

Kyrksläotts kommuns utlåtande om MBT 2019-planutkastet

Markanvändning

Kyrksläotts kommuns markanvändningsprinciper

I Kyrkslätt har de nya områdena för bostadsproduktion samt handel och arbetsplatser placerats och kommer även i fortsättningen att placeras på ett område med god tillgänglighet så att kollektiv trafik samt gång- och cykelleder kan användas vid resor till arbetet, studieplatsen, för att uträtta ärenden och på fritiden. På områdena med god servicenivå inom kollektivtrafiken i kommunen yppar sig en möjlighet för smidig vardag och bilfri livsstil. I det gällande planlägningsprogrammet 2019–2023 placeras detaljplanerna för nytt boende som i stor utsträckning kompletterar den befintliga samhällsstrukturen nästan undantagslös enligt det ovannämnda. Effektiviteten av markanvändningen på stationsområdena har höjts och höjs i detaljplanerna. Som exempel kan nämnas Tolls och Masaby stationsområden med nya flervåningshus och anhängiga och nya projekt på deras närområde som siktar på kvalitativt högklassigt kompletterande byggande som beaktar miljövärdena.

I enlighet med Kyrksläotts kommunstrategi 2018–2021 sätts fokus inom planeringen av markanvändningen och byggandet på huvudtätorterna och invid banan både så att man genomför målen i planutkastet och så att man på lång sikt möjliggör anläggning av nya tåghållplatser i kommunen. Detaljplaneprojekt som gäller kompletterande byggande i tätorter och på stationsområden i kommunen siktar för tillfället på att utnyttja den knappt använda potentialen som områden för boende, service och arbetsplatser. Utöver Tolls framskrider den målmedvetna utvecklingen av kommuncentrum och Masaby centrumområde. I enlighet med planlägningsprogrammet inleds utarbetandet av detaljplanerna för Jorvas stationsområde år 2020, och i dess närmiljö är de planprojekt som med tanke på kollektivtrafiken stödjer sig förutom på stombusslinjen även på användningen av Jorvas tåghållplats redan för tillfället anhängiga.

Kyrkslätt förbereder sig i enlighet med sin kommunstrategi för en betydande ökning av invånarantalet under de närmaste årtiondena. Utöver två bydelgeneralplaner utarbetas delgeneralplaner för tätorter (kommuncentrum, Masaby och Kantvik). Delgeneralplanen för Jorvas och Ingvalsby, som vunnit laga kraft, möjliggör en kraftig utveckling av Jorvas stationsområde. Som utgångsinformation för delgeneralplaneringen av tätorter har regionala utvecklingsbilder utarbetats. På stationsområdet kan ett flervåningshusdominerat bostadsområde byggas för cirka 2000 nya invånare. Dessutom är detaljplaneprojekten som möjliggör nya hem för cirka tusen nya invånare anhängiga på närområdet till stationsområdet. Jorvas är kustbanans sista närtåghållplats som inte uppfyller kriterierna för vare sig funktionalitet, säkerhet eller trivsamt. Dessutom förbereder sig kommunen för att inleda utarbetandet av delgeneralplanen för Sundsberg och Sarvvik, som gränsar sig vid Esboviken, i början av 2020-talet. Utvecklingen av området är likaså i enlighet med planen. Byggandet av Sarvviksområdet söder om Västerleden fortsätter, och där bosätter sig cirka 4000 invånare. Bostadsbyggandet norr om Västerleden inleds senast år 2030. Innan delgeneralplanen utarbetas ordnar kommunen och de centrala markägarna på området en idéävling som siktar på hållbar utveckling och lågt koldioxidavtryck utgående från de preliminära markanvändningsvisionerna.

Delgeneralplaneringen av Masaby möjliggör en fördubbling av det nuvarande invånarantalet, vilket betyder att invånarantalet i Masaby tätort uppgår till 11 000–15 000 och antalet arbetsplatser till några tusen. De ovannämnda talen beskriver slutsituationen som siktar bortom mållåret 2030 i första skedet av planen. Solbacka och Majviks område, som hör till delgeneralplanen och gränsar sig till Esbovikens strandzon, anknyter förutom till Masaby också till det befintliga bostadsområdet i Herrgårdsstranden. I slutsituationen bildar bostadsområdena ett samhälle med nästan 5000 invånare genom vilket en ny busslinje planeras så att

den fortsätter via den nya planskilda anslutningen vid Majviksporten, som ska byggas vid Ring III, till Masaby centrum och stationsområdet där en högklassig omstigningsplats inom kollektivtrafik anläggs (Kvalitets- och miljöplan för Masaby 2017).

Av de anhängiga tätortsdelgeneralplanerna är det endast Kantvik som inte ligger längs busslinjen, men på området är servicenivån inom kollektivtrafiken, som även omfattar busslinjerna till Obbnäs garnison, redan nu förhållandevis god. I slutet av år 2018 har HRT inlett ett granskningsarbete av anslutningslinjenätet i Kyrkslätt där man bl.a. undersöker hur man förbättrar förbindelserna till Kantvik, hur man gör turerna snabbare och hur man ökar utbudet på turer. Under det kommande årtiondet förutsätter ökningen av antalet invånare och arbetsplatser att kollektivtrafiken ytterligare förbättras. Under de senaste åren har nya flervåningshus byggts i centrum, och i den anhängiga delgeneralplanen för Kantvik möjliggörs en betydande mängd nytt bostadsbygge på influensområdet för den planerade stombusslinjen. I samarbete med HRT har en förlängning av stomlinjen från kommuncentrum via Kantviks centrum till de nya bostadsområden som ska planläggas vid havsstranden planerats (Kantviksstranden, Briggstranden och Jollstranden). Kommunen har som mål att förlänga linjen via Strömsby industriområde till Obbnäsvägen. Kommunen inleder detaljplanläggningen av Kantviksstranden på 2020-talet, vilket möjliggör placering av cirka tvåtusen nya invånare i strandzonen som utvecklas kraftigt. Markanvändningen i zonen anknyts bl.a. via gatunätet till det nya bostadsområdet på Briggstranden. Till Briggstranden och Jollstranden kommer mångsidigt boende från småhus till flervåningshus för uppskattningsvis 600–700 invånare samt en regional båtcentral och en småbåts- och gästbåtshamn. I närheten av hamnen planläggs ny företagsverksamhet. Det bildas uppskattningsvis ca 50 nya arbetsplatser.

I enlighet med principerna för delgeneralplaneringen av Kantvik placeras boendet, servicen och arbetsplatserna i huvudsak längs den planerade stombusslinjen enligt trafiksystemplanen för Kyrkslätt centrala tätortszon 2040 (år 2017). På företagsområdena väster om tätorten är det möjligt att bygga nya verksamhetslokaler. Det finns projekt som är anhängiga och projekt som inleds. Delgeneralplanen som ska utarbetas möjliggör fördubbling av det nuvarande invånarantalet, och i slutsituationen finns det cirka 6000 invånare. På närområdet till Kantviks centrum finns det två företagsverksamhetsområden (Kantvik och Pickalaviken). På det ena av dem, företagsverksamhetsområdet som gränsar sig till Sjundeå kommun (Pickalaviken), utarbetas för närvarande en planändring, varvid avsikten är att det ska komma nya företagstomter på området. Av Kantvik med närområden bildas så ett samhälle som beräknas ha cirka 7000 invånare och arbetsplatser. I boendezonen mellan Kantvik och kommuncentrum bor det dessutom cirka tusen invånare på den befintliga busslinjens influensområde.

För Kyrkslätt kommun är det viktigt att Kantviks område, som hör till Kyrkslätt centrala tätortszon, identifieras som en potentiell tillväxtzon i Helsingforsregionen.

Kommunens strategiska avsikter i fråga om markanvändningen i Helsingforsregionen

- Kyrkslätt kommun understödjer målnivåerna för markanvändningen i planutkastet, men förutsätter att Kantviks område enligt kartavgränsningen som ingår som bilaga till kommunens utlåtande lyfts fram i den slutgiltiga planen som en markanvändningszon som i första hand ska utvecklas på grund av ovanstående motiveringar. Om det inte sker är det mycket sannolikt att kommunen inte på 2020-talet uppnår målet i planen enligt vilket 90 % av bostadsproduktionen ska placeras i markanvändningszonerna som i första hand ska utvecklas. Enligt kommunens åsikt ligger Kantviks centrala områden, där nybygget (bl.a. Briggstranden, Jollstranden och Kantviksstranden) placeras, redan för tillfället i en zon med hållbar trafik enligt målet i planen, och avsikten är att minst 85 % av befolkningen bosätter sig i zonen.

- Om Kantviks område inte lyfts fram i planutkastet som en primär zon för boende kan det innebära att regionalt bidrag för infrastruktur inte allokeras för området. Kyrksläotts kommun godkänner inte principen i planen enligt vilken regionalt bidrag för infrastruktur inte beviljas för kompletterings- och utvidgningsprojekt i Kantviks tätort i en situation där området inte hör till den primära zonen för boende.
- Med undantag av Kantviks område är markanvändningsmålen i planutkastet i enlighet med Kyrksläotts kommuns strategiska riktlinjer, t.ex. styrning av regionens tillväxt till den nuvarande strukturen och på områden som med tanke på kollektivtrafiken är konkurrenskraftiga. Den ovannämnda toppmetoden i planen har redan under en längre tid genomförts av kommunens planlägningsprogram. Likaså är t.ex. åtgärderna som preciserar toppmetoden i enlighet med kommunens strategiska avsikter. Kommunen har detaljplanerat och planlägger även fortsättningsvis boende, service och arbetsplatser på alla de fyra stationsområdena i Kyrkslätt samt på områden med god servicenivå inom kollektivtrafiken, t.ex. Kantviks och Veikkola tätorter.
- Kyrksläotts kommun konstaterar att den årliga planlägningsförpliktelse som föreslås i planutkastet (ca 40 000 v-m²) för att trygga tillräcklig bostadsproduktion är också i enlighet med målen i kommunstrategin, vilket möjliggör bostäder för upp till tusen nya invånare.

Bosättning

I planutkastet är målet för bostadsproduktionen i Helsingforsregionen 16 500 bostäder per år. I fråga om boende har bl.a. följande inskrivits som en av toppmetoderna i utkastet: man säkerställer att bostadsproduktionen är tillräcklig och att priset är skäligt, dessutom sörjer man för kvaliteten på livsmiljön. I bostadsproduktionsmålen har det inskrivits att kommunerna och staten ska möjliggöra att minst 30 % av den årliga bostadsproduktionen i huvudstadsregionen och 20 % i KUUMA-kommunerna genomförs flexibelt som produktion på egen bekostnad på ett sätt som kommunen fastställer. Kyrkslätt är beredd på att förbinda sig i den ovannämnda strategiska visionen.

Allmänt

Enligt planutkastet planeras och byggs bostadsområdena så att de möjliggör sunda, trygga och gemensamma boendemiljöer. En smidig vardag i livets olika skeden medför kvalitet. Också valfrihet i boende är en kvalitetsfråga. För detta behövs tillräcklig bostadsproduktion och mångsidiga alternativ för boende för personer i livets olika skeden och även utbud på bostäder till skäliga priser.

De framtida stadsregionerna ska ha större förmåga att ta emot oväntade förändringar på ett hållbart sätt. En resurssmart användning och utveckling av den befintliga byggda miljön betonas i framtiden, ty kompletterande byggande balanserar strukturen på bostadsbesittningsformerna, gör dem mångsidigare och förebygger segregation.

Förutsättningarna för bostadsbyggandet ska ökas i kommunernas centrum samt i andra betydande bostadskoncentrationer. En sammanhängande och tät samhällsstruktur stärker för sin del livskraften i kommunerna i Helsingforsregionen och möjliggör ett gott liv i olika livssituationer. Då är servicen även lättillgänglig, och kollektivtrafiken tjänar på ett omfattande sätt invånarna och företagen.

Man sörjer för möjligheten till byggande av småhusboende även på tätt bebyggda områden. Egnahemshusbyggande styrs aktivt på ett sätt som kompletterar och komprimerar samhällsstrukturen också på de glesare bebyggda områdena i regionen. Kyrksläotts kommun förhåller sig positivt till byggande i trä som

miljöpolitiskt rekommenderas, och i kommunen har man redan kommit igång med t.ex. byggande av flervåningshus i trä.

Kommunerna har i sista hand alltid ansvaret för att skaffa bostäder för mindre bemedlade. Detta gäller även Kyrkslätt. Den bostadspolitiska betydelsen av kommunala hyreshusbolag är i detta hänseende väsentligt. De kommunala bolagen kan stärka regionens livskraft genom att erbjuda låginkomsttagare och dem som kommer in på bostads- och arbetsmarknaden hyresbostäder till skäligt pris. Kommunerna i Helsingforsregionen har ett klart intresse att stödja boendearrangemangen för de ovannämnda grupperna eftersom kostnaderna för bostadslöshet och utslagning är stora för kommunerna. Samarbetet mellan kommunernas hyreshusbolag och socialväsendet i bostadsfrågor är mycket betydande, och man är inte alltid medveten om detta samband eller identifierar detta samband tillräckligt. Speciellt spelar boenderådgivningen en betydande roll i detta samarbete.

Kommunens strategiska avsikter i fråga om bostadsproduktionsmålen i Helsingforsregionen

- Det årliga mål för bostadsproduktion (434 bostäder) som i planutkastet fastställts för Kyrkslätt kommun kan uppnås om Kantviks område i planen hör till den primära zonen för boende. Det mål i utkastet att hyres- och prisnivån på bostäderna i Helsingforsregionen ska motsvara invånarnas livssituationer och betalningsförmåga är i enlighet med Kyrkslätt kommuns åsikt. Enligt Kyrkslätt kommuns åsikt är det viktigt att all bostadsproduktion som understöds av ARA anses vara till skäliga priser. Inom bostadsproduktionen till skäliga priser ska människornas behov av boende, dvs. hur bra man kan säkerställa en smidig och god vardag för alla invånare i regionen med de lösningar som inkluderats i planutkastet, ska stå i centrum.

Stödformer

I planutkastet har det inskrivits att kommunerna har till uppdrag att sörja för sitt bostadsbestånds attraktivitet med långsiktig fastighetsförvaltning. Trots den kommande bostadsproduktionen för mååren 2030 och 2050 i utkastet existerar majoriteten av de bebodda bostäderna redan, och dem ska man sörja för. Särskilt i gamla bostadsaktiebolag är stora reparationer aktuella, och det är säkert att finansieringen av grundläggande förbättringar blir en knäckfråga. Reparations- och energibidrag som stimulerar grundläggande reparationer har i detta sammanhang central betydelse, och på dem ska staten också satsa.

Kommunens strategiska avsikter i fråga om stödformer för boende i Helsingforsregionen

- Kyrkslätt kommun anser att sådana bidrag och lånefinansieringsvillkor med vilka en tillräcklig bostadsproduktion säkerställs behövs såväl för nybygge som för bestånd som ska renoveras grundligt och för bestånd som ska rivras. Uttänkande av nya innovationer, utvecklingsåtgärder och samarbete med staten för eventuella stöd eller för behövliga lagändringar är nödvändiga.
- Kyrkslätt kommun anser inskrivningen om att avlägsna hinder för kompletterande byggande vara god. När kommunerna med sina åtgärder främjar kompletterande byggandet ska staten avlägsna hindren bl.a. genom bidrag och lagstiftning. Rivande tilläggsbyggande ska möjliggöras för att de gamla områdets attraktivitet ska förbättras och för att bostadsbeståndet ska göras mångsidigare. Vid rivande tilläggsbyggande framhävs speciellt betydelsen av incitamenten och utvecklingen av dem: t.ex. rivningsunderstöd som beviljas i förskott eller en förskottsrat av bidraget skulle möjliggöra rättidig planering av kompletterande byggande.
- De strikta målen för minskning av växthusgasutsläppen från trafiken som föreslås i planutkastet skapar starka utmaningar för utvecklingen av Helsingforsregionen. T.ex. i statsrådets energi- och klimatstrategi har det fastställts ett mål att 50 procent av utsläppen från trafiken ska minskas

jämfört med år 2005. Det är kanske just därför som planen fortfarande är mycket trafikbetonad, och i planen tar man inte ställning till hur energin till boende ska produceras och knappt ens till hur man genom grundläggande förbättringar kan spara energi, och man funderar inte heller på medel för att minska CO₂-utsläppen från byggande. För att förhindra att klimatförändringen framskrider skulle det vara speciellt viktigt att fundera på dessa saker, men i planen föreslås inte stödformer för att uppnå dessa mål.

Kommunens strategiska avsikter i fråga om utvecklingen av differentiering och bostadslösheten i Helsingforsregionen

- I fråga om startbidrag har man i planutkastet tagit ställning till storleken på startbidrag som med tanke på målen är på rätt nivå i fråga om bostadsproduktion som understöds av staten och behovet av att få storleken på bidraget i proportion med objektets läge och de regionala särdragen. Så skulle det vara möjligt att få bostadsproduktion också på områden på vilka det annars skulle vara svårt att få byggt. Kyrksläotts kommun anser betydelsen av startbidraget vara viktig.
- Det är viktigt att inkludera bekämpning av bostadslösheten i planutkastet, och i utkastet har temat beaktats berömvärt. De medel som inskrivits i planutkastet går åt rätt håll: man hanterar bostadslösheten i första hand genom att säkerställa en tillräcklig nivå på bostadsproduktionen och sörja för tillräcklig produktion på egen bekostnad samt boenderådgivning och ekonomiskt understöd för den.

Trafik

De stora trafikprojekten i Helsingforsregionen enligt planutkastet koncentreras i första hand i huvudstadsregionen och därmed tjänar rörligheten i huvudstadsregionen som helhet. Betydelsen av spårtrafiken som kollektivtrafiklösning betonas. Anläggningen av stadsbanan mellan Alberga och Esbo centrum tjänar regelbundna tidtabellsarrangemang för närtågstrafiken i Kyrkslätt och möjliggör ökning av tågturerna. Kommunen förhåller sig positivt till anläggningen av Västbanan och strävar genom sin egen verksamhet efter att främja uppkomsten av en station i Veikkola genom snabb delgeneralplanering, fastän boendet i Kyrkslätt senast målåret 2030 i första hand koncentreras i tätortszonen vid kustbanan, Ring III och Västerleden samt på Kantviks område.

I Kyrkslätt är utmaningarna för funktionaliteten av fordonstrafiken och trafiksäkerheten vid de planskilda anslutningarna på huvudlederna (Västerleden, Ring III och Åboleden) redan nu uppenbara och allt allvarigare inom den närmaste framtiden, då invånarantalet och annan aktivitet i kommunen ökar trots kommunens betydande satsning på kollektivtrafik. Det värsta problemet med funktionaliteten ligger vid den planskilda anslutningen till kommuncentrum på Västerleden. Då fordonstrafiken ökar är anläggningen av de planskilda anslutningarna till Ring III och till Getberg de viktigaste projekten med tanke på utvecklingen av markanvändningen, bostadsbyggandet och möjliggörandet av företagsverksamhet i kommunen, och för projekten behövs regional finansiering från staten. Funktionaliteten och trafiksäkerheten på Åboleden är bristfälliga vid den planskilda anslutningen till Veikkola i samt mellan anslutningen i fråga och Ring III.

Kyrksläotts kommun har i samarbete med HRT främjat förutsättningarna för användning av kollektivtrafik genom att satsa på närtågs- och busstrafik samt genom att bygga parkeringsområden för infartstrafiken vid alla de tåghållplatser som är i drift samt i Veikkola och vid Västerleden. Byggandet av Kyrksläotts resecenter sker stegvis och lär bli färdig senast i mitten av 2020-talet. Likaså anläggs högklassiga omstigningsplatser för kollektivtrafik i Jorvas och Masaby så att de är trygga, funktionella och trivsamma i likhet med Kyrksläotts

resecenter och Tolls. Kommunen har med sin aktiva verksamhet genomfört bl.a. trafikarrangemang som tjänar kollektivtrafik, infartsparkeringsområden samt gång- och cykelförbindelser. Å andra sidan upplever kommunen att den har blivit utan nödvändiga och viktiga medelstora trafikinvesteringar enligt MBT-principer, t.ex. projekt för att förbättra de planskilda anslutningarna vid huvudlederna, genom vilka man speciellt kunde avlägsna flaskhalsar i trafiken som utgör hinder för bostadsbyggande och företagsverksamhet. MBT-helheten känner inte till ovannämnda slags projekt eftersom de dels regionalt sett är för små, dels är för stora för att få KUHA-finansiering.

Kyrksläotts kommun håller på att utarbeta en HINKU-väggkarta, enligt vilken kommunen ordnar principerna för sin verksamhet och vid behov även för markanvändningen så att HINKU-målen uppnås. Kommunens mål för minskning av växthusgasutsläppen är mer målmedveten än i planutkastet. I väggkartan behandlas bl.a. anläggning av infrastruktur för laddning av elbilar genom att ta den i beaktande till exempel vid planläggningen och i villkor för överlåtelse av tomt. Dock har inga beslut fattats om verksamhetsätten. Kyrksläotts kommun väntar på stimulerande åtgärder från staten för att öka antalet el- och lågutsläppsbilar i Finland.

Enligt principerna för planering av god markanvändning har Kyrksläotts kommun koncentrerat boendet, servicen och arbetsplatserna på kollektivtrafikens influensområde. Kommunen har som medlem i HRT främjat verksamhetsmöjligheterna för kollektivtrafiken och även ordnat en möjlighet för invånarna i byområdena att använda buss på arbets- och studievägen och på resor för att utträtta ärenden, men tyvärr fungerar möjligheten sämre för åkning på fritiden. Detta är tämligen exceptionellt i kommunerna på Helsingforsregionens kransområde.

Kyrksläotts kommun har aktivt genom MBT-samarbetet deltagit i anläggning av huvudcykelleder i Helsingforsregionen (PÄÄVE) i samarbete med Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland samt detaljplanerat dem och planlägger dem fortfarande i tätortszonerna. Kommunen har för sin del främjat utvecklingen av omständigheterna för gång och cykling som en del av anläggningen av huvudcykellederna i huvudstadsregionen bl.a. genom att utarbeta detaljplaner som siktar på att anlägga regionala huvudcykelleder i kommunens mest centrala tätortszon.

HRT har som mål att ordna kollektivtrafikförbindelserna i Kyrksläotts centrala tätortszon (kustbanans, Västerledens, Ring III:s och Kantviks zon) i riktning mot huvudstadsregionen till Västmetro-stationerna. Västmetro-ändstationen som byggs även i Stensvik utöver den som redan finns i Mattby kommer i sinom tid att tjäna alla Kyrksläottsbor, om än metrorns kända långsamhet och trånghet som trafikmedel under rusningstiden kan minska dess popularitet och leda till en sådan situation där metron inte är konkurrenskraftig med användningen av egen bil. Därför ska de direkta bussförbindelserna från Kyrkslätt till Helsingfors centrum bevaras som alternativ till den nuvarande infartstrafiken. Parkeringsplatserna för bussarna i Kyrksläotts resecenter och de nya parkeringsplatserna för infartstrafiken blir färdiga år 2019, då även en reservering för ett laddningsställe för elbussar genomförs. Ett beslut anläggning av laddningsstället fattas senare. Reserveringarna för laddningsstället för elbussar ska utredas även på Masaby tåghållplats och i Veikkola om de fungerar som ändhållplatser för busslinjerna. Med dessa åtgärder som alltså genomför busstrafikens utsläppsneutralitet skulle man kunna förbereda sig även för direkta utsläppsfria bussförbindelser till Helsingforsregionen från Kyrkslätt. Kommunen anlägger hållplatser för fjärrtrafikbussarna i anslutning till Kyrksläotts resecenter på 2020-talet, och målet ska också vara att utrustningen på dessa linjer är utsläppsfri. I Veikkola ska man likaså se till att de direkta bussförbindelserna till Helsingfors centrum bevaras.

Kyrksläotts kommun motsätter sig införande av vägavgifter i Helsingforsregionen.

Kommunens strategiska avsikter i fråga om trafikprojekten i Helsingforsregionen

- Byggnad av stadsbanan från Alberga till Esbo centrum ska fås anhängig så fort som möjligt efter att det nya MBT-avtalet har trätt i kraft. Det möjliggör även utnyttjande och utveckling av kustbanan från Kyrkslätt västerut. Anläggningen av stadsbanan främjar genomförandet av den snabba tågförbindelsen från Helsingfors till Åbo. För kommunerna vid den planerade Västbanan (Esbo, Kyrkslätt, Vichtis och Lojo) är det viktigt att banan för snabb tågtrafik som ska anläggas efter år 2030 planeras och byggs så att den möjliggör närtågstrafik på banan och anläggning av en tåghållplats i Veikkola.
- Beredskapen för anläggning av Jorvas tåghållplats är god efter att banplanerna har blivit färdiga. Visshet om beslut om byggande ska fås senast när MBT-avtalet har godkänts, eftersom kommunen håller på att inleda detaljplaneringen av stationsområdet år 2020.
- Kyrkslätt kommun föreslår i enlighet med KUUMA-kommunernas utlåtande att KUHA-finansieringen (kostnadseffektiva små projekt för att förbättra trafikinfrastrukturen) på årsnivå ska ökas med 60 M€ så att hälften anvisas till KUUMA-kommunerna. Kommunerna och staten halverar kostnaderna för projekten (principen 50 % / 50 % i planen). Dessutom ska KUHA-finansieringen framför allt riktas på trafikarrangemang som gör bostadsbyggandet och företagsverksamheten smidigare och framför allt för att lösa problemen med funktionaliteten av förbindelserna vid huvudlederna. Kyrkslätt har flera sådana dåligt fungerande korsningar. Förutom förbättring av funktionaliteten vid den planskilda anslutningen till kommuncentrum förutsätter Masaby tätorts tillväxt att två planskilda anslutningar anläggs. Av dem är den planskilda anslutningen till Masabyporten, dvs. mellan Ring III och Sundsbergsvägen, den mest brådskande eftersom den dåliga trafiksäkerheten och mängden fordonstrafik som förorsakar trafikstockning försämrar Masabys attraktivitet som bostads- och arbetsort. För att ordna god servicenivå inom kollektivtrafiken ska även en planskild anslutning till Majvik anläggas under 2020-talet. Förutom det ovannämnda sker byggandet av den planskilda anslutningen till Getberg likaså på 2020-talet, då det kompletterande byggandet och byggandet av verksamhetslokaler för företag i Kantvik har anhängiggjorts. I Veikkola ska förbättringsåtgärderna på funktionaliteten och säkerheten vid den planskilda anslutningen på Åboleden vidtas enligt den anhängiga ändringen av vägplanen så att den förnyade anslutningen finns tillgänglig i början av 2020-talet.
- Kyrkslätt kommun förhåller sig negativt till möjligheterna för parkeringspolitiken i planutkastet att styra trafiken åt hållbart håll genom att förenhetliga parkeringsprinciperna i regionen samt påverka parkeringen vid arbetsplatserna och arbetsvägen. För tillfället har framför allt kommunerna i KUUMA-regionen ordnat bl.a. kollektivtrafiken från sina egna utgångspunkter med varierande verksamhets sätt. Dessutom konstaterar kommunen att flera företag redan för tillfället beaktar servicenivån inom kollektivtrafiken då de väljer sitt läge. Kommunerna i regionen ska alltså i första hand med sina markanvändningslösningar främja placeringen av företagsverksamheten på områden med god servicenivå inom kollektivtrafiken.
- Man har konstaterat att depån för närtågstrafiken som föreslagits i planutkastet placeras på kustbanan, men på bilden på sida 24 har depån (märkning R) placerats på kommunens område. I områdesreserveringsplanen för kustbanan har man föreslagit att depån placeras vid den nedlagda tåghållplatsen i Bobäck fastän Kyrkslätt kommun inte ännu officiellt tagit ställning till ärendet. Kyrkslätt generalplan 2020, som vunnit laga kraft, möjliggör inte placering av depån på det område

som anvisas i områdesreserveringsplanen. Dock är delgeneralplanen för Bobäck anhängig i kommunen, och där tar man ställning till placeringen av depån på området.

Kyrksläotts kommun har med förbehåll förhållit sig till placeringen av depån för närtågstrafiken i Bobäck eller överhuvudtaget innanför kommunen, framför allt eftersom Bobäcks tåghållplats tills vidare lades ner år 2016. Kommunen har förutsatt att man i beredningsskedet av planutkastet inte specificerar att depån entydigt placeras på Kyrksläotts kommuns område, och därför har ärendet inskrivits att lyda: tågdepå vid kustbanan. Trafikverket och HRT har försäkrat kommunen att den depå som eventuellt skulle anläggas i Bobäck funktionellt skulle ligga på det bästa möjliga stället vid kustbanan. I höstas (9.10.2018) förde HRT, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland och Trafikverket förhandlingar där man behandlade depåärendet. Som resultat av förhandlingarna utreds alternativa lägen för Bobäcks depå innan den fortsatta planeringen inleds.

- På Kyrksläotts kommuns område har man enligt MBT-avtalet stegvis anlagt förbindelser enligt Helsingforsregionens huvudcykelnät i samarbete med Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland. Kommunen förutsätter att byggandet av nätet fortsätter genom att man bygger förbindelsen från Veikkola både via Lappböle till Oitbacka och vidare till Esbo och Nupurböle i Esbo färdig. Bilden på sida 40 i planutkastet, som avbildar situationen år 2014 är missvisande eftersom den nordligaste delen av huvudcykelförbindelsen som byggts från Veikkola söderut är färdig. Däremot är byggandet av förbindelsen från Lappböle söderut för närvarande under arbete (situationen i slutet av år 2018). Likaså ska förbindelsen från Veikkola till Nupurböle, som hör till regionens huvudcykelnät, planeras och anläggas.
- Kyrksläotts kommun förhåller sig negativt till vägavgifter i enlighet med KUUMA-kommunernas gemensamma ståndpunkt, eftersom man inte ännu har utrett deras inverkan på kommunerna i Helsingforsregionen. Av planutkastet framgår att man strävar efter att uppnå målet att minska utsläppen från trafiken med 13 olika metoder. Av metoderna är en kraftig ökning av antalet el- och lågutsläppsbilar, vägavgifter och utsläppsneutral busstrafik i regionen effektivast. De bildar klart den största potentialen för att halvera växthusgasutsläppen jämfört med år 2005 senast år 2030.
- Kyrksläotts kommun förutsätter att ett eventuellt införande av vägavgifter inte minskar den nuvarande finansieringen från staten i Helsingforsregionen. En tillräcklig finansiering från staten ska tryggas för de nödvändiga trafikprojekten i regionen och kommunerna.

Ställningstagande till utkastet till konsekvensbedömningen av MBT 2019

Kyrksläotts kommun har ingenting annat att anmärka om konsekvensbedömningen i anslutning till MBT 2019-planutkastet (SMB) än att den håller med om de ärenden som tagits upp i KUUMA-kommunernas utkast till utlåtande (14.11.2018) och som gäller den vägavgift i planutkastet som föreslagits för Helsingforsregionen.