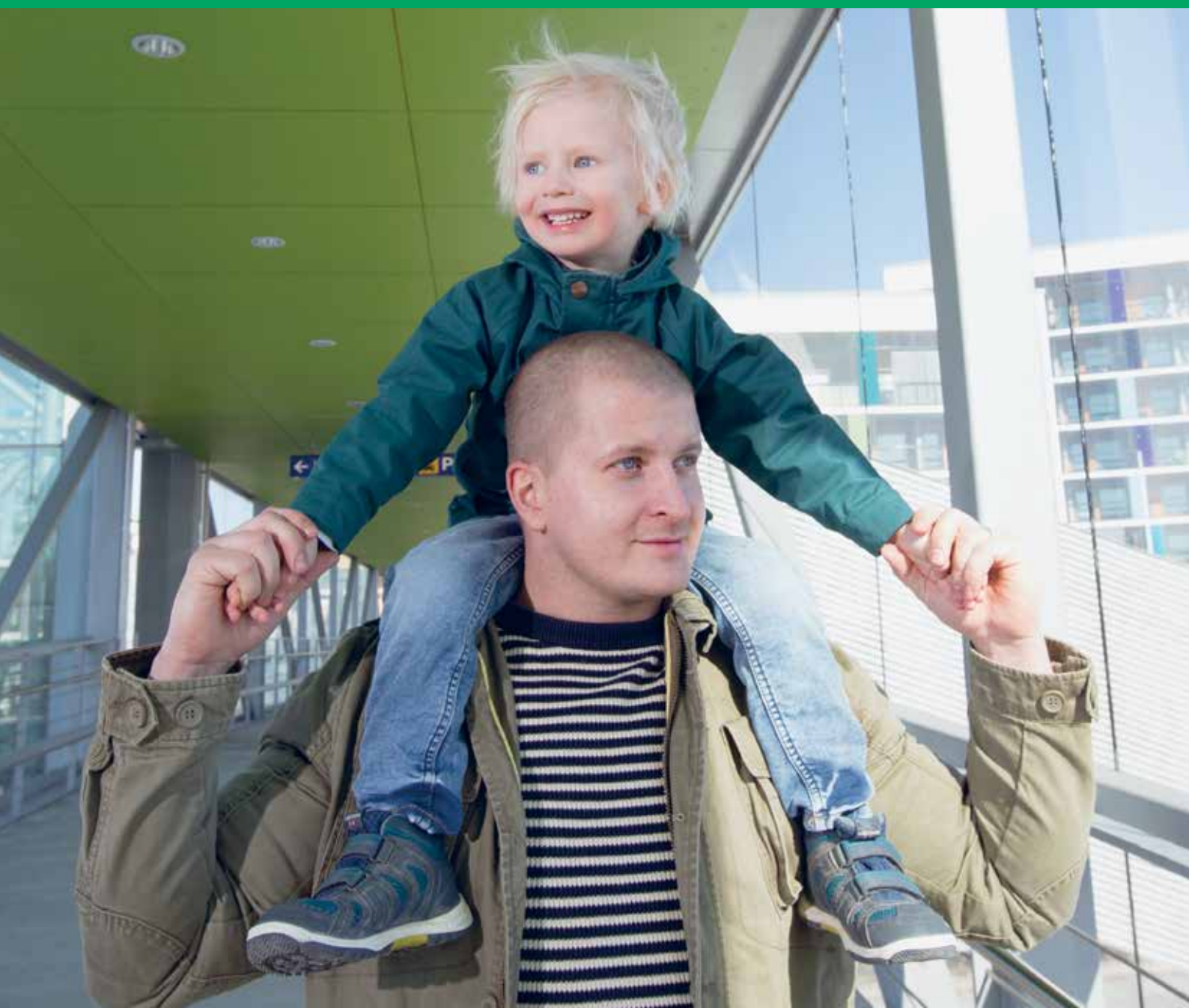


Plan för markanvändning, boende och trafik 2019

 MAL
2019

Sammanfattande rapport



Helsingforsregionen lockar nya människor och företag. Nuvarande och kommande invånare behöver bostäder och tjänster, och företag behöver lokaler. Människor vill resa smidigt från hemmet till arbetsplatsen och från skolan till tjänster och fritidssysslor.

År 2050 förutspås regionen ha 2 miljoner invånare. För ett framgångsrikt näringsliv och en smidig vardag nu och i framtiden har Helsingforsregionens 14 kommuner beslutat att bemöta framtiden med gemensamma krafter.

Markanvändningen, boendet och trafiken kopplas tätt ihop: utvecklingen i Helsingforsregionen planeras i nära samarbete.

Planen för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen MAL 2019 har nu blivit klar som resultat av samarbetet. De konkreta åtgärderna i planen riktar in sig på år 2030.

MAL 2019 är en vägkarta för en attraktiv, välmående och livskraftig framtid i Helsingforsregionen som genererar låga utsläpp.

Mer information

Markanvändning:

Mari Siivola
mari.siivola@vantaa.fi

Trafik:

Sini Puntanen
sini.puntanen@hsl.fi

Boende:

Mari Randell
mari.randell@hel.fi

Copyright:

Kartor, grafer:

HRT, HRM, Helsingfors stad,
Trafikverket

Foton:

HRT/Lauri Eriksson

Omslagsbild:

HRT

Layout:

Kokoro & Moi

MAL 2019 – handbok för byggandet av en enastående metropol

Bakgrund

Regional planering av markanvändning, boende och trafik (MBT) har en lång historia i Helsingforsregionen. Planeringen är också utgångspunkten för MBT-avtalen mellan regionens kommuner, staten och HRT. Avtalen omfattar beslut om de viktigaste åtgärderna i markanvändningen, boendet och trafiken. Markanvändningsplanen, bostadsstrategin och trafiksystemplanen för Helsingforsregionen utarbetades i tätt samarbete år 2015.

Nu har samarbetet stärkts ytterligare. År 2019 blev den första MBT-planen som samlats in i en och samma pärm färdig.

Vad?

En strategisk plan som beskriver Helsingforsregionens 14 kommuners tänkta utveckling 2019–2050.

MAL 2019 är den framtid som Helsingforsregionen vill ha inom en och samma pärm. Den berättar vad man vill uppnå och med vilka konkreta åtgärder dessa mål gemensamt kan genomföras. Planen omarbetas med 4 års mellanrum.

MAL 2019 är en vägkarta för hur

- utsläppen från trafiken i regionen minskar
- invånarnas vardag görs smidigare
- människor till ett rimligt pris kan hitta ett hem med goda trafikförbindelser
- arbetskraftstillgängligheten och fungerande transporter betjänar näringslivet.

Planen visar

- var bostäderna i framtiden byggs
- hur trafiken och hela trafiksystemet utvecklas för att bäst betjäna hela Helsingforsregionen
- hur man bygger tillräckligt med bostäder för människor i olika livssituationer och samtidigt beaktar en god kvalitet på boendet och livsmiljön.

Varför?

Helsingforsregionen växer. I området bor nu 1,5 miljoner människor, år 2050 redan 2 miljoner. Människorna stannar inte vid kommungränserna: **människornas vardag, arbete och fritidssysselsättningar finns runt om i Helsingforsregionen.**

- Målet är att livet i regionen är så smidigt, hållbart, tryggt och hälsosamt som möjligt.
- Tillväxten och utvecklingen av markanvändningen, boendet och trafiken i regionen ska planeras så att både de nuvarande och de kommande invånarna även i framtiden har de bästa möjliga förutsättningarna för att leva ett gott liv.
- Regionen ska fungera utmärkt och betjäna både invånarna och näringslivet.
- Utsläppen av växthusgaser ska minskas effektivt samtidigt som regionen växer. Därför godkändes målnivån för följande förpliktelser: trafikens utsläpp ska minskas med åtminstone 50 % från nivån år 2005 fram till 2030.

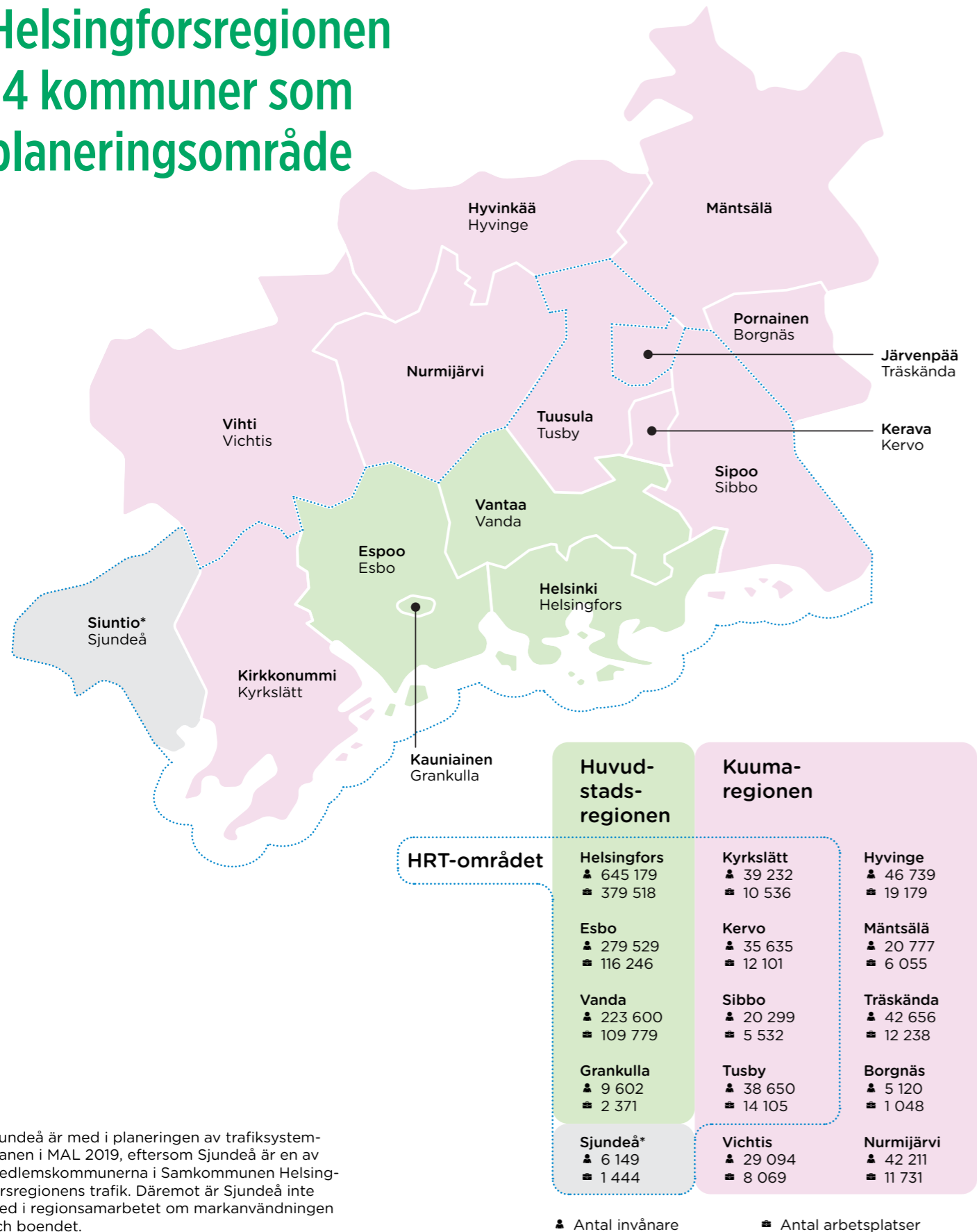
Hur?

MAL 2019-planen utarbetades med en omfattande växelverkan med olika aktörer i regionen.

- För att människornas vardag ska fungera smidigt nu och i framtiden, har Helsingforsregionens 14 kommuner bemött framtiden med gemensamma krafter.
- Innehållet i markanvändningen och boendet bereddes i samarbetsgrupper för Helsingforsregionens kommuner, och Helsingforsregionens trafik HRT ansvarade för trafiksystemplanen.
- Under arbetet ordnades tillfällen för samverkan för statens och Helsingforsregionens sakkunniga och förtroendevalda samt representanter för olika organisationer.
- Invånarnas resor samt behov och önskemål i Helsingforsregionen kartlades med hjälp av undersökningar och enkäter.
- Konsekvenserna bedömdes under hela planeringstiden. Förbättringar gjordes utifrån varje konsekvensbedömning. På så sätt hittades de åtgärder med vilka målsättningarna effektivt uppnås.

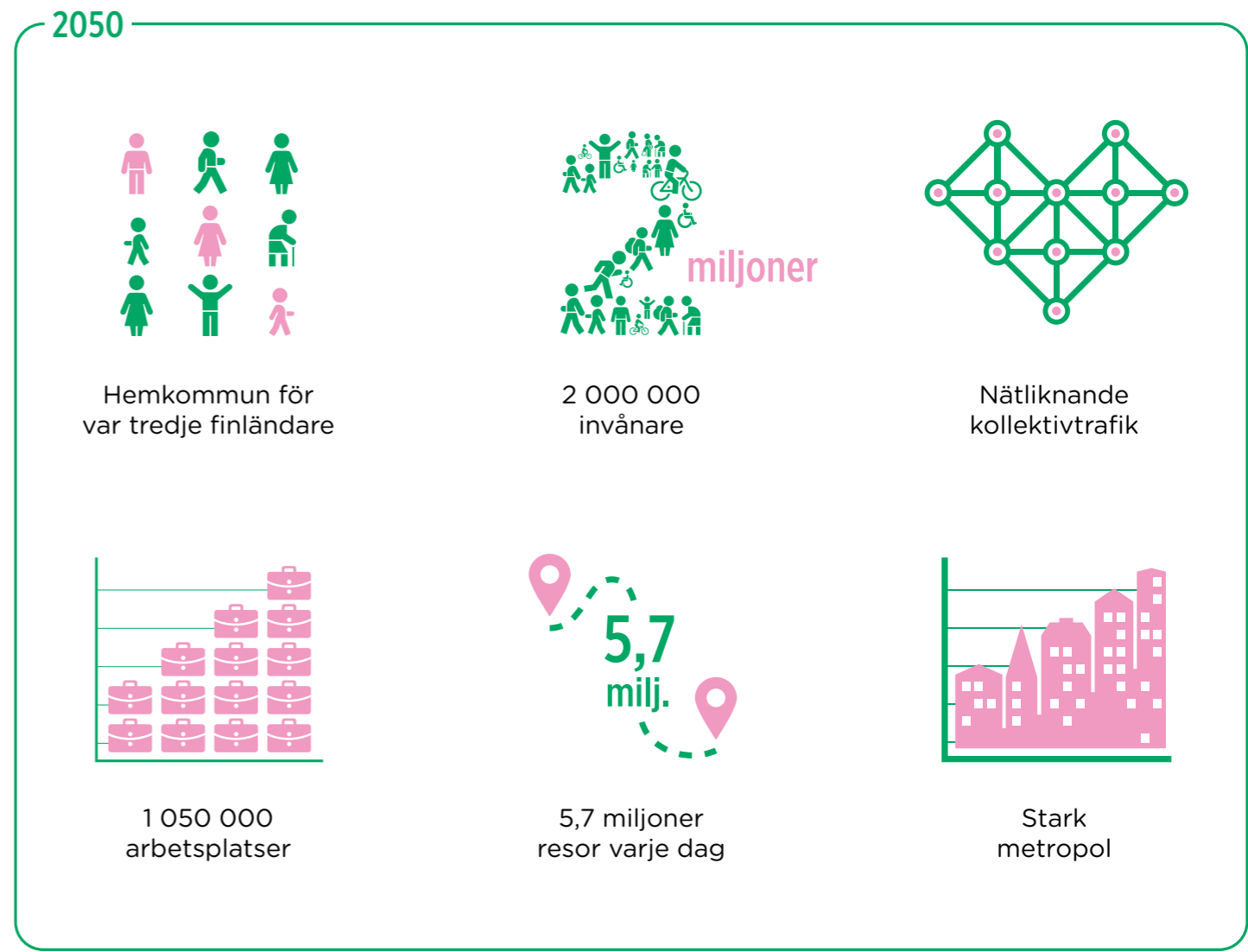
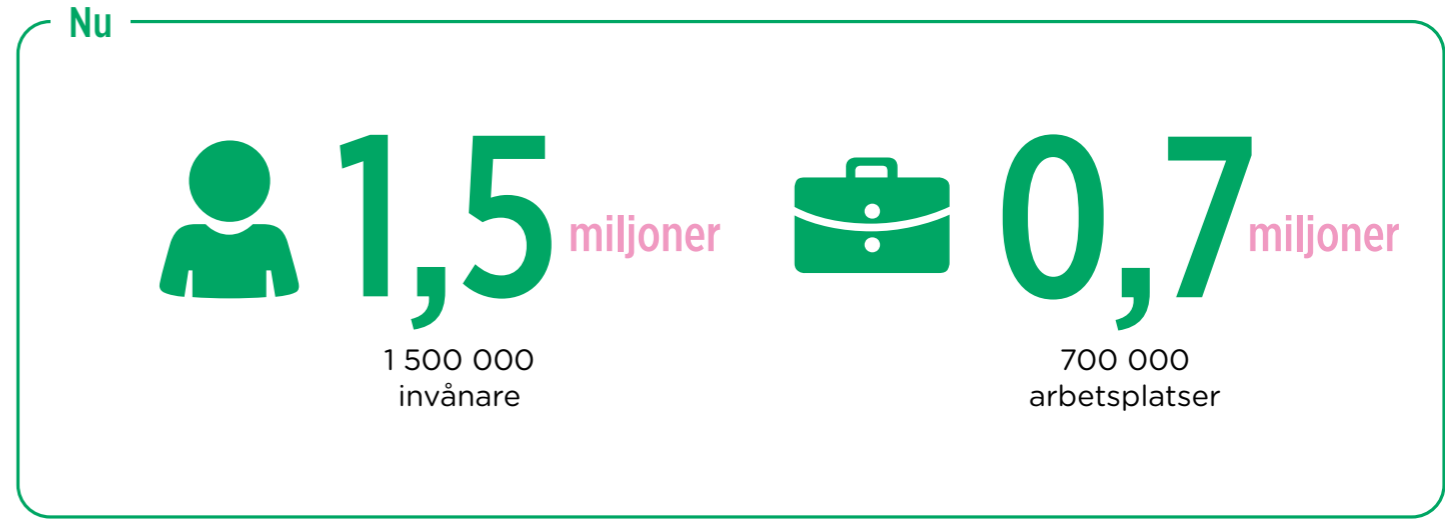
Helsingforsregionen

14 kommuner som planeringsområde



* Sjundeå är med i planeringen av trafiksystemplanen i MAL 2019, eftersom Sjundeå är en av medlemskommunerna i Samkommunen Helsingforsregionens trafik. Däremot är Sjundeå inte med i regionsamarbetet om markanvändningen och boendet.

I Helsingforsregionen:



Helsingforsregionen – hur bor och reser vi nu?

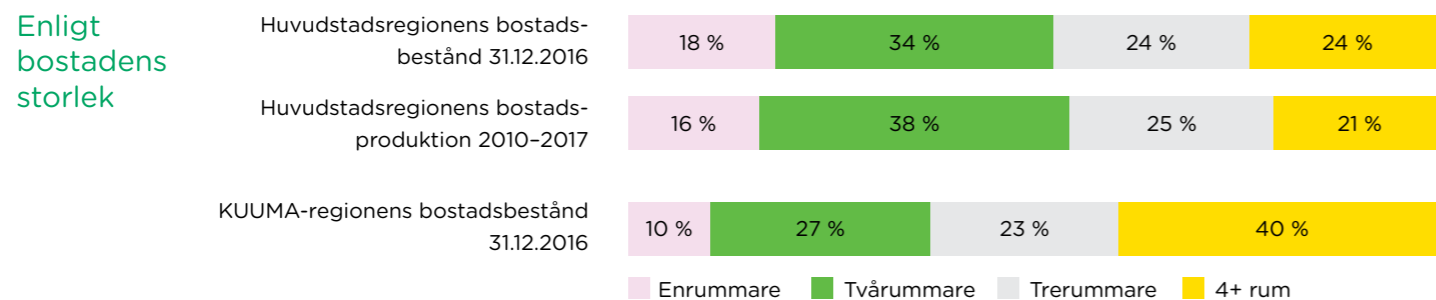
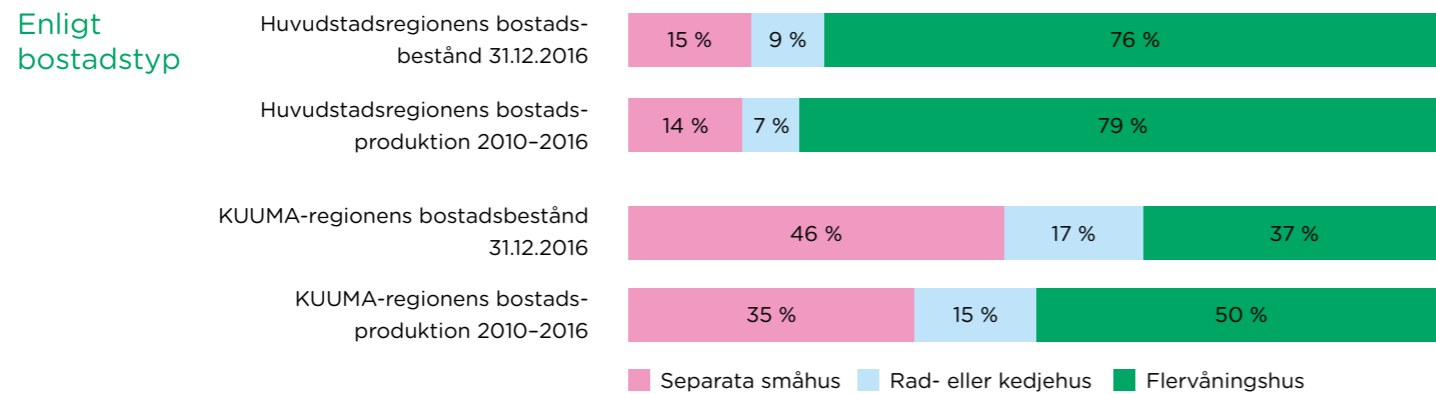
En tätare samhällsstruktur i Helsingforsregionen främjas. Det sker ständigt ändringar i boendet:

- Regionen urbaniseras alltmer.
- Antalet små bostäder i flervåningshus med fri finansiering har ökat.
- Segregationen, dvs. det geografiska åtskiljandet av olika befolkningsgrupper, är relativt måttlig i regionen.

Det görs ca 4 miljoner resor per dag i regionen.

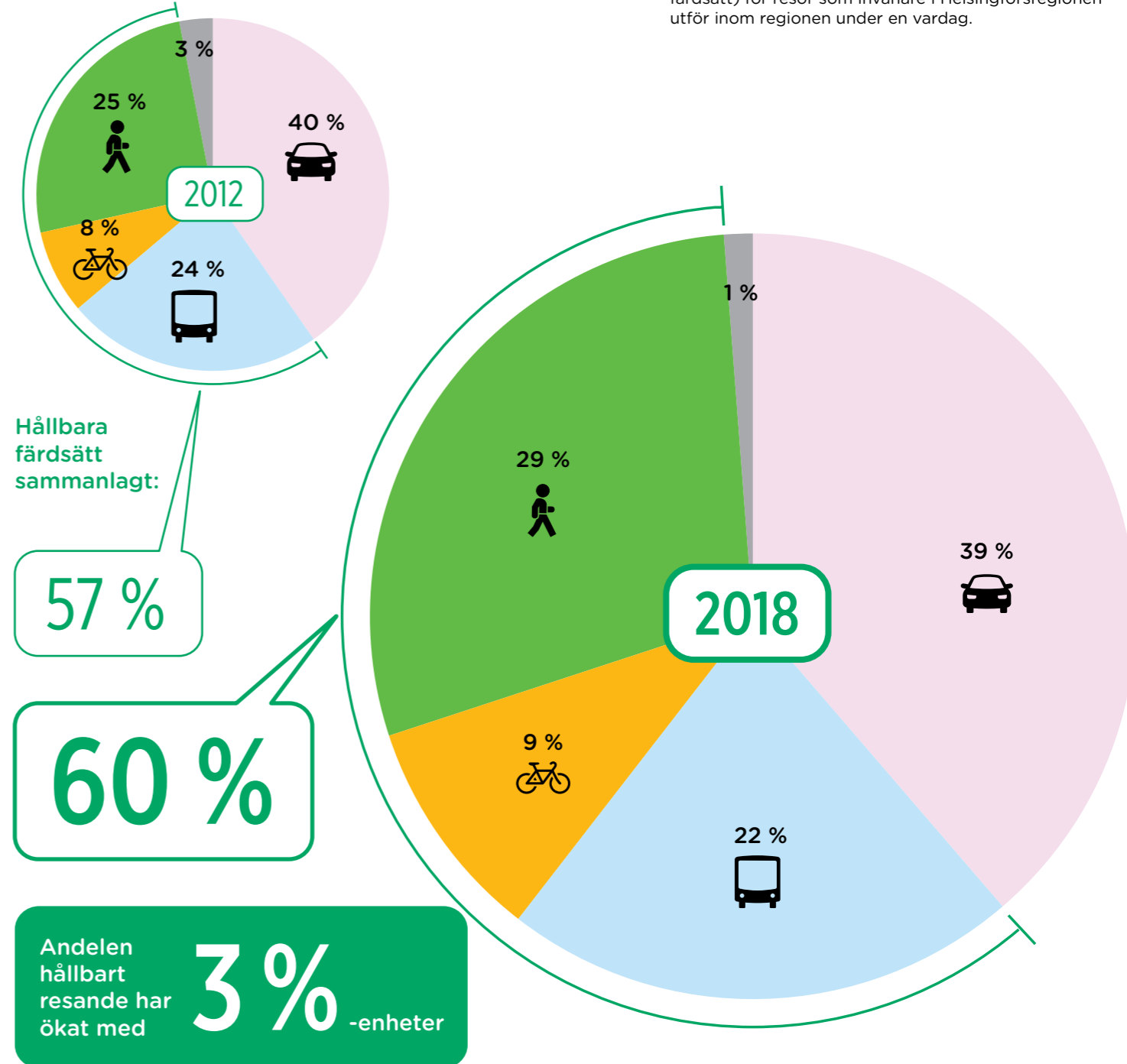
- Arbetsresor överskrider ofta kommungränserna.
- Invånarna använder tjänster även i närkommunerna.
- Tillgången till hållbara färdssätt har förbättrats framför allt i samband med slutförda infraprojekt i spårtrafiken – såsom ringbanan och västmetron.
- Bilresor är vanliga, framför allt i områden med begränsad kollektivtrafik.

Andelar i bostadsbeståndet i Helsingforsregionen:



Färdssättsandelar i Helsingforsregionen (Resvaneundersökningen 2012 och 2018)

Fördelning mellan färdssätt (resans huvudsakliga färdssätt) för resor som invånare i Helsingforsregionen utför inom regionen under en vardag.



■ Personbil ■ Kollektivtrafik ■ Cykling ■ Gång ■ Något annat

Vision

Visionen i MAL 2019-planen är en attraktiv Helsingforsregion som erbjuder mångsidigt boende och ett nät av självständiga centrum där man kan röra sig mycket till fots samt med cykel och kollektivtrafik. Följande fyra spetsmål konkretiserar visionen: låga utsläpp, attraktivitet, livskraft och välbefinnande.



Helsingforsregionen utvecklas enhetligt som ett fungerande och attraktivt metropolområde. Metropolområdets enhetliga samhällsstruktur är mångsidig och ekologiskt effektiv.

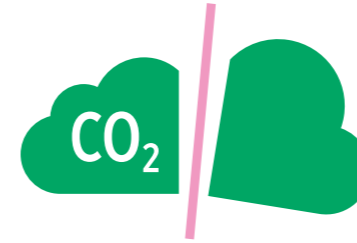


Den växande regionen erbjuder mångsidiga boendeanternativ. Trafiksystem som baserar sig på hållbara färsätt betjäna tillgängligheten i regionen och näringslivets konkurrenskraft.



Det täta kärnområdet omringas av ett nät av självständiga centrum och en naturnära miljö.

Målsättningar



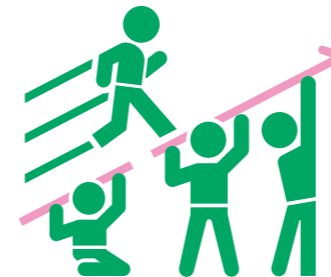
Låga utsläpp

Regionen växer hållbart och utsläppen minskar effektivt.



Attraktivitet

Regionen är internationellt attraktiv för företag och invånare.



Livskraft

Ekonomisk effektivitet tryggar regionens utveckling och funktion.

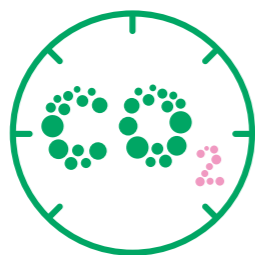


Välbefinnande

En hälsosam och trygg livsmiljö möjliggör en aktiv vardag för alla.

MAL 2019 huvud- indikatorer och målnivåer

MAL 2019-planens följs upp med hjälp av en omfattande bedömningsram samt sju huvudindikatorer. Målnivåer för indikatorerna har satts upp för år 2030. Planens konsekvenser bedömdes bland annat med hjälp av trafikmodellprognoser, geografiska analyser och expertbedömningar. Spetsmålen uppnås med att genomföra alla åtgärder i MAL 2019-planen. Regionen växer hållbart och utsläppen minskar effektivt.



Utsläppen av växthusgas i trafiken minskar med 50 % från 2005 års nivå fram till 2030 (**förpliktande målnivå**)

Mål	-50 %
MAL 2019	-50 %



Tillgängligheten till arbetskraft förbättras med minst 10 % från den nuvarande nivån

Mål	+10 %
MAL 2019	+16 %



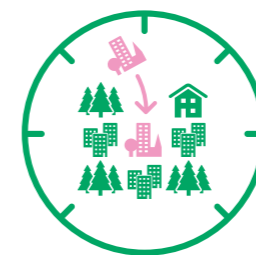
Skillnaden mellan områdena minskar och den sociala segregationen ökar inte

Åtgärderna främjar en positiv utveckling



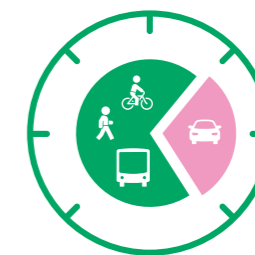
Den samhälls-ekonomiska effektiviteten på systemnivå (nyttor/kostnader) är över 1

Mål	1,0
MAL 2019	1,5



Minst 90 % av bostadsproduktionen koncentreras till prioriterade områden

Mål	90 %
MAL 2019	94 %



Andelen hållbart resande är minst 70 %

Mål	70 %
MAL 2019	65 %



Minst 85 % av befolkningen bor i zoner för hållbart resande

Mål	85 %
MAL 2019	89 %

Spetsåtgärder i MAL 2019-planen:

Styra tillväxt

Tillväxten i regionen koncentreras till den nuvarande samhällsstrukturen och till de områden där kollektivtrafiken är konkurrenskraftig.

- Den nya markanvändningen koncentreras till områden som är lätt tillgängliga.
- Kompletteringsbyggande möjliggörs i den nuvarande strukturen.
- Man tar hand om livsmiljöns kvalitet och grönförbindelser.
- Stationsområden utvecklas i samarbete: områdena förtätas och statens markägande ordnas på nytt.

Bygga bostäder

Tillräckligt med nya bostäder byggs, och kvaliteten på livsmiljön säkerställs.

- Det byggs 16 500 bostäder årligen; kommunerna och staten säkerställer
 - att det finns tillräckliga förutsättningar för bostadsproduktionen
 - mångsidighet och kvalitet i bostadsproduktionen t.ex. med hjälp av markpolitik, planläggning, tomtöverlåtelse samt lån och bistånd.
- Segregationen motarbetas genom att balansera bostädernas ägande- och finansieringsformer.
 - Kompletteringsbyggande möjliggörs genom rivning.
 - Ett program för positiv särbehandling utarbetas.
- Bostadsbeståndets energieffektivitet förbättras genom saneringar med hjälp av statliga bistånd och i nyproduktionen med lagstiftning.



Utveckla trafiken

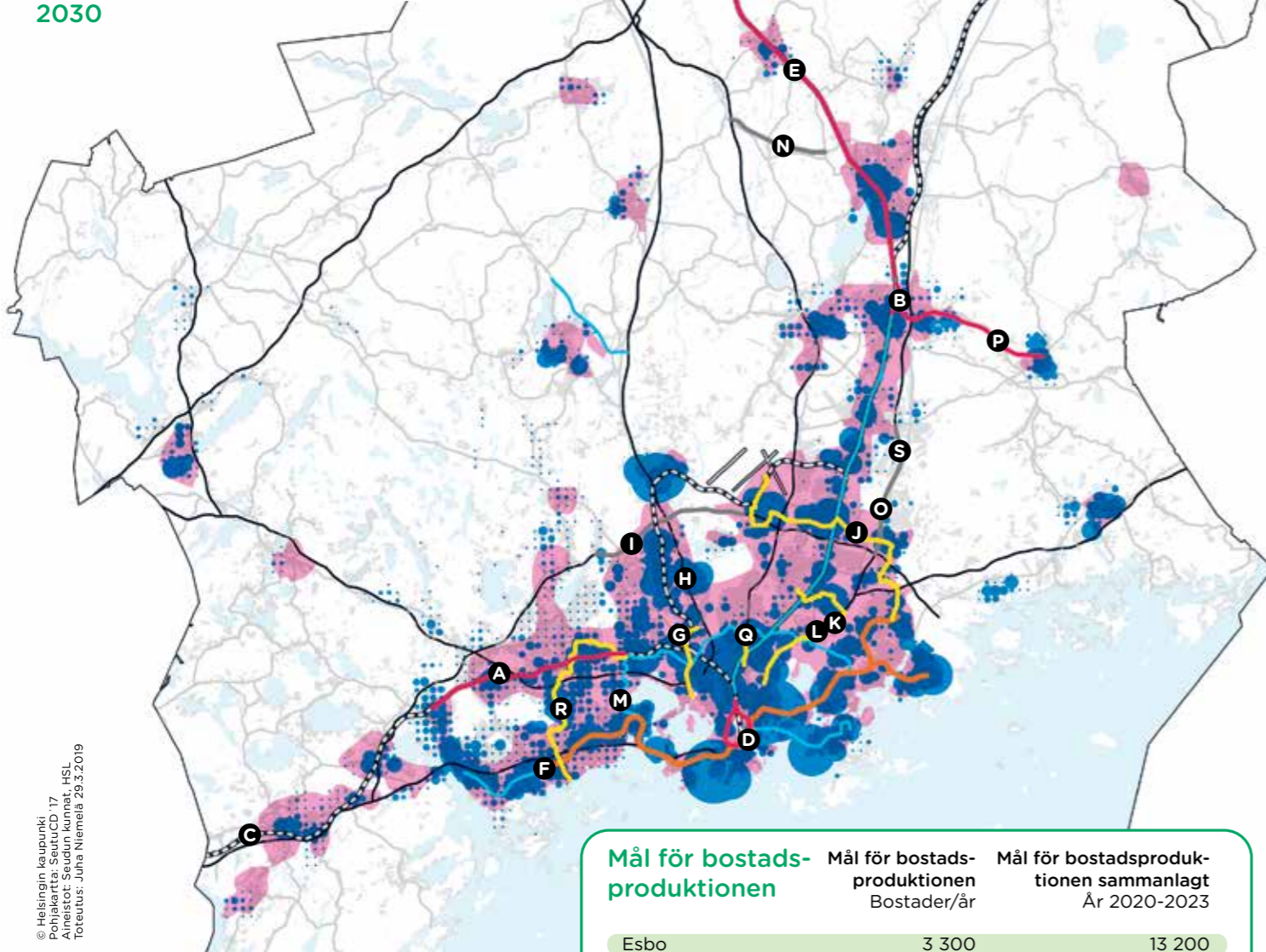
Stora satsningar riktas på spårtrafiken och cykeltrafiken, och vägtrafiken utvecklas med utgångspunkt i gods- och kollektivtrafikens behov.

- Effekter i det nuvarande systemet
 - Med hjälp av små kostnadseffektiva förbättringsprojekt i trafikinfrastrukturen (KUHA) effektiviseras användningen av den nuvarande infrastrukturen, förbättras förutsättningarna för cykling och kollektivtrafik, minskas exponering för trafikbuller samt förbättras både trafiksäkerheten och hur den tunga trafiken fungerar.
 - Järnvägssystemet utvecklas bland annat genom att bygga Esbo stadsbana till Köklax, lokaltrafikens depåer på stam- och kustbanan, Centrumslingan (fi. Pissararata) och det andra skedet av Böle-Riihimäki.
- Nya nätliknande förbindelser möjliggör hållbart växande
 - Snabbspårvagnsnätet i regionen utvidgas med fem nya snabbspårvagnsförbindelser.
 - Kervo-Nickby-banan öppnas för persontrafik om förutsättningarna uppfylls.
 - Väg- och anslutningsarrangemang genomförs enligt markanvändningens krav, knutpunkter i kollektivtrafiken förbättras och antalet anslutningsparkeeringar för bilar och cyklar ökas.
- Cykeltrafikens andel ökas med gemensamma starka satsningar
 - Cykeltrafikens huvudnät utvecklas genom att förverkliga centrala förbindelser. Det fyraåriga projektet med snabba försök i cykel- och gångtrafiken genomförs. Användning av el- och stadscyklar främjas.
- Trafiksystemet optimeras med hjälp av data
- Trafikens nya tjänster och teknologier stöder hållbart resande
- Vägtrafiknätet utvecklas med kollektivtrafikens och den nationella godstrafikens behov som utgångspunkt
- Regionen förbereder sig för spårförbindelser som är viktiga på riksnivå. Vid planeringen av dessa förbindelser säkerställs att de synkroniseras med regionens interna system. Bekanta dig med trafikinvesteringsprogrammet på sidan 17.

Investeringar:



MAL 2019 - Prioriterade områden i markanvändningen, prognos för bostadsproduktionen och trafikinvesteringar som påbörjas före 2030



© Helsingin kaupunki
Pohjakartta: SeutuCD 17
Aineisto: Seudun kunnat, HSL
Toteutus: Juhna Niemelä 29.5.2019

- Prognos för bostadsproduktionen 2018-2029 (cirkelns storlek motsvarar 3500 bostäder)
- Den främsta utvecklingszonen i markanvändningen
- Projekt som redan är i gång/det finns beslut om
- Projekt i tågtrafiken
- Snabbspårprojekt
- Vägprojekt
- Järnväg
- Metrobana
- Riks- och stamvägar
- Övrigt vägnät
- A-S** Se sida 17

Mål för bostadsproduktionen	Mål för bostadsproduktionen Bostäder/år	Mål för bostadsproduktionen sammanlagt År 2020-2023
Esbo	3 300	13 200
Helsingfors	6 600	26 400
Grankulla	80	320
Vanda	2 640	10 560
Huvudstadsregionen	12 620	50 480
Hyvinge	396	1 584
Träskända	566	2 264
Kervo	514	2 056
Kyrkslätt	434	1 736
Mäntsälä	212	848
Nurmijärvi	434	1 736
Borgnäs	80	320
Sibbo	434	1 736
Tusby	462	1 848
Vichtis	344	1 376
Kuuma-kommunerna	3 876	15 504
Regionen sammanlagt	16 496	65 984

Investeringsprojekt för MAL 2019 340 M€/år.
Trafikinvesteringar som påbörjas före 2030.

Om något projekt inte fortskrider som planerat, får det inte hindra genomförandet av följande projekt

	2020-2023	2024-2027	2028-2031
A Esbos stadsbana till Köklax			
B Lokaltrafikens depå på Stambanan			
C Lokaltrafikens depå på Kustbanan			
D Centrumslingan			
E Böle-Riihimäki 2:a skedet			
F Vändspår i Mattby			
G Snabbspårväg på Vichtisvägen			
H Planskild anslutning vid Kungseken och förbättring av Tavastehusleden			
I Ring III mellan Askis och Backas			
J Snabbspårväg Mellungsbacka-Dickursby-Aviapolis-Flygplatsen			
K Snabbspårväg mellan Vik-Malm			
L Förbindelser i samband med den nya markanvändningen i Malm och förbättring av Lahtisleden			
M Ring I Maarinsolmu och Hagalunds tunnel			
N Tvärgående förbindelse för logistiken: Träskända stamväg 45			
O Riksväg 4 tilläggskörfält Ring III Björkbyleden			
P Kervo-Nickby-banan för persontrafik (om markanvändningen utvecklats i angiven tid och man har kommit överens om trafikeringskostnader)			
Q Snabbspårväg på Tusbyleden			
R Snabbspårväg Mattby-Storåker-Kera - Alberga			
S Riksväg 4 tilläggskörfält Björkbyleden-Brännbergavägen			

Fortlöpande temapakett **70** mn €/år

Cykeltrafikens huvudnät

KUHA-program

Utvecklingsprogram för spårtrafiken i Helsingfors

Åtgärdsprogram för anslutningsparkering

Åtgärdsprogram om bullerbekämpning

Trafikledning av huvudlederna i Helsingfors-regionen

Det årliga finansieringsbehovet på 2020-talet **340 mn €/år**

Viktigaste planeringsobjekt	2020-2023	2024-2027	2028-2031
<ul style="list-style-type: none"> • Trafikerings- och banplanering av Centrumslingan • Genomföringsplanering av depåer • Uppdatering av ERTMS-planen • Lösningar för tågflottan (Kommunikationsministeriets zontrafik, Kervo-Nickby) • Förplanering och allmän planering av höghastighetsbanor 	<ul style="list-style-type: none"> • Järnvägsplan för Kervo-Nickby • Allmän planering av snabba banor • Allmän plan för Östmetron 	<ul style="list-style-type: none"> • Allmän planering av höghastighetsbanor 	
<ul style="list-style-type: none"> • Planering av automatisering av metron 	<ul style="list-style-type: none"> • Projektplanering av snabbspårväg på Tusbyleden • Projektplanering av snabbspårväg Mattby-Storåker-Kera-Alberga 		
<ul style="list-style-type: none"> • Tvärgående förbindelse för logistiken: Träskända-stamväg 45 allmän planering och vägplanering • Områdesreserveringsplanering av Ring IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Allmän planering av Ring IV 	<ul style="list-style-type: none"> • Vägplanering, Ring IV 	

Planeringsberedskap ska säkerställas för alla projekt. Utöver de vägprojekt som finns i programmet och som markanvändningen förutsätter kan andra projekt genomföras med övrig finansiering som t.ex. den planskilda anslutningen på Västerleden och den

planskilda anslutningen vid Kvarnbäcken på Ring I samt anslutningen vid Ring I och Österleden. Även järnvägsplaneringen av Kervo-Nickby kan genomföras med övrig finansiering.

Minska utsläpp från trafiken

Utsläppen minskas genom att förnya bilbeståndet samt genom vägavgifter som minskar trafikarbetet

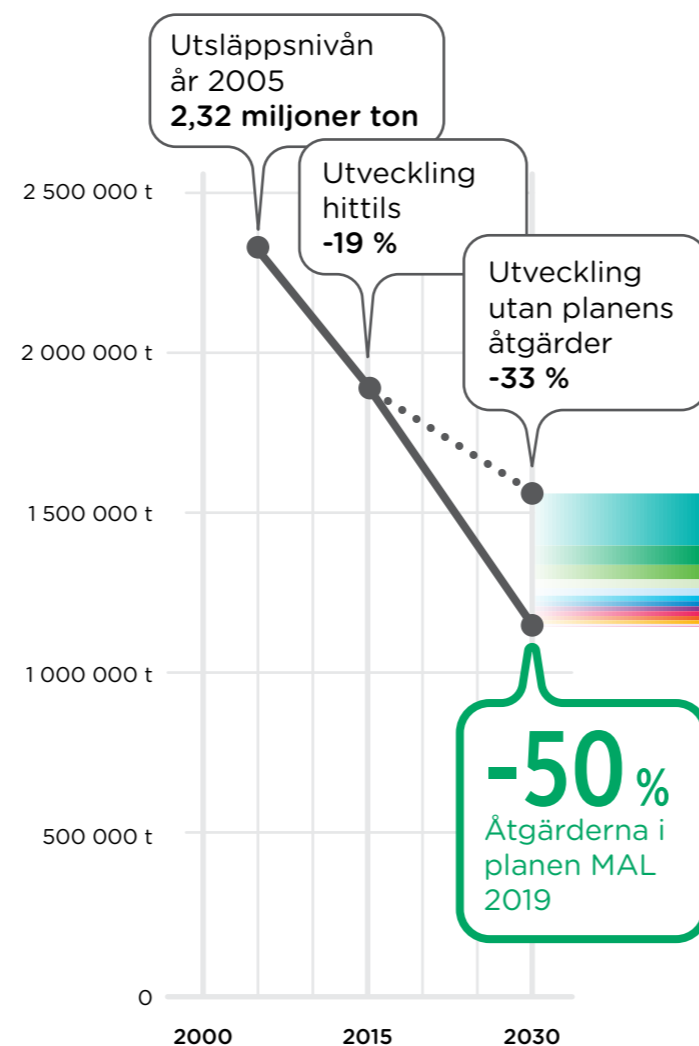
- Regionen förbereder sig på att ta i bruk prissättning av vägtrafiken genom att planera och utvärdera ett genomförbart vägavgiftssystem i samarbete med regionen och staten.
- Utredningar om optimala modeller, konsekvensbedömningar och erforderlig lagstiftning utarbetas först, varefter beslut fattas i regionen.
- Styrning mot hållbart resande med hjälp av parkeringspolitik.
- Andelen elbilar och bilar med låga utsläpp ökas bl.a. med beskattningsåtgärder och genom att ombesörja laddningsinfrastruktur.
- Busstrafiken i Helsingforsregionen blir utsläppsneutral och den tunga trafiken genererar mindre utsläpp.

Åtgärderna för att minska utsläpp av växthusgaser från trafiken fram till 2030 i Helsingforsregionen



Planen är att minska utsläppen av växthusgaser från trafiken med **50%**

Utveckling av CO₂-utsläpp från trafiken fram till 2030



Minskingspotentialen av enstaka åtgärder år 2030 (1000t)



Tillräcklig produktion av högkvalitativa bostäder fortsätter efter 2030 och koldioxidutsläppen fortsätter att minska

Måläret för MAL 2019-planen är 2050. Viktiga och växande fenomen som påverkar också Helsingforsregionen är t.ex. klimatförändringen, urbaniseringen, den åldrande befolkningen, immigrationen samt digitaliseringen, automatiseringen och robotiseringen.

Fyra olika framtidsbilder utarbetades till stöd för planeringen på lång sikt för att definiera åtgärder som det lönar sig att genomföra oberoende av framtidsbilden:

- Utsläppen av växthusgaser minskas fortsättningsvis från nivån 2030
- Markanvändningen koncentreras på ett hållbart sätt till prioriterade utvecklingsområden. Nya utvecklingsområden kan tas i bruk om det finns ett bindande beslut om kollektivtrafikinvesteringar.
- Det säkerställs att bostadsproduktionen är tillräcklig och av tillräcklig kvalitet
- Trafiksystemet utvecklas utifrån hållbara färd sätt: en spårvision med tillhörande genomförandeplan skapas för regionen, och kollektivtrafiken integreras som en helhet.

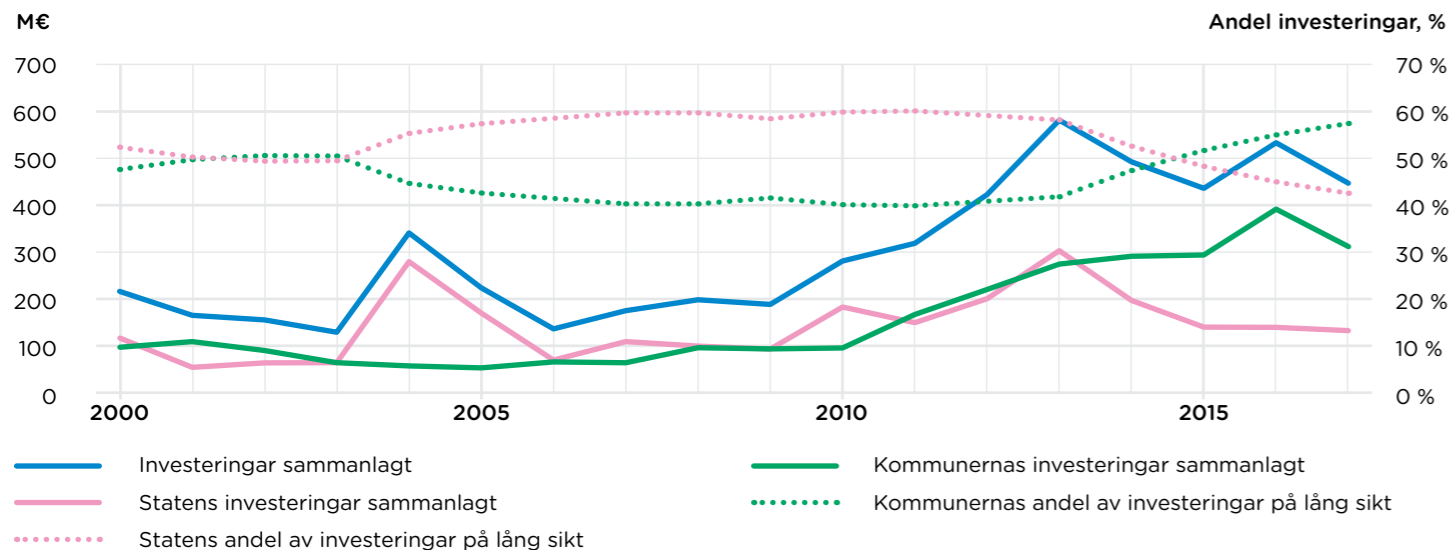
De identifierade trafikprojekten efter 2030 är

- nya stationer på ring- och stambanan
- komplettering av snabbspårvägsnätet
- Östmetron
- Flygbanan
- Esbo-Salo-banan

Tyngdpunkten på väg- och gatunätet är en fungerande kollektivtrafik och godstrafik samt målsättningen för servicenivåerna.

Kommunernas och statens regionala trafikinvesteringar 2000-2017

Kommunernas andel i finansieringen av regionala trafikinvesteringar har ökat under de senaste åren.



Kommunerna och staten finansierar investeringar

Kommunerna investerar på betydande sätt i infrastrukturen, i tomternas byggbarhet och i service, samt subventionerar det reglerade boendet.

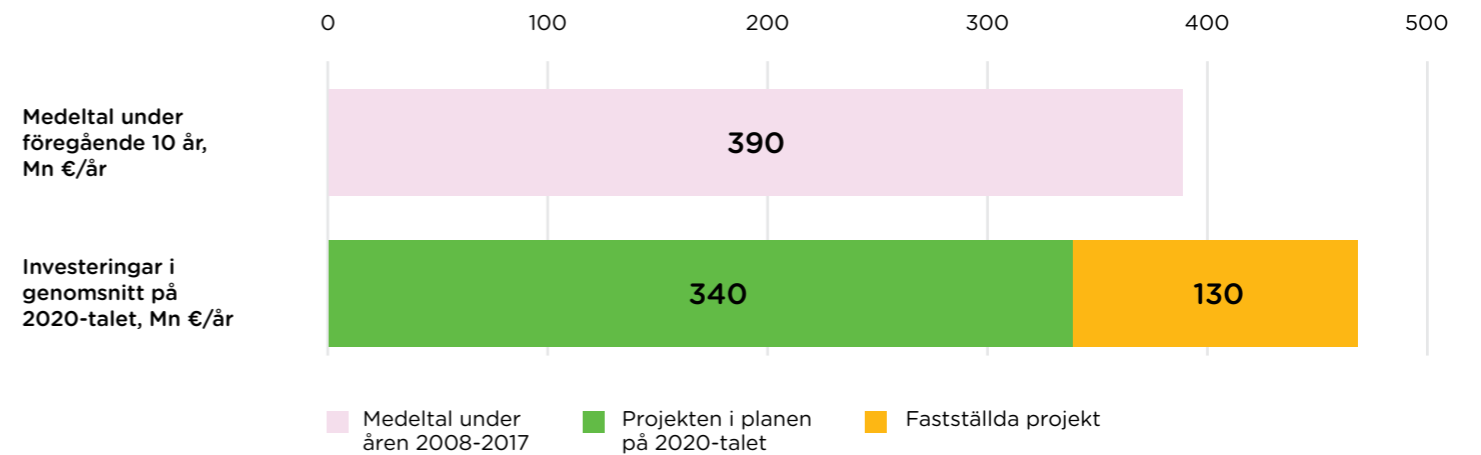
År 2017 investerade kommunerna och staten

- I boendets infrastruktur och bostadsproduktionen samt underhåll av boendeinfrastrukturen 550 miljoner € (kommunerna ca 475 miljoner € och staten ca 75 miljoner €).
- Med satsningarna möjliggjordes en bostadsproduktion värd ca 4,5 miljarder € i regionen.
- Statens stöd för boendet i Helsingforsregionen:
 - med bostadsstöd ca 785 miljoner € (huvudsakligen hyresboende)
 - med skattestöd ca 1 100 miljoner € (huvudsakligen ägarboende).
- Kommunerna subventionerar boendet genom tomthyror och försäljning av tomter samt genom att bygga bostäder med 40 miljoner €.
- Som statens nya stödformer föreslås energi- och rivningsbi-stånd till bostadsaktiebolag samt finansiering av projektet för positiv särbehandling.
- Trafiksystemet finansierades med 1,69 miljarder euro, varav drift och underhåll av trafiklederna uppgår till 20 %, investeringar 36 %, och kollektivtrafiktjänsternas andel 44 %. Kommunerna finansierade 61 % och staten 18 % av dessa 1,69 miljarder euro. Biljettintäkterna var 21 %.

Statens insats i utvecklingen av regionens trafiksystem som kostnadseffektiv helhet säkerställer att projekten genomförs.

Intäkterna från vägavgifterna som föreslås i planen riktas till trafikinvesteringar och kollektivtrafiken. Kommunerna tar hand om det lägre gatunätet. Kommunernas investeringar i regionala vägar har varit i genomsnitt ca 200 miljoner per år 2008-2017. Trafikinvesteringsprojekt som föreslås i planen och genomförs på 2020-talet samt de beslutade projekten innebär totala kostnader på ca 470 miljoner euro per år. Medelsumman under de föregående 10 åren har varit 390 miljoner euro per år.

Årliga investeringar i huvudleder



MBT-avtalet görs mellan staten, kommunerna och HRT

Syftet är att åtgärderna i MAL 2019-planen utförs fram till 2030.

Utgående från planen bereder staten, regionens kommuner och HRT under 2019 MBT-avtalet för 2020–2023.

MBT-planen och -avtalet samordnas med planeringen av den riksomfattande 12-åriga trafiksystemplanen.

Lösningar som gäller markanvändningen och boendet görs i kommunerna. Förändringarna i markanvändningen under de senaste tio åren har definierats i kommunernas generalplaner. För närvarande utarbetas detaljplaner för att genomföra generalplanerna. Riktlinjer för markanvändningen på lång sikt tas fram i arbetet med Nylands landskapsplan som är under beredning samt i kommunernas generalplaner.

Kommunerna, staten och HRT svarar för genomförandet och främjandet av åtgärderna i trafiken. Nästan alla åtgärder kräver tätt samarbete mellan olika aktörer för att genomföras.

Dessutom påbörjas följande betydande fortsättningsarbeten som främjar målen i MBT-planeringen:

- Markanvändning: Utredning om regionalt kompletteringsbyggande
- Boende: Program för positiv särbehandling
- Trafik: Iterativ planering och konsekvensbedömning av vägavgiftssystem.

Genomförandet av MBT-avtalet uppföljs vid årliga möten mellan alla avtalspartner samt av MBT-sekretariatet som svarar för beredningen av avtalet.

De identifierade miljökonsekvenserna kommer att tas i betraktande i uppföljningen av planen.

Gällande miljökonsekvenserna stöder MBT-uppföljningen den uppföljning som redan görs i regionen.

