

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUS

Radanrakentajantie 5, 00520 HKI

helsinki.hao@oikeus.fi

ASIA:

1. Vantaan kaupunginvaltuuston päätös 13.12.2021 § 8 koskien Vantaan kaupungin talousarviota vuodelle 2022 ja siihen sisältyvää määrärahaa Vantaan ratikan suunnitteluun 7 milj. eur.
2. Vantaan kaupunginhallituksen päätös 17.1.2022 § 4 koskien täytäntöönpanoa asiakohdassa 8 § Vantaan ratikan osalta.

VAATIMUKSET:

Vaadin, että

1. Vantaan kaupunginvaltuuston päätös 13.12.2021 § 8 kumotaan Vantaan ratikan hankemäärärahan 7 milj. euron osalta.
2. Kaupunginhallituksen päätöksen 17.1.2022 § 4 täytäntöönpano keskeytetään asiakohdassa 8 § Vantaan ratikan osalta, kunnes asiassa on saatu lainvoimainen päätös

PERUSTELUT:

1.

Vantaan kaupunginvaltuuston päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä, sillä Vantaan ratikan rakentamisesta ei ole tehty rakentamispäätöstä.

Tällöin jos rakentamispäätöstä ei tehdäkään, niin kustannukset jäävät kunnan veronmaksajien kustannettavaksi ilman mitään palvelu saantoa.

- Vantaan kaupunginvaltuusto on ylittänyt toimivaltansa päättäessään 13.12.2021 § 8 Vantaan ratikan hankerahoituksesta.

Vantaan kaupunginvaltuuston päätöksessä 16.12.2019 § 7c edellytetään ennen jatkosuunnittelun käynnistämistä, että valtio osallistuu 30 prosentin osuudella hankkeen suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin. Mitään päätöstä ei ole, että valtio osallistuisi hankkeen toteutuskustannuksiin 30 prosentin osuudella. Katson, että Vantaan kaupunginvaltuusto on ylittänyt toimivaltansa 13.12.2021 § 8 koskien Vantaan ratikan 7 milj. euron määrärahaa.

- Yleisen elämäнкäsityksen mukaan rakennussuunnittelu tehdään vasta rakentamispäätöksen jälkeen eli tässä tapauksessa kun on tehty lainvoimainen päätös Vantaan ratikan rakentamisesta, johon liittyy erottamattomasti valtion päätös 30 prosentin osuus hankkeen kokonaiskustannuksista. Vantaan kaupunki on tehnyt rakennussuunnitelmia, joihin ei ole valtuuksia. Katson, että Vantaan kaupungin menettely on lainvastaista.

2.

- Kaupunginhallituksen päätöksen 17.1.2022 § 4 täytäntöönpano tulee keskeyttää Vantaan ratikan osalta, koska valitus muutoin jää hyödyttömäksi.

LOPUKSI

Katson, että Vantaan kaupunginvaltuuston päätös 13.12.2021 § 8 ja kaupunginhallituksen päätös 17.1.2022 § 4 ovat syntyneet virheellisessä järjestyksessä.

Vantaalla 19.1.2022

Liitteet:

1. Kaupunginvaltuuston päätös 13.12.2021 § 8
- <https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/fileshow?doctype=3&docid=2375663>
2. Kaupunginhallituksen päätös 17.1.2022 § 4
3. Julkinen käyttöomaisuus 93 8 Vantaan ratikka 13.12.2021 § 8
4. Kaupunginvaltuuston päätös 16.12.2019 § 7 c



Talousarvio 2022 ja taloussuunnitelma 2022-2025

VD/11796/02.01.00.00/2021

RV/MR/PK/HY-L

Maailmantaloutta koetellut Covid19-pandemia on tehnyt talouden ennustamisesta haastavaa. Vuoden 2020 aikana koko maailman talous painui taantumaan. Suomen talous selvisi kuitenkin ennakoitua pienemmällä pudotuksella. Suomen bkt:n laskuksi vuonna 2020 muodostui -2,9 prosenttia, kun huimimmat ennusteet olleet jopa 10 prosentin taloudellista pudotusta.

Talouden taantumista seurasi vuonna 2020 erittäin nopeasti kasvanut työttömyys. Valtio käynnisti yhdessä pandemian rajoitustoimien kanssa laajat talouden tukitoimet. Tämä piti sisällään mm. erilaisia yritystukipaketteja, jotka vaihtelivat yritysten koon mukaan. Myös yritysten konkurssisuoja parannettiin ja keväällä 2020 lomautuksien edellyttämää yt-menettelyä joustavoitettiin. Samalla myös työttömyysturvaan tuli parannuksia. Esimerkiksi ansiosidonnaisen työttömyysturvan päivät eivät vähentyneet samalla tavalla ja työmarkkinatukea laajennettiin myös yrittäjille, ilman että heidän tarvitsi lopettaa yritystoimintaansa.

Vuonna 2021 talous on kääntynyt selvästi kasvu-uralle. Valtionvarainministeriö ennustaa vuodelle 2021 kasvua 3,3 prosenttia ja vuodelle 2022 2,9 prosenttia. Tämän jälkeen ennusteet painuvat yhden prosentin tuntumaan.

Nopeasti kasvava talous on kääntänyt selkeään laskuun myös vuonna 2020 korkeaksi nousseen työttömyyden. Vantaan työttömyyshiippu koettiin toukokuussa 2020, jolloin kaupungin työttömyysprosentti kipusi 19,2 prosenttiin. Elokuuhun 2021 mennessä työttömyys oli laskenut 13,9 prosenttiin. Taso on edelleen korkea verrattuna 8,8 prosentin työttömyyteen helmikuussa 2020 ennen korona-aikaa. Kokonaisuudessaan vahvat elpymisluvut kätkevätkin alleen taloudellisia haasteita. Työllisyys näyttää juuttuneen rakenteellisesti korkealle tasolle. Pitkäaikaistyöttömyys kasvaa edelleen ja nopeasti elpyneen työllisyyden taustalla on kokoaikaisesti lomautettujen määrän nopea vähentyminen. Tämä indikoi vahvasti sitä, että työttömyys uhkaa jäädä rakenteellisesti korkealle tasolle. Pitkäaikaistyöttömien määrä näyttäisi edelleen olevan kasvussa syksyllä 2021.

Toinen huomio on se, että nopeiden kasvulukujen taustalla on vuoden 2020 heikko vertailutilanne. Tämän takia suhteelliset kasvuluvut antavat korostuneen positiivisen kuvan. Suomessa on taustalla vuonna 2008 alkaneen finanssikriisin jäljiltä erittäin pitkä hitaan kasvun jakso. Tämän takia alkanutta kasvua ei voida pitää merkittävän nopeana ja huomioitavaa on, että kasvun oletetaan hidastuvan hieman yli 1 prosenttiin jo vuonna 2023. Näin ollen rakenteellinen kasvu ei ole vauhdittumassa.

Vuosi 2021 on talouden osalta vielä haastava. Kunnille aiheutuu huomattavia kustannuksia koronaepidemian jäljiltä. Nämä johtuvat sekä suorista kustannuksista, kuten testaamisesta, jäljittamisestä ja rokotusten organisoimisesta sekä epäsuorista, kuten kasvaneista työttömyyden hoidon kustannuksista. Valtio on kuitenkin luvannut kompensoida kunnille epidemian aiheuttamat kustannukset, mutta korvauksien ajoitukseen liittyy vielä epävarmuutta. Kuntatalouteen tulee vaikuttamaan laajemmin myös epidemian aiheuttamat laajemmat sosiaaliset ongelmat ja niiden korvaaminen. Tämä näkyy niin koulutusvajeena kuin ei-kiireellisen terveydenhuollon viivästymisenä. Näiden hoitaminen tulevina vuosina tulee aiheuttamaan kustannuksia.



Kuntatalouden ennustettavuuden haasteena on myös hyvinvointialueuudistus, joka toteutuu vuonna 2023. Tämä johtaa niin kustannusten kuin tulojen uudelleen jakautumisena. Jäljelle jäävät kunnat ovat huomattavasti pienempiä kuin ennen hyvinvointialueuudistusta. Haasteita tulee olemaan myös niin henkilöstön siirroissa kuin kiinteistöjen hallinnassa. Lopullisia talousvaikutuksia on vielä vaikea arvioida. Uudistus myös kohtelee eri kuntia eri tavoilla.

Vaikka kuntatalouden toimintamenojen kasvuvauhdin arvioidaankin hieman hidastuvan vuonna 2022 kuluvasta vuodesta, heikkenee kuntatalouden toimintakate voimakkaasti, sillä toimintamenojen kasvaessa toimintatulojen arvioidaan laskevan noin 5,5 prosenttia. Merkittävin vaikutus toimintatulojen laskuun aiheutuu muun muassa korona-avustusten ja monien määräaikaisten toimien päättymisestä.

Kuntatalouden vuosikate laskee painelaskelmassa huomattavasti kuluvasta vuodesta, mutta se riittää kattamaan poistot ja arvonalentumiset. Kuntatalouden investointien nopeimman kasvuvaiheen arvioidaan päättyneen, mutta investointien taso pysyy korkealla koko ennustejakson. Hoito- ja opetusalan rakennuksien aloitukset ovat kääntyneet vuoden ensimmäisellä neljänneksellä jälleen kasvuun ja käynnissä olevat rakennushankkeet ovat monivuotisia. Toiminnan ja investointien rahavirta syvenee noin 1,5 mrd. euroa negatiiviseksi vuonna 2022.

Hyvinvointialueuudistus

Eduskunta on hyväksynyt sosiaali- ja terveystoimen sekä pelastustoimen uudistuksen keskeiset lait (EV 111/2021) ja Tasavallan presidentti on vahvistanut ne 29.6.2021. Lait tulevat voimaan porrastetusti. Osa säännöksistä tuli voimaan jo 1.7.2021, osa 1.3.2022 uusien aluevaltuustojen aloittaessa toimintansa. Sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen järjestämisvastuu siirtyy kokonaisuudessaan hyvinvointialueille 1.1.2023 alkaen.

Kunnilta siirtyvät hyvinvointialueille sosiaali- ja terveystoimen sekä pelastustoimen tehtävät sekä opetushuoltoon liittyviä tehtäviä. Hyvinvointialueita on yhteensä 21. Lisäksi Helsingin kaupunki hoitaa oman kaupunkinsa alueella myös hyvinvointialueen tehtävät. Uudellemaalle muodostuu Helsingin lisäksi neljä hyvinvointialuetta: Itä-Uudenmaan, Keski-Uudenmaan, Länsi-Uudenmaan sekä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueet. Lisäksi Uudellamaalla toimii HUS-yhtymä.

Vantaan kaupungin sosiaali- ja terveystoimesta hyvinvointialueelle siirtyy arviolta 3 350 henkilöä, pelastustoimesta noin 500 ja oppilashuollosta noin 100. Lisäksi hyvinvointialueelle siirtyy sosiaali- ja terveystoimen sekä pelastustoimen tukipalveluita hoitavaa henkilöstöä arviolta satakunta työntekijää. Kunnat vuokraavat sosiaali- ja terveystoimessa sekä pelastustoimessa käytetyt tilat hyvinvointialueille hyvinvointialuelainsäädännön mukaisesti kolmeksi vuodeksi. Sen jälkeen hyvinvointialueella on mahdollisuus yhden vuoden optioon. Sosiaali- ja terveystoimessa sekä pelastustoimessa käytetty irtain omaisuus, myös yhtiöiden osakkeet, siirtyvät kunnilta hyvinvointialueelle vastikkeetta. Samoin arviolta noin 2 000 erilaista sopimusta siirtyy Vantaan kaupungilta hyvinvointialueelle.

Hyvinvointialueiden toiminnan käynnistyminen 1.1.2023 vaikuttaa voimakkaasti Vantaan kaupungin talouteen. Kaupungin taloudesta poistuvat sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen kustannukset, mutta myös vero- ja valtionosuustuloja leikataan voimakkaasti. Talouden tasapainon ja investointikyvyn ylläpitoon on kunnilla jatkossa rajallisemmin keinoja käytössä.

Hyvinvointialueuudistus on huomioitu Vantaan kaupungin taloussuunnitelmavuosien tulo- ja menoarvioissa. Hyvinvointialueelle siirtyvät arvioidut käyttötaloustulot ja -menot on vähennetty kaupungin luvuista vuodesta 2023 alkaen. Valtakunnallisesti ja kuntatasolla tarkemmat arviot vuoden



2023 kuntien verotuloleikkauksista ja valtionosuuksien määrästä tarkentuvat vasta vuoden 2022 syksyyn mennessä. Tämän hetken arvion mukaan kuntien kunnallisveroprosentteja leikataan 12,39 prosenttiyksikköä, mutta leikkausprosentin määrä tarkentuu kuntien veropohjan kehityksen ja valtakunnallisen sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen vuosien 2021–2022 kustannuskehityksen perusteella. Yhteisöveron osuutta leikataan yhdellä kolmasosalla. Hyvinvointialueelle siirrettäviin tehtäviin liittyvät valtionosuudet vähennetään myös kunnilta. Valtionosuuksien määrällä kompensoidaan kuitenkin muutostilannetta siten, että vuonna 2023 kuntien talouden tasapaino ei muutu uudistuksen johdosta. Siirtymätasauksen myötä kuntien valtionosuuksia lisätään tai vähennetään enintään 60 euroa/asukas siirtymäkauden aikana.

Vantaan vuoden 2022 talousarvion valmistelu

Vuonna 2020 koronapandemia iski kovaa julkiseen talouteen. Valtio tuki taloudellisesti voimakkaasti kuntia ja siten lievensi pandemian vaikutuksia kuntatalouteen. Vuonna 2021 valtion koronatuki kunnille on ollut huomattavasti pienempää ja se poistuu vuonna 2022. Vantaa valmisteli tuottavuus- ja kasvuohjelman vuosille 2021–2025, jotta pandemian aiheuttaman verotulojen kasvukehityksen hetkellisen tasaantumisen vaikutukset voidaan kompensoida muuta taloutta sopeuttamalla ilman että tilikauden tulokset muuttuisivat voimakkaan negatiivisiksi ja kaupungin velkaantuminen kiihtyisi. Vuodelle 2021 kohdistui 41 milj. euron suuruiset talouden tasapainottamistoimenpiteet. Vuoden 2022 tasapainottamistoimenpiteiden määrä talousarviossa on 10,5 milj. euroa. Tuottavuus- ja kasvuohjelman tavoitteena on, että kaupungin talous on tasapainossa vuonna 2023 ja perusinvestoinnit kyetään rahoittamaan vuosikatteella vuonna 2025 ilman lainamäärän kasvua.

Kaupungin, liikelaitosten ja rahastojen yhteenlasketut toimintatulot talousarviossa 2022 ovat 473,5 milj. euroa ja toimintamenot 1 848,9 milj. euroa. Vuoden 2021 talousarvioon nähden toimintatulot kasvavat 0,7 prosenttia ja toimintamenot 5,0 prosenttia. Vuoden 2021 toisen osavuositarkastuksen vuosiennusteeseen nähden tulot laskevat 8,3 prosenttia ja menot nousevat 1,6 prosenttia. Tulojen lasku toisen osavuositarkastuksen vuosiennusteeseen verrattuna johtuu valtion vuodelle 2021 kohdistamista koronapandemian korvauksista. Toimintamenojen nousussa on huomioitu mm. syksyllä 2021 laadittu toipumissuunnitelma koronapandemiasta toipumiseen 11,3 milj. euroa, sosiaali- ja terveydenhuollon palvelutarpeen lisäys, lakisääteiset menolisäykset, HUS:n ja HSL:n Vantaan maksuosuuksien nousu (HUS 7,9 milj. euroa ja HSL 5,8 milj. euroa), työmarkkinatuen kuntaosuuden nousu 4 milj. euroa ja 1.8.2021 voimaan astuneen oppivelvollisuuden laajentamisen kustannuksia 3,9 milj. euroa. Lisäksi kunnallisen alan palkkaratkaisun kustannusvaikutukseen on varauduttu 13 milj. eurolla.

Kaupungin arvioidaan saavan kunnallisveroja 974 milj. euroa vuonna 2022, mikä on 7,5 prosentin kasvu vuoden 2021 tilinpäätösennusteeseen nähden. Verotuoton suurehkoa kasvua selittävät mm. vuoden 2021 verokertymää alentavien edellisten vuosien vero-oikaisujen pieneneminen sekä vuosien 2021–2022 palkkasumman kasvu. Vuoden 2022 kunnallisverotuoton arviointiin kohdistuu tavallista suurempaa epävarmuutta koronapandemian jo syntyneiden ja tulevien vaikutusten arvioinnin vaikeuden vuoksi. Yhden kunnallisveroprosentin tuotoksi vuonna 2022 arvioidaan noin 51,3 milj. euroa.

Koko maan kuntien yhteisöveroarvion pohjalta kaupungin arvioidaan saavan yhteisöveroja 85,0 milj. euroa vuonna 2022, mikä tarkoittaisi 25,2 prosentin laskua vuoden 2021 ennusteeseen nähden. Valtio korotti vuosien 2020–2021 kuntien jako-osuutta määräaikaaisesti 10 prosenttiyksiköllä ja sen poistuminen vuodelta 2022 näkyy yhteisöverokertymän pienenemisenä. Vuonna 2022 kiinteistöveroja arvioidaan kertyvän 102,0 milj. euroa, 0,8 prosentin lasku vuoden 2021 tilinpäätösennusteeseen nähden. Kiinteistöveroprosentteja korotettiin vuodelle 2021. Taloussuunnitelmakaudella 2022–2025 prosentit on pidetty ennallaan.



Kaupungin arvioidaan saavan valtionosuuksia yhteensä 282 milj. euroa vuonna 2022, mikä on 10,6 prosenttia vuotta 2021 enemmän. Verotuloihin perustuva valtionosuuden taseus on Vantaalle ennakkolaskelman mukaan -31,5 milj. euroa vuonna 2022.

Vuosikate on vuoden 2022 talousarviossa 90,9 milj. euroa (TA 2021: 68,2 milj. euroa) ja poistot 111,5 milj. euroa. Vuoden 2022 talousarvion tilikauden tulos on -20,7 milj. euroa ja tilikauden alijäämä on -20,3 milj. euroa.

Taloussuunnitelman 2022–2025 investoinnit

Vuonna 2022 talousarvion investointiohjelmassa investointimenot ovat 154,4 milj. euroa ja investointiosan netto 147,6 milj. euroa. Tämän lisäksi talousarvion vuoden 2022 investointiohjelma sisältää liikelaitosten 2,5 milj. euron investoinnit. Investointiohjelma päivitetään vuosittain osana talousarvion valmistelua. Valtuustokaudelle 2022–2025 kaupungin investointien omarahoitusosuuden enimmäismäärätavoitteeksi on asetettu 600 milj. euroa. Talousarvion mukaisesti vuoden 2022 kokonaisinvestoinneista pystytään rahoittamaan tulorahoituksella 59 prosenttia. Vuonna 2022 kaupungin lainakantaa varaudutaan nostamaan investointien rahoittamiseksi enintään 63 milj. eurolla, jolloin pitkäaikainen lainakanta olisi vuoden 2022 lopussa enintään 962 milj. euroa.

Kaupunkiympäristön toimialan kiinteistöt ja tilat -palvelualue on valmistellut yhdessä toimialojen ja talousohjauksen kanssa Vantaan kaupungin uudisrakentamista koskevan rakennusinvestointiohjelman seuraavalle 10-vuotiskaudelle. Uudisrakentamiseen on vuodelle 2022 budjetoitu yhteensä 38,8 milj. euroa. Vuonna 2022 valmistuvia hankkeita ovat Koivukylän, Lauhatien ja Länsimäen päiväkodit Jokiniemen koulun laajennus sekä Hakunilan urheilupuiston lisähuoltotila. Aloitettavia kohteita ovat Kelokuusen, Korson, Latupuiston ja Patotien päiväkodit sekä Vuorikumpu hoivatilojen laajennus.

Määräraharahoitteisiin korjausrakennushankkeisiin on vuodelle 2022 budjetoitu yhteensä 46,5 milj. euroa. Vuonna 2022 valmistuvia hankkeita ovat Jokiniemen ala-aste koulutilojen ja Kilterin koulun muutos- ja korjaustyöt sekä Myyrmäkitalon muutostyöt, joihin on budjetoitu yhteensä 16,5 milj. euroa. Suurempia kokonaan toteutettavia korjaushankkeita ovat Leppäkorven puukoulun peruskorjaus, Mikkolan Vega koulun muutos- ja korjaustyöt, Vierumäen koulun tilamuutokset, Dickursby koulussa vanhojen puuikkunoiden kunnostus/uusiminen, Nuorisotila Wintin pihan talousrakennusten peruskorjaus, Rajatorpan kalliosuojan perusparannus (rauhanajan käyttö), Martinlaakson uimahallin korjaustyöt, Tikkurilan urheilupuiston huoltorakennuksen korjaustyöt, Tikkurilan nuorisotalo Tonttulan korjaustyöt, Sandkulla Navethalian välipohjan korjaustyöt, Länsimäen terveysaseman hammashoitolan muutostyöt, Lehtikuusen koulun hammashoitolan peruskorjaus ja Simonkylän vanhustenkeskuksen pintaremontti. Em. hankkeisiin on budjetoitu noin 7 milj. euroa. Alkavia korjaushankkeita ovat vanhan asuintalon muutostyöt Hakunilan lisäoppimistiloiksi, Jokiniemen entisen lukiorakennuksen muutos- ja korjaustyöt, Kulttuuritehdas Vernissan peruskorjaustyöt sekä Kulttuuritalo Martinuksen tapahtumapuiston toteutus. Näihin korjaushankkeisiin on budjetoitu 3,0 milj. euroa. Päiväkotien korjauksia tehdään hoitopaikkojen väistötilojen järjestyessä Kukinpolun, Nissaksen, Päiväkummun, Seljapolun, Vallinojan ja Ylästön päiväkodeissa, joihin on budjetoitu 4,2 milj. euroa. Sisäilmakorjauksiin on budjetoitu 5,9 milj. euroa.

Kunnallistekniikan investointeihin ja Vantaan ratikan suunnitteluun varataan talousarviossa 2022 yhteensä 39 milj. euroa. Hankkeet toteutetaan toimialan strategian ja asuntotuotanto-ohjelman mukaisesti, ja toimintaa ohjaavat osaltaan myös maankäyttösopimukset. Vuonna 2022 merkittävimpiä liikennealuekohteita ovat Aviapoliksessa Annfredin kaava-alue, Myyrmäessä Luhtien kokonaisuus ja



Tikkurilassa Asematie välillä Kielotie-Vehkapolku. Kivistössä merkittävimpiä kohteita ovat Kivistön kirkonalueen kunnallistekniikka, Puu-Kivistön alue, Kivistön linja-autoterminaali, Keimolanmäen 3. vaihe, Riipiläntien jk+pp 2. vaihe sekä Kiilan vesihuolto. Vantaan ratikan suunniteluun on varattu 7 milj. euroa. Valtio osallistuu kustannuksiin 30 prosentin osuudella MAL-sopimuksen mukaisesti. Merkittävimpiä ympäristörakentamisen kohteita ovat Pytinojanpuisto Aviapoliksessa ja Jokiuomanpuiston alueen perusparantamisen aloittaminen Myyrmäessä. Annefredin puiston osalta Aviapoliksessa aloitetaan esirakentaminen. Merkittävimmät urheilualuehankkeet ovat Hakunilan urheilupuisto. Virkistysalueiden osalta merkittävin hanke on Kuusijärven pysäköintialueen rakentaminen. Elmon urheilupuiston esirakentamista jatketaan. Valtion kanssa toteutettavia suurimpia yhteishankkeita ovat edelleen Kehä III parantamisen 3.vaihe, sisältäen Askiston kohdan ja Vantaankoski-Pakkalan osuuden.

Tietojärjestelmäinvestointeihin on vuodelle 2022 varattu 9,2 milj. euron ja irtaimen omaisuuden investointeihin 7,0 milj. euron määräraha. Lisäksi talousarviossa on varattu maanhankintaan ja maa-alueiden kunnostamiseen 10 milj. euroa sekä osakkeiden ja osuuksien hankintaan 1,5 milj. euroa.

Kaupunginjohtajan talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitys esiteltiin valtuutetuille ja kaupunginhallituksen jäsenille talousarvion ja taloussuunnitelman informaatiotilaisuudessa 1.11.2021. Esityslistan liitteenä on kaupunginjohtajan talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitys vuosille 2022–2025.

Kaupunginhallituksen asettama neuvottelukunta käsittelee talousarvioesitystä 29.11.2021.

Kaupunginhallitus 30.11.2021 § 16

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitys vuosille 2022–2025 kaupunginhallituksen esityksenä kaupunginvaltuustolle,
- b) oikeuttaa talousohjaus tekemään taloussuunnitelmaesitykseen ja sen perusteluihin kaupunginhallituksen tekemät muutokset sekä tekniluonteiset laskennalliset tarkistukset ja tekstitarkistukset ja
- c) esittää kaupunginvaltuustolle
 1. hyväksyttäväksi vuoden 2022 talousarvion sitovat tavoitteet sekä valtuustoon nähden sitovat määrärahat ja tuloarviot,
 2. hyväksyttäväksi vuoden 2022 talousarvion täytäntöönpanomääräykset, ja
 3. hyväksyttäväksi taloussuunnitelma 2022–2025,
- d) esittää kaupunginvaltuustolle tiedoksi liitteen mukainen Vantaan kaupungin toipumissuunnitelma koronaepidemiasta palautumiseksi ja palveluvelan hoitamiseksi.

Käsittely:

Kaupunginhallitukselle oli jaettu taloussuunnitelman yksityiskohtaiseen käsittelyyn 29.-30.11.2021 kokoontuneen neuvottelukunnan neuvottelutulos talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitykseen 2022–2025 tehtävistä muutoksista. Kaupunginjohtaja otti neuvottelutuloksen omaan esittelyynsä.

Asian käsittelyn aikana tehtiin seuraavat muutosesitykset:

Kaupunginhallituksen jäsen Vaula Norrena teki seuraavan muutosesityksen jäsen Hanna Valtasen kannattamana:

13 50 Varhaiskasvatus, Vantaa-lisän poisto 1.8. alkaen: Vantaa-lisää ei leikata. Vaikutus 1 100 000 euroa.



Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginjohtajan pohjaesitystä, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Vaula Norrenan muutosesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 8 jaa-ääntä (Multala, Tahvanainen, Abdi, Kasonen, Kaukola, Raja-aho, Rokkanen ja Tammi) ja 7 ei-ääntä (Niikko, Karinen, Lundell, Luokkala, Norrena, Kärki ja Valtanen), joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Kaupunginhallituksen jäsen Vaula Norrena teki seuraavan muutosesityksen jäsen Hanna Valtasen kannattamana:

14 40 Kaupunkirakenne ja ympäristö, lisärahoitusta ympäristökeskukseen luonnon monimuotoisuustyöhön. Vaikutus 50 000 euroa.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginjohtajan pohjaesitystä, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Vaula Norrenan muutosesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 13 jaa-ääntä (Multala, Tahvanainen, Niikko, Abdi, Karinen, Kasonen, Kaukola, Lundell, Luokkala, Raja-aho, Rokkanen, Kärki, Tammi), 2 ei-ääntä (Norrena, Valtanen), joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Lisäksi merkittiin seuraavat pöytäkirjalausumat:

Perussuomalaisten kaupunginhallitusryhmän pöytäkirjalausuma:

"Vantaa pidättäytyy kiintiöpakolaisten vastaanottamisesta niin kauan, kun Vantaa on yksi kolmesta suurimmista vieraskielisimmistä kaupungista."

Vihreiden kaupunginhallitusryhmän pöytäkirjalausuma, johon perussuomalaisten ja vasemmistoliiton kaupunginhallitusryhmät yhtyivät:

"Vantaa-lisä on tarpeen koko vuodelle 2022, koska tuleva perhevapaaudistus auttaa vasta 31.8.22 jälkeen syntyviä lapsia. Ei ole reilua leikata toimeentuloa niiltä perheiltä, jotka jäisivät kuntalisän leikkausten ja perhevapaaudistuksen väliin."

Vihreiden kaupunginhallitusryhmän pöytäkirjalausuma:

"Valtuustosopimuksessa on sitouduttu luonnon monimuotoisuuden turvaamiseen. Sitä varten tulee kartoittaa ja paikallistaa Vantaalla esiintyvä luonnon lajikirjo. Lajikirjon paikkatieto on tarpeen niin ilmastotyötä kuin asemakaavoitusta varten. Budjetissa varatut luontoselvitysresurssit eivät ole riittävät."

G6-kaupunginhallitusryhmän pöytäkirjalausuma:

"G6 ryhmä (Keskusta, Kristilliset, Liike Nyt) ei hyväksy Vantaa-lisän poistoa vuoden 2022 aikana."

Kaupunginvaltuusto 13.12.2021 § 8

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään



a) hyväksyä

1. vuoden 2022 talousarvion sitovat tavoitteet sekä valtuustoon nähden sitovat määrärahat ja tuloarviot,
2. vuoden 2022 talousarvion täytäntöönpanomääräykset, ja
3. taloussuunnitelma 2022–2025, sekä

b) merkitä tiedoksi liitteen mukainen Vantaan kaupungin toipumissuunnitelma koronaepidemiasta palautumiseksi ja palveluvelan hoitamiseksi.

Käsittely:

Talousarvio- ja taloussuunnitelmaesityksen käsittelyn pohjana oli kaupunginhallituksen esitys 30.11.2021.

Käsittelyn aluksi todettiin seuraava valtuustoryhmien yhteinen muutos:

VANTAAN KAUPUNGIN SITOVAT TAVOITTEET VUODELLE 2022

Taulukon sitova tavoite 35. Henkilöstön työhyvinvointi ja palautuminen työpäivän aiheuttamasta rasituksesta paranee,

Esitys sitovan tavoitteen mittariksi ”Mielenterveysperusteiset sairauspoissaolot (vrk) vähenevät” muutetaan kuulumaan: ”Mielenterveysperusteiset sairauspoissaolot vähenevät (mielenterveysperusteinen sairauspoissaoloprosentti)”

Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2020 loppu: Vuoden 2020 lähtötaso muutetaan 1,53 %

Esitys mittarin tavoitetasoksi 2022 muutetaan 1,43 %

Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit täydennetään seuraavasti: Poissaoloihin ei voida vaikuttaa työyhteisöissä. Korona tai muut seikat lisäävät työn henkistä kuormittavuutta.

Yksityiskohtaisessa käsittelyssä kaupunginhallituksen esitykseen tehtiin muutosesityksiä ja niistä äänestettiin seuraavasti:

VANTAAN KAUPUNGIN SITOVAT TAVOITTEET VUODELLE 2022

Valtuutettu Tuukka Saimen esitti Taulukon sitovaan tavoitteeseen 32. Vantaan ratikkakaupungin suunnittelu etenee kokonaisvaltaisesti kaupunginvaltuuston hyväksymien reunaehtojen mukaisesti muuttamista seuraavasti:

”Vantaan 2019 tekemä yleisluonteinen ratikan valmistelupäätös tarkoitti valmistelun käynnistämistä vuonna 2023 tehtävää rakentamispäätöstä varten. Tämä tarkoittaa yleissuunnittelua ei varsinaista yksityiskohtaista rakentamisen suunnittelua. Tätä kallista suunnittelua tulee tehdä vasta vuoden 2023 päätöksen jälkeen. Tämä koskee katu- ja infrasuunnittelua sekä muuta yksityiskohtaista rakentamisen suunnittelua.”,

sekä seuraavia muutoksia:

Sivu 42 kohta 32

Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2020 loppu: ~~”Katu- ja puistosuunnitelmien valmistumisprosentti, ratikkakatu- ja asemakaavojen lautakuntakäsittelyt (prosenttia), kaavarunkoehdotus valmis päätöksentekoon, Ratikan yksityiskohtainen suunnittelu eri suunnittelutasoilla on saatu käyntiin: katu- ja infra-suunnittelun yksityiskohtainen suunnittelu on käynnistynyt marras- ja joulukuun aikana koko ratikan reitillä. Ratikka- katu- ja asemakaavojen valmistelutyö on aloitettu ja ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on valmistunut marraskuussa 2020.~~

Sivu 166



"Vuoden 2022 aikana Vantaan ratikan suunnittelu etenee. Ratikkareitin varrelle valmistellaan parhaillaan kaavarunkoa, jolla maankäytön potentiaalia reitin varrella tarkennetaan ja useita ratikkakatuja katusuunnitelmia valmistuu nähtäville. Seudullista yhteistyömallia ratikkakaluston ja -varikon osalta edistetään, mikäli Vantaa päättää syksyn 2021 kuluessa liittyä seudullisen raideliikenneyhtiön osaomistajaksi" ~~Kaupungin kasvun veturina ratikka toimii sijoituksena pitkälle tulevaisuuteen tuoden mukanaan investointeja, työllisyyttä ja hyvinvointia piristämällä reitin varren alueiden kaupunkikehitystä ja ehkäisemällä segregatiota. Vantaan ratikka tukee myös Vantaan hiilineutraaliustavoitetta vuonna 2030~~

Sivu 180

"Vantaan ratikka (Mellunmäki-Hakunila-Tikkurila-Aviapolis-lentoasema) liittyy vahvasti muun muassa uuden yleiskaavan mukaiseen kaupunkirakenteen tiivistämiseen." ~~sekä segregatiokehityksen estämiseen sekä tukee osaltaan myös kaupungin hiilineutraaliustavoitteita. Katu- ja alustavaa rakennussuunnittelua sekä ratasähkö- ja liikennevalosuunnittelua jatketaan ja vuonna 2022 useita ratikkakatuja katusuunnitelmia valmistuu nähtäville.~~

Sivu 218

"Vantaan ratikan suunnitteluun on vuonna 2022 varattu 7 milj. euroa *siirretään vuosille 2023–2025 siltä osin kuin se sisältää rakentamisen suunnittelua ennen valtuuston 2023 tehtävää rakentamispäätöstä.* Vuonna 2020 aloitettua ratikkareitin katu- ja alustavaa rakennussuunnittelua, ratasähkösuunnittelua sekä liikennevalojen suunnittelu ~~(jatketaan)~~ *ei jatketa ennen vuonna 2023 tehtävää toteutuspäätöstä (varten).* Ratikan rinnalle selvitetään tasavertaisesti bussivaihtoehdot 2023 päätöksen tekemistä varten."

Valtuutettu Paula Lehmuskallio kannatti Saimenin esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat valtuutettu Tuukka Saimenin esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin. Äänestyksessä annettiin 44 jaa-ääntä ja 18 ei-ääntä viiden (5) valtuutetun äänestäessä tyhjää, joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

YLEISHALLINTO

Valtuutettu Niilo Kärki esitti 10 40 Kaupunginhallitus sivulle 68 kohtaan Myönteinen erityiskohtelu lisättäväksi uusi kolmas kappale:

"Alueellinen ja väestöryhmien välinen eriytyminen (segregaatio) Vantaalla jatkuu. Segregaatiokehityksen vähentämiseksi Vantaa pidättäytyy kiintiöpakolaisten vastaanottamisesta niin kauan kun olemme yksi Suomen kolmesta vieraskielisimmästä kaupungista. Lisäksi pyrimme yhteistyössä Kuutoskaupunkien kanssa vaikuttamaan valtionhallintoon, jotta pääkaupunkiseudulle kertyvää valtakunnallista segregatiokehitystä saataisiin rajoitettua ja maahanmuuttajista aiheutuvat kulut täysimääräisinä korvattavaksi."

Valtuutettu Kai-Ari Lundell kannatti Kärjen esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat valtuutettu Niilo Kärjen esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin. Äänestyksessä annettiin 53 jaa-ääntä ja 12 ei-



ääntä kahden (2) valtuutetun äänestäessä tyhjää, joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

KAUPUNKISTRATEGIA JA JOHTO

Valtuutettu Niilo Kärki esitti sivulle 79 kohtaan Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen lisättäväksi uusi virke:

“Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen perussuomalaisten ryhmä ehdottaa tekstilisäystä: Vantaan Kaupunki selvittää Suomi-Rata Oy:stä irtautumisvaihtoehtoon v. 2022 aikana.”.

Valtuutettu Kai-Ari Lundell kannatti Kärjen esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat valtuutettu Niilo Kärjen esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin. Äänestyksessä annettiin 46 jaa-ääntä ja 18 ei-ääntä kolmen (3) valtuutetun äänestäessä tyhjää, joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

KASVATUS JA OPPIMINEN

Valtuutettu Pirjo Luukkala esitti kohtaan 13 50 varhaiskasvatus muutosta siten, että kotihoidontuen kuntalisä säilyy entisellä tasolla koko vuoden 2022. Määrärahalisäys 1 miljoona euroa.

Valtuutettu Tiina Tuomela kannatti Luokkalan esitystä.

Valtuutettu Eve Rämö esitti kohtaan 13 50 varhaiskasvatus muutosta siten, että kotihoidontuen kuntalisä säilyy entisellä tasolla koko vuoden 2022. Määrärahalisäys 1 miljoona euroa.

Valtuutettu Mikko Viilo kannatti Rämön esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: Koska muutosesitykset ovat keskenään samansisältöiset, molemmista esityksistä äänestetään samalla kerralla. Äänestyksessä he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat valtuutettujen Luukkala ja Rämö esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin. Äänestyksessä annettiin 37 jaa-ääntä ja 29 ei-ääntä yhden (1) valtuutetun äänestäessä tyhjää, joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Valtuutettu Antero Eerola esitti sivulle 133 kohtaan 13 50 Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen lisäystä: “Varhaiskasvatukseen lisätään 40 uutta vakanssia.” Määrärahalisäys 2 miljoonaa euroa.

Valtuutettu Funda Demiri kannatti Eerolan esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat valtuutettu Antero Eerolan esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin. Äänestyksessä annettiin 56 jaa-ääntä ja 11 ei-ääntä, joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

KAUPUNKIYMPÄRISTÖ



Valtuutettu Mikko Viilo esitti kohtaan 14 40 Kaupunkirakenne ja ympäristö yhtä lisähenkilöä luonnon monimuotoisuustyöhön. Määrärahamuutos 50 000 euroa.

Valtuutettu Hanna Valtanen kannatti Viilon esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat valtuutettu Mikko Viilon esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin. Äänestyksessä annettiin 53 jaa-ääntä ja 14 ei-ääntä, joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

INVESTOINTIOSA

Valtuutettu Suvi Karhu esitti kohtaan 93 Julkinen käyttöomaisuus sarakkeeseen TA2022 menolisäystä 500 000 euroa katujen asfaltointiin. Määrärahamuutos 500 000 euroa.

Valtuutettu Kai-Ari Lundell kannatti Karhun esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat valtuutettu Suvi Karhun esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin. Äänestyksessä annettiin 54 jaa-ääntä ja 13 ei-ääntä, joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Valtuutettu Juha Järä esitti sivulle 218 kohtaan Urheilu- ja virkistysalueiden rakentaminen ja Liitteeseen 4; Liikuntapaikkarakentaminen 2022–2026 tekstilisäystä: *”Tikkurilan urheilupuiston kesäkeitaan lasten- ja aikuisten altaiden suunnitteluun 50 000 euron määrärahalisäys urheilupuiston kehittämisen yhteydessä.”*

Valtuutettu Kai-Ari Lundell kannatti Järän esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen esitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat valtuutettu Juha Järän esitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin. Äänestyksessä annettiin 51 jaa-ääntä ja 16 ei-ääntä, joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin muutettu esitys.

Lisäksi merkittiin seuraavat pöytäkirjalausumat ja seuraava eriävä mielipide:

Vihreiden valtuustoryhmän pöytäkirjalausuma:

”Vantaa-lisä on tarpeen koko vuodelle 2022, koska tuleva perhevapaa uudistus auttaa vasta 31.8.2022 jälkeen syntyviä lapsia. Ei ole reilua leikata toimeentuloa niiltä perheiltä, jotka jäisivät kuntalisän leikkausten ja perhevapaa uudistuksen väliin.”

Vihreiden valtuustoryhmän pöytäkirjalausuma:

”Valtuustosopimuksessa on sitouduttu luonnon monimuotoisuuden turvaamiseen. Sitä varten tulee kartoittaa ja paikallistaa Vantaalla esiintyvä luonnon lajikirjo. Lajikirjon paikkatieto on tarpeen niin ilmastotyötä kuin asemakaavoitusta varten. Budjetissa varatut luontoselvitysresurssit eivät ole riittävät.”

**G6-valtuustoryhmien pöytäkirjalausuma:**

"G6 ryhmä (Keskusta, Kristilliset, Liike Nyt) ei hyväksy Vantaa-lisän poistoa vuoden 2022 aikana."

Valtuutettujen Tuukka Saimen ja Paula Lehmuskallio eriävä mielipide:

"Valtuutetut Tuukka Saimen ja Paula Lehmuskallio jättävät eriävän mielipiteen raitiovaunuhankkeen teknisten ja rakennussuunnitelmien jatkamisesta. Emme hyväksy Vantaan Kaupungin vuodelle 2022 esitettyjä raitiovaunuhankkeen rakennuskustannussuunnitteluja."

Liitteet:

- Talousarvio 2022 ja taloussuunnitelma 2022–2025, kaupunginvaltuusto 13.12.2021
- Äänestyspöytäkirja, kaupunginvaltuusto 13.12.2021 § 8
- Talousarvio 2022 ja taloussuunnitelma 2022–2025, kaupunginhallituksen esitys 30.11.2021
- Vantaan kaupungin toipumissuunnitelma koronaepidemiasta palautumiseksi ja palveluvelan hoitamiseksi

Muutoksenhakuohje: 1. Valitusosoitus

Lisätiedot:

kaupunginjohtaja Ritva Viljanen, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

talous- ja strategiajohtaja Matti Ruusula, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

talousarviopäällikkö Päivi Kandolin, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



4 Kaupunginvaltuuston 13.12.2021 pitämän kokouksen täytäntöönpanot/RV

RV/HY-L

Kuntalain mukaan kunnanhallitus vastaa valtuuston päätösten täytäntöönpanosta ja laillisuuden valvonnasta (39 §). Päätökset voidaan panna täytäntöön ennen kuin ne ovat saaneet lainvoiman, kuitenkin niin, että täytäntöönpanoon ei saa ryhtyä, jos valitus käy täytäntöönpanon johdosta hyödyttömäksi tai jos valitusviranomainen kieltää täytäntöönpanon (143 §). Jos kunnanhallitus katsoo, että valtuuston päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä, valtuusto on ylittänyt toimivaltansa tai päätös on muuten lainvastainen, kunnanhallituksen on jätettävä päätös täytäntöön panematta. Asia on tällöin viipymättä saatettava valtuuston uudelleen käsiteltäväksi (96 §).

Kaupunginvaltuusto teki 13.12.2021 päätökset seuraavissa asioissa:

- 3 § Määrärahamuutokset vuoden 2021 talousarvion käyttötalousosaan, tuloslaskelmaosaan ja rahastojen antolainoihin
- 4 § Vastaus Eve Rämön sekä 16 muun valtuutetun aloitteeseen osallistuvan budjetoinnin kokeilusta yläkouluun
- 5 § Asemakaavan muutos 002435 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila / Silkkitehtaantie
- 6 § Asemakaavan muutos 002424 ja tonttijaon muutos, 94 Hakunila / Hiirakkokuja
- 7 § Yleiskeskustelu talousarviosta 2022 ja taloussuunnitelmasta 2022–2025
- 8 § Talousarvio 2022 ja taloussuunnitelma 2022–2025
- 9 § Anu Hallin ja 32 muun valtuutetun aloite Keimolassa sijaitsevan Isosuo käyttömukavuuden lisäämiseksi ja suon suojelemiseksi
- 10 § Stefan Åstrandin ja Susanna Kaijun sekä 29 muun valtuutetun aloite parkkipaikkoja Kivistön apteekin eteen
- 11 § Paula Lehmuskallion ja Tuukka Saimenin sekä 18 muun valtuutetun aloite kunnallisen kansanäänestyksen järjestämiseksi raitiovaunuhankkeesta
- 12 § Eve Rämön ja Funda Demirin sekä 16 muun valtuutetun aloite Vantaa aloittaa nimikkeiden neutralisoinnin
- 13 § Elina Nykyrin ja 15 muun valtuutetun aloite vammaispoliittisen ohjelman laatimiseksi ja vammaisvaikutusten arvioinnin käynnistämiseksi Vantaalla
- 14 § Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 7 muun valtuutetun aloite maksuttomat menkat Vantaalle
- 15 § Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 10 muun valtuutetun aloite hammashoidon kurja tilanne vaatii korjausta
- 16 § Naima El Issaouin, Ida Tammisen ja Matilda Stirkkisen sekä 15 muun valtuutetun aloite toimenpideohjelma nuorten- ja vieraskielisten työllistymisen edistämiseen

Kaupunginvaltuuston pöytäkirja 10/13.12.2021 on kokonaisuudessaan nähtävänä kaupunginvaltuuston extranet-sivuilla ja kaupungin internet-sivuilla.

Kaupunginhallitus 17.1.2022

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään



- a) todeta, että kaupunginvaltuuston 13.12.2021 tekemät päätökset voidaan panna täytäntöön, ja
- b) lähettää päätökset ao. toimialoille toimenpiteitä varten.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu/ ao. toimialat

93

Julkinen käyttöomaisuus

1000 euroa	TA 2021	LTK 2022	TA 2022	TS 2023	TS 2024	TS 2025
TULOT	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	1 000
Rahoitusosuudet	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	1 000
Omaisuuksien myynti	0	0	0	0	0	0
MENOT	-40 000	-39 000	-39 000	-39 000	-42 000	-40 000
KUNNALLISTEKNISET TYÖT	-34 000	-32 000	-32 000	-33 000	-41 500	-40 000
93 1 Liikennealueet	-23 470	-21 620	-21 620	-21 810	-25 285	-29 015
93 2 Urheilualueet	-2 335	-2 880	-2 880	-3 380	-3 580	-3 580
93 3 Virkistysalueet	-1 140	-1 250	-1 250	-390	-390	-390
93 4 Ympäristörakentaminen	-4 055	-3 990	-3 990	-6 020	-12 145	-6 915
93 5 Yhteishankkeet	-3 000	-2 260	-2 260	-1 400	-100	-100
93 8 Vantaan ratikka	-6 000	-7 000	-7 000	-6 000	-500	0

Kadut ja puistot vastaa julkisen kaupunkitilan suunnittelusta, rakentamisesta, kunnossapidosta ja kehittämisestä, liikennesuunnittelusta sekä kaupungin omistaman luonnonympäristön hoidosta ja suunnittelusta. Katu- ja vesihuoltotyöt toteutetaan yhteisprojekteina Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) kanssa.

Hankkeet toteutetaan toimialan strategian ja asuntorakentamisennusteen mukaisesti, ja toimintaa ohjaavat osaltaan myös maankäyttösopimukset. Suunnittelu ja rakentaminen tehdään oikea-aikaisesti, taloudellisesti ja kustannustehokkaasti kaupungin omaa tuotantoa ja ulkopuolista palvelutuotantoa tehokkaasti ja taloudellisesti yhdistäen. Koneellisen kunnossapidon vaatimukset otetaan huomioon kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa. Myös harmaan talouden torjuntaan kiinnitetään erityistä huomiota.

Valtio ja Helsingin seudun kunnat allekirjoittivat lokakuussa 2020 maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen (MAL) suurten infra-hankkeiden tukemiseksi ja asumisen edistämiseksi 2020–2031. Sopimuksen mukaan valtio tukee suuria infrahankkeita, ja kunnat sitoutuvat vauhdittamaan merkittävästi asuntoalueiden kaavoitusta. Sopimuksessa Vantaa on sitoutunut luomaan edellytykset yhteensä 2 640 uudelle asunnolle vuosittain ja kaavoittamaan 240 000 k-m² uutta asuntokerrosalaa, mikä välttämättä vaatii myös kunnallistekniikan investointeja. Mikäli investointeihin saadaan valtion-apuja, niin määrärahat voidaan ylittää tuen verran.

Talousarvio 2022

Viime vuosina infran korjausvelan määrä Vantaalla on laskennallisesti kasvanut, koska infrainvestoinnit ovat pääosin kohdistuneet asuntotuotantotavoitteen edellyttämiin uudisrakentamishankkeisiin ja maankäyttösopimusvelvoitteiden täyttämiseen.

Vanhoilla pientaloalueilla investoidaan pääosin kohteisiin, joissa ilmenee akuutteja hulevesiongelmia tai puutteita koulureittien liikenneturvallisuudessa. Katujen mittavaa peruskorjausta voidaan joissain kohteissa viivästyttää uudelleenpäälystyksillä, vaikka se ei ratkaisekaan hulevesiverkoston ja katuverkon toiminnallisia puutteita.



Vantaan ratikan yksityiskohtaisesta suunnittelusta päättäminen

VD/8690/08.00.00.03/2018

HP/HW/MH/THu/SP/LL

Ehdotus Vantaan ratikan yleissuunnitelmaksi on valmistunut. Vantaan ratikka on noin 19 kilometriä pitkä raitiotielinja, jonka on suunniteltu kulkevan lentoasemalta Jumbon ja Tikkurilan kautta Hakunilaan ja siitä Länsimäen kautta Mellunmäen metroasemalle. Ratikan rakentamisen yhteydessä parannetaan koko katualueen laatutasoa. Ratikka kehittää kaupunkiympäristöä ja houkuttelee rakentamisinvestointeja linjan varrelle. Ratikan rakentamisen on arvioitu maksavan 393 miljoonaa euroa. Tekninen lautakunta on kokouksessaan 19.11.2019 hyväksynyt yleissuunnitelman, ja kaupunginhallitus ja -valtuusto päättävät toteutukseen tähtäävästä jatkosuunnittelusta.

Vantaan tavoitteena on kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen. Vantaan kaupungin strategian painopistealueet sisältävät tavoitteet kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä. Vantaan ratikka toteuttaa näitä tavoitteita. Lisäksi ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi resurssiviisauden tiekartan toimenpiteistä. Vantaan ratikka ohjaa Vantaan maankäytön kehittämissuuntia seuraaviksi vuosikymmeniksi yhdessä vireillä olevan yleiskaavan kanssa vastaavasti kuin Kehärata 2010-luvulta alkaen.

Vantaan ratikasta tulee merkittävä ja ensimmäinen osa seudullista raitiotieverkostoa. Helsingin yleiskaavan raitiotievaraukset jatkuvat Vihdintien kautta Myyrmäkeen, Tuusulanväylän kautta Tammistoon ja Viikki-Malmi -raitiotien kautta Hakunilaan. Puoli kilometriä Vantaan ratikasta sijaitsee Helsingin puolella Mellunmäessä, josta raitiotie voisi jatkuu tulevaisuudessa Vuosaareen. Vantaan uudessa yleiskaavassa varaudutaan myös ratikan jatkamiseen Vantaan Aviapoliksesta Länsi-Vantaalle. Seudullisen yhteistyön tarve korostuu, kun varikoiden, ylläpidon ja operoinnin tarpeita on koko pääkaupunkiseudulla.

Yleiskaavan tavoitteet

Vantaan ratikka on yhtenä perustana luonnosvaiheessa olevalle koko kaupungin yleiskaavalle. Yleiskaavan suurina tavoitteina on kasvaa sisäänpäin tiivistämällä nykyistä kaupunkirakennetta ja sijoittaa uusi maankäyttö hyviin joukkoliikenneyhteyksiin tukeutuen. Kasvu on yleiskaavassa sijoitettu suurelta osin Vantaan ratikan tuottaman laadukkaan joukkoliikennepalvelun varteen. Vuonna 2030 ratikan varressa on arvioitu olevan 87 000 asukasta ja 83 000 työpaikkaa.

Vantaan ratikka toteuttaa useita muitakin yleiskaavan tavoitteita. Saavutettavuuden kasvaessa ratikan pysäkkien ympärille syntyy tiivistä kaupunkia, jossa monipuoliset lähipalvelut ovat helposti ja lihasvoimin liikkuen saavutettavissa. Ratikan myötä lisääntyvä kiinnostus kiinteistökehitykseen myös Itä-Vantaalla tukee aluekeskusten tasapainoista kehittämistä ja torjuu eriytymistä. Saavutettavuuden kasvu vahvistaa paikalliskeskuksia, tukee palveluverkon kehittymistä ja lisää työvoiman saavutettavuutta.

Hiilineutraaliustavoitteet

Kaupungin tiivistyminen joukkoliikenteen varteen on ehdoton edellytys hiilineutraaliuden saavuttamisessa. Sujuva joukkoliikenne vähentää autoilun tarvetta ja viihtyisä katutila kannustaa liikkumaan lihasvoimalla. Pysäkkien ympäristöt kehittyvät ja tiivistyvät eikä auto ole aina välttämätön



useimpien päivittäisten palveluiden saavuttamisessa. Ratikka vetää puoleensa myös henkilöauton yleensä valitsevia miehiä.

Vantaan ratikan tavoitteet

Vantaan ratikalle on asetettu tavoitteita kaupungin, yleiskaavan ja MAL 2019 -suunnitelman tavoitteiden pohjalta. Tavoitteet on hyväksytty teknisessä lautakunnassa (6.11.2018 §10) ja kaupunginhallituksessa (12.11.2018 §19). Päättävöitteinä ovat joukkoliikenteen verkoston ja kansainvälisen saavutettavuuden parantaminen, autoriippumattoman elintavan edistäminen, kaupunkikeskustojen kehittäminen, houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen sekä liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

Vantaan ratikan yleissuunnitelma

Vantaan ratikan ensimmäinen esiselvitys valmistui 1990-luvun alussa ja yleiskaavaan raitiotielinjaus merkittiin 2007. Merkintä käynnisti tarpeen useisiin alueellisiin selvityksiin sekä tilavarauksiin reitin varren asemakaavoissa. Vuonna 2018 valmistuneessa ratikan alustavassa yleissuunnitelmassa määriteltiin ratikan tarkennettu linjaus ja hahmoteltiin pysäkkien määrää ja paikkoja.

Kaupunginvaltuuston hyväksymässä taloussuunnitelmassa 2018-2021 ja talousarviossa 2018 (30.10.2017 §9) on määritetty teknisen lautakunnan erääksi taloussuunnitelmakauden keskeiseksi tavoitteeksi "Joukkoliikenteen palvelukyvyn parantamiseksi päätetään pikaraitiotien yleissuunnitelman laatimisesta välille Mellunkylä-Hakunila-Tikkurila-Aviapolis. Tämä tehdään yleiskaavatyön yhteydessä." Edellä mainitulla perusteella Kuntatekniikan keskus on käynnistänyt Vantaan ratikan yleissuunnitelman laatimisen konsulttitoimeksiantona keväällä 2018. Yleissuunnitelma hyväksyttiin teknisessä lautakunnassa 19.11.2019.

Yleissuunnitelma sisälsi asukasvuorovaikutusta sekä yleisötilaisuuksina että nettikyselynä. Yleisötilaisuuksia järjestettiin neljä (Länsimäki, Hakunila, Tikkurila ja Aviapolis), ja ne pidettiin syksyn 2018 aikana. Ratikan nettikysely oli avoinna lokakuussa 2018, ja siihen saatiin yli 600 vastausta. Avoimia kommentteja saatiin 359, joista 83 % oli hankkeen kannalla ja 13 % hanketta vastaan. Ratikkaa esiteltiin kevään 2019 aikana myös yleiskaavaluonnoksen esittelytilaisuuksissa sekä useissa muissa avoimissa asukastilaisuuksissa. Kaikki kommentit ja palautteet otettiin huomioon mahdollisuuksien mukaan suunnitelmissa.

Vantaan ratikan yleissuunnitelma on laajin ja monialaisin Suomen tähän mennessä tehdyistä pikaratikoiden yleissuunnitelmista. Se sisältää raitiotien infran ja liikennöinnin ratkaisut, mutta myös koko kaupunkitilan uudistamisen sekä vahvan yhteyden maankäytön suunnitteluun. Suunnittelu on tehty tiiviissä yhteistyössä maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimialan tulosalueiden kesken keskittyen toimivuuteen, laatuun ja visioon tulevaisuuden kaupungista. Erityistä huomiota on kiinnitetty myös kustannusarvioon ja riskiarviointiin, jotka ovat laadittu huomattavasti tarkemmalle tasolle kuin yleissuunnitelmavaiheessa yleensä.

Tikkurilan tunneli

Teknisessä lautakunnassa (6.11.2018 §10) ja kaupunginhallituksessa (12.11.2018 §19) päätettiin valita ratikan Tikkurilan reittivaihtoehdoista jatkosuunnitteluun Ratakujan kautta kulkeva tunneli. Vantaan ratikan yleissuunnitelma ja sen vaikutustenarviointi on tehty Ratakujan tunnelin mukaisesti. Ratakujan sujuvuus koko reitin suurimpana vaihtoasemana on kuitenkin ylivoimainen verrattuna muihin vaihtoehtoihin. Tämä merkitsee sitä, että Ratakujassa käyttäjämäärät olisivat arvioiden mukaan 20 000 – 40 000 matkustajaa vuorokaudessa suuremmat kuin muissa vaihtoehtoisissa.



Ratakujan tunnelissa on useita riskejä ja epävarmuuksia, jonka johdosta on tutkittu vielä kerran muita vaihtoehtoja. Lummetien kohdalla pääradan alittavan tunnelin osalta suunnittelun reunaehtojen todettiin muuttuneen, jonka johdosta vaihtoehto otettiin uudestaan tarkasteluun.

Lummetien tunnelivaihtoehdossa vaihtoyhteys junaan kulkee aseman pohjoisen alikulun kautta. Tunneli on lyhyempi, ja se ei alita pääradan raiteiden lisäksi muita haastavia rakenteita. Lummetien vaihtoehdossa joudutaan joko purkamaan osa Lummetien varressa sijaitsevasta opistotalosta, tai muuttamaan Kielotien länsipuolen voimassa olevaa asemakaavaa. Lummetien vaihtoehdon investointikustannukset ovat suunnilleen samat kuin Valkoisenlähteentien vaihtoehdossa, mutta vaihtoyhteys on lännestä junaan vaihtaville huomattavasti parempi. Myös ratikan vuosittaisissa liikennöintikustannuksissa saadaan säästöjä reitin ollessa lyhyempi.

Superbussiselvitys

Vantaan ratikan yleissuunnitelmassa ratikkaa on verrattu liikennöintiin yksinivelisellä sähköbussilla. Tämän lisäksi on laadittu erillinen superbussiselvitys, jossa ratikkaa on verrattu erittäin korkealaatuiseen bussijärjestelmään. Ns. superbussi liikennöisi kaksinivelisellä sähköbussilla, johon mahtuisi 120 matkustajaa (30 vähemmän kuin ratikalla). Omia kaistoja olisi rakennettu lähes samalla laajuudella kuin ratikalle, mutta tunnelia Tikkurilaan ei olisi toteutettu. Selvityksen tuloksena investointikustannukset olisivat superbussille noin 155 miljoonaa euroa, ja liikennöintikustannukset vuonna 2050 ovat noin 5,7 miljoonaa euroa pienemmät kuin ratikalla. Nousijoita on vuonna 2050 arvioitu olevan noin 69 000 vuorokaudessa, mikä on 35 000 vähemmän kuin ratikalla.

Selvityksen perusteella superbussi olisi ratikkaa edullisempi toteuttaa sekä operoida. Superbussin tarvitsema kunnallistekniikka olisi teknisesti kevyemmin toteutettavissa mm. johtosiirtojen ja pohjanvahvistusten osalta, mikä lyhentäisi osaltaan rakennustöiden aikaista haittaa. Superbussilla liikenteellisten häiriöiden sietokyky on korkeampi, ja reitti olisi tarvittaessa muutettavissa. Bussijärjestelmästä ei ole mahdollista rakentaa yhtä esteetöntä kuin ratikasta.

Ratikan myönteisistä vaikutuksista kaupungin vetovoimaan ja kiinteistökehitykseen on kuitenkin enemmän näyttöä ja kokemusta, minkä lisäksi ratikka houkuttelee kyytiin enemmän matkustajia. Ongelma on, että superbussilinjasta muodostuisi Vantaan oma, aivan erillinen joukkoliikennejärjestelmä. Sen sijaan ratikka on osa seudullista yhteensopivaa raidejärjestelmää, joka on jatkettavissa Helsingin suuntaan. Jos Vantaan ratikkaa ei toteuteta, jatkossa Helsingin suunnan raitioteiden jatkeet Vantaalle ovat epätodennäköisempiä.

Valtion tueksi raidehankkeiden infran toteutuskustannuksiin on vakiintunut 30 prosenttia. Valtio ei ole aikaisemmin tukenut vastaavasti bussijärjestelmiä. Samoin HSL:n infrakorvaukset kattavat kaiken raitiotien infran, mutta bussijärjestelmistä infrasopimuksen mukaan korvaus kattaa ainoastaan terminaalit, tunnelit, sillat ja joukkoliikennekadut. Siten superbussi saisi todennäköisesti HSL:n infrakorvausta vain rajallisesta kokonaisinvestoinnin osasta, ja loppuosa jäisi kaupungin vastuulle. Erilaiset liikennöintiratkaisut on syytä pitää mukana keinovalikoimassa pohdittaessa tulevaisuuden joukkoliikennetarkaisuja.

Vaikutustenarviointi

Yleissuunnitelmassa on arvioitu laajasti ratikan teknisiä, taloudellisia ja kaupunkirakenteellisia vaikutuksia. Suurimmat hyödyt syntyvät pitkällä aikavälillä kaupungin ja sen vetovoiman myönteisestä kehityksestä. Tiiviin ja kiinnostavan ratikkakaupungin rakentaminen vetää puoleensa miljardien arvosta



yksityisiä investointeja, synnyttää uusia eläviä työpaikkakeskittymiä ja houkuttelee uusia asukkaita ympäryskunnista. Kaikki tämä yhdessä käynnistää vuosikymmenien mittaisen myönteisen kehityksen kierteen.

Väyläviraston liikennehankkeiden vertailuun käytetyn arvioinnin mukainen hyöty-kustannussuhde ratikalle on 0,78. Laskelman hyödyt koostuvat suurelta osin matkustajien palvelutaso- ja aikahyödyistä, sekä kulkutapajakauman muutoksen aiheuttamista hyödyistä. Tämä tarkoittaa autoliikenteen vähenemisestä aiheutuvia hyötyjä eli esimerkiksi pienempiä onnettomuus- ja päästömääriä sekä lyhyempää matka-aikaa autoilijoille.

Ratikka luo pysyvän, laadukkaan ja esteettömän joukkoliikennepalvelun, joka parantaa merkittävästi Itä- ja Keski-Vantaan saavutettavuutta. Ratikka kulkee pääosin omilla kaistoillaan, joten sen kulku ei hidastu kaupungin kasvaessa. Ratikalla tehtävät matkat ovat tyypillisesti melko lyhyitä, ja suuri osa vaihtaa ratikasta esimerkiksi junaan tai metroon. Ratikan vaikutukset luontoon, ympäristöön, meluun ja tärinään on arvioitu pieniksi. CO₂-päästöjen on arvioitu olevan vuoden 2050 tilanteessa 6 100 tonnia vuodessa yksinivelistä sähköbussivaihtoehtoa pienemmät, vaikka asukasmäärä on 10 900 ja työpaikkamäärä 4 700 vertailuvaihtoehtoa suurempi. Ratikan rakentamisen ja katutilan parannusten CO₂-päästöiksi on arvioitu yhteensä 120 000 tonnia. Tätä on kuitenkin vaikea suhteuttaa muihin vaihtoehtoihin, sillä uusien asukkaiden ja työpaikkojen muualle sijoittamista ei ole suunniteltu eikä siitä aiheutuvia päästöjä arvioitu.

Vantaan ratikan investointikustannuksiksi on yleissuunnitelmassa arvioitu 393 miljoonaa euroa. Investointikustannuksista noin 40 prosenttia on raitiotien infraa, ja loput esimerkiksi koko katutilan laatutason parannusta, putki- ja johtosiirtoja, pyöräilyn laatuikäviä sekä katuvihreää ja valaistusta. Summa sisältää arviolta 60 miljoonan euron edestä esimerkiksi katujen ja muun kunnallistekniikan peruseräparannushankkeita, jotka on katsottu välttämättömiksi toteuttaa infran korjausvelan kasvun taittamiseksi. Koska hanke on MAL-suunnitelman mukainen, Vantaan kaupunki edellyttää valtion osallistuvan Vantaan ratikan suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin vähintään 30 prosentilla. MAL-sopimus allekirjoitetaan vuonna 2020, ja sen jälkeen valtion kustannuksiin osallistumisesta tehdään vielä erillinen päätös ja sopimus.

Varikon ja vaunujen kustannus sisältyy vuotuisiin operointi- ja liikennöintikustannuksiin.

Ratikkavaihtoehdon vuotuisen liikennöintikustannusten on arvioitu vuonna 2030 olevan 25,7 miljoonaa euroa, eli 6,2 miljoonaa enemmän kuin yksinivelisessä sähköbussivaihtoehdossa. Vertailu sisältää myös ratikan tai sähkönivelbussin myötä muuttuvan bussilinjaston kustannukset. Ratikalla tehdään 47 000 matkaa enemmän vuorokaudessa kuin yksinivelisellä sähköbussivaihtoehdolla.

Liikennöintikustannuksissa on otettu huomioon HSL:n kanssa alustavasti suunnitellut bussilinjaston muutostarpeet. Seudullisen raitiotieyhteistyön myötä operointikustannuksiin olisi mahdollista saavuttaa merkittäviä säästöjä esimerkiksi varikon, kaluston, kunnossapidon sekä liikennöinnin osalta. Parhaillaan on käynnissä pääkaupunkiseudun kaupunkien yhteistyössä tilaama Raitiotieverkkojen seudullinen organisointi -selvitystyö, jossa selvitetään edellä mainittuja yhteistyömalleja.

Kuntataloudellinen arviointi

Ratikan toteuttamisen kuntataloudelliset vaikutukset 40 vuoden ajalle on arvioitu erillisessä selvityksessä. Kuntatalouteen vaikuttavat:

- kiinteistötalous,
- rakentamisen verotus,



- uusien asukkaiden ja työpaikkojen verotulot sekä nettokäyttökustannukset,
- infrainvestointi, sen hoito- ja ylläpitokustannukset sekä rahoituskulut,
- valtion osallistuminen investointikustannuksiin,
- HSL:n kuntaosuudet ja infrakorvaukset (sisältäen joukkoliikenteen lipputulot ja liikennöintikustannukset).

Ratikkavyöhykkeen kiinteistötaloudelliset kokonaishyödyt Vantaalle ovat arviolta noin 680 miljoonaa euroa, josta pelkän bussivaihtoehdon kokonaishyödyt ovat arviolta noin 480 miljoonaa euroa ja ratikan tuottama lisähyöty varovaisesti arvioituna noin 200 miljoonaa euroa. Ratikan on arvioitu tuottavan 30 % lisää asumista ja 15 % lisää toimitilarakentamista, sekä 3 % maan arvonnousua bussivaihtoehtoon nähden. Rahallisia hyötyjä kaupungille tuovat maanluovutustulot ja maankäyttösopimustulot. Kiinteistötaloudellisessa arvioinnissa maankäytön toteutumisen epävarmuutta on huomioitu 20 prosentin vähennyksellä maankäytön potentiaalista. Jos kaikki maankäyttö toteutuu, ovat ratikan kiinteistötaloudelliset hyödyt 40 miljoonaa euroa suuremmat bussivaihtoehtoon verrattuna. Rakentamisen työllisyysvaikutuksista arvioidaan palautuvan Vantaan kaupungille noin 35 miljoonaa euroa.

Verotulovaikutukset sisältävät tuloina asukkaiden maksamat kunnallisverot, kiinteistöverot, valtionosuudet, yhteisöverot sekä menoina kasvun myötä kunnalle kohdistuvat nettokäyttökustannukset. Arviot maankäytön kasvun myötä kehittyvistä verotuloista sisältävät epävarmuuksia etenkin uusien asukkaiden osalta. Verotulovaikutusten vaihteluväliksi arvioidaan - 101 ... + 790 miljoonaa 40 vuoden aikana. Työpaikkojen verokehitykseen ei arvioida liittyvän yhtä suurta epävarmuutta. Valtion verotulot ovat moninkertaiset kohteeseen osoitettuun valtion tukeen (30 % investointikustannuksista) verrattuna.

Kuntatalouteen vaikuttavat olennaisesti 30 % valtion osuus ratikan toteutuskustannuksista, kasvavat lipputulot ja HSL:n infrakorvaus. HSL:n infrasopimuksen mukaisessa mallissa kustannuksista vähennetään ensin saadut lipputulot, jonka jälkeen jaetaan investointikustannuksia 40 vuoden aikana myös muiden kuntien maksettavaksi matkustajien kuntalaisuuden perusteella.

Vantaalle kohdistuviksi infran pääoma-, hallinnointi- ja ylläpitokustannuksiksi on arvioitu 368 miljoonaa euroa. Tästä on vähennetty valtion 30 prosentin osuus, ja siihen on lisätty lainan korot. Tämän kustannuksen lisäksi Vantaa maksaa HSL:lle kuntaosuutta, joka tulisi ratikan myötä kasvamaan 314 miljoonalla eurolla 40 vuoden aikana verrattuna yksiniveliseen sähköbussiin. Kuntaosuus sisältää myös liikennöintikustannukset sekä varikon ja vaunujen investoinnin. Toisaalta HSL:n Vantaalle ratikasta maksamien infrakorvausten määrä kasvaisi 337 miljoonalla eurolla yksiniveliseen sähköbussiin verrattuna, mikä vaikuttaa positiivisesti kuntatalouteen.

Vaikutukset Vantaan talouteen

Kustannuserät kohdistuvat eri aikajaksoille ja eri ajankohtiin. Hanke todennäköisesti rahoitetaan kokonaisuudessaan vieraalla pääomalla, jolloin ensimmäisinä vuosina lainan korkokulut ovat korkeimmillaan ja toisaalta maankäytön toteutumisen myötä kehittyvät lipputulot pienimmillään. Ensimmäisinä käyttövuosina Vantaan ratikan investointi lisää vuotuisia Vantaan rahoituskustannuksia hankkeeseen otetun lainan hoitokulujen kautta 12,1 miljoonaa euroa verrattuna yksiniveliseen sähköbussivaihtoehtoon.



Kiinteistötaloudellisten hyötyjen eli maanluovutustulojen ja sopimustulojen on arvioitu olevan ratikan käytävässä yhteensä 31 miljoonaa euroa vuodessa. Hyödyt ovat ratikalla 9 miljoonaa euroa vuodessa enemmän kuin bussivaihtoehdossa.

Vantaan käyttötaloudessa ratikka vähentää suoraan kaupungin vuotuisia joukkoliikenteen kustannuksia HSL:n kuntaosuuden ja infrakorvauksen jälkeen noin 0,4 miljoonaa euroa. Tämä johtuu lipputulosten kasvusta ja muille kunnille kohdistuvista ratikan infrakustannuksista. Nykyisin ratikan investointia vastaavan Kehäradan infrakustannusten ja -korvausten vaikutukset ovat pitkälti samat.

Rahoitus

Vantaan ratikka on osa keväällä 2019 hyväksyttyä seudullista MAL-suunnitelmaa. Tulevassa MAL-sopimuksessa Vantaa edellyttää valtion sitoutumista hankkeen kustannuksiin 30 % osuudella. Alustavien EU-komission virkamiesten kanssa käytyjen keskustelujen perusteella Vantaan ratikka olisi myös tukikelpoinen CEF (Connecting Europe Facility) -ohjelman rahoitushauissa. Tukikelpoisuutta puoltavat monipuoliset yhteydet nykyiseen ja laajentuvaan TEN-T ydinverkkoon (Lentoasema, Tikkurilan asema, vt 4, vt 7). Rahoitusta haetaan suunnitteluvaiheen kustannuksiin vuoden 2020 alussa.

Muilta osin ratikan rahoitus hoidetaan osana Vantaan kaupungin pitkäaikaista varainhankintaa, joka on tutkituista vaihtoehdoista edullisin. Kaupunki voi mahdollisesti hankkeen rahoituksessa hyödyntää erityisluottolaitoksia kuten Euroopan Investointipankkia. Raideinfran rakentaminen ja siten hankkeen rahoitus on kokonaistaloudellisesti edullisinta ja riskienhallinnan näkökulmasta järkevintä hoitaa kaupungin taseen kautta.

Seudullisen yhteistyön tarve

Pääkaupunkiseudun raitiotieverkko kehittyy voimakkaasti. Nykyisen Helsingin raitiotieverkon laajuus on noin 50 kilometriä, ja se voi laajentua jopa 100 kilometrillä vuoteen 2050 mennessä. Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunginjohtajat linjasivat 16.8.2019, että seudullisen raitiotieverkon toteuttamiseen, ylläpitoon, varikkotoimintaan ja kalustoon liittyvät yhteistyömahdollisuudet selvitetään. Selvitystä on tehty syksyn 2019 aikana ja siinä on tunnistettu laajenemisen mahdollista aikataulua, kaupunkien reunaehtoja yhteistyölle, saavutettavien hyötyjen mittaluokkia sekä yhteistyön mahdollisia toteutusmalleja. Muut kuin Raide-Jokerin kanssa yhteensopivat joukkoliikennetarkaisut eivät tuo seudullisia yhteistyöetuja.

Toteutusmalli

Kaupunki on syksyllä 2019 teettänyt erillisen selvityksen ratikan toteutusmalleista. Selvityksen yhteydessä on haastateltu sekä suurimpien infraurakoitsijoiden että suunnittelukonsulttitoimistojen edustajia, jotta markkinoiden näkemys ratikan infratöiden hankintaan saadaan selvitettyä riittävän aikaisessa vaiheessa.

Selvityksessä on päädytty esittämään ratikan infrahankinnan pilkkomista neljään erilliseen urakkaan. Sekä Mellunkylä-Tikkurila-osuus että Tikkurila-Lentoasema-väli esitetään kilpailutettavaksi omina yhteistoiminnallisina projektinjohtourakoina sisältäen välin kaikki työt radan päällysrakenteeseen asti. Toiseen urakoista on mahdollista sisällyttää Tikkurilan tunnelin päällysrakennetyöt ja itäosan urakkaan varikon maanrakennustyöt. Tikkurilan tunneli esitetään toteutettavaksi joko yhteistoiminnallisella projektinjohtourakkana tai suunnittele-toteuta-urakkana (ST-urakka) sisältäen kehitysvaiheen. Koko ratapituuden läpi jatkuva sähkö-, turvalaite- ja liikenteenohjausurakka esitetään kilpailuttavaksi erillisenä kokonaisurakkana.



Ehdotettu projektinjohtomalli toteuttaa parhaiten tilaajan toteutusmuodolle asettamia kriteereitä sekä markkinoilla esitettyjä näkemyksiä. Ehdotettu ositus puolestaan varmistaa riittävän kilpailun ja joustavuuden sekä minimoi haitalliset rajapinnat. Projektinjohtomalli lisättynä kehitysvaiheella vähentää suunnitelmapuutteista aiheutuvia haasteita ja yhteistoiminnalliset tavoitteet puolestaan parantavat yhteistyötä.

Projektinjohtomallilla tarjousvaihe on allianssiin verrattuna kevyehkö ja samalla hankinnan kustannustehokkuus saadaan varmistettua. Projektinjohtomallin tavoitehinta jakaa osapuolten riskejä kuten allianssimallissa. Erona on kattohinta, joka tuo tilaajalle varmuutta budjetin pysyvyydestä. Allianssimallissa tuottajaosapuolet vastaavat kohonneista kustannuksista vain ennalta sovittuun palkkioonsa saakka, ja sen ylittyessä kustannuksista vastaa tilaaja. Projektinjohtomallissa kattohinnan ylittävät lisäkustannukset ovat urakoitsijan vastuulla.

Tikkurilan tunneliosuudelle eri urakoitsijoilla saattaa olla käytössään sellaista osaamista ja menetelmiä, jotka saataisiin parhaiten hyödyttämään tilaajaa ST-urakkamallilla. ST-urakassa urakoitsija vastaa sekä hankkeen suunnittelusta että itse rakennustöiden tekemisestä. Urakaan on mahdollista kytkeä yhteinen kehitysvaihe sekä yhteistoiminnallisia tavoitteita kuten allianssimallissa.

Lausunnot yleissuunnitelmasta

Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta on saatu lausunto Väylävirastolta, Uudenmaan ELY-keskukselta, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä (HSL), Helsingin kaupungilta sekä Finavia Oy:ltä. Väylävirasto toteaa Vantaan ratikalla olevan vaikutuksia valtakunnalliseen ja seudulliseen joukkoliikennejärjestelmään, ja korostaa vaihtoyhteyksien sujuvuuden tärkeyttä. Uudenmaan ELY-keskus toteaa Vantaan ratikan toteuttamisen edistävän kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän muodostumista. HSL toteaa Vantaan ratikan kytkeytyvän vahvasti seudulliseen raideliikenteen runkoverkkoon, ja lisäksi korostaa etenkin Tikkurilan ja lentoaseman vaihtoyhteyksien keskeisyyttä koko hankkeen kannalta. Finavia Oy toteaa, että Vantaan ratikan päätepysäkin sijainti on sovitettava Finavian tulevaisuuden suunnitelmiin. Helsingin kaupunki toteaa suunnittelun jatkamisen olevan perusteltua ja Helsingillä olevan valmius jatkaa suunnittelua alueellaan hankkeen aikataulussa.

Jatkosuunnittelu

Seuraavat suunnitteluvaiheet ovat asemakaavoitus, katusuunnittelu ja toteutussuunnittelu. Suunnitteluvaiheen arvioidaan kestävän kolmesta neljään vuotta. Tämän hetkisen käsityksen mukaan Vantaan ratikan rakentaminen alkaisi aikaisintaan vuonna 2024 ja raitiotien liikennöinti vuonna 2028. Rakentamisen käynnistämisestä tehdään erillinen päätös arviolta vuonna 2023. Ennen rakentamispäätöstä laaditaan ratikkavyöhykkeen maankäytöstä kaavarunko tai useampia kaavarunkoja koko käytävästä. Näiden avulla ohjelmoidaan tulevien vuosien asemakaavoitus ja kaupunkikehityksen kokonaiskuva sekä varmistetaan maankäyttöpotentiaalin riittävyys. Ratikka-hankkeen tilannekatsaus tuodaan säännöllisesti kaupunginhallitukseen esimerkiksi osavuositarkastusten yhteydessä.

Osallisuus- ja viestintäsuunnitelma

Vantaan ratikka -hankkeeseen laaditaan osallisuus- ja viestintäsuunnitelma. Suunnitelmassa kuvataan, miten kaupunkilaiset voivat osallistua ja vaikuttaa hankkeeseen ja kuinka hankkeen etenemisestä viestitään.



Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) merkitä tiedoksi teknisen lautakunnan päätös Vantaan ratikan yleissuunnitelman hyväksymisestä ja siitä annetut lausunnot
- b) että Tikkurilassa ratikan reitin päävaihtoehdoksi valitaan Ratakujan linjaus ja varavaihtoehdoksi Lummetien linjaus, mikä poikkeaa kaupunginhallituksen aiemmasta päätöksestä (12.11.2018 §19)

Lisäksi kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle, että:

- c) jatketaan Vantaan ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua teknisen lautakunnan hyväksymän yleissuunnitelman pohjalta
- d) raitiotien toteutusta valmistellaan esityslistassa kuvatulla tavalla, ja raitiotien rakentamisesta päätetään eri päätöksellä
- e) Vantaan kaupunki edellyttää ennen jatkosuunnittelun käynnistämistä, että valtio osallistuu 30 prosentin osuudella hankkeen suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin
- f) ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja koko käytävästä ennen toteutuspäätöksen tekoa.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Käsittely:

Kaupunginjohtaja muutti esitystään seuraavasti:

Esittelytekstiin tehtiin seuraavat muutokset:

- lisättiin esittelytekstin kolmanteen kappaleeseen lause:

Vantaan uudessa yleiskaavassa varaudutaan myös ratikan jatkamiseen Vantaan Aviapoliksesta Länsi-Vantaalle.

- lisättiin kohtaan "Tikkurilan tunneli" seuraava kappale:

Ratakujan sujuvuus koko reitin suurimpana vaihtoasemana on kuitenkin ylivoimainen verrattuna muihin vaihtoehtoihin. Tämä merkitsee sitä, että Ratakujassa käyttäjämäärät olisivat arvioiden mukaan 20 000 – 40 000 matkustajaa vuorokaudessa suuremmat kuin muissa vaihtoehdoissa.

- lisättiin kohtaan "Superbussiselvitys" loppuun uusi lause:

Erilaiset liikennöintiratkaisut on syytä pitää mukana keinovalikoimassa pohdittaessa tulevaisuuden joukkoliikennetarkaisuja.

- lisättiin kohdan "Jatkosuunnittelu" loppuun seuraava lause:

Ratikka-hankkeen tilannekatsaus tuodaan säännöllisesti kaupunginhallitukseen esimerkiksi osavuositarkastusten yhteydessä.

- lisättiin uusi kappale esittelytekstiin:

Osallisuus- ja viestintäsuunnitelma

Vantaan ratikka -hankkeeseen laaditaan osallisuus- ja viestintäsuunnitelma. Suunnitelmassa kuvataan, miten kaupunkilaiset voivat osallistua ja vaikuttaa hankkeeseen ja kuinka hankkeen etenemisestä viestitään.

Päätösesitykseen tehtiin seuraavat muutokset:

- muutettiin päätösesityksen kohtaa b) seuraavasti:

että Tikkurilassa ratikan reitin päävaihtoehdoksi valitaan ensisijaisesti Ratakujan linjaus ja toiseksi vaihtoehdoksi Lummetien linjaus, mikä poikkeaa kaupunginhallituksen aiemmasta päätöksestä (12.11.2018 § 19). Ratakujan vaihtoehdon soveltuvuus selvitetään noin kahden vuoden aikana ja asia tuodaan kaupunginhallituksen käsiteltäväksi.



- muutettiin päätösesityksen kohtaa f) seuraavasti:

ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja koko käytävästä ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aikavälillä Vantaan maksuosuuden osalta rahoitettavissa ratikan aikaansaamilla ja kaavarungon mahdollistamilla kasvavilla kiinteistotaloudellisilla hyödyillä.

Kaupunginhallituksen jäsen Jouko Jääskeläinen esitti asian hylkäämistä. Jäsen **Niilo Kärki** kannatti Jääskeläisen esitystä.

Kaupunginhallituksen puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginjohtajan esitystä äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat asian hylkäämistä äänestävät ei.

Äänestyksessä annettiin 10 jaa -ääntä (Abdi, Kaukola, Multala, Norrena, Pajunen, Puoskari, Rokkanen, Sieviläinen, Tahvanainen, Tyystjärvi) ja 2 ei -ääntä (Jääskeläinen ja Kärki) yhden äänestäessä tyhjää (Kaira), joten hylkäsesitys tuli hylätyksi.

Jouko Jääskeläinen ja Niilo Kärki jättivät eriävän mielipiteen.

"Eriävä mielipide/Vantaan ratikka

Olisimme toivoneet, että sähkö(nivel)bussin vaihtoehto olisi ollut todellisena vaihtoehtona mukana jatkosuunnittelussa. Siksi teimme hylkäsesityksen, joka ei tullut hyväksytyksi ja siksi toteamme eriävänä mielipiteenämme seuraavaa:

Vantaan kaupunginhallitukselle ja -valtuustolle valmisteltu esitys ratikkayhteydestä Länsimäestä ja Hakunilasta Tikkurilaan sekä lentoasemalle on sinänsä hyvä kaupunkimme alueen yhdistämisen kannalta. Kokoluokaltaan noin 400 miljoonan euron suunnitelma on kuitenkin taloudellisilta vaikutuksiltaan hyvin epävarma. Ajatuksena on lisätä työpaikkojen ja asuntojen kaavoitusta raidereitille. Nämä edut ovat vaikeasti tavoitettavia senkin vuoksi, että ns. Raide-Jokeri Espoon ja Helsingin alueella tavoittelee samoja rakentajia ja toimijoita.

Rakentamissuunnitelma ilman valtionapua laskien on selkeästi kalliimpi kuin sähkönivelbussit vastaavalla reitillä sähköbusseista puhumattakaan. Tavoiteltavat tuet eivät tee ratikasta sähköbusseja edullisempaa. Kulut tulevat ensin ja etuja tuottamaan tarkoitetut kaavoitus- ja muut tulot selkeästi myöhemmin.

Olisimme toivoneet aktiivisempaa otetta bussivaihtoehdon edistämisessä. Kun tätä ei näillä näkymin tehdä, emme voi hyväksyä merkittävää taloudellista riskiä ratikan muodossa. Kunnilla on edessään suuria taloudellisia haasteita, ei vähiten terveydenhuollon ja koulutoimen kohdalla. Investointi- ja käyttörahat on viisasta suunnata nyt oikein.

Vantaalla 9.12.2019

Jouko Jääskeläinen, kaupunginhallituksen jäsen KD

Niilo Kärki, kaupunginhallituksen jäsen PS"

Päätös:

Päätettiin

- a) merkitä tiedoksi teknisen lautakunnan päätös Vantaan ratikan yleissuunnitelman hyväksymisestä ja siitä annetut lausunnot
- b) että Tikkurilassa ratikan reitin päävaihtoehdoksi valitaan ensisijaisesti Ratakujan linjaus ja toiseksi vaihtoehdoksi Lummetien linjaus, mikä poikkeaa kaupunginhallituksen aiemmasta päätöksestä (12.11.2018 § 19). Ratakujan vaihtoehdon soveltuvuus selvitetään noin kahden vuoden aikana ja asia tuodaan kaupunginhallituksen käsiteltäväksi.

Lisäksi kaupunginhallitus esittää kaupunginvaltuustolle, että:



- c) jatketaan Vantaan ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua teknisen lautakunnan hyväksymän yleissuunnitelman pohjalta
- d) raitiotien toteutusta valmistellaan esityslistassa kuvatulla tavalla, ja raitiotien rakentamisesta päätetään eri päätöksellä
- e) Vantaan kaupunki edellyttää ennen jatkosuunnittelun käynnistämistä, että valtio osallistuu 30 prosentin osuudella hankkeen suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin
- f) ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja koko käytävästä ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aikavälillä Vantaan maksuosuuden osalta rahoitettavissa ratikan aikaansaamilla ja kaavarungon mahdollistamilla kasvavilla kiinteistötaloudellisilla hyödyillä.

Pöytäkirja tarkastettiin ja hyväksyttiin tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Kaupunginvaltuusto 16.12.2019 § 7

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään, että

- a) jatketaan Vantaan ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua teknisen lautakunnan hyväksymän yleissuunnitelman pohjalta
- b) raitiotien toteutusta valmistellaan esityslistassa kuvatulla tavalla, ja raitiotien rakentamisesta päätetään eri päätöksellä
- c) Vantaan kaupunki edellyttää ennen jatkosuunnittelun käynnistämistä, että valtio osallistuu 30 prosentin osuudella hankkeen suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin
- d) ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja koko käytävästä ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aikavälillä Vantaan maksuosuuden osalta rahoitettavissa ratikan aikaansaamilla ja kaavarungon mahdollistamilla kasvavilla kiinteistötaloudellisilla hyödyillä.

Käsittely:

Valtuutettu Lauri Kaira esitti asian palauttamista valmisteluun seuraavin perustein:

" Esitämme, että ratikka-esitys palautetaan valmisteluun sillä ohjeistuksella, että ns. superbussiteknologiaa hyödyntäen toteutetaan vantaalaisia laajemmin palveleva hajautettu malli, jossa luodaan useita ratikkamaisia linjoja eri puolille Vantaata asukkaiden tarpeiden mukaisesti."

Valtuutetut Mika Kasonen ja Stefan Åstrand kannattivat Kairan palautusesitystä.

Puheenjohtaja totesi asiasta jouduttavan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: He, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat Kairan palautusesitystä äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 44 jaa-ääntä ja 23 ei-ääntä, joten palautusesitys tuli hylätyksi ja asian käsittelyä jatkettiin.

Valtuutettu Jouko Jääskeläinen esitti asian hylkäämistä. Valtuutettu Tiina Tuomela kannatti Jääskeläisen hylkäysesitystä.

Puheenjohtaja totesi asiasta jouduttavan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: He, jotka kannattavat kaupunginhallituksen esitystä äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat Jääskeläisen hylkäysesitystä äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.



Äänestyksessä annettiin 45 jaa-ääntä ja 22 ei-ääntä, joten Jääskeläisen esitys tuli hylätyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Lisäksi merkittiin, että kaupunginvaltuuston valtuustoryhmät jättivät asiaan yhteisen pöytäkirjalausuman:
"Hyväksyessään ratikkasuunnitelman kaupunginvaltuusto edellyttää, että

- * hankkeen aikataulussa ja kustannusarviossa pysymiseen kiinnitetään erityistä huomiota hankkeen kaikissa vaiheissa,
- * hankkeen rakentamisaikaiset hättävähaitat ympäristön asukkaille minimoidaan,
- * ratikan suunnittelu ja toteutus eivät talousarviovaikutusten kautta heikennä kaupungin palveluita,
- * ja että kaupunginvaltuustoa informoidaan hankkeen etenemisestä säännöllisin väliajoin valtuuston avoimissa selostustilaisuuksissa, jolloin kaupunkilaisilla on myös näin mahdollisuus seurata hankkeen etenemistä."

Liitteet:

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma ja liitteet <https://www.vantaa.fi/ratikka>
- Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta annetut lausunnot
- Lummetien tunnelin vertailuraportti (WSP Finland Oy, 25.10.2019)
- Superbussiselvitys (WSP Finland Oy, 15.11.2019)
- Ote: Tekninen lautakunta 19.11.2019 § 5 Vantaan ratikan yleissuunnitelman hyväksyminen/HP
- Kuntataloudellinen arviointi (WSP Finland Oy, 20.11.2019)
- Kuntataloudellinen arviointi - verotulojen herkkyystarkastelu (WSP Finland Oy, 2.12.2019)
- Taloudellisten laskelmien tiivistelmä ja herkkyystarkasteluja (3.12.2019)
- Selvitys Vantaan ratikan omistumismalleista (TMI Kari Ruohonen & Route 96 Consulting Oy, 13.11.2019)
- Toteutusmalliselvitys (Innokonseptit Oy, 12.11.2019)
- Äänestyspöytäkirja 16.12.2019 § 7

Muutoksenhakuohje: 2.1. Valituskielto

Lisätiedot:

Apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä, puh. 040 640 3084 (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Kaupungininsinööri Henry Westlin, puh. 040 041 7436 (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

HAO Helsinki

Lähettäjä:
Lähetetty: torstai 20. tammikuuta 2022 13.52
Vastaanottaja: HAO Helsinki
Aihe: Valitus Helsingin hallinto-oikeuteen 20.1.2022
Liitteet: HELSINGIN HALLINTO OIK KV 13.12.21 § 8 valitus.docx; Liite 1.pdf; Liite 2.pdf; Liite 3.pdf; Liite 4.pdf

Hei !

Tässä valitus Vantaan kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen päätöksestä.

Olkaa yhteydessä, jos haluatte keskustella asiasta tai tarvitsette lisää materiaalia päätöksen tueksi.

<https://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/fileshow?doctype=3&docid=2403456>

Ystävällisesti