

Avvikande mening i ärendet § 5 Vandasjärns byggande
Centerns fullmäktigeupp 22.05.2023 vid stadsfullmäktiges
sammanträde

Time out för Vandas järnvägsprojekt

Centern i Vanda konstaterade redan innan kommunalvalet 2021 att Vanda bör ta en time out när det gäller stora trafikinvesteringar. Vår slutsats att ta en time out har blivit ännu tydligare i och med resultaten av projektplanen för järnvägsprojektet.

Järnvägen kommer inte ens att betjäna hela östra Vanda, för att inte tala om hela Vanda. Behöver Vanda en ansevärd befolkningstillväxt som Vandasjärnen möjliggör eller skulle det räcka med en långsammare tillväxt? Enligt tjänstemännens beräkningar kommer stombussens kapacitet inte att överskridas före år 2050, så därför är bussalternativet tillräckligt för Vandabornas behov praktiskt taget för trettio år framåt.

Vi behöver en bättre stad för Vandaborna. Järnvägen i sig kommer däremot till exempel inte att räcka till för att ändra den långvariga segregationsutvecklingen i bostadsområdena. Även andra åtgärder behövs för att bromsa upp segregationen. I Vanda finns det också många viktiga framtida investeringar, t.ex. ett tätare nätverk av vardagshem samt reparationskostnader för daghem och skolor som är ålderstigna eller har problem med inomhusluften. Gamla vägar borde också äntligen restaureras och fås i skick. Vandas reparationskostnader för vägnätet har uppgått till cirka 350 miljoner euro.

I stället för järnvägsprojektet kan vi särskilt främja en jämlik trafik i alla bostadsområden i Vanda, rymligare boende i ett lugnt, grönskande bostadsområde där skolor, daghem, bibliotek, hälsovårdstjänster, friluft- och hobbymöjligheter samt dagligvarubutiker finns i närheten. Fungerande närtjänster är en attraktionsfaktor för staden.

De beräknade kostnaderna för byggandet av Vandasjärnen är nu 606 miljoner euro, varav Vandas andel skulle bli 414 miljoner euro. Detta under förutsättning att staten deltar i utvecklingen av Vandas lokaltrafik och områdets regiontrafik med finländarnas skattepengar. De ursprungliga beräkningarna visade också att 82 000 järnvägsresor skulle göras per dygn. Nu är beräkningen 31 000 resor år 2030. Den här kraftiga minskningen kom som en överraskning också för dem som ansvarade för planeringen av järnvägen.

För Centern är det viktigt att man i stället för järnvägen på riktigt försöker hitta lösningar för att utveckla stadens livskraft. Investeringar i människor, särskilt barns och ungas välbefinnande och utbildning samt stärkande av sysselsättning och företagande är bästa möjliga metoder för att förbättra livskraften.

Järnvägsprojektet är inte aktuellt i Vanda i nuläget.

Detaljerade motiveringar för den avvikande meningen:

I stället för en jätteinvestering ska gator och skolor sättas i skick

I detta ekonomiska läge finns det inga förutsättningar för att förbinda sig till en ny jätteinvestering. Underskottet i den offentliga ekonomin är enorm i Finland. Nya omfattande investeringsprojekt ska läggas på is.

I stället för dem ska existerande leder och gator restaureras och fås i skick. Detta gäller både riksomfattande miljardspår som Vandas eget spårvägsprojekt för hundratals miljoner euro.

Vandas reparations- och byggnadsskuld har uppgått till rentav cirka 350 miljoner euro. Den nuvarande budgetnivån som anvisats möjliggör inte planmässig kontroll av reparations- eller byggnadsskulden. Reparationsskulden riskerar snarare att öka än minska. I Vanda finns det också många viktiga framtida investeringar, t.ex. ett tätare ledningsnät samt åtgärdandet av reparationsskulden för daghem och skolor som är ålderstigna eller har problem med inomhusluften.

Det finns mycket att utveckla i kollektivtrafiken i Vanda. Busslinjerna borde betjäna olika områden i stor omfattning i hela Vanda och hela huvudstadsregionen. I stället för spårvägsprojektet vill Centern särskilt främja en jämlik trafik i alla bostadsområden i Vanda, rymligare boende i ett lugnt, grönskande bostadsområde där skolor, daghem, bibliotek, hälsovårdstjänster, friluft- och hobbymöjligheter samt dagligvarubutiker finns i närheten. Fungerande närtjänster är enligt Centern en attraktionsfaktor för staden.

Spårvägens kostnader har skenat

Under arbetet med utredningen av spårvägsprojektet har kostnaderna ökat i väsentlig grad från de ursprungliga beräkningarna. Samtidigt har den beräknade användarmängden minskat kraftigt. För skattebetalarna bosatta i Vanda har ekvationen blivit allt svårare att godkänna.

De beräknade kostnaderna för byggandet av Vandaspåran är nu 606 miljoner euro, varav Vandas andel skulle bli 414 miljoner euro. Detta under förutsättning att staten deltar i utvecklingen av Vandas lokaltrafik och områdets regiontrafik med finländarnas skattepengar på det sätt som Vanda önskar.

Vanda har under de senaste sex åren lyckats minska sin skuldbörda med rentav 250 miljoner euro. Detta har lyckats genom en stram och ansvarsfull ekonomi. Vanda är nu efter denna så kallade avmaskningskur en av de minst skuldsatta stora städerna.

Förhoppningsvis har man inte sanerat och stabiliserat ekonomin – också på bekostnad av servicen – bara för att det ska uppstå möjligheter för en omfattande skuldsättning i Vanda som byggandet av spårvägen kräver. Vanda har inte råd med att i framtiden höja räntor eller skära ned i servicen ytterligare, för att kunna täcka skuldutgifterna för spårvägen.

Staten har inte än beslutat om sitt deltagande i byggnadskostnaderna

Staten är tvungen att balansera statsekonomi på ett betydande sätt under de närmaste åren, varvid ett naturligt anpassningsobjekt kunde vara inbesparing i framtida utgiftsposter. Det är bara att förundra sig över hur den skuldsatta statens pengar ska räcka till i fortsättningen – tydligen finns det ännu pengar kvar att fördela vid högerregeringens förhandlingar på Ständerhuset, eftersom man i Vanda räknar med det.

Beaktansvärt är likväl att det i den utgifts- och strukturkartläggning som finansministeriets tjänstemannakår publicerat våren 2023, nämns att statens finansiering i MTB-avtalen har stigit till en nivå som är omotiverat stor. Enligt kartläggningen ska regionerna förbereda sig på att staten inte kan upprätthålla den finansieringsnivå som beviljats för den gångna avtalsperioden.

När staten beslutade i det nuvarande MBT-avtalet att delta i kostnaderna för planeringen av Vandaspåran, var de beräknade kostnaderna för projektet 393 miljoner euro, och alltså inte nuvarande 606 miljoner euro. Detta innebär också att statens finansieringsandel stiger betydligt från den ursprungliga, inte bara Vandas. Enligt MBT-avtalet fattar staten beslut om att delta i byggandet av Vandas snabbspårväg efter att Vanda stad fattat beslut om genomförandet av projektet i samband med nästa MTB-avtal.

Staten har alltså inte slutgiltigt beslutat om sitt deltagande i att täcka kostnaderna för byggandet av Vandaspåran.

Vandaspårans beräknade användarmängd har minskat drastiskt

De ursprungliga beräkningarna för Vandaspåran visade att 82 000 spårvagnsresor skulle göras per dygn. Nu är beräkningen 31 000 resor år 2030. Den här kraftiga minskningen kom som en överraskning också för dem som ansvarade för planeringen av spårvägen.

Den beräknade användarmängden har till och med minskat så mycket att man varit tvungen att förlänga spårvagnens planerade turintervall. Under den livligaste rusningstiden är turintervallen 7,5 minuter i stället för 5 minuter. Samtidigt minskar glesare turintervaller fördelarna med spårvägen, även om de minskar behovet av mängden materiel.

Totala nyttan av Vandaspåran negativ enligt Trafikledsverkets beräkningsmodell

I spårvägsprojektet är utgifterna i praktiken så gott som säkra, om de ens räcker. Som tur ingår det också en reservering för överraskande utgifter i projektets kostnader. Detta minskar risken för att kostnaderna ökar ytterligare, men utesluter inte möjligheten till tråkiga överraskningar.

Däremot beror inkomstbasen framför allt på hur de fastighetsekonomiska intäkterna lyckas. Vandaspåran innebär en stor hävstångseffekt för staden. Staden bygger upp en tillväxt baserad endast på hopp och önskan, med en risk som påverkar de nuvarande skattebetalarna i Vanda. Den rappa utvecklingen som skedde i Tammerfors, Birkalands centrum, är inte en garanti för att motsvarande kommer ske i Vanda, även om Tammerfors används som exempel här.

Det framgår i projektplanen att spårvägen inte är samhällsekonomiskt lönsam om man i beräkningarna följer Trafikledsverkets projektberäkningsanvisningar för banprojekt. Den totala nyttan av projektet är negativ, eftersom ökningen av trafik kostnaderna är större än någon annan kalkylmässig nytta, och därför kan faktiska nyttokostnadssiffror inte presenteras.

I Vanda har man inte låtit projektberäkningsanvisningarnas beräkningssätt för banprojekt förstöra stämningen, eftersom man beräknar att stadsutvecklingen ska ersätta skulden. I de förmodade tillväxtutsikter som målats upp för Vanda har man i beräkningarna, trots de ökade byggnadskostnaderna, fått pressat ihop ett realvärde på cirka 10 miljoner euro på plus. I väntan på att det händer.

Med tanke på kassaflödet i Vanda visar beräkningarna likaså ett plusresultat, särskilt under de första åren. Lånet som tas som skuld utgör alltså ett positivt kassaflöde för Vanda stad i denna beräkning.

Spårvägen betjänar endast en snäv del av Vanda

Vandaspåran kommer inte ens att betjäna hela östra eller mellersta Vanda, för att inte tala om hela Vanda. Frågan är om vi verkligen vill ha och behöver den kraftiga, bandliknande och tätt koncentrerade befolkningstillväxt som spårvägen skulle möjliggöra, eller om det räcker med en något långsammare, säker tillväxt som bussalternativet skulle möjliggöra?

Enligt tjänstemännens beräkningar kommer stombussens kapacitet inte att överskridas före år 2050, så därför är bussalternativet alldeles tillräckligt för Vandabornas nuvarande och framtida behov åtminstone för nästan trettio år framåt.

Spårvägens nyttor och kostnader kan vid behov värderas på nytt i framtiden.

Spårvägen kan ha positiva effekter när det gäller att bromsa upp segregationen i bostadsområdena inom sitt långsmala influensområde, eftersom spårvägen lockar ny investerardriven byggverksamhet vad gäller bostäder och lokaler. Utredningsarbetet visar dock att spårvägen i sig inte räcker till för att ändra den långvariga utvecklingsgången, utan det behövs också andra åtgärder.

Om så är fallet, tycker Centern att man då som ett alternativ till spårvägen borde prioritera dessa andra metoder i hela staden. Dessa är till exempel att främja företagandet och den lokala jämlikheten i områdena. Att få nya arbetsplatser eller att bostadsområdena är trygga och trivsamma förutsätter inte någon spårväg.

Vanda förlorar invånare till andra kommuner

Vanda förlorar sina invånare till andra kommuner. Under det senaste året (4/22–3/23) var nettomigration mellan kommunerna -825 personer enligt Statistikcentralens preliminära befolkningsstatistik. Vanda lider av en brist på attraktionskraft.

Vandas inflytelserika partier har misslyckats i att utveckla staden på ett jämlikt sätt. Närtjänsterna har tynat bort, man upplever otrygghet och närliggande grönområden har förstörts.

Stadens kraftiga utveckling har centraliserats till Dickursby och Myrbacka med omnejd. Samtidigt har stadsstrukturen förtätats ytterliga runtom i Vanda på många håll, trots protester från närområdets invånare och på bekostnad av naturvärdena.

Bostadsproduktionen har koncentrerats till investerardrivet byggande av små och dyra flervåningshusbostäder. Före detta Vandafamiljer har röstat med fötterna, eftersom Vanda inte längre kunnat svara på deras behov. Byggandet och planläggningen i Vanda har varit för ensidigt, och man skulle behöva planläggning som mångsidigt beaktar olika befolkningsgruppers behov och ett servicenätverk i anslutning till den.

Tillväxten i Vanda beror i hög grad på invandringen

Tillväxten i Vanda beror i hög grad på nettoinvandringen som enligt Statistikcentralens preliminära befolkningsstatistik var totalt 3717 personer mellan april 2022 och mars 2023.

Ett Finland som åldras behöver arbetskraftsinvandring, och humanitärt bistånd behövs också till exempel för att hjälpa dem som flyr kriget i Ukraina, men totalt sett är utvecklingsgången till en viss grad okontrollerad i Vanda just nu. Tjänsterna hänger inte med i befolkningsstrukturens förändringstakt.

Av Statistikcentralens statistik över befolkningsstrukturen framgår det att andelen personer med främmande språk som modersmål har ökat från cirka 5 procent till närmare 25 procent av Vandas befolkning under en period på endast 20 år (2002–2022). Detta är genomsnittet i hela Vanda. Det bör dessutom noteras att bostadsområdena i Vanda redan har segregerats betydligt från varandra. På riksnivå har andelen personer med främmande språk som modersmål ökat under 20 år från cirka 2 procent till cirka 9 procent.

För Vanda, som blivit mångkulturellt mycket snabbare än resten av Finland, har det uppstått en integrationsskuld. Alla som har flyttat under de senaste decennierna till Vanda har inte lyckats bli en integrerad del av samhället.

Den snabba, koncentrerade och ensidiga tillväxt som spårvägsinvesteringen möjliggör tenderar att fortsätta denna utveckling. Dess följdverkningar skulle resultera i en grupp Vandabor som är marginaliserade och har tappat sin framtidstro. Utvecklingen av segregationen mellan stadsdelarna i Vanda kan inte lösas med hjälp av en enstaka spårvägsinvestering.

Tillväxten i Vanda ska också ur invandringens perspektiv dimensioneras så att vår stad kan ta emot invandrare och hjälpa dem i att bli en integrerad del av det finska samhället. Man kan inte kräva mer integrationsförmåga av Vanda, utan man måste ta ett större ansvar för integrationen av invandrare i en större utsträckning i Finland. Vanda ska också beakta de långvarigare kostnaderna som orsakas av den specifika tillväxtprofilen också vid förhandlingarna som förs med staten om bland annat MBT-avtalet.

Vi behöver en bättre stad för Vandaborna

Vi behöver en bättre stad för Vandaborna, inte en spårvägsstad, vars självändamål är att växa snabbt ifrån sina invånare. Det finns gott om plats för tillväxt i Finland, också på andra ställen än Vanda.

För Centern är det viktigt att man i stället för spårvägen på riktigt försöker hitta lösningar för att utveckla stadens livskraft. Investeringar i människor, särskilt barns och ungas välbefinnande och utbildning samt stärkande av sysselsättning och företagande är bästa möjliga metoder för att förbättra livskraften.

Centern i Vanda anser därför att spårvägsprojektet inte är aktuellt i Vanda just nu.

Centern i Vanda föreslår att spårvägsprojektet förkastas enligt de grunder som nämns ovan.