



Svar på Tuukka Saimens och Mika Kasonens samt 24 andra undertecknade ledamöters motion om att omedelbart avbryta planeringen av Vandas spårvagnsprojekt

VD/8388/00.02.00.03/2021

TeA/HW/TH/LS/EA

Tuukka Saimen, Mika Kasonen och 24 andra ledamöter lämnade in följande fullmäktigemotion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Vi fullmäktigeledamöter som undertecknat motionen begär att Vanda stad omedelbart avbryter planeringen av Vandas spårvagnsprojekt.

Till följd av att näringslivet delvis stagnerat i Vanda (flygplatsområdet) på grund av den pandemi som orsakats av det globala viruset Covid-19 och en exceptionellt hög arbetslöshet i staden riskerar det kommande skatteutfallet i Vanda att minska betydligt.

Också den betydande minskningen i kommuninvånarnas användning av kollektivtrafik och olika former av nya utsläppsfria fortskaffningsmedel, såsom elbuss, el- och vätedrivna bilar samt innovationer inom plattformsekonomi är redan i sig själva en tillräcklig grund för att avbryta planeringen av spårvagnsprojektet som är dyrt, gammalmodigt och ineffektivt.

Med de medel på 20 miljoner euro som man redan kommit överens om och som reserverats för planeringen kunde det ha skaffats 44 nya elbussar i Vanda. Vandas överskudsättning, omöjligheten att förutspå framtiden på grund av coronan, instabila internationella räntemarknader och den oroväckande inflationsutvecklingen stärker osäkerheten när det gäller helhetsbilden av ekonomin. Osäkerheten när det gäller externa finansiärer i anslutning till finansieringen av spårvagnsprojektet och finansieringen av Vandas egen andel med lånade medel riskerar också Vandas framtid för tiotals år framåt.

Vi föreslår att Vanda stad genast börjar vidta åtgärder, genom vilka man omedelbart kan stoppa alla kommande kostnadsplaner i spårvagnsprojektet och börjar söka efter olika former av kollektivtrafik som är förmånligare och mer kostnadseffektiv, och betjänar alla Vandabor som använder kollektivtrafiken på ett mer jämlikt sätt.”

Stadsfullmäktige 23.08.2021 § 37

Beslut:

Fullmäktige beslutade att ta upp ärendet till behandling och sända fullmäktigemotionen till stadsstyrelsen för beredning.

Stadsmiljöns verksamhetsområde konstaterar följande i sitt svar:

I motionen föreslås att 1) planeringen av Vandas spårvagnsprojekt avbryts omedelbart, samt att 2) man börjar söka efter olika former av kollektivtrafik som är förmånligare och mer kostnadseffektiva, och betjänar alla Vandabor som använder kollektivtrafiken på ett mer jämlikt sätt. Nedan behandlas båda delarna av förslaget.



Bakgrund och beslut

Stadsfullmäktige beslutade på sitt sammanträde 19.12.2019 § 7 följande om den detaljerade planeringen av Vandaspåran: planeringen som inriktar sig på byggandet av Vandaspåran fortsätter utifrån den översiktsplan som tekniska nämnden godkänt, byggandet av spårvägen bereds på det sätt som beskrivs i föredragningslistan, och beslut om byggandet av spårvägen fattas med ett separat beslut, Vanda stad förutsätter att den fortsatta planeringen inleds, att staten deltar med en andel på 30 procent i projektets planerings- och byggkostnader och en dispositionsplan för markanvändningen i Vandaspårans korridor eller flera dispositionsplaner för hela korridoren utarbetas innan man fattar beslut om byggandet av Vandaspåran, på så vis att Vandaspårans investering på lång sikt, vad gäller Vandas betalningsandel, kan finansieras med de ökande fastighetsekonomiska fördelar som Vandaspåran medför och dispositionsplanen möjliggör.

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

”I samband med godkännandet av planen för Vandaspåran förutsätter stadsfullmäktige att

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

Avtalet mellan Helsingforsregionens kommuner och staten om markanvändning, boende och trafik 2020–2031 har undertecknats 8.10.2020. I avtalets överenskomna åtgärder ingår (punkt 5.2 Mellungsbacka–Dickursby–Aviapolis–Flygplatsen (den s.k. Vandaspåran)) att Vanda fortsätter planeringen av projektet i enlighet med sina beslut och staten deltar i projektets planeringskostnader med en andel på 30 procent och högst 6,1 miljoner euro. Byggandet beräknas börja år 2024. De beräknade kostnaderna för projektet uppgår våren 2020 till 393 miljoner euro. Staten fattar beslut om att delta i byggandet av Vandas snabbspårväg efter att Vanda stad fattat beslut om förverkligandet av projektet i samband med nästa MBT-avtal.

Vanda stadsstyrelse beslutade vid sitt sammanträde 26.4.2021 § 18 att utarbeta detaljplaneringen av Vandaspåran och gatuplanerna i Dickursby i enlighet med Bangrändens banlinje, och bereda sig på att införa en option i lokalprojektet för Konvaljvägen 13, genom vilken körförbindelsen till Tikkuparkki flyttas så att den går via parkeringskällaren på Konvaljvägen 13.

Fullmäktigegruppernas avtal

Fullmäktigegrupperna avtalade 30.6.2021 om fullmäktigeperiodens riktlinjer för ekonomin och strategin. I riktlinjerna avtalade fullmäktigegrupperna att planeringen fortsätter så att man får så exakta uppskattningar av projektets kostnader och intäkter som möjligt som underlag för beslutsfattandet år 2023.

Enligt avtalet fattas ett eventuellt investeringsbeslut om spårvagnsinvesteringen när planeringen blivit färdig år 2023. Beslut om Vandaspåran fattas inte som en del av fullmäktigeavtalet, eftersom planeringen pågår och det saknas slutliga beräkningar på projektets utgifts- och inkomstbudget.

Nuläget



Spårvägsteamets ordinarie anställda rekryterades under år 2020 och inom serviceområdet för gator och parker grundades en ny serviceenhet med namnet Ratikka från och med 1.1.2021. Gatuplaneringens upphandlingsbeslut för snabbspårvägens östra etapp Dickursby – Västerkulla fattades vid tekniska nämndens sammanträde 9.9.2020 och för den västra etappen flygplatsen – Dickursby 4.11.2020. Planeringsuppdragen i fråga inleddes under hösten 2020. Efter att tunnelsträckningen för Dickursbytunneln fastställdes våren 2021, konkurrensutsattes gatuplaneringsuppdraget i fråga och upphandlingsbeslutet fattades av tekniska nämnden vid nämndens sammanträde 22.8.2021.

Detaljplaneringen för Vandaspårans korridor och utarbetandet av dispositionsplanen pågår som bäst och invånarväxelverkan ordnades under hösten 2021. De första detaljplanerna och gatuplanerna kommer till stadsmiljönämnden och stadsrumsnämnden för godkännande i början av år 2022.

Spårvagnsprojektets gatu- och detaljplanering inklusive konsekvensbedömningar har schemalagts på så sätt att ett investeringsbeslut kan fattas under år 2023.

Avbruten planering har direkta ekonomiska följder

Om man beslutade att stoppa spårvagnsprojektets planeringsuppdrag t.ex. i slutet av år 2021, skulle de teoretiska inbesparingarna av köp av tjänster vara ca 9,1 miljoner euro, dvs. Vandas andel 70 % av de beräknade och budgeterade planeringskostnaderna för åren 2022–2023 (totalt cirka 13 miljoner euro). Som motvikt skulle Vanda förlora 30 % av MBT-bidraget som staten lovat för åren 2022–2023, totalt 3,9 milj. euro, samt MBT-bidragen för de anställdas löner, cirka 20 000 euro. Dessutom skulle Vanda troligtvis vara tvungen att ersätta staten för de redan beviljade bidragen för åren 2020–2021, cirka 1,9 miljoner euro.

Spårvagnsprojektets alla centrala konsultuppdrag, sammanlagt 9 st., har konkurrensutsatts åren 2020–2021. Upphandlingsbesluten har fattats i de behöriga organen och planeringsavtalen har undertecknats. Om det beslutas att avbryta planeringen, måste tidigare nämnda avtal hävas.

Enligt punkt 8.1.4 i konsultverksamhetens allmänna avtalsvillkor KSE 2013 har konsulten rätt att få ersättning för påvisad skada och förfaranden orsakade av att avtalen hävts, om projektet dras in på grund av orsaker som beror på beställaren eller om det i avtalsvillkoren inte nämns någon orsak för att avtalen hävs. Storleken på dessa ersättningar har beräknats uppgå till sammanlagt 1,2 miljoner euro, inklusive skiljemannaförfarande med utredningskostnader.

De teoretiska inbesparingarna är därmed cirka 9,1 miljoner euro och förlusterna sammanlagt 7,2 miljoner euro.

Det bedöms att avbrytandet inte heller leder till inbesparingar i personalkostnaderna, eftersom kompetensen hos spårvägsteamets anställda kan användas i sin helhet inom stadsmiljöns verksamhetsområde. Det lider akut brist på kompetent arbetskraft och det finns ständigt obesatta tjänster och ogjorda uppgifter. Vanda stad äger, upphandlar eller konkurrensutsätter inte själv bussmaterielen, utan enskilda bussbolag äger sin materiel. För konkurrensutsättningarna ansvarar HSL enligt grundavtalet, och årliga kostnader tas ut av kommunerna som operativa kostnader. Kommunandelen för år 2022 som debiteras i enlighet med Vandas budget är i sin helhet 65 milj. euro, vilket kan ställas i relation till Vandaspårans årliga planeringskostnader.

Andra följder om planeringen avbryts



Om planeringen avbryts nu går största delen av det utförda arbetet förlorat. Halvfärdigt datamodellsmaterial kan inte dokumenteras för en fortsatt planering, utan dokumenteringen förutsätter att planeringsskedet är nästan slutfört. De kostnader för byggandet och fördelarna som förutsätts i stadsfullmäktiges beslut kan inte utnyttjas fullt ut med planer som är halvfärdiga. Om stadsfullmäktige vill behandla projektbeslutet i framtiden, krävs det att hela planeringen inleds från början, men utan de giltiga planeringsresurser som används i dag.

Hos Vanda kvarstår förpliktelserna att producera bostäder i enlighet med MBT-avtalet, även om de statliga understöden faller bort. Detta kan inte ses som ett gott förhandlingsresultat. Att avbryta planeringshelheten som följer MBT-avtalet på stadens eget initiativ försvagar Vandas trovärdighet som förhandlingspartner under de följande MBT-rundorna. Förhandlingspartner, särskilt staten, förutsätter att Vanda har förbundit sig till avtalet fullt ut.

En allvarlig följd i praktiken är att Vanda blir efter i utvecklingen av huvudstadsregionens trafiksystem. Flera spårprojekt i Helsingfors prioriteras före Vanda i MBT-avtalen och tar bort planeringsresurserna med den påföljd att byggandet av Vandaspåran flyttas till år 2030.

Om byggandet av Vandaspåran flyttas i påfallande grad, bromsas genomförandet av tillväxtkorridoren i generalplanen 2020 upp, varvid den oundvikliga befolkningstillväxten förflyttas till andra områden i Vanda och orsakar kostnader för staden som är svåra att förutspå i infrastrukturen och servicenätet samt i arbetet med att nå klimatneutralitetsmålet, ifall staden inte växer inifrån. En särskild hotbild för hela staden är att den positiva stadsutveckling som eftersträvs i stadscentrumen i östra Vanda, i Västerkulla och Håkansböle, inte förverkligas, vilket kan inverka på i vilken riktning segregationen utvecklas i områdena.

Punkt 1 och 2 i förslaget

Som svar på del 1 i förslaget (avbrytande av planeringen) kan man konstatera att nettoinbesparingarna från avbrytande av planeringen av Vandaspåran är begränsade och att nackdelarna med att avbryta planeringen är större än fördelarna. Dessutom skulle avbrytandet strida mot fullmäktigegruppernas avtal, enligt vilket planeringen fortsätter så att man får närmare uppgifter för beslutet som ska fattas år 2023.

Som svar på del 2 i förslaget (att söka efter alternativa metoder) kan följande konstateras:

Spårvagnsprojektets gatu- och detaljplanering inklusive konsekvensbedömningar har schemalagts på så sätt att ett beslut kan fattas under år 2023. År 2023 ser man också tydligare än i nuläget vilka konsekvenser pandemin haft för all rörlighet och hur välfärdsområdet inverkat på den kommunala ekonomin.

Förslaget om att söka efter alternativa modeller går att förverkliga. Detta stödjer också genomförandet av de konsekvensbedömningar som behövs för beslutsfattandet. Inför den konsekvensbedömning som förs till beslutsfattande kommer man att på ett allmänt plan också utreda ett bussalternativ samt ett alternativ med en superbuss med dubbla leder som delvis färdas på en egen fil.

År 2023 har stadsfullmäktige som stöd för beslutsfattandet tillgång till planerna för Vandaspåran samt också en jämförelse mellan alternativa lösningar.



Förslag av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:

Styrelsen beslutar att

- a) ge Tukka Saimen och Mika Kasonen samt 24 andra ledamöter som undertecknat motionen stadsstyrelsens svar i enlighet med verksamhetsområdets förslag, och
- b) föreslå för stadsfullmäktige att stadsstyrelsens svar antecknas för kännedom.

Behandling:

Under behandlingen av ärendet föreslog **stadsstyrelseledamoten Sakari Rokkanen** att ärendet bordläggs. Stadsstyrelsens I vice ordförande Sade Tahvanainen understödde Rokkanens förslag.

Under behandlingen av ärendet föreslog **stadsstyrelsens ledamot Kai-Ari Lundell** att ärendet remitteras för beredning. Stadsstyrelseledamoten Tuukka Saimen understödde Lundells förslag.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och att man först röstar om bordläggningen och gav följande omröstningsförslag: de som understöder bordläggning av ärendet röstar ja, och de som understöder fortsatt behandling av ärendet röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 12 ja-röster (Multala, Tahvanainen, Abdi, Karinen, Kasonen, Kaukola, Luukkala, Norrena, Raja-Aho, Rokkanen, Tammi, Valtanen), 3 nej-röster (Niikko, Lundell, Saimen), varvid ordföranden konstaterade att ändringsförslaget förkastats. Ordföranden konstaterade att förslaget om remittering av ärendet förfaller eftersom man beslutat bordlägga ärendet.

Beslut:

Stadsstyrelsen beslutade att bordlägga ärendet till följande sammanträde.

Stadsstyrelsen 31.1.2022 § 13

Förslag av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:

Styrelsen beslutar att

- a) ge Tukka Saimen och Mika Kasonen samt 24 andra ledamöter som undertecknat motionen stadsstyrelsens svar i enlighet med verksamhetsområdets förslag, och
- b) föreslå för stadsfullmäktige att stadsstyrelsens svar antecknas för kännedom.

Behandling:

Under behandlingen av ärendet föreslog **stadsstyrelsens ledamot Kai-Ari Lundell** att ärendet remitteras för beredning. Stadsstyrelseledamoten Tuukka Saimen understödde Lundells förslag.

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

Vid omröstningen gavs 12 ja-röster (Multala, Tahvanainen, Abdi, Karinen, Kasonen, Kaukola, Luukkala, Norrena, Raja-Aho, Rokkanen, Tammi, Valtanen), 3 nej-röster (Niikko, Lundell, Saimen), varvid ordföranden konstaterade att remitteringsförslaget förkastats.

Biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde ändrade sitt förslag enligt följande:

I motionen föreslås att 1) planeringen av Vandas spårvagnsprojekt avbryts omedelbart, samt att 2) man börjar söka efter olika former av kollektivtrafik som är förmånligare och mer kostnadseffektiva, och betjänar alla Vandabor som använder kollektivtrafiken på ett mer jämlikt sätt.



Nedan behandlas båda delarna av förslaget.

Bakgrund och beslut

Stadsfullmäktige beslutade på sitt sammanträde 19.12.2019 § 7 följande om den detaljerade planeringen av Vandaspåran: planeringen som inriktar sig på byggandet av Vandaspåran fortsätter utifrån den översiktsplan som tekniska nämnden godkänt, byggandet av spårvägen bereds på det sätt som beskrivs i föredragningslistan, och beslut om byggandet av spårvägen fattas med ett separat beslut, Vanda stad förutsätter innan den fortsatta planeringen inleds att staten deltar med en andel på 30 procent i projektets planerings- och byggkostnader, och att en dispositionsplan för markanvändningen i Vandaspårans korridor eller flera dispositionsplaner för hela korridoren utarbetas innan man fattar beslut om byggandet av Vandaspåran på så vis att Vandaspårans investering på lång sikt, vad gäller Vandas betalningsandel, kan finansieras med de ökande fastighetsekonomiska fördelar som Vandaspåran medför och dispositionsplanen möjliggör.

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

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

- * man fäster särskild vikt vid att tidtabellen och kostnadsberäkningarna håller under projektets alla faser,

- * olägenheter som projektet orsakar invånarna i omgivningen under byggandet minimeras,

- * den inverkan planeringen och byggandet av Vandaspåran har på budgeten inte försämrar stadens tjänster,

- * och att stadsfullmäktige informeras om hur projektet framskrider med jämna mellanrum vid fullmäktiges öppna informationsmöten, varvid stadsborna också har möjlighet att följa hur projektet framskrider."

Avtalet mellan Helsingforsregionens kommuner och staten om markanvändning, boende och trafik 2020–2031 har undertecknats 8.10.2020. I avtalets överenskomna åtgärder ingår (punkt 5.2 Mellungsbacka–Dickursby–Aviapolis– Flygplatsen (den s.k. Vandaspåran)) att Vanda fortsätter planeringen av projektet i enlighet med sina beslut och staten deltar i projektets planeringskostnader med en andel på 30 procent och högst 6,1 miljoner euro. Byggandet beräknas börja år 2024. De beräknade kostnaderna för projektet uppgår våren 2020 till 393 miljoner euro. Staten fattar beslut om att delta i byggandet av Vandas snabbspårväg efter att Vanda stad fattat beslut om förverkligandet av projektet i samband med nästa MBT-avtal.

Vanda stadsstyrelse beslutade vid sitt sammanträde 26.4.2021 § 18 att utarbeta detaljplaneringen av Vandaspåran och gatuplanerna i Dickursby i enlighet med Bangrändens banlinje, och bereda sig på att införa en option i lokalprojektet för Konvaljvägen 13, genom vilken körförbindelsen till Tikkuparkki flyttas så att den går via parkeringskällaren på Konvaljvägen 13.

Fullmäktigegruppernas avtal

Fullmäktigegrupperna avtalade 30.6.2021 om fullmäktigeperiodens riktlinjer för ekonomin och strategin. I riktlinjerna avtalade fullmäktigegrupperna att planeringen fortsätter så att man får så exakta uppskattningar av projektets kostnader och intäkter som möjligt som underlag för beslutsfattandet år 2023.

Enligt avtalet ~~har avtalet mellan fullmäktigegrupperna i Vanda om fördelningen av platserna för förtroendevalda 2021–2025 undertecknats 30.6.2021. I det tidigare nämnda avtalets bilaga 5 "Valtuustokauden talous- ja strategialinjaukset" (Fullmäktigeperiodens riktlinjer för ekonomin och~~



strategin) har fullmäktige grupperna kommit överens om att ett fattas ett eventuellt investeringsbeslut om Vandaspårans investering efter att planeringen är slutförd år 2023. Beslut om Vandaspåran fattas inte som en del av fullmäktigeavtalet, eftersom planeringen pågår och det saknas slutliga beräkningar på projektets utgifts- och inkomstbudget.

Nuläget

Spårvagnsteamets ordinarie anställda rekryterades under år 2020 och inom serviceområdet för gator och parker grundades en ny serviceenhet med namnet Ratikka från och med 1.1.2021. Gatuplaneringens upphandlingsbeslut för spårvägens östra etapp Dickursby – Västerkulla fattades vid tekniska nämndens sammanträde 9.9.2020 och för den västra etappen flygplatsen – Dickursby 4.11.2020.

Planeringsuppdragen i fråga inleddes under hösten 2020. Efter att tunnelsträckningen för Dickursbytunneln fastställdes våren 2021, konkurrensutsattes gatuplaneringsuppdraget i fråga och upphandlingsbeslutet fattades av tekniska nämnden vid nämndens sammanträde 22.8.2021.

Detaljplaneringen för Vandaspårans korridor och utarbetandet av dispositionsplanen pågår som bäst och invånarväxelverkan ordnades under hösten 2021. De första detaljplanerna och gatuplanerna kommer till stadsmiljönämnden och stadsrumsnämnden för godkännande i början av år 2022.

Spårvagnsprojektets gatu- och detaljplanering inklusive konsekvensbedömningar har schemalagts på så sätt att ett investeringsbeslut kan fattas under år 2023. ~~För konsekvensbedömningen som inkluderas i beslutsfattandet planeras också ett bussalternativ för att ingående kunna jämföra spårvägens effekter med ett bussystem. År 2023 ser man också tydligare än i nuläget vilka konsekvenser pandemin haft för all rörlighet och hur välfärdsområdet inverkat på den kommunala ekonomin.~~

Avbruten planering har direkta ekonomiska följder

Om man beslutade att stoppa spårvagnsprojektets planeringsuppdrag t.ex. i slutet av år 2021, skulle de teoretiska inbesparingarna av köp av tjänster vara ca 9,1 miljoner euro, dvs. Vandas andel 70 % av de beräknade och budgeterade planeringskostnaderna för åren 2022–2023 (totalt cirka 13 miljoner euro). Som motvikt skulle Vanda förlora 30 % av MBT-bidraget som staten lovat för åren 2022–2023, totalt 3,9 milj. euro, samt MBT-bidragen för de anställdas löner, cirka 20 000 euro. Dessutom skulle Vanda troligtvis vara tvungen att ersätta staten för de redan beviljade bidragen för åren 2020–2021, cirka 1,9 miljoner euro.

Spårvagnsprojektets alla centrala konsultuppdrag, sammanlagt 9 st., har konkurrensutsatts åren 2020–2021. Upphandlingsbesluten har fattats i de behöriga organen och planeringsavtalen har undertecknats. Om det beslutas att avbryta planeringen, måste tidigare nämnda avtal hävas.

Enligt punkt 8.1.4 i konsultverksamhetens allmänna avtalsvillkor KSE 2013 har konsulten rätt att få ersättning för påvisad skada och förfaranden orsakade av att avtalen hävts, om projektet dras in på grund av orsaker som beror på beställaren eller om det i avtalsvillkoren inte nämns någon orsak för att avtalen hävs. Storleken på dessa ersättningar har beräknats uppgå till sammanlagt 1,2 miljoner euro, inklusive skiljemannaförfarande med utredningskostnader.

De teoretiska inbesparingarna är därmed cirka 9,1 miljoner euro och förlusterna sammanlagt 7,2 miljoner euro.

Det bedöms att avbrytandet *inte heller* leder till inbesparingar i personalkostnaderna, eftersom kompetensen hos spårvagnsteamets anställda i sin helhet kan användas inom stadsmiljöns



verksamhetsområde. Det lider akut brist på kompetent arbetskraft och det finns ständigt obesatta tjänster och ogjorda uppgifter. Vanda stad äger, upphandlar eller konkurrensutsätter inte själv bussmaterielen, utan enskilda bussbolag äger sin materiel. För konkurrensutsättningarna ansvarar HSL enligt grundavtalet, och årliga kostnader tas ut av kommunerna som operativa kostnader. Kommunandelen för år 2022 som debiteras i enlighet med Vandas budget är i sin helhet 65 milj. euro, vilket kan ställas i relation till Vandaspårans årliga planeringskostnader.

Andra följder om planeringen avbryts

Om planeringen avbryts nu går största delen av det utförda arbetet förlorat. Halvfärdigt datamodellsmaterial kan inte dokumenteras för en fortsatt planering, utan dokumenteringen förutsätter att planeringsskedet är nästan slutfört. De kostnader för byggandet och fördelarna som förutsätts i stadsfullmäktiges beslut kan inte utnyttjas fullt ut med planer som är halvfärdiga. Om stadsfullmäktige vill behandla projektbeslutet i framtiden, krävs det att hela planeringen inleds från början, men utan de giltiga planeringsresurser som används i dag.

Hos Vanda kvarstår förpliktelseerna att producera bostäder i enlighet med MBT-avtalet, även om de statliga understöden faller bort. Detta kan inte ses som ett gott förhandlingsresultat. Att avbryta planeringshelheten som följer MBT-avtalet på stadens eget initiativ försvagar Vandas trovärdighet som förhandlingspartner under de följande MBT-rundorna. Förhandlingspartner, särskilt staten, förutsätter att Vanda har förbundit sig till avtalet fullt ut.

En allvarlig följd i praktiken är att Vanda blir efter i utvecklingen av huvudstadsregionens trafiksystem. Flera spårprojekt i Helsingfors prioriteras före Vanda i MBT-avtalen och tar bort planeringsresurserna med den påföljd att byggandet av Vandaspåran flyttas till år 2030.

Om byggandet av Vandaspåran flyttas i påfallande grad, bromsas genomförandet av tillväxtkorridoren i generalplanen 2020 upp, varvid den oundvikliga befolkningstillväxten förflyttas till andra områden i Vanda och orsakar kostnader för staden som är svåra att förutspå i infrastrukturen och servicenätet samt i arbetet med att nå klimatneutralitetsmålet, ifall staden inte växer inifrån. En särskild hotbild för hela staden är att den positiva stadsutveckling som eftersträvs i stadscentrumen i östra Vanda, i Västerkulla och Håkansböle, inte förverkligas, vilket kan inverka på i vilken riktning segregationen utvecklas i områdena.

Punkt 1 och 2 i förslaget

~~Som sammandrag~~ *Som svar på del 1 i förslaget (avbrytande av planeringen) kan man konstatera att nettoinbesparingarna från avbrytande av planeringen av Vandaspåran är begränsade och att nackdelarna med att avbryta planeringen är större än fördelarna. Dessutom skulle avbrytandet strida mot fullmäktigegruppernas avtal, enligt vilket planeringen fortsätter så att man får närmare uppgifter för beslutet som ska fattas år 2023.*

~~Efter rätt så aktuella beslut av olika organ i Vanda har det inte framkommit något sådant nytt som skulle förutsätta att projektet avbryts.~~

Som svar på del 2 i förslaget (att söka efter alternativa metoder) kan följande konstateras:

Spårvagnsprojektets gatu- och detaljplanering inklusive konsekvensbedömningar har schemalagts på så sätt att ett beslut kan fattas under år 2023. År 2023 ser man också tydligare än i nuläget vilka konsekvenser pandemin haft för all rörlighet och hur välfärdsområdet inverkat på den kommunala ekonomin.



Förslaget om att söka efter alternativa modeller går att förverkliga. Detta stödjer också genomförandet av de konsekvensbedömningar som behövs för beslutsfattandet. Inför den konsekvensbedömning som förs till beslutsfattande kommer man att på ett allmänt plan också utreda ett bussalternativ samt ett alternativ med en superbuss med dubbla leder som delvis färdas på en egen fil.

År 2023 har stadsfullmäktige som stöd för beslutsfattandet tillgång till planerna för Vandaspåran samt också en jämförelse mellan alternativa lösningar.

Beslut:

Det ändrade förslaget godkändes.

Dessutom antecknades ett protokollsuttalande av Sannfinländarnas stadsstyrelsegrupp:

”Sannfinländarnas stadsstyrelsegrupp motsätter sig fortsatt planering av Vandas spårvagnsprojekt.”

Stadsfullmäktige 28.2.2022 § 11

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar anteckna stadsstyrelsens svar för kännedom.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Dessutom antecknades ett protokollsuttalande av Sannfinländarnas fullmäktigegrupp:

”Efter det svar som formulerats till motionen har betydande osäkerhetsfaktorer återspeglats på stadens ekonomiska utsikter på grund av det internationella politiska läget. Vårt önskemål är att de övriga fullmäktigegrupperna delar vår ståndpunkt om att man i den rådande situationen bör tillämpa särskilt övervägande vid stora investeringar som finansieras med skuldfinansiering. För behandling i fullmäktige kommer en fullmäktigemotion att tas upp om anlitaandet av en utomstående och obunden expertgrupp för att undersöka och utforma ett förslag beträffande ekonomins nuläge i Vanda stad. En av politiska mål oberoende expertutredning har tidigare använts i Vanda på ett lyckat sätt som stöd för beslutsfattandet på initiativ av stadsdirektör Kari Nenonen. I det rådande förändrade internationella läget är det särskilt nödvändigt med nya perspektiv och en omvärdering av situationen.”

Bilaga:

– motion undertecknad av Tuukka Saimen, Mika Kasonen och 24 andra ledamöter om att omedelbart avbryta planeringen av Vandas spårvagnsprojekt.

Anvisningar för sökande av ändring: 2.1 Besvärsförbud

Närmare information:

Tiina Hulkko, projektdirektör, tfn 050 304 4146, fornamn.efternamn[at]vantaa.fi