

Kyrksläotts kommuns utlåtande om utkastet till MBT 2023-plan

Utkastet till Helsingforsregionens MBT 2023-plan (Planen för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen samt det anknyttande utkastet till bakgrundsrapport 3.4.2023, se bilagor) är i ordningen den andra gemensamma planen för markanvändning, boende och trafik som har beretts i tätt regionalt samarbete med Helsingforsregionens 14 kommuner. I utlåtandematerialet ingår också ett separat dokument om bedömningen av konsekvenserna (Miljökonsekvensbeskrivningen av utkastet till MBT 2023-plan, se bilaga). Det må konstateras att MBT-planeringen har framskridit utgående från ramprogrammet i MBT 2021-planen.

I detta utlåtande om planutkastet (Planen för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen) används i fortsättningen benämningen MBT-plan.

För markanvändningens och byggandets del grundar sig den regionala planeringen på kommunernas frivilliga samarbete och kompletterar planläggningen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Den regionala trafiksystemplaneringen har däremot en lagstadgad grund som grundar sig på lagen om samarbete inom avfallshanteringen och kollektivtrafiken mellan kommunerna i huvudstadsregionen (829/2009) samt på lagen om utveckling av regionerna och förvaltning av strukturfondsverksamheten (7/2014).

MBT-planen är en strategisk regional plan fram till år 2040 och i den skapas också en långsiktig vision fram till år 2060. I samband med projektet har man uppgjort Helsingforsregionens MBT 2023-vision (se planen, s. 13) samt en utvecklingsbild fram till år 2040 (se planen, s. 21). Följande faktorer har fastställts som planens primära mål (se planen, s. 15-16):

- CO₂-utsläpp från trafiken och boendet
- Den samhällsekonomiska effektiviteten
- Balanserad utveckling av områdena

I planen som färdigställs år 2023 omfattar placering av markanvändningen i regionen, kommunspecifik bostadsproduktion och utvecklingsåtgärder för trafiksystemet som omfattar alla färdstätt. Planen fungerar som kommunernas gemensamma viljeyttring gällande utvecklingen av regionen. Planen är till sin karaktär inte juridiskt bindande, men skapar för sin del utgångspunkter för kommunernas planläggning, bostadsprogram och utvecklingen av trafiksystemen. MBT-planen fungerar som utgångspunkt för MBT-avtalet mellan staten och kommunerna. I avtalet i fråga kommer man överens om de viktigaste åtgärderna gällande markanvändning, boende och trafik för de närmaste åren i Helsingforsregionen.

Som tilläggsmaterial till detta ärende ingår KUUMA-regionens preliminära gemensamma utlåtande (4.5.2023). Kyrksläotts kommuns utlåtande grundar sig delvis på detta.

1. Hur verkar MBT 2023-planen som helhet?

i. Har rätt saker identifierats i de viktigaste åtgärderna?

ii. Vilka av åtgärderna i utlåtandet är de viktigaste att genomföra?

iii. Får man en tydlig uppfattning av planens verkningar utgående från konsekvensbeskrivningen (en uppdaterad beskrivning publiceras 17.4.2023)?

Kyrksläotts kommun anser att målsättningarna i MBT-planen (framgångsrik, kolneutral och välmående) är motiverade, men också ambitiösa. De utgör ändå en god grund för den långsiktiga utvecklingen av Helsingforsregionen.

MAL 2023 - vision och målsättningar 2040



MBT 2023-planens vision (texten i triangeln) och huvudsakliga målsättningar fram till år 2040.

De viktigaste av huvudprinciperna för markanvändningen i MBT-planen är kompletteringen av den befintliga samhällsstrukturen samt placeringen av nytt samhällsbyggande hållbart på väl tillgängliga områden. Ur Kyrksläotts kommuns synvinkel är dessa principer motiverade. Kommunen har målmedvetet satsat på utvecklingen av sina tätorter samt på kollektivtrafiken och den markanvändning som stöder sig på den. Det kompletterande byggandet av tätorterna i kommuncentrum, Masaby, Kantvik och Veikkola samt en kontrollerad utvidgning av dem motsvarar MBT-planen. Också utanför de nuvarande tätorterna, så som exempelvis i maritima Kantvik och Sundsberg samt Jorvas stationsområde och dess närhet planeras eller kommer att planeras nya bostadsområden. Alla dessa områden har fungerande kollektivtrafik. Kommunen förbereder sig också på genomförandet av genbanan Esbo-Salo i Veikkola där avsikten är att på det nya stationsområdet norr om Åboleden koncentrera ny bostadsproduktion samt service och verksamhetslokalbyggande. I utvecklingen av varje tätort och nya bostadsområden ska trafikens smidighet säkerställas.

Kyrksläotts kommun vill uppmärksamma att det i MBT-planen tydligare än tidigare lyfts fram kvalitativa faktorer för bostadsområden, men att det ändå är kommunerna i regionen som beslutar om riktlinjerna för dessa då de beslutar om markanvändningen. I planläggningen av bostadsområden är trivselfaktorerna och de kvalitativa faktorerna, vilka exempelvis omfattar närheten till naturen och bostadsområdets enhetliga byggsätt, de centrala målsättningarna för kommunens planläggning. I enlighet med kommunstrategin har den närliggande naturen attraktionskraft. I praktiken kan man konstatera, att för väldigt många Kyrksläottsbor är den närliggande naturen väl tillgänglig från den nuvarande boendeplatsen. Likaså möjliggör kommunens markanvändning att de befintliga tätorterna och samhällena kompletteras med stöd av den nuvarande samhällsstrukturen. Tyngdpunkten för utvecklingsarbetet ligger för tillfället på förnyandet av kommuncentrums kärnområde, men också Masaby utvecklas kraftigt.

I enlighet med de mål för planeringen som beskrivits i det föregående stycket, skapar man genom planeringen av markanvändningen förutsättningar för utökandet av antalet kollektivtrafikanvändare samt för ökningen av gång och cykling. Ju fler pendlare använder kollektivtrafik, desto större är inverkan för uppnåendet av regionens CO₂-utsläppsmål.

Kyrksläotts kommun har målmedvetet utvecklat och förbättrat förutsättningarna för gång och cykling. Byggandet av den i MBT-avtalet avsedda förbindelsen vid Åbovägen enligt det regionala huvudcykelnätet (PÄÄVE) från Veikkola till Esbos gräns inleds år 2023. Den ovanbeskrivna åtgärden är viktig för att minska CO₂-utsläppen. Det nya MBT-avtalet som uppgörs får ändå inte utgöra ett hinder för utvecklingen av Kyrksläotts byar enligt deras egna förutsättningar, trots att det i praktiken inte är regionalt betydande markanvändning.

I MBT-planen har man inte tillräckligt betonat förbättrandet av förutsättningarna för byggandet av företags- och verksamhetslokaler, trots att deras betydelse för Helsingforsregionens konkurrenskraft är obestridlig. Planens vilja har varit att bevara planeringshelheten i fråga om markanvändning, boende och trafik. Å andra sidan kunde intill de hamnar som är verksamma i Kyrkslätt genomföras verksamheter som betjänar näringslivet, men genomförandet av nya företagsområden förutsätter förbättrande av trafikinfrastrukturen på huvudlederna i regionen. En av dessa är byggande av Västerledens planskilda korsning i Getberget. Till följd av ett sådant genomförandebeslut blir kommunen naturligtvis tvungen att bygga nya interna trafikarrangemang. Tyvärr uppmärksammas inte Kyrksläotts kommuns och den övriga regionens framtidsutmaningar som anknyter till utvecklingen av anslutningar längs regionens huvudleder tillräckligt i MBT-planen.

Helsingforsregionen förväntas växa också i framtiden. Den eftersträvade tillväxten både gällande befolkningen och arbetsplatserna förutsätter ändå samplanering mellan kommunerna för att regionens livskraft, konkurrenskraft och attraktionskraft ska kunna säkerställas. Lösningarna som gäller färdstätt har en egen betydande roll, eftersom exempelvis då trafikmängderna ökar framhävs behovet av ombesörjande av trafikens smidighet och funktionalitet. Det är mycket viktigt att främja hållbara färdstätt i regionen; det är särskilt viktigt att trygga verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafik och förbättra förhållandena för gång och cykling. Elektrifieringen av trafiken minskar också CO₂-utsläppen.

I och med att välfärdsområdets inledde sin verksamhet ändras kommunernas ekonomiska ställning och exempelvis investeringsförmågan kan försämrats väsentlig till följd av en inskränkt skatteinkomstbas. Som en kommun i KUUMA-regionen anser Kyrkslätt att det är mycket viktigt att staten förbinder sig till utvecklingen av Helsingforsregionens trafiksystem och också fäster uppmärksamhet vid behovet av att förnya statsandelssystemet ur de växande kommunernas synvinkel.

Helsingforsregionens MBT-planering har särskilt under den senaste planeringsperioden blivit mångsidigare, särskilt i form av övergripande utredningsarbeten och omfattande konsekvensbedömningar. Under den gångna planeringsperioden har det gjorts fler övergripande utredningar än tidigare. Ändå styr MBT-planeringen fortsättningsvis främst de kvantitativa målen för kommunernas byggrätter och bostadsproduktion samt besittningsform som gäller boende och till den anknytande trafikprojekts statsandelar. Vid kommande MBT-omgångar borde man fokusera på frågor som gäller just markanvändning och trafik samt på kvalitativa faktorer gällande samhällsstrukturen och särskilt boendet. Nu satsar man på omfattande utredningar som endast har små verkningar för slutresultatet.

I början av projektet satte man upp kännbar minskning av CO₂-utsläppen i trafiken och boendet som ett av de bindande huvudmålen för MBT-planen: före utgången av år 2040 borde trafikens CO₂-utsläpp vara nära noll. Man uppnår dock inte målet med åtgärderna i planen, fastän till exempel fordonsparken elektrifieras snabbare än prognosen. I planen bör man tydligare lyfta fram att den här saken godkänns och inte öka åtgärderna vars effekt är mycket liten eller minst sagt osäker. Ibland är det helt enkelt godtagbart att man med planering inte uppnår alla uppställda mål. Dessutom vill Kyrksläotts kommun lyfta fram att syftet är att till exempel utnyttja den utsläppsfria spillvärmerna från de nya datacentralerna som byggs i Helsingforsregionen som fjärrvärme. Kommunen är medveten om

att de planerade datacentralsprojektens inverkan på CO₂-utsläppen i regionen inte kan tas i beaktande i MBT-planen, men det är mycket sannolikt att deras potential till minskade utsläpp antagligen kommer att uppnås åtminstone delvis under den kommande MBT-perioden. I Helsingforsregionen kan det också uppkomma andra innovationer vars genomförande har en positiv inverkan på uppnåendet av CO₂-utsläppsmålet för regionen.

I MBT-planen har man tagit ställning på mycket detaljerad nivå till planeringen av markanvändningen i kommunerna och till åtgärderna som gäller bostads- och trafikpolitik. Dock är en del av åtgärderna i planen osäkra. I planen bör man precisera de instanser som har ansvar för genomförandet av åtgärderna.

Kyrksläotts kommun är nöjd att KUUMA-regionens mål att ta upp medelstora trafikprojekt i MBT-planen äntligen uppnåtts. Kyrksläotts kommun anser att byggandet av en planskild anslutning i Masabyporten på Ring III som tagits upp på planens projektlista är mycket viktig. Det är ett av de mest effektiva trafikprojekten till nyttokostnaden sett samtidigt som ombyggnaden av den planskilda anslutningen på Ring III möjliggör befolkningsökning i Masaby och framför allt trafiksäkerheten på Ring III förbättras. Man har planlagt en plats för en ny brandstation i närheten av den planskilda anslutningen i samarbete med Västra Nylands räddningsverk. Kommunen vill dessutom konstatera att Masaby delgeneralplan siktar på att fördubbla invånarantalet i tätorten från nuläget så att tätorten i slutskedet har cirka 15 000 invånare. Ett invånarantal enligt slutskedet fordrar dock även byggande av Majviksportens planskilda anslutning, så att man kan försäkra sig om att fordonstrafiken från Masaby tätort flyter på Ring III.

Det är skäl att noggrannare utreda nyttokostnadsrelationen och miljökonsekvenserna för stora banprojekt. Direktbanan Esbo-Salo skulle möjliggöra effektivare markanvändning i Veikkola i Kyrkslätt och utökande av markanvändningen invid stomförbindelsen för hållbar trafik i Esbo, Vichtis och Lojo. Å andra sidan påminner kommunen att banan inte får försämra servicenivån på och underhållet av kustbanans infrastruktur, eftersom kustbanan bör utvecklas även i fortsättningen liksom närtågstrafiken på kustbanan. Kyrksläotts kommun konstaterar i det här sammanhanget att totalreoveringen av närtågsstationerna som föreslagits i MBT-planen (bl.a. stationerna i Kyrkslätt och Masaby) bör understödjas för att göra närtågstrafiken mer lockande. Statens roll i fördelningen av kostnaderna bör vara central.

Markanvändningen i Veikkola stationsområde bekräftas i delgeneralplanen för trafikkorridoren i Norra Kyrkslätt. Man beslutar om framläggning av planen under senvåren 2023. I samband med planläggningsarbetet har man utrett markanvändningen i stationsområdet och genom det får klarhet i det eftersträvade invånarantalet på stationens influensområde. Enligt förslaget kan 1600-2300 nya invånare samt 100-200 nya arbetsplatser placeras i stationsområdet. Det må dessutom konstateras att för närvarande bor cirka 5000 invånare inom en två och en halv kilometers tillgänglighetszon. Dessutom är det bra att vara medveten om att den nya stationens tillgänglighetszon begränsas av Noux nationalpark, som avsevärt begränsar det område i stationsregionen som lämpar sig för byggande. För att kunna genomföra markanvändningen i stationsområdet, fordrar det att den planskilda anslutningen i Veikkolaporten byggs om. Det här fordrar också Västra Nylands räddningsverks tidigare förslag till kommunen om behov av byggande av en ny brandstation på området norr om den planskilda anslutningen, som hör till Veikkola stationsområde.

I början av 2023 anhängiggjordes uppgörandet av en allmän plan för stamväg 51 (Västerleden) från Kyrkslättsporsens planskilda anslutning till Sunnaviks anslutning i Sjundeå (Stamväg 51 Sunnavik-Munkkulla, miljökonsekvensbedömning och allmän plan). Det livligt trafikerade vägavsnittet är ett av de farligaste huvudvägsavsnitten i Nyland och genomförande av projektet skulle förbättra trafiksäkerheten på vägavsnittet betydligt. Projektet betjänar också näringslivet och transportbehoven i större omfattning. I enlighet med den allmänna planen byggs två nya planskilda

anslutningar på kommunens område. Pedersportens planskilda anslutning byggs som västlig infartsanslutning till kommuncentrum. På motsvarande vis styr Getbergssportens planskilda anslutning trafiken från Kantviks industriområde bort från Kantviks bostadsområde och den belastade Obbnäsvägen och möjliggör byggande av ett nytt område för företag och verksamhetslokaler i närheten av gränsen till Sjundeå kommun. De nuvarande planskilda anslutningarna på vägavsnittet har svag trafiksäkerhet och till dem bör man inte styra mer trafik, så nuläget är ohållbart. Kommunens mål är att fortsätta främjandet av förutsättningarna för byggande av Getbergssportens planskilda anslutning.

De primära zonerna för markanvändning har uppdaterats kommunvis i samband med MBT-planeringen. Kyrksläotts kommun förordrar i enlighet med MBT-planen bindande av öppningen av nya tillväxtriktningar i framtida kollektivtrafikinvesteringar som förutsätter hållbara färdvägar. Å andra sidan bör man komma ihåg att kommunerna sinsemellan konkurrerar om invånare, och därför ska kommunerna ha rätt att utveckla sin markanvändning också utanför den uppdaterade zonkartan. KUUMA-regionen är betydligt mer småhusdominerad än huvudstadsregionen. Kyrksläotts kommun är beredd att planlägga nya boendemöjligheter till exempel i närheten av havet och vattendragen, oavsett om områdena i fråga ligger utanför den primära zonen för markanvändning. Därmed ska MBT-planerna inte läsas på ett sätt som förhindrar regionens kommuner att utarbeta nya detaljplaner utanför zonen.

I Nylandsplanen 2050 har det anvisats en beteckning för tågdepå i gränzonen mellan Kyrkslätt och Esbo. Kyrkslätt har i flera olika sammanhang sagt att det inte tänker främja placeringen av depån i kommunen. I MBT-planen har det konstaterats att tre nya depåer för närtrafik planeras vid huvudbanan, kustbanan och ringbanan. Dessutom nämns där att kommunerna utarbetar de planer som genomförandet av depåerna förutsätter.

Enligt MBT-planen är mängden bostadsbyggrätt som årligen ska detaljplaneras i Kyrkslätt 39 500 v-m². Det är ungefär lika som i det gällande MBT-avtalet. Kyrksläotts kommun anser att den byggrätt som föreslås i planen är genomförbar.

Kyrksläotts kommun understöder inte principen i MBT-planen att 95 % av den nya bostadsproduktionen i regionen ska placeras i den primära zonen för markanvändning. Målet är regionalt, inte kommunspecifikt. Således föreslår kommunen att 80 % av den nya bostadsproduktionen placeras i den primära zonen för markanvändning i KUUMA-regionen. Däremot torde det vara motiverat att placera 95 % av bostadsproduktionen i huvudstadsregionens kommuner i den primära zonen för markanvändning.

Kommunerna i KUUMA-regionen inklusive Kyrksläotts kommun anser att det är viktigt att MBT-planen identifierar de särpräglade bostadsområdena i olika delar av regionen med mångsidiga och högklassiga boendalternativ. Den mångsidiga regionen fördelas i olika områden som intar var sin roll i genomförandet av regionens gemensamma mål.

Boendets kvalitet och mångsidighet har allt starkare identifierats som en viktig faktor vid sidan om det kvantitativa bostadsproduktionsmålet. Det är bra att man som regionalt viljetillstånd i MBT-planen har lyft att man ser till att bostadsproduktionen är mångsidig vad gäller mångsidigheten av fördelningen av lägenheter och hustyper samt genom kvalitativ styrning av fördelningen av besittnings- och finansieringsformerna. Också främjandet av byggande i trä ska beaktas i MBT-planen. De kvalitativa faktorerna för boende i MBT-planen förblir generella, och så är det också skäl att vara, för tillvägagångssätten för att säkerställa boendets kvalitet i kommunerna i Helsingforsregionen avviker i viss mån från varandra. KUUMA-regionen och Kyrksläotts kommun framhäver att ARA-bostädernas andel kan vara högst 20 % av målet. I KUUMA-regionen ska man inte höja ARA-produktionens andel, som i nuläget är flervåningshusdominerat. Kommunerna i KUUMA-regionen inklusive Kyrksläotts kommun anser att man vid styrningen samtidigt ska se till att mängden

ägarbostadsproduktion är tillräcklig i förhållande till hyresboendet och att ARA-produktionen inte får hopa sig i centrumområdena i KUUMA-kommunerna. Också staten ska främja ARA-understött ägar- och delägarboende antingen med nya modeller eller genom att utveckla befintliga modeller. Dessutom ska man söka nya lösningar för boende till skäligt pris (den s.k. mellanmodellen), genom vilka man kan erbjuda invånare i olika livssituationer alternativ.

Ett centralt mål i MBT-avtalet är att möjliggöra boende till skäligt pris. Det är skäl att inse att de förhöjda byggkostnaderna, energipriset och räntorna på bostadslånen påverkar byggandet av bostäder och byggtakten. KUUMA-kommunerna inklusive Kyrksläotts kommun anser att det är viktigt att bostadsproduktionsmängderna inte höjs från nuvarande nivå, för det är redan nu svårt att uppnå det nuvarande bostadsproduktionsmålet. Kyrksläotts kommun kommer å andra sidan sannolikt att överskrida de mål i MBT-avtalet som ställts på kommunen vad gäller bostadsproduktion, trots att byggandet i början av år 2023 klart har avtagit jämfört med tidigare år.

KUUMA-kommunerna inklusive Kyrksläotts kommun betonar att det är viktigt att fortsätta ARA-stödet till den boenderådgivning som kommunerna ordnar. Dessutom är det viktigt att förtydliga välfärdsområdenas och kommunernas roller i bostadsrådgivningen.

2. Vad skulle ni ändra i åtgärderna i planen för att målen i planen ska uppfyllas?

i. Vilka av åtgärderna i de fortsatta rekommendationerna för konsekvensbedömning borde inkluderas i planen?

ii. Saknas någonting i planen? Vilka andra åtgärder borde inkluderas i planen för att de ställda målen ska uppnås?

iii. Finns det i planen något som kan utelämnas?

I MBT-planeringen har man under de två föregående planeringsomgångarna i större omfattning börjat beakta också KUUMA-kommunernas särdrag vid sidan om huvudstadsregionen. Detta syns konkret i planen i frågor som gäller trafiksystemet och markanvändningen, vilket också ligger i Kyrksläotts kommuns intresse. Kollektivtrafikkartorna som skapats för KUUMA-kommunernas behov är nödvändiga, om än Kyrksläotts kollektivtrafikmyndighet HRT svarar för planeringen av kollektivtrafiken i kommunen. Dessutom främjar förtätningen av infartsparkeringen samt samhällsstrukturen i stationsområdena ökningen av andelen hållbara färd sätt. Kyrksläotts kommun instämmer med den syn som framförs i KUUMA-regionens utkast till utlåtande (4.5.2023). Man vill i enlighet med synen påminna att det är viktigt att staten vidtar åtgärder enligt riktlinjerna i MBT-planen för att en hållbar samhällsstruktur ska utvecklas och för att kommunerna ska kunna köpa markområden i stationsområdenas omgivning till skäligt pris.

KUUMA-regionen inklusive Kyrksläotts kommun anser som oskäligen modellen för gemensam finansiering enligt Trafik 12-planen och dess princip att statens kostnadsandel är högst 50 % i väg-, spår- och andra eventuella projekt som förbättrar stadsregionens trafiksystem och som genomförs på statens nät. Utgångspunkten ska vara att staten svarar för statens trafikleder och kostnaderna för dem och kommunerna för gätunätet.

Utveckling av infartsparkeringen och möjliggörande av hållbara resekedjor är ett viktigt perspektiv i MBT-planeringen. Vid dimensioneringen av prissättningen av och kapaciteten på parkeringen ska man inte försvaga omständigheterna för infartsparkeringen, framför allt i kransområdet är detta en central fråga.

Det är inte realistiskt att bilda en enhetlig parkeringspolitik i den vidsträckta Helsingforsregionen. Enligt Kyrksläotts kommuns syn avviker kommunerna i regionen från varandra vad gäller samhällsstrukturen och omständigheterna, och till exempel kommunal parkeringsövervakning finns inte i alla kommuner.

För KUUMA-regionens arbetsplats- och logistikområden får inte fastställas skyldighet för avgiftsbelagd parkering eller på annat sätt försäkra parkeringsmöjligheterna i KUUMA-regionen och i huvudstadsregionen. Enligt Kyrksläotts kommun skulle den ovan nämnda lösningen vara ofördelaktig med tanke på näringslivets konkurrenskraft och pendling. Dessutom ska man beakta att servicenivån på kollektivtrafiken utanför huvudstadsregionen kan vara svag eller obefintlig i en del av områdena.

Coronapandemin har påverkat rörligheten under de två senaste åren. Distansarbete har blivit vanligare och antalet passagerare i kollektivtrafiken har minskat, om än antalet passagerare under år 2023 positivt har ökat nästan till samma nivå som under tiden före coronan. Tryggande av kollektivtrafikens kontinuitet i den förändrade verksamhetsmiljön har blivit en viktig fråga. Enligt MBT-planen satsar staten 150 M€ mer per år för att sänka priserna på kollektivtrafikens biljetter och för 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 upphöjda kommunandelarna. Dessa åtgärder ska jämligt riktas på hela Helsingforsregionen utan att minska annan finansiering från staten för utveckling av trafiksystemet. I kommuner utanför HRT-området är det också möjligt att fundera på extra insatser i kollektivtrafiken, till exempel i NTM-driven kollektivtrafik och regional närtågstrafik som köps av staten (R/Z-tåg).

På kustbanan lades statens köpta trafik ner år 2016. I och med elektrifieringen av Hangöbanan har man också planerat tilläggstrafik på kustbanan, och tilläggstrafiken borde omfattas av statens köpta trafik. Kyrksläotts kommun anser att det är viktigt att servicenivån på spårtrafiken utvecklas även på kustbanan, liksom även i andra banriktningar. På sida 40 i utkastet till bakgrundsrapport saknas omnämnande av utvecklingen av närtågstrafiken till Kyrkslätt. Kyrksläotts kommun anser att det är absolut viktigt att servicenivån på Kyrksläotts närtågstrafik utvecklas i och med att Esbo stadsbana blivit färdig och att turintervall förkortas för att göra kollektivtrafiken mer lockande för den delen som det finns behov och med rimliga tilläggskostnader för Kyrksläotts kommun. Servicenivån på Kyrksläotts närtågstrafik har inte nämnvärt ökat sedan närtågstrafiken startades år 1969, trots att befolkningen nästan har fyrfaldigats. Ett tätare utbud på närtågstrafik än idag skulle möjliggöra ordnande av effektivare och attraktivare anslutningstrafik till stationerna i Kyrkslätt.

Det är mycket viktigt att öka andelen hållbara färdmedel i kraftigt växande regioner. Kyrksläotts kommun har målmedvetet utvecklat gång- och cykelförbindelser, men i den vidsträckta kommunen fortsätter behovet att bygga nya och upprätthålla befintliga förbindelser långt in i framtiden. Enligt MBT-planen genomför kommunerna och staten de delar som saknas i det regionala huvudcykelnätet (PÄÄVE) och säkerställer en god kvalitetsnivå och vinterunderhållet senast år 2031. Kommunerna och staten har avsevärt ökat sin finansiering av genomförandet av huvudcykelnätet. Vid sidan om genomförandet kräver planeringen tillräckligt med resurser.

I KUUMA-kommunerna inklusive Kyrkslätt finns utöver det regionala huvudcykelnätet (PÄÄVE) flera projektbehov som främjar gång- och cykeltrafik (t.ex. förbindelserna mellan byarna). Dessa placeras på landsvägsnätet, och kommunerna vill främja dessa som samprojekt med NTM-centralen i Nyland. Kyrksläotts kommun vill betona att man vid MBT-planeringen målmedvetet ska fortsätta genomföra andra nödvändiga gång- och cykelförbindelser utöver det regionala huvudcykelnätet. Staten ska för sin del förbinda sig till finansiering av alla samprojekt på landsvägskanterna med minst 50 % andel. Kommunerna har den bästa kännedomen om lokala utvecklingsbehov, och bara genom att staten i tillräcklig grad deltar i de nödvändiga gång- och cykelvägsprojekten kan man uppnå målen att öka de hållbara färdmedel och på så sätt stöda minskningen av koldioxidutsläppen. Utöver nyinvesteringarna ska också underhållet av befintliga farlederna beaktas.

I MBT-planen borde man också fästa uppmärksamhet vid förbättring av trafiksäkerheten. På regionens landsvägsnät finns det flera små projektbehov, och genomförandet av dem kräver av väghållaren tillräcklig resursering. Sådana projektbehov i Kyrkslätt och KUUMA-regionen är bland annat

övergångsställen med mittrefug och breddningar av busshållplatser som förbättrar säkerheten i skoltrafiken.

Kyrksläotts kommun motsätter sig i likhet med KUUMA-regionen införande av vägavgifter i Helsingforsregionen. I rekommendationerna i konsekvensbedömningen av MBT-planen har man inte beaktat vägavgifternas negativa konsekvenser eller deras inverkningar på kransområdet. Till de negativa konsekvenserna hör bland annat försvagning av tillgången till arbetskraft och inverkningar på de trafikanter som inte har annat alternativ än att använda egen bil. I stället för vägavgifter behövs instrument från statens håll för att främja el- och gasbilar i regionen. För att främja elektrifieringen av personbilismen borde förutsättningarna för tillräcklig tillgänglighet på laddningsplatser säkerställas också vid parkeringar på allmänna områden.

Kyrksläotts kommun förhåller sig i likhet med den övriga KUUMA-regionen avvisande till införande av miljözoner i Helsingforsregionen. För pendling ska man inte bilda något hinder eller någon tröskel i form av miljözoner som är riktade till personbilar. Servicenivån inom kollektivtrafiken är svag eller obefintlig i många områden i KUUMA-regionen, och detta gäller även Kyrkslätt, och således saknar en som bor i ett mer avlägset område eller i ett område med dålig servicenivå inom kollektivtrafiken ett faktiskt alternativ till användning av egen bil.

I likhet med den övriga KUUMA-regionen godkänner Kyrksläotts kommun inte sänkning av hastighetsbegränsningarna på huvudlederna som ett sätt att sträva efter att minska CO₂-utsläppen från trafiken. Sänkningen av hastighetsbegränsningarna skulle ofördelaktigt avspeglas i pendeltrafiken och öka resetiderna. En sänkning av hastighetsbegränsningarna under vägavsnitts dimensioneringshastighet skulle leda till att hastighetsbegränsningarna respekteras sämre och försvagad trafikmoral, vilket försvagar säkerheten och trafikens smidighet.

Att staten långsiktigt förbinder sig i genomförandet av små utvecklingsprojekt för trafikinfrastrukturen och infartsparkeringsprojekt har stor betydelse för förbättringen av omständigheterna för trafiken i kommunerna i Helsingforsregionen. Från och med år 2024 ska statsfinansieringen för små trafikprojekt i Helsingforsregionen höjas till minst 15 miljoner euro per år, det vill säga till minst 60 miljoner euro under perioden 2024–2027. Finansieringen av små projekt är ur KUUMA-regionens perspektiv ett centralt instrument för att förbättra trafiknätets funktionalitet. KUUMA-regionen inklusive Kyrksläotts kommun väntar att planeringen av flera projekt för bekämpning av trafikbuller ska starta och att staten förbinder sig i genomförandet av dem. Bullerskyddet vid Åboleden (skede 2) i Veikkola, som delvis blivit ogenomfört, har föreslagits på planeringslistan för små projekt i MBT-planen. Projektet ska vara med i MBT-planen och ska främjas under den kommande perioden. Trafikledsverket har förbundit sig till genomförandet av skede 2 efter att kommunen deltagit i kostnaderna för skede 1. Likaså riktar sig ett betydande behov av utveckling av infartsparkeringen på Veikkola stationsområde, om projektet för ESA-banan genomförs. Kommunen har som mål att genomföra miniresecenter på Veikkola och Masaby stationsområden för att trygga smidig användning av kollektivtrafiken. Likaså ska infartsparkeringen i Masaby stationsområde höjas på en nivå som kvalitativt motsvarar dagens krav.

Kyrksläotts kommun har som mål att genomföra en till sin servicenivå stomliknande kollektivtrafik mellan kommuncentrum och Kantviks tätort.

3. Hur har det regionala samarbetet vid beredningen av MBT 2023-planen fungerat? Hurdana utvecklingsbehov ser ni i samarbetet?

KUUMA-regionen samt dess kommuner har aktivt deltagit i beredningen av planen i HLJ-kommitténs, MBT-delegationens, MBT-projektgruppens och andra regionala samarbetsgruppers verksamhet. HLJ-kommittén och MBT-delegationen, som styrt beredningen, har arbetat intensivt för att regionalt sammanbinda markanvändnings-, boende- och trafikperspektiven.

4. Övrig öppen respons

Vad gäller materialet till MBT-planen orsakas förvirring av att den egentliga planens text är svår att läsa. Detta gäller framför allt kapitel 5 med rubriken MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet som omfattar sidorna 23–110. I den fortsatta beredningen av planen är det skäl att fundera på att dela in stycket i mindre helheter och i läsarvänligare format. Likaså verkar planmaterialet ha sammanställts i all hast, för till exempel utvecklingsbilden för Helsingforsregionen i planen (s. 21) avviker från den motsvarande finskspråkiga bilden i presentationsdiaserien. Så blir det oklart för läsaren vilken av de alternativa utvecklingsbilderna man borde ta ställning till i utlåtandet.

Kyrkslätt är en tvåspråkig kommun. De finsk- och svenskspråkiga presentationsdiorna som tillställts som stöd för beslutsfattandet om MBT-planen är inte identiska, med andra ord avviker materialen avsevärt från varandra. Kommunen vill påpeka att åtminstone presentationsdiorna borde vara enhetliga på båda inhemska språken, även om själva MBT-materialet under behandling inte översätts till svenska.