



Justering av Vandaspårans projektplan

VD/8690/08.00.00.03/2018

PT/TeA/HW/HL/MT/AP

Stadsfullmäktige i Vanda stad beslutade vid sitt sammanträde 22.5.2023 om byggandet av Vandaspåran på basis av den projektplan som stadsstyrelsen godkände samma vår. Utgående från den utvecklingsfas för Vandaspårans allianser som inleddes 2024 har man kommit fram till att föreslå ändringar i projektplanens omfattning, innehåll och investeringskostnader. Ändringarna förutsätter att den justerade projektplanen behandlas i organen, eftersom de inverkar på bland annat utvecklingen av spårvagnsstaden och stadens ekonomi. I den justerade projektplanen börjar spårvägen i Aviapolis vid det nya Flygmuseet och upphör på Helsingfors sida vid Mellungsbacka metrostation. Placeringen av spårvägslinjens ändstation på flygplatsen undersöks på nytt i slutet av 2027. Den justerade totala kostnadsberäkningen för projektplanen är cirka 750 miljoner euro och inkluderar också Helsingfors stads och HRM:s andelar. Utifrån de uppdaterade beräknade inkomsterna kommer Vandaspårans inkomster att täcka Vanda stads utgifter på lång sikt. För att öka inkomsterna börjar Vanda utarbeta en delgeneralplan som kompletterar generalplanen 2020 i de områden i Haxböle där markanvändningen kan effektiveras betydligt på grund av upphörandet av Sandbanan. Byggandet av Vandaspåran inleds år 2025 och trafiken på spårvägen kan inledas i slutet av 2029.

Det förslag som utarbetats som ett resultat av genomförandet av utvecklingsfasen för Vandaspårans allianser för att justera Vandaspårans projektplan har färdigställts i oktober 2025. I samband med justeringen har man som ett samarbete mellan beställare, planerare och byggare justerat omfattningen, innehållet och kostnaderna i den projektplan som godkändes 2023 för att uppnå en gemensamt godkänd målkostnad som är ett villkor för övergången till alliansernas genomförandefas.

I den projektplan som godkändes 2023 var Vandaspåran en cirka 19 kilometer lång spårvägslinje som planerades gå från flygplatsen via Jumbo och Dickursby till Håkansböle och därifrån via Västerkulla till Mellungsbacka metrostation i Helsingfors. Projektplanen och gatuplanerna som utarbetats och godkänts utifrån den, baserades på en förbättring av kvalitetsnivån på spårvägslinjens gatuområden enligt principen "från vägg till vägg".

Under 2024 konkurrensutsatte staden planerings- och byggherreparterna för både den västra och östra alliansen, vilka ansvarar för spårvägsprojektets byggnadsplanering och det egentliga genomförandet. Alliansernas beställarparter är förutom staden, HRM och Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab som representerar Helsingfors (östra alliansen).

Alliansernas utvecklingsfaser startades i oktober 2024 efter att finansieringen för MBT-avtalet bekräftats. I utvecklingsfasen för alliansen utvecklade beställarna, planerna och byggarna i samarbete med varandra de tidigare utarbetade planerna till byggnadsplaner och förberedde sig på att bygga spårvägen i genomförandefasen. En viktig del av utvecklingsfasen är att fastställa en gemensam målkostnad för ett avtal för genomförandefasen (TAS).

Under utvecklingsfasen kom det fram att allianserna kommer att ha betydande svårigheter att uppnå totalkostnaderna för projektet som fastställts i projektplanen och alliansupphandlingen utan att minska projektets omfattning, både när det gäller längd och storlek. Den viktigaste förklaringen är att den allmänna kostnadsnivån inom infrastruktursektorn har stigit efter att den ursprungliga projektplanen



utarbetades. Detta gäller både material och arbetskostnader. I synnerhet höjningen av prisnivån syns tydligt i brokonstruktionerna som utgör en stor del av projektet. Dessutom har de mark- och grundundersökningar samt mätningar som kompletterats i utvecklingsfasen inverkat bland annat på omfattningen av grundförstärkningslösningarna och därmed på kostnaderna. Stegvisa arbetsarrangemang i den täta stadsmiljön, kostnader som orsakas av riskerna och projekthanteringen i ett stort infrastrukturprojekt och särskilt allmänna kostnader som orsakas av långvariga byggarbetsplatser har kunnat bedömas mer tillförlitligt än tidigare som ett samarbete mellan planerare och byggare. Den sammantagna effekten av de tidigare nämnda faktorerna är att genomförandekostnaderna har ökat jämfört med tidigare uppskattningar. Dessa utgiftsposter kunde i sin helhet inte förutses i den tidigare projektplanen.

Beställarparterna har gemensamt dragit upp riktlinjer för att Vandaspåran ska bli ett välfungerande och kostnadseffektivt spårvägssystem. Vanda stad har ställt som ett centralt krav för projektet att utgifterna för spårvägsinvesteringen på lång sikt ska kunna täckas med inkomsterna från markanvändningen i Vandaspårans dispositionsplaneområde. Dessa två huvudriktlinjer har styrt de förhandlingar mellan beställarna och allianspartnerna som inleddes i början av 2025 för att minska kostnadsnivån för projektet.

I samarbetet upptäcktes flera sparobjekt som inte väsentligt påverkar projektets kvalitetsnivå, funktionalitet eller livscykelkostnader. I den tidigare projektplanshelheten föreslås också sparåtgärder som leder till att reparationsskulden för infrastrukturen minskas, gatumiljöns kvalitetsnivå förbättras eller gång- och cykelvägsförbindelserna utvecklas i något mindre grad än vad målet varit.

Å andra sidan är det inte ens ekonomiskt sett förnuftigt att bygga färdigt hela gatuområdet på en gång, eftersom byggandet av områdena längs spårvägen inte har gått framåt på grund av den svaga konjunkturen inom husbyggandet. Då skulle byggnadsarbetena i spårvagnsstadens kvarter inom den närmaste framtiden riva upp de ytor som redan byggts. På en del av gatorna beräknas slutarbetena enligt gatuplanerna att infalla inom cirka fem år efter att spårvägen färdigställts, medan byggarbetena i spårvagnsstaden pågår.

Efter de föreslagna justeringarna kommer man att fortsätta genomföra ett mycket högklassigt och fungerande spårvägssystem i Vanda som passar in i huvudstadsregionens nätverkshelhet. Spårvägen med sina hållplatser kommer sannolikt att finnas kvar på den plats som nu byggs. Största delen av spårvägsgatorna totalrenoveras och nya förbindelser anläggs för gång- och cykeltrafiken. I planeringslösningarna har beaktats att alla projektplanslösningar för 2023 kan genomföras senare när spårvagnsstadens byggnadsprojekt har satts i gång.

Vandas spårvägsprojekt möjliggör fortfarande de utvecklingsprojekt för markanvändningen i Aviapolis område, Jumbo, Dickursby färgfabrik och Fazerilas område som är starkt anknutna till spårvagnsstaden, och de markanvändningsinkomster i anslutning till dem. Utgående från en omsorgsfull teknisk och ekonomisk granskning av alternativen beslutade man att linjens ändhållplats ska vara Aviapolis norra station vid Ringbanan, eftersom man då kan säkerställa att Mureområdet kan byggas inom den närmaste framtiden och samtidigt kan Aviabulevardens projekt, bland annat Aviapolis lukio och det nya Flygmuseet som håller på att byggas, anslutas till spårvägstrafiken.

Mål



De mål som ställts upp för Vandaspåran är fortfarande desamma som i projektplanen för 2023 och de förverkligas också nu i den uppdaterade projektplanen i och med byggandet av Vandaspåran. Målen och bedömningarna av målens förverkligande är följande:

- Stadsmiljön utvecklas och Vandas attraktionskraft ökar. Detta mål förverkligas.
- Lättheten att röra sig och tillgängligheten förbättras. Detta mål förverkligas.
- Staden är klimatneutral och miljövänlig. Spårvägens inverkan både främjar målet och försämrar målet.
- Den lokala välfärden och sysselsättningen ökar. Detta mål förverkligas.

Viktiga förändringar i projektplanen för 2023 och deras konsekvenser

I den justerade projektplanen föreslås de ändringar som gjorts i projektet jämfört med den godkända projektplanen, samt ändringarnas centrala konsekvenser. Om det inte har skett några ändringar i de ämnesområden som presenterades i den tidigare projektplanen har de uteslutits från justeringshelheten.

I samband med Vandaspårans dispositionsplan uppskattade man att antalet invånare i spårvägskorridoren kommer att mer än fördubblas från nuläget och uppgå till cirka 124 000 invånare 2050. Antalet arbetsplatser ökar i motsvarande mån till cirka 83 000 arbetsplatser 2050. I och med justeringen av projektplanen har det uppskattats att invånarantalet uppgår till cirka 122 500 invånare och antalet arbetsplatser till cirka 82 500 arbetsplatser, dvs. förändringen är 1 500 invånare och 500 arbetsplatser mindre i förhållande till projektplanen för 2023. Förändringen i antalet arbetsplatser koncentreras till Aviapolis söder om flygplatsen och förändringen i antalet invånare till östra sidan av den tidigare bussdepån i Håkansböle vid Lahtisvägen.

När det gäller omfattning och effekter är den mest betydande förändringen i projektplanen för 2023 och de tidigare spårvägsplanerna att spårvägshelheten föreslås börja vid Aviapolis norra station vid Ringbanan i stället för den tidigare flygplatsterminalen. I detta skede utelämnas hållplatserna vid Datavägen och flygplatsen och bron som leder till terminalen på flygplatsen ur spårvägsprojektet som helhet. Flygplatsområdet kommer ändå att omfattas av utmärkta tåg- och busstrafiktjänster. Siarvägen, Televägen och Datavägen förblir privatvägar som i nuläget.

Eftersom spårvägslinjen blir kortare är den totala inverkan på stadsutvecklingen öster om Flygstationsvägen i Luftledens omgivning cirka 510 arbetsplatser (28 500 m²-vy) mindre än det som beräknats i den tidigare projektplanen. Boende har inte planerats i området.

Byggkostnaderna för delen Aviapolis norra – Televägen som utelämnas från Vandaspårans justerade projektplan är uppskattningsvis cirka 25 miljoner euro. Förutsättningarna för genomförandet av denna del i samband med alliansprojektet granskas i en utvärdering som ska utarbetas i slutet av 2027, där utvecklingsutsikterna för markanvändningen i flygplatsens omedelbara närhet, utvecklingen av alliansernas målkostnadsprognos och en eventuell extern tilläggsfinansiering till projektet är de delfaktorer som ska granskas.

En annan väsentlig förändring i fråga om markanvändningskonsekvenserna gäller Skjutsvägens och Lahtisvägens planskilda anslutning. Det är inte motiverat att genomföra den flyttning av Lahtisvägen med tillhörande anslutningsarrangemang som planerats väster om Håkansböle centrum i samband med



spårvägsprojektet. Till följd av detta är det inte möjligt att detaljplanera till exempel områdets nuvarande trafik- och parkområden för bostadsproduktion i den omfattning som tidigare planerats, vilket uppskattas minska våningsytan för bostadsbyggandet med totalt cirka 73 000 m²-vy jämfört med den tidigare beräknade markanvändningspotentialen. Det här betyder att invånarantalet minskar med cirka 1 500 invånare.

Vandaspåran som investering ökar stadens livskraft och kvarhållningskraft på lång sikt genom att locka investeringar, företag och arbetsplatser. Spårvägssystemet är en långlivad investering som skapar förutsägbarhet, vilket uppskattas av investerare och företag. Den justerade projektplanen förändrar inte väsentlig de tidigare uppskattade positiva effekterna på stadens attraktionskraft, livskraft och image.

Gatumiljöns kvalitetsnivå och utvecklingen av cykelförbindelserna blir på en del av linjen mer begränsad än nivån i projektplanen. De öppna platserna vid Mures och Flygmuseets hållplatser i Aviapolis genomförs inte i sin slutliga omfattning och stadsbilden i Håkansböle centrum kan inte genast utvecklas till den kvalitetsnivå som anges i den tidigare planen bland annat på grund av att flyttningen av Lahtisvägen inte kommer att genomföras.

När det gäller hanteringen av segregation beror en stor del av spårvägens bromsande effekt på differentieringsutvecklingen på att tillgängligheten till olika områden har förbättrats, vilket inte påverkas av justeringen av projektplanen. I samband med spårvägsprojektet utvecklas inte gatumiljöns kvalitet i alla avseenden på samma nivå som i den tidigare projektplanen, vilket uppskattas minska projektets positiva effekter tillfälligt särskilt för de nuvarande invånarna i östra Vanda. Stadsmiljöns kvalitet kommer ändå att utvecklas i framtiden, varvid de ovan nämnda positiva effekterna uppnås i enlighet med den tidigare planen.

Spårvägens passagerarmängder beräknas vara cirka 31 000 passagerare per dygn 2030, och cirka 47 000 passagerare per dygn 2050. I prognosen kommer spårvägstrafikens belastning år 2050 att vara som högst cirka 1 220 passagerare under den timme då trafiken är som livligast på eftermiddagen, vilket innebär cirka 150 passagerare per tur. Jämfört med den tidigare projektplanen minskar Vandaspårans beräknade passagerarmängd med cirka 2 700 passagerare per dygn år 2030, och med 3 700 passagerare per dygn år 2050, främst på grund av att spårvägslinjen förkortas och markanvändningen i Håkansböleområdet förändras.

Personbilstrafiken minskar inte så mycket som det uppskattades i projektplanen 2023, eftersom trafikmodellen har uppdaterats. Enligt den nya trafikmodellen minskar fordonsprestationen med sammanlagt 4,2 miljoner kilometer år 2050, vilket är cirka 0,8 miljoner kilometer mindre än i projektplanen 2023. Bilresor per dygn år 2050 är cirka 100 fler än i projektplanen, vilket innebär att biltrafiken minskar med sammanlagt 1 300 resor per dygn på grund av ändringarna i projektet.

En del av cykel- och gångtrafikens förbindelser som föreslagits i den ursprungliga projektplanen genomförs inte i samband med spårvägsprojektet. Detta har för sin del att göra med statens MBT-understödsbeslut, där staten minskade understödet för projektet i fråga om cykelvägar. Den justerade projektplanen innehåller mindre specifiering av olika färdssätt och å andra sidan korsar rutterna oftare körbanor eller spårvägen. Det minskar projektets positiva effekter på säkerhet och tillgänglighet. Social hållbarhet eller hälsofördelar vad gäller sårbara grupper eller vardagsmotion förbättras mer måttligt än vad som eftersträvades i projektplanen för 2023.

Det positiva resultatet av utvecklingsfasens granskningar när det gäller de operativa kostnaderna är att man troligen kan avstå från batteridrivna spårvägsmateriel. I detta fall kommer spårvägsmaterielen som



används i Vanda vara samma som i hela huvudstadsregionen, vilket för sin del möjliggör sam användning och gemensamt underhåll av materielen. Detta förenklar också depåverksamheten och livscykelkostnaderna för materielen kommer sannolikt att minska.

Projektets ändringar har ingen betydande inverkan på lokala trafikutsläpp, eftersom utsläppen ändras cirka 5 % i sin helhet. Däremot minskar projektets tekniska ändringar i fråga om genomförandet och ändringar i omfattningen av projektet avsevärt utsläppen från byggandet jämfört med tidigare, till exempel bevarandet av de nuvarande bro- och gatukonstruktionerna och utelämnandet av flygplatsbron. Gång- och cykeltrafikens omständigheter förbättras inte i denna projektomfattning lika mycket som i projektplanen, vilket påverkar trafikens miljöeffekter.

I den justerade projektplanen baserar sig lösningarna som gäller anpassning till klimatförändringen och den biologiska mångfalden i huvudsak till att (tillfälligt) bevara den nuvarande växtligheten. Däremot kommer vissa utvecklingslösningar anknutna till anpassningen till klimatförändringen (gatuträd, planteringar, naturbaserad dagvattenhantering) att genomföras i mindre utsträckning än i projektplanen för 2023. Lösningar som förbättrar att få skugga och hantera dagvatten kan dock utvecklas i framtiden i samband med byggandet av en spårvagnsstad.

Efter att projektplanen för 2023 godkändes har staden beslutat att ersätta de skador som byggandet av spårvägen orsakar naturen genom att stärka den biologiska mångfalden till exempel genom istandsättnings- och vårdåtgärder i utvalda naturområden i Vanda. På Vandaspårans depåtomt syftar man till att uppnå ekologisk kompensation enligt naturvårdslagen. I stället för gatu- och parkträd som har fällts längs spårvägslinjen planteras nya träd i samma proportion, dvs. i stället för varje träd som har fällts planteras minst ett nytt träd inom spårvägsprojektet, som en separat investering och ett separat projekt. Att kompensera och minimera skador i naturen orsakade av spårvägen är en del av de åtgärder som Vanda stad vidtar för att uppnå naturpositivitet från och med 2030.

Justeringens centrala konsekvenser för stadsekonomi

I justeringsplanen för 2023 var investeringskostnaderna för spårvägen sammanlagt cirka 606 miljoner €, och delades upp i Vandas andel (414 miljoner €), Helsingfors stads andel (15 miljoner €) och statens beräknade andel (177 miljoner €). Dessutom var kostnaderna för den projektplan som HRM:s styrelse godkände cirka 49 miljoner € i Vanda och 4 miljoner € i Helsingfors, sammanlagt 53 miljoner €. Kostnadsberäkningarna som utarbetats per gata med Ihku-kostnadsberäkningssystemet baserade sig på jordbyggnadskostnadsindexets (MAKU) poängtal 127,5 (2015=100, augusti 2022), men de totala kostnaderna var inte bundna till jordbyggnadskostnadsindexet. De totala kostnaderna för projektplanens helhet 2023 var 660 miljoner euro inklusive Vandas, Helsingfors och HRM:s investeringar. Efter statens MBT-finansieringsbeslut var de totala kostnaderna för projektets investering sammanlagt 647 miljoner € även inklusive Helsingfors stads och HRM:s andelar.

Kostnadsberäkningen för projekthelheten enligt justeringen av den justerade projektplanen baserar sig på kostnadsnivån för 2025. Projektets nya investeringskostnader i kostnadsnivån för 2025 är sammanlagt 750 miljoner €, av vilka Vandas finansieringsandel är 541 miljoner €, statens MTB-finansieringsandel 144,1 miljoner €, Helsingfors stads andel 12 miljoner € och HRM:s andel 53 miljoner €. HRM:s kostnader fördelas per stad så att Vandas andel är cirka 49 miljoner € och Helsingfors andel cirka 4 miljoner €. HRM:s styrelse beslutar om HRM:s kostnadsandel i spårvägsprojektet.

Under den pågående MBT-avtalsperioden deltar staten i finansieringen för projektets byggnadskostnader med sammanlagt 144,1 miljoner €. Det finns inget officiellt beslut om fördelningen



av MBT-stöden mellan Vanda och Helsingfors, men det beräknas att de kommer att fördelas i proportion till byggnadskostnaderna. Vandas beräknade byggnadskostnader är 682 miljoner € (98 % av de totala kostnaderna), varvid stödet till Vanda uppgår till 141,2 miljoner €. Helsingfors byggnadskostnader är 15 miljoner € (2 %), varvid stödet till Helsingfors uppgår till 2,9 miljoner €. Vidare överlåter staten marker till Vanda stad från Sandbanans område som flyttas bort. Markernas värde har beräknats vara cirka 30 miljoner € med beaktande av byggnadskostnaderna för Släckruskvägens lastningsplats. Marköverlåtelsen ökar statens MTB-finansiering med värdet av de marker som realiseras senare.

Vandas finansieringsandel har ökat med totalt cirka 90 miljoner € efter 2023. För spårvägsinvesteringen tar Vanda ut lån på sammanlagt 541 miljoner €. De totala låneuttagen täcker spårvägens byggnadskostnader med 682 miljoner €, varifrån MBT-stödet på 141 miljoner € dras av. De totala kostnaderna är sammanlagt 292 miljoner € för byggperioden och lånetiden på 25 år. Av dessa räntekostnader infaller 56 miljoner € under byggperioden 2025–2029 och 236 miljoner € under amorteringsperioden 2030–2054.

Spårvägens årliga underhållskostnader minskar med cirka 0,3 miljoner euro när spårvägen förkortas, vilket bidrar till en cirka 11,7 miljoner euros inbesparing för Vanda under 40 år.

Beräkningen av effekterna av Vandaspårans biljettintäkter 2030 har ökat med 0,8 miljoner € och beräkningen för 2050 har ökat med 2,2 miljoner €. Under en kumulativ granskningsperiod på 40 år är förändringen sammanlagt 78,2 miljoner €. Den största orsaken till att de beräknade inkomsterna har stigit är den uppskattade ökningen av biljettintäkterna enligt HRT:s trafikprognosmodell och HRT:s allt större infrastrukturersättning.

År 2030 är de infrastrukturersättningar som HSL betalar Vanda 5,8 miljoner € större än vad som beräknats i den tidigare projektplanen, vilket under en kumulativ granskningsperiod på 40 år ökar infrastrukturersättningar med sammanlagt 155 miljoner €. Detta förklaras av att en allt större del av projektets investeringar hör till de spårvägsinvesteringar som omfattas av HRT:s ersättningssystem för infrastruktur. Dessutom ökar kostnadsökningen för investeringen det kapital som omfattas av HRT:s ersättningssystem för infrastruktur.

I Vandas HRT-kommunandel ingår biljettintäkter, trafikeringskostnader och Vandas andel av kostnaderna för ersättningssystemet för infrastruktur. I förhållande till projektplanen kommer Vandas kommunandel att öka 3,8 miljoner € år 2030 och sammanlagt 61,4 miljoner € under en granskningsperiod på 40 år.

I trafikeringskostnaderna ingår kostnaderna för spårvägsmaterielen som Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab anskaffat. Trafikeringskostnaderna när det gäller materielen har ökat från den tidigare projektplanen, eftersom man i de nya beräkningarna har använt 4,6 miljoner €/vagn som en uppskattning av anskaffningspriset för en spårvagn, enligt projektplanen för materielanskaffning som Vanda stadsstyrelse godkände i januari 2024. Efter godkännandet av projektplanen har den allmänna kostnadsnivån stigit, vilket inte har beaktats i beräkningarna. Det slutliga anskaffningspriset för materielen och dess inverkan på trafikeringskostnaderna kommer att preciseras om några år när Marknadsdomstolen har behandlat besvären över Stadstrafik Ab:s styrelses upphandlingsbeslut 6.10.2025.

Med tanke på fastighetsekonomin inverkar projektet inte längre positivt på markanvändningen i områdena öster om Flygstationsvägen. På grund av detta skulle det enligt uppskattningen i utredningen från 2022 inte vara möjligt att genomföra cirka 28 500 m²-vy arbetsplatsbyggande, vilket minskar



fastighetsekonomin inverkan med ett realvärde på cirka 13,8 miljoner €. Lahtisvägen flyttas inte i samband med spårvägsprojektet, vilket är orsaken till att uppskattningsvis 73 000 m²-vy bostadsbyggande inte kommer att genomföras. Realvärdet för denna inverkan som minskar inkomsterna är 15,7 miljoner €. Markanvändningsinkomsterna minskar genom lösningarna i den justerade projektplanen med uppskattningsvis totalt 29,5 miljoner €. Å andra sidan utgör utvecklingen i Sandbanans område och Haxböleområdet en positiv förändring för projektet och ökar inkomsterna med uppskattningsvis 30 miljoner €, vilket har beaktats i de fastighetsekonomiska beräkningarna. Som en sammantagen effekt av de tidigare nämnda faktorerna ökar de fastighetsekonomiska inkomsterna med 0,5 miljoner € i sin helhet.

I beräkningen av de fastighetsekonomiska inkomsterna ingår nu de inkomster som uppstår åren 2050–2069, varvid granskningsperioden är samma 40-årsperiod som i andra tidigare nämnda ekonomiska granskningar som görs efter att spårvägen har färdigställts. De beräknade tilläggsinkomsterna för 2050–2069 är sammanlagt cirka 119 miljoner €. Därmed ökar de fastighetsekonomiska inkomsterna med sammanlagt cirka 119,5 miljoner € före år 2069. Beräkningarna har gjorts enligt prisnivån för 2022.

Sammanfattning och fortsatta åtgärder

Enligt justeringen av projektplanen är Vandaspårans kumulativa ekonomiska effekter på Vanda stads ekonomi positiva under en period på 40 år, sammanlagt med ett realvärde på 60,2 miljoner €. Ur stadsekonomins synvinkel är Vandaspårans största effekter spårvägens fastighetsekonomiska inkomster, byggnads- och finansieringskostnader, trafikeringskostnader och biljettintäkter. I och med Vandaspåran ökar också skatteinkomsterna i takt med att antalet invånare ökar, men kostnaderna för produktion av tjänster för nya invånare ökar nästan lika mycket.

Stadens beslutsfattande organ har haft som ett centralt krav att utgifterna för spårvägsinvesteringen på lång sikt ska kunna täckas med inkomsterna från markanvändningen i Vandaspårans dispositionsplanområde. De inbesparingsåtgärder och mer begränsade förbindelser som föreslås i den justerade projektplanen äventyrar inte uppfyllandet av detta krav. Den lågkonjunktur inom bostadsbyggandet som började 2023 efter utarbetandet av projektplanen för 2023 och som fortfarande pågår 2025, innebär att de fördelar som spårvägen medför förverkligas senare än planerat, men å andra sidan främjar byggandet av spårvägen i det här konjunkturläget enligt den planerade tidtabellen att bostadsbyggandet återhämtar sig och samtidigt förbättrar sysselsättningen bland byggare i Vanda i området för spårvägens dispositionsplan och eventuellt också i större utsträckning.

Byggandet av spårvägen har en betydande inverkan på sysselsättningen. Enligt Rakennusteollisuus RT ry skapar en investering på en miljon en efterfrågan på sammanlagt 11 årsverken inom byggandet av infrastruktur (inkl. förutom byggande också planering, andra nödvändiga tjänster, byggherreverksamhet och arbete som uppstår via produkter som köps in till byggarbetsplatsen). Således är sysselsättningseffekten av en spårvägsinvestering på cirka 750 miljoner euro sammanlagt 8 250 årsverken, och dessutom tillkommer sysselsättningseffekten av byggandet av hus i spårvägsstaden.

I Vandas generalplan 2020 har man anvisat ett omfattande område för boende och arbetsplatser (A/TP) i Haxböle. I Helsingforsregionens MBT-avtal 2024–2035 har man kommit överens om att staten överlåter från området industritomterna i Haxböle, lastningsplatsen i Haxböle och Sandbanans områden till Vanda stad utan ersättning. Målet är att områdena har överlåtits till Vanda stad före 2031. Ett villkor för överföring av äganderätten är att det mellan Vanda stad och Trafikledsverket har upprättats ett verkställighetsavtal om byggande av en ersättande lastningsplats på Släckruskvägen.



Syftet är att utarbeta en delgeneralplan för området, där områdets utvecklingsbehov och förutsättningar utreds närmare än i Vandas generalplan 2020. I planeringsområdet hör också generalplanens TY-område väster om generalplanens A/TP-område som Helsingfors förvaltningsdomstol upphävde i Vandas generalplan 2020. I det planläggningsprogram som utarbetas för 2026–2028 föreslås att delgeneralplanen i fråga börjar utarbetas. Planläggningsprogrammet ska godkännas i stadsmiljönämnden i december 2025 och för delgeneralplanen utarbetas ett mer detaljerat arbetsprogram under 2026. Syftet är att den egentliga delgeneralplanen görs aktuell under 2027 genom att utarbeta ett program för deltagande och bedömning. Ett preliminärt expertutlåtande om områdets fastighetsekonomiska tilläggsavkastning är cirka 34 miljoner € som tills vidare inte har beaktats i de fastighetsekonomiska beräkningarna i justeringen av projektplanen.

Vanda stad är delägare med en liten andel i Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab. *Ansvar*et för spårvagnsmaterielen *kommer att ligga hos Stadstrafik Ab:s dotterbolag* RV Kalusto och Varikko Oy, vars verksamhet hänför sig till Vandas innehav i *stadstrafikkoncernen*. Enligt *de beslut som stadsstyrelsen fattade 30.11.2021 ja 18.11.2024* har Vanda stad köpt av Stadstrafik Ab och Helsingfors stad Stadstrafik Ab:s aktier i CP-serien (*snabbspårvägens materiel och depå*) till ett totalt belopp på 1 398 300 euro. RV Kalusto ja Varikko Oy anlägger depån i Fagersta enligt projektplanen och inleder materielanskaffningen som inledningen av Vandaspårans trafik förutsätter. Vanda stad svarar för att säkra finansieringen för depån och materielen, vilket förutsätter ett separat organbeslut.

Vad beträffar informationen är en fortsatt åtgärd att utarbeta en informationsplan för hela genomförandefasen. I synnerhet måste invånare och företagare längs spårvägslinjen informeras proaktivt och tydligt om byggarbetsplatser och förändringar som de medför.

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.

Stadsstyrelsen 27.10.2025 § 3

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) föreslå för stadsfullmäktige att Vandaspårans justerade projektplan godkänns, och
- b) föreslå för stadsfullmäktige att Vandaspåran genomförs enligt huvudprinciperna i justeringen av projektplanen på så sätt att projektets totala kostnader för Vanda är totalt 682 miljoner euro (jordbyggnadskostnadsindexets (MAKU) poängtal 130,13 (2015=100, augusti 2025).

Behandling:

Under behandlingen av ärendet ändrade stadsdirektören sitt förslag enligt följande:

Sammanfattning och fortsatta åtgärder



Vanda stad är delägare med en liten andel i Huvudstadsregionens Stadstrafik Ab. *Ansvar*et för spårvagnsmaterielen *kommer att ligga hos Stadstrafik Ab:s dotterbolag* RV Kalusto och Varikko Oy, vars verksamhet hänför sig till Vandas innehav i stadstrafikkoncernen. Enligt *de beslut som stadsstyrelsen fattade 30.11.2021 ja 18.11.2024* har Vanda stad köpt av Stadstrafik Ab och Helsingfors stad Stadstrafik Ab:s aktier i CP-serien, ~~vilka hänför sig till innehavet av Stadstrafik Ab:s dotterbolag RV Kalusto och Varikko Oy (snabbspårvägens materiel och depå) till ett totalt belopp på 1 398 300 euro. Köpesumman är cirka 2,9 miljoner € enligt uppskattningen som gjordes år 2021, och den motsvarar cirka 33 % av ägarandelen av CP-seriens aktier.~~ RV Kalusto ja Varikko Oy anlägger ~~efter detta~~ depån i Fagersta enligt projektplanen och inleder materielanskaffningen. Vanda stad svarar för att säkra finansieringen för depån och materielen, vilket förutsätter ett separat organbeslut.

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsstyrelseledamoten Petri Roininen, understödd av stadsstyrelseledamoten Mika Niikko att ärendet återremitteras för ytterligare beredning.

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

Vid omröstningen gavs 11 ja-röster (Demiri, Tammi, Faysal, Strohm, Räsänen, Kaukola, Hakala, Aura, Kivimäki, Rämö, Tuomainen) och 4 nej-röster (Roininen, Niikko, Nummela, Kasonen). Ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.

Beslut:

Stadsstyrelsen beslutade att bordlägga ärendet till stadsstyrelsens sammanträde som hålls 10.11.2025.

Stadsstyrelsen 10.11.2025 § 3

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) föreslå för stadsfullmäktige att Vandaspårans justerade projektplan godkänns, och
- b) föreslå för stadsfullmäktige att Vandaspåran genomförs enligt huvudprinciperna i justeringen av projektplanen på så sätt att projektets totala kostnader för Vanda är totalt 682 miljoner euro (jordbyggnadskostnadsindexets (MAKU) poängtal 130,13 (2015=100, augusti 2025).
- c) uppmana järnvägsalliansen att i samarbete med Finavia utarbeta en plan som kompletterar projektplanen när det gäller järnvägens avsnitt Aviapolis Norra – flygplatsterminalens omedelbara närområde, så att det kan föras till stadsstyrelsen för beslut senast före slutet av juni 2026. I planen ska framgå den nya ändstationen med sina tillhörande arrangemang och en beräkning av kostnaderna.
- d) uppmana att en lösning ska föras till stadsstyrelsen för behandling före slutet av 2027 där ändstationsalternativet enligt punkt c) kan genomföras inom ramen för denna spårvägsallians som en komplettering till projektplanen.

Behandling:



Under behandlingen av ärendet ändrade stadsdirektören sitt förslag enligt följande:

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) föreslå för stadsfullmäktige att Vandaspårans justerade projektplan godkänns, och
- b) föreslå för stadsfullmäktige att Vandaspåran genomförs enligt huvudprinciperna i justeringen av projektplanen på så sätt att projektets totala kostnader för Vanda är totalt 682 miljoner euro (jordbyggnadskostnadsindexets (MAKU) poängtal 130,13 (2015=100, augusti 2025).
- c) *uppmåna järnvägsalliansen att i samarbete med Finavia utarbeta en plan som kompletterar projektplanen när det gäller järnvägens avsnitt Aviapolis Norra – flygplatsterminalens omedelbara närområde, så att det kan föras till stadsstyrelsen för beslut senast före slutet av juni 2026. I planen ska framgå den nya ändstationen med sina tillhörande arrangemang och en beräkning av kostnaderna.*
- d) *uppmåna att en lösning ska föras till stadsstyrelsen för behandling före slutet av 2027 där ändstationsalternativet enligt punkt c) kan genomföras inom ramen för denna spårvägsallians som en komplettering till projektplanen.*

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsstyrelseledamoten Mika Niikko understödd av stadsstyrelseledamoten Petri Roininen att ärendet förkastas. Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder grundförslaget röstar ja, medan de som understöder att ärendet förkastas röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes. Vid omröstningen gavs 11 ja-röster (Demiri, Tammi, Faysal, Strohm, Räsänen, Kaukola, Hakala, Aura, Kivimäki, Rämö, Tuomainen) och 4 nej-röster (Roininen, Niikko, Nummela, Kasonen). Ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.

Beslut:

Det ändrade förslaget godkändes.

Det antecknades att de grönas stadsstyrelsegrupp lämnade in följande protokollsuttalande i ärendet som understöddes av socialdemokraternas och vänsterförbundets stadsstyrelsegrupper:

Om pengar sparas under projektet ska man sträva efter att använda dem för att bygga de cykel- och gångvägar som nu utesluts från projektet samt för att plantera gatuträd. Segregationsperspektivet ska beaktas som en integrerad del av utvecklingen av spårvagnsstaden. Vandaspårans uppföljningsgrupp ska i fortsättningen fästa särskild uppmärksamhet vid detta och följa upp fördelningen av eventuella inbesparingar.

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

Samlingspartiet anser att i en situation där man beslutar genomföra spårvägen enligt projektplanen ska man fästa särskild uppmärksamhet vid utvecklingen av spårvagnsstaden. I planeringen och genomförandet av spårvagnsstaden ska man främja skapandet av en trivsam stadsmiljö som stärker stadens ekonomi och finansierar spårvägsinvesteringen både genom direkta inkomster från stadsutvecklingen och indirekt genom det ökade inflödet av kommunal- och samfundsskatter. Vid spårvägslinjen ska man också planlägga en ny och trivsam urban småhusstad utmed goda kollektivtrafikförbindelser. Effektiviteten skulle vara större än i områdena med fristående småhus, men bostäderna skulle ha egna ingångar och gårdar.



Andelen stödd produktion av hyresbostäder ska minskas vid spårvägslinjen till 10 procent. Enbart denna förändring skulle öka stadens markanvändningsfördelar med cirka 31 miljoner euro och skulle också inverka positivt på inflödet av skatter i framtiden.

Det antecknades att stadsstyrelseledamoten Miko Niikko lämnade följande avvikande mening i ärendet:

Projektet har förändrats från det tidigare och blivit olönsamt på grund av både den förkortade sträckan och de ökade kostnaderna. Projektets beräknade användningsmängder har minskat. De ekonomiska fördelarna har beräknats på ett bristfälligt sätt och vi anser inte att de är tillräckliga.

De tillväxtsiffror i resultaten av den ekonomiska modell som i dag uppdaterats till stadsstyrelsen presenteras på ett sätt som kan ge en missvisande bild av projektets lönsamhet. Enligt modellen är den fastighetsekonomiska nyttan (markförsäljningsinkomster och markanvändningsersättningar) 914 miljoner euro ur stadens perspektiv. Spårvägens nytta beräknas medföra en värdeökning på 526 miljoner euro. Utan spårvägsalternativet beräknas de fastighetsekonomiska intäkterna uppgå till endast 388 miljoner euro. Sålunda har man beräknat att den värdeökning som spårvägen medför är 136 % jämfört med standarbussalternativet. Om den fastighetsekonomiska nyttan skulle ha beräknats bara med den värdeökning som spårvägen medför, skulle resultatet ha varit betydligt sämre.

Dessutom är stadsdirektörens förslag som getts i sista minuten om tilläggskostnaderna för byggandet av det spårvägsavsnitt som når ända fram till flygplatsen, ett bevis på dålig administration och planering av projektet. Det ekonomiska läget i Vanda har försämrats i snabb takt. Spårvägsinvesteringen gör att både stadens driftsekonomi och skuldnivån samt räntekostnaderna blir ohållbara.

Det finns en risk att spårvägsinvesteringen förhindrar andra frågor som är viktiga för Vandaborna, såsom sysselsättning, skolor och daghem, tjänster och det nödvändiga behovet att förbättra tryggheten och säkerheten. Risker med spårvägsinvesteringen är att Vanda prioriterar spårvägsskenorna framför Vandabornas behov.

Dessutom anser vi att kvaliteten på beredningen är svag både när det gäller beslutsfattarnas informering och de egentliga förslagen och framställningarna.

Sannfinländarna har tillsammans med Centern och Kristdemokraterna (G12) föreslagit ett eget alternativ för spårvägsinvesteringen som innebär att Vandas pårens projektplan förkastas. Den avvikande meningen motsvarar G12:s (sannf., centern, Kd) åsikt. Den betonar sådana ekonomiska frågor, arbetsrelaterade frågor och säkerhetsfrågor som är viktiga för människorna.

Det antecknades att stadsstyrelseledamoten Petri Roininen lämnade en avvikande mening i ärendet:

För det första måste spårvägsprojektets helhet behandlas som en helhet. Helheten består av byggnadsarbeten, vagnupphandlingar och byggandet av en depå. Beklagligt nog fattar stadsstyrelsen 10.11.2025 beslut om endast en del, det vill säga byggnadsarbetena. Vi vill fästa uppmärksamhet vid att man med den del som det nu fattas beslut om och med pengar endast får spårvägsskenorna, men inte de själva spårvagnarna eller depån. När det gäller de senare är också de beräknade kostnaderna bristfälliga.

Även om bara byggnadsarbetena av de tre delarna är på Vandas direkta ansvar är projektet en helhet, vars väsentliga delar är själva spårvagnarna och den depå som de behöver. Finansieringssätten varierar



också när det gäller dessa tre komponenter. En del är på stadens direkta ansvar, en del finansieras genom borgensansvar. Det är alltså fråga om en investeringshelhet där man använder olika ägo- och finansieringsstrukturer. Det är oundvikligt att helheten ska beslutas som en helhet.

Det antecknades att stadsstyrelseledamöterna Mika Kasonen och Nina Nummela lämnade följande avvikande mening i ärendet:

Jag framför min avvikande mening och motsätter mig att Vandas spårvägsprojekt fortsätter i nuvarande form. Projektets ursprungliga utgångsläge 2019 baserade sig på utvecklingen av kollektivtrafiken och det beräknades producera över 80 000 passagerare dagligen. Enligt nya beräkningar uppgår passagerarmängderna bara till lite över 30 000. Därmed är det inte längre primärt fråga om ett kollektivtrafikprojekt, utan en investering som baserar sig på fastighetsekonomiska intäkter. Dessutom har man egentligen beslutat om projektet år 2023, varvid de godkända grunderna väsentligt avviker från den nuvarande helheten.

Projektets centrala förutsättningar har också försämrats. Spårvägslinjen går inte längre till flygplatsen, utan upphör cirka 1,5 kilometer från terminalen, och kostnadsberäkningen har stigit med cirka 105 miljoner euro, medan projektets totala kostnader ökar till 750 miljoner euro. Förändringarna är så framträdande att de inte längre motsvarar de grunder enligt vilka fullmäktige tidigare har fattat sitt beslut.

Stadens egen generalplaneenhet producerade tidigare markanvändningens nyckeltal, befolknings- och arbetsplatsprognoser samt jämförelser mellan spårvägs- och bussalternativen. I den uppdaterade projektplanen föreslås ändå flera förändringar som inte längre baserar sig på dessa utgångsuppgifter och inte heller stöder de ursprungliga målen. Dessutom har till exempel effekterna av kraftlinjen i Västerkulla identifierats först fem år efter planeringen, vilket väcker en stor oro för hur noggrann beredningen och riskhanteringen är.

Eftersom projektets innehåll, kostnader, passagerarmängder och det grundläggande syftet har förändrats väsentligt, är det inte längre fråga om det projekt som stadsfullmäktige godkände 2023. I praktiken är det fråga om ett helt nytt projekt. Jag motsätter mig att projektet fortsätter i sin nuvarande form.

Stadsfullmäktige 17.11.2025 § 7

Stadsstyrelsens förslag:

Stadsfullmäktige beslutar att

- a) godkänna Vandaspårans justerade projektplan, och
- b) genomföra Vandaspåran enligt huvudprinciperna i justeringen av projektplanen på så sätt att projektets totala kostnader för Vanda är totalt 682 miljoner euro (jordbyggnadskostnadsindexets (MAKU) poängtal 130,13 (2015=100, augusti 2025).
- c) uppmana järnvägsalliansen att i samarbete med Finavia utarbeta en plan som kompletterar projektplanen när det gäller järnvägens avsnitt Aviapolis Norra – flygplatsterminalens omedelbara närområde, så att det kan föras till stadsstyrelsen för beslut senast före slutet av juni 2026. I planen ska framgå den nya ändstationen med sina tillhörande arrangemang och en beräkning av kostnaderna.



- d) uppmana att en lösning ska föras till stadsstyrelsen för behandling före slutet av 2027 där ändstationsalternativet enligt punkt c) kan genomföras inom ramen för denna spårvägsallians som en komplettering till projektplanen.

Behandling:

Under behandlingen av ärendet föreslog ledamoten Jenni Alasuutari understödd av ledamoten Victor Snellman att ärendet återremitteras för ny beredning, men under diskussionen drog ledamoten Victor Snellman tillbaka sitt understöd.

Under behandlingen av ärendet föreslog ledamoten Kai-Ari Lundell understödd av ledamoten Petri Roininen att ärendet förkastas.

Ordföranden konstaterade att man måste hålla omröstning om saken och föreslog följande omröstningsförfarande: de som understöder grundförslaget röstar ja, medan de som understöder att ärendet förkastas röstar nej. Omröstningsförslaget godkändes.

Vid omröstningen gavs 44 ja-röster och 23 nej-röster. Ordförande konstaterade att förslaget om förkastande hade förkastats.

Beslut:

Förslaget godkändes.

Det antecknades att de grönas fullmäktige-grupp lämnade in följande protokollsuttalande, som understöddes av vänsterförbundets fullmäktige-grupp:

Om pengar sparas under projektet ska man sträva efter att använda dem för att bygga de cykel- och gångvägar som nu utesluts från projektet samt för att plantera gatuträd. Segregationsperspektivet ska beaktas som en integrerad del av utvecklingen av spårvagnsstaden. Vandas pårans uppföljningsgrupp ska i fortsättningen fästa särskild uppmärksamhet vid detta och följa upp fördelningen av eventuella inbesparingar.

Det antecknades att socialdemokraternas, samlingspartiets, svenska folkpartiets-, grönas- och vänsterförbundets fullmäktige-grupper lämnade följande gemensamma protokollsuttalande i ärendet:

Vi förutsätter följande i samband med genomförandet av spårvägen

- *Vanda stad har som mål att inom ramen för alliansmodellen tydligt minska och underskrida kostnaderna för spårvägsprojektet,*
- *under projektets gång informeras fullmäktige regelbundet och i detalj om hur projektet framskrider och särskilt om kostnaderna,*
- *olägenheter som projektet orsakar närmiljöns invånare, fastighetsägare och företag under byggandet minimeras,*
- *miljöolägenheter som orsakas av byggandet minimeras, och om möjligt kompenseras.*
- *man fäster särskild vikt vid att tidtabellen håller utan att kostnaderna överskrids.*



Det antecknades att ledamoten Kai-Ari Lundell lämnade följande avvikande mening i ärendet som understöddes av ledamöterna Mika Niikko, Tanja Aidanjuuri, Janne Hartikainen, Juha Järä, Juha Suoniemi och Suvi Karhu:

Projektet har förändrats från det tidigare och blivit olönsamt på grund av både den förkortade sträckan och de ökade kostnaderna. Projektets beräknade passagerarmängder har minskat. De ekonomiska fördelarna har beräknats på ett bristfälligt sätt och vi anser inte att de är tillräckliga.

Tillväxtsiffrorna har presenterats på ett sätt som kan ge en missvisande bild av projektets lönsamhet. Enligt modellen är den fastighetsekonomiska nyttan (markförsäljningsinkomster och markanvändningsersättningar) 914 miljoner euro ur stadens perspektiv. Spårvägens nytta beräknas medföra en värdeökning på 526 miljoner euro.

Utan spårvägsalternativet beräknas de fastighetsekonomiska intäkterna uppgå till endast 388 miljoner euro. Sålunda har man beräknat att den värdeökning som spårvägen medför är 136 % jämfört med standardbussalternativet.

Om den fastighetsekonomiska nyttan skulle ha beräknats bara med den värdeökning som spårvägen medför, skulle resultatet ha varit betydligt sämre. Dessutom är stadsdirektörens förslag som getts i sista minuten om tilläggskostnaderna för byggandet av det spårvägsavsnitt som når ända fram till flygplatsen, ett bevis på dålig administration och planering av projektet.

Det ekonomiska läget i Vanda har försämrats i snabb takt. Spårvägsinvesteringen gör att stadens driftsekonomi och skuldnivån samt räntekostnaderna blir ohållbara.

Det finns en risk att spårvägsinvesteringen förhindrar andra frågor som är viktiga för Vandaborna, såsom sysselsättning, skolor och daghem, tjänster och de nödvändiga behoven att förbättra tryggheten och säkerheten. Risken med spårvägsinvesteringen är att Vanda prioriterar spårvägsskenorna framför Vandabornas behov.

Dessutom anser vi att kvaliteten på beredningen är svag både när det gäller beslutsfattarnas informering och de egentliga förslagen och framställningarna.

Sannfinländarna föreslår att Vandaspårans projektplan förkastas.

Den avvikande meningen motsvarar Sannfinländarnas ståndpunkt. Den betonar sådana tjänsterelaterade frågor, ekonomiska frågor, arbetsrelaterade frågor och säkerhetsfrågor som är viktiga för människorna.

Det antecknades att ledamoten Petri Roininen lämnade följande avvikande mening i ärendet som understöddes av ledamöterna Tuomas Vanhanen och Jorma Hentilä:

För det första måste spårvägsprojektets helhet behandlas som en helhet. Helheten består av byggnadsarbeten, vagnupphandlingar och byggandet av en depå. Beklagligt nog fattar stadsstyrelsen 17.11.2025 beslut om endast en del, det vill säga byggnadsarbetena. Vi vill fästa uppmärksamhet vid att man med den del som det nu fattas beslut om och med pengar endast får spårvägsskenorna, men inte de själva spårvagnarna eller depån. När det gäller de senare är också de beräknade kostnaderna bristfälliga.



Även om bara byggnadsarbetena av de tre delarna är på Vandas direkta ansvar är projektet en helhet, vars väsentliga delar är själva spårvagnarna och den depå som de behöver. Finansieringssätten varierar också när det gäller dessa tre komponenter. En del är på stadens direkta ansvar, en del finansieras genom borgensansvar. Det är alltså fråga om en investeringshelhet där man använder olika ägo- och finansieringsstrukturer. Det är oundvikligt att helheten ska beslutas som en helhet.

Vi anser att det är ett fel i förfarandet att fatta beslut om endast en del. Beslutsfattarna bör på grund av kvaliteten på beslutsfattandet och beslutsfattarnas rättssäkerhet ha en möjlighet att fatta beslut om hela investeringen och finansieringssättet för den på en gång. Nu fattas ett beslut om endast en del av helheten, men ett beslut om de två delarna och ett beslut om finansieringen av dem fattas inte.

För det andra anser vi att projektets beräkningar som har presenterats är bristfälliga särskilt när det gäller intäktsprognoserna. Vi har bett om en redogörelse för varför intäktsantagandena inte har uppdaterats så att de motsvarar de senaste uppgifterna, men vi har inte fått några tillfredsställande svar. Stadsstyrelsens muntliga behandling av ärendet har gett upphov till en betydande osäkerhet på intäktssidan som gäller hundratals miljoner.

För det tredje har projektet som helhet förändrats både vad gäller omfattning och pris. Därför borde hela projektet omvärderas. Och inte bara genom att göra bedömningar av enstaka förändringar.

För det fjärde har staden ekonomiska läge förändrats väsentligt. Underskottet har ökat, synligheten har försämrats och skuldbördan har vuxit. Spårvägsinvesteringens inverkan på det redan problematiska ekonomiska läget har ignorerats. Det finns en stor risk att spårvägen blir en kvarnsten som hindrar stadens utveckling och driver staden in i en allt djupare ekonomisk kris.

Den avvikande meningen motsvarar G12:s (sannf., centern, Kd) ståndpunkt.

Det antecknades att ledamoten Loviisa Kaartokallio lämnade följande avvikande mening som understöddes av ledamoten Tiina Tuomela:

Jag framför en avvikande mening om fortsättningen av Vandas spårvägsprojekt. I detta ekonomiska läge bör projektet inte fortsätta och spårvägen bör inte byggas. Projektets innehåll, kostnader, passagerarmängder och det grundläggande syftet har förändrats väsentligt från det spårvägsprojekt som fullmäktige i tiden fattade beslut om. Vi anser att spårvägsprojektet i detta ekonomiska läge äventyrar tryggheten av Vandabornas tjänster och vår förmåga att möta det växande servicebehovet samt försämrar den övriga utvecklingen av staden.

Det antecknades att ledamöterna Mika Kasonen och Nina Nummela lämnade följande avvikande mening i ärendet som understöddes av ledamöterna Victor Snellman, Marjo Vacker, Tomi Puikkonen, Anitta Orpana, Lauri Kaira, Paula Lehmuskallio och Maarit Raja-Aho:

Jag framför min avvikande mening och motsätter mig att Vandas spårvägsprojekt fortsätter i nuvarande form. Projektets ursprungliga utgångsläge 2019 baserade sig på utvecklingen av kollektivtrafiken och det beräknades producera över 80 000 passagerare dagligen. Enligt nya beräkningar uppgår passagerarmängderna bara till lite över 30 000. Därmed är det inte längre primärt fråga om ett kollektivtrafikprojekt, utan en investering som baserar sig på fastighetsekonomiska intäkter. Dessutom har man egentligen beslutat om projektet 2023, varvid de godkända grunderna väsentligt avviker från den nuvarande helheten.



Projektets centrala förutsättningar har också försämrats. Spårvägslinjen går inte längre till flygplatsen, utan upphör cirka 1,5 kilometer från terminalen, och kostnadsberäkningen har stigit med cirka 105 miljoner euro, medan projektets totala kostnader ökar till 750 miljoner euro. Förändringarna är så framträdande att de inte längre motsvarar de grunder enligt vilka fullmäktige tidigare har fattat sitt beslut.

Stadens egen generalplaneenhet producerade tidigare markanvändningens nyckeltal, befolknings- och arbetsplatsprognoser samt jämförelser mellan spårvägs- och bussalternativen. I den uppdaterade projektplanen föreslås ändå flera förändringar som inte längre baserar sig på dessa utgångsuppgifter och inte heller stöder de ursprungliga målen. Dessutom har till exempel effekterna av kraftlinjen i Västerkulla identifierats först fem år efter planeringen, vilket väcker en stor oro för hur noggrann beredningen och riskhanteringen är.

Eftersom projektets innehåll, kostnader, passagerarmängder och det grundläggande syftet har förändrats väsentligt, är det inte längre fråga om det projekt som stadsfullmäktige godkände 2023. I praktiken är det fråga om ett helt nytt projekt. Jag motsätter mig att projektet fortsätter i sin nuvarande form.

Det antecknades att samlingspartiets fullmäktigegrupp lämnade in följande protokollsuttalande, som understöddes av svenska folkpartiets fullmäktigegrupp:

I en situation där man beslutar genomföra spårvägen enligt projektplanen ska man fästa särskild uppmärksamhet vid en balanserad utveckling av vår stad.

I planeringen och genomförandet av spårvagnsstaden ska man främja skapandet av en trivsamt stadsmiljö som stärker stadens ekonomi och finansierar spårvägsinvesteringen både genom direkta inkomster från stadsutvecklingen och indirekt genom det ökade inflödet av kommunal- och samfundsskatter.

Under spårvägsprojektet bör man se till att våra nuvarande stadscentrum utvecklas, särskilt de områden som inte ingår i spårvägsprojektets utvecklingszon, såsom områdena i västra och nordöstra Vanda.

Vid spårvägslinjen ska man också planlägga en ny och trivsamt urban småhusstad utmed goda kollektivtrafikförbindelser. Effektiviteten skulle vara större än i områdena med fristående småhus, men bostäderna skulle ha egna ingångar och gårdar.

Andelen stödd produktion av hyresbostäder ska minskas vid spårvägslinjen till 10 procent. Enbart denna förändring skulle öka stadens markanvändningsfördelar med cirka 31 miljoner euro och skulle också inverka positivt på inflödet av skatter i framtiden.

Det antecknades att ledamoten Topi Liutu lämnade in följande protokollsuttalande som understöddes av ledamöterna Marjo Vacker, Victor Snellman, Mika Kasonen, Paula Lehmuskallio, Anitta Orpana, Maarit Raja-Aho, Niina Nummela, Tomi Puikkonen samt kristdemokraternas fullmäktigegrupp:

Det beslut där placeringen av spårvägslinjens ändstation på flygplatsen granskas på nytt under 2026, är inte förpliktande. Att flytta linjens ändstation från flygplatsens omedelbara närhet bryter av möjligheten till en smidig resekedja och försämrar därmed projektets lönsamhet avsevärt. En så här radikal förändring efter ett långt beredningsarbete, i kombination med ökade kostnader, är ett misslyckande.



Bilagor:

- Vandaspårans projektplan
- Omröstningsrapport, Stadsstyrelsen 27.10.2025 § 3
- Omröstningsrapport, Stadsstyrelsen 10.11.2025 § 3
- Omröstningsrapport FGE 17.11.2025 § 7

Anvisningar för sökande av ändring: 1 Besvärsanvisning

Närmare information:

Henry Westlin, stadsingenjör, tfn 0400 417436,
([fornamn.efternamn\[at\]vantaa.fi](mailto:fornamn.efternamn[at]vantaa.fi))