

## Kyrksläotts kommuns utlåtande om planutkastet till Helsingforsregionens MBT 2023-plan (fge)

Kommunstyrelsen 15.05.2023 § 154

286/00.04.02/2023

Beredare	Kommunarkitekt Tero Luomajärvi, kommungeodet Otso Kärkkäinen och trafikplanerare Marko Suni <a href="mailto:fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi">fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi</a> , tfn 09 29671 (växel)
Beslutsförslag	Tf. kommundirektör Anna-Kaisa Kauppinen  Kommunstyrelsen  1 godkänner för sin del Kyrksläotts kommuns utlåtande om utkastet till Helsingforsregionens MBT 2023-plan och sänder det vidare till kommunfullmäktige för godkännande  2 beslutar justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.
Behandling	Ordförande Timo Haapaniemi avlägsnade sig från sammanträdet i början av denna paragraf kl. 18.05. Ersättare Marko Kari anlände till sammanträdet kl. 18.05. Första vice ordförande Piia Aallonharja fortsatte som ordförande.  Kommunarkitekt Tero Luomajärvi presenterade ärendet vid sammanträdet.  Ordföranden förklarade diskussionen avslutad och konstaterade att ledamot Kim Åström hade gett följande ändringsförslag:  <b>154.1 Ändring s. 2 (Åström Kim)</b> Andra stycket under bilden, meningen "Ur Kyrksläotts kommuns synvinkel är dessa principer motiverade." ändras till "... i huvudsak motiverade."  Ändringsförslaget godkändes inte enhälligt, så ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken.  Ordföranden föreslog att man röstar om ärendet så att de som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder Kim Åströms ändringsförslag röstar "nej".  Omröstningspropositionen godkändes.  Vid omröstningen gavs 6 ja-röster, 6 nej-röster och en röstade blankt.  Vid lika resultat avgör ordförandens röst. Ordförande Piia Aallonharja röstade ja, så utgångsförslaget vann.  Ja-röster: Kilappa Antti, Sahiluoma Anna, Huhmarniemi Saara, Granström Anneli, Myllyniemi Markus och Aallonharja Piia  Nej-röster: Harinen Ari, Åström Kim, Kajanti Carl-Johan, Aintila Anna, Björk Tony och Kari Marko  Blankt röstade Frantsi-Lankia Marjut.

### **154.2 Ändring s. 3, första stycket (Åström Kim)**

"stadsstrukturen" => "samhällsstrukturen"

Ändringsförslaget understöddes av Carl-Johan Kajanti, Marko Kari och Tony Björk.

Ändringsförslaget godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det.

### **154.3 Ändring s. 4, nästsista stycket (Åström Kim)**

De två första meningarna (Genbanan Esbo-Salo...) ersätts med "Det är skäl att noggrannare utreda nyttokostnadsförhållandena och miljöverkningsarna av de stora banprojekten". I början av tredje meningen "Nya banan" => "Genbanan Esbo-Salo"

Ändringsförslaget understöddes av Marko Kari, Carl-Johan Kajanti och Ari Harinen.

Ändringsförslaget godkändes inte enhälligt, så ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken.

Ordföranden föreslog att man röstar om ärendet så att de som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder Kim Åströms ändringsförslag röstar "nej".

Omröstningspropositionen godkändes.

Vid omröstningen gavs 4 ja-röster och 9 nej-röster.

Kim Åströms ändringsförslag fick fler röster.

Ja-röster: Huhmarniemi Saara, Aallonharja Piia, Sahiluoma Anna och Myllyniemi Markus

Nej-röster: Åström Kim, Kilappa Antti, Granström Anneli, Aintila Anna, Kajanti Carl-Johan, Frantsi-Lankia Marjut, Harinen Ari, Björk Tony och Kari Marko.

### **154.4 Tillägg s. 5, andra stycket (Åström Kim)**

Följande tillägg i mitten av meningen "På motsvarande sätt styr Getbergets planskilda korsning \_ bort trafiken till och från Kantviks industriområde från bostadsområdet i Kantvik och den belastade Obbnäsvägen och\_ möjliggör också... "

Ändringsförslaget understöddes av Carl-Johan Kajanti, Marko Kari, Tony Björk, Ari Harinen och Antti Kilappa.

Ändringsförslaget godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det.

### **154.5 Ändring s. 5, nästsista stycket (Åström Kim)**

Meningen "Således har kommunen för avsikt att under planeringsperioden för MBT-avtalet som man nu förhandlar om, detaljplanelägga bostadsbyggrätt på nästan 160 000 v-m2." tas bort (obehövlig).

Ändringsförslaget understöddes av Marko Kari och Carl-Johan Kajanti.

Ändringsförslaget godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det.

#### **154.6 Togs bort, Kim Åström gjorde istället ett nytt ändringsförslag med nummer 154.12:**

##### **154.12 Ändring s. 5, sista stycket (Åström Kim)**

Meningen "Således föreslår kommunen att i KUUMA-regionen ska på den primära zonen för markanvändning placeras 90 % av ny bostadsproduktion i enlighet med det gällande MBT-avtalet."

ändras till:

"Således föreslår kommunen att i KUUMA-regionen placeras 80 % av ny bostadsproduktion på den primära zonen för markanvändning."

Ändringsförslaget understöddes av Carl-Johan Kajanti och Tony Björk.

Ändringsförslaget godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det.

##### **154.7 Ändring s. 7, nästsista stycket (Åström Kim)**

Sista meningen kompletteras: "För KUUMA-regionens arbetsplats- och logistikområden får inte fastställas skyldighet för avgiftsbelagd parkering \_och parkeringsmöjligheterna i KUUMA-regionen och på huvudstadsregionen för heller inte försämrats på annat sätt."

Ändringsförslaget understöddes av Carl-Johan Kajanti, Marko Kari, Ari Harinen och Tony Björk.

Ändringsförslaget godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det.

##### **154.8 Tillägg s. 7, nästsista stycket (Åström Kim)**

Tillägg: Enligt MBT-planen satsar staten 150 M€ mer per år på att sänka priserna på kollektivtrafikens biljetter och på att förbättra servicenivån. \_Kyrksläatts kommun förutsätter att HRT allokerar statens bidrag särskilt till att bland annat de stigande kostnaderna för infrastruktur inte höjer de redan nu höga kommunandelarna.\_ Dessa åtgärder... osv.

Ändringsförslaget understöddes av Marko Kari, Ari Harinen, Carl-Johan Kajanti och Tony Björk.

Ändringsförslaget godkändes inte enhälligt, så ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken.

Ordföranden föreslog att man röstar om ärendet så att de som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder Kim Åströms ändringsförslag röstar "nej".

Omröstningspropositionen godkändes.

Vid omröstningen gavs 4 ja-röster och 9 nej-röster.

Kim Åströms ändringsförslag fick fler röster.

Ja-röster: Frantsi-Lankia Marjut, Aintila Anna, Myllyniemi Markus och Huhmarniemi Saara.

Nej-röster: Åström Kim, Sahiluoma Anna, Kajanti Carl-Johan, Björk Tony, Aallonharja Piia, Kari Marko, Kilappa Antti, Harinen Ari och Granström Anneli.

#### **154.9 Tillägg s. 8, första stycket (Åström Kim)**

"Turintervall förkortas för att göra kollektivtrafiken mer lockande \_ för den delen som det finns behov och med rimliga tilläggskostnader för Kyrksläatts kommun\_.

Ändringsförslaget understöddes av Carl-Johan Kajanti, Marko Kari, Ari Harinen och Tony Björk.

Ändringsförslaget godkändes inte enhälligt, så ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken.

Ordföranden föreslog att man röstar om ärendet så att de som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder Kim Åströms ändringsförslag röstar "nej".

Omröstningspropositionen godkändes.

Vid omröstningen gavs 6 ja-röster och 7 nej-röster.

Kim Åströms ändringsförslag fick fler röster.

Ja-röster: Sahiluoma Anna, Granström Anneli, Frantsi-Lankia Marjut, Huhmarniemi Saara, Myllyniemi Markus och Aallonharja Piia

Nej-röster: Aintila Anna, Kari Marko, Harinen Ari, Kajanti Carl-Johan, Åström Kim, Kilappa Antti och Björk Tony.

#### **154.10 Tillägg i slutet av nästsista stycket på sidan 8 (Åström Kim)**

För att främja elektrifieringen av personbilismen borde förutsättningarna för tillräcklig tillgång på laddningsplatser säkerställas också vid parkeringar på allmänna områden.

Ändringsförslaget understöddes av Marko Kari, Ari Harinen och Tony Björk.

Ändringsförslaget godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det.

#### **154.11 Tillägg i slutet av första stycket på sidan 9 (Åström Kim)**

En sänkning av hastighetsbegränsningarna så att de är lägre än vägavsnittens dimensioneringshastighet skulle leda till att hastighetsbegränsningarna respekteras sämre och till försvagad trafikmoral, vilket försämrar säkerheten och trafikens smidighet.

Ändringsförslaget understöddes av Marko Kari, Ari Harinen, Carl-Johan Kajanti, Tony Björk och Anna Aintila.

Ändringsförslaget godkändes inte enhälligt, så ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken.

Ordföranden föreslog att man röstar om ärendet så att de som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder Kim Åströms ändringsförslag röstar "nej".

Omröstningspropositionen godkändes.

Vid omröstningen gavs 6 ja-röster och 7 nej-röster.

Kim Åströms ändringsförslag fick fler röster.

Ja-röster: Frantsi-Lankia Marjut, Granström Anneli, Aallonharja Piia, Sahiluoma Anna, Huhmarniemi Saara och Myllyniemi Markus

Nej-röster: Kajanti Carl-Johan, Åström Kim, Kari Marko, Björk Tony, Kilappa Antti, Aintila Anna och Harinen Ari.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutade

1

godkänna för sin del Kyrksläotts kommuns utlåtande om utkastet till Helsingforsregionens MBT 2023-plan och sänder det vidare till kommunfullmäktige för godkännande

I förslaget till utlåtande som skickas till kommunfullmäktige har de av föredraganden vid sammanträdet gjorda korrigeringarna samt följande ändringar som kommunstyrelsen beslutat om gjorts:

- Ändring s. 3, första stycket:  
"stadsstrukturen" => "samhällsstrukturen"

- Ändring s. 4, nästsista stycket: De två första meningarna (Genbanan Esbo-Salo...) ersätts med "Det är skäl att noggrannare utreda nyttokostnadsförhållandena och miljöverkningsarna av de stora banprojekten". I början av tredje meningen "Nya banan" => "Genbanan Esbo-Salo"

- Tillägg s. 5, andra stycket:  
Följande tillägg i mitten av meningen "På motsvarande sätt styr Getbergets planskilda korsning \_ bort trafiken till och från Kantviks industriområde från bostadsområdet i Kantvik och den belastade Obbnäsvägen och \_ möjliggör också... "

- Ändring s.5, nästsista stycket:  
Meningen "Således har kommunen för avsikt att under planeringsperioden för MBT-avtalet som man nu förhandlar om, detaljplanelägga bostadsbyggrätt på nästan 160 000 v-m2." tas bort (obehövlig).

- Ändring s.5, sista stycket:  
Meningen "Således föreslår kommunen att i KUUMA-regionen ska på den primära zonen för markanvändning placeras 90 % av ny bostadsproduktion i enlighet med det gällande MBT-avtalet."  
ändras till

”Således föreslår kommunen att i KUUMA-regionen placeras 80 % av ny bostadsproduktion på den primära zonen för markanvändning.”

- Ändring s.7, nästsista stycket:

Sista meningen kompletteras: ”För KUUMA-regionens arbetsplats- och logistikområden får inte fastställas skyldighet för avgiftsbelagd parkering \_och parkeringsmöjligheterna i KUUMA-regionen och på huvudstadsregionen för heller inte försämrars på annat sätt.”

- Tillägg s.7, nästsista stycket:

Tillägg: ”Enligt MBT-planen satsar staten 150 M€ mer per år på att sänka priserna på kollektivtrafikens biljetter och på att förbättra servicenivån. \_Kyrksläotts kommun förutsätter att HRT allokerar statens bidrag särskilt till att bland annat de stigande kostnaderna för infrastruktur inte höjer de redan nu höga kommunandelarna.\_ Dessa åtgärder... osv.”

- Tillägg s.8, första stycket:

”Turintervallet förkortas för att göra kollektivtrafiken mer lockande \_för den delen som det finns behov och med rimliga tilläggskostnader för Kyrksläotts kommun\_.

- s.8, tillägg i slutet av sista stycket:

För att främja elektrifieringen av personbilismen borde förutsättningarna för tillräcklig tillgång på laddningsplatser säkerställas också vid parkeringar på allmänna områden.

- s.8, tillägg i slutet av första stycket:

En sänkning av hastighetsbegränsningarna så att de är lägre än vägavsnittens dimensioneringshastighet skulle leda till att hastighetsbegränsningarna respekteras sämre och till försvagad trafikmoral, vilket försämrar säkerheten och trafikens smidighet.

2

justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.

Redogörelse

## **Beslut om sändande av utkastet till MBT 2023-planen på remissrunda**

Planutkastet för markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen MBT 2023 har sänts till regionens kommuner för utlåtande i enlighet med HRT:s styrelses beslut (28.3.2023). Planutkastet färdigställs utgående från utlåtandena och ställningstagandena, varefter HRT:s styrelse fattar beslut om trafiksystemen för HRT:s medlemskommuners del och sänder den slutliga planen via direktionen för affärsverket KUUMA-regionen till KUUMA-kommunerna som inte hör till samkommunen HRT för fattande av beslut om trafiksystem.

Helsingforsregionens samarbetsmöte HRSM beslutade vid sitt sammanträde 29.3.2023 att planutkastet för markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen MBT 2023 för markanvändningens och boendets del sänds på remissrunda. Efter utlåtandena och ställningstagandena färdigställs planen. Den uppdaterade planen bereds för behandling vid HRSM. HRSM ska för sin del godkänna delarna om markanvändning och boende och sända dessa delar vidare för godkännande av huvudstadsregionens kommuner. KUUMA-kommunerna får planen för markanvändningens och boendets del för godkännande via

kommunernas gemensamma direktion för affärsverket för KUUMA-regionen.

Utlåtandena om planutkastet ska lämnas senast 25.5.2023.

### **Vad är utkastet till MBT-plan och hur har det beretts?**

MBT 2023-planen är en strategisk plan om markanvändningen (M), boendet (B) och trafiken (T) i Helsingforsregionen som täcker Helsingforsregionens 14 kommuner. Planen beskriver kommunernas gemensamma målbild om utvecklingen i regionen fram till 2040 och skapar vision fram till 2060. Planhelheten innehåller även den lagstadgade trafiksystemplanen för Helsingforsregionen.

Planutkastet har beretts i tätt samarbete mellan de ansvariga kommunerna Helsingfors, Esbo, Vanda, Grankulla, Träskända, Nurmijärvi, Tusby, Kervo, Mäntsälä, Borgnäs, Hyvinge, Kyrkslätt, Vichtis och Sibbo samt för trafikens del Sjundea. HRT, HRM, Nylands förbund och statens trafik- och miljömyndigheter har också deltagit.

Visionen, målen, målnivåerna och bedömningshelheten för MBT 2023-planen slogs fast i början av år 2022. De baserar sig på MBT-ramavtalet. Uppgiftshelheten inklusive bedömningsprogrammet godkändes av HRT:s styrelse 8.2.2022, i HRSM 16.2.2022 och i KUUMA-direktionen 17.3.2022.

MBT-planeringen görs i cykler om fyra år. Den godkända MBT-planen fungerar som utgångspunkt för avtalsförhandlingarna mellan regionen och staten. Målet är att ingå ett nytt MBT-avtal som omfattar regionens viljetillstånd och konkreta åtgärder om bostadsproduktionen de närmaste åren och utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur och trafiksystem. Dessutom avtalar man om statens delaktighet i finansieringen av trafikprojekt av regional betydelse och bl.a. beloppen av infrabidrag och startbidrag.

### **Utkastet till MBT 2023-plan i huvuddrag**

#### Vision och huvudmål

Visionen är att Helsingforsregionen år 2040 är det mest hållbart växande och människonära metropolområdet i Europa.

. Regionen når framtiden enligt visionen t.o.m. år 2040 genom att möta de tre huvudmålen som ställts för planen: kolneutral, välmående och framgångsrik Helsingforsregion.

**Kolneutralitetsmålet** svarar på de centralaste klimat- och miljöutmaningarna. Det är viktigt att regionen vidtar modiga utsläppsminskande åtgärder med tanke på boendet och trafiken samt på ett hållbart sätt växer inom den befintliga strukturen på ett naturbesparande sätt. Regionens kolneutralitetsmål stöder förverkligandet av såväl statens som kommunernas egna kolneutralitetsmål.

**Den framgångsrika Helsingforsregionen** förbättrar sin konkurrenskraft genom att utveckla intresset för regionen och dess attraktionskraft. Ett hållbart och kostnadseffektivt trafiksystem som garanterar god tillgänglighet för såväl företag som arbetstagare, stöder uppnåendet av målet. Livs- och verksamhetsmiljön lockar också arbetskraft och företag samt erbjuder mångsidiga bostadslösningar.

Med målet **en välmående Helsingforsregion** möjliggörs en sund och trygg livsmiljö för regionens invånare i vilken de kan välja högklassigt boende som motsvarar behoven och tillgångarna av många boendialternativ samt nå arbetsplatser, tjänster och närnaturen hållbart och skäligt. Målet är en smidig vardag i Helsingforsregionen där livet är lätt och lyckligt.

## **Utkastet till MBT 2023-plan i huvuddrag**

Utkastet till MBT-planen komprimerar de centrala åtgärderna för utveckling av samhällsstrukturen, trafiksystemet och bostadsproduktionen och de särdrag som regionen eftersträvar, vilka förverkligar målen som uppställts för planen. Sammanfattningsvis kan innehållet i planutkastet beskrivas enligt fem punkter:

1. Man fortsätter den långsiktiga förtätningen av samhällsstrukturen i Helsingforsregionen, i synnerhet med stöd av centra och spårtrafik samt med fullt utnyttjande av det nuvarande trafiksystemet.
2. Man bygger mångsidiga och högklassiga boendialternativ som möter Helsingforsregionens invånares behov, och förnyar målmedvetet bostadsområdena som hotas bli efter i utvecklingen.
3. Man satsar ännu mera på utvecklingen av ett hållbart trafiksystem i Helsingforsregionen och säkerställer ett effektivt kollektivtrafiksystem också i framtiden.
4. På regional och nationell nivå vidtas mångsidiga åtgärder med vilka man minskar utsläppen och boendets energiförbrukning.
5. Man stärker näringslivets verksamhetsförutsättningar inom huvudstadsregionen genom att utveckla centrala näringslivsområden samt genom att förbättra den internationella tillgängligheten och logistikens effektivitet.

## **Spetsåtgärder i utkastet till MBT 2023-plan**

### Förtätning av samhällsstrukturen

- Det byggs 16 500 nya bostäder årligen.
- 95 % av den nya bostadsproduktionen i regionen riktas till de prioriterade zonerna.
- Förtätning av markanvändningen möjliggörs (bl.a. utveckling av stationsregioner, nya anslutningar till landsvägar).

### Mångsidigt boende och stadsförnyelse

- Av det årliga bostadsproduktionsmålet verkställs 30 % som ARA-bostadsproduktion i huvudstadsregionens kommuner och 20 % i KUUMA-kommunerna.
- Fördelning mellan bostads- och hustyp samt förvaltningsform och finansiering styrs kvalitativt.



- Lindras områdesvis segregation genom stadsförnyelsen.

### Hållbart trafiksystem

- Säkerställs kollektivtrafikens konkurrenskraft med servicenivån och biljettpriser.
- Utvecklas funktionaliteten av hållbara resekedjor (åtgärder för att försnabba kollektivtrafik medräknade).
- Säkerställs att kollektivtrafiksystemet fungerar (depåer medräknade).
- Verkställs de viktigaste stadsspårprojekten.
- Verkställs huvudnätet för cykling.
- Genomförs förbättringsåtgärder i tågstationerna.

### Minskning av utsläpp

- Trafiken elektrifieras och utveckling av distributionsnätet av de alternativa bränslena främjas.
- Utredds hur sänkning av körhastigheter påverkar inom stadsstrukturen.
- Genomförs strängare parkeringspolitik.
- Utredds ibruktagandet av miljözoner.
- Bostädernas energiförbrukning minskas och det byggs förnyad energiförbrukning.
- Träbyggande främjas.

### Verksamhetsförutsättningar för näringslivet

- Det genomförs utvecklingsåtgärder på vägnätet genom att förbättra gods- och kollektivtrafikens förutsättningar.
- Det genomförs rastplatser för tung trafik.
- I planeringen av markanvändningen samt i samordnandet av trafiksystemet och markanvändningen beaktas näringslivets behov av lokaler och transport.

### **Mål för bostadsproduktionen i utkastet till MBT 2023-plan**

En av de centralaste frågorna om utstakas i MBT 2023-planen är Helsingforsregionens kommunspecifika bostadsproduktionsmål. Enligt planutkastet förutspås regionens invånarantal öka från 1,5 miljoner år 2020 till nästan 1,9 miljoner år 2040. Tillväxten möjliggörs med följande årliga bostadsproduktions- och bostadsplansmål (de årliga målen är ungefärliga):

- Helsingforsregionen 16 500 bostäder /år och planer för bostäder 1 500 000 v-m<sup>2</sup>
- KUUMA-kommunerna 3 800 bostäder och planer för bostäder 350 000 v-m<sup>2</sup>
- Kyrkslätt 430 bostäder och planer för bostäder 39 500 v-m<sup>2</sup>

I planutkastet framförs att 95 % av bostadsproduktionen verkställs i dess primära zon för boende. Må det konstateras att målet ovan är regionalt, inte kommunspecifikt.

### **Sammandrag av konsekvensbedömningen av utkastet till MBT 2023-plan**

Helsingforsregionens kolneutralitetsmål för MBT-planeringen är ambitiöst. Åtgärderna i planutkastet går i rätt riktning men är otillräckliga. Exempelvis borde CO2-utsläppen vara nära noll t.o.m. år 2040. Det ovan beskrivna målet om minskning nås inte med åtgärderna i planutkastet, även om kollektivtrafikens andel som färd sätt skulle öka med tre procentenheter jämfört med jämförelseunderlaget. Boendets energiförbrukning sjunker trots regionens tillväxt, för man kan stöda uppnåendet av målet med hjälp av nya teknologilösningar och målmedvetna planer. Förstås skapar den förutspådda tillväxten utmaningar för miljön, men stadsstrukturen som förtätas längs kollektivtrafiklederna stöder på lång sikt hållbara levnadsvanor.

Med tanke på målet Välmående är regionens utveckling i rätt riktning. Som helhet leder konsekvenserna av MBT-planutkastet på den välmående regionen till möjliggörande och uppmuntrande följder. Även om åtgärderna i planen stöder en utveckling i rätt riktning av de olika delområdena av välmående i stor utsträckning, finns det osäkerhet kring verkställandet av målet. Man bedömer ändå att välmåendet kommer att öka i regionen då riktlinjerna i planutkastet följs, och därmed skulle de också synas som positiva effekter på människorna och deras livsmiljöer. Flera av åtgärderna i planutkastet förutsätter emellertid konkretisering i synnerhet i planeringen på kommunnivå och i den fortsatta bearbetningen av MBT-planen. Därmed betonas kommunernas utvecklingsmål och med dem förenliga verksamhetsprinciper i genomförandet av människornas livsmiljö och en förnuftig samhällsstruktur. Med andra ord är kommunerna naturligtvis själva ansvarig för sin framtida utveckling, även om de med hjälp av åtgärderna i MBT-planutkastet och på basis av konsekvensbedömningen kan utveckla sin markanvändning och lösningarna för boende och trafik på ett hållbart sätt.

Helsingforsregionens utveckling går i rätt riktning också med tanke på målet Framgångsrik. Den samhällsekonomiska effektiviteten på systemnivå är i enlighet med målet i planen över 1 (1,18). Restidsfördelarna och tillgänglighetsförbättringarna för hållbara färd sätt är betydliga och koncentrerings av arbetsplatser ökar. Kollektivtrafikens passagerare drar betydlig nytta av att biljettpriserna sänks.

### **Sändningen av utkastet till MBT 2023-plan på remissrunda fördröjes**

I enlighet med den ursprungliga tidtabellen skulle tidtabellen för utlåtandet om planutkastet för MBT 2023 ha varit i slutet av år 2022. HRT:s styrelse beslutade dock vid sitt sammanträde 29.22.2022 bordlägga ärendet. I enlighet med uppgifter i offentligheten fanns det meningsskiljaktigheter bl.a. beträffande regleringen av bostadsproduktionen. Planutkastet som godkännts vid HRT:s styrelsesammanträde 28.3.2023 och skickats på remiss är betydligt mer översiktligt än utgångsförslaget beträffande styrningen av bostadsproduktionen.

### **Kyrksläotts kommuns utlåtande och KUUMA-kommunernas utlåtande**

KUUMA-kommunernas gemensamma utlåtande om utkastet till MBT-plan bereddes i slutet av år 2022 och KUUMA-direktionen godkände utlåtandet vid sitt sammanträde 15.12.2022. I enlighet med beslutet från KUUMA-direktionens sammanträde 29.11.2022 görs behövliga ändringar i KUUMA-kommunernas utlåtande ifall det görs ändringar i planutkastet i och med de politiska diskussionerna som förs under ledning av Helsingfors stads borgmästare Vartiainen.

KUUMA-kommunernas gemensamma utlåtande preciseras till behövliga delar till KUUMA-direktionens sammanträde 25.5.2023.

Kyrksläotts kommuns utlåtande (KUUMA-kommissionens sammanträde 11.5.2023) ingår som bilaga.

Bilagor:

Begäran om utlåtande med bilagor

Kyrksläotts kommuns utlåtande om utkastet till Helsingforsregionens MBT 2023-plan

KUUMA-regionens utlåtande om utkastet till MBT 2023-plan och konsekvensbedömningen