

Stadsutvecklingsnämnden

Tid 17.09.2024 kl 17:00 -

Plats Nimbushuset, 4. våningen, mötesrum Salonki och Kammari

Ärenden som skall behandlas

Ärende	Rubrik	Sida
1	Mötets laglighet och beslutförhet	3
2	Protokolljusterare	4
3	Uppföljning av tjänsteinnehavarbeslut	5
4	Delgeneralplan för de centrala stadsområdena, strukturmodeller	6
5	Stadsutvecklingsnämnden budget för år 2025 och ekonomiplan för åren 2026 – 2027	19
6	Principer för att helt eller delvis åta sig underhåll av en enskild väg	21
7	Aktuella ärenden	25

---

## Delatagare

	Namn	Uppgift
Närvarande	Pynnönen Andersson Kristel	ordförande
	Ijäs Seppo	ledamot
	Ahola Riitta	ledamot
	Antman Sofia	ledamot
	Bergström Ilpo	ledamot
	Kauhanen Hanna	jäsen
	Laurila Mika	ledamot
	Malin Pekka	ledamot
	Mellin-Kranck Gia	ledamot
	Sveholm Pehr	ledamot
	Varpio Mika	ledamot
Övriga	Valasti Matti	stadstyrelsens representant
	Wiitakorpi Jorma	stadsstyrelsen ordförande
	Pitkäniemi Jani	stadsdirektör
	Kadel Reeja	ungdomsfullmäktiges representant
	Mollgren Dan	stadsutvecklingsdirektör
	Hällström Kari	stadsinfradirektör
	Kontio Maija-Riitta	generalplanechef
	Lyytinen Jarkko	stadsplaneringschef
	Nikkanen Mikko	delaktighetsplanerare
	Söyriä Pekka	tomtchef
	Salminen Sirpa	sekreterare

Stadsutvecklingsnämnden

**1**

**Mötets laglighet och beslutförhet**

Stadsutvecklingsnämnden 17.09.2024

Stadsutvecklingsdirektören

Mötet konstateras lagenligt sammankallat och beslutfört.

Stadsutvecklingsnämnden

**2**

**Protokolljusterare**

Stadsutvecklingsnämnden 17.09.2024

Stadsutvecklingsdirektören  
Stadsutvecklingsnämnden väljer Gia Mellin-Kranck och Pehr  
Sveholm till protokolljusterare.

Stadsutvecklingsnämnden

**3**  
**Uppföljning av tjänsteinnehavarbeslut**

Stadsutvecklingsnämnden 17.09.2024

Följande tjänsteinnehavare har sänt sina beslut:

Tomtchefen	§§ 56-57 / 2024
Stadsinfradirektören	§§ 99 – 100 / 2024

Ordförande

Stadsutvecklingsnämnden antecknar besluten för kännedom samt meddelar tjänsteinnehavarna att nämnden inte använder sin upptagningsrätt i enlighet med 92 § kommunallagen.

Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden

§ 146  
§ 68

#### 4

### Delgeneralplan för de centrala stadsområdena, strukturmodeller

Stadsutvecklingsnämnden 06.09.2022 § 146

StUtN 22.3.2022 § 51

Beredning och tilläggsuppgifter:  
generalplanechef Maija-Riitta Kontio, maija-riitta.kontio@borga.fi

Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena i Borgå utarbetas som bäst. I delgeneralplanen avgörs hur markanvändningen i de centrala stadsområdena ska utvecklas under de närmaste 30 åren. I stadsstrategin Drömmarnas Borgå 2030 dras riktlinjer för utvecklingen av Borgå och styrs starkt revideringen av delgeneralplanen och visionen om den framtida staden. Stadsstrategin uppdateras som bäst.

Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena i Borgå omfattar det byggda stadsliknande området samt det omgivande kransområdet. Planeringsområdets markareal är cirka 129 km<sup>2</sup> och vattenareal 6 km<sup>2</sup>. I området bor nästan 40 000 invånare, ungefär 78 % av Borgås befolkning. Även om delgeneralplanen för de centrala stadsområdena omfattar endast en del av Borgå stads område, påverkar delgeneralplanearbetet hela stadens utveckling och alla Borgåbors vardag på lång sikt.

Den nya delgeneralplanen ersätter delgeneralplanen för de centrala delarna i Borgå som godkändes i fullmäktige år 2004. Planeringsområdet för den nya delgeneralplanen har utvidgats mot väst och norr en aning jämfört med delgeneralplanen från år 2004. För en del av det utvidgade området gäller delgeneralplanen för byar och glesbygd från år 1996 (inga rättsverkan), och till de delar ersätter den nya delgeneralplanen också delgeneralplanen för byar och glesbygd. Den nya delgeneralplanen kommer att ha rättsverkan.

Att utarbeta en delgeneralplan är en process med flera skeden. Processen omfattar planering, växelverkan och beslut, och markanvändnings- och bygglagen ger de allmänna ramarna för processen. I programmet för deltagande och bedömning (publicerat 3.5.2021) presenteras planen för ordnande av deltagande och växelverkan vid planarbetets olika skeden samt för bedömningen av konsekvenserna av planen. Programmet för deltagande och bedömning kan vid behov preciseras och kompletteras under arbetet.

Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden

§ 146  
§ 68

Planeringen av delgeneralplanearbetet inleddes med invånarnas egna planer inför sommaren 2021. I Drömmarnas Borgå 2050-enkäten begärdes Borgåborna berätta om sina synpunkter om utvecklingen av staden. Samtidigt fick Borgåborna berätta sina åsikter om stadsmiljön och -strukturen år 2050. Enkäten besvarades helt eller delvis av 733 Borgåbor.

Borgåborna vill att staden växer till en stad med 60 000 - 70 000 invånare senast år 2050. Nya bostadsområden önskas väster och sydväst om centrum, men dessutom kan nästan hela det bebyggda området tätas. Staden borde börja bereda sig på byggandet av Östbanan redan nu, även om beslutet om byggandet inte ännu fattats.

Östbanan och stationen delar åsikter i fråga om hur stadsstrukturen borde utvecklas. Lite över hälften av de som svarade vill att det i närheten av järnvägsstationen planeras ny tät stadsmiljö med boende, tjänster och arbetsplatser. Å andra sidan tyckte nästan hälften av de som svarade att bra bostadsområden finns annanstans i Borgå, och att det kring stationen ska planeras endast arbetsplatser och tjänster.

Enligt de som svarade består ett livskraftigt centrumområde av den nuvarande stadskärnan, västra åstranden och gamla stan. Centrumet borde dock utvecklas, göras livligare och tätas. Bästa områden för företagsverksamhet är Kungsporten, Östermalm-Stadshagen och Ölstens. Vardagstjänster önskas finnas i närheten av nuvarande bosättning kring stadsbebyggelsen.

Viktiga områden för naturen och rekreationen anses vara stränderna vid Borgå å, Kokon, Svinö, Ruskis, Gammelbacka skog, Telegrafberget, Haikoskogen, Jonasbacken, skogarna i Stensböle och skogarna i Humla.

På grund av Drömmarnas Borgå 2050-invånarenkäten utarbetades 6 preliminära strukturmodeller. På stadsfullmäktiges strategiverkstad 2.11.2021 funderade ledamöterna på de preliminära modellerna och kommenterade dem. Avsikten med strukturmodellerna är att undersöka olika utvecklingstrender samt att identifiera möjligheter, risker och osäkerhetsfaktorer i anslutning till utvecklingen av staden och samhällsstrukturen samt till ändringar i markanvändningen och trafiknätet.

På grund av invånarenkäten och fullmäktiges strategiverkstad har utarbetats fyra alternativa strukturmodeller: Uppblomstring av Kungsporten, Två stationer - en stad, Nya grannar och Stor tillväxt. Modellerna är mycket olika så att det går att undersöka alternativa

Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden

§ 146  
§ 68

utvecklingar. I strukturmodellerna beskrivs i grova drag de huvudsakliga riktlinjerna för utvecklingen av samhällsstrukturen och tillväxtriktningarna. Samhällsstrukturen och största delen av den framtida markanvändningen och trafiksystemet finns redan nu, men varje modell beskriver ändringsriktningen och utvecklingssättet. För komplettering av trafiksystemet presenteras endast de mest betydande ändringar som ansluter till utvecklingen av samhällsstrukturen.

Bedömningen och jämförelsen av strukturmodellerna inleds i april 2022. De alternativa strukturmodellerna bedöms med samma noggrannhet som de utarbetades. Avsikten är att bedöma konsekvenserna för bland annat områdes- och samhällsstrukturen, invånarnas vardag, tjänsterna, kommunekonomin, klimatet, landskapet, naturen, kulturmiljön, Borgås livskraft samt för hur människorna rör sig.

Alla strukturmodeller bedöms på grund av samma uppskattning av befolkningsutveckling i Borgå: det finns 70 000 invånare i Borgå år 2050. Av de nya invånarna finns 15 000 i stadens centrala områden. Vid konsekvensbedömningen testas alla modeller: hur fungerar modellen, om det i stadens centrala områden placeras betydligt flera eller betydligt färre invånare än det ovan nämnda målet.

Alla modeller utgår från att Östbanan byggs. Det eventuella byggandet av Östbanan medför en stor ändring i trafiksystemet som orsakar ändringar som är gemensamma för alla strukturmodeller samt utvecklingsbehov som är olika för respektive strukturmodell. Vid konsekvensbedömningen testas hurdana konsekvenser eller risker utvecklingen enligt modellen medför om Östbanan inte byggs eller om den byggs först efter år 2050.

Strukturmodellerna och konsekvensbedömningen läggs fram i början av sommaren 2022, och då kan kommuninvånarna bedöma modellerna och komma med egna synpunkter om vilken av modellerna som är bäst. På grund av responsen fortsätter fullmäktige att bedöma och jämföra modellerna på en verkstad på hösten. Meningen är inte att välja en av de alternativa strukturmodellerna, utan detta skede i arbetet ger information till beslutsfattarna då de bestämmer om hur delgeneralplanarbetet ska framskrida. Det slutliga resultatet, modellen som väljs, kan alltså också vara en kombination av olika alternativ eller en helt annorlunda utveckling, på grund av vilken delgeneralplanarbetet fortsätter och planutkastet utarbetas.

Bilaga:

Strukturmodellerna i de centrala stadsområdena 22.3.2022



Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden

§ 146  
§ 68

Biträdande stadsdirektören:

Stadsutvecklingsnämnden antecknar för kännedom situationen för delgeneralplanarbetet och konstaterar att stadsplaneringen fortsätter bereda delgeneralplanen i enlighet med programmet för deltagande och bedömning med att bedöma konsekvenserna av strukturmodellerna.

Beslut:

Stadsutvecklingsnämnden antecknade för kännedom situationen för delgeneralplanarbetet och konstaterade att stadsplaneringen fortsätter bereda delgeneralplanen i enlighet med programmet för deltagande och bedömning med att bedöma konsekvenserna av strukturmodellerna.

StUtN 6.9.2022

Beredning och mer information: Maija-Riitta Kontio, maija-riitta.kontio@porvoo.fi, tfn 040 4895751.

Bedömningen och jämförelsen av strukturmodellernas konsekvenser är klar. Rapporten om bedömningen av konsekvenserna utarbetades av experter från FCG Finnish Consulting Group Oy. Bedömningen av trafikmässiga konsekvenser utfördes av Ramboll Oy och den har använts i bedömningen som gjordes av FCG Finnish Consulting Group Oy. Därutöver har Ramboll Oy utarbetat en benchmarkutredning om Borgås nya järnvägsstation. Det här arbetet omfattades en benchmarkutredning av europeiska järnvägsstationer och städer som kan jämföras med Borgås fall på basis av sin stadsstruktur och trafik. I arbetet bedömdes också vidareutvecklingen av strukturmodellerna på basis av benchmarkutredningen.

I bedömningen av strukturmodellernas konsekvenser använde man sig också av bland annat delgeneralplanens nyligen färdigställda utredning om kulturmiljön, landskapet, naturen och den regionala strukturen. De hittills utförda utredningarna har samlats på delgeneralplanens webbplats: <https://www.porvoo.fi/sv/boende-och-miljo/planlaggning/generalplan/ny-delgeneralplan-for-de-centrala-stadsomradena/>

I bedömningen av strukturmodellernas konsekvenser granskades följande bedömningshelheter: Områdes- och samhällsstruktur, trafik och mobilitet, landskap, kulturmiljö, natur, klimat, invånarnas vardag och levnadsförhållanden, tjänster samt utveckling av centrum, plan- och kommunekonomi samt Borgås livskraft och näringsgrenar. Strukturmodellerna bedömdes huvudsakligen ur de centrala

Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden

§ 146  
§ 68

stadsområdenas perspektiv, men i tillämpliga delar även ur hela Borgås och Östra Nylands perspektiv. Strukturmodellerna bedömdes dessutom ur perspektivet för genomförandet av Borgå stadsstrategi och i relation till Nylands landskapsplan.

Granskningen genomfördes med samma allmänna noggrannhetsnivå som användes för strukturmodellerna. I granskningen beskrev och bedömde man varje strukturmodells styrkor och möjligheter samt svagheter och risker. Därutöver skapades en sammanfattning av varje bedömningsenhet som en "plus-minus-granskning". Man utförde även känslighetsanalyser om strukturmodellernas folkmängd: istället för 15 000 nya invånare enligt strukturmodellerna finns det klart färre eller klart fler invånare. Som en känslighetsanalys granskades även situationer där Östbanan inte byggs alls eller byggs först efter år 2050.

När man granskar alla bedömningsenheter lika (utan att prioritera bedömningsenheter och deras bedömningskriterier sinsemellan) är den klart bästa strukturmodellen enligt konsekvensbedömningen Två stationer – en stad. I den här strukturmodellen är majoriteten av konsekvenserna positiva och endast ett kriterium är negativt/utmanande. Strukturmodellen Nya grannar har näst flest positiva konsekvenser och endast ett negativt bedömningskriterium. Strukturmodellen Kungsporten blomstrar innefattar såväl positiva, negativa som neutrala konsekvenser. I strukturmodellen Expansion av stora mått finns det klart flest negativa konsekvenser och endast ett bedömningskriterium är positivt. Negativa konsekvenser finns i alla bedömningsenheter.

Enligt konsekvensbedömningen motsvarar strukturmodellerna Två stationer – en stad och Nya grannar bäst Borgå stadsstrategis teman. Strukturmodellen Expansion av stora mått, som expanderar staden åt alla håll, sprider samhällsstrukturen, stödjer sig i stor utsträckning på personbilstrafik för mobilitet och främjar Borgå centrum utveckling minst, motsvarar klart sämst strategins teman. Enligt programmet för deltagande och bedömning lägger man bedömningen av strukturmodellerna och konsekvenserna för påseende och begär utlåtanden om dem. Materialet läggs ut för påseende på stadens webbplats samt på Kompassen. Under utläggningstiden kan Borgås invånare och även alla övriga intressenter utvärdera modellerna och konsekvensbedömningen samt ge förslag på prioritering av bedömningskriterier och välja den bästa modellen eller kombinationen av modeller. Man kan lämna sina åsikter genom att svara på en enkät som är öppen under utläggningstiden eller genom att lämna in åsikten skriftligen till staden. Ett informationsmöte ordnas på Konstfabriken och

Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden

§ 146  
§ 68

stadsplaneringens personal presenterar strukturmodellmaterialet på torget under en dag.

Utvärderingen och jämförelsen av strukturmodellerna fortsätter i slutet av år 2022 på basis av inkomna responser, i fullmäktiges workshop. Man behöver inte välja någon av de alternativa strukturmodellerna som den är, utan arbetsskedet i sin helhet är ett dataunderlag för beslutsfattarna när man beslutar om det fortsatta arbetet med delgeneralplanen. Slutresultatet, modellen som väljs, kan således även vara en kombination av alternativen, eller en helt annan linjedragning på basis av vilken man fortsätter med arbetet för delgeneralplanen och utarbetar ett planutkast.

Bilagor:

Delgeneralplan för de centrala stadsområdena – Bedömning och jämförelse av strukturmodellernas konsekvenser, Rapport 30.6.2022, FCG Finnish Consulting Group Oy

Bedömning och jämförelse av strukturmodellernas konsekvenser, Sammanfattning av rapporten, FCG Finnish Consulting Group Oy  
Trafikbedömning av Borgå generalplans strukturmodeller, 2022, Ramboll Finland Oy

Borgås nya järnvägsstation, Benchmarkingutredning, 2022, Ramboll Finland Oy.

Biträdande stadsdirektör

Stadsutvecklingsnämnden noterar bedömningen av strukturmodellernas konsekvenser och det övriga materialet för kännedom och beslutar att stadsplaneringen kan fortsätta beredningen av delgeneralplanen med att höra parterna i enlighet med programmet för deltagande och bedömning.

Beslut

Stadsutvecklingsnämnden noterade bedömningen av strukturmodellernas konsekvenser och det övriga materialet för kännedom och beslutade att stadsplaneringen kan fortsätta beredningen av delgeneralplanen med att höra parterna i enlighet med programmet för deltagande och bedömning.

Stadsutvecklingsnämnden 02.05.2023 § 68

Beredning och tilläggsinformation:

Maija-Riitta Kontio, [maija-riitta.kontio@porvoo.fi](mailto:maija-riitta.kontio@porvoo.fi)

Strukturmodellerna samt bedömningen av konsekvenserna och jämförelsen av dem var framlagda för påseende på stadens webbplats samt på servicepunkten Kompassen 14.9–31.10.2022.

Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden

§ 146  
§ 68

Man ville få åsikter om både själva modellerna och konsekvensbedömningen. Invånarna kunde lämna åsikter per e-post eller genom att besvara en öppen webbenkät eller traditionellt genom att lämna en skriftlig åsikt till stadens registratorskontor. Enkäten kunde besvaras 14.9–31.10.2022. Enkäten kunde också besvaras genom att fylla i en pappersversion, som man kunde hämta från och lämna till servicepunkten Kompassen. Pappersenkäter var också tillgängliga vid de offentliga tillställningarna som ordnades på torget och på Konstfabriken.

Totalt 388 åsikter lämnades in. Av dessa lämnades 318 via enkäten. Dessutom samlades ungdomars åsikter genom en kortare enkät som var avsedd för ungdomar. Enkäten skickades till skolorna och den besvarades av sammanlagt 66 ungdomar.

På Konstfabriken ordnades 15.9.2022 en strukturmodellworkshop som var öppen för alla. I början av workshoppen presenterades strukturmodellerna och arbetet med delgeneralplanen. Presentationen spelades in och den kunde också följas på distans via Teams. Presentationsvideon publicerades senare också på stadens kanaler på Facebook och Youtube. Efter presentationen inleddes workshoppen med de deltagare som var på plats. I workshoppen på Konstfabriken deltog cirka tio personer. Det var möjligt att bekanta sig med och kommentera modellerna också vid evenemanget Vi ses på torget! som ordnades 22.9.2022. Evenemanget nådde uppskattningsvis cirka hundra personer.

Strukturmodellerna och konsekvensbedömningen av dem presenterades för ungdomsrådet, rådet för personer med funktionsnedsättning 17.10.2022 och för äldrerådet 20.10.2022. Delgeneralplanearbetet, strukturmodellerna och konsekvensbedömningen presenterades också för företagare i Borgå på ett evenemang som Borgå stad, Borgå företagare rf och Posintra ordnade 4.10.2022.

En begäran om utlåtande skickades till de aktörer som listats i programmet för deltagande och bedömning. Det var möjligt att lämna ett utlåtande elektroniskt eller per post till Borgå stads registratorskontor eller genom att svara på webbenkäten som ett remissorgan. Det lämnades sammanlagt 23 utlåtanden av vilka fyra lämnades via webbenkäten.

Det populäraste alternativet i responsen om strukturmodellerna var strukturmodellen Två stationer – en stad vid alla enkäter och tillställningar. Majoriteten av dem som besvarade webbenkäten ansåg att strukturmodellen Två stationer – en stad är det bästa alternativet antingen ensamt eller därefter i kombination med andra strukturmodeller. De övriga strukturmodellerna var klart mindre

Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden

§ 146  
§ 68

populära. Också i enkäten som riktades till ungdomar var Två stationer – en stad det populäraste alternativet, fast inte med så stor skillnad som i enkäten för vuxna. Också bland remissinstanserna var Två stationer – en stad det klart populäraste alternativet som grund för det fortsatta arbetet med planen. Responsen som fåtts från Konstfabriken och evenemangen på torget stödde webbenkätens synpunkter och modellen Två stationer – en stad fick mest understöd också vid dessa tillställningar.

Ur de övriga strukturmodellerna fick modellerna Kungsportens uppblomstring och Nya grannar varierande respons och understöd. Modellen Expansion av stora mått ansågs istället upprepade gånger vara det svagaste alternativet både bland åsikterna och i utlåtandena.

Med tanke på modellen Uppblomstring av Kungsporten ansågs förverkligandet av Östbanan vara en riskfaktor som bör beaktas. I synnerhet i utlåtandena betonades att det fortsatta arbetet med delgeneralplanen ska framskrida så att den strukturmodell eller kombination av modeller som väljs inte är beroende av tågförbindelsen. Dessutom förhöll sig remissorganen skeptisk till modellen Uppblomstring av Kungsporten i fråga om dess inverkan på utveckling av centrumet. Bland ungdomarna vann tågförbindelsen och utveckling av Kungsporten mycket understöd. Även respondenter som bodde utanför planeringsområdet i Borgå ansåg att Uppblomstring av Kungsporten är den bästa strukturmodellen.

Det som ansågs vara positivt med modellen Nya grannar är att den är rimlig med tanke på klimatmålen och ekonomin, eftersom tillväxten riktas till redan byggda områden. Områdena och tyngdpunkterna för förtätningen väckte dock frågor såväl i åsikterna som i utlåtandena. Det som ansågs vara positivt med modellen är att det finns närlatur i närheten av de allt tätare bostadsområdena.

Modellen Expansion av stora mått ansågs upprepade gånger vara det svagaste alternativet både i åsikterna och i utlåtandena. Den vann dock också understöd i enskilda åsikter och utlåtanden. Flera aktörer som lämnade ett utlåtande ansåg att Expansion av stora mått har negativa konsekvenser och önskade att man avstår från att använda den som grund för det fortsatta arbetet med delgeneralplanen. I synnerhet kritiserades modellens konsekvenser för miljön och en hållbar samhällsstruktur.

I åsikterna, utlåtandena och den övriga responsen lyftes fram frågor som gällde utvecklingen av Borgå och som inte direkt riktats till någon enskild strukturmodell. I flera utlåtanden konstaterades att tillväxten bör basera sig på den nuvarande stadsstrukturen, genom

Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden

§ 146  
§ 68

att komplettera och förtäta den befintliga strukturen. Även i åsikterna ansågs en tätande stadsstruktur vara positiv i synnerhet med tanke på klimatet och ekonomin. En tätare stadsstruktur ansågs också stödja utvecklingen av hållbara trafikformer. I responsen kommenterades trafik mycket. I synnerhet i fråga om trafiken önskade man att kollektivtrafiken skulle utvecklas. Respondenterna önskade också att förhållandena för gång- och cykeltrafiken skulle utvecklas.

Även frågor som gäller naturen samt grön- och rekreationsområdena kommenterades mycket. I responsen framfördes starkt att natur- och rekreationsområdena är viktiga för invånarna. Det ansågs viktigt att närnaturen samt grön- och rekreationsområdena bevaras då staden växer, och man önskade att dessa områden inte skulle minskas. Stadens och bostadsområdenas lummighet lyftes också fram som en viktig fråga med tanke på anpassningen till klimatförändringens konsekvenser. Det önskades att antalet skyddsområden ökas och skogar skyddas. Kontinuiteten av de ekologiska nätverken bör också tryggas genom naturkorridorer. Bevarandet och beaktandet av landskapsvärden och kulturmiljöns värden ansågs också viktigt såväl i utlåtandena som i de åsikter som kom in. Det önskades också att nya byggnader är särpräglade. Man önskade också att det havsnära läget och förhållandena för båtlivet beaktas i utvecklingen av staden.

Det har sammanställts ett refererat av responsen "Sammanfattning av delaktigheten av strukturmodellfasen". Dessutom har det utarbetats närmare responsrapporter om de åsikter och utlåtanden som lämnats in. Utvärdering och jämförelse av strukturmodellerna fortsätter på basis av den inlämnade responsen och jämförelsen fortsätter i maji fullmäktiges workshop. Arbetsskedet för strukturmodellen i sin helhet fungerar som ett dataunderlag för beslutsfattarna när man beslutar om det fortsatta arbetet av delgeneralplanen. På basis av resultaten av workshoppen, den respons som lämnats in och konsekvensbedömningen bereds ett förslag till den modell eller kombinationen av modeller som ska väljas för beslutsfattandet eller andra utvecklingsriktlinjer på basis av vilken man fortsätter arbetet med delgeneralplanen och utarbetar ett planutkast.

Under vintern 2022-2023 har man fortsättningsvis utarbetat utredningar för delgeneralplanen. I den första fasen av planeringen av Östbanan har man programmerat bl.a. en utredning om närtrafiken i Borgå-riktningen. Projektbolaget Östbanan, som grundades för planeringen av Östbanan, har först nyligen inlett sin verksamhet och själva planeringen har ännu inte kommit igång. På grund av tidtabellen för framskridandet av delgeneralplanen för de centrala städerna påskyndade Borgå en utredning om närtrafiken,

Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden

§ 146  
§ 68

och utredningen inleddes redan hösten 2022 på uppdrag av Borgå stad och Nylands förbund. Avsikten med utredningen är att producera information om utvecklingsalternativ och förutsättningar för närtågstrafiken i Borgå-riktningen samt att i fråga om trafiksystemet, markanvändningen och de ekonomiska aspekterna främja en ändamålsenlig mållösning på lång sikt för kollektivtrafiken. Utredningen preciserar utgångspunkterna för utvecklingen av trafiksystemet och markanvändningen med tanke på planeringsbehoven för arbetet med delgeneralplanen för de centrala stadsområdena. Utredningen håller på att färdigställas och offentliggörs 27.3.2023.

#### Bilagor

Sammanfattning av delaktigheten under strukturmodellfasen  
Åsikter om strukturmodellerna (åsikterna kommit in 14.9–  
31.10.2022)

#### Sammanfattning av utlåtandena

##### Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden antecknar responsen om strukturmodellerna och konsekvensbedömningen samt pendeltågstrafikutredningen för kännedom.

##### Beslut

Stadsutvecklingsnämnden antecknade responsen om strukturmodellerna och konsekvensbedömningen samt pendeltågstrafikutredningen för kännedom.

Stadsutvecklingsnämnden 17.09.2024  
789/10.02.02/2022

#### Beredning och tilläggsuppgifter:

generalplanechef Maija-Riitta Kontio, maija-riitta.kontio@borga.fi

Fullmäktiges strukturmodellverkstad ordnades 22.5.2023. Målet med verkstaden var att skapa förutsättningar för det fortsatta arbetet med delgeneralplanen och valet av en strukturmodell. Under evenemanget presenterade man strukturmodellerna, bedömningen av deras konsekvenser samt resultaten av delaktigheten under strukturmodellfasen. Verkstaden genomfördes med hjälp av metoden Learning Café: Deltagarna delades in i fyra grupper som cirkulerade i fyra olika rum där man funderade över strukturmodellerna ur olika synvinklar. Rummen hette Analysrummet för respons, Krisrummet, Visionsrummet och Vädringsrummet. Man har utarbetat en sammanfattning av resultaten av fullmäktiges verkstad.

Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden

§ 146  
§ 68

I Analysrummet för respons utvärderade man strukturmodellerna på basis av den inlämnade responsen och gick igenom centrala punkter i responsen. Responsrummets mest centrala resultat var att strukturmodellen Två stationer – en stad ansågs som den bästa modellen med tanke på det fortsatta delgeneralplanarbetet på basis av responsen. Nya grannar ansågs vara den näst bästa strukturmodellen.

I Krisrummet fick man bedöma strukturmodellerna med tanke på en osäker framtid och fundera över vilken strukturmodell som fungerar bäst under förändrande förhållanden och inför oförutsägbara kriser och störningar. Två stationer – en stad och Nya grannar ansågs som strukturmodeller som bra svarar på flera utmaningar gällande osäker framtid.

I Visionsrummet funderade man över vilken strukturmodell som bäst främjar stadsstrategins vision och mål. När det gäller alla de fyra strategiska spetsarna ansågs Två stationer – en stad och Nya grannar som klart positivast med tanke på hur bra de främjar stadsstrategins mål.

Uppgiften i Vädringsrummet var att diskutera fritt och att modigt komma med idéer. Eftersom uppgiften var friare, diskuterade de fyra grupperna mycket varierande saker. Trafikrelaterade teman lyftes fram i flera diskussioner. Utöver trafik diskuterade man även bland annat tjänster, affärer, glesare stadsstruktur, konst, företag inom cirkulär ekonomi, stränder och friluftsområden, det havsnära läget, grönområden och kolonilotter. Ärenden som gäller unga och äldre, social- och hälsovårdstjänster samt en hållbar livsstil väckte också diskussion.

I fullmäktiges verkstad genomfördes en kort enkät för förtroendevalda med appen Mentimeter före och efter grupparbetet. I enkäten frågade man respondentens favorit av de fyra strukturmodellerna samt av olika kombinationer av strukturmodeller. Enligt Mentimeter-enkäten är den bästa modellen Två stationer och en stad och den näst bästa Nya grannar, och den bästa kombinationen en kombination av dessa två modeller.

Efter fullmäktiges verkstad har man fortsättningsvis utarbetat utredningar för delgeneralplanen.

I Borgå stads utredning om servicenätet för handeln (publicerades 5.3.2024) kartlade man nuläget för servicenätet för handeln och uppskattade det kalkylmässiga behovet av affärslokaler i Borgå fram till 2050. Utifrån utgångspunkterna bedömdes handelns



Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden

§ 146  
§ 68

utvecklingspotential i olika strukturmodeller och utvecklingsutsikterna för handelscentrum samt eventuella framtida profiler och dimensionering. Utredningen presenterades för stadsutvecklingsnämnden 13.2.2024 i samband med aktuella ärenden.

Borgå parkeringsutredning blev klar hösten 2023 och stadsutvecklingsnämnden beslutade 16.1.2024 § 4 att anteckna den för kännedom samt att rekommendationerna i utredningen fungerar som anvisningar när delgeneralplaner, detaljplaner, gatuplaner och andra planer och lösningar som gäller parkering bereds för beslutsfattande.

Borgå stad har tillsammans med konsultföretagen Linea Konsultit Oy och WSP Finland Oy gjort flera utredningar för att utveckla situationen inom kollektivtrafiken. Dessa utredningar har behandlat sådana nivåer av kollektivtrafiktjänster, trafikrutter samt biljett- och betalningssystem som lämpar sig för staden. Stadsfullmäktige fattade ett beslut om servicenivån i kollektivtrafiken 19.3.2024. Östbanan Ab färdigställde i slutet av januari 2023 en utredning av huvudriktningen för Östbanan där det i fråga om Borgå finns tre olika linjealternativ och förbindelser till tre olika stationsalternativ. Utredningen av huvudriktningen presenterades för stadsutvecklingsnämnden 16.1.2024 i samband med aktuella ärenden. Under hösten 2024 har Östbanan Ab i samarbete med stadsplaneringen granskat anpassningen av placeringen av de underjordiska stationsalternativen till markanvändningen. Utredningen torde bli klar i början av hösten. Östbanan Ab fortsätter att planera Östbanan. Bedömningen av banans miljökonsekvenser och det preliminära arbetet med en översiktsplan för banan har inletts utifrån utredningen av huvudriktningen och torde färdigställas under 2025.

Det nästa skedet i arbetet med delgeneralplanen är att välja en strukturmodell eller en kombination av modeller som grund för det fortsatta arbetet. Utifrån bedömningarna av strukturmodellernas konsekvenser, de utredningar som gjorts, den respons (åsikter och utlåtanden) som lämnats in om modellerna samt fullmäktiges strukturmodellverkstad är modellen Två stationer - en stad kombinerad med modellen Nya grannar det bästa alternativet. På basis av detta har man gjort en kort beskrivning av den eftersträlvade strukturmodellen där man beskriver de huvudsakliga riktlinjerna för utvecklingen av samhällsstrukturen och tillväxtriktningarna och har formulerat korta verbala mål.

Bilagor:  
Stadsfullmäktiges verkstad 22.5.2023, resultat

Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden  
Stadsutvecklingsnämnden

§ 146  
§ 68

Den eftersträvade strukturmodellen "Drömmarnas Borgå 2050" och delgeneralplanens mål

Stadsutvecklingsdirektören  
Stadsutvecklingsnämnden föreslår för stadsstyrelsen och vidare för stadsfullmäktige att målen enligt bilagan och den eftersträvade strukturmodellen "Drömmarnas Borgå 2050" godkänns som grund för det fortsatta arbetet med delgeneralplanen för de centrala stadsområdena.

Stadsutvecklingsnämnden

## 5

### Stadsutvecklingsnämnden budget för år 2025 och ekonomiplan för åren 2026 – 2027

Stadsutvecklingsnämnden 17.09.2024

2115/02.02.00/2024

Beredning och tilläggsuppgifter:

Ekonomiexpert Riku Muurinen, fornamn.efternamn@porvoo.fi

Enligt kommunallagen ska fullmäktige före slutet av året godkänna en budget för följande kalenderår och en ekonomiplan för tre eller flera år.

Budgetåret är planperiodens första år och i budgeten godkänns målen för sektorernas verksamhet och ekonomi samt anslag för driftsekonomi och investeringar. I samband med budgeten godkänner fullmäktige dessutom andra bindande direktiv så som bindningsnivåer.

Efter att stadsfullmäktige har fastställt budgeten ska budgeten och de bindande mål som fastställs i budgeten följas i verksamheten och skötseln av ekonomin. Stadsstyrelsen har gett anvisningar för upprättandet av budgeten, som också innehåller budgetramar för nästa år.

Enligt budgeten för 2025 är stadsutvecklingsnämndens verksamhetsintäkter 15 052 100 euro vilket är 17,4 % mera än i dispositionsplanen 2024. Enligt budgeten är nämndens verksamhetsutgifter 26 783 478 euro vilket är 18,1 % mera än i budgeten 2024.

Nämndens investeringshelhet för år 2025 är 18 515 000 euro, vilket inkluderar alla byggprojekt, markförvärv samt anskaffningar av lös egendom.

Förslaget till budget och ekonomiplan för den verksamhet som hör under nämnden finns som bilaga. Förslaget innehåller budgetens textdel inklusive mål samt förslag till anslag för driftsekonomi och investeringar.

Bilaga:

Stadsutvecklingsnämndens förslag till budget och ekonomiplan för åren 2025–2027 med bilagor

Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden beslutar föreslå stadsstyrelsen och vidare stadsfullmäktige att det bifogade förslaget till budget 2025 och ekonomiplanen för 2026–2027 godkänns.

Stadsutvecklingsnämnden

Paragrafen justeras omedelbart.

Stadsutvecklingsnämnden

## 6

### Principer för att helt eller delvis åta sig underhåll av en enskild väg

Stadsutvecklingsnämnden 17.09.2024

1915/10.03.01.00.03/2024

Beredning och tilläggsuppgifter:

stadsjurist Johanna Päivärinta, johanna.päivärinta2@borga.fi  
stadsinfradirektör Kari Hällström, kari.hallstrom@borga.fi  
planerare Linda Antell-Behm, linda.antell-behm@borga.fi

Lagen om enskilda vägar (560/2018) ger kommunerna en möjlighet att assistera väglag på sitt område med det belopp eller med den bidragsmodell som de själv anser vara bäst.

Enligt lagen om enskilda vägar, 84 §, beslutar kommunen om de bidrag som beviljas av dess medel för väghållning av enskilda vägar, om villkoren för bidragen och om tillsynen över användningen av bidragen samt beslutar om att kommunen helt eller delvis ska åta sig anläggningen eller underhållet av en väg.

Förutsättningen för beviljande av bidrag för väghållningen är att det har bildats ett väglag för att sköta de ärenden som gäller vägen och att uppgifterna om väglaget och den enskilda vägen i registret över enskilda vägar och i informationssystemet för väg- och gatunätet är uppdaterade.

Enligt Borgå stads förvaltningsstadga beslutar stadsutvecklingsnämnden om villkoren för bidrag som beviljas för underhåll av enskilda vägar samt om villkoren för byggandet eller underhållet av en väg helt eller delvis kan tillhöra stadens uppgifter.

Stadsinfradirektören beviljar bidrag för underhåll av enskilda vägar samt beslutar om kommunen helt eller delvis ska ta över byggandet eller underhållet av vägen i enlighet med villkor fastställda av nämnden och beslutar även i övrigt om de ärenden gällande enskilda vägar som hör till stadens befogenhet och inte hör till stadsutvecklingsnämnden.

#### **Bidrag**

Bidraget kan vara finansiellt eller t.ex. att vägens skötsel överförs till kommunen.

Kommunen kan mot ansökan besluta åta sig underhållet av en enskild väg helt eller delvis.

#### **Avtal**

Ett väglag kan ingå avtal om väghållning även med kommunen. Trots ett sådant avtal är väglaget alltså väghållare.

Stadsutvecklingsnämnden

### **Beslut om att vägens underhåll åtas av kommunen**

Kommunen kan också helt och hållet åta sig skötseln av en enskild väg. Det är dock sällsynt.

I Borgå kan beslutet göras när trafiken på en enskild väg ökar betydligt som följd av genomförande av en detaljplan. Det är viktigt att lägga märke till att kommunen inte är skyldig att överta skötseln av en enskild väg. Kommunen bör göra beslutet baserat på sina resurser, behov och andra faktorer.

Om en skild vägsträckas skötsel beslutar åtas av kommunen bör väglaget göra ett underhållsavtal om detta med kommunen.

### **Villkor för en enskild vägs underhållsavtal**

- Ett väglag har grundats för skötseln av ärenden gällande vägen
- Väglaget bör agera enligt lagen om enskilda vägar
- Väglaget har skött om att informationen om väglaget är uppdaterat i Lantmäteriverkets register över enskilda vägar samt i informationssystemet för väg- och gatunätet (lag om enskilda vägar 50 §)
- Det finns minst tre bosättningar året om inom vägens upptagningsområde, vägen är trafikmässigt en viktig genomfartsväg eller vägen har mycket annan trafik än väglagets trafik.
- Vägrätten är tillräckligt bred för hela vägen eller alternativt görs skriftliga avtal med markägare som gränsar till vägen.
- Vägens skick är tillräckligt: avrinningsvattnets ledning är i skick (sidodiken, trummor, broar), tillräcklig bärbarhet, vändplats för vägunderhållsmaskiner, diken har inga träd eller kvistar, luftkablarna ligger tillräckligt högt.

Staden upprätthåller de följande uppgifterna på de vägar som ligger i underhållsavtalets krets:

- Plogning, sandning, vägarnas bearbetning varje vår och höst, dammbindning och permanenta vägmärken.

Väglagets plikter på de vägar som ligger i underhållsavtalets krets:

- Ordna väglagets förvaltning Väglaget meddelar en kontaktperson till staden.
- Tillfälliga vägmärken, bl.a. viktbegränsningar.
- Vägområdet överläts för underhåll utan ersättning
- Avlägsna bullerstenar efter vägens sladdning och slipning.
- Alla andra grundförbättringsåtgärder i samband med väghållning än de som nämnts ovan tillhör väglaget.

Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden beslutar godkänna följande principer för att staden helt eller delvis åtar den enskilda vägens underhåll:

## Stadsutvecklingsnämnden

Kommunen kan mot ansökan besluta om att åta sig underhållet av en enskild väg helt eller delvis.

Ett väglag kan ingå avtal om väghållning även med kommunen. Trots ett sådant avtal är väglaget alltså väghållare.

Kommunen kan också besluta att helt och hållet åta sig skötseln av en enskild väg. Det är dock sällsynt. I Borgå kan beslutet göras när trafiken på en enskild väg ökar betydligt som följd av genomförande av en detaljplan.

Kommunen är inte skyldig att överta skötseln av en enskild väg. Kommunen bör göra sitt beslut baserat på sina resurser, behov och andra faktorer.

Om en skild vägenhets skötsel beslutar åtas av kommunen bör väglaget göra ett underhållsavtal om detta med kommunen.

Principer för en enskild vägs underhållsavtal:

Ett väglag har grundats för skötseln av ärenden gällande vägen.

Väglaget bör agera enligt lagen om enskilda vägar.

Väglaget har skött om att information om väglaget är uppdaterat i Lantmäteriverkets register över enskilda vägar samt i informationssystemet för väg- och gatunätet (lag om enskilda vägar 50 §)

Det finns minst tre bosättningar året om inom vägens upptagningsområde, vägen är trafikmässigt en viktig genomfartsväg eller vägen har mycket annan trafik än väglagets trafik.

Vägrätten är tillräckligt bred för hela vägen eller alternativt görs skriftliga avtal med markägare som gränsar till vägen.

Vägens skick är tillräckligt: avrinningsvattnets ledning är i skick (sidodiken, trummor, broar), tillräcklig bärbarhet, vändplats för vägunderhållsmaskiner, dikena har inga träd eller kvistar, luftkablarna ligger tillräckligt högt.

Staden upprätthåller de följande uppgifterna på de vägar som ligger i underhållsavtalets krets:

Plogning, sandning, vägarnas bearbetning varje vår och höst, grusbeläggning, dammbindning, byte av trummor, dräneringar och permanenta vägmärken.

Väglagets plikter på de vägar som ligger i underhållsavtalets krets: Ordna väglagets förvaltning. Väglaget meddelar kontaktpersonen till staden.

Tillfälliga vägmärken, bl.a. viktbegränsningar.

Vägområdet överläts för underhåll utan ersättning.

Avlägsna bullerstenar efter vägens sladdning och slipning.

Alla andra grundförbättringsåtgärder i samband med väghållning än de som nämnts ovan tillhör väglaget.

Stadsutvecklingsnämnden



Stadsutvecklingsnämnden

**7**

**Aktuella ärenden**

Stadsutvecklingsnämnden 17.09.2024

Stadsutvecklingsdirektören  
Antecknas för kännedom.