



Vastaus Tuukka Saimenin ja Mika Kasosen sekä 24 muun allekirjoittajan aloitteeseen Vantaan raitiovaunuhankkeen suunnittelun välittömästi pysäyttämistä

VD/8388/00.02.00.03/2021

TeA/HW/TH/LS

Tuukka Saimen, Mika Kasonen ja 24 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Me allekirjoittaneet valtuutetut pyydämme, että Vantaan kaupunki keskeyttää Vantaan raitiovaunuhankkeen suunnittelun välittömästi.

Gloaalista Covid-19 -viruksen aiheuttamasta pandemiasta johtuvasta elinkeinoelämän osittaisesta pysähtymisestä Vantaalla (lentokentän alue) ja Vantaalle kohdistuvasta poikkeuksellisen suuresta työttömyydestä johtuen Vantaan tulevat verokertymät ovat vaarassa pienentyä merkittävästi.

Myös kuntalaisten julkisen liikenteen käytön merkittävä väheneminen ja uudet päästöttömät liikkumisen eri muodot kuten sähköbussi, sähkö- ja vetyautot sekä alustatalouden innovaatiot ovat jo itsessään riittävä peruste kalliin, vanhanaikaisen ja tehottoman raitiovaunuhankkeen suunnittelun keskeyttämiseksi.

Jo nyt sovittujen 20 miljoonan euron suunnitteluun varatuilla rahoilla olisi Vantaalle mahdollistettu 44 uuden sähköbussin hankinnat. Vantaan ylivelkaantuminen, koronasta johtuvan tulevaisuuden ennustamisen mahdottomuus, epästabiilit kansainväliset korkomarkkinat ja inflaatiokehityksen huolestuttava suunta vahvistavat talouden kokonaiskuvan epävarmuutta. Myös raitiovaunuhankkeen rahoittamiseen liittyvät ulkopuolisten rahoittajien epävarmuus sekä Vantaan oman osuuden rahoittaminen velkarahalla vaarantaa Vantaan tulevaisuuden kymmeniksi vuosiksi eteenpäin.

Esitämme, että Vantaan kaupunki ryhtyy välittömästi toimiin, jolla saadaan pysäytettyä kaikki tulevat raitiovaunuhankkeen kustannussuunnitelmat välittömästi sekä ruvetaan etsimään edullisimpia ja kustannustehokkaampia joukkoliikenteen eri muotoja, jotka palvelevat tasapuolisemmin kaikkia vantaalaisia julkisen liikenteen käyttäjiä.”

Kaupunginvaltuusto 23.8.2021 § 37

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Kaupunkiympäristön toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Aloitteessa esitetään, että 1) raitiovaunuhankkeen suunnittelu pysäytetään välittömästi sekä 2) ruvetaan etsimään edullisimpia ja kustannustehokkaampia joukkoliikenteen eri muotoja, jotka palvelevat tasapuolisemmin kaikkia vantaalaisia julkisen liikenteen käyttäjiä. Seuraavassa käsitellään esityksen kumpaakin osuutta.

Taustaa ja päätöksiä



Kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 19.12.2019 § 7 Vantaan ratikan yksityiskohtaisesta suunnittelusta seuraavasti: jatketaan Vantaan ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua teknisen lautakunnan hyväksymän yleissuunnitelman pohjalta, raitiotien toteutusta valmistellaan esityslistassa kuvatulla tavalla, ja raitiotien rakentamisesta päätetään eri päätöksellä, Vantaan kaupunki edellyttää ennen jatkosuunnittelun käynnistämistä, että valtio osallistuu 30 prosentin osuudella hankkeen suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin ja ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja koko käytävästä ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aikavälillä Vantaan maksuosuuden osalta rahoitettavissa ratikan aikaansaamilla ja kaavarungon mahdollistamalla kasvavilla kiinteistötaloudellisilla hyödyillä.

Lisäksi merkittiin, että kaupunginvaltuuston valtuustoryhmät jättivät asiaan yhteisen pöytäkirjalausuman:

”Hyväksyessään ratikkasuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että

- * hankkeen aikataulussa ja kustannusarviossa pysymiseen kiinnitetään erityistä huomiota hankkeen kaikissa vaiheissa,
- * hankkeen rakentamisaikaiset haittavaikutukset ympäristön asukkaille minimoidaan,
- * ratikan suunnittelu ja toteutus eivät talousarviovaikutusten kautta heikennä kaupungin palveluita,
- * ja että kaupunginvaltuustoa informoidaan hankkeen etenemisestä säännöllisin väliajoin valtuuston avoimissa selostustilaisuuksissa, jolloin kaupunkilaisilla on myös näin mahdollisuus seurata hankkeen etenemistä.”

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020–2031 on allekirjoitettu 8.10.2020. Sopimuksen sovittuihin toimenpiteisiin sisältyy (kohta 5.2. Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema (ns. Vantaan ratikka)), että Vantaa jatkaa hankkeen suunnittelua päätöstensä mukaisesti ja valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 6,1 miljoonalla eurolla. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2024. Hankkeen kustannusarvio keväällä 2020 on 393 miljoonaa euroa. Valtio tekee päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteutuksesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä.

Vantaan kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 26.4.2021 § 18 laatia Tikkurilassa ratikan asemakaavoitus ja katusuunnitelmat Ratakujan linjauksen mukaisesti, ja varautua käyttöönottamaan Kielotie 13:n toimitilahankkeessa optio, jolla ajoyhteys Tikkuparkkiin siirretään kulkemaan Kielotie 13:n pysäköintikellarin kautta.

Valtuustoryhmien sopimus

Vantaan valtuustoryhmät ovat sopineet 30.6.2021 valtuustokauden talous- ja strategialinjauksista. Valtuustoryhmät sopivat siinä, että suunnittelua jatketaan, jotta saadaan mahdollisimman tarkat arviot hankkeen kuluista ja tuotoista vuonna 2023 tapahtuvan päätöksenteon pohjaksi.

Sopimuksen mukaan ratikkainvestoinnista tehdään mahdollinen investointipäätös suunnittelun valmistuttua vuonna 2023. Ratikasta ei tehdä päätöksiä osana valtuustosopimusta, koska suunnittelu on kesken, eikä hankkeen meno- ja tuloarvioista ole saatavilla lopullisia arvioita.

Nykytilanne

Ratikkatiimin vakinainen henkilöstö rekrytoitiin vuoden 2020 aikana ja Kadut ja puistot palvelualueelle perustettiin uusi palveluyksikkö nimeltään Ratikka 1.1.2021 alkaen. Ratikan itäosuuden Tikkurila – Länsimäki katusuunnittelun hankintapäätös tehtiin Teknisen lautakunnan kokouksessa 9.9.2020 ja



länsiosuuden lentoasema – Tikkurila 4.11.2020. Ko. suunnittelutoimeksiannot käynnistettiin syksyn 2020 aikana. Tikkurilan tunnelin linjauksen tultua ratkaistuksi keväällä 2021, kyseinen katusuunnittelutoimeksianto kilpailutettiin ja hankintapäätöksen teki Tekninen lautakunta kokouksessaan 22.8.2021.

Ratikkakäytävän asemakaavoitus ja kaavarungon laatiminen ovat käynnissä ja asukasvuorovaikutusta on tehty syksyn 2021 aikana. Ensimmäiset asemakaavat ja katusuunnitelmat tulevat Kaupunkiympäristö- ja Kaupunkitilalautakuntiin hyväksyttäväksi alkuvuodesta 2022.

Ratikkahankkeen katu- ja asemakaavasunnittelu vaikutustenarviointeineen on aikataulutettu siten, että investointipäätös voidaan tehdä vuoden 2023 aikana.

Suunnittelun keskeyttämisen suorat taloudelliset vaikutukset

Mikäli ratikkahankkeen suunnittelutoimeksiannot päätettäisiin pysäyttää esim. vuoden 2021 lopussa, teoreettiset säästöt palveluiden ostoista olisivat n. 9,1 miljoonaa euroa, eli Vantaan 70 % osuus vuosien 2022–2023 arvioiduista ja budjetoiduista suunnittelukustannuksista (yhteensä noin 13 miljoonaa euroa). Vastapainoksi Vantaa menettäisi vuosilta 2022–2023 valtion lupaaman 30 %:n MAL-avustuksen yhteensä 3,9 miljoonaa euroa, sekä MAL-avustukset henkilöstön palkkoihin, noin 20 000 euroa. Lisäksi Vantaa joutuisi todennäköisesti korvaamaan valtiolle takaisin jo myönnettyt avustukset vuosilta 2020–2021, noin 1,9 miljoonaa euroa.

Kaikki ratikkahankkeen keskeiset konsulttitoimeksiannot, yhteensä 9 kpl, on kilpailutettu vuosina 2020–2021. Hankintapäätökset on tehty asianmukaisissa toimielimisissä ja suunnittelusopimukset on allekirjoitettu. Mikäli suunnittelu päätetään lopettaa, em. sopimukset jouduttaisiin purkamaan.

Konsulttitoiminnan yleisten sopimusehtojen KSE 2013 kohdan 8.1.4 mukaan konsultilla on oikeus saada korvaus osoittamastaan vahingosta ja purkamista aiheutuvista menettelyistä, jos hanke peruuntuu tilaajasta riippuvasta syystä tai ellei purkamiselle ole näissä sopimusehdoissa mainittua syytä. Näiden korvausten suuruudeksi on arvioitu yhteensä 1,2 miljoonaa euroa, sisältäen välimiesmenettelyn selvityskuluineen.

Teoreettiset säästöt siten n. 9,1 miljoonaa euroa ja menetykset yhteensä n. 7,2 miljoonaa euroa.

Keskeyttämisellä ei myöskään arvioida syntyvän henkilöstömenoihin liittyviä säästöjä, koska ratikkatiimin henkilöstön osaamista voidaan kokonaisuudessaan hyödyntää Kaupunkiympäristön toimialalla. Osaavasta työvoimasta on akuutti pula ja täyttämättömiä tehtäviä on jatkuvasti. Vantaan kaupunki ei itse omista, hanki tai kilpailuta bussikalustoa, vaan yksityiset liikennöitsijät omistavat kalustonsa. Kilpailutuksista vastaa perussopimuksen mukaisesti HSL, ja vuosittaiset kustannukset veloitetaan operointikustannuksina kunnilta. Vantaan talousarvion mukainen vuoden 2022 laskutettava kuntaosuus on kokonaisuudessaan 65 milj. euroa, minkä voi suhteuttaa ratikan vuosittaisiin suunnittelukustannuksiin.

Muut vaikutukset keskeyttämisestä

Jos suunnittelu keskeytetään nyt, tehty työmäärä menee suurelta osin hukkaan. Keskeneräistä tietomalliaineistoa ei voi dokumentoida jatkosuunnittelua varten, vaan dokumentointi edellyttää suunnitteluvaiheen lähes valmistumista. Kaupunginvaltuuston päätöksessään edellyttämiä toteutuskustannuksia ja hyötyjä ei saa irti täysin keskeneräisistä suunnitelmista. Mikäli kaupunginvaltuuston haluaisi käsitellä hankepäätöstä tulevaisuudessa, niin se edellyttäisi koko



suunnittelutehtävän aloittamista alusta asti uudelleen, mutta ilman nykyisin käytössä olevia päteviä suunnitteluresursseja.

Vantaalle jää MAL-sopimuksen mukaiset asuntotuotantovelvoitteet, vaikka valtion avustukset häviävät. Tätä ei voida pitää hyvänä neuvottelutuloksena. MAL-sopimuksen mukaisen suunnittelukokonaisuuden keskeyttäminen kaupungin omasta aloitteesta heikentää Vantaan uskottavuutta neuvottelukumppanina seuraavilla MAL-kiirroksilla. Neuvottelukumppanit, erityisesti valtio, edellyttävät että Vantaa on osaltaan täysin sitoutunut sopimukseen.

Yhtenä vakavana käytännön seurauksena Vantaa jää jälkeen Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisestä. Helsingin useat raidehankkeet kiilaavat tulevissa MAL-suunnitelmissa Vantaan edelle ja vievät suunnittelijaresurssit sillä seurauksella, että Vantaan ratikan toteutus siirtynee pääosin 2030-luvun puolelle.

Mikäli ratikan toteutus siirtyy huomattavasti, niin Yleiskaavan 2020 kasvukäytävän toteutus hidastuu, jolloin väistämätön väestönkasvu siirtyy muualle Vantaalle aiheuttaen kaupungille vaikeasti ennakoitavia kustannuksia infraan ja palveluverkkoon sekä hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseen, mikäli kaupunki ei kasva sisäänpäin. Koko kaupungille erityisen uhkakuvan muodostaa se, ettei ratikkahankkeella tavoiteltu myönteinen kaupunkikehitys itäisen Vantaan kaupunkikeskustoissa Länsimäessä ja Hakunilassa toteudu, mikä voisi vaikuttaa alueiden segregatiokehityksen suuntaan.

Esityksen kohdat 1 ja 2

Vastauksena esitykseen osaan 1 (suunnittelun keskeyttäminen) voidaan todeta, että ratikan suunnittelun keskeyttämisen tuomat nettosäästöt ovat rajallisia ja keskeyttämisen haitat ylittävät hyödyt. Lisäksi keskeyttäminen olisi vastoin valtuustoryhmien sopimusta, jonka mukaan suunnittelua jatketaan tarkemman tiedon saamiseksi vuonna 2023 tehtävää päätöstä varten.

Vastauksena esitykseen osaan 2 (vaihtoehtoisten mallien etsiminen) voidaan todeta seuraavaa:

Ratikka-hankkeen katu- ja asemakaavasuunnittelu vaikutusten arviointineen on aikataulutettu siten, että päätös voidaan tehdä vuoden 2023 aikana. Vuonna 2023 myös pandemian vaikutukset kaikkeen liikkumiseen sekä hyvinvointialueen vaikutukset kuntalouteen ovat nykyistä paremmin selvillä.

Esitys vaihtoehtoisten mallien etsimisestä on toteutettavissa. Sellainen tukee myös päätöksentekoon tarvittavan vaikutusten arvioinnin tekemistä. Päätöksentekoon tuotavaa vaikutustenarviointia varten tullaan selvittämään yleisellä tasolla myös bussivaihtoehto sekä osin omalla kaistallaan kulkeva kaksinivelinen superbussivaihtoehto.

Vuonna 2023 kaupunginvaltuustolla on päätöksenteon tueksi käytettävissä ratikan suunnitelmien lisäksi myös vertailu vaihtoehtoisista ratkaisuista.

Kaupunginhallitus 17.1.2022 § 33

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa Tuukka Saimenille ja Mika Kasoselle sekä 24 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Käsittely:



Asian käsittelyn aikana **kaupunginhallituksen jäsen Sakari Rokkanen** esitti asian pöydälle panemista. Kaupunginhallituksen I varapuheenjohtaja Säde Tahvanainen kannatti Rokkasen esitystä.

Asian käsittelyn aikana **kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell** esitti asian palauttamista valmisteluun. Kaupunginhallituksen jäsen Tuukka Saimen kannatti Lundellin esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja että ensin äänestetään pöydällepanosta ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat asian pöydällepanoa, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 12 jaa-ääntä (Multala, Tahvanainen, Abdi, Karinen, Kasonen, Kaukola, Luukkala, Norrena, Raja-Aho, Rokkanen, Tammi, Valtanen), 3 ei-ääntä (Niikko, Lundell, Saimen), joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi. Puheenjohtaja totesi, että asian palauttamista koskeva esitys raukeaa, koska asia on päätetty jättää pöydälle.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunginhallitus 31.1.2022 § 13

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa Tuukka Saimenille ja Mika Kasoselle sekä 24 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana **kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell** esitti asian palauttamista valmisteluun. Kaupunginhallituksen jäsen Tuukka Saimen kannatti Lundellin esitystä.

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

Äänestyksessä annettiin 12 jaa-ääntä (Multala, Tahvanainen, Abdi, Karinen, Kasonen, Kaukola, Luukkala, Norrena, Raja-Aho, Rokkanen, Tammi, Valtanen), 3 ei-ääntä (Niikko, Lundell, Saimen), joten puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hylätyksi.

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja muutti esitystään seuraavasti:

Aloitteessa esitetään, että 1) raitiovaunuhankkeen suunnittelu pysäytetään välittömästi sekä 2) ruvetaan etsimään edullisimpia ja kustannustehokkaampia joukkoliikenteen eri muotoja, jotka palvelevat tasapuolisemmin kaikkia vantaalaisia julkisen liikenteen käyttäjiä.

Seuraavassa käsitellään esityksen kumppaakin osuutta.

Taustaa ja päätöksiä

Kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 19.12.2019 § 7 Vantaan ratikan yksityiskohtaisesta suunnittelusta seuraavasti: jatketaan Vantaan ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua teknisen lautakunnan hyväksymän yleissuunnitelman pohjalta, raitiotien toteutusta valmistellaan esityslistassa



kuvatulla tavalla, ja raitiotien rakentamisesta päätetään eri päätöksellä, Vantaan kaupunki edellyttää ennen jatkosuunnittelun käynnistämistä, että valtio osallistuu 30 prosentin osuudella hankkeen suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin ja ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja koko käytävästä ennen toteutus päätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aikavälillä Vantaan maksuosuuden osalta rahoitettavissa ratikan aikaansaamilla ja kaavarungon mahdollistamilla kasvavilla kiinteistötaloudellisilla hyödyillä.

Lisäksi merkittiin, että kaupunginvaltuuston valtuustoryhmät jättivät asiaan yhteisen pöytäkirjalausuman:

”Hyväksyessään ratikkasuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että

- * hankkeen aikataulussa ja kustannusarviossa pysymiseen kiinnitetään erityistä huomiota hankkeen kaikissa vaiheissa,
- * hankkeen rakentamisaikaiset haittavaikutukset ympäristön asukkaille minimoidaan,
- * ratikan suunnittelu ja toteutus eivät talousarviovaikutusten kautta heikennä kaupungin palveluita,
- * ja että kaupunginvaltuustoa informoidaan hankkeen etenemisestä säännöllisin väliajoin valtuuston avoimissa selostustilaisuuksissa, jolloin kaupunkilaisilla on myös näin mahdollisuus seurata hankkeen etenemistä.”

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020–2031 on allekirjoitettu 8.10.2020. Sopimuksen sovittuihin toimenpiteisiin sisältyy (kohta 5.2. Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema (ns. Vantaan ratikka)), että Vantaa jatkaa hankkeen suunnittelua päätöksensä mukaisesti ja valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 6,1 miljoonalla eurolla. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2024. Hankkeen kustannusarvio keväällä 2020 on 393 miljoonaa euroa. Valtio tekee päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteutuksesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä.

Vantaan kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 26.4.2021 § 18 laatia Tikkurilassa ratikan asemakaavoitus ja katusuunnitelmat Ratakujan linjauksen mukaisesti, ja varautua käyttöönottamaan Kielotie 13:n toimitilahankkeessa optio, jolla ajoyhteys Tikkuparkkiin siirretään kulkemaan Kielotie 13:n pysäköintikellarin kautta.

Valtuustoryhmien sopimus

Vantaan valtuustoryhmät ovat sopineet 30.6.2021 valtuustokauden talous- ja strategialinjauksista. Valtuustoryhmät sopivat siinä, että suunnittelua jatketaan, jotta saadaan mahdollisimman tarkat arviot hankkeen kuluista ja tuotoista vuonna 2023 tapahtuvan päätöksenteon pohjaksi.

~~Sopimuksen mukaan Vantaan valtuustoryhmien välinen sopimus luottamushenkilöpaikkojen jakamisesta 2021–2025 on allekirjoitettu 30.6.2021. Em. sopimuksen liitteessä 5 ”Valtuustokauden talous- ja strategialinjaukset” valtuustoryhmät ovat sopineen, että ratikkainvestoinnista tehdään mahdollinen investointipäätös suunnittelun valmistuttua vuonna 2023. Ratikasta ei tehdä päätöksiä osana valtuustosopimusta, koska suunnittelu on kesken, eikä hankkeen meno- ja tuloarvioista ole saatavilla lopullisia arvioita.~~

Nykytilanne

Ratikkatiimin vakinainen henkilöstö rekrytoitiin vuoden 2020 aikana ja Kadut ja puistot palvelualueelle perustettiin uusi palveluyksikkö nimeltään Ratikka 1.1.2021 alkaen. Ratikan itäosuuden Tikkurila – Länsimäki katusuunnittelun hankintapäätös tehtiin Teknisen lautakunnan kokouksessa 9.9.2020 ja



länsiosuuden lentoasema – Tikkurila 4.11.2020. Ko. suunnittelutoimeksiannot käynnistettiin syksyn 2020 aikana. Tikkurilan tunnelin linjauksen tultua ratkaistuksi keväällä 2021, kyseinen katusuunnittelutoimeksianto kilpailutettiin ja hankintapäätöksen teki Tekninen lautakunta kokouksessaan 22.8.2021.

Ratikkakäytävän asemakaavoitus ja kaavarungon laatiminen ovat käynnissä ja asukasvuorovaikutusta on tehty syksyn 2021 aikana. Ensimmäiset asemakaavat ja katusuunnitelmat tulevat Kaupunkiympäristö- ja Kaupunkitalalautakuntiin hyväksyttäväksi alkuvuodesta 2022.

Ratikkahankkeen katu- ja asemakaavasunnittelu vaikutustenarviointeineen on aikataulutettu siten, että investointipäätös voidaan tehdä vuoden 2023 aikana. ~~Päätöksentekoon tuotavaa vaikutustenarviointia varten tullaan suunnittelemaan myös bussivaihtoehto, jotta raitiotien vaikutuksia voidaan kattavasti verrata bussijärjestelmään. Vuonna 2023 myös pandemian vaikutukset kaikkeen liikkumiseen sekä hyvinvointialueen vaikutukset kuntalouteen ovat nykyistä paremmin selvillä.~~

Suunnittelun keskeyttämisen suorat taloudelliset vaikutukset

Mikäli ratikkahankkeen suunnittelutoimeksiannot päätettäisiin pysäyttää esim. vuoden 2021 lopussa, teoreettiset säästöt palveluiden ostoista olisivat n. 9,1 miljoonaa euroa, eli Vantaan 70 % osuus vuosien 2022–2023 arvioiduista ja budjetoiduista suunnittelukustannuksista (yhteensä noin 13 miljoonaa euroa). Vastapainoksi Vantaa menettäisi vuosilta 2022–2023 valtion lupaaman 30 %:n MAL-avustuksen yhteensä 3,9 miljoonaa euroa, sekä MAL-avustukset henkilöstön palkkoihin, noin 20 000 euroa. Lisäksi Vantaa joutuisi todennäköisesti korvaamaan valtiolle takaisin jo myönnettyt avustukset vuosilta 2020–2021, noin 1,9 miljoonaa euroa.

Kaikki ratikkahankkeen keskeiset konsulttitoimeksiannot, yhteensä 9 kpl, on kilpailutettu vuosina 2020–2021. Hankintapäätökset on tehty asianmukaisissa toimielimisissä ja suunnittelusopimukset on allekirjoitettu. Mikäli suunnittelu päätetään lopettaa, em. sopimukset jouduttaisiin purkamaan.

Konsulttitoiminnan yleisten sopimusehtojen KSE 2013 kohdan 8.1.4 mukaan konsultilla on oikeus saada korvaus osoittamastaan vahingosta ja purkamista aiheutuvista menettelyistä, jos hanke peruuntuu tilaajasta riippuvasta syystä tai ellei purkamiselle ole näissä sopimusehdoissa mainittua syytä. Näiden korvausten suuruudeksi on arvioitu yhteensä 1,2 miljoonaa euroa, sisältäen välimiesmenettelyn selvityskuluineen.

Teoreettiset säästöt siten n. 9,1 miljoonaa euroa ja menetykset yhteensä n. 7,2 miljoonaa euroa.

Keskeyttämisellä ei *myöskään* arvioida syntyvän henkilöstömenoihin liittyviä säästöjä, koska ratikkatiimin henkilöstön osaamista voidaan kokonaisuudessaan hyödyntää Kaupunkiympäristön toimialalla. Osaavasta työvoimasta on akuutti pula ja täyttämättömiä tehtäviä on jatkuvasti. Vantaan kaupunki ei itse omista, hanki tai kilpailuta bussikalustoa, vaan yksityiset liikennöitsijät omistavat kalustonsa. Kilpailutuksista vastaa perussopimuksen mukaisesti HSL, ja vuosittaiset kustannukset veloitetaan operointikustannuksina kunnilta. Vantaan talousarvion mukainen vuoden 2022 laskutettava kuntaosuus on kokonaisuudessaan 65 milj. euroa, minkä voi suhteuttaa ratikan vuosittaisiin suunnittelukustannuksiin.

Muut vaikutukset keskeyttämisestä

Jos suunnittelu keskeytetään nyt, tehty työmäärä menee suurelta osin hukkaan. Keskeneräistä tietomalliaineistoa ei voi dokumentoida jatkosuunnittelua varten, vaan dokumentointi edellyttää



suunnitteluvaiheen lähes valmistumista. Kaupunginvaltuuston päätöksessään edellyttämiä toteutuskustannuksia ja hyötyjä ei saa irti täysin keskeneräisistä suunnitelmista. Mikäli kaupunginvaltuuston haluaisi käsitellä hankepäätöstä tulevaisuudessa, niin se edellyttäisi koko suunnittelutehtävän aloittamista alusta asti uudelleen, mutta ilman nykyisin käytössä olevia päteviä suunnitteluressseja.

Vantaalle jää MAL-sopimuksen mukaiset asuntotuotantovelvoitteet, vaikka valtion avustukset häviävät. Tätä ei voida pitää hyvänä neuvottelutuloksena. MAL-sopimuksen mukaisen suunnittelukokonaisuuden keskeyttäminen kaupungin omasta aloitteesta heikentää Vantaan uskottavuutta neuvottelukumppanina seuraavilla MAL-kierroksilla. Neuvottelukumppanit, erityisesti valtio, edellyttävät että Vantaa on osaltaan täysin sitoutunut sopimukseen.

Yhtenä vakavana käytännön seurauksena Vantaa jää jälkeen Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisestä. Helsingin useat raidehankkeet kiilaavat tulevissa MAL-suunnitelmissa Vantaan edelle ja vievät suunnittelijaresurssit sillä seurauksella, että Vantaan ratikan toteutus siirtynee pääosin 2030-luvun puolelle.

Mikäli ratikan toteutus siirty huomattavasti, niin Yleiskaavan 2020 kasvukäytävän toteutus hidastuu, jolloin väistämätön väestönkasvu siirtyy muualle Vantaalle aiheuttaen kaupungille vaikeasti ennakoitavia kustannuksia infraan ja palveluverkkoon sekä hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseen, mikäli kaupunki ei kasva sisäänpäin. Koko kaupungille erityisen uhkakuva muodostaa se, ettei ratikkahankkeella tavoiteltu myönteinen kaupunkikehitys itäisen Vantaan kaupunkikeskustoissa Länsimäessä ja Hakunilassa toteudu, mikä voisi vaikuttaa alueiden segregaatiokehityksen suuntaan.

Esityksen kohdat 1 ja 2

Yhteenvetona vastauksena esitykseen osaan 1 (suunnittelun keskeyttäminen) voidaan todeta, että ratikan suunnittelun, keskeyttämisen tuomat nettosäästöt ovat rajallisia ja keskeyttämisen haitat ylittävät hyödyt. Lisäksi keskeyttäminen olisi vastoin valtuustoryhmien sopimusta, jonka mukaan suunnittelua jatketaan tarkemman tiedon saamiseksi vuonna 2023 tehtävää päätöstä varten.

~~Vantaan eri toimielinten varsin tuoreiden päätösten jälkeen ei ole ilmennyt mitään sellaista uutta, mikä edellyttäisi hankkeen keskeyttämistä.~~

Vastauksena esitykseen osaan 2 (vaihtoehtoisten mallien etsiminen) voidaan todeta seuraavaa:

Ratikka-hankkeen katu- ja asemakaavasuunnittelu vaikutusten arviointineen on aikataulutettu siten, että päätös voidaan tehdä vuoden 2023 aikana. Vuonna 2023 myös pandemian vaikutukset kaikkeen liikkumiseen sekä hyvinvointialueen vaikutukset kuntalouteen ovat nykyistä paremmin selvillä.

Esitys vaihtoehtoisten mallien etsimisestä on toteutettavissa. Sellainen tukee myös päätöksentekoon tarvittavan vaikutusten arvioinnin tekemistä. Päätöksentekoon tuotavaa vaikutustenarviointia varten tullaan selvittämään yleisellä tasolla myös bussivaihtoehto sekä osin omalla kaistallaan kulkeva kaksinivelinen superbussivaihtoehto.

Vuonna 2023 kaupunginvaltuustolla on päätöksenteon tueksi käytettävissä ratikan suunnitelmien lisäksi myös vertailu vaihtoehtoisista ratkaisuista.

Päätös:

Hyväksyttiin muutettu esitys.



Lisäksi merkittiin perussuomalaisten kaupunginhallitusryhmän pöytäkirjalausuma:
” Perussuomalaisten kaupunginhallitusryhmä vastustaa Vantaan raitiovaunuhankkeen suunnittelun jatkamista.”

Kaupunginvaltuusto 28.2.2022

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään merkitä kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Liite:

- Allekirjoitettu Tuukka Saimen, Mika Kasonen ja 24 muun valtuutetun aloite Vantaan raitiovaunuhankkeen suunnittelun välittömästä pysäyttämistä.

Muutoksenhakuohje: 2.1. Valituskielto

Lisätiedot:

hankejohtaja Tiina Hulkko, puh. 050 304 4146, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi