



## § 163

### Liikenneliikelaitoksen johtokunnan lausunto kaupunginhallitukselle Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta

HEL 2019-009875 T 08 00 02

#### Päätös

Liikenneliikelaitoksen johtokunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Vantaan kaupunki on laatinut yleissuunnitelman raitiotiestä, jonka tavoitteena on luoda korkean tason poikittainen joukkoliikenneyhteys Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan ja Mellunmäen välille. Vantaan ratikka on koko osuudeltaan kaksiraiteinen ja radan pituus on runsaat 19 kilometriä, josta noin 0,5 kilometriä sijoittuu Helsingin puolelle Mellunmäessä. Raitiotielle on suunniteltu 26 pysäkkiparia. Raitiotie on sijoitettu omalle ajouralle niin suurelta osin kuin mahdollista. Raitiotien jatkosuunnittelupäätös on tarkoitus tehdä Vantaalla loppuvuodesta 2019.

Yleissuunnitelmassa esitetyn arvion mukaisesti Vantaan Ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla. Ratikkavaihtoehdossa joukkoliikenteeseen siirtyy vuoteen 2050 mennessä 5000 matkaa vuorokaudessa muista kulkumuodoista bussivaihtoehtoon verrattuna. Samalla raitiotie vähentää autoliikenteen määrää ja kilometrisuoritetta, millä on suoria vaikutuksia liikenteen aiheuttamiin päästöihin. Vantaan ratikan tuottamien hyötyjen on arvioitu olevan noin 335 miljoonaa euroa. Hankkeen investointikustannuksiksi on arvioitu noin 393 miljoonaa euroa, josta Helsingin osuus on noin 12 miljoonaa euroa. Ratikan hyötykustannussuhde on 0,78 toteuttamisvuodelle 2030. Tämä jää alle yhteiskuntataloudellisen kannattavuusrajan, mikä on tyypillistä kaupunkialueiden raidehankkeille.

HKL:n näkemyksen mukaan Vantaan ratikka on seudullisesti merkittävä uusi joukkoliikenneyhteys, jonka suunnittelun jatkaminen on perusteltua. Vantaan ratikka tukee myös Helsingin maankäytön ja liikenteen kehittämistavoitteita ja luo edellytyksiä seudulliselle yhteistyölle liikennejärjestelmän kehittämisessä. Raitioliikenne on hyvä väline tiivistyvän ja kestäviin kulkumuotoihin tukeutuvan kaupunkirakenteen toteuttamisessa.

Suunnittelulinjaukset ja synergiat Helsingin kaupungin raitiotieverkon kanssa

Vantaan ratikan suunnitteluperusteet ovat pääosin yhtenevät Helsinkiin suunniteltujen pikaraitioteiden kanssa mm. raidelevyden, ratasähkö-



17.10.2019

järjestelmän ja vaunujen mitoituksen osalta. Kuitenkin esim. usean pikaraitiolinjan käyttämisen pysäkin palvelualueen pituuden osalta on eroja. Ne eivät kuitenkaan muodosta esteitä järjestelmän tekniselle yhteensopivuudelle. Helsinki on tuottamassa Raide-Jokeri –hankkeen suunnitteluohjeiden pohjalta yleisesti seudulla hyödynnettävissä olevan pikaraitioteiden suunnitteluohjeistuksen yhteistyössä mm. Espoon ja Vantaan kanssa. Ohjeen valmistumista on hyvä kiirehtiä niin, että se olisi käytettävissä täysipainoisesti myös Vantaan ratikan suunnittelutyössä.

Vantaan ratikan Mellunmäen pääteasemalta on sujuva vaihtoyhteys metroon, ja hanke tukee näin alueen kehitystä liikenteen solmukohtana. Tämän merkitys korostuu tulevaisuudessa, mikäli Östersundomin yhteisen yleiskaavan mukainen maankäytön kehittäminen etenee ja metroa jatketaan Mellunmäestä itään. Helsingin on tarkoituksenmukaista yhdistää laajemmat Mellunmäen asemanseudun kehittämishankkeiden toteutukset raitiotiehankeeseen yhteydessä tapahtuviin bussitermiinialueen muutoksiin, jotta voidaan välttää vasta rakennetun rata-alueen tai katujen moninkertaista auki repimistä. Tässä yhteydessä tulee ratkaista myös autojen sekä pyörien liityntäpysäköintiratkaisut alueella.

#### Varikot ja kalusto

Vantaan ratikan kalustotarpeeksi on yleissuunnitelmassa arvioitu alkuvaiheessa 22 vaunua + 3 varavaunua. Mikäli Vantaan ratikan kalustoa voitaisiin käyttää ristiin muiden pikaraitioteiden kaluston kanssa, on HKL:n näkemyksen mukaan mahdollista vähentää Vantaan tarvitsemaa varakaluston määrää yhdellä vaunulla kolmesta kahteen. Tämä vähentäisi Vantaan ratikan kaluston investointitarvetta arviolta 4 miljoonalla eurolla. Kaluston ristiin käyttö edellyttäisi, että hankittava pikaraitioteiden kalusto brändättäisiin yhdenmukaisesti koko pikaraitiotieverkolla, ja että kalustoa hallittaisiin yhtenä kokonaisuutena mm. linjoille/varikoille sijoittumisen näkökulmasta.

HKL:n perustehtävänä on tuottaa ja kehittää kestävän liikkumisen palveluita laadukkaasti ja kustannustehokkaasti. HKL:llä on Suomen tasolla ainutlaatuisia osaamista raitiotie- ja metrokaluston kehittämisessä, hankinnassa ja ylläpidossa. HKL on halukas ja kyvykäs tuottamaan Vantaalle sen ratikan kaluston hankintaan ja hallintaan liittyvät palvelut kokonaisuutena. Näin Vantaan ratikan kaluston hankinta voitaisiin toteuttaa osana muiden samanaikaisesti valmistuvien pääkaupunkiseudun pikaraitioteiden kalustohankintoja. Keskittämällä hankinnat suurempiin kokonaisuuksiin, on hankinta mahdollista toteuttaa kustannustehokkaammin kuin erikseen toteutettuna. Säästöjä saavutettaisiin mm. suunnittelukuluissa, hallinto- sekä valmistajan kapasiteetti- ja tuotanto-



17.10.2019

kuluissa. Lisäksi laajempi hankintakokonaisuus todennäköisesti herättäisi kiinnostusta suuremmassa määrässä potentiaalisia kalustotoimittajia.

HKL on käynnistämässä Kruunusiltojen kalustohankintaa jo vuonna 2020. Tavoitteenamme on hankkia linjalle 23 vaunua sekä varautua hankinnassa optioihin, jotka mahdollistaisivat vaunuhankinnan myös Vihdintien, Tuusulanväylän sekä haluttaessa myös Vantaan pikaraitioiteille. Hankintojen toteutuminen näiden optioiden kautta edellyttää, että Vantaan hanke etenee aikataulussa ja yhtäaikaisesti Tuusulanväylän ja Vihdintien raitioiteiden suunnittelun ja käyttöönoton kanssa. Lisäksi kokonaisuutena hankittavan kaluston tulee olla yhdenmukaista mm. keskeisten teknisten ominaisuuksien sekä brändin osalta.

Varikon mitoituksessa on ollut lähtökohtana, että varikkoa on mahdollisuus laajentaa 60–80 vaunulle. Tämä tarkoittaa, että yleissuunnitelman mukaan Vaaralan varikkoa voisivat jatkossa käyttää myös Malmin lentoaseman ratikkalinja sekä mahdollisen Jokeri 2 -ratikkalinjan vaunut. HKL:n mielestä on hyvä asia, että yleissuunnitelmassa on varauduttu Vaaralan raitiovaunuvarikon seudulliseen yhteiskäyttöön ja laajentamiseen, vaikka raitiovaunuvarikkojen seudullista hallinta- ja käyttömallia ei ole vielä tarkemmin määritelty tai sovittu. HKL on toteuttamassa vuosien 2020-2025 aikana neljä uutta raitiotievarikkoa pääkaupunkiseudulla. Samalla varikoiden operointimalleja uudistetaan laajentuvan raitioliikenteen tarpeiden mukaisesti. HKL on halukas tarjoamaan Vantaalle asiantuntemustaan varikon suunnittelemiseksi sekä valmistuneen varikon operointiin.

HKL:n näkemyksen mukaan Vantaan ratikan kaluston tarvitsema raskas huolto on mahdollista toteuttaa kustannustehokkaasti Koskelan varikolla riippumatta siitä, onko Koskelaan raideyhteyttä Vantaalta. Koskelan varikko rakennetaan uudelleen vuoteen 2026 mennessä. Varikon toimintamalli ja kapasiteetti on mahdollista suunnitella sellaiseksi, että se mahdollistaa keskitetyt raskaat kunnossapitotoimet myös Vantaan kalustolle.

#### Hankkeen kustannukset

Hankkeen investointikustannuksiksi on arvioitu noin 393 miljoonaa euroa, josta Helsingin osuus on 12,1 miljoonaa euroa. Tämä sisältää n. 500 metrin osuuden rataa, kääntösilmukattoman päätepysäkin sekä Helsingin puolelle sijoitettavan raitiotien sähkönsyöttöaseman. Helsingin kustannus on suhteellisen suuri kaupungin alueelle sijoittuvan osuuden pituuteen nähden, mikä selittyy pääasiassa linjan päähän sijoittuvalla sähkönsyöttöasemalla, pohjanvahvistustarpeella sekä johtosiirtojen kustannuksilla.



17.10.2019

Erityisesti Helsingin osuus raitiotien sähkösyöttöasemien kustannuksista (7 %) on merkittävästi suurempi kuin osuus koko raitioratahankkeen kustannuksista (3 %). Helsingin alueelle suunnitelmassa sijoitettu sähkösyöttöasema (n. 2 Meur) palvelee sekä Helsingin että Vantaan alueelle sijoittuvan rata-alueen sähköistystä. Koska kustannusta voidaan pitää merkittävänä, tulisi HKL:n mielestä kustannusvastuiden jakautumista tämän syöttöaseman osalta arvioida uudelleen sen palveleman aluejaon pohjalta.

#### Hankkeen päätöksenteko ja toteutus

Vantaa esittää, että Helsinki vastaa suunnittelusta omalla alueellaan. HKL toteaa, että sillä ja on valmius jatkaa raitiotien suunnittelua Vantaan esittämällä tavalla. HKL:n osalta suunnittelun käynnistäminen edellyttää päätöstä suunnittelun hankinnasta. Vantaan ratikan yleissuunnitelmassa on jatkosuunnittelukustannuksiksi tälle osuudelle arvioitu yhteensä n. 760.000 euroa. Tämän perusteella suunnittelun hankintapäätös voidaan tehdä viranhaltijapäätöksenä.

Helsingin ja Vantaan kaupunkien on tehtävä päätös hankkeen toteuttamisesta koordinoitusti. Helsinki ei voi sitoutua toteutukseen ennen kuin toteutuksen edellytykset sekä Vantaan valmius hankkeen toteuttamiseen on selvinnyt riittävästi jatkosuunnittelussa. Raitiotien Helsingin osuuden päätöksentekoon sovelletaan katu-, liikenneväylä-, rata- ja puistohankkeiden käsittelyohjeessa määriteltyä periaatteellisesti ja taloudellisesti merkittävän liikennehankkeen päätöksentekoprosessia. Helsingin rataosuuden hyväksymispäätöksen tekee kaupunginvaltuusto. Toteutuspäätös edellyttää, että Helsingin päätöksentekoon tuodaan käsittelyohjeessa mainittua hankesuunnitelmaa vastaava kokonaisuus, joka sisältää yleissuunnitelma-aineiston lisäksi jatkosuunnittelussa tarkennetun kustannusarvion ja mahdolliset muut lisäselvitykset hankkeen toteutettavuudesta ja toteutustavasta.

Tämän hetken tietojen mukaan radan rakentamisen osuus Helsingin vastuulla olevasta 12,1 milj. euron kokonaissummasta on noin puolet, mutta pohjanvahvistukset sekä muut erityisjärjestelyt saattavat kasvattaa vielä HKL vastuulle tulevaa summaa. Helsingin puolelle rakennettava sähkösyöttöasema sisältyy myös HKL:n kustannusosuuteen. HKL:n johtokunnan tulee hyväksyä erikseen HKL:n vastuulla oleva kustannusosuus ja sitä vastaava hankesuunnitelma ennen Kaupunginhallituksen ja -valtuuston päätöksentekoa.

Vantaa esittää, että hanketta varten ei perusteta kaupunkien yhteistä toteutusorganisaatiosta, vaan Vantaa vastaisi raitiotien rakennuttamisesta myös Helsingin osuudelta. Helsinki laatisi oman alueensa osalta tarvittavat suunnitelmat ja päätökset radan toteuttamista varten. HKL



17.10.2019

toteaa, että yleissuunnitelmavaiheen tiedoilla päätöstä hankkeen toteutustavasta ei ole mahdollista eikä tarkoituksenmukaista vielä tehdä. Helsingille on kuitenkin tärkeää osallistua omalle alueelleen sijoittuvaan hankkeen ohjaukseen aktiivisesti. HKL:ään on Raide-Jokerin hankkeen toteutuksen myötä muodostunut ainutlaatuinen pikaraitioteiden tilaaja-tehtävien osaamiskeskittymä (mm. elinkaarenhallinta, hankinnat, suunnitteluohjeistus infran, kaluston ja varikoiden tarpeisiin, suunnittelunohjaus, operoinnin, kunnossapidon, varikoiden ja infran käytön optimointi, sidosryhmätyö ja -viestintä). HKL näkee, että tätä osaamista olisi mahdollista hyödyntää myös Vantaan ratikan toteutuksessa Espoon ja Helsingin (HKL) Raide-Jokerissa käyttämän mallin mukaisesti ja tuottaa lisäarvoa niin Vantaalle kuin seudun kaupunkiraideliikenteen kehittämistyölle laajemminkin.

Esittelijä

yksikön johtaja  
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, yksikön johtaja, puhelin: 310 35245  
artturi.lahdetie(a)hel.fi  
Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310  
karoliina.rajakallio(a)hel.fi

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

Esittelijä

yksikön johtaja  
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Artturi Lähdetie, yksikön johtaja, puhelin: 310 35245  
artturi.lahdetie(a)hel.fi  
Karoliina Rajakallio, yksikön johtaja, puhelin: 310  
karoliina.rajakallio(a)hel.fi

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano