



Beslutandet om den detaljerade planeringen av Vandabanan

VD/8690/08.00.00.03/2018

HP/HW/MH/THu/SP/LL/AP

Ett förslag om en översiktsplan för Vandabanan har färdigställts. Vandabanan är en cirka 19 kilometer lång spårvägslinje som har planerats gå från flygplatsen via Jumbo och Dickursby till Håkansböle och därifrån via Västerkulla till Mellungsbacka metrostation. I samband med byggandet av Vandabanan förbättras hela gatuområdets kvalitetsnivå. Vandabanan utvecklar stadsmiljön och lockar byggnadsinvesteringar utmed linjen. Byggandet av Vandabanan har beräknats kosta 393 miljoner euro. Tekniska nämnden har vid sitt möte 19.11.2019 godkänt en översiktsplan, och stadsstyrelsen och fullmäktige beslutar om en fortsatt planering som inriktar sig på byggande av Vandabanan.

Vandas mål är att växa på ett hållbart sätt och placera stadens tillväxt vid goda kollektivtrafikförbindelser. De strategiska prioriteringsområdena i Vanda stads strategi innehåller mål om att bygga en tätare stad samt öka livskraften och attraktionskraften. Vandabanan förverkligar dessa mål. Vidare utgör planeringen och byggandet av Vandabanan en av åtgärderna på vägkartan för resurssmarthet. Vandabanan styr utvecklingsriktningarna för markanvändningen i Vanda för de följande årtiondena tillsammans med den aktuella generalplanen på motsvarande sätt som Ringbanan från år 2010 och framåt.

Vandabanan kommer att ha stor betydelse och utgöra den första delen i ett regionalt spårvägsnät. Reserveringarna för spårvägar i Helsingfors generalplan fortsätter via Vichtisvägen till Myrbacka, via Tusbyleden till Rosendal och via spårvägen Vik-Malm till Håkansböle. En halv kilometer av Vandabanan går på Helsingfors sida i Mellungsbacka, varifrån spårvägen i framtiden kunde fortsätta till Nordsjö. I Vandas nya generalplan förbereder man sig också på att fortsätta Vandabanan från Aviapolis till västra Vanda. Behovet av regionalt samarbete blir tydligt då behovet i fråga om depåerna, underhållet och verksamheten gäller hela huvudstadsregionen.

Generalplanens mål

Vandabanan utgör en grund för hela stadens generalplan som är på skisstadiet. De största målen i generalplanen är att växa inåt genom att förtäta den nuvarande stadsstrukturen samt placera ny markanvändning så att den stöder sig på goda kollektivtrafikförbindelser. I generalplanen har tillväxten till stora delar placerats utmed den högklassiga kollektivtrafikservice som Vandabanan medför. År 2030 beräknas det finnas 87 000 invånare och 83 000 arbetsplatser utmed banan.

Vandabanan förverkligar också flera andra mål i generalplanen. Då tillgängligheten ökar uppstår en tät stad kring Vandabanans hållplatser, där mångsidig närservice är lättillgänglig när man rör sig till fots eller med cykel. Intresset för fastighetsutveckling som i och med Vandabanan även ökar i östra Vanda, stöder en balanserad utveckling av områdescentrumen och motarbetar segregation. Den ökande tillgängligheten stärker de lokala centrumen, stöder utvecklingen av servicenätet och ökar tillgången på arbetskraft.

Klimatneutralitetsmålen

En tätare stad utmed kollektivtrafiken är en ovillkorlig förutsättning när det gäller att uppnå klimatneutralitet. En smidig kollektivtrafik minskar behovet av bilkörning och ett trivsamt gaturum uppmuntrar människor till att röra på sig till fots eller med cykel. Miljöerna kring hållplatserna utvecklas



och förtätas och bilen är inte alltid nödvändig för att nå det flesta av de tjänster som invånarna använder sig av dagligen. Vandabanan attraherar också män som vanligtvis väljer personbilen.

Vandabanans mål

Man har ställt upp mål för Vandabanan utgående från stadens, generalplanens och MBT 2019-planens mål. Målen har godkänts i tekniska nämnden (6.11.2018 §10) och stadsstyrelsen (12.11.2018 §19). Huvudmålen utgörs av att förbättra kollektivtrafiknätet och den internationella tillgängligheten, främja ett levnadssätt som inte är beroende av bil, utveckla stadscentrumen, öka antalet attraktiva bostads- och arbetsplatsområden och minska skadorna på miljön.

Översiktsplanen för Vandabanan

Den första förhandsutredningen om Vandabanan blev klar i början av 1990-talet och dragningen av spårvägslinjen markerades i generalplanen 2007. Markeringen gav upphov till ett behov av flera regionala utredningar och områdesreserveringar i detaljplanerna för områdena utmed linjen. I den preliminära översiktsplanen för Vandabanan som färdigställdes 2018 fastställde man banans preciserade dragning och planerade hållplatsernas antal och platser.

I ekonomiplanen 2018–2021 och budgeten 2018 som godkändes av stadsfullmäktige (30.10.2017 § 9) lyder ett av de fastställda centrala målen för tekniska nämnden enligt följande "För att förbättra serviceförmågan inom kollektivtrafiken fattas beslut om att utarbeta en översiktsplan för en snabbspårväg på avsnittet Mellungsby–Håkansböle–Dickursby–Aviapolis. Detta görs i samband med arbetet med generalplanen." På basis av ovanstående har Kommunalteknikcentralen börjat utarbeta en översiktsplan för Vandabanan i form av konsultuppdrag våren 2018. Översiktsplanen godkändes i tekniska nämnden 19.11.2019.

I översiktsplanen ingick växelverkan med invånarna både i form av möten för allmänheten och en webbenkät. Fyra möten för allmänheten ordnades (Västerkulla, Håkansböle, Dickursby och Aviapolis), och de hölls under hösten 2018. Webbenkäten om Vandabanan var öppen för svar i oktober 2018, och den fick över 600 svar. Antalet öppna kommentarer var 359, av vilka 83 % understödde projektet och 13 % motsatte sig projektet. Vandabanan presenterades under våren 2019 också vid presentationsmöten om generalplaneutkastet och vid flera andra öppna invånarmöten. Alla kommentarer och all respons beaktades i planerna i den mån det var möjligt.

Översiktsplanen för Vandabanan är den mest omfattande och sektorsövergripande översiktsplan för snabbspårvagnar som utarbetats i Finland hittills. Den innehåller lösningar för spårvägens infrastruktur och trafikering, men inbegriper också förnyandet av hela stadsrummet och en stark koppling till planeringen av markanvändningen. Planeringen har genomförts i nära samarbete med resultatområdena inom verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö med fokus på funktionalitet, kvalitet och en vision om framtidens stad. Man har också ägnat särskild uppmärksamhet åt kostnadsberäkningar och riskbedömningar, vilka har utarbetats betydligt mer detaljerat än vanligtvis under arbetet med en översiktsplan.

Tunnel i Dickursby

Av ruttalternativen i Dickursby beslutade Tekniska nämnden (6.11.2018 § 10) och stadsstyrelsen (12.11.2018 § 19) välja till den fortsatta planeringen en tunnel som går via Bangrändens. Översiktsplanen för Vandabanan och planens konsekvensbedömning har gjorts utgående från Bangrändens tunnel. Bangrändens är ändå det överlägset smidigaste alternativet som största bytesstation för hela rutten



jämfört med andra alternativ. Detta betyder att Bangrändens användarmängd enligt beräkningarna skulle vara 20 000–40 000 fler passagerare per dygn jämfört med de andra alternativen.

I Bangrändens tunnel finns flera risker och osäkra faktorer, och därför har man också återigen undersökt andra alternativ. Man konstaterade att ramvillkoren för planeringen har ändrats vad gäller det tunnelavsnitt som går under stambanan vid Näckrosvägen, och därför togs alternativet upp till granskning på nytt.

I Näckrosvägens tunnelalternativ går bytesförbindelsen till tåget via den norra underfarten vid stationen. Tunneln är kortare, och utöver stambanans spår går den inte under andra komplicerade konstruktioner. I Näckrosvägens alternativ måste man antingen riva en del av vuxenutbildningsinstitutet på Näckrosvägen eller göra ändringar i den gällande detaljplanen för Konvaljvägens västra del. Investeringskostnaderna för Näckrosvägens alternativ är ungefär de samma som i Vitbäcksvägens alternativ, men bytesförbindelsen till tåget för dem som kommer från väst är betydligt bättre. Inbesparingar i spårvagnens årliga trafik kostnader görs också om spårvägen är kortare.

Superbussutredning

I översiktsplanen för Vandabanan har banan jämförts med elbussar med en led. Utöver detta har man utarbetat en separat superbussutredning där banan har jämförts med ett mycket högklassigt bussystem. En s.k. superbuss är en elbuss med två leder som rymmer 120 passagerare (30 mindre än spårvagnen). Det skulle byggas egna körfält för bussen i samma omfattning som för Vandabanan, men det skulle inte finnas någon tunnel i Dickursby. Resultaten från utredningen visar att investeringskostnaderna för superbussen skulle vara cirka 155 miljoner euro och trafikeringskostnaderna år 2050 skulle vara cirka 5,7 miljoner euro mindre än för Vandabanan. Det beräknas att antalet passagerare är cirka 69 000 per dygn år 2050, vilket är 35 000 mindre än för Vandabanan.

Enligt utredningen är superbussen förmånligare att förverkliga och driva. Den kommunalteknik som superbussen behöver skulle vara tekniskt enklare att genomföra bland annat när det gäller flyttningar av ledningar och grundförstärkningar, vilket för sin del skulle minska olägenheter som byggnadsarbetena förorsakar. Superbussens kapacitet att klara av trafikstörningar är högre och rutten kunde ändras vid behov. Det är inte möjligt att bygga bussystemet till ett så tillgängligt system som Vandabanan.

Det finns ändå mer bevis på och erfarenheter av Vandabanans positiva effekter på stadens attraktionskraft och fastighetsutveckling, och dessutom lockar Vandabanan fler passagerare. Problemet är att superbusslinjen skulle bli ett eget, helt separat kollektivtrafiksystem som används enbart i Vanda. Däremot är Vandabanan en del av det regionala kompatibla spårvägssystemet, vilket kan byggas vidare mot Helsingfors. Om Vandabanan inte byggs är det mer osannolikt att spårvägarna fortsätter från Helsingfors till Vanda i framtiden.

Statsunderstödet för kostnaderna för byggandet av spårprojektens infrastruktur har stabiliserats till 30 procent. Staten har inte tidigare gett understöd för bussystem på motsvarande sätt. På samma sätt täcker HRT:s infrastrukturersättningar all infrastruktur på spårvägen, men vad gäller bussystem täcker ersättningen endast terminaler, tunnlar, broar och kollektivtrafikgator enligt infrastrukturavtalet. Sålunda skulle superbussen förmodligen få HRT:s infrastrukturersättning endast för en begränsad del av helhetsinvesteringen, och resten skulle falla på stadens ansvar. Det är bra att ha med olika trafikeringslösningar i urvalet av metoder då man överväger framtida kollektivtrafiklösningar.

Konsekvensbedömning



I översiktsplanen har man gjort en omfattande bedömning av Vandabanans tekniska, ekonomiska och stadsstrukturella effekter. Den största nyttan på lång sikt uppstår från den positiva utvecklingen av staden och dess attraktionskraft. Byggandet av en tät och intressant spårvägsstad lockar privata investeringar som är värda miljarder, skapar nya levande arbetsplatskluster och lockar nya invånare från omgivande kommuner. Allt detta tillsammans startar en positiv utvecklingsspiral för årtionden framåt.

Vandabanans nytto-kostnadsförhållande i enlighet med bedömningarna, som använts i jämförelsen med Trafikledsverket trafikprojekt är 0,78. Fördelarna som kalkylen visar består till största delen av passagerarnas servicenivå- och tidsfördelar, och av fördelar till följd av ändringarna i fördelningen av färdställen. Detta betyder att det uppstår fördelar på grund av att biltrafiken minskar, det vill säga exempelvis mindre antal olyckor och mindre utsläppsmängder samt kortare restider för bilister.

Vandabanan skapar en hållbar, högklassig och tillgänglig kollektivtrafikservice som förbättrar förbindelserna till östra och mellersta Vanda i omfattande grad. Vandabanan går största delen på egna körfält, så därmed blir banans trafik inte långsammare när staden växer. Resorna som görs med Vandabanan är vanligtvis rätt så korta, och största delen byter till t.ex. tåg eller metro. Vandabanans inverkan på naturen, miljön, buller och skakningar har uppskattats vara små. År 2050 har CO₂-utsläppen beräknats vara 6 100 ton mindre än alternativet med en elbuss med en led, även om invånarantalet är 10 900 och antalet arbetsplatser 4 700 större än jämförelsealternativet. CO₂-utsläppen för byggandet av Vandabanan och förbättringarna av gaturummet har beräknats uppgå till 120 000 ton totalt. Detta är ändå svårt att ställa i relation till andra alternativ, eftersom man inte har planerat att placera nya invånare och arbetsplatser någon annanstans, och man har inte beräknat utsläppen som orsakas av det.

Investeringskostnaderna för Vandabanan har beräknats uppgå till 393 miljoner euro i översiktsplanen. Cirka 40 procent av investeringskostnaderna utgörs av spårvägens infrastruktur och resten av till exempel förbättring av hela gaturummets kvalitetsnivå, flyttningar av rör och ledningar, kvalitetskorridorer för cykeltrafik samt gatugrönområden och belysning. Summan inbegriper uppskattningsvis ombyggnadsprojekt för till exempel gator och annan kommunalteknik för 60 miljoner euro. Ombyggnadsprojekten har ansetts vara nödvändiga att genomföra för att få slut på den ökande reparationsskulden för infrastrukturen. Eftersom projektet följer MBT-planen förutsätter Vanda stad att staten deltar i Vandabanans planerings- och byggkostnader med minst 30 procent. MBT-avtalet undertecknas år 2020, och därefter fattar man ett separat beslut och man ingår ett separat avtal om statens deltagande i kostnaderna.

Kostnaderna för depån och vagnarna ingår i de årliga verksamhetskostnaderna och trafikeringskostnaderna. De årliga trafikeringskostnaderna för Vandabanans alternativ har beräknats vara 25,7 miljoner euro år 2030, det vill säga 6,2 miljoner euro mer än i alternativet med elbussar med en led. I jämförelsen ingår också kostnaderna för ändringarna i busslinjenätet med anledning av Vandabanan eller elbuss med en led. Med Vandabanan görs det 47 000 resor mer i dygnet än i elbussalternativet. I trafikeringskostnaderna har man beaktat busslinjenätets ändringsbehov som planerats preliminärt med HRT. I och med det regionala spårvägssamarbetet skulle det vara möjligt att göra betydande inbesparingar i verksamhetskostnaderna till exempel vad gäller depån, materiel, underhåll och trafikeringskostnader. För tillfället pågår det ett utredningsarbete med namnet Spårvägsnätets regionala organisering, vilket beställts som ett samarbete mellan huvudstadsregionens städer, där tidigare nämnda samarbetsmodeller utreds.

Kommunalekonomisk bedömning



De kommunalekonomiska effekterna som byggandet av Vandabanan har under en period på 40 år, har bedömts i en separat utredning. På den kommunala ekonomin inverkar:

- fastighetsekonomin,
- beskattningen av byggande,
- skatteinkomsterna från och nettodriftskostnaderna för nya invånare och arbetsplatser,
- infrastrukturinvesteringen, dess skötsel- och underhållskostnader samt finansieringskostnader,
- statens deltagande i investeringskostnaderna,
- HRT:s kommunalandelar och infrastrukturersättningar (inkluderar kollektivtrafikens biljettintäkter och trafikeringskostnader).

Den totala fastighetsekonomiska nyttan av Vandabanans zon för Vanda är uppskattningsvis cirka 680 miljoner euro, varav den totala nyttan av bara bussalternativet beräknas vara omkring 480 miljoner euro och den tilläggsfördel som Vandabanan medför är försiktigt beräknat cirka 200 miljoner euro. Vandabanan har beräknats medföra 30 % mer bostäder och 15 % mer byggnation av verksamhetslokaler, och 3 % värdeökning av marken jämfört med bussalternativet. Inkomster från marköverlåtelse och inkomster från markanvändningens avtalsinkomster ger staden penningmässiga fördelar. I en fastighetsekonomisk bedömning har man beaktat osäkerheten med förverkligandet av markanvändningen genom en 20 procents minskning av markanvändningens potential. Om all markanvändning förverkligas är den fastighetsekonomiska nyttan av Vandabanan 40 miljoner euro större än bussalternativet. Med anledning av byggandets inverkan på sysselsättningen bedömer man att cirka 35 miljoner euro återförs till Vanda stad.

Den inverkan som skatteinkomsterna har inbegriper inkomster i form av kommunalskatter som invånarna betalat, fastighetsskatter, statsandelar, samfundsskatter samt i form av utgifter nettodriftskostnader som i och med tillväxten riktas till kommunen. Bedömningarna av skatteinkomsterna som utvecklas i takt med att markanvändningen ökar innehåller osäkerheter särskilt när det gäller nya invånare. Variationsintervallen för skatteinkomsternas inverkan beräknas vara - 101 ... + 790 miljoner under en period av 40 år. Man bedömer att osäkerheten i samband med arbetsplatsernas skatteutveckling inte är lika stor. Statens skatteinkomster är flera gånger större jämfört med sådant statsunderstöd (30 % av investeringskostnaderna) som beviljas för ett ändamål.

Både en statsandel på 30 % av kostnaderna för byggandet av Vandabanan, ökande biljettintäkter och HRT:s infrastrukturersättning har en väsentlig inverkan på den kommunala ekonomin. Enligt en modell som följer HRT:s infrastrukturavtal dras först biljettintäkterna av från kostnaderna, varefter investeringskostnaderna fördelas över en period på 40 år också till andra kommuner för betalning på basis av passagerarnas hemkommuner.

De av infrastrukturens kapital-, förvaltnings- och underhållskostnader som riktas till Vanda har beräknats uppgå till 368 miljoner euro. Statens 30 procents andel har dragits av summan och lånets räntor har lagts till. Utöver dessa kostnader betalar Vanda en kommunandel till HSL, vilken kommer att öka med 314 miljoner euro under en period av 40 år på grund av Vandabanan, jämfört med en elbuss med en led. Kommunandelen inbegriper också trafikeringskostnader och en investering för en depå och vagnar. Å andra sidan skulle andelen infrastrukturersättningar för Vandabanan som HSL betalar Vanda öka med 337 miljoner euro jämfört med en elbuss med en led, vilket inverkar positivt på den kommunala ekonomin.



Inverkan på Vandas ekonomi

Utgiftsposterna riktas till olika tidsperioder och olika tidpunkter. Projektet i sin helhet finansieras förmodligen med främmande kapital, varvid lånets räntekostnader kommer att ligga på högsta nivå de första åren medan de biljettintäkter som utvecklas i takt med att markanvändningen förverkligas ligger på lägsta nivå. Vandabanans investering ökar under de första användningsåren Vandas årliga finansieringskostnader med 12,1 miljoner euro till följd av de skötselkostnader för det lån som tagits för projektet, jämfört med alternativet med en elbuss med en led.

De fastighetsekonomiska fördelarna det vill säga marköverlåtelseinkomsterna och avtalsinkomsterna har beräknats vara sammanlagt 31 miljoner euro per år inom Vandabanans korridor. Fördelarna för Vandabanen är 9 miljoner mer per år än för bussalternativet.

Vandabanen minskar direkt stadens årliga kollektivtrafikkostnader i Vandas driftsekonomi efter HRT:s kommunandel och infraersättning med cirka 0,4 miljoner euro. Detta beror på ökningen av biljettintäkter och Vandabanans infrastrukturkostnader som riktas till andra kommuner. Effekterna av Ringbanans infrastrukturkostnader och -ersättningar som i dagens läge motsvarar Vandabanans investeringar är i stort sett samma.

Finansiering

Vandabanen är en del av den regionala MBT-planen som godkändes våren 2019. I det kommande MBT-avtalet kräver Vanda att staten förbinder sig att delta i projektets kostnader med en andel på 30 %. Enligt preliminära diskussioner som förts med EU-kommissionens tjänstemän är också Vandabanen berättigad till stöd i CEF (Connecting Europe Facility) -programmets finansieringsansökningar. Mångsidiga förbindelser till det nuvarande och växande kärnnätet TEN-T (Flygplatsen, Dickursby station, vt 4, vt 7) talar för möjligheterna att Vandabanen kan berättigas stöd. Finansiering ansöks för planeringsskedets kostnader i början av år 2020.

I övrigt sköts Vandabanans finansiering som en del av Vanda stads långsiktiga medelanskaffning, vilken är den förmånligaste av de alternativ som undersökts. Staden kan eventuellt använda sig av specialkreditinstitut såsom Europeiska Investeringsbanken i projektets finansiering. Totalekonomiskt sett och med tanke på riskhanteringen är det fördelaktigast och förnuftigast att byggandet av spårinfrastrukturen och projektets finansiering sköts via stadens balansräkning.

Behov av regionalt samarbete

Huvudstadsregionens spårvägsnät utvecklas kraftigt. Omfattningen av det nuvarande spårvägsnätet i Helsingfors är cirka 50 kilometer och det kan utvidgas med upp till 100 kilometer före år 2050. Stadsdirektörerna i Helsingfors, Esbo och Vanda drog 16.8.2019 upp riktlinjer för att utreda samarbetsmöjligheterna i anslutning till byggandet och underhållet av ett regionalt spårvägsnät samt dess depåverksamhet och materiel. Utredningen har gjorts under hösten 2019 och man har fastställt den eventuella tidtabellen för utvidgningsarbetet, städernas ramvillkor för samarbetet, omfattningen av den nytta som uppnås och samarbetets eventuella genomförandemodeller. Andra kollektivtrafiklösningar än sådana som är kompatibla med Spår-Jokern medför inte regionala samarbetsfördelar.

Genomförandemodell

Staden har på hösten 2019 låtit utföra en separat utredning om genomförandemodellerna för Vandabanen. I samband med utredningen har man intervjuat representanter från de största



infrastrukturentreprenörerna och planeringskonsultbyråerna för att i ett tillräckligt tidigt skede kunna klarlägga vilka åsikter som råder på marknaden gällande Vandabanans infrastrukturarbete.

I utredningen har man kommit fram till att föreslå att upphandlingen av Vandabanans infrastruktur delas upp i fyra separata entreprenader. Det föreslås att både etappen Mellungsby-Dickursby och avsnittet Dickursby-Flygplatsen konkurrensutsätts som egna gemensamma projektledningsentreprenader som omfattar alla arbeten på avsnitten till och med banans beläggningskonstruktion. I en av entreprenaderna är det möjligt att inbegripa arbeten med beläggningskonstruktion för tunneln i Dickursby och i östra delens entreprenad depåns markbyggnadsarbete. Det föreslås att tunneln i Dickursby genomförs antingen som en gemensam projektledningsentreprenad eller som en totalentreprenad (ST-urakka) som omfattar utvecklingsskedet. Det föreslås att el-, säkerhetsanordnings- och trafikstyrningsentreprenaden som gäller för hela banan konkurrensutsätts som en separat helhetsentreprenad.

Den föreslagna projektledningsmodellen förverkligar bäst de kriterier som beställaren ställer upp för genomförandemodellen och de åsikter som framförts på marknaden. Den föreslagna uppdelningen ser å sin sida till att konkurrensen och flexibiliteten är tillräcklig samt minimerar skadliga gränssytor. Projektledningsmodellen plus utvecklingsskedet minskar sådana utmaningarna som orsakas av brister i planeringen och de gemensamma målen förbättrar samarbetet å sin sida.

Projektledningsmodellens anbudsskede är lite lättare än alliansmodellen och samtidigt kan upphandlingens kostnadseffektivitet tryggas. Projektledningsmodellens riktpreis delar parternas risker på samma sätt som i alliansmodellen. Skillnaden är pristaket som skapar säkerhet för beställaren att budgeten håller. I alliansmodellen ansvarar producentparterna för de ökade kostnaderna upp till det på förhand överenskomna arvudet, och när det överskrider svarar beställaren för kostnaderna. I projektledningsmodellen är de tilläggskostnader som överskrider pristaket på entreprenörens ansvar.

Vad gäller tunnelavsnittet i Dickursby kan olika entreprenörer ha sådant kunnande och använda sådana metoder som bäst kunde vara till nytta för beställaren genom en totalentreprenadmodell (ST-urakka). I en totalentreprenad (ST-urakka) ansvarar entreprenören för både projektets planering och för genomförandet av byggnadsarbetet. Det är möjligt att ansluta ett gemensamt utvecklingsskede samt gemensamma mål till entreprenaden på samma sätt som i alliansmodellen.

Utlåtanden om översiktsplanen

Ett utlåtande om översiktsplanen för Vandabanan har fått av Trafikledsverket, Nylands NTM-central, Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), Helsingfors stad och Finavia Oy. Trafikledsverket konstaterar att Vandabanan inverkar på det nationella och regionala kollektivtrafiksystemet och betonar att det är viktigt med smidiga bytesförbindelser. Nylands NTM-central konstaterar att byggandet av Vandabanan främjar skapandet av en hållbar samhällsstruktur och ett hållbart trafiksystem. HRT konstaterar att Vandabanan är starkt kopplad till stamnätet inom den regionala spårtrafiken, och betonar särskilt hur viktigt bytesförbindelserna i Dickursby och flygplatsen är för hela projektet. Finavia Oy konstaterar att placeringen av ändhållplatsen för Vandabanan ska anpassas till Finavias framtida planer. Helsingfors stad konstaterar att det är motiverat att fortsätta med planeringen och att Helsingfors har beredskap att fortsätta med planeringen i sitt område enligt projektets tidtabell.

Fortsatt planering

Följande planeringsskeden är detaljplanering, gatuplanering och planeringen av byggande. Planeringsskedet beräknas pågå i tre till fyra år. Enligt nuvarande uppfattning skulle byggandet av Vandabanan börja tidigast år 2024 och trafiken på spårvägen inledas år 2028. Ett separat beslut om att



inleda byggandet fattas uppskattningsvis år 2023. Före byggnadsbeslutet utarbetar man en dispositionsplan för markanvändningen i Vandabanans zon eller flera dispositionsplaner för hela korridoren. Med hjälp av dessa planerar man detaljplaneringen och stadsutvecklingens helhetsbild för de kommande åren och säkerställer en tillräcklig markanvändningspotential.

En lägesrapport om Vandabanan-projektet ges regelbundet till stadsstyrelsen till exempel i samband med delårsöversikterna.

Delaktighets- och informationsplan

En delaktighets- och informationsplan utarbetas för Vandabanan-projektet. I planen beskrivs det hur stadsborna kan delta i och inverka på projektet och på vilka sätt man informerar om hur projektet framskrider.

Stadsstyrelsen 9.12.2019 § 8

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) anteckna tekniska nämndens beslut om att godkänna översiktsplanen för Vandabanan och de utlåtanden om översiktsplanen som inlämnats, för kännedom
- b) Bangrändens dragning väljs som huvudalternativ för Vandabanans rutt i Dickursby och Näckrosvägens dragning som reservalternativ, vilket avviker från stadsstyrelsens tidigare beslut (12.11.2018 §19)

Dessutom föreslår stadsstyrelsen för stadsfullmäktige att:

- c) planeringen som inriktar sig på byggande av Vandabanan fortsätter utgående från den översiktsplan som tekniska nämnden godkänt
- d) förverkligandet av spårvägen bereds på det sätt som beskrivs i föredragningslistan, och beslut om byggandet av spårvägen fattas med ett separat beslut
- e) Vanda stad förutsätter att den fortsatta planeringen inleds, att staten deltar med en andel på 30 procent i projektets planerings- och byggkostnader
- f) en dispositionsplan för markanvändningen i Vandabanans korridor eller flera dispositionsplaner för hela korridoren utarbetas innan man fattar beslut om byggande av Vandabanan.

Protokollet justeras och godkänns genast vid sammanträdet för denna paragrafs del.

Behandling:

Stadsdirektören ändrade sitt förslag enligt följande:

I föredragningstexten gjordes följande ändringar:

- följande mening lades till i det tredje stycket i fördragningstexten:

I Vandas nya generalplan förbereder man sig också på att fortsätta Vandabanan från Aviapolis till västra Vanda.

- följande stycke lades till under "Tunnel i Dickursby":

Bangränden är ändå det överlägset smidigaste alternativet som största bytesstation för hela rutten jämfört med andra alternativ. Detta betyder att Bangrändens användarmängd enligt beräkningarna skulle vara 20 000–40 000 fler passagerare per dygn jämfört med de andra alternativen.

- följande mening lades till i slutet under "Superbussutredning":

Det är bra att ha med olika trafikeringslösningar i urvalet av metoder då man överväger framtida kollektivtrafiklösningar.



- följande mening lades till i slutet under "Fortsatt planering":

En lägesrapport om Vandabanan-projektet ges regelbundet till stadsstyrelsen till exempel i samband med delårsöversikterna.

- ett nytt stycke lades till i föredragningstexten:

Delaktighets- och informationsplan

En delaktighets- och informationsplan utarbetas för Vandabanan-projektet. I planen beskrivs det hur stadsborna kan delta i och inverka på projektet och på vilka sätt man informerar om hur projektet framskrider.

I beslutsförslaget gjordes följande ändringar:

- punkt b) i beslutsförslaget ändrades enligt följande:

att Bangrändens dragning i första hand väljs som huvudalternativ för Vandabanans rutt i Dickursby, och Näckrosvägens dragning som andra alternativ, vilket avviker från stadsstyrelsens tidigare beslut (12.11.2018 § 19). Man utreder lämpligheten vad gäller Bangrändens alternativ under cirka två års tid och ärendet förs till behandling i stadsstyrelsen.

- punkt f) i beslutsförslaget ändrades enligt följande:

en dispositionsplan för markanvändningen i Vandabanans korridor eller flera dispositionsplaner för hela korridoren utarbetas innan man fattar beslut om byggande av Vandabanan, på så vis att Vandabanans investering på lång sikt, vad gäller Vandas betalningsandel, kan finansieras med de ökande fastighetsekonomiska fördelar som Vandabanan medför och dispositionsplanen möjliggör.

Stadsstyrelsens ledamot Jouko Jääskeläinen föreslog att ärendet förkastas. Ledamoten Niilo Kärki understödde Jääskeläinens förslag.

Stadsstyrelsens ordförande konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder stadsdirektörens förslag röstar ja, medan de som understöder att förslaget förkastas röstar nej.

Vid omröstningen gavs 10 ja-röster (Abdi, Kaukola, Multala, Norrena, Pajunen, Puoskari, Rokkanen, Sieviläinen, Tahvanainen, Tyystjärvi) och 2 nej-röster (Jääskeläinen och Kärki) medan en ledamot röstade blankt (Kaira), varför förslaget om att ärendet förkastas förkastades.

Jouko Jääskeläinen och Niilo Kärki lämnade in en avvikande åsikt:

"Avvikande åsikt/Vandabanan

Vi önskade att el(led)bussalternativet skulle ha varit med i den fortsatta planeringen som ett reellt alternativ. Därför föreslog vi att ärendet förkastas, vilket inte understöddes, och därför lämnar vi in följande avvikande åsikt:

Förslaget som beretts för stadsstyrelsen och -fullmäktige om Vandabanans förbindelse från Västerkulla och Håkansböle till Dickursby och flygplatsen är i sig ett bra förslag som förenar stadens olika områden. Planen med en storleksklass på cirka 400 miljoner euro är ändå mycket osäker när det gäller de ekonomiska effekterna. Tanken är att öka planläggningen av arbetsplatser och bostäder utmed spårvägen. Dessa fördelar är svåra att nå också därför för att den så kallade Spår-Jokern i Esbo- och Helsingforsområdet är ute efter samma byggare och aktörer.

Byggnadsplanen utan statsunderstöd är klart dyrare än elektriska ledbussar på motsvarande rutt för att inte tala om elbussar. De understöd som eftersträvas gör inte Vandabanan till ett förmånligare alternativ än elbussarna. Kostnaderna kommer först och planläggningsinkomsterna och andra inkomster som förväntas ge vinst kommer klart senare.

Vi skulle ha önskat ett mer aktivt grepp i att driva fram bussalternativet. Eftersom detta inte kommer att göras nu, kan vi inte godkänna denna betydande ekonomiska risk i form av Vandabanan. Kommunerna har stora ekonomiska utmaningar framför sig, inte minst när det gäller hälsovården och skolväsendet. Investerings- och driftstillgångarna måste nu riktas rätt.



Vanda 9.12.2019

Jouko Jääskeläinen, stadsstyrelseledamot KD

Niilo Kärki, stadsstyrelseledamot Sannf.”

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade att

- a) anteckna tekniska nämndens beslut om att godkänna översiktsplanen för Vandabanan och de utlåtanden om översiktsplanen som inlämnats, för kännedom
- b) Bangrändens dragning i första hand väljs som huvudalternativ för Vandabanans rutt i Dickursby, och Näckrosvägens dragning som andra alternativ, vilket avviker från stadsstyrelsens tidigare beslut (12.11.2018 § 19). Man utreder lämpligheten vad gäller Bangrändens alternativ under cirka två års tid och ärendet förs till behandling i stadsstyrelsen.

Dessutom föreslår stadsstyrelsen för stadsfullmäktige att:

- c) planeringen som inriktar sig på byggande av Vandabanan fortsätter utgående från den översiktsplan som tekniska nämnden godkänt
- d) förverkligandet av spårvägen bereds på det sätt som beskrivs i föredragningslistan, och beslut om byggandet av spårvägen fattas med ett separat beslut
- e) Vanda stad förutsätter att den fortsatta planeringen inleds, att staten deltar med en andel på 30 procent i projektets planerings- och byggkostnader
- f) en dispositionsplan för markanvändningen i Vandabanans korridor eller flera dispositionsplaner för hela korridoren utarbetas innan man fattar beslut om byggande av Vandabanan, på så vis att Vandabanans investering på lång sikt, vad gäller Vandas betalningsandel, kan finansieras med de ökande fastighetsekonomiska fördelar som Vandabanan medför och dispositionsplanen möjliggör.

Protokollet justerades och godkändes genast vid sammanträdet för denna paragrafs del.

Stadsfullmäktige 16.12.2019 § 7

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att

- a) planeringen som inriktar sig på byggande av Vandabanan fortsätter utgående från den översiktsplan som tekniska nämnden godkänt
- b) förverkligandet av spårvägen bereds på det sätt som beskrivs i föredragningslistan, och beslut om byggandet av spårvägen fattas med ett separat beslut
- c) Vanda stad förutsätter att den fortsatta planeringen inleds, att staten deltar med en andel på 30 procent i projektets planerings- och byggkostnader
- d) en dispositionsplan för markanvändningen i Vandabanans korridor eller flera dispositionsplaner för hela korridoren utarbetas innan man fattar beslut om byggande av Vandabanan, på så vis att Vandabanans investering på lång sikt, vad gäller Vandas betalningsandel, kan finansieras med de ökande fastighetsekonomiska fördelar som Vandabanan medför och dispositionsplanen möjliggör.

Behandling:

Ledamoten Lauri Kaira föreslog att ärendet återremitteras för beredning på följande grunder:



" Vi föreslår att Vandabanan-förslaget återremitteras för beredning med anvisningar om att utnyttja en så kallad superbusteknologi och därigenom förverkliga en decentraliserad modell som betjänar Vandaborna i större utsträckning och skapar flera spårvägsliknande linjer till olika delar av Vanda enligt invånarnas behov."

Ledamöterna Mika Kasonen och Stefan Åstrand understödde Kairas förslag om återremittering.

Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och gav följande förslag till omröstning: De som understöder en fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder Kairas förslag om återremittering röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 44 ja-röster och 23 nej-röster, varför förslaget om återremittering förkastades och behandlingen av ärendet fortsatte.

Ledamoten Jouko Jääskeläinen föreslog att ärendet förkastas. Ledamoten Tiina Tuomela understödde Jääskeläinens förkastningsförslag.

Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och gav följande förslag till omröstning: De som understöder stadsstyrelsens förslag röstar ja, och de som understöder Jääskeläinens förkastningsförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 45 ja-röster och 22 nej-röster, varför Jääskeläinens förslag förkastades.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Vidare antecknades att stadsfullmäktigegrupperna lämnade in ett gemensamt uttalande till protokollet:

"I samband med godkännandet av planen för Vandabanan förutsätter stadsfullmäktige att

- * man fäster särskild vikt vid att tidtabellen och kostnadsberäkningarna håller under projektets alla skeden,
- * olägenheter som projektet orsakar invånarna i omgivningen under byggandet minimeras,
- * den inverkan planeringen och byggandet av Vandabanan har på budgeten inte försämrar stadens tjänster,
- * stadsfullmäktige informeras om hur projektet framskrider med jämna mellanrum vid fullmäktiges öppna informationsmöten, varvid stadsborna också har möjlighet att följa med hur projektet framskrider.

"

Bilagor:

- Översiktsplan för Vandabanan och bilagor <https://www.vantaa.fi/ratikka>
- Inlämnade utlåtanden om översiktsplanen för Vandabanan
- Jämförelserapport om Näckrosvägens tunnel
- Superbussutredning (WSP Finland Oy, 15.11.2019)
- Utdrag: Tekniska nämnden 19.11.2019 § 5 Godkännande av översiktsplanen för Vandabanan/HP
- Kommunalekonomisk bedömning (WSP Finland Oy, 20.11.2019)
- Kommunalekonomisk bedömning – skatteinkomsternas känslighetsanalys (WSP Finland Oy, 2.12.2019)
- Sammanfattning av ekonomiska kalkyler och känslighetsanalys (3.12.2019)
- Utredning om Vandabanans ägarmodeller (TMI Kari Ruohonen & Route 96 Consulting Oy, 13.11.2019)
- Utredning om genomförandemodell (Innokonseptit Oy, 12.11.2019)
- Omröstningsprotokoll 16.12.2019 § 7



Anvisningar för sökande av ändring: 2.1. Besvärshöjning

Närmare information:

Hannu Penttilä, biträdande stadsdirektör, tfn 040 640 3084, (forname.efternamn[at]vantaa.fi)

Henry Westlin, stadsingenjör, tfn 040 041 7436, (forname.efternamn[at]vantaa.fi)