



Svar på Gröna fullmäktigegruppen och 22 andra ledamöters motion om att undersöka jämförelsealternativ till Flygbanan

VD/4853/00.02.00.03/2025

PT/SP/JK/MHo/JSt/SPe/JNu/US

Gröna fullmäktigegruppen och 22 andra ledamöter lämnade in följande fullmäktigemotion i enlighet med fullmäktiges arbetsordning:

”Under förhandsutredningsfasen av projektet Flygbanan har Flygbanan Ab fått påminnelser om att jämförelsealternativ till banan inte har utretts tillräckligt. Både Trafikledsverket (redan under projektet Suomi-rata 2019) och NTM-centralen¹ har förutsatt noggrann utredning av alternativen. Trots detta har Flygbanan Ab inte planerat några närmare tilläggsutredningar av jämförelsealternativen.

I den tidigare projektdokumentationen från projektet Flygbanan samt i de bedömningar som myndigheterna lagt fram har följande jämförelsealternativ identifierats:

1. Alternativ 0+: Flygbanan genomförs inte. På stambanan förbättras transportkapaciteten på banavsnittet Böle–Riihimäki. Dessutom ökar Digispåret² kapaciteten och minimerar störningskänsligheten i hela det finländska bannätet.
2. Alternativ VE P: Utbyggnad av stambanan med ett femte spår från Kottby till Kervo. Detta alternativ har dock inte inkluderats i redovisningen av miljökonsekvensbedömningen (MKB)³ för Flygbanan.
3. Mer infrastruktur på stambanan: Flera omkörningsställen längs stambanan, förlängning av plattformarna på stationerna samt en eventuell förbindelse till den framtida Östbanan från Kervo (NTM-centralen har uttryckt en önskan om att undersöka detta alternativ närmare).

Översiktsplanen för Flygbanan bereds och preciseras för närvarande. Samtidigt skulle det vara nödvändigt att utreda jämförelsealternativen för att få heltäckande och aktuella uppgifter om olika alternativ som beslutsunderlag. Behovet av tilläggsutredningar är särskilt motiverat. Enligt projektbedömningsrapporter⁴ är nämligen projektets samhällsekonomiska nytto-kostnadsförhållande mycket svagt, endast 0,19. Dessutom förbättrar genomförandet av projektet Digispår stambanans kapacitet och störningstålighet långt in i framtiden, vilket gör byggandet av Flygbanan mindre brådskande.

Efterfrågan på fjärrtågstrafik förväntas inte öka nämnvärt, och enligt utredningar går det inte att ta ut nämnvärt högre tilläggspriser för resor med Flygbanan^{5,6,7}.

Som en av ägarna i Flygbanan Ab har Vanda ett intresse av att få grundliga rapporter till stöd för ett eventuellt byggbeslut. Som ägare har Vanda också möjlighet att påverka bolaget.

Vi föreslår att Vanda stad kräver att Flygbanan Ab kompletterar översiktsplanen med en omfattande utredning av jämförelsealternativ.

Utifrån detta kan man senare bedöma projektets verkliga behov, samhällsekonomiska motivering, miljökonsekvenser samt trafik- och passagerarefterfrågan.

Källor:



¹ NTM-centralen: Motiverad slutsats 23.2.2024. Suomi-rata_Oy_Lentorata_perusteltu_päätelmä_23022024.pdf

² Projektet Digispår: Information om Digispåret. <https://digirata.fi/sv/information-om-digispar/>

³ Redovisning av miljökonsekvensbedömningen (MKB), 2024. https://lentorata.fi/wp-content/uploads/2024/03/Lentorata_YVA-selostus_web.pdf

⁴ Flygbanan Ab: Projektbedömning 2023. <https://lentorata.fi/wp-content/uploads/2023/11/Lentoradan-hankearviointi-1.pdf>

⁵ Traficom: Den riksomfattande transportsystemplaneringen – Genomförandeplan 2024. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/VLE%202024_0.pdf

⁶ Flygbanan Ab: Flygbanan i olika marknadsscenarioer 2025. <https://lentorata.fi/wp-content/uploads/2025/01/Lentorata-eri-markkinaskenaarioissa.pdf>

⁷ Flygbanan Ab: Publikationer. <https://lentorata.fi/julkaisut/>

Stadsfullmäktige 16.6.2025 § 36

Beslut:

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

Bilaga:

- Gröna fullmäktigegruppens och 22 andra ledamöters undertecknade motion om att undersöka jämförelsealternativ till Flygbanan

Serviceområdet för gator och parker inom stadsmiljöns verksamhetsområde samt verksamhetsområdet för koncernledning och livskraft konstaterar följande som sitt svar:

I fullmäktigemotionen föreslås att Vanda stad kräver att Flygbanan Ab kompletterar översiktsplanen med en omfattande utredning av jämförelsealternativ. Enligt motionen har under förhandsutredningsfasen av projektet Flygbanan Flygbanan Ab fått påminnelser om att jämförelsealternativ till banan inte har utretts tillräckligt, och både Trafikledsverket (redan under projektet Suomi-rata 2019) och NTM-centralen har förutsatt noggrann utredning av alternativen.

De alternativ för Flygbanan som nämns i motionen har undersökts i projektets miljökonsekvensbedömning, för vilken kontaktmyndigheten har lämnat sin motiverade slutsats i början av 2024. För närvarande pågår utredningsplanskedet för Flygbanan och därefter är avsikten att gå vidare med utarbetandet av en järnvägsplan. Enligt 10 § 4 mom. i banlagen får en utredningsplan eller en järnvägsplan inte godkännas i strid med en landskapsplan eller i strid med en generalplan med rättsverkningar.

Efter Flygbanans MKB har Flygbanans sträckning ändrats norr om flygplatsen. Sträckningen har flyttats österut i Korsoområdet så att den går under stadsdelarna Vierumäki och Fallbäcken. Banan kommer



fortfarande att gå i en tunnel i området, men på marknivå kommer det eventuellt att byggas två serviceschakt med byggnader samt en körtunnel. Dessa platser beskrivs närmare i kompletteringen av MKB-beskrivningen. Enligt Nylands förbund strider Flygbanans nya sträckning inte mot landskapsplanen. Framläggningstiden för den kompletterade miljökonsekvensbeskrivningen för Flygbanan upphörde den 21 januari 2026 och kontaktmyndigheten lämnade den motiverade slutsatsen den 20 mars 2026.

Kontaktmyndigheten konstaterar i den motiverade slutsatsen att det i projektets nuvarande planeringsskede inte längre har presenterats några genomförandealternativ för granskning. Ändringen av bansträckningen och de

centrala konstruktionsmässiga och tekniska lösningarna har avgjorts i samband med översiktsplanskedet. Kontaktmyndigheten anser att lösningen är motiverad, även om principen om att inom MKB-förfarandet jämföra det projektalternativ som valts för den fortsatta planeringen med andra alternativ inte fullt ut har förverkligats i planeringsprocessen.

Förutsättningen för att Östbanan ska kunna genomföras är att Flygbanan planeras och genomförs. Flygbanans nya sträckning söder om Kervo gör att också Östbanans och Flygbanans anslutningspunkt flyttar. I och med detta skulle även Östbanan gå i en tunnel i Korsos storområde. En miljökonsekvensbedömning (MKB) pågår för Östbanan. Östbanans MKB-beskrivning var framlagd under tiden 13.1–13.3.2026.

Flygbanans och Östbanans nya sträckningar följer inte Vandas generalplan, så för att deras översiktsplaner ska kunna godkännas måste en etappgeneralplan utarbetas för Korsos område. Stadsstyrelsen har den 23 februari 2026 fattat beslut om inledningen av utarbetandet av en etappgeneralplan för spårprojekten i Korsos. I Aviapolisområdet följer Flygbanans sträckning generalplanen och man håller på att utarbeta en detaljplan för banan i området (002641ma Flygbanan: underjordisk detaljplan).

En fastighetsekonomisk analys har utarbetats för Flygbanan. I analysen utreddes Flygbanans fastighetsekonomiska konsekvenser i Flygbanans delägarkommuner Helsingfors, Vanda och Lahtis. Bedömningen baseras på städernas syn på Flygbanans potentiella inverkan på markanvändningen och utvecklingen av de områden som valts ut som Flygbanans influensområden.

Trafikprognoserna i Flygbanans projektbedömning utgår från att biljettpriserna för fjärrtåg på Flygbanan är desamma som på stambanan i jämförelsealternativet. I verkligheten kan det hända att de som reser med Flygbanan till flygplatsen måste betala en tilläggsavgift. Dessutom utgår prognoserna från att fjärrtåg som trafikerar på Flygbanan kan användas för närtrafikresor till flygplatsen med HRT-biljett enligt den normala HRT-zonprissättningen. I dagens läge är det inte möjligt att resa med fjärrtåg med HRT-biljett. I utredningen Flygbanan i olika marknadsscenarioer (*Lentorata eri markkinaskenaarioissa*) anges att det enligt den nuvarande uppfattningen, som grundar sig på intervjuer, inte är förenligt med HRT:s grundläggande uppgift och mål att skaffa en snabb flygplatsförbindelse (eller biljettsamarbete med det marknadsmässiga utbudet) mellan Helsingfors och flygplatsen.

I sitt utlåtande om Flygbanans MKB-beskrivning har Vanda stad lyft fram dessa osäkerhetsfaktorer och föreslagit att de ska bedömas noggrannare. Även NTM-centralen i Nyland har i sin motiverade slutsats lyft fram dessa osäkerheter och konstaterat att Flygbanealternativets förbindelser bör granskas i den fortsatta planeringen. I den motiverade slutsatsen till den förra MKB-beskrivningen nämns också att *Flygbanan enligt konsekvensbeskrivningen har en stor eller måttlig negativ inverkan på tillgängligheten till närtågsstationerna i Dickursby och flera stationer längs stambanan. Om Flygbanealternativet*



genomförs kommer stationen för fjärrtågen att flyttas från Dickursby till flygplatsen. Kontaktmyndigheten konstaterar att flyttningen har omfattande konsekvenser på trafiksystemsnivå i huvudstadsregionen, vilka borde ha beskrivits närmare i beskrivningen.

Den fastighetsekonomiska analysen ger ytterligare information om projektets konsekvenser, men särskilt trafikeringsmodellen kräver precisering. Projektets konsekvenser för Vandas samhällsstruktur bör också bedömas närmare. Till vissa delar, såsom samhälls- och energiekonomi samt trafik, måste konsekvensbedömningen av Flygbanan preciseras när etappgeneralplanen utarbetas, men i generalplanarbetet ingår inte granskning av jämförelsealternativ. Konsekvenserna kan också preciseras genom växelverkan mellan intressenterna och myndigheterna.

Enligt stadsmiljöns verksamhetsområde finns det inget behov av tilläggsutredningar av Flygbanans jämförelsealternativ. Jämförelsealternativen har granskats i projektets miljökonsekvensbeskrivning. En ökning av stambanans kapacitet övervägdes redan när Vandas generalplan utarbetades. Då valde man att bereda sig för Flygbanan i stället för tilläggsspår på stambanan, eftersom den lösning som föreslogs i Trafikverkets utredning av områdesreserveringen för tilläggsspår skulle ha krävt betydande ändringar bland annat i Dickursby och Korso centrumområden.

Stadsstyrelsen 13.4.2026 § 15

Stadsdirektörens förslag:

Stadsstyrelsen beslutar att

- a) ge Gröna fullmäktigegruppen och de 22 andra ledamöter som undertecknat motionen stadsstyrelsens svar i enlighet med förslaget, och att
- b) föreslå för stadsfullmäktige att stadsstyrelsens svar antecknas för kännedom.

Behandling:

Det antecknades att biträdande stadsdirektör Tero Anttila avlägsnade sig från sammanträdet på grund av samfundsjäv för den tid ärendet behandlades och beslut fattades.

Under behandlingen av ärendet föreslog stadsstyrelseledamoten Eve Rämö, understödd av stadsstyrelseledamoten Hanna Valtanen 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 10 ja-röster (Tammi, Strohm, Räsänen, Kaukola, Kasonen, Kivimäki, Nummela, Abdi, Hakala, Aura) och 5 nej-röster (Karinen, Niikko, Roininen, Rämö, Valtanen). Ordföranden konstaterade att behandlingen av ärendet fortsätter.

Beslut:

Förslaget godkändes.

**Stadsstyrelsens förslag:**

Stadsfullmäktige beslutar anteckna stadsstyrelsens svar för kännedom.

Bilagor:

- Gröna fullmäktigegruppens och 22 andra ledamöters motion om att undersöka jämförelsealternativ till Flygbanan

Anvisningar för sökande av ändring: 2.1 Besvärsförbud

Närmare information:

Jarno Köykkä, stadsingenjör, tfn 0400 442 753

([fornamn.efternamn\[at\]vantaa.fi](mailto:fornamn.efternamn[at]vantaa.fi))