



Vantaan ratikan hankesuunnitelman tarkistus

VD/8690/08.00.00.03/2018

PT/TeA/HW/HL/MT

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 22.5.2023 Vantaan ratikan rakentamisesta kaupunginhallituksen samana keväänä hyväksymän hankesuunnitelman pohjalta. Vantaan ratikka-allianssien vuonna 2024 alkaneen kehitysvaiheen perusteella hankesuunnitelman laajuuteen, sisältöön ja investointikustannuksiin on päädytty esittämään muutoksia. Muutokset edellyttävät tarkistetun hankesuunnitelman toimielinkäsittelyä, sillä ne vaikuttavat mm. ratikkakaupungin kehittämiseen ja kaupungin talouteen. Tarkistetussa hankesuunnitelmassa raitiotie alkaa Aviapoliksesta uuden Ilmailumuseon kohdalta päättyen edelleen Helsingin puolelle Mellunmäen metroasemalle. Raitiotielinjan päätepisteen sijoittamista lentoasemalle tarkastellaan uudelleen vuoden 2027 lopussa. Hankesuunnitelman tarkistettu kokonaiskustannusarvio on noin 750 milj. euroa sisältäen myös Helsingin kaupungin ja HSY:n osuudet. Päivitetyt tuloarvion perusteella ratikan tulot kattavat Vantaan kaupungin menot pitkällä aikavälillä. Tulojen lisäämiseksi Vantaa käynnistää yleiskaavaa 2020 täydentävän osayleiskaavan laatimisen Hakkilaan alueille, joiden maankäyttöä voidaan merkittävästi tehostaa Santaradan poistumisen vuoksi. Vantaan ratikan rakentaminen alkaa vuonna 2025 ja raitiotien liikennöinti voidaan aloittaa vuoden 2029 lopulla.

Vantaan ratikan allianssien kehitysvaiheen tuloksena laatima ehdotus Vantaan ratikan hankesuunnitelman tarkistamiseksi on valmistunut lokakuussa 2025. Tarkistuksen yhteydessä on tilaajien, suunnittelijoiden ja rakentajien yhteistyönä tarkistettu vuonna 2023 hyväksytyn hankesuunnitelman laajuutta, sisältöä ja kustannuksia yhteisesti hyväksyttävän tavoitekustannuksen saavuttamiseksi, joka on ehtona allianssien toteutusvaiheeseen siirtymiselle.

Vuonna 2023 hyväksytyssä hankesuunnitelmassa Vantaan ratikka oli noin 19 kilometriä pitkä raitiotielinja, jonka suunniteltiin kulkevan lentoasemalta Jumbon ja Tikkurilan kautta Hakunilaan ja siitä Länsimäen kautta Helsinkiin Mellunmäen metroasemalle. Hankesuunnitelma ja sen pohjalta laaditut ja hyväksytyt katusuunnitelmat perustuivat ratikkareitin katualueiden laatutason parantamiseen ”seinästä seinään” periaatteella.

Vuoden 2024 aikana kaupunki kilpailutti sekä läntisen että itäisen allianssin suunnittelija- ja rakentajaosapuolet, jotka vastaavat raitiotiehankkeen rakennussuunnittelusta ja varsinaisesta toteutuksesta. Kaupungin lisäksi allianssien tilaajaosapuolina toimivat HSY ja Helsinkiä edustava Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (itäinen allianssi).

Allianssien kehitysvaiheet käynnistettiin lokakuussa 2024 MAL-sopimuksen rahoituksen varmistuttua. Allianssin kehitysvaiheessa tilaajat, suunnittelijat ja rakentajat yhteistyössä kehittivät aiemmin laadittuja suunnitelmia rakennussuunnitelmiksi, ja valmistautuivat raitiotien rakentamiseen toteutusvaiheessa. Tärkeä osa kehitysvaihetta on hankkeen yhteisen tavoitekustannuksen määrittäminen toteutusvaiheen (TAS) sopimusta varten.

Kehitysvaiheen aikana ilmeni, että alliansseilla tulee olemaan huomattavia vaikeuksia saavuttaa hankesuunnitelmassa ja allianssihankinnassa määritetty hankkeen kokonaiskustannus karsimatta hankkeen laajuutta sekä pituus- että poikittaissuunnassa. Keskeisin selitys on infra-alan yleisen kustannustason nousu alkuperäisen hankesuunnitelman laatimisen jälkeen. Tämä koskee sekä materiaaleja että työn osuutta. Erityisesti hintatason nousu näkyy siltarakenteissa, joita hankkeessa on



runsaasti. Lisäksi kehitysvaiheessa täydennetyt maaperä- ja pohjatutkimukset sekä mittaukset ovat vaikuttaneet mm. pohjanvahvistusratkaisujen laajuuteen ja siten kustannuksiin. Tiiviin kaupunkiympäristön vaihteittaisia työnaikaisia järjestelyitä, suuren infrahankkeen riskien ja projektinhallinnan aiheuttamia kustannuksia ja erityisesti pitkäkestoisten rakennustyömaiden aiheuttamia yleiskustannuksia on pystytty arvioimaan entistä luotettavammin suunnittelijoiden ja rakentajien yhteistyönä. Edellä mainittujen tekijöiden yhteisvaikutuksena toteutuskustannukset ovat kasvaneet aiemmin arvioidusta. Näitä kustannuseriä ei kokonaisuudessaan ollut mahdollista ennakoida aiemmassa hankesuunnitelmassa.

Tilaajaosapuolet ovat linjanneet yhdessä, että Vantaan ratikasta tulee hyvin toimiva ja kustannustehokkaasti toteutettu raitiotiejärjestelmä. Vantaan kaupunki on asettanut hankkeen keskeiseksi vaatimukseksi, että ratikkainvestoinnin menot pystytään kattamaan pitkällä aikavälillä ratikan kaavarunkoalueen maankäytön tuloilla. Nämä kaksi päälinjausta ovat ohjanneet vuoden 2025 alussa käynnistettyä tilaajien ja allianssikumppaneiden neuvotteluja hankkeen kustannustason karsimiseksi.

Yhteistyössä löydettiin useita säästökohteita, jotka eivät oleellisesti vaikuta hankkeen laatutasoon, toimivuuteen tai elinkaarikustannuksiin. Aikaisempaan hankesuunnitelmakokonaisuuteen esitetään myös säästötoimenpiteitä, joiden seurauksena infran korjausvelan vähentäminen, katu ympäristön laatutason parantaminen tai kevyen liikenteen yhteyksien kehittäminen jäävät jonkin verran tavoiteltua suppeammiksi.

Toisaalta koko katualuetta ei ole edes taloudellisesti järkevää rakentaa kerralla valmiiksi, koska useiden raitiotien varren alueiden toteuttaminen ei ole edistynyt talonrakentamisen heikon suhdanteen vuoksi. Tällöin lähitulevaisuudessa ratikkakaupungin korttelien rakennustyöt repisivät jo rakennetut pinnat auki. Osalla kaduista katusuunnitelmien mukaisten viimeistelytöiden arvioidaan ajoittuvan noin viiden vuoden sisälle radan valmistumisesta, kun ratikkakaupungin rakennustyöt ovat käynnissä.

Esitettyjen tarkistusten jälkeen Vantaalle toteutetaan edelleen erittäin laadukas ja toimiva, pääkaupunkiseudun verkostokokonaisuuteen sopiva raitiotiejärjestelmä. Raitiotie pysäkkeineen tulee todennäköisesti säilymään nyt toteutettavalla paikallaan. Suuri osa ratikkakaduista peruskorjataan, ja jalankululle ja pyöräliikenteelle toteutetaan uusia yhteyksiä. Suunnitteluratkaisuissa on huomioitu, että kaikki vuoden 2023 hankesuunnitelman ratkaisut ovat toteutettavissa myöhemmin, kun ratikkakaupungin rakennushankkeet ovat lähteneet liikkeelle.

Vantaan ratikkahanke mahdollistaa edelleen ratikkakaupunkiin tiiviisti liittyvät Aviapoliksen alueen, Jumbon, Tikkurilan väritehtaan ja Fazerilan alueen maankäytön kehittämishankkeet sekä niihin liittyvät maankäytön tulot. Huolellisen teknisen ja taloudellisen vaihtoehtotarkastelun perusteella linjan päätepysäkin sijainniksi päätettiin Kehäradan Aviapoliksen pohjoinen asema, koska siten saadaan varmistettua Muuran alueen rakentaminen lähitulevaisuudessa ja samalla kytketään Aviabulevardin hankkeet mm. rakenteilla olevat Aviapoliksen lukio ja uusi Ilmailumuseo raitiotieliikenteen piiriin.

Tavoitteet

Vantaan ratikalle asetetut tavoitteet ovat pysyneet samoina kuin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa ja ne toteutuvat myös nyt päivitetystä hankesuunnitelmasta ratikan toteutuksen myötä. Tavoitteet ja arviot niiden toteutumisesta ovat seuraavat:



- Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa. Tämä tavoite toteutuu.
- Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat. Tämä tavoite toteutuu.
- Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen. Ratikalla on sekä tavoitetta edistäviä vaikutuksia että tavoitettava heikentäviä vaikutuksia.
- Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät. Tämä tavoite toteutuu.

Keskeiset muutokset vuoden 2023 hankesuunnitelmaan ja niiden vaikutukset

Tarkistetussa hankesuunnitelmassa esitetään hankkeeseen tehtyt muutokset verrattuna hyväksyttyyn hankesuunnitelmaan, sekä muutosten keskeiset vaikutukset. Mikäli aiemmassa hankesuunnitelmassa esitettyihin aihepiireihin ei ole tullut mitään muutoksia, niin ne on rajattu tarkistuskokonaisuudesta pois.

Ratikan kaavarungon yhteydessä arvioitiin, että ratikkakäytävän asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta asettuen noin 124 000 asukkaaseen vuonna 2050. Työpaikkamäärä kasvaisi vastaavasti noin 83 000 työpaikkaan vuonna 2050. Hankesuunnitelman tarkistuksen myötä arvioitu asukasmäärä asettuu noin 122 500 asukkaaseen ja työpaikkamäärä noin 82 500 työpaikkaan, eli muutos on 1500 asukasta ja 500 työpaikkaa vähemmän suhteessa vuoden 2023 hankesuunnitelmaan. Työpaikkamäärien muutos keskittyy Aviapolikseen lentoaseman eteläpuolelle ja asukasmäärien muutos Hakunilan entisen bussivarikon itäpuolelle Lahdentien kohdalle.

Laajuudeltaan ja vaikutuksiltaan merkittävin muutos vuoden 2023 hankesuunnitelmaan ja aiempiin raitiotiesuunnitelmiin on se, että raitiotiekokonaisuuden esitetään alkavan Kehäradan Aviapoliksen pohjoiselta asemalta aiemman lentoaseman terminaalin sijaan. Raitiotiehankkeen kokonaisuudesta jätetään tässä vaiheessa pois Tietotien ja lentoaseman pysäkit sekä lentoaseman terminaaliin johtava silta. Lentoaseman alue jää silti erinomaisen juna- ja bussiliikenteen palvelutason piiriin. Tietäjäntie, Teletie ja Tietotie jäävät nykytilaansa yksityisteiksi.

Koska raitiotielinja lyhenee, niin Lentoasemantien itäpuolella Ilmakehän ympäristössä kokonaisvaikutus kaupunkikehitykseen on noin 510 työpaikkaa (28 500 k-m²) aiemman hankesuunnitelmassa arvioitua vähemmän. Alueelle ei ole suunniteltu asumista.

Vantaan ratikan tarkistetusta hankesuunnitelmasta pois jäävän osuuden Aviapolis pohjoinen – Teletie rakentamiskustannus on arvolta noin 25 milj. euroa. Tämän osuuden toteuttamisedellytykset allianssihankkeen yhteydessä tarkastellaan vuoden 2027 lopulla laadittavassa arvioinnissa, jossa tarkasteltavina osatekijöinä ovat maankäytön kehittämisenäkymät lentokentän välittömässä läheisyydessä, allianssien tavoitekustannusennusteen kehittyminen ja hankkeelle saatava mahdollinen ulkopuolinen lisärahoitus.

Toinen maankäytöllisiltä vaikutuksiltaan olennainen muutos koskee Kyytitien ja Lahdentien eritasoliittymää. Hakunilan keskustan länsipuolelle suunniteltua Lahdentien siirtoa liittymäjärjestelyineen ei ole perusteltua toteuttaa raitiotiehankkeen yhteydessä. Tämän seurauksena alueen nykyisiä mm. liikenne- ja puistoalueita ei ole mahdollista asemakaavoittaa asuntotuotantoon aiemmin suunnitellussa laajuudessa, minkä arvioidaan vähentävän yhteensä noin 73 000 k-m² asuntorakentamisen kerrosalaa aikaisemmin arvioituun maankäyttöpotentiaaliin nähden. Tämä tarkoittaa noin 1 500 asukasta vähemmän.

Investointina Vantaan ratikka lisää pitkävaikutteisesti kaupungin elin- ja vetovoimaa houkuttelemalla investointeja, yrityksiä ja työpaikkoja. Raidejärjestelmä on pitkäikäinen investointi, joka luo sijoittajien ja



yriösten arvostamaa ennakoitavuutta. Tarkistettu hankesuunnitelma ei olennaisesti muuta aiemmin arvioituja positiivisia vetovoima-, elinvoima- ja imago vaikutuksia kaupungille.

Katu ympäristön laatutaso ja pyöräily-yhteyksien kehittäminen jäävät osalla linjaa hankesuunnitelman tasoa suppeammiksi. Muuran ja Ilmailumuseon pysäkkien aukioita Aviapoliksessa ei toteuteta lopulliseen laajuuteensa eikä Hakunilan keskustan kaupunkikuvaa voida heti kehittää aikaisemman suunnitelman mukaiselle laatutasolle mm. Lahdentien siirron poistumisen myötä.

Segregaation hallinnan osalta suuri osa raitiotien eriytymiskehitystä hidastavasta vaikutuksesta syntyy eri alueiden saavutettavuuden paranemisesta, johon hankesuunnitelman tarkistus ei vaikuta. Raitiotie hankkeen yhteydessä katu ympäristön laatua ei kaikilta osin kehitetä aiemman hankesuunnitelman tasolle, minkä arvioidaan vähentävän tilapäisesti hankkeen positiivisia vaikutuksia erityisesti Itä-Vantaan nykyisille asukkaille. Katu ympäristön laatua kuitenkin kehitetään lähitulevaisuudessa, jolloin em. positiivinen vaikutus toteutuu aiemman suunnitelman mukaiseksi.

Ratikan matkustajamääräksi ennustetaan noin 31 000 matkustajaa vuorokaudessa vuonna 2030, ja noin 47 000 matkustajaa vuorokaudessa vuonna 2050. Ennusteessa ratikan kuormitus on vuonna 2050 korkeimmillaan noin 1220 matkustajaa iltapäivän vilkkaimman tunnin aikana, mikä tarkoittaisi noin 150 matkustajaa vuoroa kohden. Aikaisempaan hankesuunnitelmaan nähden Vantaan ratikan ennustettu matkustajamäärä vähenee noin 2700 matkustajalla vuorokaudessa vuonna 2030, ja 3700 matkustajalla vuorokaudessa vuonna 2050, lähinnä raitiotielinjan lyhentymisen ja Hakunilan alueen maankäytön muutoksen vuoksi.

Henkilöautoliikenne ei vähene niin paljon kuin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa arvioitiin, koska liikennemalli on päivittynyt. Uuden liikennemallin mukaan ajoneuvosuorite vähenee yhteensä 4,2 miljoonaa kilometriä vuonna 2050, mikä on noin 0,8 miljoonaa kilometriä pienempi kuin hankesuunnitelmassa 2023. Vuorokaudessa automattoja on vuonna 2050 noin 100 enemmän kuin hankesuunnitelmassa, jolloin hankkeen muutosten myötä autoliikenne vähenee yhteensä 1300 matkalla vuorokaudessa.

Osaa alkuperäisessä hankesuunnitelmassa esitetyistä pyöräliikenteen ja kävelyn yhteyksistä ei toteuteta raitotie hankkeen yhteydessä. Tämä liittyy osaltaan valtion MAL-avustuspäätökseen, jossa valtio leikkasi hankkeen avustusta pyöräteiden osalta. Tarkistetussa hankesuunnitelmassa on esitetty vähemmän eri kulkumuotojen erittelyä ja toisaalta kulkureitit risteävät useammin ajoradan tai raitiotien kanssa. Se pienentää hankkeen positiivisia turvallisuus- ja esteettömyys vaikutuksia. Sosiaalinen kestävyys tai haavoittuvien ryhmien tai arkiliikunnan terveyshyödyt paranevat maltillisemmin kuin mitä tavoiteltiin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa.

Kehitysvaiheen tarkastelujen positiivinen tulos operatiivisten kustannusten kannalta on, että akkukäyttöisestä raitotiekalustosta voidaan todennäköisesti luopua. Tällöin Vantaalla liikennöi samanlainen pikaraitotiekalusto kuin koko pääkaupunkiseudulla, mikä puolestaan mahdollistaa mm. kaluston yhteiskäytön ja huollon. Tämä yksinkertaistaa myös varikkotoimintoja ja kaluston elinkaarikustannukset todennäköisesti pienenevät.

Liikenteen lähipäästöihin ei hankkeen muutoksilla ole merkittävää vaikutusta päästöjen muuttuessa kokonaisuudessaan noin 5 %. Sen sijaan hankkeen toteutustekniset- ja laajuusmuutokset vähentävät rakentamisen päästöjen määrää huomattavasti aikaisemmasta, esimerkiksi nykyisten silta- ja katurakenteiden säästäminen ja Lentoaseman sillan poistaminen. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita



ei tässä hankelaajuudessa paranneta yhtä laajasti kuin hankesuunnitelmassa, mikä vaikuttaa liikenteen ilmastovaikutuksiin.

Tarkistetussa hankesuunnitelmassa ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja luonnon monimuotoisuuteen liittyvät ratkaisut perustuvat pääosin nykyisen kasvillisuuden (väliaikaiseen) säilyttämiseen. Sen sijaan eräitä ilmastonmuutoksen sopeutumiseen liittyviä kehittämiskärsäjä (katupuusto, istutukset, luontopohjainen hulevesien hallinta) toteutetaan vähemmän kuin vuoden 2023 hankesuunnitelmassa. Varjostusta ja hulevesien hallintaa parantavia ratkaisuja voidaan kuitenkin kehittää tulevaisuudessa ratikkakaupungin rakentamisen yhteydessä.

Vuoden 2023 hankesuunnitelman hyväksymisen jälkeen kaupunki on päättänyt korvata raitiotien rakentamisen luonnolle aiheuttamia haittoja vahvistamalla luonnon monimuotoisuutta esimerkiksi ennallistamis- ja hoitotoimenpiteillä valituilla luontoalueilla Vantaalla. Ratikan varikkotontilla pyritään toteuttamaan luonnonsuojelulain mukaista ekologista kompensatiota. Raitiotielinjan varrelta kaadettujen katu- ja puistopuiden tilalle istutetaan uusia puita samassa suhteessa, eli kunkin kaadetun puun tilalle istutetaan vähintään yksi uusi puu raitiohankkeesta erillisenä investointina ja hankkeena. Ratikan luontohaittojen hyvittäminen ja minimointi on osa käytännön toimista, joilla Vantaan kaupunki tähtää luontopositiivisuuteen vuodesta 2030 alkaen.

Tarkistuksen keskeiset vaikutukset kaupunkitalouteen

Vuoden 2023 hankesuunnitelmassa raitiotien investointikustannus oli yhteensä noin 606 milj.€, jakautuen Vantaan osuuteen (414 milj.€), Helsingin kaupungin osuuteen (15 milj.€) ja oletettuun valtioon osuuteen (177 milj.€). Lisäksi HSY:n hallituksen hyväksymän hankesuunnitelman kustannus oli Vantaalla noin 49 milj.€ ja Helsingissä 4 milj.€, yhteensä 53 milj.€. Ihku-kustannustenlaskentajärjestelmällä katukohtaisesti laaditut kustannusarviot perustuivat maanrakennuskustannusindeksiin (MAKU) pistelukuun 127,5 (2015=100, elokuu 2022), mutta kokonaiskustannusta ei sidottu maanrakennuskustannusindeksiin. Hankesuunnitelmakokonaisuuden 2023 kokonaiskustannus oli 660 milj.€ sisältäen em. Vantaan, Helsingin ja HSY:n investoinnit. Valtion MAL-rahoitus päätöksen jälkeen hankkeen investoinnin kokonaiskustannus oli yhteensä 647 milj.€ sisältäen myös Helsingin kaupungin ja HSY:n osuudet.

Tarkistetun hankesuunnitelman tarkistuksen mukaisen hankekokonaisuuden kustannuslaskenta perustuu vuoden 2025 kustannustasoon. Hankkeen uusi investointikustannus vuoden 2025 kustannustasossa on yhteensä 750 milj.€, josta Vantaan rahoitusosuus on 541 milj.€, valtion MAL-rahoituksen osuus 144,1 milj.€, Helsingin kaupungin osuus 12 milj.€ ja HSY:n osuus 53 milj.€. HSY:n kustannukset jakautuvat kaupungeittain siten, että Vantaan osuuden osuus on noin 49 milj.€ ja Helsingin noin 4 milj.€. HSY:n hallitus päättää HSY:n kustannusosuudesta raitiotiehankeessa.

Käynnissä olevalla MAL-sopimuskaudella valtio osallistuu hankkeen rakentamiskustannusten rahoitukseen yhteensä 144,1 milj.€:lla. MAL-tukien jaosta Vantaan ja Helsingin kesken ei ole virallista päätöstä, mutta niiden arvioidaan jakautuvan rakennuskustannusten suhteessa. Vantaan arvioidut rakennuskustannukset ovat 682 milj.€ (98 % kokonaiskustannuksesta), jolloin Vantaan tueksi muodostuisi 141,2 milj.€. Helsingin rakennuskustannus puolestaan on 15 milj.€ (2 %), jolloin Helsingin tueksi muodostuisi 2,9 milj.€. Lisäksi valtio luovuttaa Vantaan kaupungille maita pois siirtyvän Santaradan alueelta, joiden arvoksi on arvioitu n. 30 milj.€ ottaen huomioon Hosantien kuormauspaikan toteutuskustannukset. Maanluovutus kasvattaa valtion MAL-rahoitusta myöhemmin realisoituvan maiden arvon verran.



Vantaan rahoitusosuus on kasvanut yhteensä noin 90 milj.€:lla vuoden 2023 jälkeen. Ratikkainvestointia varten Vantaa nostaa lainoja yhteensä 541 milj.€. Lainojen kokonaisnostot kattavat ratikan rakentamiskustannuksen 682 milj.€, josta vähennetään MAL-avustus 141 milj.€. Korkokustannukset ovat yhteensä rakentamisjaksolta sekä 25 vuoden laina-ajalta 292 milj.€. Näistä korkokustannuksista 56 milj.€ ajoittuu rakentamisjaksolle vuosiin 2025–2029 ja 236 milj.€ lyhennysjaksolle 2030–2054.

Radan vuosittaiset kunnossapitokustannukset pienentyvät noin 0,3 milj.€ radan lyhentyessä, mikä tuo noin 11,7 milj.€ säästön Vantaalle 40 vuodessa.

Arvio ratikan lipputulovaikutuksesta vuonna 2030 on kasvanut 0,8 milj.€ ja vuoden 2050 arvio on kasvanut 2,2 milj.€. Kumulatiivisella 40 vuoden tarkastelujaksolla muutos on yhteensä 78,2 milj.€. Suurin syy tuloarvion nousuun on HSL:n liikenne-ennustemallin mukaan arvioitu lipputulojen kasvu sekä aiempaa suurempi HSL:n infrakorvausosuus.

HSL:n Vantaalle maksamat infrakorvaukset ovat vuonna 2030 5,8 milj.€ vuodessa suuremmat kuin aiemmassa hankesuunnitelmassa arvioidut, mikä 40 vuoden kumulatiivisella tarkastelujaksolla kasvattaa infrakorvauksia yhteensä 155 milj.€. Tämä selittyy sillä, että aiempaa suurempi osa hankkeen investoinneista kuuluu HSL:n infrakorvausjärjestelmän piiriin sisältyviin raitiotieinvestointeihin. Lisäksi investoinnin kustannusnousu kasvattaa HSL:n infrakorvausjärjestelmän piiriin sisällytettävää pääomaa.

Vantaan HSL:n kuntaosuuteen sisältyvät lipputulot, liikennöintikustannukset sekä Vantaan osuus infrakorvausjärjestelmän kuluista. Hankesuunnitelmaan nähden Vantaan kuntaosuus tulee kasvamaan vuoden 2030 osalta 3,8 milj.€ ja 40 vuoden tarkastelujaksolla yhteensä 61,4 milj.€.

Liikennöintikustannuksiin sisältyy Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n hankkiman raitiotiekaluston kustannukset. Kaluston osalta liikennöintikustannukset ovat kasvaneet aiemmasta hankesuunnitelmasta, koska uusissa laskelmissa on käytetty raitiovaunun hankintahinta-arviona 4,6 milj. €/vaunu Vantaan kaupunginhallituksen tammikuussa 2024 hyväksymän kalustohankinnan hankesuunnitelman mukaisesti. Hankesuunnitelman hyväksymisen jälkeen yleinen kustannustaso on noussut, mitä ei ole otettu huomioon laskelmissa. Kaluston lopullinen hankintahinta ja vaikutukset liikennöintikustannuksiin tulevat tarkentumaan muutaman vuoden päästä, kun Markkinaoikeus on käsitellyt Kaupunkiliikenne Oy:n hallituksen 6.10.2025 hankintapäätöksestä jätetyn valituksen.

Kiinteistötalouden kannalta hanke ei enää vaikuttaisi myönteisesti Lentoasemantien itäpuolisiin alueiden maankäyttöön. Tämän johdosta vuoden 2022 selvityksen arviointitavalla noin 28 500 k-m² työpaikkarakentamista jäisi toteutumatta, mikä vähentää kiinteistötaloudellista vaikutus reaaliarvona noin 13,8 milj.€. Lahdentietä ei siirretä ratikkahankkeen yhteydessä, minkä vuoksi arviolta 73 000 k-m² asuntorakentamista jää toteutumatta. Tämän tuloja vähentävä vaikutus on reaaliarvossa 15,7 milj.€. Maankäyttötulot vähenevät tarkistetun hankesuunnitelman ratkaisulla arviolta yhteensä 29,5 milj.€:lla. Toisaalta Santaradan ja Hakkilan alueiden kehitys näkyy positiivisena muutoksena hankkeelle, lisäten tuloja arviolta 30 milj.€:lla, mikä on otettu huomioon kiinteistötaloudellisissa laskelmissa. Em. tekijöiden yhteisvaikutuksena kiinteistötaloudelliset tulot kasvavat kokonaisuudessaan 0,5 milj.€:lla.

Kiinteistötaloudelliset tulojen arviointiin on nyt sisällytetty vuosina 2050 – 2069 syntyvät tulot, jolloin tarkastelujaksona on sama 40 vuoden aikajänne kuin muissakin em. ratikan valmistumisen jälkeisissä taloudellisissa tarkasteluissa. Vuosien 2050 – 2069 arvioidut lisätulot ovat yhteensä noin 119 milj.€. Siten kiinteistötaloudelliset tulot kasvavat yhteensä noin 119,5 milj.€:lla vuoteen 2069 mennessä. Arviot on tehty vuoden 2022 hintatasossa.



Yhteenveto ja jatkotoimenpiteet

Hankesuunnitelman tarkistuksen mukaan Vantaan ratikan kumulatiiviset taloudelliset vaikutukset Vantaan kaupungin talouteen 40 vuoden ajalta ovat positiiviset, yhteensä 60,2 milj.€ reaaliarvoisina. Kaupunkitalouden kannalta ratikan suurimmat vaikutukset ovat ratikan kiinteistötaloudelliset tulot, rakentamis- ja rahoituskustannukset, liikennöintikustannukset ja lipputulot. Ratikan myötä kasvavan asukasmäärän myötä verotulot kasvavat, mutta uusien asukkaiden palveluiden tuottamisesta aiheutuvat kustannukset kasvavat lähes yhtä paljon.

Kaupungin päätöksentekuelinten keskeinen vaatimus on ollut, että ratikkainvestoinnin menot pystytään kattamaan pitkällä aikavälillä ratikan kaavarunkoalueen maankäytön tuloilla. Tarkistetussa hankesuunnitelmassa esitetyt säästötoimenpiteet ja suppeammat yhteydet eivät vaaranna tämän vaatimuksen toteutumista. Vuoden 2023 hankesuunnitelman laatimisen jälkeen vuonna 2023 alkanut ja edelleen vuonna 2025 jatkuva asuntorakentamisen lama merkitsee, että ratikan aikaansaamat hyödyt toteutuvat suunniteltua myöhemmin, mutta toisaalta tässä suhdannetilanteessa ratikan toteuttaminen suunnitellulla aikataululla edistää asuntorakentamisen elpymistä ja samalla parantaa vantaalaisten rakentajien työllisyyttä ratikan kaavarungon alueella ja mahdollisesti laajemminkin.

Raitiotien rakentamisella on merkittäviä vaikutuksia työllisyyteen. Rakennusteollisuus RT ry:n mukaan miljoonan euron investointi luo infrarakentamisessa yhteensä 11 henkilötyövuoden kysynnän (sis. rakentamisen lisäksi myös suunnittelun, muut tarvittavat palvelut, rakennuttamisen sekä työmaalle ostettavien tuotteiden kautta syntyvän työn). Siten noin 750 miljoonan euron raitiotieinvestoinnin työllisyysvaikutus on yhteensä 8 250 henkilötyövuotta, jonka päälle tulee ratikkakaupungin talonrakentamisen työllisyysvaikutus.

Vantaan yleiskaava 2020:ssa on Hakkilaan osoitettu laaja asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP). Helsingin seudun MAL-sopimuksessa 2024–2035 on sovittu, että valtio luovuttaa alueella sijaitsevat Hakkilan teollisuustontit, Hakkilan kuormauspaikan ja Santaradan alueet Vantaan kaupungille ilman korvausta. Tavoitteena on, että alueet on luovutettu Vantaan kaupungille vuoteen 2031 mennessä. Omistusoikeuden siirtymisen ehtona on, että korvaavan Hosantien kuormauspaikan toteuttamiselle on laadittu Vantaan kaupungin ja Väyläviraston välillä toteuttamissopimus.

Alueelle on tarkoitus laatia osayleiskaava, jossa tutkitaan alueen kehittämistarpeet ja edellytykset Vantaan yleiskaava 2020:tä tarkemmin. Suunnittelualueeseen kuuluu myös yleiskaavan A/TP-alueen länsipuolinen yleiskaavan TY-alue, jonka Helsingin hallinto-oikeus kumosi Vantaan yleiskaavasta 2020. Laadittavassa vuosien 2026 - 2028 kaavoitusohjelmassa esitetään ko. osayleiskaavan laatimisen käynnistämistä. Kaavoitusohjelma on tarkoitus hyväksyä kaupunkiympäristölautakunnassa joulukuussa 2025 ja osayleiskaavatyölle laaditaan tarkempi työohjelma vuoden 2026 aikana. Varsinainen osayleiskaava on tarkoitus saattaa vireille vuoden 2027 aikana osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisella. Alustava asiantuntija-arvio alueen kiinteistötaloudellisista lisätuotoista on n. 34 milj.€, jota ei ole otettu toistaiseksi huomioon hankesuunnitelman tarkistuksen kiinteistötaloudellisissa laskelmissa.

Vantaan kaupunki on pienellä osuudella osakas Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ssä. Raitiovaunukalustosta ja -varikoista tulee vastaamaan *Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiö* RV Kalusto ja Varikko Oy, jonka toimintaan Vantaan omistus *kaupunkiliikennekonsernissa* kohdistuu. Kaupunginhallituksen 30.11.2021 ja 18.11.2024 tekemien päätösten mukaisesti Vantaan kaupunki on hankkinut *Kaupunkiliikenne Oy:ltä* ja Helsingin kaupungilta Kaupunkiliikenne Oy:n CP-sarjan (*pikaraitiovaunun kalustot- ja varikko*) osakkeita yhteensä 1 398 300 eurolla. RV Kalusto ja Varikko Oy toteuttaa Vaaralan varikon hankesuunnitelman mukaisesti ja käynnistää Vantaan ratikan



liikennöinnin edellyttämän kaluston hankinnan. Vantaan kaupunki vastaa varikon ja kaluston rahoituksen takaamisesta, mikä edellyttää erillistä toimituspäätöstä.

Viestinnän osalta jatkotoimenpiteenä on viestintäsuunnitelman laatiminen koko toteutusvaiheen ajalle. Etenkin ratikan varren asukkaille ja yrittäjille tulee ennakoivasti ja selkeästi tiedottaa työmaista ja niiden aiheuttamista muutoksista.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n kohdan 31 mukaan kaupunginhallitus päättää useampaa kuin yhtä toimialaa koskevien ja kaupunkitasoista linjausta vaativien investointihankkeiden hankesuunnitelmien (tavoitehintoineen) ja kustannusarvioiden hyväksymisestä lukuun ottamatta teknisten perusparannusten tai alle 1 000 000 euroa (alv 0 %) maksavien hankkeiden hankesuunnitelmia. Koska Vantaan ratikan toteuttamisessa on kyse merkittävästä Vantaan kaupungin strategiaan ja toimintaan vaikuttavasta päätöksestä, päätösvalta Vantaan ratikan toteuttamisesta kuuluu kaupunginvaltuustolle.

Kaupunginhallitus 27.10.2025 § 3

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) esittää kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi Vantaan ratikan tarkistettu hankesuunnitelma ja
- b) esittää kaupunginvaltuustolle Vantaan ratikkaa toteutettavaksi hankesuunnitelman tarkistuksen pääperiaatteiden mukaisesti siten, että hankkeen kokonaiskustannukset Vantaalle ovat yhteensä 682 milj.euroa (maarakennuskustannusindeksi (MAKU) pisteluku 130,13 (2015=100, elokuu 2025)).

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana kaupunginjohtaja muutti esitystään seuraavasti:

Yhteenveto ja jatkotoimenpiteet

Vantaan kaupunki on pienellä osuudella osakas Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ssä. Raitiovaunukalustosta ja -varikoista tulee vastaamaan Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy, jonka toimintaan Vantaan omistus kaupunkiliikennekonsernissa kohdistuu. Kaupunginhallituksen 30.11.2021 ja 18.11.2024 tekemien päätösten mukaisesti Vantaan kaupunki on hankkinut Kaupunkiliikenne Oy:ltä ja Helsingin kaupungilta Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiön RV Kalusto ja Varikko Oy:n omistukseen kohdistuvia Kaupunkiliikenne Oy:n CP-sarjan (pikaraitiovaunun kalustot- ja varikko) osakkeita yhteensä 1 398 300 eurolla. Kauppahinta on v. 2021 tehdyn arvion mukaan noin 2,9 milj. €, ja se vastaa n. 33 % omistusosuutta CP-sarjan osakkeista. Tämän jälkeen RV Kalusto ja Varikko Oy toteuttaa Vaaralan varikon hankesuunnitelman mukaisesti ja käynnistää Vantaan ratikan liikennöinnin edellyttämän kaluston hankinnan. Vantaan kaupunki vastaa varikon ja kaluston rahoituksen takaamisesta, mikä edellyttää erillistä toimituspäätöstä.



Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Petri Roininen esitti kaupunginhallituksen jäsen Mika Niikon kannattamana asian palauttamista valmisteluun.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattava asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat asian palauttamista valmisteluun, äänestävät ei. äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Demiri, Tammi, Faysal, Strohm, Räsänen, Kaukola, Hakala, Aura, Kivimäki, Rämö, Tuomainen) ja 4 ei-ääntä (Roininen, Niikko, Nummela, Kasonen). Puheenjohtaja totesi asian käsittelyn jatkuvan.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle kaupunginhallituksen 10.11.2025 pidettävään kokoukseen.

Kaupunginhallitus 10.11.2025 § 3

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) esittää kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi Vantaan ratikan tarkistettu hankesuunnitelma ja
- b) esittää kaupunginvaltuustolle Vantaan ratikkaa toteutettavaksi hankesuunnitelman tarkistuksen pääperiaatteiden mukaisesti siten, että hankkeen kokonaiskustannukset Vantaalle ovat yhteensä 682 milj.euroa (maarakennuskustannusindeksi (MAKU) pisteluku 130,13 (2015=100, elokuu 2025).
- c) kehottaa raitiotieallianssia laatimaan yhteistyössä Finavian kanssa hankesuunnitelmaa täydentävän suunnitelman raitiotien osuudesta Aviapolis Pohjoinen – lentoaseman terminaalin välitön lähialue siten, että se voidaan tuoda kaupunginhallituksen päätettäväksi viimeistään kesäkuun 2026 loppuun mennessä. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi uusi pääteasema siihen liittyvine järjestelyineen sekä arvio kustannuksista.
- d) kehottaa tuomaan kaupunginhallituksen käsiteltäväksi vuoden 2027 loppuun mennessä ratkaisun, jolla kohdan c) mukainen pääteasemavaihtoehto voidaan toteuttaa tämän raitiotieallianssin puitteissa hankesuunnitelman täydennyksenä.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana kaupunginjohtaja muutti esitystään seuraavasti:

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) esittää kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi Vantaan ratikan tarkistettu hankesuunnitelma ja
- b) esittää kaupunginvaltuustolle Vantaan ratikkaa toteutettavaksi hankesuunnitelman tarkistuksen pääperiaatteiden mukaisesti siten, että hankkeen kokonaiskustannukset Vantaalle ovat yhteensä 682 milj.euroa (maarakennuskustannusindeksi (MAKU) pisteluku 130,13 (2015=100, elokuu 2025).
- c) *kehottaa raitiotieallianssia laatimaan yhteistyössä Finavian kanssa hankesuunnitelmaa täydentävän suunnitelman raitiotien osuudesta Aviapolis Pohjoinen – lentoaseman terminaalin välitön lähialue siten, että se voidaan tuoda kaupunginhallituksen*



päätettäväksi viimeistään kesäkuun 2026 loppuun mennessä. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi uusi pääteasema siihen liittyvine järjestelyineen sekä arvio kustannuksista.

- d) *kehottaa tuomaan kaupunginhallituksen käsiteltäväksi vuoden 2027 loppuun mennessä ratkaisun, jolla kohdan c) mukainen pääteasemavaihtoehto voidaan toteuttaa tämän raitiotieallianssin puitteissa hankesuunnitelman täydennyksenä.*

Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Mika Niikko esitti kaupunginhallituksen jäsen Petri Roininen kannattamana asian hylkäämistä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattava pohjaesitystä, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat asian hylkäämistä äänestävät ei. äänestysesitys hyväksyttiin. Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Demiri, Tammi, Faysal, Strohm, Räsänen, Kaukola, Hakala, Aura, Kivimäki, Rämö, Tuomainen) ja 4 ei-ääntä (Roininen, Niikko, Nummela, Kaso-nen). Puheenjohtaja totesi asian käsittelyn jatkuvan.

Päätös:

Hyväksyttiin muutettu esitys.

Merkittiin, että vihreä kaupunginhallituksen ryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon sosiaalidemokraattien, vasemmistoliiton kaupunginhallituksen ryhmät yhtyivät:

Mikäli hankkeen aikana säästyy rahaa, ne pyritään käyttämään nyt hankkeesta karsittujen pyörä- ja kävelyteiden rakentamiseen sekä katupuiden istuttamiseen. Segregaationäkökulma pitää huomioida kiinteänä osana ratikkakaupungin kehittämistä. Ratikan seurantaryhmä kiinnittää tähän jatkossa erityistä huomiota ja seuraa mahdollisten säästöjen kohdentamista.

Merkittiin, että kokoomuksen kaupunginhallituksen ryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

Kokoomus katsoo, että tilanteessa, jossa raitiotie päätetään toteuttaa hankesuunnitelman mukaisesti, tulee erityistä huomioita kiinnittää ratikkakaupungin kehitykseen. Ratikkakaupungin suunnittelussa ja toteutuksessa on edistettävä viihtyisän kaupunkiympäristön syntyä, joka vahvistaa kaupungin taloutta ja rahoittaa ratikkainvestoinnin sekä kaupunkikehityksestä saatavilla suorilla tuloilla että välillisesti kunta- ja yhteisöverokertymän kasvun kautta. Reitillä tulee kaavoittaa myös uudenlaista ja viihtyisää kaupunkimaista pientalokaupunkia hyvien joukkoliikenneyhteyksien varten. Tehokkuus olisi erillispientaloalueita suurempi, mutta asunnoilla olisi omat sisäänkäynnit ja pihat.

Tuetun vuokra-asuntotuotannon osuus tulee laskea reiteillä 10 prosenttiin. Tämä muutos yksinään lisäisin kaupungin maankäyttöhyötyjä noin 31 miljoonalla eurolla ja vaikuttaisi myös positiivisesti tulevaisuuden verokertymään.

Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsen Mika Niikko jätti asiaan seuraavan eriävän mielipiteen:

Hanke on muuttunut aikaisemmasta sekä lyhentyneen reitin että samalla kasvaneen hinnan johdosta kannattamattomaksi. Hankkeen arvioidut käyttömäärät ovat vähentyneet. Taloudelliset hyödyt arvioitu puutteellisesti eivätkä ole mielestämme riittävät.

Tänään kaupunginhallitukselle päivitettyissä taloudellisen mallinnuksen tuloksista kasvuluvusta on esitetty tavalla, joka voi antaa harhaanjohtavan kuvan hankkeen kannattavuudesta. Mallinnuksen



mukaan kiinteistotaloudellinen hyöty (maamyyntitulot ja maankäyttökorvaukset) kaupungin näkökulmasta on 914 miljoonaa euroa. Ratikan hyödyn arvioidaan tuovan arvonnousua 526 miljoonaa euroa. Ilman ratikkavaihtoehtoa kiinteistotalouden tuottoa arvioidaan kertyvän vain 388 miljoonaa euroa. Ratikan tuomaksi arvonnousuksi on siten arvioitu 136 % verrattuna perusbussivaihtoehtoon. Mikäli kiinteistotaloudellinen hyöty olisi laskettu vain ratikan tuomalla lisäarvolla, tulos olisi merkittävästi huonompi.

Lisäksi kaupunginjohtajan viimehetken esitys lisäkustannuksista lentoasemalle saakka tulevasta toteutuksesta on osoitus hankkeen huonosta hallintotavasta ja suunnittelusta. Vantaan taloudellinen tilanne on nopeasti heikentynyt. Ratikkainvestointi ajaa sekä kaupungin käyttötalouden että velkatason ja korkokulut kestäättömiksi.

Riskinä on että ratikkainvestointi estää muut vantaalaisille tärkeät asiat kuten työllisyyden, koulut ja päiväkodit, palvelut sekä välttämättömän tarpeen turvallisuuden parantamiseksi. Riskinä on että ratikkainvestoinnilla Vantaa asettaa kiskot vantaalaisten ihmisten tarpeiden edelle.

Lisäksi pidämme valmistelun laatua heikkona sekä päätöksentekijöiden informoinnin että varsinaisten esitysten muodossa.

Perussuomalaiset on esittänyt yhdessä Keskustan ja Kristillisdemokraattien kanssa (G12) oman vaihtoehdon ratikkainvestoinnille, joka sisältää ratikan hakesuunnitelman hylkäämistä. Eriävä mielipide vastaa G12 (ps, kesk. Kd) kantaa. Se painottaa ihmisten kannalta keskeisiä talous-, työ- ja turvallisuusseikkoja.

Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsen Petri Roininen, jätti asiaan seuraavan eriävän mielipiteen:

Ensiksi ratikkahankkeen kokonaisuus tulisi käsitellä kokonaisuutena. Kokonaisuus muodostuu rakennustöistä, vaunuhankinnoista ja varikon rakentamisesta. Valitettavasti kaupunginhallitus 10.11.2025 tekee päätöstä vain yhdestä osasta eli rakennustöistä. Kiinnitämme huomiota siihen, että nyt päätettävällä osalla ja rahalla saadaan vasta kiskot, mutta ei itse raitsikkaa tai varikkoa. Jälkimmäisten osalta myös kustannusarvio on puutteellinen.

Vaikka kolmesta osasta vain rakennustyöt ovat Vantaan suoralla omalla vastuulla on hanke kokonaisuus, jonka oleellisissa osia ovat itse ratikat sekä niiden tarvitsema varikko. Myös näiden kolmen komponentin rahoitustavat vaihtelevat. Osa on kaupungin suoralla vastuulla, osa rahoitetaan takausvastuun kautta. Kyse on siis investointikokonaisuudesta, jossa käytetään erilaisia omistus- ja rahoitusrakenteita. On välttämätöntä, että kokonaisuus päätetään kokonaisuutena.

Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsenet Mika Kasonen ja Nina Nummela, jättivät asiaan seuraavan eriävän mielipiteen:

Esitän eriävän mielipiteeni ja vastustan Vantaan raitiovaunuhankkeen jatkamista nykyisessä muodossaan. Hankkeen alkuperäinen lähtökohta vuonna 2019 perustui joukkoliikenteen kehittämiseen ja sen arvioitiin tuottavan yli 80 000 päivittäistä matkustajaa. Uusien arvioiden mukaan matkustajamäärä jää kuitenkin hieman yli 30 000:een. Näin ollen kyse ei enää ole ensisijaisesti joukkoliikennehankkeesta, vaan kiinteistotaloudellisiin tuottoihin perustuvasta investoinnista. Lisäksi hanke on varsinaisesti päätetty vuonna 2023, jolloin hyväksytyt perusteet poikkeavat olennaisesti nykyisestä kokonaisuudesta.



Hankkeen keskeiset edellytykset ovat myös heikentyneet. Raitiolinja ei enää ulotu lentoasemalle, vaan jää noin 1,5 kilometrin päähän terminaalista, ja kustannusarvio on noussut noin 105 miljoonaa euroa, hankkeen kokonaiskustannusten noustessa 750 miljoonaan euroon. Muutokset ovat niin merkittäviä, etteivät ne enää vastaa niitä perusteita, joilla valtuusto on aiemmin tehnyt päätöksensä.

Kaupungin oma yleiskaavayksikkö tuotti aikanaan maankäytön tunnusluvut, väestö- ja työpaikkaennusteet sekä vertailut raitiotie- ja bussivaihtoehtojen välillä. Päivitetyssä hankesuunnitelmassa esitetään kuitenkin useita muutoksia, jotka eivät enää perustu näihin lähtötietoihin eivätkä tue alkuperäisiä tavoitteita. Lisäksi esimerkiksi Länsimäen voimalinjan vaikutukset on tunnistettu vasta viiden vuoden suunnittelun jälkeen, mikä herättää vakavan huolen valmistelun huolellisuudesta ja riskienhallinnasta.

Koska hankkeen sisältö, kustannukset, matkustajamäärät ja perustarkoitus ovat muuttuneet olennaisesti, kyse ei ole enää valtuuston vuonna 2023 hyväksymästä hankkeesta. Kyseessä on käytännössä kokonaan uusi hanke. Vastustan hankkeen jatkamista nykyisessä muodossaan.

Kaupunginvaltuusto 17.11.2025 § 7

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä Vantaan ratikan tarkistettu hankesuunnitelma ja
- b) toteuttaa Vantaan ratikka hankesuunnitelman tarkistuksen pääperiaatteiden mukaisesti siten, että hankkeen kokonaiskustannukset Vantaalle ovat yhteensä 682 milj.euroa (maarakennuskustannusindeksi (MAKU) pisteluku 130,13 (2015=100, elokuu 2025).
- c) kehottaa raitiotieallianssia laatimaan yhteistyössä Finavian kanssa hankesuunnitelmaa täydentävän suunnitelman raitiotien osuudesta Aviapolis Pohjoinen – lentoaseman terminaalin välitön lähialue siten, että se voidaan tuoda kaupunginhallituksen päätettäväksi viimeistään kesäkuun 2026 loppuun mennessä. Suunnitelmasta tulee käydä ilmi uusi pääteasema siihen liittyvine järjestelyineen sekä arvio kustannuksista.
- d) kehottaa tuomaan kaupunginhallituksen käsiteltäväksi vuoden 2027 loppuun mennessä ratkaisun, jolla kohdan c) mukainen pääteasemavaihtoehto voidaan toteuttaa tämän raitiotieallianssin puitteissa hankesuunnitelman täydennyksenä.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana valtuutettu Jenni Alasuutari esitti valtuutettu Victor Snellman kannattamana asian palauttamista valmisteluun, mutta keskustelun aikana valtuutettu Victor Snellman veti kannatuksensa pois.

Asian käsittelyn aikana valtuutettu Kai-Ari Lundell esitti valtuutetun Petri Roinisen kannattamana asian hylkäämistä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattava pohjaesitystä, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat asian hylkäämistä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.



Äänestyksessä annettiin 44 jaa-ääntä ja 23 ei-ääntä. Puheenjohtaja totesi hylkäysesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että vihreiden valtuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon yhtyi vasemmistoliiton valtuustoryhmä:

Mikäli hankkeen aikana säästyy rahaa, ne pyritään käyttämään nyt hankkeesta karsittujen pyörä- ja kävelyteiden rakentamiseen sekä katupuiden istuttamiseen. Segregaationäkökulma pitää huomioida kiinteänä osana ratikkakaupungin kehittämistä. Ratikan seurantaryhmä kiinnittää tähän jatkossa erityistä huomiota ja seuraa mahdollisten säästöjen kohdentamista.

Merkittiin, että sosialidemokraattien-, kokoomuksen-, Suomen ruotsalaisen kansanpuolueen-, vihreiden- sekä vasemmistoliiton valtuustoryhmät jättivät asiaan seuraavan yhteisen pöytäkirjalausuman:

Edellytämme, että ratikan toteuttamisen yhteydessä

- Vantaan kaupunki tavoittelee allianssimallin puitteissa ratikkahankkeen kustannusten selvää alentamista ja alittamista,*
- valtuustoa informoidaan hankkeen kuluessa säännöllisesti ja yksityiskohtaisesti sen etenemisestä ja erityisesti kustannuksista,*
- hankkeen rakentamisaikaiset haitat ympäristön asukkaille, kiinteistönomistajille ja yrityksille minimoidaan,*
- rakentamisen ympäristöhaitat minimoidaan ja mahdollisuuksien mukaan kompensoidaan.*
- hankkeen aikataulussa pysymiseen kiinnitetään erityistä huomiota kustannuksia ylittämättä*

Merkittiin, että valtuutettu Kai-Ari Lundell jätti asiaan seuraavan eriävän mielipiteen, johon yhtyivät valtuutetut Mika Niikko, Tanja Aidanjuuri, Janne Hartikainen, Juha Järä, Juha Suoniemi ja Suvi Karhu:

Hanke on muuttunut aikaisemmasta sekä lyhentyneen reitin että samalla kasvaneen hinnan takia kannattamattomaksi. Hankkeen arvioidut matkustajamäärät ovat vähentyneet. Taloudelliset hyödyt on arvioitu puutteellisesti, eivätkä ne mielestämme ole riittävät.

Kasvuluku on esitetty tavalla, mikä voi antaa harhaanjohtavan kuvan hankkeen kannattavuudesta. Mallinnuksen mukaan kiinteistötaloudellinen hyöty (maamyyntitulot ja maankäyttökorvaukset) kaupungin näkökulmasta ovat 914 miljoonaa euroa. Ratikan hyödyn arvioidaan tuovan arvonnousua 526 miljoonaa euroa.

Ilman ratikkavaihtoehtoa kiinteistötalouden tuottoa arvioidaan kertyvän vain 388 miljoonaa euroa. Ratikan tuomaksi arvonnousuksi on siten arvioitu 136 % verrattuna perusbussivaihtoehtoon.

Mikäli kiinteistötaloudellinen hyöty olisi laskettu vain ratikan tuomalla lisäarvolla, tulos olisi merkittävästi huonompi. Lisäksi kaupunginjohtajan viime hetken esitys lisäkustannuksista lentoasemalle saakka tulevasta toteutuksesta on osoitus hankkeen huonosta hallintotavasta ja suunnittelusta.



Vantaan taloudellinen tilanne on nopeasti heikentynyt. Ratikkainvestointi ajaa kaupungin käyttötalouden ja velkatason sekä korkokulut kestävämmiksi.

Riskinä on, että ratikkainvestointi estää muut vantaalaisille tärkeät asiat, kuten palvelut, työllisyyden, koulut ja päiväkodit, palvelut sekä välttämättömät tarpeet turvallisuuden parantamiseksi. Riski on, että ratikkainvestoinnilla Vantaa asettaa kiskot vantaalaisten ihmisten tarpeiden edelle.

Lisäksi pidämme valmistelun laatua heikkona sekä päätöksentekijöiden informoinnin että varsinaisten esitysten muodossa.

Perussuomalaiset esittää ratikan hakesuunnitelman hylkäämistä.

Eriävä mielipide vastaa Perussuomalaisten kantaa. Se painottaa ihmisten kannalta keskeisiä palvelut-, talous-, työ- ja turvallisuusseikkoja.

Merkittiin, että valtuutettu Petri Roininen jätti asiaan seuraavan eriävän mielipiteen, johon yhtyivät valtuutetut Tuomas Vanhanen ja Jorma Hentilä:

Ensiksi, ratikkahankkeen kokonaisuus tulisi käsitellä kokonaisuutena. Kokonaisuus muodostuu rakennustöistä, vaunuhankinnoista ja varikon rakentamisesta. Valitettavasti kaupunginvaltuusto 17.11.2025 tekee päätöstä vain yhdestä osasta eli rakennustöistä. Kiinnitämme huomiota siihen, että nyt päätettävällä osalla ja rahalla saadaan vasta kiskot, mutta ei itse raitsikkaa tai varikkoa. Jälkimmäisten osalta myös kustannusarvio on puutteellinen.

Vaikka kolmesta osasta vain rakennustyöt ovat Vantaan suoralla omalla vastuulla on hanke kokonaisuus, jonka oleellisista osista ovat itse ratikat sekä niiden tarvitsema varikko. Myös näiden kolmen komponentin rahoitustavat vaihtelevat. Osa on kaupungin suoralla vastuulla, osa rahoitetaan takausvastuun kautta. Kyse on siis investointikokonaisuudesta, jossa käytetään erilaisia omistus- ja rahoitusrakenteita. On välttämätöntä, että kokonaisuus päätetään kokonaisuutena.

Pidämme menettelytapavirheenä tehdä päätös vain yhdestä osasta. Päätöksentekijöillä tulisi päätöksenteon laadun ja päättäjien oikeusturvan johdosta olla mahdollisuus tehdä päätös koko investoinnista sekä sen rahoitustavoista kerralla. Nyt päätöstä tehdään vain kokonaisuuden yhdestä osasta, mutta kahden osan päätös sekä päätös niiden rahoittamisesta jää tekemättä.

Toiseksi, katsomme hankkeesta esitettyjen laskelmien olevan puutteelliset erityisesti tuottoarvioiden suhteen. Olemme pyytäneet selvitystä miksi tuotto-olettamia ei ole päivitetty vastaamaan viimeistä tietoa, muttemme ole saaneet tyydyttäviä vastauksia. Kaupunginhallituksen suullisessa käsittelyssä on syntynyt merkittävä satojen miljoonien epävarmuus tuottopuolella.

Kolmanneksi, hanke on kokonaisuudessaan muuttunut sekä sen laajuuden, että hinnan suhteen. Tämän johdosta olisi arvioita koko hanke uudelleen. Ei vain pistemäisiä muutoksia arvioiden.

Neljänneksi, kaupungin taloudellinen asema on oleellisesti muuttunut. Alijäämä on kasvanut, näkyvyys heikentynyt ja velkalasti kasvanut. Ratikkainvestoinnin vaikutukset valmiiksi ongelmalliseen taloustilanteeseen on sivuutettu. On suuri riski, että ratikasta tulee myllynkivi, joka estää kaupungin kehittymisen ja ajaa sen entistä syvempään talousahdinkoon.



Eriävä mielipide vastaa G12 (ps, kesk, kd) kantaa asiassa.

Merkittiin, että valtuutettu Loviisa Kaartokallio jätti seuraavan eriävän mielipiteen, johon yhtyi valtuutettu Tiina Tuomela:

Esitän eriävän mielipiteen Vantaan ratikkahankkeen jatkamisesta. Tässä taloudellisessa tilanteessa ei hanketta tule jatkaa, ja ratikkaa ei tule toteuttaa. Hankkeen sisältö, kustannukset, matkustajamäärät ja perustarkoitukset ovat muuttuneet olennaisesti siitä ratikkahankkeesta, josta valtuusto aikanaan päätti. Näemme, että ratikkahanke vaarantaa tässä taloustilanteessa vantaalaisten palveluiden turvaamisen ja kykymme vastata kasvavaan palvelutarpeeseen sekä heikentää kaupungin muuta kehittämistä. Merkittiin, että valtuutetut Mika Kasonen ja Nina Nummela jättivät asiaan seuraavan eriävän mielipiteen, johon yhtyivät valtuutetut Victor Snellman, Marjo Vacker, Tomi Puikkonen, Anitta Orpana, Lauri Kaira, Paula Lehmuskallio ja Maarit Raja-Aho:

Esitän eriävän mielipiteeni ja vastustan Vantaan raitiovaunuhankkeen jatkamista nykyisessä muodossaan. Hankkeen alkuperäinen lähtökohta vuonna 2019 perustui joukkoliikenteen kehittämiseen ja sen arvioitiin tuottavan yli 80 000 päivittäistä matkustajaa. Uusien arvioiden mukaan matkustajamäärä jää kuitenkin hieman yli 30 000:een. Näin ollen kyse ei enää ole ensisijaisesti joukkoliikennehankkeesta, vaan kiinteistötaloudellisiin tuottoihin perustuvasta investoinnista. Lisäksi hanke on varsinaisesti päätetty vuonna 2023, jolloin hyväksytyt perusteet poikkeavat olennaisesti nykyisestä kokonaisuudesta.

Hankkeen keskeiset edellytykset ovat myös heikentyneet. Raitiolinja ei enää ulotu lentoasemalle, vaan jää noin 1,5 kilometrin päähän terminaalista, ja kustannusarvio on noussut noin 105 miljoonaa euroa, hankkeen kokonaiskustannusten noustessa 750 miljoonaan euroon. Muutokset ovat niin merkittäviä, etteivät ne enää vastaa niitä perusteita, joilla valtuusto on aiemmin tehnyt päätöksensä.

Kaupungin oma yleiskaavayksikkö tuotti aikanaan maankäytön tunnusluvut, väestö- ja työpaikkaennusteet sekä vertailut raitiotie- ja bussivaihtoehtojen välillä. Päivitetyssä hankesuunnitelmassa esitetään kuitenkin useita muutoksia, jotka eivät enää perustu näihin lähtötietoihin eivätkä tue alkuperäisiä tavoitteita. Lisäksi esimerkiksi Länsimäen voimalinjan vaikutukset on tunnistettu vasta viiden vuoden suunnittelun jälkeen, mikä herättää vakavan huolen valmistelun huolellisuudesta ja riskienhallinnasta.

Koska hankkeen sisältö, kustannukset, matkustajamäärät ja perustarkoitukset ovat muuttuneet olennaisesti, kyse ei ole enää valtuuston vuonna 2023 hyväksymästä hankkeesta. Kyseessä on käytännössä kokonaan uusi hanke. Vastustan hankkeen jatkamista nykyisessä muodossaan.

Merkittiin, että kokoomuksen valtuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon yhtyi Suomen ruotsalaista kansanpuolueen:

Tilanteessa, jossa raitiotie päätetään toteuttaa hankesuunnitelman mukaisesti, tulee erityistä huomioita kiinnittää kaupunkimme tasapainoiseen kehitykseen.

Ratikkakaupungin suunnittelussa ja toteutuksessa on edistettävä viihtyisän kaupunkiympäristön syntyä, joka vahvistaa kaupungin taloutta ja rahoittaa ratikkainvestoinnin sekä kaupunkikehityksestä saatavilla suorilla tuloilla että välillisesti kunta ja yhteisöverokertymän kasvun kautta.



Ratikka-hankkeen aikana tulee huolehtia olemassa olevien kaupunkikeskustojemme kehityksestä, varsinkin alueista, jotka eivät ole ratikka-hankkeen kehittämisvyöhykkeellä, kuten Länsi- ja Koillis-Vantaan alueet.

Ratikan reitillä tulee kaavoittaa myös uudenlaista ja viihtyisää kaupunkimaista pientalokaupunkia hyvien joukkoliikennedyteyhteyksien varten. Tehokkuus olisi erillispientaloalueita suurempi, mutta asunnoilla olisi omat sisäänkäynnit ja pihat.

Tuetun vuokra-asuntotuotannon osuus tulee laskea reiteillä 10 prosenttiin. Tämä muutos yksinään lisäisin kaupungin maankäyttöhyötyjä noin 31 miljoonalla eurolla ja vaikuttaisi myös positiivisesti tulevaisuuden verokertymään.

Merkittiin, että valtuutettu Topi Liutu jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon yhtyi valtuutetut Marjo Vacker, Victor Snellman, Mika Kasonen, Paula Lehmuskallio, Anitta Orpana, Maari Raja-Aho, Niina Nummela, Tomi Puikkonen sekä kristillisdemokraattien valtuustoryhmä:

Päätös, jossa raitiotielinjan päätepisteen sijoittamista lentoasemalle tarkastellaan uudelleen vuoden 2026 aikana ei ole velvoittava. Linjan päätepysäkin siirtyminen pois lentoaseman välittömästä läheisyydestä katkaisee sujuvan matkaketjun toteutumisen ja täten heikentää hankkeen kannattavuutta olennaisesti. Näin radikaali muutos pitkän valmistelun jälkeen, yhdistettynä kohonneisiin kustannuksiin, on epäonnistuminen.

Liitteet:

- Vantaan ratikan tarkistettu hankesuunnitelma
- Äänestysraportti KH 27.10.2025 § 3
- Äänestysraportti KH 10.11.2025 § 3
- Äänestysraportti KV 17.11.2025 § 7

Muutoksenhakuohje: 1. Valitusosoitus

Lisätiedot:

kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 0400 417 436,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)