



Vantaan ratikan vaunuhankinnan päivitetty hankesuunnitelma ja omavelkaisen takauksen myöntäminen Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle

VD/4386/02.03.07/2026

PT/JK/PvN/MR/SV/EK/SE/JK

Tausta

Kaupunginvaltuusto on 17.11.2025 § 7 hyväksynyt Vantaan ratikan tarkistetun hankesuunnitelman. Ratikan hankesuunnitelman mukaan Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy rakentaa Vaaralan varikon ja hankkii Vantaan raitiovaunut.

Vantaan kaupunki on pienellä osuudella (n. 0,5 %:ia) osakas Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ssä (jäljempänä KLOY), jonka muut osakkeet omistaa Helsingin kaupunki. Yhtiö perustettiin vuonna 2021 harjoittamaan Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen (HKL) toimintaa. HKL:n toiminta metron infra- ja liikennöintisopimuksiin liittyviä toimintoja lukuun ottamatta siirrettiin yhtiöön vuonna 2022. KLOY on perustettu siinä tarkoituksessa, että se tuottaa yleisen edun mukaisia, kestävän liikkumisen julkisia palveluja, kuten metro-, raitio- ja lauttaliikenteen sekä kaupunkipyöräilyn palveluja ensisijaisesti HSL:n järjestämään joukkoliikenteeseen pääkaupunkiseudulla.

Kaupunginhallituksen konsernijaosto on 9.6.2025 hyväksynyt KLOY:n osakassopimuksen, jossa on sovittu yhtiön toiminnan järjestämisestä ja sen toteuttamien investointien rahoittamisesta. Vantaan kaupungin omistus yhtiössä rajoittuu CP-osakesarjaan (pikaraitiovaunun kalustot ja niitä palvelevat varikot). Osakassopimuksen mukaan CP-sarjan kalusto- ja varikkoinvestoinnit toteutetaan KLOY:n ja sen tytäryhtiöiden muodostamaan kaupunkiliikennekonserniin ensisijaisesti lainarahoituksella. Osakassopimuksen mukaisena lähtökohtana on, ellei muuta sovita, että CP-sarjan kaluston ja varikkojen investointien rahoitusvastuu määräytyy sen mukaan, minkä osakkaan alueella harjoitettavaan liikennöintiin investointi kohdistuu. Osakkaana oleva kaupunki rahoittaa ja takaa alueellansa harjoitettavaan liikennöintiin kohdistuvat investointikustannukset. Takausvastuu sovitaan hanke kerrallaan ja se vähenee sitä mukaa kun velkaa maksetaan pois.

Raitiovaunukalustosta ja -varikoista tulee vastaamaan Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy.

Osakassopimuksen mukaan KLOY:n tulee ennen lopullista sitovaa päätöksentekoa hakea osakkaana olevan kaupungin etukäteinen suostumus aina, kun on kyse sellaisesta investoinnista, joiden takausvastuu tai rahoitusvelvollisuus on osakkaalla esimerkiksi hyväksyttämällä ko. investointia koskeva hankesuunnitelma.

KLOY:n hallitus on päättänyt joulukuussa 2025 hakea Vantaan ratikan kalustohankintoihin ja Vaaralan varikkoon liittyvien investointien toteuttamiseen otettaville lainoille Vantaan kaupungilta omavelkaista takausta. Takauksen myöntämistä ei kalustohankinnan osalta voitu tuoda heti päätettäväksi, koska KLOY:n kalustohankintapäätöstä koskevan valitusasian käsittely oli kesken ja hankesuunnitelmaa tuli päivittää. Korkein hallinto-oikeus on 2.6.2026 päättänyt hylätä valituslupahakemuksen, joka koski markkinaoikeuden KLOY:n hankintapäätöksestä antamaa valituksen hylkäävää ratkaisua, mikä tarkoittaa, että KLOY:n hankintapäätös on lainvoimainen. KLOY on 27.4.2026 pyytänyt HSL:ltä lausuntoa pikaraitioliikenteen raitiovaunuhankinnan hankesuunnitelman päivityksestä.



Kaluston hankesuunnitelma ja sen päivittäminen

Vantaan kaupunginhallitus on 21.8.2023 § 7 hyväksynyt Vantaan ratikan vaunuhankinnan hankesuunnitelman, Kaupunginhallitus on 29.1.2024 § 15 hyväksynyt päivitetyn Vantaan ratikan vaunuhankinnan hankesuunnitelman. Hyväksytyn hankesuunnitelman mukaan Vantaan ratikan reitille tarvitaan yhteensä 18 kappaletta raitiotievaunuja. Päivitetystä hankesuunnitelmasta Vantaan ratikan vaunujen hankinnan ilmoitettiin olevan 82 miljoonaa euroa, joka jakautuu vuosille 2024–2033. Vantaan kaupunginhallituksen päätettäväksi on aiemmin tuotu ainoastaan Vantaan ratikkaa koskeva osa kalustohankinnasta.

Koko Pikaraitiovaunuhankintaa koskeva hankesuunnitelma on ollut 26.9.2023 päivätty Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta. KLOY on nyt laatinut asiakirjan Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta (jäljempänä Uusi hankesuunnitelma), jolla päivitetään alkuperäistä koko pikaraitiovaunuhankintaa koskevaa hankesuunnitelmaa.

Uuden hankesuunnitelman mukaisen hankkeen tavoitteena on hankkia yhteensä kolmekymmentäkolme (33) uutta pääkaupunkiseudun liikenteeseen soveltuvaa matalalattiaista kahteen suuntaan ajettavaa pikaraitiovaunua Kaupunkiliikenteen varikolle toimitettuna. Näistä vaunuista Vantaan ratikan osuus on 18 vaunua. Hankinta pitää sisällään raitiovaunuhankinnat, jotka mahdollistavat liikennöinnin Länsi-Helsingin raitioteillä ja Vantaan Ratikan pikaraitioteillä.

Hanke tähtää suunnittelullaan ja valmistelullaan siihen, että toteutusvaihe käynnistyy vuoden 2026 ensimmäisen vuosipuoliskon aikana. Pikaraitiovaunujen toimitukset ajoittuvat tämänhetkisen aikataulun mukaisesti vuosille 2029–2032. Ensin saapuu kolme esisarjan vaunua vuoden 2029 jälkimmäisellä puolikalla ja sarjatuotantovaunut vuosien 2031 ja 2032 aikana.

Alkuperäinen hankesuunnitelman enimmäishinta koko hankinnalle on ollut 163 705 734 € (kustannusriskitasopäivämäärä 26.9.2023). Nyt esitettävä uusi enimmäishinta koko hankinnalle on 180 171 956 euroa. Uusi enimmäishinta on Vantaan ratikan osalta 98,3 Me.

KLOY hakee hankesuunnitelmalle korotusta, koska saadut tarjoukset olivat korkeampia kuin hankesuunnitelman enimmäishinta. Alkuperäinen hankesuunnitelma (163 705 734 €, kustannusriskitasopäivämäärä 26.9.2023) perustui edellisiin kalustohankintoihin (Raide-Jokeri, Kruunusillat) vuoteen 2020 indeksoituun kustannustasoon sekä käytyjen markkinavuoropuheluiden arvioihin vuosilta 2022–2023. Kaupunkiliikenne Oy hankintayksikön näkemyksen mukaan voitaneen tarjouksen hinta vastaa hyvin tämänhetkistä markkinatilannetta. Tarjouskilpailua ja kustannustason nousun syitä on selostettu tarkemmin liitteenä olevan Uuden hankesuunnitelman kohdassa 6.

Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymä (HSL) on 10.6.2026 antanut lausunnon sekä käyttöänsä päässä olevan raitiovaunukaluston korvaaminen -hankesuunnitelmasta (ei koske Vantaan ratikkaa) että Uudesta hankesuunnitelmasta. HSL on antamassaan lausunnossa puoltanut hankesuunnitelmien tarkistamista edellyttäen, että hankkeen kustannusvaikutuksista on saavutettu yhteinen näkemys Helsingin ja Vantaan kaupunkien, Kaupunkiliikenneyhtiön ja HSL:n välillä ennen hankintasopimuksen allekirjoittamista. HSL katsoo, että uusi vaunuhankinta nostaa merkittävästi raitioliikenteen kustannuksia, mikä aiheuttaa osaltaan merkittävää korotuspainetta lippujen hintoihin. HSL:n näkemyksen mukaan vähintään alkuperäisen hankesuunnitelman ylittävä kustannustason nousu pitää kattaa kuntasubventiolla eikä lippujen hintojen nostolla tai palvelutasoa karsimalla.



Takauksen myöntäminen kalustohankinnan lainoille

KLOY:n hallitus on pyytänyt Vantaan kaupungilta 110 miljoonan euron omavelkaista takausta KLOY:n omaisuuteen hankittavien Vantaan ratikan vaunuinvestoinnin rahoitusjärjestelyitä (lainat, korot ja muut rahoituskustannukset) varten. KLOY:n hakeman takauksen voimassaoloaika on 30 vuotta. Yhtiön hakema takauksen määrä 110 Me on kalustohankinnan lainojen vakuudeksi myönnettävien takausten enimmäismäärä, jossa on varautumista mahdollisiin kustannusarviossa huomioimattomiin kuluihin ja ylityksiin.

Takauksesta ehdotetaan perittäväksi vuosittain 0,09 %:n suuruinen takausprovisio, joka lasketaan takausvastuun kohteena olevien lainojen määrästä per 31.12, ja jonka yhtiön tulee maksaa määräytymisajankohtaa seuraavan tammikuun loppuun mennessä.

Takaukselle ei esitetä vaadittavan vastavakuuksia.

Takausehdot vastaavat ehtoja, joilla Helsingin kaupunki on myöntänyt KLOY:lle omavelkaisia takauksia.

Valtiontuki ja kuntalain 129 §

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107(1) artiklan mukaan, jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Valtiontukisääntöjä sovelletaan ainoastaan silloin, kun tuensaaja on ”yritys” (Euroopan komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01 valtiontuen käsitteestä, kohta 6). Euroopan unionin tuomioistuimien on johdonmukaisesti määritellyt yritykset taloudellista toimintaa harjoittaviksi yksiköiksi ja katsonut, että taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan markkinoilla. Kaupunkiliikenne Oy tuottaa palveluita vain kunnista koostuvalle omistajapiirille ja viranomaisyhteistyön piirissä oleville tahoille kilpailuttamisvelvollisuutta koskevan poikkeuksen perusteella (sidosyksikköasema, horisontaalinen yhteistyö), jolloin yhtiö ei harjoita taloudellista toimintaa markkinoilla.

Euroopan komissio on lisäksi katsonut, että vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tai kilpailun vääristyminen on yleensä poissuljettua infrastruktuurin rakentamisessa silloin, kun infrastruktuurilla ei ole tavallisesti suoraa kilpailijoita, yksityinen rahoitus on alalla ja kyseisessä jäsenvaltiossa vähäistä ja infrastruktuurin tarkoituksena ei ole valikoivasti suosia tiettyä yritystä tai toimialaa vaan se hyödyttää koko yhteiskuntaa (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 211).

Takaukseen KLOY:lle ei voi liittyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen valtiontukea koskevan artiklan 107(1) mukaista kiellettyä valtiontukea, koska valtiontukea koskevat kriteerit eivät edellä selostetuilla tavoin täyty. Järjestelyn markkinaehtoisuutta ei näin ollen ole tarpeen selvittää.

Kuntalain 129 §:n mukaan kunnan myöntämä laina, takaus tai muu vakuus ei saa vaarantaa kunnan kykyä vastata sille laissa säädettyistä tehtävistä eikä kunta saa myöntää lainaa, takausta tai muuta vakuutta, jos siihen sisältyy merkittävä taloudellinen riski. Edelleen kunnan edut tulee turvata riittävän kattavilla vastavakuuksilla.

Myönnettäväksi esitettävä takaus ei vaaranna Vantaan kaupungin kykyä vastata sille laissa säädettyistä tehtävistä eikä takaukseen sisälly kuntalaissa tarkoitettua merkittävää taloudellista riskiä. Takauksella mahdollistetaan kaupungin päättämän ratikkahankkeen tarvitseman kaluston hankinta kohtuullisilla



korkokustannuksilla. Kaupunkiliikennekonserni tuottaa palveluita omistajinaan oleville Vantaan ja Helsingin kaupungeille sekä kuntayhtymä HSL:llä, joten toimintaa liittyvä riski on jo lähtökohtaisesti alhainen. Vantaa ja Helsinki ovat lisäksi osakassopimuksessa sopineet siitä, että omistajilla on velvollisuus kattaa kaupunkiliikennekonsernin kunkin osakesarjan tappio (tässä tapauksessa tappio tarkoittaa osakesarjan negatiivista omaa pääomaa) osakesarjan omistuksen suhteessa (Vantaa omistaa ainoastaan CP-sarjaa). CP-osakesarjan osalta tappion kattamisvelvollisuuden on sovittu kaluston osalta määräytyvän linjakilometrien suhteessa. Vantaa siis vastaisi kalustohankinnan tappiosta jo osakassopimuksen perusteella. Koska tappion kattamisvelvollisuus on käytännössä aina omistajakunnilla osakassopimuksen perusteella, ei takaus muuta Vantaan kannalta sen kokonaisriskiä. Vastaavasta syystä vastavakuuksia ei ole tarpeen vaatia, koska Vantaan riskipositio ei paranisi vastavakuuksilla tilanteessa, jossa Vantaa joka tapauksessa vastaa Vaaralan varikon tappiosta osakassopimuksen perusteella.

Toimivalta

Hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 5 momentin kohdan 22 mukaan kaupunginhallitus päättää useampaa kuin yhtä toimialaa koskevien ja kaupunkitasoista linjausta vaativien investointihankkeiden hankesuunnitelmien (tavoitehintoineen) ja kustannusarvioiden hyväksymisestä lukuun ottamatta teknisten perusparanusten tai alle 1 000 000 euroa (alv 0 %) maksavien hankkeiden hankesuunnitelmia. Kuntalain 14 §:n mukaan valtuusto päättää takaussitoumuksen tai muun vakuuden antamisesta toisen velasta.

Kaupunginhallitus 22.6.2026 § 15

Vs. kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä ehdollisena sille, että kaupunginvaltuusto myöntää b) kohdan mukaisen takauksen Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta siten, että Vantaan ratikan kaluston enimmäishinta on 98,3 Me;
- b) esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto myöntää Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle enintään 110 miljoonan euron omavelkaisen takauksen Vantaan ratikan vaunuinvestoinnin rahoittamiseksi otettavien lainojen vakuudeksi seuraavin ehdoin:
 - takaus kattaa lainojen pääoman lisäksi lainojen korot, viivästyskorot sekä mahdolliset lainanhoito- ja perimiskulut;
 - taattavien lainojen laina-aika saa olla enintään 30 vuotta;
 - omavelkaisesta takauksesta peritään vuosittain 0,09 %:n suuruinen takausprovisio, joka lasketaan takausvastuun kohteena olevien lainojen määrästä per 31.12, ja jonka yhtiön tulee maksaa määräytymisajankohtaa seuraavan tammikuun loppuun mennessä;
- c) esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginjohtaja valtuutetaan päättämään b) kohdan taattavien lainojen hyväksyttävistä tarkemmista lainaehtoista, yksittäisten takausten tarkemmista takausehdoista sekä allekirjoittamaan takaussitoumukset.

Päätös:

Päätettiin yksimielisesti jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.



Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä ehdollisena sille, että kaupunginvaltuusto myöntää b) kohdan mukaisen takauksen Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: Pääkaupunkiseudun pikaraitoliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta siten, että Vantaan ratikan kaluston enimmäishinta on 98,3 Me;
- b) esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto myöntää Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle enintään 110 miljoonan euron omavelkaisen takauksen Vantaan ratikan vaunuinvestoinnin rahoittamiseksi otettavien lainojen vakuudeksi seuraavin ehdoin:
- takaus kattaa lainojen pääoman lisäksi lainojen korot, viivästyskorot sekä mahdolliset lainanhoito- ja perimiskulut;
 - taattavien lainojen laina-aika saa olla enintään 30 vuotta;
 - omavelkaisesta takauksesta peritään vuosittain 0,09 %:n suuruinen takausprovisio, joka lasketaan takausvastuun kohteena olevien lainojen määrästä per 31.12, ja jonka yhtiön tulee maksaa määräytymisajankohtaa seuraavan tammikuun loppuun mennessä;
- c) esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginjohtaja valtuutetaan päättämään b) kohdan taattavien lainojen hyväksyttävistä tarkemmista lainaehtoista, yksittäisten takausten tarkemmista takausehdoista sekä allekirjoittamaan takaussitoumukset.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunginhallitus 24.8.2026 § 9

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä ehdollisena sille, että kaupunginvaltuusto myöntää b) kohdan mukaisen takauksen Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: Pääkaupunkiseudun pikaraitoliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta siten, että Vantaan ratikan kaluston enimmäishinta on 98,3 Me;
- b) esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto myöntää Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle enintään 110 miljoonan euron omavelkaisen takauksen Vantaan ratikan vaunuinvestoinnin rahoittamiseksi otettavien lainojen vakuudeksi seuraavin ehdoin:
- takaus kattaa lainojen pääoman lisäksi lainojen korot, viivästyskorot sekä mahdolliset lainanhoito- ja perimiskulut;
 - taattavien lainojen laina-aika saa olla enintään 30 vuotta;
 - omavelkaisesta takauksesta peritään vuosittain 0,09 %:n suuruinen takausprovisio, joka lasketaan takausvastuun kohteena olevien lainojen määrästä per 31.12, ja jonka yhtiön tulee maksaa määräytymisajankohtaa seuraavan tammikuun loppuun mennessä;
- c) esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginjohtaja valtuutetaan päättämään b) kohdan taattavien lainojen hyväksyttävistä tarkemmista lainaehdoista, yksittäisten takausten tarkemmista takausehdoista sekä allekirjoittamaan takaussitoumukset.

Päätös:



Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kaupunginhallitus jätti asialle seuraavan yhteisen pöytäkirjalausuman:

Kaupunginhallitus edellyttää, että valtuustolle selostetaan ennen päätöksentekoa Kaupunkiliikenne Oy:n raitiovaunuhankinnan kokonaisuus, vaikka kaupunginvaltuuston varsinainen päätös rajautuu vain vaunuhankinnan takausvaltuuden korottamiseen. On tärkeää, että kaupunginvaltuutetut saavat kattavat tiedot myös itse hankinnasta (sis. salassapidettävät tiedot), johon takausvaltuuden korotus liittyy.

Kaupunginhallitus toteaa, että Kaupunkiliikenteen varsinainen vaunuhankinta on toteutettu markkinaoikeuden päätöksen perusteella lainmukaisesti. Kaupunginhallitus kehottaa kuitenkin kaupunginjohtajaa olemaan yhteydessä Helsingin kaupunkiin hankinnan asianmukaisuuden jälkikäteisarviointiin liittyen.

Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsen Mika Niikko jätti asialle seuraavan pöytäkirjalausuman:

Perussuomalaiset vastustivat Vantaan ratikan investointipäätöstä ja varoitimme jo silloin hankkeen vaikutuksista kaupungin talouteen ja velkaantumiseen. Nyt nämä kustannukset alkavat konkretisoitua.

Vantaan ratikan vaunuhankinnan hinta on noussut alkuperäisestä 79 miljoonan euron arviosta ensin 82 miljoonaan euroon ja nyt 98,3 miljoonaan euroon. Hankinnan rahoitusjärjestelyjä varten Vantaalta haetaan lisäksi 110 miljoonan euron takausta.

Tämä tapahtuu samaan aikaan, kun Vantaan talous on voimakkaasti alijäämäinen ja kaupunki käy YT-neuvotteluja säästääkseen henkilöstömenoista. Lopulta kasvavien investointien, korkojen ja käyttökustannusten maksaja on Vantaan veronmaksaja ja ne rahat ovat pois kaupungin muista palveluista.

Myös itse kalustohankinnan lopputulos on pettymys. Näin mittavan julkisen hankinnan olisi pitänyt tuottaa mahdollisimman paljon työtä ja taloudellista hyötyä Suomeen. Nyt vaunut valmistetaan Puolassa samaan aikaan, kun Suomessa on omaa raitiovaunujen valmistusta ja alan osaamista.

Hankintapäätös on oikeuskäsittelyn jälkeen lainvoimainen eikä sitä tässä vaiheessa enää voida muuttaa. Se ei kuitenkaan poista tarvetta arvioida kriittisesti kaupungin ja sen yhtiöiden hankintaosaamista. Tulevissa suurissa hankinnoissa kilpailutus on valmisteltava paremmin ja lain sallimissa rajoissa on painotettava nykyistä vahvemmin suomalaisen työn, huoltovarmuuden, elinkaarikustannusten ja hankinnan kokonais-taloudellisten vaikutusten merkitystä.

Perussuomalaiset muistuttavat, että ratikan kustannukset eivät pääty rakentamiseen. Velka, kalusto, korot, ylläpito ja liikennöinti jäävät maksettaviksi vuosikymmeniksi. Kun kustannukset nousevat jo ennen liikenteen alkamista, kaupungin on erityisen tarkasti huolehdittava siitä, ettei laskua siirretä jälleen kuntalaisten palveluihin, verotukseen tai uusiin leikkauksiin.

Kaupunginvaltuusto 21.9.2026 § 5

Kaupunginhallituksen esitys:
Päätetään



- a) myöntää Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle enintään 110 miljoonan euron omavelkaisen takauksen Vantaan ratikan vaunuinvestoinnin rahoittamiseksi otettavien lainojen vakuudeksi seuraavin ehdoin:
- takaus kattaa lainojen pääoman lisäksi lainojen korot, viivästyskorot sekä mahdolliset lainanhoito- ja perimiskulut;
 - taattavien lainojen laina-aika saa olla enintään 30 vuotta;
 - omavelkaisesta takauksesta peritään vuosittain 0,09 %:n suuruinen takausprovisio, joka lasketaan takausvastuun kohteena olevien lainojen määrästä per 31.12, ja jonka yhtiön tulee maksaa määräytymisajankohtaa seuraavan tammikuun loppuun mennessä;
- b) valtuuttaa kaupunginjohtaja päättämään a) kohdan taattavien lainojen hyväksyttävistä tarkemmista lainaehtoista, yksittäisten takausten tarkemmista takausehdoista sekä allekirjoittamaan takaussitoumukset.

Päätös:

Esityksen mukaan.

Merkittiin, että Perussuomalaisten valtuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon yhtyivät Kristillisdemokraattien valtuustoryhmä, Keskustan valtuustoryhmä sekä valtuutetut Vacker, Nummela, Puikkonen, Lehmuskallio ja Alasuutari.

”Perussuomalaisten valtuustoryhmä esittää huolensa Vantaan kaupungin täysin tai osaomistamien yhtiöiden kilpailutuksiin ja hankintoihin.

Kilpailutusosaamista olisi syytä kehittää ja parantaa. Kilpailutusten laatimiseen on panostettava erityisen huolellisesti. Myös erilaisia puitesopimuksia olisi tarkasteltava kriittisesti ja yrityksiä, joiden kanssa puitesopimuksia on tehty, tulisi olla kattava määrä. Kilpailutusosaamisen parantamisella varmistamme, ettemme jatkossa joudu tilanteisiin, joissa hankinnat tehdään pakkoraossa, selkä seinää vasten, ja veronmaksajien rahoja käytetään mahdollisesti ylihintaisten tuotteiden tai palvelujen hankkimiseen.

Myös tarjousneuvottelujen käyminen on oltava vakiokäytäntö isoimmissa hankinnoissa ja tarvittaessa kaupunki voi hankkia ulkopuolista konsulttiapua, jotta neuvottelujen tuloksena saadaan paremmat sopimukset

Perussuomalaiset vastustivat Vantaan ratikan investointipäätöstä ja varoitimme jo silloin hankkeen vaikutuksista kaupungin talouteen ja velkaantumiseen. Nyt nämä kustannukset alkavat konkretisoitua. Vantaan ratikan vaunuhankinnan hinta on noussut alkuperäisestä 79 miljoonan euron arviosta ensin 82 miljoonaan euroon ja nyt 98,3 miljoonaan euroon.

Hankinnan rahoitusjärjestelyjä varten Vantaalta haetaan lisäksi 110 miljoonan euron takausta. Tämä tapahtuu samaan aikaan, kun Vantaan talous on voimakkaasti alijäämäinen ja kaupunki käy YT neuvotteluja säästääkseen henkilöstömenoista. Lopulta kasvavien investointien, korkojen ja käyttökustannusten maksaja on Vantaan veronmaksaja ja ne rahat ovat pois kaupungin muista palveluista.

Perussuomalaiset muistuttavat, että ratikan kustannukset eivät pääty rakentamiseen. Velka, kalusto, korot, ylläpito ja liikennöinti jäävät maksettaviksi vuosikymmeniksi. Kun kustannukset nousevat jo ennen liikenteen alkamista, kaupungin on erityisen tarkasti huolehdittava siitä, ettei laskua siirretä jälleen, kuntalaisten palveluihin, verotukseen tai uusiin leikkauksiin.”



Liitteet:

- Pikaraitioliikenteen kasvun mahdollista raitiovaunuhankinta: Vantaan osuudessa tapahtuneet muutokset talouden näkökulmasta
- Hankesuunnitelman enimmäishinnan korotus: Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta 20.4.2026
- Hankesuunnitelma: Pääkaupunkiseudun pikaraitioliikenteen kasvun mahdollistava raitiovaunuhankinta 26.9.2023
- HSL:n lausunto hankesuunnitelmien tarkistamisesta

Muutoksenhakuohje: 1. Valitusosoitus

Lisätiedot: Kaupungininsinööri Jarno Köykkä (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)
Rahoitusjohtaja Pirjo van Nues (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)