



Dispositionsplan för spårvägen YK0049

VD/4628/10.02.04.00/2020

TLA/MSI/MAH/LMU/JKU/JHO/JST/EMN/EJU/VIK/KW

Dispositionsplanen för spårvägen har blivit färdig för godkännande. I planen definierar man en vision om spårvagnsstaden Vanda och bedömer dimensioneringen och utvecklingens verkningar. Dispositionsplanen förtydligar och preciserar de respektive områdenas lösningar i generalplanen 2020 som trädde i kraft 11.1.2023. Dispositionsplanen fungerar som underlag för spårvagnens projektplan och bedömningen av konsekvenserna i anslutning till den.

En översiktsplan för Vandaspåran färdigställdes 2019. Stadsfullmäktige beslutade 16.12.2019 § 7 att staden fortsätter arbetet med att planera byggandet av spårvägen utgående från översiktsplanen. Samtidigt beslutade fullmäktige att en eller flera dispositionsplaner utarbetas för markanvändningen i spårvägskorridoren innan verkställighetsbeslutet fattas, så att spårvägsinvesteringen är ekonomiskt lönsam på lång sikt.

Utarbetandet av spårvagnens dispositionsplan inleddes i slutet av 2020 parallellt med slutförandet av generalplanen. Våren 2021 sammanställdes en omfattande uppsättning utgångspunkter och mål för arbetet med dispositionsplanen. Arbetet med utkastet inleddes hösten 2021 och nu är det klart för framläggning. Planeringsområdet för spårvägens dispositionsplan omfattar en zon som bildas av spårvagnshållplatserna inom en radie av cirka 800 meter. I stadsstrukturen ligger området mitt i regionen, men i nuläget finns det ännu inte riktigt någon tvärgående axel: områdets centrum ligger åtskilda från varandra och de stora trafiklederna har en stor avdelande inverkan.

Dispositionsplanen har getts tre uppgifter: definiera en vision för spårvagnsstaden, bedöma dimensioneringen och beskriva effekterna av spårvagnsstadens utveckling. Utgångspunkten är Vandas nya generalplan (FGE 25.1. 2021 § 14, har ännu inte vunnit laga kraft) som preciseras med denna plan. Dispositionsplanen sammanställer samtidigt redan aktuella markanvändningsplaner, såsom regionala dispositionsplaner. Som underlag för planeringsarbetet har man också utnyttjat en sammanställning av önskemål som invånarna lämnat in om spårvagnsstaden under tidigare växelverkan. Man önskar att spårvagnsstaden skapar en känsla av samhörighet, framhäver områdenas landmärken, är grönskande och uppfriskande, mångsidig när det gäller möjligheter till rörlighet, historiskt skiktad och intressant, trygg, inbjudande för alla åldrar och fungerande.

I utkastet till dispositionsplan har man definierat en vision av en spårvagnsstad som består av olika slags områden och kompletteras med respekt för utgångspunkterna. Spårvägen gör hela zonen attraktivare och förbättrar områdenas tillgänglighet. Spårvagnsstadens viktigaste fästpunkter är hållplatsområdena som förnyas och utvecklas som kärnområden för stadsutvecklingen. I bostadsområdena är målet att behålla ett rikt utbud av olika hustyper och boendeanternativ i kompletteringsbyggandet. Nya bostadsområden byggs så att de är urbana. En betydande del av arbetsplatsområdena bevaras och förtätas i och med att områdenas lägen blir attraktivare. Bland de offentliga tjänsterna har särskilt skol- och daghemsnätverkets behov beskrivits i utkastet till dispositionsplan. Deras placering har markerats med P-beteckning (behovet att utveckla de offentliga tjänsterna) när det är fråga om en framtida tjänst som kräver noggrannare planering av placeringen. Tjänsterna i centrumområdena (C) presenteras inte separat på kartan, eftersom de utgör en del av centrumens funktionella mångsidighet och således ingår i bestämmelsen för beteckningen (C). Vid utvecklingen av servicenätet ska dispositionsplanens placeringsuppgifter tolkas som riktgivande. Beslut om servicenätet fattas i samband med godkännandet av servicenätverksplanen hösten 2022, och de exakta placeringarna av de nya tjänsterna fastställs på



detaljplanenivå. Befolkningstillväxten förbättrar också verksamhetsförutsättningarna för handelns servicenät. Grönområdesnätverkets lösning preciseras utifrån generalplanen. Viktiga ekologiska förbindelser och naturvärden tryggas

Trafiksystemet utvecklas och förnyas så att det stöder kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken så att resekedjor som kombinerar olika färdsätt kan bilda ett likvärdigt alternativ till personbilstrafiken. I centrumområdena och spårvagnshållplatsernas influensområde utvecklas närmiljön med prioritet på promenadvänlighet: stadsmiljön förnyas så att den är upplevelsetät, höglagssigt byggd och för också element från det blågröna nätverket till centrala platser.

I utkastet till dispositionsplan för spårvägen har man uppskattat planeringsområdets dimensioner så att invånarantalet skulle kunna öka till över 60 000 och antalet arbetsplatser till ca 30 000 fram till år 2050. Effekterna av spårvagnsstadens utveckling kommer att bedömas på grundval av utkastet till dispositionsplan. För närvarande pågår utredningar om trafik och fastighetsekonomi. En mer övergripande bedömning görs under sommaren. På basis av växelverkan och bedömningarna i anslutning till utkastet utformas ett utkastförslag som är avsett att vara färdigt för godkännande i slutet av år 2022.

Planeringen och växelverkan när det gäller spårvägens dispositionsplan har baserat sig på målet om en mångsidig, öppen och jämlik kommunikation och växelverkan med olika grupper av kommuninvånare. Under arbetet med utkastet har man samlat de tankar som invånarna redan tidigare gett och ordnat olika möjligheter för olika grupper att delta i planeringen av utkastet. Diskussionen och växelverkan fortsätter utgående från utkastet våren 2022.

Stadsmiljönämnden 5.4.2022 § 5

Stadsplaneringsdirektörens förslag:

Nämnden beslutar att föreslå för stadsstyrelsen att

- a) utkastet till dispositionsplan för spårvägen YK0049 som daterats 5.4.2022 läggs fram i 30 dagar,
- b) generalplaneringen berättigas till att begära nödvändiga utlåtanden.

Behandling:

Stadsmiljönämndens ordförande Anssi Aura föreslog att ärendet bordläggs. Förslaget godkändes enhälligt.

Beslut:

Nämnden beslutade att bordlägga ärendet till följande sammanträde.

Stadsmiljönämnden 10.5.2022 § 10

Stadsplaneringsdirektörens förslag:

Nämnden beslutar att föreslå för stadsstyrelsen att

- a) utkastet till dispositionsplan för spårvägen YK0049 som daterats 5.4.2022 läggs fram i 30 dagar,
- b) generalplaneringen berättigas till att begära nödvändiga utlåtanden.



Behandling:

Stadsmiljönämndens ledamot Pekka Virkamäki gav följande återremitteringsförslag: Jag föreslår att presentationen av utvecklingsbilden antecknas för kännedom och att ärendet återremitteras för ny beredning som en plan enligt markanvändnings- och bygglagen. Förslaget förföll i brist på understöd.

Stadsplaneringsdirektören kompletterade sitt förslag genom att i femte stycket i presentationsdelen av föredragningslistans text lägga till följande meningar (tillägg i kursiv stil):

I utkastet till dispositionsplan har man definierat en vision av en spårvagnsstad som består av olika slags områden och kompletteras med respekt för utgångspunkterna. Spårvägen gör hela zonen attraktivare och förbättrar områdenas tillgänglighet. Spårvagnsstadens viktigaste fästpunkter är hållplatsområdena som förnyas och utvecklas som kärnområden för stadsutvecklingen. I bostadsområdena är målet att behålla ett rikt utbud av olika hustyper och boendalternativ i kompletteringsbyggandet. Nya bostadsområden byggs så att de är urbana. En betydande del av arbetsplatsområdena bevaras och förtätas i och med att områdenas lägen blir attraktivare. Bland de offentliga tjänsterna har särskilt skol- och daghemsnätverkets behov beskrivits i utkastet till dispositionsplan. *Deras placering har markerats med P-beteckning (behovet att utveckla de offentliga tjänsterna) när det är fråga om en framtida tjänst som kräver noggrannare planering av placeringen. Tjänsterna i centrumområdena (C) presenteras inte separat på kartan, eftersom de utgör en del av centrumens funktionella mångsidighet och således ingår i bestämmelsen för beteckningen (C). Vid utvecklingen av servicenätet ska dispositionsplanens placeringsuppgifter tolkas som riktgivande. Beslut om servicenätet fattas i samband med godkännandet av servicenätverksplanen hösten 2022, och de exakta placeringarna av de nya tjänsterna fastställs på detaljplanenivå.* Befolkningstillväxten förbättrar också verksamhetsförutsättningarna för handelns servicenät. Grönområdesnätverkets lösning preciseras utifrån generalplanen. Viktiga ekologiska förbindelser och naturvärden tryggas.

Beslut:

Det kompletterade förslaget godkändes.

Det antecknades att stadsmiljönämndens ledamot Pekka Virkamäki lämnade in en följande protokollsuttalande i ärendet:

"Innehållsmässigt påminner utvecklingsbilden/dispositionsplanen med kartor, "beskrivningar" och planbestämmelser om en delgeneralplan. Delgeneralplanen kan enligt MBL också utarbetas utan rättsverkningar. Det är också kännetecknande för utvecklingsbilden att den utarbetas i växelverkan med medborgarna. Grunden för generalplanens legitimitet är en reglerad behandlingsordning och medborgarnas delaktighet, i vilken ingår omfattande rättigheter att anföra besvär över slutresultatet för att säkerställa att innehållet uppfyller lagens krav.

I motiveringen har det i flera punkter framförts att dispositionsplanen kompletterar, preciserar, begränsar eller på annat sätt fastställer den generalplan som godkänts av fullmäktige. Endast lagliga planer enligt MBL kan ha sådana effekter. De effekter som beskrivs har klart samband med delgeneralplanen och kan inte föreslås för godkännande på något annat sätt än i samma ordning som i den plan som utarbetats. Grundlagen förutsätter att lagen ska iakttas i all myndighetsverksamhet.

Sammanfattningen enligt lagförslagets innehåll avviker på flera ställen från den generalplan som fullmäktige godkänt. Utgångspunkten i generalplanen är att bevara stadsdelarnas karaktär. I dag baserar sig parkeringen i stadens områdescentrum på markparkering i bostadskvarter i en ljus miljö på gårdar och gröna gårdar. Den maximala byggvolym som föreslås i dispositionsplanen innebär vid



nybyggnad att man i alla höghuskvarter övergår till parkeringshus eller annan strukturell parkering. Det skulle innebära en betydande förändring av områdenas karaktär. Priset på en parkeringsplats i markparkering är cirka 20 €/mån och för parkeringshus 100–150/mån.

Den utvecklingsbild/dispositionsplan som presenteras skapar en god grund för de egentliga delgeneralplanerna. Då ska dock kompletterande utredningar göras och växelverkan göras på det sätt som markanvändnings- och bygglagen förutsätter. Detta innebär också omfattande besvärsmått som garanteras av grundlagen och MBL och genom vilka man kan kontrollera att planen till sitt innehåll överensstämmer med lagen. Saken kan inte enbart grunda sig på tjänstemäns försäkringar, som det föreslås i detta förslag.”

Stadsstyrelsen 23.5.2022 § 16

Förslag av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) utkastet till dispositionsplan för spårvägen YK0049 som daterats 5.4.2022 läggs fram i 30 dagar,
- b) generalplaneringen berättigas till att begära nödvändiga utlåtanden.

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

Behandling:

Under behandlingen av ärendet gav sannfinländarnas stadsstyrelseledamot Kai-Ari Lundell följande återremitterings- och motförslag som understöddes av stadsstyrelsens ersättare Niilo Kärki:

”Vi föreslår att presentationen av utvecklingsbilden antecknas för kännedom och att ärendet återremitteras för ny beredning som en plan enligt markanvändnings- och bygglagen.”

Ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder stadsmiljöns verksamhetsområdes biträdande stadsdirektörs basförslag röstar ja, medan de som understöder stadsstyrelseledamot Kai-Ari Lundells återremitterings- och motförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 10 ja-röster (Karinen, Tammi, Abdi, Kaukola, Haapalainen, Multala, Kasonen, Orpana, Norrena, Valtanen), 3 nej-röster (Niikko, Lundell, Kärki), varvid ordföranden konstaterade att återremitterings- och motförslaget förkastats.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Vidare antecknades att sannfinländarna lämnade in följande protokollsuttalande:

”Innehållsmässigt påminner utvecklingsbilden/dispositionsplanen med kartor, beskrivningar och ”planbestämmelser” om en delgeneralplan. Delgeneralplanen kan enligt MBL också utarbetas utan rättsverkningar.



Det är också kännetecknande för utvecklingsbilden att den utarbetas i växelverkan med medborgarna. Grunden för generalplanens legitimitet är en reglerad behandlingsordning och medborgarnas delaktighet, i vilken ingår omfattande rättigheter att anföra besvär över slutresultatet för att säkerställa att innehållet uppfyller lagens krav.”

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

Som uppgifter för dispositionsplanen definierades i början av arbetet en vision för spårvagnsstaden Vanda, dess dimensionering och effekterna av dess utveckling. Utkastet till dispositionsplan definierade den första visionen utifrån vilken man kunde göra konsekvensbedömningar samt diskutera och föra dialog om planens innehåll.

Konsekvensbedömningar av utkastet till dispositionsplan genomfördes. WSP Finland Oy har gjort en bedömning av konsekvenserna för trafiken (slutrapport 2.9.2022). Övriga konsekvensbedömningar utarbetades av Ramboll (slutrapport 8.12.2022). Båda de färdiga bedömningarna bifogas beslutsförslaget. Dessutom har spårvägsprojektet beställt en separat kompletterande bedömning av differentieringsutvecklingen, men den är ännu inte färdig.

Konsekvenserna har bedömts i fråga om följande teman: områdes- och samhällsstrukturen, näringslivet, stadsbilden, landskapet och kulturmiljön, naturen, klimatet samt människor och sammanslutningar. I bedömningstemana och bedömningskriterierna har man beaktat de mål som uppställts för spårvägsprojektet samt i tillämpliga delar de betydande direkta och indirekta konsekvenserna av genomförandet av planen enligt MBF § 1 mom. Konsekvenserna jämfördes med nuläget, och å andra sidan har man försökt jämföra konsekvenserna av dispositionsplanen med konsekvenserna av den nya generalplanen. I arbetet har det varit en utmaning att identifiera just de lösningar som den precisionsnivå i planeringen som kännetecknar spårvägens dispositionsplan medför och jämföra dem med en mer allmän generalplan och å andra sidan med ett mer detaljerat material som beskriver nuläget i området.

Konsekvenserna för samhällsstrukturen och trafiksystemet är enligt bedömningen gynnsamma. Dispositionsplanen gör det möjligt att svara på tillväxttrycket på ett hållbart sätt. Tillväxten styrs till dispositionsplanens område, som är en zon med hållbar tillväxt enligt generalplanen och en primär utvecklingszon enligt MBT2019-planen för Helsingforsregionen. Att flytta kollektivtrafikens stomlinje till spårvägen gör det möjligt att utveckla områdena utmed spårvägen på ett jämnare och mer övergripande sätt än utan spårvägen. Spårvägen skapar möjligheter att skapa ett hållbart mobilitetssystem som är jämlikt med personbilstrafiken i Vanda, vilket är nödvändigt för att staden ska kunna hålla sig till klimatmålen och överhuvudtaget växa med så lite resurser som möjligt. Den stadsbildsmässiga bedömningen var kanske den svåraste delen och förblev oavslutad, eftersom planeringens noggrannhet i hållplatsområdena ännu inte ger underlag för bedömningen.

Utkastet till dispositionsplan hölls framlagt 1.6–30.6.2022 och utlåtanden om det begärdes. Planmaterialet och dess handlingar och åskådliggörande material hölls framlagda på stadens webbplats och i Vandainfo. Dessutom fanns ett sammandrag av utkastet till dispositionsplan, kartan och bestämmelserna framlagda på webbplatsen för spårvagnens berättelsekarta.

Under framläggningen presenterades utkastet till dispositionsplan vid invånartillställningar under rundturen ”Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki” (Hurdan är spårvagnsstaden Vanda) i alla



storumråden inom planeringsområdet: i Aviapolis, Dickursby, Håkansböle och Västerkulla. Dessutom presenterades utkastet till dispositionsplan vid ett Teams live-evenemang, vars inspelning publicerades på dispositionsplanens webbplats. Sammanlagt deltog närmare 500 personer i tillställningarna.

Vid tillställningarna hade man möjlighet att personligen diskutera utkastet till dispositionsplan och spårvägsplaneringen med planerarna. Vid insamlingen av åsikterna om utkastet till dispositionsplan utnyttjades kartresponssystemet på webbplatsen OsallistuvaVantaa.fi. Man kunde också lämna in synpunkter per brev eller e-post via registraturen. Sammanlagt 44 personer gav sin syn på förslaget. De lämnade sammanlagt 102 kommentarer och kartanteckningar, av vilka 68 var kartanteckningar och 34 skriftliga öppna kommentarer.

Åsikterna var relativt jämnt fördelade över planeringsområdet för dispositionsplanen, dock underrepresenterade i storområdet Håkansböle. I tjänsten OsallistuvaVantaa styrdes åsikterna till åtta tematiska helheter. De populäraste temana var trafik och rörlighet (38%), stadsbild och landskap (14%) samt natur och grönområden (14%). Bland åsikterna om dispositionsplanen fanns flera åsikter som inte gällde dispositionsplanens planeringsnivå eller som gällde områden utanför området för dispositionsplanen. Åsikterna och svaren på dem har sammanställts i en separat rapport om växelverkan som finns i bilagan till beslutsförslaget.

Det lämnades in 20 utlåtanden, av vilka 14 innehöll respons i anslutning till innehållet i utkastet till dispositionsplan, och till dessa har utarbetats svar. I myndighetsutlåtandet betonades Vandas pårens positiva inverkan på Helsingforsregionens samhällsstruktur och trafiksystem samt spårvägens roll i genomförandet av Helsingforsregionens MBT-avtal. I fråga om trafiksystemet betonades genomförandet av byteshållplatser och infartsparkering i öster och Dickursby. Man ville att huvudlederna för cykeltrafik ska visas på kartan vid sidan av cykelbanenätet och det föreslogs ändringar i rutterna i synnerhet i Backas.

När det gäller samhällstekniken framhöll Fingrid att det kan uppstå utmaningar i samordningen av spårvägen och kraftledningarna som man bör förbereda sig på i tid. Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) föreslog att de lösningar som presenterats i de preliminära planerna för vattentjänster ska ändras/preciseras i den fortsatta planeringen så att kompletteringsbyggandet enligt dispositionsplanen kan beaktas i lösningarna för vattentjänster. När det gäller konsekvensbedömningarna gav NTM-centralen i Nyland anvisningar om klimatkonsekvensbedömningen och Helsingforsregionens trafik (HRT) anser att det är viktigt att spårvägsprojektets konsekvenser för städerna och den offentliga ekonomin undersöks i stor utsträckning. I många utlåtanden lyftes fram särskilt ett starkare säkerställande av de ekologiska förbindelserna på landskapsnivå. I naturkonsekvensbedömningen och i naturorganisationernas utlåtanden fästes uppmärksamhet vid den gröntäckta mark som försvinner på grund av tätare byggande.

På basis av växelverkan och konsekvensbedömningen har ändringar, kompletteringar och rättelser gjorts i dispositionsplanens karta, i beteckningarna och bestämmelserna samt i beskrivningen. I den allmänna bestämmelsen har det lagts till en skyldighet att minska klimatutsläppen och å andra sidan att beakta kulturmiljöinventeringarna. På byggområdena har parkeringsbestämmelsen för de områden som ska byggas tätt preciserats och i övrigt ordalydelsen om hur saker fastställs vid behov harmoniserats.

Utifrån konsekvensbedömningarna och utlåtandena lades grönområden och gröna förbindelser till i dispositionsplanen, preciserades innehållet i bestämmelsen om gröna kedjor, skrevs bestämmelser för det ekologiska nätverket och fördes det ekologiska nätverket in på huvudkartan samt skrevs anvisningar



om fortsatt planering bl.a. om att trygga livsmiljön för direktivarten åkergröda. Utifrån stadsmuseets utlåtande kompletterades bestämmelserna och beskrivningen för att trygga kulturmiljön bättre.

Dessutom har den nya generalplanen som trädde i kraft 11.1.2023 beaktats noggrannare och tolkningsutrymmet har minskats. Till exempel i Annefred och Huberila har centrumområdet (C) definierats striktare i enligt generalplanen.

Stadsmiljönämnden 17.1.2023 § 7

Stadsplaneringsdirektörens förslag:

Nämnde beslutar föreslå för stadsstyrelsen och vidare för stadsfullmäktige att dispositionsplanen för spårvägen YK0049 godkänns.

Behandling:

Det antecknades att stadsplaneringsdirektören gjorde följande tekniska justering i sitt förslag: de föråldrade organisationsuppgifterna på sidan 2 i dispositionsplanens beskrivning korrigeras enligt följande: Vanda stad, stadsmiljöns verksamhetsområde, stadsstruktur och miljö, generalplanering.

Stadsmiljönämndens ledamot Janne Hartikainen gav följande återremitteringsförslag: "Jag föreslår att dispositionsplanen återremitteras för beredning på så sätt att den dispositionsplan som förs till beslutsfattande också omfattar en utredning bussalternativet som en alternativ lösning för den tvärgående trafiken."

Stadsmiljönämndens ledamot Suvi Karhu understödde förslaget om återremittering.

Ordföranden konstaterade att det getts ett återremitteringsförslag som fått understöd och inte kan godkännas enhälligt. Ordförande föreslog följande omröstningsförfarande: De som understöder en fortsatt behandling av ärendet röstar ja, medan de som understöder återremittering för ny beredning röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 14 ja-röster (Ahokas, Eklund, Nevala, Haverinen, Iivarinen, Järveläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) och två nej-röster (Hartikainen, Karhu.) Ordföranden konstaterade att återremitteringsförslaget blivit förkastat. Behandlingen av ärendet fortsatte.

Beslut:

Stadsplaneringsdirektörens korrigerades förslag godkändes.

Det antecknades att de grönas nämndgrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet som vänsterförbundets, socialdemokraternas, kristdemokraternas och sannfinländarnas nämndgrupper instämde i: "Viktiga ekologiska förbindelser har markerats som gröna kedjor och blåa nätverk på dispositionsplanens karta. I detaljplanerna ska man se till att i synnerhet de gröna kedjorna och blåa nätverken som inte placeras på grönområden genomförs tillräckligt breda och högklassiga för att trygga de ekologiska korridorerna. En sådan grön kedja finns till exempel i Västerkulla, där en viktig grönkorridor via Långmossens skogsområdes västra kant till Fazerilas skog hamnar under ett bostads- och arbetsplatsområde i dispositionsplanen."

Det antecknades att de sannfinländarnas nämndgrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet som kristdemokraternas grupp instämde i: "Vi anser att det är viktigt att bussalternativet utretts



grundligt i dispositionsplanen. I somras visade det sig att det årliga passagerarantalet enligt dispositionsplanens riktlinjer har sjunkit från 80 000 passagerare till 30 000 passagerare. Priset för en resa med spårvagn har fördubblats, eftersom merparten av kostnaderna är kapitalkostnader. Bussalternativet är skalbart/anpassningsbart enligt passagerarantalet. Bussalternativet är också det miljövänligaste alternativet om det genomförs med vätgasdrivna fordon.”

Stadsstyrelsen 30.1.2023 § 12

Förslag av biträdande stadsdirektören för stadsmiljöns verksamhetsområde:

Nämnden beslutar föreslå för stadsfullmäktige att dispositionsplanen för spårvägen YK0049 godkänns.

Behandling:

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

Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder att biträdande stadsdirektörens förslag godkänns röstar, ja, och de som understöder att biträdande stadsdirektörens förslag förkastas röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 11 ja-röster (Abdi, Karinen, Kaukola, Luokkala, Multala, Norrena, Orpana, Rokkanen, Tahvanainen, Tammi, Valtanen) och 3 nej-röster (Lundell, Niikko, Saimen) och en tom röst, varvid ordföranden konstaterade att biträdande stadsdirektörens förslag godkänns.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Det antecknades att samlingspartiets, socialdemokraternas, de grönas, vänsterförbundets och centerns stadsstyrelsegrupper lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet:

”Viktiga ekologiska förbindelser har markerats som gröna kedjor och blåa nätverk på dispositionsplanens karta. I detaljplanerna ska man se till att i synnerhet de gröna kedjorna och blåa nätverken som inte placeras på grönområden genomförs tillräckligt breda och högklassiga för att trygga de ekologiska korridorerna. En sådan grön kedja finns till exempel i Västerkulla, där en viktig grönkorridor via Långmossens skogsområdes västra kant till Fazerilas skog hamnar in i ett bostads- och arbetsplatsområde i dispositionsplanen.”

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

”Vid planeringen av detaljplanen ska man särskilt beakta trafiklösningar såsom den gatubredd som anslutningarna kräver, omkörningsplatser, räddningsverkets behov, privatbilismen och parkeringen i närheten av spårtrafiken.”

Det antecknades att sannfinländarnas stadsstyrelsegrupp lämnade följande avvikande åsikt i ärendet:



"Innehållsmässigt är dispositionsplanen med kartor, beskrivningar och "planbestämmelser" en delgeneralplan. Enligt beskrivningen styr den en noggrannare detaljplanläggning. Delgeneralplanen ska dock beredas och beslutas i enlighet med markanvändnings- och bygglagen så att dess process och innehåll kan verifieras genom ändringsökande hos förvaltningsdomstolen.

Vi anser att det är viktigt att bussalternativet utretts grundligt i dispositionsplanen. I somras visade det sig att det årliga passagerarantalet enligt dispositionsplanens riktlinjer har sjunkit från 80 000 passagerare till 30 000 passagerare. Priset för en resa med spårvagn har fördubblats, eftersom merparten av kostnaderna är kapitalkostnader. Bussalternativet är skalbart/anpassningsbart enligt passagerarantalet. Bussalternativet är också det miljövänligaste alternativet om det genomförs med vätgasdrivna fordon."

Stadsfullmäktige 22.5.2023 § 6

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att godkänna Dispositionsplan för spårvägen YK0049.

Beslut:

Stadsfullmäktige beslutade att bordlägga ärendet till sitt följande sammanträde.

Stadsfullmäktige 19.6.2023 § 16

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att godkänna Dispositionsplan för spårvägen YK0049.

Behandling:

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsfullmäktigeledamoten Pekka Virkamäki understödd av stadsfullmäktigeledamoten Niilo Kärki följande *ändring* i stadsstyrelsens förslag:

Spårvägens dispositionsplan namnges på nytt till *Stadsvision för Vandas utvecklingskorridor* och texterna bearbetas i motsvarande mån.

Samtidigt ändras beslutsförslaget på motsvarande sätt: ~~Stadsfullmäktige beslutar att godkänna Dispositionsplan för spårvägen YK0049.~~

Antecknas för kännedom och följs i mån av möjlighet.

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 ändringsförslag röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 54 ja-röster, 12 nej-röster medan en röstade blankt, varvid ordföranden konstaterade att ändringsförslaget förkastats.

Beslut:

Förslaget godkändes.



Det antecknades att de grönas fullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet som understöddes av socialdemokraternas och vänsterförbundets fullmäktigegrupper samt ledamoten Suvi Karhu:

Viktiga ekologiska förbindelser har markerats som gröna kedjor och blåa nätverk på dispositionsplanens karta. I detaljplanerna ska man se till att i synnerhet de gröna kedjorna och blåa nätverken som inte placeras på grönområden genomförs tillräckligt breda och högklassiga för att trygga de ekologiska korridorerna. En sådan grön kedja finns till exempel i Västerkulla, där en viktig grön korridor via Långmossens skogsområdes västra kant till Fazerilas skog hamnar in i ett bostads- och arbetsplatsområde i dispositionsplanen. När staden blir tätare kring spårvägen måste man se till att det mellan byggnadsvolymer lämnas tillräckligt med grönområden för rekreation och minimering av följderna av högsommarvärme och störtregn. Grönområdena bör i så stor utsträckning som möjligt baseras på existerande trädbestånd och skogsområden för att byggandets totala koldioxidavtryck ska vara så litet som möjligt.

Bilagor:

- YK0049 Spårvägens dispositionsplan, karta 17.1.2023
- YK0049 Spårvägens dispositionsplan, beteckningar och bestämmelser 17.1.2023
- YK0049 Spårvägens dispositionsplan, beskrivning 17.1.2023(II)
- YK0049 Spårvägens dispositionsplan, rapport om växelverkan 17.1.2023
- YK0049 Spårvägens dispositionsplan, utlåtanden, 17.1.2023
- YK0049 Sammandrag av utlåtandena om utkastet till dispositionsplan för spårvägen med svar 17.1.2020
- YK0049 Konsekvensbedömning av utkastet till dispositionsplan för spårvägen 8.12.2020
- YK0049 Trafikkonsekvenser i fråga om utkastet till Vandaspårans dispositionsplan 2.9.2020
- Omröstningsrapport FGE 19.6.2023 § 16

Anvisningar för sökande av ändring: 2.1 Besvärsförbud

Närmare information:

Mari Siivola, generalplanechef, tfn 040 336 0159

Laura Muukka, landskapsarkitekt, tfn 050 302 9396

fornamn.efternamn[at]vantaa.fi