

Vantaan ratikka – taloudellisten laskelmien tiivistelmä ja herkkyystarkasteluja

3.12.2019



Kuntataloudelliset vaikutukset yksiniveliseen sähköbussiin verrattuna 40 vuoden aikana



	Yksiniveliseen sähköbussiin verrattuna	Kokonaismuutos nykyisestä
Kiinteistotaloudelliset hyödyt	+ 200 M€	+ 680 M€
Rakentamisesta palautuva kunnallisvero	+ 35 M€	+ 35 M€
Infran pääoma-, hallinnointi- ja ylläpitokustannukset	- 368 M€	- 368 M€
HSL:n Vantaalle maksamien infrakorvauksien muutos	+ 337 M€	+ 337 M€
Vantaan HSL:lle maksaman kuntaosuuden muutos	- 314 M€	- 314 M€
Yhteensä	- 110 M€	+ 370 M€

Ei sisällä verotuloja (sivu 6)

Ratikan suorat vaikutukset kaupungin vuotuiseseen talouteen vuonna 2030

	Yksiniveliseen sähköbussiin verrattuna / vuosi	Kokonaismuutos nykyisestä / vuosi
Investointi	- 12,1 M€	- 12,1 M€
Kiinteistötaloudelliset tulot	+ 9 M€ (yht. 200 M€)	+ 31 M€ (yht. 680 M€)
Yhteensä	- 3,1 M€	+ 18,9 M€
HSL:n kuntaosuuden muutos	- 11,7 M€	Kuntaosuuksien kehitys riippuu vahvasti seudun muista liikennehankkeista
HSL:n infrakorvausten muutos	+ 12,1 M€	
Yhteensä	+ 0,4 M€	



Kiinteistötaloudellisten vaikutusten herkkyystarkastelut 2025 - 2050 (Yksiniveliseen sähköbussiin verrattuna)

- Ratikan on arvioitu tehostavan maankäyttöä yksiniveliseen sähköbussiin verrattuna. Kiinteistötaloudellisiksi hyödyiksi on arvioitu 200 miljoonaa euroa. Tässä on otettu huomioon hankkeiden toteutumisen epävarmuus vähentämällä potentiaalista 20 %.
- Ratikan kiinteistötaloudelliset hyödyt nousevat noin +40 miljoonaa euroa jos kaikki potentiaali toteutuu
- Maankäytön potentiaalin määrä on tarkalla tasolla arvioitu, mutta jos tulevana vuosina kehittämiskohteita löydetään esimerkiksi 10% lisää kiinteistötaloudelliset hyödyt nousevat noin +20 miljoonaa euroa

Kiinteistötaloudelliset hyödyt
+200 M€

Riskikertoimen poisto +40 M€

Maankäytön potentiaalin
lisäys +20 M€

Kiinteistötaloudelliset hyödyt
yhteensä +260 M€

Verotulovaikutusten herkkyystarkastelut (yksiniveliseen sähköbussiin verrattuna)

- Ratikkakäytävän maankäytön ennustetaan kasvavan 36 600 asukkaalla ja 31 200 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä
 - Ilman ratikkaa asukkaita arvioidaan olevan 10 900 ja työpaikkoja 4 700 vähemmän
- Verotulojen kehittymiseen liittyy paljon epävarmuutta, jonka takia verotuloja on vertailtu erilaisilla lähtöoletuksilla
- Koska työpaikkojen verotulojen kehitykseen ei liity yhtä paljon epävarmuutta, on herkkyystarkasteluja tehty vain asukkaiden verotulojen osalta
- Erilaisten lähtöoletusten tuottamat verotulovaikutukset on esitetty taulukossa seuraavalla sivulla

Yksityiskohtaiset laskelmat WSP:n lisäraportissa "Kuntataloudellinen arviointi – verotulojen herkkyystarkastelu" (2.12.2019)

Verotulovaikutusten herkkyystarkastelut (yksiniveliseen sähköbussiin verrattuna)

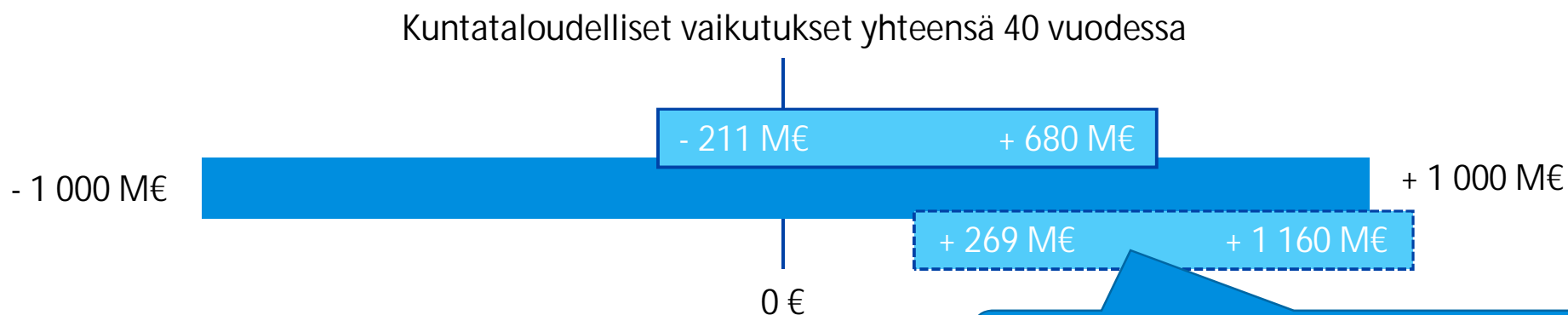
	Verotulojen muutos kohdistettu vain ratikan tuottamaan lisäasukasmäärään (10 700 asukasta)	Verotulojen muutos kohdistettu kaikkiin ratikkakäytävän uusiin asukkaisiin (36 600 asukasta)
Nykyisten verotulojen keskiarvo	- 101 M€	
Aluekohtaisiin tuloluokkiin perustuva	+ 45 M€	
Verotulojen keskiarvo 120 %	+ 126 M€	
Verotulojen keskiarvo 125 % (Kivistön mukainen)	+ 183 M€	
Verotulojen keskiarvo 110 %		+ 342 M€
Verotulojen keskiarvo 120 %		+ 790 M€

Yksityiskohtaiset laskelmat WSP:n
lisäraportissa "Kuntataloudellinen arviointi –
verotulojen herkkyystarkastelu" (2.12.2019)

Johtopäätökset



- Yksinivelisen sähköbussijärjestelmän varren maankäytön kiinteistötaloudelliset hyödyt ovat arviolta 480 miljoonaa euroa. Ratikan kiinteistötaloudelliset hyödyt siihen verrattuna ovat 200 miljoonaa euroa suuremmat. Kokonaishyödyt ratikan käytävissä ovat siten yhteensä 680 miljoonaa euroa vuosina 2025 - 2050.
- Kuntataloudelliset vaikutukset ilman verotulovaikutuksia ovat - 110 M€ yksiniveliseen sähköbussiin verrattuna 40 vuoden aikana.
- Verotulovaikutusten vaihteluväliksi arvioidaan - 101 ... + 790 miljoonaa 40 vuoden aikana.



Nykytilanteeseen verrattuna kiinteistötaloudellisia tuloja kertyy lisäksi 480 miljoonaa euroa.