



Vantaan ratikan hankesuunnitelma ja rakentaminen / TeA

VD/8690/08.00.00.03/2018

TeA/HW/THu

Ehdotus Vantaan ratikan hankesuunnitelmaksi on valmistunut. Vantaan ratikka on noin 19 kilometriä pitkä raitiotielinja, jonka on suunniteltu kulkevan lentoasemalta Jumbon ja Tikkurilan kautta Hakunilaan ja siitä Länsimäen kautta Mellunmäen metroasemalle. Ratikan rakentamisen yhteydessä parannetaan koko katualueen laatutasoa ”seinästä seinään”. Ratikka kehittää kaupunkiympäristöä ja houkuttelee rakentamisinvestointeja linjan varrelle. Ratikan rakentamisen on arvioitu maksavan Vantaalle 414 miljoonaa euroa. Lopullisen päätöksen raitiotien toteuttamisesta tekee kaupunginvaltuusto kaupunginhallituksen esityksestä.

Vantaan tavoitteena on kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varaan. Vantaan kaupunkistrategian 2022–2025 painopisteet ovat mm. taloudellisesti kasvava ja elinvoimainen kaupunki, eriarvoistumisen estäminen, resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa sekä kukoistavat kaupunkikeskukset. Kaupungin kärkihanke Vantaan ratikka toteuttaa kaikkia näitä tavoitteita. Vantaan ratikka ohjaa Vantaan maankäytön kehittämisuuntia seuraaviksi vuosikymmeniksi yhdessä uuden yleiskaavan kanssa vastaavasti kuin Kehärata 2010-luvulta alkaen. Lisäksi ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi hyväksytyin resurssiviisauden tiekartan toimenpiteistä.

Vantaan ratikasta tulee toteutuessaan merkittävä ja ensimmäinen osa seudullista raitiotieverkostoa. Puoli kilometriä Vantaan ratikasta sijaitsee Helsingin puolella Mellunmäessä. Helsingin yleiskaavan raitiotievaraukset jatkuvat Vihdintien kautta Myyrmäkeen, Tuusulanväylän kautta Tammistoon ja Viikki-Malmi -raitiotien kautta Hakunilaan. Nämä varaukset on otettu huomioon myös Vantaan uudessa yleiskaavassa. Vantaan uudessa yleiskaavassa varaudutaan myös ratikan jatkamiseen Vantaan Aviapoliksesta Länsi-Vantaalle. HKL:n yhtiöittämisen seurauksena syntynyt Kaupunkiliikenne Oy, jonka tytäryhtiöön RV Kalusto ja Varikko Oy:hyn Vantaa on liittynyt osakkaaksi, mahdollistaa raitotiekaluston ja varikon hankinnat, ylläpidon ja kehittämisen seudullisesti.

Yleiskaava 2020

Vantaan ratikka on yhtenä perustana koko kaupungin uudelle 11.1.2023 voimaan tulleelle yleiskaavalle. Yleiskaava linjaa tulevasta kaupunkikehityksestä kahden tärkeän ratkaisun kautta: tuleva kasvu ohjataan nykyiseen kaupunkirakenteeseen sitä tiivistäen ja uudistaen ja hyviin joukkoliikenneyhteyksiin tukeutuen. Kasvu on yleiskaavassa sijoitettu erityisesti keskustoihin ja Vantaan ratikan tuottaman laadukkaan joukkoliikennepalvelun varaan. Vuonna 2050 ratikan varressa on arvioitu olevan 124 000 asukasta ja 83 000 työpaikkaa.

Vantaan ratikka toteuttaa useita muitakin yleiskaavan tavoitteita. Saavutettavuuden ja vetovoiman parantuessa ratikan pysäkkien ympärille syntyy uutta kaupunkirakennetta, jossa monipuoliset lähipalvelut ovat helposti ja lihasvoimin liikkuen saavutettavissa. Lisääntyvä kiinnostus kiinteistökehitykseen myös Itä-Vantaalla tukee keskusten tasapainoista kehittämistä ja estää



eriytymistä. Saavutettavuuden kasvu vahvistaa kaupunkikeskuksia, tukee palveluverkon kehittymistä ja lisää työvoiman saavutettavuutta.

Hiilineutraaliustavoitteet

Kaupungin tiivistyminen joukkoliikenteen varteen on ehdoton edellytys Vantaan hiilineutraaliustavoitteen 2030 saavuttamiselle. Sujuva joukkoliikenne vähentää autoilun tarvetta ja viihtyisä katutila kannustaa liikkumaan lihasvoimalla. Pysäkkien ympäristöt kehittyvät ja tiivistyvät, eikä henkilöauto ole välttämätön useimpien päivittäisten palveluiden saavuttamisessa. Joukkoliikenteen kehittäminen myös vähentää painetta autoliikenteen kasvuun, ja säästää näin tilaa katuverkolla.

Vantaan ratikan tavoitteet

Vantaan ratikalle on asetettu tavoitteet teknisessä lautakunnassa (6.11.2018 §10) ja kaupunginhallituksessa (12.11.2018 §19) hyväksytyjen tavoitteiden pohjalta. Päättävöitteinä ovat Vantaan vetovoiman ja kaupunkiympäristön kehittäminen, liikkumisen helppous ja saavutettavuus, alueellinen hyvinvointi ja työllisyys sekä ympäristöystävällisyys ja hiilineutraali kaupunki.

Suunnittelu- ja päätöshistoria

Vantaan ratikan ensimmäinen esiselvitys valmistui 1990-luvun alussa ja yleiskaavaan raitiotielinjaus merkittiin 2007. Merkintä käynnisti tarpeen useisiin alueellisiin selvityksiin sekä tilavarauksiin reitin varren asemakaavoissa. Vuonna 2018 valmistuneessa ratikan alustavassa yleissuunnitelmassa määriteltiin ratikan tarkennettu linjaus ja hahmoteltiin pysäkkien määrää ja paikkoja. Vuonna 2019 valmistuneessa yleissuunnitelmassa tarkennettiin linjausta Tikkurilassa, sekä vietiin suunnittelu ja vaikutusten arvioinnit huomattavasti tarkemmalle tasolle.

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti (16.12.2019 § 7), että Vantaan ratikan teknistä suunnittelua jatketaan yleissuunnitelman pohjalta. Lisäksi päätettiin, että raitiotien toteutusta valmistellaan asemakaavoituksella, katusuunnittelulla ja toteutussuunnittelulla. Raitiotien toteutuksesta todettiin päätettävän vuonna 2023. Vantaan kaupunki edellytti päätöksessään valtion osallistumista hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella. Lisäksi päätettiin laatia ratikkakäytävän maankäytöstä kaavarunko niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aikavälillä Vantaan maksuosuuden osalta rahoitettavissa ratikan aikaansaamilla ja kaavarungon mahdollistamilla kiinteistötaloudellisilla hyödyillä.

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi osaltaan 27.11.2019 Vantaan ratikan yleissuunnitelman jatkosuunnittelun pohjaksi.

Vantaan kaupunginhallitus päätti 16.4.2021 § 18, että Tikkurilassa ratikan asemakaavoitus ja katusuunnitelma laaditaan Ratakujan linjauksen mukaisesti.

Ratikan kaavarunko

Ratikan kaavarungon laadinta käynnistyi loppuvuodesta 2020 rinnakkain yleiskaavan viimeistelyn kanssa. Suunnitelma kattaa noin 800 m säteelle ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarungon tehtäviksi määriteltiin visio vantaalaisesta ratikkakaupungista, sen mitoituksista ja kehittämisen vaikutuksista. Kaavarunko toimi ratikan hankesuunnitelman ja siihen liittyvien vaikutusten arviointien pohjana.



2021 kaavarunkoluonnoksen pohjalta laadittiin vaikutusten arvioinnit ja käytiin laaja vuorovaikutus suunnitelman sisällöstä. Suunnitelma viimeisteltiin syksyllä 2022 hyväksyttäväksi saadun palautteen ja arviointien pohjalta. Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 12 päätti esittää kaupunginvaltuustolle ratikan kaavarungon YK0049 hyväksymistä.

Viestintä ja vuorovaikutus

Ratikan jatko suunnitteluvaiheen viestintä ja vuorovaikutus alkoi vuonna 2020 ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisella. Tavoitteena on ollut tarjota vantaalaisille asukkaille ja toimijoille sekä muille hankkeen sidosryhmille tietoa ratikan suunnittelun etenemisestä ja vaikutuksista kaupungin alueilla sekä kertoa miten suunnitteluun voi osallistua ja vaikuttaa. Suunnitteluun on voinut osallistua jo varhaisessa vaiheessa: katu- ja puistosuunnitelmien osalta kantaa on voinut ottaa jo luonnoksiin, ja asemakaavojen osalta valmisteluaineistoihin, minkä jälkeen vuorovaikutus on uudelleen ollut mahdollista suunnitelmien edetessä nähtäville.

Suunnitelma-aineistoja on havainnollistettu videoin. Ratikka-aiheiset videot ovat saavuttaneet 214 000 katselukertaa. Mielenkiintoa suunnitelmiin on saatu yhteensä 8250 kpl. Ratikan viestintää ja vuorovaikutusta on tehty monikanavaisesti: vanta.fi/ratikka -verkkosivut ovat toimineet kaiken tiedon kotipesänä. Osallistumismahdollisuudet on koottu Osallistuvavantaa.fi -palveluun. Ratikalla on omia viestintäkanavia sosiaalisen median palveluissa, tilattava uutiskirje sekä päivittyvä suunnittelukartta verkossa: gis.vantaa.fi/ratikka. Suunnittelun etenemisestä on viestitty myös tiedotusvälineille sekä joka kotiin Vantaalla jaettavassa Asukaslehdessä. Ratikka-aiheisia asukastilaisuuksia on järjestetty niin lähi-, etä- kuin hybriditilaisuuksinakin. Tilaisuuksissa on ollut yhteensä 1800 osallistujaa.

Vantaan ratikan suunnitteluvaihe

Suunnitteluvaiheessa vuosina 2020–2023 on tehty kaavarunko ratikan varren maankäytöstä, asemakaavat, katusuunnitelmat sekä laajaa vaikutusten arviointia. Suurin suunnitteluvaiheen työ on ollut MRL:n mukaisten asemakaavojen sekä katusuunnitelmien ja alustavien rakennussuunnitelmien laatiminen rinnakkain toistensa kanssa. Katusuunnitelmat sisältävät koko kadun poikkileikkauksen suunnittelun ajokaistoinen, pyöräteineen ja puukaistoinen. Katusuunnitelmat hyväksytään kukin erikseen kaupunkitalautakunnassa. Suunnittelu on tehty tiiviissä yhteistyössä kaupunkiympäristön toimialan kaikkien palvelualueiden kesken keskittyen ratkaisujen toimivuuteen, laatuun ja visioon tulevaisuuden kaupungista. Erityistä huomiota on kiinnitetty toteutettavuuteen, kustannusarvion hallintaan ja riskiarviointiin. Sekä kustannuksia että riskejä on hallittu erillisissä moniammatillisissa asiantuntijaryhmissä.

Vantaan ratikan hankesuunnitelma kokoaa yhteen kaikki suunnitteluajankana tehdyt selvitykset, suunnitelmat ja vaikutustenarvioinnit. Katusuunnitelmista hankesuunnitelmaan on koottu suunnitelmaratkaisut ja niiden kustannusarviot. Lisäksi raporttiin on koottu kaikki hankkeen arvioidut vaikutukset verrattuna bussivaihtoehtoon, sekä kuvailtu bussivaihtoehdon ominaisuudet. Hankesuunnitelma sisältää myös tulokset koko hankkeen taloudellisesta arvioinnista, jota on tarkemmin kuvattu kaupunkitaloudellisten vaikutusten raportissa.

Superbussiselvitys

Vantaan ratikan hankesuunnitelmassa ratikkaa on verrattu liikennöintiin yksinivelisellä sähköbussilla ("perusbussivaihtoehto"). Tämän lisäksi on laadittu erillinen superbussiselvitys, jossa ratikkaa on



verrattu erittäin korkealaatuiseen bussijärjestelmään. Ns. superbussi liikennöisi kaksinivelisellä sähköbussilla, johon mahtuisi 130 matkustajaa (noin 70 % ratikan kapasiteetista). Omia kaistoja joudutaan rakentamaan lähes samalla laajuudella kuin ratikalle, mutta koska superbussikalusto on ratikkakalustoa leveämpi, esimerkiksi katupuita jouduttaisiin karsimaan. Selvityksen tuloksena investointikustannukset olisivat Vantaan osalta superbussille 426 miljoonaa euroa. Nousijoita on vuonna 2050 arvioitu olevan noin 32 000 vuorokaudessa, mikä on noin 70 % ratikan matkustajamäärästä.

Selvityksen perusteella superbussi olisi ratikkaa hieman edullisempi toteuttaa sekä operoida. Superbussilla liikenteellisten häiriöiden sietokyky on korkeampi, ja reitti olisi tarvittaessa muutettavissa. Haittapuolena bussijärjestelmästä ei ole mahdollista rakentaa yhtä esteetöntä kuin ratikasta. Ratikan myönteisistä vaikutuksista kaupungin vetovoimaan ja kiinteistökehitykseen on enemmän näyttöä ja kokemusta, minkä lisäksi ratikka houkuttelee kyytiin enemmän matkustajia. Superbussilinjasta muodostuisi Vantaan oma, erillinen joukkoliikennejärjestelmä, jota varten pitää mm. hankkia ja ylläpitää oma erillinen kalusto. Ratikka kalustoineen sen sijaan on osa seudullista yhteensopivaa raidejärjestelmää, joka on siten helposti jatkettavissa ja laajennettavissa esim. Helsingin suuntaan.

Valtio ei ole aiemmin tukenut MAL-sopimuksissa mitään bussijärjestelmiä, joten valtion 30 % osuus rakentamiskustannuksista superbussille olisi äärimmäisen epätodennäköinen. Mikäli valtio päättäisi olla osallistumatta lainkaan superbussin kustannuksiin, muodostuisi superbussivaihtoehdon Vantaan kustannusosuudesta noin 12 miljoonaa euroa suurempi kuin ratikkainvestoinnin. Vastaavasti HSL:n talousyhtälön kannalta infrakorvaukset kattavat kaiken raitiotien infran, mutta bussijärjestelmistä infrasopimuksen mukainen korvaus kattaa ainoastaan terminaalit, tunnelit, sillat ja joukkoliikennekadut. Siten superbussi saisi todennäköisesti HSL:n infrakorvausta vain rajallisesta kokonaisinvestoinnin osasta, ja loppuosa jäisi kokonaan kaupungin vastuulle.

Vaikutustenarviointi

Hankesuunnitelmassa on arvioitu laajasti ratikan teknisiä, taloudellisia ja kaupunkirakenteellisiä vaikutuksia. Suurimmat hyödyt syntyvät pitkällä aikavälillä kaupungin ja sen vetovoiman myönteisestä kehityksestä. Tiiviin ja kiinnostavan ratikkakaupungin rakentaminen vetää puoleensa miljardien arvosta yksityisiä investointeja, synnyttää uusia eläviä työpaikkakeskittymiä ja houkuttelee uusia asukkaita ympäryskunnista. Yhdessä tämä voi käynnistää vuosikymmenien mittaisen myönteisen kehityksen kierteen.

Ratikka luo pysyvän, laadukkaan ja esteettömän joukkoliikennepalvelun, joka parantaa merkittävästi Itä- ja Keski-Vantaan saavutettavuutta. Ratikka kulkee pääosin omilla kaistoillaan, joten sen kulku ei hidastu kaupungin väkiluvun kasvaessa. Ratikalla tehtävät matkat ovat tyypillisesti melko lyhyitä, ja suuri osa vaihtaa ratikasta esimerkiksi junaan tai metroon. Ratikan aiheuttama saavutettavuuden kasvu alueella on huomattava. Yritykset hyötyvät työntekijöiden saavutettavuuden kasvusta, ja toisaalta asukkaat saavuttavat paremmin alueita, joissa työpaikat palvelut sijaitsevat.

Ratikan vaikutukset luontoon, ympäristöön, meluun ja tärinään on arvioitu pieniksi. CO₂-päästöjen on arvioitu olevan vuoden 2050 tilanteessa 1 220 tonnia vuodessa perusbussivaihtoehtoa pienemmät, vaikka asukasmäärä on 35 000 ja työpaikkamäärä 8 000 vertailuvaihtoehtoa suurempi. Ratikan pohja- ja pintarakenteiden rakentamisen CO₂-päästöiksi on arvioitu yhteensä 150 000 tonnia. Myös perusbussivaihtoehdon katujen peruskorjaukset aiheuttavat merkittävän määrän CO₂-päästöjä, arviolta



45 000 tonnia. Bussivaihtoehdon kokonaisvaikutusta on kuitenkin vaikea suhteuttaa ratikkaan, sillä uusien asukkaiden ja työpaikkojen jonnekin muualle sijoittamista ei ole suunniteltu eikä siitä aiheutuvia päästöjä siten arvioitu.

Vantaan ratikasta on laskettu hyöty-kustannussuhde (H/K) Väyläviraston liikennehankkeiden vertailuun käytetyn arvioinnin mukaisesti. Arvo jää negatiiviseksi, joten varsinaista H/K-suhdetta ei pystytä ilmoittamaan. Väyläviraston laskentamalli ei ota huomioon esimerkiksi kiinteistötaloudellisia tuloja eikä muitakaan kaupungille koituvia hyötyjä. Laskelman hyödyt koostuvat suurelta osin matkustajien palvelutaso- ja aikahyödyistä, sekä kulkutapajakauman muutoksen aiheuttamista hyödyistä. Tämä tarkoittaa autoliikenteen vähenemisestä aiheutuvia hyötyjä eli esimerkiksi pienempiä onnettomuus- ja päästömääriä sekä lyhyempää matka-aikaa autoilijoille. Etenkin uuden liikenne-ennustemallin sekä arviointiohjeessa pienennetyn joukkoliikennematkustajien ajan arvon myötä kaikki joukkoliikennehankkeet saavat tällä arviointitavalla nykyisin heikkoja tuloksia.

Kaupunkitaloudellinen arviointi

Ratikan toteuttamisen kaupunkitaloudelliset vaikutukset 40 vuoden ajalle on arvioitu kaupunkitaloudellisten vaikutusten raportissa. Kaupunkitalouteen vaikuttavat:

- kiinteistötalous,
- infrainvestointi, kunnossapitokustannukset sekä rahoituskulut,
- valtion osallistuminen investointikustannuksiin,
- rakentamisesta palautuvat verotulot,
- uusien asukkaiden ja työpaikkojen verotulot sekä nettokäyttökustannukset,
- sekä HSL:n kuntaosuudet ja infrakorvaukset (sisältäen joukkoliikenteen lipputulot ja liikennöintikustannukset, eli myös varikon ja vaunujen kustannukset).

Ratikkavyöhykkeen kiinteistötaloudelliset kokonaishyödyt Vantaalle ovat arviolta 794 miljoonaa euroa, josta pelkän bussivaihtoehdon kokonaishyödyt ovat arviolta 371 miljoonaa euroa ja ratikan tuottama lisähyöty 423 miljoonaa euroa. Ratikan tuomaa maankäytön lisäkehitystä on arvioitu alue kerrallaan, perustuen esimerkiksi alueen nykyiseen vetovoimaan. Rahallisia hyötyjä kaupungille tuovat maanmyynti- ja maankäyttösopimustulot.

Vantaan ratikan investointikustannuksiksi on katusuunnitelmien kustannuslaskennan perusteella arvioitu 606 miljoonaa euroa. Tästä 53 miljoonaa euroa on suoraan HSY:lle kohdistuvia kustannuksia, ja 15 miljoonaa euroa Helsingin kaupungin osuus. Investointikustannuksista vain osa on raitiotien infraa, ja loput esimerkiksi koko katutilan laatutason parannusta, putki- ja johtosiirtoja, pyöräilyn laatuikäviä sekä katuvihreää ja valaistusta. Hankkeen kustannusnoususta huomattava osa on johtunut maanrakennuskustannusten ja sitä kuvaavan MAKU-indeksin noususta (+21 % 2018–2022). Tällä hetkellä näyttää siltä, että kustannusnousu on kuitenkin taittunut, mutta toisaalta viisi vuotta kestävä rakentamisjakson aikana voidaan olettaa yleisen kustannustason nousevan jonkin verran.

Rakentamiskustannus sisältää arviolta 177 miljoonan euron edestä esimerkiksi katujen ja muun kunnallistekniikan perusparannushankkeita, jotka on katsottu välttämättömiksi toteuttaa infran korjausvelan kasvun taittamiseksi. Nämä kustannukset sisältyvät myös bussivaihtoehtoon, jonka kokonaiskustannus Vantaalle olisi 180 miljoonaa euroa. Ratikan myötä kasvavat kunnossapitokustannukset on arvioitu muiden Suomen raitiotiehankeiden pohjalta.



Kunnossapitokustannusten on arvioitu kasvavan noin 3,9 miljoonaa euroa vuodessa, eli 156 miljoonaa 40 vuoden aikana.

Ratikan rahoitus hoidetaan osana Vantaan kaupungin pitkäaikaista varainhankintaa, joka on tutkituista vaihtoehtoista edullisin. Kaupunki voi mahdollisesti hankkeen rahoituksessa hyödyntää erityisluottolaitoksia kuten mm. Euroopan Investointipankkia. Raideinfran rakentaminen ja siten hankkeen rahoitus on kokonaistaloudellisesti edullisinta ja riskienhallinnan näkökulmasta järkevintä hoitaa kaupungin taseen kautta. Myös erilaisia EU-rahoitusmahdollisuuksia selvitetään aktiivisesti. Rahoituskustannuksiksi on arvioitu yhteensä 222 miljoonaa euroa. Rahoitus perustuu 25 vuoden laina-aikaan 3,5 prosentin korolla.

Koska hanke on MAL-suunnitelman mukainen, Vantaan kaupunki edellyttää valtion osallistuvan Vantaan ratikan rakentamiskustannuksiin vähintään 30 prosentilla eli 177 miljoonalla eurolla. MAL-sopimus allekirjoitetaan vuonna 2023, ja sen jälkeen tehdään vielä erillinen päätös ja sopimus valtion kustannuksiin osallistumisesta. Vantaan ratikan rakentamiskustannus Vantaan kaupungille on HSY:n, Helsingin ja valtion osuuksien jälkeen 414 miljoonaa euroa.

Verotulovaikutukset sisältävät tuloina asukkaiden maksamat kunnallisverot, kiinteistöverot, valtionosuudet, yhteisöverot sekä menoina kasvun myötä kunnalle kohdistuvat nettokäyttökustannukset. Arviot maankäytön kasvun myötä kehittyvistä verotuloista sisältävät epävarmuuksia etenkin uusien asukkaiden osalta. Verotulovaikutuksiksi arvioidaan -1,5 miljoonaa vuoteen 2050 mennessä. Siten uusien asukkaiden ja työpaikkojen tuottamat tulot kattavat kokonaisuudessaan palveluihin ja kaupungin toimintaan käytettävät kustannukset. Valtion verotulot ovat moninkertaiset kohteeseen osoitettuun valtion tukeen (30 % investointikustannuksista) verrattuna. Rakentamisen työllisyysvaikutuksista arvioidaan palautuvan Vantaan kaupungille noin 44 miljoonaa euroa.

HSL maksaa joukkoliikenneinvestointeja tekeväälle kunnalle infrakorvausta. Kunnat taas maksavat HSL:lle kuntaosuutta, jolla katetaan joukkoliikenteen kuluja. Kustannuksista vähennetään ensin saadut lipputulot, jonka jälkeen jaetaan investointikustannuksia 40 vuoden aikana myös muiden kuntien maksettavaksi matkustajien kuntalaisuuden perusteella.

Vantaan kuntaosuuden on arvioitu ratikan myötä kasvavan noin 414 miljoonalla eurolla 40 vuoden aikana verrattuna perusbussivaihtoehtoon. Kuntaosuus sisältää myös liikennöintikustannukset sekä varikon ja vaunujen investoinnin. Toisaalta HSL:n Vantaalle ratikasta maksamien infrakorvausten määrä kasvaisi 383 miljoonalla eurolla perusbussiin verrattuna.

Vantaan ratikan tulot kattavat elinkaarensa aikana menot. Reaaliarvoilla ratikkainvestointi jää kaikkinsa noin 10 miljoonaa euroa plussalle. Nykyarvoilla eli diskontatuilla arvoilla loppusumma on noin 177 miljoonaa euroa plussalla.

Vaikutukset Vantaan talouteen

Vaikutukset Vantaan talouteen vuosittain on arvioitu erillisessä raportissa (Capex Oy). Arvioinnissa on huomioitu rakentamiskustannusten kattaminen lainalla, sekä kaikkien kustannusten ja tulojen ajoittuminen eri vuosille. Lopputuloksena Vantaan ratikan vaikutus kaupungin kassavirtaan on



positiivinen (+ 6 ... + 15 miljoonaa euroa tuloja per vuosi) noin 2040-luvulle saakka. Tämän jälkeen kiinteistötaloudellisten tulojen on arvioitu olevan pienempiä, jolloin vaikutus kassavirtaan laskee lainan maksun loppuvuosina negatiiviseksi (- 2 ... - 24 miljoonaa euroa menoja per vuosi). Kokonaisuutena raitiotiehanke tulot ovat suuremmat kuin menot.

Toteutusmalli

Kaupunki on selvittänyt hankkeen toteutusmallia useassa vaiheessa. Selvitysten yhteydessä on haastateltu sekä yhteistyökumppaneiden, suurimpien infraurakoitsijoiden että suunnittelukonsulttitoimistojen edustajia, jotta markkinoiden näkemys ratikan infratöiden hankintaan saadaan selvitettyä riittävän aikaisessa vaiheessa.

Toteutusmalliksi on päädytty esittämään ratikan toteuttamista kahdella allianssimuotoisella urakalla, joilla on yhteiset tavoitteet. Allianssien kehitysvaihe tarkoittaa hankesuunnitelman ratkaisuja. Toteutusmallista tehdään erillinen päätös.

Jatkotoimenpiteet

Jos Vantaan ratikka päätetään toteuttaa, jatkotoimenpiteenä on mm. hankintakonsultin, allianssien sekä osittain vielä tarvittavan rakennus- ja työnaikaisen suunnittelun kilpailuttaminen sekä hankkeen tilaajaorganisaation valmistelu ennen valtion päätöstä MAL-avustuksesta. Asemakaavojen vahvistuttua ratikkareitin katualueet hankitaan kokonaisuudessaan kaupungin omistukseen ja hallintaan, suoritetaan niistä korvaukset sekä tehdään niihin liittyvät sopimukset.

Rahoituksen osalta seuraava askel mahdollisen rakentamispäätöksen jälkeen ovat neuvottelut Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Valtiovarainministeriön kanssa, jotta valtion rahoitus hankkeelle saadaan varmistettua. Lisäksi aloitetaan neuvottelut lainoituksesta rahoituslaitosten kanssa. Myös kaikkia EU-rahoitusmahdollisuuksia seurataan aktiivisesti.

Vantaan kaupunki on tällä hetkellä pienellä osuudella osakas Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ssä. Vantaan omistus konsernissa kohdistuu ainoastaan tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy:hyn, jotka vastaavat raitiovaunukalustosta ja varikoista. Kaupunginhallituksen 30.11.2021 tekemän päätöksen mukaisesti Vantaan kaupunki ostaa Helsingin kaupungilta Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiön RV Kalusto ja Varikko Oy:n omistukseen kohdistuvia Kaupunkiliikenne Oy:n CP-sarjan osakkeita. Kauppahinta on v. 2021 tehdyn arvion mukaan noin 2,9 milj. euroa, ja se vastaa n. 33 % omistusosuutta CP-sarjan osakkeista. Tämän jälkeen RV Kalusto ja Varikko Oy toteuttaa Vaaralan varikon hankesuunnitelman mukaisesti ja käynnistää kaluston hankinnan. Vantaan kaupunki vastaa rahoituksen takaamisesta.

Viestinnän osalta jatkotoimenpiteenä on viestintäsuunnitelman laatiminen rakentamisen ajalle. Etenkin ratikan varren asukkaille ja yrittäjille tulee tiedottaa työmaista ja niiden aiheuttamista muutoksista ajoissa ja selkeästi koko rakennustöiden ajan. Tämänhetkisen käsityksen mukaan Vantaan ratikan rakentaminen alkaisi aikaisintaan vuonna 2024 ja raitiotien liikennöinti vuonna 2029.

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 perusrannusten 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.

Kaupunkitilalautakunta 19.4.2023 § 5

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- esittää kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi Vantaan ratikan hankesuunnitelma,
- esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle Vantaan ratikkaa toteutettavaksi hankesuunnitelman pääperiaatteiden mukaisesti,
- esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle, että ratikan rakentaminen voidaan aloittaa sitten, kun tulevan MAL-sopimuksen mukainen valtion investointirahoitus on varmistunut, ja
- todeta, että Vantaan ratikan rakentaminen edellyttää määrärahojen osalta valtuuston hyväksyntää seuraavan talousarvion yhteydessä.

Käsittely:

Kaupunkitilalautakunnan jäsen Minna Heikkinen esitti asian jättämistä pöydälle.

Kaupunkitilalautakunnan jäsenet Antti Lind ja Jussi Vähäkangas kannattivat esitystä.

Kaupunkitilalautakunnan jäsen Emmi Pajunen kannatti asian käsittelyn jatkamista.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu pöydällepanoesitys, josta joudutaan äänestämään. Puheenjohtaja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat asian jättämistä pöydälle, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Hummastenniemi, Hynninen, Kiljunen, Kivimäki, Liutu, Oja, Pajunen, Puha, Toivonen, Viilo, Villagrancia-Pasquariello) ja 3 ei-ääntä (Heikkinen, Lind, Vähäkangas). Puheenjohtaja totesi esityksen pöydällepanosta tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:

Hyväksyttiin apulaiskaupunginjohtajan esitys.

Merkittiin, että kaupunkitilalautakunnan jäsenet Minna Heikkinen ja Antti Lind jättivät asiaan seuraavan eriävän mielipiteen:

”Perusteltavaa pöydällepanoa ei sallita kohdassa 5.”

Lisäksi merkittiin, että vasemmistoliiton lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon kokoomuksen, sosialidemokraattien, keskustan ja vihreiden lautakuntaryhmät yhtyivät:

” Vasemmistoliitto esittää seuraavia lausumia ratikan rakentamista ohjaaviksi periaatteiksi:

- Hankkeen aikataulussa ja kustannusarviossa pysymiseen kiinnitetään erityistä huomiota hankkeen kaikissa vaiheissa.



- Ratikan rakentaminen ei talousarviovaikutusten kautta heikennä kaupungin palveluita.
- Rakentamisen kaikissa vaiheissa jatketaan hankkeen avointa, oikea-aikaista sekä moni- ja selkokielistä viestintää.
- Rakennusaikaiset haitat ympäristön asukkaille ja muulle liikenteelle minimoidaan.
- Ratikan reitille toteutettavassa taiteessa huomioidaan erityisesti nuoret vantaalaiset taiteilijat.
- Rakentamisen aikaiset haittavaikutukset erityisesti pienyritysten toimintaan, kuten liikkeisiin pääsyn vaikeutuminen, on minimoitava.
- Huolehditaan raitiotien esteettömyydestä koko sen reitin osalta.”

Liite:

- Vantaan ratikan hankesuunnitelma

Täytäntöönpano: Katujen ja puistojen palvelualue

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

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