



Vantaan kaupunki

Vantaan ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset

31.3.2023

1. SELVITYKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET



1. SELVITYKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET...2

2. VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN LÄHTÖKOHDAT...4

3. KAUPUNKITALOUDELLISET VAIKUTUKSET...10

4. ELINVOIMA-, VETOVOIMA- JA IMAGOVAIKUTUKSET...22

5. YHTEENVETO...40

1. Tausta ja tavoitteet

Suuret joukkoliikennehankkeet vaikuttavat monin tavoin kaupunkien talouteen ja elinvoimaan. Vantaan ratikka lisää kaupungin vetovoimaa, vahvistaa uusien investointien ja työpaikkojen kautta asukkaiden hyvinvointia sekä vähentää riippuvuutta autoilusta. Ratikka on keskeinen osa kaupunkikehittämisen kokonaisuutta. Se yhdistää elinvoimaisen ja vetovoimaisen kaupungin erilaiset elämisen, asumisen ja yrittämisen paikat monipuoliseksi kokonaisuudeksi. Ratikka parantaa vaikutusalueensa saavutettavuutta sekä luo edellytykset uusien alueiden kaavoittamiselle ja vanhojen alueiden tiivistämiselle. Ratikan investointi- ja ylläpitokustannusten vastapainoksi kaupunki saa tuloja ratikan vaikutusalueen tonttien kaavoittamisesta ja luovuttamisesta rakentamista varten.

Tässä selvityksessä on esitetty yhteenveto Vantaan ratikan kaupunkitaloudellisista vaikutuksista. Taloudellisten vaikutusten lisäksi ratikalla on paljon sellaisia vaikutuksia, joita ei ole mahdollista mitata rahassa. Tällaisia ovat muun muassa vaikutukset kaupungin elinvoimaan, veto- ja pitovoimaan sekä imagoon. Raportissa esitetyt vaikutusarviot perustuvat raportin julkaisuhetkellä käytössä olleisiin tietoihin.

Selvityksessä on aluksi kuvattu Vantaan ratikka - hankkeen kokonaisuutta ja kytkeytymistä kaupungin strategioihin ja suunnitelmiin (luku 2). Luvussa 3 on esitetty yhteenveto ratikan kaupunkitaloudellisista vaikutuksista eri tahojen tekemien selvitysten pohjalta. Luvussa 4 on esitetty ratikan elinvoima-, vetovoima- ja pitovoimavaikutukset sekä imago-vaikutukset, jotka on arvioitu yleisten tilastotietojen ja tutkimustulosten, ratikan kaava-rungon mahdollistaman asuin- ja työpaikkarakentamisen sekä muualla raitiotiehankeista saatujen kokemusten perusteella. Vantaan ratikan vaikutuksia on arvioitu suhteessa bussivaihtoehtoon.

Ratikan taloudesta tehtyihin selvityksiin ja ratikan hankesuunnitelmaan voi tutustua kaupungin kotisivuilla:

<https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja>



2. VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN LÄHTÖKOHDAT



1. SELVITYKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET...2

2. VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN LÄHTÖKOHDAT...4

2.1. Vantaan Ratikka - hanke...5

2.2. Vantaan strategiat ja suunnitelmat...7

2.3. Vantaan yleiskaava...8

2.4. Ratikan kaavarunko...9

3. KAUPUNKITALOUDELLISET VAIKUTUKSET...10

4. ELINVOIMA-, VETOVOIMA- JA IMAGOVAIKUTUKSET...22

5. YHTEENVETO...40

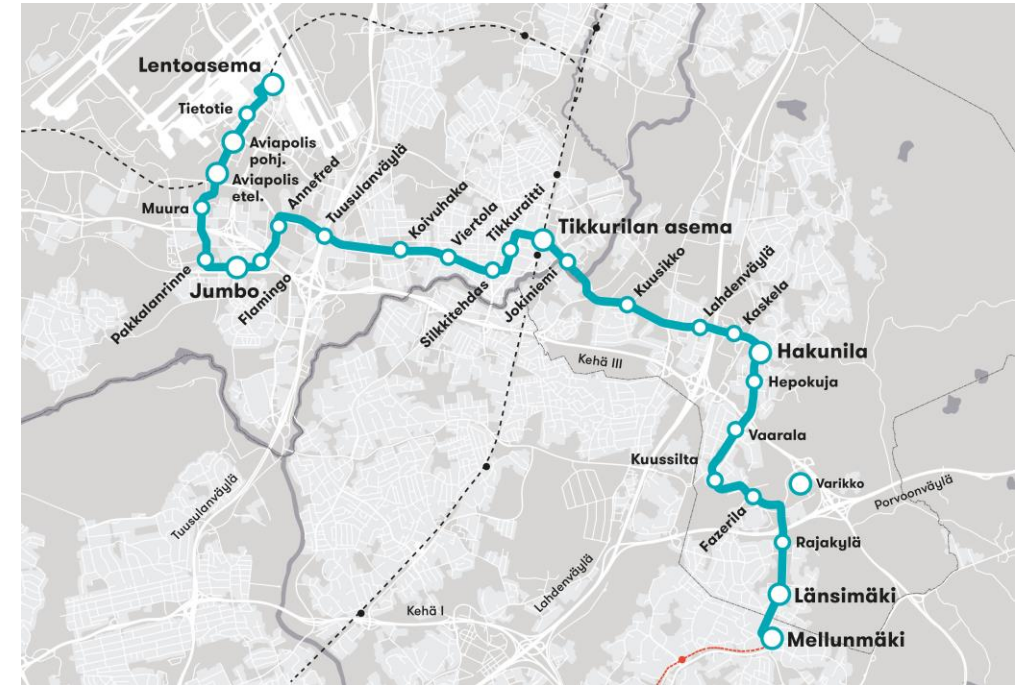
2.1. Vantaan ratikka – hanke (1/2)

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva poikittainen pikaraitiotie. Se yhdistää Vantaan itäisimmät osat sujuvan raideliikenteen piiriin ja mahdollistaa kaupungin kasvun kestävästi joukkoliikenteen varrelle. Ratikkareitti yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Pysäkkejä reitillä on yhteensä 26 kappaletta.

Hanke käynnistyi yleissuunnitteluvaiheella vuosina 2018–2019. Valmiin yleissuunnitelman pohjalta kaupunginvaltuusto päätti jatkosuunnittelun aloittamisesta joulukuussa 2019.

Jatkosuunnitteluvaihe käynnistettiin vuonna 2020 hanketiimin perustamisella ja suunnittelutyön valmistelulla. Suunnittelua tehdään kolmella tasolla: kaavarungon, asemakaavojen sekä katu- ja puistosuunnitelmien tasolla.

Vuonna 2023 ratikan rakentaminen viedään päätettäväksi kaupunginvaltuustoon. Jos kaupunki hyväksyy ratikan rakentamisen aloittamisen, rakentaminen voi alkaa vuonna 2024. Rakentamisvaiheen kestoksi on arvioitu noin viisi vuotta, joten ratikka valmistuisi ja liikennöinti alkaisi vuonna 2029.



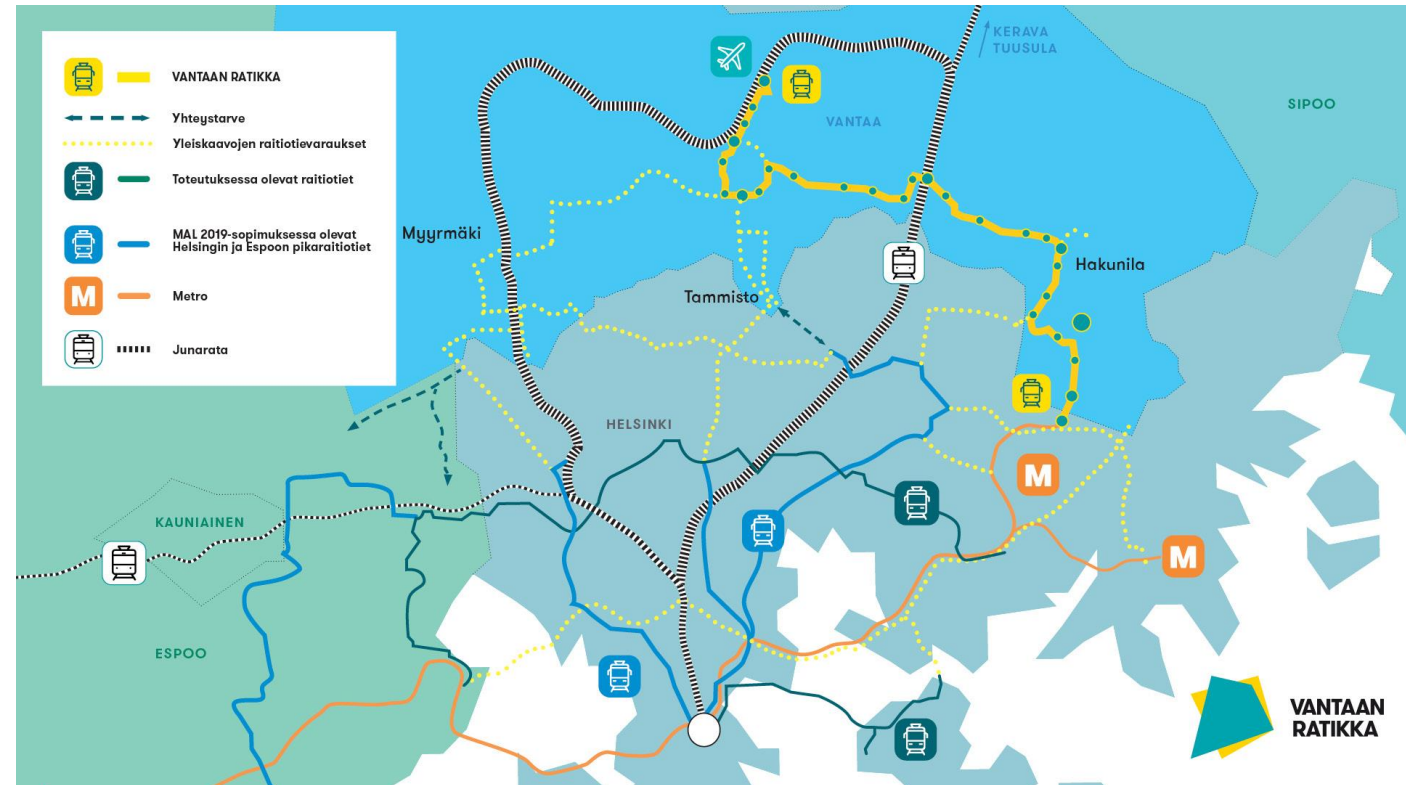
2.1. Vantaan ratikka – hanke (2/2)

Vantaan ratikka on osa pääkaupunkiseudun raitiotieverkostoa

Vantaan ratikka on osa pääkaupunkiseudun raideliikennettä, jota kehitetään voimakkaasti lähivuosina. Seuraavan kymmenen vuoden aikana raideliikenne kolminkertaistuu Helsingin seudulla ja Vantaa haluaa olla kehityksessä mukana. Vantaa on merkittävä osa Helsingin seudun kestävästi kehittyvästä alueesta ja liikenteen sujuvoittamisen kokonaisuudesta. Saavutettavuus on aina ollut Vantaalla tärkeä asia ja kaupunki haluaa varmistaa, että Vantaa on myös tulevaisuudessa hyvin saavutettavissa ja aktiivisena toimijana mukana yhteisen suurkaupunki-alueemme kehittämisessä.

Vantaan Ratikka täydentää pääkaupunkiseudun raideverkostoa ja luo uusia joukkoliikenneyhteyksiä. Ratikka yhdistää Suomen päälentotien ja Helsingin puolella Mellunmäen metroaseman. Ratikalle on suunniteltu vaihtoyhteyksiä seudullisiin bussilinjoihin Tuusulanväylällä, Porvoonväylällä ja Lahdenväylällä sekä kytkentä päärataan Tikkurilassa ja kansainvälisiin yhteyksiin lentoasemalla.

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun raideliikenneverkkoon, jota kehitetään muun muassa seudun kuntien, valtion sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) solmimilla maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksilla (MAL). Tämänhetkisen MAL-sopimuksen mukaan seudulle suunnitellaan kattavaa pikaraitiotieiden verkostoa. Tulevaisuudessa Vantaan ratikka voisi yhdistyä Viikin-Malmin pikaraitiotiehen.



2.2. Vantaan strategiat ja suunnitelmat

Innovaatioiden Vantaa - kaupunkistrategia 2022-2025

Kaupunkistrategia ohjaa kaupungin kehitystä seuraavien neljän vuoden ajan. Strategian visio ilmaisee Vantaan tulevaisuuden tahtotilan: Rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyiden edelläkävijä. **Strategiset painopisteet** ovat 1) Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki, 2) Hyvät asukaslähtöiset palvelut, 3) Eriarvoistumisen estäminen, 4) Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa, 5) Kukoistavat kaupunkikeskukset ja 6) Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella. **Strategiakauden teemoja** ovat 1) Hyvinvointia rakentava Vantaa (Hyvinvointi-ohjelma), 2) Sosiaalisesti kestävä Vantaa (Sosiaalisesti kestävä Vantaa-ohjelma), 3) Ekologisesti kestävä Vantaa (Resurssi-viisauden tiekartta), 4) Elinvoimainen ja osaava Vantaa (Kasvu- ja elinvoimaohjelma) sekä 5) Kansainvälinen Vantaa (Kasvu- ja elinvoimaohjelma ja Monikulttuurisuusohjelma). **Strategiakauden kärkihankkeita** ovat Vantaan ratikka, Kuusijärvi, Oppimiskampus ja Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo. <https://www.vantaa.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteke/talous-ja-strategia/innovaatioiden-vantaa-strategia>



Kasvu- ja elinvoimaohjelma 2022-2025

Vantaan kasvu- ja elinvoimaohjelman 2022-2025 tavoitteena on rakentaa Vantaasta taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti vastuullinen ja elinvoimainen kaupunki. Ohjelman kolme kärkiteemaa ovat: 1) jatkuva oppimista ja ennakoivaa osaamista, 2) työpaikkoja ja yrittäjyyttä sekä 3) monipuolista veto- ja pitovoimaa ja viihtyisyyttä. Toimenpiteitä ovat mm. innovaatioympäristön vahvistaminen, klusteritoiminnan (ruoka, kiinteistö, kiertotalous, lentologiikka, korkea osaaminen) vahvistaminen ja vakiinnuttaminen, yksityisten investointien houkuttelu, julkisten kaupunkitilojen elävöittäminen, luovien alojen kasvun vahvistaminen ja Aviapolis-alueen vetovoiman varmistaminen.

<https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/files/show?doctype=3&docid=2650298&version=1>

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Vantaan tavoitteena on olla kaupunki, jossa on hyvä elää, asua ja tehdä työtä. Maa- ja asuntopoliittisilla linjauksilla luodaan kaupungille mahdollisuus maankäytön, rakentamisen ja tonttimarkkinoiden hallintaan sekä kaupungin talouden tasapainottamiseen. Maa- ja asuntopoliittisten linjausten 3 päämäärää: 1) Vantaan maa- ja asuntopoliittikka on vastuullista, pitkäjänteistä ja taloudellisesti kestävää, 2) Vantaalle suunnitellaan vetovoimaisia asunto- ja työpaikka-alueita palveluineen ja 3) Vantaan tontinluovutus on avointa, tasapuolista ja kilpailua edistävää.

<https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/files/show?doctype=3&docid=2599420&version=1>

Kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2022-2031

Suunnitelman mukaan palvelut sijaitsevat pääsääntöisesti raideliikenteen ja joukkoliikenteen laatukäytävien varsilla ja ne ovat helposti sekä kestävästi saavutettavia (esteettömyys, julkinen liikenne, kävely, pyöräily).

<https://matti.vantaa.fi/portal/apps/MapJournal/index.html?appid=7748e6d35a6142c5a1ac14d6d5242fe2>

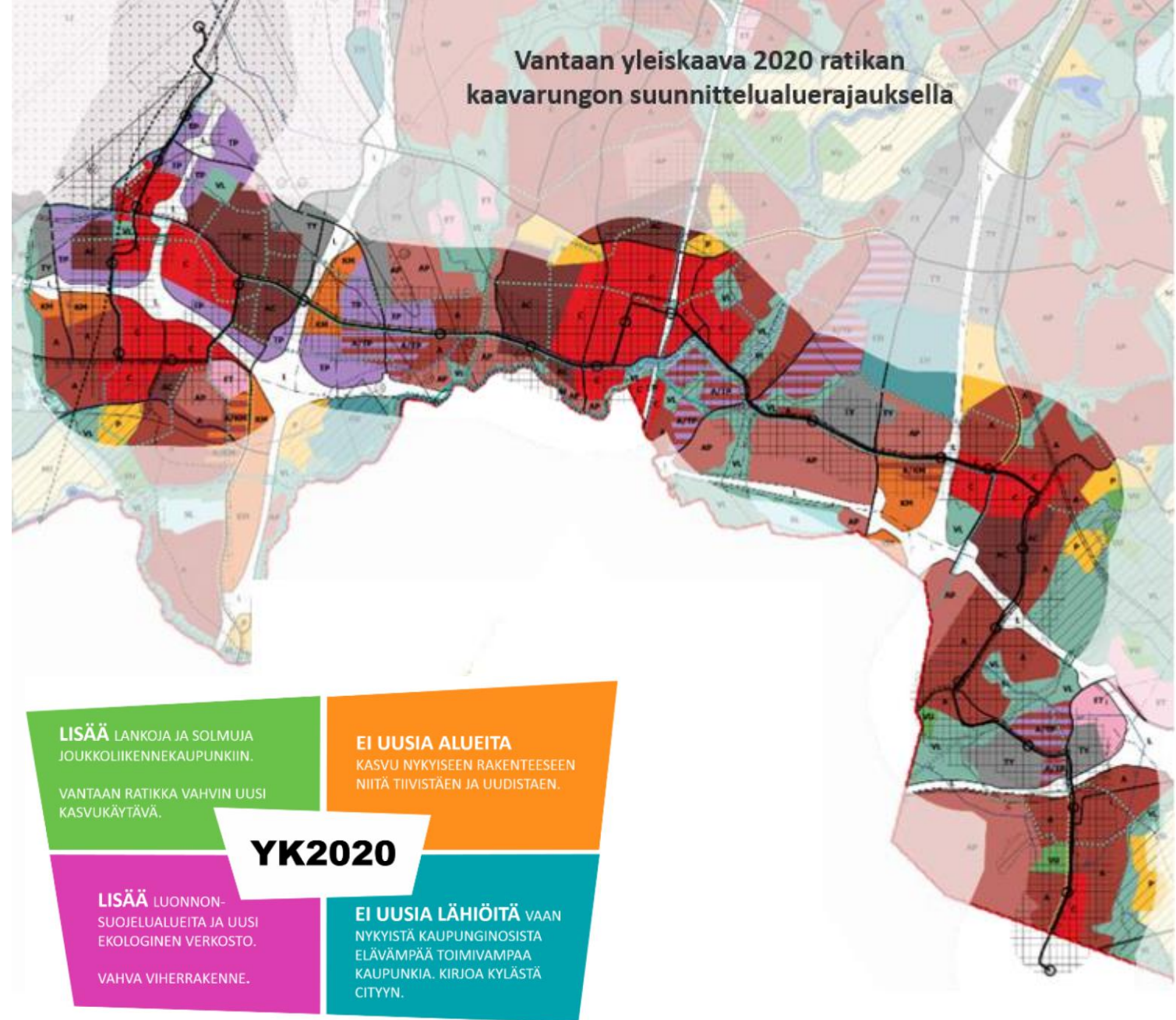
2.3. Vantaan yleiskaava 2020

Vantaan yleiskaava 2020 on tullut voimaan 11.1.2023. Yleiskaava mahdollistaa kaupungin kasvun, joka ohjataan kestävästi nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästämällä resurssiä maata luonnolle ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukko-liikennekaupungin kestävä kasvun vyöhykkeelle. Kestävä kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikkittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsi-mäestä lentoasemalle. Yleiskaava 2020 mahdollistaa ratikan varten rakentuvan vahvan kehityskäytävän, joka tuo mukanaan uutta ja täydentävää asunto- ja työpaikkarakentamista.

Yleiskaavassa varaudutaan noin 335 000 asukkaaseen ja noin 185 000 työpaikkaan vuonna 2050, mikä tarkoittaa noin 95 000 uutta asukasta ja noin 75 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä. Erityisesti tietointensiivisten toimialojen sekä majoitus- ja ravitsemistoiminnan työpaikkojen määrän arvioidaan kasvavan. Sen sijaan teollisuus-työpaikkojen määrän arvioidaan vähenevän. Eri toimialojen keskimääräinen kasvu-% vuodessa:

- Tietointensiiviset toimialat +2,5 %
- Majoitus- ja ravitsemistoiminta +2,0 %
- Muut toimialat +2,0 %
- Kuljetus-, varastointi- ja tietoliikenne +1,5 %
- Tukku- ja vähittäiskauppa +0,5 %
- Teollisuus -0,5 %
- Kaikki toimialat keskimäärin +1,5 %

Vantaan yleiskaava 2020:n keihäänkärjet:



2.4. Ratikan kaavarunko

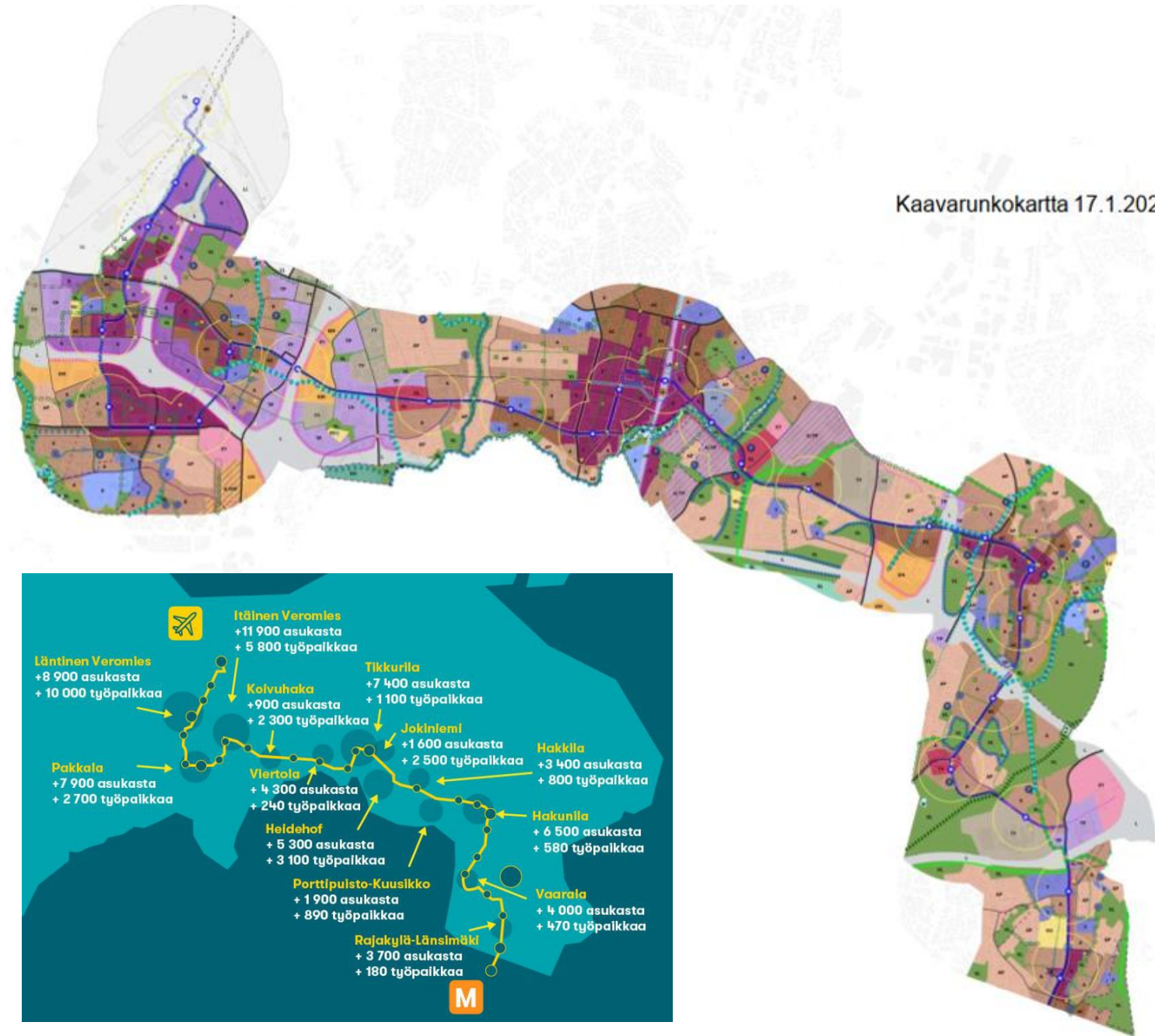
Ratikan kaavarunko on Vantaan yleiskaavaa 2020 tarkentava ja tulkitseva yleispiirteinen maakäytön suunnitelma. Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 metrin säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Ratikan vaikutusalue muodostaa Vantaan yleiskaavan 2020 merkittävimmän kasvu- ja kehityskäytävän.

Ratikan kaavarungon tehtävänä on 1) määritellä visio Vantaan ratikkakaupungista, 2) määritellä tavoitemitoitus ratikan kaupunkitaloudellisen kannattavuuden varmistamiseksi ("ratikka maksaa itsensä takaisin") ja 3) arvioida ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Ratikan kaavarunkoehdotus valmistui alkuvuonna 2023. Kaavarungon kanssa samanaikaisesti laaditaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmia sekä asemakaavoja.

Ratikkakaupunki rakentuu omaleimaisena kaupunkinauhana. Ratikan pysäkkien lähiympäristöä kehitetään tukemaan kestävästä liikkumisjärjestelmästä. Pysäkkien lähikortteleita kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneina ja laadukkaina kaupunkiympäristöinä. Monipuolisimmat pysäkin seudut ovat keskustoissa.

Ratikan kaavarunkoalueelle on mitoitettu asuntorakentamisen mahdollisuuksia yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä, joka asukasmääränä olisi **yli 60 000 uutta asukasta** (n. 70 % yleiskaavan tavoitellusta asukasmäärän kasvusta).

Uusia työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia on kaavarunkoalueella yli miljoona kerrosneliömetriä, joka mahdollistaa **yli 30 000 uutta työpaikkaa** (n. 40 % yleiskaavan tavoitellusta työpaikkamäärän kasvusta). Työpaikkaväljyydestä riippuen rakentamispotentiaali voi mahdollistaa suurempiakin kasvulukuja.



3. KAUPUNKITALOUDELLISET VAIKUTUKSET



1. SELVITYKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET...2

2. VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN LÄHTÖKOHDAT...4

3. KAUPUNKITALOUDELLISET VAIKUTUKSET...10

3.1. Vaikutusten arvioinnin periaatteet...11

3.2. Rakentamiskustannukset...12

3.3. Rahoituskustannukset...13

3.4. MAL-avustus...14

3.5. Kiinteistötaloudelliset tulot...15

3.6. HSL-talous...16

3.7. Kunnossapito...17

3.8. Kaupunkiliikenne, osakeostot...18

3.9. Rakentamisesta palautuva kunnallisvero...19

3.10. Uusien asukkaiden ja työpaikkojen verotulot ja kustannukset...20

3.11. Yhteenveto...21

4. ELINVOIMA-, VETOVOIMA- JA IMAGOVAIKUTUKSET...22

5. YHTEENVETO...40

3.1. Vaikutusten arvioinnin periaatteet

Tässä raportissa on esitetty yhteenveto usean eri tahon toimesta tehdyistä Vantaan ratikan kaupunkitaloudellisista vaikutuksista. Kunkin meno- ja tuloerän kohdalla on mainittu kyseisen vaikutuksen arvioinnista vastaava taho sekä keskeiset arviointiperiaatteet.

Kaupunkitaloudellinen arviointi on erotuslaskelma ratikka- ja bussivaihtoehtojen välillä. Ratikan arvioidaan kasvattavan Vantaan kaupungin asukasmäärää noin **35 000 asukasta** ja työpaikkamäärää noin **15 000 työpaikkaa** enemmän kuin bussivaihtoehto. Ratikan arvioidaan vaikuttavan uuden maankäytön toteuttamisedellytyksiin Vantaalla. Maankäyttöarvot on laadittu osana Vantaan ratikan kaavarunkotyötä.

Taloudellisten laskelmien laadinnassa käytettyjä periaatteita:

- Ratikan rakentamisaika on viisi vuotta ja liikennöinnin aloitusvuosi 2029.
- Kaupunkitaloudelliset tarkastelut on rajattu Vantaalle kohdistuviin vaikutuksiin.
- Maankäytön muutokset ja niistä johtuvat taloudelliset vaikutukset on arvioitu vuoteen 2050 saakka, ja Väyläviraston hankearviointiohjeen mukaiset erät (esim. HSL-talous) on ohjeen mukaisesti arvioitu 40 vuoden ajalle.
- Esitettyjä rahamääriä ei ole indeksikorotettu tai diskontattu.
- Rakentamiskustannukset on sidottu elokuun 2022 indeksiin (MAKU=127,5)

Seuraavassa esitetyt kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviot perustuvat raportin julkaisuhetkellä käytössä olleisiin lähtötietoihin.

Ratikan taloudesta tehtyihin selvityksiin ja ratikan hankesuunnitelmaan voi tutustua kaupungin kotisivuilla:

<https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja>

Kaupunkitaloudellisten vaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu seuraavia tulo- ja menoeriä:

- rakentamiskustannukset (Sitowise)
- rahoituskustannukset (Capex)
- MAL-avustus (WSP)
- kiinteistotaloudelliset tulot (Newsec)
- HSL-talous, kustannukset ja tulot (WSP)
- kunnossapitokustannukset (WSP)
- kaupunkiliikenne, osakeostot (WSP)
- rakentamisesta palautuva kunnallisvero (FCG)
- uusien asukkaiden ja työpaikkojen verotulot ja kustannukset (FCG).

3.2. Rakentamiskustannukset (Sitowise Oy)

Ratikan rakentamiskustannusten laskennan ovat suorittaneet kunkin alueen suunnittelusta vastaavat konsulttiyritykset (WSP Finland Oy, Ramboll Finland Oy, Sitowise Oy, AFRY Oy, Ratatek Oy, Finnmap Infra Oy ja Sweco Finland Oy).

Vantaan ratikan rakentamiskustannukset on arvioitu katusuunnitelmatason suunnitelmiin perustuen. Kustannukset on arvioitu suunnittelualueittain: Lentoasema-Tikkurila (länsi), Tikkurila ja Tikkurila-Länsimäki (itä). Lisäksi on arvioitu yhteiset kustannukset, jotka koskevat koko raitiotiehanketta ja joita ovat esim. tietoliikenneverkko, viestintä- ja kamerajärjestelmät, liikennevalot, palovalvonta, taidehankinnat sekä erilliset kustannusriskit. Ratikan rakentamiskustannukset sisältävät raitiotien, katujen, pohjanvahvistusten, taitorakenteiden ja uusien sekä siirrettävien teknisten verkostojen sekä vesihuollon kustannukset katusuunnitelmatasoisesti.

Ratikan rakentamiskustannuksiin sisältyvät vain suoraan raitiotiehankkeeseen kohdistuvat kustannukset. Varikon ja vaunujen kustannukset sisältyvät liikennöinti-kustannuksiin, joten myöskään ne eivät ole mukana rakentamiskustannuksissa.

Ratikan rakentamiskustannukset ovat 606 miljoonaa euroa, josta Vantaan osuus on 591 miljoonaa euroa. MAL-avustus Vantaan rakentamiskustannuksista on noin 177 miljoonaa euroa (30 % rakentamiskustannuksista). Kokonaisuudessaan Vantaan kustannusosuus on **414 miljoonaa euroa**.

Helsingin osuus ratikan rakennuskustannuksista on 15 miljoonaa euroa. MAL-avustus Helsingin rakentamiskustannuksista on noin 5 miljoonaa euroa (30 % rakentamiskustannuksista), joten Helsingin kustannusosuus on yhteensä 10 miljoonaa euroa.

Tämän lisäksi tulevat HSY:n kustannukset 53 miljoonaa euroa, josta Vantaan alueelle sijoittuu 49 miljoonan euron ja Helsingin alueelle 4 miljoonan euron osuus.

Bussivaihtoehtoon rakentamiskustannus on yhteensä 200 miljoonaa euroa, joka sisältää HSY:n osuuden 20 miljoonaa euroa. Vantaan rakentamiskustannus on bussivaihtoehtossa **180 miljoonaa euroa** eli 234 miljoonaa euroa ratikkavaihtoehtoa alhaisempi.

Ratikan rakentamiskustannus Vantaan kaupungille on 414 miljoonaa euroa.

Bussivaihtoehtoon rakentamiskustannus Vantaan kaupungille on 180 miljoonaa euroa.

→ **Ratikan vaikutus on ratikka- ja bussivaihtoehtoon erotus eli 234 miljoonaa euroa.**

3.3.Rahoituskustannukset (Capex)

Ratikan rahoituskustannukset on arvioinut Capex Advisors Oy. Ratikan rahoituskuluja on arvioitu ottaen huomioon hankkeesta kaupungille aiheutuva rahoitustarve sekä kaupungille tyypilliset lainarahoituksen ehdot.

Lainan nostot on arvioitu ottaen huomioon ratikan rakentamisesta aiheutuvat kustannukset sekä kaupungille tehtävien MAL-avustusmaksujen ajoittuminen. Käytännössä lainojen nostot tapahtuvat osana kaupungin muuta pitkäaikaista varainhankintaa. Rakennusaikaisesta lainarahoituksesta on arvioitu koituvan kaupungille korkokuluja.

Lainalla rahoitettava kokonaismäärä on oletettu maksettavaksi takaisin 25 vuodessa tasalyhennyksin alkaen ratikan valmistumisesta. Korkojen maksun on oletettu tapahtuvan 4 kertaa vuodessa. Korko-oletuksena on käytetty sekä rakentamis- että lyhennysjaksolle 3,50 % vuosittaista kokonaiskorkoa, joka sisältää 0,50 % marginaalin, perustuen arviointihetken pitkien korkojen tasoon sekä arvioon lainarahoituksen marginaalista ja muista mahdollisista rahoituskuluista.

Taloudellisen mallin ollessa reaaliarvoinen lainoja nostetaan yhteensä 396 miljoonaa euroa. Lainojen kokonaisnostot kattavat ratikan rakentamiskustannuksen -591 miljoonaa euroa sekä kaupunkiliikenne Oy:n liittymismaksun -3 miljoonaa euroa, MAL-avustuksen +177 miljoonaa euroa jälkeen. Rahoituslaskelmassa on huomioitu, että MAL-avustus tulee arviolta vuoden viiveellä toteutuneesta rakentamiskustannuksesta. Rahoituslaskelmassa on huomioitu tämän osuuden rahoittamisesta aiheutuvat kulut.

Korkokustannukset ovat rakentamisjaksolta ja 25 vuoden laina-ajalta yhteensä **222 miljoonaa euroa**.

- Rakentamisjaksolta (vuosilta 2023 – 2028): 37 miljoonaa euroa
- Lyhennysjaksolta (vuosilta 2029 – 2053): 185 miljoonaa euroa

Bussivaihtoehtoon rahoituskulut on arvioitu ratikan kanssa yhteneväsillä oletuksilla korkotasosta ja laina-ajasta. Bussivaihtoehtossa rakentamiskustannuksista kuitenkin vain 2/3 katetaan lainalla ja investoinnin toteuttamisaikataulu jatkuu vuoteen 2040 asti. Arvion perusteella bussivaihtoehtossa rahoituskuluja koituu kaupungille yhteensä 69 miljoonaa euroa.

Ratikan rahoituskustannukset ovat viiden vuoden rakentamisen ajalta ja 25 vuoden laina-ajalta yhteensä 222 miljoonaa euroa.

Bussivaihtoehtoon rahoituskustannukset ovat yhteensä 69 miljoonaa euroa.

→ **Ratikan vaikutus on ratikka- ja bussivaihtoehtoon erotus eli 153 miljoonaa euroa.**

3.4. MAL-avustus (WSP)

MAL 2019 ja MAL-sopimus

MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050. Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020-31 (MAL-sopimus) perustuu Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. Sopimus on hyväksytty kaupunkien ja kuntien elimissä, ja valtioneuvoston istunto hyväksyi sopimuksen lopullisesti 8.10.2020. Sopimuksella vahvistetaan kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnitteluyhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Sopimuksella varaudutaan pitkäjänteiseen kehitykseen ja toimenpiteiden voimistamiseen tarvittaessa.

MAL-sopimuksessa on sovittu, että kunnat jatkavat MAL 2019 - suunnitelmassa esitetyn seudullisen pikaraitioteiden verkoston suunnittelua. Kunnat edistävät seuraavien pikaraitiotiehankkeiden toteuttamista, ja rahoittavat 70 % niiden kokonais-toteutuskustannuksista. Valtio osallistuu sopimuksessa määritettyjen hankkeiden rahoitukseen 30 % osuudella. Sopimuksessa todetaan Vantaan ratikan osalta seuraavaa:

- *Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema (ns. Vantaan ratikka): Vantaa jatkaa hankkeen suunnittelua päätöstensä mukaisesti ja valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 6,1 miljoonalla eurolla. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2024. Hankkeen kustannusarvio keväällä 2020 on 393 miljoonaa euroa. Valtio tekee päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteutuksesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä.*

MAL 2023

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strategisessa MAL2023-suunnittelussa linjataan kestäviä ratkaisuja pitkällä aikavälillä ja priorisoidaan tärkeimpiä toimenpiteitä lyhyellä aikavälillä. MAL 2023 täsmentää ja tarkistaa edellistä MAL 2019 - suunnitelmaa päivittyvien tavoitteiden ja toimintaympäristön muutosten perusteella.

Keväällä 2022 MAL 2023 visio ja tavoitteet hyväksyttiin Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYKissä, HSL:n hallituksessa ja KUUMA-seudun KUUMA-johtokunnassa. Lopputuloksena vuonna 2023 valmistuu suunnitelma, jossa on mukana maankäytön sijoittaminen, asuntotuotanto ja kaikki kulkumuodot sisältävän liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Vantaan ratikan rakentaminen on mukana MAL 2023-suunnitelman investointiohjelmassa. MAL-suunnitelmaa ei ole vielä hyväksytty.

Vantaan osuus ratikan rakentamiskustannuksista on noin 591 miljoonaa euroa, josta MAL-avustus on 30 % eli 177 miljoonaa euroa.

3.5. Kiinteistötaloudelliset tulot (Newsec)

Vantaan ratikan kiinteistötaloudellisen analyysin (12/2022) on tehnyt Newsec Oy.

Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellisessa analyysissä (Newsec) on arvioitu kaupungin kiinteistötaloudelliset tulot ratikkareitin varrelle sijoittuvilla alueilla (800 metrin etäisyys pysäkeistä) ottaen huomioon kaupungin maanomistuksen osalta tonttien luovutuksesta saatavat tulot, yksityisen maanomistuksen osalta maankäyttösopimuksista saatavat tulot, tulojen arvioitu toteutumisaikataulu sekä hintojen ajallinen kehitys. Välillisiä tuloja, kuten kiinteistöverotulojen kasvua, yksityisille maanomistajille kohdistuvaa lisätuloa ja olemassa olevien kiinteistöjen arvonnousua ei ole analyysissä otettu huomioon.

Rakennusoikeuden hinnoittelu perustuu arvioon markkinaehtoisesta rakennusoikeuden arvosta. Arvon määrittäminen perustuu julkisiin rekistereihin, Newsecin käytännön työssä saamaan kokemusperäiseen tietoon paikallisista markkinoista ja keskusteluihin Vantaan kaupungin edustajien kanssa. Laskennassa käytetty tarkastelualueen rakentamisen määrä ja toteutuksen aikataulu perustuvat Vantaan kaupungin arvioihin.

Rakentamisen määräksi on arvioitu ratikkavaihtoehdossa noin 5,1 miljoonaa kerrosneliömetriä ja bussivaihtoehdossa noin 2,7 miljoonaa kerrosneliömetriä. Ratikan on arvioitu lisäävän tarkastelualueen maankäyttöä noin 88 % bussivaihtoehtoon nähden.

Laskennan aloitusvuosi on 2022, sillä ratikan aikaansaama kaupunkikehitystä on arvioitu tapahtuneen vähäisessä määrin jo ratikan suunnitteluajana. Tarkastelut on laadittu vuoteen 2050 saakka.

Vantaan kaupunki saa ratikan toteutuessa maanluovutustuloista ja maankäytön sopimustuloista kiinteistötaloudellisia hyötyjä noin 794,4 miljoonaa euroa, joka on noin 423,5 miljoonaa euroa enemmän bussivaihtoehtoon verrattuna.

Ratikan kiinteistötaloudelliset tulot ovat 794 miljoonaa euroa.

Bussivaihtoehdon kiinteistötaloudelliset tulot ovat 371 miljoonaa euroa.

→ **Ratikan vaikutus on ratikka- ja bussivaihtoehdon erotus eli 424 miljoonaa euroa.**

3.6. HSL-talous (WSP)

Vantaan ratikan HSL-talouteen liittyvät taloustarkastelut on tehnyt WSP Finland Oy.

Ratikka vaikuttaa Vantaan kaupungin liikenteen käyttötalouteen ratikan kunnossapitokustannusten ja HSL:n kautta kulkevien korvausten ja kustannusten kautta.

HSL:n kautta jaettavia kustannuksia ja tuloja ovat Helsingille ja Vantaalle maksettavat infrakorvaukset, liikennöintikustannuksien kasvu ja lipputulojen kasvu. Infrakorvaukset jaetaan HSL:n jäsenkunnille niiden asukkaiden tekemien ratikkamatkojen määrän suhteessa. Liikennöintikustannuksien kasvu jaetaan jäsenkunnille niiden asukkaiden matkustamien ratikkakilometrien suhteessa. Liikennöintikustannuksien kasvu on ratikan ja bussivaihtoehdon välisten liikennöintikustannuksien erotus. Kuntien maksuosuuksia pienentää lipputulot, jotka kohdistetaan kunnille matkustajien kuntalaisuuden perusteella. HSL-talouteen sisältyy lisäksi sekä menoja että tuloja, joiden yhteenlaskettu talousvaikutus on kaupungille pieni. HSL-talous sisältää HSL:n Vantaalle maksamat infrakorvaukset sekä Vantaan HSL:lle maksaman osuuden muun muassa ratikan liikennöinnistä, vaunuhankinnoista ja varikon rakentamisesta.

Vuonna 2030 ratikan arvioidaan kasvattavan HSL:n infrakorvauksia Vantaalle. Kaupungin osuus olisi 12,2 miljoonaa euroa. Infrakorvausten määrä pienentyy ajan kuluessa korvattavan pääoman pienentyessä. 40 vuoden tarkastelujaksolla Vantaan saamat infrakorvaukset olisivat 383,5 miljoonaa euroa.

Vuonna 2030 ratikan arvioidaan kasvattavan Vantaan kuntaosuutta HSL:stä -16,9 miljoonaa euroa. Vantaan kuntaosuuteen sisältyy -9,8 miljoonaa euroa infrakustannuksien kasvua, -9,2 miljoonaa euroa liikennöintikustannuksien kasvua ja 2,1 miljoonaa euroa lipputulojen kasvua. Vantaan ratikan vaikutus kaupungin kuntaosuuksiin pienentyy ajan kuluessa, kun lipputulot kasvavat ja infrakustannukset pienentyvät. 40 vuoden tarkastelujaksolla ratikan vaikutus Vantaan kuntaosuuksiin on -414,2 miljoonaa euroa.

Infrakorvaukset kasvavat 383,5 miljoonaa euroa

Infrakustannukset kasvavat -307,7 miljoonaa euroa

Liikennöintikustannukset kasvavat -281,3 miljoonaa euroa

Lipputulot kasvavat 174,9 miljoonaa euroa

→ **Nettovaikutus HSL:n talouden osalta Vantaalle on -30,7 miljoonaa euroa**

3.7. Kunnossapito (WSP)

Vantaan ratikan kunnossapitokustannukset on arvioinut WSP Finland Oy.

Radan kunnossapidolla on selvityksessä tarkoitettu ratainfrastruktuurin (ratarakenteet, järjestelmät sekä pysäkkirakenteet) hoitoa ja korjausta. Työt pitävät sisällään talvihoidon ja puhtaanapidon, rakenteiden hoidon ja korjauksen, varusteiden ja kalusteidenhoidon ja korjauksen, kasvillisuuden hoidon, sekä laitteiden ja järjestelmien hoidon ja korjauksen. Kunnossapito ei sisällä esimerkiksi järjestelmien käyttöä.

Kunnossapitokustannuksia on arvioitu olemassa olevien suomalaisten raitioteiden kunnossapitosopimusten kautta. Arvioinnin käytössä ovat olleet Raide-Jokerin ja HKL:n (nyk. Kaupunkiliikenne Oy:n) vuonna 2021 solmitun sopimuksen ja Tampereen Raitiotie Oy:n liikennöinnin aikaisten kunnossapidon tiedot. kustannusarvioihin liittyy kuitenkin useita epävarmuuksia johtuen varsinaisten kokemusten ja seurantatiedon puutteista, sekä kunnossapitotehtävien ja laajuuksien eroavaisuuksista eri hankkeilla.

Vantaan ratikassa kunnossapitokustannuksia kohottavia osakokonaisuuksia ovat mittava nurmiraitteenmäärä, Tikkurilan tunneli, lentoaseman siltarakenteet, sekä muut taitorakenteet. Lisäksi yleinen kustannustaso on kohonnut merkittävästi viimeisten vuosien aikana, koskien niin työtä kuin erityisesti materiaaleja.

Vantaan raitiotien kunnossapitokustannus on arvioilta noin 3,7 miljoonaa euroa vuodessa (190 000 euroa/km/vuosi) perustuen Raide-Jokerin ja HKL:n välisen sopimuksen tietoihin. Varikon suunnittelun yhteydessä on arvioitu myös varikon käyttökustannuksia. Varikon raitiotieinfran käyttökustannus on noin 290 000 euroa vuodessa sisältäen muun muassa ylläpidon. Yhteensä kunnossapidon kustannukset Vantaalle ovat arvion perusteella vuodessa noin 3,9 miljoonaa euroa ja kumulatiivisesti 40 vuoden ajalta 156 miljoonaa euroa.

Kunnossapitokustannukset 2029–2068 kumulatiivisesti ovat 156 miljoonaa euroa

3.8. Kaupunkiliikenne, osakeostot (WSP)

Vantaan ratikan kaupunkiliikenne, osakeostot on esitetty WSP Finland Oy:n laatimassa ratikan hankesuunnitelmassa.

Vantaan kaupunki on tällä hetkellä pienellä osuudella osakas Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ssä. Vantaan omistus konsernissa kohdistuu ainoastaan tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy:hyn, jotka vastaavat raitiovaunukalustosta ja varikoista. Kaupunginhallituksen 30.11.2021 tekemän päätöksen mukaisesti Vantaan kaupunki ostaa Helsingin kaupungilta Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiön RV Kalusto ja Varikko Oy:n omistukseen kohdistuvia Kaupunkiliikenne Oy:n CP-sarjan osakkeita. Kauppahinta on vuonna 2021 tehdyn arvion mukaan noin 2,9 milj. euroa, ja se vastaa n. 33 % omistusosuutta CP-sarjan osakkeista.

Vantaan kaupungin osakeostot ovat 2,9 miljoonaa euroa.

3.9. Rakentamisesta palautuva kunnallisvero (FCG)

Arvio Vantaan ratikan rakentamisesta palautuvan kunnallisveron suuruudesta on tehty FCG Finnish Consulting Group Oy:ssä.

Raitiotien rakentaminen ja erityisesti siihen sidonnainen asuin- ja toimitilarakentaminen ovat kustannusvaikutuksiltaan ja työllisyysvaikutuksiltaan merkittäviä hankkeita.

Työllisyysvaikutuksilla on merkitystä palautuvaan kunnallisveroon, jos se muuttaa työntekijän työmarkkina-asemaa. Vantaalle palautuvaan kunnallisveroon on lisäksi vaikutusta työntekijän kotikunnalla.

Rakentamisesta Vantaalle palautuva kunnallisvero on arvioitu seuraavilla oletuksilla:

- Raitiotien rakentamiskustannuksina on käytetty Vantaan ratikan rakentamiskustannukset -raportissa esitettyä 659 miljoonan euron investointiarvion ja bussilinjan rakentamiseen arvioidun 200 miljoonan euron välistä erotusta 459 miljoonaa euroa.
- Vantaan Raitiotien kiinteistötalouden analyysin perusteella raitiotie mahdollistaa noin 1,7 miljoonan k-m² asuin- ja noin 0,7 miljoonan k-m² toimitilarakentamisen lisäyksen verrattuna bussivaihtoehtoon.
- Rakentamisen hintana on käytetty ARA:n rakentamisen hintatilastoa.
- VTT on arvioinut palautuvan kunnallisveron osuuden rakennusinvestointien arvosta. Selvityksessä on hyödynnetty VTT:n arviota muuttamalla se sote-uudistuksen jälkeisen verorakenteen mukaiseksi.
- Kaupungille palautuu vain hankkeisiin osallistuvien vantaalaisten osuus koko palautuvasta kunnallisverosta. Vantaalaisten osuuden on oletettu olevan 20 %.

Laskelman perusteella raitiotien rakentamisesta Vantaalle palautuva kunnallisvero on rakentamisaikana noin 2,6 M€ ja asuin- ja toimitilarakentamisesta noin 41,2 M€.

Raitiotien rakentamisesta Vantaalle palautuu kunnallisveroina rakentamisaikana 2,6 miljoonaa euroa.

Asuin- ja toimitilarakentamisesta Vantaalle palautuu kunnallisveroina rakentamisaikana 41,2 miljoonaa euroa.

Rakentamisesta palautuu kunnallisveroina Vantaalle yhteensä 43,9 miljoonaa euroa.

3.10. Uusien asukkaiden ja työpaikkojen verotulot ja kustannukset (FCG)

Arvio uusien asukkaiden ja työpaikkojen verotuloista ja kustannuksista on laadittu FCG Finnish Consulting Group Oy:ssä. Arvio perustuu MDI Oy:n tuottamiin väestöskenaarioihin.

Raitiotie luo edellytyksiä asuin- ja toimitilarakentamiselle ja siten asukkaiden sijoittumiselle alueella. Hankkeen yhteydessä on arvioitu, että raitiotien vaikutus olisi vuosina 2022–2050 noin 35 000 asukasta bussiratkaisuun suhteutettuna.

Asukasluvun muutoksen talousvaikutukset vaihtelevat huomattavasti uusien asukkaiden ikärakenteen mukaan. MDI Oy tuotti hankkeen taustalle väestöskenaariot ikärakenteilla sekä raitiotie- että bussivaihtoehdolle. Molemmille väestöskenaarioille laskettiin asukkaiden ikärakenteeseen sidotut talousvaikutukset sote-uudistuksen jälkeisellä tulojen ja menojen rakenteella. Laskelmien erotuksena saadaan raitiotien talousvaikutus eristettyä. Väestöskenaarioissa uusien asukkaiden ikärakenne poikkeaa Vantaan nykyisestä ikärakenteesta ja erityisesti toteutuneesta muuttoliikkeestä siten, että työikäisten osuuden ennakoitua olevan nykytilaa suurempi.

Uusien työpaikkojen on yleiskaavan ja ratikan kaavarungon muuttuvan maankäytön perusteella oletettu syntyvän toimialoille, joilla yhteisövero yhtä työntekijää kohden on noin 15 % korkeampi, kuin Vantaan nykyinen taso.

Tarkastelusta on poistettu kaupungin saamat tulot tonttien myynnistä, koska nämä on arvioitu Vantaan kiinteistötaloudellisessa analyysissä (Newsec Advisory Finland Oy, 12.12.2022).

Laskelmien perusteella uusien asukkaiden kumulatiiviset suorat talousvaikutukset Vantaalle reaalisesti 2022–2050

Tuloverot 759 M€

Yhteisöverot 215 M€

Kiinteistöverot 254 M€

Valtionosuudet 394 M€

Palveluiden tuottamisesta aiheutuvat nettokäyttökustannukset 1 624 M€

→ Nettovaikutus -1,5 M€

Tuloverojen kertymä kumulatiivisesti 759 miljoonaa euroa

Yhteisöverojen kertymä kumulatiivisesti 215 miljoonaa euroa

Kiinteistöverojen kertymä kumulatiivisesti 254 miljoonaa euroa

Valtionosuuksien kertymä kumulatiivisesti 394 miljoonaa euroa

Palveluiden tuottamisesta aiheutuva nettokäyttökustannus 1 624 miljoonaa euroa

Talousvaikutus asukasluvun lisäyksestä 2022–2050 kumulatiivisesti yhteensä -1,5 miljoonaa euroa

3.11. Yhteenveto

Keskeisiä vaikutuksia

- Suurimmat tulot kaupungille koostuvat kiinteistötaloudesta eli maan myynnistä ja kaavoituksesta. Lisäksi kiinteistötalouteen sidoksissa olevan asuin- ja toimitilarakentamisen palautuva kunnallisvero on kaupungin talouden kannalta tulo.
- Huomattavimmat menoerät ovat selvitysten perusteella rakentamiskustannukset, rahoituskustannukset ja ratikan kunnossapito.

Keskeisiä epävarmuuksia

- Kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviot perustuvat raportin julkaisuhetkellä käytössä olleisiin lähtötietoihin. Mikäli lähtötiedot tai laskentaperusteet muuttuvat, myös vaikutusten arvioinnin tulokset muuttuvat esitetystä. Pienikin muutos lähtöarvoissa voi johtaa suureen muutokseen lopputuloksessa.

Keskeisiä epävarmuuksia

- Jokaiseen arvioituun vaikutukseen sisältyy huomattavasti epävarmuutta ja oletuksia, jotka on kuvattu tarkemmin varsinaisissa selvityksissä. Epävarmuudet ovat kuitenkin tavanomaisia tällaisessa pitkälle tulevaisuuteen ulottuvassa arvioinnissa.
- Epävarmaa on kohdistuuko Vantaan ratikan vaikutusalueelle niin paljon asuntojen kysyntää, että arvioinnin perustana oleva väestöennuste toteutuu. Mikäli Vantaan ratikan vaikutusalueelle sijoittuvat työpaikka-alueet eivät pysty kilpailemaan toimitilarakentamisen investoinneista pääkaupunkiseudun muiden alueiden kanssa, ei työpaikkamäärän kasvu välttämättä toteudu ennustetulla tavalla.
- Selvityksissä esitettyjä rahamääriä ei ole indeksikorotettu tai diskontattu. Rahamäärät ovat kertymiä tarkastelujaksolta ja niiden ajallinen rytmitys vaihtelee huomattavasti.

	Ratikka	Bussi	Kesto (tarkasteluväli)	
Rakentamiskustannukset	-414 M€	-180 M€	5 v (2023–2028)	
Rahoituskustannukset				
• Rakentamisjakso	-37 M€*	-69 M€	5 v (2023–2028)	*Rahoitetaan lainalla, jonka takaisinmaksuaika on 25 vuotta
• Lyhennysjakso	-185 M€*		24 v (2029–2053)	
Kunnossapitokustannukset	-156 M€		40 v (2029–2068)	
HSL-talous	-31 M€**		40 v (2029–2068)	**Ratikan ja bussin erotus
Kaupunkiliikenne osakeostot	-3 M€**		1 v (2023)	**Ratikan ja bussin erotus
Kiinteistötaloudelliset tuotot	+794 M€	+371 M€	28 v (2022–2050)	
Verotulovaikutukset				
• Rakentamisesta palautuva kunnallisvero	+44 M€**		28 v (2022–2050)	**Ratikan ja bussin erotus
• Uusien asukkaiden verotulot ja kustannukset	-2 M€**			
Yhteensä	+10 M€	+122 M€		

4. ELINVOIMA-, VETOVOIMA- JA IMAGOVAIKUTUKSET



1. SELVITYKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET...2

2. VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN LÄHTÖKOHDAT...4

3. KAUPUNKITALOUDELLISET VAIKUTUKSET...10

4. ELINVOIMA-, VETOVOIMA- JA IMAGOVAIKUTUKSET...22

4.1. Arvioinnin lähtökohdat...23

4.2. Huomioita muualta...24

4.3. Vaikutukset elinvoimaan...28

4.4. Vaikutukset vetovoimaan ja pitovoimaan...34

4.5. Imagolliset vaikutukset...38

4.6. Yhteenveto...39

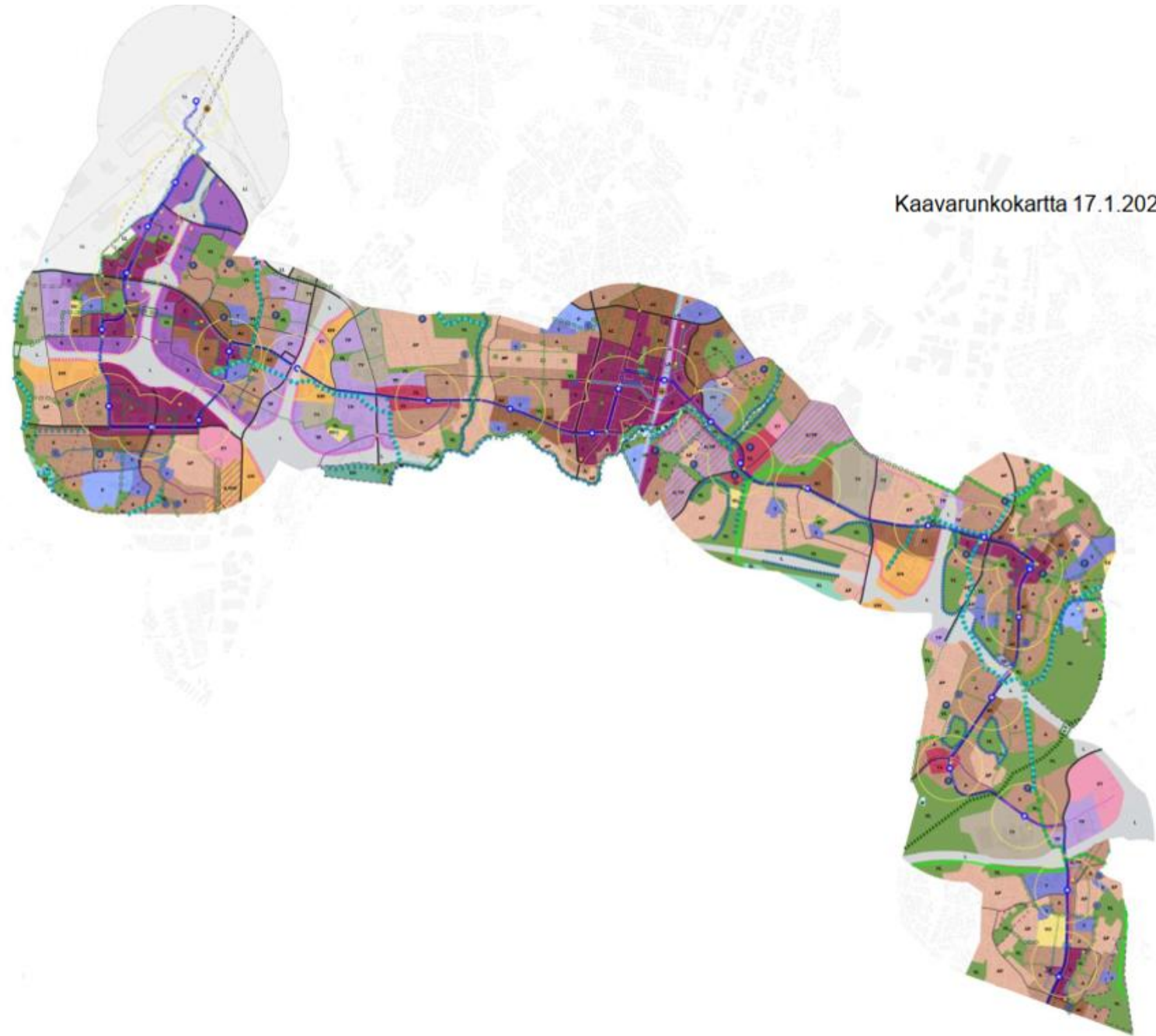
5. YHTEENVETO...40

4.1. Arvioinnin lähtökohdat

Taloudellisten vaikutusten lisäksi Vantaan ratikalla on paljon vaikutuksia, joita ei ole mahdollista mitata rahassa. Tällaisia ovat muun muassa vaikutukset kaupungin elinvoimaan, veto- ja pitovoimaan sekä imagoon.

Kaupungin elinvoima on yhteydessä kaupungin kykyyn kasvaa ja menestyä. Vetovoimatekijöistä erityisesti yritysten ja työpaikkojen määrä, monipuolinen elinkeinorakenne, myönteinen väestökehitys, työvoiman saatavuus ja osaaminen, liikenteellinen saavutettavuus sekä kaupungin talous muodostavat perustan kaupungin kasvuille. Kilpailuetu suhteessa muihin kaupunkeihin syntyy kuitenkin panostamalla erityisesti ns. pehmeisiin vetovoimatekijöihin, joita ovat muun muassa kaupunkiympäristön viihtyisyys ja korkea elämän laatu ja joiden merkityksen arvioidaan kasvavan tulevaisuudessa.

Elinvoima-, vetovoima- ja imago-vaikutukset on arvioitu asiantuntija-arviona yleisten tilastotietojen ja tutkimustulosten, ratikan kaavarungon mahdollistaman asuin- ja työpaikkarakentamisen sekä muualla raitiotiehankkeista saatujen kokemusten pohjalta.



4.2. Huomioita muualta (1/4)

Tampereen raitiotie

Päätös rakentamisesta tehtiin 2016 ja liikennöinti alkoi 2021

Päätös raitiotien rakentamisesta 7.11.2016. Raitiotien ensimmäinen vaihe (Pyynikintori-TAYS-Hervanta) rakennettiin vuosina 2017-2021. Liikennöinti alkoi 9.8.2021. Ensimmäisen vaiheen rakennusvaiheessa tehtyjä työtunteja oli noin 2,2 miljoonaa eli noin 1 389 henkilötyövuotta. Toteutukseen osallistuneista 60-65 % asui ja maksoi kunnallisverot Pirkanmaalle. Raitiotien toisen vaiheen rakentaminen alkoi 11/2020 ja liikennöinnin arvioidaan alkavan reitin alkuosalla elokuussa 2023 ja loppuosassa tammikuussa 2025.⁽¹⁾

Yrittäjät suhtautuivat raitiotiehen aluksi varauksellisesti

Tampereen seudun yrittäjille ennen ratikan rakentamispäätöstä tehdyn kyselyn (2016) mukaan yrittäjät eivät nähneet raitiotien uhkaavan omaa yritystoimintaansa. Toisaalta raitiotien vaikutuksiin yritysten liiketoiminnan edistäjänä suhtauduttiin varauksellisesti. Yrittäjät arvioivat raitiotien laajentavan keskustaa. Raitiotien uskottiin mahdollistavan helpon ja nopeamman asiainnin nykyistä ydinkeskustaa laajemmalla alueella. Raitiotien odotettiin lisäävän sekä ydinkeskustan että reitin varrella olevien alakeskusten vetovoimaisuutta, sekä Tampereen ja kaupunkiseudun pitkän aikavälin kilpailukykyä. Keskisuurista, 50-249 henkeä työllistävästä, yrityksistä 87 % arvioi raitiotien lisäävän reitin varrella olevien alakeskusten kehittämisedellytyksiä ja vetovoimaisuutta. Yrityksistä 62 % arvioi raitiotien lisäävän keskusta-alueen palvelujen, kauppojen ja erikoisliikkeiden houkuttelevuutta ja tarjontaa ja 61 % asiakasvirtoja ja kävijämääriä. Yrityksistä 69 % arvioi raitiotiellä olevan pääasiallisesti positiivisia vaikutuksia Tampereen imagoon. Radan varren hyvien kehitysedellytysten kääntöpuolena yrittäjät näkivät muiden kuin reitin varrella olevien alueiden kehitysedellytysten ja vetovoiman heikkenemisen.⁽²⁾

(1) <https://www.tampereenratikka.fi/>

(2) Karppi Ilari ja Iina Sankala. Tampereen raitiotien elinvoima-, vetovoima- ja imago-vaikutukset. Syyskuu 2017. Tampereen yliopisto. https://www.researchgate.net/profile/Iina-Sankala/publication/319481391_Tampereen_raiotien_elinvoima-_vetovoima-_ja_imago-vaikutukset/links/59ae5216458515d09ce7aad5/Tampereen-raiotien-elinvoima-vetovoima-ja-imago-vaikutukset.pdf

(3) Salminen Tero: Raitiotien rakentamisen yritysvaikutukset Sammonkadun alueella. Pro Gradu –tutkielma, Tampereen yliopisto 2020. <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/120189/SalminenTero.pdf;jsessionid=0ED682A3ADB8AB5346A7A7966F7B1FA6?sequence=2>

Rakennusvaiheessa yrityksille aiheutuvien haittojen minimointi on tärkeää

Vuonna 2020 Sammonkadun varren yrityksistä tehdyn tutkimuksen mukaan yritysten näkemys raitiotien hyödyllisyydestä yritystoiminnan kannalta jakautui kahtia. Erityisesti Sammonkadun varressa pitkän toimineet yritykset suhtautuivat raitiotiehen kielteisemmin kuin alueella myöhemmin toimintansa aloittaneet yritykset. Rakentamisen aikaiset vaikutukset yrityksiin olivat suuria eikä kaikki sujunut ongelmitta. Merkittävä vaikutus oli yritysten liikevaihdon putoaminen työmaan aikana. Toinen merkittävä vaikutus oli puutteellinen viestintä, joka kuitenkin parani rakentamisen edetessä. Kolmas ongelma oli pysäköinti. Ongelmat olivat yhteisiä isoille (Kalevan Prisma) yrityksille ja pienille kivijalkaliikkeille. Yrittäjät kokivat, että he jäivät ulkopuolisiksi koko hankkeen suunnittelussa eikä yrittäjien tarpeita otettu huomioon. Yrittäjät kaipasivat kuulemistilaisuuksia, kyselyitä ja avointa vuoropuhelua yrittäjien ja kaupungin välillä.⁽³⁾

Raitiotien suosion rakentaminen on aloitettava jo suunnitteluvaiheessa

Ensimmäisessä vaiheessa yritysten kokemuksista päällimmäisenä olivat rakennusvaiheen tuomat häiriöt mm. pysäköintijärjestelyihin ja jalankulku-ympäristöihin liittyen. Uusien rakennusvaiheiden osalta haitallisia vaikutuksia pyritään lieventämään laaja-alaisella yritys yhteistyöllä, monikanavaisella viestinnällä, yhteismarkkinoinnilla, aktiivisella vuoropuhelulla sekä yhteistyön laatua mittaavilla haastattelututkimuksilla. Tampereen Ratikka - hankkeella on oma yritys yhteistyöhenkilö.⁽¹⁾

4.2. Huomioita muualta (2/4)

Tampereen raitiotie

Hanke on ylittänyt odotukset monien taloudellisten mittarien näkökulmasta

Raitiotie mahdollistaa työpaikkakeskittymät ja synnyttää keskustahakuisille toiminnoille vetovoimaisia sijaintipaikkoja. Vuoden 2016 ennuste uuden toimitilan rakentamisesta vuoteen 2040 mennessä oli noin 1,2 M kem². Vuonna 2020 toimitilaa oli rakennettu raitiotien varteen noin 1,68 M kem² eli 140 % ennusteeseen verrattuna.⁽¹⁾⁽²⁾

Vuosien 2016-2040 asuntorakentamisesta 70-75 % keskittyy raitiotieväyläalueelle. Vuoden 2016 ennuste asuntotuotannon volyymistä raitiotien varressa vuoteen 2040 mennessä oli noin 1,012 M kem². Vuoteen 2020 mennessä asuntoja oli rakennettu noin 0,492 M kem² eli lähes puolet (49 %) ennustetusta.⁽¹⁾⁽²⁾

Raitiotien rakentaminen tuo Tampereelle merkittäviä kiinteistötaloudellisia vaikutuksia. Raitiotien edellyttämä tiivis kaupunkirakenne tehostaa maankäyttöä ja raitiotie tuo ennakoitavuutta kiinteistökehityksen näkökulmasta. Raitiotiereitin varrella olevat kaupunginosat kiinnostavat sijoittajia.⁽¹⁾

Lähes 90 % tamperelaisista suhtautuu Ratikkaan myönteisesti

Tampereen ratikan kuluttajatutkimusta (IROResearch Oy) on tehty vuosittain rakennustöiden aloittamisesta lähtien. Ensimmäisen tutkimuksen mukaan 56 % vastaajista suhtautui Ratikkaan erittäin tai jonkin verran myönteisesti. Viimeisimmässä lokakuussa 2022 tehdyssä tutkimuksessa 87 % suhtautui Ratikkaan erittäin tai jonkin verran myönteisesti. Kielteisesti Ratikkaan suhtautuvia oli 23 % vastaajista vuonna 2017 ja 5 % vastaajista vuonna 2022. Ratikan matkustajamäärät ovat lisääntyneet tasaisesti. Eniten Ratikkaa käyttää 15-29-vuotiaiden ikäryhmä. Lähes kaikki ratikalla matkustaneet kuvaavat matkustamista helpoksi ja esteettömäksi, turvallisiksi, tilavaksi ja viihtyisäksi. Yli 70-vuotiaat kokevat esteettömyyden muita myönteisemmin.⁽³⁾

(1) <https://www.tampereenratikka.fi/>

(2) WSP ja Vantaan kaupunki: Raitioreiden kaupunkikehitysvaikutusten vertailu, ratikkakohteiden kansallinen ja kansainvälinen vertailu 18.2.2022.

https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Raitioreiden%20kaupunkikehitysvaikutusten%20vertailu_18022022_raportti.pdf

(3) <https://www.tampereenratikka.fi/wp-content/uploads/2022/10/Tampereen-Ratikka-seuranta-Kuluttajatutkimus-2022-Yhteenveto-1.pdf>

(4) <https://raidejokeri.info/>

(5) https://www.utupub.fi/bitstream/handle/10024/149473/Kauria_Eetu_opinnayte.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Raide-Jokeri

Liikennöinti alkaa 2024

Radan pituus noin 25 km, josta noin 16 km sijoittuu Helsinkiin ja noin 9 km Espooseen. Rakentaminen alkoi 6/2019. Liikennöinti oli tarkoitus aloittaa vuoden 2024 alussa, mutta uusimman tiedon mukaan liikennöinti voi alkaa jo syksyllä 2023.⁽⁴⁾

Raide-Jokerin läheisyyteen noin 22 000 uutta asukasta

Radan varteen suunnitellaan uutta asunto- ja työpaikkarakentamista. Erityisesti pysäkkien ympäristöistä tavoitellaan vetovoimaisia paikkoja, jotka houkuttelevat asukkaiden lisäksi myös työpaikkoja ja palveluja. Lähivuosien asemakaavat tuovat Raide-Jokerin läheisyyteen asuntoja noin 18 000 uudelle asukkaalle Helsingissä ja yli 4 000 asukkaalle Espoossa.⁽⁴⁾

Asuntojen neliöhinnat ovat reitinvarrella nousseet muita alueita nopeammin

Neliöhinnat ovat kasvaneet Raide-Jokerin varrella vuodesta 2016 2-6 % muita alueita nopeammin. Esim. Oulunkylä-Patola alueen neliöhinnat ovat nousseet 2019-2020 noin 13 %, kun nousu Helsingissä on ollut keskimäärin 5 %. Oulunkylän neliöhinnat ovat olleet pitkään alle Helsingin keskiarvon, mutta Raide-Jokerin mahdollistamat kehityssuunnitelmat ovat voineet osaltaan vaikuttaa viime vuosien nopeaan kasvuun.⁽⁵⁾

4.2. Huomioita muualta (3/4)

Lyon, Ranska (1)

Investoinnit ovat lisääntyneet ja kiinteistöjen arvo noussut

Raitiotien myötä reitin varrella olevien alueiden yritystoiminta on piristynyt, alueiden yritysprofiili on noussut, kiinteistöjen arvo kasvanut ja toimistotilojen kysyntä lisääntynyt. Paikallisten investoreiden lisäksi myös kansalliset ja kansainväliset sijoittajat kiinnostuivat raitiotien varrella olevista alueista. Tehdyn seurantatutkimuksen mukaan aiemmin vaikeasti markkinoitavat alueet alkoivat raitiotien valmistumisen jälkeen houkutella investointeja. Investoinnit eivät seuranneet suoraan raitiotien rakentamisesta, mutta raitiotiellä on katsottu olevan suora vaikutus alueiden houkuttelevuuden kasvuun.

Kaupallisten toimijoiden liikevaihto laski rakentamisen aikana

Lyonissa on tehty kaupallisten vaikutusten seuranta raitiotien rakentamisen jälkeen. Vuonna 2007 tehdyn seurannan mukaan linjan varrella toimivien liikkeiden myynti väheni rakentamisen aikana. Lyonin kaupunki on auttanut kauppiaita pääsemään yli raitiotien rakentamisen seurauksena ilmenneestä asiakaskadosta. Yrittäjät ovat saaneet kaupungilta taloudellista tukea uusiakseen esim. liikkeidensä julkisivua. Raitiotien myötä vähittäiskaupan toimijat ovat osittain korvautuneet palvelualojen yrityksillä. Tämän uskottiin liittyvän osittain myös yleiseen trendiin, jonka myötä keskustojen suosio asuin ympäristönä ja monipuolisena palvelu-keskittymänä on kasvanut. Raitiotien varrella olevien kauppiaiden elämään raitiotien tulo on vaikuttanut ristiriitaisesti. Toisaalta raitiotie nähdään kauppaa edistävänä tekijänä, toisaalta raitiotien myötä autoileva asiakaskunta on vähentynyt.

Tavoitteena elämänlaadun ja vetovoiman vahvistaminen

Lyonissa on nähty, että investoimalla tehokkaaseen joukkoliikenteeseen saavutetaan elämänlaatua, joka toimii vetovoimatekijänä esim. Pariisiin nähden. Elämänlaadun korkeatasoisine palveluineen uskotaan houkuttelevan alueelle osaavaa työvoimaa, mikä puolestaan on vetovoimatekijä uusille yrityksille.

(1) Karppi Ilari ja Iina Sankala. Tampereen raitiotien elinvoima-, vetovoima- ja imago vaikutukset. Syyskuu 2017. Tampereen yliopisto. https://www.researchgate.net/profile/Iina-Sankala/publication/319481391_Tampereen_raitiotien_elinvoima-vetovoima-ja_imagovaikutukset/links/59ae5216458515d09ce7aad5/Tampereen-raitiotien-elinvoima-vetovoima-ja-imagovaikutukset.pdf

Aarhus, Tanska (2) (3)

Liikennöinti alkoi 2018 - kiinteistöjen arvo on noussut reitin varrella

Nykyistä uudistettua rautatieverkkoa on 98 km ja uutta raitiotietä 12 km. Ensimmäinen vaihe valmistui kokonaisuudessaan vuonna 2018. Päätös rakentamisesta oli tehty jo 20 vuotta aiemmin. Rakentamista perusteltiin sijoituksena tulevaisuuteen ja sen arvioitiin mahdollistavan bussijärjestelmää suuremman väestönkasvun ja toteuttavan Aarhusin tavoitteen olla CO2-neutraali vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen käynnistyessä kiinteistöjen arvon arvioitiin nousevan 30-40 % raitiotiehankkeen myötä. Kaupunkiin on muuttanut uusia asukkaita ja syntynyt uusia työpaikkoja. Uusista työpaikoista suurin osa on syntynyt tietointensiivisille, palvelu- ja innovaatiotoimialoille. Kaupungin väestö on nuorempaa ja paremmin koulutettua kuin Tanskassa keskimäärin.

Odense, Tanska (2)

Raitiotie keskittää rakentamista raitiotielinjan varteen

Verkon pituus on 14,4 km ja pysäkkien määrä 26. Liikenne on aloitettu 12/2020. Kaupunkiin haluttiin korkeatasoinen joukkoliikenne, joka yhdistää päärautatie-aseman yliopistoon ja yliopistolliseen sairaalaan. Raitiotietä pidettiin houkuttelevampana ja imagoltaan parempana kuin bussijärjestelmää. Raitiotien uskottiin lisäävän kaupungin houkuttelevuutta ja vaikuttavan kaupungin identiteettiin lisäten ylpeyttä kaupungista. Raitiotien uskottiin houkuttelevan kaupunkiin lisää investointeja. Suurin osa kaupunkikehityksestä ja uudesta rakentamisesta on keskittynyt raitiotielinjan varteen tai on muuten kytkeytynyt raitiotiehen. Ulkopuolelta tulevat investoinnit ovat olleet jo ennen liikennöinnin aloittamista moninkertaiset raitiotien rakentamiskustannuksiin nähden. Raitiotielinjan ympärille (n. 400 metrin säteelle) on investoitu noin 2,3 miljardilla eurolla, joka on nelinkertainen raitiotien investointikustannuksiin verrattuna.

(2) WSP ja Turun kaupunki: Pohjoismaisten raitiotie- ja superbussikaupunkien vertailua 7.8.2018. https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/pohjoismaisten_raitiotie-ja_superbussikaupunkien_vertailua_0.pdf

(3) Vainio, Lehtinen, Ylén: Turun raitiotien vaikutusten arviointi. VTT 1.7.2019, päivitetty 7.4.2021. https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/vtt_turun_raitiotien_vaikutukset_final_korjattu.pdf

4.2. Huomioita muualta (4/4)

Bergen, Norja

Vaiheet 1-3 valmiina 2016

Bybanen - vaiheiden valmistuminen: Vaiheet 1-3 ovat valmistuneet vuosina 2010-2016 (yhteensä 27 pysäkkiä ja 19,9 km). Vaihe 4 valmistuu vuosina 2022-2023 ja vaihe 5 vuosina 2025-2026. ⁽¹⁾

Rakentaminen ja kiinteistöjen kysyntä ovat lisääntyneet reitin varrella

Ensisijaisesti kaupunkikehityshankkeena pidetty Bybanen on nostanut merkittävästi rakentamisen määrää ratikan vaikutusalueella. Kehitystä tuetaan määrätietoisella kaavoituksella. Kehittämisessä panostetaan monipuolisuuteen ja viihtyisyyteen. Reitin varrelle on rakennettu mm. laadukasta asumista, yritys-alueita, majoitus- ja ravintolapalveluja, kulttuuritiloja, messu- ja konferenssi-keskus sekä liiketiloja. Kiinteistöjen kysyntä ja hinnat ovat nousseet reitin varrella. Rakennuttajat mainostavat kehitys- ja rakennuskohteita hyvällä kaupunkielämällä. ⁽¹⁾⁽³⁾

Tavoitteena hyvä kaupunkiympäristö

Bergenissä lähtölaukauksena raitiotielle oli keskustelu hyvän kaupunkiympäristön ja ylipäänsä hyvän elämän edellytyksistä sekä kaupunkitilan fiksusta käytöstä. Bergenissä on panostettu pysäkkiympäristöjen houkuttelevuuteen ja toimivuuteen. Ne koetaan miellyttäviksi ja kävely-ystävällisiksi ympäristöiksi, joihin kytkeytyvät toiminnot kuten asuminen ja palvelut tekevät arjen asioinneista sujuvaa. Bergenissä myös asumisen preferenssit ovat muuttuneet radan varren asumista suosiviksi. Asuntojen hintojen nousu voi muuttaa myös kaupunginosien sosiaalista rakennetta. ⁽³⁾

Maan arvo on noussut ja investoinnit lisääntyneet

Maan arvo on kasvanut raitiotielinjan varrella, mikä on lisännyt alueen kiinnostavuutta sijoittajien ja investointien näkökulmasta. Linjan 1 reitiltä tehdyn maankäyttötutkimuksen mukaan jokaista raitiotien rakentamiseen käytettyä Norjan kruunua kohden kaupunkiin tuli 15-20 kruunua muuhun rakentamiseen ja muihin investointeihin. Myöhemmin tehdyn uuden tutkimuksen mukaan investoinnit olivat pienemmät, mutta edelleen 5-8-kertaiset yhtä rakentamiseen käytettyä kruunua kohden. Investoinnit näkyvät erityisesti asunto- ja toimitila-rakentamisessa. Raitiotien varrelle on syntynyt tai syntyessä laajoja toimisto-keskittymiä. ⁽²⁾⁽³⁾

Bergeniläiset ovat ylpeitä raitiotiestään

Bergenissä raitiotien käytön tuottamat kokemukset ovat muuttaneet vastustuksen kannatukseksi: Raitiotien suunnitteluvaiheessa kokema vastustus kääntyi suursuosioiksi ensimmäisten käyttökokemusten myötä. Nyt bergeniläisten sanotaan olevan raitiotiestään ylpeitä ja myös sen jatkoyhteyksien rakentamista kannatetaan laajasti. Vaikka Bergenin raitiotien menestyksestä on tehty suoranainen menestystarina pitkälti kaupungin ulkopuolella, sen olennaisena tekijänä on ollut raitiotien bergeniläisten keskuudessa saavuttama suosio. ⁽³⁾

Raitiotie on tulevaisuusorientoituneen kaupungin symboli

Bergenissä raitiotiehankkeella on ollut strateginen rooli kaupungin ja seudun imagon luomisessa. Raitiotiestä haluttiin luoda kaupungin ylpeyden aihe ja maamerkki. Poliittisesti sen katsotaan olevan tulevaisuusorientoituneen kaupungin symboli, jolla on tärkeä vaikutus kaupungin brändiin. ⁽³⁾

⁽¹⁾ WSP ja Vantaan kaupunki: Raitioreiden kaupunkikehitysvaikutusten vertailu, ratikkakohteiden kansallinen ja kansainvälinen vertailu 18.2.2022

https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Raitioreiden%20kaupunkikehitysvaikutusten%20vertailu_18022022_raportti.pdf

⁽²⁾ WSP ja Turun kaupunki: Pohjoismaisten raitiotie- ja superbussikaupunkien vertailua 7.8.2018.

https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/pohjoismaisten_raiotie- ja_superbussikaupunkien_vertailua_0.pdf

⁽³⁾ Karppi Ilari ja Iina Sankala. Tampereen raitiotien elinvoima-, vetovoima- ja imago vaikutukset. Syyskuu 2017. Tampereen yliopisto.

https://www.researchgate.net/profile/Iina-Sankala/publication/319481391_Tampereen_raiotien_elinvoima_vetovoima- ja_imago_vaiikutukset/links/59ae5216458515d09ce7aad5/Tampereen-raiotien-elinvoima-vetovoima-ja-imago_vaiikutukset.pdf

4.3. Vaikutukset elinvoimaan (1/6)

Elinvoima on yhteydessä kaupungin kykyyn kasvaa ja menestyä. Kaupungin kasvu kytkeytyy mm. yritysten ja työpaikkojen määrään, elinkeinorakenteeseen, väestökehitykseen, työvoiman saatavuuteen ja osaamiseen, liikenteelliseen saavutettavuuteen sekä kaupungin talouteen.

Ratikkareitti houkuttelee investointeja

Raiteilla kulkeva järjestelmä on bussijärjestelmään verrattuna stabiili, mikä lisää sijoittajien ja yritysten arvostamaa ennakoitavuutta ja antaa samalla lupauksen pidemmän aikavälin kehittämisestä. Ratikkainvestointi on signaali julkishallinnon sitoutumisesta alueen kehittämiseen, mikä rohkaisee yrityksiä sijoittamaan ja sijoittumaan alueelle. Toteutuneiden raitiotiehankkeiden (mm. Tampere, Bergen ja Lyon, kts. kohta 4.2.) kokemusten perusteella myös Vantaan suunnitellun ratikka-reitin ja erityisesti pysäkkien lähiympäristön voidaan odottaa houkuttelevan asunto-, toimitila- ja liikerakentamisen investointeja.

Uusia työpaikkoja noin 15 000 enemmän

Vuosina 2018-2050 työpaikkamäärä lisääntyy ratikan myötä noin 15 000 työpaikkaa enemmän kuin bussivaihtoehdossa⁽¹⁾. Työpaikkaväljyydestä riippuen kasvuluvut voivat olla suurempiakin. Vantaalla oli vuoden 2018 lopussa Tilastokeskuksen työssäkäyntitilaston mukaan 121 149 työpaikkaa, joten bussivaihtoehdossa työpaikkamäärä lisääntyy noin 15 % ja ratikkavaihtoehdossa noin 27 % vuosina 2018-2050.

Uusia työpaikkoja syntyy eniten Aviapoliksen suuralueelle

Suuralueittain tarkasteltuna eniten uusia työpaikkoja syntyy sekä bussivaihtoehdossa että ratikkavaihtoehdossa Aviapoliksen suuralueella. Aviapoliksen suuralueella myös bussivaihtoehdon ja ratikkavaihtoehdon välinen ero on suurin. Ratikkavaihtoehdossa uusia työpaikkoja syntyy Aviapoliksen alueelle noin 10 000 työpaikkaa enemmän kuin bussivaihtoehdossa. Tikkurilan suuralueella uusia työpaikkoja syntyy ratikkavaihtoehdossa noin 4 000 työpaikkaa ja Hakunilan suuralueella noin 900 työpaikkaa enemmän kuin bussivaihtoehdossa.⁽¹⁾



⁽¹⁾ Vantaan kaupunki: Vantaan ratikan kaavarungon asukas- ja työpaikka-arviot 2022.

4.3. Vaikutukset elinvoimaan (2/6)

Ratikka tuo enemmän uusia työpaikkoja kuin bussivaihtoehto

Kaupunginosittain tarkasteltuna uusia työpaikkoja syntyy sekä bussivaihtoehdossa että ratikkavaihtoehdossa eniten Veromiehen kaupunginosaan. Uusien työpaikkojen määrä on ratikkavaihtoehdossa bussivaihtoehtoa suurempi kaikissa kaupunginosissa lukuun ottamatta Tikkurilaa, jossa työpaikat lisääntyvät bussivaihtoehdossa hieman enemmän kuin ratikkavaihtoehdossa. ⁽¹⁾

Sekä bussivaihtoehdossa että ratikkavaihtoehdossa työpaikkamäärän lisäys vuoteen 2018 verrattuna on suurin Tikkurilan, Kuninkaan ja Veromiehen kaupunginosissa. Bussivaihtoehdossa työpaikkamäärä lisääntyy Tikkurilassa noin +280 %, Kuninkaalassa noin +140 % ja Veromiehen kaupunginosassa noin +60 % vuodesta 2018. Ratikkavaihtoehdossa työpaikkamäärä lisääntyy Kuninkaalassa noin +270 %, Tikkurilassa noin +250 % ja Veromiehen kaupunginosassa +100 %. ⁽¹⁾



⁽¹⁾ Vantaan kaupunki: Vantaan ratikan kaavarungon asukas- ja työpaikka-arviot 2022.

4.3. Vaikutukset elinvoimaan (3/6)

Työpaikkarakenne monipuolistuu

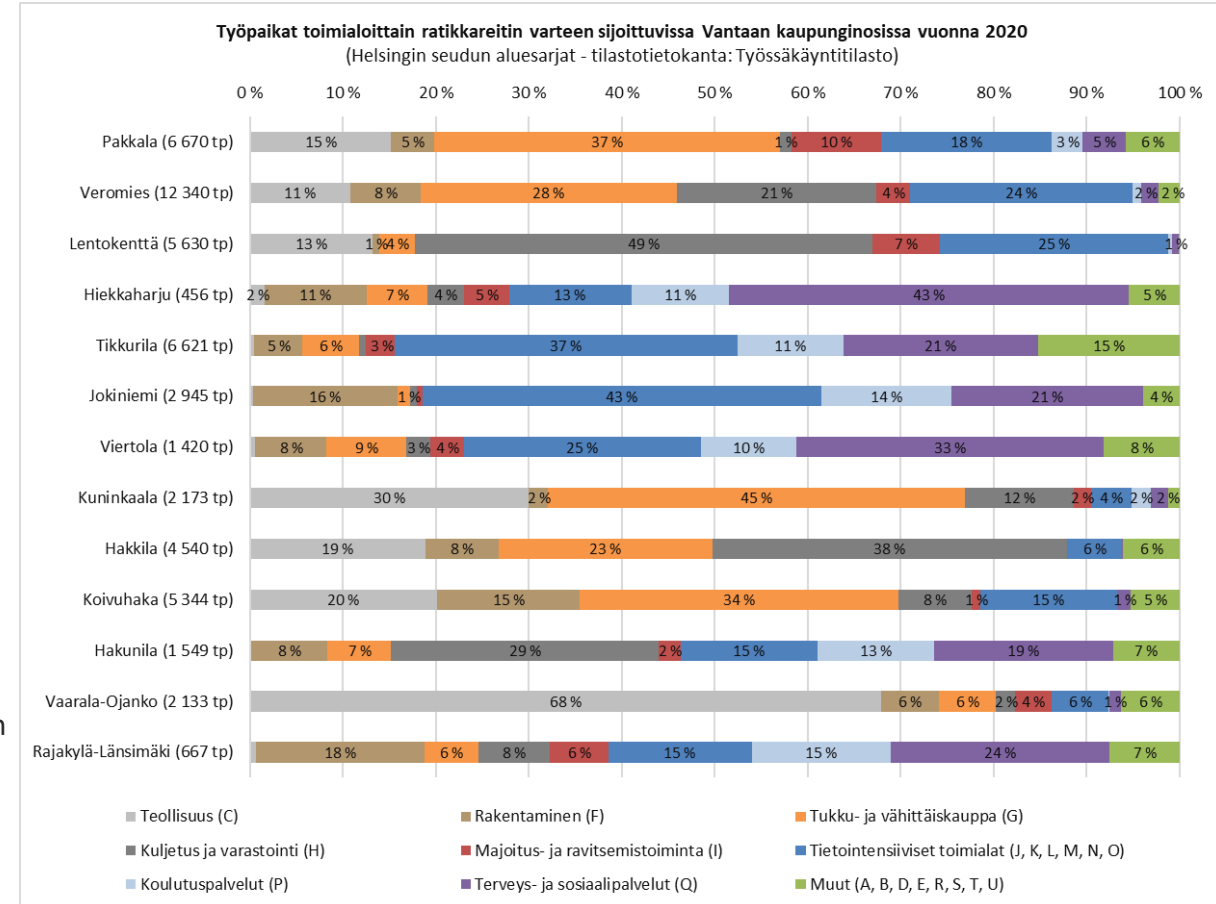
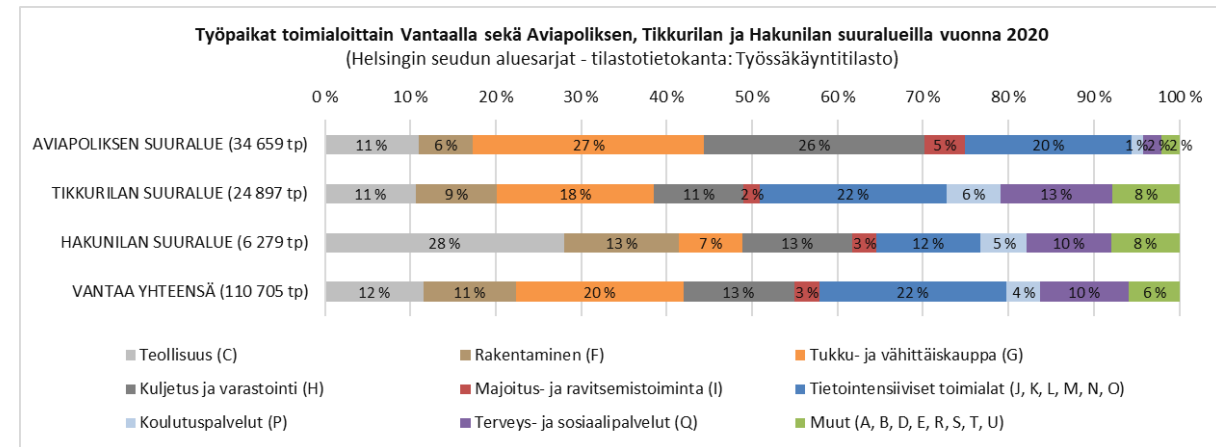
Vuoden 2020 lopussa Vantaalla oli noin 110 700 työpaikkaa, joista Aviapoliksen suuralueella 34 660 työpaikkaa, Tikkurilan suuralueella 24 900 työpaikkaa ja Hakunilan suuralueella 6 280 työpaikkaa. Suuralueiden työpaikkarakenteesta on eroja. Aviapoliksen suuralueella painottuvat tukku- ja vähittäiskauppa, kuljetus ja varastointi sekä tietointensiiviset alat. Tikkurilassa suurimmat toimialat ovat tukku- ja vähittäiskauppa ja tietointensiiviset alat ja Hakunilassa teollisuus. Tiedot työpaikkarakenteesta koskevat Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan suuralueita, joista ratikan vaikutusalue kattaa vain osan.⁽¹⁾

Ratikkareitin varressa sijaitsevilla kaupunginosissa työpaikkamäärä vaihtelee Rajakylän-Länsimäen noin 700 työpaikasta Veromiehen noin 2 340 työpaikkaan. Myös työpaikkarakenteesta on eroja kaupunginosien välillä. Pakkalan, Veromiehen, Koivuhaan ja Kuninkaalan kaupunginosissa korostuu tukku- ja vähittäiskaupan suuri osuus. Lentokentän, Hakkilan ja Hakunilan kaupunginosissa suurin toimiala on kuljetus ja varastointi ja Vaaralan kaupunginosissa teollisuus. Tikkurilan, Jokiniemen, Viertolan, Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa tietointensiivisten toimialojen osuus on suuri. Tiedot työpaikkarakenteesta koskevat koko kaupunginosan aluetta, josta ratikan vaikutusalue kattaa vain osan.⁽¹⁾

Ratikan vaikutusalue ja erityisesti pysäkkien lähiympäristö toteutuu rakenteeltaan tiiviinä ja toiminnoiltaan monipuolisena kaupunkiympäristönä, joka houkuttelee asukkaita ja yrityksiä. Tiivis kaupunkirakenne lisää urbaanista ympäristöstä ja keskittymiseduista hyötyvien toimialojen sijoittumista ratikkareitin varrelle. Ratikka luo edellytykset uusien yritysten ja työpaikkojen lisääntymiselle erityisesti tietointensiivisillä ja palvelujen aloilla. Lisäksi myös olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytykset paranevat, kun ratikan myötä saavutettavuus paranee ja asukasmäärä lisääntyy ja niiden myötä yritysten työvoiman saatavuus paranee.

Aviapolis ja Tikkurilan keskusta ovat jo nykytilanteessa vetovoimaisia tietointensiivisten ja toimistotyöpaikkojen keskittymiä, joten ratikka lisää alueiden vetovoimaa entisestään ja vahvistaa alueiden kehitystä työpaikkarakenteeltaan monipuolisina alueina. Saavutettavuuden parantuessa ratikan myötä myös Hakunilan keskusta-alueen vetovoima tietointensiivisten ja toimistotyöpaikkojen sijaintipaikkana vahvistuu.

⁽¹⁾ Helsingin seudun aluesarjat - tilastotietokanta: Työssäkäyntitilasto.



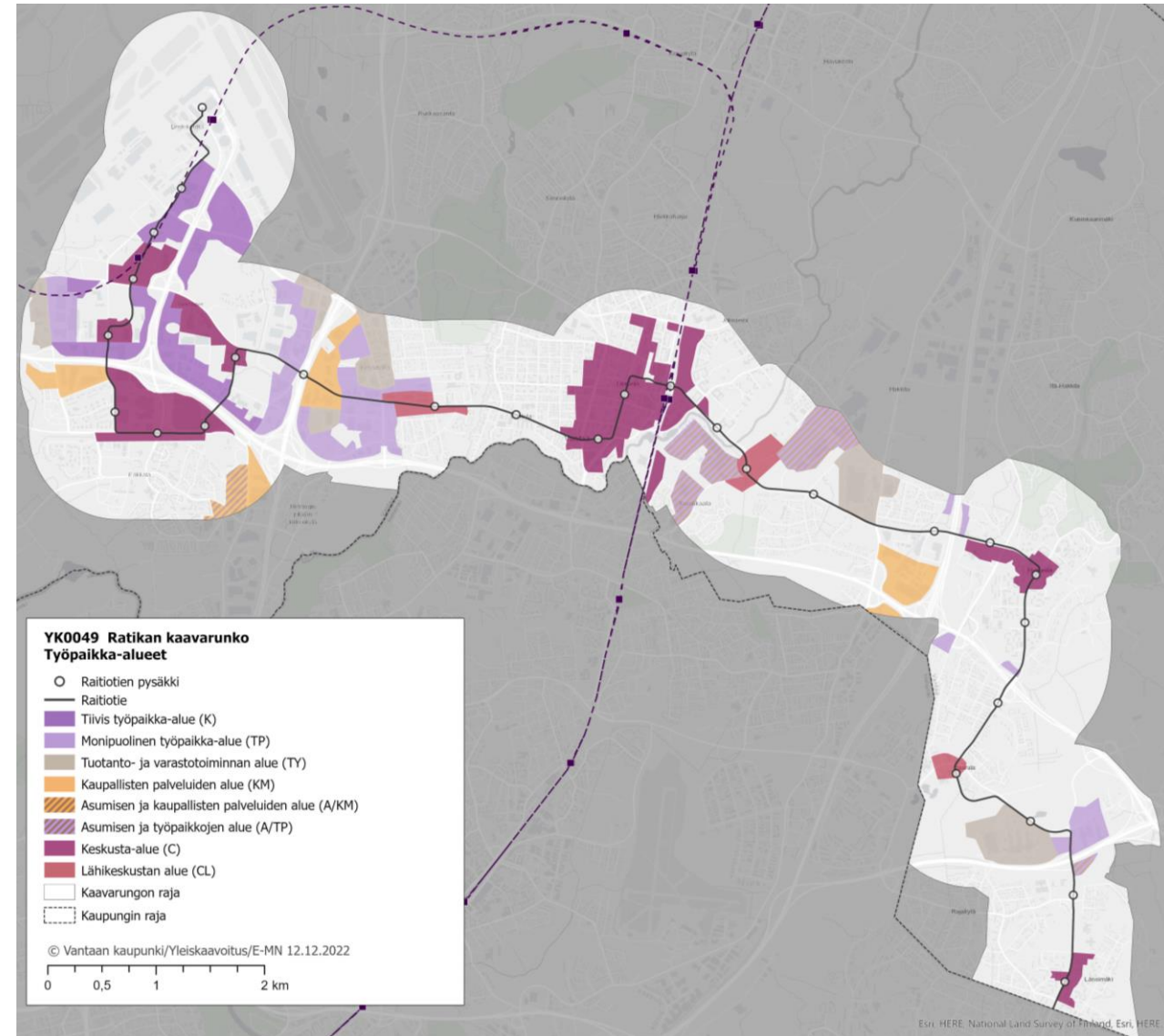
4.3. Vaikutukset elinvoimaan (4/6)

Yritysten ja työpaikkojen sijoittumiselle on vaihtoehtoja

Ratikka luo edellytyksiä uusille elinkeinotoiminnoille ja työpaikoille erityisesti ratikan kaava-rungossa⁽¹⁾ osoitetuilla tiiviillä työpaikka-alueilla (K), monipuolisilla työpaikka-alueilla (TP), kaupallisten palvelujen alueilla (KM) ja keskusta-alueilla (C). Tuotannon ja varastotoiminnan alueet (TY) mahdollistavat rouheampien työpaikka-toimintojen sijoittumisen. Kaikilla alueilla ratikka parantaa yritysten toiminta- ja kehitysedellytyksiä saavutettavuuden ja sen myötä työvoiman saatavuuden parantuessa.

Ratikan kaavarungossa osoitetut tiiviit työpaikka-alueet (K) lisäävät työpaikka-rakentamisen potentiaalia erityisesti Veromiehen kaupunginosassa. Veromiehen ja Pakkalan alueilla ratikan pysäkkiympäristöt kehittyvät rakenteeltaan ja toimintoiltaan monipuolisina keskusta-alueina. Saavutettavuuden paraneminen ja asukasmäärän lisääntyminen vahvistavat alueiden vetovoimaa, mikä parantaa yrityksille tärkeää työvoiman saatavuutta ja lisää nykyisten ja uusien palveluyritysten asiakasmääriä.

Monipuoliset työpaikka-alueet (TP) ja kaupallisten palvelujen alueet (KM) mahdollistavat toimistotyyppisten sekä kaupan ja palvelualojen sijoittumisen erityisesti Koivuhaan, Kuninkaalan ja Vaaralan alueille. Viertolan alue, Tikkurilan ja Hakunilan väliset alueet sekä Hakunilan ja Länsimäen väliset alueet painottuvat enemmän asuinvaltaisina alueina ja uudet työpaikat syntyvät niissä todennäköisesti palvelualoille. Tikkurilan keskusta-alue on vetovoimainen työpaikka-alue ja ratikka vahvistaa Tikkurilan kehitystä työpaikkarakenteeltaan monipuolisena alueena. Monipuolinen rakenne edellyttää, että työpaikkatoiminnoille varataan pysäkkiympäristöissä riittävästi tilaa.



(1) <https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu/kaavoitus/yleiskaavoitus/vantaan-ratikan-kaavarunko>

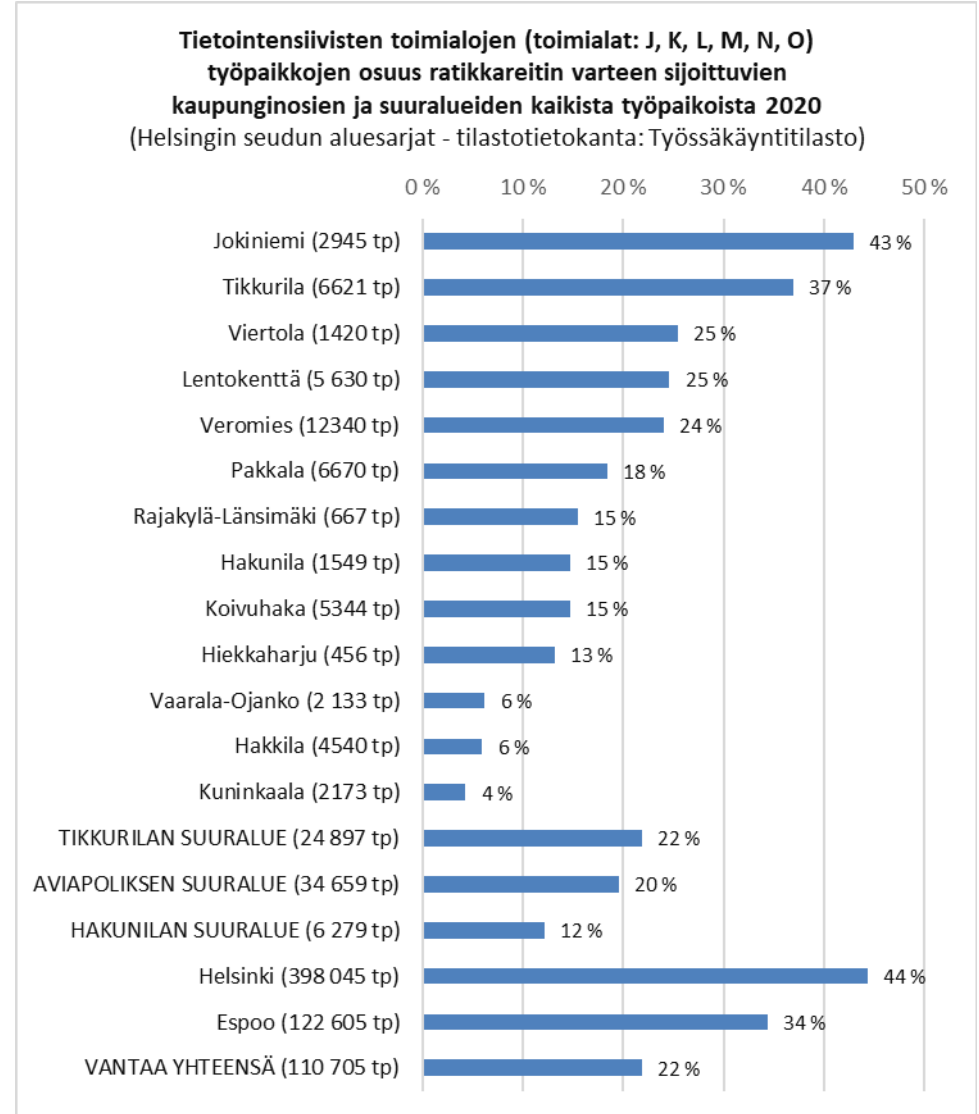
4.3. Vaikutukset elinvoimaan (5/6)

Ratikkareitin varren monipuolinen ja tiivis rakenne houkuttelee tietointensiivisten alojen yrityksiä ja työpaikkoja

Vantaan yleiskaavan 2020 mukaan Vantaan kasvavia tulevaisuuden aloja ovat erityisesti tietointensiiviset toimialat sekä majoitus- ja ravitsemistoiminta. Tietointensiivisten toimialojen työpaikkamäärä on viime vuosina kasvanut, mutta niiden osuus on Vantaalla edelleen selvästi alhaisempi kuin pääkaupunkiseudun muissa kunnissa. Vuoden 2020 lopussa Vantaalla oli yhteensä noin 110 700 työpaikkaa, joista 24 200 työpaikkaa (22 %) oli ns. tietointensiivisillä toimialoilla (toimialat J, K, L, M, N, O)⁽¹⁾. Ratikkareitin varteen sijoittuvissa kaupunginosissa tietointensiivisten toimialojen työpaikkojen osuus oli korkein Jokiniemen ja Tikkurilan alueilla.⁽²⁾

Tietointensiivisten toimialojen yrityksille vetovoimaisimpia alueita ovat rakenteeltaan tiiviit ja monipuoliset, kaupunkimaiset sekä imagoltaan vetovoimaiset ja menestyvät alueet/ keskittymät tehokkaan joukkoliikenteen (erityisesti raideliikenteen) vaikutusalueella. Keskeisiä sijaintitekijöitä ovat myös lähellä olevat ja toisiaan tukevat yritykset ja palvelut. Tiiviit, viihtyisät, toiminnoiltaan monipuoliset ja hyvin saavutettavat alueet ovat myös työntekijöille haluttuja työympäristöjä, mikä osaltaan parantaa työvoiman saatavuutta ja sitä kautta edelleen alueiden vetovoimaa yritysten sijaintipaikkana. Kokemukset muualta osoittavat, että raitiotie luo edellytykset tietointensiivisten keskittymien kehitykselle.

Ratikan kaavarunko mahdollistaa maankäytön tehostamisen. Tuottavuuden näkökulmasta rakenteeltaan tiiviit ja toiminnoiltaan monipuoliset alueet ovat alueita, joille elinkeinotoimintaa ja työpaikkoja tulisi pyrkiä keskittämään. Ratikkareitin varrella tällaisia alueita ovat pysäkkien lähiympäristöt erityisesti Aviapoliksen ja Tikkurilan alueilla. Maankäytön tehokkuudella ja tiiviillä kaupunkirakenteella puolestaan on vaikutus alueen tuottavuuteen. Tehokkaan maankäytön kautta syntyvät keskittymisedut ovat taloudellisen kehityksen moottori. Parhaat edellytykset tuottavuuden paranemiselle on alueilla, jotka ovat hyvin saavutettavissa, joilla väestö- ja työpaikkatiheys on suuri ja jotka ovat kooltaan riittävän suuria. Yksittäiset toimitorakennukset kaukana muista toiminnoista eivät edistä tuottavuuden kasvua. Tutkimusten mukaan alueen/ keskittymän koon kaksinkertaistuminen tai saavutettavuuden paraneminen kaksinkertaiseksi, lisää tuottavuutta kaikilla toimialoilla keskimäärin 12 % (palvelualoilla 19 %). Työpaikkatiheyden kaksinkertaistuessa yksilöiden innovatiivisuus kasvaa 20 %.



(1) Tietointensiivisten toimialojen luokittelu perustuu selvitykseen: Vantaan kaupunki- työpaikka- ja toimitilaennusteet. Gaia Consulting 2017.

(2) Helsingin seudun aluesarjat - tilastotietokanta: Työssäkäyntitilasto.

4.3. Vaikutukset elinvoimaan (6/6)

Ratikan nopeat ja sujuvat yhteydet mahdollistavat kasvun

Elinvoimainen ja vetovoimainen kaupunki koostuu monipuolisista elämisen, asumisen ja yrittämisen paikoista. Ratikka mahdollistaa kaupunkiympäristön paremman käytettävyyden. Nopeat ja sujuvat yhteydet lisäävät erityisesti reitin varrella olevien alueiden houkuttelevuutta yritysten ja asukkaiden näkökulmasta varsinkin, kun pysäkkien lähialueet kehittyvät kaupunkitalaltaan laadukkaina ja viihtyisinä. Raitiotien varrelle on esim. Bergenissä syntynyt laajoja toimistokeskittymiä ja myös Lyonissa toimistotilan kysyntä raitiotien varressa sijaitsevilla alueilla on kasvanut (kts. kohta 4.2).

Yritysten perinteisistä sijaintitekijöistä saavutettavuus on yritysten sijoittumisen kannalta merkittävien. Yritysten näkökulmasta erityisen hyvät toiminta- ja kehitysedellytykset ovat niillä alueilla, jotka ovat hyvin saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Tulevaisuudessa vihreä ajattelu tulee entistä vahvemmin mukaan kehitykseen, jolloin joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn merkitys korostuu. Ratikkareitin vaikutusalue on kestävä kasvun vyöhykettä. Ratikkareitti yhdistää Vantaan itäisimmät osat sujuvan raideliikenteen piiriin ja mahdollistaa kaupungin kasvun kestävästi joukkoliikenteen varrelle. Saavutettavuuden paraneminen liittyy myös toiseen yrityksille tärkeään sijaintitekijään eli työvoiman saatavuuteen. Hyvin saavutettava alue on myös työntekijöille vetovoimainen ja helpottaa yritysten työvoiman saatavuutta.

Ratikan aikaansaama saavutettavuuden paraneminen lisää ratikan vaikutusalueen vetovoimaa, mikä puolestaan lisää yritysten kiinnostusta alueesta ja sitä kautta uusien yritysten sijoittumista alueelle ja olemassa olevien yritysten tuottavuuden kasvua. Tutkimusten mukaan saavutettavuuden paraneminen kaksinkertaiseksi lisää alueella toimivien yritysten tuottavuutta kaikilla toimialoilla keskimäärin 12 % ja palvelualoilla keskimäärin 19 % (rahoitus ja vakuutus 24 %, liike-elämän palvelut 22 %, tietoliikenne 22 %). Ratikkareitin varrella parhaat edellytykset tuottavuuden kasvuun ovat niillä alueilla, joiden koko kasvaa ja/tai saavutettavuus paranee merkittävästi (esim. Pakkala ja Hakunila) sekä niillä alueilla jotka ovat jo nykytilanteessa väestö- ja työpaikkamäärältään suuria ja saavutettavuudeltaan hyviä (esim. Veromies/Aviapolis ja Tikkurila). Tällaisilla alueilla on tärkeää varata riittävästi tilaa toimitilarakentamiselle, jotta ratikan hyödyt voidaan maksimoida.

Ratikan vaikutuksia Vantaan elinvoimaan:

- **Ratikka on bussijärjestelmään verrattuna stabiili, mikä lisää sijoittajien ja yritysten arvostamaa ennakoitavuutta ja antaa samalla lupauksen pidemmän aikavälin kehittämisestä.**
- **Ratikkareitti houkuttelee asunto- ja työpaikkarakentamisen investointeja, ratikkareitin vaikutusalueella on ratikan kaavarungossa runsaasti rakentamispotentiaalia.**
- **Työpaikkamäärä lisääntyy ratikkavaihtoehdossa 15 000 työpaikkaa enemmän kuin bussivaihtoehdossa, uusia työpaikkoja syntyy eniten Aviapoliksen alueelle.**
- **Rakenteeltaan ja toiminnoiltaan tiiviit ja monipuoliset työpaikka- ja keskusta-alueet houkuttelevat erityisesti tietointensiivisiä ja palvelutoimialoja, mikä monipuolistaa Vantaan työpaikkarakennetta ja lisää korkeasti koulutetun työvoiman määrää.**
- **Saavutettavuuden paraneminen vahvistaa Vantaan vetovoimaa niin asukkaiden kuin yritystenkin näkökulmasta.**

4.4. Vaikutukset vetovoimaan ja pitovoimaan (1/4)

Vetovoimatekijät voidaan jakaa koviin ja pehmeisiin vetovoimatekijöihin. Kovat vetovoimatekijät muodostavat perustan kaupungin kasvulle. Keskeisiä kovia vetovoimatekijöitä ovat mm. väestönlisäys, työllisyys- ja työpaikkakehitys, yritysten määrä, sijainti ja saavutettavuus sekä palvelutarjonta. Pehmeät vetovoimatekijät ovat enemmän pito- kuin vetovoima-tekijöitä. Pehmeiden vetovoimatekijöiden merkitys näkyy viihtyvyytenä ja mukavuutena. Kilpailuetu suhteessa muihin kaupunkeihin syntyy panostamalla erityisesti pehmeisiin vetovoimatekijöihin, joiden merkityksen arvioidaan kasvavan tulevaisuudessa. Pehmeitä vetovoimatekijöitä ovat mm. alueen identiteetti, historia ja perinteet, alueen turvallisuus ja viihtyisyys, tapahtumat ja elämykset, keskustojen elävyys sekä palvelut, kuten kulttuuri- ja vapaa-ajan palvelut.

Ratikka lisää Vantaan vetovoimaa

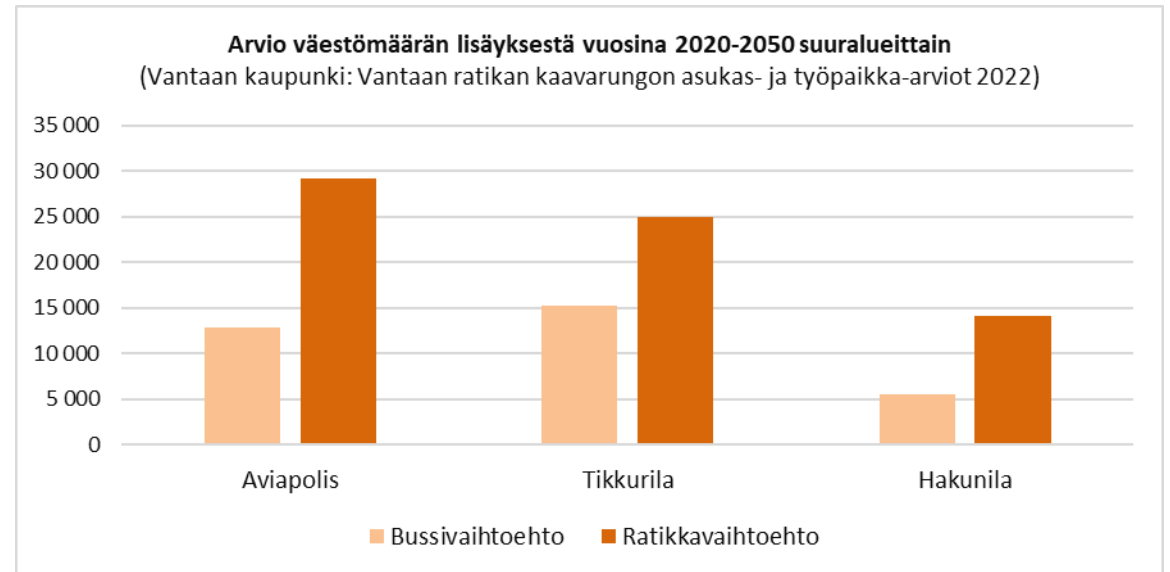
Kansainvälisten kokemusten perusteella ratikan kaltainen mittava hanke lisää kaupungin vetovoimaisuutta niin asukkaiden, yritysten kuin matkailijoidenkin näkökulmasta. Vantaan ratikan myötä syntyvä viihtyisä kaupunkiympäristö ja korkea elämänlaatu ovat pehmeitä vetovoimatekijöitä, jotka vaikuttavat erityisesti Vantaan pitovoimaan ja joiden merkityksen ennakoidaan kasvavan tulevaisuudessa.

Uusia asukkaita noin 35 000 enemmän

Vetovoiman lisääntyessä ratikan myötä Vantaalle muuttaa enemmän uusia asukkaita kuin kehityksen jatkuessa nykyisen kehitystrendin mukaisena. Vuosina 2020-2050 asukasmäärä lisääntyy ratikan myötä noin 35 000 asukasta enemmän kuin bussivaihtoehdossa. Vantaalla oli vuoden 2020 lopussa Tilastokeskuksen väestötilaston mukaan 237 231 asukasta. Bussivaihtoehdossa asukasmäärä lisääntyy noin 14 % ja ratikkavaihtoehdossa noin 29 % vuosina 2020-2050. ⁽¹⁾

Suurin väestönkasvu kohdistuu Aviapoliksen suuralueelle

Suuralueittain tarkasteltuna asukasmäärä lisääntyy bussivaihtoehdossa eniten Tikkurilan suuralueella ja ratikkavaihtoehdossa eniten Aviapoliksen suuralueella. Vaihtoehtojen välinen ero asukasmäärän kasvussa on suurin Aviapoliksen alueella. Ratikkavaihtoehdossa asukasmäärä lisääntyy Aviapoliksen suuralueella noin 16 300 asukasta, Tikkurilan suuralueella noin 9 600 asukasta ja Hakunilan suuralueella noin 8 600 asukasta enemmän kuin bussivaihtoehdossa. ⁽¹⁾



⁽¹⁾ Vantaan kaupunki: Vantaan ratikan kaavarungon asukas- ja työpaikka-arviot 2022.

4.4. Vaikutukset vetovoimaan ja pitovoimaan (2/4)

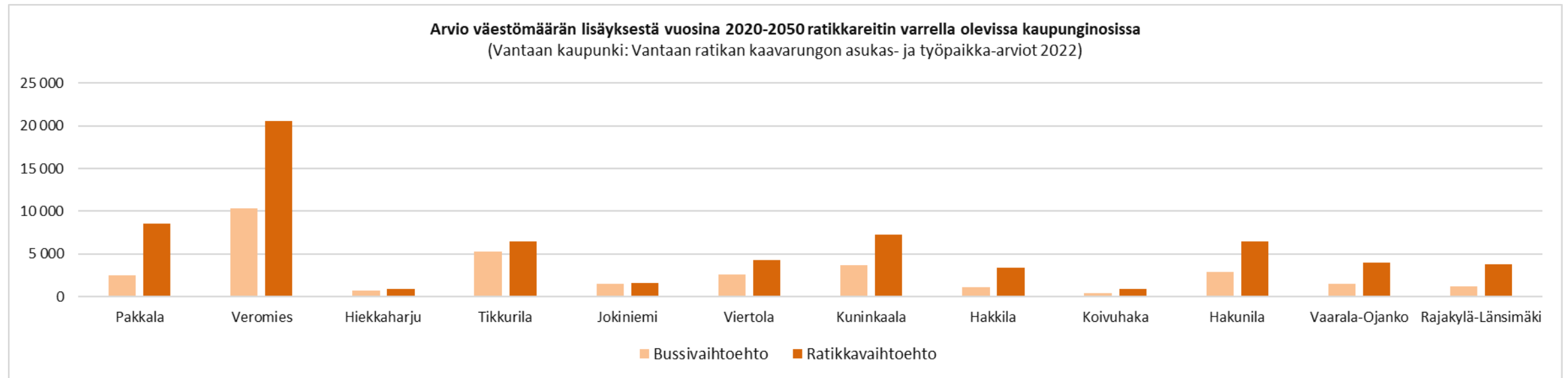
Ratikka tuo enemmän uusia asukkaita kuin bussivaihtoehto

Kaupunginosittain tarkasteltuna asukasmäärä lisääntyy sekä bussivaihtoehdossa että ratikkavaihtoehdossa eniten Veromiehen kaupunginosassa. Asukasmäärän lisäys on kaikissa kaupunginosissa suurempi ratikkavaihtoehdossa kuin bussivaihtoehdossa. ⁽¹⁾

Sekä bussivaihtoehdossa että ratikkavaihtoehdossa asukasmäärän lisäys vuoteen 2020 verrattuna on suurin Veromiehen ja Kuninkaalan kaupunginosissa. Bussivaihtoehdossa asukasmäärä lisääntyy Veromiehen alueella noin +960 % ja Kuninkaalassa noin +130 % vuodesta 2020. Ratikkavaihtoehdossa asukasmäärä lisääntyy Veromiehen alueella noin +1900 % ja Kuninkaalassa noin +250 %. ⁽¹⁾

Ratikan myötä Vantaalle muuttavat uudet asukkaat lisäävät kaupan ja palvelujen kysyntää, kuten myös uudet työpaikat ja niiden työntekijät, joista osa käy Vantaalla töissä kaupungin ulkopuolelta. Lisäkysyntä parantaa olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytyksiä, mutta luo edellytykset myös uusille palveluille. Palvelutarjonnan lisääntyminen puolestaan lisää Vantaan elinvoimaa ja vetovoimaa edelleen, mikä taas houkuttelee uusia asukkaita ja yrityksiä Vantaalle.

Asukasmäärän lisäys yhdessä saavutettavuuden paranemisen kanssa vaikuttaa positiivisesti myös työvoiman saatavuuteen, joka on yrityksille tärkeä sijaintitekijä ja jonka merkitys tulevaisuudessa entisestään lisääntyy. Työvoiman saatavuuden varmistamiseksi yritykset sijoittuvat sinne, missä ihmiset haluavat tehdä töitä eli alueille, jotka ovat hyvin saavutettavissa ja jotka ovat ympäristöltään viihtyisiä.



⁽¹⁾ Vantaan kaupunki: Vantaan ratikan kaavarungon asukas- ja työpaikka-arviot 2022.

4.4. Vaikutukset vetovoimaan ja pitovoimaan (3/4)

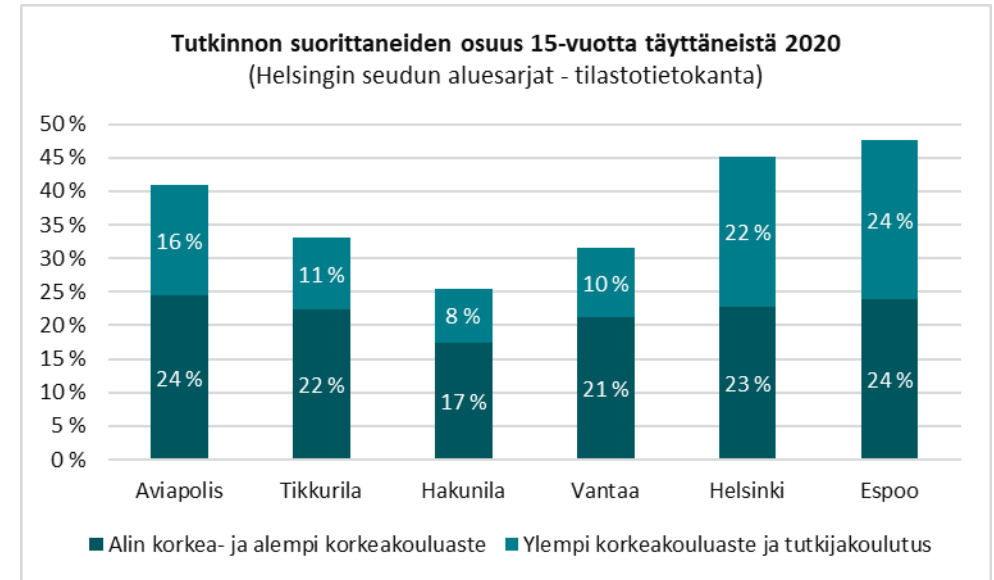
Osaamisen keskittyminen

Korkean asteen tutkinnon suorittaneiden osuus 15-vuotta täyttäneistä on Vantaalla, kuten myös ratikkareitin varren suuralueilla, alhaisempi kuin Helsingissä ja Espoossa keskimäärin. Väestön koulutustaso näkyy myös väestön tulotasossa. Vantaalla tulotaso on alhaisempi kuin Helsingissä ja Espoossa keskimäärin. ⁽¹⁾

Yritykset hakeutuvat sinne, missä on saatavilla osaavaa työvoimaa. Kaupungin menestymisen ratkaisee se, miten hyvin se pystyy houkuttelemaan ja pitämään osaajia alueellaan. Perinteisten teollisten vetovoimatekijöiden (esim. luonnonvarat, logistiikka) sijaan tietointensiivisten yritysten sijoittumiseen vaikuttavat osaavan työvoiman saatavuuden ohella pehmeät vetovoimatekijät kuten alueen imago, palvelut, tunnelma, identiteetti, historia ja urbaani ”pöhinä”.

Ratikka itsessään ei houkuttele osaajia kaupungin ulkopuolelta, vaan osaavista työntekijöistä kilpailtaessa tärkeimpiä houkuttimia ovat työpaikat ja niitä synnyttävät dynaamiset ja uudistumiskykyiset yritykset. Ratikka kuitenkin mahdollistaa tehokkaan maankäytön ja kaupunkirakenteen tiivistymisen, mikä edesauttaa tietointensiivisten toimialojen yritysten sijoittumista Vantaalle. Etenkin nuori osajasukupolvi arvostaa raitiotietä ekologisena ja nykyaikaisena kulkumuotona. Työntekijöitä houkutellakseen myös yritykset arvostavat sijaintia erityisesti raideliikenteen vaikutusalueella.

Tietointensiivisten toimialojen yritysten sijoittuminen ratikkareitin varrelle muodostuviin keskittymiin houkuttelee alueelle myös korkeasti koulutettua työvoimaa, mikäli tarjolla on myös vetovoimaisia ja viihtyisiä asuinalueita. Korkeasti koulutettujen määrän lisääntyminen näkyy myös väestön tulotasossa, mikä puolestaan heijastuu kaupungin verotuloihin.



(1) Helsingin seudun aluesarjat - tilastotietokanta: Koulutustilasto.

4.4. Vaikutukset vetovoimaan ja pitovoimaan (4/4)

Palvelujen saavutettavuus ja arjen sujuvuus paranevat

Asukkaille ratikka on täsmällinen, luotettava, turvallinen, ympäristöystävällinen ja esteetön liikkumismuoto. Ratikan myötä syntyy uusia vaihtoyhteyksiä ja matkaketjuja, jotka lisäävät eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia ja tasa-arvoa. Hyvin saavutettavat palvelut parantavat arjen sujuvuutta erityisesti niillä ihmisryhmillä, joilla arjen keskeiset liikkumisen kohteet sijaitsevat ratikkareitin vaikutuspiirissä. Sujuva liikkuminen ja hyvin saavutettavat palvelut vahvistavat Vantaan veto- ja pitovoimaa.

Uusien asukkaiden ja työntekijöiden lisäkysyntä parantaa olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytyksiä, mutta luo edellytykset myös uusille palveluille. Asukasmäärän lisääntyminen 35 000 asukkaalla tuo vähittäiskauppaan sekä ravintola-, hyvinvointi- ym. palveluihin lisäkysyntää noin 500 miljoonaa euroa Uudenmaan keskimääräisillä kulutusluvuilla arvioituna⁽¹⁾. Palvelutarjonnan lisääntyminen puolestaan lisää Vantaan vetovoimaa edelleen, mikä taas houkuttelee lisää uusia asukkaita ja yrityksiä Vantaalle. Vantaan ratikan kaavarungossa on varauduttu myös palvelurakentamiseen ratikan vaikutusalueella.

Asumisen ja kaupunkiympäristön viihtyisyys lisää veto- ja pitovoimaa

Ratikan myötä tarve käyttää omaa autoa kaupungin sisäisessä liikkumisessa vähenee. Ratikan vaikutusalueen kehittämisessä korostetaan laadukkaan kaupunkitilan syntymistä, jalankulkijan ja pyöräilijän liikkumismahdollisuuksia sekä vihertehokkuutta. Sujuvat raideliikenneyhteydet yhdessä kävelypainotteisten ja tiiviiden keskusta- ja asuinalueiden kanssa tukevat kaupunkimaista elämäntapaa. Samat tekijät parantavat erityisesti ikäihmisten, lapsiperheiden, lasten ja liikuntarajoitteisten liikkumismahdollisuuksia.

Rakentamisaikana ratikka voi kuitenkin heikentää asuin- ja elinympäristön viihtyisyyttä meluhaittojen ja tilapäisten liikenne rajoitusten myötä. Häiriöt ovat kuitenkin väliaikaisia ja tehokkaalla ja oikea-aikaisella tiedottamisella haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää.

Ratikan vaikutuksia Vantaan veto- ja pitovoimaan:

- **Ratikka lisää kaupungin vetovoimaa ja houkuttelee Vantaalle uusia asukkaita, yrityksiä ja matkailijoita.**
- **Ratikan vaikutusalueen viihtyisä ja laadukas kaupunkiympäristö vaikuttaa erityisesti Vantaan pitovoimaan.**
- **Asukasmäärä lisääntyy ratikkavaihtoehdossa noin 35 000 asukasta enemmän kuin bussivaihtoehdossa, suurin lisäys Aviapoliksen ja Tikkurilan alueilla.**
- **Uudet asukkaat ja työntekijät lisäävät kaupan ja palvelujen kysyntää, mikä parantaa olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytyksiä, mutta luo edellytykset myös uusille palveluille ja palvelutarjonnan paranemiselle.**
- **Asukasmäärän lisäys yhdessä saavutettavuuden paranemisen kanssa vaikuttaa positiivisesti myös työvoiman saatavuuteen, joka on yrityksille tärkeä sijaintitekijä ja jonka merkitys tulevaisuudessa entisestään lisääntyy.**

(1) <https://tuomassantasalo.fi/ostovoima/>

4.5. Imagolliset vaikutukset (1/1)

Imago on kaupungin tietoisesti muodostama kuva itsestään. Imago vastaa kysymyksiin siitä, ”millainen kaupunki haluaa olla?” ja ”kuinka kaupunki halutaan sen ulkopuolella koettavan?” Toisaalta imago on joukko asukkaiden, yritysten, sijoittajien, matkailijoiden ym. tahojen mielikuvia kaupungista.

Ratikka on myös kaupunki-imagollinen tekijä

Kestävän liikkumisen tavoitteiden lisäksi raitiotie nähdään usein kaupunki-imagollisena tekijänä. Raitiotien tuoma ilme koetaan yleensä edistykselliseksi: esim. Tampereella ja kansainvälisissä kohteissa asukkaat ovat kokeneet raitiotien vaikuttavan kaupunkikuvaan myönteisesti ja arvioineet kaupungin houkuttelevuuden kasvaneen. Kaupunkien näkökulmasta raitiotiellä on vahva brändiarvo verrattuna bussijärjestelmiin, joiden tuottama imagohyöty on arvioitu raitiotiejärjestelmää pienemmäksi. (Muualta saatuja kokemuksia on kuvattu kohdassa 4.2.)

Bergenistä saatu kokemus osoittaa, että järjestelmän käytön tuottamat kokemukset voivat muuttaa asukkaiden vastustuksen kannatukseksi: Bybanenin suunnittelu-vaiheessa kokema vastustus kääntyi suursuosiksi ensimmäisten käyttökokemusten myötä. Nyt bergeniläisten sanotaan olevan raitiotiestään ylpeitä ja myös sen jatkoyhteyksien rakentamista kannatetaan laajasti. Vaikka Bergenin raitiotien menestyksestä on tehty menestystarina pitkälti kaupungin ulkopuolella, sen olennaisena tekijänä on ollut raitiotien bergeniläisten keskuudessa saavuttama suosio.

Vantaan ratikan imagolliset vaikutukset näkyvät erityisesti koko kaupungin tasolla, mutta myös paikallisella tasolla. Nykytilanteeseen verrattuna erityisesti Vantaan itäisten kaupunginosien imago ja vetovoima asukkaiden ja yritysten näkökulmasta vahvistuu.

Nuoret arvostavat raideliikennettä

Etenkin nuoret suosivat urbaania raideliikennettä yksityisautoilun sijaan. Kyse on yleismaailmallisesta trendistä. Ratikan tiheät vuorovälit ja käyttömukavuus mahdollistavat myös spontaanin joukkoliikenteen käytön. Turisteille ratikka on mukavuustekijä myös siten, että bussiliikenteeseen verrattuna raitiotiejärjestelmä on helposti havainnollistettavissa kaupunkia tuntemattomalle. Suunnistaminen kaupunkitilassa on ratikkareitin perusteella helpompaa kuin bussilla matkustettaessa.

Nuoret osaajat haluavat viihtyä ympäristössä, tiheitä ja käveltäviä keskusta-alueita sekä kestävää ja laadukasta julkista liikennettä. Ratikka mahdollistaa urbaanin autovapaan elämäntyylin, joka on houkutteleva etenkin ympäristötietoisten nuorten näkökulmasta.

Raitiotietä pidetään edistyksellisen kaupungin symbolina

Ratikka nähdään usein edistyksellisen ja kansainvälisen kaupungin symbolina. Esim. Bergenissä raitiotiehankkeella oli strateginen rooli kaupungin ja seudun imagon luomisessa. Raitiotiestä haluttiin luoda kaupungin ylpeyden aihe ja maa-merkki. Poliittisesti sen katsottiin olevan tulevaisuusorientoituneen kaupungin symboli, jolla on tärkeä vaikutus kaupungin brändiin. (kts. kohta 4.2.)

4.6. Yhteenveto elinvoima-, vetovoima- ja imagovaikutuksista (1/1)

Vantaan ratikka lisää kaupungin elinvoimaa houkuttelemalla investointeja, yrityksiä ja työpaikkoja. Raiteilla kulkeva järjestelmä on bussijärjestelmään verrattuna stabiili, mikä lisää sijoittajien ja yritysten arvostamaa ennakoitavuutta ja antaa samalla lupauksen pidemmän aikavälin kehittämisestä. Työpaikkoja syntyy vuosina 2018-2050 Vantaan ratikan kaavarungon asukas- ja työpaikka-arvion (2022) mukaan ratikka-vaihtoehdossa noin 15 000 työpaikkaa enemmän kuin bussivaihtoehdossa. Eniten uusia työpaikkoja syntyy Aviapoliksen alueelle.

Ratikka tiivistää ja monipuolistaa kaupunkirakennetta, mikä osaltaan houkuttelee ratikkareitin varren nykyisille ja kehittyville keskusta- ja työpaikka-alueille urbaanista ympäristöstä ja keskittymiseduista hyötyviä uusia yrityksiä ja työpaikkoja. Lisäksi myös olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytykset paranevat, kun ratikan myötä saavutettavuus paranee, asukasmäärä lisääntyy ja yritysten työvoiman saatavuus paranee. Kaupungin kasvun ja elinvoiman näkökulmasta erityisesti tietointensiivisten toimialojen lisääntyminen saa aikaan positiivista kehitystä.

Tietointensiivisten toimialojen yrityksille vetovoimaisimpia alueita ovat rakenteeltaan tiiviit ja monipuoliset, kaupunkimaiset sekä imagoltaan vetovoimaiset ja menestyvät alueet/keskittymät tehokkaan joukkoliikenteen (erityisesti raideliikenteen) vaikutusalueella. Tällaisia alueita Vantaan ratikan vaikutusalueella ovat erityisesti Aviapolis ja Tikkurila. Tiiviit, viihtyisät, toiminnoiltaan monipuoliset ja hyvin saavutettavat alueet ovat myös työntekijöille haluttuja työympäristöjä, mikä osaltaan parantaa työvoiman saatavuutta ja sitä kautta edelleen kaupungin vetovoimaa yritysten sijaintipaikkana. Kokemukset muualta osoittavat, että raitiotie luo edellytykset tietointensiivisten keskittymien kehitykselle.

Ratikka itsessään ei houkuttele osaajia kaupungin ulkopuolelta. Osaavista työntekijöistä kilpailtaessa tärkeimpiä houkuttimia ovat työpaikat ja niitä synnyttävät dynaamiset ja uudistumiskykyiset yritykset. Ratikka kuitenkin mahdollistaa tehokkaan maankäytön ja kaupunkirakenteen tiivistymisen, mikä osaltaan edesauttaa tietointensiivisten toimialojen yritysten sijoittumista alueelle ja lisää kaupungin elinvoimaa. Ratikka on myös kaupunkikehityshanke ja onnistuakseen sen on oltava jo suunnittelun alkuvaiheista asti osa laajempaa kaupunkikehitystä.

Vantaan ratikka lisää kaupungin vetovoimaa niin asukkaiden, yritysten kuin matkailijoidenkin näkökulmasta. Vetovoiman lisääntyessä Vantaalle muuttaa enemmän uusia asukkaita kuin kehityksen jatkuessa nykyisen kehitystrendin mukaisena. Vuosina 2020-2050 asukasmäärä lisääntyy Vantaan ratikan kaavarungon asukas- ja työpaikka-arvion (2022) mukaan ratikkavaihtoehdossa noin 35 000 asukasta enemmän kuin bussivaihtoehdossa.

Ratikan myötä Vantaalle muuttavat uudet asukkaat lisäävät kaupan ja palvelujen kysyntää, kuten myös uusien työpaikkojen työntekijät. Lisäkysyntä parantaa olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytyksiä, mutta luo edellytykset myös uusille palveluille. Palvelutarjonnan lisääntyminen puolestaan lisää Vantaan elinvoimaa ja vetovoimaa edelleen, mikä taas houkuttelee uusia asukkaita ja yrityksiä Vantaalle. Asukasmäärän lisäys yhdessä saavutettavuuden paranemisen kanssa vaikuttaa positiivisesti myös työvoiman saatavuuteen, joka on yrityksille tärkeä sijaintitekijä ja jonka merkitys tulevaisuudessa entisestään lisääntyy.

Kestävän liikkumisen tavoitteiden lisäksi raitiotie nähdään usein myös kaupunki-imagollisena tekijänä. Raitiotien tuoma ilme koetaan yleensä edistyksellisen, tulevaisuusorientoituneen ja kansainvälisen kaupungin symboliksi ja sillä on tärkeä vaikutus myös kaupungin brändiin. Ratikka edistää urbaania, autovapaata ja ekologista elämäntyyliä, jota etenkin nuori osaajasukupolvi arvostaa.

Vaikka tässä selvityksessä ratikan vaikutukset elinvoimaan, vetovoimaan ja imagoon on esitetty eri otsikoiden alla, on niiden erottaminen toisistaan käytännössä vaikeaa, jopa mahdotonta. Lisäksi elinvoima, vetovoima ja imago ovat käsitteinä monitulkintaisia eikä niitä myöskään ole mahdollista arvioida määrällisesti. Elinvoima-, vetovoima- ja imagovaikutukset on arvioitu asiantuntija-arviona yleisten tilastotietojen ja tutkimustulosten sekä muualla raitiotiehankeista saatujen kokemusten pohjalta.

5. YHTEENVETO



- 1. SELVITYKSEN TAUSTA JA TAVOITTEET...2
- 2. VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN LÄHTÖKOHDAT...4
- 3. KAUPUNKITALOUDELLISET VAIKUTUKSET...10
- 4. ELINVOIMA-, VETOVOIMA- JA IMAGOVAIKUTUKSET...22
- 5. YHTEENVETO...40**
 - 5.1. Kaupunkitalous...41**
 - 5.2. Elinvoima, veto- ja pitovoima ja imago...42**

5.1. Kaupunkitalous

Vantaan ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset on koottu eri tahojen tekemistä vaikutusten arvioinneista, joissa ratikan vaikutuksia on arvioitu suhteessa bussi-vaihtoehtoon. Selvityksissä esitettyjä rahamääriä ei ole indeksikorotettu tai diskontattu. Rahamäärät ovat kertymiä tarkastelujaksolta ja niiden ajallinen rytmitys vaihtelee huomattavasti.

Suurimmat tulot kaupungille koostuvat kiinteistötaloudesta eli maan myynnistä ja kaavoituksesta. Lisäksi kiinteistötalouteen sidoksissa oleva asuin- ja toimitila-rakentamisen palautuva kunnallisvero on kaupungin talouden kannalta tulo. Huomattavimmat menoerät ovat selvitysten perusteella rakentamiskustannukset, rahoituskustannukset ja ratikan kunnossapito.

Jokaiseen arvioituun vaikutukseen sisältyy huomattavasti epävarmuutta ja oletuksia, jotka on kuvattu tarkemmin varsinaisissa selvityksissä.

HSL-talouteen sisältyy lisäksi sekä menoja että tuloja, joiden yhteenlaskettu talousvaikutus on kaupungille pieni. HSL-talous sisältää esimerkiksi ratikan operoinnin, vaunujen hankinnan ja varikon rakentamisen.

	Ratikka	Bussi	Kesto (tarkasteluväli)	
Rakentamiskustannukset	-414 M€	-180 M€	5 v (2023–2028)	
Rahoituskustannukset				
• Rakentamisjakso	-37 M€*	-69 M€	5 v (2023–2028)	*Rahoitetaan lainalla, jonka takaisinmaksuaika on 25 vuotta
• Lyhennysjakso	-185 M€*		24 v (2029–2053)	
Kunnossapitokustannukset	-156 M€		40 v (2029–2068)	
HSL-talous	-31 M€**		40 v (2029–2068)	**Ratikan ja bussin erotus
Kaupunkiliikenne osakeostot	-3 M€**		1 v (2023)	**Ratikan ja bussin erotus
Kiinteistötaloudelliset tuotot	+794 M€	+371 M€	28 v (2022–2050)	
Verotulovaikutukset				
• Rakentamisesta palautuva kunnallisvero	+44 M€**		28 v (2022–2050)	**Ratikan ja bussin erotus
• Uusien asukkaiden verotulot ja kustannukset	-2 M€**			
Yhteensä	+10 M€	+122 M€		

5.2. Elinvoima, veto- ja pitovoima ja imago

Taloudellisten vaikutusten lisäksi ratikalla on paljon sellaisia vaikutuksia, joita ei ole mahdollista mitata rahassa. Tällaisia ovat muun muassa vaikutukset kaupungin elinvoimaan, veto- ja pitovoimaan sekä imagoon.

Vantaan ratikka lisää kaupungin vetovoimaa niin asukkaiden kuin yritystenkin näkökulmasta. Raiteilla kulkeva järjestelmä on bussijärjestelmään verrattuna stabiili, mikä lisää sijoittajien, yritysten ja asukkaiden arvostamaa ennakoitavuutta ja antaa samalla lupauksen pidemmän aikavälin kehittämisestä. Vuoteen 2050 mennessä työpaikkamäärä lisääntyy noin 15 000 työpaikkaa ja asukasmäärä noin 35 000 asukasta enemmän ratikkavaihtoehdossa kuin bussivaihtoehdossa.

Ratikka tiivistää ja monipuolistaa kaupunkirakennetta, mikä osaltaan houkuttelee ratikkareitin varrelle urbaanista ympäristöstä ja keskittymiseduista hyötyviä uusia yrityksiä ja työpaikkoja. Lisäksi myös olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytykset paranevat, kun ratikan myötä alueiden saavutettavuus paranee, asukas-määrä lisääntyy ja yritysten työvoiman saatavuus paranee. Kaupungin kasvun ja elinvoiman näkökulmasta erityisesti tietointensiivisten toimialojen lisääntyminen aikaansaa positiivista kehitystä.

Uudet asukkaat lisäävät kaupan ja palvelujen kysyntää, mikä parantaa olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytyksiä, mutta luo edellytykset myös uusille palveluille. Palvelutarjonnan lisääntyminen puolestaan lisää Vantaan elinvoimaa ja vetovoimaa edelleen, mikä taas houkuttelee uusia asukkaita ja yrityksiä Vantaalle.

Raitiotie nähdään usein myös kaupunki-imagollisena tekijänä. Raitiotien tuoma ilme koetaan yleensä edistyksellisen, tulevaisuusorientoituneen ja kansainvälisen kaupungin symboliksi ja sillä on tärkeä vaikutus myös kaupungin brändiin.

Ratikka itsessään ei houkuttele uusia yrityksiä, työpaikkoja tai asukkaita kaupungin ulkopuolelta. Ratikka kuitenkin mahdollistaa tehokkaan maankäytön ja kaupunkirakenteen tiivistymisen, mikä osaltaan edesauttaa uusien yritysten, työpaikkojen ja asukkaiden sijoittumista alueelle ja lisää kaupungin elinvoimaa. Ratikka on myös kaupunkikehityshanke ja onnistuakseen sen on oltava jo suunnittelun alkuvaiheista asti osa laajempaa kaupunkikehitystä.

Ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset sekä vaikutukset elinvoimaan, veto-/pitovoimaan ja imagoon on arvioitu niillä tiedoilla, jotka ovat olleet käytössä raportin julkaisuhetkellä.