



Helsingin seudun ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen (MAL-sopimus) 2024-2035 hyväksyminen

VD/6647/00.04.00/2024

TeA/HW/TH/MH/EJ

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisestä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksesta 2024–2035 (MAL-sopimus) saavutettiin neuvottelutulos 17.9.2024. Sopimus pohjautuu pääosin aikaisemmin yhteistyössä valmisteltuun ja kuntien vuonna 2023 hyväksymään MAL-suunnitelmaan (Vantaa, KV 13.11.2023 § 7). Valtion puolelta talouspoliittinen ministerivaliokunta puolsi osaltaan kaupunkiseutujen (Helsinki, Tampere, Turku, Oulu, Jyväskylä, Lahti ja Kuopio) MAL-sopimusten linjauksia 23.9.2024. MAL-sopimus hyväksytään Helsingin seudun yhteistyökokouksessa (HSYK) ja HSL:n hallituksessa arviolta lokakuussa ja seudun kuntien päätöksenteossa loka-marraskuun aikana. Lisäksi sopimus edellyttää valtioneuvoston periaatepäätöstä, joka tehtäneen joulukuussa 2024. Helsingin seudun MAL-sopimus koostuu neuvottelutuloksesta ja allekirjoituspöytäkirjasta, joka allekirjoitetaan valtioneuvoston periaatepäätöksen jälkeen.

MAL-sopimus linjaa Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion yhteisen tahtotilan seudun kehittämisestä. Sovitut toimenpiteet tukevat kaupunkiseutujen kestävästä kasvusta ja edistävät sujuvaa liikkumista eri kulkumuodoilla. Helsingin seudun väestömäärän ennustetaan jatkavan voimakasta kasvua, joten myös asuntotuotannon vauhdittaminen on yksi keskeisiä sopimuksen tavoitteita. Sopimuksella vahvistetaan kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnitteluyhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin pitkäjänteisesti. Sopimus on luonteeltaan aiesopimus ja sopijaosapuolet sitoutuvat yhdessä edistämään sopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista. Kaupunkiseudun MAL-suunnittelun prosessia ja päätöksenteon rakennetta on tarkoitus selkeyttää seuraavalle suunnitelmakaudelle. Myös suunnittelun hyväksyttävyyttä ja suunnitelmaan sitoutumista kehitetään jatkuvalla vuorovaikutuksella luottamushenkilöiden kanssa.

Vantaan kaupungin keskeisenä tavoitteena MAL-sopimusneuvotteluissa oli valtion rahoituksen varmistaminen Vantaan ratikan rakentamiselle. Hanke on ollut Helsingin seudun sopimusneuvotteluissa liikennejärjestelmän päähankkeena. Ratikan arvioidut, valtionavustuskelpoiset kokonaiskustannukset, ovat 594 miljoonaa euroa, josta 30 %:n rahoitusosuudella valtion osuuden tulisi olla noin 178 miljoonaa euroa.

Valtio on sitoutumassa sopimuksessa Vantaan ratikan osalta 144,1 miljoonan euron suoraan rahoitusosuuteen sekä jäljelle jäävän rahoitusosuuden kattamiseen valtion omistamien maa-alueiden luovutuksella Vantaan kaupungille nykyisen Santaradan raideliikenteen alueen ja ns. Hakkilan sepelinkuormausalueen osalta. Vantaalle luovutettavien alueiden pinta-ala on yhteensä noin 14,5 hehtaaria ja nykyarvo sekä kaupungin että kaupungin teettämän ulkopuolisen arvion mukaan noin 4,5–5 miljoonaa euroa. Kaupungin ja ulkopuolisen arvioijan varovaisen arvion mukaan luovutettavien alueiden rakentamismahdollisuuksien nykyarvo on n. 35 miljoonaa euroa nykyisen yleiskaavan mukaisella maankäytöllä.

Catella Property Oy on laatinut kaupungin pyynnöstä arviolausunnon Santaradan maa-alueista Vantaalla 22.9.2024. Edellä mainittu maa-alueen arvo perustuu Catellan arvioon maa-alueiden yksikköhinnoista sekä Catellan näkemykseen rakennusoikeuden määrästä.



Santaradan poistaminen mahdollistaa myös viereisten kaupungin jo omistamien maa-alueiden rakentamisen. Catellan arvion mukaisia neliöhintoja käyttäen arvioidaan, että näistä viereisistä alueista voidaan saada maanmyyntituloja 33,5 milj. euroa. Laskelma sisältää ainoastaan ratikan kaavarungon ulkopuolisia alueita, joten niiden tuotot eivät ole olleet mukana hankesuunnitelman laskelmissa. Alueiden maankäytön tehostaminen on kaupungin omassa päätäntävallassa yleis- ja asemakaavojen kautta.

Hakkilan kuormauspaikan ja Santaradan alueiden hallinta voidaan luovuttaa Vantaan kaupungille täysimääräisesti silloin, kun Väylävirastolle suunniteltu uusi kuormauspaikka-alue Hosantiella on toteutettu ja käytössä. Kaupunki vastaa kaikista Hosantien kuormauspaikan ja sen liikenneyhteyksien suunnittelu- ja toteuttamiskustannuksista sekä Santaradan purkukustannuksista. Vantaan kaupunki on arvioinut uuden kuormauspaikan toteutuskustannuksiksi 5–7,2 milj. euroa ja Santaradan purkukustannuksiksi alustavasti n. 3 miljoonaa euroa. Kustannukset tarkentuvat ratasuunnitelman laatimisen yhteydessä. Vantaan kaupunki luovuttaa Hosantien kuormauspaikan maa-alueet Väylävirastolle. Väylävirastolle luovutettavien maa-alueiden arvo on arviolta noin 160 000 euroa.

Vantaan ratikka ja Santarata-kokonaisuus

	Valtion luovuttaman maan arvo yleiskaavan mukaisessa käytössä	
Kokonaisinvestointi	594,0 milj. €	
Valtion MAL-rahoitus	144,1 milj.	
Valtion maanluovutus	35 milj. €	
Muu maan myyntitulo ratikan kaavarungon ulkopuolella	33,5 milj. €	
Hosantie rakentamisen kustannukset	-10,2 milj. €	
Kokonaisrahoitus yht.	202,4 milj. €	34,1 %*

*Valtion suoran rahoituksen, valtion luovuttaman maan arvon (kaavoitettuna) sekä valtion maanluovutuksen mahdollistaman muiden maa-alueiden maan myyntitulojen osuus Vantaan ratikan kokonaiskustannuksista

MAL-sopimuksessa on kuvattu tavoitetilat vuodelle 2035, kehityspolut ja tarvittavat toimenpiteet vuosille 2024–2027 tavoitteisiin pääsemiseksi. Ne on jaettu kolmen kokonaisuuden alle, jotka ovat ”seudullisen suunnittelun ja tietopohjan kehittäminen”, ”kestävä ja vähäpäästöinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä” ja ”asuminen ja elinympäristön laatu”. Lisäksi sopimukseen on kirjattu muut sopimuksen toteuttamisen kannalta tärkeät valtion toimenpiteet, joita ovat mm. alueidenkäytön lainsäädännön uudistaminen, pitkäaikaisasunnottomuuden poistamisen ohjelma sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu vuosille 2025–2036.

Sopimuksessa kuvattu tavoitetila 2035+ ja kehityspolut sen saavuttamiseksi noudattavat MAL 2023-suunnitelman sisältöä. Toimenpiteistäkin merkittävä osa pohjautuu suunnitelmaan. Alla muutamia toimenpiteitä tiivistettynä Vantaan näkökulmaa painottaen (suluissa tavoitteen numero sopimuksessa):

Seudullisen suunnittelun ja tietopohjan kehittäminen



- MAL-sopimusmenettelyä pohjustavaa kuntien väliseen yhteistyöhön perustuvaa seudullista alueidenkäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän yhteensovittavaa suunnittelua jatketaan. Kunnat ja HSL päivittävät yhteistyössä MAL-suunnitelman sopimuskautta 2028–2039 varten. Valtion asiantuntijoiden riittävä ja oikea-aikainen osallistuminen suunnitteluun varmistetaan. Kunnat varmistavat, että Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskevan asetuksen mukaisesti kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmaksi (SUMP) vuoden 2027 loppuun mennessä. (1)

Maankäyttö ja asuminen

- Kunnat sijoittavat uudesta asuntotuotannosta vähintään 95 % MAL 2023 -suunnitelmassa esitetyille maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille (5)
- Valtio osoittaa omistamaansa maata asuntotuotantoon myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösopimuksia hyödyntäen. Valtion tarpeista vapautuvat asuntorakentamiseen ja julkisten palvelujen kehittämiseen soveltuvat alueet luovutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille tai toissijaisesti muulle alueen lopulliselle asuntotuotannon tarjoajalle. (6)
- Helsingin seudun kunnat huolehtivat, että asuntotuotantoon soveltuva asemakaavavaranto vastaa vähintään viiden vuoden asuntotuotantotarvetta (44)
- Pitkän aikavälin tavoitteena on, että Helsingin seudulle valmistuu keskimäärin 16 500 uutta asuntoa vuodessa. Asuntotuotantotavoitteen seurannassa otetaan huomioon kuntien toiminnasta riippumattomat tekijät mm. suhdannetilanne. Seudulle on arvioitu valmistuvan keskimäärin 10 000 asuntoa vuodessa vuosina 2024–2027. (45)
- Vantaan osuus asuntotuotantotavoitteesta on noin 1 650 uutta asuntoa vuosina 2024–2027 ja pitkällä aikavälillä MAL 2023 -suunnitelman mukaisesti 2 720 asuntoa vuosittain.
- Kunnat huolehtivat maapolitiikan ja asemakaavoituksen keinoin, että asuntotuotannon käynnistämisen edellytykset turvataan erityisesti maankäytön ensisijaisilla kehittämisvyöhykkeillä huomioiden rakentamisen kustannuskehitys ja kilpailu. Kunnat raportoivat asuntotuotannon käynnistymistä vauhdittavat toimet osana vuosittaista MAL-sopimusten toteutumisen seurantaa. (46)
- Valtio kohdentaa valtion tukemaa asuntotuotantoa MAL 2023 -suunnitelman maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille. (47)

Liikenne

- Vantaan ja Helsingin kaupungit käynnistävät Vantaan ratikan toteutuksen hankesuunnitelman mukaisesti. Vantaan ratikan hankesuunnitelman mukainen kokonaiskustannusarvio on 606 milj. euroa, josta kiinteästi raitiotien rakentamiseen liittyviä kustannuksia tällä hetkellä on tunnistettu olevan 594 milj. euroa. Valtio avustaa Vantaan ratikan kiinteästi raitiotien rakentamiseen liittyvistä kustannuksista (sis. yhdysraideparin varikolle) enintään 30 % ja enintään 144,1 milj. euroa. Rakentaminen käynnistyy vuonna 2025 ja tuki maksetaan aina jälkikäteen perustuen edellisen vuoden toteutuneisiin kustannuksiin. (7)
- Valtio/Väylävirasto luovuttaa ehdollisesti Hakkilan teollisuustontit, Hakkilan kuormauspaikan sekä Santaradan alueet Vantaan kaupungille ilman erillistä rahallista korvausta. Vantaan kaupungin alustavien arvioiden mukaan luovutettavien alueiden nykyarvo voimassa olevan asemakaavan mukaisesti on noin 5 miljoonaa euroa ja tulevaisuuden rakentamismahdollisuudet huomioiden 35–45 miljoonan euron välillä. Omistusoikeuden siirtymisen ehtona on, että korvaavan ja radanpidon näkökulmasta riittävän toiminnallisuuden omaavan kuormauspaikan toteuttamisesta Hosantielle on laadittu Vantaan kaupungin ja Väyläviraston välillä toteuttamissopimus. (8)
- Nykyisin kuormauskäytössä olevien alueiden (Hakkilan kuormauspaikka ja Santaradan alueet) hallinta voidaan luovuttaa Vantaan kaupungille täysimääräisesti silloin, kun Hosantien uusi



kuormauspaikka-alue on toteutettu ja otettu käyttöön. Vantaan kaupunki vastaa kaikista Hosantien kuormauspaikan ja sen liikenneyhteyksien suunnittelu- ja toteuttamiskustannuksista sekä Santaradan purkukustannuksista. Vantaan kaupunki luovuttaa Hosantien ratkaisun vaatimat maa-alueet Väylävirastolle. (8)

- Hosantien kuormausasema toteutetaan siten, että se vastaa liikenneteknisiltä ja toiminnallisilta ominaisuuksiltaan sekä radanpidon edellyttämältä palvelutasoltaan Hakkilan nykyistä kuormauspaikkaa. Vantaan kaupunki on arvioinut uuden kuormauspaikan toteutuskustannuksiksi 5–7,2 milj. euroa ja siihen liittyvien turvalaitejärjestelmämuutosten sijoittuvan Tikkurilan alueelle. Toteutuskustannukset tarkentuvat ratasuunnitelman laatimisen yhteydessä. Hosantien kuormausalue jää Väyläviraston omistukseen ja kunnossapidettäväksi. (8)
- Väylävirasto laatii Hosantien ratasuunnitelman, jossa ratkaistaan myös Santaradan lakkauttaminen, rinnakkain alueen asemakaavoituksen kanssa vuosien 2025–2026 aikana. Sopijaosapuolten yhteinen tavoitetilä on, että uusi kuormauspaikka on toteutettu ja otettu käyttöön sekä Hakkilan teollisuustontit, Hakkilan kuormauspaikka ja Santaradan alueet on luovutettu Vantaan kaupungille vuoteen 2031 mennessä, Hosantien kuormausalue on luovutettu Väylävirastolle ja alueiden hallintaoikeus viimeistään vuoden 2034 aikana (8)
- Kunnat perustavat asematoimijoiden seudullisen verkoston, jonka tehtävänä on monitoimijaisen yhteistyön kautta edistää juna-asemien ja asema-alueiden infrastruktuurin parantamista ja kunnossapitoa MAL 2023 -suunnitelman mukaisesti sekä kehittää juna-asema-alueita liikenteen solmupisteenä matkaketju- sekä matkustajapalveluiden näkökulmasta. Valtio osallistuu verkoston toimintaan. (12)
- Valtio avustaa Helsingin seudun julkisen henkilöliikenteen palveluita vuosina 2024–2027 18,8 miljoonalla eurolla. (15)
- Valtio ja kunnat edistävät raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutumista elinkeinoelämän kuljetusten tarpeisiin. Taukopaikoilla mahdollistetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu. (17)
- Tiesuunnitelma raskaan liikenteen taukopaikan rakentamisesta valtatie 3 ja maantien 132 eritasoliittymän yhteyteen Vantaalla ja Nurmijärvellä valmistuu loppuvuodesta 2024. Taukopaikan alustava kustannusarvio on noin 15 milj. euroa. Vantaan kaupunki ja Nurmijärven kunta kaavoittavat alueen. Valtion ja kuntien tavoitteena on, että hanke olisi toteutusvalmiudessa vuonna 2027. Nurmijärven kunta huolehtii siitä, että Nurmijärven Vesi-liikelaitos osoittaa liitoskohdan Nurmijärven Vesi-liikelaitoksen verkostoon, josta hankkeen kustannuksella rakennetaan vesihuoltolinja taukopaikalle. (20)
- Kunnat varmistavat valtakunnallisen ja lähijunaliikenteen kehittämisen toteuttamalla kolme uutta lähijunaliikenteen varikkoa junaliikenteen tarpeisiin perustuen. Varikoiden toteuttamisesta vastaa Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy. Uudet varikot toteutetaan Pääradalle Keravan Jäspilään Rantaradalle Espooseen tai Kirkkonummelle sekä lähijunaliikenteen varikkoselvitykseen perustuen Kehäradalle Petakseen tai Keimolaan. (36)
- Vantaan kaupunki käynnistää Kehäradan lähijunaliikenteen varikon kaavoituksen. Vantaan kaupungin aloitteesta Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy käynnistää YVA-menettelyn Kehäradan varikosta (40).
- Valtio kehittää valtakunnallista liikennejärjestelmää liikenne 12-suunnitelman mukaisesti (42). Suunnitelman investointihankkeista Vantaan kannalta keskeisimpiä ovat Vt 3 Hämeenlinnanvöylän parantaminen välillä Kehä 1-Kaivoksela (Helsinki) (vuosina 2024–2027), Vt 4 välillä Kehä III-Keravantie ja Lapinkylän asema (vuosina 2032–2035).

Pidemmän aikavälin tavoitteiden ja niihin johtavien kehityspolkujen osalta MAL-sopimus on 12-vuotinen. Sopimus päivitetään vuosien 2027–2028 aikana siten, että sopimuksen tavoitetilat ja kehityspolut tarkistetaan ja täsmennetään suhteessa kansainvälisiin, kansallisiin ja seudullisiin



tavoitteisiin. Samalla sovitaan vuosille 2028–2031 ajoittuvista konkreettisista toimenpiteistä, joilla edistetään tavoitetilojen toteutumista.

Sopimuksen toteutumista seuraa sopijaosapuolten edustajien vuosittain kokoontuva seurantakokous, jonka valmistelusta vastaa MAL-sopimussihteeristö. Seurattaviin asioihin kuuluvat tässä sopimuksessa sovittujen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutuminen.

HSL:n hallitus hyväksyy MAL-sopimuksen liikenteen osalta. Virallisesti Vantaan kaupungin hyväksyntä koskee sopimuksen maankäytön ja asumisen osuuksia.

Kaupunginhallitus 7.10.2024 § 6

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle, että

- a) hyväksytään Helsingin seudun ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus vuosille 2024–2035, ja
- b) valtuutetaan kaupunginjohtaja ja tämän estyneenä ollessa kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja allekirjoittamaan sopimus.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti sopimuksen esittämistä kaupunginvaltuustolle hylättäväksi. Kaupunginhallituksen jäsen Juha Suoniemi kannatti Lundellin esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta on äänestettävä, ja teki seuraavan äänestys ehdotuksen: he, jotka kannattava kaupunginjohtajan pohjaesitystä, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat Lundellin muutosesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Karinen, Abdi, Tammi, Räsänen, Kaukola, Rokkanen, Kasonen, Raja-Aho, Orpana, Rämö, Valtanen) ja 4 ei-ääntä (Lundell, Suoniemi, Niikko, Tuomela), joten puheenjohtaja totesi kaupunginjohtajan pohjaesityksen tulleen hyväksytyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsen Ville Karinen jätti asiakohtaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon yhtyivät sosiaalidemokraattinen kaupunginhallitusryhmä ja kaupunginhallituksen jäsen Tiina Tuomela:

”Helsingin seudun ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (MAL-sopimus) 2024–2035 ei sisällä riittäviä toimenpiteitä kohtuuhintaisen asumisen ja asuntotuotannon edistämiseksi Vantaalla ja Helsingin seudulla. Sopimukseen ei sisälly asuntopolitiikkaan tai asuntotuotannon tukemiseen kohdentuvaa valtion tukea eikä se ohjaa riittävällä tavalla asuntopolitiikkaa ja asuntotuotantoa. Vasemmistoliitto edellyttää, että Vantaan kaupunki varmistaa kohtuuhintaisen asumisen omilla asuntopoliittisilla linjauksillaan.”

Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsen Tiina Tuomela jätti asiakohtaan seuraavan pöytäkirjalausuman:



"Se, että osa valtion rahallisesta osuudesta on korvattu maa-alueilla, ei ole alkuperäisen valtuuston päätöksen mukaista. Maa-alueen kehittäminen vie rahaa ja tuotto realisoituu myöhemmin sekä tuoton kokonaismäärä on epävarma. Valtuusto myös teki lausuman, että ratikan rakentaminen ei saa vaikuttaa kuntalaisten palveluihin. Hankkeen riskit jäävät meille."

Merkittiin, että perussuomalaisten kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

"Ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolisten alueiden myyntitulojen kohdistaminen ratikan rahoitukseen on valtuuston rakentamispäätöksen periaatteiden vastaista. Esitykseen on merkitty ratikan rahoitukseen 33,5 M euron myyntituloa viereisistä Vantaan omista maista. Ko. myyntitulo ei voida pitää ratikan rahoitustulona, vaan spekulatiivisena rahana."

Kaupunginvaltuusto 21.10.2024 § 6

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä Helsingin seudun ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus vuosille 2024–2035, ja
- b) valtuuttaa kaupunginjohtaja ja tämän estyneenä ollessa kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja allekirjoittamaan sopimus.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana Niilo Kärki esitti asian palauttamista valmisteluun. Kaupunginvaltuuston jäsen Kai-Ari Lundell kannatti Niilo Kärjen esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta on äänestettävä, ja teki seuraavan äänestys ehdotuksen: he, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat kärjen palautus-esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 40 jaa-ääntä, 19 ei-ääntä ja 8 tyhjää-ääntä. Puheenjohtaja totesi, että asian käsittelyä jatketaan.

Asian käsittelyn aikana valtuutettu Pirjo Luukkala esitti asian hylkäystä, jota valtuutettu Tiina Tuomela kannatti.

Äänestyksessä annettiin 40 jaa-ääntä, 19 ei-ääntä ja 8 tyhjää-ääntä, joten puheenjohtaja totesi kaupunginjohtajan pohjaesityksen tulleen hyväksytyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että valtuutetut Jouko Jääskeläinen, Tiina Tuomela, Eeva Tikkanen, Pirjo Luukkala, Nina Nummela, Marjo Vacker, Paula Lehmuskallio, Niilo Kärki, Mika Niikko, Kai-Ari Lundell, Markku Weckman, Pekka Virkamäki, Minna Heikkinen, Tanja Aidanjuuri, Janne Hartikainen, Suvi Karhu, Aki Mäkipernaa, Aapo Happonen ja Juha Järä jättivät asiaan eriävän mielipiteen:



"Se, että osa valtion rahallisesta osuudesta on korvattu maa-alueilla, ei ole alkuperäisen valtuuston päätöksen mukaista. Maa-alueen kehittäminen vie rahaa ja tuotto realisoituu myöhemmin sekä kokonaismäärä on epävarma. Valtuusto myös teki aikanaan lausuman, että ratikan rakentaminen ei saa vaikuttaa kuntalaisten palveluihin. Riskit jäävät meille.

Vuoden 2025 budjettia varten tuotettu kaupungin arvio kertoo, että velalla maksettujen investointien korkoa korolle laskettu lisämeno 10 vuodessa korkoina on 264 miljoonaa euroa. Tämä laskelma perustuu arvioon noin 900 miljoonan euron nettolainanotosta eri investointikohteisiin. Suurin yksittäinen investointi on Vantaan ratikka (noin 414 miljoonaa), jolla on monia Vantaan rakenteeseen sekä tuloihin ja menoihin kohdistuvia vaikutuksia. Tässä taloustilanteessa emme voi kannattaa tämän taloudellisen taakan ottamista."

Merkittiin myös, että sosiaalidemokraattien valtuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon yhtyvät vasemmistoliiton, kristillisdemokraattien, vihreiden sekä keskustan valtuustoryhmät :

"Kaupungin tulee huolehtia riittävästä ARA -tuotannon osuudesta asuntotuotannossa. Vuosittaisten tavoitteiden saavuttamiseksi ARA -rakentamiseen on osoitettava riittävästi tontteja. Eheän sosiaalisen kaupunkirakenteen varmistamiseksi kaupungin tulee luoda "Master plan" eli kaupunkitasoinen pitkän tähtäimen suunnitelma asuntopolitiikasta. Suunnitelmassa huomioidaan erityisesti vanhojen lähiöiden uudistamistarve sekä vanhan ARA -asuntokannan uudelleensijoittaminen tarvittaessa purkavan rakentamisen avulla."

Merkittiin myös, että vasemmistoliiton valtuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon yhtyivät sosiaalidemokraattien ja vihreiden valtuustoryhmät sekä valtuutetut Marjo Vacker ja Tiina Tuomela:

"Helsingin seudun ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (MAL-sopimus) 2024-2035 ei sisällä riittäviä toimenpiteitä kohtuuhintaisen asumisen ja asuntotuotannon edistämiseksi Vantaalla ja Helsingin seudulla. Sopimukseen ei sisälly asuntopolitiikkaan tai asuntotuotannon tukemiseen kohdentuvaa valtion tukea eikä se ohjaa riittävällä tavalla asuntopolitiikkaa ja asuntotuotantoa. Edellyttämme, että Vantaan kaupunki varmistaa kohtuuhintaisen asumisen omilla asuntopoliittisilla linjauksillaan."

Merkittiin myös, että liike nyt jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon yhtyivät keskustan ja perussuomalaisten valtuustoryhmät sekä valtuutettu Paula Lehmuskallio:

"Valtuusto on tehnyt ratikkapäätöksen 177 miljoonan euron mukaan. Sopimuksen mukaista ei ole, että rahallinen osuus olisikin 144 miljoonaa euroa ja osa korvattaisiin maa-alueilla. Maa-alueiden arvo perustuu ainoastaan laskennalliseen arvioon ja toteuma voi poiketa täysin arviosta, kun arvot realisoituvat paljon myöhemmin. Myös Santaradasta syntyvät purkukustannukset ovat viitteellisiä arviota. Sopimusta ei tule hyväksyä, koska riskit ovat liian suuret ja realisoituvat lopulta Vantaan kaupungille ja veronmaksajille."

Liitteet:

- Helsingin seudun ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (MAL-sopimus) 2024–2035 (valmisteluryhmän ehdotus 17.9.2024)
- Arviolausunto, Santaradan maa-alueet Vantaalla, Catella Property Oy, 22.9.2024 (henkilötiedot peitetty)



- Äänestysraportti KV 21.10.2024 § 6

Muutoksenhakuohje: 1. Valitusosoitus

Lisätiedot:

kiinteistökehityspäällikkö Tomi Henriksson, puh. 050 318 0992

kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 040 041 7436,

suunnittelupäällikkö Markus Holm, puh. 043 827 0942

(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)