



Godkännande av avtalet om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtalet) 2024–2035 mellan Helsingforsregionen och staten

VD/6647/00.04.00/2024

TeA/HW/TH/MH/EJ/AP

Ett förhandlingsresultat nåddes 17.9.2024 mellan staten och kommunerna i Helsingforsregionen om avtalet om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtalet) 2024–2035. Avtalet baseras huvudsakligen på den MBT-plan som tidigare har beretts i samarbete och godkänts av kommunerna 2023 (Vanda, FGE 13.11.2023 § 7). Från statens sida understödde det finanspolitiska ministerutskottet för sin del riktlinjerna för stadsregionernas (Helsingfors, Tammerfors, Åbo, Uleåborg, Jyväskylä, Lahtis och Kuopio) MBT-avtal 23.9.2024. MBT-avtalet godkänns vid Helsingforsregionens samarbetsmöte och i HRT:s styrelse uppskattningsvis i oktober och i kommunernas beslutsfattande i regionen i oktober-november. Avtalet förutsätter också statsrådets principbeslut, vilket troligtvis fattas i december 2024. Helsingforsregionens MTB-avtal består av ett förhandlingsresultat och underteckningsprotokoll som undertecknas efter statsrådets principbeslut.

MBT-avtalet drar upp riktlinjerna för den gemensamma viljan hos Helsingforsregionens 14 kommuner och staten när det gäller utvecklingen av regionen. De överenskomna åtgärderna stöder stadsregionernas hållbara tillväxt och främjar smidig trafik och rörlighet med olika färdmedel. Helsingforsregionens befolkningens mängd beräknas fortsätta öka kraftigt, och därför är också ett centralt mål i avtalet att påskynda bostadsproduktionen. Genom avtalet fastställs kommunernas inbördes samarbete och kontinuiteten i planeringssamarbetet, partnerskapet mellan kommunerna i regionen och staten samt parternas förbindande till att utveckla regionen genom nödvändiga åtgärder på lång sikt. Avtalet är till sin karaktär ett intentionsavtal och avtalsparterna förbinder sig tillsammans till att främja förverkligandet av alla mål och åtgärder i avtalet. Avsikten är att processen för MBT-planeringen i stadsregionen och beslutsfattandets struktur ska förtydligas inför nästa planeringsperiod. Även planeringens acceptabilitet och engagemang för planen utvecklas i kontinuerlig samverkan med de förtroendevalda.

Vanda stads centrala mål i förhandlingarna kring MBT-avtalet var att säkerställa statlig finansiering för byggandet av Vandaspåran. Projektet har i Helsingforsregionens avtalsförhandlingar varit ett huvudprojekt när det gäller trafiksystem. Vandaspårans beräknade, statsunderstödsberättigade totala kostnader uppgår till 594 miljoner euro, varav statens andel bör vara cirka 178 miljoner euro med en finansieringsandel på 30 %.

I avtalet kommer staten att förbinda sig till en direkt finansieringsandel på 144,1 miljoner euro för Vandaspåran samt att täcka den resterande finansieringsandel genom att överlåta statsägda markområden till Vanda stad när det gäller det nuvarande Sandbanans område för bantrafik och det så kallade området för lastning av makadam i Haxböle. De områden som överläts till Vanda har en yta på sammanlagt cirka 14,5 hektar och nuvärdet är cirka 4,5–5 miljoner euro enligt både staden och en utomstående värdering som staden låtit utföra. Enligt stadens och den utomstående värderarens försiktiga värdering uppgår nuvärdet av möjligheterna att bygga de områden som överläts till cirka 35 miljoner euro genom markanvändning enligt den nuvarande generalplanen.

Catella Property Oy har på stadens begäran utarbetat ett värderingsutlåtande om Sandbanans markområden i Vanda 22.9.2024. Värdena på det tidigare nämnda markområdet baserar sig på Catellas värdering av markområdenas pris per enhet och på Catellas syn på mängden bygggrätt.



Avlägsnandet av Sandbanan möjliggör också byggandet av de intilliggande markområden som staden redan äger. Enligt kvadratmeterprisen utifrån Catellas värdering, beräknas det att man kan få in markförsäljningsinkomster på 33,5 milj. euro för dessa intilliggande områden. Beräkningen innehåller endast områdena utanför spårvägens dispositionsplan, och därför har intäkterna från dem inte ingått i projektplanens beräkningar. Genom general- och detaljplanerna har staden själv beslutanderätt över hur områdenas markanvändning ska effektiviseras.

Besittningen av lastningsplatsen i Haxböle och Sandbanans områden kan överlåtas till Vanda stad fullt ut när det nya lastningsplatsområdet på Släckruskvägen som planerats för Trafikledsverket har byggts och är i användning. Staden ansvarar för alla planerings- och byggnadskostnader för Släckruskvägens lastningsplats och dess trafikförbindelser och för Sandbanans rivningskostnader. Vanda stad har uppskattat att byggnadskostnaderna för den nya lastningsplatsen uppgår till 5–7,2 miljoner euro och Sandbanans rivningskostnader preliminärt till cirka 3 miljoner euro. Kostnaderna preciseras i samband med utarbetandet av planen för banan. Vanda stad överlåter markområdena för lastningsplatsen på Släckruskvägen till Trafikledsverket. Värdet på de markområden som överlåts till Trafikledsverket är uppskattningsvis cirka 160 000 euro.

Vandasååran och Sandbanans helhet

	Värdet på mark som staten överlåtit vid användning enligt generalplanen
Total investering	594,0 milj. €
Statens MBT-finansiering	144,1 milj.
Statens marköverlåtelse	35 milj. €
Annan inkomst av försäljning av mark Utanför spårvägens dispositionsplan	33,5 milj. €
Kostnader för byggandet på Släckruskvägen	-10,2 milj. €
Totalfinansiering tot.	202,4 milj. € 34,1 %*

Andelen av Vandasåårans totala kostnader, vilken utgörs av statens direkta finansiering samt värdet på den mark som staten överlåtit (planlagd) och markförsäljningsinkomsterna för övriga markområden som möjliggjorts av statens direkta finansiering.

I MBT-avtalet beskrivs målbilden för 2035, utvecklingsstigar och åtgärder som behövs för åren 2024–2027 för att nå målen. De har delats in under tre helheter som är "utveckling av regional planering och kunskapsunderlag", "en samhällsstruktur och ett trafiksystem som är hållbara och utsläppssnåla" och "boende och en högklassig livsmiljö". I avtalet har också antecknats viktiga statliga åtgärder med tanke på fullföljandet av avtalet, och de är bland annat förnyandet av områdesanvändningens lagstiftning, programmet för att avlägsna långtidsbostadslösheten och beredningen av en riksomfattande trafiksystemplan för 2025–2036.

Målbilden 2035+ och de utvecklingsstigar för att nå denna som beskrivs i avtalet följer innehållet i MBT 2023-planen. En betydande del av åtgärderna baserar sig också på planen. Nedan sammanfattningsvis några åtgärder med betoningen på Vandas perspektiv (inom parentes målets nummer i avtalet):

Utveckling av regional planering och kunskapsunderlag



- Den regionala samordnande planeringen av områdesanvändning, boende och trafiksystem som baserar sig på samarbetet mellan kommunerna och som utgör grunden för MBT-avtalsförfarandet fortsätter. Kommunerna och HRT uppdaterar MBT-planen för avtalsperioden 2028–2039. Det säkerställs att statliga experter deltar i planeringen i tillräcklig utsträckning och i rätt tid. Kommunerna ska se till att trafiksystemplanen för Helsingforsregionen utarbetas i enlighet med förordningen om transeuropeiska transportnät (TEN-T) till en plan för hållbar stadstrafik (SUMP) före utgången av 2027. (1)

Markanvändning och boende

- Kommunerna placerar minst 95 % av den nya bostadsproduktionen i de primära zonerna för markanvändningen (5) som föreslås i MBT 2023-planen.
- Staten anvisar mark som staten äger för bostadsproduktion genom försäljning, byte och vid behov utnyttjande av markanvändningsavtal. Områden som frigörs från statens behov och som lämpar sig för bostadsbyggande och utveckling av offentliga tjänster överläts till ett skäligt pris i första hand till kommunerna eller i andra hand till en annan slutlig aktör som erbjuder bostadsproduktion i området. (6)
- Huvudstadsregionens kommuner ser till att den detaljplanereserv som lämpar sig för bostadsproduktion motsvarar bostadsproduktionsbehovet i minst fem år. (44)
- Det långsiktiga målet är att det i Helsingforsregionen ska färdigställas i genomsnitt 16 500 nya bostäder per år. I uppföljningen av bostadsproduktionsmålet beaktas de faktorer som är oberoende av kommunernas verksamhet, bland annat konjunkturläget. Det beräknas att i genomsnitt 10 000 bostäder per år kommer att färdigställas i regionen mellan åren 2024 och 2027. (45)
- Vandas andel av bostadsproduktionsmålet är cirka 1 650 nya bostäder mellan åren 2024 och 2027 och på lång sikt enligt MBT 2023-planen 2 720 bostäder per år.
- Kommunerna ska med hjälp av markpolitik och detaljplanering se till att förutsättningarna för att inleda bostadsproduktionen tryggas särskilt inom de primära utvecklingszonerna för markanvändningen med beaktande av kostnadsutvecklingen och konkurrensen inom byggandet. Kommunerna rapporterar om de åtgärder som påskyndar inledningen av bostadsproduktionen som en del av den årliga uppföljningen av genomförandet av MBT-avtalen. (46)
- Staten riktar statligt understödd bostadsproduktion till de primära zonerna för markanvändningen i MBT 2023-planen. (47)

Trafik

- Städerna Helsingfors och Vanda inleder byggandet av Vandaspåran enligt projektplanen. De beräknade totala kostnaderna enligt Vandaspårans projektplan är 606 milj. euro, varav de kostnader som för närvarande identifierats som nära anknutna till byggandet av spårvägen uppgår till 594 miljoner euro. Staten understöder Vandaspårans kostnader som är nära anknutna till byggandet av spårvägen (inkl. två förbindelspar (spårpar) till depån) med högst 30 % och högst 144,1 milj. euro. Byggandet inleds 2025 och understödet betalas alltid i efterskott baserat på det föregående årets realiserade kostnader. (7)
- Staten/Trafikledsverket överläter villkorligt industritomterna i Haxböle, lastningsplatsen i Haxböle och Sandbanans områden till Vanda stad utan någon särskild ekonomisk ersättning. Enligt Vanda stads preliminära uppskattningar är nuvärdet av de områden som överläts enligt den gällande detaljplanen cirka 5 miljoner euro och med beaktande av de framtida byggnadsmöjligheterna mellan 35 och 45 miljoner euro. Ett villkor för överföring av äganderätten är att det mellan Vanda stad och Trafikledsverket har upprättats ett verkställighetsavtal om byggande av en ersättande lastningsplats på Släckruskvägen som har en tillräcklig funktionalitet med tanke på banhållningen. (8)



- Besittningen av de områden som i dagsläget används för lastning (Haxböle lastningsplats och Sandbanans områden) kan överlåtas till Vanda stad fullt ut när det nya lastningsplatsområdet på Släckruskvägen har byggts och är i användning. Vanda stad ansvarar för alla planerings- och byggnadskostnader för Släckruskvägens lastningsplats och dess trafikförbindelser och för Sandbanans rivningskostnader. Vanda stad överlåter de markområden som krävs för Släckruskvägens lösning till Trafikledsverket. (8)
- Släckruskvägens lastningsstation genomförs så att den till sina trafiktekniska och funktionella egenskaper och med avseende på den servicenivå som banhållningen förutsätter motsvarar den nuvarande lastningsplatsen i Haxböle. Vanda stad har uppskattat att byggnadskostnaderna för den nya lastningsplatsen uppgår till 5–7,2 miljoner euro och att de tillhörande säkerhetsanordningssystemets ändringar förläggs till Dickursbyområdet. Byggnadskostnader preciseras i samband med utarbetandet av planen för banan. Släckruskvägens lastningsområde förblir i Trafikledsverkets ägo som också sköter underhållet av området. (8)
- Trafikledsverket utarbetar en banplan för Släckruskvägen där också nedläggningen av Sandbanan, parallellt med områdets detaljplanering under 2025–2026 avgörs. Avtalsparternas gemensamma målbild är att den nya lastningsplatsen har färdigställts och tagits i användning och att industritomterna i Haxböle, lastningsplatsen i Haxböle och Sandbanans områden har överlåtits till Vanda stad före 2031, Släckruskvägens lastningsområde har överlåtits till Trafikledsverket och besittningsrätten till områdena senast under 2034 (8).
- Kommunerna grundar ett regionalt nätverk för stationsaktörer, vars uppgift är att genom samarbete främja förbättrandet och underhållet av tågstationernas och stationsområdenas infrastruktur enligt MBT 2023-planen och utveckla tågstationsområdena till knutpunkter i trafiken med perspektiv på resekedjetjänster och service för resenärer. Staten deltar i nätverkets verksamhet. (12)
- Staten understöder Helsingforsregionens tjänster inom den kollektiva persontrafiken med 18,8 miljoner euro 2024–2027. (15)
- Staten och kommunerna främjar byggande av rastplatser för tung trafik för näringslivets transportbehov. På rastplatserna möjliggörs distribution av alternativa drivkrafter. (17)
- En vägplan för byggandet av en rastplats för tung trafik vid den planskilda anslutningen mellan riksväg 3 och landsväg 132 i Vanda och Nurmijärvi färdigställs i slutet av 2024. Den preliminära kostnadsberäkningen för rastplatsen är cirka 15 milj. euro. Vanda stad och Nurmijärvi kommun planlägger området. Statens och kommunernas målsättning är att projektet ska vara klart att genomföras år 2027. Nurmijärvi kommun ser till att affärsverket Nurmijärven Vesi anvisar en anslutningspunkt till ledningsnätet för affärsverket Nurmijärven Vesi, varifrån ett vattentjänstnät byggs till rastplatsen på projektets bekostnad. (20)
- Kommunerna säkerställer utvecklingen av den nationella tågtrafiken och närtågstrafiken genom att anlägga tre nya depåer för närtågstrafiken utifrån tågtrafikens behov. Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy svarar för anläggningen av depåerna. De nya depåerna anläggs vid stambanan i Jäspilä i Kervo, kustbanan i Esbo eller Kyrkslätt och Ringbanan i Petas eller Käinby baserat på närtågstrafikens depåutredning. (36)
- Vanda stad inleder planläggningen av depån för Ringbanans närtågstrafik. På Vanda stads initiativ påbörjar Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy MKB-förfarande angående Rinbanans depå (40).
- Staten utvecklar ett nationellt trafiksystem i enlighet med Trafik 12-planen (42). Av planens investeringsprojekt är de viktigaste ur Vandas synvinkel: riksväg 3 förbättring av Tavastehusleden på avsnittet Ring I–Gruvsta (Helsingfors) (2024–2027), riksväg 4 på avsnittet Ring III–Kervovägen och Lappböle station (2032–2035).



När det gäller målen på längre sikt och de utvecklingsstigar som leder till dessa är MBT-avtalet 12 år. Avtalet uppdateras under 2027–2028 så att avtalets målbilder och utvecklingsstigar justeras och preciseras i förhållande till internationella, nationella och regionala mål. Samtidigt kommer man överens om konkreta åtgärder för åren 2028–2031 för att främja förverkligandet av målbilderna.

Fullföljandet av avtalet följs upp vid det årliga mötet för uppföljning för avtalsparternas representanter. MBT-avtalssekretariatet ansvarar för beredningen av mötet. De frågor som följs upp är förverkligandet av de mål och genomförandet av de åtgärder som ingår i detta avtal.

HRT:s styrelse godkänner MBT-avtalet för trafikens del. Vanda stads godkännande gäller officiellt avtalets avsnitt om markanvändning och boende.

Stadsstyrelsen 7.10.2024 § 6

Förslag av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:

Stadsstyrelsen beslutar föreslå för stadsfullmäktige att

- a) avtalet om markanvändning, boende och trafik för åren 2024–2035 mellan Helsingforsregionen och staten godkänns, och att
- b) stadsdirektören, eller när stadsdirektören är förhindrad biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde, befullmäktigas att underteckna avtalet.

Behandling:

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsstyrelseledamoten Kai-Ari Lundell att stadsstyrelsen föreslår för stadsfullmäktige att avtalet förkastas. Stadsstyrelseledamoten Juha Suoniemi understödde Lundells förslag.

Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken, och gav följande omröstningsförslag: de som understöder stadsdirektörens grundförslag röstar ja, medan de som understöder Lundells ändringsförslag, röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 11 ja-röster (Karinen, Abdi, Tammi, Räsänen, Kaukola, Rokkanen, Kasonen, Raja-Aho, Orpana, Rämö, Valtanen) och 4 nej-röster (Lundell, Suoniemi, Niikko, Tuomela), varvid ordföranden konstaterade att stadsdirektörens grundförslag hade godkänts.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Det antecknades att stadsstyrelseledamoten Ville Karinen lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet, som understöddes av den socialdemokratiska stadsstyrelsegruppen och stadsstyrelseledamoten Tiina Tuomela:

”Avtalet om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtalet) 2024–2035 mellan Helsingforsregionen och staten innehåller inte tillräckliga åtgärder för att främja boende och bostadsproduktion till rimliga priser i Vanda och Helsingforsregionen. Avtalet innehåller inte statligt stöd som riktas mot bostadspolitiken eller stödjandet av bostadsproduktionen och avtalet styr inte bostadspolitiken och bostadsproduktionen i tillräcklig utsträckning. Vänsterförbundet förutsätter att Vanda stad säkerställer boende till rimliga priser genom sina egna bostadspolitiska riktlinjer.



Det antecknades att stadsstyrelseledamoten Tiina Tuomela lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

”Det att en del av statens finansiella andel har ersatts med markområden följer inte det ursprungliga stadsfullmäktigebeslutet. Det kostar pengar att utveckla ett markområde och avkastningen realiserar senare och det totala avkastningsbeloppet är osäkert. Stadsfullmäktige gjorde också ett uttalande om att byggandet av snabbspårvägen inte får påverka kommuninvånarnas tjänster. Projektets risker kvarstår hos oss.”

Det antecknades att sannfinländarnas stadsstyrelsegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

”Att rikta markförsäljningsinkomsterna från områdena utanför Vandaspårans dispositionsplaneområde till finansieringen av snabbspårvägen strider mot principerna för beslutet om byggandet. I förslaget har för snabbspårvägens finansiering angetts försäljningsinkomster på 33,5 miljoner euro från de intilliggande marker som Vanda äger. Försäljningsinkomsterna i fråga kan inte ses som en finansieringsinkomst för snabbspårvägen, utan som spekulativa pengar.”

Stadsfullmäktige 21.10.2024 § 6

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att

- a) godkänna avtalet om markanvändning, boende och trafik för åren 2024–2035 mellan Helsingforsregionen och staten, och att
- b) befullmäktiga stadsdirektören, eller när stadsdirektören är förhindrad biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde, att underteckna avtalet.

Behandling:

Under behandlingen av ärendet föreslog Niilo Kärki att ärendet återremitteras för ytterligare beredning. Niilo Kärkis förslag understöddes av stadsfullmäktigeledamoten Kai-Ari Lundell.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder en fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder Kärkis förslag om återremittering röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 40 ja-röster, 19 nej-röster och 8 röstade blankt. Ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.

Under behandlingen av ärendet föreslog ledamoten Pirjo Luukkala understödd av ledamoten Tiina Tuomela att ärendet förkastas.

Vid omröstningen gavs 40 ja-röster, 19 nej-röster och 8 röstade blankt, varvid ordföranden konstaterade att stadsdirektörens grundförslag godkändes.

Beslut:

Förslaget godkändes.



Det antecknades att ledamöterna Jouko Jääskeläinen, Tiina Tuomela, Eeva Tikkanen, Pirjo Luokkala, Nina Nummela, Marjo Vacker, Paula Lehmuskallio, Niilo Kärki, Mika Niikko, Kai-Ari Lundell, Markku Weckman, Pekka Virkamäki, Minna Heikkinen, Tanja Aidanjuuri, Janne Hartikainen, Suvi Karhu, Aki Mäkipernaa, Aapo Happonen och Juha Järä lämnade följande avvikande mening i ärendet:

”Det att en del av statens finansiella andel har ersatts med markområden följer inte det ursprungliga stadsfullmäktigebeslutet. Det kostar pengar att utveckla ett markområde och avkastningen realiserar senare och det totala avkastningsbeloppet är osäkert. Stadsfullmäktige gjorde också tidigare ett uttalande om att byggandet av snabbspårvägen inte får påverka kommuninvånarnas tjänster. Riskerna kvarstår hos oss.

Stadens kalkyl som gjordes för budgeten 2025 visar att den beräknade tilläggsutgiften för ränta på ränta av de investeringar som betalats med skuld under 10 år utgör 264 miljoner euro i räntor. Denna kalkyl baserar sig på beräkningen av nettoupplåningen på cirka 900 miljoner euro för olika investeringsobjekt. Den största enskilda investeringen är Vandaspåran (cirka 414 miljoner) som har stor inverkan på Vandas struktur samt på inkomsterna och utgifterna. I den nuvarande ekonomiska situationen kan vi inte understöda att staden tar på sig denna ekonomiska börda.”

Det antecknades också att socialdemokratiska fullmäktigegruppen lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet, som understöddes av vänsterförbundets, kristdemokratiska, de grönas och centerns fullmäktigegrupper:

”Staden ska se till att ARA-produktionens andel är tillräckligt stor inom bostadsproduktionen. För att nå de årliga målen ska det anvisas tillräckligt med tomter till byggandet av ARA-bostäder. För att säkerställa en enhetlig social stadsstruktur bör staden skapa en ”Master plan” det vill säga en långsiktig plan för bostadspolitik på stadsnivå. I planen beaktas särskilt behovet av att förnya de gamla förörterna och att vid behov omplacera det gamla ARA-bostadsbeståndet med hjälp av rivning och nybygge.”

Det antecknades också att vänsterförbundets fullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet som understöddes av socialdemokratiska och de grönas fullmäktigegrupper samt ledamöterna Marjo Vacker och Tiina Tuomela:

”Avtalet om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtalet) 2024–2035 mellan Helsingforsregionen och staten innehåller inte tillräckliga åtgärder för att främja boende och bostadsproduktion till rimliga priser i Vanda och Helsingforsregionen. Avtalet innehåller inte statligt stöd som riktas mot bostadspolitik eller stödjandet av bostadsproduktionen och avtalet styr inte bostadspolitik och bostadsproduktionen i tillräcklig utsträckning. Vi förutsätter att Vanda stad säkerställer boende till rimliga priser genom sina egna bostadspolitiska riktlinjer.”

Det antecknades också att Rörelse nu lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet som understöddes av centerns och sannfinländarnas fullmäktigegrupper samt ledamoten Paula Lehmuskallio:

”Fullmäktige har fattat ett beslut om Vandaspåran till ett belopp av 177 miljoner euro. Det är inte förenligt med avtalet att den finansiella andelen är 144 miljoner euro och att en del ersätts med markområden. Värdet på markområdena baserar sig endast på ett beräknat värde och utfallet kan avvika totalt från det beräknade, eftersom värdena realiserar mycket senare. Kostnaderna för rivningen av Sandbanan är också ungefärliga beräkningar. Avtalet bör inte godkännas, eftersom riskerna är för stora och faller i slutändan på Vanda stad och skattebetalarna”.



Bilagor:

- Avtal om markanvändning, boende och trafik (MBT-avtalet) 2024–2035 mellan Helsingforsregionen och staten (beredningsgruppens förslag 17.9.2024)
- Värderingsutlåtande, Sandbanans markområden i Vanda, Catella Property Oy, 22.9.2024 (personuppgifterna dolda)
- Omröstningsrapport FGE 21.10.2024 § 6

Anvisningar för sökande av ändring: 1. Besvärsanvisning

Närmare information:

Tomi Henriksson, fastighetsutvecklingschef, tfn 050318 0992

Henry Westlin, stadsingenjör, tfn 040 041 7436

Markus Holm, planeringschef, tfn 043 827 0942

([fornamn.efternamn\[at\]vantaa.fi](mailto:fornamn.efternamn[at]vantaa.fi))