



Vandaspårans byggande

VD/8690/08.00.00.03/2018

RV/TeA/HW/THu/EJ/AP

Ett förslag till en projektplan för Vandaspåran har färdigställts. Vandaspåran 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 Vandaspåran förbättras hela gatuområdets kvalitetsnivå "från vägg till vägg". Vandaspåran utvecklar stadsmiljön och lockar byggnadsinvesteringar utmed linjen. Byggandet av Vandaspåran har beräknats kosta Vanda 414 miljoner euro. Det slutliga beslutet om genomförandet av spårvägen fattas av stadsfullmäktige på förslag av stadsstyrelsen.

Vandas mål är att växa på ett hållbart sätt och placera stadens tillväxt nära goda och starka kollektivtrafikförbindelser. Prioriteringsområdena i Vandas stadsstrategi 2022–2025 är bl.a. en ekonomiskt hållbar och livskraftig stad, förebyggande av ojämlikhet, ett resurssmart och klimatneutralt Vanda och blomstrande stadscentrum. Stadens spetsprojekt Vandaspåran förverkligar alla dessa mål. Vandaspåran styr utvecklingsriktningarna för markanvändningen i Vanda för de följande årtiondena tillsammans med den nya generalplanen på motsvarande sätt som Ringbanan från och med 2010-talet. Vidare utgör planeringen och byggandet av spårvägen en av åtgärderna i den godkända vägkartan för resurssmårhet.

Om Vandaspåran genomförs kommer den att ha stor betydelse och utgöra den första delen i ett regionalt spårvägsnät. En halv kilometer av Vandaspåran går på Helsingfors sida i Mellungsbacka. Reserveringarna för spårvägar i Helsingfors generalplan fortsätter via Vichtisvägen till Myrbacka, via Tusbyleden till Rosendal och via spårvägen Vik-Malm till Håkansböle. Dessa reservationer har beaktats också i Vandas nya generalplan. I Vandas nya generalplan förbereder man sig också på att Vandaspåran fortsätter från Aviapolis till västra Vanda. Kaupunkiliikenne Oy, som uppkom som resultat av HST:s bolagisering, och vars dotterbolag RV Kalusto ja Varikko Oy Vanda anslutit sig som delägare till, möjliggör upphandlingar av spårvägsmateriel och depå, underhåll och utveckling på regional nivå.

Generalplan 2020

Vandaspåran utgör en grund för hela stadens nya generalplan som trädde i kraft 11.1.2023. Generalplanen drar upp riktlinjer för den framtida stadsutvecklingen med hjälp av två viktiga lösningar: den framtida tillväxten styrs till den nuvarande stadsstrukturen genom att förtäta och förnya och stödja sig på goda kollektivtrafikförbindelser. I generalplanen har tillväxten placerats i synnerhet i centrumen och utmed den högklassiga kollektivtrafikservice som Vandaspåran medför. År 2050 beräknas det finnas 124 000 invånare och 83 000 arbetsplatser längs spårvägen.

Vandaspåran förverkligar också flera andra mål i generalplanen. Då tillgängligheten och attraktionskraften förbättras kring Vandaspårans hållplatser uppstår en ny stadsstruktur, där mångsidig närservice är lättillgänglig när man rör sig till fots eller med cykel. Intresset för fastighetsutveckling som även ökar i östra Vanda, stöder en balanserad utveckling av centrumen och motarbetar segregation. Den ökande tillgängligheten stärker stadscentrumen, stöder utvecklingen av servicenätet och ökar tillgången på arbetskraft.



Klimatneutralitetsmål

En tätare stad utmed kollektivtrafiken är en ovillkorlig förutsättning för att Vandas mål om klimatneutralitet 2030 ska uppnås. 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 en personbil är inte nödvändig för att nå det flesta av de tjänster som invånarna använder sig av dagligen. Utvecklingen av kollektivtrafiken minskar också trycket på ökningen av biltrafiken, vilket sparar utrymme i gatunätet.

Vandaspårans mål

Vandaspårans mål har fastställts i tekniska nämnden (6.11.2018 § 10) och i stadsstyrelsen (12.11.2018 §19) utifrån godkända mål. Huvudmålen är utveckling av Vandas attraktionskraft och stadsmiljö, lätthet att röra sig och tillgänglighet, lokal välfärd och sysselsättning samt miljövänlighet och en klimatneutral stad.

Planerings- och beslutsbakgrund

Den första förhandsutredningen om Vandaspåran 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 Vandaspåran som färdigställdes 2018 fastställde man spårvägens preciserade dragning och planerade hållplatsernas antal och platser. I översiktsplanen som färdigställdes år 2019 preciserades linjen i Dickursby, och planeringen och konsekvensbedömningarna togs till en betydligt mer detaljerad nivå.

Vanda stadsfullmäktige beslutade (16.12.2019 § 7) att Vandaspårans tekniska planering fortgår utifrån översiktsplanen. Vidare beslutades att förverkligandet av spårvägen bereds genom detaljplanering, gatuplanering och verkställighetsplanering. Det konstaterades att beslut om genomförandet av spårvägen fattas år 2023. Vanda stad förutsatte i sitt beslut att staten deltar i projektets planeringskostnader med en 30 procents andel. Det beslutades också att en dispositionsplan för markanvändningen i spårvägskorridoren utarbetas på så sätt att spårvägsinvesteringen på lång sikt, vad gäller Vandas betalningsandel, kan finansieras med fastighetsekonomiska fördelar som spårvägen medför och dispositionsplanen möjliggör.

Helsingfors stadsfullmäktige godkände 27.11.2019 för sin del översiktsplanen för Vandaspåran som underlag för den fortsatta planeringen.

Vanda stadsstyrelse beslutade 16.4.2021 § 18 att utarbeta detaljplaneringen av Vandaspåran och gatuplanerna i Dickursby i enlighet med Bangrändens linje.

Spårvägens dispositionsplan

Utarbetandet av spårvägens dispositionsplan inleddes i slutet av 2020 parallellt med slutförandet av generalplanen. Planen omspannar en zon inom en radie av ca 800 meter från spårvagnshållplatserna. Som uppgifter för dispositionsplanen definierades en vision för spårvagnsstaden Vanda, dess dimensionering och effekterna av dess utveckling. Dispositionsplanen fungerar som underlag för spårvägens projektplan och bedömningen av konsekvenserna i anslutning till den.



Utifrån utkastet till dispositionsplan utarbetades konsekvensbedömningar och en omfattande växelverkan gällande planens innehåll utfördes. Planen slutfördes på hösten 2022 för godkännande utifrån den inlämnade responsen och bedömningarna. Stadsstyrelsen beslutade 30.1.2023 § 12 föreslå för stadsfullmäktige att dispositionsplan YK0049 godkänns.

Information och växelverkan

Informationen och växelverkan för den fortsatta planeringsfasen inleddes år 2020 med utarbetandet av spårvägens program för deltagande och bedömning. Målet har varit att ge invånare och aktörer i Vanda samt projektets övriga intressegrupper information om hur spårvägens planering framskrider och vilka konsekvenserna är i stadens områden, och informera om hur man kan delta och påverka i planeringen. Det har varit möjligt att delta i planeringen redan i ett tidigt skede: när det gäller gatu- och parkplaner har man kunnat ta ställning till utkastet, och för detaljplanernas del har man kunnat ta ställning till beredningsmaterialen, varefter det på nytt getts möjlighet till växelverkan då planerna gått vidare till framläggning.

Planeringsmaterialen har illustrerats med videor. De spårvägsrelaterade videorna har setts 214 000 gånger. Sammanlagt har 8250 åsikter om planerna lämnats in. Spårvägens information och växelverkan sker via flera kanaler: webbsidorna vantaa.fi/ratikka har fungerat som hemmabas för all information. Möjligheterna att delta har sammanställts i tjänsten Osallistuvavantaa.fi. Vandaspåran har egna informationskanaler på de sociala medierna, ett nyhetsbrev som kan beställas och en planeringsskarta som uppdateras på webben: gis.vantaa.fi/ratikka. Det har också informerats om hur planeringen framskrider såväl till medierna som i Invånartidningen som delas ut till varje hushåll i Vanda. Spårvägsrelaterade invånarmöten har ordnats som närmöten, distansmöten och även hybridmöten. Sammanlagt har 1800 personer deltagit i mötena.

Vandaspårans planeringsskede

Under planeringsskedet åren 2020–2023 har följande utarbetats: en dispositionsplan för markanvändningen utmed spårvägslinjen, detaljplaner, gatuplaner och en omfattande konsekvensbedömning. Det största arbetet under planeringsskedet har varit utarbetandet av detaljplaner samt gatuplaner och preliminära byggnadsplaner enligt MBL, parallellt med varandra. Gatuplanerna inbegriper planeringen av hela gatans tvärsektion med körfiler, cykelvägar och trädkantade körfält. Gatuplanerna godkänns en och en i stadsrumsnämnden. Planeringen har genomförts i nära samarbete med alla serviceområden inom stadsmiljöns verksamhetsområde med fokus på lösningarnas funktionalitet, kvalitet och vision om framtidens stad. Särskild uppmärksamhet har fästs vid genomförbarheten, hanteringen av kostnadsberäkningarna och riskbedömningen. Både kostnader och risker har kontrollerats i olika multiprofessionella sakkunniggrupper.

Vandaspårans projektplan sammanställer alla utredningar, planer och konsekvensbedömningar som gjorts under planeringsperioden. När det gäller gatuplanerna har planlösningarna och deras kostnadsberäkningar sammanställts i projektplanen. Rapporten sammanställer också alla de uppskattade konsekvenserna av projektet jämfört med bussalternativet, och beskriver bussalternativets egenskaper. Projektplanen innehåller också resultaten av hela projektets ekonomiska bedömning som beskrivits närmare i rapporten om stadsekonomiska konsekvenser.

Superbussutredning

I projektplanen för Vandaspåran har spårvagnen jämförts med en elbuss med en led



("standardbussalternativ"). Utöver detta har man utarbetat en separat superbussutredning där spårvagnarna har jämförts med ett mycket högklassigt bussystem. En s.k. superbuss är en elbuss med två leder som rymmer 130 passagerare (cirka 70 % av spårvagnens kapacitet). Egna körfält måste byggas till i nästan samma omfattning som för en spårväg, men eftersom superbussmaterielen är bredare än spårvagnsmaterielen, skulle man vara tvungen att till exempel gallra bort gatuträd. Resultaten från utredningen visar att investeringskostnaderna för Vandas del skulle uppgå till 426 miljoner euro för en superbuss. Det beräknas att antalet passagerare (påstigare) är cirka 32 000 per dygn år 2050, vilket är cirka 70 % av antalet passagerare som färdas med spårvagn.

Enligt utredningen är superbussen något förmånligare att förverkliga och driva än spårvagnen. Superbussens kapacitet att klara av trafikstörningar är högre och rutten kunde ändras vid behov. Nackdelen är att bussystemet inte är möjligt att byggas till ett så tillgängligt system som Vandaspåran. Det finns mer bevis på och erfarenheter av Vandaspårans positiva effekter på stadens attraktionskraft och fastighetsutveckling, och dessutom lockar Vandaspåran fler passagerare. Superbusslinjen skulle bilda ett eget separat kollektivtrafiksystem enbart för Vanda, vilket innebär att bland annat eget separat materiel måste anskaffas för systemet och underhållas. Vandaspåran med tillhörande materiel är däremot en del av det regionala kompatibla spårvägssystemet, vilket lätt kan byggas vidare och utvidgas till exempel mot Helsingfors.

Staten har inte tidigare gett understöd för något bussystem i MBT-avtalen, och därför är det ytterst osannolikt att staten skulle bidra med en andel på 30 % av byggnadskostnaderna för en superbuss. Om staten skulle besluta att inte alls delta i kostnaderna för en superbuss, skulle Vandas kostnadsandel för superbussalternativet bli cirka 12 miljoner euro större än spårvägsinvesteringen. På motsvarande sätt med tanke på HRT:s ekonomiska ekvation täcker infrastrukturersättningarna all infrastruktur på spårvägen, men vad gäller bussystem täcker ersättningen i enlighet med infrastrukturavtalet endast terminaler, tunnlar, broar och kollektivtrafikgator. Sålunda skulle en superbuss förmodligen få HRT:s infrastrukturersättning endast för en begränsad del av helhetsinvesteringen, och resten skulle falla helt och hållet på stadens ansvar.

Konsekvensbedömning

I projektplanen har man gjort en omfattande bedömning av Vandaspårans tekniska, ekonomiska och stadsstrukturella konsekvenser. Den största nyttan på lång sikt uppstår från den positiva utvecklingen av staden och dess attraktionskraft. Bygandet 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 kan starta en positiv utvecklingsspiral för årtionden framåt.

Vandaspåran skapar en hållbar, högklassig och tillgänglig kollektivtrafikservice som förbättrar förbindelserna till östra och mellersta Vanda i omfattande grad. Vandaspåran går största delen på egna körfält, så därmed blir dess trafik inte långsammare när staden folkmängd växer. Resorna som görs med Vandaspåran är vanligtvis rätt så korta, och en stor del byter till t.ex. tåg eller metro. En ökad tillgänglighet i området som spårvägen medför är betydande. Företagen gynnas av den ökade tillgängligheten för arbetstagarna, och å andra sidan får invånarna bättre tillgång till områden där det finns arbetsplatser och tjänster.



Vandaspårans inverkan på naturen, miljön, buller och skakningar har uppskattats vara små. År 2050 har CO₂-utsläppen beräknats vara 1 220 ton mindre än alternativet med en standardbuss, även om invånarantalet är 35 000 och antalet arbetsplatser 8 000 större än jämförelsealternativet. CO₂-utsläppen för byggandet av Vandaspårans grund- och ytkonstruktioner har beräknats uppgå till 150 000 ton totalt. Ombygget av gator som standardbussalternativet förutsätter orsakar också en betydande mängd CO₂-utsläpp, uppskattningsvis 45 000 ton. Bussalternativets totala effekter är ändå svåra att ställa i relation till Vandaspåran, eftersom man inte har planerat att placera nya invånare och arbetsplatser någon annanstans, eller beräknat utsläppen som orsakas av bussarna.

Vandaspårans nytto-kostnadsförhållande har räknats ut enligt bedömningarna som använts i jämförelsen med Trafikledsverkets trafikprojekt. Värdet är negativt och därför kan inget egentligt nytto-kostnadsförhållande anges. Trafikledsverkets beräkningsmodell beaktar till exempel inte fastighetsekonomiska inkomster eller annan vinning som staden får. Fördelarna som beräkningen visar består till största delen av passagerarnas servicenivå- och tidsfördelar, och 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. Särskilt i och med den nya trafikprognosmodellen och det minskade värdet för kollektivtrafikresenärers tid i beräkningsanvisningarna, får numera alla kollektivtrafikprojekt dåliga resultat när detta bedömningssätt används.

Stadsekonomisk bedömning

De stadsekonomiska effekter som byggandet av Vandaspåran kommer att ha under en period på 40 år, har bedömts i en rapport om de stadsekonomiska effekterna. Stadsekonomi påverkas av:

- fastighetsekonomin,
- infrastrukturinvesteringen, underhållskostnaderna och finansieringskostnaderna
- statens deltagande i investeringskostnaderna,
- skatteinkomsterna från byggverksamheten,
- skatteinkomsterna från och nettodriftskostnaderna för nya invånare och arbetsplatser,
- samt HRT:s kommunalandelar och infrastruktursättningar (inkluderar kollektivtrafikens biljettintäkter och trafikeringskostnader, dvs. också kostnaderna för depån och spårvagnarna).

Den totala fastighetsekonomiska nyttan av Vandaspårans zon för Vanda är uppskattningsvis 794 miljoner euro, varav den totala nyttan av bara bussalternativet beräknas vara 371 miljoner euro och den tilläggsfördel som Vandaspåran medför uppskattas vara 423 miljoner euro. Den ytterligare utvecklingen av markanvändningen som spårvägen medför har bedömts ett område åt gången, till exempel utifrån områdets nuvarande attraktionskraft. Inkomster från markförsäljning och markanvändningsavtal ger staden penningmässiga fördelar.

Investeringskostnaderna för Vandaspåran har beräknats uppgå till 606 miljoner euro enligt gatuplanernas kostnadsberäkning. 53 miljoner euro av beloppet är kostnader som riktas direkt till HRM, och 15 miljoner euro utgör Helsingfors stads andel. Endast en del 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. En betydande del av projektets kostnadsökning har berott på kostnader för markbyggnad/schaktningsarbete och höjningen av jordbyggnadskostnadsindexet (MAKU) som beskriver detta (+21 % 2018–2022). För närvarande ser det däremot ut som att kostnadsökningen har avstannat,



men å andra sidan kan man förmoda att den allmänna kostnadsnivån ökar en aning under den fem år långa byggperioden.

Byggkostnaden inbegriper uppskattningsvis ombyggnadsprojekt för till exempel gator och annan kommunal teknik för 177 miljoner euro. Ombyggnadsprojekten har ansetts vara nödvändiga att genomföra för att få slut på den ökande reparationsskulden för infrastrukturen. Dessa kostnader ingår också i bussalternativet, vars totala kostnader skulle utgöra 180 miljoner euro för Vanda. De underhållskostnader som ökar på grund av spårvägen har beräknats utifrån övriga spårvägsprojekt i Finland. Underhållskostnaderna har beräknats öka med cirka 3,9 miljoner euro per år, dvs. 156 miljoner under en period på 40 år.

Vandaspårans finansiering sköts 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 bl.a. 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. Olika EU-finansieringsmöjligheter utreds också aktivt. Finansieringskostnaderna har beräknats uppgå till sammanlagt 222 miljoner euro. Finansieringen baserar sig på en 25 års lånetid med en ränta på 3,5 procent.

Eftersom projektet följer MBT-planen förutsätter Vanda stad att staten deltar i Vandaspårans byggkostnader med minst 30 procent det vill säga 177 miljoner euro. MBT-avtalet undertecknas år 2023, och därefter fattas ett separat beslut och ingås ett avtal om statens deltagande i kostnaderna. Vandaspårans byggkostnader för Vanda stad är 414 miljoner euro efter HRM:s, Helsingfors och statens andelar.

Den inverkan som skatteinkomsterna har inbegriper inkomster i form av kommunalskatter som invånarna betalar, 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. Konsekvenserna för inkomstskatter beräknas vara -1,5 miljoner fram till år 2050. Sålunda täcker de inkomster som nya invånare och arbetsplatser producerar i sin helhet de kostnader som används till tjänster och stadens verksamhet. Statens skatteinkomster är flera gånger större jämfört med sådant statligt stöd (30 % av investeringskostnaderna) som beviljas för ett ändamål. Med anledning av byggandets inverkan på sysselsättningen bedömer man att cirka 44 miljoner euro återförs till Vanda stad.

HRT betalar infrastrukturersättning till den kommun som gör kollektivtrafikinvesteringar. Kommunerna igen betalar en kommunandel till HRT, med vilken kostnaderna för kollektivtrafik kan täckas. Först dras biljettintäkterna av från kostnaderna, varefter investeringskostnaderna fördelas över en period på 40 år också till andra kommuner för betalning på basis av passagerarnas hemkommuner.

Vandas kommunandel har i och med Vandaspåran beräknats öka med cirka 414 miljoner euro under en period på 40 år jämfört med standardbussalternativet. Kommunandelen inbegriper också trafikeringskostnader och en investering för en depå och vagnar. Å andra sidan skulle andelen



infrastrukturersättningar för Vandaspåran som HRT betalar Vanda öka med 383 miljoner euro jämfört med en standardbuss.

Vandaspårans inkomster täcker utgifterna för spårvägens hela livscykel. Om man ser på realvärdena kommer spårvägsinvesteringen totalt sett att ligga cirka 10 miljoner euro på plus. Enligt nuvärdena dvs. diskonterade värden ligger slutsumman på cirka 177 miljoner euro på plus.

Inverkan på Vandas ekonomi

De årliga effekterna på Vandas ekonomi har bedömts i en separat rapport (Capex Oy). I bedömningen har man beaktat att byggkostnaderna täcks med ett lån, och att alla kostnader och inkomster fördelas på olika år. Utfallet är att Vandaspårans inverkan på stadens kassaflöde är positiv (+ 6 ... + 15 miljoner euro inkomster per år) ungefär ända fram till 2040-talet. Efter detta har de fastighetsekonomiska inkomsterna beräknats vara mindre, varvid inverkan på kassaflödet minskar de sista åren av betalningen av lånet och blir negativ (- 2 ... - 24 miljoner euro utgifter per år). Totalt sett är spårvägsprojektets inkomster större än utgifterna.

Genomförandemodell

Staden har utrett projektets genomförandemodell i flera faser. I samband med utredningarna har man intervjuat representanter för samarbetspartnerna, största infrastrukturentreprenörerna och planeringskonsultbyråerna för att i ett tillräckligt tidigt skede kunna klarlägga vilka åsikter som råder på marknaden när det gäller upphandling av Vandaspårans infrastrukturarbete.

Man har kommit fram till att som genomförandemodell föreslå att spårvägen genomförs på två alliansformade entreprenader med gemensamma mål. Alliansernas utvecklingsfas preciserar projektplanens lösningar. Det fattas ett separat beslut om genomförandemodellen.

Fortsatta åtgärder

Om det beslutas att Vandaspåran ska genomföras, är en fortsatt åtgärd bl.a. att konkurrensutsätta en upphandlingskonsult, allianser och delvis också en nödvändig planering under bygg- och arbetstiden samt en beredning av projektets beställarorganisation innan statens beslut om MBT-bidrag. Efter att detaljplanerna har fastställts förvärvar staden gatuområdena längs spårvägslinjen i sin helhet så de övergår i stadens ägo och besittning, betalar ersättningarna för dem och ingår avtal i anslutning till dem.

När det gäller finansieringen är följande steg efter ett eventuellt beslut om byggande, att föra förhandlingar med kommunikationsministeriet och finansministeriet för att kunna säkerställa statlig finansiering för projektet. Man inleder också förhandlingar om lånefinansiering med finansinstitut. Alla EU-finansieringsmöjligheter följs också upp aktivt.

Vanda stad är för närvarande delägare med en liten andel i Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab. Vandas innehav i koncernen gäller endast dotterbolaget RV Kalusto ja Varikko Oy som ansvarar för spårvagnsmaterielen och depåerna. I enlighet med det beslut som stadsstyrelsen fattade 30.11.2021 köper Vanda stad av Helsingfors stad Stadstrafik Ab:s aktier i CP-serien, vilka hänför sig till innehavet av Stadstrafik Ab:s dotterbolag RV Kalusto ja Varikko Oy. Köpesumman är cirka 2,9 milj. euro enligt uppskattningen som gjordes år 2021, och den motsvarar cirka 33 % av ägarandelen av CP-seriens aktier. Efter detta anlägger RV Kalusto ja Varikko Oy depån i Fagersta enligt projektplanen och inleder materielanskaffningen. Vanda stad ansvarar för säkrandet av finansieringen.



Vad beträffar informationen är en fortsatt åtgärd att utarbeta en informationsplan för byggtiden. Särskilt boende och företagare längs spårvägslinjen måste informeras i god tid och på ett tydligt sätt under hela byggnadsarbetet om byggplatserna och de förändringar som de kommer att medföra. Enligt nuvarande uppfattning skulle byggandet av Vandaspåran börja tidigast år 2024 och trafiken på spårvägen inledas år 2029.

Enligt Vanda stads förvaltningsstadga, 8 kap. 1 § punkt 31 beslutar stadsstyrelsen om godkännandet av projektplaner (inklusive målpriser) och kostnadskalkyler för investeringsprojekt som omfattar fler än ett verksamhetsområde och kräver riktlinjer på stadsnivå, med undantag för projektplaner för tekniska ombyggnadsprojekt eller projekt som kostar under 1 000 000 euro (moms 0 %). Eftersom genomförandet av Vandaspåran handlar om ett beslut av stor betydelse som inverkar på Vanda stads strategi och verksamhet, innehar stadsfullmäktige beslutanderätten om genomförandet av Vandaspåran.

Stadsrumsnämnden 19.4.2023 § 5

Biträdande stadsdirektörens förslag:

Stadsrumsnämnden beslutar

- a) föreslå för stadsstyrelsen att Vandaspårans projektplan godkänns,
- b) föreslå för stadsstyrelsen och vidare för stadsfullmäktige att Vandaspåran genomförs enligt projektplanens huvudprinciper,
- c) föreslå för stadsstyrelsen och vidare för stadsfullmäktige att byggandet av Vandaspåran kan inledas när den kommande statliga investeringsfinansieringen i enlighet med MBT-avtalet har säkerställts, och
- d) konstatera att byggandet av Vandaspåran förutsätter att anslagen godkänns av fullmäktige i samband med nästa budget.

Behandling:

Stadsrumsnämndens ledamot Minna Heikkinen föreslog att ärendet bordläggs. Stadsrumsnämndens ledamöter Antti Lind och Jussi Vähäkangas understödde förslaget.

Stadsrumsnämnden ledamot Emmi Pajunen understödde en fortsatt behandling av ärendet.

Ordföranden konstaterade att det getts ett bordläggningsförslag som fått understöd, och man måste rösta om förslaget. Ordföranden föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder en fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder att ärendet bordläggs, röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 11 ja-röster (Hummastenniemi, Hynninen, Kiljunen, Kivimäki, Liutu, Oja, Pajunen, Puha, Toivonen, Viilo, Villagracia-Pasquariello) och 3 nej-röster (Heikkinen, Lind, Vähäkangas).

Ordförande konstaterade att bordläggningsförslaget hade förkastats. Behandlingen av ärendet fortsatte.

Beslut:

Biträdande stadsdirektörens förslag godkändes.



Det antecknades att ledamöterna Minna Heikkinen och Antti Lind lämnade följande avvikande mening i ärendet:

En motiverad bordläggning tillåts inte i punkt 5.”

Vidare antecknades att vänsterförbundets nämndgrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet som understöddes av samlingspartiets, socialdemokraternas, centerns och de grönas nämndgrupper:

”Vänsterförbundet föreslår följande uttalanden till principer som styr byggandet av Vandaspåran:

- Man fäster särskild vikt vid att tidtabellen och kostnadsberäkningarna håller under projektets alla faser.
- Den inverkan byggandet av Vandaspåran har på budgeten försämrar inte stadens tjänster.
- I byggandets alla faser fortsätter man att informera om projektet på ett öppet sätt, i rätt tid samt på flera språk och på ett lättläst språk.
- Olägenheter och skadeverkningar som projektet orsakar invånarna i omgivningen och den övriga trafiken under byggandet minimeras.
- När det gäller den konst som skapas längs spårvägslinjen ska man särskilt beakta unga konstnärer från Vanda.
- De skadeverkningar under byggandet i synnerhet på småföretagens verksamhet, t.ex. försämrad framkomlighet till affärerna, ska minimeras.
- Man ska säkerställa spårvägens tillgänglighet längs hela spårvägslinjen.”

Stadsstyrelsen 8.5.2023 § 7

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar

- a) godkänna Vandaspårans projektplan,
- b) föreslå för stadsfullmäktige att Vandaspåran genomförs enligt projektplanens huvudprinciper,
- c) föreslå för stadsfullmäktige att byggandet av Vandaspåran kan inledas när den kommande statliga investeringsfinansieringen i enlighet med MBT-avtalet har säkerställts, och
- d) konstatera att byggandet av Vandaspåran förutsätter att anslagen godkänns av fullmäktige i samband med nästa budget.

Behandling:

Stadsstyrelseledamoten Pirjo Luukkala föreslog understödd av ledamoten Kai-Ari Lundell att ärendet bordläggs till följande sammanträde.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken, och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder en fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelseledamot Pirjo Luukkalas bordläggningsförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 9 ja-röster (Multala, Tahvanainen, Abdi, Karinen, Kaukola, Orpana, Tammi, Valtanen, Seppänen) och 6 nej-röster (Niikko, Lundell, Kärki, Luukkala, Kasonen, Kaiju), varvid ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.



Under behandlingen av ärendet föreslog stadsstyrelsens ledamot Kai-Ari Lundell understödd av ledamoten Pirjo Luukkala att ärendet förkastas.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder att ärendet godkänns enligt förslaget röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelseledamoten Kai-Ari Lundells förslag om förkastande röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 9 ja-röster (Multala, Tahvanainen, Abdi, Karinen, Kaukola, Orpana, Tammi, Valtanen, Seppänen) och 6 nej-röster (Niikko, Lundell, Kärki, Luukkala, Kasonen, Kaiju), varvid ordföranden konstaterade att förslaget om förkastande blivit förkastat.

Beslut:

Förslaget godkändes.

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

1. Spårvägsprojektets lönsamhet baserar sig helt och hållet på beräkningar som utförts av Newsec Advisory Finland Oy. Vi vill få en utredning av hur man skött konkurrensutsättningen av aktören som utfört de fastighetsekonomiska beräkningarna?
2. Newsec själv konstaterar följande på första sidan i den fastighetsekonomiska utredningen: "Arbetet uppfyller inte kraven i den auktoriserade AKA-värderingen när det gäller omfattning, noggrannhet eller någon som helst del av skyldigheten att kontrollera uppgifterna. ("Työ ei täytä laajuudeltaan, tarkkuudeltaan eikä tietojen tarkistusvelvollisuuden miltään osilta auktorisoidun AKA-arvion vaatimuksia".)
- När staden beställde utredningen var man då medveten om att företaget i fråga inte kunde uppfylla tillräckliga kvalitetskrav?
3. Har staden redan betalat för de bristfälliga utredningarna? Om ja, hur mycket?
4. Varför hänvisar biträdande stadsdirektören i sina motiveringar till spårvägens lönsamhet till Newsecs utredning, även om det är känt att utredningen inte uppfyller tillräckliga kvalitetskrav?
5. Vem har godkänt utredningen av de fastighetsekonomiska beräkningarna?
6. Ordförande för stadsrumsnämnden i Vanda, Otso Kivimäki, är Newsec Advisory Finlands direktör och delägare.
- Vi vill ha en utredning av jäv när det gäller stadsrumsnämndens ordförande, i fråga om de spårvägsprojektrelaterade punkterna 7,24,25,26,27 som är under behandling.
- Vi vill också ha en tillgänglighetsutredning av tidigare beslut som anknyter till spårvägsprojektet, och vad stadsrumsnämnden beslutat om under fullmäktigeperioden 2021–2023.
- Det finns skäl att i Otso Kivimäkis fall beakta eventuell anställnings- och uppdragsjäv, intressejäv, ombudsjäv eller har stadrumsnämndens ordförande varit jävig på något annat sätt som äventyrat obundenheten av någon annan särskild orsak?
7. Ledamoten Sakari Rokkanen i Vanda stadsstyrelse har varit ekonom för Suomen Vuokranantajat under fullmäktigeperioden åren 2021–2023.
- Föreningens syfte är att fungera som en paraplyorganisation som främjar sina medlemmars gemensamma intressen. Föreningens fungerar som en förbindelselänk mellan myndigheterna och fastigheternas representanter och lobbar sina medlemmars intressen.



Vi vill ha en utredning av jäv när det gäller stadsstyrelseledamoten Sakari Rokkanen och de beslut relaterade till spårvägsprojektet som fattats i stadsstyrelsen under åren 2021–2023.

Har det i Sakari Rokkanens fall förekommit anställnings- och uppdragsjäv, intressejäv, ombudsjäv eller har styrelseledamoten varit jävig på något annat sätt som äventyrat obundenheten av någon annan särskild orsak?

Närmare information:

Newsec är ett internationellt fastighetsbolag som äger fastigheter till ett värde av 188 miljarder. I Finland bedrivs verksamheten av bl.a. Newsec Advisory Finland Oy. Newsec är medlem i Suomen vuokranantajat ry och som bolag en betydande maktbärare.

Bolaget äger och administrerar i Vanda tiotals olika hyresbostadsfastigheter, av vilka över tio ligger längs Vandaspårans spårvägslinje. De fastigheter som bolaget äger har marknadsförts redan i flera års tid för kunder med hjälp av ”spårvägsslogans”. Bolaget och deras samarbetspartner planerar också flera fastigheter längs den eventuella spårvägslinjen.

Det antecknades att stadsstyrelseledamoten Ville Karinen lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

Vänsterförbundet föreslår följande uttalande till principer som styr byggandet av Vandaspåran:

1. Man fäster särskild vikt vid att tidtabellen och kostnadsberäkningarna håller under projektets alla faser.
1. Den inverkan byggandet av Vandaspåran har på budgeten försämrar inte stadens tjänster.
1. I byggandets alla faser fortsätter man att informera om projektet på ett öppet sätt, i rätt tid samt på flera språk och på ett lättläst språk.
1. Olägenheter och skadeverkningar som projektet orsakar invånarna i omgivningen och den övriga trafiken under byggandet minimeras.
1. När det gäller den konst som skapas längs spårvägslinjen ska man särskilt beakta unga konstnärer från Vanda.
1. De skadeverkningar under byggandet i synnerhet på småföretagens verksamhet, t.ex. försämrad framkomlighet till affärerna, ska minimeras.
1. Man ska säkerställa spårvägens tillgänglighet längs hela spårvägslinjen.

Vidare antecknades att stadsstyrelseledamoten Pirjo Luukkala lämnade en avvikande mening i ärendet.

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 5

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar

- a) genomföra Vandaspåran enligt projektplanens huvudprinciper,
- b) att byggandet av Vandaspåran kan inledas när den kommande statliga investeringsfinansieringen i enlighet med MBT-avtalet har säkerställts, och
- c) konstatera att byggandet av Vandaspåran förutsätter att fullmäktige godkänner anslagen i samband med nästa budget.

Behandling:

Under behandlingen av ärendet hölls följande gruppanföranden:

Sakari Rokkanen

Samlingspartiets fullmäktigegrupp



Minna Räsänen	Socialdemokratiska fullmäktigegruppen
Niilo Kärki	Sannfinländarnas fullmäktigegrupp
Mikko Viilo	De Grönas fullmäktigegrupp
Antero Eerola	Vänsterförbundets fullmäktigegrupp
Pirjo Luukkala	Centerns fullmäktigegrupp
Jouko Jääskeläinen	Kristdemokraternas fullmäktigegrupp
Nina Nummela	Rörelse Nu
Patrik Karlsson	Svenska Folkpartiets fullmäktigegrupp
Milad Dehghan	Valta kuuluu kansalle

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Niilo Kärki understödd av Jouko Jääskeläinen att ärendet återremitteras för ny beredning.

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

Vid omröstningen gavs 41 ja-röster och 26 nej-röster, varvid ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Pekka Virkamäki understödd av Kai-Ari Lundell att punkt b) i stadsstyrelsens förslag kompletteras enligt följande (med *kursiv*):
b) att byggandet av Vandaspåran kan inledas när den kommande statliga investeringsfinansieringen i enlighet med MBT-avtalet har säkerställts, *och att det totala priset som är grund för statens investeringsfinansiering inte överskrider i alliansanbud eller andra anbud.*

Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder stadsstyrelsens grundförslag röstar ja, medan de som understöder stadsfullmäktigeledamoten Virkamäkis kompletteringsförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 41 ja-röster och 17 nej-röster medan nio ledamöter röstade blankt, varvid ordföranden konstaterade att kompletteringsförslaget förkastats.

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Pirjo Luukkala understödd av Paula Lehmuskallio att beslutet förkastas.

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och gav följande omröstningsförslag: de som understöder att ärendet godkänns enligt förslaget röstar ja, medan de som understöder stadsfullmäktigeledamoten Pirjo Luukkalas förslag om förkastande röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 41 ja-röster och 26 nej-röster, varvid ordförande konstaterade att förslaget om förkastande hade förkastats.

Beslut:

Stadsstyrelsens förslag godkändes.



Det antecknades att stadsstyrelseledamoten Pirjo Luukkala lämnade en avvikande mening i ärendet, som understöddes av ledamöterna Jouko Jääskeläinen, Niilo Kärki, Eeva Tikkanen, Tiina Tuomela, Nina Nummela, Marjo Vacker, Juha Järä, Juha Suoniemi, Suvi Karhu, Janne Hartikainen, Tanja Aidanjuuri, Erika Veltheim, Pekka Virkamäki, Kai-Ari Lundell, Markku Weckman, Mika Niikko, Mika Kasonen, Maarit Raja-aho, Lauri Kaira, Paula Lehmuskallio, Lasse Norres, Susanna Kaiju, Katja Siniketo-Pietilä, Stefan Åstrand och Milad Dehghan

Det antecknades att kristdemokraternas fullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande, vilket understöddes av sannfinländarnas, centerns och rörelse nus fullmäktigegrupper och stadsfullmäktigeledamot Paula Lehmuskallio:

”Spårvägsprojektets planerade tidsplan för byggandet innehåller risker bland annat med tanke på projektets kapitalisering, ränteutveckling och bostadsbyggandets volymbehov. Den skulle också kräva en rätt så mångsidig planläggnings- och bostadsstruktur för att locka invånare, vilket innebär att utvecklingen av strukturen tar tid. Elbussarna räcker till för att täcka det nuvarande behovet för en lång tid framåt.

Det är inte bra att göra förhastade beslut nu. Därför bör stadsstyrelsen aktivt följa upp inledningen av byggandet av spårvägen och byggandets tidsplan och vid behov föra ärendet till stadsfullmäktige för behandling.”

Det antecknades att de grönas stadsfullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

”Vandaspåran är ett stort projekt som spelar en viktig roll i främjandet av en hållbar tillväxt och kollektivtrafiken. Genomförandet av projektet förutsätter ändå ansvarsfullt beslutsfattande och systematisk riskhantering. Riskernas sannolikhet och deras konsekvenser måste bedömas systematiskt i projektets alla faser. För riskerna ska också tydliga riskhanteringsåtgärder fastställas, genom vilka man siktar på att minimera riskerna och undvika att projektet drar ut på tiden och kostnaderna överskrids.

Efter beslutet om byggandet ska Vanda utarbeta en plan för att minimera och kompensera för koldioxidutsläppen under byggandet. I samband med en noggrannare gatuplanering för spårvägen ska man fästa särskild uppmärksamhet vid anpassningen till klimatförändringen, till exempel i fråga om höga nivåer av dagvatten. I de slutliga gatuplanerna bör man prioritera material med låga utsläpp, t.ex. återvunnet material och se till att växtligheten är tillräcklig för att nå målen i färdplanen för resurssmårhet.

Spårvägen i sig löser inte segregationen utan därutöver måste man satsa på mångsidigt boende, tjänster och välfärden.”

Det antecknades också att vänsterförbundets stadsfullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

- ”Man fäster särskild vikt vid att tidtabellen och kostnadsberäkningarna håller under projektets alla faser.
- Den inverkan byggandet av Vandaspåran har på budgeten försämrar inte stadens tjänster.
- I byggandets alla faser fortsätter man att informera om projektet på ett öppet sätt, i rätt tid samt på flera språk och på ett lättläst språk.



- Tiina Hulkko, projektdirektör, tfn 050 304 4146,
(fornamn.efternamn(at)vantaa.fi)