

Stadsutvecklingsnämnden

Tid 12.05.2026 kl 17:00 -

Plats Nimbushuset, mötesrummen Salonki och Kammari

Ärenden som skall behandlas

Ärende	Rubrik	Sida
1	Mötets laglighet och beslutförhet	3
2	Protokolljusterare	4
3	Aktuella ärenden	5
4	Uppföljning av tjänsteinnehavarbeslut, upptagning	6
5	Program för att främja promenad och vistelse i stan	8
6	Det tunnelstationsalternativ som går vidare till nästa planeringsfas för Östbanan	11
7	Svar på fullmäktigemotion om anläpningsbrygga på östra åstranden	16
8	Begäran om omprövning av beslutet angående anmärkning mot dagvattenavgiften JF	18
9	Begäran om omprövning av beslutet angående anmärkning mot dagvattenavgift, Porvoon Tiilimakasiini	20
10	Invånarinitiativ behandlade av tjänsteinnehavare som är underordnade stadsutvecklingsnämnden sedan 28.4.2026 samt inkomna initiativ	22

Delatagare

	Namn	Uppgift
Närvarande	Björkman Patrik	ordförande
	Eskola Vilhelmiina	viceordförande
	Ahonen Noora	ledamot
	Andersson Sanna	ledamot
	Antell-Neem Emma	ledamot
	Häyhä Marko	ledamot
	Ilomäki Jarkko	ledamot
	Pynnönen Andersson	ledamot
	Kristel	
	Simola Piritta	ledamot
	Sveholm Pehr	ledamot
	Varpio Mika	ledamot
Övriga	Pitkäniemi Jani	stadsdirektör
	Ijäs Seppo	stadsstyrelsens representant
	Nylander Mikaela	stadsstyrelsens ordförande
	Mollgren Dan	stadsutvecklingsdirektör
	Salminen Sirpa	sekreterare
	Hällström Kari	stadsinfradirektör
	Lyytinen Jarkko	stadsplaneringschef
	Nikkanen Mikko	delaktighetsplanerare
	Söyrilä Pekka	tomtchef
	Rahiala Antti	trafikplaneringschef
	Harsia-Mikkola Eveliina	generalplanläggare
	Fiskaali Tiina	koncernjurist
	Leinonen Matias	ansvarig kollektivtrafikingenjör
Xhynejda Dushi	ungdomsfullmäktiges representant	

Stadsutvecklingsnämnden

1

Mötets laglighet och beslutförhet

Stadsutvecklingsnämnden 12.05.2026

Ordförande

Mötet konstateras lagenligt sammankallat och beslutfört.

Stadsutvecklingsnämnden

2

Protokolljusterare

Stadsutvecklingsnämnden 12.05.2026

Ordförande

Stadsutvecklingsnämnden väljer Pehr Sveholm och Mika Varpio till protokolljusterare.

Stadsutvecklingsnämnden

3

Aktuella ärenden

Stadsutvecklingsnämnden 12.05.2026

- Sekretess vid nämndernas sammanträden, koncernjurist Tiina Fiskaali
- Informationspaket om kollektivtrafikens nuläge
- Sammanfattning av granskningen av trafikfunktionaliteten i korsningen mellan Västra Alexandersgatan och Konstfabrikens strandgata

Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden antecknar de aktuella ärendena för kännedom.

Stadsutvecklingsnämnden

4

Uppföljning av tjänsteinnehavarbeslut, upptagning

Stadsutvecklingsnämnden 12.05.2026

Följande tjänsteinnehavare har publicerat sina beslut i den elektroniska mötesservern. Tjänsteinnehavarbesluten samt tillhörande bilagor finns i stadsutvecklingsnämndens dokument, Tiedostot -> Viranhaltijapäätökset.

[Tjänsteinnehavarbeslut](#)

Stadsinfradirektören § 139 / 2026
Metsänhoitotyöt 2026-2028

Stadsinfradirektören § 140 / 2026
Jokirannan torin pitkäaikaiset myyntipaikat kesäkaudella 2026

Stadsinfradirektören § 141 / 2026
Pysyvän liikennemerkkin asettaminen yksityistielle,
Kaarenkylän-Alhon yksityistie

Stadsinfradirektören § 142 / 2026
Katusuunnitelmaehdotus: Haikkoontien, August Eklöfin tien ja Nuohoojantien risteysalueen liikenneturvallisuuden parantaminen

Stadsinfradirektören § 143 / 2026
Kokonniemen liikuntapaikka-alueen tekonurmikenttien ja liikuntapaikkainfran suunnitteluttamisen hankinta

Stadsinfradirektören § 144 / 2026
Katusuunnitelmaehdotus: Merituulentien linja-autopysäkkien parantaminen

Stadsinfradirektören § 145 / 2026
Itäisen Tolkkisen entinen teollisuusalue, vesientarkkailun 2025-2026 asiantuntijapalveluiden hankinta

Stadsinfradirektören § 146 / 2026
Liikennevalojen saneeraussuunnittelun hankinta

Stadsinfradirektören § 147 / 2026
Pysäköinnin kieltäminen Tapani Löfvingin kadulla

Stadsinfradirektören § 148 / 2026

Stadsutvecklingsnämnden

Gammelbackantie, pysäköintikielto välillä Peippolantie-Näsintie

Stadsinfradirektören § 149 / 2026
Arboristityöt 2026-2028

Stadsutvecklingsdirektören § 6 / 2026
Ajoneuvon lahjoitus Ukrainan valtiolle

Tomtchefen § 39 / 2026
Määräalan vuokraaminen pysäköintialueeksi, Näsi, 638-485-1-12

Tomtchefen § 40 / 2026
Vuokratontin myyntipäätöksen voimassaolon jatkaminen
Tarmola tontti 638-5-215-12

Tomtchefen § 41 / 2026
Yritystontin luovuttaminen Kaupunginhaka tontti 638-9-767-4

Tomtchefen § 42 / 2026
Yritystontin luovuttaminen Kaupunginhaka tontti 638-9-767-5

Ordförande

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

Stadsutvecklingsnämnden

5

Program för att främja promenad och vistelse i stan

Stadsutvecklingsnämnden 12.05.2026

1076/08.00.00.00/2026

Beredning och tilläggsuppgifter:

Trafikplaneringschef Antti Rahiala, antti.rahiala@porvoo.fi

Trafikingenjör Antti Javanainen, antti.javanainen@porvoo.fi

Att förbättra förhållandena och tillgängligheten för fotgängare ökar trafiksäkerheten och ger olika användargrupper bättre möjligheter att ta sig fram på egen hand. Trivsamma och lättillgängliga promenad- och vistelseområden ger liv åt stadskärnan, erbjuder platser för möten, kultur och evenemang samt stärker centrumets livskraft. En fotgängarvänlig miljö lägger grunden för ett levande, tryggt och trivsamt centrum som lockar människor att tillbringa tid där och träffa varandra.

Ett mål som fastställts i Borgås stadsstrategi är att minska utsläppen med minst 80 procent jämfört med 2007 års nivå fram till år 2030. Ett mål som också ingår i strategin är att utveckla hållbara konkreta lösningar och att främja smidiga och utsläppsnåla färdvägar.

Målet är att man genom programmet för att främja promenad och vistelse i stan definierar mera detaljerade mål och åtgärder som stöd för att uppnå de mål som anges i strategin.

De viktigaste målsättningarna med tanke på utformningen av programmet var att fastställa gemensamma mål och åtgärder för att främja promenad och vistelse i stan, kartlägga nuläget och framtiden, omsätta stadsstrategin i handling och stödja beslutsfattandet samt stärka och engagera det tväradministrativa arbetet.

I Borgås program för att främja promenad och vistelse i stan har huvudmålen och mera detaljerade riktlinjer för utvecklingen fastställts, och ett handlingsprogram har utarbetats som omfattar åtgärder för utveckling av infrastrukturen samt andra främjande åtgärder som bland annat inriktas på styrning av rörligheten.

Tjänsteinnehavare från fem av stadens serviceområden har deltagit i utarbetandet av programmet: stadsinfran, stadsplaneringen, fritiden (inklusive bibliotek, kultur, idrott, ungdom), livskraftens ledning samt turism, evenemang och marknadsföring.

Under projektets gång ordnades ett interaktionsevenemang för beslutsfattare och intressentgrupper. Inbjudan till evenemanget

Stadsutvecklingsnämnden

skickades till stadsutvecklings- och livskraftsnämnderna, handikapp- och seniorrådet, ungdomsfullmäktige samt tre köpmannaföreningar.

Med tanke på programmet genomfördes en invånarenkät våren 2025. Dessutom utnyttjades resultaten från tidigare genomförda invånarenkäter i arbetet.

Synpunkterna från invånarenkäterna, interaktionsevenemanget samt intervjuer och workshoppar med experter användes vid utformningen av programmet och fungerade som underlag för programmet.

De huvudsakliga målen för programmet för att främja promenad och vistelse i stan

1. Vi utvecklar trygga och tillgängliga promenadstråk för alla
 - Vi ska göra centrum mer fotgängarvänligt
 - Vi förbättrar promenadstråkens tillgänglighet och minskar åns hindereffekt
 - Vi förbättrar förbindelsen mellan torget och Gamla stan
 - Vi utvecklar promenadstråk för turister och för rekreation
 - Vi beaktar rastplatserna som en del av utvecklandet av promenadstråken och miljön
2. Vi stärker centrums och torgets roll som en trivsam mötesplats
 - Vi skapar mångsidiga och trygga vistelse- och mötesplatser för människor i alla åldrar
 - Vi förbättrar stadsmiljöns trivsamhet och klimatresiliens genom att utnyttja mångsidiga lösningar för grönområden och dagvattenhantering
3. Vi uppmuntrar olika åldersgrupper till promenader och ett aktivt stadsliv
 - Vi uppmuntrar invånarna att promenera och delta i utvecklandet av trivseln i miljön
 - Vi utvecklar lösningar som inspirerar barn och ungdomar att promenera och utnyttja det urbana rummet
 - Vi främjar möjligheterna att utnyttja öppna platser och gatumiljöer för olika verksamheter.

Åtgärder som anges i programmet för främjande samt genomförande och uppföljning av dem

Programmet för att främja promenad och vistelse i stan omfattar totalt 25 åtgärder, som har grupperats efter tema i enlighet med programmets mål och utvecklingsriktlinjer. I programmet anges en tidsplan för genomförandet av alla åtgärder. Åtgärderna inriktas på att förbättra nätet av promenadstråk och tillgängligheten, öka centrums trivsamhet och attraktionskraft samt uppmuntra invånarna att promenera och aktivt utnyttja det urbana rummet. Åtgärderna beskrivs närmare i arbetsrapporten.

Stadsutvecklingsnämnden

För att främja promenad och vistelse i stan krävs ett omfattande samarbete mellan stadens organisation samt med invånare, föreningar och företag. För varje åtgärd har man utsett huvudansvariga instanser för genomförandet av den aktuella åtgärden. Stadens aktörer bör ha en gemensam syn på målen och de metoder som ska användas. Verksamhets- och serviceområdena måste avsätta tillräckliga personalresurser och anslag för att genomföra programmet.

Genomförandet av målen och utvecklingsriktlinjerna för att främja promenad och vistelse i stan kommer att utvärderas med hjälp av uppföljningsindikatorer. Syftet med uppföljningen är att säkerställa att åtgärderna framskrider enligt plan och bidrar till att uppnå de uppsatta målen. Trafikplaneringen vid serviceområdet stadsinfra ansvarar för samordningen av uppföljningen av programmets åtgärder. Det är serviceområdenas ansvar att förankra och samordna de åtgärder som berör respektive sektor. För uppföljningen utses serviceområdesspecifika kontaktpersoner, som regelbundet rapporterar till stadsinfran om de åtgärder som det egna serviceområdet ansvarar för. Stadsinfran rapporterar resultaten årligen till stadsutvecklingsnämnden från och med 2027.

Bilaga

Program för att främja promenad och vistelse i stan

Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden beslutar förelägga stadsstyrelsen det bifogade programmet för främjande av promenad och vistelse i stan för godkännande.

Beslutet justerades genast.

Stadsutvecklingsnämnden

6

Det tunnelstationsalternativ som går vidare till nästa planeringsfas för Östbanan

Stadsutvecklingsnämnden 12.05.2026

789/10.02.02/2022

Beredning och tilläggsuppgifter:

generalplanechef Maija-Riitta Kontio
trafikplaneringschef Antti Rahiala
detaljplanechef Emilia Saatsi
fornamn.efternamn@borga.fi

Östbanan är en ny banförbindelse från Helsingfors till Kouvola via Borgå. I detta skede av planeringen är den enda stationen på Östbanan mellan Helsingfors-Vanda flygplats och Kouvola planerad att ligga i Borgå. Bansträckningen möjliggör i framtiden ytterligare stationer (Forsby, Lapträsk, Elimä). Om banan blir verklighet har den permanenta konsekvenser för områdesstrukturen som varar i årtionden eller århundraden.

Östbanans sträckning skiljer sig från Flygbanan och går i en tunnel nästan hela vägen under Sibbo. I Borgå går planeringen vidare för sträckningen för den ovanjordiska stationen i Kungsporten samt för en av de två sträckningarna som ska gå genom tunneln. I tunnelalternativen ligger stationen under marken i Borgå antingen i centrum vid ån eller under Parkgatan i Hornhattula. Av alternativen i den övergripande planen väljs antingen en ovanjordisk station i Kungsporten eller en tunnelstation för spårplaneringen. Sträckningen från Borgå till Kouvola går söder om Lapträsk.

Östbanan Ab har bett Borgå stad att senast sommaren 2026 lämna synpunkter på vilket tunnelalternativ som är bäst ur stadens perspektiv och som bör tas vidare till nästa planeringsfas, det vill säga den övergripande planeringen. Östbanan Oy har påbörjat utarbeta en övergripande plan för banan, och den beräknas vara färdig år 2028.

I miljökonsekvensbedömningen av Östbanan rapporterades inga väsentliga skillnader mellan tunnelstationerna och tunnelsträckningarna i Borgå. Borgå stad gav ett utlåtande om miljökonsekvensbeskrivningen (stadsstyrelsen 16.2.2026 § 43). I utlåtandet konstaterades att stationsalternativen i Borgå (både ovanjordiska och underjordiska) har betydande skillnader bl.a. med tanke på samhällsstrukturens enhetlighet och attraktiviteten av hållbara färd sätt. Skillnaderna mellan de olika stationsalternativen har behandlats bristfälligt i miljökonsekvensbeskrivningen och den belyser inte i tillräcklig utsträckning konsekvenserna och skillnaderna

Stadsutvecklingsnämnden

mellan de olika alternativen. I utlåtandet slogs det också fast att ur Borgås perspektiv är den bästa och minst störande sträckningen, när det gäller samhällsstruktur, hållbara transporter, markanvändning, natur, landskap, kulturmiljö samt befolkningens hälsa, komfort och levnadsvillkor, en tunnelsträckning mellan Backas och Björkdal. Det konstaterades ytterligare att tunnelloösningen med en station i stadens centrum skapar helt klart de bästa förutsättningarna för hållbar mobilitet och samhällsstruktur.

Utkastet till delgeneralplan för de centrala stadsområdena i Borgå var framlagt 14.1–16.2.2026 och samtidigt begärdes boendeföreningar, grannkommuner och myndigheter att lämna sina utlåtanden. På grund av linjedragningsalternativen för Östbanan fanns tre olika kartor med olika linjedragningar och stationsalternativ för Östbanan framlagda. Alternativen för sträckningen i planutkastet bygger på den miljökonsekvensbedömning och den preliminära översiktsplanen för Östbanan som Östbanan Ab har utarbetat.

I alternativ 1 (VE1) i utkastet till delgeneralplan ligger banan under jorden inom delgeneralplanens område, och den underjordiska stationen placeras i stadskärnan, under Borgå å, med ingångar från torget och från Västra åstranden. I alternativ 2 (VE2) ligger banan under jorden inom delgeneralplaneområdet och stationen placeras i närheten av korsningen mellan Parkgatan och Hornhattulavägen. Stationen har ingångar på båda sidor av Parkgatan. I alternativ 3 (VE3) finns bansträckan ovan jord, där stationen ligger i Kungsporten och dessutom en närtågsstation i Hattula, i närheten av den gamla järnvägsstationen. I utkastet till delgeneralplanen är markanvändningslösningarna för de underjordiska alternativen sinsemellan likadana. I alternativet ovan jord avviker markanvändningen i någon mån i stationens näromgivning.

I responsen på utkastet till delgeneralplan var det mest populära alternativet en tunnelsträckning med stationen i centrum (VE1). Alternativet ansågs vara den bästa lösningen med tanke på stadens utveckling och centrumets livskraft. Stationen i centrum fick också beröm för att den ligger där flest människor bor och är lätt att nå till fots och med cykel. Centrum är också en knutpunkt för kollektivtrafiken. Dessutom ansågs centrumalternativet vara det bästa alternativet när det gäller turism och resor. Bland fördelarna med alternativet med stationen vid Parkgatan nämndes bland annat att det finns gott om plats för infartsparkering och att det är enkelt att ta sig dit med bil. Även den ovanjordiska spårsträckningen i Kungsporten fick understöd. Alternativet i Kungsporten ansågs vara det billigaste och enklaste att genomföra, och det finns plats för infartsparkering. Det kom också en del kritiska synpunkter mot hela banprojektet. Det har utarbetats en sammanfattning av de yttranden och utlåtanden som lämnats in gällande Östbanan.

Stadsutvecklingsnämnden

Östbanan Ab har i samarbete med Borgå stad låtit genomföra en jämförelse av de två tunnelstationerna. Jämförelsen blev färdig i slutet av april. I jämförelsen ingick alternativet med stationen i centrum och alternativet med stationen vid Parkgatan. Syftet med jämförelsen är att särskilt belysa de aspekter och skillnader som inte framgår av miljökonsekvensbeskrivningen för Östbanan.

Alternativen för tunnelstationer i centrum och på Parkgatan har jämförts utifrån följande aspekter: markanvändning, handel och övriga tjänster, stadsbild och miljö, trafik (gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, biltrafik och parkering i anslutning till stationen) samt eventuella synergieffekter (skyddsrum och parkering). I jämförelsematerialet har man använt sig av material som tagits fram i samband med banans planering och utredningar, planeringsmaterial och geodata från Borgå stad samt kunskap och synpunkter från de personer som deltagit i planeringen, insamlade genom intervjuer och workshoppar.

Enligt jämförelsen passar stationen i centrumet väl in i den nuvarande områdesstrukturen och den ligger centralt med tanke på den befintliga bebyggelsen och arbetsplatserna. I närheten av alternativet med stationen i centrum kommer det även i framtiden att finnas betydligt fler invånare och arbetsplatser än i området kring alternativet vid Parkgatan. Centrumalternativet stöder kompletterande byggande och renoveringsprojekt i centrum samt utvecklingen av Västra åstranden. Centrumstationen leder tågpassagerarflöden direkt till stadskärnan och Västra åstranden, vilket bidrar till att dagligvaruhandeln, specialbutiker, restauranger, turisttjänster och yrkeshögskolor kan bevaras och utvecklas.

Enligt jämförelsen har centrumstationen ett bra läge för anslutande gång- och cykeltrafik. Centrum är en naturlig knutpunkt för både lokaltrafik och fjärrtrafik, och alla regionala busslinjer erbjuder direktförbindelser till tågstationen. I centrum finns det för närvarande inte tillräckligt med plats för parkering som stationen kräver, och stationen förutsätter ytterligare plats för parkering. I stadskärnan och på Västra åstranden kan man hitta möjligheter till dubbelnyttjande av parkeringsanläggningar med andra verksamheter, vilket är effektivare. Stationen leder till ökad biltrafik i stadskärnan och på Västra åstranden, hur trafiken fördelas över gatunätet beror på var parkeringsanläggningarna är belägna. I närheten av centrumstationen finns fler bostäder och arbetsplatser, vilket är en fördel om stationen skulle utnyttjas som splitterskydd eller skyddsrum eller om ett separat skyddsrum skulle byggas i anslutning till tunneln.

Enligt jämförelsen ligger Parkgatans station utanför stadskärnans stadsstruktur och bostadsområdenas tyngdpunkt. I närheten av stationen finns potentiella möjligheter till ökad markanvändning, vilka dock begränsas av ett område med dåliga byggförutsättningar

Stadsutvecklingsnämnden

nordost om stationen, den mark som upptas av motorvägen samt bullerstörningar. Området kring stationen är inte lika attraktivt att bo i som områdena i närheten av centrumstationen. Läget passar utmärkt för anställda i potentiella arbetsplatsområden, vid yrkesläroanstalten på Styrman svägen samt vid ett eventuellt nytt sjukhus och social- och hälsocentral. Stationen kan öka attraktionskraften hos området längs Parkgatan och andra områden i närheten av motorvägsavfarterna som etableringsplats för tjänster.

Tillgängligheten till Parkgatans station med cykel är god från stadens västra del, men från centrum och stadens östra del är cykelvägen till stationen längre. Stationen på Parkgatan kräver ändringar i busslinjerna och innebär att det uppstår en ytterligare knutpunkt för busstrafiken vid sidan av centrum, vilket ökar kostnaderna och/eller försämrar servicenivån på vissa sträckor. Parkgatans station är lätt att nå med bil för dem som kommer från östra Nyland utanför Borgå. Det kan vara enklare att ordna infartsparkering utanför centrum. Det finns redan en tomt i området som är avsedd för en parkeringsanläggning för den nuvarande busstrafiken men järnvägsstationen skulle kräva ytterligare parkeringsplatser. Förutsättningarna för att kombinera växlande parkering med andra verksamheter är dåliga. Parkgatans station lockar fler att använda bil för anslutningsresor än centrum, dit det är lättare att ta sig med andra färdssätt.

Enligt den preliminära övergripande planen är tunnelns längd ungefär densamma i de båda alternativen, och i båda alternativen går tunneln under Borgå å. Det finns inga betydande skillnader i kostnadsberäkningarna med den noggrannhet som kännetecknar detta planeringsskede. Valet mellan olika tunnelalternativ baseras alltså på andra faktorer än kostnaderna.

Stadsfullmäktige behandlade i sin workshop 22.4.2026 delgeneralplanen för de centrala stadsområdena, responsen på planen samt jämförelsen av tunnelstationer. I workshoppen diskuterades riktlinjer för det fortsatta arbetet med delgeneralplanen. När det gäller tunnelstationerna övervägdes för- och nackdelarna med de olika alternativen, och det bästa alternativet valdes ut för vidare planering. I workshoppen ansågs tunnelstationen i centrum vara det klart bättre alternativet. I workshoppen fick Östbanan också kritiska ställningstaganden från dem som motsatte sig hela projektet. En sammanfattning av workshoppens resultat om tunnelstationer har sammanställts.

Arbetet med delgeneralplanen för de centrala stadsområdena fortsätter utifrån responsen på utkastet. Målet är att planförslaget skulle bli klart i slutet av 2026 och att det skulle kunna vara framlagt på vintern 2026–2027. Efter det att planen har varit framlagd kan den, förutsatt att inga väsentliga ändringar görs, läggas fram för

Stadsutvecklingsnämnden

fullmäktige för godkännande redan under 2027. I fråga om Östbanans tunnelstation kommer planförslaget att ha det alternativ som staden nu beslutar att välja för den fortsatta planeringen.

Bilagor:

Jämförelse av tunnelstationerna i Borgå, 21.3.2026

Utkastet till delgeneralplan för de centrala stadsområdena hölls framlagt 14.1–16.2.2026, Sammandrag av utlåtanden och åsikter om Östbanan 2.4.2026.

Sammandrag av resultaten från tunnelstationsrummet i fullmäktiges workshop 22.4.2024.

Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden föreslår stadsstyrelsen och vidare stadsfullmäktige att Borgå stad meddelar Östbanan Ab att alternativet med en tunnelstation i centrum ska inkluderas i den fortsatta planeringen, det vill säga i den övergripande planen, av Östbanan.

Borgå stad förutsätter att en omfattande jämförelse och konsekvensbedömning av alternativet för spårsträckningen ovan jord i Kungsporten samt stationerna (K och K+) och alternativet med en tunnelstation i centrum ska göras i samband med utarbetandet av den övergripande planen. Borgå stad måste höras innan valet mellan en ovanjordisk sträckning och en tunnelsträckning fattas.

Stadsutvecklingsnämnden

7

Svar på fullmäktigemotion om anlöpningsbrygga på östra åstranden

Stadsutvecklingsnämnden 12.05.2026
3017/00.02.03/2025

Beredning och tilläggsuppgifter:
Hamnmästare Janita Pihlaja-Wickholm,
fornamn.efternamn@borga.fi

Fullmäktigeledamoten Milla Jokisaari gjorde 10.12.2025 en fullmäktigemotion där hon föreslår att en liten hjälpbrygga skulle byggas på norra sidan av restaurang Glückauf i anslutning till anlöpningsplatsen för dem som kommer från skärgården. Motionen undertecknades av Christer Andersson, Piritta Simola, Mika Varpio, Anella Ahokas, Malina Pursiainen, Mirja Suhonen och Nina Uski. Målet är att göra det lättare för mindre och lägre båtar att ta i land. Enligt motionen skulle bryggan medföra många fördelar: den skulle göra det säkrare för små vattenfordon och rörelsehindrade båtförare att ta i land. Dessutom skulle den göra tjänsterna i centrum tillgängliga för alla som färdas på vatten, göra det möjligt för invånarna i centrum att paddla och stärka bilden av Borgå som en maritim stad.

Det nuvarande hyresavtalet för strandrestaurangen och restaurangbåten löper ut hösten 2027. I detaljplanen anvisas strandrestaurangen längre bort från stranden. Det finns planer på att bygga en större förbindelsekaj/anlöpningsbrygga vid den del av strandrestaurangen som ligger ovanpå ån. Den skulle vara tillgänglig även för personer med nedsatt rörelseförmåga. Bryggan skulle göra det möjligt att tryggt stiga i land från båtar i olika höjder och från bryggan i båten. När bryggan byggs på den planerade platsen behöver den inte årligen flyttas till vinterförvaring med tanke på islossning, vilket medför kostnadsbesparingar.

Stadens mål är att bygga en anlöpningsbrygga som skulle betjäna båtar i alla storlekar och vara tillgänglig. På så sätt skulle även personer med nedsatt rörelseförmåga kunna använda bryggan på ett säkert sätt. Målet är att bryggan byggs under år 2028.

Bilaga: fullmäktigemotion

Stadsutvecklingsdirektören
Stadsutvecklingsnämnden föreslår för stadsstyrelsen att det som sägs ovan ges som svar på fullmäktigemotionen och ger det vidare till stadsfullmäktige för kännedom.

Stadsutvecklingsnämnden

Stadsutvecklingsnämnden

8

Begäran om omprövning av beslutet angående anmärkning mot dagvattenavgiften JF

Stadsutvecklingsnämnden 12.05.2026

338/10.05.02/2026

Beredning och tilläggsuppgifter:

koncernjurist Tiina Fiskaali, tiina.fiskaali@borga.fi

stadsinfradirektör Kari Hällström, kari.hallstrom@borga.fi

Ägaren till fastigheten [REDACTED] har inom utsatt tid lämnat in en begäran om omprövning (bilaga 1) av stadsinfradirektörens beslut 27.2.2026 (§ 79/2026), (bilaga 2), genom vilket stadsinfradirektören har avslagit anmärkningen mot dagvattenavgiften.

Enligt 103 n § i lagen om områdesanvändning (132/1999) kan kommunen hos ägarna eller innehavarna av fastigheter inom verkningsområdet för kommunens dagvattensystem ta ut årlig avgift för att täcka de kostnader som dagvattensystemet medfört för kommunen. Kommunen antar en taxa som innefattar grunderna för beräkning av avgiften.

Borgå stad införde genom stadsfullmäktiges beslut 25.9.2024 (§ 165) en fastighetsspecifik dagvattenavgift som baserar sig på arealen från 1.1.2025. Verkningsområdet för Borgå stads dagvattensystem och området för uttag av dagvattenavgiften är ett detaljplaneområde. Dagvattenavgiftens storlek baserar sig på fastighetens huvudsakliga användningsändamål, byggnaderna på fastigheten och fastighetens areal. Stadsutvecklingsnämnden beslutade närmare om dagvattenavgiften genom sitt beslut 17.12.2024 (§ 210).

För fastigheten har ursprungligen fastställts dagvattenavgift utifrån att användningsändamålet för byggnaden på fastigheten enligt byggnadsregistret är ett småhögghus. I stadsutvecklingsnämndens beslut 17.12.2024 (§ 210) anges småhögghus inte skilt från andra högghus. Fastighetsägaren åberopade i sin anmärkning om ändring i dagvattenavgiften att det är fråga om ett egnahemshus på ett egnahemsområde. Den som framställt anmärkningen ombads inom utsatt tid skicka in den tilläggsutredning som behövs och ansöka om ändring av byggnadens användningsändamål hos byggnadstillsynen för att det ska vara möjligt att ändra dagvattenavgiften. Den som framställt anmärkningen lämnade inte inom utsatt tid in den tilläggsutredning som begärts, och därför förkastades anmärkningen genom stadsinfradirektörens beslut.

I begäran om omprövning av beslutet om yrkas att stadsinfradirektörens beslut ska rättas så att fastigheten i stället för

Stadsutvecklingsnämnden

ett höghus som har antecknats i registren behandlas som vad det egentligen är, dvs. som en egnahemsfastighet på ett egnahemshusområde som har en nyligen uppdaterad detaljplan. Enligt begäran om omprövning har den gällande detaljplanen DP 475 Södra delen av Andersberg godkänts 27.5.2020, och av detaljplanen framgår tydligt att det är fråga om ett egnahemshusområde. Huset på fastigheten i fråga har en våningsyta på cirka 100 m² och det finns en bostad i huset. Till begäran om omprövning har bifogats bland annat en kartbilaga, av vilken framgår detaljplaneanteckningar och -bestämmelser, samt detaljplanebeskrivningen för detaljplan 475.

Den som begärt omprövning har inte ansökt om den begärda ändringen av användningsändamålet hos byggnadstillsynen, och i byggnadsregistret är användningsändamålet således fortfarande ett småhöghus. Enligt byggnadsregistret är byggnadens våningsyta 175 m² och det finns tre bostäder i byggnaden. Enligt byggnadstillsynen är det fråga om ett småhöghus om bostäderna i byggnaden ligger ovanpå varandra, vilket är fallet här. Det finns ingen grund för att ändra stadsinfradirektörens beslut.

Behörighetsgrund: Borgå stads förvaltningsstadga 38.2 §

Bilagor:

Bilaga 1 Begäran om omprövning

Bilaga 2 Tjänsteinnehavarbeslut

Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden beslutar avslå begäran om omprövning av stadsinfradirektörens beslut 27.2.2026 (§ 79/2026).

Stadsutvecklingsnämnden

9

Begäran om omprövning av beslutet angående anmärkning mot dagvattenavgift, Porvoon Tiilimakasiini

Stadsutvecklingsnämnden 12.05.2026

331/10.05.02/2026

Beredning och tilläggsuppgifter:

koncernjurist Tiina Fiskaali, tiina.fiskaali@borga.fi

stadsinfradirektör Kari Hällström, kari.hallstrom@borga.fi

Ägare av fastighet [REDACTED] Kiinteistö Oy Porvoon Tiilimakasiini har inom utsatt tid framställt en begäran om omprövning (bilaga 1) över stadsinfradirektörens beslut 26.2.2026 § 72/2026 (bilaga 2) genom vilket stadsinfradirektören har godkänt en anmärkning om dagvattenavgiften.

Enligt 103 n § i lagen om områdesanvändning (132/1999) kan kommunen ta ut en årlig avgift för täckande av kommunens dagvattensystem av ägarna eller innehavarna av fastigheter inom dagvattensystemets verkningsområde. Kommunen godkänner en taxa som innehåller grunderna för fastställande av avgiften.

Borgå stad tog genom stadsfullmäktiges beslut 25.9.2024 § 165 i bruk en fastighetsspecifik dagvattenavgift som baserar sig på arealen fr.o.m. 1.1.2025. Verkningsområdet för Borgå stads dagvattensystem och indrivningsområdet för dagvattenavgiften är detaljplaneområdet. Avgiftens storlek baserar sig på fastighetens huvudsakliga användningsändamål och på byggnaderna på fastigheten samt på fastighetens areal. Stadsutvecklingsnämnden beslutade närmare om fastställandet av dagvattenavgiften genom sitt beslut 17.12.2024 § 210.

Ursprungligen har fastighetens dagvattenavgift fastställts på grund av avgiftsklassificeringen för affärsbyggnader, eftersom byggnaden på fastigheten var klassificerad som affärsbyggnad när dagvattenräkningen skickades till fastighetens ägare. Sammanfattt hänvisades i begäran om omprövning till följande för att få nedsättning av dagvattenavgiften: Byggnaden i fråga är inte en affärsbyggnad utan en bostadsbyggnad, eftersom över 50 procent av byggnaden är i bostadsbruk och då är boendet fastighetens huvudsakliga användningsändamål (två bostäder). Enligt Borgå stads byggnadstillsyns utredning är bostadernas areal större än affärslokalens, varvid byggnadens användningsändamål är bostadshöghus. I enlighet med stadsinfradirektörens beslut är den nya dagvattenavgiften 400 euro när byggnadsklassificeringen har ändrats från affärsbyggnad till höghus.

Stadsutvecklingsnämnden

Enligt begäran om omprövning av stadsinfradirektörens beslut 11.3.2026 ska beslutet ändras så att det motsvarar användningsändamålet enligt bygglovet/protokoll över tillsyn "hus med två bostäder" och dagvattenavgiften ska bestämmas i enlighet med en byggnad med två bostäder. Enligt begäran om omprövning är stadens tolkning felaktig och motsvarar varken dokumenten eller nuläget.

Det är fråga om en byggnad i fyra våningar med affärsutrymmen på 1:a och 2:a våningen och 3:e och 4:e våningen är i bostadsbruk. Enligt byggregistret finns det totalt 630 m² våningsyta. Med stöd av stadsutvecklingsnämndens beslut 17.12.2024 § 210 har fastigheten anvisats en dagvattenavgift på 400 euro enligt fastighetens areal 0–2999 m² och fastighetstypen "höghus". Det finns ingen grund för att ändra stadsinfradirektörens beslut.

Befogenhetsgrund: Borgå stads förvaltningsstadga 38.2 §

Bilagor:

Bilaga 1 Begäran om omprövning

Bilaga 2 Tjänsteinnehavarbeslut

Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden beslutar avslå begäran om omprövning som framställts angående stadsinfradirektörens beslut 26.2.2026 (§ 72/ 2026).

Stadsutvecklingsnämnden

10**Invånarinitiativ behandlade av tjänsteinnehavare som är underordnade stadsutvecklingsnämnden sedan 28.4.2026 samt inkomna initiativ**

Stadsutvecklingsnämnden 12.05.2026

30/00.00.02.01/2026

Beredning och tilläggsuppgifter:
Kundrelationskoordinator Birgitta Forssell,
fornamn.efternamn@borga.fi

Enligt 101 § i Borgå stads förvaltningsstadga (10.12.2025) ska invånarinitiativen jämte svar ges för kännedom till det förtroendeorgan under vilket den tjänsteinnehavare hör som gett svaret.

De invånarinitiativ från och med sammanträdet 28.4.2026 som är under behandling samt svar på invånarinitiativ som tjänsteinnehavarna behandlat ges till nämnden för kännedom.

Bilaga

Svar på initiativ, utnyttjande av Pepot sandplan

Stadsutvecklingsdirektören

Stadsutvecklingsnämnden antecknar för kännedom svaret på invånarinitiativet.