

VANTAAN KAUPUNKI

VANTAAN RATIKKA

KUNTATALOUDELLISET VAIKUTUKSET

19.11.2019



19.11.2019

Sisällysluettelo

1. Tausta ja tavoitteet	3
2. Vaikutusten arvioinnin periaatteet	4
3. Tulo- ja menoerät	5
3.1. Kiinteistötaloudelliset vaikutukset.....	5
3.2. Rakentamisesta palautuva kunnallisvero	6
3.3. Uusien asukkaiden ja työpaikkojen verotulot ja kustannukset	7
3.4. Infrainvestointi ja HSL:n kuntaosuudet.....	10
4. Yhteenveto.....	12

19.11.2019

1. Tausta ja tavoitteet

Kuntataloudellinen arviointi on laadittu osana raitiotien yleissuunnitelmaa, joka valmistui syksyllä 2019. Tässä selvityksessä kuvataan yleispiirteisellä tasolla Vantaan ratikan tuottamia kuntataloudellisia vaikutuksia.

Kuntataloudellisilla vaikutuksilla tarkoitetaan seuraavia tulo- ja menoeriä:

1. Kiinteistötaloudelliset vaikutukset (Vantaan kaupungin laatima kiinteistötaloudellinen arvio)
2. Rakentamisesta palautuva kunnallisvero
3. Uusien asukkaiden ja työpaikkojen verotulot ja kustannukset
4. Infrainvestointi ja HSL:n kuntaosuudet

Kuntataloudellinen arviointi perustuu tässä suunnitteluvaiheessa vielä hyvin epävarmoille lähtötiedoille. Tässä selvityksessä on siksi pyritty arvioimaan kustannusten ja tulojen suuruusluokkia ja herkkyyttä suhteessa lähtötietoihin. Hankkeen edetessä arvioita on mahdollista päivittää ja tarkentaa.

19.11.2019

2. Vaikutusten arvioinnin periaatteet

Kuntataloudellisten arvioiden laatimiseen ei ole käytössä ohjeistusta, vaan ne sisältävät tapauksesta riippuen erilaisia tulo- ja menoeriä. Vaikutukset kuntatalouteen on tässä selvityksessä arvioitu samalla yleispiirteisellä tasolla kuin Tampereen ja Turun raitiotien yleissuunnitelmissa ja Raide-Jokerin kaupunkitaloudellisissa arvioinneissa. Laskentaperiaatteet perustuvat suurelta osin näihin arviointeihin ja käytetyt tietolähteet on mainittu laskelmien yhteydessä.

Seuraavassa esitetty kuntataloudellinen arviointi on erotuslaskelma vertailu- ja hankevaihtoehdon välillä. Vertailu- ja hankevaihtoehdot ovat Vantaan ratikan yleissuunnitelman¹ vaikutusten arvioinnin ja hankearvioinnin² mukaiset:

- Hankevaihtoehtona on raitiotien rakentaminen ja vertailuvaihtoehtona raitiotiekäytävän joukkoliikenteen järjestäminen yksinivelisellä sähköbussilla.
- Yleissuunnitelmaan perustuen raitiotien oletetaan kasvattavan Vantaan kaupungin asukas- ja työpaikkamäärää vuosien 2030–2050 välisellä ajalla suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Muutos on noin +10900 asukasta ja +4700 työpaikkaa.
- Maankäytön kasvun oletetaan jakaantuvan tasaisesti vuosien 2030 ja 2050 välille.

Yleissuunnitelmassa ja tässä arvioinnissa ratikan on arvioitu vaikuttavan uuden maankäytön toteuttamisedellytyksiin Vantaalla. Maankäyttöarvot on laadittu osana Vantaan yleiskaavatyötä ja niissä on käytetty lähtötietona havaintoja muista raitiotiekaupungeista, yleissuunnitelman aikana laadittuja runkobussin matkustajamääräennusteita ja arvioita bussin mahdollistamasta kokonaismatkustajamäärästä. Uuden yleiskaavan maankäyttö on sidottu raitiotiehankkeeseen, eikä vaihtoehtoisia alueita asuin- ja toimitilarakentamiselle voida Vantaan alueelta osoittaa.

Laskelma on laadittu seuraavilla periaatteilla:

- Raitiotien kustannusarvot (investointi, hallinto- ja ylläpito sekä liikennöinti) on laskettu Vantaan ratikan yleissuunnitelman yhteydessä. Lipputulojen kasvu perustuu raitiotien matkustajamääräennusteisiin³.
- Raitiotien rakentamisajaksi on yleissuunnitelmassa arvioitu viisi vuotta ja liikennöinnin avausvuodeksi 2028.
- Kuntataloudelliset tarkastelut on rajattu Vantaalle kohdistuviin vaikutuksiin.
- Laskelmassa huomioidaan tulo- ja menoerät 40 vuoden ajanjaksolta. Esitettyjä rahamääriä ei ole indeksikorotettu tai diskontattu.

¹ Vantaan kaupunki 2019: Vantaan ratikan yleissuunnitelma.

² Vantaan kaupunki 2019: Vantaan ratikan yleissuunnitelma. Liite 14. Hankearviointi.

³ Vantaan kaupunki 2019: Vantaan ratikan yleissuunnitelma. Liite 10. Matkustajamääräennusteet.

3. Tulo- ja menoerät

3.1. Kiinteistötaloudelliset vaikutukset

Seuraavassa esitetty Vantaan ratikan kiinteistötaloudellinen arvio perustuu kaupungin tekemiin laskelmiin. Kiinteistötaloudellisessa arviossa on arvioitu rakentamismahdollisuudet raitiotien vaikutusalueella (800 m etäisyys pysäkeistä) ja rakennusoikeuden arvo erikseen asuin- ja toimitilarakentamiselle. Arviossa on myös huomioitu alueiden toteutumiskelpoisuus ja maanomistus.

- Raitiotien on Vantaan ratikan yleissuunnitelmassa arvioitu lisäävän vaikutusalueen maankäyttöä asumisen osalta 30 % ja toimitilarakentamisen osalta 15 % bussivaihtoehtoon nähden.
- Ratikan aiheuttamaksi maan arvonnousuksi suhteessa bussivaihtoehtoon on arvioitu 3 % perustuen aiempiin vastaaviin selvityksiin^{4 5}.
- Hyödyt alkavat kertyä rakentamispäätöksen jälkeen ja niiden oletetaan kehittyvän tasaisesti vuoteen 2050, jolloin ratikan mahdollistaman maankäytön oletetaan olevan kokonaisuudessaan toteutunut.

Vantaan ratikan maanluovutustuloista ja maankäytön sopimustuloista muodostuvaksi kiinteistötaloudelliseksi hyödyksi arvioidaan **yhteensä 200 miljoonaa euroa**.

⁴ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2015. Raide-Jokerin ja Laajasalon raitiotieyhteyden kaupunkitaloudellinen arviointi 2015.

⁵ Newsec Valuation Oy 2014. Tampereen kaupunkiraitiotien linjauksen kiinteistötaloudellinen analyysi.

19.11.2019

3.2. Rakentamisesta palautuva kunnallisvero

Raitiotien rakentaminen ja siihen sidonnainen asuin- ja toimitilarakentaminen ovat kustannuksiltaan merkittäviä hankkeita ja niiden työllistävä vaikutus on suuri. Työllisyysvaikutuksilla on merkitystä kunnallisveron tasoon, jos se muuttaa työntekijän työmarkkina-asemaa. Lisäksi on mahdollisuus kaupungin työllisyyden hoitoon käytettävien rahoituksen supistamiseen. Jos työmarkkina-asema ei muutu, merkitystä ei kaupungin kannalta juurikaan ole.

Raitiotien infran rakentamisesta palautuva kunnallisvero on laskettu perustuen seuraaviin oletuksiin:

- Raitiotieinvestointi on yhteensä 390 milj. euroa.
- Raitiotien rakentaminen kestää viisi vuotta.
- Kunnallisverojen osuus raitiotien infran investoinnista on noin 7 %⁶.
- Kaupungille palautuu hankkeeseen osallistuvien vantaalaisten osuus kunnallisveropotista. Vantaalaisten osuuden on oletettu olevan 20 %⁷.

Ratikkaan sidonnaisen asuin- ja toimitilarakentamisesta palautuva kunnallisvero on laskettu perustuen seuraaviin oletuksiin:

- Raitiotien rakentamisen myötä toteutuva lisärakentaminen ajoittuu vuosille 2030-2050.
- Asuinrakentamisen yksikkökustannuksen arvioidaan olevan 3616 € / k-m². Arvio perustuu Raide-Jokerin kaupunkitaloudelliseen arvioon, jossa yksikkökustannukseksi on arvioitu 3325 € / k-m² vuoden 2011 hintatasossa⁸. Asuinrakentamisen rakentamiskustannusindeksi on noussut noin 9 % (2011-2018).
- Uusien asukkaiden asumisväljyydeksi oletetaan 40 k-m² per asukas.
- Toimitilarakentamisen kustannustaso oletetaan 20 % asuinrakentamista edullisemmaksi ja työpaikkaväljyydeksi 40 k-m² per työpaikka.
- Kunnallisverojen osuus talonrakentamisen investoinnista on noin 7 %⁹.
- Kaupungille palautuu hankkeeseen osallistuvien vantaalaisten osuus kunnallisveropotista. Vantaalaisten osuuden on oletettu olevan 20 %¹⁰.

Vantaalle kohdistuvan verotulon arvioidaan olevan ratikan rakentamisesta **5 miljoonaa euroa** ja asuin- ja toimitilarakentamisesta noin **30 miljoonaa euroa**.

⁶ VTT 2012. Rakentamisen yhteiskunnalliset vaikutukset. 8.10.2012.

⁷ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2015. Raide-Jokerin ja Laajasalon raitiotieyhteyden kaupunkitaloudellinen arviointi.

⁸ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2015. Raide-Jokerin ja Laajasalon raitiotieyhteyden kaupunkitaloudellinen arviointi.

⁹ VTT 2012. Rakentamisen yhteiskunnalliset vaikutukset. 8.10.2012.

¹⁰ Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2015. Raide-Jokerin ja Laajasalon raitiotieyhteyden kaupunkitaloudellinen arviointi.

19.11.2019

3.3. Uusien asukkaiden ja työpaikkojen verotulot ja kustannukset

Raitiotiehanke luo edellytyksiä asunto- ja toimitilat tuotannolle, mikä mahdollistaa asukkaiden ja yritysten sijoittumisen hankkeen vaikutusalueelle. Hankkeeseen liittyvä asunto- ja toimitilarakentaminen vaikuttaa verotulojen seuraaviin osatekijöihin:

- Asukkaat maksavat kunnallisveroja.
- Yksityisten omistamasta maasta ja rakennuksista maksetaan kiinteistövero.
- Asukkaiden perusteella kunta saa käyttötalouden valtionosuuksia.
- Yritykset maksavat yhteisövero, josta kaupunki saa jako-osuuden mukaisen osan.

Toisaalta uudet asukkaat ja työpaikat aiheuttavat kunnalle nettokäyttökustannuksia, jotka koostuvat:

- opetus- ja kulttuurimenoista,
- sosiaalitoimen ja terveydenhuollon kustannuksista,
- yhdyskuntapalveluista (mm. liikenneväylien rakentaminen ja ylläpito, yhdyskuntasuunnittelu, puistot ja yleiset alueet, palo- ja pelastustoiminta) ja
- muista menoista.

Uusiin asuntoihin muuttavien asukkaiden tulotason ja sitä kautta verotulokertymän arviointiin sisältyy merkittäviä epävarmuuksia. Verokertymän arvioinnissa on huomioitava, että tyypillisesti 60% uusiin asuntoihin muuttavista asuu jo Vantaalla. Tällöin asukkaiden muutto kunnan sisällä (uusiin asuntoihin) käynnistää muita muuttoketjuja, joiden seurauksena kuntaan muuttaa uusia asukkaita muista kunnista, mutta näiden asukkaiden tulotaso poikkeaa uusiin asuntoihin muuttavista.

Lisäksi on todennäköistä, että raitiotien myötä koko Itä-Vantaan houkuttelevuus myös paremmin toimeen tulevien väestöryhmien osalta paranee, mikä edelleen määrittää verotulojen tasoa ja palveluiden järjestämisestä aiheutuvia kustannuksia. Lähtötietojen puutteesta johtuen muutoksen vaikutuksia kuntatalouteen ei kuitenkaan voida arvioida.

Arviointiin liittyvien epävarmuuksien vuoksi verotulot ja nettokäyttökustannukset on laskettu seuraavassa kahdella menetelmällä: Vantaan nykyisten keskiarvojen mukaisella ja alueiden luokitteluun perustuvalla laskelmalla.

19.11.2019

3.3.1. Vantaan keskiarvojen mukainen verolaskelma

Uusien asukkaiden ja työpaikkojen tuottamien verotulojen ja kustannuksien suuruusluokkaa voidaan havainnollistaa nykyisin Vantaalla keskimäärin kerättävien verotulojen ja kaupungin nettokäyttökustannusten kautta:

- Kunnallisvero, kiinteistövero ja valtionosuudet jaettuna asukasta kohden on koko Vantaalla keskimäärin 4776 € / vuosi^{11 12}.
- Nettokäyttökustannukset asukasta kohden Vantaalla ovat 5412 € / vuosi (ei sis. muu toiminta, tonttien myynti ja vuokraus)¹³. Tämä vastaa uusien asukkaiden palveluiden järjestämisestä aiheutuvia kustannuksia.
- Kunnan yhteisöverotuotto jaettuna työpaikkaa kohden on 694 € / vuosi^{14 15}. Vantaan yhteisöverojen jako-osuuden oletetaan kasvavan työpaikkamäärää vastaavasti.

Näillä oletuksilla laskien ratikkaan sidonnainen asuin- ja toimitilarakentaminen tuottaa kaupungille 40 vuoden tarkastelujaksolla merkittäviä kustannuksia. Kustannukset aiheutuvat siitä, että uusien asukkaiden tuottamat verotulot eivät ylitä nettokäyttökustannuksia. Nämä kustannukset aiheutuvat uusien asukkaiden tarvitseman infrastruktuurin rakentamisesta ja palveluiden järjestämisestä, eivät itse raitiotien rakentamisesta.

Nykyisten vantaalaisten verotulojen keskiarvolla asukas- ja työpaikkamäärän lisäys aiheuttaa **101 miljoonan euron kustannukset.**

¹¹ Vantaan kaupunki 2019. Vantaan kaupungin tilinpäätös 2018.

¹² Vantaan kaupunki 2019. Vantaan väestö 2018/2019.

¹³ Kuntaliitto 2019. Kuntien palvelutuotannon nettokustannuksia vuonna 2018.

¹⁴ Vantaan kaupunki 2018. Vantaan kaupungin tilinpäätös 2017.

¹⁵ Vantaan kaupunki 2018. Työpaikat Vantaalla 2007–2017.

3.3.2. Uusien asuinalueiden luokitteluun perustuva verolaskelma

Uusien asuinalueiden väestörakenne ja siten myös kunnallisverojen verotulokertymä tyyppillisesti poikkeaa vanhoista alueista. On perusteltua olettaa, että tulotaso ja verotulokertymä ovat uusilla alueilla korkeampia kuin vastaavalla sijainnilla olevilla muutoin samantyyppisillä alueilla.

Esimerkiksi Kehäradan varressa oleva Myyrmäen kaupunginosa ja Kivistön kaupunginosa ovat molemmat kerrostalovaltaisia. Vanhemmassa Myyrmäen kaupunginosassa keskimääräinen tulotaso yli 15 v. asukasta kohden (2017) oli 27555 euroa (87 prosenttia Vantaan keskiarvosta) ja uudessa Kivistön kaupunginosassa 39762 euroa (125 prosenttia Vantaan keskiarvosta)¹⁶.

Tässä tarkastelussa on huomioitu uusien asukkaiden korkeampi verotulokertymä jakamalla alueet kolmeen luokkaan, joilla on erilainen verotulokertymä suhteessa koko Vantaan keskiarvoon:

A-alueet: Hakunilan keskusta, Länsimäki (Porvoonväylän eteläpuoli)

- Keskimääräinen verotulokertymä on 100% Vantaan keskiarvosta.
- A-alueiden kasvu vastaa 17 % ratikkaan kytkeytyvästä lisämaankäytöstä.

B-alueet: Vaarala, Aviapolis (Tuusulanväylästä länteen, Tasetieltä pohjoiseen), Hakkila (radan ja Lahdenväylän väliset alueet)

- Keskimääräinen verotulokertymä on 115% Vantaan keskiarvosta.
- B-alueiden kasvu vastaa 72 % ratikkaan kytkeytyvästä lisämaankäytöstä.

C-alueet: Tikkurila (radan länsipuoli) ja Pakkala (Tasetien eteläpuoli)

- Keskimääräinen verotulokertymä on 120% Vantaan keskiarvosta.
- B-alueiden kasvu vastaa 11 % ratikkaan kytkeytyvästä lisämaankäytöstä.

Edellä esitetty luokittelu vaikuttaa vain kunnallisveron kertymään. Kunnan valtionosuusrahoitus, kiinteistövero ja yhteisöverojen kertymä ovat vastaavat kuin Vantaan keskiarvojen mukaisessa laskelmassa.

Näillä oletuksilla keskimääräiset verotuotot ovat suurempia kuin nettokäyttökustannusten kasvu. Kaupungin tulot painottuvat 40 vuoden tarkastelujakson loppuun, koska uusien asukkaiden määrä kumuloituu tarkastelujakson aikana.

Uusien alueiden korkeammalla verokertymällä asukas- ja työpaikkamäärän lisäys aiheuttaa **45 miljoonan euron tuoton**.

¹⁶ Helsingin seudun aluesarjat 2019. Väestön tulot.

19.11.2019

3.4. Infrainvestointi ja HSL:n kuntaosuudet

Kaupungin infrainvestoinnin laskennassa on huomioitava, että valtio on aiemmin osallistunut raitiotiehankkeiden investointikustannuksiin 30 prosentilla ja HSL:n infrasopimuksen mukainen malli jakaa investointikustannuksia 40 vuoden aikana myös muiden kuntien maksettavaksi matkustajien kuntalaisuuden perusteella.

3.4.1. Ratikan infran investoinnin, hallinnon ja ylläpidon kustannukset

Vantaan ratikan infran investointikustannukset ovat Vantaan alueella 377 miljoonaa euroa (ei sis. taidetta). Valtionosuuden on oletettu olevan 30 %, joten Vantaan rahoitettavaksi jää 264 miljoonaa euroa. Tässä laskelmassa oletetaan rahoituksen tapahtuvan pääosin lainarahoituksella (25 vuoden laina-aika ja 2 % rahoituskorko), jolloin korkokuluja kertyy kaupungin maksettavaksi 69 miljoonaa euroa. Lisäksi raitiotie kasvattaa infrastruktuurin hallinnon ja ylläpidon kustannuksia 35 miljoonaa euroa 40 vuoden aikana.

Ratikan infran investoinnin, hallinnon ja ylläpidon kustannukset Vantaan kaupungille ovat **yhteensä 368 miljoonaa euroa**.

Vantaan investointi on kuitenkin tätä pienempi, sillä HSL:n alueella on käytössä sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta (jäljempänä ”infrasopimus”). Infrasopimuksessa määritellään, miten infrastruktuurin investointikustannukset, liikennöintikustannukset ja lipputulot tasataan kuntien kesken. Vantaan lisäksi myös muut HSL-kunnat maksavat infrasopimuksen mukaisesti Vantaan ratikan investointikustannuksia.

3.4.2. HSL:n infrakorvaukset Vantaalle

Vantaan ratikka on HSL:n infrasopimuksessa määritettyä joukkoliikenneinfraa. Tästä syystä HSL maksaa 50 % Vantaan ratikan infrainvestoinnin poistoista ja korkokuluista infrakorvauksina. Lisäksi raitinfran hallinto- ja ylläpito kustannetaan infrasopimuksen mukaisesti täysimääräisesti HSL:n korvaamana.

HSL:n Vantaalle maksamat infrakorvaukset lasketaan seuraavilla periaatteilla:

- Vantaan alueen osalta hankkeen kustannusarvio on 377 milj. euroa. Tämä ei sisällä kaluston ja varikon kustannuksia, jotka sisältyvät liikennöintikustannuksiin.
- Valtionosuuden on oletettu olevan 30 % raitiotien investointikustannuksista, pl. rakentamisen aikaiset korot. Valtionavustus vähentää suoraan kaupungin rahoittamaa ja HSL:n infrasopimuksella rahoitettuja radan kustannuksia.
- HSL maksaa radan poisto- ja pääomakuluista 50 %, kun se otetaan käyttöön. Infrasopimuksen mukaisesti HSL:ltä laskutettavissa rahoituskustannuksissa raitiotieinfran pitoaika on 40 vuotta ja laskennallinen korko 5 %.
- Vantaan ratikan yleissuunnitelman arvion mukaan pikaraitiotie lisää väylien kunnossapidon kustannuksia 0,9 miljoonaa euroa vuodessa, joten yhteensä hallinto- ja ylläpitokustannukset kasvavat 35 miljoonaa euroa.

HSL:n infrakorvaukset Vantaalle ovat 40 vuoden ajalta **337 miljoonaa euroa**.

19.11.2019

3.4.3. Kuntaosuuksien muutokset

HSL:n maksamat infrakorvaukset, raitiotien liikennöintikustannukset ja kasvaneet lipputulot vaikuttavat kuntien HSL:lle maksamiin kuntaosuuksiin. Nämä kustannukset ja tulot jaetaan jäsenkunnille infrasopimuksen mukaan liikennemuodoittain matkustuksen kuntalaisuuden perusteella. Tässä laskelmassa Vantaan ratikka käsitetään omana liikennemuotonaan. Merkittävien uusien joukkoliikennehankkeiden infrakulujen kohdistamisesta kaupungeille sovitaan kuitenkin erikseen.

Infrakustannusten (infrainvestointi, hallinto- ja ylläpito) määrä kasvaa Helsingille ja Vantaalle maksettavien infrakorvausten myötä. HSL jakaa edelleen maksamansa infrakorvaukset kunnille kuntaosuuksina liikennemuodoittain nousujen suhteessa. Vantaalaisten osuus Vantaan ratikan nousuista on liikenne-ennusteiden pohjalta noin 68 %^{17 18}, joten infrakustannuksista Vantaan maksettavaksi tulee 236 miljoonaa euroa.

Liikennöintikustannukset katetaan HSL:n toimesta ja jaetaan jäsenkunnille liikennemuodoittain matkustajakilometrien suhteessa. Liikennöintikustannukset kasvavat yleissuunnitelman mukaan vuonna 2030 noin 6,2 miljoonaa euroa vuodessa ja vuonna 2050 noin 7,4 miljoonaa euroa vuodessa, joten 40 vuoden aikana kustannukset kasvavat yhteensä 280 miljoonaa euroa. Tämä sisältää raitiotien liikennöinnin ja muun bussilinjaston liikennöinnistä saatavat kustannussäästöt.

Vantaalaisten osuus Vantaan ratikan matkustajakilometreistä on 62 %, joten Vantaan kuntaosuuden kasvu liikennöintikustannuksista johtuen on 173 miljoonaa euroa.

Lipputulot kasvavat Vantaan ratikan rakentamisen myötä, koska raitiotie kasvattaa joukkoliikenteen kokonaismatkustajamäärää. Yleissuunnitelman arvion mukaan Vantaan ratikka kasvattaa koko HSL-alueella saatavia lipputuloja 1,4 M€ vuonna 2030 ja 3,9 M€ vuonna 2050, joten 40 vuoden aikana lipputulot kasvavat yhteensä 125 miljoonaa euroa. Vuoteen 2050 kasvaneisiin lipputuloihin vaikuttaa joukkoliikenteen parantuneen palvelutason ja houkuttelevuuden ohella raitiotien rakentamiseen kytkeytyvä lisämaankäyttö.

HSL kerää saatavat lipputulot ja ne kohdistetaan suoraan kuntalaisuuden perusteella kunnalle. Vantaalaisten osuus raitiotien myötä kasvavasta joukkoliikennematkojen määrästä on liikenne-ennusteiden pohjalta noin 76 %, joten Vantaalle kohdistuvat lipputulot ovat 95 miljoonaa euroa koko tarkastelujaksolla.

Yhteensä Vantaa maksaa kuntaosuuksia 40 vuoden ajalta arviolta **noin 314 miljoonaa euroa** enemmän kuin vertailuvaihtoehdossa.

¹⁷ Vantaan kaupunki 2019: Vantaan ratikan yleissuunnitelma. Liite 10. Matkustajamääräennusteet.

¹⁸ Ennusteisiin käytetystä Helmet 3.0 -liikennemallista ei ole saatavissa tietoa matkan tekijän kuntalaisuudesta, joten arvio perustuu matkan lähtöpaikkaan aamuhuipputunnin aikana.

19.11.2019

4. Yhteenveto

Kuntataloudellisilla vaikutuksilla tarkoitetaan raitiotien rakentamisen aiheuttamia taloudellisia vaikutuksia, jotka kohdistuvat Vantaan kaupungille. Nämä vaikutukset ovat seurausta raitiotien infrainvestoinnista ja liikennöintikustannuksista, raitiotien mahdollistamasta uudesta maankäytöstä ja lisääntyneen joukkoliikennematkustuksen tuottamista lipputulosta.

Kuntataloudellisessa arvioinnissa verrataan raitiotien tuottamia hyötyjä, tuottoja menoja kahden vaihtoehdon välillä:

1. Vertailuvaihtoehtona raitiotiekäytävän joukkoliikenteen järjestäminen yksinivelisellä sähköbussilla.
2. Hankevaihtoehtona on raitiotien rakentaminen Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti.

Raitiotien rakentamisen on arvioitu vaikuttavan uuden maankäytön toteuttamisedellytyksiin Vantaalla. Hankevaihtoehdossa Vantaan kaupungin asukas- ja työpaikkamäärän oletetaan kasvavan +10900 asukasta ja +4700 työpaikkaa suhteessa vertailuvaihtoehtoon vuosien 2030–2050 välisellä ajalla.

Kuntataloudellinen arviointi perustuu tässä suunnitteluvaiheessa karkeille lähtöoletuksille. Raportissa esitetyt laskelmat on tarkoitettu ensisijaisesti kuntataloudellisen vaikutusten suuruusluokan ja ajoittumisen ymmärtämiseksi.

4.1.1. Keskeiset vaikutukset

Kuntataloudellisilla vaikutuksilla tarkoitetaan seuraavia tulo- ja menoeriä:

1. Kiinteistötaloudelliset vaikutukset
2. Rakentamisesta palautuva kunnallisvero
3. Uusien asukkaiden ja työpaikkojen verotulot ja kustannukset
4. Infrainvestointi ja HSL:n kuntaosuudet

Laskelman yhteenveto ja erien suuruusluokat on esitetty yhteenvetona taulukossa 1. Merkittävimmät erät ovat raitiotien investoinnin ja liikennöinnin lisäksi kiinteistötaloudelliset hyödyt ja muutokset verokertymään ja nettokäyttökustannuksiin. Muutokset verokertymässä ja kustannuksissa on esitetty vaihteluvälinä lähtötietoihin liittyvistä merkittävistä epävarmuuksista johtuen.

Taulukko 1. Yhteenveto Vantaan ratikan kuntataloudellisista vaikutuksista bussivaihtoehtoon verrattuna

Kiinteistötaloudelliset vaikutukset		+ 200 M€
Rakentamisesta palautuva kunnallisvero		+ 35 M€
Uusien asukkaiden ja työpaikkojen verotulot ja kustannukset		-101 M€ .. +45 M€
Infrainvestointi ja HSL:n kuntaosuudet	Kaupungin infran investoinnin, hallinnon ja ylläpidon kustannukset	- 368 M€
	Muutos HSL:n Vantaalle maksamaan infrakorvaukseen	+ 337 M€
	Muutos Vantaan maksamaan HSL:n kuntaosuuteen (infra-, liikennöinti- ja ylläpitokustannukset ja lipputulot)	- 314 M€

19.11.2019

Kiinteistötaloudelliset vaikutukset johtuvat siitä, että raitiotien on oletettu lisäävän vaikutusalueen maankäyttöä sekä nostavan maan arvoa vaikutusalueellaan. Raitiotie kasvattaa rakentamisen määrää vaikutusalueellaan asumisen osalta 30 % ja toimitilarakentamisen osalta 15 % bussivaihtoehtoon nähden. Ratikan aiheuttamaksi maan arvonnousuksi bussivaihtoehtoon verraten on arvioitu 3 %. Vantaan ratikan kiinteistötaloudelliseksi hyödyksi arvioidaan yhteensä 200 miljoonaa euroa.

Rakentamisesta palautuvien kunnallisverojen muutos on sidoksissa raitiotien rakentamisen työllisyysvaikutuksiin. Raitiotien rakentaminen ja siihen sidonnainen asuinrakentaminen ovat kustannuksiltaan merkittäviä hankkeita ja niiden työllistävä vaikutus on suuri. Vantaalle kohdistuva viitteellinen kunnallisverotulo ratikan rakentamisesta on 5 miljoonaa euroa ja raitiotiehen sidonnaisesta talonrakentamisesta noin 30 miljoonaa euroa.

Uusien asukkaiden ja työpaikkojen tuottamiin verotuloihin ja kustannuksiin vaikuttaa raitiotien mahdollistama uusien asukkaiden ja yritysten sijoittuminen Vantaalle. Asunto- ja toimitilarakentaminen vaikuttaa kunnan saamiin kunnallisveroihin, kiinteistöveroihin, valtionosuuksiin ja yhteisöveroihin. Toisaalta uudet asukkaat ja työpaikat aiheuttavat kunnalle nettokäyttökustannuksia, jotka koostuvat opetus- ja kulttuurimenoista, sosiaalitoimen ja terveydenhuollon kustannuksista, yhdyskuntapalveluista ja muista menoista.

Kaupungille kohdistuvat verotulot ja kustannukset ovat herkkiä lähtöoletuksille raitiotien vaikutusalueelle valikoituvien asukkaiden tulotasosta, ikäjakaumasta ja perhetyypistä. Verotulojen ja palvelukustannusten vaikutukset laskettiin siksi perustuen kahteen erilaiseen lähtöoletukseen:

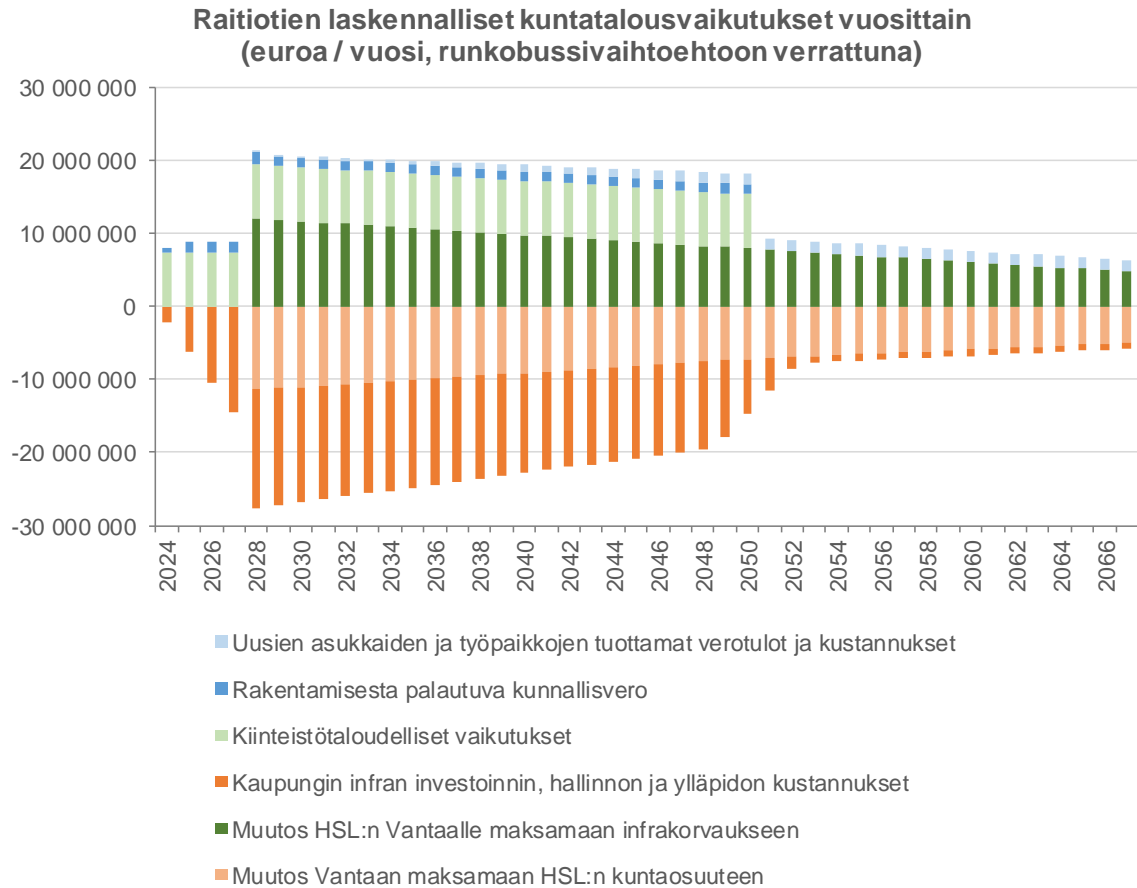
1. Raitiotien käytävän uusien asukkaiden verotulot ja nettokäyttökustannukset vastaavat Vantaan nykyistä keskiarvoa. Nykyisin vantaalaisten keskimääräiset nettokäyttökustannukset ylittävät vastaavat verotulot, jolloin kustannukset ovat 40 vuoden ajanjaksolla yhteensä noin 101 miljoonaa euroa.
2. Uusien asuinalueiden tulotaso ja verotulokertymä ovat korkeampia kuin vastaavalla sijainnilla olevilla muutoin samantyyppisillä alueilla. Tällä lähtöoletuksella asuin- ja toimitilarakentaminen tuottaa kaupungille 40 vuoden tarkastelujaksolla yhteensä noin 45 miljoonan euron tuoton.

Infrainvestoinnin ja HSL:n kuntaosuuksien laskennassa on huomioitava valtion ja HSL:n osallistuminen infran rakentamisen kustannuksiin infrasopimuksen kautta. Lisäksi infran hallinto- ja ylläpitokustannukset sekä liikennöintikustannukset ovat HSL:n perus- ja infrasopimuksen perusteella HSL:n kustantamia. Infrakustannukset, hallinto- ja ylläpitokustannukset ja liikennöintikustannukset kasvattavat kuitenkin Vantaan maksamia kuntaosuuksia. Kuntaosuuksiin vaikuttaa myös se, että HSL kerää saatavat lipputulot ja ne kohdistetaan suoraan kuntalaisuuden perusteella asukkaan kunnalle.

Vantaalle infrainvestoinnista, hallinto- ja ylläpitokustannuksista, liikennöintikustannuksista ja lipputulojen muutoksesta aiheutuvat kulut ovat 40 vuoden aikana arviolta noin 345 miljoonaa euroa.

4.1.2. Vaikutusten ajoittuminen

Kuntataloudelliset vaikutukset sisältävät joukon tulo- ja menoeriä, jotka ajoittuvat keskenään hyvin erilaisilla tavoilla. Yhteenveto kuntataloudellisten vaikutusten ajoittumisesta on esitetty kuvassa 1. Kuntataloudelliset vaikutukset muuttuvat positiivisemmiksi 40 vuoden tarkastelujakson loppua kohden, johtuen korkokustannusten laskusta ja vero- ja lipputulojen kasvusta jakson edetessä.



Kuva 1. Raitiotien kuntataloudelliset vaikutukset vuosittain esitettynä