



Godkännande av planen för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen, MBT 2023

VD/2265/00.04.03/2023
MSI/THE/MHO/KNU/EA

MBT 2023-planen för markanvändning (M), boende (B) och trafik (T) i Helsingforsregionen är en strategisk plan som omfattar Helsingforsregionens 14 kommuner. Den uttrycker kommunernas gemensamma målbild för regionens utveckling fram till år 2040 och skapar en vision fram till år 2060. Planen fungerar som underlag för de pågående förhandlingarna kring MBT-avtalet.

Planhelheten omfattar också den lagstadgade trafiksystemplanen. Bedömningen av konsekvenserna uppfyller åter de krav som ställs i lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005) och centrala teman har bedömts, förutom inom trafiken också inom markanvändningen och boendet.

MBT 2023-planen sammanställer de centrala åtgärderna för utveckling av samhällsstrukturen, trafiksystemet och bostadsutbudet samt regionens eftersträvade särdrag som uppfyller de mål som satts upp för planen. Kortfattat kan innehållet i MBT 2023-planen beskrivas enligt fem punkter:

- Den långsiktiga förtätningen av samhällsstrukturen i Helsingforsregionen fortsätter, i synnerhet så att den stöder sig på centrumen och spårtrafiken och utnyttjar det nuvarande trafiksystemet fullt ut.
- Man bygger mångsidiga boendeanternativ av hög kvalitet för att möta behoven hos invånarna i Helsingforsregionen och förnyar målmedvetet bostadsområden som hotar att hamna efter i utvecklingen.
- Man satsar i större utsträckning än tidigare på att utveckla ett hållbart trafiksystem i Helsingforsregionen och säkerställer ett effektivt kollektivtrafiksystem även i framtiden.
- På regional och nationell nivå genomförs mångsidiga åtgärder för att minska utsläppen från trafiken och energiförbrukningen i boendet.
- Verksamhetsförutsättningarna för näringslivet i Helsingforsregionen stärks genom utveckling av centrala näringsområden och genom att förbättra den internationella tillgängligheten och logistikens effektivitet.

I planen förutspås invånarantalet i Helsingforsregionen öka från nuvarande 1,5 miljoner till nästan två miljoner fram till år 2040. Man svarar på denna ökning genom att årligen bygga 16 500 bostäder. För Vandas del höjs målen något i förhållande till det gällande MBT-avtalet. Antalet bostäder ökar från 2 640 bostäder i det gällande avtalet till 2 720 bostäder i planen. Vid detaljplaneringen av bostäder är tillägget 7 250 kvadratmeter våningsyta för nytt boende jämfört med det årliga målet på 240 050 m²-vy enligt avtalet. Det nya byggandet styrs i huvudsak till de redan bebyggda områdena i centrumen och längs spårtrafiken, vilket innebär att samhällsstrukturen i regionen blir tätare. Mångsidiga bostäder av hög kvalitet byggs för behoven hos regionens invånare. Bostadsområden som riskerar att hamna efter i utvecklingen förnyas målmedvetet genom stadsreformer.

Investeringsprogrammet MBT 2023 har utarbetats för åren 2024–2035 och projekten har fördelats i tre korgar för åren 2024–2027, 2028–2031 och 2032–2035. I investeringsprogrammet har man ur perspektivet för olika trafikformer och regionens områden bildat en balanserad helhet, vars effekter motsvarar målen i MBT 2023-planen (klimatneutral, välmående, framgångsrik). För Vandas del är planens viktigaste projekt Vandspåran, som lyfts upp i den första korgen. Även förbättringen av



Tavastehusleden på avsnittet Ring I – Gruvsta har förlagts till samma tidsperiod. Byggandet av Lappböle station har förlagts till den sista tidsperioden.

MBT 2023-planen godkändes 12.9.2023 i fråga om målen för markanvändning och boende (MB) av Helsingforsregionens samarbetsmöte (HRSM) som vidarebefordrade den till kommunerna för godkännande. Rätten att besluta om MBT-planens trafikandel (T) ligger hos HRT:s styrelse som godkände MBT 2023-planens trafiksystemdel 12.9.2023 (§ 80). Med tanke på helheten är det dock tydligast att också läsa in T-delen i Vandas beslut om godkännande.

Nästa fas i MBT-planeringen är MBT:s avtalsförhandlingar som inleddes 26.10.2023 mellan staten och regionens kommuner.

MBT 2023-planens material finns i sin helhet på följande länk: <https://www.hsl.fi/hsl/mal>

Stadsstyrelsen 31.10.2023 § 10

Förslag av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:

Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att planen för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen, MBT 2023, godkänns.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Stadsfullmäktige 13.11.2023 § 7

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar godkänna planen för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen, MBT 2023.

Behandling:

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Pekka Virkamäki understödd av stadsfullmäktigeledamoten Tuukka Saimen följande ändring i stadsstyrelsens förslag:

Byggandet av Vandaspåran flyttas till den tredje korgen för åren 2032–2035.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder stadsstyrelsens grundförslag röstar ja, och de som understöder stadsfullmäktigeledamot Virkamäkis ändringsförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 49 ja-röster, 15 nej-röster och 2 röstade blankt, varvid ordföranden konstaterade att ändringsförslaget blivit förkastat.

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Tuukka Saimen understödd av stadsfullmäktigeledamoten Kai-Ari Lundell följande ändringar i stadsstyrelsens förslag:

På sidan 44 i MBT-planen omformuleras texten enligt följande:



Parkering är en väsentlig del av trafiksystemet, mångsidiga parkeringsalternativ och -lösningar möjliggör många olika färd sätt. Parkeringen påverkar valet av färd sätt. Kommunerna beslutar självständigt om sin parkeringspolitik, priserna för avgiftsbelagd parkering och parkeringszonerna.

På sidan 46 i MBT-planen omformuleras texten enligt följande:

Kommunerna kan självständigt besluta om priserna för avgiftsbelagd parkering, om utvidgning av parkeringszonerna och om utökning av kapaciteten i områden på kollektivtrafiks servicenivå. Vid prissättningen av parkeringen i områden på kollektivtrafiks servicenivå, områden för intensiv markanvändning och stationsområden ska man särskilt beakta företagets möjligheter till framgång. Vid prissättningen av parkeringen beaktas infartsparkeringens konkurrenskraft. Kommunerna planerar självständigt alla parkeringslösningar enligt de kommunspecifika förhållandena.

På sidan 48 i MBT-planen omformuleras texten enligt följande:

Kommunerna beslutar självständigt om parkeringspriserna inom alla kommunens olika parkeringszoner. Kommunerna kan om de så önskar utvidga parkeringszonerna, utvidga parkeringskapaciteten i områden på kollektivtrafiks servicenivå samt införa tidsbegränsningar.

Kommunerna kan göra mindre eller större ändringar i prissättningen av parkeringen i områden på kollektivtrafiks servicenivå, områden med intensiv markanvändning och stationsområden. Kommunerna planerar parkeringen enligt de kommunspecifika förhållandena.

Parkeringspriset ska inte anges enligt plats. Vid planeringen av parkeringen ska företagets möjligheter till tillräckliga kundflöden beaktas för att företagen ska vara framgångsrika. Företagens framgång stöds genom planläggning. Detta innebär bl.a. ett tillräckligt antal parkeringsplatser i företagets omedelbara närhet. Kundflödena kan styras effektivt genom välplanerade parkeringslösningar.

Kommunerna strävar efter effektivare och utökade parkeringslösningar. Hit hör bland annat sänkta avgifter för parkeringszoner genom vilket man stöder tillgången till arbetsplatser. Kommunens primära uppgift är att stärka företagets förmåga att nå framgång och här spelar parkeringslösningarna en viktig roll.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder stadsstyrelsens grundförslag röstar ja, och de som understöder stadsfullmäktigeledamot Saimens ändringsförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 46 ja-röster, 14 nej-röster och 6 röstade blankt, varvid ordföranden konstaterade att ändringsförslaget blivit förkastat.

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Kai-Ari Lundell understödd av stadsfullmäktigeledamoten Markku Weckman följande ändringar i stadsstyrelsens förslag:

Vanda deltar inte i planeringen eller beredningen av flygbanan, eftersom det är fråga om ett statligt projekt.



Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder stadsstyrelsens grundförslag röstar ja, och de som understöder stadsfullmäktigeledamot Lundells ändringsförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 41 ja-röster, 23 nej-röster och 2 röstade blankt, varvid ordföranden konstaterade att ändringsförslaget blivit förkastat.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Det antecknades att de grönas fullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

Genom åtgärderna i MBT-avtalet uppnås inte ens MBT-planens egna mål för minskning av trafikutsläpp. Dessutom är MBT-planens mål för minskning av utsläpp redan i sig otillräckligt för att Vanda egna mål för en minskning av utsläppen ska kunna nås. Vanda måste utnyttja ett bredare urval av metoder än MBT-avtalet för att minska utsläppen från trafiken och i fortsättningen arbeta allt mer för att uppnå målen i färdplanen för resurssmårhet.

Det antecknades att Sannfinländarnas fullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

Fullmäktige i Vanda godkände utvecklingsbilden för Vandaspårans dispositionsplan och Vandaspårans projektplan i juni 2023. Spårvägens dispositionsplan överensstämmer med MBT-planens mål. Bostadsbyggande och stadsstruktur i enlighet med spårvägens dispositionsplan kan genomföras så att kollektivtrafiken sköts med bussar.

Som en del av spårvägens projektplan gjordes flera utredningar som preciserade grunderna för den ursprungliga spårvägsplanen 2019. Vandas spårvägsplan togs år 2019 med i MBT2019–2040-planen. Vandaspåran ansågs vara nödvändig för stadsstrukturen och bostadsproduktionen mellan flygplatsen och Västerkulla. Antalet resenärer på spårvägen uppskattades till cirka 81 000 parragerare/dygn år 2050. Denna tvärgående trafikvolym skulle inte kunna skötas med bussar. Ett snabbt genomförande av spårvägen verkade nödvändigt och projektet verkade trafikekonomiskt lönsamt (enligt Trafikledsverkets beräkningsmodell 0,78).

Som en del av spårvägens projektplan justerades också prognosen för antalet passagerare hösten 2022 (WSP) med Helmet-metoden. Prognosen för antalet passagerare år 2050 sjönk till 31 000 passagerare enligt spårvägens utvecklingsbild. (I dagsläget är antalet passagerare på samma linje 14 000 resor/dygn busslinje 560). Erfarenheterna från Jokerlinjen i Helsingfors visar att detta antal kan skötas med bussar genom enkla åtgärder (inklusive passerande av ljusstyrda korsningar och linjekorrigeringar endast för bussar).

En minskning av antalet passagerare till mindre än hälften gjorde Vandaspåra-projektet helt olönsamt enligt Trafikledsverkets beräkningsgrunder. I den aktuella MBT-planen förutsätts att projekt som finansieras ska vara lönsamma.

På grund av det låga antalet passagerare skulle Vandaspåran trafikera halvtom i decennier. Som en investering i miljardklass skulle det i onödan försämra lönsamheten för kollektivtrafiken i



huvudstadsregionen. Bara räntekostnaderna skulle uppgå till tiotals miljoner. Genom att skjuta upp genomförandet av projektet kan man leta efter alternativ för att göra projektet lönsammare.

Enligt regionplanen kommer befolkningmängden att öka från 1,5 miljoner till 1,9 miljoner invånare under de närmaste tjugo åren. Enligt Vandaspårans projektplan kommer Vandas befolkningmängd att öka med 80 000 invånare i Vandaspårans tillväxtkorridor i och med byggandet av spårvägen och utan spårvägen med 60 000 invånare genom att utveckla det nuvarande bussalternativet, på motsvarande sätt skulle hela Vanda växa med över 100 000 invånare med spårvägen och med 80 000 nya invånare utan spårvägen. Den årliga ökningen av invånarantalet i Vanda skulle ligga på nästan 2 % i spårvägsalternativet och på mindre än 1,5% utan en spårväg. I spårvägsalternativet bör tillväxten fokusera på 2030-talet för att säkerställa de markförsäljningsinkomster som behövs för spårvägens självfinansiering. Om byggandet av Vandaspåran godkänns, utgör Vandas tillväxt ungefär en fjärdedel av regionens tillväxt under de följande tjugo åren. Vandas tillväxt skulle nästan helt och hållet basera sig på personer med annat modersmål. En tillväxt enligt spårvägens projektplan innebär att andelen personer som talar andra språk i Vanda ökar från 25 % till 40 % och att Vandas andel av ökningen av invånarantalet i hela regionen är en fjärdedel under en tidsperiod på 20 år.

Det antecknades att sannfinländarnas fullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

Parkeringspriset ska inte anges enligt plats. Vid planeringen av parkeringen ska företagens möjligheter till tillräckliga kundflöden beaktas för att företagen ska vara framgångsrika. Företagens framgång stöds genom planläggning. Detta innebär bl.a. ett tillräckligt antal parkeringsplatser i företagens omedelbara närhet. Kundflödena kan styras effektivt genom välplanerade parkeringslösningar.

Kommunerna strävar efter effektivare och utökade parkeringslösningar. Hit hör bland annat sänkta avgifter för parkeringszoner genom vilket man stöder tillgången till arbetsplatser. Kommunens primära uppgift är att stärka företagens förmåga att nå framgång och här spelar parkeringslösningarna en viktig roll.

Det antecknades att sannfinländarnas fullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

Vanda deltar inte i planeringen eller beredningen av flygbanan, eftersom det är fråga om ett statligt projekt.

Bilagor:

- MBT 2023-planen
- MBT 2023, bakgrundsrapport
- Beskrivning av planens konsekvensbedömning
- Omröstningsrapport § 7 fge 13.11.2023 Vandaspåran
- Omröstningsrapport § 7 fge 13.11.2023 parkering
- Omröstningsrapport § 7 fge 13.11.2023 flygbana

Anvisningar för sökande av ändring: 1. besvärsanvisning



Vanda

Närmare information:

Mari Siivola, generalplanechef, tfn 040 336 0159

fornamn.efternamn[at]vantaa.fi