



§ 497

**Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle
Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta**

HEL 2019-009875 T 08 00 02

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

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. Helsingin rataosuutta on suunniteltu hyvässä yhteistyössä projektin sekä Helsingin liikenteen ja maankäytön asiantuntijoiden kanssa.

HSL:n laatimaan MAL 2019 -suunnitelmaan sisältyy seudullisen pikaraitiotieverkoston laajentaminen viidellä uudella pikaraitiotieyhteydellä, joista Vantaan ratikka on yksi. Muut ovat Helsingissä Vihdintien, Viikin-Malmin ja Tuusulanväylän pikaraitiotiet sekä Espoossa Matinkylä-Loppävaara-pikaraitiotie. Lausuntopyyntöä arvioitu Vantaan ratikan toteuttamisaika vuosina 2024-2028 vastaa MAL 2019 -suunnitelman alustavaa ajoitusta. Ennen Vantaan rattikkaa on MAL 2019 -suunnitelmassa esitetty toteutettavaksi Vihdintien pikaraitiotie. Samaan aikaan Vantaan ratikan kanssa on MAL-suunnitelmassa esitetty toteutettavaksi Viikin-Malmin pikaraitiotie. MAL-suunnitelmassa esitetystä järjestyksestä on syytä pitää kiinni, jolloin seudun pikaraitiotieverkosto laajenee myös hyödyntämällä nykyistä raitiotiejärjestelmää.

Vantaan ratikka edistää seudullisia yhteyksiä lentoasemalle sekä Aviapoliiksen työpaikka-alueelle. Vaihtoyhteyksien toimivuuden kannalta on tärkeää järjestää mahdollisimman sujuva vaihtoyhteys Tikkurilan asemalla junista raitiovaunuihin. Lentoaseman päätepysäkki tulee myös toteuttaa mahdollisimman lähelle terminaaleja.

Vantaan ratikan Mellunmäen pääteasemalta on sujuva vaihtoyhteys metron, ja hanke tukee näin alueen kehitystä liikenteen solmukohtana. Tämä merkitys korostuu tulevaisuudessa, mikäli Östersundomin yhteisen yleiskaavan mukainen maankäytön kehittäminen etenee ja mettoa jatketaan Mellunmäestä itään.



Raitiotien arvioitu keskinopeus on kompromissi alueellisen kattavuuden ja matka-aikojen houkuttelevuuden välillä. Jatkosuunnittelussa on huolehdittava, ettei raitioliikenteen nopeus laske suunnitellusta heikentäen hankkeen kannattavuutta ja toimivuutta seudullisena liikenneyhteytenä. Nopeustavoitetta tukee hyvin se, että raitiorata on suunniteltu pääosin omalle ajoradalleen.

Helsingin raitioteihin ja varikon yhteiskäyttöön varautuminen

Yleissuunnitelmassa on otettu huomioon Helsingin yleiskaavan pikaraitioverkko ja varauduttu sen liittymäkohtiin liikennejärjestelyjen suunnittelussa. Järjestelyt Viikin-Malmin pikaraitiotien jatkamiseksi Jakomäestä Hakunilan urheilupuistoon on esitetty suunnitelmissa. Raitiotien suunnitteluperusteet ovat pääosin yhtenevät Helsinkiin suunniteltujen pikaraitioteiden kanssa mm. raidelevyden, ratasähköjärjestelmän ja vaunujen mitoituksen osalta. Kuitenkin esim. usean pikaraitiolinjan käyttämän pysäkin palvelualueen pituuden osalta on eroja. Ne eivät kuitenkaan muodosta esteitä järjestelmän tekniselle yhteensopivuudelle ja kyetään ratkaisemaan jatkosuunnittelussa. Taustalla vaikuttaa yleisten ja yhtenäisten pikaraitiotien suunnitteluohjeiden puuttuminen, minkä vuoksi suunnitteluperusteita on jouduttu määrittelemään hankkeittain. Helsinki pyrkii tuottamaan Raide-Jokeri -hankkeessa laadituista suunnitteluohjeista yleisesti seudulla hyödynnettävissä olevan pikaraitioteiden suunnitteluohjeistuksen.

On hyvä asia, että yleissuunnitelmassa on varauduttu Vaaralan raitiovaunuvarikon seudulliseen yhteiskäyttöön ja laajentamiseen. Raitiovaunuvarikkojen seudullista hallinta- ja käyttömallia ei ole vielä tarkemmin määriteltä tai sovittu, mutta yleissuunnitelma antaa hyvät edellytykset Vaaralan varikon hyödyntämiselle esimerkiksi Viikin-Malmin pikaraitiotien liikenteen hoitamiseen, kun rataa jatketaan Vantaan puolelle.

Kustannukset ja toteuttamisriskit

Hankkeen investointikustannuksiksi on arvioitu noin 393 miljoonaa euroa, josta Helsingin osuus on noin 12 miljoonaa euroa. Helsingin kustannus on suhteellisen suuri kaupungin alueelle sijoittuvan osuuden pituuteen (noin 0,5 km) nähden, mikä selittyy pääasiassa linjan päähän sijoittuvalla sähkönsyöttöasemalla, pohjanvahvistustarpeella sekä johdotusliittimien, kuten Länsimäentien 110 kV voimalinjan muutosten, kustannuksilla. Jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota näihin kustannustekijöihin ja etsittävä mahdollisimman kustannustehokkaita suunnitteluratkaisuja.

On syytä tunnistaa myös hankkeeseen liittyvät toteutusriskit. Hanke on Vantaan kaupungille suuri investointi eikä se yleissuunnitelmaan liitty-



vässä päätöksenteossaan vielä sitoudu hankkeen toteutukseen. Kustannusarvion nouseminen suunnittelun edetessä on mahdollista, kun tiedot esimerkiksi maaperän olosuhteista ja taitorakenteista tarkentuvat. Vantaan ratikkahankkeen mahdollinen viivästyminen ei saa estää muiden seudullisen liikennejärjestelmän kehityksen kannalta tärkeiden hankkeiden edistymistä. Tällaisia MAL 2019-suunnitelmassa mainittuja Helsingille tärkeitä hankkeita ovat mm. Vihdintien, Viikin-Malmin ja Tuusulanväylän pikaraitiotiet.

Jatkosuunnittelu ja päätöksenteko

Helsingin kaupungilla on valmius jatkaa raitiotien suunnittelua Vantaan esittämällä tavalla. Raitiotien tarkempi suunnittelu jatkuu yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen Mellunmäen keskustan asemakaavoituksen yhteydessä, jolloin tehdään tarkempi liikennesuunnitelma raitiotien liikennejärjestelyistä ja sen toteuttamisen edellyttämät tilavaraukset.

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 kustannusarvion ylittäessä 10 miljoonaa euroa 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. Raitiotien katusuunnitelmia ei voida hyväksyä ennen toteutuspäätöstä. Toteutuspäätöksen jälkeen ja alueen asemakaavan ollessa voimassa katusuunnitelmat hyväksyy kaupunkiympäristölautakunta.

Ehdotettu toteutusmalli

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.

Yleissuunnitelmavaiheen tiedoilla päätöstä hankkeen toteutustavasta ei ole mahdollista vielä tehdä. Helsingille on tärkeää osallistua omalle alueelleen sijoittuvaan hankkeeseen. Lähtökohtaisesti Helsingin kaupunki vastaa kaduilleen tehtävästä rakennuttamisesta, koska kaupunki



omistaa kadun ja tulee vastaamaan sen ylläpidosta. On löydettävissä malli, jolla hanke saadaan toteutettua yhtenäisenä työnä pilkkomatta sitä kullekin kaupungille. Toteutuksen tarkempi organisointi edellyttää ensin molempien kaupunkien toteutus päätöstä hankkeesta.

Käsittely

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Anton Silvo. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Anton Silvo, liikenneinsinööri: 310 37489
anton.silvo(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 19.9.2019 Vantaan kaupunki
- 2 Vantaan ratikan yleissuunnitelma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Lausunto on ehdotuksen mukainen.

Tiivistelmä

Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan ja Mellunmäen välille. Se tarjoaa houkuttelevan, nopean ja täsmällisen joukkoliikennepalvelun. Raitiotien pituus on 19,3 kilometriä, josta yli 90 prosenttia sijoittuu omalle ajoradalle. Raitiotiestä noin 500 metrin osuus sekä toinen päätepysäkki sijoittuu Helsingin alueelle. Matka lentoasemalta Mellunmäkeen kestää 47 minuuttia noin 25 km/h keskinopeudella. Raitiolinjan vuoroväli ruuhka-aikoina olisi 5 minuuttia.

Vantaan ratikassa matka on viihtyisä ja sujuva. Laadukkaan matkakokemuksen taustalla ovat hyvin suunnitellut liikkumisyhteydet, korkeatasoinen kaupunkikuva, ekologisuus, runsas katuvihreä sekä paikallisten identiteettien esiin tuominen.

Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen. Ratikka vahvistaa erityisesti raskaan raideliikenteen asemien väliin jäävien alueiden joukkoliikenteen palvelutasoa ja kytkee ne pa-



remmin lähimpiin kaupunkikeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon. Erityisesti Hakunila ja Mellunmäki liittyvät raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin Tikkurila-Aviapolis -alueeseen ja sitä kautta myös muiden pääradan asemien yhteyteen.

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. Suurin ja hankkeen kannattavuuden kannalta tärkein hyötyerä on kuluttajan ylijäämän muutos (käyttäjien aika- ja palvelutasokustannusten muutokset), joka vastaa yli 80 % hankkeen tuottamista positiivisista hyödyistä. Matka-aikahyötyjä syntyy erityisesti pääradan allittavan Tikkurilan tunnelin ja vaihtopysäkin ansiosta. Täsmällisyys-hyötyjä saavutetaan koko ratikan reitin varrella.

Vantaan ratikan kokonaiskustannusarvio on noin 393 miljoonaa euroa. Helsingin osuuden rakentamiskustannuksiksi on arvioitu noin 12 miljoonaa euroa. Ratikan hyötykustannussuhde on 0,78 toteuttamisvuodelle 2030. Tämä jää alle yhteiskuntataloudellisen kannattavuusrajan, mikä on tyypillistä kaupunkialueiden raidehankkeille.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 16.10.2019 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Mikko Aho

Lisätiedot

Anton Silvo, liikenneinsinööri: 310 37489
anton.silvo(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 19.9.2019 Vantaan kaupunki
- 2 Vantaan ratikan yleissuunnitelma

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano