



Vantaan ratikan historiikki

18.12.2025

Sisällys

Johdanto	2	Vantaan ratikan kaupunginhallituksen seurantaryhmä	
1990-luku	4	2020-2023	31
Pikaraitiotien esiselvitys		Kaavarunko	
2000-luku	6	Asemakaavoitus	
K2-selvitys		Katu- ja alustava rakennussuunnittelu	
Yleiskaava 2007		Kaupunkiliikenne Oy:hyn liittyminen	
2010-2017	9	Maanhankinnan valmistelu	
Diplomityö joukkoliikenteen runkoyhteisistä		Viestintä ja vuorovaikutus	
Tilavaraukset ja konsulttityöt		Muiden ratikkakaupunkien opit	
Seudulliset selvitykset		Selvitykset 2022	
2017-2019	12	Selvitykset 2023	
Alustava yleissuunnitelma		Hankesuunnitelma	
Taustatyö ja kaupunkikehitys		Rakentamispäätös	
Yleiskaava 2020		2024	43
Yleissuunnitelma		MAL-neuvottelut	
Superbussiselvitys		Maanhankinta	
Muut selvitykset ja suunnitelmat		Allianssin hankinta	
Tutustumismatkat		2018-2025	46
Jatkosuunnittelupäätös		Varikko	
2017-2021	22	Ratikan taide	
Tikkurilan reittivaihtoehdot		2019-2025	49
2020	24	Allianssin kehitysvaihe ja hankesuunnitelman tarkistus	
Selvitykset ja ohjeet		Päätöksäsitellyt syksyllä 2025	
Vantaan ratikan lentoaseman reittiselvitys		Valmistelevat työt ja rakentamisen aloitus	
MAL-sopimus 2020		Vantaan ratikan reitti ja pysäkit	52
Kilpailutukset		Kooste reittilinjauksista	54
Ratikkaorganisaatio		Henkilöhakemisto	53
Vantaan ratikan ohjausryhmä			

Johdanto

Vantaan ratikan suunnittelu alkoi esiselvityksellä vuonna 1992, ja jatkui tahtia kiihdyttäen kohti 2020-lukua. Tätä historiikkia kirjoittaessa Vantaan ratikan rakentaminen toteutus sopimukset on allekirjoitettu 27.11.2025. Ratikan suunnittelu on ollut Vantaan kaupungille valtava ponnistus, ja kaupungin kaikkien aikojen suurin oma infrahanke. Varsinkin ratikan suunnittelu- ja allianssin kehitysvaiheet ovat olleet kaupungin organisaatiolle tiukkoja ja tarkkaa keskittymistä vaativia, jotta kaikki suunnitelmat nivoutuvat yhteen ja lopputuloksena on mahdollisimman laadukas ratikkakaupunki.

Vantaan ratikan vaiheet on haluttu koota yhteen nyt, kun suurin osa avainhenkilöistä on vielä tavoitettavissa ja tietoja eri vaiheista on ollut mahdollista saada. Dokumentaatio on tärkeää hankkeen vaikutuksia ja vaiheita myöhemmin arvioitaessa.

Tässä historiikissa avataan ratikan eri suunnittelu- ja päätösvaiheita, pohjautuen hankkeen avainhenkilöiden haastatteluihin sekä historiikin laatineen Tiina Hulkon tietoihin hankkeesta. Historiikki on teetetty Kadut ja puistot –palvelualueen toimesta konsulttitoimeksiantona. Historiikin lopusta löytyy raitiotiereitin ja pysäkkien kartta, reitin päätöksenteon vaiheet sekä historiikissa mainittujen henkilöiden luettelo aikakausittain.

Haastateltuja henkilöitä olivat:

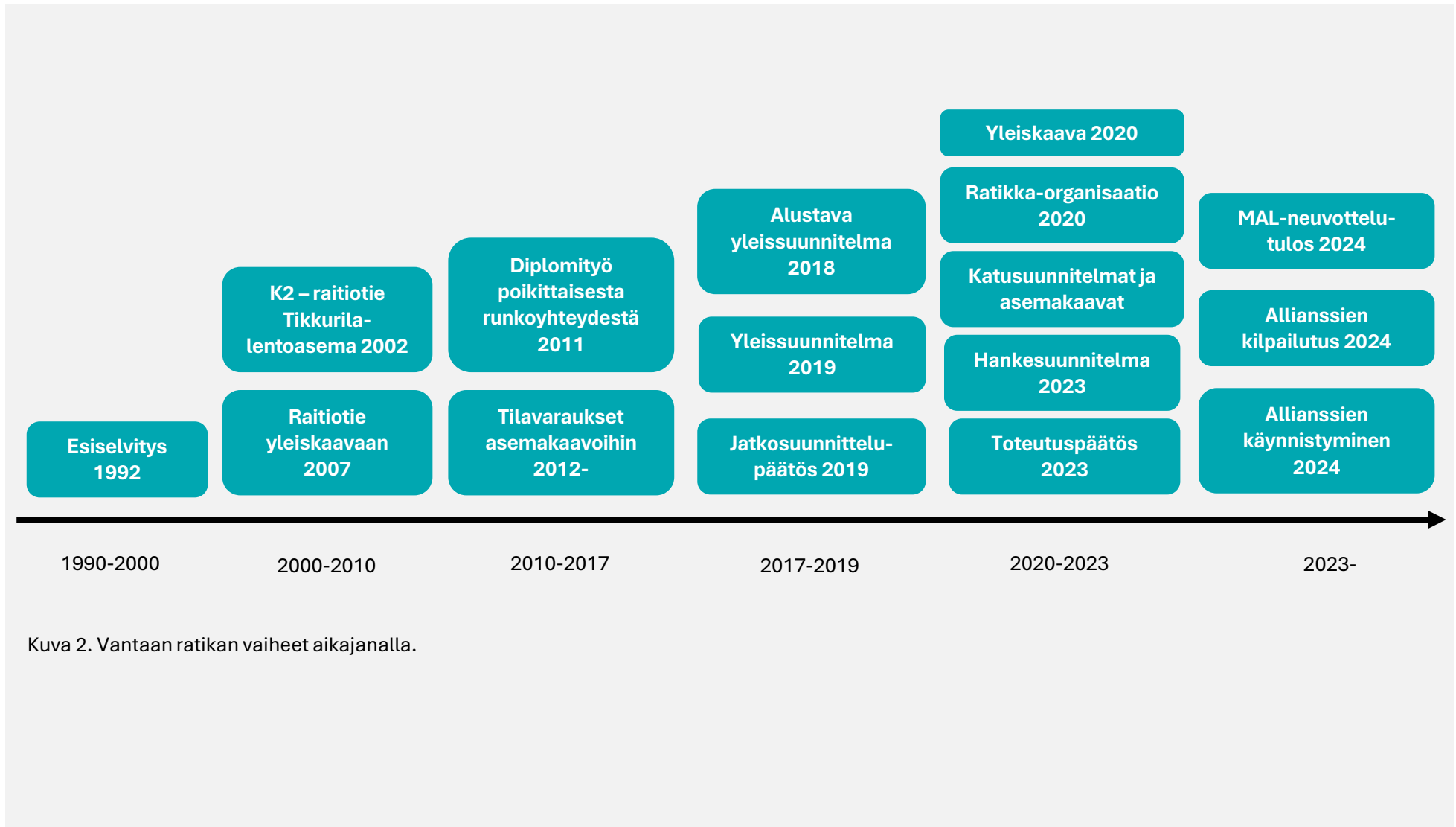
Ritva Viljanen, Hannu Penttilä, Tero Anttila, Henry Westlin, Sakari Rokkanen, Jukka Hako, Mari Siivola, Tomi Henriksson, Mari Jaakonaho, Teemu Jääskeläinen, Jonna Kurittu, Laura Muukka, Eeva-Maria Niemi sekä Armi Vähä-Piikkiö.

Työtä ovat ohjanneet Vantaan kaupungilta Henry Westlin ja Sari Korolainen, ja historiikin ovat laatineet WSP Finland Oy:n Tiina Hulkko sekä Laura Kankaanpää.



Kuva 1. Kielotien havainnekuva, joka oli havainnekuvista ehdottomasti eniten käytetty hankkeen eri vaiheissa (WSP).

Johdanto



Kuva 2. Vantaan ratikan vaiheet aikajanalla.

Pikaraitioteiden esiselvitys

1990-luvulla Vantaan kaupunki keskittyi ennen kaikkea Kehärataan, joka oli keskeinen hanke kaupungin kehittämisessä jo 1980-luvulla. Pikaraitiotiehankkeiden kehittäminen juontaa juurensa vuodelle 1989, kun tehtiin niin sanottu tavoitelinjastosuunnitelma, jossa pyrittiin vahvistamaan poikittaista joukkoliikennettä erityisesti Kehä I:n tasolla bussilinjoja kehittämällä. Helsinki kuitenkin vastusti tätä suunnitelmaa. Tällöin Paavo Vuonokari, Helsingin joukkoliikenneviraston jaospäällikkö, hahmotteli kartalle Raide-Jokerin linjauksen, joka myöhemmin toteutui lähes alkuperäisessä muodossaan. Tämä oli yksi ensimmäisistä kerroista, kun pikaraitiotie nousi esille pääkaupunkiseudun joukkoliikennekeskusteluissa.

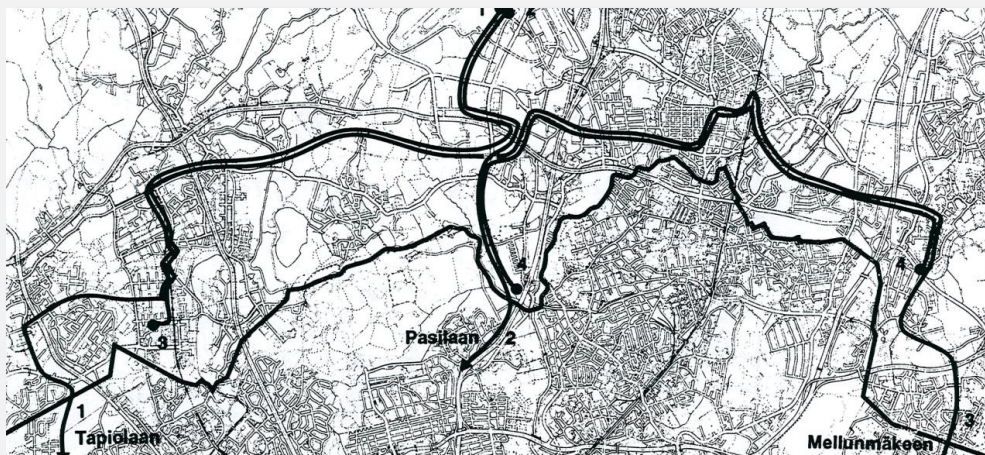
Kaupunkikonsernin omana työnä laadittu Vantaan raitiotien esiselvitys saattoi olla osittain seurausta tästä yleisestä kiinnostuksesta. Vantaan Liikenne Oy oli tuolloin varakas kunnallinen kehitysyritys, ja sen päätös rahoittaa selvitys kaupungin sijaan saattoi johtua sekä toimitusjohtaja Matti Lahdenrannan

innovatiivisuudesta että kaupungin budjetin niukkuudesta.

Pikaraitioteiden esiselvitys valmistui vuonna 1992 ja sen taustalla olivat erityisesti tarpeet määrittää tilavaraukset Vantaalla tulevaa yleiskaavan tarkistusta ja laadittavia asemakaavoja varten. Samalla selvitettiin alustavasti seudullisen pikaraitiotieverkon liikenteellisiä edellytyksiä. Työ tehtiin Vantaan joukkoliikennetoimiston ja rakennusviraston sekä Vantaan Liikenne Oy:n yhteistyönä. Lisäksi mukana oli Vantaan asema- ja yleiskaavoituksen asiantuntemus. Liikenne-ennusteen laati Finnmap Oy.

Raitiotiehanketta ei tuolloin pidetty kiireellisenä, vaan kyse oli lähinnä ennakoinnista. Pakkalan alue, joka nykyään tunnetaan Jumbosta ja Kartanonkoskesta, oli tuohon aikaan lähes rakentamaton.

Esiselvityksessä tarkasteltiin neljää eri linjausvaihtoehtoa. Perusvaihtoehto muistutti hyvin paljon nykyistä raitiotien linjausta. Tarkastelussa mukana olivat myös vaihtoehtoiset linjaukset Pakkalaan ja Myyrmäkeen. Toteutustavaksi selvityksessä esitettiin esimerkiksi yhtiötä, joka vastaisi sekä raitiotien rakentamisesta että ympäröivän maankäytön kehityksestä.



Kuva 3. Vuoden 1992 esiselvityksen raitiotielinjauksen reittivaihtoehdot.

1990-luku

Esiselvityksen lopputuloksena todettiin, että pikaraitiotieverkoston toteuttaminen Vantaalla voi tulla pitemmällä tulevaisuudessa kysymykseen seudullisen liikennejärjestelmän osana tai valtion rahoittamana. Hankesuunnitteluun ei kuitenkaan nähty oltavan valmiita ennen merkittävää maankäytön tiivistymistä reitin varrella. Suunnitelman pohjalta tehtiin kaavavarauksia, mutta tarkempiin suunnitelmiin ei vielä ryhdytty.

Vuoden 1992 yleiskaavaa laadittaessa raitiotietä pidettiin kaukaisen tulevaisuuden varauksena, ja raitiotielinjaukset jäivät kaavan liitekartalle. Samanaikaisesti Helsingissä keskityttiin erityisesti metroyhteyteen lentokentälle sekä Mellunmäen metron jatkeeseen, joka olisi yhdistänyt Hakunilan ja Tikkurilan. Tässä tilanteessa raitiotietä ei vielä nähty ajankohtaisena vaihtoehtona Vantaalla.

Aviapoliksen alueen kehitys ja sen merkitys raitiotielle alkoi hahmottua vasta myöhemmin. Kartanonkosken kaavoituskilpailu pidettiin 1990-luvun puolivälin jälkeen, ja tuolloin kaupungille alkoi muodostua näkemys Aviapoliksen kehittymisestä merkittäväksi työpaikka- ja liikennekeskukseksi. Tämä loi tarpeen joukkoliikenneyhteyksien kehittämiseksi. Jumbo avattiin vuonna 1999, ja Kartanonkosken rakentaminen alkoi 2000-luvun alussa.

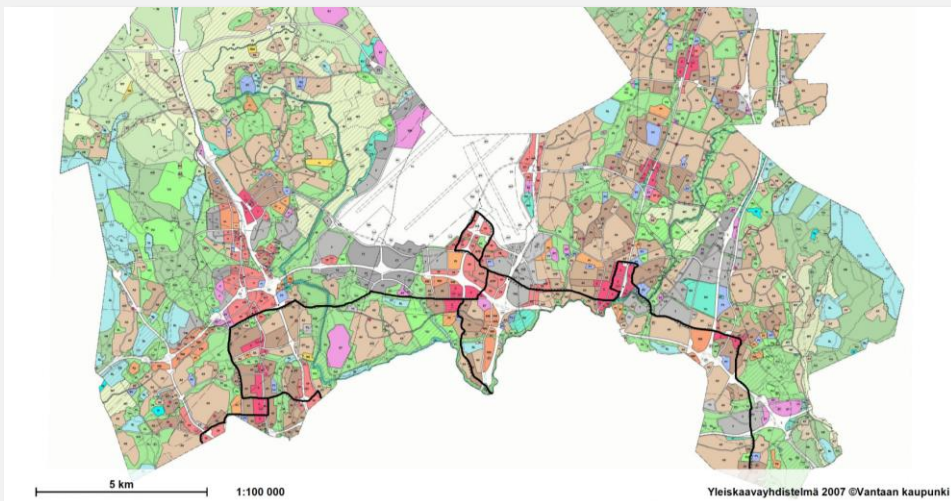
Kaiken kaikkiaan Vantaan pikaraitiotiehanke varhaisvaiheet olivat pitkälti ennakoivaa suunnittelua. Esiselvitys loi pohjaa myöhemmille suunnitelmille ja mahdollisti sen, että raitiotien toteutus ei myöhemmin törmäisi kaavoituksen asettamiin esteisiin.



Kuva 4. Vantaan alustava raitiotieverkko vuoden 1992 esiselvityksestä.

Yleiskaava 2007

Merkittävä askel pikaraitioiteille Vantaalla oli uuden yleiskaavan valmistelu 2000-luvun alussa. Tähän aikaan Vantaan liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja edunvalvonnassa keskityttiin ennen kaikkea Kehäradan toteutukseen ja sen varrelle suunniteltuun rakentamiseen. Raitiotie ei ollut vielä prioriteetti, mutta tilanne alkoi muuttua Kehärata-päätöksen (2006) ja sille saadun rahoituksen (2009) myötä. Kun Kehäradan toteutus varmistui, uskallettiin ryhtyä suunnittelemaan seuraavaa suurta kaupunkikehityshanketta, ja raitiotie alkoi saada entistä enemmän huomiota. Tästä syystä myös ratikkayhteys säilyi niinä vuosina ensisijaisesti tilavarauksena yleiskaavassa.



Kuva 7. Vuoden 2007 yleiskaavayhdistelmä, jossa ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys on korostettu mustalla viivalla.

Raitiotie nähtiin toteutustavaltaan ja kustannuksiltaan kevyempänä vaihtoehtona Hakunilaan suunnitellulle metrolle. Raitiotien suunniteltu linjaus kulki Mellunmäestä Tikkurilaan, sieltä edelleen lentoasemalle ja lopulta Myyrmäkeen. Yleiskaavassa oli varauduttu myös muihin mahdollisiin raitiotieyhteyksiin, kuten Tammistosta Malmille tai Tuusulanväylää keskustaan kulkevalle tai Myyrmäen ja Leppävaaran väliseen yhteyteen.

Joukkoliikenneyhteyden nähtiin tukevan kestävästä kaupunkirakennetta, monipuolistavan liikennejärjestelmää ja luovan yhteyksiä seudulliseen liikenneverkkoon. Lisäksi joukkoliikenneyhteyden nähtiin edistävän asumisen ja työpaikka-alueiden kehittämistä sekä tukevan ympäristötavoitteita ja päästöjen vähentämistä.

Yleiskaavan reittimuutokset verrattuna vuoden 1992 esiselvitykseen perustuivat erilaisiin näkemyksiin alueiden kehityksestä. Aviapoliksen linjaus nojasi vahvasti K2-selvitykseen, kun taas Vaaralassa reitti suunniteltiin suuremmaksi. Fazerilan alueen ei tuolloin uskottu muuttuvan asuinalueeksi, vaan sen kehitys nähtiin enemmän ruokaklusterin ympärille rakentuvana.

2000-luku

K2-selvityksessä Aviapolikseen esitettiin asumismahdollisuuksia, mutta tämä herätti epäilyksiä jopa suunnittelijoiden keskuudessa. Mielenkiintoista oli myös Aviapoliksen asuinalueiden käsittely kaavoituksessa: ne putosivat ensin pois yleiskaavan luonnoksesta, koska alueen merkittävään kasvuun ei uskottu, mutta palautettiin myöhemmin kaavaehdotukseen.

Lopputuloksena vuonna 2007 hyväksytyyn yleiskaavaan lisättiin merkintä ”Ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys, yhteys voidaan toteuttaa raitiotienä”. Raitiotien siirtyminen liitekartalta yleiskaavan pääkartalle perustui vahvaan näkemykseen poikittaisen joukkoliikenneyhteyden tarpeellisuudesta. Keskeinen ajatus oli yhdistää raideliikenteen ulkopuolelle jääneet alueet vahvaan joukkoliikenneverkoston, erityisesti Hakunilan suunta. Toinen merkittävä taustatekijä oli vuonna 2003 laadittu Hakunilan uusi keskustasuunnitelma, jossa raitiotie oli keskeisessä roolissa. Merkintä pääkartalle mahdollisti tarvittavien tilavarausten tekemisen asemakaavoissa.

Vaikka yleinen suhtautuminen raitiotiehen oli vuonna 2007 positiivista, yleisesti ei osattu ennakoida, että hanke etenisi niinkin nopeasti, kuin lopulta kävi. Yhdyskuntarakenteen tiivistymistä pidettiin raitiotien edellytyksenä, mutta sen ei uskottu tapahtuvan lähitulevaisuudessa. Siksi ratikan sisällyttäminen yleiskaavaan nähtiin ennen kaikkea pitkän aikavälin varautumisena eikä vielä konkreettisenä investointihankkeena.

Diplomityö joukkoliikenteen runkoyhteyksistä

Vuonna 2011 seudullisen, metroa ja rautateitä kevyemmän joukkoliikennemuodon valinta oli vielä koko pääkaupunkiseudulla kesken. HKL-liikelaitos julkaisi vuonna 2009 johdinautoliikenteen toteutettavuusselvityksen, jossa suositeltiin tarkemman suunnittelun jatkamista johdinautoliikenteen palauttamiseksi pääkaupunkiseudulle. Samana vuonna valmistui Raide-Jokerin alustava yleissuunnitelma, minkä jälkeen kuitenkin edelleen selvitettiin busseilla toimivan järjestelmän mahdollisuutta.

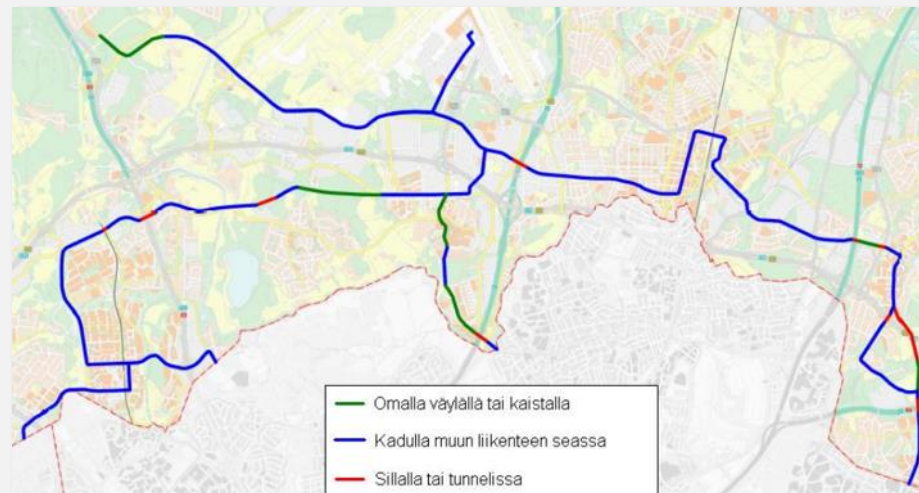
Vuonna 2011 Vantaa teetti diplomityön TTY:lla (nykyinen Tampereen yliopisto), jonka tarkoituksena oli tarkastella yleiskaavaan 2007 merkityn runkolinjan mahdollista kulkumuotoa. Diplomityön laati Tiina Hulkko (o.s. Sirniö), sen ohjasivat professori Jorma Mäntynen ja liikenneinsinööri Emmi Pasanen. Diplomityössä vertailtiin raitiotietä, johdinautoja ja runkobusseja poikittaislinjalla Länsimäestä Hakunilan ja Tikkurilan kautta Myyrmäkeen. Diplomityössä tarkastellut linjausvaihtoehdot on esitetty kuvassa 7. Diplomityössä tarkasteltiin sitä miten raitiotie sopi maastoon ja kaduille, sekä arvioitiin alustavat vaikutukset ja kustannukset tavoitevuotena 2035.

Osana työtä tarkasteltiin myös Kivistöön ulottuvaa runkolinjan haaraa, sillä aluetta suunniteltiin erittäin aktiivisesti näihin aikoihin. Tämä ei kuitenkaan näyttänyt liikenteellisesti kannattavalta. Tilavaraukset ratikalle ovat kuitenkin edelleen olemassa Kivistön Keimolantiellä.

Diplomityön aikaan suhtautuminen ratikkaan oli vielä kaupungin työntekijöiden keskenkin jonkin verran epäileväistä. Monet olivat sitä mieltä, että Vantaan ratikan toteuttaminen ei ole todennäköistä ja näin

ollen myös sen suunnittelu on enemmän tai vähemmän turhaa. Runkolinjan yleiskaavamerkintä kuitenkin tuki tilan varausta asemakaavoihin, mutta koettiin, että tilavaraukset ovat ajankohtaisia monien kymmenien vuosien päästä, jos silloinkaan.

Diplomityön johtopäätöksissä todetaan, että kaikki tarkastelussa mukana olleet vaihtoehdot ovat Vantaalle mahdollisia ja näillä on merkittävä vaikutus matka-aikojen lyhenemiseen. Vaikka diplomityön tulokset olivatkin vain suuntaa antavia, lopputulos puolsi vertailtavista vaihtoehdoista raitiotien toteuttamista.



Kuva 8. Vuonna 2011 toteutetussa diplomityössä tarkasteltu linjausvaihtoehto.

Tilavaraukset ja konsulttityöt

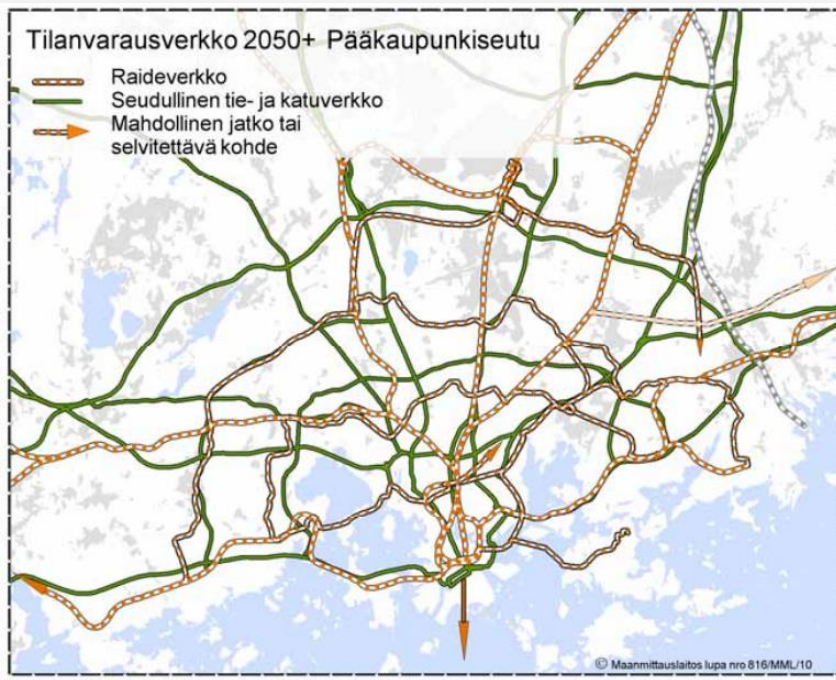
Diplomityönsä valmistumisen jälkeen Tiina Hulkon tehtävänä oli muun muassa varmistaa, että asemakaavoissa otettiin huomioon raitiotien tilatarpeet yleiskaavaan merkityn reitin varrella. Tilavarauksia tehtiin etenkin Tikkurilan keskustaan, Tikkurilantien varrelle ja Aviapolikseen.

Vuosina 2015–2017 Vantaan kuntatekniikan keskus teetti kaksi raitiotiehen liittyvää selvitystä. Vuonna 2015 Ramboll laati selvityksen pikaraitiotiestä Ojangon ja Jumbon alueilla. Selvityksen tarkoituksena oli arvioida suojaetäisyyksiä voimalinjoihin, sillä vuoden 2007 yleiskaavan raitiotielinjaus kulki sekä Jumbon luona että Ojangossa pidemmän matkan voimalinjojen vierellä. Vuonna 2017 laadittiin toinen selvitys, jossa tutkittiin pikaraitiotievarausta Tammiston Kauppatiellä. Tämän liikenneselvityksen toteutti silloinen liikennealan konsulttiryitys Trafix (nykyinen WSP Finland Oy).

Samaan aikaan Helsinki ja Vantaa laativat osayleiskaavaa Östersundomin alueelle. Vaikka suunnittelun lähtökohtana oli metron jatkaminen, varauduttiin myös pikaraitiotieihin. Yksi tarkasteltu vaihtoehto oli raitiotielinja Länsimäentieltä Vartiotien pohjoispuolelta kohti uutta Länsisalmen metroasemaa, mutta suunnittelussa päädyttiin siihen, että Tikkurilasta tulevan linjan oli tärkeämpää kulkea Länsimäen läpi ja päättyä Mellunmäkeen.

Seudulliset selvitykset

Samaan aikaan valmistui myös erilaisia seudullisia selvityksiä ja suunnitelmia. HLJ2011-suunnitelmaan liittyneessä Maankäyttö- ja raideverkkoselvitys MARA:ssa esitettiin raitiotievaraukset suunnilleen Vantaan yleiskaavan reiteille tilavarauksina. HLJ2011-suunnitelmassa (nykyään MAL-suunnitelma) esitettiin raideyhteys Vantaan ratikan reitillä tilanvarausverkolla 2050+.

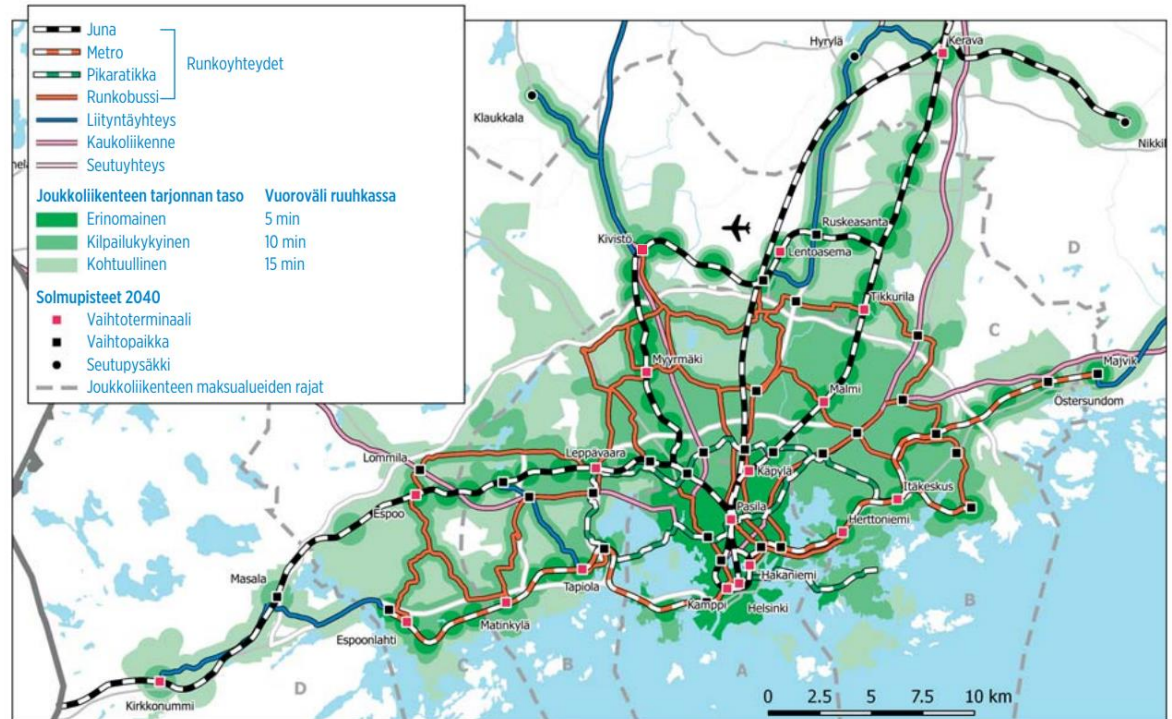


Kuva 9. HLJ 2011:n tilanvarausverkko 2050+ (HSL 14/2011)

Aviapoliksen joukkoliikennesuunnitelmassa 2013 Vantaan ratikan reitille oli hahmoteltu kaksi linjaa: yksi Mellunmäestä suoraan Tikkurilantietä lentoasemalle, ja toinen Mellunmäestä Jumbolle ja siitä yleiskaavan mukaisesti Ylästön pohjoispuolitse Martinlaaksoon ja Myyrmäkeen. Lisäksi työssä mietittiin raitiotien jatkoa Tikkurilantietä Kivistöön, mutta todettiin sen olevan liian päällekkäinen palvelu Kehäradan kanssa.

Seudullisessa HLJ2015-suunnitelmassa esitettiin liikenneverkkosuunnitelmat vuosille 2025 ja 2040. Näistä vuoden 2040 suunnitelmassa Vantaan ratikan linjalle esitettiin vielä vain runkobussiyhteys.

Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet 2040



Kuva 10. Joukkoliikenteen runkoverkko, solmupisteet ja palvelutaso pääkaupunkiseudulla vuonna 2040 (HLJ2015).

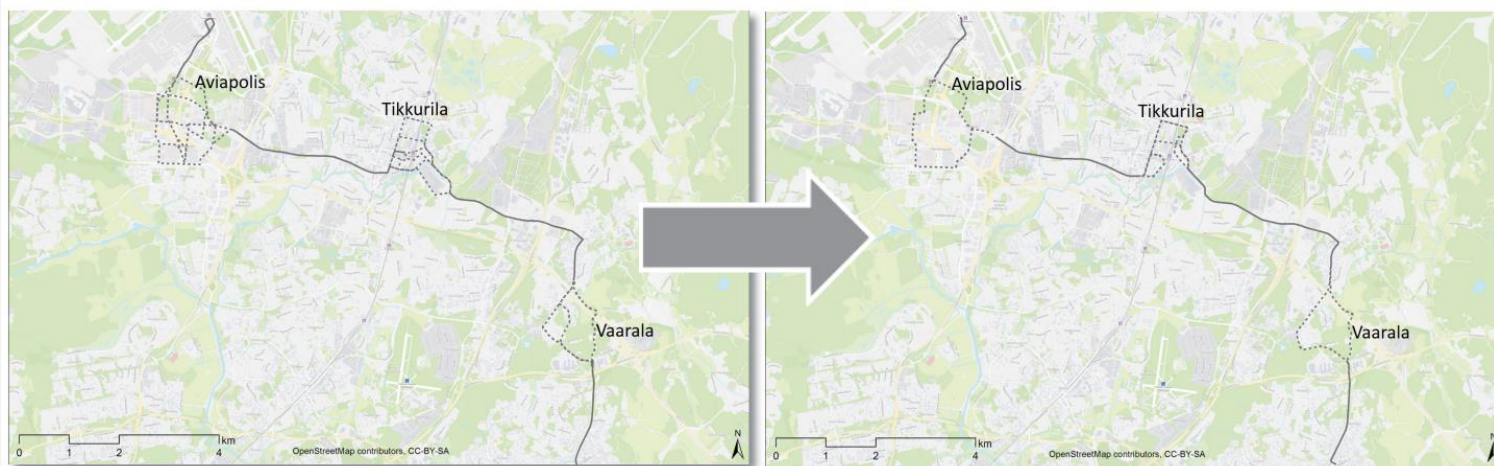
Alustava yleissuunnitelma

Varsinainen ratikkahanke alkoi konkretisoitua vuonna 2017, kun Kehärata oli toteutunut onnistuneesti ja kaupungin talous oli saatu tasapainoon Talous- ja velkaohjelman (TVO) avulla. Kehäradan menestys ja sen positiiviset vaikutukset maankäytön kehitykseen vahvistivat uskoa raideliikennehankkeisiin.

Vantaan ratikan (silloin vielä nimellä Raide-Jokeri 3) alustava yleissuunnitelma käynnistettiin keväällä 2017, ja sen tarkoituksena oli saada raitiotien reitti selväksi käynnissä olevaa yleiskaavatyötä varten. Suunnitelman laati konsulttiyhtiö Trafix Oy (nykyinen WSP Finland Oy). Vantaan kaupungilta suunnitelmaa olivat laatimassa muun muassa ohjausryhmään kuuluneet Tiina Hulkko, Markus Holm ja Mari Siivola. Työssä olivat mukana myös Riikka Aaltonen, Johanna Wallin ja Heikki

Palomäki HSL:ltä, Anton Silvo Helsingin kaupungilta, Johanna Järvinen ja Heli Siimes Uudenmaan ELY-keskukselta sekä Marja Rosenberg Liikennevirastolta.

Selvityksessä tarkasteltiin useita eri reittivaihtoehtoja, joita tutkittiin erityisesti Aviapoliksen, Tikkurilan ja Vaaralan alueilla. Ensimmäisessä karsintavaiheessa käytiin läpi kaikki potentiaaliset linjausvaihtoehdot ja näistä valittiin tarkempaan tarkasteluun toteutettavissa olevat (kuva 10 oikea reuna). Karsiutuneet vaihtoehdot eivät täyttäneet tärkeinä pidettyjä arviointikriteereitä, joita olivat toteutettavuus, tehokas vaihtoyhteys junaan Tikkurilan/Aviapoliksen asemilla, kytkeytyminen Helsingin joukkoliikennejärjestelmään, nopeus, kustannukset sekä asukkaiden, työpaikkojen ja toimintojen palvelu liikenneyhteytenä.



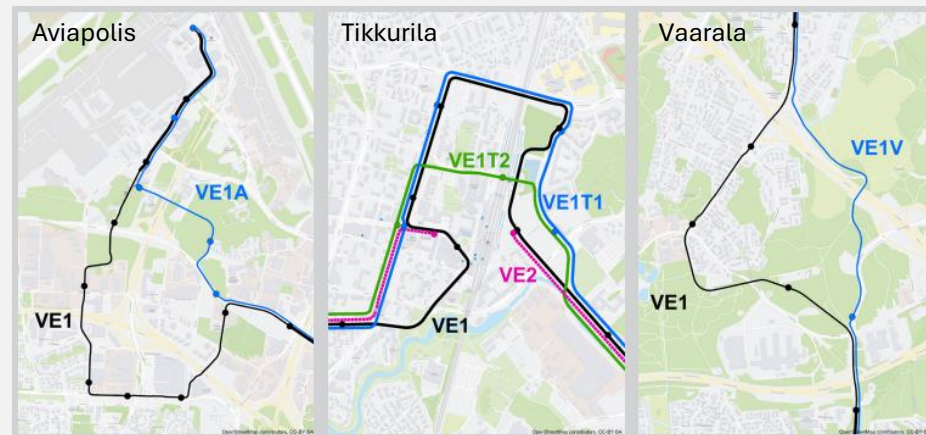
Kuva 11. Tarkempaan tarkasteluun valitut linjausvaihtoehdot Aviapoliksen, Tikkurilan ja Vaaralan alueilla.

Aviapoliksessa reittivalinta oli nopeasti selvä: Jumbolle tuli päästä raitiotiellä, sillä se oli liikenteellisesti erityisen merkittävä kohde. Vaaralassa reitin valintaan vaikuttivat itäisemmän reitin virkistys- ja luontoarvot, sekä länsipuoleisen reitin ympäristön maankäyttöpotentiaali ja liittyminen Helsingin verkostoon.

Tikkurilan alueella tutkittiin useita reittivaihtoehtoja, joista karsittiin linjaus VE1T1, joka ei kulkenut riittävän läheltä asemaa. VE1 kulki Asematien kautta ja pääsi molemmin puolin rataa melko lähelle asemaa. Tämä vaihtoehto vaati katualueen levittämistä ja nykyisten rakennusten purkua erityisesti Asematien ja Ratatien liittymässä. Lummetien vaihtoehto (VE1T2) kulki radan ali rakennettavaa tunnelia pitkin, mikä vaati merkittäviä muutoksia katualueeseen sekä Lummetien varrella sijaitsevan opistotalon purkamisen. Lopullista valintaa Tikkurilan kohdalla ei pystytty alustavassa yleissuunnitelmassa tekemään, sillä mikään vaihtoehto ei noussut selvästi muita paremmaksi. HSL kannatti jo tässä vaiheessa vahvasti tunnelivaihtoehtoa ja vastusti Valkoisenlähteentien kiertoa.

Alustavassa yleissuunnittelussa painotettiin matkustajamääriä, joiden ennustettiin olevan 70 000 – 80 000 nousua päivässä, yhteensopivuutta muun joukkoliikennejärjestelmän kanssa, taloudellisia ja teknisiä ratkaisuja sekä liikenteellisiä ja ympäristöllisiä vaikutuksia. Raitiotiellä arvioitiin olevan merkittävä vaikutus yksityisautoilun vähenemiseen, liikenteen päästöjen vähentämiseen sekä alueiden kehitykseen ja yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen. Hankkeen rakentamiskustannusten arvioitiin olevan noin 230–260 miljoonaa euroa, ja liikennöintikustannusten kasvavan runkobussilinjaan verrattuna noin 4 – 7 miljoonaa euroa vuodessa.

Suunnitelma valmistui helmikuussa 2018. Suunnittelun ollessa vielä käynnissä kaupunki päätti yleissuunnitelman käynnistämisestä osana 11.12.2017 kaupunginvaltuuston hyväksymää valtuustokauden strategiaa. Siinä todettiin, että runkolinjan 570 reitille tulee laatia kaupunkiraitiotien yleissuunnitelma. Tähän kirjaukseen vaikutti keskeisesti maankäytön ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä.



Kuva 12. Alustavassa yleissuunnitelmassa tutkittuja reittivaihtoehtoja. Vasemmalla Aviapolis, keskellä Tikkurila ja oikealla Vaarala.

Taustatyö ja kaupunkikehitys

Ratikka näkyi poliittisesti ensimmäisiä kertoja vuonna 2017 SDP:n vaaliohjelmassa, jossa todettiin että pikaratikan mahdollisuuksia tulee selvittää uuden yleiskaavan yhteydessä. Sanamuotoa oli linjaamassa etenkin silloinen SDP:n valtuustoryhmän puheenjohtaja Jukka Hako.

Ritva Viljanen aloitti kaupunginjohtajana maaliskuussa 2018. Jo silloin hän näki ratikkahankkeen sopivan erinomaisesti tavoitteeseen lisätä Vantaan kaupunkimaisuutta. Vaikka ajatus ratikasta oli ollut Vantaalla esillä jo pitkään, hanke muuttui konkreettiseksi vasta Viljasen kauden aikana. Hänen rooliinsa kuuluivat rahoitusneuvottelujen käyminen valtion kanssa sekä EU-rahoitusneuvottelut. Jälkimmäiset eivät kuitenkaan lopulta tuottaneet toivottua tulosta, mihin vaikutti osaltaan liikenne- ja viestintäministeriön vähäinen osallistuminen hankkeen edistämiseen. Kielteiseen rahoituspäätökseen vaikutti myös se, että Kehärata oli jo saanut EU-rahoitusta, eikä tapana ollut rahoittaa samaan yhteysväliin kahta hanketta.

Ratikan rahoittamiseksi kaupungin velkaohjelmaa jatkettiin, ja säästettiin tulevaa investointia varten. Velkaohjelman toteuttamiseksi laadittiin tarkka suunnitelma, joka sisälsi erilaisia toimenpiteitä kuten ICT-palveluiden ja työterveyshuollon ulkoistamisen. Talous- ja strategijahtaja Matti Ruusulan johtamissa laskelmissa kaupungin velkaantumisen arvioitiin jäävän alle miljardiin euroon, vaikka ratikkaa varten otettaisiin uutta lainaa.

Vantaan ratikka vaikutti kaupunkikehitykseen jo ennen kuin

yleissuunnittelua käynnistettiin. Merkittävänä esimerkkinä on nostettu Muuran 50 hehtaarin alueen kaavaluonnos, jonka valmistelu aloitettiin vuonna 2018. Ratikkalinjaus oli suunniteltu kulkemaan Muuran alueen läpi, mikä herätti maanomistajissa positiivisia odotuksia alueen tulevasta kehityksestä ja asuntojen kysynnästä, vaikka edes yleissuunnitelmaa raitiotiehankkeesta ei ollut vielä aloitettu eikä toteutumisesta ollut ennusteita. Myös esimerkiksi Tikkurilantien ja Kyytitien varrelle tehdyissä asemakaavamuutoksissa varauduttiin Tikkurilantien mahdolliseen leventämiseen tulevaisuudessa.

Yleiskaava 2020

Vantaan Yleiskaava 2020 –työ käynnistyi vuonna 2017, ja sen tavoitteet hyväksyttiin 2018. Yleiskaavan laatimisen aikataulu osui erittäin hyvin yhteen raitiotien suunnittelun kanssa, ja raitiotien pysäkkien paikkoja voitiin säätää yleissuunnitelmassa maankäytön suhteen samalla kun maankäytön sijaintia raitiotien suhteen. Maankäytön tiivistäminen etenkin raitiotien reitin varrella ja luontoalueiden säästäminen rakentamiselta olivat yleiskaavan pääajatuksia. Silti yleiskaavan laatimisen aikana ilmeni jännitteitä erityisesti kaupunkirakenteen tiivistämiseen liittyen, jotka olisivat kiihtyessään voineet viedä pohjaa raitiotien kannattavuudelta. Pientaloalueiden asema muodostui erityisen haastavaksi kysymykseksi, sillä niiden muutoksiin suhtauduttiin hyvin varauksellisesti. Maankäytön tehokkuutta vähennettiin yleiskaavaprosessin aikana ratikan varrelta esimerkiksi Kuusikossa ja Tikkurilan etelälaidan pientaloalueella.

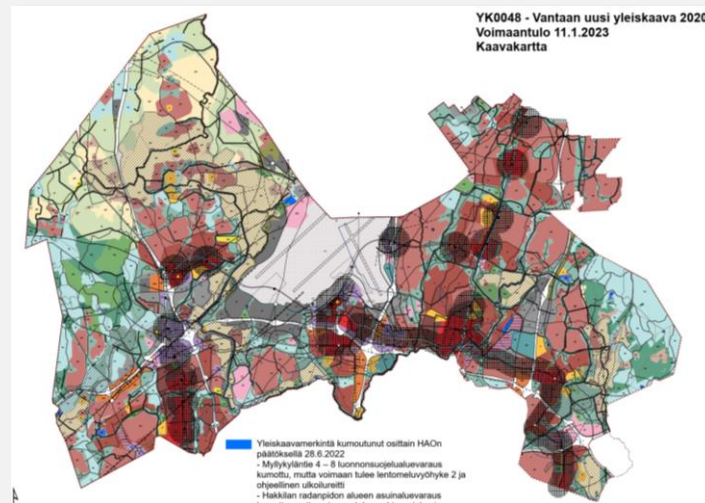
Ratikan sisällyttäminen yleiskaavaan Kehäradan jälkeen oli luonteva ratkaisu, sillä se vastasi yhdyskuntarakenteen kasvun tarpeisiin. Ilman ratikkaa yleiskaava olisi jäänyt sisällöltään vajaaksi. Mielenkiintoista oli, että yleiskaavatasolla ratikan linjausta ei juuri kritisoitu – päinvastoin, sen koettiin helpottavan yleiskaavan laatimista enemmän kuin vaikeuttavan sitä.

Poliittinen keskustelu raitiotiestä vaati erityistä tasapainoilua, erityisesti pientaloalueiden tulevaisuudesta puhuttaessa. Vaikka epäilyksiä esiintyi erityisesti kustannusten ja kannattavuuden suhteen, hanketta ei vastustettu erityisen jyrkästi. Yleinen ilmapiiri oli varovaisen myönteinen.

Yleiskaavoituksen ja raitiotien yleissuunnittelun yhteistyö oli onnistunutta ja molempia osapuolia hyödyttävää. Yleiskaavassa painotettiin luontoarvoja ja määriteltiin selkeästi, mitkä alueet säilytetään ja mitkä voidaan ottaa rakentamiskäyttöön.

Vaikka yleiskaavan hyväksyminen ei sujunut täysin ilman haasteita, ratikan linjausta ei kyseenalaistettu merkittävästi. Yleiskaava tuli voimaan 11.1.2023.

Jos ratikkaa ei olisi saatu yleiskaavaan, olisi sen eteneminen ollut huomattavasti haastavampaa jatkossa. Yleiskaava siis oli erittäin tärkeä osa ratikan tarinaa.



Kuva 13. Vantaan Yleiskaava 2020.

Yleissuunnitelma

Vantaan kaupungin tilaama huhtikuussa 2018 käynnistetty Vantaan ratikan yleissuunnitelma oli merkittävä askel Vantaan kaupungin joukkoliikenteen kehittämisessä. Suunnitelman tavoitteena oli parantaa joukkoliikenteen verkostoa ja kansainvälistä saavutettavuutta, edistää autoriippumatonta elämäntapaa, kehittää kaupunkikeskustoja, lisätä houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita sekä vähentää liikenteen ympäristöhaittoja.

Yleissuunnitelmaa oli laatimassa suuri joukko asiantuntijoita Vantaan ja Helsingin kaupungeilta, HSL:ltä, WSP Finland Oy:ltä, Väylältä sekä ELY-keskukselta. Projektin ohjausryhmään kuuluivat muun muassa Tiina Hulkko, Henry Westlin, Markus Holm ja Mari Siivola Vantaan kaupungilta, Anton Silvo ja Niko Setälä Helsingin kaupungilta, Sakari Metsälampi ja Johanna Wallin HSL:ltä, Kaisa Kauhanen ja Marja Rosenberg Väylältä sekä Krista Kumanto-Kooni ELY-keskuksesta. Kaupungin suunnitteluorganisaatiosta työssä olivat vahvasti mukana liikenteen alueinsinöörit (Susanna Koponen ja Jarmo Pajunen) sekä aluearkkitehdit (Vesa Karisalo, Ani Pentinmikko ja Asta Tirkkonen).

Vantaan ratikkaa suunniteltiin moderniksi pikaraitiotieyhteydeksi, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset Helsinki-Vantaan lentoasemaan. Ratikasta suunniteltiin vaihtoyhteydet metroon Mellunmäessä sekä lähijuniin Tikkurilassa, Aviapoliksessa ja lentoasemalla. Lisäksi ratikalle suunniteltiin vaihtoyhteyksiä säteittäisiin seudullisiin bussilinjoihin Porvoonväylällä, Lahdenväylällä ja Tuusulanväylällä.



Kuva 1 Havainnekuva Kielotieltä



Kuva 2 Havainnekuva Rälssitieltä



Kuva 3 Havainnekuva Hakunilasta

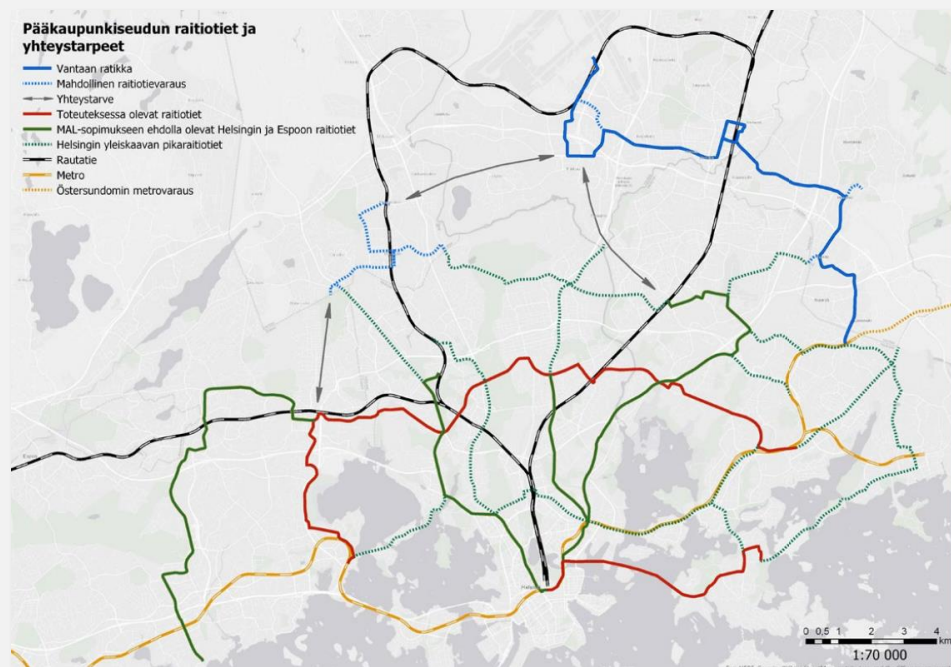
Kuva 14. Yleissuunnitelman yhteydessä laadittuja havainnekuvia (WSP).

Suunnitelmassa raitiotien pituus oli 19,3 kilometriä, josta 0,5 kilometriä sijoittui Helsingin puolelle. Raticalle suunniteltiin 26 pysäkkiparia, ja sen keskinopeudeksi arvioitiin noin 25 km/h. Matka-aika lentoasemalta Mellunmäkeen oli 47 minuuttia, lentoasemalta Tikkurilaan 25 minuuttia ja Tikkurilasta Mellunmäkeen 22 minuuttia. Vuoroväli oli ruuhka-aikoina 5 minuuttia, päivällä 10 minuuttia ja varhain aamulla sekä myöhään illalla 15-30 minuuttia.

Vertailuvaihtoehtona oli runkobussilinja 570, joka liikennöi sähkönivelbusseilla. Runkobussin matkanopeus oli noin 23 km/h, sen pysäkkiväli oli 640 metriä ja vuoroväli 5/7,5/20 minuuttia. Runkobussin liikennöinnin sujuvuutta suunniteltiin parannettavan infra- ja nopeutustoimenpiteillä, kuten liikennevaloetuuksilla ja pysäkkien harventamisella.

Vuoteen 2050 mennessä ratikan vaikutusalueella arvioitiin asuvan noin 37 000 asukasta ja työskentelevän noin 30 000 ihmistä enemmän kuin ennen hanketta. CO₂-päästöjen vähenemäksi arvioitiin 6100 tonnia vuodessa. Hankkeen kustannusarvio oli noin 393 miljoonaa euroa, ja hyöty-kustannussuhde oli 0,78 vuodelle 2030.

Yleissuunnitelman laatimisen aikana järjestettiin useita asukastilaisuuksia ja nettikyselyjä syksyllä 2018, ja niistä saatu palaute huomioitiin suunnitelmissa. Toukokuussa 2019 pidettiin yleisötilaisuus, jossa esiteltiin valmiita suunnitelmia ja bussilinjastoa. Hanketta esiteltiin myös asemakaavatilaisuuksissa, yleiskaavan vuorovaikutuksessa ja alueiden omissa tilaisuuksissa.



Kuva 15. Yleissuunnitelman kuva seudun tulevaisuuden raideverkostosta ja Vantaan ratikan kytkeytymisestä siihen.

Yleissuunnitelman edetessä kävi selväksi, että suunnitelman pohjalta haetaan valtuustolta jatkosuunnittelupäätöstä jo loppuvuodesta 2019. Tämä toi paljon painetta suunnitelman vaikutusten arvioinneille, etenkin liittyen investointikustannuksiin sekä kuntataloudellisiin vaikutuksiin. Vaikka suunnitelmataso oli vielä yleispiirteinen, oli tavoitteena arvioida kustannukset niin realistisesti kuin mahdollista. Tietäen yleisen kustannusten nousun hankkeissa suunnittelutarkkuuden kasvaessa, ratkaistiin yleissuunnitelmassa usein asioita kalliimpaan suuntaan ja lisättiin erilaisia riskivaroja realismiin lisäämiseksi. Kustannusarviot myös auditointiin Rapal Oy:n toimesta, joka vastasi kustannusarvioiden laadintaan käytetystä kustannushallintajärjestelmä Foresta.

Yleissuunnitelman aikana tehdyissä kuntataloudellisissa arvioinneissa pohjattiin yleiskaavaluonnoksen maankäyttöön sekä asemakaava-varantoon. Arviot laadittiin hankkeen investointikustannuksista, käyttötalouden vaikutuksista sekä raitiotien laajemmista taloudellisista seurauksista kaupungin kehitykselle. Selvityksessä tarkasteltiin myös raitiotien mahdollisia vaikutuksia asuntorakentamiseen, työpaikkoihin ja verotuloihin. Selvityksiä tehtiin pääosin kaupungin omana työnä kiireellä, sillä yleissuunnitelma alkoi valmistua alkusyksystä ja sen perusteella tehtyjen arvioiden tuli olla valmiina jo marraskuussa. Arviointeja olivat laatimassa talousasiantuntija Jussi Hiltunen, liikennesuunnittelupäällikkö Markus Holm ja liikenneinsinööri Tiina Hulkko.

Kuntataloudellisia vaikutuksia arvioitaessa kaupungin kaavoitus tuotti arvioita rakennusoikeuksien kasvusta, ja tonttiosastolta pyydettiin yksikköhintatietoja arviointien tueksi. Kokemukset Kehäradan vaikutuksista alueiden kasvuun olivat tärkeitä, sillä ne tarjosivat

kaupungille vertailukohtaa ja osoittivat, kuinka merkittävästi suuri infrahanke voi vaikuttaa kaupunkikehitykseen.

Lopputuloksena selvitys osoitti, että raitiotien investointi olisi merkittävä, mutta pitkällä aikavälillä se toisi Vantaalle hyötyjä muun muassa kasvavien verotulojen ja elinvoiman lisääntymisen kautta. Vaikutusten arvioitiin olevan myönteisiä erityisesti uusien asuntoalueiden kehittämisessä ja joukkoliikenteen sujuvuudessa. Kuntatalouden näkökulmasta raitiotien katsottiin olevan pitkän aikavälin investointi, joka vaatisi huolellista taloudellista suunnittelua ja tukea kaupungin muulta kehitykseltä.

Yleissuunnitelma valmistui 18.9.2019, ja se hyväksyttiin teknisen lautakunnan kokouksessa 19.11.2019 äänin 7-4. Asiasta jätettiin pöytäkirjalausuma, jossa edellytettiin akkukäyttöisen ratikkavaihtoehdon selvittämistä.

Superbussiselvitys

Vantaan superbussiselvitys sai alkunsa tarpeesta kehittää alueen joukkoliikennettä tehokkaammaksi ja sujuvammaksi. Selvityksessä tarkasteltiin eri vaihtoehtoja superbussin liikennöinnille, erityisesti sen päätepysäkin sijaintia sekä liikennejärjestelyjä Mellunmäessä. Työssä vertailtiin ratkaisujen teknistä toteutettavuutta, vaikutuksia matkustajamääriin sekä tulevaisuuden maankäytön kehitystä.

Lopulta parhaaksi vaihtoehdoksi valittiin ratkaisu, jossa superbussi kulkisi omalla erotellulla kaistallaan päätepysäkille asti, mikä parantaisi sen luotettavuutta ja erottuvuutta muusta liikenteestä. Lisäksi Mellunmäen terminaaliin sijoitettiin superbussin pikapysäköintipaikat, varustettuna latausmahdollisuuksilla. Tämä ratkaisu mahdollisti sujuvat vaihtoyhteydet metroasemalle ja säilytti terminaalin kapasiteetin joustavana tulevaisuuden muutoksia ajatellen. Superbussiselvitys oli osa aineistoa Vantaan ratikan yleissuunnitelmaa hyväksyttäessä.

Muut selvitykset ja suunnitelmat

Vuoden 2019 aikana tehtiin myös kaksi eri **toteutusmalliselvitystä**. Ensimmäistä olivat laatimassa omilla toiminimillään Matti Lahdenranta ja Kari Ruohonen, ja sen tuloksena suositeltiin allianssimallia. Selvityksessä esitettiin myös kaluston ja varikon omistuksen järjestämistä seudullisesti. Toisen selvityksen laati Innokonseptit Oy, joka haastatteli kymmentä potentiaalista palveluntuottajaa sekä Länsimetro Oy:n toimitusjohtajaa. Selvityksessä esitettiin toteutusmuodoksi Tikkurilan tunneliin yhteistoiminnallista projektinjohtourakkaa tai suunnittele ja toteuta –urakkaa

kehitysvaiheella, ja itään ja länteen erikseen kahta yhteistoiminnallista projektinjohtourakkaa. Toteutusmuotoa ei vielä tässä vaiheessa päätetty, mutta selvitykset johtivat osaltaan suunnitteluvaiheen käynnistämiseen ilman allianssihankintaa.

Vuosien 2018-2019 aikana laadittiin myös **yleissuunnitelma Lahdentien siirrosta**. Ajatus siirrosta oli syntynyt jo aiemmin, pääsyynä maankäytön kehityspotentiaalin kasvu Lahdentien ja Kyytietien eritasoliittymän poistolla. Nyt raitiotien suunnittelun etenemisen myötä tuli ajankohtaisesti suunnitella myös Lahdentien uudistuksia Kehä III:lta saakka. Yhteissuunnittelu raitiotien yleissuunnitelman kanssa oli tärkeää, jotta sekä tien että radan ratkaisut saatiin yhteensovitetuiksi.

Tutustumismatkat

Keväällä 2019 pieni joukko kaupungin toimihenkilöitä lähti tutustumaan raitioteihin ja superbussijärjestelmiin Euroopassa. Ryhmä tutustui neljän päivän aikana superbusseihin Malmössä, sekä raitioteihin Frankfurtissa, Mannheimissa, Strasbourgiissa ja Kehlissä. Matkalla korostui kanta siitä, että raitiotiesuunnittelussa yksi tärkeä osa on kaupunkiympäristön kehittäminen.



Kuva 15. Valtuutettuja Tampereen Raatihuoneella 2019 (kuva Tiina Hulkko).

Kesän ja syksyn aikana vuonna 2019 järjestettiin ratikka-aiheiset vierailut virkamiesten kesken Turkuun sekä kaupunginvaltuuston kanssa Tampereelle. Kesäkuun Turun vierailun aikana junassa apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä totesi, että ratikan liikennöinti tulee aloittaa syksyllä 2028, ja tällä viestillä mentiin suunnittelupäätökseen saakka. Tampereen vierailu sisälsi bussikiertoajelun ratikan reitillä, sillä Tampereen ratikka ei ollut vielä valmis, sekä Tampereen esityksiä omasta tulevasta raitiotieverkostostaan.



Kuva 16. Ratikan suunnittelun päähenkilöitä Turussa, vasemmalta oikealle Ilkka Laine, Olli Lappalainen, Markus Holm, Susanna Koponen ja Henry Westlin (kuva Tiina Hulkko).

Jatkosuunnittelupäätös

Vuonna 2019, ratikan suunnittelupäätöksen aikaan, hankkeen kannattajat ja vastustajat olivat jo selkeästi ryhmittyneet. Keskustelua hallitsi kysymys hankkeen luonteesta: oliko se pelkkä kallis liikenneinvestointi vai laajempi kaupunkikehityshanke? Erityisesti kokoomuksen valtuutetut Sakari Rokkanen ja Sari Multala korostivat vaatimusta, jonka mukaan ratikan kaupunkikehityksestä saatavat tulot kattaisivat sen rakennuskustannukset. Kokoomus korosti hankkeen taloudellista kannattavuutta vaatien, että hyödyt ylittävät kustannukset, kun taas Vasemmistoliitto painotti, ettei investointi saa vaarantaa kaupungin palveluita. Eriävistä näkemyksistä muodostui kuitenkin lopulta yhteinen visio ratikan toteuttamiselle.

Erityisen haastavaksi tilanteen teki kokoomuksen sisäinen jakautuminen: hanketta vastustaneet kokoomuksen edustajat muodostivat merkittävimmän esteen päätösten läpimenoille. Päätösten läpimeno onnistui lopulta Vasemmistoliiton tuella, sillä kokoomuksen oma kanta oli niin jakautunut. Sosiaalidemokraattien ja Vihreiden edustajat kannattivat ratikkahanketta johdonmukaisesti läpi eri vaiheiden.

Vantaan ratikan jatkosuunnittelupäätös tehtiin 16.12.2019 Vantaan valtuuston kokouksessa äänin 45-22. Hyväksytyin valtuuston esityksen mukaan:

- Vantaan ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua jatketaan 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 kaavarunon mahdollistamalla kasvavilla kiinteistötaloudellisilla hyödyillä.

Suunnittelupäätöksen jälkeen rakennusalan toimijat osoittivat aktiivista kiinnostusta ratikkahanketta kohtaan. Rakennusliikkeiden ylin johto kävi henkilökohtaisesti esittelemässä suunnitelmiaan kaupunginjohtajille ja tiedustelemassa ratikan reittiä sekä potentiaalisia rakennuskohteita. Ajankohtaa leimasi poikkeuksellisen vilkas asuntorakentaminen ja Vantaan voimakas väestönkasvu.

Tikkurilan reittivaihtoehdot

Ratikan reitille Tikkurilan keskustassa oli vuosien aikana hyvin monta vaihtoehtoa. Yhtälö ei ollut helppo, sillä raitiotiepysäkki tuli saada mahdollisimman lähelle Suomen toiseksi vilkkainta juna-asemaa, ja ajoneuvoliikenteen yhteydet kulkivat pääradan ali asemasta kaukana. Yleiskaavasta 2007 saakka oli varattu raitiotielle tilaa Valkoisenlähteentien alikulusta. Tämä reitti oli kuitenkin hyvin pitkä Tikkurilan läpi kulkeville, eikä sillä päässyt lähelle asemaa.

Reittivaihtoehtoja tarkasteltiin ensimmäistä kertaa tarkemmin ratikan alustavassa yleissuunnitelmassa 2018. Silloin oheisessa kuvassa esitetyistä linjausvaihtoehdoista karsittiin kolme. Näistä VE3 karsiutui hintansa takia, sillä siihen sisältyi erittäin pitkä tunneli. VE4:ssä tunneli sijoittui Väritehtaanpolun kohdalle, ja olisi sijoittunut rakennusteknisesti erittäin haastavasti vinoon pääradan alle. Vaihtoehto olisi vaatinut koko olemassa olevan eteläisen radan alikulun uusimisen, sekä Ratatien katkaisun autoliikenteeltä. Vaihtoehtoa tarkasteltiin vielä uudestaan yleissuunnitelmavaiheessa, mutta toteutusmahdollisuudet nähtiin hyvin heikoiksi. Kolmantena karsiutui VE5, jossa reitti olisi kulkenut Tikkurilantien olemassa olevaa alikulkua radan ali. Tässä vaihtoehdossa pysäkit olisivat jääneet liian kauas Tikkurilan asemasta ja Tikkurilan ydinkeskustasta.

Yleissuunnitelmaa laatiessa reiteistä karsittiin kaksi lisää. VE6 eli Tikkurilaan lännestä ja idästä päättyvät linjat karsittiin siksi, että se palvelisi huonosti Tikkurilan läpi kulkevaa liikennettä, ja siksi että mahdollisuus toteuttaa toista varikkoa länsihaaralle näytti hyvin pieneltä. Toinen yleissuunnitelman alkuvaiheessa karsittu linja oli VE2 eli Lummetien tunneli. Reittivaihtoehto vaati Lummetien varrella sijainneen

aikuisopiston rakennuksen purkamista, sekä suuria järjestelyjä aseman pohjoisen alikulun alueella.



Kuva 17. Karttaesitys Tikkurilassa tutkituista reittivaihtoehdoista.

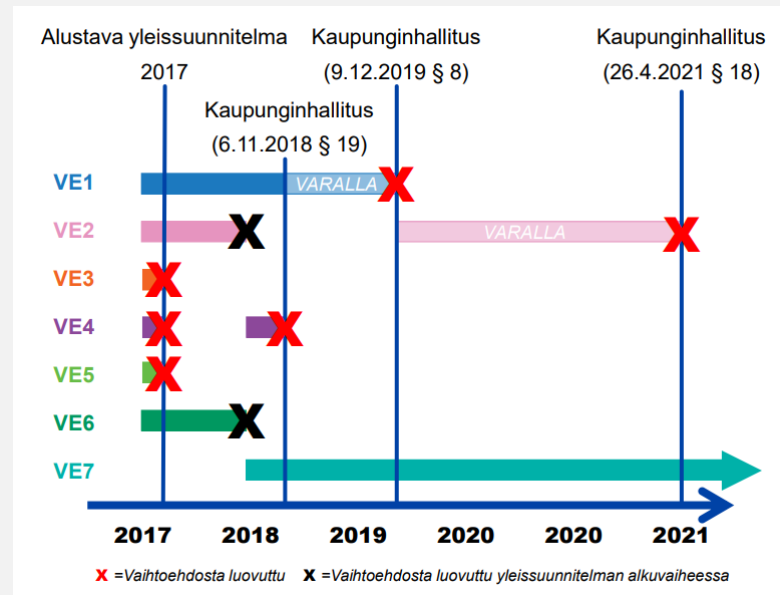
Yleissuunnitelmavaiheessa kehitettiin uusi, mahdollisimman suora sekä asemaa ja keskustaa palveleva tunnelilinjaus. Tämä kulki ensin nimellä Dixi, sillä se alitti Dixi-nimisen kauppakeskuksen. Myöhemmin reitin nimeksi vakiintui Ratakujan tunneli. Tämä vaihtoehto oli liikenteellisesti ehdottomasti paras, mutta haastavan tunnelin toteutuksen takia reitille haluttiin vielä jättää varavaihtoehto. Tämä oli 6.11.2018 kaupunginhallituksen tekemän päätöksen mukaan yleiskaavan mukainen Valkoisenlähteentien reitti.

Kun päätös Vantaan ratikan suunnittelusta vietiin kaupunginhallituksen käsittelyyn 9.12.2019, tuotiin yhdeksi päätöskohdaksi ratikan reitti Tikkurilassa. Yleissuunnitelma oli laadittu Ratakujan vaihtoehdolla, sillä se oli vaihtoasemana ylivoimainen muihin vaihtoehtoihin verrattuna. Käyttäjämäärät olivat silloisen arvion mukaan 20 000 – 40 000 matkaa vuorokaudessa enemmän kuin muissa vaihtoehdoissa, ja vaihtoyhteyden onnistumisen nähtiin määrittelevän koko hankkeen liikenteellisen kannattavuuden.

Ratakujan tunnelissa oli kuitenkin useita riskejä ja epävarmuuksia, jonka takia muita vaihtoehtoja tutkittiin vielä kertaalleen. Lummekujan tunnelin osalta reunaehtojen todettiin muuttuneen niin, että opistotalon purkamisen nähtiinkin mahdollisena. Lummetien tunnelia suunniteltiin yleissuunnitelmatasolla päätöksentekoa varten, ja todettiin sen vaihtoyhteyksien jäävän huonommiksi kuin Ratakujan tunnelissa. Tästä syystä kaupunginhallitus päätti 9.12.2019, että Tikkurilassa reitin päävaihtoehdoksi valittiin Ratakujan linjaus, varavaihtoehdoksi Lummetien linjaus, ja asia tuodaan kaupunginhallituksen uudelleen käsiteltäväksi kahden vuoden kuluessa. Tässä yhteydessä Valkoisenlähteentien reitti karsiutui vaihtoehdoista.

Asia tuotiin kaupunginhallitukseen uudestaan keväällä 2021, jolloin

Ratakujaa perusteltiin edelleen erinomaisilla vaihtoyhteyksillä sekä toteutettavuusselvityksen tuloksilla. Useat sidosryhmät, kuten HSL ja Väylävirasto, olivat antaneet Ratakujan vaihtoehtoa kannattavat lausunnot. Päätökseen vaikutti myös Valmetin uusi toimitalo, joka oli sillä hetkellä suunnitteilla Jokiniemen puolelle. Lummetien tunnelivaihtoehdolla pääkonttorin toteutus olisi joko estynyt, tai muuttunut huomattavasti vaikeammaksi. Kaupunginhallituksessa päätettiin 26.4.2021 laatia Tikkurilassa asemakaavat ja katusuunnitelmat Ratakujan linjauksen mukaisesti.



Kuva 18. Aikajana Tikkurilan reittivaihtoehtojen tarkasteluista, sekä karttaesitys tutkituista reiteistä.

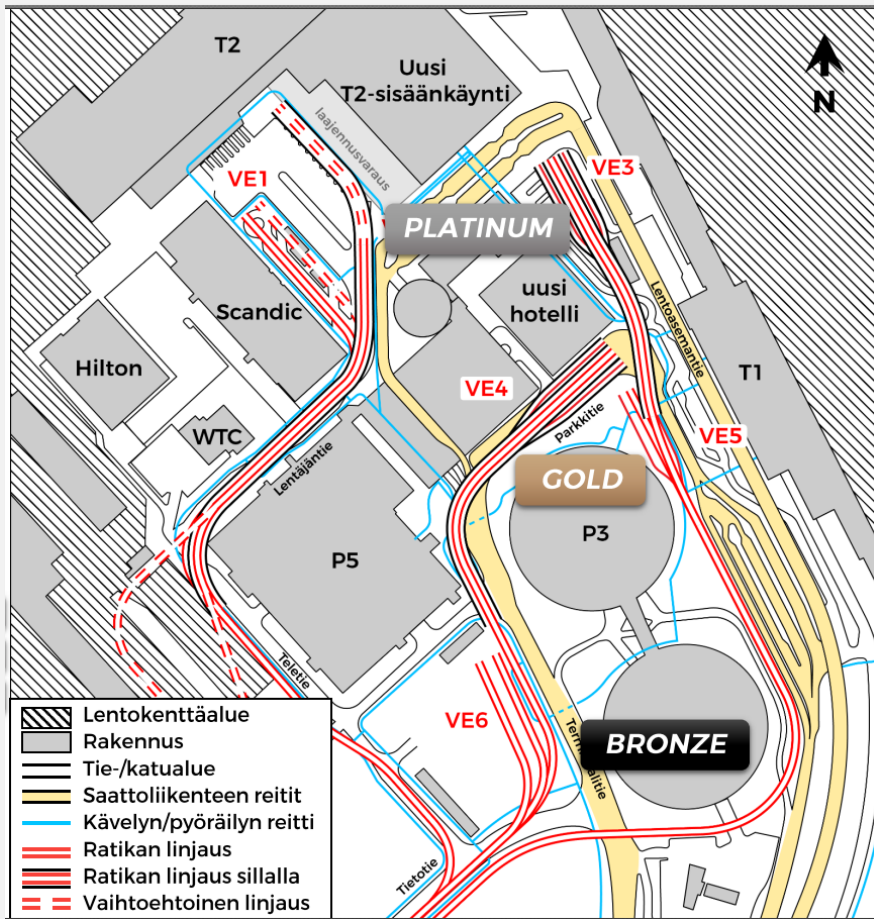
Suunnittelupäätöksen valmistelu oli vienyt vuodelta 2019 kaiken ajan, eikä mahdollista jatkoa ollut vielä suunniteltu. Päätöksen jälkeen tammikuussa 2020 alettiin hankkeen toistaiseksi ainoan työntekijän Tiina Hulkon, kaupungininsinööri Henry Westlinin ja suunnittelupäällikkö Markus Holmin toimesta miettiä seuraavia askeleita. Tarkemman suunnittelun kilpailutus vei aikaa, jota käytettiin kaupungille tarvittavan ratikkaorganisaation suunnitteluun sekä erilaisiin selvityksiin.

Selvitykset ja ohjeet

Jatkosuunnittelun käynnistymistä odottaessa laadittiin useita selvityksiä ja ohjeita suunnittelun tueksi. Näitä kaikkia ohjasi Hulkko. Vantaan ratikan design manual oli erityisen tärkeä, sillä sen laadinnan aikana käytiin kaupungin sisällä tärkeitä keskusteluja ratikkakatuja ja pysäkkien laatutasosta ja materiaaleista. Tämä nopeutti tarkempien suunnitelmien laatimista jatkossa. Ohjeen tavoitteena oli varmistaa raitiotien sujuvuus, selkeys ja korkeatasoinen kaupunkikuva. Tämä suunnitteluohje on edelleen käytössä ratikan suunnittelussa.

Alla esimerkkejä muista vuonna 2020 laadituista selvityksistä ja ohjeista:

- Mobility hubit – selvitys ratikkapysäkkien liikkumispalveluista (WSP)
- Raitiotien seudulliset suunnitteluohjeet (Sitowise)
- Vantaan ratikan suunnittelun tietomallivaatimukset (WSP)
- Vantaan ratikan Tikkurilan tunnelin rakennettavuusselvitys (AFRY)
- Vantaan ratikan operoinnin auditointi (Ramboll)
- Lähtötietomalli (WSP)



Kuva 19. Lentoaseman reittivaihtoehdot 2020.

Vantaan ratikan lentoaseman reittiselvitys

Raitiotien reittiä lentoasemalla oli suunniteltu yhdessä Finavian kanssa koko yleissuunnitelmavaiheen ajan. Yhtäkään kaikkien osapuolien kannalta hyvää ratkaisua ei löydetty, ja lopulta yleissuunnitelmassa raitiotien reitti kiersi lentoaseman suuret pyöreät pysäköintilaitokset päätyen Parkkietien pohjoiskulmaan. Vuonna 2020 käynnistettiin WSP Finland Oy:n selvitys, jossa tutkittiin vielä avoimin mielin erilaisia vaihtoehtoja. Työssä tutkittiin useita erilaisia siltaratkaisuja, joista uuden T2-terminaalin eteen sijoittuva todettiin parhaaksi.

Raitiotie sijoitettiin kadun itäreunalle omalle kaistalleen Tietotiellä, ja lentoaseman päätepysäkille varattiin tila neljälle raiteelle, joista kaksi toteutettaisiin Vantaan ratikan yhteydessä, ja kaksi mahdollisen toisen raitiotielinjan toteutuksen aikaan. Pysäkit mitoitettiin 70 metriä pitkiksi, mikä mahdollisti kahden 35 metriä pitkän vaunun samanaikaisen pysähtymisen.

Valittu reitti mahdollisti sujuvat yhteydet raitiotiepysäkillä terminaaleihin ja tarjosi hyvät vaihtoyhteydet muuhun joukkoliikenteeseen. Tämä reitti oli myös vertailluista vaihtoehdoista kustannustehokkain ja teknisesti toteuttamiskelpoisin vaihtoehto, mikä teki siitä parhaan valinnan vaikutustenvaihtelun ja kustannusarviota varten.

MAL-sopimus 2020

MAL2019-suunnitelmassa esitettiin Vantaan ratikan jatkosuunnittelun käynnistämistä, ja sille valtion tukea 30 prosentista toteutuskustannuksista. Suunnitelmaprosessin vaikutusten arvioinnissa Vantaan ratikka nousi etenkin eriytymiskehitystarkasteluiden myötä yhdeksi seudun kannattavimmista hankkeista.

Hankkeen jatkosuunnittelun käynnistämisen edellytyksenä oli valtuuston päätöksen mukaan valtion 30 prosentin rahoitusosuuden varmistaminen suunnitteluun MAL-sopimuksen kautta. MAL-neuvotteluissa Vantaata edusti apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä. Neuvottelut käytiin pahimman korona-ajan aikana, minkä vuoksi kaikki keskustelut toteutettiin Teams-kokouksina. Keskusteluissa painopiste oli suunnittelurahan saamisessa ja valtion 30 prosentin osallistumisessa hankkeeseen. Vantaan kannalta oleellisinta ei ollut niinkään valtiolta saatavan tuen tarkka summa, vaan se, että valtio ylipäätään sitoutui tukemaan hankkeen toteuttamista. Perinteisesti valtio on sitoutunut myös rakentamisen rahoitukseen, jos suunnittelurahat on aiemmin saatu.

MAL-sopimuksen rahoitusneuvotteluissa ilmeni jännitteitä erityisesti Helsingin sisällä, missä ylipormestarin vastustus MAL-sopimusta kohtaan oli voimakkaampaa kuin varapormestarin. Helsingin raitiotiehankeiden, mukaan lukien Vantaan ratikan, rahoitus oli budjetoitu niukasti. MAL-kierroksella rahoitusta jaettiin tasapuolisesti Helsingille ja Espoolle, ja painopiste oli erityisesti sellaisissa hankkeissa, joista olisi hyötyä Helsingille. Vihdintien pikaraitiotien suunnittelu oli vasta alkuvaiheessa, mutta silti MAL-sopimuksen 30 prosentin tukiosuus sisälsi suunnittelun lisäksi valtion tuen rakentamiseen sekä jopa

kaluston hankintaan.

Vantaan ratikan suunnittelurahojen saaminen MAL-sopimukseen vaati useita neuvotteluja korkealla tasolla. Vaikka Vantaa sai aluksi hyvin vähän rahaa ja joutui luopumaan monista vaatimuksistaan, kaupunginjohtaja Ritva Viljasen ministeritason tapaamiset pääministeri Sanna Marinin, liikenne- ja viestintäministeri (2015-2019) Anne Bernerin ja liikenne- ja viestintäministeri (2019-2023) Timo Harakan kanssa olivat ratkaisevia. Bernerin rooli oli merkittävä MAL-sopimuksen laatimisessa vuonna 2016, jolloin rahoitus varmistettiin Raide-Jokerille, ja Marinin ja Harakan kaudella Vantaan ratikka oli keskeinen rahoitettava kohde. Näissä neuvotteluissa varmistettiin valtion vähintään 30 prosentin rahoitusosuus hankkeesta. Asiaa käsiteltiin myös HSL:n neuvottelukunnassa. Kaikki osapuolet ymmärsivät, että seuraavassa MAL-sopimuksessa Vantaan ratikka tulisi viemään merkittävän osan budjetista.

Lopulta MAL-neuvottelutulos saatiin kesäkuussa 2020, jonka jälkeen valtion sitoutuminen hankkeeseen nähtiin riittävän varmaksi ja ratikan suunnitteluvaiheen ensimmäinen tarjouspyyntö voitiin viedä eteenpäin.

Kilpailutukset

Ratikkakatujen tarkempaa suunnittelua varten tarvittiin konsultteja, sillä kaupungilla oli riittävästi henkilöstä ainoastaan työn ohjaamiseen. Keväällä 2020 mietittiin sitä, kuinka monessa erilaisessa osassa suunnittelun hankintaa kilpailutettaisiin. Yhtenä osana kilpailutettu suunnittelu olisi ollut kustannuksiltaan ja laajuudeltaan merkittävä ponnistus yhdeltä yritykseltä, joten tätä ei voitu tilata puitesopimusantoina.

Yleissuunnitelmassa oli päädytty Tikkurilan reittiin Ratakujan kautta kulkevassa tunnelissa. Yleispiirteisen suunnitelman nähtiin olevan liian epävarma jatkosuunnitteluhankintaa varten, jonka takia tilattiin konsulttiyhtiö AFRY Finland Oy:ltä tunnelin rakennettavuusselvitys. Selvityksen takia Tikkurilan osuuden kilpailutusta ei voitu vielä aloittaa, jonka myötä oli selvää että jatkosuunnittelu hankittaisiin kolmessa osassa: tunneli ja sen ympäröivät alueet, osuus Jokiniemestä itään sekä osuus Kielotieltä länteen.

Suunnittelukokonaisuuksien kilpailutuksesta vastasivat kevään 2020 aikana pääosin Tiina Hulkko, Henry Westlin, rakennuspäällikkö Jaakko Koivunurmi, suunnittelupäällikkö Markus Holm sekä kadunsuunnittelupäällikkö Olli Lappalainen. Kaikki tekivät hankintaa muun työn ohella, jonka takia hyvin nopeasti todettiin että avuksi otetaan hankintakonsultti. Rakennuttajatoimisto HTJ Oy avusti kaupunkia vahvasti koko vuoden 2020 hankintavaiheen läpi.

Valtuustopäätöksen mukaan ratikan jatkosuunnittelun voi aloittaa sitten, kun valtio on sitoutunut suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella.

Tämä sitoutuminen saatiin kesäkuun 2020 neuvottelupäätöksen tuloksena, jonka jälkeen kilpailutusten kanssa voitiin edetä. Lopulta itäosalle allekirjoitettiin suunnittelusopimus marraskuussa 2020 yhteenliittymälle WSP Finland Oy, AFRY Finland Oy ja Finnmap Infra Oy. Länsiosalle sopimukset saatiin xxxkuussa 2020? yhteenliittymälle Ramboll Finland Oy ja Sweco Infra & Rail Oy. Tikkurilan osuuden sopimus saatiin hieman myöhemmin xxxkuussa 2021?, sillä kilpailutus saatiin aloitettua vasta tunnelin rakennettavuusselvityksen valmistuttua.

Suunnittelukokonaisuuksien lisäksi päätettiin kilpailuttaa erikseen koko osuudelle ratasähkösuunnittelu, sähkösimulointi sekä asiantuntijatyötä puitesopimuksella. Puitesopimuksen hankintavaiheesta vastasivat Tiina Hulkko ja Markus Holm, ja siihen sisältyi koko hankkeen kattavia osuuksia esimerkiksi riskien hallinnasta, kustannusarvioiden auditoinnista sekä liikennöinnin simuloinnista. Puitesopimukset saatiin käyttöön marraskuussa 2020, jonka jälkeen käynnistettiin osuuden voittaneen Swecon kanssa koko suunnitteluvaiheen kestänyt riskienhallintaprosessi.

Infrasuunnittelun lisäksi hanke sisälsi huomattavan määrän maanhankintaa, jonka suunnittelussa avustamaan kilpailutettiin syksyllä 2020 maanhankintakonsultti. Kilpailun voitti LandPro Oy, joka avusti kaupungin maanhankinnan asiantuntijoita koko suunnitteluvaiheen ajan.

Ratikkaorganisaatio

Ratikan organisaatiosta oli kaupungin sisällä neuvoteltu jo edellisenä syksynä, ja käytettävissä oli viisi vakanssia. Selvää oli, että hankkeelle tarvittiin johtaja, sekä henkilö suunnittelua vetämään. Keskustelujen myötä kävi myös selväksi, että ratikkakatujen asemakaavoitukseen sekä hankkeen viestintään tarvitaan omat henkilönsä. Näiden lisäksi yksi vakanssi oli lopulta projektipäällikkö, jossa tehtävässä Tiina Hulkko toimi jo valmiiksi. Kaikki muut henkilöt rekrytoitiin kevään 2020 aikana. Elokuussa 2020 hankejohtajana aloitti Elina Suonranta, suunnittelupäällikkönä Sauli Hakkarainen, asemakaava-arkkitehtina Mari Jaakonaho sekä tiedottajana Joonas Lindfors. Ratikkatiimin tilat sijaitsivat silloisissa Kadut ja puistot –palvelualueen väistötiloissa Asematien varrella, Tikkuri-nimisen kauppakeskuksen yläkerroksen toimistotiloissa.

Keväällä 2021 tiedottaja vaihtui Hannakaisa Markkaseen, ja asemakaava-arkkitehti Anna Sarikayaan (o.s. Hellén), jonka lisäksi aluksi harjoittelijaksi ja myöhemmin suunnittelun vetäjäksi palkattiin Petra Linnasaari. Elina Suonranta vaihtoi työnantajaa, jonka jälkeen elokuusta 2021 asti Tiina Hulkko toimi hankejohtajana. Hulkon tilalle projektipäälliköksi valittiin Jussi Hiltunen, jonka lisäksi uudella vakanssilla saatiin palkattua suunnittelua vetämään Justiina Nieminen. Tällä tiimillä hanketta johdettiin vuosi 2022, jonka jälkeen keväällä 2023 Hannakaisa Markkanen vaihtoi työnantajaa ja hänen tilalleen tuli Milla Hamari oman toimensa ohella, ja Tea Taponen vaihtui asemakaava-arkkitehdiksi.



Kuva 20. Alkuperäinen ratikkatiimi vasemmalta oikealle: Tiina Hulkko, Joonas Lindfors, Elina Suonranta, Sauli Hakkarainen ja Mari Jaakonaho. (kuva: Sakari Manninen)

Ratikka oli erittäin moniammatillinen kokonaisuus, ja kaupungin ohjaavien henkilöiden osuus projektissa laaja. Keskeisiä avainhenkilöitä suunnitteluvaiheessa olivat kaupungininsinööri Henry Westlin, toimialan viestintäpäällikkö Milla Hamari sekä vuorovaikutusasiantuntija Milja Inkeroinen. Lisäksi suunnitteluun tiiviisti osallistuivat kaupungin asiantuntijat etenkin liikenteestä (Susanna Koponen, Emmi Pasanen), kaupunkiympäristöstä (Satu Onnela, Seija Tulonen), katusuunnittelusta (Olli Lappalainen, Ville Mikander) sekä geosuunnittelusta (Heikki Kangas). Myös kaupungin ylin virkamiesjohto oli hankkeessa merkittävässä asemassa, puhaltuen yhteen hiileen hankkeen arviointien edistämiseksi.

Koronapandemian alkaminen vuonna 2020 vaikutti merkittävästi Vantaan ratikan suunnittelun etenemiseen. Aluksi pandemia aiheutti haittaa, kun suunnittelutyö siirtyi äkillisesti etätyöskentelyyn. Tämä muutos vaati sopeutumista ja aiheutti viivästyksiä, kun tiimit totuttelivat uusiin työskentelytapoihin ja teknologioihin. Etätyö toi kuitenkin mukanaan myös merkittäviä etuja. Ilman pandemiaa ei olisi pystytty saavuttamaan sellaista tehokkuutta, joka mahdollisti intensiiviset kokousputket ja tiiviin yhteistyön. Etätyöskentelyn ansiosta voitiin järjestää kokouksia joustavasti ja tehokkaasti, mikä nopeutti suunnitteluprosessia ja paransi projektin etenemistä. Kokouksiin myös saattoi osallistua yli 30 henkeä kerrallaan, joille vanhassa läsnäkokousten maailmassa olisi ollut vaikea löytää tarpeeksi suuria tiloja.

Vantaan ratikan ohjausryhmä

Monialaista hanketta ohjaamaan perustettiin ohjausryhmä, jonka puheenjohtajana toimi kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja. Ryhmän jäseninä toimivat kaupungininsinööri, kaupunkikehitysjohtaja, kiinteistöjohtaja, viestintäpäällikkö, vuorovaikutusasiantuntija, suunnittelupäällikkö, tonttipäällikkö, yleiskaava- ja asemakaavapäälliköt sekä koko ratikkatiimi.

Ohjausryhmä kokoontui suunnitteluvaiheessa kerran kuussa, ja ryhmässä esiteltiin suunnittelun tilannetta ja ratkaistiin erilaisia hankkeissa ilmenneitä kysymyksiä. Ohjausryhmä oli esimerkiksi se taho, joka hyväksyi ratikan hankesuunnitelmassa käytettävän vertailuvaihtoehdon ja sen maankäyttöarviot. Ryhmän sujuva toiminta ja päätöksentekokyky oli oleellinen edellytys hankkeen etenemiseen aikataulussaan.

Vantaan ratikan kaupunginhallituksen seurantaryhmä

Suunnittelupäätöksen jälkeen perustettiin kaupunginhallituksen alainen seurantaryhmä, jossa oli edustaja jokaisesta valtuuston puolueesta. Vaikka ryhmä oli jakautunut ratikan kannattajiin ja vastustajiin, se tarjosi molemmille osapuolille mahdollisuuden saada tietoa ja esittää kysymyksiä. Ryhmässä käytiin läpi valmistuneita suunnitelmia, aikataulua ja budjettia, sekä alustettiin jo aiheita joita oli jatkossa tulossa päätöksentekoon. Ryhmän listapalavereilla oli seurantaryhmän ohella tärkeä merkitys hankkeen edistämiseksi. Lisäksi perustettiin sidosryhmien seurantaryhmä, jossa jäseninä olivat edustajat ELY-keskuksesta, Väylävirastosta, HSL:ltä, HKL:ltä sekä Finavialta, ja jossa jaettiin tietoa hankkeen vaiheista.

Kaupunginhallituksen seurantaryhmän toiminta oli merkittävässä roolissa toteutuspäätöksen saamisessa. Valtuutettu Ulla Kaukolan johtama ryhmä toimi erityisen tehokkaasti, ja sen jäsenet välittivät tietoa omille seurantaryhmilleen, mikä oli hankkeen etenemisen kannalta keskeistä. Myös virkamiesseurantaryhmän työskentely oli erittäin tärkeää prosessin onnistumiselle. Poliittiset jäsenet vuosina 2021-2023 toimineessa ryhmässä olivat Ulla Kaukola (sd., puheenjohtaja), Sakari Rokkanen (kok., varapuheenjohtaja), Faysal Abdi (sd.), Jouko Jääskeläinen (kd.), Ville Karinen (vas.), Patrik Karlsson (r.), Minna Kuusela (vihr.), Maarit Raja-aho (kok.), Tuukka Saimen (ps.), Antti Suni (liik.), Tuomas Vanhanen (kesk.) sekä kaupunginhallituksen puheenjohtajiston edustajana Sari Multala (kok.). Lisäksi ryhmän kokouksiin osallistuivat esimerkiksi kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtaja sekä kaupungininsinööri.

Apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttilan mukaan seurantaryhmä oli tärkeä, sillä se ohjasi tuotettavia sisältöjä ja määritteli, miten asioita esitetään, kuinka laajasti ja miten. Ohjeisto antoi valmistelijoille vinkkejä siitä, mitä painotetaan ja mitä esitetään syvemmin, sekä mitä vähemmän tai ei ollenkaan. Vaikka seurantaryhmä ei niinkään vaikuttanut siihen, millainen Vantaan ratikka tulisi olemaan, sillä oli merkitystä tarinan kertomisen ja painotusten kannalta.

Eräässä kaupunginhallituksen seurantaryhmän kokouksessa kokoomuksen valtuutettu Sakari Rokkanen toi esiin, että sekä ratikalle että Tikkurilan maankäytön kehitykselle hankaluuksia aiheuttavan tavaraliikenteen radan Santaradan toiminnot voisi siirtää pohjoisemmaksi pääradan varteen Hosantielle. Alue oli kaupungin omistuksessa, ja muutenkin sopivan oloinen sepelinkuormaukselle, joka oli Santaradan ainoa käyttötarkoitus. Korvaavaa paikkaa sepelille oli selvitetty useampaan kertaan, mutta jostain syystä Hosantie ei ollut koskaan tullut esiin vaihtoehtona. Tämä havainto osoittautui myöhemmin erittäin arvokkaaksi, sillä sen avulla MAL-sopimus saatiin solmittua 2024.

Kaavarunko

Kaupunginvaltuuston suunnittelupäätöksessä 2019 kirjattiin, että Vantaan ratikalle tulee laatia kaavarunko. Kaavarunko on eilainvoimainen suunnitelmataso yleiskaavan ja asemakaavan tarkkuuden välissä. Kaavarungon laatimiselle asetettiin kolme keskeistä tavoitetta. Ensinnäkin haluttiin muodostaa selkeä visio siitä, millainen olisi vantaalainen ratikkakaupunki. Toiseksi vaikutusten arviointi nostettiin erityisen tärkeään rooliin. Kolmanneksi keskityttiin mitoitukseen, joka kytkettiin tiiviisti ratikkahankkeen kiinteistötaloudellisten tulojen laskentaan.

Kaavarungon sisällön suunnittelu ja aikataulutukset käynnistyivät kaupungin omana työnä keväällä 2020, ja itse prosessi osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) myötä saman vuoden syksynä. Yksi keskeisistä haasteista suunnittelun käynnistämiseksi oli se, että yleiskaavaprosessi oli samanaikaisesti käynnissä ja kaikki yleiskaavasunnittelijat siinä kiinni. Kokonaisuuden hallinta oli myös haastavaa, sillä projektissa oli monia eri osa-alueita, joita piti koordinoita. Prosessi lähti kuitenkin hyvin käyntiin yleiskaava-arkkitehti Virpi Mamian johdolla. Mamian myöhemmin vaihdettua työpaikkaa tuli kaavarungon vetäjäksi yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen. Työtä tehtiin tiiviissä yhteistyössä sekä asemakaavoituksen että kiinteistöpuolen edustajien kanssa.

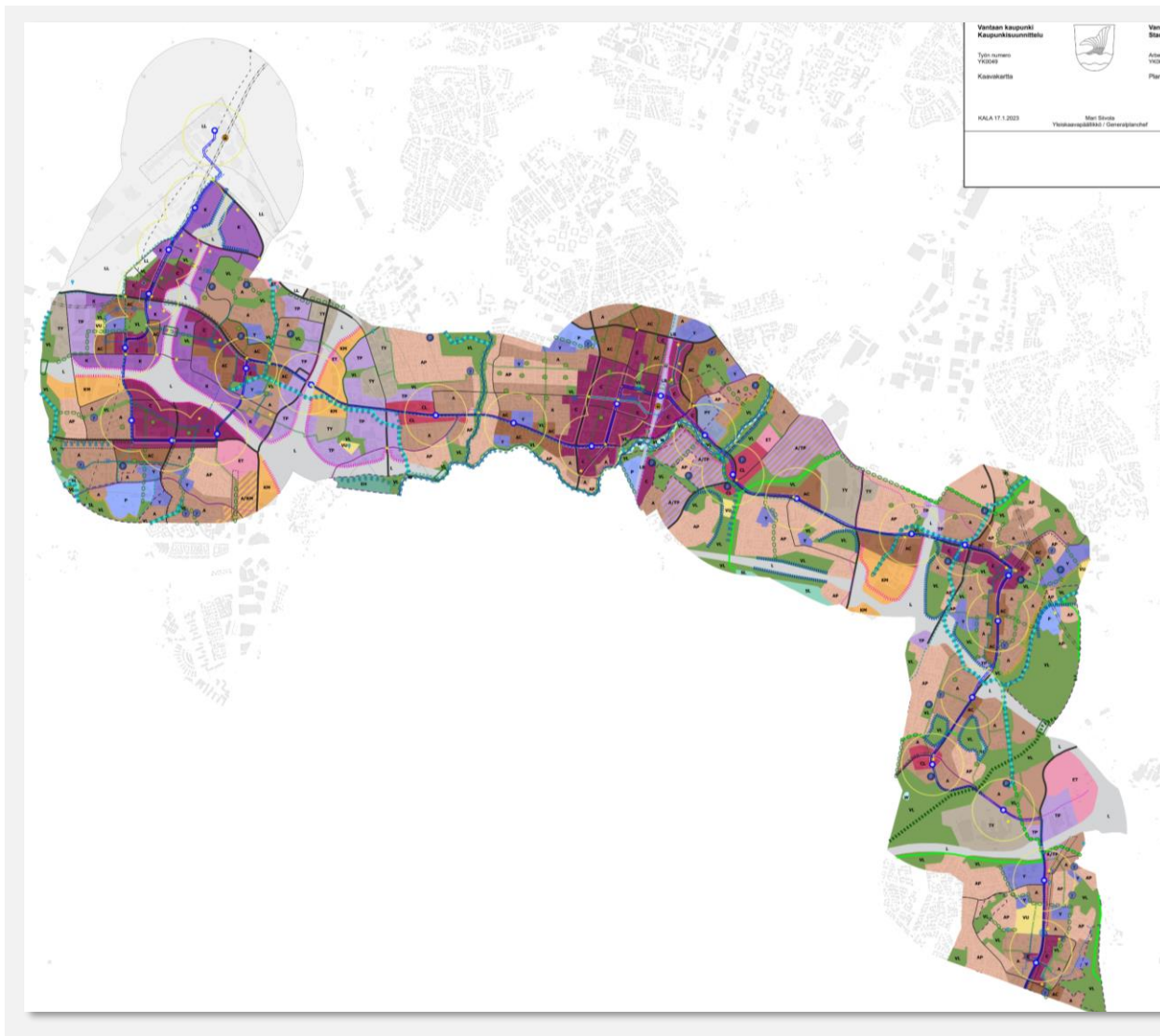
Kaavarungossa yhdistettiin neljä lähivuotena ratikan varrelle tehtyä kaavarunkoa: Aviapolis, Tikkurila, Hakunila ja Länsimäki. Lisäksi laadittiin kaavarunko näiden alueiden välisille osuuksille. Kerrosneliömetrit eri alueilla olivat erityisen tärkeitä ratikan tulojen

laskentaa varten. Laskentatapa vaihteli merkittävästi eri kaavarunkojen välillä, ja yksi ratikan kaavarungon tehtävä oli yhdistää nämä arviot.

Kaavarungossa päästiin tarkastelemaan asioita yleiskaavaa yksityiskohtaisemmin pysäkkitasolla, ja analysoimaan niiden kytköksiä ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Erityisen tärkeäksi elementiksi suunnittelussa nousivat kaavarungon luontoselvitykset, joita tehtiin yli kahden vuoden ajan. Näiden selvitysten avulla pystyttiin osoittamaan, että ei ratikkahanke eikä sen aiheuttama maankäyttö useimmissa paikoissa tuhoaisi merkittäviä luontoarvoja. Tämä oli olennaista hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnin ja hyväksyttävyyden kannalta.

Paine ratikan maankäyttötulojen varmistamiseksi ja ratikan kannattavuuden parantamiseksi näkyi vahvasti kaavarungon laadinnassa, mutta myös kaupunkikehitykseen pystyttiin keskittymään. Kuitenkin kyseessä on vuosikymmeniä kestävä prosessi, jossa alueiden muutos ja pysyvyys vuorottelevat. Tämä pitkä aikajänne tuli ottaa huomioon arvioitaessa hankkeen taloudellisia vaikutuksia.

Erityisen merkittävää oli, että kaavarungon myötä syntyi selkeä ajatus ratikkakaupungin rakentamisesta, mikä oli poliittisesti ja taloudellisesti tärkeä näkökulma.



Kuva 21. Ratikan kaavarunko.

2020-2023

Ratikkakäytävän kaavoista puhuttiin ”teknisinä asemakaavoina”, koska ne eivät sisältäneet varsinaista maankäytön suunnittelua kuten yleensä. Kaavaprosessi oli kuitenkin sama kuin kaikissa muissakin kaavoissa, ja selvitystarpeet sen mukaiset. Lisäksi asemakaavoja laadittiin samalla kuin katusuunnitelmia, ja asemakaavarajausten tuli perustua katusuunnitelman mukaiseen tarvittuun tilaan. Jokainen katusuunnitelman selvityksen ja muutoksen aiheuttava viive viivästi aina myös kaavaa. Tämän kaiken myötä melko pian todettiin, että kaavat vievät sen aikaa kuin vievät, eikä niitä saa normaalia vähintään parin vuoden prosessia nopeammiksi. Lopulta nopein ratikan kaava hyväksyttiin hieman alle kolmessa vuodessa OAS:ista laskien, ja hitain vei noin viisi vuotta. Muutama kaava tehtiin vaiheasemakaavana prosessin nopeuttamiseksi.

Kaavaprosessin alusta asti valitukset asemakaavoista tunnistettiin aikatauluriskiksi. Tätä välttämään keskityttiin sekä kaavojen että hankkeen vuorovaikutukseen, jotta kaikki osalliset ovat tietoisia

muutoksista ja niiden syistä. Kaikille maanomistajille, joiden maista ratikan asemakaavan myötä lähtisi osa, lähetettiin esimerkiksi kirjeet yksilöiden heidän tontistaan lähtevää osuutta ja antaen yhteystiedot joista kysyä asiasta tarvittaessa lisää. Lopulta ratikan asemakaavoista valitettiin hallinto-oikeuteen vain Tikkurilan tunnelin ja varikon asemakaavoista.

Kaikki asemakaavat Fazerilan ja lentoaseman alueita lukuun ottamatta olivat lainvoimaisia 30.10.2025 mennessä, joista vain Länsimäentie ja Koivuhaka kuulutettiin lainvoimaisiksi vuoden 2025 puolella ja loput jo hyvissä ajoin ennen rakentamisen alkua. Fazerin alueella asemakaavan vahvistaminen odottaa historiikin valmistuessa edelleen AVI:n päätöksiä liittyen vesilupaun, mutta kokonaisuutena ratikan asemakaavaprosessi onnistui erinomaisesti aikataulussaan.



Kuva 23. Ratikan kaavoituksen vaiheet aikajanalla.

Katu- ja alustava rakennussuunnittelu

Suunnittelu käynnistettiin katusuunnittelulla, jotta suunnitelmat saatiin asukkaille nähtäville ja vuorovaikutukseen yhdessä asemakaavojen kanssa. Jo kilpailutusvaiheessa todettiin, että suunnittelua tulee viedä hieman katusuunnitelmia tarkemmiksi, jotta kustannusarviosta saadaan luotettavampi. Tästä syystä laadittiin myös alustavat rakennussuunnitelmat.

Suunnittelukokonaisuus oli suuri, ja sen ohjaajia oli kaupungin ratikkatiimissä vähän. Suunnittelua johti koko vaiheen ajan ratikan suunnittelupäällikkö Sauli Hakkarainen, jonka asiantuntemusta ilman ratikkahanke ei olisi edennyt sillä laadulla ja aikataululla joka lopulta saavutettiin. Vuonna 2021 tiimiin oli saatu mukaan Petra Linnasaari, joka veti itäosan suunnittelua, ja vuoden 2022 alussa Justiina Nieminen, joka veti länsiosaa. Hakkaraiselle jäi koko suunnittelukokonaisuuden ohjaus, sekä tarkemmin Tikkurilan osuus.

Suunnittelussa tehtiin erittäin tiivistä yhteistyötä asemakaavoituksen kanssa. Asemakaava-arkkitehti kävi samoissa viikkokokouksissa katusuunnittelun vetäjien kanssa, ja näissä palavereissa ratkottiin käytännön kysymyksiä liittyen sekä ratikan asemakaavojen että katusuunnitelmien ongelmiin.

Suunnitteluvaiheen haastavimpia kohtia oli toteutuskustannusten laskenta. Monien kohtien suunnittelu oli erilaisista muuttuneista lähtötiedoista johtuen viivästynyt, jonka takia kustannuslaskennalla oli kiire ennen kevään 2023 rakentamispäätöstä. Kustannusarvioille tehtiin myös tarkastukset ja auditoinnit oikeellisuuden varmistamiseksi, ja tähän kaikkeen kului aikaa.

Vantaan ratikan katusuunnitelmat vietiin Vantaan tavallisesta käytännöstä poiketen myös luonnoksina esittelyyn asukkaille. Korona-ajan myötä vuorovaikutukselle piti keksiä uusia keinoja, jonka myötä päädyttiin laatimaan luonnoksista esittelyvideot joissa sekä näytetään suunnitelmia, että niistä tehtyjä 3D-havainnollistuksia. Nämä videot keräsivät paljon katsojia, ja hahmottivat asukkaille aiempaa huomattavasti paremmin sitä mitä kaduille on suunniteltu.



Kuva 24. Kuvakaappaus katusuunnitelmien havainnollistamisvideosta Aviabulevardilta (Ramboll).

Kaupunkiliikenne Oy:hyn liittyminen

Vuonna 2021 valmisteltiin Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) yhtiöittämistä. Ennen vain Helsingin kaupungin omistuksessa ollut liikelaitos haluttiin muuttaa seudulliseksi yhtiöksi, johon myös Vantaalla olisi mahdollisuus liittyä. Yhtiöittämisellä tavoiteltiin tehokkaampaa pääomien hallintaa, joukkoliikenteen kokonaiskustannusten läpinäkyvyyttä sekä suurten joukkoliikennehankkeiden suunnitelmallista ja onnistunutta läpivientiä. Vantaan tarve liittyä yhtiöön muodosti siitä aidosti seudullisen toimijan, mitä käytettiin yhtenä merkittävänä perusteluna HKL:n yhtiöittämiseen liittyvässä Helsingin kaupungin poliittisessa päätöksenteossa. Tämä paransi osaltaan Vantaan neuvotteluasetelmia sopimusneuvotteluissa.

Vantaan kannalta ajankohta oli sekä hyvä että huono. Ratikan toteutus päätöstä ei vielä ollut, mutta toisaalta yhtiöittäminen selkeytti tilannetta etenkin vaunuhankinnan ja varikon osalta. Omaa varikkoyhtiötäkin harkittiin, mutta Vantaalla ei ollut kokemusta eikä osaamista raitioliikenteen kalustosta, infrausta eikä muista taustajärjestelmistä, eikä myöskään nähty seudullisesti järkevänä perustaa Vantaan ratikkaa varten omaa rinnakkaista toimijaa. Siksi tukeutuminen HKL:stä muodostettavaan Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:hyn, joka hoitaisi vaunuhankinnan ja rakennuttaisi varikon, nähtiin luontevana ja myös taloudellisena ratkaisuna. Tämä nousi esiin myös jo vuonna 2019 Lahdenrannan ja Ruokosen laatimassa toteutusmalliselvityksessä. Mahdollisuutena oli myös hankkia kunnossapitoa yhtiöltä, jolloin myös raitioteiden kunnossapito olisi hoidettu seudullisesti.

Päätös yhtiöön liittymisestä tehtiin Vantaan kaupunginhallituksessa.

Päätös ei lopulta ollut erityisen hankala, vaikka ratikan rakentamispäätöstä ei ollut vielä tehty. Tähän vaikutti se, että osakassopimuksessa sovittiin siitä, että mikäli Vantaan kaupunki ei tekisi hanke päätöstä, Vantaalla on mahdollisuus irtautua kaupunkiliikenneyhtiöstä ja saada takaisin maksamansa osakkeiden merkintähinta. Keskustelu kaupunginhallituksessa oli tiukkaa, mutta koska Vantaan vastuut oli rajattu tarkasti ja sopimukseen saatiin neuvoteltua vähemmistöomistajan asemaa hyvin turvaavat ehdot, päätös eteni ilman suuria ongelmia. Konsernipalvelujohtaja Riikka Kiljander-Kiiskisellä oli merkittävä rooli asian edistämisessä. Vantaa sai yhtiöstä yhden prosentin omistusosuuden, mikä mahdollisti sen mukanaolon päätöksenteossa. Omistus kohdistui konsernissa vain tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy:hyn. Tämä järjestely nähtiin järkevänä, sillä oman varikko-/kalustoyhtiön perustaminen ei olisi ollut Vantaalle tarkoituksenmukaista. Kaupunginhallitus päätti 20.11.2021, että Vantaa liittyy Kaupunkiliikenne Oy:hyn ja allekirjoittaa osakassopimuksen.

Kaupunginhallituksen seurantaryhmä, kaavoitusprosessit ja Kaupunkiliikenne Oy:hyn liittyminen muodostivat keskeiset askeleet hankkeen etenemiselle. Ratikan rooli kaupunkikehityksen moottorina pysyi keskiössä keskusteluissa, ja ratkaisut, kuten sepelinkuormausta paikan siirtäminen Hosantielle, osoittivat, kuinka taloudellisesti merkittäviä päätöksiä hankkeen yhteydessä tehtiin. Yhtiöittämisen myötä Vantaa pääsi osallistumaan seudun raitiovaunuhankintaan, jonka valmistelu käynnistyi jo ennen Vantaan ratikan toteutus päätöstä. Kaupungin omana työnä vaunujen hankintaprosessi olisi ollut erittäin raskas, ellei mahdoton.

Maanhankinnan valmistelu

Vuoden 2020 aikana kilpailutettu sopimus maankäyttökonsultin kanssa otettiin käyttöön vuoden 2021 alussa. Kaupungin puolelta maankäyttöinsinööri Teemu Jääskeläinen oli päähenkilö maankäyttökonsultin ohjaamisessa ja maanhankinnan koordinoinnissa. Ratikan varren maanomistajia oli yli 200, ja jokaiseen tuli olla yhteydessä ja arvioida korvattavaa euromääräistä summaa. Ratikkahankkeen maanlunastuksen kokonaisalan on arvioitu olevan noin 16 hehtaaria, ilman suurien maanomistajien kuten Finavian ja Fazerin osuuksia. Tämän työn tekeminen kaupungin perustyön ohessa olisi ollut mahdotonta.

Kilpailutuksen voittanut LandPro avusti kaupunkia maa-alueiden inventoinnissa asemakaavaluonnosten perusteella. Inventoinnissa arvioitiin paljonko kustakin kiinteistöstä hankitaan neliöitä, ja kuinka paljon katualueeksi muuttuvalla tontin osuudella on euromääräistä arvoa. Lisäksi inventoitiin kaikki hankittavalla maa-alueella olevat asiat kuten aidat, pensaat, puut ja rakennukset kuten esimerkiksi autokatokset.

Maanlunastuksen kustannusarvioita jouduttiin nostamaan merkittävästi alkuperäisistä arvioista. Tämä johtui siitä, että alkuvaiheessa oli arvioitu vain maakaistaleen hinta, mutta myöhemmin saatiin arvioitua mukaan myös alueella olevat rakenteet. Lisäksi kustannusta nostivat suurista maanomistajista etenkin Finavia, jonka osalta maanhankinta oli laajaa ja sopimusneuvottelut pitkiä ja monimutkaisia.

Viestintä ja vuorovaikutus

Hankkeessa painotettiin viestintää ja vuorovaikutusta yleissuunnitelmasta saakka koko suunnitteluvaiheen ajan. Suunnittelua ohjannut Tiina Hulkko järjesti alueellisia tilaisuuksia asukkaille jo yleissuunnitelmavaiheessa, jossa vuorovaikutus on yleensä vähäistä, ja pysyi etenkin hankejohtaja-aikoinaan 2021-2023 vahvana avoimen viestinnän puolestapuhujana. Hulkon tiivis rooli osana viestinnän ja vuorovaikutuksen strategista suunnittelua ja toteutusta oli poikkeuksellista, ja lopputulos johti kiitoksiin sekä päättäjien että asukkaiden suunnalta. Viestinnässä keskityttiin jatkuvasti oikea-aikaisen ja mahdollisimman selkeän ja ymmärrettävän tiedon tuottamiseen ja aktiiviseen jakamiseen.

Syksyllä 2020 hankkeelle saatiin oma tiedottaja, jonka lisäksi toimialan viestintäpäällikkö Milla Hamari oli hankkeella erittäin vahvassa roolissa. Viestinnälle ja vuorovaikutukselle laadittiin tavoitteet, strategia ja toteumasta raportti joka vuosi suunnitteluvaiheen aikana. Viestinnän toteutukseen saatiin apua Kaiku Oy:ltä, joka esimerkiksi hoiti sosiaalisen median viestintää suunnitteluvaiheen aktiivisimpina aikoina.

Koronan myötä läsnätilaisuudet kiellettiin suunnittelun alkuvuosina, ja oli keksittävä jotain muuta. Tämän myötä kehitettiin Vantaan valtuustosalista striimattavat tilaisuudet, jotka myös tallennettiin. Tämä osoittautui erittäin toimivaksi konseptiksi, ja tilaisuuksiin ja tallenteisiin saatiin katsojia huomattavasti enemmän kuin perinteisillä läsnätilaisuuksilla olisi saatu. Tilanteen helpotuttua samoihin tilaisuuksiin voitiin kutsua myös läsnäosallistujia.

Toinen erittäin toimiva konsepti oli katusuunnitelmien ja asemakaavojen yhtäaikainen vuorovaikutus. Yleensä asemakaavat tulevat nähtäville jo kauan ennen katusuunnitelmia, mutta nyt niiden yhtäaikainen laadinta mahdollisti yhteisen esittelyn ja asukkaille selkeämmän kuvan asemakaavamuutosten syistä.

Vantaan ratikan ”suunnittelun supervuosi” 2022 sai Vantaan kaupungin Vuoden osallisuustekona kunniamaininnan. Suunnittelussa panostettiin erityisesti avoimuuteen ja vuorovaikutukseen kaupunkilaisten kanssa. Mielenpitoa kertomista helpottamaan laadittiin kaikista katu- ja puistosuunnitelmista havainnollistamisvideot, joita katsottiin yli 130 000 kertaa. Asukastilaisuuksia järjestettiin etänä, hybridinä sekä jalkautuen ratikan varren pientaloalueille järjestettyihin erillisiin tilaisuuksiin.

Muiden ratikkakaupunkien opit

Kaupungin ratikkatiimi kävi suunnitteluvaiheessa vierailemassa kaikissa Suomen käynnissä olevissa suuremmissa ratikkahankkeissa. Tampereella käytiin useita kertoja, jonka lisäksi vierailtiin Raide-Jokerin, Kalasatama-Pasila –raitiotien sekä Kruunusiltojen työmailla. Lisäksi vierailtiin Tallinnassa, ja osa tiimistä kävi tutustumassa myös Birminghamin uudenaikaisella allianssimallilla toteutettavaan raitiotiehen.

Kaupunginhallitus kävi Bergenissä loka-marraskuussa 2022, ja kaupunkitalalautakunta vieraili Tanskan Århusissa ja Kööpenhaminassa elokuussa 2022. Århusissa tutustuttiin uuteen ratikkaan, joka kulki

peltojen keskellä melko tehottomasti rakennettuun uuteen kaupunginosaan. Valtuustoseminaari pidettiin toukokuussa 2022 Tampereella, jossa valtuusto ajoi valmiilla ratikalla.



Kuva 25. Ratikkatiimi työmaavierailulla, vasemmalta Justiina Nieminen, Petra Linnasaari, Anna Sarikaya, Hannakaisa Markkanen, Sauli Hakkarainen ja Jussi Hiltunen.

Selvitykset 2022

Suunnitteluvaiheeseen liittyi useita, katu- ja alustavasta rakennussuunnittelusta irrallisia selvityksiä. Raitiotievarikosta Vaaralaan oli tehty yleissuunnitelmavaiheessa 2019 erittäin yleispiirteisiä hahmotelmia. Vuosina 2021-2022 laadittiin Vantaan kaupungin tilaamana Rambollin toimesta **Vaaralan varikon alustava hankesuunnitelma**, jossa ohjaamassa mukana oli myös asiantuntijoita Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ltä. Vaaralaan sijoittui myös raitiotielinjauksen ja varikon pohjavesivaikutusten arviointi, jonka laati Sitowise Oy.

Raitiotien reitti Tikkurilassa herätti paljon keskustelua sekä poliittisesti että asukkaiden keskuudessa. Reittiä oli selvitetty vuoden 2011 diplomityöstä saakka, ja vuonna 2022 koottiin yhteen raporttiin **kaikki selvitetty reittivaihtoehdot** ja syyt niiden karsimiselle.

Vuonna 2022 päivitettiin Vantaan ratikan **matkustajaennusteet** päivittyneen Helsingin seudulla käytössä olevan liikenne-ennustemalli HELMETin mukaiseksi. Päivityksessä oli muutettu mallin tapaa kuvata vaihdollisia matkoja, joka vaikutti suuresti Vantaan ratikan ennustettuun matkustajamäärään. Yleissuunnitelmassa nousijoita arvioitiin olevan 82 000 vuorokaudessa vuonna 2030, kun taas uudessa ennusteessa matkustajia oli enää 31 000. Edellinen malli yliarvioi vaihtojen määrää, ja uusi aliarvioi niitä. Asian syiden viestintään panostettiin erityisesti kaupunginhallituksen seurantarhymässä. Mallin tiedettiin ennustavan matkustajia liian vähän, sillä runkobussilinjankin matkustajamäärät olivat jo melkein saavuttaneet vuodelle 2030 ennustetut määrät. Parempaa keinoa matkustajamäärien arviointiin ei kuitenkaan ollut.

Vuonna 2022 laadittiin myös ensimmäinen Vantaan ratikan **kiinteistötaloudellinen analyysi**. Analyysin laati Newsec, ja se perustui ratikan kaavarunkoluonnoksen maankäyttöön. Selvitys oli erittäin tärkeä, sillä sen myötä saatiin ensimmäiset tarkemmat euromääräiset arviot siitä voivatko kiinteistötaloudelliset tulot kattaa Vantaan osuuden rakentamiskustannuksista valtuuston tahdon mukaisesti. Erityisen haastavaa selvityksessä oli arvioida vertailuvaihtoehtoa, eli sitä millaiset tulot kaupunki voisi saada runkobussilla ilman ratikkaa. Osa kaupungin asiantuntijoista näki, että bussivaihtoehto toisi vielä arvioitua vähemmän kasvua, mutta selvityksissä pyrittiin pysymään varovaisella puolella ja bussijärjestelmällekin arvioitiin huomattavaa maankäytön kehitystä. Tuloksien saanti selvityksestä oli jännittävää, mutta tuotot osoittautuivat lopulta riittäviksi rakentamiskustannuksiin verrattuna.

Syksyn 2022 aikana tehtiin uusi **toteutusmalliselvitys**, jossa keskityttiin myös Vantaan kaupungin organisaation laajentamisen tarpeisiin eri malleissa. Selvityksen laati KPMG, ja sen aikana haastateltiin 12 eri tahoa keräten kokemuksia aiemmista hankintatavoista. Mukana haastateltavissa olivat tällä kertaa myös tilaajapuolen edustajat Helsingistä, Espoosta, Tampereelta, HSY:ltä ja Kaupunkiliikenne Oy:ltä. Raportissa verrattiin allianssimallia, suunnittele ja toteuta kehitysvaiheella –mallia sekä kokonaisurakkaa, mutta suositusta parhaasta mallista ei tehty.

Selvitykset 2023

Vantaan ratikan hankesuunnitelman hyväksyntä tähdättiin huhtikuun lautakuntaan, jonka myötä se ehtisi vielä jäädä pöydälle ja siirtyä sieltä kaupunginhallituksen kautta valtuustoon ennen kesää. Hankesuunnitelman hyväksynnän yhteyteen oli suunnitelmassa lisätä rakentamispäätös kaupunginhallituksen ja valtuuston käsittelyihin. Aikataulu johtui kaupungin budjetista, johon ratikan toteutusrahaa olisi vielä elokuussa mahdollista seuraavalle vuodelle lisätä. Huhtikuun lautakuntakäsittely muodosti kaikille selvityksille ja suunnittelulle takarajan. Kaikki loput Vantaan ratikkaan liittyvät selvitykset valmistuivat tästä syystä maaliskuussa 2023.

Superbussikeskustelu ei ollut noussut suuresti ratikan suunnitteluajaksi esiin, mutta koska vuonna 2019 tehty selvitys oli selkeästi vanhentunut, päätettiin varmuuden vuoksi aloittaa sen päivityksen laatiminen jo keväällä 2022. Suurin päivitettävä asia selvityksessä olivat kustannukset. Jos haluttaisiin toteuttaa raitiotien tasoinen mutta busseilla toimiva joukkoliikenneyhteys, tulisi myös sille toteuttaa pääosalle matkasta omaa kaistaa sekä siirtää kunnallistekniikka kaistojen alta pois. Tämän kaiken kustannukseksi arvioitiin 200,2 miljoonaa euroa, joka ilman MAL-avustusta ei olisi jäänyt kovin kauas ratikan kustannuksesta Vantaalle. Kun superbussikeskustelu sitten nousi poliittisesti esiin syksyllä 2022, oli selvitys jo lähes valmis.

Keväälle 2023 tarkennettiin myös **Vaaralan raitiotievarikon** suunnitelmatasoa, ja laadittiin varikolle hankesuunnitelma. Työn tilasi ja ohjasi Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy, ja tekijänä oli Boost Brothers Oy. Selvityksen myötä varikolle saatiin tarkempi

kustannusarvio, jota käytettiin Vantaan ratikan hankesuunnitelmassa.

Alkuvuodesta 2023 laadittiin Vison Oy:n toimesta uusi **toteutusmalliselvitys**, jossa alettiin päätyä vahvasti allianssimalliin. Selvityksen aikana oli vielä pohdinnassa onko hankinta mahdollista tehdä koko raitiotien pituudelle, vai tulisiko se hankkia kahtena tai kolmena eri allianssina. Lopulta päätöksentekijöille esitettiin hankesuunnitelman yhteydessä kahden allianssin mallia, joka myös hankinnassa toteutettiin.

Merkittävimpiä selvityksiä ratikan toteutuspäätöksen kannalta olivat taloudelliset selvitykset. Hankkeen **kaupunkitaloudelliset vaikutukset** koottiin FCG:n laatimaan raporttiin, johon muista selvityksistä tulleiden lukujen lisäksi arvioitiin ratikan verovaikutukset. Tämä tarkoitti sekä asukas- ja työpaikkamäärän kasvun myötä tulevia verotuloja, että menoja siitä että kaupungin palveluita (esim. kouluja ja päiväkotia) tulee rakentaa lisää. Verovaikutusten arviointi oli hyvin herkkää lähtöoletuksille, sillä tulevien asukkaiden profiilia ja ikää on hyvin vaikea ennustaa. Ennustusta tekemässä olivat konsulttiyhtiö MDI:n väestökehityksen arvioinnin asiantuntijat, jotka tekivät myös hankkeen **väestö- ja eriytymiskehitysvaikutusten** arvioinnin. Eriytymistä arvioitiin sekä yleisesti, että erikseen Hakunilan alueelta.

Talousvaikutuksista Capex Oy arvioi **talousvaikutuksia vuosittain**. Tässä arvioinnissa laskettiin lainan oton vaikutuksia sekä käytettiin arviota kiinteistökehitystulojen jakautumisesta eri vuosille. Lopputuloksena oli, että ratikka ”maksaa itsensä takaisin” heti alkuvuosina, sillä lainan oton kustannukset arvioitiin katettavan kiinteistökehityksen tuotoilla heti rakentamisen alusta saakka.

Hankesuunnitelma

Suunnittelupäätöksen jälkeen pääosa työstä oli ollut katusuunnitelmien laatimista ja asemakaavoitusta, sekä erilaisia selvityksiä. Tällaista kokonaisuutta olisi ollut vaikea viedä päätöksentekoon, jonka takia päätettiin laatia kaiken suunnitteluvaiheessa tehdyn kokoava hankesuunnitelma.

Hankesuunnitelman laatiminen käynnistettiin yhdessä WSP:n kanssa kesäkuussa 2022. Tavoitteena oli koota yksinkertainen ja helposti lähestyttävä paketti, jotta päättäjillä olisi mahdollisimman helppoa tutustua kaikkien ratikan vaikutusten arviointiin. Pelkkiä selvityksiä oli tässä vaiheessa noin 900 sivua, joten tiivistelmä oli tarpeen.

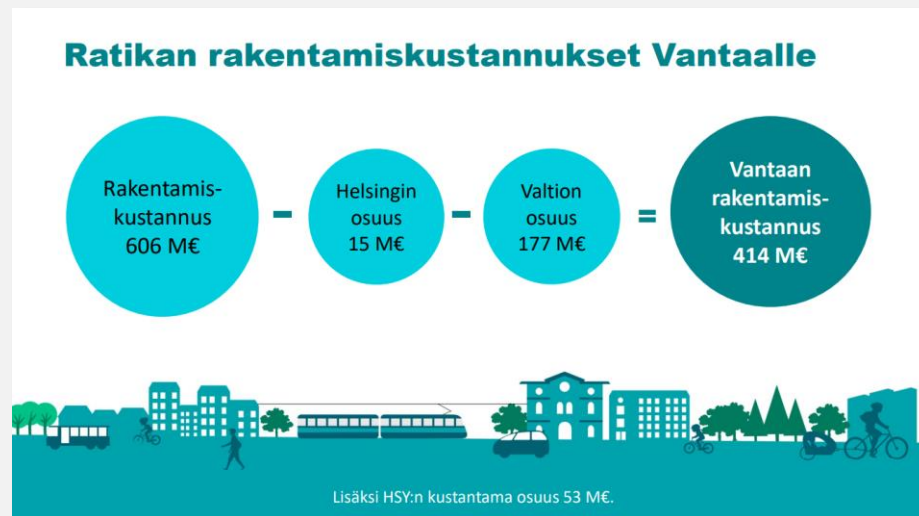
Hankesuunnitelmaa ohjasi etenkin hankejohtaja Tiina Hulko, parinaan liikenneinsinööri Joonas Stenroth. Työlle perustettiin laaja ohjausryhmä, jossa oli edustajia Vantaan kaupungin eri tahojen lisäksi edustajat ELY-keskuksesta, Traficomilta, HSL:ltä, Helsingin kaupungilta sekä Kaupunkiliikenne Oy:ltä.

Hankesuunnitelmassa päädyttiin ratkaisuun, jossa raitiotielinjausta ja sen suunnitelmia kuvattiin vain hyvin yleispiirteisesti. Tämä oli mahdollista, sillä jokaisen kohdan katusuunnitelmista oli tässä vaiheessa julkaistu jo vähintään luonnokset joihin oli mahdollista halutessaan tutustua. Hankesuunnitelmassa painottuivat vaikutusten arvioinnit ratikan ja bussivaihtoehdon välillä. Suunnitelmassa ei verrattu superbussiin, vaan ns. ”0+”- tilanteeseen jossa bussijärjestelmää on vain aivan pakollisilta osin kehitetty.

Kiinnostavin osuus etenkin päättäjille oli talousvaikutukset, jossa todettiin päättäjien vaatimusten mukaan tulojen kattavan Vantaalle

kohdistuneet menot. Tulot kuitenkin koostuivat pääosin kiinteistötaloudellisista tuloista, jotka eivät sisälly perinteiseen hyötykustannuslaskelmaan. Hankkeen H/K-suhde jäi hankesuunnitelmassa miinuksen puolelle, kuten monet muutkin tällä Väyläviraston tiehankkeiden arviointiin kehitetyllä menetelmällä lasketut joukkoliikennehankkeet. Vantaan ratikan rakentamiskustannuksiksi arvioitiin katusuunnitelmien pohjalta 606 miljoonaa euroa, josta Vantaan osuus oli 591 M€.

Hankesuunnitelma valmistui 3.4.2023 juuri ennen poliittisia käsittelyjä, ja se hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 8.5.2023.



Kuva 26. Hankesuunnitelmavaiheen kustannuskuva, jota esitettiin jokaisessa hankkeen esittelytilaisuudessa.

Rakentamispäätös

Rakentamispäätöstä valmisteltiin kaikkien selvitysten ja hankesuunnitelman kokoamisen lisäksi laatimalla hankesuunnitelmasta esityskalvomuotoinen tiivistelmä, sekä esittelemällä sitä valtuuston iltakoulussa sekä kaikille halukkaille poliittisille ryhmille erikseen.

Ratikan talousvaikutukset herättivät paljon kysymyksiä poliitikkojen keskuudessa. Kaupunginjohtaja Ritva Viljanen kiersi aktiivisesti eri tilaisuuksissa esittelemässä hankkeen talouslukuja ja taloudellisia vaikutuksia, sekä oli esittelijänä kaikissa ratikan merkittävissä päätöksissä. Merkittävät päätökset käsiteltiin yhdessä valtuuston puheenjohtaja Antti Lindtmanin (sd.) ja kaupunginhallituksen puheenjohtaja Sari Multalan (kok.) kanssa. Näissä tapaamisissa Viljanen kävi läpi hankkeen tärkeimmät asiat.

Maankäytön ja ympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila oli myös toteutuspäätösvaiheessa tärkeässä roolissa. Hän oli mukana hankkeen esittelyissä esimerkiksi kaupunginhallituksessa, valtuustossa ja erilaisissa työryhmissä. Kokonaisuutena laadukkaita selvityksiä tehtiin niin paljon, ettei päätöksentekovaiheessa voinut sanoa enää minkään aiheen selvityksen olevan riittämätön.

Päätöksentekoprosessina hankesuunnitelman hyväksyntä ja rakentamispäätösesitys vietiin ensin kaupunkitilalautakuntaan 19.4.2023, jossa sitä äänin 11-3 ei jätetty pöydälle vaan lähetettiin kaupunginhallitukselle. Kaupunginhallitus puolestaan hyväksyi päätösesityksen hankesuunnitelman hyväksymisestä ja ratikan rakentamisen esittämisestä valtuustolle 8.5.2023 äänin 9-6. Tähän päätökseen perussuomalaiset jättivät seitsemänkohtaisen

pöytäkirjalausuman, jossa kyseenalaistettiin erilaisin tavoin etenkin kiinteistöaloudellisia arvioita sekä erilaisten henkilöiden puolueettomuutta.

Lopulta päätösesitystä käsiteltiin kaupunginvaltuustossa 22.5.2023, joka oli kaupunginjohtaja Viljasen viimeinen valtuuston kokous ennen eläkkeelle siirtymistä. Perussuomalaiset esittivät valtuuston käsittelyssä asiaa palautettavaksi valmisteluun, mutta ehdotus äänestettiin kumoon äänin 41-26. Toisena esityksenä oli lisäys päätökseen, jonka mukaan hankkeen kustannukset eivät olisi saaneet kasvaa jatkossa ollenkaan. Tämä äänestettiin kumoon äänin 41-17. Lopulta ratikan rakentamisesta päätettiin äänin 41-26, jossa kannattajapuolueita olivat SDP, Vihreät ja Vasemmistoliitto, ja vastustajia Perussuomalaiset, Kristillisdemokraatit, Keskusta sekä Liike Nyt. Kokoomuksen äänet jakautuivat, mutta 11 puolueen edustajaa kannatti lopulta ratikan rakentamista 7 edustajan vastustaessa.

Kaupunginvaltuusto päätti viiden tunnin käsittelyn jälkeen, että Vantaalle rakennetaan raitiotie hankesuunnitelman pääperiaatteiden mukaisesti. Päätös oli ehdollinen sille, että valtio sitoutuu MAL-sopimuksessa Vantaan ratikan rahoittamiseen. Päätöksestä valitettiin vedoten erinäisten päättäjien ja luottamushenkilöiden esteellisyyteen sekä virheellisiin perusteluihin matkustajamäärien osalta. Hallinto-oikeus päätti 23.9.2024 jättää osan valituksista tutkimatta, ja hylätä niistä loput.

MAL-neuvottelut

Neuvottelut rahoituksesta LVM:n kanssa aloitettiin alkuvuodesta 2023 kaupungininsinööri Westlinin toimesta. Silloin todettiin, että neuvotteluja kannattaa jatkaa sitten, kun hankkeesta on kaupungin toteutus päätös ja valtion MAL-neuvottelutulos. MAL-neuvotteluvaiheen oli tarkoitus alkaa kesän 2023 jälkeen, mutta ensimmäinen järjestäytymiskokous pidettiin vasta lokakuun lopussa 2023. Viivästys johtui hallitusohjelman aiheuttamasta paineesta hallitukselle. Valtionhallinnon merkittävät ongelmat näkyivät myös siinä, että kolme suunniteltua kokousta jouduttiin perumaan. Pääneuvottelija oli Vantaan kaupungilta apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila, ja varaneuvottelijana vahvasti mukana myös kiinteistöpäällikkö Tomi Henriksson.

MAL-neuvotteluissa edettiin systemaattisesti aihealue kerrallaan, ja jokaisesta aiheesta laadittiin linjausluonnoksia. Prosesissa oli olennaista saavuttaa konsensus ennen lopullisten linjausten tekemistä. Lopulliset päätökset kaikista asioista tehtiin vasta viimeisessä kokouksessa.

Intensiivisin neuvotteluvaihe sijoittui kevästä syyskuuhun 2024. Maaliskuuhun asioiden etenivät, kun hallitus sai kantojaan muodostettua. Toukokuun aikana valtion esitys sopimuksesta rakennettiin, ja se julkaistiin kunnille touko-kesäkuun vaihteessa.

Vantaa oli MAL-suunnitelmaan perustuen toivonut Vantaan ratikan rahoitusta 30 prosentilla hankesuunnitelman kustannusarviosta, eli 177 miljoonalla eurolla. Valtion toukokuun esityksessä euroja oli kuitenkin vain 144 miljoonaa, vaikka ennakkotietona oli ollut vielä 30 %:n rahoitusosuus. Kokonaisuutena matalampi esitys ei tullut kaupungille

täysin yllätyksenä, sillä jo neuvotteluiden alkuvaiheessa oli tiedossa, ettei alkuperäinen yli miljardin euron tavoite koko sopimuksessa tulisi toteutumaan. Yllättävää oli kuitenkin se, että tarjous alitti jopa suunnitellun minimitason. Neuvottelijat olivat toivoneet parempaa tarjousta valtiolta.

MAL-suunnitelman mukaisen valtion tukimäärän alennuttua Vantaalla alettiin kiivaasti miettiä tapoja, joilla asia saadaan ratkaistua. Ratkaisua etsittiin kaupunginjohtaja Pekka Timosen, apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttilan sekä kaupunginhallituksen puheenjohtaja Sakari Rokkasan välisissä keskusteluissa. He joutuivat etsimään luovia ratkaisuja lisärahoituksen saamiseksi, sillä 40 miljoonan euron rahoitusvaje piti saada katettua. Tilannetta vaikeutti se, että neuvotteluihin varattu rahoitus oli jo käytännössä sidottu, mikä teki suoran lisärahoituksen saamisesta hankalaa. Tämän vuoksi jouduttiin pohtimaan vaihtoehtoisia keinoja, kuten suunnitelmien muuttamista rahoitusvajeen kattamiseksi.

Ryhmässä syntyi idea maanvaihdosta osana MAL-sopimusta. Tikkurilan keskustassa sijaitsevan tavaraliikenteen radan Santaradan poisto ja toimintojen siirto pohjoiseen pääradan varrelle Hosantielle oli jo valmiiksi esitetty MAL-suunnitelmassa. Jos valtion kanssa päästäisiin sopimukseen maanvaihdosta Hosantien alueen ja Santaradan alueen välillä, voisi tällä keinolla löytyä puuttuva lisärahoitus. Idealle löytyi sekä poliittista kannatusta että käytännön toteutusmahdollisuuksia, mikä johti kiireellisiin selvityksiin.

Mahdollisesti vaihdettavien maa-alojen kokoa ja tulevaa kehityspotentiaalia arvioitiin pikaisella aikataululla yleiskaavayksikössä Eeva-Maria Niemen ja Matti Sahlbergin toimesta. Varsinaisia maan arvoja arvioivat Tontit ja maanhankinta -tiimin Armi Vähä-Piikkiö ja Teemu Jääskeläinen. Erityisen tärkeänä pidettiin Santaradan alueen saamista kaupungin haltuun. Arvioinnissa huomioitiin, että valtion rahoitusosuuden tuli olla 30 prosenttia, ja merkittävää oli havainto siitä, että maa-alueiden arvo saattoi olla jopa suurempi kuin suora rahallinen tuki.

Arviointi aloitettiin kesäkuun alkupuolella, ja valmiit arviot piti saada jo heti juhannuksen jälkeen olevaan neuvotteluun. Kiireinen aikataulu johti siihen, että maavaihtoehtotukseen tuli merkittävä pilkkuvirhe, joka teki ehdotetusta alueesta kymmenkertaisen. Asia kuitenkin ehdittiin hyvin korjata, ja lopulta myös valtio taipui maanvaihtoon osana MAL-avustusta.

Rahoituksen vähentämisen lisäksi yksi valtion tukiehdoista oli, että ratikkaan liitettyä taidetta ja pyöräilyn baanoja ei avustuksella toteuteta. Valtio ei kuitenkaan yksilöinyt tarkasti, mitä pyöräteiden karsinta hankkeesta tarkoittaisi. Tästä syystä Tero Anttila antoi hankejohtajana oman virkansa ohella toimineelle Henry Westlinille tehtäväksi laatia esityksen, jossa baanoja on karsittu ja nykyiseen nähden uudet pyörätiet jätetään toteuttamatta hankkeen yhteydessä. Elokuussa kesälomien jälkeen neuvottelijat pääsivät keskustelemaan suoraan avustusta myöntävän Traficomien kanssa, jossa kaupungin karsintaesitys hyväksyttiin. Näillä kahdella keinolla valtion Vantaan ratikalle varaama

raha saatiin riittämään 30 prosentin osuudelle hankesuunnitelman kustannusarviosta.

Vantaan ratikka oli koko suunnittelun ja neuvotteluiden ajan seudun ykkösinfrahanke, joka teki hallituksessa vahvassa asemassa oleville Perussuomalaisille vaikeaksi jättää hanke rahoittamatta. Edellisellä MAL-kierroksella saavutettiin konsensus siitä, että Vantaa ottaa vuoden 2020 sopimuksessa vähemmän valtion tukea, ja vuoden 2024 sopimuksessa saadaan Vantaan ratikan rakentamisen rahoitus. Seudun keskinäinen luottamus ja yhteisrintama piti, ja rahoitus saatiin. Tero Anttila oli myös merkittävässä roolissa koko neuvottelutuloksen aikaan saamisessa, sillä hän piti huolta että kaikki mukana olevat kunnat ovat riittävän tyytyväisiä ja tulos saadaan aikaan. Tähän vaikutti esimerkiksi se, että kaikki KUHA-rahat osoitettiin kehyskunnille, jotka olisivat muuten jääneet täysin ilman tukea.

Lopulta talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi MAL-sopimusten linjauksia 23.9.2024, ja neuvottelutulos oli saavutettu. MAL-sopimus vahvistettiin allekirjoituksin 13.12.2024 ja lopullinen avustussumma hankkeelle oli 144,1 milj. euroa.

Maanhankinta

Maata ratikan varrelta oli hankittu jo vuosien ajan vapaaehtoisilla kaupoilla ja maankäyttösopimuksilla, mutta MAL-sopimustuloksen jälkeen maanhankintaa ratikkakatuja varten voitiin alkaa edistää toden teolla. Vaikka alkuperäisenä suunnitelmana oli hankkia maa-alueet kokonaisuudessaan vapaaehtoisin kaupun, jouduttiin tästä periaatteesta joustamaan asemakaavamuutosten ja maanomistajien suuren määrän vuoksi. Hankkeen ei kuitenkaan arvioitu aiheuttavan merkittäviä haittoja maanomistajille, sillä kenenkään asuinpaikka tai elinkeino ei ollut uhattuna ratikan takia, ja vain kolme rakennusta arvioitiin jouduttavan ostamaan. Nämä olivat Hakunilan ostoskeskuksen yhteydessä oleva Kyytitien puoleinen lisärakennus, Osuustien varrella oleva rakennuksen päädyn autopesula sekä Hopeatiellä Vaaralassa oleva saunarakennus.

Vantaan kaupunkilautakunta päätti kokouksessaan 15.1.2025, että ratikan rakentamisen edellyttämien maa-alueiden hankinta kaupungille tehdään pääsääntöisesti Maanmittauslaitoksen toimesta suoritettavilla katualuetoimituksilla. Katualuetoimituksessa lunastetaan asemakaavassa osoitettu alue kadun rakentamiseksi, ja päätetään lunastetusta alueesta ja sillä sijaitsevasta omaisuudesta maksettavat korvaukset.

Hakemus lunastustoimituksen aloittamiseksi lähetettiin Maanmittauslaitokselle 14.5., ja lunastustoimituksen alkukokous järjestettiin 26.6.2025. Siellä kaupunki esitti, että alueisiin suoritettaisiin ennakkohaltuunotto 7.1.2026. Siihen mennessä todettiin pyrittävän

saamaan selvyys siitä mitä rakennetaan, ja kaupunki pystyi varautumaan lunastuksiin budjetissaan.

Maanhankinnan osalta suurimmat haasteet keskittyivät suunnitteluvaiheen aikana joihinkin suurimpiin maanomistajiin, ja erityisesti lentokenttäalueella oli useita keskeneräisiä asioita. Tilannetta monimutkaisti se, että alueella oli käsittelyssä useita ratikkakaavoja ja niiden lisäksi myös maankäytön kehitystä sisältäviä asemakaavoja. Yleisesti ottaen ratikkalinjan varren lunastettavien alueiden omistajat osoittautuivat myötämielisiksi hankkeen suhteen, joka yksinkertaisti ja helpotti hankkeen etenemistä maanlunastusten osalta. Etenkin Muuran alueen maanomistajien sekä Fazerin kanssa yhteistyö oli rakentavaa, ja ratikkaa varten tarvittavista maanluovutuksista sovittiin vapaaehtoisin kaupun hankkeen edellyttämässä aikataulussa.

Allianssien hankinta

Rakentamispäätöksen yhteydessä Vantaan kaupunginvaltuusto päätti, että hanke toteutetaan kahden allianssin mallina. Hankejohtaja Hulkko vaihtoi työnantajaa syyskuussa 2023, minkä jälkeen Henry Westlin sijaisti hankejohtajana oman kaupungininsinöörin virkansa ohella, ja veti hankintavaihetta yhdessä Sauli Hakkaraisen ja Jussi Hiltusen kanssa. Syyskuussa 2024 Hakkarainen siirtyi hankejohtajan sijaiseksi, ja vaihtoi lopulta tammikuussa 2025 kaupungin kadunsuunnittelupäälliköksi. Hannu Lehtikankare aloitti hankejohtajan tehtävässä tammikuussa 2025, jolloin ratikkatiimi Justiina Niemisen työpaikan vaihdon jälkeen kutistui kolmeen: Lehtikankare, Hiltunen ja Linnasaari.

Vantaalla ei ollut aiempaa kokemusta infrahankkeen alliansseista, joten oli selvää että hankintavaihetta varten tarvittiin konsultti. Hankintakonsultti kilpailutettiin syksyllä 2023, ja tehtävän voitti Boost Brothers Oy. Allianssien kilpailutus käynnistettiin joulukuussa 2023. Tässä vaiheessa MAL-rahoitus ei ollut vielä varmistunut, eikä tiedossa organisaatiota joka allianssia kaupungilta vetäisi. Vaikka kahden allianssin malli oli selvä, piti hankintavaiheessa vielä ratkaista se

kilpailutetaanko rakentajat ja suunnittelijat yhdessä kuten alliansseissa yleensä, vai erikseen. Tässä vaiheessa kaupungin tietoon tuli, että kaksi rakennusyhtiötä oli varannut etukäteen jo kaikki käytössä olevat suunnittelyyhtiöt omiin konsortioihinsa. Tämän myötä rakentajien ja suunnittelijoiden kilpailutus yhdessä olisi merkittävästi rajannut kilpailua, ja hankinnat päätettiin tehdä erikseen.

Markkinavuoropuhelut hankinnasta käynnistettiin helmikuussa 2024. Rakentajien toiminnalliset neuvottelut järjestettiin touko-kesäkuussa, ja suunnittelijoiden neuvottelut kesäkuussa. Tarjoukset jätettiin heinäkuussa 2024. Arviointiperusteita hankinnassa olivat laadun osalta mm. lopputulokset, yhteistyö ja työpajojen organisointi. Kaupunkitalalautakunta päätti allianssihankinnasta 4.9.2024. Allianssisopimukset oli tarkoitus allekirjoittaa heti hankintapäätöksen ja valitusajan jälkeen, mutta ratkaisu viivästyi MAL-sopimuksen viiveen takia. Lopulta sopimukset sekä itä- että länsiallianssin kanssa solmittiin lokakuussa 2024, ja allianssi työ alkoi saman tien. Itäosan rakentajiksi valittiin GRK Suomi Oy ja Kreate Oy, ja suunnittelijoiksi AFRY Finland Oy, Sweco Finland Oy ja WSP Finland Oy. Länsiosan rakentajaksi valittiin Destia Oy ja suunnittelijoiksi Sitowise Oy ja Ramboll Finland Oy.



Kuva 29. Vantaan ratikan toteutusmallin selvitykset ja päätökset.

Varikko

Raitiotievarikolle oli ajateltu paikkaa vuoden 2007 yleiskaavassa Ylästön pohjoispuolelle, Tulkintien eteläreunaan maan alle. Tämä sijainti olisi kuitenkin jäänyt kauas Vantaan ratikan reitiltä, sekä ollut toteutuskustannuksiltaan erittäin kallis, joten uutta paikkaa selvitettiin alustavassa yleissuunnitelmassa 2018. Silloin potentiaaliseksi sijainniksi tunnistettiin Vaarala, josta tarkempi sijainti Kehä III:n ja Länsimäentien kulmassa esitettiin yleissuunnitelmassa 2019.

Alueelle oli suunniteltu seudulle tarvittavaa raskaan liikenteen pysäköintialuetta, mutta alue oli todettu sille sopimattomaksi. Tämän myötä raitiotievarikko oli asukkaiden näkökulmasta ehkä jopa tervetullut muutos suunnitelmiin. Alustavassa yleissuunnitelmassa esitettiin myös sivuvarikkoa raitiolinjan länsipäähän, mutta tästä luovuttiin yleissuunnitelmavaiheessa tilan puutteen johdosta. Yleissuunnitelmassa Vaaralan varikon kooksi määriteltiin 25 vaunua, sekä laajennusvara tulevaisuudessa yhteensä 60-80 vaunulle esimerkiksi Viikin-Malmin pikaraitiotien vaunuja varten.

Suunnitteluvaiheessa vuodesta 2020 alkaen varikon alueen asemakaavoitus oli osa ratikkakaavoja. Varikkoalueesta laadittiin kaavoitusta varten kaupungin ohjaamana alustava hankesuunnitelma ja vaikutusten arviointi (Ramboll) vuonna 2021, ja mukana ohjaamassa oli myös HKL:n edustajia. Alustavasta hankesuunnitelmasta oli tavoitteena saada etenkin varikkorakennuksen asemakaavaan merkittävä koko. HKL:n yhtiöittämisen jälkeen Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy käynnisti Vaaralan varikon hankesuunnittelun vuonna 2022.

Asemakaava asetettiin nähtäville helmikuuksi 2024, ja sen ratkaisu perustui 2.3.2023 valmistuneeseen hankesuunnitelmaan. Kaavalausuntojen lisäksi pyydettiin Faunatica Oy:ltä lausunto luontoselvitysten riittävydestä. Näiden pohjalta asemakaavaa korjattiin, ja se valmistui 11.2.2025. Asemakaava hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 28.4.2025, ja kaavasta valitettiin hallinto-oikeuteen. Valitus hylättiin hallinto-oikeudessa, ja historiikin kirjoitushetkellä jatkovalituslupaa ei oltu haettu.



Kuva 27. Vaarala varikon havainnekuva (kuva: Vaaralan raitiovaunuvarikko, hankesuunnitelma).

Ratikan taide

Vantaalla on yleisesti oltu edistyksellisiä ja rohkeita taidealoitteissa, ja yhteistyö kaupunkiympäristön ja taidemuseon välillä on ollut tiivistä. Tämän yhteistyön myötä ratikan yleissuunnitelmaa laadittaessa todettiin, että myös raitiotien varrelle halutaan suunnitella taidetta. Avainhenkilöitä yleissuunnitelmavaiheessa olivat julkisen taiteen kuraattori Anne Kaarna-Suomi taidemuseo Artsista, sekä katu ympäristösuunnittelun asiantuntija Seija Tulonen.

Ratikan suunnittelupäätöksen jälkeen kilpailutettiin taiteen yleissuunnitelma, joka käynnistyi vuonna 2021. Kaikki ratikkateokset tulivat osaksi Vantaan taidemuseo Artsin taiteen taidekokoelmaa, jonka takia Artsi ohjasi ratikan taiteen hanketta. Taiteen yhteensovittamista ympäristöön ohjasi Vantaan kaupunkiympäristön toimiala yhdessä museon kanssa. Taidemuseon päällikkö Anna Hjorth-Röntynen oli yksi avainhenkilöistä vetämässä suunnittelua, jonka lisäksi mukana olivat tiiviisti maisema-arkkitehti Satu Onnela, asemakaava-arkkitehti Anna Sarikaya sekä osallisuusasiantuntija Mari Lehtoruusu.

Vantaan ratikan hankesuunnitelman yhteydessä 2023 kaupunginvaltuusto päätti, että ratikan varren taiteen toteuttamiseen varataan rakentamisbudjetista kolme miljoonaa euroa. Taidekokonaisuutta ohjaamaan perustettiin ratikan taiteen ohjausryhmä, sekä työryhmä joka tuo päätösesitykset ohjausryhmään. Ohjausryhmässä laadittiin vuonna 2024 linjaus, että yksi kohde tulee olemaan toiminnallinen tai monumentaalinen maamerkkiteos, ja siihen sijoitetaan budjetista suurempi osa.

Taidekokonaisuudelle tarvittiin koordinaattori ja kuraattori vastaamaan kokonaisuudesta ja sen käytännön toteutuksesta. Asiantuntijapalvelu kilpailutettiin Kadut ja puistot –palvelualueella. Avainhenkilöitä kilpailutusvaiheessa olivat Satu Onnela, taidemuseo Artsin uusi päällikkö Pauliina Kaasalainen, julkisen taiteen kuraattori Maya Syrjälä sekä ratikan projektipäällikkö Jussi Hiltunen.

Ratikan taiteen koordinoinnin ja kuratoinnin asiantuntijapalvelujen kilpailutus alkoi vuoden 2024 alussa. Valinta tehtiin kesäkuussa 2024, ja kilpailun voitti WSP Finland Oy sekä maisema-arkkitehtitoimisto Maanlumo. WSP:n osuus työssä oli taiteen koordinointi, ja alikonsultti Maanlumolla oli kuratointi. Myös toiseksi tullut toimija Freizimmer valittiin työhön varalle. Sopimukset allekirjoitettiin joulukuussa 2024, sillä myös taiteen kokonaisuuden aloitus odotti MAL-sopimuksen allekirjoittamista. MAL-sopimusneuvottelujen myötä taiteen budjetti tippui pois ratikkahankkeen budjetista, ja taidekokonaisuus päätettiin toteuttaa kaupungin muulla budjetilla.

Ratikka-allianssin toteutuksen laajuuden keskustelut vaikuttivat taiteen prosessiin, sillä taiteen paikkoja ei voitu suunnitella suoraan aiemmassa vaiheessa tehtyjen suunnitelmien perusteella. Hankkeen toteutuslaajuuden kaventuessa myös mahdolliset paikat teoksille paikoitellen vähenivät.

2019-2025

Ratikan taiteen ohjausryhmässä linjattiin kesäkuussa 2024, että taidekokonaisuuden tulee noudattaa kaupungin strategiaa sekä resurssiviisauden ja vastuullisuuden periaatteita, pyrkiä teemalliseen yhtenäisyyteen sekä suosia kestäviä ja ylläpidettäviä ratkaisuja. Teosten tuli olla koettavissa ratikan käyttäjille, eikä niitä sijoitettu laajemmin kehittyvän ratikkakaupungin alueelle. Tämän jälkeen ohjausryhmässä on päätetty esimerkiksi ensimmäisestä taideteoksesta, joka toteutetaan Viertolan melusteeseen. Kuratoinnissa valitut taidekohteet valittiin vaikuttavuuden perusteella: tavoitteena oli kansainväliselläkin tasolla mieleenpainuva taidekokonaisuus.

Allianssin kehitysvaiheessa keväällä 2025 taiteen koordinointi ja kuratointi oli käynnissä, ja yhteistyötä aloitettiin suoraan allianssin suunnittelijoiden kanssa. Syksyllä 2025 pysyvän taiteen paikat olivat melko hyvin paikoillaan, ja huomio laajeni väliaikaisen taiteen suunnitteluun työmaiden ajalle. Syksyllä 2025 valittiin myös toimikunta, joka tuki asiantuntijapalveluita taiteilijavalinnoissa.

Ratikan taidekokonaisuus on Suomen mittakaavassa merkittävä, ja vuonna 2025 Suomen suurin käynnissä oleva julkisen taiteen kokonaisuus. Taide tukee ratikkahankkeen tavoitteita liittyen etenkin ratikkahankkeen katutilan kehittämiseen sekä asukkaiden viihtyvyyteen.



Kuva 28. Vantaan ratikan taiteen työryhmä vuonna 2025. Kuvassa vasemmalta Inari Myry (Maisema-arkkitehtitoimisto Maanlumo), Satu Onnela (Vantaan kaupunki/katu ympäristö), Mia Erlin (WSP), Kaisa Berry (Maanlumo), Heli Lukkarinen (Vantaan taidemuseo Artsi) ja Miira Virtanen (WSP Finland Oy). Kuva: Rasmus Paavola.

Allianssin kehitysvaihe ja hankesuunnitelman tarkistus

Allianssien kehitysvaiheen käynnistyttyä ilmeni, että alliansseilla tulee olemaan huomattavia haasteita saavuttaa hankesuunnitelmassa ja allianssihankinnassa määritetty hankkeen kokonaiskustannus karsimatta hankkeen laajuutta. Pääsyitä tähän olivat infra-alan yleinen kustannustason nousu, sekä pitkäkestoinen rakennustyömaiden sekä mittakaavaltaan suuren infrahankkeen riskien ja projektinhallinnan aiheuttamat merkittävät yleiskustannukset allianssihankkeelle. Näitä kustannuseriä ei kokonaisuudessaan pystytty ennakoimaan aiemmassa hankesuunnitelmassa.

Vantaan ratikan ytimessä nähtiin olevan hyvin toimiva ja elinkaarikustannuksiltaan edullinen raitiotiejärjestelmä, mikä ohjasi vuoden 2025 alussa käynnistettyä tilaajien ja allianssikumppaneiden yhteistä ponnistusta hankkeen kustannustason karsimiseksi. Yhteistyössä löydettiin useita säästökohteita, joiden ei nähty oleellisesti vaikuttavan hankkeen laatutason, toimivuuteen tai elinkaarikustannuksiin. Vuoden 2023 hankesuunnitelmaan verrattuna esitettiin myös säästötoimenpiteitä, joiden vuoksi esimerkiksi infran korjausvelan vähentäminen, katu ympäristön laatutason parantaminen tai jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksien kehittäminen jäivät suppeammiksi ja toteutettavaksi erillisellä rahoituksella tulevan ratikkakaupungin kehittämisaikataulussa.

Kustannusarviot muuttuivat kevään 2025 aikana jatkuvasti allianssien sisällä, kun suunnitelmia tarkennettiin ja uusia kustannusarvioita laadittiin. Tästä syystä uusia kustannusarvioita ei löytö lukkoon eikä julkaistu, ennen kuin oltiin päästy yhteisymmärrykseen hankkeen laajuudesta. Hankkeen muutoksista todettiin kuitenkin tarvittavan

jonkinlainen dokumentti, jolla asia voitaisiin viedä käsittelyyn kaupungin toimielimille. Kaupungininsinööri Westlin ehdotti hankesuunnitelman päivitystä, ja työn vetäjäksi konsulttipuolelta aiempaa hankejohtaja Hulkkoa.

Keskustelut hankesuunnitelman päivityksestä aloitettiin allianssien kesken 16.4.2025, ja ensimmäinen työn ohjausryhmä kokoontui 14.5. Ohjausryhmässä puheenjohtajana toimi hankejohtaja Lehtikankare, ja mukana ryhmässä oli laaja joukko edustajia sekä tilaajilta että muilta allianssiosapuolilta. Raportin nimeksi päätettiin Westlinin ehdotuksesta Vantaan ratikan tarkistettu hankesuunnitelma, ja siinä todettiin esitettävän selkeästi muutokset aiempaan hankesuunnitelmaan nähden sekä suunnitelmaratkaisuissa että vaikutuksissa. Hankesuunnitelman laatimisen aikataulu oli hyvin tiukka, ja sitä laadittiin samalla kun allianssit samalla päivittivät suunnitelmia ja kustannusarvioita.

Tarkistettu hankesuunnitelma valmistui 8.10.2025, joka oli viimeisiä hetkiä jotta asia ehti päätöksentekoon ennen joulukuuta. Kaupungin päättäjien keskeinen vaatimus oli, että ratikkainvestoinnin menot pystytään kattamaan pitkällä aikavälillä ratikan kaavarunkoalueen maankäytön tuloilla. Tarkistetussa hankesuunnitelmassa esitettyjen säästötoimenpiteiden, suppeampien yhteyksien ja kasvaneiden investointikustannusten ei nähty vaarantavan tämän olennaisen vaatimuksen toteutumista.

Päätöskäsittelyt syksyllä 2025

Kaupunginvaltuustossa 28.4.2025 käsiteltiin aloite, jonka olivat laatineet valtuutetut Paula Lehmuskoski (kok.) ja Mika Kasonen (kok.). Aloitteessa vaadittiin Vantaan ratikan rakentamispäätöksen uudelleenarviointia talouden epävarmuuden vuoksi. Tarkoituksena oli käsitellä ratikkaa uudestaan ennen kuin kevään vaaleilla valittu uusi valtuusto aloittaisi toimintansa. Aloite tuli virkamiehille täysin yllätyksenä.

Asiaa käsiteltiin kaupunginhallituksen ylimääräisessä kokouksessa 26.5.2025, ja valtuuston ylimääräisessä kokouksessa 27.5.2025. Kokouksissa syyskuun alusta 2023 alkaen kaupunginjohtajana toiminut Pekka Timonen esitteli Vantaan kaupungin senhetkistä tilaa sekä viimeisimpiä tietoja Vantaan ratikan kustannuksista. Esittelyssä kaupunginjohtaja totesi, että arvio hankkeen kustannuksista ja laajuuden muutoksista tuodaan valtuuston käsittelyyn syksyllä. Kokouksessa esitettiin asian palautusta valmisteluun, mutta hanke äänestettiin jatkoon äänin 41-25. Valtuusto päätti hyväksyä kaupunginjohtajan selvityksen Vantaan taloudellisesta tilanteesta ja Vantaan ratikkahankkeesta.

Tarkistettu hankesuunnitelma tuotiin päätöksentekoon syksyllä 2025 heti sen valmistuttua. Asiaa käsiteltiin ylimääräisessä kaupunginhallituksen kokouksessa 10.11.2025. Asia eteni kaupunginhallituksesta valtuustoon äänin 11-4, ja päätösesitykseen lisättiin vaatimus selvittää raitiotien päätepysäkin viemistä lentoaseman välittömään läheisyyteen.

Kaupunginvaltuusto käsitteli tarkistettua hankesuunnitelmaa 17.11.2025. Hankesuunnitelma hyväksyttiin pitkän keskustelun jälkeen äänin 44-23, ja samalla määritettiin hankkeen kokonaiskustannukseksi 682 miljoonaa euroa kustannusindeksiin sitoen.

Valmistelevat työt ja rakentamisen aloitus

Kaupunkitilalautakunta päätti allianssitoimijoiden valinnan yhteydessä syyskuussa 2024, että allianssi voi aloittaa valmistelevat työt kehitysvaiheessa jos työt nähdään kriittisiksi. Allianssin johtoryhmä päätti 8.5.2025 valmistelevien töiden aloituksesta, ja 5.6. päätettiin käynnistää pääradan ratakatkotyöt. Tämän myötä päästiin käyttämään jo vuosia aiemmin varatut ratakatkot pääradan alueella, jotka olivat kriittisiä hankkeen koko aikataululle.

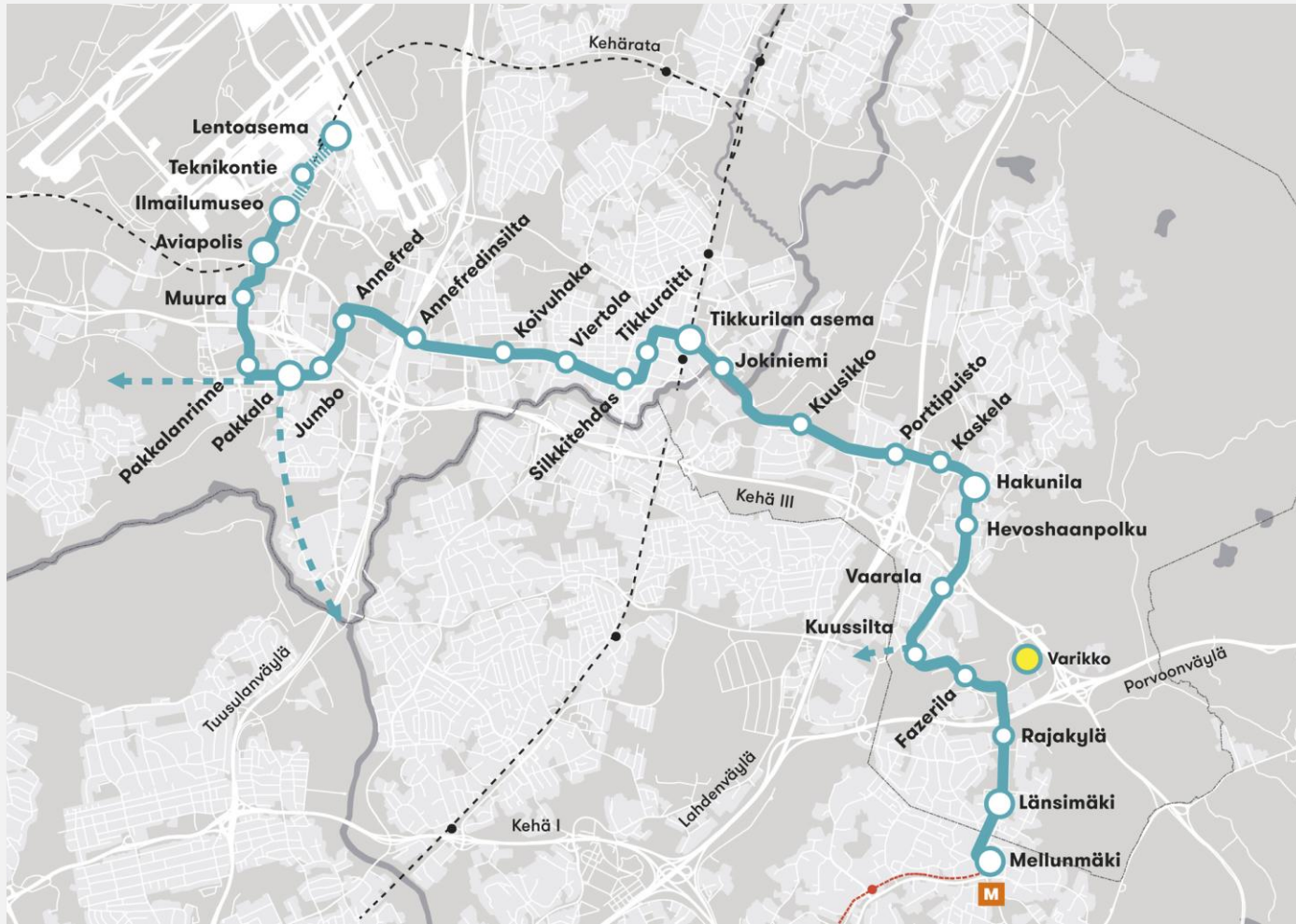
Vantaan ratikan valmistelevat työt käynnistyivät 19.5.2025 asfaltin poistolla Tikkurilan aseman itäpuolelta. Juhannuksena alkoivat pääradan apusiltojen asennustyöt Tikkurilan ratapihalla, ja työt saatiin valmiiksi kesän aikana. Valmistelevien töiden alue laajeni elokuussa Kielotielle ja Kirjastopuistoon, ja lokakuussa siirryttiin valmistelemaan bussien kiertoreittiä Peltolantielle jotta Tikkurilantie saataisiin työn ajaksi katkaistua.

Allianssien toteutusvaiheen sopimukset allekirjoitettiin edellä kuvatun valtuustopäätöksen jälkeen 27.11.2025, jonka myötä toteutusvaihe käynnistyi ja Vantaan ratikan rakentaminen alkoi.

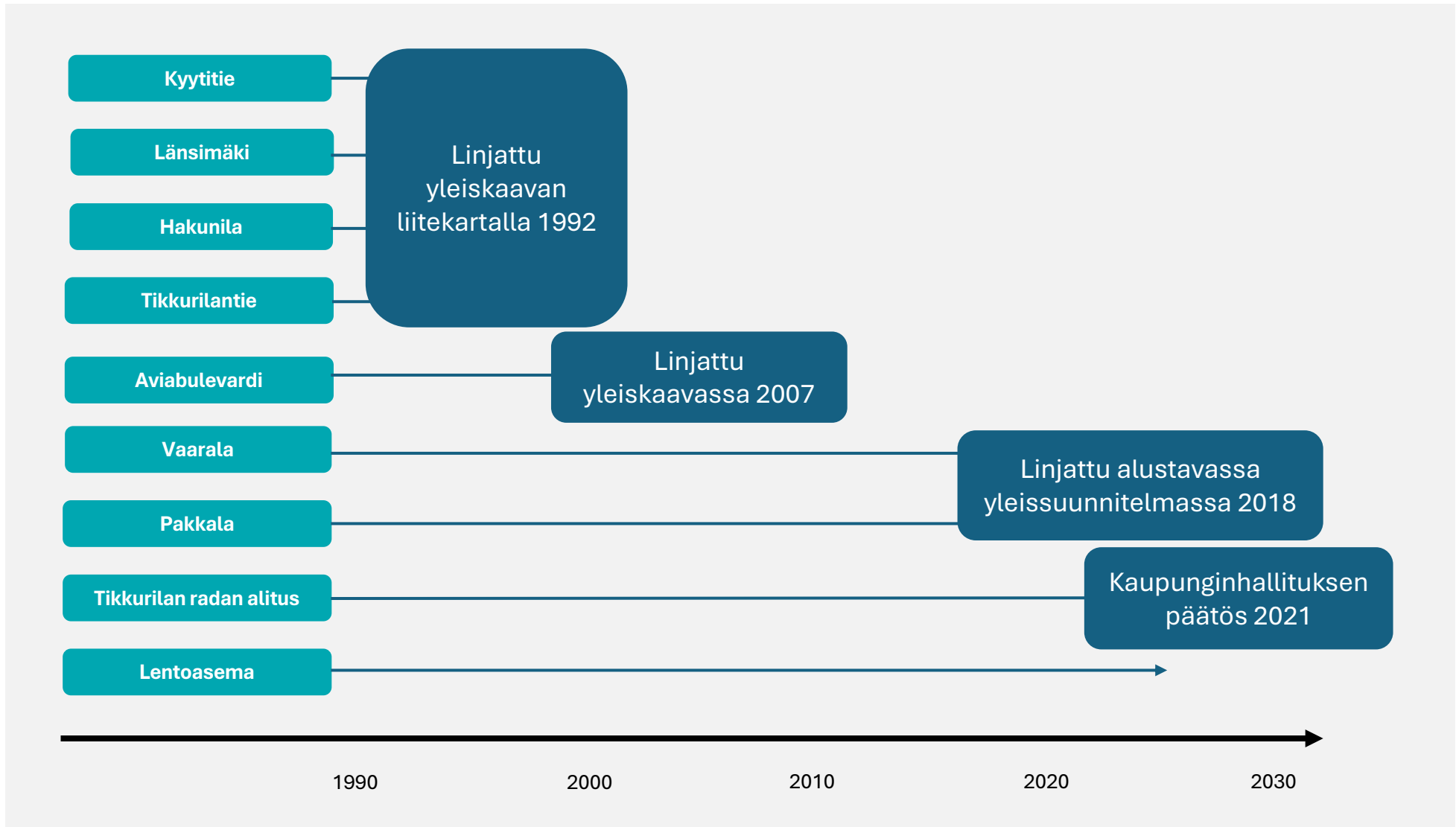


Kuva 30. Vantaan ratikan valmistelevien töiden aloitus Tikkurilan aseman itäpuolella 19.5.2025 (kuva: Joose Zanas).

Vantaan ratikan reitti ja pysäkit marraskuussa 2025



Kooste reittilinjauksista



Henkilöhakemisto

1990-luku

Lahdenranta Matti (Vantaan Liikenne Oy, toimitusjohtaja)
Vuonokari Paavo (Helsingin joukkoliikenne, jaospäällikkö)

2000-luku

Anttila Tero (Vantaan kaupunginhallituksen jäsen)
Hulkko Tiina (Vantaan kaupunki, diplomityöntekijä ja liikennesuunnittelija)
Jääskeläinen Teemu (Vantaan kaupunki, maankäyttöinsinööri)
Vartiainen Kai (SRV, suunnittelija)

2017-2019

Aaltonen Riikka (HSL)
Hako Jukka (SDP:n valtuustoryhmän puheenjohtaja)
Hiltunen Jussi (Vantaan kaupunki, talousasiantuntija)
Holm Markus (Vantaan kaupunki, liikennesuunnittelupäällikkö)
Hulkko Tiina (Vantaan kaupunki, ratikan projektipäällikkö)
Järvinen Johanna (Uudenmaan ELY)
Jääskeläinen Teemu (Vantaan kaupunki, maankäyttöinsinööri)
Kaarna-Suomi Anne (Taidemuseo Artsi, julkisen taiteen kuraattori)
Kauhanen Kaisa (Väylävirasto)
Karisalo Vesa (Vantaan kaupunki, Itä-Vantaan aluearkkitehti)
Koponen Susanna (Vantaan kaupunki, liikenteen alueinsinööri)
Kumanto-Kooni Krista (Uudenmaan ELY)
Lahdenranta Matti (Route 96 consulting)
Metsälampi Sakari (HSL)
Multala Sari (Vantaan kaupunginvaltuutettu, kokoomus)
Muukka Laura (Vantaan kaupunki, johtava maisema-arkkitehti)
Pajunen Jarmo (Vantaan kaupunki, liikenteen alueinsinööri)
Palomäki Heikki (HSL)
Penttilä Hannu (Vantaan kaupunki, apulaiskaupunginjohtaja)
Rokkanen Sakari (Vantaan kaupunginvaltuutettu, kokoomus)
Rosenberg Marja (Liikennevirasto)

Ruohonen Kari (Tmi Kari Ruohonen)
Ruusula Matti (Vantaan kaupunki, talous- ja strategiajohtaja)
Setälä Niko (Helsingin kaupunki)
Siimes Heli (Uudenmaan ELY)
Siivola Mari (Vantaan kaupunki, yleiskaavapäällikkö)
Silvo Anton (Helsingin kaupunki)
Tulonen Seija (Vantaan kaupunki, katu ympäristösuunnittelun asiantuntija)
Viljanen Ritva (Vantaan kaupunki, kaupunginjohtaja)
Vähä-Piikkiö Armi (Vantaan kaupunki, kiinteistökehityspäällikkö)
Wallin Johanna (HSL)
Westlin Henry (Vantaan kaupunki, kaupungininsinööri)

2020

Anttila Tero (HSL, joukkoliikenneosaston johtaja)
Hakkarainen Sauli (Vantaan kaupunki, suunnittelupäällikkö)
Hamari Milla (Vantaan kaupunki, viestintäpäällikkö)
Holm Markus (Vantaan kaupunki, suunnittelupäällikkö)
Hulkko Tiina (Vantaan kaupunki, ratikan hankejohtaja)
Inkeroinen Milja (Vantaan kaupunki, ratikan vuorovaikutusasiantuntija)
Jaakonaho Mari (Vantaan kaupunki, ratikan asemakaava-arkkitehti)
Jääskeläinen Teemu (Vantaan kaupunki, maankäyttöinsinööri)
Kangas Heikki (Vantaan kaupunki, geotekniikkapäällikkö)
Kaukola Ulla (Vantaan kaupunginvaltuutettu, SPD, KH:n seurantaryhmän puheenjohtaja)
Koivunurmi Jaakko (Vantaan kaupunki, rakennuspäällikkö)
Koponen Susanna (Vantaan kaupunki, liikennesuunnittelupäällikkö)
Lappalainen Olli (Vantaan kaupunki, kadunsuunnittelupäällikkö)
Lindfors Joonas (Vantaan kaupunki, ratikan tiedottaja)

Henkilöhakemisto

Markkanen Hannakaisa (Vantaan kaupunki, ratikan tiedottaja)
Mikander Ville (Vantaan kaupunki, siltasuunnittelija)
Onnela Satu (Vantaan kaupunki, maisema-arkkitehti)
Pasanen Emmi (Vantaan kaupunki, liikenteen kehittämispäällikkö)
Penttilä Hannu (Vantaan kaupunki, apulaiskaupunginjohtaja)
Rokkanen Sakari (Vantaan kaupunginvaltuutettu, kokoomus)
Sarikaya Anna (Vantaan kaupunki, ratikan asemakaava-arkkitehti)
Suonranta Elina (Vantaan kaupunki, ratikan hankejohtaja)
Taponen Tea (Vantaan kaupunki, ratikan asemakaava-arkkitehti)
Tulonen Seija (Vantaan kaupunki, katu ympäristösuunnittelun asiantuntija)
Vähä-Piikkiö Armi (Vantaan kaupunki, kiinteistökehityspäällikkö)
Westlin Henry (Vantaan kaupunki, kaupungininsinööri)

2020-2023

Ahonen Mika (Vantaan kaupunki, yleiskaava-arkkitehti)
Anttila Tero (Vantaan kaupunki, apulaiskaupunginjohtaja)
Hakkarainen Sauli (Vantaan kaupunki, ratikan suunnittelupäällikkö)
Hamari Milla (Vantaan kaupunki, viestintäpäällikkö)
Hjorth-Röntynen Anna (Taidemuseo Artsin päällikkö)
Jaakonaho Mari (Vantaan kaupunki, ratikan asemakaava-arkkitehti)
Jääskeläinen Teemu (Vantaan kaupunki, maankäyttöinsinööri)
Kiljander-Kiiskinen Riikka (Vantaan kaupunki, konsernipalvelujohtaja)
Lehtoruusu Mari (Vantaan kaupunki, osallisuusasiantuntija)
Linnasaari Petra (Vantaan kaupunki, ratikan suunnitteluinsinööri)
Mamia Virpi (Vantaan kaupunki, yleiskaava-arkkitehti)
Multala Sari (Vantaan kaupunginvaltuutettu, kokoomus, kaupunginhallituksen puheenjohtaja)
Nieminen Justiina (Vantaan kaupunki, itäosan suunnittelun vetäjä)
Onnela Satu (Vantaan kaupunki, maisema-arkkitehti)
Rokkanen Sakari (Vantaan kaupunginvaltuutettu, kokoomus, kaupunginhallituksen puheenjohtaja)

Sarikaya Anna (Vantaan kaupunki, asemakaava-arkkitehti)
Stenroth Joonas (Vantaan kaupunki, liikenneinsinööri)
Westlin Henry (Vantaan kaupunki, kaupungininsinööri)

2024 →

Berry Kaisa (Maisema-arkkitehtitoimisto Maanlumo)
Erlin Mia (WSP Finland Oy)
Hakkarainen Sauli (Vantaan kaupunki, ratikan suunnittelupäällikkö, hankejohtajan sijainen ja vuoden 2025 alusta kadunsuunnittelupäällikkö)
Henriksson Tomi (Vantaan kaupunki, kiinteistöpäällikkö)
Hiltunen Jussi (Vantaan kaupunki, ratikan projektipäällikkö)
Hulkko Tiina (WSP Finland Oy, projektipäällikkö)
Kaasalainen Pauliina (Taidemuseo Artsin päällikkö)
Kasonen Mika (Vantaan kaupunginvaltuutettu, kokoomus)
Lehmuskoski Paula (Vantaan kaupunginvaltuutettu, kokoomus)
Lehtikankare Hannu (Vantaan kaupunki, hankejohtaja)
Linnasaari Petra (Vantaan kaupunki, ratikan projektipäällikkö)
Lukkarinen Heli (Vantaan taidemuseo Artsi)
Myry Inari (Maisema-arkkitehtitoimisto Maanlumo)
Niemi Eeva-Maria (Vantaan kaupunki, kaupunkisuunnittelija)
Onnela Satu (Vantaan kaupunki, maisema-arkkitehti)
Sahlberg Matti (Vantaan kaupunki, yleiskaavasunnittelija)
Syrjälä Maya (Vantaan kaupunki, julkisen taiteen kuraattori)
Timonen Pekka (Vantaan kaupunki, kaupunginjohtaja)
Virtanen Miira (WSP Finland Oy)
Vähä-Piikkiö Armi (Vantaan kaupunki, tonttipäällikkö)
Westlin Henry (Vantaan kaupunki, kaupungininsinööri)



VANTAAN
RATIKKA