

Godkännande av avtalet om markanvändning, boende och trafik mellan kommunerna i Helsingforsregionen och staten 2024–2035

STF 11.11.2024 § 50

516/00.04.01.00/2024

Mer information:

direktören för samhällstekniken Marianna Harju, tfn 050 304 1234  
fornamn.efternamn@grankulla.fi

Beredningsgruppen för avtalet om markanvändning, boende och trafik mellan kommunerna i Helsingforsregionen och staten 2024–2035 (MBT-avtalet) färdigställde förslaget till avtal 17.9.2024. Regeringens finanspolitiska ministerutskott förordade 23.9.2024 riktlinjerna i förslaget till avtal, och därefter ska förslaget till avtal godkännas i kommunernas beslutande organ. Staten godkänner MBT-avtalet genom statsrådets principbeslut mot slutet av året. Avsikten är att avtalet ska undertecknas i december 2024. Avtalet är till sin natur en avsiktsförklaring. Genomförandet av dess åtgärder följs upp årligen.

Avtalsparterna är Miljöministeriet, Kommunikationsministeriet, Arbets- och näringsministeriet, Finansministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, Närings- trafik- och miljöcentralen i Nyland, Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet ARA samt kommunparterna Esbo, Helsingfors, Hyvinge, Träskända, Grankulla, Kervo, Kyrkslätt, Mäntsälä, Nurmijärvi, Borgnäs, Sibbo, Tusby, Vanda, Vichtis samt HRT.

Beredningsgruppens förslag till MBT-avtalet finns som **bilaga** till föredragningslistan.

### **Avtalets syfte och mål**

MBT-avtalet grundar sig på den gemensamma målsättning som de 14 kommunerna i Helsingforsregionen och staten har för utvecklingen av regionen. Syftet med avtalsförfarandet 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. Målet med avtalet är att främja hållbar tillväxt i Helsingforsregionen genom att utveckla en koldioxidsnål och hållbar samhällsstruktur och ett koldioxidsnålt och hållbart transportsystem samt att förbättra livskraften i näringslivet, trafiksäkerheten, digitaliseringen av transportsystemet och en bostadsplanläggning och bostadsproduktion som möter behoven. Målet är också att förebygga segregation och hemlöshet samt främja mångfalden i bostadsområden och mångsidigheten i bostadsbeståndet i områdena.

I avtalet beskrivs målbilder för år 2035, utvecklingsvägar och vilka åtgärder som behövs under åren 2024–2027 för att målen ska uppnås. I avtalet ingår de mest centrala och effektfulla åtgärder som gäller markanvändning, boende och utveckling av transportsystemet, och som förutsätter samarbete mellan kommunerna eller mellan kommunerna och staten. För att avtalet ska bli verklighet är det viktigt att även övriga utvecklingsåtgärder av kommunerna och staten stödjer uppfyllandet av målen i avtalet.

### **Finansieringshelhet**

I MBT-avtalet har det reserverats 308,5 miljoner euro i finansiering för Helsingforsregionen. Dessutom har 18,8 miljoner euro reserverats för kollektivtrafiktjänster. Därmed finansieras Helsingforsregionen totalt med 327,3 miljoner euro. Utifrån det föregående MBT-avtalet finns det dessutom tillgång till knappa 3 miljoner euro i statsunderstöd för planering av depåer för lokaltåg.

I förhandlingarna har staten ansett det vara viktigt att lösa frågan med depåerna för lokaltåg, att bygga rastplatser för tung trafik och distributionsinfrastruktur för alternativa drivmedel samt att främja digitalisering av trafiken. Utöver planeringsfinansieringen av depåerna har det inte föreslagits någon finansiering för dessa i avtalet.

Som jämförelse med den föregående avtalsrundan kan konstateras att trafikfinansieringen i MBT-avtalet för Helsingforsregionen 2020–2023 var 615,2 miljoner euro. Således nästan halveras den statliga finansieringen till Helsingforsregionen nu jämfört med föregående runda. Enligt MBT 2023-planen som godkändes 2023 skulle statens investeringsbehov i Helsingforsregionen för 2024–2027 vara nästan en miljard euro.

### **Centrala åtgärder och deras finansiering**

#### Vandaspåran (Vanda)

Den totala kostnadskalkylen för Vandaspåran enligt projektplanen uppgår till 606 miljoner euro. Därav har 594 miljoner euro för närvarande identifierats som kostnader som är tätt sammankopplade med byggandet av spårvägen. Av de kostnader som är tätt sammankopplade med byggandet av spårvägen för Vandaspåran bidrar staten med högst 30 procent och högst 144,1 miljoner euro. Därtill överlåter staten markområden villkorligt till Vanda stad utan någon separat finansiell ersättning.

#### Utveckling av stationer och trafikledjor (Helsingfors)

Under åren 2025–2028 anvisar Trafikledsverket totalt 15 miljoner euro för planeringen och genomförandet av reparationer och förbättringar av stationerna på statens bannät inom Helsingfors stads område. Transport- och kommunikationsverket Traficom förbinder sig i sin tur att bidra med finansiering för renovering och förbättring av metro- och tågstationerna som Helsingfors stad har finansieringsansvar för och som uppstått under avtalsperioden 2024–2028. Traficom bidrar totalt med högst 15 miljoner euro för att täcka kostnaderna och med en finansieringsandel på högst 30 procent per station. Dessutom utreder Helsingfors stad och Trafikledsverket i samarbete med VR hur anslutningsförbindelserna och omständigheterna för fotgängare på centralstationen kommer att förbättras.

#### Utveckling av kollektivtrafiken

Under åren 2024–2027 understöder staten kollektivtrafiktjänsterna i Helsingforsregionen med 18,8 miljoner euro.

#### Förbättringsprojekt och planering av trafikledsnätverket

Under åren 2025–2028 anvisar staten totalt 17,8 miljoner euro för små samfinansierade projekt för förbättring av statens trafikledsnätverk i KUUMA-regionen. Staten anvisar totalt 2 miljoner euro för gemensamma planeringsobjekt för statens trafikledsnätverk i KUUMA-regionen.

#### Ändring av trafikmiljön på vägarna för att förtäta markanvändningen

Under 2025 utreder staten i samarbete med kommunerna i huvudstadsregionen hurdan roll och nationell betydelse huvudtrafiklederna i huvudstadsregionen har. När utredningen är klar kan kommunerna och staten tillsammans diskutera administrativa ändringar för varje trafikled. De kan även diskutera andra möjligheter att ändra trafikmiljön så att den främjar lägre körhastigheter och en tätare samhällsstruktur.

#### Utveckling av riksväg 4 Lahtisleden (Helsingfors)

Det finns två projekthelheter i Lahtisledens (riksväg 4) trafikkorridor: 1) Ring I – Ring III och utveckling av en planskild anslutning vid Luftbron (riksväg 4) 2) Den planerade snabbspårvägen Vik–Malm i Helsingfors stad och de relaterade åtgärderna på riksväg 4 mellan Forsbyvägen och Ring I, spårvagnsdepån i Forsby och en betydligt ökad markanvändning i området.

Den totala kostnadskalkylen för åtgärderna på riksväg 4 uppgår till 138,1 miljoner euro. Statens andel av dessa kostnader är högst 64 miljoner euro och Helsingfors stads andel högst 74,1 miljoner euro.

#### Landsväg 101 Ring I: planskild anslutning vid Marknuten (Esbo)

Staten inleder ett projekt för att förbättra Ring I (landsväg 101) vid Marknuten i Esbo. Kostnadskalkylen för projektet är cirka 59,1 miljoner euro, varav statens andel är högst 33,7 miljoner euro och Esbo stads andel högst 25,4 miljoner euro.

#### Stamväg 51: planskild anslutning vid Björkholmen på Västerleden (Helsingfors)

Staten förbereder sig på att bygga den planskilda anslutningen vid Björkholmen som ligger på stamväg 51 (Västerleden). Projektet främjar markanvändningen i Helsingfors och dess kostnadskalkyl uppgår till cirka 52 miljoner euro.

#### Cykelleden längs kustbanan (Grankulla)

Tillsammans med staten ska Grankulla bygga den del av Cykelleden längs kustbanan som löper inom Grankulla stads område. Rutten ska fortsätta oavbrutet inom Esbo stads område så att den bildar en enhetlig kvalitetskorridor för cykling i huvudstadsregionen. Staten anvisar högst 2,6 miljoner euro till Grankulla stad för att bygga cykelleden. Kostnadskalkylen för Grankulla stads andel av cykelleden är 6 miljoner euro. Cykelleden längs kustbanan ska byggas vid sidan av projektet för Esbo stadsbana under åren 2024–2027.

#### Planering av helheten för lokaltågens depåer

Utifrån det föregående MBT-avtalet finns knappa 3 miljoner euro i statsunderstöd av Traficom för planering av depåerna för lokaltåg (30 procent av planeringskostnaderna).

Kommunerna säkerställer utvecklingen av den nationella tågtrafiken och närtrafiken genom att utifrån tågtrafikens behov bygga tre nya depåer för lokaltåg. Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy ansvarar för byggandet av depåerna. De nya depåerna ska byggas på stambanan i Jäspilä i Kervo, på Kustbanan i Esbo eller Kyrkslätt och utifrån utredningen om depåerna för lokaltåg på Ringbanan i Petas eller Käinby.

Esbo stad och Kyrkslätt kommun ska under 2024 utarbeta en utredning om alternativa placeringar för depåerna för lokaltåg på Kustbanan. Utifrån utredningen ska båda kommunerna inleda planläggningen för en depå för lokaltåg inom sina områden senast under 2025. Syftet är att de planer som möjliggör byggandet av depån framskrider så att man före slutet av 2027 utifrån

en trafikutredning, funktionalitet och kostnads kalkyler kan besluta var depån ska byggas.

#### Utredning av ändringar i markanvändningen inom Ilmala område

Staten och Helsingfors stad ska i samarbete utarbeta en utredning som granskar förutsättningarna för ändringar i markanvändningen inom Ilmala område.

Fortsatta utredningar ska planläggas så att deras resultat är tillgängliga som en del av följande MBT-plan. Syftet är att kommunerna och staten kan komma överens om genomförandet av åtgärderna i följande MBT-avtal eller i något annat sammanhang.

#### Bostadsproduktion, boende och kvalitet på livsmiljön

Kommunerna ska placera minst 95 procent av den nya bostadsproduktionen i de prioriterade zonerna i markanvändningen som anges i MBT 2023-planen. Staten anvisar mark som staten äger till bostadsproduktion genom att sälja, byta och vid behov utnyttja avtal om mark-användning. Staten riktar den bostadsproduktion som staten stödjer till de prioriterade zonerna i markanvändningen enligt MBT 2023-planen. Liksom enligt tidigare MBT-avtal kommer staten dock inte att ge något finansiellt stöd för att genomföra bostadspolitiken eller att uppnå målen för bostadsproduktionen i regionen.

Kommunerna i Helsingforsregionen ska se till att detaljplansreserven som lämpar sig för bostadsproduktion motsvarar minst fem års bostadsproduktionsbehov.

Målet på lång sikt är att i genomsnitt 16 500 nya bostäder per år byggs i Helsingforsregionen. Vid uppföljning av målet för bostadsproduktionen ska man beakta faktorer som är oberoende av kommunernas verksamhet, bland annat konjunktursituationen. I regionen beräknas det byggas i genomsnitt 10 000 bostäder per år under åren 2024–2027.

Stadsstyrelsen:

Fullmäktige beslutar att godkänna avtalet om markanvändning, boende och trafik mellan kommunerna i Helsingforsregionen och staten 2024–2035 i enlighet med förhandlingsresultatet 17.9.2024.

Beslut:

Beslutsförslaget godkändes.

Bilagor:

Beredningsgruppens förslag till MBT-avtal

Distribution:

Avtalsparterna