

Godkännande av avtalet om markanvändning, boende och trafik (MBT) mellan kommunerna i Helsingforsregionen och staten (fge)

Kommunstyrelsen 04.11.2024 § 346

901/00.04.01/2020

Beredare	Kommundirektör Virpi Sailas, fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi , tfn 09 29671 (växel)
Beslutsförslag	Kommundirektör Virpi Sailas Kommunstyrelsen beslutar föreslå kommunfullmäktige att kommunfullmäktige beslutar godkänna avtalet om markanvändning, boende och trafik (MBT) mellan kommunerna i Helsingforsregionen och staten för åren 2024-2035.
Behandling	Kommundirektör Virpi Sailas presenterade ärendet vid sammanträdet. Trafikplanerare Marko Suni var närvarande vid sammanträdet under denna paragraf kl. 16.43–17.05. Ordföranden förklarade diskussionen avslutad och konstaterade att han under behandlingen gett följande tilläggsförslag: Tillägg till beslutet som andra punkt utöver godkännandet av avtalet (Haapaniemi Timo): Kyrksläotts kommun förutsätter att planeringen av Masabyportens planskilda anslutning slutförs så att genomförandet av den kan inledas så fort som möjligt. Dessutom förutsätter kommunen att projekten för förbättring av trafikledsnätet genomförs också i enlighet med planerna som uppgjorts i Kyrkslätt samt att anslaget för dem ökas. Förslaget om tillägg understöddes av Matti Kaurila, Piia Aallonharja, Carl-Johan Kajanti och Antti Kilappa. Förslaget om tillägg godkändes enhälligt efter att ordföranden hört sig för om det.
Beslut	Kommunstyrelsen beslutade enhälligt föreslå kommunfullmäktige att kommunfullmäktige beslutar 1 godkänna avtalet om markanvändning, boende och trafik (MBT) mellan kommunerna i Helsingforsregionen och staten för åren 2024-2035. 2 att Kyrksläotts kommun förutsätter att planeringen av Masabyportens planskilda anslutning slutförs så att genomförandet av den kan inledas så fort som möjligt. Dessutom förutsätter kommunen att projekten för förbättring av trafikledsnätet genomförs också i enlighet med planerna som uppgjorts i Kyrkslätt samt att anslaget för dem ökas.
Redogörelse	Beredningsgruppen för Helsingforsregionens avtal om markanvändning, boende och trafik 2024-2035 (MBT-avtalet) färdigställde avtalsförslaget 17.9.2024. Regeringens finanspolitiska ministerutskott förordade riktlinjerna i avtalsförslaget 23.9.2024, och därefter kan förslaget godkännas i kommunernas beslutsfattande organ.

Kuuma-direktionen behandlade MBT-avtalet på sitt sammanträde 16.10.2024 och antecknade det för kännedom.

Staten godkänner MBT-avtalet genom statsrådets principbeslut i slutet av året. Syftet är att underteckna avtalet i december 2024. Avtalet är till sin natur ett intentionsavtal. Man följer årligen upp hur åtgärderna i det förverkligas.

Avtalsparter är miljöministeriet, kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, Nylands närings-, trafik- och miljöcentral, Finansierings- och utvecklingscentralen för boende ARA samt kommunparterna Esbo, Helsingfors, Hyvinge, Träskända, Grankulla, Kervo, Kyrkslätt, Mäntsälä, Nurmijärvi, Borgnäs, Sibbo, Tusby, Vanda, Vichtis och Helsingforsregionens trafik (HRT).

Avtalets syfte och mål

MBT-avtalet grundar sig på den gemensamma vision som de 14 kommunerna i Helsingforsregionen och staten har för utvecklingen av regionen. Syftet med avtalsförfarandet är att stärka samarbetet mellan kommunerna och kontinuiteten i planeringssamarbetet, partnerskapet mellan regionens kommuner och staten samt parternas åtagande att vidta de åtgärder som behövs för att utveckla regionen. Avtalets mål är att främja en hållbar tillväxt i Helsingforsregionen genom att utveckla koldioxidsnåla och hållbara samhällsstrukturer och trafiksystem, samt förbättra näringslivets livskraft, trafiksäkerheten, digitaliseringen av transportsystemet samt bostadsplanering och -produktion som motsvarar behoven. Målet är också att motverka segregation och bostadslöshet samt bidra till mångfalden i bostadsområdena och ett mångsidigt bostadsbestånd i regionerna.

I avtalet beskrivs måltillstånd för år 2035, utvecklingsstigar samt behövliga åtgärder för åren 2024-2027 för att nå målen. Avtalet omfattar de viktigaste och effektivaste åtgärderna för utveckling av markanvändningen, boendet och trafiksystemet som kräver samarbete mellan kommunerna eller mellan kommunerna och staten. För genomförande av avtalet är det viktigt att kommunernas och statens övriga utvecklingsinsatser också stödjer genomförandet av de mål som anges i detta avtal.

Finansieringshelheten

I MBT-avtalet har det reserverats 308,5 miljoner euro för Helsingforsregionen, och dessutom har 18,8 miljoner euro reserverats för kollektivtrafiktjänster. Totalt finansieras Helsingforsregionen därmed med 327,3 miljoner euro. Utöver detta finns det, baserat på det tidigare MBT-avtalet, nästan 3 miljoner euro i statligt stöd tillgängligt för planeringen av närtågstrafikdepåer.

Staten har under förhandlingarna betonat vikten av att lösa frågan om depåer för närtågstrafiken, genomförandet av rastplatser för tung trafik och infrastrukturen för distribution av alternativa drivmedel samt främjandet av digitalisering inom trafiken. Med undantag för planeringsfinansieringen för depåerna har ingen finansiering föreslagits för dessa i avtalet.

Jämfört med den tidigare avtalsomgången kan det konstateras att trafikfinansieringen i Helsingforsregionens MBT-avtal 2020-2023 uppgick till 615,2 miljoner euro. Därmed nästan halveras statens finansiering till Helsingforsregionen jämfört med den tidigare omgången. Enligt MBT 2023-planen, som godkändes 2023, skulle statens investeringsbehov för

Helsingforsregionen för åren 2024-2027 uppgå till nästan en miljard euro.

De viktigaste åtgärderna och finansieringen av dem

Vandaspåran (Vanda)

Enligt projektplanen för Vandaspåran är den totala kostnadskalkylen 606 miljoner euro, varav kostnaderna som direkt är kopplade till byggandet av spårvägen för närvarande har identifierats till 594 miljoner euro. Staten bidrar med högst 30 % och högst 144,1 miljoner euro av de kostnader som direkt är kopplade till byggandet av Vandaspåran (inklusive anslutningsspåret till depån).

Staten överlåter villkorligt Haxböle industritomter, Haxböle lastplats samt Sandbanans områden till Vanda stad utan särskild ekonomisk ersättning. Enligt Vanda stads preliminära uppskattningar är det nuvarande värdet på de områden som överläts enligt den gällande detaljplanen ca 5 miljoner euro och med hänsyn till framtida byggmöjligheter 35-45 miljoner euro. Vanda stad har uppskattat kostnaderna för genomförandet av den nya lastplatsen till 5-7,2 miljoner euro (moms 0 %). Vanda stad ansvarar för alla planerings- och genomförandekostnader för Släckruskvägens lastplats och dess trafikförbindelser samt för rivningskostnaderna för Sandbanan. Vanda stad överlåter de markområden som krävs för Släckruskvägens lösning till Trafikverket. Parternas gemensamma mål är att den nya lastplatsen är genomförd och tagen i bruk samt att Haxböles industritomter, Haxböles lastplats och Sandbanans områden har överlåtit till Vanda stad senast år 2031, att Släckruskvägens lastområde har överlåtit till Trafikverket och att områdenas besittningsrätt senast under år 2034.

Utvecklingen av stationer och resekedjor (Helsingfors)

Trafikverket anvisar totalt 15 miljoner euro under åren 2025-2028 för planering och genomförande av reparations- och förbättringsåtgärder på stationer längs statens järnvägsnät inom Helsingfors stads område. Transport- och kommunikationsverket Traficom åtar sig att bidra med upp till 15 miljoner euro och högst 30 % av finansieringsandelen per station för att täcka kostnaderna för grundläggande renovering och förbättring av metro- och järnvägsstationer som Helsingfors stad ansvarar för under avtalsperioden 2024-2028. Dessutom kommer Helsingfors stad och Trafikverket i samarbete med VR att undersöka hur bytesförbindelserna och gångförhållandena vid centraljärnvägsstationen kan förbättras.

Utveckling av kollektivtrafik

Staten understöder kollektivtrafiktjänsterna i Helsingforsregionen med 18,8 miljoner euro under åren 2024-2027.

Trafikledsnätets förbättringsprojekt och planering

Staten anvisar totalt 17,8 miljoner euro under åren 2025-2028 till små gemensamt finansierade förbättringsprojekt av statens vägnät i KUUMA-regionen. Staten anvisar sammanlagt 2 miljoner euro till gemensamma planeringsobjekt för statens trafikledsnät i KUUMA-regionen.

Ändring av vägarnas trafikmiljö för att förtäta markanvändningen

Staten kommer i samarbete med huvudstadsregionens kommuner att utreda huvudvägarnas roll och nationella betydelse i huvudstadsregionen under år 2025. I samband med utredningen kommer staten att ta ställning till vilka vägsträckor som behöver förbli statliga vägar även vid förtätning av markanvändningen och vilka vägsträckor som kan bedömas genomgå administrativa förändringar eller andra åtgärder för att ändra trafikmiljön på

tillfartssträckorna till kärnområdet för att möjliggöra en tätare samhällsstruktur. Efter att utredningen är klar kan kommunerna och staten tillsammans diskutera de administrativa förändringarna och andra möjligheter för att ändra trafikmiljön för att stödja lägre hastigheter och en tätare samhällsstruktur.

Riksväg 4 Utveckling av Lahtisleden (Helsingfors)

Lahtisledens (rv 4) trafikkorridor består av två projekthelheter: 1) Ring I - Ring III och utveckling av Luftbrons planskilda anslutning (rv 4) 2) Helsingfors stads snabbspårväg Vik-Malm, som är under planering, och tillhörande åtgärder vid rv 4 Forsbyvägen - Ring I, Forsby spårvägsdepå samt en betydande ökning av markanvändningen på området.

Staten utvecklar tillsammans med Helsingfors stad Lahtisvägen (riksväg 4) mellan Ring I och Ring III samt Luftbrons trafikplats enligt vägplanen. Den totala kostnadskalkylen för åtgärderna på riksväg 4 är 138,1 miljoner euro (MAKU 2020=100, 145). Statens andel av dessa kostnader är högst 64 miljoner euro och Helsingfors stads andel är högst 74,1 miljoner euro.

För att genomföra åtgärderna på riksväg 4 mellan Forsbyvägen och Ring I har en hastighetsbegränsning på 80 km/h godkänts som planeringsgrund för denna sträcka. Helsingfors stad utreder i samband med planläggningen förutsättningarna för utvecklingen av markanvändningen i området kring Lahtisvägen innanför Ring I. Utgångspunkten för utredningarna är en förutredning om utvecklingen av Lahtisvägen (riksväg 4) mellan Forsbyvägen och Ring I samt de frågor som identifierats i förutredningen och som ska beaktas i den fortsatta planeringen, inklusive en nätverksanalys relaterad till en eventuell lägre hastighetsbegränsning och den markanvändning som den möjliggör. Fortsatta diskussioner kommer att föras mellan Helsingfors stad och staten utgående från utredningen som färdigställs år 2025.

Lv 101 Ring I Marknutens planskilda anslutning (Esbo)

Staten inleder förbättring av Ring I (lv 101) 7 vid Marknuten i Esbo. Kostnadsberäkningen för projektet är cirka 59,1 milj. euro (jordbyggnadskostnadsindex 145, 2020=100), av vilket statens andel är högst 33,7 milj. euro och Esbo stads andel högst 25,4 milj. euro.

Sv 51 Björkholmens planskilda anslutning på Västerleden (Helsingfors)

Staten förbereder sig på att bygga Björkholmens planskilda anslutning på stamväg 51 på Västerleden. Projektet betjänar markanvändningen i Helsingfors och dess kostnadsberäkning är cirka 52 milj. euro (jordbyggnadskostnadsindex 145, 2020=100).

Man kan besluta om den statliga finansiering som byggandet av Björkholmens planskilda anslutning fordrar i det skedet då tidtabellen för utvecklingen av markanvändningen på området är färdig och då planberedskapen för projektet möjliggör genomförande av projektet, tidigast i slutet av 2025. Statens finansiering av projektet är högst 14,3 milj. euro och Helsingfors stad svarar för resten.

Om projektet inte är färdigt att genomföras före slutet av mars 2026, riktas finansieringen om 14,3 milj. euro till åtgärd 10 åren 2026–2028 (grundlig renovering och förbättring av metro- och tågstationer). Staten och Helsingfors stad avtalar om beslutet.

Kustbanans cykelbana (Grankulla)

Grankulla tillsammans med staten bygger det avsnitt av Kustbanans

cykelbana som kommer på Grankulla stads område så att rutten fortsätter utan avbrott på Esbo stads område och bildar en enhetlig kvalitetskorrridor för cykling i stadsregionen. Staten allokera högst 2,6 milj. euro till Grankulla stad för byggande av cykelbanan. Grankulla stads andel av kostnadsberäkningen för cykelbanan är 6 milj. euro. Kustbanans cykelbanan byggs parallellt med projektet Esbo stadsbana under åren 2024–2027.

Planering av depåhelheten för närtågstrafiken

Planeringen av depåer för närtågstrafiken får knappt 3 milj. euro (30 % av planeringskostnaderna) av det statsbidrag Traficom beviljat enligt det tidigare MBT-avtalet.

Kommunerna säkerställer utvecklingen av den riksomfattande tågtrafiken och närtågstrafiken genom att bygga tre nya depåer för närtågstrafiken på basis av tågtrafikens behov. Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy svarar för byggandet av depåerna. De nya depåerna byggs vid Stambanan i Jäspilä i Kervo. Vid Kustbanan byggs den i Esbo eller Kyrkslätt och på basis av depåutredningen för närtågstrafiken vid Ringbanan i Petas eller Käinby.

Esbo stad och Kyrkslätt kommun utarbetar under 2024 en utredning om alternativa platser för depåer för närtågstrafiken på Kustbanan. På basis av utredningen inleder båda kommunerna planläggning av en depå för närtågstrafiken på sina egna områden senast under 2025. Målet är att planerna som möjliggör byggandet av depån framskrider så att man före utgången av år 2027 på basis av trafikmässig granskning, funktionalitet och kostnadsberäkningar kan besluta var depån byggs.

Som en del av främjandet av tillväxt utreder staten, Esbo stad och Kyrkslätt kommun i samarbete under år 2025 förutsättningarna för försäljning av statligt ägda fastigheter i närheten av Kustbanan i Esbo och Kyrkslätt till Esbo stad och Kyrkslätt kommun. Objekt som granskas kan till exempel vara fastigheter i Alberga, Stadsberget och Esbo centrum i Esbo och fastigheter i närheten av stationsregionerna, centrum och i Masaby i Kyrkslätt. Målet är att möjliggöra utveckling av markanvändningen i kommunerna i fråga i enlighet med målen i en situation där närtågsdepån som är väsentlig med tanke på utvecklingen av trafiksystemen i regionen placeras på kommunernas område. Depån för närtågstrafiken gör det möjligt att i framtiden utöka tågtrafiken.

Finansministeriet och vid behov andra aktörer såsom Senatfastigheter deltar för statens del i utredningen av fastigheter för försäljning. Villkor för försäljning av fastigheterna till Esbo eller Kyrkslätt är att man fattat beslut om var depån för närtågstrafiken ska byggas.

Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy inleder på uppdrag av kommunerna projektplaneringen av depån i Jäspilä i Kervo. Vanda stad inleder planläggningen av en depå för närtågstrafiken på Ringbanan. På Vanda stads initiativ inleder Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy MKB-förfarandet om Ringbanans depå.

Utredning av ändringar i markanvändningen i Ilmala

Staten och Helsingfors stad gör i samarbete en utredning där man undersöker förutsättningarna för ändringar i markanvändningen på området Ilmala. Målet är att kartlägga förutsättningar och skapa strategiska avsikter för ändringar på olika tidsspann med beaktande av eventuella nya trafikmässigt användbara och ekonomiskt förnuftiga platser för kritiska

funktioner med tanke på det regionala och riksomfattande trafiksystemet eller alternativ för tätare organisering av dem på Ilmalaområdet. Utgångspunkten är att i samarbete mellan staten och Helsingfors stad utveckla markanvändningen på området på lång sikt så att man identifierar ömsesidiga intressen.

Helsingfors stad ansvarar för kostnaderna för utredningen. För statens del deltar finansministeriet, miljöministeriet, kommunikationsministeriet och Trafikledsverket samt vid behov andra aktörer såsom Senatfastigheter med sin expertinsats. Målet är att utredningen blir färdig under år 2025.

Utgående från utredningen beslutar man våren 2026 om eventuella fortsatta åtgärder, såsom att söka nya platser för placering av funktioner och framskridandet av planläggningen av delområden i Ilmala som redan nu är utvecklingsdugliga och fria från kritiska funktioner samt om eventuella marköverlåtelse av dessa delområden. Staten har under åren 2024–2027 ingen finansiering att anvisa för vidtagande av eventuella fortsatta åtgärder med undantag för fortsatta utredningar. De fortsatta utredningarna programmeras så att resultaten i dem finns till förfogande som en del av följande MBT-plan på så sätt att man kommunerna och staten emellan kan avtala om verkställandet av dem i det följande MBT-avtalet eller i annat sammanhang.

I planeringen av ersättande eller förtätande lösningar ska man beakta utvecklingsutsikterna för järnvägstrafiken på riksomfattande nivå och i Helsingforsregionen samt depåfunktionernas behov och placeringen av dem på logistiskt och funktionellt godtagbara platser. Förutsättningarna för depå- och banunderhåll minst på nuvarande nivå tryggas i Ilmala, tills ersättande användbara och ekonomiskt förnuftiga lösningar är färdiga och i bruk. Först efter det här kan staten avstå från de delområden som är fria från funktioner.

Bostadsproduktion, boende och kvaliteten på livsmiljön

Kommunerna placerar minst 95 % av ny bostadsproduktion på primära zoner för markanvändning som föreslagits i MBT 2023-planen. Staten anvisar mark som den äger till bostadsproduktion genom att sälja, byta och vid behov utnyttja markanvändningsavtal. Staten koncentrerar statligt understödd bostadsproduktion till primära zoner för markanvändning i MBT 2023-planen. Staten ger dock inte likt tidigare MBT-avtal ekonomiskt stöd för genomförande av bostadspolitiken för regionen eller för uppnående av målen för bostadsproduktionen.

Kommunerna i Helsingfors ser till att detaljplanereserven som lämpar sig för bostadsproduktion motsvarar minst fem år av behov för bostadsproduktion. Ett mål på lång sikt är att i Helsingforsregionen färdigställs i genomsnitt 16 500 nya bostäder per år. I uppföljningen av den målsatta bostadsproduktionen beaktar man faktorer som inte är beroende av kommunernas agerande, bland annat konjunkturläget. Man beräknar att det färdigställs i genomsnitt 10 000 bostäder per år under åren 2024–2027.

De mest centrala verkningarna för Kyrksläotts kommun

Depå

I avtalet som nu föreligger för godkännande har man skrivit in en process om att bygga tre depåer för närtågstrafiken. En av depåerna skulle finnas på Kustbanan i Esbo eller Kyrkslätt. För planeringen av depåerna för närtågstrafiken finns knappt 3 milj. euro statsbidrag till förfogande. Esbo stad och Kyrksläotts kommun ska besluta om den slutliga placeringen av

depån under år 2027. Staten förbinder sig som en del av främjandet av tillväxten till att förhandla med Kyrksläpps kommun om förutsättningarna att sälja fastigheter. Vi har identifierat två platser av vilka den ena är i Masaby och den andra i centrum i närheten av stationen.

Små kostnadseffektiva projekt

KUUMA-regionen anvisas totalt 17,8 miljoner euro under åren 2025–2028 för små gemensamt finansierade förbättringsprojekt av statens vägnät. I den godkända MBT-planen ingår följande förbättringsprojekt i Kyrkslätt:

- Huvudnätet för cykling: Lv 1130 Lappbölevägen på avsnittet Tampajavägen – Evitskogsvägen och Lv 110 Gamla Åbovägen och Pillistöntie (avsnittet Veikkola – Nummela).
- Övrigt gång- och cykelnät: Lv 11227 Överbyvägen förbättring genom att bygga gångbana mellan Granbackavägen och Karlbergsvägen.
- Lv 11269 Gesterbyvägen gång- och cykelväg på avsnittet Gesterborgsvägen – Silvergränden
- Trafiksäkerhet: Hirsala gång- och cykelväg

Man förhandlar separat om genomförandet av projekten i KUUMA-regionen.

Staten anvisar utöver detta sammanlagt 2 miljoner euro till gemensamma planeringsobjekt för statens trafikledsnät i KUUMA-regionen. I planeringsobjekten nämns Kyrkslätt och Masabyportens planskilda anslutning separat.