

## Godkännande av MBT 2023-planen (fge)

Kommunstyrelsen 06.11.2023 § 378

286/00.04.02/2023

Beredare	Direktören för serviceområdet för samhällsteknik Anna-Kaisa Kauppinen, kommunarkitekt Tero Luomajärvi <a href="mailto:fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi">fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi</a> , tfn 09 29671 (växel)
Beslutsförslag	Kommundirektör Virpi Sailas  Kommunstyrelsen beslutar  1 föreslå kommunfullmäktige att den beslutar godkänna MBT 2023-planen som ingår som bilaga till det här ärendet samt anteckna konsekvensbeskrivningen för MBT 2023 (SMB) för kännedom  2 justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.
Behandling	Direktör för samhällstekniska väsendet Anna-Kaisa Kauppinen presenterade ärendet vid sammanträdet.  Ordföranden förklarade diskussionen avslutad och konstaterade att Ulf Kjerin under diskussionens gång hade gett följande tilläggsförslag:  Depå för spårtrafik (Ulf Kjerin) Kyrksläpps kommun har i sina tidigare beslut och utlåtanden motsatt sig placeringen av en depå för tung spårtrafik i Kyrkslätt. Kyrksläpps kommun konstaterar i samband med godkännandet av MBT-utlåtandet som sitt eget ställningstagande, att platsen för Kustbanans depå fortsättningsvis är öppen. Man ska komma överens om detta tillsammans med Esbo stad, Kyrksläpps kommun och kollektivtrafikoperatörerna samt de instanser som genomför och finansierar depån. Kyrksläpps kommun betonar de beslut som både HRT:s styrelse och HRSM har gjort i ärendet 12.9.2023: De meningar som gäller kustbanans depåer på sidan 35 i MBT-planen tas bort: ”Längs kustbanan har i närheten av Köklax och Kyrkslätt Mankbys och Bobäcks områden identifierats som de bästa depåplatserna. I den tidigare granskningen har Getberg i Kyrkslätt lämnats bort på grund av det omfattande behovet av förflyttningar och eventuella kapacitetsproblem.” Således blir följande stycke kvar: ”Angående Kustbanan har närheten till Köklax trafikplats identifierats som en fungerade placeringsplats för en depå. Köklax trafikplats fungerar i framtiden som ändstation för Esbos stadsbana. Depån borde ligga nära Kyrkslätt eftersom depån då också skulle betjäna den trafik som har ändstation i Kyrkslätt och Sjundeå så bra som möjligt.”  Tilläggsförslaget understöddes av Arttu Lankinen, Timo Haapaniemi, Anna Sahiluoma och Anneli Granström.  Tilläggsförslaget godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det.
Beslut	Kommunstyrelsen beslutade enhälligt  1

föreslå kommunfullmäktige att den beslutar godkänna MBT 2023-planen som ingår som bilaga till det här ärendet samt anteckna konsekvensbeskrivningen för MBT 2023 (SMB) för kännedom.

Angående depån för spårtrafik konstaterades dessutom följande:

Kyrksläotts kommun har i sina tidigare beslut och utlåtanden motsatt sig placeringen av en depå för tung spårtrafik i Kyrkslätt. Kyrksläotts kommun konstaterar i samband med godkännandet av MBT-avtalet som sitt eget ställningstagande, att platsen för Kustbanans depå fortsättningsvis är öppen. Man ska komma överens om detta tillsammans med Esbo stad, Kyrksläotts kommun och kollektivtrafikoperatörerna samt de instanser som genomför och finansierar depån. Kyrksläotts kommun betonar de beslut som både HRT:s styrelse och HRSM har gjort i ärendet 12.9.2023: De meningar som gäller kustbanans depåer på sidan 35 i MBT-planen tas bort: "Längs kustbanan har i närheten av Köklax och Kyrkslätt Mankbys och Bobäcks områden identifierats som de bästa depåplatserna. I den tidigare granskningen har Getberg i Kyrkslätt lämnats bort på grund av det omfattande behovet av förflyttningar och eventuella kapacitetsproblem." Således blir följande stycke kvar: "Angående Kustbanan har närheten till Köklax trafikplats identifierats som en fungerade placeringsplats för en depå. Köklax trafikplats fungerar i framtiden som ändstation för Esbos stadsbana. Depån borde ligga nära Kyrkslätt eftersom depån då också skulle betjäna den trafik som har ändstation i Kyrkslätt och Sjundeå så bra som möjligt."

2

justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.

För kännedom

HRT-kommittén, MBT-delegationen, Helsingforsregionens kommuner, KUUMA-regionen, Nylands förbund, Nylands NTM-central samt Kyrksläotts kommuns serviceområden.

Redogörelse

Helsingforsregionens samarbetsmöte HRSM beslutade skicka planutkastet med konsekvensbedömning på remissrunda vid sitt sammanträde 29.3.2023. Motsvarande behandlade HRT:s styrelse vid sitt sammanträde 28.3.2023 sändandet av utkastet till MBT 2023-planen och utkastet till dess konsekvensbedömningsbeskrivning på remissrunda och fattade beslut om att sända dem på remissrunda.

MBT 2023-planutkastet och dess konsekvensbedömning var på remissrunda 3.4-25.5.2023. Om planen och dess konsekvensbedömning inkom totalt 47 utlåtanden eller ställningstaganden samt 10 invånarresponser. Kommunfullmäktige i Kyrkslätt gav sitt utlåtande 22.05.2023§ 37.

Helsingforsregionens förtroendevalda har deltagit och gett sina synpunkter på beredningen av MBT 2023-planen vid webinarier i januari och september 2021 samt vid seminariet för vision och mål och i smågruppsarbete oktober 2021. Den första versionen av planen och resultaten från konsekvensbedömningen av den behandlades med de förtroendevalda i kommunerna i Helsingforsregionen vid ett seminarium och i smågruppsarbete i maj 2022. Om den andra versionen av planen gav de förtroendevalda sina synpunkter vid ett seminarium och i smågruppsarbete i oktober 2022. Dessutom har innehållen i planen

behandlats den politiska gruppen i regionen på våren och hösten 2023.

Planen har finslipats i enlighet med responsen som inkommit av regionens kommuner och övriga remissinstanser och vid HLJ-kommitténs och MBT-delegationens sammanträden 21.6.2023 och 21.8.2023 samt genom att samköra noteringarna med de ändringar som gjorts på basis av tidigare politiska förhandlingar. I ändringarna har man beaktat noteringarna i statsminister Orpos regeringsprogram till tillämpliga delar.

Dessutom har man i ändringarna beaktat följande principer:

- Den regionala betydelsen och verkningsfullheten av saker och åtgärder samt betoningarna i utlåtandena
- Inverkan av saker och åtgärder i förhållande till MBT-målen
- Omformulering av åtgärder för att uppnå regional rimlighet

#### Centrala ändringar som gjorts i planen

- Viktigaste åtgärderna ändrats
  - o Saker som ska utredas har strukits bland de viktigaste åtgärderna.
  - o Påskyndande av förnyandet av bilbeståndet och särskilt i fråga om tung trafik
- Åtgärder för boende har omformulerats
  - o Kommunerna styr vid behov fördelningen lägenheter och hustyper, besittning och finansiering för att säkerställa mångsidig och kvalitativ bostadsproduktion och balanserad utveckling av bostadsområden. Motivering: Omformulerats i planen, eftersom majoriteten av regionens kommuner i responsen föreslog att noteringen inkluderas i planen.
  - o Styrningen sker fortfarande på kommunnivå enligt kommunernas omdöme, men på basis av responsen ville man i planen inkludera en starkare rekommendation på regionnivå om styrning. Utan noteringen skulle rekommendationen på regionnivå om att granska fördelningen lägenheter och hustyper, besittning och finansiering saknas helt och hållet i planen.
- För att säkerställa ett mångsidigt bostadsbestånd och en fungerande bostadsmarknad utvecklas modeller av s.k. mellanformer av boende mellan hyres- och ägarboende tillsammans med aktörer inom boende och med staten. Motivering: Lagts till på basis av remissresponsen, eftersom alla kommuner i regionen (Helsingfors, Esbo, Vanda + KUUMA) i sina officiella utlåtanden understödde utvecklingen av modeller för mellanform av boende. Som motiveringar nämndes bl.a. att vid sidan av ARA-produktionen behövs även andra modeller för mellanform av boende till exempel för mångsidigare bostadsbestånd på hyreshusdominerade områden. Förslaget är en kompromiss då man ville undvika att använda termen rimligt pris.

- Man har uppdaterat och omformulerat brödtexten i avsnitten om boende och samkört noteringarna från de politiska förhandlingarna med responsen. (De ändrade texterna ingår i planutkastet och bakgrundsrapporten med rött och de gamla texterna överstrukna med rött. Omformuleringar har gjorts med så små ändringar som möjligt genom samkörning och motiveringar)
- Staten kompenserar höjningen av moms från 10 % till 14 % till kollektivtrafiken i regionen.
- Investeringsprogrammet
  - o Lappböle station har lagts till
  - o Paket för totalrenovering av metrostationer har lagts till
  - o Sv 25 Kapulis planskilda anslutning har flyttats till korgen för åren 2028-2031
  - o Hamntunneln och anslutande vägprojekt har lagt till i korgen 2028-2031
  - o Förbättring av bytesförbindelserna på Helsingfors centraljärnvägsstation har lagts till i planeringsprogrammet
  - o Utvecklingen av riksväg 4 och projektet för spårväg Vik-Malm sammanslagits till projekthelheten riksväg 4
  - o Tillagd notering om att vid sidan av investeringsprogrammet finns andra projekt som ska främjas i samarbete mellan kommunerna och staten.
  - o Programmet för små projekt har uppdaterats
- Noteringen om parkeringspolitik har redigerats
- Noteringarna om infartsparkering har kompletterats i enlighet med det uppdaterade åtgärdsprogrammet
- Noteringarna som gäller projektbolag har redigerats enligt regeringsprogrammet
- Noteringarna som gäller depåerna för närtågstrafiken har redigerats
- Sänkning av hastighetsbegränsningarna har flyttats som en åtgärd för markanvändningen.
- Kartorna har uppdaterats
  - o Nya kartor över projektbolag och en kombinationskarta av tåg- och metrostationer samt områden för stadsförnyelse
  - o Kartan över näringar har redigerats
  - o Kartan över kollektivtrafikens stomnät har redigerats

## Bakgrund

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. Visionen är att Helsingforsregionen år 2040 är det mest hållbart växande och människonära metropolområdet i Europa. Planhelheten täcker också den lagstadgade trafiksystemplanen.

Konsekvensbedömningen uppfyller för sin del kraven i SMB-lagen (lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program 200/2005) och man har utöver en bedömning av trafiken bedömt centrala teman inom markanvändning och boende.

Visionen, målen, målnivåerna och bedömningshelheten för MBT 2023 slogs fast i början av år 2022. Helheten inklusive bedömningsprogrammet godkändes av HRT:s styrelse 8.2.2022, i HRSM 16.2.2022 och i KUUMA-direktionen 17.3.2022. 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.

### MBT 2023 -planens centrala innehåll

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 MBT 2023-planen beskrivas enligt fem punkter:

- 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.
- Man bygger mångsidiga och högklassiga boendeanternativ som möter Helsingforsregionens invånares behov, och förnyar målmedvetet bostadsområdena som hotas bli efter i utvecklingen.
- Man satsar ännu mera på utvecklingen av ett hållbart trafiksystem i Helsingforsregionen och säkerställer ett effektivt kollektivtrafiksystem också i framtiden.
- På regional och nationell nivå vidtas mångsidiga åtgärder med vilka man minskar utsläppen och boendets energiförbrukning.
- Man stärker näringslivets verksamhetsförutsättningar inom huvudstadsregionen genom att utveckla centrala näringslivsområden samt genom att förbättra den internationella tillgängligheten och logistikens effektivitet.
- 

De viktigaste åtgärderna i planen har delats under fem centrala teman:

#### Förtätning av samhällsstrukturen

- Det byggs 16 500 nya bostäder årligen.
  - o Kyrksläotts årliga mål är 430 nya bostäder.
  - o Kyrksläotts årliga mål är att detaljplanera byggrätt för nytt boende 39 100 v- m<sup>2</sup>.
- 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.
- Styr fördelningen av lägenhets- och hustyper samt av förvaltningsformer och finansieringen.
- Förhindras områdesvis segregation med stadsförnyelsens medel.
- 

#### Hållbart trafiksystem

Säkerställs kollektivtrafikens konkurrenskraft med servicenivån och biljettpriser.

- Fungerande av hållbara resekedjor utvecklas (åtgärder för att försnabba kollektivtrafik medräknade).
- Säkerställs att kollektivtrafiksystemet fungerar (depåer medräknade).
- Verkställs de viktigaste stadsspårprojekten.
- Verkställs huvudnätet för cykling.
- Verkställs åtgärder för förbättring av tåg- och metrostationer.

#### Minskning av utsläpp

- Försnabbas förändringen av drivkrafter i bilbeståndet genom att utveckla distributionsnätet för alternativa bränslen samt bl.a. genom att utreda miljözoner.
- Stöds förnyelse av framförallt bilbeståndet för tung trafik.
- Genomförs strängare parkeringspolitik.
- Bostädernas energiförbrukning minskas och det byggs förnybar energiproduktion.
- Främjas användning av koldioxidsnåla material och av trä i byggandet.
- 

#### 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.

#### Investeringsprogrammet

MBT-investeringsprogrammet har utarbetats för åren 2024-2035 och projekten har fastställts i tre korgar för åren 2024-2027, 2028-2031 och 2032-2035. I investeringsprogrammet har man bildat en balanserad helhet

med tanke på olika trafikformer och områdena i regionen. Helhetens inverkan svarar på målen i MBT 2023-planen (kolneutral, välmående, framgångsrik).

I MBT-investeringsprogrammets korg för åren 2024-2027 ingår följande objekt på Kyrkslättområdet: Masabyportens planskilda anslutning på Ring III samt förbättring av Kyrkslätt och Masaby stationer.

En av de nya depåerna inom närtågstrafiken ligger i närheten av gränsen mellan Esbo och Kyrkslätt. Enligt noteringen i planen fattar kommunerna bindande beslut om nya depåer under år 2024. Staten deltar i kostnaderna för planering och byggande av depåerna med en andel om 30 %.

I investeringsprogrammet ingår projekt som stöder logistiken i regionen eller förutsättningarna för markanvändningen eller båda två. Utgångspunkten har varit att bilda ett kontinuum till investeringsprogrammet i MBT 2019-planen och samköra investeringsprogrammet med Trafikledsverkets riksomfattande investeringsprogram. I fråga om projekten har man beaktat deras planberedskap och genomförbarhet samt regionala verkningfullhet, kostnadseffektivitet och inverkan på utvecklingen av markanvändningen eller godstrafiken. De totala kostnaderna i investeringsprogrammet beräknas uppgå till 3,9 miljarder euro. Vid sidan av investeringsprogrammet finns andra projekt som ska främjas i samarbete mellan kommunerna och staten.

### Konsekvensbedömning

Planens bedömts utgående från de teman som fastställts i bedömningsprogrammet. Inverkingarna har bedömts utgående från bedömningsramen vars teman gäller miljökonsekvenser, sociala konsekvenser och ekonomiska konsekvenser.

Genomförandet av planens tre huvudmål (kolneutral, välmående, framgångsrik) genom åtgärder i planen har utretts utgående från bedömningshelheterna. Bedömningshelheterna har utnyttjats i bedömningen av konsekvenser i planens olika skeden.

För kolneutraliteten uppställdes en bedömningshelhet som består av CO<sub>2</sub>-utsläppen i trafiken och boendet. I fråga om CO<sub>2</sub>-utsläppen har man som målnivå satt upp att trafikens CO<sub>2</sub>-utsläpp är nära noll före år 2040. Därtill minskar utsläppen från personbilstrafiken i regionen i samkörningen av en hållbar samhällsstruktur och trafiken i harmoni med de riksomfattande utsläppsmålen. I fråga om CO<sub>2</sub>-utsläppen inom boendet är målnivån att totalenergiförbrukningen minskar före år 2040 i enlighet med kommunernas egna mål för kolneutralitet.

Huvudindikator för målet framgångsrik är samhällsekonomisk effektivitet. Målnivån för samhällsekonomisk effektivitet är att relationen mellan

åtgärderna i planen och nyttorna som effektiv markanvändning ger samt kostnaderna på systemnivån är över 1.

Målet välmående har bedömts enligt bedömningshelheten för balanserad utveckling av områden, vilket innefattar en mängd kvalitativa indikatorer. Bedömningshelheten grundar sig på granskning av boende, tjänster, nåbarhet, grön- och rekreationsområden och annat centralt geoinformationsmaterial tillsammans med den socioekonomiska kombinationsindikatorn som beskriver befolkningen. Som målnivå fastställs nivå 3 "uppmuntrande" på en skala med fyra nivåer (klasser: "lite inverkan, möjliggörande, uppmuntrande, stark inverkan").

Bedömningsbeskrivningen av konsekvenserna av MBT 2023-planen har uppgjorts utgående från den slutliga planversionen. De centrala resultaten av konsekvensbedömningen var följande:

- **CO2-utsläpp från trafiken** (ingen ändring jämfört med förra granskningen): CO2-utsläppen från trafiken minskar till cirka hälften från nivån 2005. Med åtgärderna i planen minskar utsläppen bara cirka tre procentenheter. Utsläppsmålet kan inte uppnås utan åtgärder som påverkar personalbilarnas trafikprestation. Uppnående av utsläppsmål förutsätter förändringar också i materialen för tung trafik och driftkrafter samt i effektivisering av logistiken. Utsläppen från kollektivtrafiken men dess inverkan är liten i helheten.
- **Energiförbrukning i boendet** (ingen ändring jämfört med förra granskningen): Det årliga behovet av att köpa energin minskar med 2 % fram till 2040. Åtgärderna i MBT-planen har en uppmuntrande inverkan.
- **Bedömningshelhet om balanserad utveckling** (ingen graderad ändring jämfört med förra granskningen): Det finslipade förslaget uppmuntrar i tydligare ordalag än utkastet att främja kvalitativ och mångsidig bostadsproduktion, fastän det inte skett någon ändring i huvudindikatorn.
- **Samhällsekonomisk effektivitet:** Nyttorna i planen är något mindre än kostnaderna dvs. den samhällsekonomiska effektiviteten är lite under ett, 0,97. De största nyttorna till kollektivtrafik användarna är en följd av de förmånligare biljettpriserna och restidbesparingar som användarna av trafiksystemet får. Eftersom användningen av kollektivtrafiken ökar avsevärt, minskar biljettintäkterna mindre än nyttorna i euron som konsumenterna får via förmånligare biljetter. Utan årligt tilläggsanslag för kollektivtrafiken är den samhällstekniska effektiviteten 0,45.

Enligt kontaktmyndigheten för bedömningen av konsekvenser av planer och program (SMB) är konsekvensbedömningen i MBT 2023-planen mångsidig och omfattande, och den fordrar inga tilläggsåtgärder.

Fortsatt beredning och godkännande av planen

HRSM godkänner MBT 2023-planen i fråga om markanvändnings- och boende innehållet och skickar dem vidare till kommunerna för godkännande. I fråga om trafikinhållet godkänner styrelsen för Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT) planen för sina medlemskommuners del. I fråga om de kommuner som inte är medlemmar i HRT godkänns trafikinhållet kommunspezifikt enligt det som sänts av KUUMA-direktionen. I fråga om markanvändningen och byggande är det Helsingforsregionens samarbetsmöte HRSM och kommunerna i regionen som beslutar om planen.

I beslutsfattandet har följande ändringar gjorts i MBT 2023-planen:

HRT styrelsen 12.9.2023:

- På sid 35 togs följande meningar bort: "Längs kustbanan har i närheten av Köklax och Kyrkslätt Mankbys och Bobäcks områden identifierats som de bästa depåplatserna. I den tidigare granskningen har Getberg i Kyrkslätt lämnats bort på grund av det omfattande behovet av förflyttningar och eventuella kapacitetsproblem."

HRSM 12.9.2023:

- På sidan 51, under punkt 5.2.1. infogades en sats: "samt genom att utveckla byar." "Möjligheterna för småhusboende främjas inom regionen på flera olika sätt, också genom att effektivisera och förnya gamla småhusområden samt genom att utveckla byar."
- På sid 35 togs följande meningar bort: "Längs kustbanan har i närheten av Köklax och Kyrkslätt Mankbys och Bobäcks områden identifierats som de bästa depåplatserna. I den tidigare granskningen har Getberg i Kyrkslätt lämnats bort på grund av det omfattande behovet av förflyttningar och eventuella kapacitetsproblem."

KUUMA-direktionen beslutade 26.9.2023 för egen del godkänna MBT 2023-planen. Samtidigt föreslår direktionen att Kyrksläts kommunstyrelsen godkänner MBT 2023-planen för markanvändningens och boendet del.

Utgående från MBT 2023-planen bereds och förhandlas en uppdatering av MBT-avtalet mellan staten och kommunerna i regionen.