

Godkännande av avtalet 2024-2035 om markanvändning, boende och trafik mellan staten och Helsingforsregionens kommuner

Kommunstyrelsen 21.10.2024 § 295

Beredare: kommundirektör Mikael Grannas, mikael.grannas(at)sipoo.fi;
Chef för tillväxt och utveckling Lari Sirén, lari.siren(at)sipoo.fi

Beredningsgruppen färdigställde 17.9.2024 utkastet till avtalet mellan staten och Helsingforsregionens kommuner rörande markanvändning, boende och trafik för åren 2024–2035 (MBT-avtalet). Regeringens finanspolitiska ministerutskott förordade riktlinjerna i avtalsutkastet 23.9.2024, och efter det godkänner kommunernas beslutsfattande organ avtalsutkastet. Staten godkänner MBT-avtalet med statsrådets principbeslut i slutet av året. Meningen är att underteckna avtalet i december 2024. Avtalet är till sin karaktär en avsiktsförklaring. Genomförandet av avtalets åtgärder uppföljs årligen.

Avtalsparter är miljöministeriet, kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland och Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet (ARA) samt kommunparterna Borgnäs, Esbo, Grankulla, Helsingfors, Hyvinge, Kervo, Kyrkslätt, Mäntsälä, Nurmijärvi, Sibbo, Träskända, Tusby, Vanda, Vichtis och HRT.

Avtalets syfte och mål

MBT-avtalet grundar sig på den gemensamma visionen som de 14 kommunerna i Helsingforsregionen och staten har för utvecklingen av regionen. Syftet med avtalet är att stärka samarbetet och det fortsatta planeringssamarbetet mellan kommunerna, partnerskapet mellan kommunerna i regionen och staten samt parternas åtagande att vidta de åtgärder som behövs för att utveckla regionen. Avtalets mål är att främja Helsingforsregionens hållbara tillväxt genom att utveckla en samhällsstruktur och ett trafiksystem som är koldioxidsnåla och hållbara samt främja ett livskraftigt näringsliv, trafiksäkerhet, trafiksystemets digitalisering och bostadsplanläggning och -produktion som svarar på behoven. Målet är också att motverka segregation och bostadslöshet samt bidra till mångfalden i bostadsområdena och ett mångsidigt bostadsbestånd i regionerna.

I avtalet beskrivs målbilder för år 2035, utvecklingsvägar och nödvändiga åtgärder för åren 2024–2027 för att uppnå målen. Avtalet omfattar de viktigaste och effektivaste åtgärderna för utveckling av markanvändningen, boendet och trafiksystemet som kräver samarbete mellan kommunerna och/eller mellan kommunerna och staten. Det är viktigt att kommunernas och statens övriga utvecklingsinsatser också stöder uppnåendet av de mål som står i avtalet så att avtalet kan verkställas.

Finansieringshelheten

I MBT-avtalet reserveras 308,5 miljoner euro för Helsingforsregionen och därutöver 18,8 miljoner euro för kollektivtrafikens tjänster. Således finansieras Helsingforsregionen med 327,3 miljoner euro. Utöver detta

finns det drygt 3 miljoner euro av statens understöd för planering av lokaltågsdepåerna enligt det förra MBT-avtalet.

Det har varit viktigt för staten att under förhandlingarna hitta en lösning på frågan om en lokaltågsdepå, att genomföra rastplatser för tung trafik, att hitta alternativa drivkrafter för distributionsinfrastrukturen samt att främja digitaliseringen. Med undantag av finansieringen för depåernas planering presenteras det ingen finansiering för dessa i avtalet.

Jämfört med den förra avtalsrundan kan vi konstatera att finansiering för trafiken i Helsingforsregionens MBT-avtal för åren 2020–2023 var 615,2 miljoner euro. Statens finansiering för Helsingforsregionen nästan halveras jämfört med finansieringen i den föregående avtalsrundan. Enligt MBT-planen som godkändes år 2023 är statens investeringsbehov för Helsingforsregionen nästan en miljard euro för åren 2024–2027.

Centrala åtgärder och deras finansiering

Vandaspåran (Vanda)

Enligt projektplanen för spårvägen i Vanda är den totala kostnadskalkylen 606 miljoner euro, varav 594 miljoner euro har för närvarande identifierats vara fast anknutna till byggandet av spårvägen. Staten understöder kostnaderna för spårvägen i Vanda som är fast anknutna till byggandet av spårvägen (inkl. förbindelsepåret till depån) med högst 30 procent och högst 144,1 miljoner euro.

Staten överlåter villkorligt industritomterna i Haxböle, lastningsplatsen i Haxböle och områden för Santarata till Vanda stad utan en separat ekonomisk ersättning. Enligt Vanda stads preliminära uppskattningar är nuvärdet för de områden som ska överlåtas cirka 5 miljoner euro enligt den gällande detaljplanen och 35–45 miljoner euro då man beaktar framtida byggmöjligheter. Vanda stad har beräknat att kostnaderna för genomförandet av den nya lastningsplatsen är 5–7,2 miljoner euro (moms 0 %). Vanda stad står för alla kostnader för planeringen och genomförandet av lastningsplatsen vid Släckruskvägen och dess trafikförbindelser samt för kostnaderna för rivningen av Santarata. Vanda stad överlåter de markområden som behövs för Släckruskvägens lösning till Trafikledsverket. Avtalsparternas gemensamma målbild är att den nya lastningsplatsen har genomförts och tagits i bruk samt att industritomterna i Haxböle, lastningsplatsen i Haxböle och områdena för Santarata har överlåtits till Vanda stad senast år 2031, lastningsplatsen vid Släckruskvägen har överlåtits till Trafikledsverket och områdenas besittningsrätt har överlåtits senast år 2034.

Utveckling av stationer och resekedjor (Helsingfors)

Under åren 2025–2028 anvisar Trafikledsverket sammanlagt 15 miljoner euro för planering och genomförande av reparations- och förbättringsåtgärder i stationer inom statens järnvägsnät i Helsingfors stad. Däremot förbinder Transport- och kommunikationsverket Traficom sig att bevilja stationsspecifikt understöd för de kostnader som sanering och förbättring av de metrostationer och tågstationer som är på Helsingfors stads finansieringsansvar medför under avtalsperioden 2024–2028. Understödet är sammanlagt högst 15 miljoner euro och finansieringsandelen är högst 30 procent per station. Dessutom utreder Helsingfors stad och Trafikledsverket tillsammans med VR hur bytesförbindelser och förhållanden för fotgängare vid centralstationen kan förbättras.

Utveckling av kollektivtrafiken

Staten beviljar understöd på 18,8 miljoner euro för den kollektiva persontrafikens tjänster i Helsingforsregionen under åren 2024–2027.

Förbättringsprojekt för och planering av trafikledsnätet

Staten anvisar sammanlagt 17,8 miljoner euro för små samfinansierade förbättringsprojekt i statens trafikledsnät i KUUMA-regionen under åren 2025–2028. Staten anvisar sammanlagt 2 miljoner euro för gemensamma planeringsobjekt i statens trafikledsnät i KUUMA-regionen.

Ändring av vägarnas trafikmiljö för en tätare markanvändning

Staten utreder huvudledernas roll i huvudstadsregionen och nationella betydelse i samarbete med kommunerna i huvudstadsregionen under år 2025. I samband med utredningen bildar staten sin syn om vilka vägsektioner som ska förbli som statens landsvägar även då markanvändningen blir tätare och för vilka vägsektioner man kan bedöma administrativa ändringar eller andra åtgärder för att ändra trafikmiljön i sektioner nära kärnområdet således att de möjliggör en tätare samhällsstruktur. Efter att utredningen har färdigställts kan kommunerna och staten diskutera ledspecifikt om administrativa ändringar och andra alternativ för att ändra trafikmiljöerna således att de stöder lägre körhastigheter och en tätare samhällsstruktur.

Utveckling av riksväg 4 Lahtisleden (Helsingfors)

Lahtisledens (riksväg 4) trafikkorridor omfattar två projekthelheter: 1) Förbättring av riksväg 4 mellan Ring I–Ring III och Luftbrons planskilda anslutning 2) Snabbspårvägen Vik–Malm som är planerad för Helsingfors stad och samhörande åtgärder vid riksväg 4 på avsnittet Forsbyvägen–Ring I, Forsby spårvagnsdepå och betydlig utökning av markanvändningen på området.

Tillsammans med Helsingfors stad utvecklar staten Lahtisleden (riksväg 4) på avsnittet Ring I–Ring III och Luftbrons planskilda anslutning enligt vägplanen. Den totala kostnadskalkylen för åtgärderna för riksväg 4 är 138,1 miljoner euro (jordbyggnadskostnadsindex 145, 2020=100). Av dessa kostnader är statens andel högst 64 miljoner euro och Helsingfors stads andel är högst 74,1 miljoner euro.

Hastighetsbegränsningen på 80 km/h har godkänts som planeringsgrund för att genomföra åtgärderna för riksväg 4 på avsnittet Forsbyvägen–Ring III. Helsingfors stad utreder utvecklingsmöjligheterna för markanvändningen på området kring Lahtisleden inom Ring I i samband med planläggningen. Som utgångspunkt för utredningarna är en förutredning om utvecklingen av Lahtisleden (riksväg 4) på avsnittet Forsbyvägen–Ring I samt de saker som identifierats förutredningen, inklusive en eventuellt lägre hastighetsbegränsning och en granskning av nätverken inom markanvändningen som den lägre hastighetsbegränsningen möjliggör. Helsingfors stad och staten för fortsatta diskussioner utgående från utredningen som färdigställs år 2025.

Landsväg 101 Ring I planskilda anslutningen vid Marknuten (Esbo)

Staten inleder förbättringen av Ring I (lv 101) vid Marknuten i Esbo. Kostnadskalkylen för projektet är cirka 59,1 miljoner euro

(jordbyggnadskostnadsindex 145, 2020=100), varav statens andel är högst 33,7 miljoner euro och Esbo stads andel är högst 25,4 miljoner euro.

Stamväg 51 planskilda anslutningen vid Björkholmen på Västerleden (Helsingfors)

Staten förbereder sig att genomföra den planskilda anslutningen vid Björkholmen på stamväg 51 Västerleden. Projektet betjänar Helsingfors stads markanvändning, och dess kostnadskalkyl är cirka 52 miljoner euro (jordbyggnadskostnadsindex 145, 2020=100).

Beslutet om statens finansiering för byggandet av Björkholmens planskilda anslutning kan fattas då tidtabellen för markanvändningens utveckling på området är klar och då projektets planeringsberedskap gör det möjligt att genomföra projektet, tidigast i slutet av år 2025. Statens finansiering för projektet är högst 14,3 miljoner euro och Helsingfors stad står för den resterande summan.

Om projektet inte är färdigt att genomföras senast i slutet av mars 2026, anvisas finansieringen på 14,3 miljoner euro för åtgärd 10 (sanering och förbättring av metro- och tågstationer) för åren 2026–2028. Staten och Helsingfors stad kommer överens om beslutet.

Kustbanan för gång- och cykeltrafik (Grankulla)

Grankulla stad genomför gång- och cykeltrafikleden invid kustbanan i Grankulla tillsammans med staten således att leden fortsätter oavbrutet i Esbo stad och bildar en högklassig och enhetlig cykelbana i stadsregionen. Staten anvisar högst 2,6 miljoner euro till Grankulla stad för genomförandet av banan. Grankulla stads andel av banans kostnadskalkyl är 6 miljoner euro. Kustbanan för gång- och cykeltrafik genomförs vid sidan av Esbo stadsbana under åren 2024–2027.

Planering av helheten för lokaltågsdepåerna

I enlighet med det föregående MBT-avtalet har ett statsunderstöd på drygt 3 miljoner euro (30 % av planeringskostnaderna) som beviljas av Traficom reserverats för planeringen av lokaltågsdepåerna.

Kommunerna säkerställer utvecklingen av den riksomfattande tågtrafiken och lokaltågstrafiken genom att bygga tre nya lokaltågsdepåer utgående från behoven. Huvudstadsregionens Vagnpark Ab ansvarar för genomförandet av depåerna. De nya depåerna byggs på huvudbanan i Jäspilä i Kervo, på kustbanan i Esbo eller Kyrkslätt och på ringbanan antingen i Petas eller Käinby enligt utredningen om lokaltågsdepåerna.

Esbo stad och Kyrkslätt kommun utarbetar en utredning om alternativa lägen för lokaltågsdepåerna på kustbanan år 2024. Utgående från utredningen inleder de båda kommunerna planläggningen av lokaltågsdepåerna på sitt område senast år 2025. Målet är att planerna som möjliggör depåns genomförande framskrider således att före utgången av år 2027 kan beslutet om depåns läge fattas utgående från trafikgranskningen, funktionaliteten och kostnadskalkylerna.

År 2025 utreder staten, Esbo stad och Kyrkslätt kommun tillsammans förutsättningarna för försäljning av fastigheter som staten äger i närheten av kustbanan i Esbo och Kyrkslätt till Esbo stad och Kyrkslätt kommun som en del av främjande av tillväxten. Objekt som granskas kan vara till exempel fastigheter som ligger i Esbo i Alberga, Stadsberget och Esbo

centrum och i Kyrkslätt i närheten av stationsområdena, i centrumet och i Masaby. Målet är att möjliggöra utvecklingen av markanvändningen i de ifrågavarande kommunerna enligt deras mål i en situation där en lokaltågsdepå, som är väsentlig för utvecklingen av det regionala trafiksystemet, finns i kommunen. Lokaltågsdepån möjliggör för sin del en utökning av tågtrafiken i framtiden.

Finansministeriet och vid behov andra aktörer, såsom Senatfastigheter, deltar i utredningen av försäljningen av statens fastigheter. Villkoret för försäljning av fastigheterna till Esbo eller Kyrkslätt är att beslutet om läget för lokaltågsdepån har fattats.

Huvudstadsregionens Vagnpark Ab inleder projektplaneringen av depån i Jäspilä i Kervo på kommunernas uppdrag.

Vanda stad inleder planläggningen av ringbanans lokaltågsdepå. Huvudstadsregionens Vagnpark Ab inleder ett MKB-förfarande för ringbanans depå på Vanda stads initiativ.

Utredning av ändringar i markanvändningen i Ilmala

Staten och Helsingfors stad utarbetar tillsammans en utredning som granskar förutsättningarna för ändringar i markanvändningen i Ilmala. Målet är att kartlägga förutsättningarna och skapa en målbild med olika tidsperspektiv som beaktar nya lägen eller alternativa arrangemang i Ilmala som är tillämpliga för trafiken och ekonomiskt rimliga för kritiska funktioner för det regionala och riksomfattande trafiksystemet. Utgångspunkten är att staten i samarbete med Helsingfors stad utvecklar markanvändningen på området på lång sikt och så att ömsesidiga fördelar identifieras.

Helsingfors stad står för utredningens kostnader. För statens del deltar finansministeriet, miljöministeriet, kommunikationsministeriet och Trafikledsverket i utredningen med expertinsatser, och vid behov kan andra aktörer, såsom Senatfastigheter, tas med. Målet är att utredningen färdigställs under år 2025.

Utgående från utredningen fattas beslut våren 2026 om eventuella fortsatta åtgärder, såsom sökning efter nya placeringsplatser för funktionerna och framskridande av planläggningen av de delområden i Ilmala som kan utvecklas redan nu där det inte finns kritiska funktioner och eventuella marköverlåtelser på dessa delområden. Åren 2024–2027 kan staten inte anvisa finansiering för genomförandet av eventuella fortsatta åtgärder, med undantag av fortsatta utredningar. Fortsatta utredningar planeras så att deras resultat kan utnyttjas som en del av nästa MBT-plan således att kommunerna och staten kan avtala om genomförandet i det nästa MBT-avtalet eller i andra sammanhang.

I planering av lösningar som ersätter eller förtätar funktionerna i Ilmala ska man beakta utvecklingsutsikterna för järnvägstrafiken både nationellt och i Helsingforsregionen samt depåfunktionernas behov och deras placering i objekt som är logistiskt och funktionellt godtagbara. Förutsättningar för depå- och banhållningsfunktionerna i Ilmala säkerställs minst på den nuvarande nivån tills ersättande användningsbara och ekonomiskt rimliga lösningar är färdiga och kan användas. Först efter detta kan staten överlåta de delområden som blir lediga från funktionerna.

Bostadsproduktion, boende och livsmiljöns kvalitet

Kommunerna placerar minst 95 procent av den nya bostadsproduktionen i de prioriterade zonerna för markanvändningen, som presenteras i MBT 2023-planen. Staten anvisar sin mark för bostadsproduktion genom att sälja och byta mark och vid behov med markanvändningsavtal. Staten riktar statsunderstödd bostadsproduktion till de prioriterade zonerna för markanvändningen i MBT 2023-planen. Såsom i de tidigare MBT-avtalen beviljar staten dock inget ekonomiskt understöd för genomförandet av regionens bostadspolitik eller uppnående av regionens mål för bostadsproduktionen.

Kommunerna i Helsingforsregionen ser till att detaljplanereserven som lämpar sig för bostadsproduktion svarar på bostadsproduktionsbehoven för minst fem år.

Det långsiktiga målet är att i genomsnitt 16 500 nya bostäder byggs i Helsingforsregionen per år. I uppföljning av målet för bostadsproduktionen beaktas faktorer som inte beror på kommunernas aktiviteter, bl.a. konjunkturläget. Enligt uppskattning färdigställs i genomsnitt 10 000 bostäder per år i regionen under åren 2024–2027.

Föredragande	Kommundirektör Grannas Mikael
Förslag	Kommunstyrelsen beslutar föreslå för fullmäktige att avtalet 2024-2035 om markanvändning, boende och trafik mellan staten och Helsingforsregionens kommuner godkänns.
Behandling	
Beslut	Kommunstyrelsen godkände enhälligt föredragandens förslag.
Bilagor	

Fullmäktige 11.11.2024 § 95
1098/00.04.01/2024

Kommunstyrelsens förslag

Fullmäktige godkänner avtalet 2024-2035 om markanvändning, boende och trafik mellan staten och Helsingforsregionens kommuner.

Behandling

Beslut Fullmäktige godkände enhälligt kommunstyrelsens förslag.

Bilagor

Bilaga 1 - Beredningsgruppens förslag till Helsingforsregionens MBT-avtal 17.9.2024
Bilaga 2 - Helsingforsregionens MBT-avtal 092024, föredragningsmaterial