

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

Vaaralan raitiovaunuvarikkohanke – hankkeen esittely

Sisällysluettelo

Esittelijän perustelut	2
Hankkeen lähtökohdat	2
Hankkeen laajuus	3
Hankkeen tavoitteet	4
Hankkeen kustannukset, rahoitus ja vaikutukset käyttötalouteen	6
Toteutustapa	8
Toteutusaikataulu.....	9
Riskit	9
Vaikutukset kaupunkiympäristöön sekä rajapinnat ja varautuminen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen	10
Vaikutukset kaupunkiympäristöön sekä rajapinnat	10
Varautuminen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen	10
Asian jatko	11

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

Esittelijän perustelut

Hankkeen lähtökohdat

Vantaan ratikka on Vantaan ensimmäinen pikaraitiotie välille Mellunmäki – Lentoasema. Reitin pituus on 19,3 kilometriä ja se sisältää 27 kappaletta pysäkkejä. Keskimääräinen pysäkkiväli on 740 m ja huippunopeus: 50 km/h. Kapasiteetti on jopa 225 hlöä / ratikka, ja vuoroväli: 7,5–20 min. Vantaan ratikka hankkeen toteuttamisesta vastaa kaksi allianssia.



Kuva: Vantaan ratikan yleisaikataulu

Vaaralan varikko palvelee aluksi ainoastaan Vantaan linjastoa. Tulevaisuudessa varikkoa voisivat käyttää myös Viikin-Malmin pikaraitiotien sekä mahdollisen Jokeri 2 –raitiolinjan vaunut. Varikko sijaitsee Vaaralassa Kehä III:n, Länsimäentien ja Fazerintien rajaamalla alueella. Varikolla on tilat vaunujen säännölliselle huollolle ja tarvittaville korjauksille samoin kuin päivittäisille tarkistuksille ja vaunujen puhdistukselle. Varikon tontin mitoituksessa ja toimintojen sijoittelussa on varauduttu vaunujen lisäykseen säilytyspaikkojen osalta. Varikosta halutaan Vantaan esimerkkikohde hiilineutraaliudessaan luontoarvoja unohtamatta.

8.10.2025

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

Vaaralan varikkohankkeella on keskeinen rooli Vantaan ratikalle, sillä se on ainoa linjaa palveleva varikko. Ja tulevaisuudessa varikko voi palvella laajenevaa/kasvavaa Vantaan linjaston liikennöintiä sekä mahdollisesti liittyviä linjastoja.

Hankkeessa on tunnistettu liittyvänä hankkeena aurinkosähköjärjestelmän laajentaminen.

Hankkeen laajuus

Ensimmäisessä vaiheessa varikolle mahtuu yhteensä 18 kappaletta enintään 36 metrisiä raitiovaunuja tai vaihtoehtoisesti 12 kappaletta pidempiä enintään 45 metrisiä raitiovaunuja. Ensimmäisessä laajennusvarauksessa on tilat 12 kappaleelle 36m tai 9 kappaleelle 45m raitiovaunuja. Toisessa laajennusvarauksessa on tilat 21 kappaleelle 36m tai 14 kappaleelle 45m raitiovaunuja.

Varikkorakennukseen tulee sijoittumaan seuraavia toimintoja ja tiloja: vuorokausisiivous, säilytyshalli, vikakorjaus ja sorvaus. Ratakunnossapidon varikolle tulee sijoittumaan seuraavia toimintoja ja tiloja: tuotanto- ja varastotilaa, ratafrankunnossapitovaunu, ajoneuvojen säilytys- ja pesutilat sekä ajoneuvojen kattamattomia säilytyspaikkoja. Tämän lisäksi hankkeeseen sisältyy pysäköintipaikat varikon tarpeisiin sekä edellä mainittuja toimintoja palvelevat toimisto-, neuvottelu-, sosiaali-, oheis- ja tekniikkatilat.

Vaaralan varikkohankkeen nyt käsiteltävä ehdotussuunnitelman laajuus ja enimmäishinta sisältää seuraavat asiat (pois lukien pilaantuneiden maiden poisto ja käsittely):

- Vaaralan raitiovaunuvarikkorakennus sisältäen tarvittavat kustannuserät varikon käyttöön saattamiseksi
- Vaaralan ratakunnossapidon varikko sisältäen tarvittavat kustannuserät varikon käyttöön saattamiseksi
- Edellä mainittujen liittyminen lähiympäristöön
- Edellä mainittujen riskivaraukset
- Edellä mainittujen rahoituskustannukset

Hanke toteutetaan tämän hetkisen aikataulun (10/2025) mukaan vuosina 2026–2028, mahdollistamaan Vantaan ratikan raitioliikenteen toimintaedellytykset. Kaupunkiliikenne Oy on laatinut hankkeen hankesuunnitelman vuonna 2023, ehdotussuunnitelman 9/2025 ja edistää hanketta parhaillaan.

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

Hankkeen tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on tarkoituksenmukaisten, hyvin toimivien ja muuntojoustavien tilojen sekä hyvän työympäristön tuottaminen raitiovaunujen huoltoa ja säilytystä sekä raitiovaunuverkon ylläpitoa varten.

Tavoitteena on rakentaa niin rakenteellisilta ominaisuuksiltaan kuin prosesseiltaanakin energiatehokas ja ympäristöystävällinen moderni raitiovaunuvarikko.

Rakennuksen massoittelua sekä sijoittumista rakennuspaikalle ohjaavat voimakkaasti varikon toiminnan sekä raidegeometrian reunaehdot.

Suuret yhtenäiset julkisivupinnat suunnitellaan materiaaleiltaan kestäviksi ja korkeatasoisiksi.

Hankkeelle on siten asetettu seuraavat tavoitteet:

Kestävä kehitys ja ympäristövastuullisuus

- Edelläkävijyys hiilineutraaliudessa ja luonnon monimuotoisuuden huomiointi
- Hiilijalanjäljen laskenta ja materiaalivalintojen vaikutusanalyysi
- Resurssiviisaus rakentamisessa ja elinkaaren aikana

Tulevaisuuden mahdollistaminen

- Monitoimijaympäristöön ja laajennettavuuteen varautuminen
- Varikon konseptin jatkokehittäminen oppeja hyödyntäen

Hyväksyttävyyys ja vuorovaikutus

- Toiminnallisesti hyväksyttävä ratkaisu
- Aktiivinen vuorovaikutus sidosryhmien kanssa

Innovatiivisuus ja yhteistyö

- Uusien ratkaisujen kannustus ja yhdessä kehittäminen
- Työpajatyöskentely, suunnittelun läsnäolo ja ketteryys

Kustannustietoiset päätökset

- Reaaliaikainen kustannuslaskenta suunnittelun tukena
- Päätöksenteko korkeatasoisen analytiikan pohjalta

Korkeatasoinen riskienhallinta

- Ennakoiva ja jatkuva riskienhallinta osana suunnittelua

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

HSL:n tavoitteet, kuten muuntojoustavuus ja monitoimijaympäristön mahdollistaminen näkyvät konkreettisesti ehdotussuunnitelmassa (9/2025).

Varikko mahdollistaa monitoimijaympäristön. Monitoimijaympäristö on tilanne, jossa varikolla toimii useampi kuin yksi toimija. Lisäksi kunnossapidossa käytetään yleisesti alihankkijoita. Huolto- ja korjaamotilat sekä varastot ja sosiaalityöt jaetaan toimijoiden kesken kulloisenkin tarpeen mukaan. Muuntojoustavuus monitoimijaympäristössä varikolla tarkoittaa monipuolisia ja tasa-arvoisia huolto- ja korjaamopaikkoja. Huolto- ja korjaamopaikat eivät ole toiminnallisesti eriarvoisia ja siten niitä on helpompaa jakaa useamman toimijan kesken. Jaettava yhtenäinen iso varastotila huolto- ja korjaamopaikkojen välittömässä yhteydessä takaa huolto- ja korjaamotoiminnan joustavan toiminnan.

Konkreettiset suunnitteluratkaisut, jotka mahdollistavat muuntojoustavuuden ja monitoimijaympäristön:

- Hybridirunkoratkaisu mahdollistaa tilojen rakentamisen pääosin ilman kantavia väliseiniä (poikkeuksena porraskuilu, väestönsuoja), jolloin tiloja on mahdollista muokata myöhemmin tarpeiden muuttuessa väliseinien paikkaa muuttamalla.
- Pukuhuonetilat on jaettu eri kokoihin lohkoihin ja esimerkiksi henkilöstön sukupuolijakauman mahdollisesti muuttuessa tulevaisuudessa, pukuhuonetilojen käyttäjäryhmiä voidaan vaihtaa joustavasti.
- Kaikki toimistotilat on mitoitettu avotoimistoiksi hieman väljemmällä mitoituksella. Tämä mahdollistaa myöhemmin mm. tilojen käyttäjämäärän kasvattamisen sekä muuntojoustavuuden mm puhelinkoppien/pienempien toimistotilojen ym. suhteen tuoden mahdollisuuksia monitoimijaympäristölle.
- Huoltohalli on mitoitettu 45 metrille vaunuille, jolloin varikolla on mahdollista huoltaa eri mittaista kalustoa.
- Varikko on molempiin suuntiin ajettava, mutta pääajosuunta on myötäpäivään. Tämä mahdollistaa mm. säilytyshallista ulos ajon pohjoispäässä, sekä muutenkin varikon sisäisen liikenteen kumpaankin suuntaan tahansa.
- Varikolle on tarkasteltu kahta laajennusvarausta, joka mahdollistaa varikon vaunukapasiteetin kasvattamisen vaiheittain tarpeen mukaisesti.
- Säilytyshallin ulkoseinärakenteissa varaudutaan laajennusvaraukseen, jolloin varikon kapasiteettia voidaan kasvattaa minimoimalla vaikutukset käyttöön.
- Huoltohallin yhteydessä on avointa työskentely- ja varasointitilaa, sekä työpajajonoja, joissa toimintoja voidaan sijoittaa tarpeen mukaisesti.
- Varikonohjauksjärjestelmässä huomioidaan molempiin suuntiin ajo varikolla sekä huolto- ja korjaamopaikkoja voidaan täyttää molemmista ajosuunnista.
- Varikolla on kolmiokäännöksen mahdollisuus mahdollistamaan vaunujen optimaalisen asemoitumisen huolto- ja korjaamopaikoille.

8.10.2025

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

Hankkeen kustannukset, rahoitus ja vaikutukset käyttötalouteen

Vaaralan vaunu- ja ratakunnossapitovarikon arvioidut arvonlisäverottomat investointikustannukset ovat yhteensä 93,93 milj. euroa. Enimmäishinta sisältää kaikki Vaaralan varikko -hankkeeseen liittyvät kustannukset, mukaan lukien rakentamisen aikaisen rahoituksen. Kustannukset eivät sisällä pilaantuneiden maiden poistoa ja käsittelyä. Hankkeen kustannusarvio on laadittu Haahtelan Realizer-laskentaohjelmistolla pääkaupunkiseudun hintatasoon 9/2025, Haahtela-indeksillä 104.

Hanke rahoitetaan nostamalla rahoitusmarkkinoilta kilpailutetun lainan 30 vuoden takaisinmaksuajalla. Yhtiö hakee lainalle myöhemmin kaupungin lainatakausta.

Investointikustannukset jakautuvat seuraavalla periaatteella:

Investointi	Yhteensä EUR
Hanke yhteensä	93 929 514
Vaunuvarikko (9 742 brm ²)	56 877 171
Investointi (suunnittelu, rakennuttaminen ja muut rakennustehtävät, irtokalusteet, tonttivuokra)	51 892 800
Rakennusjakson rahoituskulut*	4 984 371
	Yhteensä EUR
Ratakunnossapito (2 670 brm ²)	15 347 239
Investointi (suunnittelu, rakennuttaminen ja muut rakennustehtävät, irtokalusteet, tonttivuokra)	14 002 300
Rakennusjakson rahoituskulut*	1 344 939
	Yhteensä EUR
Raitiotieinfra (2 749 raidemetriä)	21 705 104
Investointi (suunnittelu, rakennuttaminen ja muut rakennustehtävät, irtokalusteet, tonttivuokra)	19 803 000
Rakennusjakson rahoituskulut*	1 902 104

* Rakennusjakson aikainen korko ja takauspalkkio pääomitetään täysimääräisesti, lainapääoma nostetaan kustannusten kertyessä

** Vantaan kaupungin takaus 100 %:lle lainapääomasta

*** Sis. käyttökustannusten indeksointi 2% p.a.

Vuositasolla eri osapuolten tulee varautua seuraaviin kustannuksiin:

- HSL (RV-liikennöintikorvaus) maksut Kaupunkiliikenne Oy:lle (1. täysi operointivuosi: 4,8 M€ / keskimäärin 4,2 M€) muodostuu:
 - Hallinto- ja ylläpitokuluista (0,9 M€ / 1,3 M€)
 - Pääoman lyhennyksistä (1,9 M€ / 1,9 M€)
 - Korkokuluista (2,0 M€ / 1,0 M€)
- HSL (infrakorvaus) muodostuu:
 - Ratakunnossapitoinvestointia vastaavan Ratakunnossapitosopimuksen mukainen maksu (1. täysi operointivuosi: 1,4 M€ / keskimäärin 1,3 M€) muodostuu:
 - Hallinto- ja ylläpitokuluista (0,3 M€ / 0,4 M€)

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

- Pääoman lyhennyksistä (0,5 M€ / 0,5 M€)
- Korkokuluista (0,5 M€ / 0,3 M€)
- Raitiotieinfrastruktuuria vastaavan Palvelukorvaussopimuksen mukainen maksu (1. täysi operointivuosi: 1,1 M€ / keskimäärin 1,0 M€) muodostuu:
 - Hallinto- ja ylläpitokuluista (0,3 M€ / 0,4 M€)
 - Pääoman poistoista (0,3 M€ / 0,3 M€)
 - Korkokuluista (0,5 M€ / 0,3 M€)
- Vantaan kaupunki maksaa Kaupunkiliikenne Oy:lle Palvelukorvaussopimuksen mukaista korvausta (1. täysi operointivuosi: 0,6 M€ / keskimäärin 0,5 M€) muodostuu:
 - Pääoman lyhennyksistä (0,4 M€ / 0,4 M€)
 - Korkokuluista (0,2 M€ / 0,1 M€)

Edellä mainitut kustannukset sisältävät Vaaralan varikko -hankkeen kustannukset, eivätkä sisällä pilaantuneen maan käsittely- tai poistokustannuksia. Rahoituskustannukset perustuvat 3,45 % korkoon (2,95 % viitekorko sekä 0,5 % marginaali). Lisäksi peritään 0,2 % vuotuinen takauspalkkio 100 % lainan kokonaismäärästä.

Käyttökustannukset jakautuvat vuositasolla seuraavasti:

Käyttökustannukset	Yhteensä EUR (35v)***	EUR/vuosi
Hanke yhteensä	74 323 672	1 369 497
Vaunuvarikko	45 530 210	838 945
Ylläpito	35 687 652	657 585
Maanvuokra	7 241 380	133 431
Kiinteistövero	2 601 178	47 930
	Yhteensä EUR (35v)***	EUR/vuosi
Ratakunnossapito	15 738 829	290 006
Ylläpito	13 041 269	240 300
Maanvuokra	1 984 653	36 569
Kiinteistövero	712 908	13 136
	Yhteensä EUR (35v)***	EUR/vuosi
Raitiotieinfra	13 054 633	240 546
Ylläpito	13 054 633	240 546
Maanvuokra	-	-
Kiinteistövero	-	-

Alla olevassa taulukossa on esitetty vertailu muihin Kaupunkiliikenteen varikkohankkeisiin. Hankkeet eivät ole täysin vertailukelpoisia keskenään esimerkiksi poikkeavien toimintojensa puolesta. Taulukossa esitetyt kustannukset eivät sisällä rakentamisaikaisia rahoituskuluja eikä esitettyihin kustannuksiin ole tehty indeksikorjausta.

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

	Vaarala	Vaarala (vain vaunuvarikko)	Koskela	Roihupelto	Ruskeasuo
Ajankohta	2025 suunnitteluvaihe	2025 suunnitteluvaihe	2024 toteutussopimus	2023 toteutunut	2024 toteutunut
Laajuus	12 400 brm2	9 800 brm2	41 000 brm2	9 500 brm2	36 400 brm2
Vaunumetrit	648	648	1 885	1 015	3 083
Kustannusarvio	85,7 M€	71,7 M€	336 M€	80 M€	174 M€
€/brm2	6 911 €	7 316 €	8 195 €	8 420 €	4 780 €
€/vaunumetri	132 000 €	111 000 €	178 000 €	78 800 €	56 000 €
huomiot	<u>Vaunu+ratakupi</u>	Vain vaunu	<u>Vaunu+ratakupi</u>	Vaunu	<u>Vaunu+bussi</u>

Vaaralan varikon kustannusarvio on linjassa Roihupellon varikon kanssa, joka on toiminnallisesti lähimpänä Vaaralan varikkoa. Vaaralan varikon kustannus vaunumetriltä on korkeampi kuin osassa vertailtavissa hankkeissa, koska varikko on ensivaiheessa melko pieni varikko vaunumetreiltään. Varikko kuitenkin mahdollistaa vaunukapasiteetin kasvattamisen myöhemmin.

Toteutustapa

Vaaralan varikon toteutustavaksi on valittu varikkorakennuksen osalta yhteistoiminnallinen projektinjohtourakka (PJU) ja rataanfran osalta allianssi ("ratapiha-allianssi/RPA"), sekä varikkorakennuksen suunnittelun osalta erillissuunnittelijat.

Vantaan ratikan itäisen allianssin palveluntuottajien kanssa on solmittu erillinen allianssisopimus ("Ratapiha-allianssi/RPA") Vantaan ratikan option 3 mukaisesti, jossa palveluntuottajat suunnittelevat ja toteuttavat varikkoon liittyvät rataanfra, ratatekniikka, -sähkö ja -järjestelmätyöt sekä maanrakennustöitä.

Kaupunkiliikenne on hankkinut talopuolen suunnittelijat erikseen: pääsuunnittelija, arkkitehtisuunnittelu, rakennesuunnittelu, LVIAS –suunnittelu, tietomallikoordinaattori ja elinkaariasiantuntija.

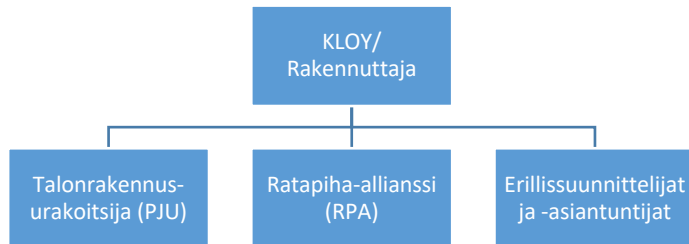
Talonrakennusurakoitsija hankitaan alkuvuodesta 2026. Markkinavuoropuhelut on järjestetty syksyllä 2025 hankkeen houkuttelevuuden varmistamiseksi markkinoilla ja urakoitsijoiden näkemyksen kartoittamiseksi. Talonrakennusurakoitsija ollaan hankkimassa yhteistoiminnallisena projektinjohtourakkana (PJU). Alustava arvio 35M€.

Kaupunkiliikenne on valinnut toteutusmuodon seuraavista syistä:

- Vantaan ratikan option käyttö mahdollisti nopean suunnittelun aloittamisen sekä varmistaa yhteensovituksen linjan suunnittelun ja toteutuksen kanssa
- Tilaajan hankkimat erillissuunnittelijat mahdollistivat talonrakennuksen nopean suunnittelun aloittamisen sekä yhteensovituksen rataanfran suunnittelun kanssa heti suunnittelutyön alkaessa
- Kaupunkiliikenne on saanut palautetta myös markkinoilta, että toteutusmuoto on tarjoajien näkökulmasta hankkeelle sopiva.
- Talonrakentajan valinta voidaan tehdä myöhemmin, alkuvuodesta 2026

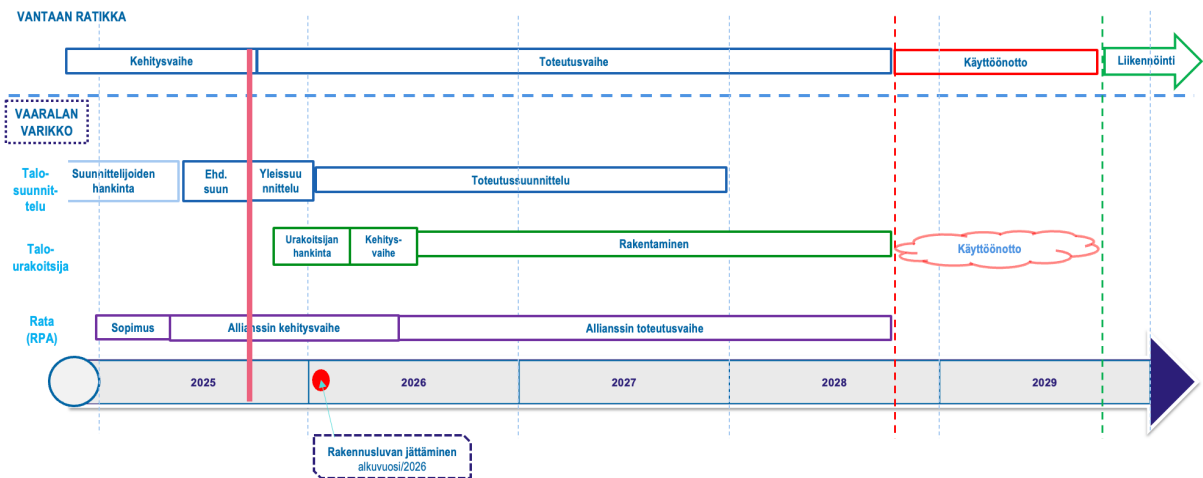
Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

- Yhteistoiminnallinen ja kehitysvaiheen sisältävä talonrakennusurakka mahdollistaa toteutuksen aloittamisen vielä kesken olevilla suunnitelmilla, ja täten mahdollistaa hyvin tiukassa aikataulussa pysymisen.



Kaavio: Varikkohankkeen toteutusmuoto.

Toteutusaikataulu



Kuva: Ehdotussuunnitelman (9/2025) mukainen kokonaisaikataulu

Hankkeen hankesuunnitelma on valmistunut maaliskuussa 2023. Erillissuunnittelijoiden ja ratapiha-allianssin hankinnat saatiin tehtyä keväällä 2025. Suunnitteluvaihe on käynnissä ja ehdotussuunnitelma valmistui syyskuun loppuun mennessä. Hankkeen rakennustyöt on tarkoitus aloittaa kesällä 2026. Rakennustyöt kestävät arviolta 30 kuukautta, jolloin rakennus on valmis loppuvuodesta 2028 ja käyttöönotettu 2029 vuoden lopussa. Tarkempi käyttöönottovaiheen aikataulutus on vielä kesken.

Riskit

Hankkeen riskivarausta perustuu kustannussimulointiin, joka kattaa teknisen toteutuksen riskejä sekä hanketason riskejä. Merkittävimmät riskit ehdotussuunnitteluvaiheessa ovat hanketason

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

riskejä. Riskin hinnoittelu perustuu riskiluokkaan (pieni, normaali, keskisuuri, suuri, erittäin suuri). Menetelmällä kaksi saman riskiluokan riskiä ovat samanhintaisia.

Hankesuunnitteluvaiheen riskivaraus oli 16 %, nyt riskivaraus on 14 %. Osa hankesuunnitteluvaiheen riskeistä on pienentynyt, kuten projektin laajuus sekä, tontti- ja lähtötiedot. Osa riskeistä on kasvanut kuten aikatauluriskit (kaavavalitus) ja toteutusmuodon monimuotoisuus.

Huomioitava, että nyt tarkastelussa mukana vaunuvarikko sekä ratainfra-kunnossapidon varikko. Hankesuunnitteluvaiheessa vain vaunuvarikko.

Aihe	Selite	Riskin suuruus [€]	Hallintatoimenpiteet
1. Hankintajako ja urakkarajat	RPA ja PJU välinen vastuunjakko vielä kesken. Tuotantojärjestelmien määrittely ja hankintavastuu kesken.	2 900 000 (erittäin suuri, yhdistetty)	Urakkarajojen ja työmaan johtovastuun tarkentaminen yhdessä RPA:n kanssa talourakan hankinta-asiakirjoja varten. Yhteinen kehitysvaihe
2. Aikataulu	Kaavavalituksen vaikutukset toteutusvaiheen viivästymiseen	2 460 000 (erittäin suuri)	Selvitetään maisematyöluvalla aloittaminen. Organisaation tarkastelu, jos venyy paljon. Käännetään pidentynyt kehitysvaihe mahdollisuudeksi.
3. Hankkeen johtaminen	Kahden urakan malli tuo päällekkäisiä kustannuksia	800 000 (suuri)	Hankkeen johtamisjärjestelmän kuvaaminen → Tilaaja+RPA+PJU johtoryhmä. Päätöksissä tarkastellaan vaikutukset koko hankkeen näkökulmasta.
4. Tekniikka	Varikonohjausjärjestelmän alustava tarjous saatu vajavaisin tiedoin	800 000 (suuri)	Riskin realisointuminen todennäköistä, mikäli toiminnallisuudesta halutaan pitää kiinni
5. Lähtötiedot	Käyttäjyhteistyö vasta aloitettu. Ratakunnossapito perustuu tarveselvitykseen, jossa voi olla katveita	430 000 (keskisuuri)	Muutostenhallintaprosessi, varmistetaan toiminnallisuus käyttäjiltä, tilaajan tekninen ohjausryhmä

Taulukko: Hankkeen suurimmat tunnistetut riskit.

Vaikutukset kaupunkiympäristöön sekä rajapinnat ja varautuminen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen

Vaikutukset kaupunkiympäristöön sekä rajapinnat

Vaikutukset kaupunkiympäristöön ovat suuret, koska tontti on rakentamaton tontti ja aiheuttaa siten merkittävän muutoksen alueella. Vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan ovat myös suuret tontin uudisrakentamisen myötä. Rajapinnat ovat kuitenkin selkeät: varikkohankkeeseen kuuluu varikkoalueen sisäpuoliset asiat, sekä mahdollinen Länsimäentien laajentaminen sisäänajoja varten.

Varautuminen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen

Varikkohankkeen yhteydessä tontilta tulee poistaa tai muuten käsitellä mahdolliset pilaantuneet maat. PIMA -tutkimukset on tehty syksyllä 2025, mutta tulokset ovat vielä työn alla. Pilaantuneiden maiden puhdistamisen kustannuksista vastaa maanomistaja eli Vantaan kaupunki.

Hankkeen hankesuunnitteluvaiheessa on tunnistettu seuraavat muutokset, jotka voidaan toteuttaa erillisellä päätöksellä, ja joiden kustannuksia ei ole mukana kustannusarviossa:

8.10.2025

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

- Aurinkosähköjärjestelmän laajentaminen.

Asian jatko

Edelleen käsiteltäväksi seuraavalle käsittelevälle taholle.

Vaaralan varikko -hankkeen päätöksentekoprosessi on suunniteltu seuraavasti:

- xx.xx.2025 HSL:n johtoryhmän käsittely
- xx.xx.2025 HSL:n hallituksen iltakoulu
- 25.11.2025 HSL:n hallituksen lausunto kaupunkiliikenteelle
- HSL lausunnon jälkeen asia menee Vantaan kaupungin päätöksentekoon alustavasti
 - 1/2026 Kaupunginhallitus
 - 2/2026 Kaupungin valtuusto
- Vantaan päätöksenteon jälkeen asia menee Kaupunkiliikenteen päätöksentekoon alustavasti
 - Keväällä 2026 Kaupunkiliikenne Oy:n hallitus (ylimääräisen yhtiökokouksen kutsuminen koolle)
 - Keväällä 2026 Helsingin kaupunginhallituksen konsernijaoston käsittely
 - Kaupunkiliikenne Oy:n ylimääräinen yhtiökokous erikseen sovittuna aikana Konsernijaoston käsittelyn jälkeen

Kaupunkiliikenne Oy:n hallituksen käsiteltäväksi tulevat erilliset liittyvät hankkeet niiden suunnittelun edetessä sekä hankkeeseen liittyvät hankintapäätökset.