



Vaaralan raitiovaunuvarikon ehdotussuunnitelma ja omavelkaisen takauksen myöntämisen Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle /PT (kvalt)

VD/369/02.03.07/2026

PT/JK/PvN/MR/SV/EK

Tausta

Kaupunginvaltuusto on 17.11.2025 § 7 hyväksynyt Vantaan ratikan tarkistetun hankesuunnitelman. Ratikan hankesuunnitelman mukaan Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy rakentaa Vaaralan varikon ja hankkii Vantaan raitiovaunut.

Vantaan kaupunki on pienellä osuudella (n. 0,5 %:ia) osakas Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ssä (jäljempänä KLOY), jonka muut osakkeet omistaa Helsingin kaupunki. Yhtiö perustettiin vuonna 2021 harjoittamaan Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen (HKL) toimintaa. HKL:n toiminta metron infra- ja liikennöintisopimuksiin liittyviä toimintoja lukuun ottamatta siirrettiin yhtiöön vuonna 2022. KLOY on perustettu siinä tarkoituksessa, että se tuottaa yleisen edun mukaisia, kestävän liikkumisen julkisia palveluja, kuten metro-, raitio- ja lauttaliikenteen sekä kaupunkipyöräilyn palveluja ensisijaisesti HSL:n järjestämään joukkoliikenteeseen pääkaupunkiseudulla.

Kaupunginhallituksen konsernijaosto on 9.6.2025 hyväksynyt KLOY:n osakassopimuksen, jossa on sovittu yhtiön toiminnan järjestämisestä ja sen toteuttamien investointien rahoittamisesta. Vantaan kaupungin omistus yhtiössä rajoittuu CP-osakesarjaan (pikaraitiovaunun kalustot ja niitä palvelevat varikot). Osakassopimuksen mukaan CP-sarjan kalusto- ja varikkoinvestoinnit toteutetaan KLOY:n ja sen tytäryhtiöiden muodostamaan kaupunkiliikennekonserniin ensisijaisesti lainarahoituksella. Osakassopimuksen mukaisena lähtökohtana on, ellei muuta sovita, että CP-sarjan kaluston ja varikkojen investointien rahoitusvastuu määräytyy sen mukaan, minkä osakkaan alueella harjoitettavaan liikennöintiin investointi kohdistuu. Osakkaana oleva kaupunki rahoittaa ja takaa alueellansa harjoitettavaan liikennöintiin kohdistuvat investointikustannukset. Takausvastuu sovitaan hanke kerrallaan ja se vähenee sitä mukaa kun velkaa maksetaan pois.

Raitiovaunukalustosta ja -varikoista tulee vastaamaan Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy.

Osakassopimuksen mukaan KLOY:n tulee ennen lopullista sitovaa päätöksentekoa hakea osakkaana olevan kaupungin etukäteinen suostumus aina, kun on kyse sellaisesta investoinnista, joiden takausvastuu tai rahoitusvelvollisuus on osakkaalla esimerkiksi hyväksyttämällä ko. investointia koskeva hankesuunnitelma.

KLOY:n hallitus on päättänyt joulukuussa 2025 hakea Vantaan ratikan kalustohankintoihin ja Vaaralan varikkoon liittyvien investointien toteuttamiseen otettaville lainoille Vantaan kaupungilta omavelkaista takausta.

Vaaralan varikon ehdotussuunnitelma



KLOY on laatinut Vaaralan raitiovaunuvarikon rakentamisen ehdotussuunnitelman (jäljempänä Ehdotussuunnitelma). Hankkeen urakoitsijan valinta on tarkoitus tehdä alkukevään 2026 aikana. Varsinaisen rakentamisen arvioidaan toteutuvan vuosien 2026–2028 välisenä aikana siten, että varikko olisi valmis matkustajaliikenteen käyttöön vuoden 2029 aikana.

Kaupunkiliikenteen laatimassa Vaaralan varikon rakentamishankkeen Ehdotussuunnitelmassa on todettu, että nyt päätettävässä ensiksi rakennettavassa vaiheessa varikolle mahtuu yhteensä 18 kappaletta enintään 36 metrisiä raitiovaunuja tai vaihtoehtoisesti 12 kappaletta pidempiä enintään 45 metrisiä raitiovaunuja. Ensimmäisessä laajennusvarauksessa on tilat 12 kappaleelle 36 metrisiä tai 9 kappaleelle 45 metrisiä raitiovaunuja. Toisessa laajennusvarauksessa on tilat 21 kappaleelle 36 metrisiä tai 14 kappaleelle 45 metrisiä raitiovaunuja.

Raitiovaunuvarikko sisältää raitiovaunujen säilytyshallin, huolto- ja kunnossapitotilat, tekniset- ja sosiaalitilat, henkilökunnan pysäköintipaikat ja toimistotilat sekä raitioratojen kunnossapitoon tarvittavan kaluston tilat ja näiden korjaamotilat

Suunnitelman tavoitteena on muuntojoustavuus eripituisten raitiovaunujen säilytyksen, huoltotoimintojen ja radan kunnossapitotoiminnan suhteen.

Vaaralan vaunu- ja ratakunnossapitovarikon arvioidut arvonlisäverottomat investointikustannukset ovat yhteensä 93,93 milj. euroa. Enimmäishinta sisältää kaikki Vaaralan varikko -hankkeeseen liittyvät kustannukset, mukaan lukien rakentamisen aikaisen rahoituksen. Kustannukset eivät sisällä pilaantuneiden maiden poistoa ja käsittelyä.

Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymä (HSL) katsoo Ehdotussuunnitelmasta antamassaan lausunnossa, että Vaaralan raitiovaunuvarikkoinvestointi on tarpeellinen, koska Vantaan ratikan investointi edellyttää erillisen varikon rakentamista infran varrelle. HSL:n lausunnon mukaan varikkoinvestointi nostaa raitioliikenteen operointikustannuksia, koska varikot maksetaan pääsääntöisesti osana operointikustannuksia. Lausunnon mukaan hankesuunnitelman mukaisesta investointikustannuksesta on yhteensä arviolta 56,9 miljoonaa euroa kohdistuu raitioliikenteen operointikustannuksiin ja 37,0 miljoonaa euroa infrakorvauksiin. HSL:n puoltavan lausunnon edellytyksenä on ollut, että HSL ja Kaupunkiliikenne allekirjoittavat kustannusjaon määrittävän hyväksyttävän sopimuksen, ja että Vantaan ratikka - hanke toteutetaan.

Takauksen myöntäminen Vaaralan varikon lainoille

KLOY:n hallitus on pyytänyt Vantaan kaupungilta 110 miljoonan euron omavelkaista takausta KLOY:n omaisuuteen hankittavien Vaaralan varikon rahoitusjärjestelyitä (lainat, korot ja muut rahoituskustannukset) varten. KLOY:n hakeman takauksen voimassaoloaika on 30 vuotta. Yhtiön hakema takauksen määrä 110 Me on varikkohankkeen lainojen vakuudeksi myönnettävien takausten enimmäismäärä, jossa on varautumista mahdollisiin kustannusarviossa huomioimattomiin kuluihin ja ylityksiin.

Takauksesta ehdotetaan perittäväksi vuosittain 0,09 %:n suuruinen takausprovisio, joka lasketaan takausvastuun kohteena olevien lainojen määrästä per 31.12, ja jonka yhtiön tulee maksaa määräytymisajankohtaa seuraavan tammikuun loppuun mennessä.

Takaukselle ei esitetä vaadittavan vastavakuuksia.

Takausehdot vastaavat ehtoja, joilla Helsingin kaupunki on myöntänyt KLOY:lle omavelkaisia takauksia.



Vantaan ratikan kalustohankinnan takaus

KLOY:n vaunukalustohankintaa koskevasta päätöksestä on valitettu markkinaoikeuteen. Asian kesken-eräisyyden vuoksi vaunukalustohankinnan edellyttämä takaus tuodaan myöhemmin erikseen päätettäväksi.

Valtiontuki ja kuntalain 129 §

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107(1) artiklan mukaan, jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Valtiontukisääntöjä sovelletaan ainoastaan silloin, kun tuensaaja on ”yritys” (Euroopan komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01 valtiontuen käsitteestä, kohta 6). Euroopan unionin tuomioistuimien on johdonmukaisesti määritellyt yritykset taloudellista toimintaa harjoittaviksi yksiköiksi ja katsonut, että taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan markkinoilla. Kaupunkiliikenne Oy tuottaa palveluita vain kunnista koostuvalle omistajapiirille ja viranomaisyhteistyön piirissä oleville tahoille kilpailuttamisvelvollisuutta koskevan poikkeuksen perusteella (sidosyksikköasema, horisontaalinen yhteistyö), jolloin yhtiö ei harjoita taloudellista toimintaa markkinoilla.

Euroopan komissio on lisäksi katsonut, että vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tai kilpailun vääristyminen on yleensä poissuljettua infrastruktuurin rakentamisessa silloin, kun infrastruktuurilla ei ole tavallisesti suoraa kilpailijoita, yksityinen rahoitus on alalla ja kyseisessä jäsenvaltiossa vähäistä ja infrastruktuurin tarkoituksena ei ole valikoivasti suosia tiettyä yritystä tai toimialaa vaan se hyödyttää koko yhteiskuntaa (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 211).

Takaukseen KLOY:lle ei voi liittyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen valtiontukea koskevan artiklan 107(1) mukaista kiellettyä valtiontukea, koska valtiontukea koskevat kriteerit eivät edellä selostetuilla tavoin täyty. Järjestelyn markkinaehtoisuutta ei näin ollen ole tarpeen selvittää.

Kuntalain 129 §:n mukaan kunnan myöntämä laina, takaus tai muu vakuus ei saa vaarantaa kunnan kykyä vastata sille laissa säädettyistä tehtävistä eikä kunta saa myöntää lainaa, takausta tai muuta vakuutta, jos siihen sisältyy merkittävä taloudellinen riski. Edelleen kunnan edut tulee turvata riittävän kattavilla vastavakuuksilla.

Myönnettäväksi esitettävä takaus ei vaaranna Vantaan kaupungin kykyä vastata sille laissa säädettyistä tehtävistä eikä takaukseen sisälly kuntalaissa tarkoitettua merkittävää taloudellista riskiä. Takauksella mahdollistetaan kaupungin päättämän ratikkahankkeen tarvitseman varikon rakentaminen kohtuullisilla korkokustannuksilla. Kaupunkiliikennekonserni tuottaa palveluita omistajinaan oleville Vantaan ja Helsingin kaupungeille sekä kuntayhtymä HSL:llä, joten toimintaa liittyvä riski on jo lähtökohtaisesti alhainen. Vantaa ja Helsinki ovat lisäksi osakassopimuksessa sopineet siitä, että omistajilla on velvollisuus kattaa kaupunkiliikennekonsernin kunkin osakesarjan tappio (tässä tapauksessa tappio tarkoittaa osakesarjan negatiivista omaa pääomaa) osakesarjan omistuksen suhteessa (Vantaa omistaa ainoastaan CP-sarjaa). CP-osakesarjan osalta tappion kattamisvelvollisuuden on sovittu olevan varikkokohtaista ja määräytyvän muutoin linjakilometrien suhteessa. Vantaa siis vastaisi Vaaran varikon tappiosta jo osakasso-



pimuksen perusteella. Koska tappion kattamisvelvollisuus on käytännössä aina omistajakunnilla osakas-
sopimuksen perusteella, ei takaus muuta Vantaan kannalta sen kokonaisriskiä. Vastaavasta syystä vasta-
vakuuksia ei ole tarpeen vaatia, koska Vantaan riskipositio ei paranisi vastavakuuksilla tilanteessa, jossa
Vantaa joka tapauksessa vastaa Vaaralan varikon tappiosta osakassopimuksen perusteella.

Toimivalta

Hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 5 momentin kohdan 22 mukaan kaupunginhallitus päättää useampaa kuin
yhtä toimialaa koskevien ja kaupunkitasoista linjausta vaativien investointihankkeiden hankesuunnitel-
mien (tavoitehintoineen) ja kustannusarvioiden hyväksymisestä lukuun ottamatta teknisten perusparan-
nusten tai alle 1 000 000 euroa (alv 0 %) maksavien hankkeiden hankesuunnitelmia. Kuntalain 14 §:n
mukaan valtuusto päättää takaussitoumuksen tai muun vakuuden antamisesta toisen velasta.

Kaupunginhallitus 9.2.2026 § 8

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä ehdollisena sille, että kaupunginvaltuusto myöntää b) kohdan mukaisen takauk-
sen, Vaaralan varikon rakennustapaselostus -ehdotussuunnittelu ja kustannusarvio;
- b) esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto myöntää Pääkaupunkiseudun Kau-
punkiliikenne Oy:lle enintään 110 miljoonan euron omavelkaisen takauksen Vaaralan vari-
kon investoinnin rahoittamiseksi otettavien lainojen vakuudeksi seuraavin ehdoin:
 - takaus kattaa lainojen pääoman lisäksi lainojen korot, viivästyskorot sekä mahdolliset
lainanhoito- ja perimiskulut;
 - taattavien lainojen laina-aika saa olla enintään 30 vuotta;
 - omavelkaisesta takauksesta peritään vuosittain 0,09 %:n suuruinen takausprovisio,
joka lasketaan takausvastuun kohteena olevien lainojen määrästä per 31.12, ja jonka
yhtiön tulee maksaa määräytymisajankohtaa seuraavan tammikuun loppuun mennes-
sä;
- c) valtuutetaan kaupunginjohtaja päättämään b) kohdan taattavien lainojen hyväksyttävistä
tarkemmista lainaehdoista, yksittäisten takausten tarkemmista takausehdoista sekä allekir-
joittamaan takaussitoumukset.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Petri Roininen teki kaupunginhallituksen jäsen Mika
Niikon kannattamana palautusesityksen.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka
kannattavat kaupunginjohtajan esitystä, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat Roinisen palautusses-
itystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Demiri, Abdi, Tammi, Strohm, Räsänen, Kaukola, Valtanen, Rämö,
Hakala, Aura, Kivimäki) ja 4 ei-ääntä (Kasonen, Nummela, Niikko, Roininen). Puheenjohtaja totesi palau-
tus esityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.



Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsenet Mika Niikko ja Petri Roininen jättivät asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

Keskusta ja Perussuomalaiset ovat koko viime syksyn ratikkakeskustelun ajan korostanut, että ratikkainvestoinnista tulee päättää ammattimaisesti kokonaisuutena sisältäen raiteiden rakentamisen, varikon rakentamisen ja vaunujen hankinnat sekä tämän investoinnin kokonaismenot ja kassavirrat.

Kaupungin haastavan taloudellisen tulevaisuuden kannalta aivan keskeisessä investoinnissa on pysähtyttävä ennen esitettyä seuraavan päätöksen tekemistä. Ennen päätöstä varikon (tai vaunujen hankinnasta) kaupunginhallitukselle ja -valtuustolle tulee esittää:

- ajantasainen arvio siitä mitkä ovat ratikan investoinnin kokonaismenot kun mukaan lasketaan reitin rakentaminen, varikko, vaunuhankinnat ja rakennusaikaiset rahoituskustannukset sekä muut asiaan liittyvät kustannukset. Kokonaisinvestointi sekä sen aiheuttamat kassavirtavaikutukset tulevina vuosina on ymmärrettävä ennen päätöksentekoa

- suunnitelma siitä millaiselle reitille ratikka lopulta ollaan rakentamassa. Jatkuuko ratikka lentokentälle, ja jos millainen lisäkustannus siitä aiheutuu?

- millainen on syksyllä valtuuston äänestyksessä hyväksymän reitin rakentamisen tilanne? Onko sen kustannusarvio pitämässä? Onko ilmaantunut kustannusylityksiä? Onko ilmaantunut mahdollisia allianssisopimuksen ulkopuolisia töitä tai hankintoja? Jos millainen niiden kustannusarvio on?

- ja vastaavasti millaisiin toimiin on ryhdytty jotta 2025 paljastunut reitin rakentamisen poikkeuksellisen suuri kustannusylitys saataisiin kompensoitua? Mikä on arvio näin saaduista säästöistä?

- samoin tulee uusien tietojen valossa päivittää arviot hankkeen kokonaiskannattavuudesta kun otetaan huomioon kokonaisinvestointi, tulevien vuosien kassavirrat ja viimeinen tieto näiden kehitymisestä

Yhdestä isosta investoinnista päättäminen osissa ei välttämättä ole kovinkaan ammattimaista. Se saattaa mahdollisesti olla myös harhaanjohtavaa mikäli se ei anna päätöksentekijöille kokonaiskuva mitta-luokasta, johon kaupunki on sitoutumassa. Varsinkin investointilaskelmiin harjaantumattoman päätöksentekijän saattaa osissa päättäminen asettaa toistuvasti eräänlaisen vaihtoehtottoman pakkotilanteen eteen.

Kaupungin omaan omistukseen tekeminen tai takauksen/osakassopimuksen myötä erillisen osakeyhtiön taseeseen tekeminen ovat lopulta vain erilaisia tapoja rahoittaa ratikkakokonaisuuden rakentamista, sen tarvitsemaa varikkoa ja vaunuja. Niiden taakse ei tule päätöksenteossa mennä vaan avata päätöksentekijöille investoinnin kokonaismeno täysin riippumatta siitä kuinka se rahoitetaan.

Keskusta ja Perussuomalaiset kantavat syvää huolta luvattomaan heikkoon taloudelliseen asemaan päästetyn kaupungin talouden tilasta ja tulevaisuudesta. Kaupunki toimii veronmaksajien varoin. Päätöksenteon huolellisuusvaade erityisesti tämän mittaluokan investoinnissa ja kaupungin talouden heikossa tilanteessa edellyttää palautusta valmisteluun. Valmistelussa tulee vähintäänkin vastata edellä esitettyihin kysymyksiin siten, että päätöksentekijöillä on riittävästi aikaa niihin perehtyä.

Asiasta on keskusteltu aktiivisesti KD:n kanssa, joilla on sama jaettu huoli taloudesta ja sama näkemys ratikkainvestoinnissa huomioitavista näkökulmista.



Liitteet:

- Hankkeen esittely
- Vaaralan varikon ehdotussuunnitelman kustannukset
- Vaaralan varikon rakennustapaselostus - ehdotussuunnittelu
- HSL:n lausunto ehdotussuunnitelmasta

Täytäntöönpano: Talouden ja strategian palvelualue

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

Kaupungininsinööri Jarno Köykkä (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Rahoitusjohtaja Pirjo van Nues (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)