



KAUPUNGINVALTUUSTON KOKOUS

Kokouspuheenvuorojen litteraatti

Kokousaika: 22.5.2023 klo 18

Kokouspaikka: kaupungintalo, valtuustosali (Asematie 7, 01300 Vantaa) ja Teams.

Litteraattiin on kirjattu vain ne kaupunginvaltuuston esityslistan asiakohdat, joista on käytetty puheenvuoro.

STADSFULLMÄKTIGES SAMMANTRÄDE

Transkribering

Mötestid: 22.5.2023 kl 18

Mötesplats: stadshuset, fullmäktigesalen (Stationsvägen 7, 01300 Vanda) och via Microsoft Teams.

I transkriberingen har antecknats bara de ärenden på stadsfullmäktiges föredragningslista i vilka någon har yttrat sig.



Sisällysluettelo

1 kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus	8
0:07:28.3 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	8
2 pöytäkirjan tarkastaminen	9
3 Vuoden 2022 arviointikertomus	10
0:14:44.8 tarkistuslautakunnan puheenjohtaja Kaimio Tuire.....	10
0:24:28.8 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	13
0:24:50.8 valtuutettu Eerola Antero.....	13
0:27:52.6 valtuutettu Kauppinen Sirpa	14
0:29:11.0 valtuutettu Hall Anu	15
0:31:05.3 valtuutettu Kähärä Sirkka-Liisa	15
0:34:17.0 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	16
4 Vantaan kaupungin tilinpäätös 2022	17
0:34:35.3 valtuutettu Tahvanainen Säde	17
0:35:53.7 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	17
5 Vantaan ratikan rakentaminen	17
0:37:23.7 valtuutettu Rokkanen Sakari	18
0:42:51.8 valtuutettu Räsänen Minna	20
0:46:57.6 valtuutettu Kärki Niilo	21
0:50:12.8 valtuutettu Viilo Mikko	22
0:54:39.6 valtuutettu Eerola Antero.....	23
1:00:17.4 valtuutettu Luokkala Pirjo	25
1:04:43.7 valtuutettu Jääskeläinen Jouko	26
1:09:24.9 valtuutettu Nummela Niina	28
1:14:18.2 valtuutettu Karlsson Patrik	29



1:17:51.9 valtuutettu Dehghan Milad	30
1:20:47.9 nuorisovaltuuston edustaja Tuomainen Anni	31
1:23:54.6 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	32
1:28:22.8 valtuutettu Niikko Mika	33
1:31:44.9 valtuutettu Rokkanen Sakari	34
1:34:35.8 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	35
1:35:21.8 valtuutettu Lundell Kai-Ari	35
1:38:35.6 valtuutettu Aura Anssi	36
1:41:44.4 valtuutettu Multala Sari.....	37
1:45:18.2 valtuutettu Eklund Tarja	38
1:47:53.3 valtuutettu Kaukola Ulla	39
1:50:44.6 varavaltuutettu Jääskeläinen Jari.....	40
1:53:35.8 valtuutettu Kauppinen Sirpa.....	41
1:56:42.6 valtuutettu Eerola Antero.....	42
1:59:47.9 valtuutettu Tahvanainen Säde	43
2:01:56.4 valtuutettu Karlsson Patrik	43
2:03:32.8 valtuutettu Vacker Marjo	44
2:06:18.5 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	45
2:07:32.7 valtuutettu Abdi Faysal.....	45
2:10:41.5 valtuutettu Tuomela Tiina.....	46
2:13:08.8 valtuutettu Kivimäki Otso.....	47
2:15:21.1 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	47
2:16:30.1 valtuutettu Valtanen Hanna.....	48
2:19:02.3 valtuutettu Tikkanen Eeva.....	49
2:22:32.6 valtuutettu Åstrand Stefan.....	50
2:24:48.9 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	51
2:25:23.1 valtuutettu Lehmuskallio Paula	51



2:27:39.0 valtuutettu Kaira Lauri	52
2:30:26.6 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	52
2:31:21.0 valtuutettu Viilo Mika	53
2:34:26.8 valtuutettu Tamminen Ida.....	54
2:37:33.2 valtuutettu Kiljunen Kimmo.....	55
2:40:43.6 valtuutettu Weckman Markku	56
2:43:53.9 valtuutettu Norrena Vaula	57
2:46:59.8 valtuutettu Raja-Aho Maarit.....	57
2:50:09.6 valtuutettu Sillanpää Minttu	58
2:52:46.6 valtuutettu Hall Anu	59
2:55:12.5 varavaltuutettu Mutanen Tuomas.....	60
2:57:50.3 valtuutettu Veltheim Erika	61
3:00:55.7 valtuutettu Letto Pirkko.....	62
3:04:00.1 varavaltuutettu Virkamäki Pekka.....	63
3:07:29.6 valtuutettu Sodhi Ranbir.....	64
3:08:30.3 valtuutettu Hartikainen Janne.....	64
3:10:34.5 valtuutettu Ahokas Siri	65
3:14:23.1 valtuutettu el Issaoui Naima	66
3:17:47.5 valtuutettu Karhu Suvi.....	67
3:21:12.2 valtuutettu Kähärä Sirkka-Liisa	68
3:23:27.6 valtuutettu Suoniemi Juha.....	69
3:26:33.5 valtuutettu Tawasoli Eva	70
3:29:45.3 valtuutettu Orlando Carita	71
3:32:43.0 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	71
3:33:16.5 valtuutettu Järä Juha.....	72
3:36:15.6 valtuutettu Kaiju Susanna	73
3:39:34.6 valtuutettu Hakala Heli	74



3:41:18.7 valtuutettu Siniketo-Pietilä Katja.....	74
3:43:36.0 valtuutettu Iivarinen Oskari.....	75
3:46:43.5 valtuutettu Nummela Nina.....	76
3:48:13.3 valtuutettu Aidanjuuri Tanja.....	76
3:51:27.5 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	77
3:52:20.6 valtuutettu Kaimio Tuire	78
3:55:49.6 valtuutettu Phull Manav.....	79
3:57:51.9 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	79
3:58:45.6 valtuutettu Särkelä Jussi	80
4:01:51.8 valtuutettu al-Tae Hussein	81
4:04:49.1 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	82
4:06:05.3 valtuutettu Kaimio Tuire	82
4:08:13.1 valtuutettu Lundell Kai-Ari	83
4:11:17.8 valtuutettu Järä Juha.....	84
4:14:22.8 valtuutettu Kauppinen Sirpa.....	84
4:16:58.3 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	85
4:17:52.0 valtuutettu Tawasoli Eva	86
4:20:42.3 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	87
4:22:10.7 varavaltuutettu Virkamäki Pekka.....	87
4:25:47.0 valtuutettu Kivimäki Otso.....	88
4:27:21.4 valtuutettu Jääskeläinen Jouko	89
4:29:41.9 valtuutettu Suoniemi Juha.....	89
4:32:37.2 valtuutettu Karhu Suvi	90
4:36:03.8 valtuutettu Niikko Mika	91
4:39:30.9 valtuutettu Multala Sari.....	92
4:43:18.0 valtuutettu Weckman Markku.....	94
4:46:14.2 valtuutettu Hartikainen Janne.....	94



4:48:50.6 valtuutettu Aura Anssi	95
4:52:13.5 varavaltuutettu Mutanen Tuomas.....	96
4:54:19.8 valtuutta Kauppinen Sirpa	97
4:56:31.8 valtuutettu Lundell Kai-Ari	98
4:58:36.1 valtuutettu Järä Juha.....	98
5:01:28.2 valtuutettu Kärki Niilo	99
5:02:27.7 valtuutettu Jääskeläinen Jouko	99
5:03:19.9 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	100
5:05:40.1 valtuutettu Ahokas Siri	100
5:05:44.1 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	100
5:06:17.9 valtuutettu Luukkala Pirjo	100
5:06:23.6 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	100
5:06:29.5 valtuutettu Karhu Suvi	101
5:09:49.7 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	102
5:10:09.7 valtuutettu Lehmuskallio Paula	102
5:12:46.5 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	102
5:12:54.8 valtuutettu el Issaoui Naimee	103
5:14:37.0 valtuutettu Järä Juha.....	103
5:17:19.3 valtuutettu Åstrand Stefan.....	104
5:17:55.5 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	104
5:18:03.0 valtuutettu Kärki Niilo	104
5:19:51.1 valtuutettu Kiljunen Kimmo.....	105
5:21:40.8 varavaltuutettu Virkamäki Pekka.....	106
5:22:18.3 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	106
5:22:30.2 valtuutettu Karhu Suvi	106
5:25:22.5 valtuutettu Niikko Mika	107
5:28:20.7 valtuutettu Järä Juha.....	108



5:30:49.1 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	109
5:31:01.8 valtuutettu Suoniemi Juha.....	109
5:33:48.9 valtuutettu Dehghan Milad	110
5:35:14.4 valtuutettu Viillo Mikko.....	110
5:36:08.4 valtuutettu Tawasoli Eva	110
5:37:21.1 valtuutettu Karhu Suvi.....	111
5:40:25.0 valtuutettu Järä Juha.....	112
5:41:30.4 valtuutettu Suoniemi Juha.....	112
5:42:26.7 valtuutettu Lundell Kai-Ari	113
5:43:24.5 valtuutettu Karhu Suvi.....	113
5:44:25.3 valtuutettu Suoniemi Juha.....	113
5:45:26.1 valtuutettu Karhu Suvi.....	114
5:46:27.7 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	114
5:49:27.0 valtuutettu Ahokas Siri	115
5:49:28.3 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	115
5:51:27.0 valtuutettu Ahokas Siri	116
5:51:29.7 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	116
5:52:04.5 valtuutettu Luokkala Pirjo	116
5:53:14.5 valtuutettu Jääskeläinen Jouko	116
5:54:22.7 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	117
5:54:45.5 valtuutettu Kärki Niilo	117
5:54:50.4 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	117
5:55:35.4 valtuutettu Rämö Eve.....	117
5:56:44.1 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	118
5:58:27.4 valtuutettu Nummela Nina.....	120
5:58:32.9 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	120
5:59:04.0 valtuutettu Eerola Antero.....	120



5:59:14.1 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	120
10 Taloussuunnitelman 2024–2027 lähetekeskustelu.....	120
Valtuustoaloitteet.....	121



Litterointimerkinnät

sa-	sana jää kesken
(sana)	epävarmasti kuultu jakso puheessa tai epävarmasti tunnistettu puhuja
(-)	sana, josta ei ole saatu selvää
(--)	useampia sanoja, joista ei ole saatu selvää
, . ? :	kieliopin mukainen välimerkki tai alle 10 sekunnin tauko puheessa

1 kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

0:07:28.3 puheenjohtaja Lindtman Antti

Kaupunginvaltuuston kokous alkaa. Avataan kokous ja mennään suoraan kohtaan yksi, kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus, ja aloitetaan se toteamalla läsnäolijat, joten pyydän läsnäolevia varsinaisia valtuutettuja laittamaan tunnistautumiskortin äänestyskoneeseen. Nyt olkaa hyvä ja varajäsenet sitten huudetaan erikseen. Ja tiedoks, jos tääl on media paikalla, ni näiden alkumuodollisuuksien ajan on mahdollisuus täällä käyvä edestä edestä kuvata kuvata tuota valtuustoa. Sitten kun pöytäkirjan tarkastajat on valittu, niin sitten media pyydetään tuonne takaosaan. Ymmärrettävästi meillä on tänään isoja päätöksiä, eikä kyse ole vain siitä, että media on saapunut kuvaamaan yhtä Euroopan kuumimmista kaupungeista, eli Vantaata, josta meidän kaikkien hyvin tuntema Käärijä on osoittanut, että miten vantaalaisella ja ase- asenteella on mahdollista valloittaa eurooppalaisten sydämet ja Käärijä on meidän sydämissä se ikuinen ykkönen. Annetaan lämpimät aplodit Käärijälle [aplodit]. Näin. Ja palaamme tähän tähän vielä kertaakaan jos jos jos toiseenkin. Ja onko nyt? Varmistakaa vielä läsnäolevat varatut valtuutetut, jotka laitoitte korttine aikasemmin koneeseen, että nimi siellä näkyy... näkyy, että varmasti tulee kirjatuksi. Nimittäin jos sen ennen kun tämän laitteen avasin, niin laitto, niin se ei vielä siellä välttämättä näy. Onko vielä joku jolta puuttuu? Okei, todetaan, että kokouksen alussa oli läsnä 59 valtuutettua. Todetaan valtuutettujen esteet. Todetaan, että valtuutetut Sami Kanerva, Maija Rautavaaran, Matilda Stirkkinen, Jari Sainio, Jussi Saramo ja Tuukka Saimen ovat pyytäneet vapautusta valtuuston tästä kokouksesta työmatkaesteen tai



henkilökohtaisen syyn vuoksi. Heidän tilalleen samassa järjestyksessä on kutsuttu varavaltuutetut, ja sitten pyydän sitä mukaa laittamaan kortin koneeseen, eli Minna Erkkilä, Tuomas Mutanen, Rambir Sodhi, Mari Hynninen, Jari Jääskeläinen ja Pekka Virkamäki. Ja todetaan, että paikalla on näin ollen 65 valtuutettua. Tämä todetaan. Sitten todetaan, että valtuuston kokouskuulutus on ollut nähtävillä kaupungin internetsivuilla 15.–22.5.2023. Jokaiselle valtuutetulle on lähetetty sähköpostitse henkilökohtainen kokous kutsu, joten tämä kokous todetaan laillisesti koolle kutsutuksi, kuulutetuksi sekä päätösvaltaiseksi. Todettu. Asiakohta yksi on loppuun käsitelty.

2 pöytäkirjan tarkastaminen

Mennään kohtaa kaksi. Se on pöytäkirjan tarkastaminen ja tästä asiasta avaan keskustelun, keskustelu alkaa ja täällä pöytäkirjan tarkastus vuorossa olisivat valtuutetut Maarit Raja-Aho ja Sakari Rokkanen. Keskustelu jatkuu. Keskustelu päättyy. Päätetään kohdassa A valita Maaret Raja-Aho ja Sakari Rokkanen pöytäkirjan tarkastajiksi toimittaman pöytäkirjan tarkastus sähköisenä maanantaina 29.5.2003 klo 16 ja kohdassa B pitää tarkastettu pöytäkirja nähtävänä kaupungin internet sivulla osoitteessa Vantaa.fi/paatoksenteko keskiviikosta 31.5.2023 lähtien. Näin päätetään. Ja onnittelut pöytäkirjan tarkastajille. Saatte tämän historian valtuuston istua koko ajan sieltä siellä tuota tiukasti läsnä ja tarkkailla kokousta [nauraa]. Ehdin päättää keskustelun, ennen kuin nää onnittelut esitin. No joo. Näin tiedämme ja tosiaan pöytäkirjan tarkastaminen tapahtuu, niinku muistetaan, sähköisesti. Ja muistutetaan vielä kaikkia valtuutettuja (-) [0:12:14] pöytäkirjan tarkastajiksi valituksi, että siinä sähköisessä pöytäkirjan tarkastuksessa on aikarajat. Et jos vain mahdollista, niin hyvä saada niiden aikarajojen puitteissa, koska muussa tapauksessa niin joudumme sen prosessin aloittamaan aloittamaan alusta. Ja näin, ja nyt ennen kun mennään asioihin vielä, niin (-) kertomukseen, niin todella meillä on paljon merkittäviä asioita listalla. Käymme tänään niin tän, tiedoksi kaikille valtuutetuille, kaikelle muillekin läsnäolijalle, käsittelemme ensiksi arviointikertomuksen viime vuodelta ja tilinpäätöksen. Sen jälkeen kohta viisi on Vantaan ratikan rakentaminen ja siinä (-) valiokunta on päättänyt, että siinä kohtaa kuullan ryhmien ryhmäpuheenvuorot, eli käydään ryhmäpuheenvuorokierros, ja sen jälkeen käsittely jatkuu yleiskeskustelulla, joiden aikana valtuutetut voi käyttää kolmen minuutin puheenvuoroja. Ja sen jälkeen, kun tämä on käsitelty, niin sit sen jälkeen käymme muut asiat läpi, ja viimeisenä on sitten



taloussuunnitelma lähetekeskustelu, jossa on myöskin valtuustoryhmien puheenvuorot, viiden minuutin ryhmäpuheenvuorot. Ja sitten riippuen siitä, että kuinka pitkään ollaan siinä vaiheessa menty, niin sitten päätämme, että lisäämmekö me vaan ne ryhmäpuheenvuorot pöytäkirjaan ja käymme sen keskus- varsinaisen keskustelun myöhemmin vai jääkö siihen aikaa käydä keskustelua. Mut joka tapauksessa, niin mikäli siellä asti olla, niin kello 23 on aikaraja. Mutta sen totean, että mikäli sattuisi käymään niin epätodennäköisesti, että ratikkakeskustelu veisi meitä tuntitolkulla, niin se ei sikäli itse päätöstä haittaa, koska käsittelemme sen loppuun tänään tai tarvittaessa huomenna. Eli eli tuota niin sanotusti putkeen käydään tää läpi läpi tänään ja muut asiat sitten tarvittaessa tämän aiemmin päättämään aikarajan osalta siirretään. Hyvä. Tältä pohjalta lähdetään käymään.

3 Vuoden 2022 arviointikertomus

Mennään kohtaan kolme. Se on vuoden 2022 arviointikertomus. Avaan aiheesta keskustelun, keskustelu alkaa alkaa ja tarkistuslautakunnan puheenjohtaja Tuire Kaimio käyttää ensimmäisen esittelypuheenvuoron

0:14:44.8 tarkistuslautakunnan puheenjohtaja Kaimio Tuire

Onko se nyt päällä? On. Kiitos arvoisa puheenjohtaja, arvon valtuutetut, arvon kaikki katselijat. Yritän tässä olla hyvänä esimerkkinä siitä, kuinka me tänään kaikki puhumme erittäin lyhyesti ja tiiviisti. Viime vuonna olikin arviointikertomuksesta enemmän valtuutetuille, koska osa vasta aloitti työskentelynsä ja silloin käytiin läpi mistä on kyse. Nyt ei käydä. Katselijoille kuitenkin tiedoksi, että meillä on siis tarkastuslautakunta, joka ulkoisen tarkastuksen ohella, avustuksella... arvioi kaupungin toimintaa ja sitä, miten valtuuston... mitä valtuuston päätöksistä on seurannut ja miten niitä on toteutettu. Eli nimestään huolimatta tarkastuslautakunta ei tarkasta, vaan arvioi. Ja se miksi tämä on hyvin oleellista on se, että kun me olemme kohtuullisen yksimielisiä siitä, että päätösten pitää perustua tietoon, niin olennainen osa tietoperusteista päätöksentekoa on se, että kerätään myös tietoa jo tehtyjen päätösten kaikista vaikutuksista ja käytetään sitä tietoa hyväksi uusien päätösten pohjana. Tästä syystä valtuutetut saivat tämän sähköpostiinsa tiedon tästä jo ennen meidän seminaariamme, jossa aloitimme monien aiheiden tulevaisuuden miettimisen. Tässä käydään enää ihan lyhyesti, mutta katselijoille tiedoksi, että arviointikertomus siis löytyy Vantaan sivuilta: vantaa.fi. Helpoiten löytyy, kun siellä olevaan kysymysmerkki hakukenttään kirjoittaa "arviointikertomus" ja siellä on sivulla 3–5 on



lyhyesti ja tiiviisti pääkohdat poimittu viime vuoden arviointikohteista. Ja tässähän sitten näkyy, miksi on oleellista tietoa todellakin käytettävä. Eli meillä on tänään aika isoja päätöksiä edessä ja täällä on sitten tarkastuslautakunnan yksi tehtävä on järjestää tilintarkastus. Se ei itse tee sitä, mutta pitää huolta sen järjestämisestä ja tässä on siitä tulleita tunnuslukuja viime vuodelta. Eli kaupungin taloudellinen tulos oli parempi kuin mitä talousarvioissa ennakoitiin ja sehän on tietenkin hyvä tilanne. Tähän oli syynä monikin asia: valtion koronatuett, käyttöomaisuuden myyntivoitot ja yhteisöverojen ennakoitua selvästi suurempi kertymä. Talo- kaupungin taloudellinen asema on viime vuosina vahvistunut ja lainakanta on saatu pienennettyä, että jos Vantaasta on ehkä joskus menneinä vuosina ollut käsitys velkaisena kuntana, niin tämä ei ole enää nykypäivän todellisuutta onneksi. Mutta se mihin kannattaa kuitenkin kiinnittää huomiota on se, että kuuden suurimman kaupungin talouden tunnusluvuissa muillakin kuin Vantaalla, ja välillä jopa etenkin niillä, oli nyt edellistä vuotta vähemmän hyvällä tasolla olevia arvoja. Eli nää on niitä, millä tarkkaillaan esimerkiksi sitä, että voidaanko... ollaanko liukumassa kohti riskikun- kuntaa. Tilinpäätöksessä on raportoitu toteuma erilaisista strategisten tavoitteiden toteutumisesta. Siel on täysin toteutuneita tavoitteita ollu 12, osittain toteutuneita 15 ja ei lainkaan 11. Mutta tarkastuslautakunta arvioi näitä myös itse. Eli ollaanko samaa mieltä ja ihan kaikesta ei oltu. Eli kahden tavoitteen osalta oltiin eri mieltä raportoidusta toteumasta ja edelleenkin huomioita asetetuista mittareista, eli millä mitataan sitä, että saadaanko niitä tuloksia, mitä piti, niin kahdeksan tavoitteen osalta. En nyt muista viime vuoden lukuja, mutta sanoisin, et kyllähän tää parempaan suuntaan on koko ajan menossa tämä mittarointi, mutta siinä on vielä kehitettävää. Toteutumatta jäi työllisyyden parantamiseen ja terveystaloudellisuuden odotusaikojen lyhen- lyhentymiseen liittyviä tavoitteita. Tämä on tosiaan viime vuoden arviointi ja silloin sosiaali- ja terveystoimi ja pelastustoimi oli vielä kaupungilla ja me olemme etenkin arvioineet niitä. Et me hetken käytiin keskustelua siitä, että laitetaanko kaupungin arvioinnin resursseja enää näihin ja oltiin yhtä mieltä siitä, että että hyvinvointialueella varmaan kestää käynnistä oma toimintansa ja sehän on oleellinen tieto asukkaiden kannalta, että miten tilanne on ollut edellisenä vuonna juuri ennen kun järjestämisvastuu on siirtynyt hyvinvointialueelle, jotta hyvinvointialueen tarkastuslautakunta voi sitten halutessaan käyttää näitä lukuja myös oman arviointinsa pohjana siitä, jos arvioi sitä, että miten asukkaan kannalta on tapahtunut palveluille ja palveluiden sujuvuudelle. Mutta he toki tietenkin tekevät omat päätöksensä. Mutta on tavallaan kaupungin läksiäislahjat, et kaupungin resursseja on



käytetty nyt tähän ja itse katsoimme, että se on tärkeää ja alustavasti olemme jo puhuneet, että jatkossakin meidän on tärkeää seurata sitä, et miten se hyvinvointi yhteistyö lähtee sujumaan kaupungin ja ja Vantaa ja Keravan hyvinvointialueen osalta, koska ne on semmosia mahdollisia kriittisiä kohtia. Nuorten mielenterveyspalveluiden odotusaikoja ei saatu lyhennettyä, mikä on tietysti aika karmaisevaa ja itsensä yksinäiseksi tuntevien nuorten määrä on lisääntynyt. Nää on tosi hälyttäviä asioita. Tästä valtuustossakin ollut puhetta, mutta näkyy tuolla myös meidän arviointimateriaaleissa. Ja niihin mittareihin ja se miksi nostin tämän tässä nyt esiin on se, että nyt sitten kun valtuusto sopii... tälle vuodelle ja ensi kaudelle seuraavia mittareita, että millä mitataan eri tavoitteiden onnistumista, niin se on juuri se kohta, missä meidän kaikkien pitäisi olla tarkkana siitä, että mitä mitataan, koska ne mittarit itsessään ohjaa kuitenkin toimintaa. Eli siellä edelleenkin jostain mittareista puuttu tavoitearvot tai toteuma-arvot tai arvot eivät olleet keskenään vertailukelpoisia. Että me jouduttiin joidenkin joidenkin tavoitteiden kohdalta toteamaan, et me ei voida arvioida sitä, et onko se toteutunut vai ei. Ja välillä oli vanhoja mittariarvoja, et oli parin vuoden takaisia, et ei ollut tuoreita sinne käytössä tai päivitettyinä. Ja sitten siellä oli eräs toimiala erityisesti, jolla oli paljon semmosia niinku tavoitteita, jossa oli monta tavallaan alatavoitetta ja niillä oli kaikilla eri mittarit. Ja siinä ei ollu selkeesti otettu kantaa siitä, et miten jokainen näistä mittarista toteutui ja ne saattoi olla aivan eri asioita, mitä siellä oli. Ja se on kuitenkin niinkun päättäjien kannalta ihan oleellinen tieto tietää, että miten nyt vaikka jossain... tämä on nyt keksitty esimerkki, mut jos puhutaan niinku vaikka teiden kunnostamisesta ja uimahallien kunnostamisesta, niin kumpi niistä onnistuu ja kumpi ei onnistunut. Hatusta vedetty esimerkki. Täs on poimintoja meidän vuoden -22 arvioinneista. Henkilöstöpalvelut oli nyt arviointikohteena. Täällä näkyy sama, mistä on valtuustossa jo puhuttukin, eli ammattitaitoisen henkilöstön saatavuus on heikentynyt sekä julkisella että yksityisellä sektorilla viime vuosien aikana ja Vantaalla on kuitenkin laadittu laaja-alainen henkilöstön saatavuusohjelma, josta toivon mukaan on hyötyä jatkossa. Varhaiskasvatuksessa, joka myös nyt siis... no siis potee myös alan henkilöstöpulaa ja siellä tätä lisää tiukat kelpoisuus- ja pätevyisyysvaatimukset. Vantaa tukee henkilöstön pätevyistymistä, esimerkiksi varhaiskasvatuksen opettajiksi, mutta myös monella muullakin alalla. Ja Vantaa on mukana valtakunnallisessa kaksivuotisen esiopetuksen kokeilussa, jossa osa lapsista aloittaa esiopetuksen viisivuotiaina. Vanhemmilta on tullut hyvää palautetta tästä, mutta jatkossahan saadaan varmaan lisää tuloksia. Sitten se mitä tähän ei ollut kirjoitettu, mut mikä meitä



yllätti on se, että meidän ei tietenkään... meillä ei pitäisi olla ennakko-oletuksia, mutta meillä nyt kuitenkin pikkasen oli, liittyen kaupungin kiinteistöjen tilaan, mitä ei tässä siis lue ja se mikä meitä yllätti oli se, että sen korjausvelka kiinteistöjen osalta ei ollutkaan niin huono, kun mitä ollaan luultu. Se oli itse asiassa yllättävänkin hyvällä tasolla. Voitte käydä sitä sieltä arviointikertomuksesta katsomassa. Sen sijaan katu- ja viheralueiden korvausvelka on melko suuri ja se velka kasvaa vuosittain. Ja tämä on meidän näkemyksen mukaan, tän korjausvelan hillitseminen, edellyttää koko kaupungin tasolla tehtäviä ratkaisuja. Ja Ympäristökeskuksesta, siellä on merkittävä rooli turvallisen elinympäristön turvaamisessa, mutta resurssit aika lailla on vähäisiä. Eli näiden resurssiviisauden tiekartan toimenpiteiden viivästyksiin ja viivästysten mahdollisiin seurauksiin on hyvä kiinnittää huomiota resursointi mielessä, Ympäristökeskuksen resursointi mielessä. Tässäpä tämä oli. Oli vissiin aika paljon tiiviimpi kuin viime vuonna. Yritin kaikkeni lyhentääkseni tämän. Kiitso ja ainiin, yksi asia vielä. Yritimme kaikkemme myös siinä, et saisimme kapulakielisyydet pois sieltä ja ne ne sanamuodot sellaisiksi, että siitä ihan niinkun katsojakin voisi jotain ymmärtää, joten jos käytte niitä läpi, koskee myös katsojia, ja siellä on edelleenkin jotain hyvin hankalia sanamuotoja, niin mielellään saa laittaa viestiä niistä. Tätä me emme enää muuta, mutta ensi vuonna voimme taas toimia vielä paremmin tällä saralla. Kiitos.

0:24:28.8 puheenjohtaja Lindtman Antti

Kiitos. Ja todetaan, että tän asiankohdan käsittelyn aikana valtuutetut Mika Niikko ja Kimmo Kiljunen ottanu paikkansa, joteen valtuusto on täysilukuinen. Mennään keskusteluun. Eerola ja käytetään tässä tätä kolme minuuttia jo heti.

0:24:50.8 valtuutettu Eerola Antero

Arvoisa puheenjohtaja, arvoisat valtuutetut. Kaupungin arviointikertomus on yksi tärkeimmistä asiakirjoista, joita valtuuston käsittelyyn tulee, siksi olisi suotavaa, että se saisi enemmän huomiota kuin mitä sille monesti... kuin mitä se monesti saa. Se on nimittäin eräänlainen röntgenkuva koko kaupungin toiminnasta, onnistumisista, epäonnistumisista, hyvistä kokemuksista ja siitä, missä pitää vielä parantaa. Sen eteen on ympärivuoden tehty paljon hyvää ja perusteellista työtä. Tarkastuslautakunnan varajäsenenä olen jonkin verran päässyt osallistumaan nyt käsillä olevan arviointikertomuksen tekoon, joten siksi muutama sana aiheesta. Lähtökohdat Vantaalla tulevalle ovat hyvät, sillä kaupungin tulos oli ylijäämäinen vuonna 2022. Näin esimerkiksi investoinnit pystyttiin rahoittamaan tulorahoituksella,



vaikka menot kasvoivat enemmän kuin ennakoitiin, niin kasvoivat myös tulos. Arvoisa puheenjohtaja, ihmiset tekevät kuitenkin kaupungin ja vaikka rahaa olisi, niin meillä on pulaa juuri ammattitaitoisista ihmisistä. Työntekijöiden saatavuus on yksi kaupungin keskeisistä ongelmista, joka voi lähivuosina jo uhata kaupungin palveluita. Erityisesti varhaiskasvatus kärsii vakavasta henkilöstövajeesta, etenkin kelpoisuusehdot täyttävien työntekijöiden kohdalla. Arviointikertomus huomauttaa myös, että kyse ei ole vain yleisestä työmarkkinatilanteesta, vaan siitä että sairauspoissaolojen merkittävä lisääntyminen ja sijaisten heikko saatavuus lisäävät entisestään tilanteen haastavuutta. Tilanne ei koske vain kasvatusta ja opetusta. Arviointikertomus kiinnittää huomiota siihen, että työntekijäpulaa koetaan jopa kaupunkiympäristön toimialalla, katu- ja puisto-osastoa myöten. Työntekijöiden saamisessa keskeinen ja toimivin keino on, ja pitäisi, olla nykyistä parempi ja oikeudenmukaisempi palkkaus ja kyllä sen pitäisi onnistua esimerkiksi pienipalkkaiselle varhaiskasvatuksen ammattilaisille, jos se onnistuu tulevan kaupunginjohtajakin kohdalla. Myös sosiaali- ja terveystaloudissa on ollut selkeitä ongelmia. Vantaan tekemät virheet ja alibudjetointi ovat siirtyneet perinnöksi uusille hyvinvointialueille. Mutta valitettavasti näille ongelmille me emme kaupunkina enää voi voi mitään, vaan ne ovat siirtyneet tonne hyvinvointialueiden murheeksi. Puheenjohtaja, teen vielä yhden poiminnan, joka kuvastaa tätä tarkastuslautakunnan työn monipuolisuutta. Arviointikertomus ottaa kantaa vakavaan ongelmaan, joka on toistaiseksi jäänyt vain vähälle huomiolle, nimittäin urbaaniin yksinäisyyteen. Arviointikertomus joutuu toteamaan, että tavoite, jonka mukaan vantaalaiset kokevat osallisuutta ja yhteisöllisyyttä ja että yksinäisiksi itsensä kokevien osuus vähenee, ei toteutunut lainkaan. Tämä on selvästi yhteiskunnallinen kysymys, jota me ymmärrämme toistaiseksi vain vähän. Ja kiitän muuta tarkastuslautakuntaa hyvästä puoluerajat ylittävästä yhteistyöstä. Suosittelen kaikille valtuutetuille arviointikertomuksen lukemista. Siitä voi oppia koko kaupunkiorganisaatio aika paljon.

0:27:52.6 valtuutettu Kauppinen Sirpa

Kiitos. Tärkeä dokumentti arviointikertomuksessa. Sitä mitä ei mitata, ei voi johtaa. On oleellista seurata pitkäaikaisesti mittareita, mut on tosi tärkeitä löytää ne selkeät mittarit, jotka on oleellisia asukkaidenkin arjessa, kuten vaikkapa päiväkotipaikkojen saatavuus kohtuullisen matkan päästä, mistä täälläkin usealla suulla on puhuttu tässä salissa aikasemmin. Velanmaksu on tosi hyvä asia, mut moni työntekijä on uupunut,



osa lähtenyt eettisen stressin vuoksi ja oppimista haittaa liian niukat tilat ja nuorten pahoinvointi on lisääntynyt. Eli kaikki mittarit ei oo suinkaan positiivisia. Korjausvelka nousi tossa esiin ja sen verran sanoisin siitä, että kiinteistöjen osalta, niin se kertoo paljon enemmän sitä, että mitä rakennusta on korjattu jo paljon, et vaikkapa sisäilmaongelmien vuoksi. Se ei kerro sitä, et onko niit ratkaistu, et jatkuuko ne ongelmat vai ei, ja joku missä on paljon korjausvelkaa laskennallisesti saattaa ollakin kiinteistö, joka on täysin kunnossa. Eli siihen mittarin kannattaa suhtautua erittäin varovaisesti.

0:29:11.0 valtuutettu Hall Anu

Arvon puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja vantaalaiset. Kiitos tästä laajasta ja hyvin laaditusta arviointikertomuksesta. Henkilöstön hyvinvoinnista ei voida kai koskaan puhua riittävästi. Kertomuksesta käy selvästi ilmi, ettei Vantaa ole täysin onnistunut työnantajana huolehtimaan työntekijöistään. Työpäivän aiheuttamasta rasituksesta palautumisesta ei mikään toimiala ole päässyt asetettuun tavoitteeseen. Meillä on jatkuva pula varhaiskasvatuksen työntekijöistä, emmekä pysty täyttämään nuoriso-ohjaajien vakansseja. Ryhmäkoot natisevat liitoksistaan ja työntekijät uupuvat. Onko tämä vastuullista? Outo ilmiö on myös se, että kasvatamme työntekijöitä, mutta parin vuoden päästä työvoima virtaa naapurikaupunkeihin. Kannan suurta huolta työntekijöiden pysyvyydestä. Ikävä havaita, ettei siirtyminen hyvinvointialueille ole sujunut ongelmitta. Kaupungin ja hyvinvointialueen keskinäinen vuoropuhelu on isossa roolissa näin isossa organisaatiomuutoksessa. Hyvinvointialueille siirtymisen jälkeen on törmätty tilanteisiin, jossa Hyte-yhteistyö ontuu. Epäselvät rajapinnat, vastuunsiirto ja pompottelu eivät lisää työntekijöiden hyvinvointia, vaan lisäävät epävarmuutta. Kysymys kuuluu, miten me pystymme turvaamaan aidon keskustelun tason ja nostamaan sitä? Meidän kaikkien tuntema slogan, Vantaa - mainettaan parempi, ei saa jäädä sanahelinäksi. Kuten arviointikertomuksesta käy ilmi, on työvoiman saatavuuden eteen kuitenkin tehty hyviä ja konkreettisia toimia. Siitä olen iloinen. Toivon todella, että nämä toimet alkavat purra ja onnistumme siinä, että Vantaan on aidosti mainettaan parempi. Sen meidän henkilöstö todella ansaitsee. Kiitos.

0:31:05.3 valtuutettu Kähärä Sirkka-Liisa

Kiitos arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut. Kiitos erittäin hyvästä arviointikertomuksesta. Sitä oli jälleen kerran todella mielenkiintoista lukea. Vuoden -



22 arviointikertomukseen kuuluu osana myös vuoden 2021 arviointikertomus havaintojen seuranta. Nuorisopalvelujen osalta tässä osiossa todetaan seuraavaa: ”Tarkastuslautakunta kiinnitti huomiota monikulttuurisuusosaamisen vahvistamiseen, johon on vastattu nuorisopalvelujen toimesta, että työssä oppimisen ja oppisopimuskoulutuksen avulla pyritään saamaan osa- osaajia alalle.” Huolestuttavinta oli, että ylipäättänsä henkilöstön saatavuus on vaikeutunut edellisen arviointikertomuksen ja siihen annettujen vastausten jälkeen. Samaisessa vuoden 2021 arviointikertomuksessa todettiin, että maahanmuuttajataustaisia nuorisotyöntekijöitä on ainoastaan 0,7 prosenttia nuorisopalvelujen henkilöstöstä. Monikulttuurisuus vaikuttaa myös henkilöstön osaamisvaatimukseen ja tiedetään, että kulttuurien tuntemus auttaa asiakkaiden yhdenvertaisessa kohtelussa. Siksi monikulttuurista henkilöstöä tarvittaisiin yhä enemmän nuorisopalveluissa. Vuodelle 2022 tarkastuslautakunta on suosittanut, että maahanmuuttajataustaisen henkilöstön määrää lisätään ja että alalle tulon esteitä tulee poistaa. Anteeks, menee vähän liian ylös tää mun. Pieni hetki. Jo vuoden -21 arviointikertomuksessa on todettu, että nuorisopalvelujen heikentyneeseen tulotasoon... tulotasoon on vaikuttanut osaltaan korona, työntekijäpula, tehtävien ja vaatimusten kasvu ilman resurssilisäyksiä. Tällöin kuitenkin nuorisotyöntekijöiden lähtövaihtuvuus on ollut pientä. Vaikka naapurikaupungit houkuttelivatkin työntekijöitä paremmilla palkoilla ja vastuullisimmilla tehtävillä, palkkaerot vaihtelevat kuukaudessa tehtävästä riippuen noin 100–500 euroa. Ammattitaitoisen henkilöstön saatavuudessa on ollut myös vuonna 2021 haasteita. Mitä on tapahtunut vuosien 2021 ja 2022 välissä, kun viime vuoden lopussa nuorisopalvelujen avoimiin vakansseihin ei enää hakijoita ollut ja palkkaero oli lähes sama kuin kuin edellisinä vuosina? Alkuvuodesta -23 nuorisotyöntekijöitä puuttui 21 henkilöä. Kasvoiko alalle hakeutuvien työntekijöiden tietoisuus siitä, että palkka on parempi muualla, vai tapahtuiko naapurikaupungissa tai Vantaan nuorisopalveluissa tai nuorisopalvelujen johdossa jotain muutoksia siten, että hakijoita ei enää Vantaan nuorisopalveluihin ollut saatavilla? Hyvän johtajuuteen kuuluu myös riskien ennakointi ja etupainotteinen toiminta mahdollisiin riskeihin liittyen. Kiitos.

0:34:17.0 puheenjohtaja Lindtman Antti

Kiitos. Keskustelu jatkuu. Keskustelu päättyy. Hyväksytään tarkastuslautakunnan esitys. Asiakohta loppuunkäsitlety.



4 Vantaan kaupungin tilinpäätös 2022

Mennään kohta neljä. Se on Vantaan kaupungin tilinpäätös 2022. Tästä asiasta keskustelu. Keskustelu alkaa. Valtuutettu Tahvanainen.

0:34:35.3 valtuutettu Tahvanainen Sade

Arvoisa puheenjohtaja, olisin voinut periaatteessa puhua vaikka tossa edellisenkin kohdassa, jossa oli erinomaisia puheenvuoroja meidän arviointikertomuksesta ja havainnoista siinä. Haluan tässä kuitenkin ottaa itse asiakohdassa kantaa ja tuoda esille tämän myönteisen talouskehityksen Vantaan Vantaan taloudessa, joka myös tuli aiemmin esille. Vantaan talous kehittyy myönteistä jo toista vaalikautta. Koronasta, sodasta ja inflaatiosta huolimatta talous on tasapainossa, tilinpäätökset ovat olleet ylijäämäisiä ja olemme lyhentäneet lainoja. Velkataso on laskenut 300 miljoonaa euroa. Vuonna 2022 velkaa vähennettiin 83 miljoonaa euroa. Kuluvan vuoden -23 osavuositarkastus on edelleen myönteinen ja ennustaa, että pitkä aikasia lainoja lyhennämme yli 100 miljoonaa. Tosin jonkin verran on otettava uutta lainaa, että aivan yhtä korkeaksi ei tuo lainenlyhennys tänä vuonna tule jäämään. Arvoisa puheenjohtaja, olemme saaneet vastuullisella taloudenpidolla luotua investointivaraa lähes yhden ratikkalinjan verran Vantaan talouteen. Sille voisi antaa melkein aplodit. Kun tänä iltana teemme päätöksiä ratikkalinjasta, teemme siis sen myönteisessä taloustilanteessa. Investointina ratikka tulee myös antamaan mahdollisuuden uuteen kasvuun.

0:35:53.7 puheenjohtaja Lindtman Antti

Keskustelu päättyy. Hyväksytään kaupunginhallituksen esitys. Asiakohta on loppuun käsitelty. Näin on tilinpäätös hyväksytty.

5 Vantaan ratikan rakentaminen

Mennään kohtaan viisi. Se on Vantaan ratikan rakentaminen. Ja niinku aiemmin totesin, niin alotetaan tämä keskustelu ryhmäpuheenvuoroilla, ennen kuin avaan varsinaisen keskustelun. Ei tarvitse nyt pyytää puheenvuoroja, vaan sitten kun ryhmäpuheenvuorot on käyty, niin sitten sen jälkeen, tiedätte kyllä, avataan keskustelu sitten kerralla, niin katotaan kenellä on siinä sitten... sormet lännen nopein [naurahtaa]. Ja lisätään ryhmäpuheenvuorokierroksen vielä se, että että ryhmäpuheenvuorokierroksen jälkeen sitten nuorisovaltuustoedustaja Anni Tuomainen... Juulia Tuomainen käyttää sitten vielä Nuorisovaltuuston puolesta



puheenvuoron ja sitten mennään tähän keskusteluun. Avataan ryhmäpuheenvuorokierros ja ensimmäisenä ottaa Kokoomuksen valtuustoryhmän puheenjohtaja Sakari Rokkanen. Ja tässä ryhmäpuheenvuoro... kerroksessa valtuustoryhmän puheenjohtajan päättämä suosituspituus tai Valtuustovaliokunnan päättävän suosituspituus on viisi minuuttia ja sitten varsinaisten valtuutettujen... puheenvuorojen tiukka ohjepituus on kolme minuuttia. Rokkanen, ole hyvä.

0:37:23.7 valtuutettu Rokkanen Sakari

Kiitos puheenjohtaja. Tosiaan arvoisa puheenjohtaja, hyvät vantaalaiset, suuren kaupungin kehityshankkeen matka ensimmäisistä suunnitelmaluonnoksista käytännön toteutukseen on pitkä. Allekirjoittanut oli vuonna 1992 yksivuotias, kun Vantaan ratikasta tehtiin ensimmäiset suunnitelmat yleiskaavoitusta varten. Vuonna 2007 suunnitelmat siirtyivät konkreettisiksi varauksiksi yleiskaavakartalle ja viime valtuustokaudella, vuonna 2019, hyväksyttiin ratikka-yleissuunnitelma ja päätettiin käynnistää ratikan yksityiskohtainen suunnittelu. Yli kolmen vuosikymmenen suunnittelumatkan jälkeen meidän 67 vantaalaisten valitseman valtuutetun edessä on tänään illalla ratikan rakentamispäätös. Ollako vai eikö olla ratikkakaupunki? Siinä pulma, joka ratkeaa tänä iltana. Suomen kuudesta suurimmasta kaupungista puolet ovat nykyisin ratikkakaupunkeja. Helsingin ja Tampereen ohella Espoo, kuulitte oikein Espoo, on tuore ratikkakaupunki, jossa parhaillaan on käynnissä Raidejokerin testiajot. Vantaan ohella myös Turussa ja Oulussa on käynnissä ratikkaan liittyvää suunnittelua. Uudet pikaraitioyhteydet myös kurottavat Helsingin suunnasta Vantaata kohden. Jo päätetyssä Länsi-Helsingin pikaraitiotiessä on varauduttu jatkamaan yhteyttä Vihdintietä pitkin Länsi-Vantaan suuntaan. Viikin Malmin pikaraitiotietä on niin ikään tarkoitus jatkaa Malmin lentoasemalta Vantaan Vaaralaan, jossa se yhdistyisi Vantaan ratikkaan. Myös Vantaan uudessa yleiskaavassa on varauduttu ratikan jatkamiseen Aviapoliksesta Länsi-Vantaalle. Arvoisa puheenjohtaja, kun hankkeen mittaluokka kasvaa, kasvavat sekä hankkeeseen liittyvät mahdollisuudet, että riskit. Päätöksenteon ytimessä on näiden mahdollisuuksien ja riskien arviointi sekä punninta keskenään. Vaikka meillä tässä salissa on monella jo lukkoonlyöty kanta ratikkakysymykseen, on mielestäni kannattajien hyvä tunnistaa hankkeen riskikohdat ja toisaalta myös vastustajien arvioida potentiaalisia hyötyjä. Maailma on harvemmin täysin mustavalkoinen. Parhaimmassa tapauksessa... parhaimmassa tapauksessa ratikka on Vantaalle Tampereen ratikan kaltainen menestystarina. Ratikka voi tuoda



kaupungille kaupunkikehityksen sekä uusien asukkaiden ja yritysten tuomaan elinvoiman kautta rutkasti enemmän tuloja kuin mitä kaupunki investoi ratikkaan. Tällöin jokainen vantaalainen hyötyisi hankkeesta myös silloin, vaikkei itse asuisikaan ratikkareitillä konkreettisesti. Kun ratikan yksityiskohtaisen suunnittelun käynnistämisestä päätettiin vuonna 2019, valtuusto samalla edellytti Vantaan maksuosuuden olevan rahoitettavissa ratikkareitin kaupunkikehityksestä saatavilla tuloilla. Tulopuolen arvioimiseksi tehtiin kaavarunko, joka on päätettävänä tässä samassa kokouksessa seuraavana asiana varsinaisen investointipäätöksen jälkeen. Laskelmien perusteella ratikkarahottaisi itse itsensä. Ratikan rakentamisen on arvioitu maksamaan Vantaalle 414 miljoonaa euroa, kun taas ratikkareitin kaupunkikehityksen on arvioitu tuovan lisätuloja bussivaihtoehtoon verrattuna 423 miljoonaa. Näihin laskelmiin toki liittyy myös riskejä. Jos asiat eivät mene aina niin kuin Strömsössä tai Käärjällä Euroviisuissa, menot kasvavat odotettua suuremmiksi ja tulot sekä matkustajamäärät voivat jäädä myös alle ennakoidun. Toki näitä riskejä on pyritty parhaimman saatavilla olevan tiedon pohjalta jo huomiomaan laskelmissa, mutta tästä huolimatta meidän on myönnettävä, myös kannattajien, että suuriin hankkeisiin voi aina sisältyä myös ikäviä yllätyksiä. Esimerkiksi pääradan alitukseen, Pakkala voimalinjoihin ja lentokentän ratkaisuihin liittyy edelleen monia epävarmuuksia aiheuttavia tekijöitä. Arvoisa puheenjohtaja, Kokoomuksen valtuustoryhmästä löytyy ratikalle sekä tukea että vastustusta ja kaikkea siltä väliltä. Ratikan kannattajat arvioivat edellä kuvatut mahdollisuudet ja hyödyt riskejä ja kustannuksia suuremmiksi, ja lukeudun itsekin tähän joukkoon. Ratikat vastustajat taas puolestaan arvioivat riskit suuremmiksi kuin potentiaaliset hyödyt ja näin ollen ryhmämme ei tee ratikka-asiasta erillistä ryhmäpäätöstä, vaan jokainen valtuutettu äänestää hankkeesta oman punninnan pohjalta tänään tän illan aikana. Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kanssavaltuutetut esiten lopuksi vahvan toiveen koko valtuustolle sen puolesta, että käymme keskustelua rakentavasti ja asialinjalla ja toisiamme kunnioittaen. Ratikkaa voi sekä kannattaa että vastustaa hyvillä argumenteilla. Kun Tampereen valtuusto aikanaan päätti ratikasta, se sai maineen valtakunnan ykkössirkuksena. Näytetään me, että Vantaalla osataan olla myös fiksusti asioista eri mieltä. Kiitoksia puheenjohtaja.



0:42:51.8 valtuutettu Räsänen Minna

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut. Tämä on hieno päivä. Tämä on tärkeiden päätösten päivä. Käsillämme on hetki tehdä päätös siitä, painammeko jarrua vai uskallammeko ottaa askeleen kohti kukoistavampaa tulevaisuuden Vantaata. Siitä tänään täällä valtuustossa päätetään. Täällä ei päätetä siitä, pitäisikö ratikan sijaan rakentaa erilaisia bussiyhteyksiä, eikä täällä tänään päätetä siitä, paljonko joukkoliikenneliput jatkossa maksavat, eikä täällä päätetä siitä, voidaanko asia siirtää hamaan tulevaisuuteen. Vantaan tulevaisuus on tässä ja nyt. Juuri tänään, tässä valtuustosalissa, meidän käsissämme. Vuosikymmenten päästä meitä katsotaan silmiin ja kysytään: olimmeko rohkeita. Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä haluaa vastata selkäsuorana: kyllä, olimme. Tänään me päätämme, tuleeko Vantaalle ratikka vai ei, ja me teemme päätöksen lukuisten poikkeuksellisen perusteellisesti tehtyjen selvitysten, laskelmien ja raporttien pohjalta. Raitiotien vastustamiseen, siihen liittyy paljon tunteita. Erityisesti tunteisiin liittyy huoli hankkeen taloudellisesta kestävydestä. Haluan kuitenkin korostaa, että tämän päivän päätöksen pitäisi perustua meille annettuihin faktoihin. Selvitysten mukaan hanke on mitä kannattavin ja kiistatta taloudellisesti Vantaan etu. Puhumattakaan sen mukanaan tuomista muista hyödyistä, joiden rahallista arvoa emme voi edes vielä arvioida. Hyvät valtuutetut, hyvät vantaalaiset meille sosialidemokraateille on tärkeää tehdä politiikkaa, joka on vastuullista ja joka on linjakasta. On tärkeää, että vantaalaiset tietävät, mitä me sosialidemokraatit Vantaalla politiikassa ajamme ja puolustamme, mitä mieltä me olemme asioista. Me haluamme reilusti sanoa olevamme raitiovaunun takana, yhdessä ja yhteisesti, meille on tärkeää seisoa yhteisessä rintamassa näin tärkeässä asiassa. Me sanomme tänään "kyllä" Vantaan ratikalle. Me sanomme yhdessä äänin tänään "kyllä" uudennlaiselle Vantaalle ja tulevaisuuden Vantaalle. Me sanomme "kyllä" kestäväälle joukkoliikennekehitykselle ja raitiotielle, jonka myötä Vantaan liittyy vahvemmin pääkaupunkiseudun yhteiseen raideverkkoon. Tässä päätöksessä on kyse erityisesti taloudesta. Menoista ja tuloista, joita tämä kaupunki saa tai pahimmassa tapauksessa menettää, jos projekti ei lähde etenemään. Parempi kysymys kuin "Onko meillä varaa tehdä ratikka?", on se, "Onko meillä varaa jättää ratikka tekemättä?" Jos emme tee, on iso riski, että valtio ei meitä enää jatkossakaan huomioi tukipäätöksissä ja tipahdamme muun pääkaupunkiseudun kehityksessä niin pahasti jälkeen, että nouseminen esimerkiksi Helsingin ja Espoon takaa ei enää onnistu. Me demarit emme halua Vantaasta näivettynyttä takahikiä ongelmiseen,



vaan haluamme, että Vantaa on menestynyt metropolikaupunki, jonne kaikki haluavat ja jolla on maine pääkaupunkiseudun valovoimaisimpana kasvukaupunkina. Siksi tänään tämä tehtävä ratikkapäätös on ratkaiseva päätös koko kaupunkimme tulevaisuuden, ympäristön, ihmisten liikkumisen, kaupunkikehityksen ja Vantaan aseman osalta. Tämä on päätös, joka vaikuttaa lapsiemme ja lapsenlapsiemme elämään. Siksi sille on tänään syytä sanoa kyllä. Ratikka on ilmastoystävällinen ja ympäristön kannalta hyvä ratkaisu väestö- ja liikennemäärien väistämättä kasvaessa. Toteutuessaan ratikka luo yhtenäisempää Vantaata. Se torjuu segregatiota ja palvelee täten vantaalaisia kestävästi vuosikymmeniä eteenpäin. Siksi tänään me sosialidemokraatit toivotamme ratikan tervetulleeksi Vantaalle. Kiitos.

0:46:57.6 valtuutettu Kärki Niilo

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kuulijat. Perussuomalaiset tulee esittämään tämän esityksen palautusta valmisteluun... myöhemmin tänä iltana. Päätös perustuu ratikan kaavarunkoon, josta ei oo vielä päätöstä. Riittämättömät selvitykset esimerkiksi, mihin perustuu väite, että... tiiviin ja kiinnostavan ratikkakaupungin rakentaminen vetää puoleensa miljardien arvosta yksityisiä investointeja. Vie vähän tätä uskottavuutta kyseenalaiseksi. Laskelman hyödyt korostavat suurelta osin matkustaja- matkustajien palvelutaso- ja aikahyödyistä. Aikahyödyistä minuutti Tikkurilasta lentokentälle tai kaksi Jumboon. Ei oikein vakuuta. Ratikka. Nykyisen matkustajaennusteen mukaan runkolinjalle riittää koko suunnittelukaudelle nykyinen sähköbussi hankesuunnitelmankin mukaan. Valtuustoseminaarissa alkukuusta valtiovarainministeriön ylijohtaja Smolander kertoi valtuustolle Euroopan ja Suomen talouden epävarmuuksista. Niitä ovat muun muassa työllisyyskorot, energian hinta, ikääntyneiden osuus, Ukrainan sota, jälleenrakennukseen osallistuminen. Vantaalla erityisesti vaikuttaa lentokenttäalueen odotettua hitaampi kehitys. Tuleva työ- ja elinkeino uudistus, vielä käynnissä olevan sote-uudistuksen kanssa, lisäävät lähivuosien talouden epävarmuutta. Aluekehityksen asiantuntija, tutkimusjohtaja Timo Aro, on aiemmin kertonut valtuustolle, että talouskestävä väestönkasvu suurissa kaupungeissa on enintään prosenttiyksikön luokkaa. Vantaan väestökasvu on arvioitu lähivuosina kasvavan kahteen prosenttiin... ja se on näitten laskelmien perustana myöskin. Kasvu on viime vuosina ollut 80, lähes 100, prosenttia vieraskielistä väkeä. Kotiuttamiseen ja kielikoulutukseen on syytä varautua lähivuosina entistä kattavammin. Vantaan suurin menokohta, kasvatus- ja opetus, edellyttää lisäpanostusta, erityisesti



osaavaan henkilöstöön, kiinteistöjen lisärakentamiseen ja korjaamiseen sekä turvallisuuteen. Ratikan talouslaskelmissa todetaan, että laskelmat ovat hyvin herkkiä lähtökohtatietojen oletuksille. Ratikan rakentamispäätökselle ei ole erityistä tarvetta juuri nyt; sähköbussi riittää. Talouskehityksen ja laskelmien epävarmuuden vuoksi on syytä pidättäytyä ratikan rakentamispäätöksestä. Ei ratikalle.

0:50:12.8 valtuutettu Viilo Mikko

Kiitos arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut, hyvä yleisö. Vantaan ratikan hankesuunnitelma alkaa sanoilla: Vantaan tavoitteena on kasvaa kestävästi erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varten. Kestävä kasvu, erinomaiset joukkoliikenneyhteydet ja tavoitteellinen tulevaisuuteen katsominen on vihreän kaupunkipolitiikan ytimessä, siksi vihreät on historiallisesti kannattanut pääkaupunkiseudun pikaraitiotie hankkeita. Suurin väittely hankkeen ympärillä on käyty, ja todennäköisesti jatkossakin käydään, taloudellisten argumenttien ympärillä. Se on tärkeä ja monimutkainen aihe. Vihreät on tyytyväisiä siihen, että ratikan arvioidaan maksavan itsensä takaisin kiinteistötaloudellisilla tuloilla. Me arvellaan, että laajempia välillisiä positiivisia talousvaikutuksia on todennäköisesti muitakin kuin mitä hankesuunnitelmassa on osattu arvioida. Jos ratikka päätetään rakentaa hankesuunnitelman mukaisesti, se ei tarkoita, että vihreät, valtuusto tai kaupunkilaiset voisi jäädä lepäämään laakereillaan. On tärkeää maksimoida maankäytön tulot, mutta samanaikaisesti on rakennettava mahdollisimman hyvää kaupunkia. Se tarkoittaa viihtyisää ja houkuttelevaa kaupunkia, jossa on asuntoja kaikkien kaupunkilaisten tarpeisiin. Se tarkoittaa esimerkiksi riittävää luonnon ja kaupunkivihreän huomiointia, puu ja niitty kerrallaan. Kaavarunko määrittää rakentamisen pääpiirteet, mutta yksityiskohdat pitää päättää kohteittain. Alueiden eriytyminen on Vantaan suurimpia haasteita. Ratikka on tärkeä investointi alueellisen kehityksen tasaamiseksi, erityisesti Hakunilan suuralueella, mutta ratikka tai sen aikaansaama muu rakentaminen ei yksin riitä; tarvitaan panostuksia eriytymisen ehkäisyyn kaikilla toimialoilla, kuten riittävästi opettajia ja henkilökuntaa kouluissa ja varhaiskasvatuksessa, toimivat ostoskeskukset, yhteisöllisyyttä, asukastiloja, taidetta, paikallinen terveysasema ja kirjasto. Vantaan ratikka ei saa jättää sen ulkopuolisia suuralueita, Korson, Koivukylän, Kivistön tai Myyrmäen suuralueita, varjoon, vaan tasaista kasvuaan ja oikeudenmukaisuutta tarvitaan kaikkialle Vantaalle. Hyvä joukkoliikenne on tärkeää kaikille ja vihreät tulee tätä vahtimaan, tuli ratikkaa tai ei. Monivuotinen rakennusvaihe



pitää toteuttaa jämäkästi. Viestintä, rakentamisen haittavaikutusten minimointi, aikataulussa ja kustannusarvioissa pysyminen on keskeisiä onnistumisen tekijöitä. Erityisenä toteutusvaiheen haasteena vihreät haluaa nostaa rakentamisvaiheen päästöt. Me halutaan, että jo rakennusvaiheen aikana mukaan otetaan uudet kaikki päästöjä vähentävät materiaalit ja menetelmät. Me myös ehdotetaan, että Vantaa laatii suunnitelman siitä, miten rakentamisen aikaisia päästöjä kompensoidaan. Me nähdään mahdollisuutena se, että Vantaan ratikka voi toimia edelläkävijänä modernin kiertotalouden mukaisessa rakentamisessa ja näin tukea paikallista kiertotaloutta. Ratikka on pitkäjänteisen työn kautta rakentunut syvälle Vantaan strategiaan ja yleiskaavaan. Monet nykyisistä päättäjistä on aloittanut luottamustoimissaan vasta viime vuosina ja hanke on varmaan haastanut, niin heidät kun vanhemmatkin valtuutetut, pois mukavuusalueeltaan. Näin ainakin Vihreässä ryhmässä. Hanke on niin monitahoinen, että jokaisella on eri näkemyksiä ja niiden takana erilaisia näkökulmia. Me kuitenkin toivotaan, että hanke menee eteenpäin ja tarjoaa kaupunkilaisille tulevaisuudessa houkuttelevaa ympäristöä ja hyvän liikennelinjan. Vihreät haluaa kiittää kaikkia ratikkahankkeeseen vuosien varrella työntekijöinä ja päättäjinä osallistuneita. Erityisesti kiitetään ratikan projektiryhmään, joka jatkosuunnittelun aikana on tuottanut laadukkaita aineistoja ja viestinyt niistä hyvin, välillä rankastakin palautteesta huolimatta. Tällaista tekemistä Vantaalle tarvitaan. Kiitos.

0:54:39.6 valtuutettu Eerola Antero

Arvoisa puheenjohtaja, rakkaat vantaalaiset ja vantaalaisten edustajat täällä kaupunginvaltuustossa. Me olemme nyt isojen asioiden äärellä. Kaupunginvaltuusto tekee tänään päätöksen vuosikymmenen, ehkäpä useamman vuosikymmenen suurimmasta investointista Vantaan tulevaisuuteen. Vantaan ratikka tarkoittaa, että kaupunki laitetaan raiteille, joille se kuuluu. Tavoitteena on joukkoliikennejärjestelmä, joka sujuvoittaa, nopeuttaa ja monipuolistaa liikkumisen mahdollisuuksia Vantaalla. Se on ympäristölle ja ilmastolle ystävällisempi kuin nykyinen systeemi. Se luo lisää asunto- ja työpaikkarakentamista ja nykyistä lyhyempää ja saavutettavampaa kaupunkia. Kyse ei ole silti vain liikennetarkkaisuista. Ratikalla rakennetaan kaupunkia, yhteistä kotiamme ja sen tulevaisuutta kymmeniksi vuosiksi eteenpäin. Investointikustannuksista vain osa on raitiotien infraa. Lisäksi siihen sisältyy yhteisen katutilan laadun parantamista, putki- ja johtosiirtoja, uusia pyöräilylaatukäytäviä,



katuvihreää ja valaistusta. Tämän rakennustyön hinta on arviolta noin 177 miljoonaa euroa. Se on rahaa, jolla lyhennetään katujen ja kunnallistekniikan korjausvelkaa. Se on rahaa, joka olisi investoitava kaupungin tulevaisuuteen joka tapauksessa. Se on investointi, joka sisältyy myös bussivaihtoehtoon. Niin Suomi kuin Vantaa elpyvät rakentamalla. Rakentaminen pitää tämän yhteiskunnan pyörät pyörimässä. Hyvät vantaalaiset, ratikkahankkeen ympärillä on nähty paljon kamppailua mielikuvista. Ratikkahanketta ei pidä myydä vantaalaisille propagandalla, joka voi osoittautua tyhjäksi. Kukaan ei pysty lupaamaan miljardien eurojen yksityisiä investointeja kymmenien vuosien aikahorisontilla. Vai nojaammeko me nykyisin talousennusteisiin, jotka on tehty 2000-luvun alussa? Siksi onkin parempi katsoa, mitä muualla Suomessa on tapahtunut. Tampereen esimerkki on rohkaiseva. Esimerkiksi toimitilarakentamisen määrä Tampereella on raitiotien rakentamisen myötä jo nyt ylittänyt vuosikausiksi eteenpäin ulottuvat ennusteet. Yli 2/3 maankäytön sopimuskorvaustavoitteista ja lähes 2/3 tonttien myynti- ja vuokratuottoista on jo toteutunut. Ei ole mitään syytä, miksi emme Vantaalla pystyisi samaan. Lisäksi on muistettava, että Tampereen ratikka valmistui etuajassa ja alitti oman budjettinsa 34 miljoonalla eurolla. Ei ole mikään luonnonlaki, että julkiset rakennushankkeet viivästyvät ja ylittävät budjettinsa, kuten ratikan vastustajat ovat meillä usein väittäneet. Toinen väite, jonka hankkeen vastustajat nostavat usein esiin on, että kiskot jyräisivät alleen kaupungin palvelut. Mielenkiintoista on, että väitteitä esittämättä, tämän salin oikealta laidalta, samat poliitikot, jotka eivät muuten juuri ole koskaan olleet kiinnostuneita kaupunkilaisten palveluiden parantamisesta ja ovat aina äänestäneet niiden lisärahoitusta vastaan. Päinvastoin he ovat vuosien varrella hyväksyneet kaikki niihin tehdyt leikkaukset, vähennykset ja heikennykset, mutta parempi toki myöhään kuin ei milloinkaan, jos silloinkaan. Kyynel se on krokotiilinkin kyynel. Arvoisa puheenjohtaja, oleellinen osa ratikkahanketta on myös kaupungin tasapuolinen kehittäminen. Sen kautta Vantaan itäiset kaupunginosat vedetään mukaan muun kaupungin kasvuun ja kehitykseen, josta ne ovat valitettavasti jääneet syrjään. Yhtä osaa Vantaasta ei voi jättää pääkaupunkiseudun liikenneverkkojen ulkopuolelle. Tämä ei silti tarkoita Länsi-Vantaan laiminlyöntiä. Myös sinne on tulevaisuudessa panostettava tarvittaessa vaikka ratikkalinjaa jatkamalla. Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut, rakkaat vantaalaiset, kiskot vievät tulevaisuuteen. Me valitsemme näivettymisen ja kasvun, mutta lopulta menneisyyden ja tulevaisuuden välillä. Vasemmistoliitto ottaa kuitenkin vakavasti ne huolenaiheet, joita hankkeeseen



epäillen tai kielteisesti suhtautuneet kansalaiset ovat esittäneet. Niitä ei pidä vähätellä, eikä niille pidä tuhahtella. Eikä niitä pidä kuitata tunteiluna. Ratikkaa vastustamaan voi päätyä myös faktapohjalta. Niin kuin me Vasemmistoliitossa olemme faktapohjalta päättänyt sitä kannattamaan. Sen takia me esitämme, että valtuusto voisi hyväksyä yhteisen pöytäkirjalausuman, joka ohjaisi tulevaa ratikan rakentamista. Kun valtuusto joulukuussa 2019 hyväksyi ratikan suunnittelupäätöksen, se kirjasi samalla yksimielisesti joukon periaatteita, jotka ovat ohjanneet hankkeen suunnittelua. Esitys kuuluu seuraavasti: "Hankkeen aikataulussa ja kustannusarviossa pysymiseen kiinnitetään erityistä huomiota hankkeen kaikissa vaiheissa. Ratikan rakentaminen ei talousarviovaikutusten kautta heikennä kaupungin palveluita. Rakentamisen kaikissa vaiheissa jatketaan hankkeen avointa, oikea-aikaista sekä moni- ja selkokielistä viestintää. Rakennusaikaiset haitat ympäristön asukkaille ja muulle liikenteelle minimoidaan. Haittavaikutukset erityisesti pienyritysten toimintaan, kuten liikkeisiin pääsyn vaikeutuminen, on minimoitava. Ratikan reitille toteuttavassa taiteessa huomioidaan erityisesti nuoret vantaalaiset taiteilijat", ja lopulta, että: "huolehditaan raitiotien esteettömyydestä koko sen reitin osalta."

1:00:17.4 valtuutettu Luukkala Pirjo

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja median edustajat ja kuulijat siellä netin äärellä. Jo ennen kuntavaaleja -21 Vantaan Keskusta totesi, että Vantaan tulee ottaa aikalisä suurten liikenneinvestointien osalta ja johtopäätöksemme aikalisän ottamisesta on entisestään kirkastunut ratikkahankkeen.... ratikkahankkeen hankesuunnitelman tulosten myötä. Meidän valtuustoryhmän näkemyksen mukaan ratikka ei tule palvelemaan edes koko itäistä Vantaata, puhumattakaan koko Vantaata. Kysymmekin, tarvitaanko Vantaalle ratikan mahdollistamaa tuntuvaa väestönkasvua vai riittäisikö suunniteltua hitaampikin kasvu? Virkamiesten arvion mukaan runkobussin kapasiteettiä ei olla ylittämässä ainakaan vuoteen 2050 mennessä, joten bussivaihtoehto riittäisi vantaalaisten tarpeisiin lähes 30 vuodeksi. Hyvät kuulijat, meidän valtuustoryhmässä nähdään, että tarvitsemme vantaalaisille parempaa kaupunkia. Ratikka ei kuitenkaan yksinään riitä, esimerkiksi muuttamaan jo pidempään vallinnutta asuinalueiden eriytymisen kehityskulkua. Muitakin toimenpiteitä tarvitaan eriytymisen hidastamiseksi. Lisäksi Vantaalla on paljon tärkeitä tulevia investointeja, kuten tiiviimpi lähipäiväkotiverkosto, sekä vanhojen ja sisäilmaongelmasta kärsivien päiväkotien ja koulujen korjausvelka. Vanhat tietkin



pitäisi vihdoinkin saada kuntoon. Tiestöön korjausvelkaankin on Vantaalla kertynyt jo noin 350 miljoonaa euroa. Meidän valtuustoryhmä näkee, että ratikkahankkeen sijaan voimme edistää erityisesti kaikkien Vantaan asuinalueiden liikenteellistä tasa-arvoa, väljempää asumista rauhallisella vehreällä asuinalueella, jossa koulut, päiväkodit, kirjastot terveystalvelut ulkoilu- ja harrastusmahdollisuudet sekä päivittäistavarakaupat ovat lähellä. Toimivat lähipalvelut ovatkin meidän kaupungin vetovoimatekijä. Hyvät vantaalaiset, ratikan rakentamisen kustannusarvio on nyt 606 miljoonaa euroa, josta Vantaan osuudeksi jäisi 414 miljoonaa euroa. Tämä olettaen, että valtio nyt osallistuisi Vantaan paikallisliikenteen ja alueen seutuliikenteen kehittämiseen kaikkien suomalaisten verorahoilla. Ja niin kuin tiedämme, valtio ei ole vielä päättänyt osallistumisesta ratikkakustannuksiin. Alkuperäinen arvio oli myös, että vuorokaudessa ratikalla tehtäisiin 82 000 matkaa. Nyt arvio on 31 000 matkaa vuonna 2030. Tämä romahdus tuli yllätyksenä ratikan suunnittelusta vastaavillekin. Valtuustoryhmällemme on tärkeää, että kaupunkimme elinvoimaisuuden kehittämiseen etsitään nyt aidosti muita ratkaisuja ratikan sijaan. Investointi ihmisiin, erityisesti lasten ja nuorten hyvinvointiin ja koulutukseen, sekä työllisyyden ja yrittäjyyden vahvistamiseen, ovat parhaita mahdollisia keinoja vantaalaisen elinvoiman vahvistamiseksi. Keskustan valtuustoryhmä on sitä mieltä, että ratikkahanke ei ole juuri nyt Vantaalla ajankohtainen ja tulemmekin illalla tähän asiaan palaamaan. Kiitos.

1:04:43.7 valtuutettu Jääskeläinen Jouko

Arvoisa puheenjohtaja, kuulijat, yllätysten ajassa tarvitaan nyt malttia. Ratikka on toki kaikkien huulilla. Pitäisikö siis meille tärkeä sana ratikka kirjoittaa ihan isolla alkukirjaimella? Vai onko sen oikeampi nimi Josse, jos se tulee, kuten mietimme matkallamme Tampereelle. Siellähän tunnetaan bussin nimeltänsä nysse, eli nyt se tulee. Ratikan seurakuntaryhmä on nähnyt myönteisiä yllätyksiä. Suunnitelmat ovat toteutuneet hyvissä ajoin ja täsmällisinä, kiitos tästä virkahenkilöstöllä ja johdolle. Yllätyksiäkin on kirjattu, eikä esimerkiksi radan alitus Tikkurilassa ole läpihuutojuttu. Hankalaa on myös kauppakeskus Jumbon ohittaminen ylimääräisine akkuratkaisuineen. Kustannusten nousu ei ole ollut yllätys, mutta varjoja suunnitelman tielle se toki heittää. On hämmentävää, että vuosikymmenten päähän laskettu taloudellinen arvio antaa laskennallisen edun, jonka kokoluokka ja ennustamiseen liittyvän epävarmuustason sisälle. Hankkeen edut liittyvät



kiinteistötalouteen. Käytännössä niitä tulee kertymään eniten reitin länsipäässä. Juuri nyt asuntojen myyntitilastot ovat jäissä. Mitä etua tämä lopulta luo itäisemmillä alueilla ja Hakunilaan, jää nähtäväksi. Voi myös kysyä, onko suurin hyötyjä kaupunki? Imagon vahvistamiseen on halvempiakin keinoja. Harmillista kyllä, valtion päätöksenteossa etuajo-oikeuden ovat saaneet raidehankkeet. Ekologisesti vaikuttavatkään bussihankkeet eivät saa sitä teoreettistakaan taloudellista mahdollisuutta, mikä niille kuuluisi. Aika yllättävää on ollut laskelma, että covidista johtuneeseen, johtuneen ja muunkin laskeneen nousujen määrän, eli käyttöennusteen pienentymisen korvaa jo pelkkä vuorojen vähentäminen. Vihreään siirtymään liitetty ratikka määrittelee kulkuväylien sijainnin ja rakenteen, mutta samalla se rajoittaa julkisen liikenteen reittivalintoja. Kristillisdemokraattien mielestä on syytä miettiä, mitä esitys merkitsee. Tuoko ratikka meille lisää (-) [1:06:56], joka veronmaksukyvyltään helpottaa paineitamme? Vai jatkuuko nähtävissä ollut tilanne ja kehitys? Onko meillä rooli pääkaupunkiseudun edullisimman työvoiman asuttajana vai saammeko laadullisia hyppyjä ylöspäin? Juuri nytkin tarvitsisimme kipeästi lisää pientaloalueita toimivine lähipalveluineen ja varoja jo toteutuneen syrjäytymisen hoitoon. Arvoisa puheenjohtaja, (-) [1:07:26] talouden yllätykset eivät ole maailmalla ilmaantuneet loppuakseen. Sieltä saamme todennäköisesti vielä pitkään ongelmallisia impulsseja. Korkotaso toki on vuosikymmenten takaisessa normaalissa, mutta pitkä nollakoron jälkeen se luo jo tuo pahoja ongelmia. Onko nyt syytä sitoa kaupungin investointivaihtoehtoja ja mahdollisuuksia nousevassa korkoilmastossa? Siksi kysyn ja Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä kysyy, laittaisinko hankkeeseen omaa rahaa, kun kassavirtaamme on ohentunut? Kiitos hyvinvointialueratkaisun, korkotason kehitys on epävarma, liikenteen määrä ja ajoituskin aikamme etätyö ilmiöineen on muuttumassa. Oman taloutemme kasvussa ei ole nähtävissä rakenteellista hyppäystä parempaan. Meille on kerrottu, niin kuin totesin, että vuosikymmentenkään laskelma ratikasta ei tuo olennaista rahallista voittoa. Kristillisdemokraattinen ryhmä toki antaa kiitosta suunnitelmien hyvälle laadulle ja asialliselle aikataulutukselle. Kuitenkin tässä vaiheessa asia on syytä palauttaa kaupunginhallitukselle, jotta vielä tämän vaalikauden aikana voidaan arvioida hankkeen taloudellisia ja teknisiä edellytyksiä. Esityksemme tästä ja kannatuksemme muihinkin ehdotuksiin teemme myöhemmin keskustelussa. Viime kädessä saatamme joutua äänestämään myös esityksen hylkäämisen puolesta. Arvoisat kollegat, puheenjohtaja, maailmalla ja lähellämme on tarjolla paljon yllätyksiä. Malttia ja lisääaikaa hankkeen käynnistämisellä nyt tarvitaan.



1:09:24.9 valtuutettu Nummela Niina

Kiitos arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja muut kuulijat. Noin 10 vuotta sitten Vantaa oli ajautumassa kriisikunnaksi korkeasta velkataakasta johtuen. 10 vuoden aikana velkaa on lyhennetty ansiokkaasti ja tänä päivänä Vantaa on yksi vähiten velkaantuneista suurista kaupungeista. Ratikan myötä ilo matalasta velka-asteista kuitenkin loppuisi lyhyeen. Vantaan ratikan kustannusarvio alkuperäiste-alkuperäisestä suunnitelmasta lähes tuplaantui yli 600 miljoonaan euroon. Samalla arvio matkustajamääristä puolittui. Alun perin matkustajamäärän arveltiin olevan noin 80 000 matkustajaa vuorokaudessa. Vertailun vuoksi kerrottakoon, että koko reitin varrella asuu reilu 50 000 asukasta ja samaa reittiä tällä hetkellä kulkevan bussilinjan käyttäjämäärä on n. 14 500 matkustajaa vuorokaudessa. Kieltämättä tällaisen arvion jälkeen uskottavuus koko suunnitelmaan horjuu. Toki myöhemmin arviota matkustajista, matkustajamäärästä laskettiin, mutta senkin mukaan noin 20 000 matkustajaa enemmän tulisi hypätä ratikan kyytiin joka ikinen päivä verrattuna nykyiseen. Voi vain arvella, ovatko myös kustannuslaskelmat ja toisaalta arviot tulopuolesta, eli ratikan johdosta tulevien investointien määrä yhtä pielessä. Reitin varrella kun on useita epävarmuustekijöitä, kuten tunnelin rakentaminen Tikkurilaan. Maanalaisen rakentamisen riskitekijät ovat aina niin suuret, että yllätyksiä tulee ja budjetti yleensä venyy ja paukkuu reilusti. Näin on käynyt muun muassa Espoon metron, kehäradan lentokenttäalueen ja muun muassa Olympiastadionin maanalaisen rakentamisen yhteydessä. Taloudellisten arvioiden perusteella ratikan kannattavuusmarginaali on niin pieni, että hanke ei kestä käytännössä mitään takaiskuja rakennusvaiheessa. Ja kaikkihan me tiedämme, että tämä on isoissa rakennushankkeissa lähes mahdotonta. Tulopuoli on rakennettu sen varaan, että lukuisat yritykset ja hyvätuloiset uudet asukkaat rynnistävät reitin varrelle rakennettaviin kerrostaloihin. Entä jos näin ei käykkään? Tutkimusten mukaan Vantaalta muuttavat pois hyvätuloiset perheet, jotka kaipaavat väljempää omakoti- ja pientaloasumista. Ratikkareitin varrelle rakennettavat kerrostalot eivät tätä ongelmaa ratkaise. Jos ratikka päätetään rakentaa, on hyvin tärkeää, että reitin varrelle kaavoitetaan ja rakennetaan muitakin kuin pieniä kerrostaloasuntoja. Pienet asunnot tuskin parantavat alueiden eriarvoistumista. Ratikkavelan pelkät korkokulut tulevat olemaan Vantaalle yli 220 miljoonaa euroa. Korot ovat nousseet reilusti ja vaikka huippu on todennäköisesti nyt saavutettu, niin on varsin selvää, ettei paluuta takaisin nollakorko-aikaan ole. Ratikan puolustajat sanovat, että Vantaan kuntaverot ei nouse



ratikan myötä, mutta millä maksetaan nuo korkokulut? Otetaanko niihinkin niidenkin maksamiseen lisää velkaa? Kevään eduskuntavaalien yhteydessä Suomen velka oli erityisesti oikeistopuolueiden suurimpia huolenaiheita, mutta nyt velan lisääminen ei tunnukaan enää kaikkia haittaavan ja vaikka valtio maksaakin ratikan kuluista osan, niin eivät nekään rahat tyhjästä tule. Ne ovat väkisinkin jostain pois. Rahalle olisi kyllä käyttöä opetustyössä, terveydenhoidossa, mielenterveyspalveluissa, vanhustenhoidossa ja monessa muussa tärkeässä kohteessa. Ja kaiken kukkuraksi kustannuslaskelmat eivät edes sisällä itse ratikkavaunuja, eivätkä varikkoa. Nämä kulut eivät toki mene suoraan Vantaan budjetista, mutta joku ne silti lopulta maksaa. Lasku lankeaa meille veronmaksajille. Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut. Vantaalla ja Suomella riittää ongelmakohtia, jotka on laitettava kuntoon ennen ratikkaa. Me Liike Nytissä olemme sitä mieltä, että asiat on laitettava tärkeysjärjestykseen ja meillä ei valitettavasti juuri nyt ole varaa ratikkaan. Liike Nytin valtuustoryhmä haluaa kuitenkin kiittää ratikkahankkeen työryhmää valtavan suuresta tekemästä työstä. Kiitos.

1:14:18.2 valtuutettu Karlsson Patrik

Utförande fullmäktigeledamöter, mina damer och herrar, vandabo. Vanda spåran, Vantaan ratikka, är något (inom) [1:14:26] staden (på tjänsterman) (-) och som politika jobbat med (-) många år. Idag är det dags att ta (slutliga) beslut i saken. I fullmäktiga strategin för 2022–2025 är Vanda spåran ett av standens spjutspets projekt. Vanda spåran även (-). Nu är det bara viktig att staten förbindelse sig (-) av kostarna. (-) frågan om av den östra delen av Vanda ska för spårväg. Vanda spåran har (-) mål att (-) nya arbetsplatser och utveckla staden. Det ska bli lättare att röra sig, (-). (Det) även (-) miljönvänligt alternativ. (-) Vandas första snabbspårväg på (-) kilometer från Mellunsbacka via (-) [1:15:17] Böle och Dickursby till flygfältet. 22 (hållplats) ska byggas. (-) att 2050 skulle (-) 24 000 invånare och (-) 8 300 arbetsplatser. Total kostarna skulle bli lite på 600 miljoner euro och Vandas andel lite på 400 miljoner euro. En (-) [1:15:40] skulle (-) sig tillbaka på cirka 40 år. (-) idag ska vi börja åcka Vanda spåran 2029. På många (-) har de byts snabbspårvägen med positivare resultat (-). Tammefors är ett bra exempel för (det). Den har typerna beslut har stor betydelse för standens image och brand. (-) efter detta projekt fundera (-) snabbspårväg (-) linje från Helsingfors till Västra Vanda. Det finns reserveringar redan i (-) [1:16:17] planen. Ratikkahankkeen hinta nykyisessä hankesuunnitelmassa on



korkea. Kustannuslaskema on kohonnut merkittävästi. Arvio on tällä hetkellä yli 600 miljoonaa euroa, josta 414 miljoonaa on Vantaan osuus. Hanke tullaan rahoittamaan lainalla ja laina maksetaan takaisin arvioidulla maanmyynti ja kiinteistökehitys tuloilla. Hanke sisältää paljon olettamuksia siitä, miten Vantaan kehitys kehittyy raiteiden ympärille ja miten kustannustaso tulee kehittymään tulevaisuudessa. Tähänkin hankkeeseen liittyy riskejä, jotka toiset ryhmät ja valtuutetut ovat valmiit ottamaan ja toiset eivät. RKP:n valtuustoryhmä ei ole ryhmäpäätöstä asiasta, vaan me teemme päätöksen oman harkinnan mukaan. Idags ska vi göra beslut i denna viktiga fråga. En del vill inte ha detta och andra vill ha. De förslags (- -) [1:17:13] minsta 34 fyllmäcktigaledamöter bakom sig. (-) SFP har vi inte gjort et gruppbeslut (- -) alla röstar engligt egen tycke. Tack. Kiitos.

1:17:51.9 valtuutettu Dehghan Milad

Hyvät vantaalaiset katsojat sekä valtuutetut. Tämä hanke tulee olemaan yksi Vantaan historian suurimmista investoinneista, yli 600 miljoonan euron ratikkahanke. Ennen vaaleja vaalikoneen tuloksista päätellen enemmistö teistä valtuutetuista vastustaa ratikan rakentamista, varsinkin huonossa taloudellisessa tilanteessa. Nyt ei ole pelkästään inflaatio noussut voimakkaasti, vaan myös ratikan rakennuskustannukset ovat nousseet sadoilla miljoonilla euroilla lisää tässä lyhyessä ajassa, puhumattakaan tulevaisuuden maailman taloustilanteen epävarmuudesta. Se voi nousta vieläkin enemmän. On selvää, että olemme nyt huonossa taloudellisessa tilanteessa. Vantaalla on terveydenhuolto rempallaan, nuoret oireilevat, vanhustenhuolto on huonolla tolalla ja maahanmuuton aiheuttamat kustannukset valtavia. Nämä eivät kuulu Vantaan investointeihin, ratikka kuuluu. Tämän jälkeen onkin helppoa nähdä monenko valtuutetun takit kääntyvät äänestysaikana. Puheet on yhtä ja teot toista ja selitykset kolmatta. En malta odottaa äänestystulosta ja verrata sitä teidän antamiin vaalikonevastauksiin ratikasta. Minun ei tarvitse tässä enää mainita (- -) [1:19:02] taustoista tai eräitten kokoomuslaisille mahdollinen jääviys äänestämisessä, sillä perussuomalaiset ovat tuoneet sen jo esille. Ei muuta kuin onnea niille, jotka haluavat pelata veronmaksajien rahoilla yli 600 miljoonan euron uhkapeliä tähän aivan lobattu ja puolueellisesti arvioituun ratikkahankkeeseen, joka turvautuu hitaaseen, kalliiseen ja vanhaan teknologiaa, joka takaa ainakin kiinteistösijoittajalle miljoonavoittoja, joka ehkä 40 vuoden päästä voi tuottaa voittoja. 40 vuotta. 40 vuoden päästä tällä teknologisella kehityksellä meillä on vähintäänkin käytössä Teslan tekoälyllä toimivia



lentäviä autoja ja muita hienoja antigravitaatio kulkuneuvoja ja sitten ja sitten ihmetellä ylhäältä alas katsoen, miksi Vantaan ratikka ei ole vielä museossa. Myös monet alan huippuasiantuntijat ovat ottaneet yhteyttä meihin valtuutettuihin sähköpostilla ja varoittaneet hankkeesta pyytäen vähintään siirtämä päätös myöhempään ajankohtaan. Kommentteina: "tuovat valtavat tappiot", "väärät (-) matkustajamäärissä että budjetista", "uusi energialajien käyttöönotto busseissa", "tekoälyn tuomat mahdollisuudet, jotka on vaikeampi toteuttaa raideliikenteessä" sekä "raideliikenteen kaluston painavuus, joka vaatisi enemmän energiaa ja enemmän päästöjä kun bussien käyttö." Toivon, että valtuutetuilla täällä salissa ei ole omaa lehmää ojassa liittyen tähän ratikkahankkeen äänestämisessä. Valta kuuluu sähköbusseille kiitos.

1:20:47.9 nuorisovaltuuston edustaja Tuomainen Anni

Arvon puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja muut läsnäolijat. Vantaan nuorisovaltuusto antaa tukensa ratikan rakentamista puoltavalle päätökselle. Me nuoret, tulevaisuuden veronmaksajat, koemme tämän hankkeen suuremmaksi hyödyksi kuin haitaksi. Kaupungin strategia kantaa nimeä Innovaatioiden Vantaa. Te hyvät valtuutetut, olette päättäneet visioksi, että Vantaa haluaa olla rohkea, rento ja viihtyisä kestävyys edelläkävijä. Ratikan rakentaminen on rohkeaa. Ratikka on kulkumuotona rento ja viihtyisä, sekä osa kestävä kaupunkin liikenneverkostoa. Mikään muu yksittäinen hanke ei kuvaa tai edistä kaupunkimme strategiaa niin hyvin kuin ratikka. Jos tämä hanke ei nyt etene, Vantaa näyttäytyy tylsänä kaupunkina, jolla ei ole rohkeutta kehittyä. Raitiovaunu muokkaa kaupunkikuvaa luoden modernia arvokkuutta ja mahdollistaa Vantaan kehittymisen muiden suurten kaupunkien tasolle. Ratikalla saadaan myös tiivistettyä kaupunkia, joten se ei kilpaile luonnon kanssa tilasta, vaan pikemminkin tukee vantaalaisen luonnon monimuotoisuutta. Hankkeen myötä Vantaasta tulisi entistä houkuttelevampi paikka asua, antaen samalla nykyisille vantaalaisille uuden syyn jäädä. Ratikan myötä julkinen liikenne Vantaalla palvelisi yhä useampaa kaupunkilaista ja kannustaisi valitsemaan julkisen liikenteen kulkuvälineenä. Ratikka on kallis, mutta kaikki nykyinen on jouduttu joskus rahoittamaan. Ei talous eikä Vantaa toimi niin, että pysähdytään ja odotetaan, että tähdet ovat oikeassa asennossa, jotta Vantaalle voidaan tehdä ratikka. On hyvin lyhytnäköistä ajatella, että ratikkaan kuuluvan summan voisi käyttää nyt johonkin muuhun. Nuorisovaltuuston näkee ratikan nimen omaan sijoituksena, josta saatavilla varoilla voidaan tulevaisuudessa investoida ihmisiin. Tampereen nuorisovaltuusto



välitti meille tiedon, miten tamperelaiset lapset ja nuoret ovat ottaneet ratikan vastaan. Heille ratikka takaa turvallisen, nopean ja helppokulkuisen koulutien. Nuorille ratikka on katukuvassa ylpeyden ja ilon aihe. Myös Vantaalla ratikka kehittäisi kaupunkia suuntaan, joka on pitkällä tähtäimellä kannattava ja ainoa oikea vaihtoehto. Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut. Nuorisovaltuuston puheenjohtajana toivon, että otatte päätöstä tehdessänne huomioon myös vantaalaisten nuorten mielipiteen. Kiitos.

1:23:54.6 puheenjohtaja Lindtman Antti

No niin. Täällä hieman yritystä on, niin olkaa hetki painamatta vielä. Onko kaikki valmiina? Puheenvuoropyynnöt avataan nyt. Näin. Ja ehkä tähän alkuun vielä niin... Kuten... kuten... Eikö Kiljusella toimi? Okei. Tulkaapas kaikki ne, jotka ei toimi, niin käymään ottaman kortti ja tuokaa ruokaa se tänne. No niin.

Okei arvoisat valtuutetut pieni tauko. Eli meillä on tässä... tää järjestelmän aikana vaihtunut ja sen vuoksi tää ottaa vaan tietyn kuorman tähän tähän. Valitettavasti tämmönen tilanne tässä on, mutta ei mitään. Lähdetään käymään lähdetään käymään lähdetään käymään hetken päästä läpi, niin niin sihteeristö kirjaa kirjaa tästä tuota ylös. Korttia tänne ei tarvita vaan kirjaamme valtuutetut... ylös. Nyt pyydän valtuutettuja siirtymään takaisin omille paikoilleen.

Okei. Vielä ku- kuten huomasitte, ni tossa ryhmäpuheenvuorojen aikana useampi siinä jokunenkin puheenvuoro... puheenvuoroissa kerrottiin, että mahdollisesti tulevat esittämään tän asian palauttamista. Niin ryhmien puheenjohtajien kesken tai ryhmien puheenjohtajat keskustelivat seuraavasti. Tiedätte, et jos joku esittää palautusta ja tekee kannatuksen, jouduimme välittömästi käsittelemään sen palautuksen suppealla keskustelulla, joka koskee vain sitä palautusta ja sen jälkeen äänestämään. Niin tässä oli hieman toivetta ryhmien puheenjohtajilla, riippumatta siitä, että ovatko kovasti ratikan kannalta tai tai tuota päätöstä vastaan, niin laajasti oli toivetta siitä, että tämä esitys tulisi vasta aika siellä loppupuolella, jotta sitten ikään kuin varsinainen keskustelu ehdittäisiin käymään riittävän pitkää, sitten vasta siirryttäisiin mahdollisiin äänestyksiin. Ensiksi todennäköisesti palautusta koskien, mikäli sitten palautus ei menesty, niin sitten varsinaista asiaa koskien. Eli tämmöistä toivetta tässä ryhmillä oli. Periaattees valtuutetuilla on mahdollisuus palautusesitys tehdä, mutta jos sille tulee kannatus, niin silloin se kyllä tarkoittaa sitä, että joudumme välittömästi katkaisemaan



keskustelun ja käsittelemään sen palautuksen ja voi olla, että valtuutetun itsensä kannalta, yleisöystävällisyyden kannalta, se on se on tuota fiksumpaa, että se on vasta siellä loppupäässä. Mutta tämä vähän niinku ryhmien puheenjohtajien terveisenä kaikille valtuutetuille. Ja nyt mennään keskusteluun ja muistutan, että hän puheenvuorot on kolmen minuutin puheenvuoroja. Ja Niikko alottaa, Rokkanen valmistautuu.

1:28:22.8 valtuutettu Niikko Mika

Arvoisa puheenjohtaja ja hyvät kuntalaiset ja hyvät kollegat, tässä on heti alussa kuultu ihan hyviä puheenvuoroja niin puolesta kuin vastaan siitä, miksi raitiovaunu investointia kannattaa tai ei kannata tehdä. Yksikään mielipide ei voi olla väärä, mutta perustelut voivat olla väärä. Se, että täällä on annettu ymmärtää, esimerkiksi Sosialidemokraattien ja Vasemmiston puheenvuorossa, että ne jotka vastustavat hanketta, vastustavat sitä tunteella. Ja jollakin tavalla ikään kuin tämä tunne ei koskisi niitä, jotka kannattavat tätä hanketta. Nyt jos katsotaan näitä faktoja, niin nyt täällä on hyvin puheenvuorissa jo ilmastu se tosiasia, että meille päättäjille on alusta saakka annettu virheellistä tietoa. Meille on annettu ymmärtää ennen kaikkea se, että tämä investointihanke pysyy raamissaan ja kuten olemme huomanneet, se on heittänyt jo useita kertoja ylöspäin ja toisekseen matkustajamäärätkin ovat olleet aivan liian... ylipositiivisia, jotka ei toteudu toteudu edes täällä korjatullakaan arvioinnilla. Ja ja nyt pelkästään kun näitä faktoja kattoo, niin kyllä tässä niinku ne, jotka vastustavat, niin ovat vähemmän tunteen vietävissä, koska kyse on Vantaan taloudesta ja myös tulevaisuudesta. Jos meillä olisi rahaa, niin mä luulen, että kaikki valtuutetut me haluamme tänne esimerkiksi investointeja, jotka tuovat lisää työpaikkoja ja asun asuntoja ja parantaa liikkuvuutta, esimerkiksi vaikka raitiovaunun kautta. Mutta tällä taloudellisella epävarmuushetkellä, me emme voi tällaista hyvin epämääräistä investointipäätöstä tehdä, jonka kustannuksista ei ole mitään varmuutta. Mut arvoisa puheenjohtaja, (kaikki on oleellista) [1:30:21] ehkä tässä päätöksenteossa nyt täällä Vantaan kaupungissa on se, että mehän emme täällä pääätä tämän hankkeen eteenpäin menemisestä käytännössä muuta kuin toivomme sitä eteenpäin menemistä. Mä luulen, että valtion osuuden loppareilla on hiukan kiire. Nimittäin alkujaanhan tämä päätös ymmärtääkseni piti tehdä vasta kesäkuussa. Ja nyt kun tiedetään, että hallitusneuvottelut on eduskunnassa tai tuol Säätytalolla menossa, nii siellä varmasti (- -) sitä, et mitä tämä nykyisen pikavippi-hallituksen suuret



velkatuhlailut saadaan korjattua ja jos en nyt ihan väärin veikkaa, ni en löisi vetoa siitä, että tähän valtionosuutta niin vaan irtoaa ja jos sitä valtionosuutta ei hallitusneuvotteluista löydy, eikä ehkä myöhemminkään, niin tämä hankehan ei tule toteutumaan. Ei sitten ainakaan neljän vuoden aikana, enkä tiedä sitten myöhemminkään, koska Vantaahan ei pysty toteuttamaan tätä ilman valtionosuutta ja tällä ei ole mitään tekemistä mal-sopimuksen kanssa. Me voimme toteuttaa mal-sopimuksen ilman raitiovaunuhanketta, joten jäitä hattuun jäädään odottelemaan, mitä hallitusneuvottelut tuo tullessaan. Tuleeko sieltä kolikoita vai seteleitä?

1:31:44.9 valtuutettu Rokkanen Sakari

Joo, kiitos puheenjohtaja. Ehkä vastaa suoraan muutaman Niikon esiin nostamaa asiaa. Ensinnäkin tähän ehkä mal-kokonaisuuteen. On poikkeuksellista, että koko pääkaupunkiseudun tai Helsingin seudun mal-suunnitelmassa Vantaan ratikka on koko seudun ykköshanke. Säätytalolla viime viikolla Helsingin pormestari oli sitä mieltä, että Vantaan ratikka on hieno hanke ja Helsingin tukee tätä voimakkaasti. Oon vahvasti samaa mieltä, että tämä on koko seudun ykköshanke. Ja se mitä Säätytalolla on nyt tullu kolme viikkoa vietetty aikaa, niin mä luotan siihen kyllä, että että jos hallitus saadaan kasaan ja mal-suunnitelma saadaan taas seudulla kasaan ja Vantaan ratikka on sen seudun... on Suomen tärkeimmän kaupunkiseudun ykköshanke. Jos ei siihen löydy valtion rahaa, niin niin sanoin kyllä, sit ollaan kyllä aika isoissa ongelmissa ja Kokoomuksesta se ei tuu jäämään kiinni. Toivottavasti ei myöskään tulevista hallituskumppaneista, että tehdään Vantaalle vihamielisiä päätöksiä. Puheenjohtajalta, Niikko valtuutettu Niikko toi esille myös nämä laskelmat. Täytyy muistaa, et yleissuunnitelmavaiheessa kaikki on yleispiirteistä. Viime aikoina ne laskelmat on nimenomaan täs yksityis- yksityiskohtaisessa suunnittelussa sekä kasvanu nää menoarviot, mut myöskin tuloarviot. Eli on hyvä muistaa, että molemmat on päivittynyt ylöspäin. Puheenjohtajalta, tän puheenvuoron pyysin ennen kaikkea kuitenkin sen takia, et nuorisovaltuuston puheenjohtaja Tuomainen piti valtavan hyvän puheenvuoron. Hän totesi siinä, että tätä ratikkaan varattua, vähän reilu 400 miljoonan summaa, niin ei sitä oikein voi käyttää myös mihinkään muuhun. Täällä on tuotu esille palveluiden parantamista ja vahvistamista, mut hyvät valtuutetut, meillä ei ole mitään semmosta 400 miljoonan euron rahasäkkiä missään, mitä me voimme käyttää niin kuin me haluamme. Meillä on mahdollisuus nostaa pankista 400 miljoonaa euroa lainaa ja investoida se johonkin kohteeseen, jossa me arvioidaan, et se tuottaa



mahdollisimman paljon kaupungille myös takasin tuloja ja elinvoimaa ja hyvinvointia. Tästä, arvoisa puheenjohtaja, on kyse ratikassa, ei siitä että meillä on 400 miljoonaa, jonka jakamisesta me päätetään, vaan meillä on lainavaltuus ja me voidaan arvioida, et me voidaan investoida se tähän ratikkaan. Arvoisa puheenjohtaja on paljon puhuttu menopuolesta, mut mä haluan koko ajan korostaa myös, että koko ajan tässä rinnalla ollut liikkunut tämä tulopuoli ja parhaan tän hetken arvion mukaan, niin ratikan tulopuoli ylittää Vantaan kustannukset tästä ratikasta ja silloin minun mielestäni vastuullinen valtuutettu tekee tässä positiivisen päätöksen ratikan puolesta. Pieni investointi ei tarkoita aina, edullisempi ei tarkoita aina parempaa investointia. On totta, että bussivaihtoehto on edullisempi, mut on kiinnitettävä huomiota, et myös sen bussivaihtoehtoihin on tuotto ja tuloarvio on huomattavasti pienempi kuin ratikalla. Ratikka on kalliimpi investointi, mutta myös sen arvioidut tuotot ja tulot kaupungille on huomattavasti suuremmat. Kiitos puheenjohtaja.

1:34:35.8 puheenjohtaja Lindtman Antti

Näin kiitos ja ennen kuin mennään... ennen kuin mennään Lundeliin, niin kerron tässä valmiiksi, että ne valtuutetutkaan, jotka eivät saaneet tähän koneeseen sisään siinä ensimmäisessä rysässä puheenvuoroja läpi, nii ei kannata nyt enää pyytääkkään sillä koneella... Janne päätösvalmistelun tiimin puolesta käy varmistamassa teidät kaikki, jotka kävitte kysymässä. Keräämme tänne ne ne perään ja sitten sen jälkeen tuolta laitamme sen 20:n... joukkoon tästä. Eli ei tarvitse nyt enää olla lännen nopein, sillä ei saa puheenvuoroa ohi toisten, mutta keräämme vielä varmuuden myös kaikki, niin valtuudet voivat pysyä paikallaan ja voimme jatkaa kokousta järjestäytyneesti. Ja nyt alottaa Lundell ja Aura valmistautuu.

1:35:21.8 valtuutettu Lundell Kai-Ari

Arvoisa puheenjohtaja. Hei hyvät valtuutet, tiedättehan, että meitä on huijattu. Kerrataan, kun ratikan suunnittelupäätös tehtiin vuonna 2019, rakentamisen kokonaiskustannus oli vajaat 400 miljoonaa. Nyt puhutaan jo yli 600 miljoonasta. Hinta on noussut reippaasti yli puolella. Eikä kyse ole pelkästä kustannustason noususta. Meitä on huijattu sanomalla, että päivittäin ratikkaa käyttää noin 80 000 matkustajaa. Tällä markkinoitiin. Nyt puhutaan enää 30 000 matkustajasta. Meille on kerrottu, että ratikkareitin varrelle nousee yrityksiä ja asuntoja kuin sieniä sateella. Sama



kaupunkikehitys tapahtuu muutenkin, sillä Aviapolikset, Tikkurilat ja Kehä kolmoset vetävät joka tapauksessa. Meitä on huijattu myös kartoilla. Toisin kuin niihin on piirretty, raiteita Länsi-Vantaalle Ylästöntien kautta on mahdotonta rakentaa, koska tie on äärettömän kapea. Vantaan ratikka tulee tuleen jäämään torsoksi. Meitä huijattu vertaamalla Vantaan ratikkaa Tampereen ratikkaan. Mutta Tampere on järvien keskelle puristettu yhtenäinen nauhakaupunki, kun taas Vantaalla on monta keskusta ja kehärata. Jos olisin Tampereen valtuutettu, olisin voinut aivan hyvin äänestää ratikan puolesta, mutta Vantaalla en äänestä. Meille on kerrottu, että ratikan takia Hakunilaan muuttaisi hyvätuloisia ihmisiä. Miksi he sinne muuttaisivat, kun ratikoita löytyy Helsingistäkin? Meille on kerrottu, että ratikka ehkäisee segregatiota. Ulkomailla on nähty, että juuri kiskoin solmukohdat edistävät segregatiota. Tehokkainta segregatiota ehkäisyä on koulutus, ei tietenkään ratikka. Ratikka-rahalla saataisiin rakennettua: 15 keskisuurta peruskoulua, luokkakokoa pienennettyä, valmistava opetus kaksivuotiseksi, voitaisiin palkata lisäksi psykologeja, kuraattoreita, erityisnuorisiohjaaja, voisimme panostaa lisää perustaitoihin kuten lukemiseen. Tänäpä on valinnan paikka. Aamun Hesarissa Hakunilassa yli 30 vuotta asunut Pertti repo ei epäröinyt mielipiteissään: ”Täältä menee busseja 10 minuutin välein. Ei ratikalle ole mitään tarvetta.” Pertti Rapo on viisas mies.

(Pertti valtuustoon) [1:38:02].

Kyllä, Pertti valtuustoon. Sähköbussi peittoaa joustavuus (-) [1:38:06] ratikkaan mennessä. Valitaan ekologisempi vaihtoehto, ei ratikkaa. Kiinnittää huomiota. Tähän mennessä perussuomalaiset eivät ole syyllistäneet ketään, esimerkiksi vastuuttomuudesta, koska me olemme vastuullisia ihmisiä. Kiitos.

1:38:35.6 valtuutettu Aura Anssi

Arvoisa puheenjohtaja [puhe ei kuulu] ja muut kuulijat. Saanko uuden lähdön puheenjohtaja?

(Luetaan kuusi sekuntia hyödyksi) [1:38:47].

Joo, hyvä. Tänäpä on siis Vantaan kaupungin historiassa merkittävä päivä, erittäin merkittävä. Päätetään investoinnista ja sanottakoon myös Eerolan sanoin, että varmasti merkittävimmästä investoinnista tähän saakka historiassamme. Ja tässä ei oo kyse, niinku sanottu, pelkästä liikennehankkeesta, vaan ennen kaikkea kaupunkikehityshankkeesta. Tämä luo tämä hanke meidän kaupungille edellytykset



kasvulle ja kehitykselle. Hanke tulee mahdollistamaan tehokkaamman maankäytön, luo uusia koteja tuleville vantaalaisille, sekä tuottaa uusia työpaikkoja. Hanke on myös ekologinen ratkaisu, joka vahvistaa kaupunkimme kestävän liikkumisen muotoja ja näin ollen säilyttää kaupungillemme tärkeitä lähimetsiä ja virkistysalueita. Tänäpä päätettävää hankeinvestointi on luonnollista jatketta meidän aiempiin poliittisiin päätöksiin. Suunnittelu aloitettiin jo 90-luvulla, jolloin luotiin ensimmäinen esisuunnitelma ja ratikka on myös merkitty meidän edelliseen yleiskaavaa 2007. 2018 ratikasta laadittiin ensimmäinen yleissuunnitelma ja viime valtuustokaudella 2019 päätettiin suunnittelun jatkamisesta, ja tähänkin saatiin valtio mukaan 30 prosentin osuudella. Vantaan ratikka on myös merkittävä osa maankäyttö ja asumisen liikenteen sopimusta seutukuntien ja valtion välillä. Ja kuten mainittu, niin tää on valtion ja mal-sopimuksella mainittu ykkös investointikohde. En nää mitään epäilystäkään siitä, että kaupunki kaupunki ei sais tälle hankkeelle 30 prosentin osuutta ja varsinkin, kun Säätytalolla oleva Rokkanen tämän totes, ni on tästä täysin vakuuttunut. Mä miellän, että ratikka on kuin Vantaan keuhkot. Keuhkot tulee parantaa hapenottookyky ja tulee parantaa sen myötä suorituskyky ja tällä investoinnilla me nimenomaan parannetaan kilpailukyky suhteessa meidän kilpaileviin muihin kuntiin. Varsinkin ympäryskuntiin. Me tulla enemmän liittymään, Van- Vantaa tulee enemmän liittymään Helsinkiin Espooseen. Ja näin ollen otetaan pieni irtiotto muuttonegatiiviseen kehitykseen ympäryskuntiin. Jatkan puhetta seuraavassa vaiheessa, kiitoksia.

1:41:44.4 valtuutettu Multala Sari

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja hyvät vantaalaiset. Aina välillä valtuustossa [puhe ei kuulu] pääsee päättämään asioista, jotka vaikuttavat pitkälle tulevaisuuteen ja tänään me olemme semmoisen päätöksen äärellä. Vantaan ratikka tulee vaikuttamaan, jos se toteutuu, monta kymmentä vuotta tästä eteenpäin. Ehkä jopa saman aikaan, kun olemme kaupunkina tähän asti olleet. Se parantaa liikenneyhteyksiä, mutta ennen kaikkea luo tilaa ja mahdollisuuksia kaupunkikehitykselle. Olen ajatellut ratikan koostuvan oikeastaan neljästä pätkästä raideyhteyksiä, joilla kaikilla on mahdollisuuksia parantaa paitsi joukkoliikenneyhteyksiä myös saavuttaa merkittäviä kiinteistötaloudellisia hyötyjä. Ensimmäinen pätkä on lentoasemalta Jumboon, jossa tällä hetkellä on erittäin heikot joukkoliikenneyhteydet, vaikka sitä väliä kuljetaan melko aktiivisesti. Toinen pätkä on Jumbon ja Tikkurilan välillä, neljäs Tikkurilasta Hakunilan ja viimeinen Hakunilasta



Mellunmäkeen. On ihan nyt todella ymmärrettävää, että näin suuriin investointeihin valtuutetut suhtautuvat vakavasti ja pohtivat kantaansa erittäin tarkkaan. Siksi oli myös hyvä, että ratikan suunnittelun aikana niin kustannusarvioita kuin asemakaavoilla ja kaavarungoilla on hahmoteltu kiinteä- kiinteistökehityksen hyötyjä ja tarkennettu niitä suunnittelun edistä- edistyessä. Tästä on nimenomaan kyse. Siis siitä, että arviot ovat tarkentuneet matkan varrella, ei siis siitä, että meitä olisi huijattu, kuten täällä eräs valtuutettu väitti. Ja totta kai on niin, että vaikka kuinka tarkkaan pyrkisimme arvioimaan ja analysoimaan tulevaisuutta, ni täysin tarkkaa arviota tuloista ja menoista on mahdotonta antaa. Muutama sana mal-sopimuksesta. Mal-sopimus on tällä hetkellä... valmistelussa ja raha- rahoitusneuvotteluita käydään jo taustalla Vantaan ratikan osalta nämä rahoitusneuvottelut ovat valitettavasti kuitenkin jäissä niin pitkään, kunnes valtuusto on kantansa näyttänyt ja sen vuoksi on erittäin tärkeää, että oli se päätös mikä tahansa, me päätämme tästä ratikasta mahdollisimman pian. Näin ensin voidaan edetä seudun omissa neuvotteluissa ja sen jälkeen, kun seudun oma, ikään kuin pohja sille esitykselle on valmis, niin sitten käydään sitä neuvottelua hallituksen, eli valtion, suuntaan. Ja kun se Vantaan ratikka tällä hetkellä on ensimmäisenä hankkeena siinä niin se, jos me päätämme sen jättää rakentamatta, ni ei todellakaan tarkoita, että niitä rahoja olisi johonkin muuhun käytettävissä. Ei niin Vantaan omia rahoja kuin sitten niitä valtion rahojakaan varsinkaan. Sanon vielä muutaman sanan segregaatista. Ajattelen niin, että tämä ratikka yksinään ratkaise vaikkapa Hakunilan suuralueen kohtaloa, mutta meidän pitäisi miettiä tässä päätöksen yhteydessä myös niitä vaihtoehtoiskustannuksia, jos me emme tätä ratikkaa päättä rakentaa. Vain uskaltamalla investoida myös tällaisiin hieman, kyllä, kalliisiin hankkeisiin, luomme edellytyksiä kaupungin pitkäjänteiselle kehittämiselle ja asuntotuotannon monipuolistamiselle Hakunilan suuralueelle, joka on tällä hetkellä ainoa suuralue, jolle vielä raideyhteyttä ei mene. Näillä perusteilla kannatan itse ratikan rakentamista.

1:45:18.2 valtuutettu Eklund Tarja

Arvoisa puheenjohtaja, valtuutetut ja muut kuulijat. Vantaan ratikka, rakastettu ja vihattu hanke. Perusteellisesti selvitetty hyödyt ja mahdolliset uhat, jotka voisivat tuottoarviota muuttaa. Vertailu tehty superbussin käyttöönottoon. Asiaa on selostettu sekä päättäjille että asukkaille monissa infoissa, kansalaistyöpajoissa ja nettiin on ladattu kaikki mahdollinen tieto jokaisen löydettäväksi. Siltikin pitäisi yhä selvittää lisää ja tuskin mikään selvitys riittäisi. Kun pää ei tutkitulla tiedollakaan käänny, niin sitä ei



millään väkisin kannata yrittää kääntää. Suunnittelu on tehty huolella ja toivottavasti hanke etenee rivakasti. Ennen kaikkea Vantaan ratikka on koko pääkaupunkiseudun seudullinen hanke, vaikka tärkeä tässä vaiheessa Länsimäen ja Hakunilan liittämiseksi raideverkostoon. Vantaan ratikan rakentaminen mahdollistaa sen jatkosuunnittelun myös muihin kehyskuntiin. Olemme osa pääkaupunkiseutua ja meillä on yhteisiä intressejä kehittää tie- ja raideyhteyksiä. Lisäksi niihin tarvitaan kuntien yhteistä tahtoa ja valtion osallistumista. Tämä ei missään tapauksessa ole itä vastaan länsi -ottelu, eikä kenenkään vastuullisen valtuutetun pitäisi sortua myötäilemään tällaista ajattelua yleensä missään Vantaan palveluista tai hankkeista päätettäessä. Etenkin suuret tulevaisuushankkeet ovat pitkän aikavälin suunnitelmia, eikä niistä pitäisi tehdä paikallispolitiikoinnin kohteita. Koko Vantaan etu on, että saamme lisää vetovoimaa Vantaalle, uusia asukkaita, työpaikkoja ja verotuloja. Niillä saadaan lisää palveluja Vantaan asukkaille joka alueelle, sillä ihan samasta kaupungin lompakosta nekin kustannetaan kaikille. Eli siis kaikki vantaalaiset hyötyvät ratikan tuomista hyödyistä. Ja mikä voisi olla parempi aika julkisten hankkeiden toteutukselle kuin juuri nyt? Asuntorakentamisen hiipumisen tuomaan talouden epävarmuuteen parasta lääkettä on julkisten investointien rakennushankkeiden käyntiin laittaminen, työllisyyden lisääminen ja usko tulevaisuuteen.

1:47:53.3 valtuutettu Kaukola Ulla

(-) puheenjohtaja ja valtuutetut ja kuntalaiset. Kannatan ratikan rakentamista. Ratikka tekee Vantaasta kaupungin, houkuttelevan kohteen investoida, asua ja tehdä töitä. Näin totesin vuonna 2019, kun päätimme suunnittelun aloittamisesta. Olen yhä samaa mieltä, vieläpä entistä vahvemmin. Tampereen ratikka on ollut menestys. Se valmistui etuajassa ja alitti budjettinsa. Toteutuneet matkustajamäärät ovat ylittäneet ennusteet, kiinteistötaloudelliset hyödyt ovat toteutuneet etupainotteisesti. Raidejokerista uutisoitiin tammikuussa, että se on valmistumassa etuajassa ja alittamassa budjetin. Onko yksikään kaupunki, joka on ratikan rakentanut koskaan katunut ratikan rakentamista? Tietääkseni ei. Turku kylläkin katu ratikan purkamista ja viime viikolla valmistuikin yleissuunnitelma ratikan rakentamiseksi Turun satamasta Varissuolle. Se, joka ajattelee taloutta, ymmärtää ettei Vantaalla ole varaa jättää ratikkaa rakentamatta. Heikennämme Vantaan houkuttelevuutta sekä asukkaiden että yritysten silmissä, mikäli emme ratikkaa rakenna. Muutomme pääkaupunkiseudun



peräkyläksi. Ilman ratikka Vantaa näyttäytyy kaupunkina, jolla ei ole halua kehittyä, kertoi meille juuri nuorisovaltuuston puheenjohtaja erinomaisessa puheenvuorossaan. Länsi-Vantaalla kuulee aina välillä sanottavan, kuinka ratikka hyödyttää vain Itä-Vantaata. Näinhän asia ei ole. Vantaan kokonaisuus. On myös länsivantaalaisen etu, että Itä-Vantaa ja Keski-Vantaa kehittyvät. Aivan niin kuin oli Itä-Vantaan ja Keski-Vantaan etu, että ja siten koko Vantaan etu, että kehärata rakennettiin. Ratikan vastustamisen sijaan kannattaakin keskittyä miettimään, kuinka saamme ratikan mahdollisimman nopeasti myös Länsi-Vantaalle. Ratikka on vuosikymmenten hanke. Menot pystymme aina laskemaan, mutta kaikkia tuloja emme vielä edes tiedä. Meistä itsestämme riippuu, kuinka hyvin kotoutamme ratikan hyödyt. Ratikka tiivistää kaupunkirakennetta, kytkee yhteen kaupungin erillään olevat osat. Ratikka ei ole pelkkä liikennetransporthanke, vaan osa kaupunkikuvaa ja ympäristöä. Esteetön. Ratikka lisää ihmisten elämänlaatua, kun työmatkat lyhenevät ja helpottuvat. Palvelut parantuvat. Ratikkaan on helppo yhdistää positiiviset verbit. Ratikka kehittää, houkuttelee parantaa. Ratikka tekee Vantaasta kaupungin. Kiitos.

1:50:44.6 varavaltuutettu Jääskeläinen Jari

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja kokouksen seuraajat. Tiesittekö, että rakennusala, eli rakentaminen ja rakennusteollisuus, yhteensä työllistää noin 250 000 henkilöä? Noin 1/3 rakennustyömaalla työskentelevistä on pääurakoitsijan palveluksessa, loput aliurakoitsijan tai vuokratyönantajan palkkalistoilla. Rakennusalan työllisten määrä on noin 175 000 – 185 000 henkilöä. Luvussa on mukana talon rakentaminen, infrarakentaminen ja erikoisurakoinnin työntekijät, sekä toimihenkilöt ja yrittäjät. Näistä maa- ja vesirakentamisen, eli infrarakentaminen, työllistää suoraan 45 000 – 50 000 henkilöä. Lisäksi rakennustuoteteollisuus työllistää noin 80 000 henkilöä Suomessa. Rakennusosalalla on paljon yrityksiä, myös paikallisia yrityksiä. Alan työllisistä noin 100 000 on työntekijöitä, 35 000 toimihenkilöitä, loput yrittäjiä. Rakennusosalalla on pienyritysvaltainen. Kaupparekisterin mukaan rakennustoimialalla on merkitty peräti 40 000 – 50 000 yritystä. Päätoimisesti rakentamiseen keskittyvien yritysten määrä on kuitenkin huomattavasti, haha, pienempi, arviolta noin 10 000. Vaikka ulkomaalaisten työntekijöiden osuus alalla on merkittävä, talonrakennusosalalla heitä on keskimäärin noin viidennes työmaiden kaikista työntekijöistä, eikä ulkomaalaisten työntekijöiden osuus rakennustyömaalla ei kuitenkaan enää olekaan kasvanut entistä vauhtia. Arvoisa valtuusto, ennen kuin joku



teistä painaa ei-nappia, niin miettikää, että rakentamiseen ja rakennetun ympäristön ylläpitoon osallistuu joka viides Suomen työllisistä. Siis joka viides. Rakentamisessa ja kiinteistönpidossa sekä niihin liittyvissä palveluissa työskentelee kaikkiaan noin 520 000 henkilöä. Rakennusalan klusteri on suurin työllistäjä Suomessa. Rakentaminen on parasta elvytystä ja jos me halutaan pitää Suomi niin kuin Vantaakin elinvoimaisena me tarvitaan Vantaan ratikka, sillä rakentaminen pitää pyörät pyörimässä. Kiitos.

1:53:35.8 valtuutettu Kauppinen Sirpa

Kiitoksia arvoisa puheenjohtaja ja hyvät kuulijat. Mä laadin Sari Lammikon kanssa ja Otso Kivekkaan kanssa vaihtoehtosuunnitelman koko seudun kattavasta poikittaisliikenteen ratikkaverkosta ja se olisi saatu Östersundomin metron hinnalla. Ja tämä kertoo sen, et miksi ratikka on niin paljon halvempi kuin vaikkapa raskasraide, kuten metro. Eli se ei ole niin kallis kuin vaikkapa länsimetro tai muu. Iso ero. Se, mikä tota... No joo. Tää ois ollu paljon nopeempi. Ratikasta lyhyesti. Linjaus on turhan hidas. 2018 kysyin, halutaanko me ratikasta paikallinen keräilylinja vai kilpailukykyinen vaihtoehto autoilulle? Vähennetäänkö autoilua vai kevyttä liikennettä? Parhaillaan kaavassa näkyvä hahmotelma on enemmänkin mutkainen ja tehoton versio Helsingin museoratikasta eikä niinkun pikaratikka, niin kuin Zürichissä. Ja kun välimatkat kasvaa, täällä on pitemmät välimatkat, kun Helsingin keskustassa, niin pitäis täällä olla sitten nopeampikin. Autot kulkee siellä keskustassa hitaammin ja täällä nopeimmin, niin joku kehäradan länsipuolen nopeus 43 kilsaa tunnissa ois jo ihan hyvin toimiva, vaikka se ei kiemurtele, kuin villakoiran kiharat se kehärata, niin niin silti se on todella pidetty kulkumuoto ja kerää laajalta alueelta sinne porukkaa. Toinen haaste on yhteiskuntataloudellinen kannattavuus. Se on heikko, mutta nyt me puhutaankin Vantaan tavallaan semmosesta houkuttelevuudesta ja maankäytön rahoista. Mut täs on yksi pieni haaste: Vantaan ratikan tai muidenkaan raiteilleen, mitä täs on rakentuessa niin, niin sais investointikustannukset, niin sais nostaa sitä meidän lipun hintoja, koska korkeimmat lippuhinnat näivettää joukkoliikenteen. Näin on ennustettu tapahtuvan, jos tätä infrakorvaus laskentamallia, ah mikä sana, jos sitä ei pistetä uusiksi. Mä en ymmärrä mikä siinä mättää, ettei sitä uusita. Sitten kolmas pointti ratikasta. Ilmastohyödyt on hitaat. Tämä ei oo ilmastohanke, eli perussuomalaisten ei tarvitse vastustaa tätä sen takia. Mut toki tämä on ilmastopositiivinen. Ruuhkautumisen vähentyminen... Ruuhkautumisen kustannukset on valtavia. Yksi kilsa Kehä kolmesta levennys suunnitelma maksaa 26 miljoona. Elikkä liikenneväylät



pääkaupunkiseudulla maksavat autoilijalle. Autoväylät 33 6000 euroa per käyttäjä, jos ollaan henkilöautossa, mutta ratikka on 4 500 euroa per asukas tai sitä käyttävä asukas ja pyöräily -

1:56:42.6 valtuutettu Eerola Antero

Arvoisa puheenjohtaja, ajattelin kommentoida tässä muutamia puheenvuoroja, joita täällä on pidetty. Erityisesti niitä ryhmäpuheenvuoroja. Ensinnäkin halusin kiittää nuorisovaltuuston edustajaa tästä erinomaisesta tulevaisuusorientoituneesta puheesta. Kuunnelkaa tulevaisuuden ääntä. Sen jälkeen pitää pieni tauko ja kuunnelkaa sitten näitä menneisyyteen orioituneita ääniä, joita tässäkin salissa on on tuota on kuulunut. En nyt mene siihen, että onko niissä menneisyys- menneisyys puheenvuoroissa kannatettu vaiko vai puolustettu ratikkaa vaikka tuntuu, että Lundell siellä itsensä jo tunnisti. Omassa omassa ryhmäpuheenvuorossa Vasemmistoliitto varoitti siitä, että myöskään tätä ratikkaa ei pidä tällaisella tyhjällä propagandalla myydä ihmisille. Täällä Demarien valtuustoryhmän puheenjohtaja valtuutettu Räsänen sanoo, että tuota että ratikan vastustus perustuu tunteisiin ja kannatus faktoihin. Ei se näin ole, että kyllä faktoillakin voidaan tätä päätyä vastustamaan tätä ratikkaa aivan aivan hyvin. Eli tämmösillä niinku ei pidä vähätellä toisten toisten argumentteja. Sitten tais olla valtuutettu Luokkala, joka epäili tätä, että tuleeko valtiolta rahoitusta, että myös olisiko semmonen skenaario mahdollinen, että valtio rikkois tän mal-sopimuksen. Niin mikä olisi sen jälkeen valtion luotettavuus sopimuskumppanina? Mikä olis sit vaihtoehto tälle? Tää ehkä osoittaa sen, että myöskin Säätytalolle kokoontuneille hallitusneuvottelijoille, ettei tämä leikkaaminen säästäminen olekaan niin helppo laji. Valtiolla kun on aika monia yhteiskunnan rakentamiseen liittyviä velvoitteita. Sitten valtuutettu Jääskeläinen, Jouko Jääskeläinen, puhui, että onko Vantaasta tulossa halvan työvoiman asuinpaikka vai saavutetaanko jotakin laadullista hyppyä, jos oikein oikein ymmärsin. Mitähän tämä oikein tarkoittaa? Tarvitaanko Vantaalle nyt jotenkin laadukkaampia ihmisiä? Minusta tämä on jotenkin aika epäkristillinen lähtökohta. Valtuutettu Nummela täällä iloitsi siitä, että Vantaa on maksanut paljon velkaansa pois, mut että nyt sitten tämä alhaisen velan aikakausi olisi ratikan myötä ohi. Ei velka ole mikään mikään... asia itsessään, se on väline ja sitä voidaan myös hyvin ottaa investointiin silloin, jos se katsotaan, että ne investoinnit on on on on kannattavia. Myös valtuutettu Nummela täällä pyöritteli sitä, että tarvitaan



enemmän hyvätulaisia ihmisiä ja pieni- ja näitä pientaloja ja asetteli jotenkin epämääräisesti vastakkain näitä erilaisia erilaisia asumismuotoja ja siitä kyllä tulee vähän mieleen tämä Kalevauvan laulu, että annatko lastenleikkiä vuokratalojen lasten kanssa. Itse olen kieltänyt jyrkästi. Ja sitten lopuksi tässä salissa, kun sanotaan sanottiin vielä ratikan olevan vanhaa teknologiaa ja niinhän se tavallaan onkin. Se on ajan saatossa kestänyttä teknologia, kuten ovat auto tai sähkö tai viime kädessä pyörä. Enkä usko että ratikan vastustajat haluavat muuttaa autojensa renkaita neliskanttisiksi vain siksi, että pyörä on vanha keksintö.

1:59:47.9 valtuutettu Tahvanainen Säde

Arvoisa puheenjohtaja. Totesin tänään aiemmin jo, et tilinpäätöskeskustelussa, että Vantaa on kuudessa vuodessa kohta vähentäneet lähes yhden ratikkalinjan verran. Nyt kysyisin, että emmekö kykene edes hidastuneissa taloussuhdanteissa 25 vuodessa lyhentämään samaa määrää lainoja? (- -) [2:00:15] uskoa siihen tulevaisuuteen, että pystymme. Ratikka maksaisi Vantaalle 414 miljoonaa euroa. Ymmärtääksemme mittasuhteita, käytän erityisopettajan tulitikkiuaskin periaatteella tehtyä laskelmaa. Jos kulut jaetaan suunnitellulle 25 vuoden aikajänteelle, lyhennys olisi vuosittain 16,5 miljoonaa euroa plus korot ja koronkorot. Niitä en sentään laskenut tähän. Tuloista. Kiinteistötalouden tulot on arvioitu noin kahdeksann miljoonaa euroa ja jos tuo jaetaan 40:lle vuodelle, mitä siinä suunnitelmakaudella on on meille kerrottu, se olisi noin 20 miljoonaa euroa vuodessa. Elikkä peilikuva tälle toiselle puolelle. Maan käytön tulot ovat tänä päivänä noin 40 miljoonaa euroa vuodessa. Jos taso nousee vaikkapa 10 miljoonaa euroa vuodessa, on puolet tuosta ratikkavelasta jo kuitattu. Ei kuulosta kovin mahdottomilta luvulta, kun rupea jakamaan tätä vuosikustannuksiin. Ratikka-investointia tulee katsoa todella pitkän aikavälin hankkeena. Se kutoo Vantaan osaksi pääkaupunkiseudun sydänverisuonistoa, parantaa kaupunkiympäristöä ja luo lapsillemme ja lapsenlapsillemme tulevaisuuden kaupungin sykkeen. Valitaan ratikka.

2:01:56.4 valtuutettu Karlsson Patrik

Ärade utförande, fullmäktigeledamöter, vandabor. (- -) [2:02:00]. Kiitos nuorisovaltuusto, hyvin sanottu. Vanda spåran, Vantaan ratikkaan, i vår strategi (- -) modliga, (-), rohkea. Nu är det dags att vi leva upp till det och vi kan inte bara (- -) eller säga nej i nya (-). Nya (- -) Vanda spåran är viktig att (- -). Vi vill ha fler arbetsplater, fler invånare, some gör oss mer inkomster och gör stader blir mer attraktiv. Det (- -)



behöva vara redda för. (- -) siffror och beräkningar från våra duktiga (tjänstepersoner). (-) livet vänter på (- -). (- -) många (- -) i Europa har (-) snabbspårvägarna (- -) skulle inte vi (- -). Jag själv bor (till Håkansböle) snart 30 år och (- -) planerat (- -) i Håkansböle storområde, men väldigt lite har gjorts. De har bara (- -) [2:03:02]. Nu är det dags att Håkansböle storområde för (- -) behövs. Vi behöver (nya - -) storområde (- -) resten av Vanda. Jag hoppas att majoriteten av fullmäktigeledamöter röstar som jag, det vill säga att vi vill bygga Vanda spår. Minä olen Vantaan ratikan puolella. Kiitos. Tack.

2:03:32.8 valtuutettu Vacker Marjo

Arvoisa puheenjohtaja, valtuutetut sekä vantaalaiset ja muut kuulijat. Vantaastako metropoli velkarahalla? Olemmeko valmiita maksamaan kaupunkimme ja kaupunkilaistemme hyvinvoinnin kustannuksella, Vantaan ratikkahankkeen hyväksymisellä? Tämän suuruudessa hankkeessa olisi ollut ensiarvoisen tärkeää kuntalaisten kuuleminen sekä osallistaa heidät osana päätöksentekoa. Olisiko kuitenkin kaupungissamme tällä hetkellä ennen ratikkahanketta prioriteeteissa muita kuntoon saatettavia asioita? Liike Nytin vasta-argumentti ja ideologia ei ole kaupunkikehi- kaupunkimme kehittymistä vastaan, vaan siihen ettei juuri tämä hetki ole se paras mahdollinen tämän suuruisen hankkeen hyväksymiselle. Taloudellisten faktojen ja liikennemääräarvioiden osalta hankittava- hanketta on haastavaa nähdä järkevänä. Olemmeko kiinnittäneet tarpeeksi huomiota Vantaan kehittymiseen kokonaisena kaupunkina? Ratikka ei hyödytä Länsi-Vantaata mitenkään ja valitettavasti Länsi-Vantaa ei kehity tasavertaisena Itä-Vantaan ohella. Kehärataa ja ratikkaa on yritetty verrata toisiinsa, mutta fakta on kuitenkin se, että ne vertautuvat toisiinsa hyvin heikosti. Kyseessä on kuitenkin täysin erityyppiset raidehankkeet ja kehärata on yhdistänyt idän ja lännen. Raideyhteys lentokentälle oli myös valtakunnallisesti odotettu. Arvoisa puheenjohtaja, tällä hetkellä meidän tulisi tarkastella hyvin kriittisesti Vantaan ratikka-hankkeen hyväksymistä. Meillä on useita riskitekijöitä, niin rakentamisen, taloudellisen kuin myös kaupunkimme turvallisuuden näkökulmasta. Liike Nyt valtuustoryhmässä emme voi olla ottamatta esille turvallisuuskäsitteitä. Varmasti jokainen meistä tunnistaa valitettavasti raideliikenteen mukana tuomat, eli levottomuudet. Sekä tärkeä näkökulma osana maanalaisen tunneliosuuden turvallisuuteen. Tieto siitä, että hanke toteutetaan allianssimallilla, joista on toki Suomessa verraten hyviä kokemuksia suurista hankkeista, allianssimallilla tehtyjä hankkeita on ollut kuitenkin Suomessa melko



vähän, joten projektimielessä ratikkahankkeeseen kohdistuu epävarmuuksia. Arvoisa puheenjohtaja ja hyvät valtuutetut, Liike Nyt valtuustoryhmä näkisi ehdottoman tärkeänä lisääjän ottamista päätöksentekoon. Kiitos.

2:06:18.5 puheenjohtaja Lindtman Antti

Kiitoksia ja sitten pieni tekninen tieto puheenvuoropyynnöistä. Meillä on, kuten havaitte alussa, meillä on tiettyjä haasteita tämän järjestelmän kanssa ja näin ollen se menee niin, että Paula Lehmuskallio on puheenvuoro on viimeinen, jonka joka on tässä oikeassa järjestyksessä. Sen jälkeen siihen väliin tulee 29 puheenvuoroja, jotka on täällä puheenjohtajistossa listalla, jotka olette pyytäneet mutteivät näy tuossa järjestelmässä ja vasta, kun nämä 29, joista viimeinen on muuten valtuutettu Lundell, niin sen jälkeen jatketaan tän listan mukaan, mikä näkyy, eli Tuomas Mutanen. Eli jos ette näe tuolla nimenne, niin se todennäköisesti on tässä paperilla, joka on mun kädessä, puheenjohtajan kädessä, ja tässä saa puheenjohtajan kaverit tietysti ensinnä puheenvuoroja. Vitsi, vitsi. Järjestykses mennään. Tämä on meidän virkahenkilöitten tekemä aito lista. Onko kysyttävää? Ellei, ellei niin jatkamme tässä järjestyksessä. Eli nyt seuraavaksi on puheenvuoro tämän listan mukaan Faysal Abdi.

2:07:32.7 valtuutettu Abdi Faysal

Kiitos. Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja muut läsnäolijat. Uusia rajuratkalinjoja on syntynyt joka puolella Eurooppaa. Täällä Suomessa Helsinki on laajentanut ratikka verkkoaan merkittävästi, Tampere on rakentanut ja myös Espoon kaupunki on saamassa oman ratikkansa, joka on parhaillaan rakenteilla. Tänään olemme päättämässä ratikkamme seuraavasta vaiheesta, kun ensimmäinen selvitysvaihe on jo tehty. Olemme osa pääkaupunkiseutua ja lentokenttäkaupunkina raitiotien rakentaminen tekee Vantaasta ratikkakaupungin, joka tulevaisuudessa tulee yhdistää Helsingin ja Espoon raitioteihin. Kaupunkimme kasvaa ja liikennejärjestelmän on myös kehityttävä sen mukana. Tulevaisuuden kaupungit kulkee raiteilla, siksi ratikka on modernin pääkaupunkiseudun ratkaisu. Vantaan poikittaisliikenteen parantamisen lisäksi ratikka mahdollistaa paljon uutta rakentamista, uusia koteja uusille vantaalaisille, uusia työpaikkoja, verotuloja ja maan arvonnousua, sekä nostaa vanhojen asuinalueiden elinvoimaisuutta. Vantaan ratikka tulee todella tarpeeseen, koska yksi- koska se yhdistää kaupungin itäisiä osia sujuvan raideliikenteen piiriin. Tämä ratikkayhteys parantaa koko seudun ratikan verkkoon ja joukkoliikenteen luotettavuuden, luoden vaihtoehdon autoilulle. Tämä edesauttaa



meidän hiilineutraalin tavoitteiden saavuttamista 2030 mennessä. Vantaan raitiotiehanke kannattaa siis toteuttaa, koska kaikki selvitykset, myös taloudelliset, puhuvat sen puolesta. Valtiolta saama tuki raitiotiehankeisiin on merkittävä. Meidän hankkeeseemme valtio osallistuu todennäköisesti noin 177 miljoonan euron osuudella, mikä on erinomaista. Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut, muistuttaisin vielä, että Vantaalla on kokemusta vastaavanlaisen hankkeiden toteuttamisesta, niistä viimeisin on kehärata. Siinä hankkeessa pysyttiin budjetissa ja aikataulussa aikataulusta pidettiin kiinni. Uskon, että pystymme siihen myös tällä kertaa. Minä uskon, että meidän eteenpäin katsova valtuustomme on rohkea päättämään tänä iltana ratikan rakentamisesta. Olemme suuren metropolialueen sydämessä, joten on pidettävä huolta, että Vantaa on kehityksessä mukana nyt ja myös tulevaisuudessa, siksi olen ratikan puolesta. Kiitos.

2:10:41.5 valtuutettu Tuomela Tiina

Arvoisa puheenjohtaja, virkahenkilöt, valtuutetut ja kuntalaiset. Olemme tänään päättämässä todella isoa investointia. Ratikan kustannukset ovat jo alkuperäisestä suunnitelmasta nousseet ja hintojen edelleen noustessa, ratikankin rakennuskustannus tulee entisestään nousemaan. Huomioiden tässä myös lainan korkojen nousu. Joulukuussa 2019 kaupunginhallituksessa kirjattiin seuraavaa: ”Vantaan kaupunki edellyttää, ennen jatkosuunnittelun käynnistämistä, että valtio osallistuu 30 prosentin osuudella hankkeen suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin.” Tällä hetkellä meillä ei vielä kuitenkaan ole todella tietoa mal-rahoituksesta ja sen kohdentamisesta. Luotammeko siis, että ratikka tuo elinvoimaa Vantaalle? Luotammeko siihen, että yritykset investoivat ratikan reitille ja asuntorakentaminen kukoistaa? Toteutuuko tämä skenaario? Sitä ei varmaan kukaan ihan varmuudella pysty sanomaan. Matkustajamäärät ovat alkuarvioista laskeneet ja nousua ei ole ollut havaittavissa koronan jälkeenkään. Täten nykyinen bussikapasiteetti on useiksi vuosiksi varsin riittävä. Kaupunkimme tarvitsee uusia ja terveitä päiväkoteja ja kouluja sekä vanhojen korjaamista. Tarvitsemme henkilöstöä varhaiskasvatukseen ja kouluihin. Tiestön kunto on paikoin varsin huono ja talvikunnossapito ei ole useanakaan talvena ollut riittävää. Kuntalaisten hyvinvoinnista ja terveydestä huolehtiminen on kaupungin tärkeitä perustehtäviä. Kaikkeen tähän tarvitsemme rahaa. Kohderyhmämme ei kannata, kuten ed. valtuutettu Jouko Jääskeläisen suulla



jo kuulimme, emme siis kannata ratikan rakentamista, ainakaan tässä taloudellisessa tilanteessa. Kiitos.

2:13:08.8 valtuutettu Kivimäki Otso

No niin, kiitos arvoisa puheenjohtaja ja hyvät valtuutetut. Tää ratikkainvestoinnissa, siinä on tietenkin omat riskinsä, mut mut haluun tässä (välissä) [2:13:20] muistuttaa, että niin on riskit myös ratikan toteuttamatta jättämisessä. Mikäli meillä kaupunkirakennetta ei sada alueellisesti muuttumaan ja uudistumaan, jatkuu kehitys samankaltaisena, ku se on ollut tähänkin saakka. Tää on sellanen skenaario, minkä riskejä me ei mun mielestä olla oikein tässä suunnittelussa tunnistettu. Vaikka tämä on ensisijaisesti kaupunkikehityshanke, mut jos (-) vähän niinku sivuu joukkoliikenne tai liikennehankkeena, niin se on fakta, että bussilinjalla V70, sitä voitaisiin käyttää vielä vuoteen 2050 saakka, mutta tämä ei kestä. Arviolta noin 70 000:n työpaikan ja sen mukanaan tuoman työpaikkaliikenteen lisäämistä. Aivan oikein. 70 000:n työpaikan. Arvioilta tällainen määrä tulee työpaikkoja ratikkan myötä ratikkareitin varrelle. Kaupungin asukasmäärän kasvaessa meillä kasvaa tietenkin myös autoilu, siitä ei pääse mihinkään. Mutta mikäli bussivuoroja joudutaan tihentämään tolkkomasti, ajaa se väijäämättä teiden ruuhkautumiseen. Ratikan kulkiessa omalla kaistalla, mikä sille rakennetaan, saadaan myös tähän helpotusta. Eli ei tarvii bussien hidastella siellä autojen kaistalla, vaan ratikka hidastelee omalla kaistallaan ja autot pääse ajamaan sujuvammin. Ratikkahankkeen riskejä mun mielestä on analysoitu erittäin hyvin tässä tehdyssä suunnitelmissa ja kaiken tän viimeisen neljän vuoden aikana, mitä tätä suunnitelmaa tehty. Ja mielestäni nollavaihtoehto eli se, että ratikkaa ei toteutettaisi ollenkaan, on riskit... omasta mielestä ainakin suuremmat, kuin tässä, että mitä nyt toivottavasti saada ratikka toteutumaan. Että ainoa varma asia maailmassa on muutos, jotta muutosta voidaan hallita, pitää olla valmis kokeilemaan jotain uutta. Mun mielestä se uus asia Vantaalla on nytten ratikka. Kiitos.

2:15:21.1 puheenjohtaja Lindtman Antti

Näin ja vielä ennen kuin päästetään Valtanen ääneen, niin kerrotaan vielä, että miten mennään. Eli tässä seuraavaksi tästä nyt näkyvästä listasta otetaan vielä Valtanen, Tikkanen, Åstrand, Lehmuskallio ja Kaira, joka menetti puheenvuoron jouduttuaan hetkeksi siirtymään puheenjohtajan tontille. Eli nämä viisi ja sen jälkeen siirrytään sitten näihin paikalta kerättyihin listoihin, joka näkyy täällä. Eli kairan jälkeen, eli tästä kuudentena, on sitten Viilo, sitten on Ida Tamminen, Kiljunen, Weckman, Vaula



Norrena ja niin edelleen. Eli nämä on ne, jotka on kerätty sieltä paikalta ja sitten, kun nämä on käyty läpi, niin ollaan tilanteessa, jossa kaikki ainakin, jotka ovat ensi alussa halunneet, ovat kerran saaneet puhuttua. Niin käydään nämä listat läpi ja sitten katsotaan, onko tarve vielä uudelleen avata puheenvuoroo, mut nyt tässä välissä, jos haluatte sitten lisää puheenvuoroja pyytää, niin se tapahtuu sillä tavalla, että tuutte kirjallisesti sen sitten tästä pyytämään ja sitten lisätään tonne jonoon ja katsotaan, miten saadaan vietyä listaa läpi. Eli nyt sitten... Valtanen ja Valtasen jälkeen valmistautuu Tikkanen.

2:16:30.1 valtuutettu Valtanen Hanna

Joo. Puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja muut kuulijat, ollaan tosiaan tänään tekemässä epäilemättä tämän valtuustokauden isointa päätöstä. Tuleeko Vantaasta osa pääkaupunkiseudun raitiotieverkkoa? Rakennetaanko me ratikka vai ei? On selvää, että 600:n miljoonan investointi on iso, eikä se ihmetytä ja on aika ymmärrettävää, että oasa valtuutetuista tämä päätös arveluttaa aika lailla. Ja etukäteen voi tuntua aika vaikeata arvioida, et pitääkö nämä laskelmat nyt sitten paikkansa ja lunastaako se ratikka niitä lupauksiansa. Mut jos mietitään, et mitä on tapahtunu muissa raidehankkeisiin Suomessa 2000-luvulla, näis kaupunkiseutujen raidehankkeissa, niin kyllä niissä kaikissa on hyödyt toteutuneet. Tämä pätee myös meidän länsinaapurin, Espoon, Länsimetro-hankkeeseen, joka aika ikävissä otsikoissa kaikin tavoin. Aikataulut eivät pitäneet, kustannukset ylitty. Nyt kun se on siellä rakennettu ja siihen saatu jatkokin jo aikaseks, ni enpä ole kuullut puhuttavan, että onpa harmi, että meillä täällä on tämä Länsimetro täällä Espoossa. Sen sijaan ratikkahankkeet, niin raidejokeri ku Tampereen hanke- ratikkahankekin, niin nehän on pysyneet niin aikataulussa kuin kustannuksissa, joten en tiedä, minkä takia Vantaa, joka noudattaa myös tätä samaa allianssimallia vähän jaettuna, niin minkä takia tää nyt sitten olis semmonen, missä ei pysytä kustannuksissa. Sen takia mun mielestä on... olen luottavainen näiden meidän virkakunnan tekemien laskelmien suhteen, että tää ratikkahanke on taloudellisesti kannattava. Kun tämä päätös nyt tänään tehdään, niin täytyy miettiä myös vähän vielä tulevaisuutta. Tässä on jo useampikin maininnu, että täähän ei yksin tuu esim. segregaatien ongelmia ratkaisemaan ja meillä tulee todella paljon asemakaavoja ratkottavaksi nytte tein tämän päätöksen myötä ja silloin meidän täytyy tehdä se valinta, et me suunnitellaan meille houkuttelevia alueita niin, että ihmiset haluaa niihin muuttaa ja jäädä asumaan. Ja yksi asia, mikä vähän



harmittaa mua tässä, koska Tampereellahan oli aika iso keskustelunaihe se, että saisko ne vaaleenpunasen ratikan sinne ja mekään ei päästä ottamaan kantaa tähän ratikan väriin, mutta kyllähän se ois aika mahtavaa, kun me saatais Kääriän vihreä ratikka [naurua].

2:19:02.3 valtuutettu Tikkanen Eeva

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja muut vantaalaiset. Sekä ratikan kannattamisen että vastustamiseen liittyy paljon sekä tunteita että järkiperusteita, sitä olemme tänään saaneet elää todeksi. Tällaista se elämä ja demokratia on. Ilolla voi todeta, että alkuillan toive arvostavasta keskustelustakin on tainnut toteutua. Itse jouduin punnitsemaan kantaani ratikkaan ensimmäisen kerran kuntavaalien 2021 alla. Tuolloin vaalikoneessa vastasin, että en kannata ratikkaa tässä taloudellisessa tilanteessa. Tehdyt selvitykset auttavat minua pysymään kannassani. Tässä taloudellisessa tilanteessa Vantaalla ei ole edellytyksiä tällaiseen uuteen jätti-investointiin sitoutumiselle. Vantaalla ei ole varaa siihen, että ratikan velkamenojen kattamiseksi tulevaisuudessa jouduttaisiin korottamaan veroja tai karsimaan palveluita entisestään. Otan yhden varoittavan esimerkin: Moni teistä ratikan kannattajista on neuvonut minua, että kaupunkitaloudessa investoinnit ja käyttötalous eivät liity millään tavalla toisiinsa. Että jos nyt satsaamme ratikkaan, se ei vaikuttaisi mitenkään negatiivisesti esimerkiksi varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen investointeihin. Olen huomannut kuitenkin viimeaikaisissa keskusteluissa, että esimerkiksi esityksemme päiväkotien ja perusopetuksen ryhmäkokojen pienentämisestä on saanut osalta teiltä melko pian vastauksen, että sitä ei voi toteuttaa, koska se vaatisi uusien päiväkotien ja koulujen investointia, johon meillä ei ole kaupungissamme varaan. Ratikkahankkeessa seuraava mittava velkaantuminen vie Vantaalla tulevaisuudelta, Vantaan tulevaisuudelta budjettillisen liikkumatilan. Tiedämme sen, että ratikkahankkeen toteutuessa muuhun on lähivuosikymmenet niukasti rahaa, mutta ratikkaan näyttää valtuustolta löytyvän yli 400 miljoonaa euroa. Arvoisa puheenjohtaja, tänään on puhuttu paljon rohkeudesta, tulevaisuudessa, elinvoimasta ja taloudesta, jopa historiamme merkittävimmästä investoinnista. Ratikkahankkeen suunnittelu on ollut hyvin perusteellinen. Sdämessäni toivon, että Vantaalla löytyy hyvin pian yhtä suurta valtuuston yhteistä mielenkiintoa ja analyyttisuutta, perusteellisuutta ja suunnitelmallisuutta lasten ja nuorten pahoinvointikierteen ratkaisemiseksi ja esimerkiksi nuorten yrittäjien ja työllisyyden



edistämiseksi. Yksi syrjäytynyt nuori maksaa yhteiskunnalle 1,2 miljoonaa euroa, puhumattakaan kuinka paljon verotuloja ja elinvoimaa uudet yrittäjät kaupunkiimme tuovat. Arvoisa puheenjohtaja, vastatessani kesällä -21 vaalikoneen kysymykseen ”Kannattaako ratikkaa tässä taloudessa tilantessa rakentaa?” asuimme perheeni kanssa Päiväkummussa. Moni päiväkumpulainen olisi jo todella tyytyväinen, että ratikan sijaan Päiväkumpuun palautettaisiin muutama lakkautettu bussireitti ja Laurintie vihdoinkin kunnostettaisiin. Ja esimerkiksi naapurikaupunginosassa moni nikimäkeläinen toivoo ihan vain yhtä uutta päiväkotia omaan kaupunginosaansa, jotta lapsiperheen arjen sujuvuus toteutuisi. Keskustalle on tärkeää, että Vantaalla voidaan elää sujuvaa arkea tulevaisuudessa myös muuallakin kuin mahdollisen tulevan ratikkareitin varrella.

2:22:32.6 valtuutettu Åstrand Stefan

Arvoisa puheenjohtaja, valtuutetut, virkahenkilöt ja vantaalaiset. Olemme tänään päättämässä tämän valtuustokauden ja jopa ehkä kaupungin historian tärkeimmistä päätöksistä, eli tuleeko ratikan rakentaminen käynnistää hankesuunnitelman mukaisesti. Ratikkahankkeen hinta nykyisessä hankesuunnitelmassa on erittäin korkea. Kustannuslaskelma on kohonnut valtaviin summiin, jossa arvio on tällä hetkellä yli 600 miljoonaa euroa, josta yli 400 miljoonaa olisi Vantaan osuus. Hanke on tarkoitus rahoittaa lainalla ja laina maksetaan takaisin arvioidulla maanmyynti ja kiinteistökehitys tuloilla. Hanke sisältää erittäin paljon olettamuksia siitä, miten Vantaan kiinteistökehitys kehittyy raiteen ympärillä ja miten kustannustaso tulee kehittymään tulevaisuudessa. Ärande vandabor (- -) [2:23:22] till ekonomiskt (- -) hela projektets strolek. (- -) i situation i världens sådan, att (- -) . (- -) att någon som tror att (låna ska betalats -) med inte gör som planerat (- -). Arvoisat vantaalaiset, on hyvin mahdollista, että henkilöstön riittävyys kaupunkiympäristön toimialalla, niin kaupunkisuunnittelu kuin rakennusvalvontapuolella, ei tule riittämään koko Vantaan kehittämiseen tasapuolisesti ja tavoitteiden mukaisesti ratikan rakentamisen aikana. Huoli on myös se, et maanmyynti ja kiinteistökehitystulot, jotka menevät lainan maksamiseen, ovat kuitenkin myös pois kaupungin muun infran kehittämisestä, kuten päiväkodeista, kouluista, kunnallistekniikasta ja niin edelleen. Se voi näivettää pahimmassa tapauksessa Vantaan muuta kehittymistä ja kasvua. Tähän hankkeeseen liittyy liian paljon riskejä ja epävarmuuksia, joten en voi tukea tätä



hanketta tällaisenaan. Det finns för många risker, osäkerheter (- -) [2:24:41] detta projekt (- -) planer. Tack.

2:24:48.9 puheenjohtaja Lindtman Antti

Sitten Lehmuskallio ja Lehmuskallion jälkeen Kaira ja sitten tiedoksi, että Kairan jälkeen siirryimme tälle tälle niin sanotulle perinteiselle listalle ja tuo lista, joka tuossa vihreällä tällä hetkellä näkyy, niin se tyhjennetään, koska siellä ovat kaikki pyytäneet puheenvuoroa täältä meidän perinteiseltä listalta. Pois lukien Tanja Aidan juuri, joka lisätään sinne Niina Nummelan jälkeen. Niin sit ovat kaikki saaneet ainakin kerran puhua ja käydään läpi ja sit katsotaan, että mitä tarpeita on tämän jälkeen. Mutta nyt Lehmuskallio, olkaa hyvä.

2:25:23.1 valtuutettu Lehmuskallio Paula

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kuulijat. Vastustin ratikan rakentamista jo vuonna 2019. Olen ensimmäisistä ratikan hinta-arvioista alkaen ollut sitä mieltä, että meidän taloudellinen tilanteemme ei salli sen rakentamista juuri nyt. Sen jälkeen hintalappu on tuplaantunut, eikä sen kohoamisen estämiseksi ole noussut mitään, mikä olisi muuttanut hinnan nousun suuntaa. Minä olen tottunut siihen, että pidetään kiinni faktoista ja siitä, että vaaleilla valitut valtuuston jäsenet harkitsevat tarkkaan, mikä investointi kannattaa myös taloudellisesti. Olemme tottuneet siihen, että erityisesti kalliista investointisuunnitelmista selvitetään asiat mahdollisimman luotettavasti avoimesta- avoimesti ja ymmärrettävästi, välttäen viimeiseen asti yliampuvia, utopistisia ja sokean Erkin havaitsemia mahdottomia tilastoja. Toisin on nyt. Ulkopuolisten tekemiä selvityksiä ei ole saatu pyynnöistä huolimatta. Ylimielisesti on vain heitelty, ettei se ja se asia kuulu alkuperäisiin selvitettäviin asioihin. Tänään ollaan tekemässä ehkä väli- välipäätöstä siitä, mikä on ratikan kohtalo. Toivon nyt äänestettäessä rehellistä ja aitoa mielipiteen ilmaisua. Tänään en hyväksy keneltäkään vastuun pakoilua, en hyväksy pakotettuja ryhmäpäätöksiä, toivottavasti et sinäkään. Tiesittekö muuten, että näillä lasketuilla hinnoilla, ilman korkokuluja tarvitaan, vauvasta vaariin 35 000 matkustajaa vuorokaudessa? Jos emme saa valtionapua, tarvitaan 45 000 matkustajaa vuorokaudessa, jotta matkustaminen ei tuota tappiota. Vasta sen jälkeen se voi tuottaa jotakin. Siis vastustaakaa rakenteen ratikan rakentamista tässä taloudellisessa tilanteessa.



2:27:39.0 valtuutettu Kaira Lauri

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kollegat, valtuutetut. Jos tekniikka toimis, niin pystyisin näkemään, mitä oon kirjoit-. Kiitän niitä, jotka ovat sanoneet ääneen, että tämä asia ei ole mustavalkoinen. Näin isossa asiassa on aina argumentteja puolesta ja vastaan. On selvää, että rakentamisalueelle tulee varmasti joitakin hyötyjä, jos siellä käytetään 600 miljoonaa euroa rajatulle alueelle. Toisaalta 600 miljoonan euron investointi, korkoineen yli 800 miljoonaa euroa, on suuri. Siihen itsensä sisältyy kustannusriskejä ja on perusteltu huoli, että se voi rajoittaa tulevana vuosina Vantaan kykyä tehdä muita tärkeitä investointeja. Kyse ei siis ole siitä, tykkääkö joku raiteista tai ajatteleeko joku tulevaisuutta enemmän kuin toinen. Kyse on sen arvioinnista, onko tuo verorahan käyttö investointina järkevä vai onko se liian riskialtis. Ja kyse on siitä, onko tuo investointi sellainen, että se uhkaa ja riskeeraa muita investointeja, Vantaan kykyä tehdä tärkeitä investointeja, vielä se nyt on vaikkapa Myyrnäen kulttuuritalo. Tämä on siis vaikea valinta ja kuten osa ehkä muistaa, esitimme aikoinaan Mika Kasosen kanssa edullisempaa, hajautettua vaihtoehtoa, eräänlaista kevyttratiikkaa, jossa olisi tehty superbussiteknologialla ratikkamaisia linjoja eri puolille Vantaata. Nimenomaan sellaisille alueille, missä sille olisi kaikkein kovinta liikenteellistä tarvetta. Se ei ollut aluekehitysesitys, vaan se oli liikennekehitysesitys. Esitys oli kieltämättä rento ja rohkea ja radikaali, ja se olisi tehnyt Vantaasta edelläkävijän Suomessa ja olisimme poikenneet muusta HSL alueesta. Siksi on tavallaan ymmärrettävää, että se hävisi äänestyksen. Siksi tänään meillä on nyt päätettävänä yksi ja ainoa ratikkalinjavaihtoehto, toteutettu perinteiselle tekniikalla. Kuten sanoin, tiedostan hyvin, että tällaisella hankkeella on positiivisiakin vaikutuksia. On kuitenkin fakta, että arvio ratikan kustannuksista on kasvanut ja arvio ratikan matkustajamääristä on alentunut. Näiden lukujen valossa en näe, että hankkeen hyödyt olisivat kasvaneet tai että sen riskit olisivat pienentyneet siitä, kun viimeksi äänestimme asiasta ja siten tulen äänestämään samalla tavalla kuin viimeksi. Kiitos.

2:30:26.6 puheenjohtaja Lindtman Antti

Näin. Ja nyt tiedoksi, että nyt unohdamme tuon... vihreällä olleet puheenvuorot ja nyt käymme tämän tämän tuolta käsin kerätyn listan kimppuun ja (-) [2:30:43] juureen asti ja sen jälkeen katsomme vielä, eet onko tarvetta lisäkeskustelulle niin, että varmasti kaikki, jotka ovat pyytäneet puheenvuoron ensimmäisessä aallossa niin on mahdollista pyytää. Mutanen muistaakseni oli myös merkattu tänne... sijalla



yhdeksän. Eli olette täällä käsinkerätyllä listalla. Ei tarvitse enää painaa. Ei tarvitse enää painaa. Ai eiku korjaan, ei Mutanen, ku Viilo. No niin. Pahoittelut. Pahottelut. Eli nyt käydään niin, että Viilo aloittaa ja Ida Tamminen jatkaa ja saammeko Viilolle puheenvuoron ihan käsin vai tapahtuiko... No niin ja olkaa hyvä, me huolehdimme. Viilo, ole hyvä.

2:31:21.0 valtuutettu Viilo Mika

Kiitos puheenjohtaja. Hyvä valtuusto, mä oon tässä keskustelua kuunneltu ja miettinyt, miten tähän pystyis jotain lisäarvoa tuomaan. Ei valmiilla puheilla ainakaan. Niitä löytyy mun nettisivuilta muutamakin. Mutta mun mielestä parhaat puheenvuorot tässä on ollu sellasii, missä on pyöritelty sitä sitä, että tää ei oo ihan mustavalkoista. Tähän liittyy, niin kuin Kairakin otti esiin, niin niin näkisin kummalta puolelta vaan, niin uhkia, mahdollisuuksia, mistä mistä muistaakseni myös Rokkanen ja Karlsson ainaki ainakin on tästä puhunu. Näitä argumentteja voi tarkastella monesta eri suunnasta. Kansalaiskeskustelussa monesti kohtaa sellasii juttuja, jotka on niinkun ihan ihan kreisejä. Sellasii et ne ei liity tähän päätöksen olevaan asiaan millään tavalla ja ne on se argumentteina on sellaisia, jotka on aika höttösiä ja ja voi ampua alas ja pitää ampua alas. Mutta nyt se tärkein pointti on se, että mun mielestä kaikki se, mitä me kuullaan, niin se kertoo sit kuitenkin jotain meidän Vantaan kaupungista ja ja jotain sellaisista kivuista, jotka jotka esitetään ratikkaan liittyen, vaikkei nyt mitenkään niinku ratikkaan ratikkaan liittyisikään ja me tehtäisiin tavallaan niinku virhe, jos me jos me... sitä sitä niinku jätettäisiin kuuntelematta. Meil on paljon kipuja eriarvoisuudesta, palveluista, terveydestä, rakentamisesta ja luonnosta ja vaikka mistä. Kun me, jos me mennään tästä eteenpäin tässä hankkeessa, niin meidän täytyy varautua siihen, että se jatkuu, koska koska aika monet vantaalaiset tulee kuulemaan tästä vasta myöhemmin tai tulee niitä uusia vantaalaisia, jotka vasta muuttaa päätöksen jälkeen ja monet kuulee asiasta vasta sitten, kun se lapio menee maahan siinä siinä omassa naapurissa. Niin meidän täytyy varautuu jatkamaan sitä ja yks juttu, mistä mä oon täällä puhunu joskus aiemminkin, niin tää kaupungin kasvu on semmonen ilmiö, joka siellä taustalla on, mutta se ei oikeestaan niinku avaudu tavalliselle kansalaiselle tavallisessa elämässä, et mikä mikä sen olemus ja vaikutus oikeestaan on. Ja ja se on helppo unohtaa sitä, että kun on itse tullut 20 vuotta jonkun asian takia Vantaalle, että on edelleen niitä asioita ihmisiä, jotka tulee ja niillä on siihen myös oikeus, mut se



on aika isosti vaikuttaa meidän kaupunkiin. Että itse toivoisin, että siitä käydään enemmän keskustelua jatkossa. Kiitos.

2:34:26.8 valtuutettu Tamminen Ida

Kiitos puheenjohtaja. Odottavan aika on pitkä, niin tässä puheenvuoroa odotellessa kuin myös Vantaan ratikkaa. Kun puhumme ratikasta, emme puhu vain ratikasta, puhumme siitä, mihin suuntaan menemme. Menemmekö rohkeasti eteenpäin vai jumahdamme paikallemme? Haluammeko jatkossa, että Vantaa on paikka, jonne ihmiset haluavat muuttaa vai paikka, mihin on pakko muuttaa, kun ei ole muuhun varaa? Sanotaan, että onnettomuuspaikalla suurimmassa hädässä ei ole se, joka huutaa koviten. Ratikasta keskusteltaessa kovinta meteliä ovatkin pitäneet he, jotka eivät ratikkaa tule edes käyttämään. Näillä henkilöillä on pihassa useampi auto, heidän asemaansa yhteiskunnallisesti on niin etuoikeutettu, että heidän ei tarvitse ainakaan taloudellisin syin kulkea julkisilla kulkuvälineillä. Näen valtuuston yhteisenä huolenaiheena joidenkin alueiden lähiöitymisen. Meillä ei ole varaa segregaatiossa lisääntymiseen. Ratikka onkin yksi lääke segregaatiossa ehkäisyyn. Samaan aikaan, kun me kaikki haluamme puuttua alueiden eriytymiseen, niin osa teistä näkee ratikan turhana. Vastustajat puhuvat myös, että nyt ei ole hyvä hetki. Kysynkin, koska se hyvä hetki oikein on? 1800-luvulla rakennettiin paljon raitioiteita. Oliko silloin hyvä hetki? Olisiko niitä rakennettu, jos oltaisiin nähty mitä historia tuo tullessaan? Missä asemassa nämä kaupungit olisivat, jos ne oltaisiin jätetty rakentamatta? Sijoittamisessa puhutaan parhaan hetken olevan tänään. Edellinen päivä olisi ollut vielä parempi. Näenkin, että olemme ratikan rakentamisessa jo auttamattomasti myöhässä. Kuntavaaleissa 2021 valtuustomme keski-ikä oli 47 ja ikäjakauma 21. vuodesta 77 vuoteen. Haluan muistuttaa, että kaupunkia tulee aina kehittää tulevaisuuteen katsoen ja nuoremmille sukupolville sitä rakentaen. Moni valtuutettu on nähnyt vantaan jo 50 vuotta sitten, 1970-luvulla, ja on saanut nähdä kaupungin kasvavan ja kehittyvän vauhdilla. Nyt on hyvä hetki pohtia, miltähän ratikkakaupunki Vantaa näyttää 50 vuotta tästä eteenpäin. Osalla valtuutetuistamme voikin olla mahdollisuus päästä näkemään Vantaan kasvua ja kehitystä jopa 2070-luvulle. Nyt pääsemmekin päättämään, jämähdämmekö paikallemme vai luommeko edellytykset Vantaan kehittämiseksi täyteen potentiaaliinsa. Ryppyisenä pienenä mummona keinutuolissa, haluan pohtia jotain ihan muuta kuin tekemättömiä asioita ja uskalluksen puutetta. Taitava ja arvostettu eläkkeelle juuri jäänyt



kaupunkisuunnittelujohtaja, Tarja Laine, on todennut, että pellot ovat meidän järvemme. Näin ollen toivon tulevaisuuden- tulevaisuudessa matkustavani Käärijä maatalouskoneen sijaan, Käärijä -nimisellä ratikalla täällä Vantaalla. Kiitos.

2:37:33.2 valtuutettu Kiljunen Kimmo

Arvoisa puheenjohtaja. Hyvää keskustelua olette käyneet ja paljon argumentteja. Erittäin miellyttävä jatkaa tuosta, mihin valtuutettu Tamminen oman puheenvuoronsa päätti. Täällä on ilmaistu asia sillä tavalla, että 40 vuoden päästä niin ratikka on jotakin vanhentunutta teknologiaa, me elämme silloin robotisaation, digitalisaation ihmeellisessä maailmassa ja kaikki on toisin. Arvoisa puheenjohtaja, minä uskallan katsoa sinne tulevaisuuteen aika rohkealla tavalla sen vuoksi, että minä katson taaksepäin sen 40 vuotta. Olen ollut tässä valtuustossa jäsenenä silloin 80-luvulla, kun päätettiin raideliikennetarkoituksista Vantaaseen liittyen. Kysymyksessä oli metron jatkorakentaminen se, että itäisimmän Vantaan kaksi kaupunginosaa Länsimäki ja Hakunila saatettaisiin raideliikenteen piiriin, jos Helsingin metroa jatkettaisiinkin, kun se oli jo jatkettu Itäkeskukseen saakka, sieltä eteenpäin Myllypuron ja tuon Kontulan kautta Länsimäkeen ja Mellunmäen, Länsimäkin kautta sitten Vaaralaan ja sitten Hakunilaan. Edelleenkin, arvoisa puheenjohtaja, harmittelin eräänä surkeimpana päätöksistä, mitä tässä Vantaan valtuustossa on tehty, että tuota metron jatkon rakennuspäätös rahaa ei silloin ollut. Silloin todettiin juuri näillä sanoilla kuin täällä tänäänkin, eihän nyt ole oikea hetki, eihän meillä ole minkäänlaisia taloudellisia edellytyksiä tuota metroinvestointia tehdä ja nyt me tiedämme tänä päivänä, 2020-luvulla, että Hakunila on ainoa suuri kaupunginosa Vantaalla, joka ei ole raideliikenteen piirissä. Olisin kaivannut silloin rohkeutta. Sitä mieltä, että tämä kaupunki on edistysellinen ja kasvava kaupunkia ja meillä on luottamusta itseemme niin paljon, että me voimme osallistua tuohon seudullisia hankkeeseen Helsingin metroon tuossa vaiheessa. Se jäi tekemättä ja tässä me nyt olemme. Täällä on viitattu siihen, että eihän meillä on rahaa tehdään nyt, meillä jää vanhukset hoitamatta ja lapset hoitamatta, täällä on mielenterveysongelmista kärsiviä ja niin edelleen. No kyllä. Edustaja Rokkanen minusta vastaisi aivan erinomaisesti. Tämä ei ole keneltäkään pois tänä päivänä. Tämä tehdään velkarahalla. No velkarahallahan tehdään ja säilytetään tuleville sukupolville. Arvoiset valtuutetut, niin säilytetäänkin tuleville sukupolville, pitääkin säilyttää se tuleville sukupolville. Hehän se ratikkaan tulevat käyttämään enemmän kuin me, jotka emme 40 vuoden päästä tässä ehkä täällä



olekaan sitten nauttimassa siitä ratikasta ja siinä suhteessa se on meidän päätöksemme. Upea puheenvuoro nuorisovaltuustolla. Se on tulevaisuusinvestointi ja meillä on varaa ja täytyy olla rohkeutta se tehdä. Ja sitten vielä tunteista. Tämä on myöskin tunne-ratkaisu. Se puoltaa ratikkaa. Kaupungin imago on tunnekysymys. Ja mitä suurimmassa määrin meillä on varaa ottaa tämänkin tunneargumentin käyttöön. Eteenpäin katsova rohkea kaupunki, sitä on Vantaa.

2:40:43.6 valtuutettu Weckman Markku

Arvoisa puheenjohtaja. Tunnen edelleen myötähäpeää vuoden 2019 rotikkapäätöksen yhteydessä, jossa valtuusto antoi periksi ja jätettiin tämä bussivaihtoehto, siinä vaiheessa päättämättä sen selvittäminen. Kuitenkin edettiin siten, että matkan varrella päätettiin selvittää myöskin tämä vaihtoehtona oleva bussi. No sen sitten nykyinen kaupunginhallitus tyrmäsi, että ei selvitetä sitä sillä tavalla täysimääräisesti, että miten sen linjan vetäminen tuolta Valkoisenlähteen tien valmiin alikäytävän kautta olisi voinut sujua. Se oli vahinko, mutta ei se myöhäistä ole vielä. On myönnettävä, että runkolinja Länsimäen ja Tikkurilan, ja miksei lentoasemankin välille, se tulee aikaansaada ja rakentaa ja nyt on tehty hyvä pohjatyö. Valtuusto kävi bussikierroksella tämän kaavaillun ratikkalinjan läpi ja todettiin, että erinomainen väylä ja sopii erinomaisen hyvin myöskin sähköbussilla hoidettavaksi. Hoidettavaksi siten, että rakennetaan ne bussipysäkit ja tasot siten, että siirtyminen liikennevälineeseen suoraan bussipysäkiltä toteutuu niin kuin ratikkaan mentäis. Bussivaihtoehto mahdollistaa tämän varsin hyvin. Eli liikennevälineistä tässä on erimielisyyttä. Mä uskon, että kaikki ollaan sitä mieltä, että sana runkolinja pitää aikaansaada ja siihen toimiva yhteys niin, että se Länsimäen bussin perään tulee mukaan tähän liikenneverkkoon, jota täällä on monisanaisesti tuotu esille. No sitten tästä meidän taloudellisesta tilanteesta. Kaupunginjohtaja on erinäisissä yhteyksissä todennut, että tämän vuoden talouden pelasti koronatuot. Elikkä siltä osin meillä on ollut aika vähän niinkun aikaansaannosta tämän suhteen. Eli koronatuilla Vantaan talous saatiin vuoden 2022 osalta täysin täysin vertailukelpoiseksi. Eli omaisuuden myynti siihen vielä lisäksi. Bussivarikko meil on valmiina, eli jos siihen sähköbussi liitetään, tietty laajennusosa varmaan kaivataan, mutta se on vain rakenturakennustekniikkaa. Elikkä yhteenvetona: en tule kannattamaan Vantaan ratikkaa. Kiitos.



2:43:53.9 valtuutettu Norrena Vaula

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kuulijat. Ensinnäkin haluan kiittää valmistelua. Tämä on ollut poikkeuksellisen pieteettinen, huolellinen, tarkka, monet asiat perinpohjin perkkava valmistelu, jonka perusteella on tehdä päätöksiä ja laskea laskelmia. Ja niitä on täällä esitetty tänään ja mä olen itsekin vuosien varrella monenlaisia blogeja niistä kirjoittanut, joten en toista näitä asioita, mutta palaan... Mielestäni tässä kaikki palautuu kuitenkin siihen, minkä nuorisovaltuuston edustaja Anni Juulia Tuomainen esitti. Illan paras puheenvuoro tuli jo siellä alkuvaiheessa. Hänen jokainen lauseensa oli kyllä kultaa ja varsinkin, kun hän sanoi, että kysyi meiltä, onko meillä rohkeutta kehittyä. Onko meillä rohkeutta kehittyä? Ja mä tänä aamuna sattumalta taas näin oman jääkaappini ovesa sellasen sarjakuvan (Wolfenmorgenthalerin) [2:45:07] kellastuneen jo vuosia vuosia vanhan leikkeen ja se nauratti minua taas. Ja se menee näin: Siinä on kaksi kivikautista äijää, istuu tukin päällä ja kaluaa raakaa oravaa ja katsoo hyvin penseänä ja harmissaan, kun siellä taaempänä kaksi nuorta ilakoi. Toinen nuori grillaa jotakin jänistä tai jotakin tällaista oikein grillaa elävällä tulella ja toinen sitten tämmöstä kulkupeliä, pyöräkulku- autontapaista tai vaunun tapaista nelipyöräiset kulkupeliä siinä innoissaan riehkaavat ja toinen äijistä sanoo katkerasti, että "tuli ja tuli, mitä lie nykyajan hömpötyksiä." Ja toinen äijä siihen peesaa: "voi noita nuoria, että oikein pyörä pitää olla. Hyvin sitä on ilmankin pärjätty." Ja tähän kulminoituu tää meidän päätöksemme, että haluammeko todella mennä eteenpäin ja kehittyä ja olla moderni. Uskallammeko olla myös kaupunkilaishiiriä, eikä vain maalaishiiriä? Ja sit mä sanoisin, että eihän tässä mitään huolta ole, koska Vantaa on niin laaja ja levällään, että täällä on tilaa sekä maalaishiirille että kaupunkilaisille. Maalaishiiret voivat pysyä siellä siellä omassa luonnon rauhassaan ja maaseudullaan ja ajella sillä traktorillaan ja sitten kaupunkilaishiiret iloitsevat tästä iloisesta kaupunkielämästä. Antakaamme kaikkien hiirien kukkia. Kiitos.

2:46:59.8 valtuutettu Raja-Aho Maarit

Arvoisa puheenjohtaja, valtuutetut ja muut kuulijat, historiallinen ratikkapäätös ja kauan odotettu hetki on käsillä. Olemme saaneet kuulla selvityksiä ja laskelmia ratikan kannattavuudesta. Aivan kuten valtuustosopimuksessa edellyitimme toimittavan ennen päätöksentekoa. Niiden edessä olen kuitenkin hämmentynyt. Nimittäin sen verran ovat faktat muuttuneet suunnittelun kuluessa. Ratikkaa on lähdetty suunnittelemaan puhtaasti kaupunkikehityshankkeena, ei liikenneratkaisuhankkeena.



Pääasiallisena tavoitteena houkutella investointeja ja uusia asukkaita Vantaalle. Väestö kasvaa Vantaalla noin 3600:n asukkaan vuosivauhtia ja tämä asettaa jo nyt valtavia haasteita palveluntuotannollemme sekä kompleksisuutta valtion rahoituksessa. Liikkumisen ratkaisuksi ratikkaahan ei voi näillä spekseillä kutsua. Kyyti on varsin hidasta. Vantaa on pitkien etäisyyksien kaupunki ja minusta on erikoista suunnitella näin hidas kulkuneuvo nykyisessä hektisessä elämäntyylissä näille etäisyyksille. Ratikka on loistava ratkaisu tiiviiseen kaupunkirakenteisiin, mutta ei meille Vantaalle. Kaiken lisäksi Länsi-Vantaata hanke ei hyödytä millään tavalla. Minusta näyttääkin vahvasti siltä, että joukkoliikenteen käyttäjien asiakasnäkökulma on unohdettu suunnittelussa kokonaan. Seurannaisvaikutuksena ratikan rakentamisesta olisi myös syöttöliikenteen lisääntyminen, joka valitettavasti tarkoittaa yhteyksien hidastumista edelleen ja suorien bussilinjojen lakkauttamisia, joka on nyt jo ollut ajan henki. Myös parkkipaikkojen vähentäminen olisi ratikan seurausta, etenkin Tikkurilassa. En myöskään näe ratikan linjausta järkevänä, esimerkiksi Tikkurilan ja lentokentän välillä. Siinähan menee jo varsin näppärä junayhteys. Ratikan matkustajaennusteet ovat suunnittelun kuluessa radikaalisesti, radikaalisti alentuneet. Monet ovat siirtyneet tekemään etätöitä, joka osaltaan vaikuttaa ennusteisiin. Niin ikään ratikan rakentamiskustannukset ovat rajusti nousseet. Minusta vantaalaiset ansaitsevat nopean joukkoliikenneyhteyden tulevaisuudessa ja olisinkin valmis harkitsemaan metrohanketta Vantaalle. Se on toki monta kertaa kalliimpi kuin ratikkalinjaus, mutta pitkissä Vantaan etäisyyksissä se olisi myös aidosti liikkumisen ratkaisu, joka voisi yhdistää alueet toisiinsa. Sitä ennen suorat bussilinjat Helsingin keskusta on myös palautettava sieltä, missä ne on lakkautettu. Hyvä puheenjohtaja, näillä perusteilla en äänestä ratikkaa jatkoon.

2:50:09.6 valtuutettu Sillanpää Minttu

Arvoisa puheenjohtaja, Vantaan ratikkaa on suunniteltu pitkään ja huolella. Kaikki erilaiset mahdollisuudet ja skenaariot on otettu huomioon ja niihin on varauduttu niin hyvin kuin vain on mahdollista. Haluankin kiittää viranhaltijoita, jotka on tätä ratikka olleet suunnittelemassa siitä hyvästä ja perinpohjaisesta työstä, mitä mitä olette tehneet ja haluan kiittää myös kärsivällisyydestänne. Olette jaksaneet selittää ja selvittää, vastata kysymyksiin. Osaan kysymyksistä useampaankin kertaan. Kuten nuorisovaltuuston edustaja omassa hienossa puheenvuorossaan totesi, myönteinen ratikkapäätös on Vantaan kaupungin vision mukainen. Meidän vision mukaan Vantaa



on rohkea, rento ja viihtyisä kestävyuden edelläkävijä. Myönteisen ratikkapäätöksen tekeminen on rohkeaa. Ratikka on viihtyisä ja rento tapa liikkua. Ratikka lisää kestävyttä, se on ekologinen, esteetön ja sujuva liikenneväline. Se kannustaa yhä useampia ihmisiä, niitakin, jotka eivät julkista- julkisesta pyörillä kulkevasta liikenteestä juuri väliä, hyppäämään oman auton sijaan ratikan kyytiin. Kuten todettu, ratikka on kallis investointi ja tässä epävarmassa maailmantilanteessa kalleus huolestuttaa meistä taatusti ihan jokaista. Kuten täällä on kuitenkin useassa puheenvuorossa todettu ne rahat, joilla ratikka toivottavasti rakennetaan, eivät ole rahoja, jotka käytettäisiin vantaalaisten palveluiden parantamiseen, jos ratikkaa ei päätetä rakentaa. Jos ratikkaa ei rakenneta, eivät kirjasto tai nuorisotilat ole yhtään tuntia pidempään auki. Jos ratikka ei rakenneta, ei kouluissa ja päiväkodeissa tarjottavan ruokaan automaattisesti laiteta yhtään euroa lisärahaa. Vaikka syytä tietyst olisi tehdä nämä molemmat tuli ratikka tai ei. Nämä päätökset tehdään kuitenkin talousarviokokouksessa ja on ollu ihana täällä kokouksessa kuulla puheenvuoroja parempien palveluiden puolesta. Toivottavasti puheet kuullaan sitten myös talousarviokokouksessa. Kun ratikkapäätös on tehty, ja toivottavasti ratikan saamme, on tuleva ratikan väri helppo valita. Valtuutettu Valtanen esitti Käärin vihreää. Minä itse liputan possujunan pinkin puolesta. Kiitos.

2:52:46.6 valtuutettu Hall Anu

Arvon puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja vantaalaiset. On ilo olla tässä historiallisessa kokouksessa, jossa päätetään yhdestä Vantaan suurimmista investoinneista vuosiin. Aihe, johon me kaikki valtuutetut olemme saaneet vastata markkinatorilla ja aihe, joka herättää voimakkaita tunteita niin puolesta kuin vastaan, niin myös minulla. Talouden tila, valtava velanotto, korkojen nousu huolestuttavat meitä kaikkia. Se onko ratikkaratkaisun hetki tässä ja nyt, hyvä kysymys. Entä mitä hyvää ratikka tuo lännessä asuville ja takaako se Itä-Vantaan kehittymisen? Mikäli ratikka ratkaisuun päädytään, me päätämme myös siitä, että ratikkaan liittyvä rakentaminen käynnistyy toivotulla tavalla. Meidän tehtävä on vai- vaikuttaa siihen, että asuntotuotanto kehittyy kaikkia palvele- kaikkia palvelevaksi eikä vastaa ainoastaan sijoittajakysyntään. Kaupungin houkuttelevuus lisääntyy ilmasto- ilmastoystävällisen poikittaisliikenteen kehittyessä. Samalla kun kehitämme kehitämme yhtenäisempää Vantaata, tuemme kaupungin rajat ylittävää yhtenäistä saavutettavuutta pääkaupunkiseudulla. Tulevaisuudessa meiltäkin pääsee ratikalla Itä-Helsingin merenrannoille. Hyvä



puheenjohtaja, kaikesta huolimatta näen sen, että ratikkapäätös ei saa olla Itä–Länsi-ottelu, vaan meidän on kyettävä kehittämään kaupunkia kokonaisvaltaisesti. Yhteiskuntarakenteen turvaamiseksi näen ratikan tarpeellisuuden. Itä-Vantaa ei saa jäädä saarekkeeksi, joka ei kehity ja jonne kukaan ei halua mennä. Lähiö, jonne ei haluta uusia asukkaita, ei saa uusia palveluita. Tarvitsemme työssä, tarvitsemme sujuvuutta työssäkäyntialueen laajentamiseksi ja poikittainen liikenne turvaa tämän. (Nimbyilylle) [2:54:45] ei ole tässäkään kysymyksessä varaa. Tästä johtuen tulen äänestämään, meidän demareiden ryhmäpäätöksen mukaisesti, kyllä ratikalle. Kiitos.

2:55:12.5 varavaltuutettu Mutanen Tuomas

Hyvät valtuutetut, minua on aina häirinnyt Espoossa ja Vantaalla niiden hajanainen ja yliväljä kaupunkirakenne. Näitä kaupunkeja on aivan liian pitkään rakennettu autoilun ehdoilla ja sen valitettavasti huomaa. Ratikka on rohkea askel oikeaan suuntaan, jossa kasvava kaupunkia tiivistetään ketjumaisesti nykyisten kaupunkikeskusten välille. Jotain on tehtävä, jotta edellisvuosikymmenten virheaskeleita kaupunkisuunnittelussa saadaan paikattua ja Itä-Vantaan näivettymisen suuntaan käännettyä. Hiukan epäintuitiivisesti juuri se, että ratikan reittiä ei voida yhtä joustavasti siirtää kuin bussireittejä, on juuri yksi ratikan vahvuus. Kiinteiden raiteiden rakentaminen on selvä viesti kaupungilta, että se on sitoutunut kehittämään Vantaata esim. Hakunilassa tai Aviapoliksessa. Tämä kaupungin lupaus toimii toivottavasti piristysruiskeena ratikan ympäristön elinkeinoelämälle. Vaikka raidehankkeet ja tiivistyvä kaupunkirakenne isossa kuvassa kehittävät kaupungin liikennettä kestäväään suuntaan, on tärkeää sanoa rehellisesti ääneen, että nämä vaikutukset näkyvät kunnolla vasta kymmenien vuosien aikajännteillä. Ratikka ei siis auta meitä leikkaamaan liikenteen päästöjä aivan lähivuosina, mikä olisi kuitenkin välttämätöntä hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi. Sen sijaan ratikan rakentamisvaiheessa ja maansiirtotöihin liittyy suuria päästöjä. Jotta resurssiviisauden tiekartan tavoitteeseen olla hiilineutraali viimeistään vuonna 2030 päästään, tulee meidän suunnitella huolella, kuinka ratikka voidaan rakentaa mahdollisimman vähäpäästöisillä materiaaleilla. Sopivalla kunnianhimolla voimme tehdä ratikasta lippulaiva-esimerkin, joka näyttää, kuinka 2020-luvulla rakennetaan raiteita vihreästi, kierrätysmateriaaleja maksimaalisesti hyödyntäen. Kaupungin tiivistyessä ratikan ympärillä on myös huolehdittava, että rakennusmassojen väliin jätetään riittävästi viheralueita virkistys-virkistäytymiselle sekä helteen ja rankkasateiden vaikutusten minimoimiselle.



Viheralueiden tulee perustua jo olemassa oleviin metsäalueisiin, jotta rakentamisen kokonaishiilijalanjälki on mahdollisimman pieni. Erityisesti on kiinnitettävä huomiota Aviapoliksen vehreyteen, viihtyisyyteen ja vetovoimaisuuteen. Tämä ratkaisee tuleeko Aviapoliksesta alue, jossa halutaan asua vai jossa joidenkin täytyy asua. Kiitos.

2:57:50.3 valtuutettu Veltheim Erika

Olen pitänyt ratikkahanketta huonona ideana siitä saakka, kun aiheesta kuulin ensimmäisen kerran Vantaalle muutettuani. Mitä enemmän olen aiheeseen tutustunut, sitä tiukemmin seison mielipiteeni takana. Ratikka on joustamaton, vanhanaikainen, ei nykyistä bussilinjaa juurikaan nopeampi tai edes niin ympäristöystävällinen kulkutapa kuin annetaan ymmärtää. Se palvelee vain osaa vantaalaisista, mutta rokottaa kaikkia. Vantaalla on jo nyt henkilöstöpulan vuoksi haasteita tarjota laadukkaasti lakisääteiset palvelut kuntalaisille. Ratikan ennustetaan kiihdyttävä väestönkasvua. Mikäli tämä ennuste toteutuisi, palveluvaje vain kasvaisi entisestään. Varsinkin kun olemme jo muualla Suomessa nähneet, miten ratikka ynnämuut raidehankkeet tuovat yleensä varrelleen enemmän ihan muuta kuin runsaasti veroja maksavaa ja vähän palveluja käyttävää väestöä. Vantaa on tehnyt kovasti töitä saadakseen järkyttävää velkataakkaansa pienennettyä. Nyt tämä työ ollaan heittämässä hukkaan ja veronmaksajat pyritään työntämään ratikan velkaraiteille. Ratikan mahdolliset taloudelliset hyödyt, millä sitä puolletaan, ovat pelkkää spekulatiota. Maailma on viime vuosina heittänyt aivan uskomattomia kärrynpyöriä, on ollut koronaa, Ukrainan sota, suurta taantumaa. Epävakaa maailmantilanne heikentääkin ennestään taloushyötyennusteiden luotettavuutta. En pysty millään luottamaan siihenkään, että alkuperäinen budjetti tulisi pysymään. Inflaation, rakennuskustannusten sekä korkojen nousun ja muiden talouden haasteiden myötä pelkään sen nousevan kohisten. Ratikan puolustajat ovat tänäänkin nostaneet esiin sen, ettei valtiontukea saa ilman ratikan rakentamista. Eli ratikkarahoja ei voi käyttää muuhun. No huomautanpa vain, että sitä samaa veronmaksajien rahaa se valtiontukikin on. Sen käyttämättä jättäminen tarkoittaa vähemmän velkaa niin valtiolle kuin Vantaalle ja sitä myöten vähemmän lainojen korkoja. Olisi siis puhdasta säästöä jättää ratikka rakentamatta. Tänään tehtävä ratikkapäätös onkin merkittävä myös muille kuin vain vantaalaisille. Uskon ja luotan, että käynnissä olevissa hallitusneuvotteluissakin mietitään tarkasti, onko tällaisille suurille ja toimimattomilla raidehankkeille varaa nyt, kun koko Suomen talous vaatii tasapainottamista edellisen



hallituksen velanoton jäljiltä. Kuten valtuutettu Niikko aiemmin huomautti, ei valtion tuesta ole mitään takeita ja myös tämän takia hullunkurista, että me teemme jo nyt päätöstä asiaa täällä valtuustossa. Näiden perusteiden vuoksi vastuullinen taloudenpito vaatii hautaamaan ratikkahankkeen tai edes ottamaan aikalisän siitä päättämiseen. Kiitos.

3:00:55.7 valtuutettu Letto Pirkko

Arvoisa puheenjohtaja, valtuutetut ja muut kuulijat, haluan omalta osaltani nostaa esille kolme näkökulmaa Vantaan ratikasta, jotka omassa päätöksenteossani ovat olleet tärkeitä. Vantaan ratikka on tulevaisuuden investointi, joka mahdollistaa Vantaan kaupunkikehittämisen pitkälle tulevaisuuteen. Ratikka hankkeena tuo mukanaan elinvoimaa, työpaikkoja ja asuntorakentamista. Ratikkainvestointi ei ole pois tämän päivän tai tulevaisuuden palveluista, niin kuin tässä on aikaisemmissakin puheenvuoroissa todettu. Kysehän on velkaraha investoinnista ja osittaisesta mälrahoituksesta, niin kuin olemme kuulleet täällä aikaisemminkin. Ja meidän täytyy muistaa se, että me valtuustona näin edellytämme ja päätämme, miten miten miten meidän investointirahoja käytetään. Hanke ei ole vain 19,3 kilometrin pituinen raidehanke, vaan sen myötä parannetaan kaupunkimme katuinfraa, pyöräteitä, baanoja, parannetaan jalalla jaloin liikkumista ja parannetaan kaupunkiviihtyisyyttä. Ratikkahan yhdistää Itä- ja Keski-Vantaan kaupunginosat Länsimäestä Tikkurilaan ja edelleen Aviapolis alueelle ja päinvastoin. Ratikka esteettömänä kulkuneuvona mahdollistaa palvelujen kehittämisen niin rollaattorin avulla liikkuvien ikäihmisten kuin vaunujen tai rattaiden kanssa liikkuvien lapsiperheiden tarpeiden mukaisesti, työikäisiä nuoria unohtamatta. Toisena seikkana olen pohtinut sitä, että Vantaan ratikalla on omalta osaltaan alueiden eriytymistä, elikkä segregaatiota (lieventävä) [3:02:36] vaikutus... (-) vai- oma vaikutuksensa. Vantaan strategian mukaisesti asuinalueiden välistä eriytymistä tulee välttää ja olemme ja olemassa olevaa eriytymistä vähentää. Toimivat kulkuyhteydet asuinalueiden välillä, saavutettavuuden parantaminen sekä laadukas uudis- ja täydennysrakentaminen lisäävät asuinalueiden houkuttelevuutta, mutta täytyy myöntää ettei tämä ole yksin..., ettei tämä yksin riitä, vaan tarvitaan toki muitakin keinoja. Kolmantena asiana Vantaan ratikkaanhan tulee olemaan osa pääkaupunkiseudun raideverkostoa, kun se jatkuu tulevaisuudessa Länsi-Vantaalle ja yhdistyy Helsingin ja Esp- ja Espoon raideliikenteeseen. Vantaan tulee mahdollistaa asukkaidensa liikkuminen tulevaisuudessakin ketterästi ratikalla,



raiteilla koko pääkaupunkiseudulla, mikä on Vantaalle myös imagokysymys. Tuki mielestäni ratikalle ja kiitos Vantaan (-) suunnitelman ja selvitysten tekijöille. Kiitos.

3:04:00.1 varavaltuutettu Virkamäki Pekka

Joo, arvoisa puheenjohtaja. "Ratikka maksaa itsensä takaisin kiinteistötuotoilla" on tämän ratikkapäätöksen lähtökohta. Jos tämä lähtökohta ei toteudu, se vaikuttaa välittömästi myös käyttötalouteen ja palveluihin. Korot ja lyhennykset on maksettava. Vantaan ratikan ainoa ja keskeisin kiinteistötaloudellinen laskelma on tilattu (-) Oy:lta. Se tilattiin puutesopimuksen perusteella hintaan 30 000 + 20 000 euroa. Voidaan kysyä, että onko kyseessä riittävän kattava arvio Vantaan rakentamisesta vuosikymmeniksi ja 800 miljoonan hankkeesta seuraavan 20–40 vuoden aikana. Tää on ainoa kiinteistötalouden selvitys, mikä on tehty. (-) teki työtä käskettyä ja laski kaupungin antamien rakentamisen lukujen pohjalta tuotot kertomalla kaupungin antamat kasvumäärät keskimääräisillä neliöhinnoilla alueittain. Kaavarungon toteutumisen realistisuuteen arviot... tai realistisuuden arviointia toimeksianto ei sisältänyt. Yllättäen kaupungin antamien lukujen pohjalta laskettu tuotto riitti juuri ja juuri ratikan arvioitujen kulujen maksamiseen. (-) [3:05:13] selvityksen mukaan kasvun tulisi painottua 2030-luvun alkupuolella, jolloin korkokulut noin 12 miljoonaa euroa vuosi ovat kovimmat ja velka ei juuri lyhyene. Esityslistan liitteenä on kaupungin hyväksymä ratikan hankesuunnitelma. Ratikan maksaminen edellyttää hankesuunnitelman mukaan, että Vantaa kasvaa yli 85 000 asukkaalla vuoteen 2040 mennessä ja rakentuu vastaavasti. Tilastokeskuksen tuore väestöennuste Vantaalle on 60 000 asukkaasta samana aikana, joka on sama kuin Vantaan oma bussivaihtoehtoon väkimäärä. Tässä on käytetty monta puheenvuoroa, jossa annetaan ymmärtää, et jos ratikkaa ei rakenneta, niin Vantaan kuihtuu, niin näinhän asia ei ole, vaan Vantaa joka tapauksessa kasvaa voimakkaasti, melkein voimakkaimmin... koko 10 suuren kaupungin johdossa johdossa. Et se kasvu... kasvoi reilusti yli prosenttiin, lähes puolitoista prosenttia. Vantaan yleiskaavotuksien maankäyttötoimen virkamiesten oma ennuste vuoteen 2040 on 30 prosenttia suurempi kuin tilastokeskuksen arvio ja tämä tämä arvion kasvattaminen riittää juuri ja juuri ratikan rahoituksen edellyttämän kasvu. Tämä 25 000 asukkaan ja 15 000 asunnon erotus on olennainen ratikan rahoituksen kannalta. Asuntoja pitäisi rakentaa enemmän 750 vuodessa. Eli lukuna noin 3 300 asuntoa vuodessa, joka vuosi. Yhden asunnon tuotto sopimuskorvauksena on noin 20 000 euroa, eli tuottoa tulisi 300 miljoonaa euroa ja



koska osa on kaupungin omistamalla maalla, niin tuotto olisi kutakuinkin 400 miljoonaa euroa. Ratikan olennaisin asia ei ole valtion osallistuminen, vaan riskiarvio tuotosta. Olennaista on se, että 400 miljoonaa otetaan velaksi. Vantaan talous on yli puolet pienempi kuin viime vuonna riskinkantokyky on olennaisesti pienentynyt.

3:07:29.6 valtuutettu Sodhi Ranbir

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut. Pidän tosi lyhyt puheenvuoro. Ratikka on kaupungille yhtä suuri voitto, kun Käärijän Cha Cha. Vaikka ratikka maksaa paljon, se virkistää alueen talouselämä, helpottaa ihmisten kulkemista kaupungin laidasta toiselle ja houkuttelee uusia asukkaita. Tampereen ratikka on tästä hyvä esimerkki. Turku lopetti ratikan aikanaa, mutta siellä on nyt tunnustettu, että virhe tehtiin ja sieläkin on alettu pohtia ratikkaa. Tässä vaiheessa sanon, että hyvä... hyvä Vantaan ratikka. Kiitos.

3:08:30.3 valtuutettu Hartikainen Janne

Arvoisa puheenjohtaja, hyvä valtuusto. Kuten osattiin odottaa, ratikkahankkeen kokonaiskustannus on noussut alkuperäisestä arviosta huomattavasti. Vantaan osuus rakentamisesta on tuoreimpien lukujen mukaan 551 miljoonaa miinus valtion mahdollinen, mutta ei millään muotoa varmaa mal-avustus. Tämä on valtava summa Vantaan kokoiselle kaupungille ja laskelmien valossa hankkeen takaisinmaksuaika on todella pitkä. Jos Vantaan kaupunki olisi yritys, tällaista hanketta ei ikimailmassa hyväksyttäisi taloudellisin perustein. Lisäksi pidän näitäkin lukuja turhan optimistisinä, ottaen huomioon julkisten rakennushankkeiden luonteen. Kyseessä on enemmänkin ideologinen mieliteko, jonka maksaa vantaalainen veronmaksaja. Viime aikoina valtuustossakin on saanut kuulla ylevää puhetta lähiluonnon tärkeydestä. Tämä on täysin vastakkainen tavoite ratikalle, jonka tieltä joudutaan raivaamaan valtavasti puita ja muuta luontoa. Herääkin kysymys, miten esimerkiksi Vihreät voi tällaista hanketta niin kiihkeästi kannattaa? On helppo vetää johtopäätös, että Perussuomalaiset on Vantaan vihrein puolue, jos mitataan todellista lähiluonnosta välittämistä. Kun ratikasta on matkan varrella tihkunut valtuustoon lisätietoja, investoinnin edellytykset muuttuvat jatkuvasti heikommiksi. Matkustajamäärät ovat laskeneet tuoreimmassa selvityksessä murto-osaan alkuperäisestä arviosta ja laukkaavan inflaation johdosta arvioidut kustannukset ovat karanneet käsistä. Se, että selvitykset jonkun mielestä selvästi puoltavat rakentamista, on mielestäni täysin käsittämätön näkemys. Tulisi myös huomioida, että korona-aika muutti pysyvästi työnteon luonnetta. Etätöiden



lisääntyessä työmatkaliikenne ei tule enää saavuttamaan koronaa edeltävää tasoa. Kokonaisuutta tarkasteltaessa en voi vetää muuta johdos- johtopäätöstä kuin, että Vantaa ei tarvitse ratikkaa.

3:10:34.5 valtuutettu Ahokas Siri

Kiitos puheenjohtaja. Hyvät valtuutetut, virkamiehet ja erityisesti kanssakaupunkilaiset. Olemme ison päätöksen edessä. Päätöksen, jonka vaikutukset ulottuvat koko kaupunkiin ja kaikkiin meihin sen asukkaisiin. Vantaan ratikan rakentaminen ei ole siis vain itäisen Vantaan asia, vaikka sen rakentaminen sieltä aloitetaankin. Myös tuleva Länsi-Helsingin pikaraitiotie ja sen jatkoksi tehty varaus ratikalle Helsingistä Myyrmäen ja Ylästön kautta Jumboon luo osan vieläkin laajempaa yhtenäistä seudullista raitiotieverkkoa. Päätös on pitkävaikutteinen ja sen konkreettisia tuloksia saamme odottaa vielä pitkään. Päätöksentekoa onkin edeltänyt jo pitkä suunnitteluvaihe, eikä kyseessä ole missään mielessä hätäisesti tehty päätös. Itsekään en ole tehnyt päätöstäni heti, vaan olen pohtinut sitä pitkään, ihan loppumetreille asti ja perustan päätökseni kaikkeen siihen tietoon, jota olen saanut. Olen myös jalkautunut, tai pyöräillyt, tutkimaan naapurikaupunkiemme Helsingin ja Espoon uusia raideratkaisuja ja seurannut Tampereen menesty- menesty- menestyksestä muutosta raitiokaupungiksi. Aika usein kuulee vantaalaisten suusta huolta kaupunkirakenteen puuttumisesta, siitä ettei Vantaa näytä eikä tunnu kaupungilta. Jos tarkastelemmekin melkein mitä tahansa eurooppalaista kaupunkia, rakentuvat ne juurikin raideliikenteen varaan. Ratikka on bussia voimakkaammin urbaanin kaupungin liikkumismuoto. Helsinki ja Espoo kulkee raiteilla, jäisikö Vantaa ulkopuolelle? Mitä se tarkoittaisi? Muuttuisiko roolimme metropolialueen kehittyvästä kaupungista paikalleen jääväksi tai jopa taantuvaksi kehysalueeksi? Raiteet ovat myös ranka, joka ohjaa ja luo kaupunkirakennetta. Vantaa on alueena laaja ja kasvaa vuosittain tuhansilla uusilla asukkailla. Raiteiden avulla on mahdollista ohjata sitä, minne asukkaat muuttavat. Raiteilla ja sen varrelle rakennettavalla kodeissa ja työpaikoilla Itä-, Länsi- ja Keskinen-Vantaa kasvavat vahvemmin yhteen. Ratikkaa rakennettaessa saamme siis ryhtiä kaupunkirakenteeseen ja olemme osa metropolialueen sujuvaa raideverkostoa. Laskelmien mukaan ratikan rakentaminen rahoittaa itsensä ja elinvoiman lisääntyminen tuo kaupungille tuloja, joista me kaikki hyödymme. Näin mittavassa hankkeessa on totta kai riskinsä, aivan kuten kehäradan rakentamisessa oli aikanaan.



Osa ritk- riskeistä on ennustettamattomista, mutta osaan voimme jatkossa myös vaikuttaa. On esimerkiksi merkityksellistä rakentuuko tulevista asuinalueesta viihtyisiä ja houkuttelevia yrityksineen ja palveluineen. Tässä kohtaa tulemme tarvitsemaan monipuolisia ja vetovoimaisia tai jopa lumovoimaisia asuinalueita ja asukkaiden arkea helpottavia palveluita. Oma kantani ja ajatukseni ja itse asiassa myös kaupunkilaisille antamani lupaus on ollut, että pohjaan päätöksentekoni koko kaupungin ja kaikkien sen asukkaiden etuun. Näin todeten ja edellä mainituin perustein olen päättänyt äänestää ratikan rakentamisen puolesta.

3:14:23.1 valtuutettu el Issaoui Naima

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja kuntalaiset. Meillä on tänään tärkeä päätös edessämme. Päätämme isosta investoinnista ja siitä, että mihin suuntaan Vantaata tullaan kehittämään. Ratikka on mielestäni tulevaisuuden investointi, joka tukee kestävämpää liikkumista kaupungissa. Liikenteen mahdollisuuksien kehittämisessä pitkällä aikavälillä on hyötyä koko meidän kaupungillemme. Toivon, että Vantaa lähtee myös tähän uuteen aikaan rakentamaan kehittävämpää kaupunkia. Kiitos koko hankkeen projektiryhmän hyvästä ja kattavasta hankesuunnitelmasta, sekä erilaisten toteuttamismallivaihtoehtojen selvittelystä ja analyysi- analyyseista päätöksen tueksi. Ratikkahanke nostaisi Itä-Vantaan alueen houkuttelevuutta sekä asukkaissa, että sijoittajissa. Uskon vahvasti siihen, että ratikka tulee vaikuttamaan alueiden kehitykseen hyvin positiivisesti. Olemme useasti käynyt Tampereella ja nähneet sekä kuulleet asiantuntijoiden arviot Tampereen positiivisista kehityksistä. Toivon, että me Vantaan päättäjät olisimme tänään rohkeita ja saattaisimme tämän päätökseen. Maailma muuttuu ja kaupungit muuttuvat myös, joten ratikka tulee lisäämään entisistä on vetovoimaa lentokenttä kaupungissamme. Ratikka tulee nostaa myös tiettyjen alueiden asuntoarvoa, jolla suorastaan merkitystä alueiden eriytymisen ehkäisemiseen. Tiettyjä alueita on jätetty kehittämättä ja eriytyvät, koska niissä ei yksinkertaisesti sijoittajat eikä rakennuttajat ole kiinnostuneita ja niistä muuttaa myös asukkaita. Mitä näille alueille on tehty vuosien aikana? Mitä, millä millä tätä kehitystä on pysäytetty? Olemme vain ihmetelleet, miten näin on käynyt, eikä yhdelläkään virkamiehillä tai päättäjillä ole ollut valmista vastausta tai ratkaisua haasteiden pysäyttämisessä. Olemme kuulleet erilaisia argumenttia ratikasta. Mielistäni ratikasta on keskusteltu avoimesti ja nostettu jatkuvasti esille kansalaisten tietoon. Ratikka on ollut puheenaiheena jokaisissa vaaleissa tässä pari- parin vuoden aikana. Toisinaan



jotkut ovat huolissaan ratikan tuomasta haittamaahanmuutosta ja sen ongelmista. Ratikka rakennetaan koko väestölle vauvasta vaariin. Radikaali- ratikan myötä alueiden kehittämisessä meillä ei synny ei synny erit- eriyttäneitä alueita, vaan alueelle syntyy uusia työpaikkoja ja palveluita. Ihmiset muuttavat parempien liikenneyhteyksien perään ja parempien työmahdollisuuksien perään ja työllistyvät. Nämä muutokset näkyvät kaupungille verotuloina ja elinvoimaisissa kaupungissa on mahdollisuuksia yrittäjyyteen, työskentelyyn ja kansainvälisyyteen. Näin aina- näin ainakin itse haluan nähdä Vantaanta ja vantaalaisia tulevaisuudessa. Kiitos.

3:17:47.5 valtuutettu Karhu Suvi

Kiitos arvoisa puheenjohtaja, arvoisat valtuutetut ja vantaalaiset. Uutena valtuutettuna oon tietenkin joutunut hyppäämään aika nopeasti näihin isoihin saappaisiin, etsimään, tutkimaan, lukemaan, perehtymään asioihin. Ja tavallaan mun mielestä on ollu vähän surullista havaita, että meillä on loppupeleissä annettu melko vähän niitä keskustelumahdollisuuksia yhdessä oikeasti puida ja debatoida ja käydä tätä ratikkaa läpi. Mulla on semmonen olo, että mitäpä turhaa täällä pöntössä nyt jauhaa, kun kaikki on jo päättänyt mielipiteensä, niin sehän ois ihan sama, et painetaan nappiin, painutaan himaan. Mut mie en usko semmoseen päätöksentekoon, koska mie haluaisin ihan aidosti ja oikeasti käydä hyvää vuorovaikutteista keskustelua kaikkien kanssa, jotta niitä ajatuksia, mielipiteitä, faktoja, perusteluja voitais rauhasella puida läpi yhdessä. Et tavallaan mie en tykkää sellasesta politiikassa, missä niinkun sit soitellaan toisille ja vähän hymistellään ja näin edespäin, tavallaan semmosta niinku kabinettipolitiikkaa tai sitten ne, joilla kunto riittää seminaarien jälkeen iltamyöhään karaokebaareissa, niin mie en niinku ihan ihan sellaisesta politiikanteosta pidä. Et kyl miä niinku mieluusti haluaisin, et meil ois areena, jossa me ihan oikeasti päästäis käymään näitä asioita lävitse yhdessä ja tosiaan mulla on useampia syitä, miksi ite, ku oon sitä ratikka-asiaa koittanu perehtyy mahdollisimman syvällisesti, et miksi se ei tunnu itsestä hyvältä hankkeelta ja tietenkin tärkeimpänä on nää talousasiat ja miä tuun niihin vielä tarkemmin pureutumaan. Mut jos niinku ajatellaan sitä, että sanotaan, että ratikka on hyvä investointi niin eihän, jos me haluttais tehdä Vantaalla niin kuin puhtaasti vain hyviä investointejaan, niin sijoitetaan osakkeisiin kahdeksan pinnua vuosituotto. Paljon parempi investointi, noin keskimäärin siis. Mut kyl toi katoavan luonto, metsät, se meidän niinku lähiluonto ja ja luonnon moninaisuus ja se vihreän arvo asukkaille, niin se on myös mittaamattoman tärkeä. Sitä ei millään rahalla voi



mitata. Kun luonnon monimuotoisuus kerran joltain alueelta katoaa, sitä ikinä millään toimin enää saa palautettua. Ellei sitten odoteta 1 000 vuotta eteenpäin. Taloudessa on monikin kysymys, mikä mua hierotaan tässä ratikassa ja sitten tietenkin ihan yhtä suuri väestön kasvu, mitä onkin ollut jo puhetta, että kahden pinnan väestönkasvu on todella todella kova tavote. Totta kai niin kuin Vantaata ja Itä-Vantaaltakin tulee kehittää, mutta mie pelkään, et ei ne raiteet tuo yhtäkään yritystä itsestään simsalabim ja et aina me tarvitaan yrittäjä, joka uskaltaa ottaa riskin ja yrittää. Ja totta kai on aina muita vaihtoehtoja miettiä, et millä me voitais ratkaista tämän kehittyvän kaupungin asiat kaikista parhaiten, ympäristöystävällisemmin ja myös päästöt huomioiden niin, että ne kokonaispäästöt laskisi. Kiitoksia tästä ensimmäisestä puheenvuoro mahdollisuudesta.

3:21:12.2 valtuutettu Kähärä Sirkka-Liisa

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja muut kuulijat. Tunnistin itseni hyvin pitkälti tuosta Siri Ahokkaan puheenvuoron alusta, koska olen olen itsekkin miettinyt niin ratikan ratikan tuota noin niin niin hyötyjä ja ja sitä kriitti- kriittisesti pohtien, että varsinkin niin mitenkä koko Vantaa siitä hyötyy. Täällä on kuultu erittäin hyviä puheenvuoroja liittyen ratikasta saataviin hyötyihin. Ratikalla tulee olemaan iso merkitys Vantaan taloudelle, elinvoiman kasvulle, työpaikkojen ja asuntojen rakentumiselle, sekä Vantaan kehittymiselle entistä tiiviimmäksi ja eläväksi eurooppalaiseksi kaupunkiympäristöksi. Muutamissa puheenvuoroissa on nostettu esiin se, että kaupungin menestyessä eri puolilla asuvien asukkaiden ja asuinalueiden on myös hyödyttävä tästä menestyksestä. Kehärata oli hanke, joka nosti Vantaan nousuun, vetovoima ja yritystoiminta vahvistui sekä uusia kaupunginosia pääsi todelliseen vauhtiin, kuten Aviapolis ja Kivistö. Tästä vetovoiman kasvusta ei valitettavasti tullut näkyvää hyötyä kaikille asuinalueille, kuten Havukoskelle, Mikkolalle tai aikana ennen ratikkapäätöstä olevalle Hakunilalle, vaikka näitä hyötyjä olisi tarvittu todella kipeästi. Vantaa on osa isojen kaupunkien verkostoa, joissa menestystekijöitä tarvitaan jokaisessa kaupungissa. Vantaan ratikka on toteutuessaan menestystekijä. Haluan kuitenkin korostaa, että kun rakennetusta Vantaan ratikasta saadaan asumiseen, elinvoimaan ja kaupungin menestymiseen liittyviä hyötyjä, huolehdittaisiin myös siitä, että menestyksestä pääsisivät osallisiksi sellaiset rakentaja- rakenteiltaan rapistuneet ja palvelurakenteeltaan vähäiset alueet, jotka eivät ole ratikkareittien välittömässä läheisyydessä. Näille asuinalueille tarvitaan



myös kipeästi työpaikkoja, palveluja ja investointeja, eli niitä Vantaan menestystekijöitä. Kiitos.

3:23:27.6 valtuutettu Suoniemi Juha

Kiitos puheenjohtajaa ja arvon valtuutetut. Tämä ratikkapäätös tuli yllättäen käsiteltäväksemme jo nyt toukokuun kokouksessa eikä kesäkuussa, kuten aiemmin oli suunniteltu. Ottaen huomioon, että viimeisimmät ratikkaselvitykset valmistuivat vasta viime viikkoina, niin nyt valtuutetuille ei jäänyt hirveästi aikaa niihin perehtymisen. Ihmettelenkin suureksi- suuresti, miksi ratikka-asiaa ajetaan läpi näin kiireellä. Rakennustyöt aloitettaisiin kuitenkin vasta 2024, joten kiirettä päätöksenteolle ei ole. Hallitusneuvottelutkin ovat vielä kesken, eikä meillä ole tietoa hallituksen kannasta raidehankkeisiin ja valtionosuuteen. Olen myös pettynyt siihen, kuinka ratikkaa on valmisteltu. Selvitystyö on tuntunut todella tarkoituksenhakuiselta, eikä vaihtoehtoja ratikalle ole tutkittu kunnolla. Superbussi selvitys toteutettiin samalla konsultilla, joka laski ratikan kustannusarviot, eikä tätä selvitystä ja sen kustannusarviota voi pitää mitenkään puolueettomana. Tässä selvityksessä superbussin kiinteistötaloudelliset tuotot lasketaan selvästi pienemmiksi kuin ratikalla. Tämä perustuu kuitenkin puhtaaseen arvaukseen, eikä mihinkään vertailukelpoiseen dataan. Superbussi olisi kuitenkin kiinteä linja siinä missä ratikkakin, joten maankäyttövaikutusten voisi kuvitella olevan hyvin identtiset molemmissa vaihtoehtoissa. Selvityksessä myös väitetään, ettei superbussi pysty kuljettamaan samaa määrää matkustajia kuin ratikka. Suunniteltuun raitiovaunuun mahtuu 174 matkustajaa, mutta superbussin maksimikapasiteetiksi arvioitiin vain 130 matkustajapaikkaa, jotta tähän johtopäätökseen päästiin, vertailusta jätettiin sopivasti pois kaikki suuret superbussit, kuten esim. Dresdenissä operoivaa 250 matkustajan saksalaisvalmistajan superbussi tai muutama vuosi sitten lanseerattu kiinalainen 250 matkustajan sähkösuperbussi, joka on huomattavasti kustannustehokkaampi kuin mikään käytössä oleva raitiovaunu. Superbusseista onkin hyvää kokemusta ympäri maailmaa, esimerkiksi Bokotassa julkinen liikenne on rakennettu lähes kokonaan niiden varaan, yhteen bussiin mahtuen jopa 260 matkustajaa. Jos joukkoliikenteen käyttäjämäärät kasvavat Vantaalla merkittävästi tulevaisuudessa ja suurella kapasiteetille tulisi tarvetta, niin superbussi olisi selvästi järkevämpi vaihtoehto kuin ratikka. Tämänhetken käyttäjämäärän ennusteiden perusteella tällaista kasvua ei



kuitenkaan ole odotettavissa, joten jopa nykyinen sähköllä kulkeva runkobussi, 570, riittää varsin hyvin vielä tuleviksi vuosikymmeniksi. Kiitos.

3:26:33.5 valtuutettu Tawasoli Eva

Kiitos puheenjohtaja. Hyvät vantaalaiset, me ollaan tänään tärkeän päätöksen äärellä. Vantaalla ei todennäköisesti vuosikymmeniin tulla tekemään isompaa päätöstä tulevaisuuden kannalta. Vaikka mä kannatan ratikkaa, ymmärrän, että mikään riskitön hanke tämä ei ole. Vuonna 1969 Helsingin valtuusto oli ihan samanlaisen päätöksen edessä. Tuolloin valtuusto kokoontui kiistelemään yli 10 tunniksi siitä, pitäisikö Helsinkiin rakentaa metro. Helsinki kasvoi vauhdilla ja ruuhkaisille busseille piti löytää tehokas vaihtoehto. Valtuusto oli lähes kahtia jakautunut. Vasemmisto kannatti, oikeisto vastusti. Vastustajat piti metroa aivan liian kalliina, turhana ja suuruudenhulluna hankkeena. Vastustajat väittivät metron perusteiden olevan taikauskoa. Pelättiin esimerkiksi sitä, että metro vie autoilijoilta elintilan. Suuttumusta aiheutti myös se, että ensimmäisessä vaiheessa metro palveli ensisijaisesti vain itäistä kaupunginosaa. Alkaako kuulostaa tutulta? Metron kannattajat puolestaan uskoivat metron yhdistävän hyvin hajanaisen itäisen kaupungin ja parantavan kaupunkilaisten mahdollisuuksia liikkuja- liikkuu merkittävästi huolimatta siitä, että hankkeeseen liittyi taloudellisia epävarmuus- epävarmuustekijöitä. Kuulostaa taas varsin tutulta. Puoli neljältä aamuyöllä Helsingin valtuusto päätti, että metro rakennetaan. Loppu on historiaa. Meillä on käsillämme nyt Vantaan oma metrohetki. Tänään mekin päätämme kaupungin vuosikymmenien päässä häämöttävästä tulevaisuudesta ihan samoin kuin Helsingin valtuusto teki metron osalta 55 vuotta sitten. Helsingin metro on ollut vuodesta toiseen ylivoimaise- ylivoimaisesti suosituin liikenneväline. Se on nostanut maan arvoa, luonut työpaikkoja ja tuonut irralliset kaupunginosat yhteen. Kuulosta jälleen aika tutulta. Mulla on tähän loppuun kolme toivetta. Ensimmäinen on se, että me uskalletaan tehdä yhtä kauaskantoinen päätös Vantaan pikaraitiotien osalta. Mä toivon, että 55 vuoden päästä Vantaan pikaraitiotie on kiinteä osa pääkaupunkiseudun kaupunkikokonaisuutta. Toiseksi, jos me tänään hyväksytään tämä hanke, mä toivon, että juupas-eipäs vääntö loppuisi tähän. Nimittäin Helsingin metron vastustajat kävivät päätöksenkin jälkeen vielä vuosia rumaa kapinointia metroa vastaan, mikä koitui hyvin kalliiksi ja kaikkien haitaksi. Ja kolmanneksi mä toivon, että pääsemme äänestämään asiasta ainakin vähän aikaisemmin kuin puoli neljä aamuyöllä. Kiitoksia.



3:29:45.3 valtuutettu Orlando Carita

Kiitos puheenjohtaja. Raitiovaunu eli spåra tai sguru tekee kaupungin. Edellisissä puheenvuoroissa on tuotu esiin faktoja, joita en lähde nyt toistamaan. Mä yhdyn täysin valtuutettujen Rokkasen ja Räsäsen ryhmäpuheenvuoroihin, sekä nuorisovaltuuston puheenjohtajan puheenvuoroon. Jopa valtuutettu Kimmo Kiljusen kommenttiin: "kaupungin imago on tunne", sillä sitä se juuri on. Kun mä muutin Vantaalle, niin mulla ei sitä tunnetta ollut, että Vantaa on kaupunki. Vantaa oli kaksi eri vanhanaikaista kaupunkikeskustan sisältävä sekava erillisistä asuinalueista koostuva kunta Helsingin kyljessä. Mä tuskin maltan odottaa, että Vantaalla kulkee ratikka. Ilmoitin jo kuntavaaleissa, että olen ratikkafani. Suurilta osin se johtuu ehkä siitä, että olen asunut lapsuuteni ja nuoruuteni Helsingin Käpylässä, mihin kulki ja kulkee edelleen ratikka numero yksi. Mulle ratikka on siis luontainen osa kaupunkia ja kaupungin joukkoliikennettä. Lapsena ratikka oli jopa turvallisemman tuntuinen kuin bussi. Mä joskus silloin nuorena vannoin, etten koskaan muuta Kehä kolmosen pohjoispuolelle, mutta elämässä on parempi olla sanomatta "ei koskaan", koska usein juuri käy niin sitten. Muutin aikoinaan Vantaalle vain halvempien asumiskustannusten perässä. Nyt vasta viime vuosina Vantaasta on alkanut kehittyä useine rakennushankkeineen oikea kaupunki. Kehärata on onneksi yhdistänyt idän ja lännen ja ollut siis todella onnistunut investointi. 20 vuoden aikana minustakin on tullut ylpeä vantaalainen ja nyt ratikka viimeistelee asian. Nyt Vantaasta tulee oikea kaupunki. Kasvava, elinvoimainen, dynaaminen ja tiivisrakenteinen kaupunki. Ensimmäinen sähköistetty raitiolinja otettiin Helsingissä käyttöön syyskuussa 1900 reitillä Töölön–Hietalahti. Eli 123 vuotta sitten. Tänäpäin tehtävä päätös Vantaan ratikasta ja sen raiteista... tulee kestäämään saman ajan ja raiteet on paikallaan vielä vähintään vuonna 2146. Ratikkalinja tulee yhdisty-yhdistymään Helsingin linjoihin, kaupunkirakenne tiivistyy ja ratikka yhdistää kaupunginosia toisiinsa. Ratikka myös nostaa alueensa statusta. Pohtikaa Helsingin ratikan varrella olevia asuinalueita. Siis sellaisia, mihin ei mene juna. Käpylä, Töölö, Katajannokka, Pikku-Huopalahti, Arabia, Eira, Munkkiniemi. Ratikka ei tuo levottomuuksia, niin kuin täällä on väitetty ja Hakunilalle ratikka on lottovoitto. Ratikka tulee olemaan ylpeyden ja ilon aihe, kuten nuorisovaltuuston edustaja totesi. Kiitos.

3:32:43.0 puheenjohtaja Lindtman Antti

Ja Järä ja valmistautuu Kaiju. Sen verran tässä valtuutetuille vielä ennen Järää. Hetki pieni. Aloitetaan kello sitten oikeasta kohdata, ei huolia. Tuota takaata tuli viesti, että



jos tääl on pientäkin keskustelua täällä edessä, ni se se häiritsee sitä kuulua sinne taakse. Eli pyritään pyritään kuuntelemaan keskustelua, niin sinne taaksekin kuuluu tuonne meidän vaatimattomalle lehterille riittävän hyvin. Mutta nyt Järä ja puheenvuoro alkaa nyt.

3:33:16.5 valtuutettu Järä Juha

Arvoisa puheenjohtaja, arvon valtuutetut sekä vantaalaiset. Vantaalla on unelmia. Minullakin oli unelmia. Kehittyvä kaupunki, järkevät ja kustannustehokkaat investoinnit myös joukkoliikenteeseen. Ehkäpä mukaan lukien ympäri Vantaata kulkevat raitiovaunut, joissa meno on rauhaisaa, aivan kuten kaduilla ja kouluissakin. Peruspalvelut ovat esimerkillisiä, Vantaa satsaa moniin sellaisiin asioihin, mitä muissa kunnissa ei edes vielä osata haaveilla ja kuntalaisilta sataa kiitosta. Asuinalueet ovat viihtyisiä ja turvallisia, ihmisten toiveita kuullaan laajasti. Vantaa vetää hyvin isotuloisiakin asukkaita. Päätöksenteon taustalla olevat selvitykset perustuvat tiukkaan ja kiistattomaan tutkimukseen. Päätöksentekoprosessit ovat avoimia ja läpinäkyviä, jääviyskysymykset eivät vaivaa ketään ja jokainen päättäjä jokaisessa valtuustoryhmässään saa tehdä juuri sellaisen päätöksen kuin sydämessään oikeaksi kokee. Ja niin sitten päättäjät tekevät viisaita päätöksiä ja Vantaa vetää kiihtyvään tahtiin maksukykyistä asukasta. Hyvän kierre sen kuin kasvaa. No sarkasmi ei ole helppo laji. Silmien avaaminen on. Unelmakuplat ovat puhjenneet ainakin ratikka-innon suhteen. Herätys on ollut kova, ei vain minulla. Tuonkin jatkossa aihepiireittäin perusteita siihen, miksi en kannata ratikkaa Vantaalle, ainakaan ennen vuotta 2048. Yleisperusteluista aluksi. Ratikan yleisperustelut ovat saippuakuplien tavoin pokahtaneet. Ehkä niin hiljaa, että ainakin osat on mennyt ohi. Matkustajamäärä arviot ovat romahtaneet ratikalla aivan liikaa, että investointeja voidaan enää kannattavaksi perustella, saati edes tarpeelliseksi. 82 000 vuonna -19. Nyt uusi arvio siis 31 000 vuodelle 2030. Vuorokausikohtainen romahdus on yli 60 prosenttia ja ratikan hintalappu on tuplaantunut lähes, yli 600 miljoonaan, eikä luvussa ole edes kaikki mukana, kuten varikko, vaunut ja niin edelleen. Nekin maksetaan verorahoilla. Siinä moni kannattajakin on nieleskellyt muuttunutta kantaansa. Tänä viimeksi yksi tapaamani. Kokonaissumma verorahassa mitattuna lie yli miljardin. Kaikki hankkeeseen laitettava raha olisin verorahaa. Rahaa, joka varmuudella on pois juuri niistä päivittäistä lähipalveluista ja investoinneista. Tarkastuskertomuksessakin saimme lukea, että esimerkiksi katujen ja puistojen korjausvelka kasvaa jo nyt liian



kovaa. Siinä sitä kaupunkikehityshanketta. Ja mitä sijoittamiseen tulee, niin sijoittamisessa voi toki olla hyvä hetki, mutta kohde vaan on oltava oikea. Jatkan myöhemmin. Kiitos.

3:36:15.6 valtuutettu Kaiju Susanna

Kiitos arvoisa puheenjohtaja, valtuutetut ja muut kuulijat. Valtuutettuja on kehoitettu tekemään päätöksensä ratikasta faktoihin perustuen, niin olen tehnyt, parhaan kykyni mukaan. Fakta on, että ratikan tulot ja menot sivulla esitettyjen lukujen mukaan tulot ovat vain 1,2 prosenttia suuremmat kuin menot. Jotta tähän hankkeeseen kannattaisi ryhtyä, tuotto-odotusten pitäisi olla huomattavasti suurempia. Mikään budjetti ei osu aina ihan kohdalleen. Tämän hankkeen kohdalla virkamiehet kertoivat, että realistisena pidetään, että sekä tulot että menot osuvat 10 prosentin sisään arvioidusta. Pahimmillaan voi siis käydä niin, että tulot olisivat yli 100 miljoonaa euroa tappiolliset. Fakta on myös, että näissä laskelmissa on suuri määrä erilaisia muuttujia joiden arvot ovat epävarmoja. Jo pelkästään korkeampi korkokanta riittää muuttamaan tulokseen negatiiviseksi. Kaupungin aineistojen mukaan laskelmat on tehty 3,5 prosentin koron mukaan. Fakta on, että tällä hetkellä kaupunki ei saa tällä korkoprosentilla lainaa. Jokainen asuntovelallinen, jonka laina on sidottu esimerkiksi 12 kuukauden Euriboriin tietää, että korot ovat jotain ihan muuta. Fakta on myös, että jyrkkien koronnousujen jälkeen on lähimenneisyydessä seurannut korkojen lasku. Mutta fakta on myös se, ettemme tiedä miten pitkään korot vielä nousevat ja se, että muitakin skenaarioita on olemassa. Tällä hetkellä tässä maailmassa toimintaympäristö on varsin turbulentti. Ratikkaa markkinoidaan ympäristöystävällisenä. Totuus kuitenkin on, että jo rakentaminen tuo huomattavan määrän päästöjä kiskotarpeineen. Vantaan selvityksen mukaan bussivaihtoehdon toteuttamisen päästökuorma olisi alle kolmannes ratikkavaihtoehdon päästöistä. Sähköbussien sähkönkulutus on matkustajaa kohden lisäksi pienempää kuin ratikan. Kustannuksissa bussivaihtoehto ei pärjännyt ratikalle, koska bussiin ei saataisi valtionavustusta. Asiat eivät kuitenkaan muutu ilmaiseksi, jos joku muu maksaa ne. Sitä paitsi tästä yli 170 miljoonan euron avustuksesta suomalaisina veronmaksajina vantaalaisetkin maksaisivat osuuteensa, joka sekin on laskennallisesti olisi miljoonia euroja. Ratikkaa perustellaankin nyt lähinnä elinvoimatekijänä Itä-Vantaalle, mutta voisi olla muitakin piristysruiskeita, mitä Vantaalle voitaisiin saada ja tuomaan sitä elinvoimaa, tehokkaampia kuin ratikka. Ja



vielä tähän loppuun haluaisin sanoa, että nyt kun tämä ratikkapäätös tehdään, on tärkeää, että sen jälkeen päätös on tehty ja me kaikki valtuutetut hyväksymme sen ja mahdollisimman jouhevasti sitten tuomme sen ratikan, jos se päätetään tänään rakentaa.

3:39:34.6 valtuutettu Hakala Heli

Kiitos puheenjohtaja ja hyvät valtuutetut ja muut kuulijat. Tässä on keskustelun kuluessa oikeastaan tullut jo kaikki argumentit, jota itsekin olisin esittänyt ratikan puolesta. Eli imago, kaupunkikehitys, kestävä kasvu, vetovoima, investoinnit, liikkuminen, vaihtoyhteydet, pääkaupunkiseudun raideverkkoon liittymisen edut, sekä se ettei se liity käyttötalouteen. Se on siis investointi, ei kulu. Jos yhtään seuraa tutkijoiden näkemyksiä kaupunkikehityksestä, ratikka tunnistetaan voimakkaammin urbaanina liikkumismuotona kuin bussi, kuten valtuutettu Ahokas aiemmin totesi. Ratikka on vetovoima lisääjä ja kasvun tuoja. Kuntaliiton kehittämisspällikkö Johanna Viikuna totesi hiljattain Vantaan Sanomissa, että hänen tiedossaan ei ole huonoksi ratkaisuksi Suomessa tai muualla maailmassa osoittautunutta ratikkahanketta. Hän arveli sen johtuvan myös siitä, että suurehkon kokoluokan investointien toteutus ja vaikutukset selvitetään etukäteen huolella. Selvitykset ratikasta meille valtuutetuille ovat olleet kattavat ja yksityiskohtaiset ja niissä on esitelty myös ratikkahankkeita ympäri maailmaa. Kiitos siitä työstä. Toteutuessaan ratikka hyödyttää tulevaisuudessa koko Vantaata, ei vain nyt ensivaiheen suunnitellun 19 kilometrin varrella asuvia ja liikkuvia. Toivottavaa on, että kotikaupunkimme Vantaa, jossa itse olen syntynyt, pysyy muun pääkaupunkiseudun mukana kehityksessä eikä jää ulkomuseoksi. Kiitos.

3:41:18.7 valtuutettu Siniketo-Pietilä Katja

Arvoisa puheenjohtaja, kanssavaltuutetut ja vantaalaiset. Tänään olemme kuulleet jo paljon erilaisia ajatuksia ja näkemyksiä Vantaan ratikasta, puolesta ja vastaan. Vantaan ratikkaa on työstetty ja niin sanotusti ajettu yksillä raiteilla kaupunkilaisten ajatuksiin jo vuosikymmeniä. Samaan aikaan vuodet, saati vuosikymmenet, eivät ole toistensa kaltaisia ja maailma on muuttunut valtaisesti viime vuosina. Samoin taloustilanne ja toimintaympäristömme on muuttunut. Vantaan ratikka on suuruusluokassaan sen kokoinen massiivihanke, että hyödyt ja haitat on puntaroitava erittäin tarkasti. Ratikan mahdollisesti tuomia hyötyjä, kaupungin kanssa kasvamista hyvällä, kestäväällä tavalla, toivovat varmasti kaikki, mutta ratikan rakentamiseen liittyvät riskit ja mahdolliset haittavaikutukset on myös kaupunkilaisten oltava valmiit



kantamaan. Hanketta varten otettavan velan korkoineen maksaa viime kädessä kuitenkin kaupungin asukkaat veroeuroillaan. Perimmäinen kysymys onkin, onko vantaalainen valmis rahoittamaan, niin sanotusti omista veroeuroistaan, minimissään Vantaan osuuden reilut 400 miljoonaa koko hankkeesta vai olisiko veroeuroille kenties tällä hetkellä muuta käyttöä? Vai tulisiko ne priorisoida eri tavalla? Nelihenkiselle vantaalaisperheelle tämä hanke tarkoittaa noin 7 000 euron ratikkasijoitusta täysin lyhyellä matkalla. Vantaan ratikasta puhutaan kasvun ajurina. Ehkä näin, mutta herää kysymys, millaista kasvua Vantaa raiteiden ympärille halutaan ja millaisella kustannuksella? Tällä hetkellä tuntuu, että asuntotuotannon näkökulmasta sitä rakennetaan hetken pysähdyspaikaksi eikä niinkään kodiksi. Onko tämä oikea ratkaisu pitkällä aikavälillä? Vantaan ratikkahankkeesta on valtaisa määrä tietoa, suunnitelmia ja laskelmia saatavilla. Nyt onkin meillä päätöksen aika. Mutta onko päätös millainen? Onko se joko tai kyllä vai ei? Ehkä tulevaisuudessa vai menikö ratikkaa jo? Kiitos.

3:43:36.0 valtuutettu Iivarinen Oskari

Arvoisa puheenjohtaja, valtuutetut, kaupunkilaiset. Ratikkapäätös vaikuttaa merkittävästi Vantaan kaupungin tulevaisuuteen. Oma kantani on vaatinut työstämistä, vaikka olenkin seurannut joukkoliikennealaa aktiivisesti yli 10 vuoden ajan. Kuten keskustelussa on aiemmin todettu, ratikka ensisijaisesti ei ole joukkoliikennehanke. Bussireittiä voidaan muuttaa milloin tahansa tai vaikka lakkauttaa se yhdessä yössä. Raitiolinja on sitä vastoin enemmän tai vähemmän pysyvä ratkaisu. Tämä lisää vakautta ja ennustettavuutta, niin asumispäätöksiä harkitsevien asukkaiden kuin investointeja harkitsevan elinkeinoelämänkin silmissä. Tätä vasten väittely siitä, nopeutuuko tai hidastuu matkaa lähikauppaan ratikalla minuutilla verrattuna bussivaihtoehtoon ei ole kovin hedelmällistä. Ratikka symboloi edistyksellisyyttä ja tulevaisuuteen suuntautumista, mahdollisesti kohentaen kaupungin imagoa ja vahvistaa Vantaan asemaa modernina ja houkuttelevana kaupunkina. Jos naapurimme Espoo ja Helsinki, ja useimmat muut suuret kaupungit, edistävät vauhdilla uusia raitio- raitiohankkeita, onko meillä Vantaalla varaanjättäytyä tästä kehityksestä jälkeen? Toisaalta ratikkaankin kriittisesti suhtautuvilla on täysin perusteltuja huolenaiheita. Aivan oikein on nostettu esiin, että ratikka yksinään ei ratkaise kaupungin kaikkia ongelmia kuten segregatiota. Asuntotuotannon ja kaavoituksen ratikkareitin varrella tulee olla myönteistä kehitystä tukevaa. Emme voi



enää jatkaa samaa vanhaa yksipuolista asuntorakentamista. Tahdon myös nostaa esille alueiden välisen tasavertaisuusnäkökulman. Jos ratikka hyväksytään, ei esimerkiksi Länsi-Vantaan liikenneasioita saisi edelleenkaan unohtaa. Laitetaanhan vihdoin ratikka vireille sinnekin. Onhan varaus löytynyt pitkään yleiskaavoistakin. Vink vink. Toisin kuin julkisen keskustelun perusteella välillä on saattanut kuvitella, kukaan ei ole kieltämässä keneltäkään autoilua tai esimerkiksi pientalossa asumista. Näiden molempien edellytyksiä täytyy aktiivisesti kehittää jatkossakin. Kestävä liikennejärjestelmä kuitenkin edellyttää joukkoliikennetkaisuihin panostamista. Itselläni on tapana ajatella aina päätöksentekoa kaupungin pitkän aikavälin ja tulevien sukupolvien edun näkökulmasta, niin nytkin. Kannatan siis tämän hankkeen toteuttamista. Kiitos.

3:46:43.5 valtuutettu Nummela Nina

Kiitos puheenjohtaja. On toki totta, että ei ole mitään 400 miljoonan euron kiintiötä, joka ilman ratikkaa jaetaan sitten muihin kohteisiin, mutta velanotollekin on kattonsa, niin Vantaalla kuin valtiollakin. Mutta on myös totta, että korkokulut, yli 220 miljoonaa euroa, voimme suunnata muihin kohteisiin. 200:lla, yli 200 miljoonalla eurolla voimme parantaa paljon palveluita ja tuo raha on suoraan pois Vantaan käyttörahoista. Ainut varma tässä projektissa on kustannukset. Tulopuoli on täysin arvioihin perustuvaa. Ryhmäpuheessani tosiaan pyörittelin eri asumismuotoja, kuten valtuutettu Eerola mainitsi. Se pyörittely perustui ihan todelliseen tutkimukseen, jonka mukaan hyvätuloiset perheet muuttavat pois Vantaalta, koska kaipaavat väljempää asumista ja fakta on myös se, että pienten kerrostaloasuntojen myynti on merkittävästi tippunut. Pelko on, että juuri näitä rakennetaan ratita- ratikkareitin varrelle. Yksi pelko on myös se, että ratikan rakentaminen heikentää kauempana ratikkareitistä asuvien liikenneyhteyksiä. Näin on käynyt muun muassa Espoossa kaikille muille paitsi metroasemien välittömässä läheisyydessä asuville. Kiitos.

3:48:13.3 valtuutettu Aidanjuuri Tanja

Arvoisa puheenjohtaja, arvoisat valtuutetut. Vantaan ratikka puhututtaa puolesta ja vastaan. Me perussuomalaiset olemme alusta asti vastustaneet uutta raidehankintaa. Me emme vastusta hanketta tunteella, niin kuin täällä on väitetty. Vastustamme hanketta erittäin painavin perustein. Me tarvitsemme Vantaalle uusia veronmaksajia. Vaikka Vantaan väestö on jatkuvasti kasvanut, tämä ei ole valitettavasti lisännyt meille toivottua määrää uusia veronmaksajia. Lisääkö ratikka sitten meille niin paljon



vetovoimaisuutta, että se on todella kannattavaa? Epäilen tätä suuresti. Sen sijaan voin sanoa, että Vantaalla on edelleen kouluja, missä on vakavia sisäilmaongelmia. Meidän tiestömme kunto on paikoitellen todella ala-arvoista. Nämä ovat asioita, mihin meillä ei näytä olevan varaa. Siitä huolimatta osa meistä haluaa kiilusilmäisesti runnoa läpi tämän todella hintavan ratikkahankkeen, minkä todellinen hintalappu tulee vielä nousemaan monta kertaa. Ratikan hyötyjä on perusteltu sillä, että ratikan varrelle rakennetaan uusia asuintaloja, mutta millaisia asuintaloja sinne nousee? Ovatko ne taas pieniä kaksioita ja yksiöitä, mitkä eivät palvele esimerkiksi lapsiperheitä? Teemmekö samoja virheitä kuin esimerkiksi Kivistössä, missä asunnot eivät mene kaupaksi, koska liian kunnianhimoinen ideologia vei voiton ja Kivistöstä tuli lähes autoton ja valitettavasti myös melko autio asukkaista. Arvoisa puheenjohtaja, ratikkahanketta on kehuttu ympäristöystävälliseksi. Kysyisin, millä tavalla ratikka on ympäristöystävällinen? Millä tavalla ratikka on ympäristöystävällisempi kuin esimerkiksi sähköbussi? Puhumattakaan, mitä näin mittavat rakennustyöt tekevät lähiluonnolle. Tässä kysymyksessä näyttää siltä, että luontoystävälliseksi profiloitunut puolue on kääntänyt takkia omille arvoilleen. Ihmettelen myös, miten ratikka ratkaisee segregatio-ongelman. Tänäkin päivänä bussit kulkevat lähes samaa reittiä. Ongelma ei ratkea raiteilla. Valloilla olevaan segregatio-ongelmaan lääkkeet löytyvät jostain ihan muualta kuin raiteista. Arvoisa puheenjohtaja, tänään on keskusteltu keskustelussa kuultu muun muassa, että valtuutetut ja kuntalaiset, jotka vastustavat uutta ratikkahanketta eivät juurikaan käytä julkista liikennettä, vaan heidän pihalla-pihoillaan seisoo useita kalliita autoja. Tämä ei pidä paikkaansa. Minä vastustan ratikkaa ja minulla ei ole edes ajokorttia, kalliista autoista puhumattakaan. Kiitos.

3:51:27.5 puheenjohtaja Lindtman Antti

Näin. Sitten Kaimio ja todella teemme niin, että otamme tämän ensimmäisen kierroksen puhujat tästä. Ne, jotka ovat siis... pyytävät ensimmäistä puheenvuoroa loppuun. Näyttäisi olevan nyt Särkelään asti tällä hetkellä ja sitten, kun me olemme saaneet tämän kierroksen loppuun, ni kokeilemme avata uudelleen tuon varsinaisen ja katsotaan, kuinka paljon tulee toisen kierroksen puhujia. Sen jälkeen sitten ratkasemme, että miten etenemme siitä. Mutta tiedämme, että tääl on jonkun verran heitäkin, jotka haluat jatkaa puhetta tai kommentoida aikaisempia, niin... tähän tapaan jatkamme. Mut varmistamme, että kaikki valtuutetut, jotka haluavat, ni pääsevät



ainakin ääneen. Ja tähän mennessähän keskustelu on sujunut, soljunut vallan mainiosti ja näyttää ja nyt katsotaan, miten se jatkuu tästä eteenpäin. Kaimio.

3:52:20.6 valtuutettu Kaimio Tuire

Kiitos arvon puheenjohtaja ja muut valtuutetut. Kommentoin näitä pakotettuja ja ryhmäpäätöksiä ja kiilusilmäisyyttä. Meillähän vihreillä ei ole ryhmäpäätöksiä olemassakaan, vaan me teemme aina kaikki itse oman päätöksemme, emmekä näitä... kukaan ei pakota mihinkään suuntaan ja minä olen se, joka on kuntavaalien vaalikoneessa ilmoittanut, siellä kysyttiin, että pitääkö ratikkarakentaa taloustilanteesta huolimatta. Vastasin, että ei koska mitään ei pidä tehdä taloustilanteesta huomioimatta. Se pitää aina huomioida ja tätä olen jäänyt odottamaan, että mitkä ovat viime hetken luvut. Etenkin kun tossa välissä sitten oli koronakriisiä ja energiakriisiä. Todella mietin, että meneeköhän koko hanke nurin. Mutta tässähän on käynyt sitten kuitenkin niin, että koronan jälkeen liike elämä on elpymässä. HSL:n asiointimäärät, matkustusmäärät on elpymässä. Ne on vielä alhaisemmalla tasolla, se näkyy siellä arvioinneissa, et siin on otettu tämän hetken luku, mutta kyllähän ne sieltä varmasti elpyivät vielä lisää. Ja ennen kaikkea taantuma ei näytä jääneen niin pitkäksi sen enempää Euroopassa kuin edes Suomessakaan, mitä alunperin ennakoitiin. Jos olisin ollut tätä päätöstä tekemässä vielä viime vuonna, olisin varmastikin äänestänyt vastaan. Nyt siis jäin odottamaan viimeisiä lukuja ja olen siinä myös perehtynyt Helsingin, Tampereen, Espoon kokemuksiin ja myös kehäradan kokemuksiin, että ei vain rahassa, vaan et mitä niistä päätöksistä on seurannut, ollaanko raiteisiin tyytyväisiä, mitä ne asukkaat itse kokevat sen päätöksen jälkeen ja näissä kaikissahan nää on ollut positiivisia nämä kokemukset sen jälkeen. Se on aika iso juttu, et mitä saadaan siitä. Se että hankesuunnitelmat on päivittyneet ja ne luvut on menneet, kulut ovat nousseet inflaation myötä, tuototkin on jonkin verran nousseet, myöskin inflaation myötä. Vaikuttaa siihenkin. Se on enää nipin napin kannattava, mutta tarkoittaa kuitenkin sitä, että se velkarahalla toteutettu hanke maksaa itsensä takaisin. Eli sinne ei niitä verorahoja pitäisi sitten kuitenkaan kulua, vaan se ratikka itse maksaa itsensä takaisin, mikä tarkoittaa, et edelleen tehdä muilla perusteilla päätöksiä kun tämä taloustilanne on tässä huomioitu. Vihreään siirtymästä, niin minustakin näyttää hurjalta, että hiilineutraaliuden kannalta tuossa menee todella pitkä (kuoletusaika) [3:54:49]. Et mikään vihreän siirtymän hankehan tämä ei ole. Sen sijaan se säilyttää luontoa toisaalla. Eli se mahdollistaa isojen alueiden luonnon



säilyttämiselle, kun tiivistetään rakentamista muualla. Se hiili ei ole kaikki siinä luonnossa ja joka tapauksessa, jos ei ratikkaa rakenneta, niin jotain muuta rakennetaan. Eli siellä on joka tapauksessa niitä hiilikustannuksia. Kaupunkirakenteen kannalta tässä on eniten eniten järkeä.

(Ja siihen on hyvä päättää) [3:55:25].

No niin. Jatkan sitten.

3:55:49.6 valtuutettu Phull Manav

Arvoisa puheenjohtaja, kanssavaltuutetut ja hyvät kuulijat, olen kiitollinen siitä, kun olin saanut olla tässä historiallisessa päätöksenteossa mukana. Kiitos tässä nuorisovaltuuston edustajalle myöskin hienosta puheesta. Omasta mielestä olisi kyllä hieno asia, jos voisimme tehdä päätöstä ratikan puolesta. Arvoisa puheenjohtaja ja kuulijat, kaikki tiedämme, että kolikolla on aina kaksi puolta. Toinen puoli aina kertoo rahan arvosta, joka me kaikki aina huomaamme, että minkä arvoinen kolikko on. Mut toinen puoli melkein aina jä- huomaamatta, kun siitä ei vaan tuli ajateltu. Ja se toinen puoli tässä ratikka-asia se on meidän kaupungin kokonainen imago, josta tietyssä Carita Orlando ja Kimmo Kiljunen ovat jo vähän huomauttaneet. Se tulee paranemaan aivan valtavasti ja nostaa meidät maailmankartalle. Seuraavaksi jos joskus Googlestä tai Wikipediasta haetaan menestyneistä kaupungeista, ihmisten silmissä, niin Vantaa tulee olemaan yksi niistä, kun ratikka luo mieleen (- -) [3:57:04] imagota. Meidän täytyy muistaa, että olemme kansainvälinen lentokenttäkaupunki ja tänne ei laskeutuu tuhansia ulkomaalaisia päivittäin, jotka sitten jatkavat matkaansa eteenpäin. Ajatelkaa, kun he astuvat Vantaan hienoon ratikkaa ja sitten se hieno kokemus, mitä he vievät mukanaan takaisin mennessä omaan maahan. Olen käynyt monissa eurooppalaisissa kaupungeissa, jossa on ratikkaa ja kyllä se antaa aivan erilainen sellanen (rokkikuva) [3:57:34] niistä kaupungeista, että vau. Olen vahvasti sen puolella, että ratikka tulee, pitämällä ympäristöstään huolta. Lopuksi haluan sanoa vielä hyvä Vantaan monivärinen ratikka, kun ollaan monikulttuurinen kaupunki, Kiitos.

3:57:51.9 puheenjohtaja Lindtman Antti

Ja al-Tae ja sitten Särkelä viimeiseltä kierrokselta, tai viimeisenä tältä ensimmäiseltä kierrokselta, ja sitten valmistaudumme avaamaan jo tuota tämän uudelleen tämän koneen. Katsotaan saadaanko sitten alle kaksikymmentä puheenvuoroa, eli jos teillä on tiedossa siellä valtuutettu vierustovereita tai muita valtuutettuja, jotka tuolla



kahvihuoneessa kahvihuoneen puolella (toivovat) puheenvuoroa, nyt kannattaa laittaa viestiä sinne, että kohta kannattaa olla täällä tai sitten sitten tuota vaan ottaa puheenvuoroa myöhemmin. Mutta al-Tae... ja sitten. Jaha. Al-Tae ei olekaan paikalla. No niin sitten otetaan Särkelä ja nyt jos joku on ystävällinen, niin käy sanomassa al-Taeelle, et ehtii tälle ensimmäiselle kierrokselle ja sitten palaamme asiaan. Särkelä.

3:58:45.6 valtuutettu Särkelä Jussi

Arvoisa puheenjohtaja, mä luulin saavani päättää tän keskusteluun, mutta päätänkin vasta ensimmäisen kierroksen. Hyvät valtuutetut, kun me kokoonnumme tekemään päätöksiä, kyse on aina ihmisestä. Ja tänään on puhuttu ruhosta, puista, yrityksistä ja imagosta. Mä haluan muistuttaa vaan, että me puhumme ennen kaikkea ihmisistä, ihmisten vuoksi me tätä kaupunkia kehitetään. Me tiedämme, että Vantaa kasvaa nopeasti. Sanotaan nyt 20:n seuraavan vuoden aikana about 60 000 asukasta... asutetaan tähän kaupunkiin. Silloin meidän pitäisi ennen kaikkea keskustella siitä, et millaisiin asuntoihin, millaisiin pihoihin, millaisiin palveluihin, millaisiin... ja kanssakäymisen muotoihin ja niin pois päin me asutamme nämä ihmiset. Siis ratikkaa ei vedä tänne asukkaita, vaan ne asukkaat tulevat ratikasta tai kumipyöristä riippumatta, vaan me valmistaudumme vastaanottamaan ne ihmiset. Siitä kai on ollu alunperinkin ollut kysymys. Ja tästä syystä niin... niin käy- käy tänään tämän päätöksen osalta miten tahansa, toivottavasti tulee ratikka. Sen takia minä en minä en voi tietää kaikkia ratikkaan liittyviä ja yhteisöjen rakentamiseen liittyviä asioita. Mä joudun tukeutumaan ja luottamaan asiantuntijoihin ja meille asiantuntijat on vakuuttanut, kansainvälisin esimerkein ja tutkimuksiin, että ratikka on paras asuinyhteisöjen kiinteyttäjä. Ja mä luotan näihin asiantuntijoihin. Mulla ei oo muuta mahdollisuutta. Jos mä kerron, vaan mielipiteeni niin niin, se on vain minun mielipide jostakin tempais- tempaistuna. Nyt on kysymys siitä, että meidän pitäisi keskustella, että asutammeko me asukkaat riittävän hyvin asuntoihin. Sen verran väliin asuntoihin, että että koululaisilla on tilaa tehdä läksyjä, että lapset eivä- ja nuoret eivät ahdistus siellä asunnoissa, kuten tänä päivänä monissa ahtaissa asunnoissa joutuu käymään. Että äidit ja isät tietävät, että millaiselle pihalle he voivat lähettää lapsensa leikkimään naapurin lasten kanssa. Ja tästä syystä niin mä toivoisin, että me siirtyisimme keskustelemaan näistä vaikutuksista, joita tämän 60 000:n asuinyhteisön



rakentaminen edellyttää. Ja minä itse luotan siihen, että siis asuntoyhteisö- siis yksi edellytys on se, et siinä keskellä menee yhteisöä kiinteyttävä ratikka. Kiitos.

4:01:51.8 valtuutettu al-Tae Hussein

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kollegat. Mä oon ilonen siitä, miten Vantaan valtuusto on näin kypsä hyvin monellakin tavalla. Luin luin Tampereen valtuuston aikoinaan käymä keskustelu ja kyllähän me ollaan niinku [naurahtaa] valovuosi siitä, mitä mitä mitä siellä on niinku puhuttu. Ja kyllähän sieltäkin on nyt näkynyt, että se investointi siihen ratikkaan on Tampereelle ollut hyvin kannattavaa. Ja näin näen myös sen sen käyvän tällä tavalla täällä Vantaalla. Musta nimi Vantaan ratikka on osuva. Se kertoo todella paljon myöskin tän valtuuston kypsyydestä, että olimme keskustelleet täällä hyvin voimakkaasti siitä, että tämä on koko Vantaa projektin, koko Vantaan ratikka. Tämä ei ole länsi vastaan itä tai itä vastaan länsi asetelma, vaan tässä katsotaan, että koko kaupunki hyötyy tästä strategisesta hankkeesta. Onhan tässä käynyt niin, ja kiitos kaupunginjohtaja Ritva Viljasen johdolle pitkin matkaa myöskin tälle viisalle valtuustolle, että aina kun länteen on tullut hyvä hanke, niin itään on tullut hyvä hanke ja nyt sitten myös Keski-Vantaalle on tullut hyvä hanke, ja tässä on vuoroteltu ja ajateltu tätä strategiaa niin, että koko Vantaa hyötyy koko ajan. Mutta tämän strategisen periaatepäätöksen lisäksi, ni tässä on ollut selvää myös se, että että kun Vantaalta kehitetään, niin eihän ihmiset Vantaan ulkopuolelta katso länttä tai itää, vaan he katsoo koko kaupunkia. Ja nyt he löytävät uuden keinon tulla, asettua Vantaalle ja katsoa, että Vantaa on hyvä paikka heille, heidän perheilleen, hyvä paikka investoimiskin näkökulmasta ostaa asunto, tulla sinne vuokralle, tulla asumaan. Näen tämän hankkeen vahvasti olevan kaikkien vantaalaisten hanke. Ehkä yksi kaviaatti, jonka mä haluaisin tässä nostaa esiin hyvin lyhyesti, on jäänyt tässä keskustelussa kokonaan pois ja se on se tulevaisuutta ajatellen, et mistä ne ratikat sit aikoinaan hankitaan. Mun kaino toiveeni on se, että niitä ei haeta niin kun eräs kaupunki aikoinaan teki, jossa hankintaketjussa käytettiin ja ehkä sen tarjouskilpailun voittikin sellainen taho, joka on tuottanut laittomissa siirtokunnissa työpaikkoja riistetyiltä, YK:n näkökulmasta riistetyiltä alueilta, palestiinalaisilta. Mä en haluaisi vantaalaisena valtuutettuna olla panostamassa tämän tyyppiseen toimintaan ja toivonkin, että kilpailutuksessa pidetään huolta siitä, että yksi kriteeri on nämä ihmisoikeudet, kuten tässä Vantaan ratikkahankkeessa alun perinkin ollut nämä vihreät arvot, niin nämä ihmisoikeudet nostetaan yhdeksi kyysymykseksi.



4:04:49.1 puheenjohtaja Lindtman Antti

Näin. Odottakaa vielä hetki. Älkää vielä turhaa pyytääkö. Nyttén seuraavalla tavalla, eli sitten kun annan luvan, niin sit on mahdollisuus pyytää puheenvuoroja toiselle kierrokselle. Jatketaan kolmen minuutin puheenvuoroja ja katsotaan, että meneekö tämä kone täyteen näistä puheenvuorosta. Eli se lukumäärä on 20. Kaksykymmentä puheenvuoroa on aina noin tunti. Ja sitten jos menee täyteen ja ette saa sitä puheenvuoroa pyydettyä tai ei syty vihreä valo sen jälkeen, niin istukaa rauhassa paikalla, niin otamme sen sitten ylös. Pyydämme ihan käten nostolla selvittämään sen, että ketkä eivät saa tässä puheenvuoroja. Mutta nyt on mahdollisuus varata puheenvuoro. Olkaa hyvä. Näin. Näyttäisi siltä, että pääsemme niin sanottuun normaaliin päiväjärjestykseen. Eli 14 puheenvuoroa. Katsotaan saammeko näiden jälkeen sitten... pääsemmekö pikkuhiljaa etenemään päätöksentekoon. 15 tällä hetkellä. Mutta Kaimio aloittaa, Lundell valmistautuu.

4:06:05.3 valtuutettu Kaimio Tuire

Kiitos arvoisa puheenjohtaja. Tämähän ilahduttaa minua, että pääsen jatkamaan nopeasti puheenvuoroani ja toisaalta myös siksi, että eläinten kouluttajilla on Suomen nopeimmat reaktioajat ja tuli taas todistettua, että näin on. Kaupunkirakenteesta. Siinä mie- siinä tässä projektissa on paljonkin järkeä. Nimenomaan sen takia, että se on pysyvä. Kun mä katson ympärilleni, mä olen asunut Vantaalla nuorempana ja muuttanut tänne reiluna kaksikymppisenä takaisin, niin mun mielestä täältä puuttuu pitkäkestoinen yhtenäinen suunnitelma, mistä ei poiketa jonnekin aina seuraavan vuosikymmenen tullessa. Että olisi ratikka tai joku muu, niin tänne tarvittaisiin joka tapauksessa jotain, mihin kaikki sitoutuvat ja jossa pysytään ja koko kaupunkia kehitetään sen mukana. Ja tämä on se syy, minkä takia tuossa toissapäivänä sitten tulini siihen tulokseen, että näen tässä sekä puolesta että vastaan aika paljonkin argumentteja ja vaaka kallistui nipin napin sen puolesta äänestämisen kannalle tästä kyseisestä syystä. Edellisessä puheenvuorossa kertosin jo niitä puolesta ja vastaan, mitä siinä pohdiskelin. Mutta kun tänään kuulin nuorisovaltuuston puheenjohtajan erinomaisen puheenvuoron niin jos en olisi sitä ennen tehnyt päätöstä, niin se päätös olisi kallistunut paljon enemmän sinne plussan puolelle. Nimittäin se että jos nuoret itse ovat sitä mieltä, että he todella haluavat ratikan, mä tiedän meidän nuorisovaltuuston he tekevät todella tarkkaa selvitystyötä itse, olivat kysyneet tamperelaisilta nuorilta heidänkin näkemyksiään. Nuorten kohdalla ei todellakaan ole



kyse siitä, etteivät he ymmärtäisi mistä investointihankkeesta on kyse, he ovat siihen valmiita ja tämä viimeistään saisi mut äänestämään tämän puolesta.

4:08:13.1 valtuutettu Lundell Kai-Ari

Puheenjohtaja, arvoisat valtuutetut. Itse asiassa, ettei tule väärinkäsitystä, olen armoton julkisen liikenteen kannattaja. Olen samanlainen henkilö, kuin valtuutettu Aidanjuuri, minulla ei ole edes ajokorttia. Optimi paikkani Suomessa on asua keskellä siten, että pääsen nopeasti Helsinkiin, Tikkurilaan ja lentoasemalle, ja näin olen asunut lähes koko elämäni, tällä hetkelläkin. Käytän jatkuvasti runkobussilinjaa. Lähes päivittäin. Se on fantastinen vehje ja kuvio, esimerkiksi tuolla Länsi-Vantaalla, ku avattiin Luhtitien jatke, se painaa hiljas- hiljakseen nätisti siitä läpi suoraan asemalle ja sitten hyppään asemalla tänne tulevaan junaan. Olen niin ankara joukkoliikenteen kannattaja, että viimeksi kun täällä äänestettiin maksuttomasta joukkoliikenteestä kannatin sitä ainoana tällä puolella. Vasemmistoliitto tais myös kannattaa sitä, kun sitä ehdottivat. Maksuton joukkoliikenne tuottaa itse asiassa ulkomaisten mallien mukaan. Se lisää yritteliäisyyttä. Vaimoni yllättäen lähetti minulle... lehtileikkeen. Tää on Tiina (Yrni) [4:09:53] kirjoitus Vantaan Sanomista ja mä luen pätkän. Tämä on kaupunkitieteen professori Mari Vaattovaara: Eurooppa on täynnä viihtyisiä raideliikenteeseen perustuvia pikkukaupunkeja. Epävarmaa kuitenkin on osataanko ja voidaanko Vantaasta luoda sellainen, vaikka ratikka rakennettaisiin, hän sanoo Vaattovaaran mielestä keskeistä on kysymys siitä, millaista ympäristöä ja minkälaisia asumisratkaisua ratikka synnyttää. Onko tarkoituksena rakentaa massiivisia kortteleita, niin kuin nyt tehdään, jotka täytyivät pienistä asunnoista, niin kuin nyt tehdään? Myyrmäessä ei rakasteta Myyrmäen keskustakorttelia. Se on tungettu täyteen, varjostaa toria, tekee tuulitunneleita. Vantaalle tarvitaan ei lisää asumista, heikkolaatuista kaupunkitilaa ja asumista ei voi perustella rakennettavissa edes raidehankkeilla. Mikä takuu ratikka on sille, että me rakennamme laadullista asuinympäristöä, kun sitä tähänkään mennessä ei ole pystytty tekemään muualla kuin Kartanokoskella? Kiitos.

(Ei se ratikkakaan niitä tee) [4:11:09].

Ei tee. Ei varmasti -



4:11:17.8 valtuutettu Järä Juha

Kiitos puheenjohtaja. Jatkan edellisestä puheenvuorosta. Maankäyttötulot tulevat investoinnit, saisiko hiljaisuutta sinne laitaan, kiitos. mMaankäyttötulot, tulevat investoinnit ja työpaikat, eli ratikan takaisinmaksupohjaisen elvytyksen sisältää vahvasti yliodotuksia ja perustuvat hyvin höttöisellä pohjalla oleviin laskelmiin, joista ei siis ole tehty kilpailevaa vertailukelpoista analyysiä. Uudisrakentaminen on romahtanut, samoin asuntokauppa. Uudisrakentamista on koko pääkaupunkiseudulla alkuvuoden aikana myyty yhteensä alle 20 kpl. Siis koko pääkaupunkiseudulla alkuvuoden aikana. Toisaalta haluammeko Kaakkois-Vantaalle valtavasti lisää neuvostokolhoosin tapaisia megalomaanisia vuokrakerrostalo ketjuja täynnä yksiöitä, joihin muuttaa pää- pääosin vieraskielistä halpatyövoimaa, pitkälti tukien varassa? Tämä on valitettava fakta, mitkä käy esiin muun muassa tässä selvityksessä, joka valtuustolle tuotiin hiljattain. Entä jos tuo virta katkeaa? Eikö Vantaan pitänyt hankkia kyvykkäitä veronmaksajia pientalojen määrää kasvattamalla? Miksi muuten kehäradan varressa on vieläkin hyvin paljon tyhjiä alueita? Ratikkaselvityksiä ja niiden vertailupohja on isosti arvosteltu. Lukuisista syistä. Nyt kuitenkin tälle tietopohjalle rakennetaan utopioita tuhansista ja tuhansista uusista asunnoista, asukkaista ja työpaikoista, sekä ties mistä tuotoista. Entä ympäristöjalanjälki? Sehän on ollut yksi keskeisimmistä ratikka-argumenteista. Onko ratikka vihreää ajattelua? Kun varikon takia Vaaralan Tilustien ja Hopeatien väli ja Aviapoliksessa Plootukalle on toinen reuna, 5 000 puuta kaadetaan ja koko hankkeessa kaadetut ja niihin sitten uudet istutetut puut vähennettynä, niin silti jäädään noin 6 500 puuta miinukselle. Jos tämän verran on sitten arvioitu istutettavan sinne ja tänne ympäri Vantaata, niin eihän se vastaa alkuunkaan Euroopan ennallistamisasetusta. Vai vastaako? Vastaako uudet ripotellut istutukset laajan ja iäkkään metsän tuhoamisia? Eikö tämä ole surkeaa viherpesua? Mitä on ympäristöajattelu (- -) [4:13:49] projektissa? Ratikkainfran rakentamisen ympäristövaikutukset on valtava päästöjen lähde. Nojautuminen bussivaihtoon, joka siis riittäisi aina 50-luvulle ainakin saakka, säästäisi valtavan määrän turhia päästöjä. Jatkan seuraavassa puheenvuorossa, kiitos.

4:14:22.8 valtuutettu Kauppinen Sirpa

Hyvät valtuutetut, kiitoksia. Tämä keskustelu on ollut itse tosi hyvää. Helsingin seudulle, oh my god, Tuomas voitko nostaa sen kuvan, minkä mä... Reija, sieltä sen kuvan, [naurahtaa] minkä mä unohdin taas puheesta. Niin tämmönen kokonainen



raideliikenteen verkko ja siis idea on se, että et vaikka tämä on sekava, niin se vaatis parempaa kokonaissuunnittelua. Mutta... se tulee helpottamaan liikkumista ainakin seuraavat 100 vuotta ja parantamaan koko pääkaupunkiseudun houkuttelevuutta. Vaunut kestää puoli vuosisataa ja raiteet ainakin 100. Ratikka on kaikkein pidetyn kulkuneuvo, koska sen käyttöliittymä on yksinkertainen – sä tiedät mihin se kulkee.

(Yks, kaksi. Toimii täällä. Kokeile Siru jatkaa) [4:15:18].

Kiitoksia. Toivottavast tää ei nyt... mä ehdin puhua. Niin siis on käyttöliittymäkaupunki. Oleellista tulevaisuuden kannalta on tosiaan se, mitä itse asiassa (- -) valtuutettu Lundell toi esiin ja Tiina (Yrni) siinä artikkelissaan, että et kaupung- miten kaupungin kasvoja rakennetaan? Pienet vuokrasijoittajan tarpeisiin rakennettu luukut lähinnä itäblokkimaisessa lähiössä lisäävät segregaatiota, kun taas Kartanokoskenmainen perheen asuntorakentaminen, se vähentää segregaatiota. Eli... tämä voidaan muokata tai sit voidaan onnistua, tehdä vihreää, viihtyisää, halua- haluttua aluetta. Ratikan varrella on siis toki helpompi saada laadukasta rakentamista ja ylipäättänsä rakentamista. Mutta perheasunnoista ei oo mitään hyötyä, jos päiväkotipaikkojen puute ajaa perheet vaikkapa naapurikuntiin. Eikä ratikka... se ei poista tarvetta suorille linjoille. Linjoille sinne, minne ihmiset menee. Hämeenkyllän (-) [4:16:18], he tarvitsevat suorat yhteydet. Kaikki pitäis suunnitella paremmin joukkoliikenneverkona ja ratikan kulkuu pitäis nopeuttaa, jotta se vois tarvittaessa tulevaisuudessa jatkaa pidemmälle. Katse kauas tulevaisuuteen. Kaupunkimainen, houkutteleva ja palveluita kannatteleva asutus on huomattavasti nykyistä laajemmin. Ja koska ratikka toteutetaan nyt mun mielestä aivan liian hitaana, niin kehäteiden ruuhkautuminen tulee vielä tulevaisuudessa ratkaista. Tämä ei tuonut koko vastausta siihen, että me niitä kalliita, erittäin kalliita kehäteitä, ne ruuhkautuu ja niitä pitää koko ajan rakentaa lisää. Kiitos.

4:16:58.3 puheenjohtaja Lindtman Antti

No niin kiitoksia ja nyt sitten tiedote, että täällä on hävinnyt näytöiltä taas puhujia, mutta täällä me ollaan oltu niin fiksuja me, että on otettu tuosta omasta ruudusta kännykkäkamera kuva, jota minä voin nyt hyödyntää täällä ja sillä tiedän, kenellä kenellä on puheenvuoro. Kiitoksia. Toivottaan, hupsista, nyt hävis ainaki kaikki siitä. Mutta mulla tässä näkyy kännykällä jotain. Toivotaan, että se, jos se ratikka tilataan, niin sitä ei tilata samalta toimittajalta, ku tää meidän sähköinen järjestelmä täällä. Tän mun kännykkäni kuvan mukaan seuraava puheenvuoro on Juha Järällä, mutta



ilmeisesti se on... siis mulla lukee täällä Juha Järä, Siru Kauppinen, Eva Tawasoli. Aivan oikein.

4:17:52.0 valtuutettu Tawasoli Eva

Kiitoksia puheenjohtaja. Arvoisa valtuusto mä esitin edellisessä puheenvuorossa toiveen, että jos ja toivottavasti, kun ratikka päätetään tänään rakentaa, vuosia kestänyt juupas–eipäs väittely voitaisiin lopettaa. Se ei kuitenkaan tarkoita, että keskustelu ja päätöksenteko ratikkaan liittyen tulee loppumaan. Nimittäin ratikka itsessään ei tee tästä kaupungista yhtenäisempää, parempaa ja vetovoimaisempaa. Ratikka on vain väline ja yksi osa paremman Vantaan rakentamisessa ja se kova työ on vielä edessä tämän päätöksen jälkeen. On oikeasti olemassa vaara, että me päätetään rakentaa ratikkaa, mutta ei pidetä huolta kasvavan kaupungin ja hyvän ja laadukkaaseen asumiseen liittyvistä muista tarpeista. Ratikka ei ratkaise yhtään mitään, jos kehitys torpedoidaan huonoilla päätöksillä myöhemmin. Palaan vielä kerran Helsingin metroon. Kun metro päätettiin rakentaa Helsinkiin, syntyi siitä poliittinen pelinappula vuosiksi. Metron vastustajat pyrkivät kaikin keinoin nakertamaan luottamusta metroon ja keräämään poliittisia irtopisteitä. Tämä johti viivästyksiin, kustannusten nousuun, huonon- huonontuneisiin liikennepalveluihin ja hitaaseen kaupunkikehityksen. Tästä johtuen metro oli Helsingissä aikalais kertomusten mukaan jopa kirosanaa vielä sen alkuaikoina. Mä toivon, että me osataan Vantaalla toimia fiksummin. Tämä tulee olemaan pitkä projekti, joka vaatii kärsivällisyyttä koko rakentamisen ajan ja todennäköisesti vuosia rakentamisen jälkeenkin. On ihan selvää, ettei kaikkea voida nähdä ennalta ja mahdollisimman hyvään lopputulokseen päästäksemme, me joudutaan vielä yhdessä puntaroimaan monia asioita ratikkaan liittyen tästä tästä monta vuotta tulevaisuuteen. Me ollaan tekemässä nyt isoa investointia, johon liittyy paljon riskejä, kun investointi horisontti on vuosikymmeniä eteenpäin, mutta näin se on kaikissa isoissa investointihankkeissa, joita tämä kaupunki ja oikeastaan koko maa tarvitsee pärjätäkseen kehittyvässä maailmassa. Ja kun riski on päätetty ottaa, kyse on siitä, miten pitää hallita, tässä me kaikki osaltamme voimme kantaa kortemme kekoon pitämällä huolen siitä, että jos ja edelleen toivottavasti kun, ratikka päätetään rakentaa, me teemme jatkossa täällä valtuustossa sellaisia päätöksiä, että kaikki ratikan mukanaan tuomat hyödyt voidaan ulosmitata maksimaalisesti. Kiitoksia.



4:20:42.3 puheenjohtaja Lindtman Antti

No niin kiitoksia ja nyt sitten... mä luen lyhyesti tän listan, joitten puheenvuorot on täällä sisällä, että tiedätte, mis järjestyksessä ne ovat tulossa. Eli täällä on nyt seuraava järjestys: Virkamäki, Kivimäki, Jääskeläinen, Suoniemi, Karhu, Niikko, Aura, Multala, Weckman ja Hartikainen. Yritetään saada näitä tänne näkyviin ja samalla mä sanon, että että... okei uskaltaako jo yrittää pyytää usein puheenvuoroja? Ei vielä. Vielä ei kannata pyytää. Katotaanpas mitä... katsotaanpas mitä nimiä tuohon nyt tulee. Tuohon tuli Virkamäki, Kivimäki, Jääskeläinen, Suoniemi, Karhu, Niikko, Multala. Mut mulla täällä tässä kameran kuvassa näkyy Anssi Aura ennen Multalaa. Et onko Anssin puheenvuoro hävinnyt jonnekin? Se siellä, mutta ei ihan oikeassa, mutta on kuitenkin. Joten nyt siis jatketaan toistaiseksi tällä listalla ja jopa nyt pystyy pyytämään puheenvuoroja. Eli valtuutettu Virkamäki, ole hyvä.

4:22:10.7 varavaltuutettu Virkamäki Pekka

Ratikka maksaa itsensä takaisin kiinteistötuotoilla eli tän ratikkapäätöksen lähtökohta. Tossa alkupuheenvuoroissa ja jossain muussakin puheenvuoroissa viitattiin siihen, että kaupungin talous on hyvällä hyvällä mallilla ja ja ja velkoja on maksettu. Niin jos katsotaan vähän historiaa, ni kaupungin nopea rakentuminen, sen mukana tulleet maanmyyntitulot viime vuosina perustuvat pääosin Kivistön rakentumiseen. Vantaa osti 2000-luvun alussa Kivistön maita velaksi yli 150 miljoonalla ja sai kaiken maan hallintaansa. Eli maanomistus ja maapolitiikka oli ratkaistu. Samoihin aikoihin valmistu Marjavantaan osayleiskaava, joka on mahdollistanut mo- nopean korttelikohtaisia asemakaavoitukseen. Aikanaan maankäyttöjohtaja Olavi Honka totesin, että nyt kului valtavasti rahaa maan oston, mutta kun Koivisto aikanaan rakentuu, niin rahaa tulee kuin kuokalla kaivamalla. Lainautettiin myös kehäradan rakentamiseen 120 miljoonaa. Hongan ennuste on toteutunu. Tästä syystä lainoja on viimeisen seitsemän vuoden aikana voitu maksella takasin, kun niitä aikanaan otettiin lähes lähes kolme ja puolsataa miljoonaa mark- euroa. Ja ja kaupungin talous tietysti näyttää paremmalta paremmalta, kun näitä on näitä on rahoja tullu. Sinänsä kaupungilla oli hyvä onni, kun rakentamisen korkeasuhdanne ja vuokrasijoittamisen buumi ajoittui juuri kehäradan valmistumiseen silloin 2015. Sit selvityksessä on viitattu kansainvälisiin esimerkkeihin ja Tampereen ratikkaa ja jokerirataan. Niiden liittymistä Vantaan todellisuuteen ei ole kerrottu. Jos katsotaan esimerkiksi jokerirataa, jokeriradan rahoitus on ihan eri malleilla kun meidän, koska koska jokeriradan ja Helsingin tonttien hinnat hinnat on



pitkälle toista tuhatta euroa, meille se on 500–600. Ja silloin tietää sen, että että sitä näitä tämän tyyppisiä investointeja ei ei näillä meidän meidän tontin hinnoilla rah-rahoiteta. Tampereen ratikka ja oikeastaan melkein kaikki muutkin esimerkit on ratikoita, jotka kulkee sen seudun keskustan läpi tai liittyy siihen keskustaan välittömästi. Tämä ratikka ratikka kulkee Länsimäestä lentoasemalle, sillä ei ole mitään semmosia ruuhkahuippuja. Tampereen Tampereen ratikka, niin siellä on uus halli, keskusta keskusta oli tukossa ja se oli (ainoa tapa) [4:24:50] järjestää oli tämä ratikkaa ja siellä riittää myöskin matkustajia. Tämä Vantaan ratikka, nyt kun tuli nää uudet kasvuennusteet, niin Vantaan ratikka ruuhka-aikoinakin, niin siel on kolminkertainen kapasiteettitarpeeseen nähden vuonna 2050. Se on täysin ylimitotettu joukkoliikenneväline, ja se tulee todella kalliiksi Vantaalle, koska sen operointi tulee paljon kalliimmaks kun bussiliikennevaihtoehto ja sitten tämä riski, mikä tähän ratikkaan liittyy, on se, että jos tää rakentuminen ei ole 30 prosenttia... Eli tää kahdeksankyt tuhatta ei täyty, vaan Vantaa kasvaakin vaan sen linja-auto vaihtoehdon mukasen 60 000 -

4:25:47.0 valtuutettu Kivimäki Otso

Kiitoksia arvon puheenjohtaja, hyvät valtuutetut. Tosta Hartikaisen puheesta puheesta otan sen kopin, kun Hartikainen totesi tossa noin, että jos Vantaan ratikkaus ois yritys, niin se ei missään tapauksessa olisi kannattavaa ja se ei saisi rahaa. (-) [4:26:03] yritys hakee rahoitusta, niin silloin yleensä ensimmäinen asia on riittävän hyvä liiketoimintasuunnitelma ja niinhän me ollaan toimittu just tässä ratikassa. Et (- -) parempaa liiketoimintasuunnitelmaa vois olla, jos taas yksityinen hanke. (- -) hyödyt arvioitu, ollaan tehty tajuttoman hyvä kaavarunko, joka kylläkin päätetään vasta... pitäis päättää tässä kokouksessa, mutta veikkaan, että menee menee kesäkuulle, kesäkuulle se. Ja se meillä on erittäin kattavat suunnitelmat, rakennesuunnitelmat, etc. Eli jos tää ois yksityinen yritys ja meillä on tällai liiketoimintasuunnitelma plus vielä meillä on tällainen mahdollinen oma pääoma 30 pinnaa, mikä tulis valtiolta laittaa siihen, niin tää ois ihan täydellinen yhtälö. Jos itse olisin pankinjohtaja ja antaisin tällaselle yritykselle kyllä rahoituksen. Ja sit mä tässä vielä katoin, et moni on verrannut näihin vaaleihin ja vaalikonevastauksiin ja miten takit kääntyy etc. Pitää muistaa, että kaikki nämä suunnitelmat tai liiketoimintasuunnitelma kokonaisuudessaan, meillä on tullut vasta vaalien jälkeen tietoomme, joten silloin ketään ei järkiperusteisesti vielä



voinutkaan ollaan mitään oikeaa mieltä, mutta nyt meillä on faktat pöydässä ja tänään tehdään hieno päätös. Kiitos.

4:27:21.4 valtuutettu Jääskeläinen Jouko

Kiitos arvoisa puheenjohtaja. Täällä on kuultu äärimmäisen hyviä puheenvuoroja puolesta ja vastaan ja tästä, minkä itse haluaisi nostaa esille, tosta Kai-Ari Lundellin puheenvuoron ja kiitoksia tänne tuli sieltä Vasemmistoliiton ehdokkaille tai ei ehdokkaille, vaan valtuutetuille, tästä maksuttomasta joukkoliikenteestä. Kiitos Kai-Ari, siinä oli häivähdys purppuraa, mut se purppura alkoi pikkuhiljaa häipyä epätoivon puolelle, kun aloitte puhuu tästä, että tämä ratikka ei tuo rakentamista tähän pääkaupunkiseudulla. Se aivan varmasti tuo, esimerkeis tämmösii, kun vihreitä alueita, perussuomalaiset on sanonut tässä kokouksessa ja perussuomalaiset on vihreämpiä kuin vihreämmät itse, niin meillä on paljon omakotitaloalueita, Päiväkumpu etc, missä on tälläsii vihreitä kaistoja, mihinkä ollaan tehty siten omakotitaloalueita. Tällaiset omakotitaloalueet varmasti mahtuisivat myös tonne Vantaan ratikankin varalle, kun fiksusti hommaa hoidettaisiin. Myös puheissa on viljelty sitä, että sähköbussi olisi parempi vaihtoehto. Milläs ne sähköbussit toimii? Akuilla. Jos mennään tonne Tekniikka ja talous lehteen, muutama fakta seitsemän pakkasasteen pudotus on 40 prosenttia akkujen tehoon ja pelkkä kylmäkäynnistäminen vähentää 12 prosentilla. Ilmastointilaitteen päälle kytkeminen vähentää tehoa ja ajomatkaa 41 prosenttia. Sitten otin toisen lehtileikkeen. Kansanedustaja Ari Koponen: perussuomalaisten mukaan sähköllä kulkevat ajoneuvot eivät ole lainkaan niin ekologisia, kun valtiot ja autoliitto mielellään antavat ymmärtää. Sähköautojen tuotanto ei ole ekologista ja niihin akkuihin tarvittava metali louhitaan epäeettisissä olosuhteissa Jotenkin jännä yhtälö pikkuautoissa ja sitten, kun otetaan taas sitten bussit, niin jotenkin muuttuu, että onko tuleeko se heti ympäristöystävällisemmäksi, kun näää akut onkin busseissa ja tämä epäkohta poistuu sitten. Ei muuta, kiitos.

4:29:41.9 valtuutettu Suoniemi Juha

Kiitos puheenjohtaja ja arvon valtuutetut. Kun ratikkahanketta ei voida enää perustella kasvavilla käyttäjämäärillä, on ainoaksi perusteeksi sen puolesta jäänyt ratikan luomat maankäyttötulot. Vantaan ratikan arvioidaan tuottavan 40 vuoden aikana 794 miljoonaa kiinteistötaloudellisia tuottoja, sekä luomaan 60 000 asuntoa ja 30 000 työpaikkaa lisää. Verotulojakin sen odotetaan lisäävän 42 miljoonalla eurolla. Nämä arviot perustuvat siihen, että Vantaa kasvaisi vuoteen 2040 mennessä 80 000:lla



ihmisellä ja että ratikkaa käyttäisi päivittäin 40 000 matkustajaa. Näitä lukuja ei voi kuitenkaan pitää erityisen realistisina ja jos tällainen kasvu toteutuisikin, niin se ei olisi mitenkään kestävä. Vantaan kokoisen kaupungin väestö voi kasvaa vuodessa noin prosentin luokkaa, jotta palvelut ehtivät kunnolla kehittyä väestön määrän mukana. Jo tällä hetkellä Vantaalla on liikaa kasvua, lähemmäs kahta prosenttia vuodessa, ja meillä onkin jo nyt valtavia ongelmia palveluissa, esim. varhaiskasvatuspaikkoja on tällä hetkellä lähes mahdoton saada Vantaalla. Nämä ratikan tuottavuusarviot olettavat vielä tätä nykyistäkin suurempaa väestönkasvua. Jos kyseinen kasvu toteutuisi, niin pidän myös erittäin epätodennäköisenä, että se toisi lisää verotuloja kaupungille, kuten nämä arviot ennustavat. Kasvuennusteet eivät nimittäin perustu siihen, että saisimme uusia nettoveronmaksajia, vaan siihen että rakennamme uusia kerrostaloalueita nykyisten metsien tilalle. Tämä ei lisää kaupungin viihtyvyyttä tai houkuttele nettoveronmaksajia. Päinvastoin näihin kerrostaloihin todennäköisesti rakennetaan pieniä asuntoja, joihin muuttavat ihmiset eivät todennäköisesti näy lisänä kaupungin verokassassa. Jo nykyisin menetämme valtavasti hyvätuloisia perheitä kehyskuntiin ja he eivät muuta sinne ratikan ja kerrostalojen perässä, vaan pientalojen, lähiluonnon ja viihtyvyyden takia. Sen sijaan, että tavoittelemme liikakasvua, joka vain heikentää kuntatalouden pohjaa ja kaupungin viihtyvyyttä, meidän pitäisi määrän sijasta keskittyä laatuun ja kehittää sellaista kaupunkia, joka houkuttelee hyviä veronmaksajia. Ratikalla ja kerrostaloilla me emme sitä saavuta. Kiitos.

4:32:37.2 valtuutettu Karhu Suvi

Kiitoksia puheenjohtaja. Mä haluan nyt paneutua vähän enemmän näihin luontoasioihin ja tosiaan tän Vantaan ratikan alueeltahan on tehty luontoselvityksiä. En tiä kuinka moni valtuutetuista on ehtinyt tutustua tähän aineistoon, koska tämä on yllättävän laaja ja mittava, ja mun mielestä tää on aika hyvin tehty. Kieltämättä tietenkin ymmärrän, kun näin suurta työtä tehdään, niin siellä on pieniä pieniä puutteita. Jouduttu melko niinkun suurpiirteisesti tutkimaan ja tutustumaan ja esimerkiksi Aviapoliksenkin alueelta olisin kaivannut vielä vähän tarkempaa selvitystä. Mut erityistä kiitosta annan tästä luontoselvityksestä nimenomaan tuon Länsimäen ja Varalan alueen selvityksiin, jotka ovat oikein hyvin ja yksityiskohtaisesti laadittuja. Ja luonnon monimuotoisuus on tosiaan semmosta, mikä on siellä koskemattomassa luonnossa ja meillä ei Vantaalla hirveesti oo sellasii paikkoi, mitkä on oikeasti sitä



koskematon luontoa. Ja sen kun kerran tuhoaa, sitä et ikinä takaisin saa. Et koskaan. Täällä kun sitten alkaa lukemaan tätä luontoselvitystä, niin täällä on aika monta kohdetta, esimerkiksi sivulla 20 alkaen lueteltu, missä on lueteltu metso-kohteita. Eli eli metsokohteet on kuitenkin aika aika tärkeitä. Ja tääl on tosiaan useita uhanalaisia luontotyypppejä ja metsokohteita. Ja arvatkaapas kuinka monta niitä on tässä ratikasta 800 metriä alueella? Nää on juuri niitä alueita, mitä on pakko kaavoittaa kerrostaloasumiselle, jotta tää niinkun investointi maksaisi itse itsensä takaisin. Eli just tää alue, mikä on pakko jyrätä tämän suunnitelman mukaan. Metso luontokohteita on 130 kpl. Ja suurin osa näistä on nyt puskutraktorin alla ja uhattuna, jos me tehään tää ratikkapäätös siihen toiveiden tynnyriin, että sitten niinku var- rakennetaan, rakennetaan ja rakennetaan, koska ihan pakko rakentaa, koska muutenhan tämä ei maksa ite itteään takaisin. Jos katsoo sitten näitä tarkempia selvityksiä täältä, niin esimerkiksi lahokaviosammalen esiintymää löytyy tosi paljon Länsimäen ja Varalan alueelta, mutta myös sitten Aviapoliksen alueelta ja siel on merkittäviä esiintymiä. Ihan Vantaan parhaimmistoja. Ja lahokaviosammal on tosiaan EU-direktiivilaji ja sitä ei saa hävittää. Lisäksi sitten löytyy myös arvokasta linnustoa ja voin mielelläni vielä luetella tarkemmin, mitä linnustoa tuolta alueelta löytyy. Siellä on todella paljon merkittäviä merkittäviä linnustokohteina, mutta jo pelkästään tämä lahokaviosammaleen esiintymät niin on jo nykyisen virkistyskäytön kanssa niin uhattuina ja täällä on esimerkiksi suositus, että tosiaan ees virkistyskäyttöä ei niille alueelle saa lisätä, koska muuten se on tosiaan tuhoutuu se luontoarvo sieltä. Kiitos.

4:36:03.8 valtuutettu Niikko Mika

Arvoisa puheenjohtaja. Valtuutettu Karhun puhe oli hyvä muistutus vihreille siitä, että kun tässä valtuustossa ja kaupunginhallituksessa ollaan perussuomalaisten kanssa yhdessä vihreät puolustaneet luontoa ja joitain kaavojakin on jopa torpattu sen johdosta, kun ollaan pidetty esimerkiksi näitä luonnon moninaisuuksien turvaamista tärkeämpänä kuin uuden asuinalueen rakentamista, mutta nytte kyllä unohtui kertaheitolla Vihreältä, joten ei tämä nyt ollut kaukaa haettu se, että perussuomalaiset tässäkin asiassa ajattelevat luontoa enemmän kuin tämän ehkä osin tarpeettoman raideinvestoinnin rahoittamista. Mutta puheenjohtaja, haluaisin vielä nostaa esille sen, että kun mennään todellisiin syihin, miksi tätä ratikkahanketta viedään eteenpäin, niin sehän löytyy näistä selvityksistäkin, josta ei tosin niin kovaa ääntä pidetä. Kysehän on nimenomaan Hakunilan alueen eriytymisestä ja sen asuntokannan niinku



elvyttämisyrytyksestä ja tämän koko reitin varrella olevan asuntokannan elvyttämisestä. Hakunila suuralue on Vantaan vieraskielisen alueen ja se kehitys on segregaatoin kannalta erittäin huolestuttavaa ja tällä luullaan, että tämä kehitys kääntyy toiseen suuntaan. Toki se ehkä paranee siltä osin, että jos sille raitiovaunun varalle sinne Hakunilan ja Länsimäen suunnalle saadaan myös omistusasuntoa investointeja huomattavasti enemmän, mitä ilman tätä ei saisi, niin siinä mielessä olen kyllä samaa mieltä, että kyllä siinä niinku on voittoa tulossa. Mutta tästäkään ei olla varmoja, koska... oletettavaa on kuitenkin se, että se vuokra-asuntokannan rakentaminen on hyvin voimakasta tänne raitiovaunu alueen läheisyyteen eikä se siten sitä segregaatiokehitystä ainakaan yhtään paranna. Mutta arvoisa puheenjohtaja, 160 vuotta noin sitten päätettiin ensimmäisiä raitiovaunu hankkeen tai tämmöisen rautatiekisko-hankkeen käynnistämisestä Suomessa ja silloinhan rakennettiin tai avattiin tämä Helsingin Hämeenlinnan välinen rataosuus. On totta, että siihen aikaan on varmasti hevosten omistajat ja muut pitivät kovaa ääntä siitä, että tämmöstä rautatiekiskoa ei tarvita ja nytte tässä ratikka (-) [4:38:39] puolustavat vetoavat nimenomaan näihin historian menneisiin tapahtumiin, että milloin on vastustettu mitään hanketta, niin se myöhemmin tulee osoittautumaan, et siin ei ollut mitään järkeä siinä vastustamisessa, mut tämä ei ollut kuitenkaan tämän osalta totta. Nyt kyse tässä vastustamisessa on kyse puhtaasti siitä, että nämä selvitykset eivät ole realistisia. Nää ei taloudellisesti kestäviä ja tässä maailmanpoliittisessa tilanteessa, näillä hurjilla korolla ja epävarmuudella, niin tämä investointi pitäisi lykätä myöhemmäksi. Ja me toki toivomme sitä, että se toteutuu sitten vaikka valtion ohjauksella, jos sitä tässä valtuustossa ei tänään osata oikein päättää.

4:39:30.9 valtuutettu Multala Sari

Kiitos arvoisa puheenjohtaja. Muutama asia lyhyesti. Täällä on ollut erittäin hyviä puheenvuoroja, mut sit ehkä joissain puheenvuoroissa on hieman sekoitettu asioita. Investointeja usein tehdään velaksi, mutta kuntataloudessa käyttötalous pitäisi kuitenkin pystyä rahoittamaan niillä tuloilla, joita vuosittain tulee, pääosin verotuloista. Osittain toki myös kiinteistökehitys tuloista, joita voi tulla esimerkiksi maan myynnistä tai sitten niiden maan- maankäyttömaksujen kautta. Ja kun puhutaan tämän tyyppisestä investoinnista, jolla on oikeasti myös ajatus tulevaisuudessa saada sitä rahaa ikään kuin takaisin, niin voidaan voidaan todellakin ajatella niin, että tässä voidaan alussa ottaa velkaa sillä rahoittaa sit myöhemmin, se maksaa ikään kuin itse



itsensä vähitellen takaisin. Tämän tyyppisiä investointeja ehkä eivät kuitenkaan sitten ole samalla samalla tavalla ihan kaikki ne investoinnit, joita itse investoinneksi kutsutaan, vaikka ne kovin tärkeitä ovatkin. Investointeja toki voi jollain tavalla laittaakin ehkä vastakkain, mutta käyttötalousmenoista me- menoissa meillä ei ole niitä rahoja käytettävissä yhtään sen enempää siinä tilanteessa, vaikka tämä ratikka päätettäis jättää rakentamatta. Puhun nyt tässä siis niistä puheenvuoroissa, jossa on viitattu siihen, että voisimme palkata lisää ihmisiä kouluihin tai jotain sen tyyppistä. Se ei siis ole mahdollista, vaikka me emme tätä ratikkaa päättäsikään rahoittaa. Sitten toinen asia tästä segregatiosta. On tietenkin niin, että kuten jo ensimmäisessä puheenvuorossa sanoin, niin tarvitaan myös muita toimia. Mut tällä hetkellä toki rakentaminen on todella uuteen- uudet rakennusaloitukset on todella vähäisiä, jopa olemattomia, mutta jos me halutaan esimerkiksi Hakunilan suuralueelle yrittää saada enemmän omistusasumista ja vielä yrittää vaikuttaa siihen, et niis kaavoissa toteutuisi sellainenkin, et siellä ei olisi niitä joidenkin mielestä ehkä huonoiksi katsottuja yksilöitä, mut ainakin jos olis niitä, niin olis omistusasuntoja tai vähintäänkin ikään kuin markkinaehtoisesti rakennettuja. Ja niin väitänpä niin, että ratikkan rakentaminen edesauttaa erityisen paljon sitä, että sinne alueelle voidaan monipuolistaa sitä asuntotuotantoa ja siten vähitellen muuttaa näitä asuinalueita. Nopeita muutoksia millään kaupunkikehityshankkeella ei saada aikaseksi, mutta voidaan vähitellen muuttaa kehitystä parempaan suuntaan ja se saattaa tarvita kyllä muitakin päätöksiä, kuten esimerkiksi on (- -) [4:42:08] Myllypuron alueella, jossa on tapahtunut ihan todella suuri muutos positiiviseen. Sit vielä mal-sopimuksesta muutama sana. Kysymys on siis seudun sopimuksesta valtion kanssa. Siihen yleensä osoitetaan joku rahasumma koko seudun hankkeisiin ja niistä sovitaan sitten valtion kanssa erikseen aina niist sopimusehdoista, eli kuinka paljon valtio rahoittaa. Ja tämän tyyppisessä hankkeessa se prosenttiosuus on ollut noin 30 prosenttia tyypillisesti. Tässähän meidän tän ratikkapäätöksen ehtona on se, et sä valtion rahoitus pitää olla varmistettu, ennen kuin rakentaminen aloitetaan ja me ei missään nimessä voida odottaa sitä, että valtioon nytten ikään kuin saadaan hallitusohjelma kasaan, vaan päinvastoin meidän pitää saada tämä päätös tehtyä, jotta me tiedetään, että maksavatko vantaalaiset veronmaksajat mieluummin sitten jonkun muun kaupungin raidehankkeesta tai jostain muusta liikennehankkeesta, eivätkä omasta ratikkahankkeestaan sitä osuutta, mikä siihen tällä hetkellä on ajateltu menevän. Tästä siis on kyse.



4:43:18.0 valtuutettu Weckman Markku

Kiitos puheenjohtaja. Hyviä puheenvuoroja ja niitä näyttää tulevan lisää koko ajan. Minäkin nuorena miehenä unelmoin Ferrarista ja miksei Lamborghinistakin. Tässä on vähän sama tilanne, että miljardi sinne, toinen tänne, kyllä kyllä joku maksaja löytyy. Minä palasin juurilleni ja totesin, että ei sovi minulle kuitenkaan. Tein tämmöstä empiiristä tutkimusta tuossa 570 linjalla ja kehäradalla, ja nimenomaan sekä iltaa että aamuruuhkien aikana. Vaivaudu- vaivauduin matkustamaan molemmilla liikennevälineillä ja totesin, että mitään ruuhkaa ei nykyisin ole. Minulla ei ole sitä kristallipalloa, että pystyisin katsomaan, miten mahtaa olla tilanne 40 vuoden päästä. Eikö sitä kristallipalloa kyllä ole kellään muullakaan. Nämä ovat aika pitkälle niinku tämmösiä arvioita, etten sanoisi arvailuja. Jää nähtäväksi, jos tämä ratikkapäätös syntyy, mihin se johtaa. Nuorisovaltuuston puheenjohtaja piti erinomaisen puheenvuoron ja tietysti täytyy sanoa kiitos siitä uhrivalmiudesta jota siellä osoitetaan. Luvataan hoitaa nykyiset ja tulevat vanhukset ja ratikka siihen päälle vielä. Kyllä maksettavaa riittää. Tästä ilmastosaasteista on käytetty puheenvuoroja ja valtuutetun Järä oli jopa lähdössä "puiden istutustalkoisiin" noin lainausmerkeissä. Sen sijaan melusaasteista ei ole kukaan käyttänyt puheenvuoroa, että minkälaisen melusaasteen tämä kiskoilla kulkeva laite aiheuttaa. Tampereen kokeilusta mulle jäi mieleen, kun siellä Hervannassa tehtiin se u-käännös, elikkä ratikka kääntyi takaisin, valtava kiskojen kirskunta. Mä en tiedä, onko se nyt niin, että nämä Vantaan ratikan kiskot eivät kirsku, kuitenkin se kääntö on tässä on ihan Tikkurilan keskustassa ja täällä on muutamia asukkaita, jotka siinä... valtuutettuja, jotka siinä aihepiirissä majaa pitävät, niin (- -) [4:45:48] varmaan sit tämmösen häiriötekijään. Siitä olen kuullut valituksia henkilöiltä, jotka kyseisessä tilanteessa ovat. Eli melusaasteista en ole nähnyt mitään tutkimuksia, enkä enkä tuloksia. Löytyykö niitä? En tiedä. Kiitos.

4:46:14.2 valtuutettu Hartikainen Janne

Arvoisa puheenjohtaja, ensin täytyy vastata valtuutettu Kivimäelle, joka noteerasi edellisen puheeni. Eli mikäli kyseessä olisi yksityinen investointi, niin näin matalatuotto-odotus, kun ratikkahankkeelle on määritetty, ei koskaan menisi läpi ja taidat tietää sen itsekin. Eli puhutaan muutaman prosentin tuotosta vuosikymmenien aikajänteellä. Tää ois vähän niin kuin hirvittävällä riskillä varustettu startup ilman niitä kovia tuotto-odotuksia, mitä startuppeihin liittyy. Ja myös selvitykset ja riskiarvioinnit on ratikkahankkeessa on mun mielestä riittämättömät, jos vertaa, että toimittais



yksityisellä sektorilla tämän mittaluokan investoinnissa. Sitten asiaan. Hyvät vantaalaiset, käsillä on tämän valtuustokauden merkittävin päätös, jolla on suuri merkitys Vantaan taloudelle. Kehotan jokaista kaupunkilaista seuraamaan erityisen tarkasti oman valtuutettunsa toimintaa tulevassa äänestyksessä. Onko valtuutettu esimerkiksi ilmoittanut ajammin vastustavansa ratikkaan, mutta käänsikin nyt takkinsa? Seuraaviin kuntavaaleihin on alle kaksi vuotta aikaa; nyt on oiva aika vetää johtopäätökset oman valtuustoedustajansa toiminnasta ja antaa hänelle suoraa palautetta. Esimerkiksi halpamaiset ryhmäpäätökset rapauttavat kuntademokratiaa. Ratikka on Vantaan taloudelle liian kallis hanke ja sen oletetut hyödyt jakautuvat hyvin epätasaisesti. Länsi-vantaalaiset saattavat tuntea itsensä unohdetuksi, mutta tämä ei kuitenkaan pidä paikkaansa. Ratikan kannattajat ovat varanneet länsivantaalaisille tässä hankkeessa on nimenomaan maksajan roolin. Hanke rahoitetaan verovaroista, mutta ratikka ei kuitenkaan hyödytä millään tavalla Länsi-Vantaata. Suuren mittaluokan rakennushankkeisiin liittyy aina riskejä. Ei ole kaukaa haettava, että Vantaa joutuu nostamaan kuntaveroastettaan ratikkahankkeen seurauksena. Mikäli näin käy, tulen kyllä muistuttamaan valtuustoa asiasta aikanaan. Ratikan kokonaiskustannukset voivat lähennellä lopulta jopa miljardia euroa. Ratikka tulee toteutuessaan hyödyttämään niitä vuokranantajia. Se nostaa suoraan vuokra-asumisen hintaa. Tämä on myös vasemmistopuolueiden sekä Kokoomuksen ratikkasiiven intresseissään sidosryhmiensä kautta. Ratikan kannattajat toimivat tässä tahollaan tai tahtomattaan eräänlaisina käänteisinä Robin Hoodeina, jotka ottavat keskituloisilta ja antavat rikkaille asuntosijoittajille kiinteistön arvonnousun kautta. En oikein osaa nähdä vuokranantajia sellaisina erityisryhmänä, joka tarvitsisi erityisesti veronmaksajien tukea pärjätäkseen. Tällaiseen supertaitoon on puoluekirjani taitaa olla väärä. Kiitos.

4:48:50.6 valtuutettu Aura Anssi

Kiitos puheenjohtaja. Edellinen puhe jäi kesken ja täs on voinut muutaman puheen aikana unohtuu, mitä sanoin aikaisemmin, mutta en ota nyt kertausta, koska huomasin myös, että nää kaikki on jo sanottu moneen kertaan ja niin on itse asias mun loppupuheeksi, joten mä keskityn siihen, mitä kuulin tässä puheiden aikana. Mulle yksi merkittävä argumentti ratikan puolesta on nimenomaan tämän suunnittelun aikana tulleet Tampereen ja Helsingin pikaratikka kokemukset, ja siellä yksinkertaistettuna keskeinen juttu on ollut se, että sekä aikatauluarviot, että budjetit ovat alittuneet ja niitä voidaan aika suoraa benchmarkata. Ne tavallaan antaa lisävahvistusta näille tehdyillä



selvityksille, jotka on tehty erityisellä pieteetillä. Jos muistellaan, en tiää onko joku tässä jo maininnut, mutta tämä suunnitteluvaihehan makso noin pyöreästi 20 miljoonaa, johon myös saatiin valtio 30 prosentilla mukaan. Mä vaan nyt heitän ilmoille olemassa mitään mieltä, onko 20 miljoonaa paljon vai vähän, mut uskallan väittää, että sillä rahalla saa jo kohtuullisen hyvän selvityksen. Siihen nähden niin mä en oikein ymmärrä näitä verovertailu- tai väittämä huonosta selvityksestä. Sitten mä, tääl on semmosta pientä panettelua ilmassa koskien kerrostaloasuntoja. Niin niin mä lyhyesti vaan kertaan, että tarkistin vielä, että Helsingissä tällä hetkellä kerrostaloasuntojen suhteellinen määrä asuntokannasta on 86 prosenttia ja historian mukaan 50 vuotta sitten, reilu 50 vuotta, 1970, niin kerrostaloja asu- määrä, suhteellinen määrä, on ollut 88 prosenttia. Jo pelkästään tähän niinku verrattuna tässä on kysymys juurikin Stadi Stadi vastaan lande asetelmasta ja mä edustan nyt tässä tätä Vantaan Stadia. Eli mä haluan, et tää menee kaupunkiin. Mä oon syntynyt tässä kaupungissa, viettänyt aikaa sekä lännessä idässä. Asun Tammistosta, tää ei tuu mun kulmalle, mä en tee tätä itselleni, mä teen tätä omalle kulmalle. Mä teen tätä koko Vantaalle, siks mä oon tänään päättämässä tämän puolesta. Lopuksi totean kuitenkin, ettei Helsingin asuntomäärästä vaan- vertailla Helsingin asun suhteellista asuntokantaa, niin Vantaalla kerrostalojen määrä on 80, anteeks, 54 prosenttia. Eli sikäli kun sitä kaupungistumista tulee tapahtuu, niin on arvattavaa, että mejän kerrostaloasuntojen määrä tulee vielä kasvaa ja jos sallit vielä puheenjohtaja, niin totean, mejän asukasbarometrista, kun tätä panettelu kerrostaloasujia kohtaa on, niin mejän asukasbarometri 2020 sanoo, että 87 prosenttia on melko tyytyväisiä tai tyytyväisiä asuntoonsa, asuinalueisiinsa sekä elämänlaatu.

4:52:13.5 varavaltuutettu Mutanen Tuomas

Kiitos puheenjohtaja, kiitos hyvät valtuutetut. Haluaisin kommentoida nopeasti täältä erityisesti perussuomalaisista tulleita kommentteja liittyen lähiluontoon ja mitkä nämä ratikan vaikutukset on tähän. Ensinnäkin haluaisin muistuttaa, että mistä nyt päätetään. Nyt me päätetään ensiksi siitä, että rakennetaanko sitä ratikkaa ollenkaan vai ei, ja tämä ratikkaa päätöksenä niin iso kokonaisuus, etten mä en ainakaan ajattele sillä tavalla, et me nyt niin kuin... se tavallaan se esimerkiksi tämä kaavarungon hahmotelma tästä, et se tulisi sellaisenaan läpi, vaan sehän käydään sitten, kun se kaupunki rakentuu, niin se käydään sitten asemakaava asemakaavalta läpi ja tehdään sitten tarkemmat luontoselvitykset ja niistä tehdään sitten erilliset päätökset. Ja ihan



varmasti se on semmonen asia, mistä esimerkiksi vihreiden ja perussuomalaisten välillä selkeästi on yhteistä löytyy yhteistä pintaa, että halutaan säästää niitä olemassa olevia viheralueita ja ja se on ihan oikee huoli siellä esimerkiksi Aviapoliksessa, että niitä lähimetsiä ei sitten niinkun turhaan rakenneta, vaan ne pyritään säilyttämään. Mutta se on mun mielestä sitten semmonen, mitä me katotaan yhdessä siinä asemakaavoituksessa ja niitä ei voida sillä tarkkuudella kattoa nyt. Tämä on valtava hanke. Sit jos katsotaan tätä ratikkareittiä itsessään, niin mun mielestä tässä itse asiassa on viety aika hienoa reittiä sillä tavalla, että se ratikka itsessään ei ei tule jyräämään kovin paljon lähiluontoa. Et jos verrataan vaikka tähän ratikkajokeriin, niin siinä on tehty aika hurjia ratkaisuja, missä se on mennyt erittäin rikkaan lintualueen läpi tai ihan vierestä täällä Laajalahdella tai esimerkiksi Pajamäen kalliota on jouduttu louhimaan. Mun mielestä tämmösiä niinku kompromisseja ei edes täällä Vantaalla jouduta tekemään. No tässä varmaan itse asia tuli nopeasti nämä pääpointit. Kiitos.

4:54:19.8 valtuutta Kauppinen Sirpa

Joo, kiitoksia. Siis kiitos valtuutettu Mutanen, huoli tost lähiluonnosta on ihan aito, mikä mikä sieltäkin tuli ja monimuotoisuus nostettiin hyvin esiin. Se pointti, et tavallaan saadaan siihen raiteiden lähelle sitä korkeeta rakentamista ja sitten pikkuhiljaa matalampaa niin se mahdollistaa sen, et sitä arvokastakin monimuotoista luontoa on mahdollista säilyttää. Mutta mä näytän tän vielä täältä. Tässä on raitiotieverkosta, pahoittelen, olen sen itse piirtänyt tästä käsivaralla, mutta siinä te näette, et se on hyvin monipuolinen ja itse asiassa se on ehkä vähän sekavakin kokonaisuus, mut jos Vantaa siit jää, niinku palanen pois, niin mä en tiedä, miten se vaikuttaa sit Vantaan kehitykseen ylipäätänsä täs pääkaupunkiseudulla. Ja kun täs kyseessä ei oo edes se, että me oltais niinkun seudun kunnat keskenään kilpa- . Toki niinkun kaupunginhallituksen puheenjohtaja Multanen toi esiin, mehän kilpaillaan siinä mal-sopimuksessa sitten keskenään siitä, että mikä hanke ja kuka saa, et rahat maksetaanko me espoolaisesta ratikasta vai maksaako espoolaiset meidän ratikasta. Mut pointti on se, et meidän pitäisi saada kokonaisuus toimivaksi joukkoliikenteen kannalta ja muutenkin. Ja sit se mikä niinku siinä jännää on vielä, että me ei oikeasti kisata Espoon kanssa tai Hesan kanssa, vaan me oikeasti kisataan Itämeren muiden maiden- kaupunkien seutujen kanssa siitä, että kuinka tämä seutu imee niinkun työpaikkoja ja ja hyviä työntekijöitä ja miten täällä viihdytään, ja se ratikkaverkko ja koko joukkoliikenneverkko, sehän on se käyttöliittymä kaupunkiin. Se tekee täst



sujuvan ja miellyttävän ja viihtyisän, jos se on tehty hyvin ja jos se rakentaminen siinä ympärillä on viihtyisää ja kuten tästä on monet tuonut esiin, niin se on todella tärkeää rakentaa sit hyvin. Et ei vaan niin, että että tulee niitä... pieniä luokkuja. Kiitos.

4:56:31.8 valtuutettu Lundell Kai-Ari

Kiitos puheenjohtaja. Arvoisat valtuutetut, tuossa valtuutettu Aura mainitsi äsken, että suunnitteluun olisi laitettu 20, selvityksiin 20 miljoonaa euroa. Ne ovat siis suunnittelurahoja. Selvityksiin laitettu 30 000 euroa. Minulla on muutamia älykkäitä ystäviä, jotka auttavat miestä mäessä ja tuli kiva tämmöinen viesti, empaattinen viesti, juuri äsken ja luenpa nyt teille sen. "Ratikan menot ovat 826 miljoonaa euroa. Kun siihen lisätään varikkokustannus 70–90 miljoonaa euroa ja vaunut kustannukset 40–60 miljoonaa euroa, niin kokonaiskustannus on about 950 miljoonaa euroa ilman ALV:tä." Ja nyt tulee tämän tarinan clue. Radan pituus on 19 kilometriä. Tarkistin tämän yksinkertaisen jakolaskun ihan itse. Kun se... tehdään tämmöinen jakolasku, niin metrihinnaksi tulee noin viis- 50 000 euroa. Me teemme aikamoista metrilakua, jos hinta on tämmöinen. Siis mielellään mä konttaisin ton matkan, tietenkin polvisuojuksin, kuin maksaisin tämän hinnan. Miettikää: 50 000 euroa per metri. Kiitos.

4:58:36.1 valtuutettu Järä Juha

Kiitos puheenjohtaja. Jatkan ympäristöteemasta. Pääradan Tikkurilassa alittavasta tunnelista tehtävät päästöselvitykset ovat päätöstä tehdessään käsittääkseni vielä auki. Aika erikoista. On myös huomattavaa, että autojen ympäristöpäästöt ovat selkeästi pienentyneet sähkö- ja kaasu- sekä muiden energiateknologioiden kehittyessä ja autokannan näin uusiutuessa. Sitten pieni nyanssi. On muuten surkuhupaisaa, että tuossa suunnassa, takana oleva miljoonilla on tehty suosittu kirjaston puisto saa väistyä ratikkatunnelityömaan alta. Ja vain sen takia, että se taas joskus rakennetaan uudestaan. Eikä maksa mitään. Voi hölmöyden mittaa. Entäpä itse tämä prosessi, millä ratikka on puskettu päättäjille? Esimerkiksi tämä ratikkapäätös tosiaan piti tehdä vasta kesäkuun kokouksessa. Yhtäkkiä siirryttiinkin jo tähän toukokuun kokoukseen. Selitystä asialle ei ole oikeastaan kunnolla kuulunut. Vantaan Sanomat jopa tästä uutisoi aiemmin kesäkuun kokouksessa tehtävästä päätöksestä. No sitten velasta ja hieman sen merkityksestä lisää. Kun kehärata valmistui, Vantaan velka oli miljardi seitsemänkymmentä miljoonaa euroa. Eli lähes 1,1 miljardia. Jouduttiin velkakuurille. Ratikan suhteen sekä kaupungin peruslaskelmassa, että niin sanotussa kauhuskenaariossa lainamäärä tulee



ylittämään tämän kehäradan luvun. Tähän on lohdutuksena esitetty, että asukaskohtainen lainamäärä on sitten pienempi. No ei lohduta, sillä uudet muuttajat ovat huomattavasti heikompaa veronmaksajaväestöä, kuin mitä Vantaalle on tullut ja pysynyt aina 2010-luvun loppuvaiheisiin saakka. Ja kuten tiedämme, vaikkapa jo yhdessä valtuutettu Nummelan kanssa tekemämme valtuustoaloitteeni pohjalta tehdyn muuttoselvityksen johdosta, hyvät veronmaksajat karkaavat Vantaalta jopa kiihtyvästi ja tilalle tulee... Niin. Näitä lukuja toimittajat media- ja kuntalaiset ihan liian heikosti joko tietävät, tai ainakin hämmästyttävän vähän niistä raportoivat. Vaikuttaa siltä, että ratikka ja sitä kautta koko Vantaan talous ollaan ajamassa kuralle perustuen väärin oletuksiin ja toiveisiin. Ja budjeteillahan on tapana kuntataloudessa paukkua. Esimerkki: (- -) [5:01:14] uimahalli myytiin (päätilille) kuin kuntalaisille 16 miljoonalla. Jatkan seuraavassa puheenvuorossa. Kiitos.

5:01:28.2 valtuutettu Kärki Niilo

Kiitos puheenjohtaja. On tässä illan mittaan syntynyt semmoinen käsitys, että että tää ei oo ihan selvä tää asia. Tässä on samoistakin aiheista käytetty aivan ristikkäisiä mielipiteitä tai näkökulmia, tulkintoja. Jotta asia saataisiin parempaan asentoon niin niin, kuten omassa puheenvuorossani alkupuolella mainitsin, että on on selvityksiä joihin ei ole selitystä tai ymmärrystä, mihin ne perustuu tai miten ne miten mistä väitetään, että löytyy miljardien arvosta yksityisiä investointeja tai näitä muita tarvittavia kysyttäviä lisätietoja, jos halutaan saada niin esitän, että tämä tämä ratikka-asia palautetaan valmisteluun, jotta saadaan ne täydentävät selvitykset kysyttyä. Kiitos.

5:02:27.7 valtuutettu Jääskeläinen Jouko

Puheenjohtaja, olen tyytyväinen siitä, että olemme täällä voineet käydä hyvin toisiamme arvostavaa keskustelua. Täällä ovat sittenkin asiat keskustelleet enemmän kuin että henkilöt olisivat riidelleet. Meille kaikille on varmaan käynyt ihan selväksi, että juuri tällä hetkellä niin Vantaan taloudessa, maailmantaloudessa, asuntomarkkinoilla kuin myöskin tekniikan kehityksessä, korkokehityksessä, pääomittamisessa ja muussa on merkittäviä riskejä. Meillä on tätä valtuustokautta vielä reilu kaksi vuotta aikaa ja asioita ehditään ihan rauhassa vielä käsitellä tälläkin aikataululla, ennakoimatta sen enempää lopulliseen päätökseen. Niin kannatan valtuutettu Kärjen pöydällepanoa. Anteeksi, palautusesitystä.



5:03:19.9 puheenjohtaja Lindtman Antti

On tehty kannatettu palautusesitys, joten asian käsittely keskustelu keskeytetään ja nyt keskustelemme avaamme keskustelun palautuksesta. Keskustelu alkaa ja tulkitsemme tämän niin, että erittäin suppeasti keskustellaan (-) [5:03:43] asian palauttamista. Oliko Åstrand palautukseen vai varsinaiseen? Varsinaiseen. Näin. Onko palautukseen puheenvuoroja? Keskustelu jatkuu. Keskustelu palautuksesta päättyy. On tehty kannatettu palautusesitys, joten joudumme siitä asiasta äänestämään. Ja teen kohta äänestysesityksen.

[5:04:08.9 - 5:04:30.9 ei puhetta]

Näin. Teen (- -) [5:04:32] äänestysesityksen. Ne, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa ja ne, jotka kannattavat Kärjen tekemä Jääskeläisen kannattamaan palautusesitystä, äänestävät ei. Sopiiko tämä käsittelyjärjestys? Sopinee. Sopii. Ja nyt arvoisat valtuutetut hetken päästä siirrymme äänestämään. No niin olkaa hyvä. Nyt siirrymme äänestämään asian käsittelystä. Eli "jaa" asian käsittelyn jatkaminen ja "ei" palautus. Ja muistakaa laittaa, jaa tässäkö ei tarvitse enää kirjata itseänne sisään? Riittää, että painaa suoraan joko jaa, ei tai tyhjä. Ja otetaan... Sitten kun on saatu kaikki muut äänet tässä vielä. Kauppisen ääni sieltä vielä uupuu. Näin. Otetaan tässä kohtaa... Valtuutettu Ahokkaan ääni, olkaa hyvä.

5:05:40.1 valtuutettu Ahokas Siri

Äänestän jaa.

5:05:44.1 puheenjohtaja Lindtman Antti

Ja näin. Äänestys (-), äänestys päättyy. Äänestyksessä annettu 41 jaa-ääntä 26 ei-ääntä, joten asian käsittely jatkuu. Avaamme uuden keskustelun. Keskustelu jatkuu. Ja nyt teemme niin, että taululla näkyvät puheenvuorot otetaan tästä aikaisempaan takaa- tapaan kolme minuuttia ja Åstrandin jälkeen puheenvuoro pyydetään kirjallisesti puheenjohtajalta. Luokkala.

5:06:17.9 valtuutettu Luokkala Pirjo

Arvoisa puheenjohtaja, esitän ratikkahanketta hylättäväksi.

5:06:23.6 puheenjohtaja Lindtman Antti

Eli esitätte päätöksen hylkäämistä? Kyllä. Karhu.



5:06:29.5 valtuutettu Karhu Suvi

Kiitos puheenjohtaja. Tämä tulikin yllättäen, koska oli niin niin lyhyt puheenvuoro. Oisin jatkanu vielä tosiaan tuosta luontoasioista. Eli vielä jos ette tiedä, mikä lahokaviosammal on, niin sehän on tosiaan ei luontodirektiivin II-liitteen laji ja erityisesti suojeltava laji Suomessa ja ja tosiaan niin niin sitä sieltä tota ratikan ratikan varrelta löytyy merkittäviä määriä, ja kuten niin kuin aiemmassakin puheenvuorossa toin esille ja tuon se vielä uudestaan selvyyden vuoksi niin, jotta tämä ratikka ois kannattava ja kuten se meillä näissä suunnitelmissa on esitetty, niin se vaatisi sitä tosi runsasta rakentamista sinne ratikan reitin varsille. Juuri niihin paikkoihin, jossa sitten näitä luontoarvoja on. Jos sitten puhu vielä vähän noista lintulajeista, mitä tuosta luontoselvityksestä on sieltä löydätte. Niin siellä on tehty tosiaan kattavat linnustoselvitykset ja ja sieltä löytyy paljon erilaisia lajeja, ja esim. Kuussillan alue, mikä on sitä Vaaralaa, niin sieltä löytyi pelkästään yksi Suomessa uhanalaiseksi luotiluokiteltava laji, kolme silmälläpidettävää lajia, yksi EU:n lintudirektiivin liitteen I laji, kolme Suomen vastuulajia ja 12 harvalukuista ja elinympäristövaatimuksiltaan vaателиasta (lajia) [5:08:06]. Pelkästään kuussillan Vaaralan alueelta. Ja Länsimäen alueelta niitä löytyi iso kasa lisää erilaisia lajeja ja nää ois niinku otettava ehdottomasti huomioon tässä, kun näitä päätöksentekoa tehdään. Tosiaan Länsimäessä löytyi kaksi uhanalaista lajia, kolme silmälläpidettävää lajia ja kaksi EU:n lintudirektiivin liitteen ykköslajia, yksi Suomen vastuulaji ja 14 harvalukuista ja elinympäristövaatimuksiltaan vaателиasta laki- lajia. Ja tosiaan tämä luonto on sellaista, että kun se kertaalleen tuhotaan sitä et ikinä takaisin saa ja niin kuin tässä aiemmassa keskustelussakin ollaan jo tuotu esille, että no sitten asemakaavoituksessa tarkemmin katotaan sitä, kyllä, niin asemakaavoituksessa tehdään tärkeimmät luontoselvitykset, mutta nyt jos nyt pohjataan tämä ratikkapäätös siihen toiveeseen, haaveeseen siitä, että me saadaan niillä maankäyttötuloilla katettua ne kustannukset ja sit me tehdään sitä asemakaavoitusta ja tehdään ne tarkemmat, vielä tärkeimmät luontoselvitykset, kun nyt on jo tosi tarkat, niin vielä tarkemmista luontoselvityksestä löytyy lisää lajeja, jolloin huomataan, et niitä ei todellakaan voida rakentaa, jolloin meillä on yksi, kaks kiskot ja meillä ei oo sitten sitä rakennusmassaa ja sitä maankäyttötuloo, jotka tois meille ja kattaisi ne kulut. Tää on mun mielestä todella tärkeä asia on nyt huomioida, kun tätä päätöksentekoa tehdään, et meil on se toiveiden tynnyri, mut vastaako se toiveiden tynnyri meidän sen epätoivoiseen ja haaveilevaan huutoon siitä, että maksaa omansa takaisin. Kiitos.



5:09:49.7 puheenjohtaja Lindtman Antti

Sitten tässä alkuperäisessä listassa oli siis... sen äänestyksen aikana Lehmuskallio oli Karhun jälkeen erikoisiin, niin. Ja vahingossa laitoit perään. Eli Lehmuskallio, sen jälkeen Issaoui, Järä, Åstrand ja Åstrandin jälkeen kaikki kirjallisesti. Kärki on täällä ehtinyt jo pyytää, mutta nyt Lehmuskallio.

5:10:09.7 valtuutettu Lehmuskallio Paula

Kiitos arvoisa puheenjohtaja. Suurella osin ratikasta esitetyt luvut on oikeastaan tarkoitushakuisia. Kustannusarvion noustessa ja tuottajien määrän noustessa niin myöskin ratikan- ratikka yhtäkkiä näyttää kannattavalta. Ratikan infran 600 miljoonaa ei sisällä yhtään ratikkaa. Ei kulut, ne kulut ovat eri momentilla, kuinka ollakaan HSL:n, niin kun on monet muutkin muutkin kulut muilla momenteilla. Bussivaihtoehdon infran rakennuskulut, 180 miljoonaa laskettiin, vuonna 2019 ja ja se 180 miljoonaa oli jo silloin aika outo väite. Nyt maaliskuussa hinnaksi on jo saatu 426 miljoonaa. Sattumoisin 12 miljoonaa kalliimpi kuin ratikan nettokustannus. Uskokoon, ken haluaa. Bussit kulkevat nykyreitillä ihan mukavasti. Erillisistä bussikaistoista olisi etua vain paikoin. Bussikatoksiin voisi ehkä sijoittaa kuitenkin kaksi miljoonaa. Jos valtiolta saataisiin 177 miljoonaa euroa, ei pidä luulla, että se on ilmaista rahaa. Verona sekin maksetaan. Käyttöaste on Vaaralassa aika pieni. Vaaralassa kulke- kulkeva 570 reitin varrella jopa ruuhka-aikana sähkönivelbussin käyttöaste on useimmiten alle 20 prosenttia. Iltaisin useimmiten kolmesta... 3–12 matkustajaa ja 19-paikkainen palvelulinja 713 Vaarala–Hakunila useimmiten nolla matkustajaa. Ratikoita tulee vain yhtä kokoa, 150-paikkaisia. Se on liian iso yksikkö poikittaisliikenteeseen. Väite, että ratikka houkuttelee pientalo- pienituloisten kaupunginisiin varakkaampia varakkaampaa väkeä on sekin aika outo. Havukoski ja Korso ovat olleet pääradan varressa alusta asti. Ei kiskot taida tuoda onnea. Tulevaisuuden joukkoliikenteeseen kuuluu muun muassa pienet robottibussit. Yli-investoimalla ratikkaan Vantaalle käy niin, ettei modernimpiin joukkoliikennevälineisiin taida olla varaa. Kannatan hylkäystä.

5:12:46.5 puheenjohtaja Lindtman Antti

Luokkalan esitystä. Näin. Sitten... Issaou.



5:12:54.8 valtuutettu el Issaoui Naimee

Kiitos puheenjohtaja. Monen puheenvuorossa on yritetty saada investoinnit ja käyttötalous vastakkain niin, että ratikkaan kohdentuvat kustannukset olisivat pois palveluista. Näinhän ei tietenkään ole. Vaikka ratikka jäisi rakentamatta, meillä ei tuu sen enempää lisää käyttömääräraha, satoja miljoonia vuodessa palveluihin ja niiden kehittämiseen. Esille on nostettu myös huono taloudellinen tilanne, niin totean vaan, että (- -) [5:13:25] kaupungin taloudellinen asema on viime vuosina parantunut ja kaupungin tulos on ollut ylimäärä- ylijäämäinen ja olemme onnistuneet vähentämään velkaa viime vuosien aikana hyvin vastuullisesti. Vantaa on investoineen käyttänyt vähemmän määrärahoja verrattuna muihin suurkaupunkeihin. Viime viime vuonna bruttoinvestointimenot alittuivat noin 17 miljoonaa euroa ja nettoinvestoinnit alittuivat noin 35 miljoonaa euroa. ja sitten Mika Niikko nosti omassa keskustelussa, että ratikkaa tehdään vain Hakunilaa varten, niin tämä ei pidä paikkaansa. On totta, että Hakunilan kasvattina Hakunilan aluetta ei ole kehitetty ainakaan 30 vuoteen, mutta ratikkahanke on koko kaupungin hanke ja ra- ratikka rakennetaan koko väestölle, eikä vain tietylle ryhmälle. Vai mitä kerrostaloasukkaissa on ongelmana? Eikö kerrostaloissa asuu myös veronmaksajii ja mitä tulee segregatioon, niin ratikalla on varmasti positiivinen vaikutus, kun alueelle saadaan monipuolista väestönkehitystä. Kiitos.

5:14:37.0 valtuutettu Järä Juha

Kiitos puheenjohtajaa. Jatkan talouspuolesta. Kuntataloudessahan tosiaan budjeteilla on tapana paukkua. Otin esimerkiksi tuossa aiemmin Asolan Elmon uimahallin, joka myytiin päättäjille ja kuntalaisille 16 miljoonalla. Liikuntajohtaja Kallislahti totesi tuolloin eräässä lehtihaastattelussa sen riittävän ja että yli 20 miljoonalla saa jo ökyhallin. No mites kävi? Nyt tuon ökyökyhallin hintalappu on varmuudella jo 44 miljoonaa, kun vasta maanrakennustyöt on käynnissä. Ja nyt puhuttiin vaan uimahallista. Eli valtavat ja ylihintaiset investoinnit paitsi turpoavat kuin pullataikina, niin saavat valmuvarmuudella aikaan vain valtavaa velkaa. Termikikkailuista huolimatta velka on pois muista investoinneista ja palveluista, ihan niistä arkisista ja läheisistä asioista. Velanmaksukulut huimine korkokuluineen on niin todellinen uhka, että tässä talouskierteessä Vantaa joutunee erityisesti ratikkavelan johdosta vieläpä veroprosenttia nostamaan, vaikka tietenkin tällä hetkellä muuta vannotaan. Toivottavasti olen väärässä. Kierre syvenee. Korjausvelka lukemattomissa muissa



kohteissa syvenee ja palvelujen taso laskee. Sitä tapahtuu jo senkin takia, kun kymmeniä miljooneja on löytynyt rahaa ratikkaselvityksiin ja ratikka aivopesun tuottamiseen. Suurimman osan ratikan markkinointiajasta on käytetty kuitenkin vanhoja lukua lukuja ja verrattu hanketta virheellisesti tosiaan raidejokerin matkustajalukuihin, eli harhaanjohtaminen on ollut van- vahvaa. Vanhentuneita huuhaa-lukuja sisältäviä esitteitä jaettiin kuntalaisille vielä jopa viime kuussa täällä kaupungintalon ratikka-infossa. Unelma luvut eivät olleetkaan totta. Entä kuka ratikkaan todella tarvitsee, jos ei siis vantaalaiset ja Vantaan? Kiinteistöbisneskö? Ja jos vastaus on kyllä, niin onko sekään vantaalaisten etu? Koska ratikan sanotaan tuovan 60 000 uutta asukasta. Miksi? Mistä? Ja millaisia? Mitäpä jos sekin on utopiaa? Entä miten Vantaa selviää viiden prosentin väestönkasvulla turvaamaan edes peruspalvelut? Tai edes 2,5 prosentin kasvulla? Helsingissä tämä kasvava vauhti tarkoittaisi viittätoistatuhatta uutta asukasta, nykyisen 9 000:n sijaan. Vantaalla ratikkahankkeen esittämä kasvuvauhti siis syventäisi pahasti vakavia ongelmia tuottaa edes peruspalveluja ja se että joskus on sovittu valtuustossa, että ratikka ei saa vaikuttaa soster palveluihin, on tietenkin tosiasioiden valossa höpönlöpää. Jatkan.

5:17:19.3 valtuutettu Åstrand Stefan

Arvoisa puheenjohtaja. En valmis tukemaan suunnitteilla olevaa hankesuunnitelmaa, vaan näen, että se olisi tullut palauttaa valmisteluun, jossa oltaisiin huomioitu seuraavia asioita. Oltaisiin kehitetty joukkoliikennettä huomattavasti halvemmalla, puhtaammalla ja joustavammalla ratkaisulla ja tekniikalla. Vantaa kasvaa, vaikka ratikkaa ei rakennettaisikaan. Mielestäni Vantaan olisi kannattanut suunnitella joukkoliikenteen ensimmäinen vaihe Länsimäestä Tikkurilaan. Meidän ei olisi tarvinnut investoida jättimäistä summaa yhden 200 metrin välille radan alitse. Kannatan hylkäystä.

5:17:55.5 puheenjohtaja Lindtman Antti

Ja sitten siirrytään kirjallisesti pyydettyihin puheenvuoroihin. Kärki

5:18:03.0 valtuutettu Kärki Niilo

Kiitos puheenjohtaja. Tässä keskustelussa, mitä tähän mennessä on käyty, niin on minun näkökulmasta ja... ja niin kuulemana jäänyt vaivaamaan se, että kovasti puhutaan ratikan vaihtoehdosta ja sitten ihmetellään erilaisia muita vaihtoehtoja tai asioita. Se että nyt siellä kulkee sähköbussi ja laskelmien mukaan se riittää hoitamaan



seuraavat 10 vuotta, ainakin, sen tarpeen- liikennetarpeen ja se, että siihenkin liittyy, kuten muihinkin meidän katujen ja puistojen ylläpitoon, normaali kaupungin ylläpito. Me hoidamme kadut, puistot ja niin edelleen sillä... Että tässä mielessä siinä ei, tämä ei tarvitse mitään muuta päätöstä kuin, että unohdetaan tällainen yltiö... niin humppaa oleva projekti, johonka kuvitellaan, että että talous kestää, kun saamme jostakin rakentajia, lisää asukkaita ja täällä on monta kertaa jo todettu se, että nämä nämä luvut kun muuttuu matkalla näinkin hurjasti muutaman kuukauden välein, niin tässä on todella niinkun uskottavuuskriisi, että parempi vaihtoehto on, et otetaan aikalisä ja katotaan, kun meillä luvut selvästi alkavat osoittaa jotakin näistä oletuksista.

5:19:51.1 valtuutettu Kiljunen Kimmo

Puheenjohtaja, en kuullutkaan tätä puheenvuoroa. Kaksi huomiota, enkä halua pitkittää keskustelua. Täällä on tänään käytetty, puheenvuoroissa on puhuttu, että meitä harhaan johdetaan ja meitä huijataan. Ja nämä, jotka syyttävät harhaanjohtamista ja huijaamisesta vetoavat näihin tahoihin, jotka ovat anta-aikaisemmassa vaiheessa harhaanjohtaneet ja huijanneet. Ja mun on hyvin vaikea ymmärtää, että huijaammeko me itse itseämme, jos teemme tilanteen sillä tavalla, että (-) [5:20:20] jonkun arvion ensin näin ja sen jälkeen mulla on parempaa tietoa, mä annan uuden luvun ja sen jälkeen minua aletaan syyttää siitä, että minä harhaanjohdan ja huijaan. Tää, tässä on joku olennainen ristiriita, että harhaanjohdatteko te itse itseänne, kun te vetoatte tällä tavalla. Toinen huomio, joka tässä minulla oli. Erinomaisen mielenkiintoinen valtuutettu Karhun puheenvuoro. Pidin siitä. Itsekään en tiennyt, että Länsimäessä, myöskin Vaaralassa siinä, naapurissa meidän luontomme on noin rikas. Siellä on niin valtavasti hienoja, suojeltavia lajeja. Arvostan sitä, koska näen ikkunasta sen saarniometsään siinä vieressäni ja nyt tiedän, mitä (-) [5:20:59] sielää on aamulenkki aina juostakin. Mutta minä lohdutan valtuutettu Karhua, se raideratkaisu, joka meillä on tekemässä sieltä Mellunmäestä vedetään Vaaralan kautta Hakunilaan, sen kulkee valtatie vartta. Ja se on täysin asun- se on täysin luontovapaata tässä suhteessa, että siinä on oikeastaan ihan tyhjää tyhjää pitkälti. Eli (- -) [5:21:18] aarniometsät Westerkullanin kartanon alueella ja muut, jotka siinä ovat vieressä, me länsimäkiläiset tulemme valtuutettu Karhu puolustamaan loppuun saakka sitä, että siellä olevat nämä luontolajit, rikkaus tulee säilymään ja ratikkahanke on, arvoisa valtuuton puheenjohtaja, ei tule tätä tätä muuttamaan tätä länsimäkeläistä kantaa.



5:21:40.8 varavaltuutettu Virkamäki Pekka

Nää kustannukset on jatkuvasti jatkuvasti karannut käsistä ja toivo- toivoisi tai esitän, että tän päätösehdotukseen, missä missä puhutaan tästä ehdollisena niin, että että sillä ehdolla, että valtio- valtiolta saadaan valtionosuutta, niin myöskin kaupungin kaupungin osuus sidotaan siihen kustannustasoon, joka on sen valtionosuuden perusteena. Eli teen tän tän ehdotuksen.

5:22:18.3 puheenjohtaja Lindtman Antti

Se oli muutos tähän päätösesitykseen? Joo. Lisäys. Joo. Toimitatko vielä kirjallisesti? Karhu.

5:22:30.2 valtuutettu Karhu Suvi

Kiitos puheenjohtaja. Tuli jälleen vähän yllättäen, kun ei taululla näy nuo seuraavat. Tosiaan niin... edelleenkin valtuutettu Kiljunen sanoi ihan oikein, että itse ratikka liikkuu sit siellä olemassa olevassa katuverkostossa, mutta kuten jo aiemmin yritin tuoda puheenvuorossani selkeästi sen esille, niin tän ratikan kannattavuuslaskelmat perustuu siihen maankäyttöön ja se maankäyttö menee sinne metsiin. i se ratikka menee, mut sen maankäyttö menee. Ja kuka tän ratikan sitten maksaa, jos me ei rakenneta mitään sinne? Ja oikeasta syystä, koska sillon ne merkittävät luontoarvot, joihin ei voi mennä kajoamaan, eikä koskemaan ja pilaamaan ikihyviksi sitä monimuotoista ja ainutlaatuista luontoa, mikä meillä siellä on. Yksi kans hyvin luontoon liittyvä asia on mahdollinen EU:n ennallistamisasetus. Me ei tiedetä yhtään, mitä sieltä tulee. Se koko käsittely ja asia on kesken EU:ssa. Joissain skenaarioissa se EU:n ennallistamisasetus tulee olemaan niin tiukka, että jopa Helsingin alueella neljä kaupunginosaa täytyisi uudelleen metsittää. Me ei tarkalleen tietä, mitä se tarkoittaa Vantaalle. Totta kai, koska se on vasta suunnitteluvaiheessa. Me ei oikeasti tiedetä. Mutta sieltä voi tulla ihan mitä vain loppupeleissä. Ja sieltä voi tulla jotain sellaista, että me ei voida täältä Vantaalta oikeasti kaataa yhtäkään metsää, jollon me voidaan täysin hyvin olla siinä tilanteessa, että meillä on ratikka rakenteilla, rahat kiinni siinä hankkeessa, mutta EU:n ennallistamisasetuksen vuoksi me ei voida kaataa yhtäkään metsää uuden asumisen tieltä. Ja tosiaan niin, ei ole pelkästään ne luontoarvot, mitkä sieltä menee. Siis se luontoarvo on tosi tärkeää asukkaiden virkistäytymiselle, mut esim. muutkin virkistäytymiseen merkittävästi liittyvät asiat on, vaikkapa se Länsimäen koira-aitaus. Aina kun mie meen siitä ohitte, siel on valtavasti ihmisiä ulkoiluttamassa koiriaan. Se on asukkaiden henkireikä siellä. Sekin



menetetäisiin. Sen koira-aitauksen vieras on itse asiassa aivan kauniita kukkapuskia, missä on niit luonnontilaisia mehiläisiä ja muita pölyttäjiä, mitkä on äärimmäisen harvinaisia meidän luonnon monimuotoisuuden kannalta. Ja nää kaikki asiat meidän ihan oikeasti tulee ottaa tässä päätöksenteossa huomioon. Älkää naurako mulle siellä! Siis mie ymmärrän, että teitä väsyttää, mutta tämä on merkittävä osa tätä ratikan päätöstä ottaa nämä asiat huomioon. Ja me oon armelias teitä kohtaaa, miä en alkanu luettelemaan yksitellen läpi niitä lintulajeja ja äsken. Mie vaan kerroin ne lukumäärät. Kiitos.

5:25:22.5 valtuutettu Niikko Mika

Niin arvoisa puheenjohtaja, jos ymmärsin oikein, niin tää taitaa olla vielä puheenvuoro tässä, ellei joku ymmärrä mennä hakemaan puheenvuoroja lapulla lisää. Jos Suvi Karhu haluaa luetella niit lintulajeja, niin kannattaa käydä hakeen puheenvuoro nytte. Mutta arvoisa puheenjohtaja, täällä on nyt annettu ymmärtää, että tämä on koko Vantaan hanke ja tämä hyödyttää koko Vantaata, että... se on vaikein tietysti ymmärtää, niin kuin täällä joidenkin puheenvuorossa on kuullut moitetta siitä, et tää ei Länsi-Vantaalta hyödytä millään tavoin. Muuta kuin tietysti he pääsevät maksamaan veroina sitten nämä kustannukset, joita emme kukaan tiedä, kuinka paljon tulevat olemaan. Ja... se, millä tätä lähdettiin perustelemaan aikoina tätä hanketta, niin se oli totta. Kyllä näen, että se Länsimäki–Hakunilan alue, yhtenä perusteena oli toki tämä, mitä täällä on kuuluu myös se, että ainoa alue, jossa ei oo raideliikennettä on Hakunila, mutta mutta se eriytymiskehitys on niin voimakasta, et siihen pitää löytää lääke ja tämä on nyt se lääke, mitä siihen tarjotaan. Ja toki tämä on joillekin puolueille sitten lähestulkoon yksistään ilmastokysymys. Ei tykä kumipyörästä, ne pitää saada pois mahdollisimman paljon, mutta epäilen kovasti, että tämä vähentää yhtään kumipyöräliikennettä. Se ei kuitenkaan ole mahdollista niille ihmisillä, jotka tarvitsevat ajoneuvoa työssäkäymiseen ja esimerkiksi lasten liikuttamiseen koulun ja harrastusten välillä ja kaupoissa käymiseen. Puheenjohtaja, kuitenkin yksi asia tässä nyt mietityttää tämän hankkeen aikataulusta. Jos kävisi niin, että valtiolta löytyis tähän rahoituspäätös tämän vaalikauden aikana, niin tämä hankehan ei välttämättä nytten - 24 ainakaan pääse käynnistymään, koska näitten luontoselvityspuheiden perusteella tästä varmasti on tulos jonkun näkösiä viivästyksiä kansalaisten mahdollisista valituksista näistä kaavaosista, joita täällä käsitellään sitten seuraavassa valtuuston kokouksessa. Ja sitten tää runkokaavaosa vielä, niin kyllä siinä paljon joudutaan vielä



pohtimaan, että menikö nämä kaikki oikeassa järjestyksessä vai ei. Että tällaista puhetta on kuullut, että on ollu ilmassa. Mutta summa summarum, (jatkan) [5:28:02] kannatamme tällaisia liikenteen parantamishankkeita, mutta tässä tapauksessa, kuten on käyty perustelulla esitetty moneen kertaan, niin tämä hanke ei ole taloudellisesti järkevää tässä taloustilanteessa.

5:28:20.7 valtuutettu Järä Juha

Puheenjohtaja. Ensinnäkin, jos saa hieman hämmästellä, en ymmärrä miksi kirjallisesti pitää tässä vaiheessa puheenvuoroja pyytää, kun meillä on hieno järjestelmä, mutta ehkä siihen kuulee selityksen. Mutta jatkan tästä... hieman soster-palveluista, joista on viitattu, että että on tehty aikanaan sopimus tai toive, että että tämä hanke ei saa vaikuttaa niihin. Sehän on tietenkin helppoa ollut tehdä, koska niistä on, niinku kaikki tiedämme, nykyään vastaa hyvinvointialue. Jotenka aika tyhjä lauseke se on ollut. Kaadetaan siis surkeuden saavi sinne hyvinvointialueelle, jos jos homma ei pelitä. No ratikka tulisi kuitenkin nielemään investointibudjetista niin valtavan osan, että että korjausvelka tulisi tosiaan lisääntymään valtavasti ja tulisi tietenkin olemaan monenlaista murhetta sitten, kun ei voida investoida (eikä) [5:29:21] jatkossa ottaa lisää velkaa ja näin poispäin muihin hankkeisiin, joita kovasti kaivataan täällä kaupungissa. Ja tosiaan (- -) siellä muuttaa pääosin ulkomaisia tai vieraskielisiä asukkaita, joiden veron tuottokyky on heikkoa, mutta sitten taas tämä verojen kulutus on tietenkin vahvaa. Ja Hakunilan alueista esimerkiksi on paljon ladattu toiveita, että että tämä ratikka tuo sinne kehitystä. Vaikuttaa tähän segregatiokehityksen, eli slummiutumiseen. Mutta nää meillekin tuoda tutkimukset ovat ovat ampuneet tämän väitteen hyvin tehokkaasti alas, et siellä on hyvin vähän vähän toiveita, et tää ratikka tuo... Sen sijaan tarvittaisiin 200 miljoonaa suurin piirtein sinne alueelle, että saatais koko Hakunilan suuralue nostettua kasvojenkohotusta vähän laajempaan mittaan. Mitä sinäsä ois aika hyvä asia, että jos houkutella saatais nousemaan. Sitähän toki kaikki toivoo. Eli yhtä kaikki ratikan hyödyllisiä vaikutuksia Hakunilan alueen kehitykseen on on kyllä vahvasti liioiteltu ja se elää tuolla kuitenkin kansan ja varsinkin Hakunilan alueen ihmisissä aika paljolti. Että toivottavasti ei tule hirveän vahvoja pettymyksiä sitten, mitä sitten ei tapahdukaan sen myötä. Näin. Eli (- -) [5:30:47] seuraavassa puheenvuorossakin.



5:30:49.1 puheenjohtaja Lindtman Antti

Ja meillä on tässä seuraavaksi Suoniemi, Dehghan, Viilo, Tawasoli ja Karhu. ja tätä seuraavat puheenvuorot puheenvuorot rajataan minuuttiin. Suoniemi.

5:31:01.8 valtuutettu Suoniemi Juha

Kiitos puheenjohtajaa ja arvon valtuutetut. Nykyisten käyttäjämäärä ennusteiden perusteella Vantaalla ei ole tarvetta ratikan tai edes superbussin kaltaiselle suuren kapasiteetin joukkoliikenteellä ainakaan vielä pariin vuosikymmeneen. Alkuperäisen ennusteen mukaan Mellunmäki-lentoaseman reitillä olisi vuonna 2030 päivittäin 82 000 käyttäjää. Tämä arvio kuitenkin myöhemmin romahti 31 000:een päivittäiseen käyttäjään. Myös tätä myöhempää arviota voi pitää optimistisena, kun ottaa huomioon, että tällä hetkellä suunnitellun ratikkareitin varrella asuu vain noin 55 000 ihmistä. Vertailun vuoksi nykyistä runkolinjaa 570, joka kulkee käytännössä samaa reittiä kuin suunniteltu ratikka, käyttää vain 13 000 matkustajaa vuorokaudessa. Tässä siis kaikki reitin matkustajat. Tikkurilasta lentokentälle matkustavien määrä on tietenkin vielä valtavasti pienempi, koska saman välin voi kulkea junalla huomattavasti nopeammin. Nykyinen runkolinja 570 on myös lähes yhtä nopea kuin mitä ratikka olisi ja se myös liikenne on ympäri vuorokauden, toisin kuin ratikka, joka pitäisi öisin kolmen tunnin tauon. Ottaen huomioon, että lentokentälle nimenomaan on tarvetta liikkua myös öisin, niin en ymmärrä miksi haluaisimme heikentää kentän saavutettavuutta yöaikaan. Bussien liikennöinti on myös päästöiltään moninkertaisesti ympäristöystävällisempää kuin raitiovaunujen. Tämän lisäksi raitiotien rakentaminen jo itsessään kuormittaa valtavasti ympäristöä. Ratikan varten kaavailuista asuinalueista nyt puhumattakaan, joiden tieltä joudut kaatamaan pois paljon metsää. Voisimmekin siis aivan hyvin jatkaa nykyisellä bussiverkostolla vielä ensi vuosikymmenelle saakka ja pohtia rauhassa eri vaihtoehtoja joukkoliikenteen kehittämisestä. Muutenkin toivoisin tätä kehittämistä tehtävän koko kaupungin näkökulmasta, eikä kuten ratikkasuunnitelmassa, jossa Länsi-Vantaa on unohdettu kokonaan pois. Raitiovaunun kaltaiseen ikivanhaan ja kalliiseen tekniikkaan lukkiintuminen vuosikymmeniksi tuntuu hyvin vastuuttomalta, etenkin tilanteessa, jossa rakennuskustannukset ovat valtavassa ja jatkuvassa kasvussa. Tämän lisäksi elämme myös valtavan teknisen murroksen aikaa, kun uusia tehokkaampia ja ympäristöystävällisempiä ja kulkuvälineitä on saapumassa



markkinoille aina vain enemmän. Nyt olisikin tarpeen ottaa aikalisä ja hylätä tämän ratikan rakentaminen.

5:33:48.9 valtuutettu Dehghan Milad

Kiitos. Tässä nyt muutamia tunteja tai enemmänkin kun muutamia tunteja kuunnellu valtuutettuja ja niitten ratikka-mielipiteitä, sekä kannattajia että vastustajia. Mutta se mikä kysymys mulla on heränny varsinkin kannattajissa on se johtopäätös, että kiinnostaako ratikan kustannukset olleenkaan. Et mulla nyt heräsi kysymys tässä, jonka jokainen ratikan kannattaja voisi kysyä itseltään, et missä menee se raja, että te ette enää kannattaisi ratikkahanketta. Selvästikään 400 miljoonasta yli 600 miljoonaan ei haittaa. Entä sitten onko se raja sitten 700 miljoona? 800 miljoonaa? Miljardi? Puolitoista miljardii? Mä uskon tai itse asias mä oon valmis lyömään vetoaakin isostakin summasta rahaa, että jos se kustannus olisi jopa puolitoista miljardia, niin tää ratikkahanke menis silti läpi täällä valtuustossa. Tällaisen fiiliksen mä oon saanu tästä asiasta. Että ootteko kysyn iteltänne, et mikä se raja on, mikä tulee vastaan, että te ette enää kannata tätä ratikkahanketta? Että onko sellaista ollenkaan? Et onko kyse kustannuksista ollenkaan? Välitättkö te niistä vai onko tässä kyse ihan jostain muusta, ideologiasta vai jostain muusta? Ei muuta. Kiitos.

5:35:14.4 valtuutettu Viillo Mikko

Kiitos puheenjohtaja. Jos joku yleisöstä tätä katsoo, niin ymmärtää varmaan, että tässä nyt ei enää vähään aikaan ole ollut kyse tästä päätöksenteosta niinkään, vaan vaan puhumisesta. Vaikka on tässä nyt hyviä pointteja tullut silloin tällöin. Avoimuuden nimissä todettakoon, että meidän kokouspalkkiot kolmen tunnin jälkeen, niin se menee lisätunneille ja siinä tulee aina pikkasen jokaisesta alkavasta tunnin, jokainen alkava tunti maksaa 6 500 euroa.

(Tiedetään tämä) [5:35:47].

Tää-, puhun yleisölle. Avoimuuden nimissä. Nyt tämä viivytys on tähän mennessä maksanut 20 000 plus sen, mitä viranhaltijoille on maksettu. Kiitos.

(Mikä viivytys) [5:36:01]?

5:36:08.4 valtuutettu Tawasoli Eva

Kiitoksia puheenjohtaja. Mä pidän mun puheenvuoroni lyhyenä. Mä haluaisin tarttua tässä muutamiin esitettyihin väitteisiin ja moitteisiin, joita etenkin tuolta ratikkaa



vastustavalta suunnalta on tullut. Ensinnäkin kiitos valtuutettu Karhulle lähiluontoasian esille nostamisesta. Kuten varavaltuutettu Mutanen totesi, tästä varmaan löydetään yhteinen linja, kun mun aiemmin peräänkuuluttamia jatkopäätöksiä tähän aiheeseen liittyen käsitellään. Tosin yhteisen linjan löytämisessä auttaisi se, että siltä suunnalta suunnalta ei jatkuvasti vastusteta tiivistä kaupunkirakentamista, johon kerrostaloasuminen kuuluu keskeisenä osana. Toiseksi haluan myös puuttua tähän hämmästyttävän moitteeseen selvitysten puuttumisesta. Jos oikein muistan, niin aika moni näistä ratikkaa vastustavista valtuutetuista vaatii selvitysten keskeytystä valtuustokauden alkupuolella, mutta nyt tässä ollaan moittimassa selvitysten puuttumis- puuttumisesta. Eikö? Jännää. Kiitos.

5:37:21.1 valtuutettu Karhu Suvi

Joo, kiitos puheenjohtaja. Tosiaan tässä tässä keskustelussa on hyvin tuotu erilaisia asioita esille ja nostaisin vielä tämmöstä tämmöstä pointtia, että moni moni istuvistakin valtuutetuista täällä varmasti on allekirjoittanut tämmösiäkin sanoja kuin, että torjutaan ilmastomuutosta ja luontokatoa, tavoitteena on edistää nopeaa siirtymistä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestäviin yhteiskuntiin, tehdään kunnianhimoista ilmastopolitiikkaa, turvataan sosiaalisesti oikeudenmukainen vihreä siirtymä kaikille, pysäytetään luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen, lisätään toimia, jotta luonnon monimuotoisuus paranee 2030-luvulle tultaessa tai et säädetään suomalaisen luonnon turvaksi luontolaki tai huolehditaan suomalaisista metsistä ja uudistetaan metsälakia niin, että se turvaa hiilinielut ja luonnon monimuotoisuuden. Eli mie uskon, että tässä salissa on aika moni moni ihminen, jotka on oikeasti allekirjoittanut nämä nämä teesit ja toivon, että jokainen tutkiskelee omaa sieluaan siltä osin. Mutta haluan nostaa esille, mitä jo mainittiin myös myös näistä päästöistä, niin toi ratikan varikko ja sen rakentaminen. Et ikävä kyllä, kun on tarkkaillut Vantaan kaupungin virallista karttapalvelua hyvin tarkalla silmällä, ni on huomannut, että se ratikka sijoittuu osittain suoalueelle. Eli eli siinä sitten täytyy, ainakin mun yleisen elämäkokemuksen mukaan, paaluttaa betonipaalua melko tiukkaan ja taajaan, jotta sitten se ratikkavarikko ei sinne suohon uppoaisi. Ja kuten varmasti kaikki meistäkin täällä tietää aivan hyvin, niin se betonin valmistaminen, niin se tuo tosi paljon hiilidioksidipäästöjä. Ylipäätään niinku tää koko ratikan infran rakentaminen niin sanotusti tyhjästä, niin tuo todella paljon hiilidioksidipäästöjä, verrattain vaikkapa siihen, että meillä on tämä nykyinen hyvin toimiva bussi ja olemassa olevat



bussivarikot, olemassa oleva katuverkosta. Niin näillähän me pystytään pitkään toimimaan ilman, että niistä aiheutuu merkittäviä hiilidioksidipäästöjä. Myös ihan luotettavien tutkimusten mukaan, suomalaisten yliopistojen ja muiden tutkimusten mukaan, on todettu, että sähköbussi on per henkilö kilometri kolme kertaa vähemmän sähköä kuluttava kuin ratikka, Helsingin ratikka. Eli eli siinä mielessä ajattelee, et tosiaan kolme kertaa vähemmän hiilidioksidipäästöjä me tuprutellaan täältä Vantaalta sitten siinä sähkössä ilmakehään, siihen meidän yhteiseen arvokkaaseen ilmakehään, jota ei mistään lisää saa niin sillä, että me tää ratikka pistettäis liikennöimään, ku verrattain näihin nykyisaikaisin ja erittäin hyviin sähköbusseihin. Ja ja minulla itselläni on ladattava hybridi, voin sen myöntää, ja tunnen kyllä hyvin tämän akkukapasiteetin laskun ynnä muut sitten pakkas (- -) [5:40:22] ne kehittyi koko ajan. Kiitos.

5:40:25.0 valtuutettu Järä Juha

Puheenjohtaja, Vantaan ratikkahankkeen historia on toki pitkä ja mielenkiintoinen. Kuka ja ketkä tämä Vantaan ratikan ovat keksineet, ja mitkä ovat olleet siihen todelliset motiivit? Sitä voi kysyä. Onko nuo perusteet ja motiivit vaihtuneet tässä matkan varrella? Onhan naivia uskoa, että sen ajajat eivät pyrkisi hankkeesta eri tavoin hyötymään, enkä tässä tarkoitan nyt kaupungin etuja. Onko valtion rahoitus tai edes sen prosenttiosuus sittenkään selvää? Sillä eihän siitä ole vielä mitään sopimuksia, vaan toive joskus että sopimus allekirjoitettaisiin. Ratikan on sanottu kuluttavan kolme kertaa enemmän sähköä sähköbussiin verrattuna per matkustaja VTT:n tutkimuksessa. Tämä on mielenkiintoinen tieto. Kiitän kaikkia puhujia, erityisesti heitä, jotka rohkeasti ja hyvin perustellen ovat kritisoineet hanketta. Varsinkin valtuutetun Dehghan pointti oli tuossa äskettäin hyvä ja kysymys on todellakin relevantti. Lopuksi on pakko kommentoida myös valtuutettu Viilon näkö-äksistä näkemystä. Kaksituhattako on liikaa demokratian hinnasta, kun puhutaan jopa yhteensä tuhannen miljoonan investointihan-

5:41:30.4 valtuutettu Suoniemi Juha

Kiitos puheenjohtaja ja arvon valtuutetut. Ratikan puolustajat ovat toistuvasti toivoneet, että ratikkapäätös tehtäisiin faktojen pohjalta. Siksi ihmettelenkin, missä nämä ratikkaa puoltavat faktat ovat. Vielä en ole kuullut yhtään pätevää perustetta sille, miksi ratikka kannattaisi rakentaa. On esim. puhuttu siitä, että ratikka on kiinteä linja, eikä sitä voi mielivaltaisesti muuttaa toisin kuin bussia. Tässä sopivasti unohdetaan, että myös superbussi olisi kiinteä linja. Yhtä kiinteä kuin ratikka. On myös



sanottu, että selvitykset olisi tehty hyvin, vaikka oikeasti mitään vaihtoehtoa ratikalle ei ole tutkittu puolueettomasti. Superbussiselvitys ei ollut pelkästään huono, vaan tarkoituksellisesti huono. Vähän sama kuin tilaisi Pepsiltä makututkimuksen Coca Colasta. Jatkan seuraavassa puheessa.

5:42:26.7 valtuutettu Lundell Kai-Ari

Kiitos puheenjohtaja. Kannatan kokeneen varavaltuutetun Virkamäen ehdotusta siitä, että laitetaan hänen lisäyksensä siihen hylkäysesityksen perään. Olisi pien kommentti erittäin kokeneelle valtuutetulle, lippu-, kartta- ja valtiotieteen Kiljuselle. Emme tietenkään ole syyttämässä tässä valtuutettuja. Emme ole. Ei ole mitään syytä. Ole huoletta. Mutta johan sille hevosetkin nauraa, ku silloin kun suunnitellu päätöstä tehtiin, että ilmoitettiin, että päivittäin matkustaa jo 80 000. Nyt yhtäkkiä se on pudonnut kolmeenkymmeneen jotenkin. Kyllä se semmoinen homma vähän epäilyksiä herättää. Kiitos.

5:43:24.5 valtuutettu Karhu Suvi

Joo, kiitoksia puheenjohtaja. Tosiaan tästä rahoituksesta, niin niin niin me rakentamisen kulut ja inflaatio on koko ajan laukalla ja menossa eteenpäin ja ja tällä hetkellä toi arvio (-) [5:43:35] tosiaan pahoin pelkään, että se kustannusarvio tulee olemaan vielä enemmän. Nyt meillä on se toiveiden tynnyri niistä maankäyttötuloista, että niistä saadaan sitten suurin osa siitä investointirahasta takaisin, mutta täytyy muistaa, että mistä, keneltä Vantaa saa ne maankäyttötulot. Ne saa rakennusliikkeeltä. Mut rakennusliikkeet ei oo hyväntekeväisyysjärjestöjä, vaan ne siirtää sen täysin sinne asumisen hintaan ja kuluihin sen, mitä ne joutuu sitten maankäyttötuloista kaupungille maksamaan ja sitten se nostaa tietenkin asumisen hintaa täällä, se nostaa esimerkiksi asuntojen verotusarvoa täällä, joka nost- nostaa sitten tietenkin kiinteistöveroä täällä. Ja kysymys kuuluukin, että kuinka monella ihmisellä on kohta varaa asua täällä Vantaalla (- -) [5:44:23].

5:44:25.3 valtuutettu Suoniemi Juha

Kiitos puheenjohtaja ja arvon valtuutetut. Valtuutettu Aura vetosi siihen, että Helsingissä on selvästi suurempi määrä kerrostaloja kuin Vantaalla. En pidä hirveän mielekkäänä Eirassa sijaitsevan arvokerrostalon ja Hakunilan rakennettavan kerrostalon vertaamista. Jo näiden asuntojen hinnatkin kertovat, että kyseessä ei ole identtinen tuote, ei vaikka rakentaisimme Itä-Vantaalle kuinka monta raitiotietä



tahansa. Ratikan ympäristöystävällisyyteen on myös vedottu, täysin faktojen vastaisesti. Sekä nykyinen runkobussi että superbussi olisivat ympäristövaikutuksiltaan selvästi parempia kuin raitiovaunu. Tästä ei ole mitään epäselvyyttä. Summatakseen aiemmat puheenvuoroni: raitiovaunulle ei ole olemassa järkiperusteita, joten sen rakentamissuunnitelmat on hylättävä. Kiitos.

5:45:26.1 valtuutettu Karhu Suvi

Kiitoksia puheenjohtaja. Tosiaan niin, nythän meillä on toiveissa se, että valtiolta saatais 30 prosenttia rahoitusta tähän ratikkaan, niin tässä ku ollaan koko ajan puhuttu, et valtion rahaa, valtion rahaa, valtion rahaa, no ikävä kyllä mun täytyy muistuttaa myös, että että se on nimenomaan veronmaksajien rahaa, eikä valtion rahaa, koska mystistä valtion taikaseinää ei ole olemassakaan. Eli me koko ajan tässä sitten veronmaksajien rahoja ympäri Suomen pohditaan ja vatvotaan täällä iltamyöhään Vantaan valtuustossa. Ja just siks että kun sitä kunnollista keskusteluareena tälle asialle ei ole aiemmin ollut. HSL:n käyttötalous on sitten asia aivan erikseen ja voisin avata siitäkin aika pitkän pätkän, että miten pahassa taloudellisessa jamassa HSL on jo nyt ja kuinka pahassa jamassa se on, kun siellä on jokeriratikka ja Kruunusiltojen liikennöinti, mitkä nekin tulee ole erittäin kalliita HSL:lle, niin miten käy kuntaosuuksien tai lippuhintojen? Veikkaanpa, että tämä katto ei niillä riitä.

5:46:27.7 puheenjohtaja Lindtman Antti

Näin. Arvoisat valtuutetut, rati- ratikkakeskustelu päättyy.

(Jes!) [5:46:34]

[aplodit] Kiitokset- kiitokset valtuustolle asiallisesta ja ja asiapitoisesta ja rakentavasta keskustelusta. Tästä valtuustosta saa olla ylpeä tänäkin iltana. Että erittäin hyvä. Asiassa pysyttiin, voi sanoa, että jokaisessa puheenvuorossa. Ennen kuin siirrytään äänestämään, niin todetaan valtuuston kokoonpanossa tapahtunut muutos. Valtuutettu Vaula Norrena jätti paikkansa, sen asian kohdan viis, eli tämän asia käsittelyaikana ja Seppänen oli saapuvilla varavaltuutetuksi. Valtuusto on edelleen täysilukuinen. Meillä on tässä tehty kannatettu hylkäysesitys. Ja sitten meil on tehty muutosesitys tähän, lisäysesitys, tähän päät- päätökseen. Ja nyt käsittelemme ne siinä järjestyksessä, et käsittelemme ensiksi tämän Virkamäen esittämän Lundellin kannattavan muutosesityksen tähän päätökseen, jonka... Saanko vielä luet sen



sieltä... että luetaan ja sen jälkeen sit käsit- käsittelemme tämän koko päätöksen, riippuen siitä meneekö se eteenpäin vai ei, niin niintämän tämän hylkäyksen. Ja ja Pekka Virkamäen esitys, lisäyksesitys, on uusi kohta b ja sen jälkeen aikasempi kohta b se siirtyisi eteenpäin, mutta uusi kohta b kuuluisi näin, että: "Ratikan rakentaminen voidaan aloittaa sitten, kun tulevan mal-sopimuksen mukainen valtion investointirahoitus on varmistunut ja että valtio investointirahoituksen perusteena olevan kokonaishinta... ei allianssi tai muissa urakkatarjouksissa ylity." Tämä löytyy sieltä meidän seerpointista. Niin tästä äänestämme ensimmäisenä. Ja ja teen seuraavan. Oliko Luokkalalla (- -) puheenvuoro vai? Luokkala ole hyvä. Joo, niin. Palataan näihin lausumiin sit äänestyksen jälkeen. Okei. Teen seuraavaksi äänestysesityksen, jotka kannattavat kaupunginhallitukset pohjaesitystä äänestävät "jaa." Ne, jotka kannattavat Virkamäen tekemään Lundellin kannattamaa... lisäysehdotusta tähän päätökseen äänestävät "ei." Sopiiko tämä menettely? Sopii. Siirrytään arvoisat valtuutetut äänestämään. Olkaa hyvä.

[5:48:57.0 - 5:49:20.9 ei puhetta]

Ja sitte otetaan valtuutettu Ahokas.

5:49:27.0 valtuutettu Ahokas Siri

Äänestän jaa.

5:49:28.3 puheenjohtaja Lindtman Antti

Näin. Äänestyksessä annettu 40, äänestys päättyy. Äänestyksessä annettu 41 jaa-ääntä 17 ei-ääntä, yhdeksän tyhjää, joten tämä lisäysehdotus ei menestynyt. Sitten meillä on... valtuutettu Luokkalan tekemä ja useiden valtuutettujen kannattama hylkäysesitys. Eli ehdotus kuuluu, että: "Tämä kaupunginhallituksen esitys hylätään." Eli toisin sanoen tämä tarkoittaa sitä, että tämä äänestys ratkaisee nyt sen, että rakennetaanko Vantaalle ratikka vai ei. Ja... oletan, että tästä ei yksimielisyyttä löydy suuntaan tai toiseen. Onko näin? Joo. Ei ole kaukana puheenjohtajan tulkinta tässä. No niin. Sitten meidän täytyy äänestää, arvoisat valtuutetut. Teen seuraavan luontoisen äänestysesityksen: ne, jotka kannattavat kaupunginhallituksen pohjaesitystä, eli Vantaan ratikan rakentamista äänestävät "jaa" ja ne, jotka kannattavat Luokkalan tekemään useiden valtuutettujen kannattamaa hylkäysesitystä, eli sitä, että ratikkaa ei rakenneta äänestävät "ei." Sopiiko tämä äänestysmenettely? Sopinee. Sopii. Kaikki ovat ymmärtäneet, miten nyt, mistä



äänestetään ja arvoisat valtuutetut nyt äänestys aukeaa. Ja otetaan sitten seuraavaksi... olkaa rauhassa arvoisat valtuutetut, siellä kännykkämeri näkyy. Annamme olla tämän sitten hetken tämän sen jälkeen, mutta odottakaa, että saamme valtuutettu Ahokkaan äänen sinne vielä. Että ei kannata keskeneräistä äänestyskarttaa julkaista. Valtuutettu Ahokas.

5:51:27.0 valtuutettu Ahokas Siri

Kiitoksia. Äänestän jaa.

5:51:29.7 puheenjohtaja Lindtman Antti

Äänestys päättyy. Äänestyksessä annettu 41 jaa-ääntä ja 26 ei-ääntä, joten kaupunginhallituksen esitys on tullut hyväksytyksi. [aplodit] Ja jätetään se sinne taululle hetkeksi aikaa, niin saatte rauhassa ottaa kuvia kuvia tässä näin. Mutta nyt avaan keskustelun vielä. Tässä on useita ryhmiä, jotka haluavat jättää lausumia, niin avaa keskustelun niistä. Eli ne saa tässä esittää. Eli alottaa Luukkala.

5:52:04.5 valtuutettu Luukkala Pirjo

Joo, kiitoksia puheenjohtaja ja koska tämä meidän eriävä mielipide, joka tulee Keskustan valtuustoryhmän ja siihen yhtyy sitten kristilliset ja Liike Nyt ja ja ainakin, niin mä en rupea lukemaan tätä, koska tämä on ihan sama, mikä meillä oli hallituksessa, tämä eriävä mielipide, mutta mä nään otsikot vaan luen. Eli jätti-investointien sijaan kadut ja koulut kuntoon, ratikan kustannukset karanneet, valtio ei ole vielä päättänyt osallistami- osallistumisesta rakentamiskustannuksiin, ratikan käyttäjämäärä arviot romahtaneet, Väyläviraston laskentamallilla Vantaan ratikan kokonaishyödyt ovat negatiiviset, ratikka palvelee vain kapeasti osaa Vantaata, Vantaa menettää asukkaitaan muihin kuntiin, Vantaan kasvu perustuu pitkälti maahanmuuttoon, tarvitsemme vantaalaisille parempaa kaupunkia. Tämä on lähetetty päätösvalmisteluun tämä eriävä mielipide ja tähän saa sitten yhtyä, jotka haluaa. Kiitos.

5:53:14.5 valtuutettu Jääskeläinen Jouko

Arvoisa puheenjohtaja ilmaisen siis, niinku todettiin, Kristillisdemokraattinen ryhmä yhtyy tuon laus- lausumaan ja lisäksi teemme oman lausuman, johon alustavasti ovat ilmaisseet liittymänsä kristillisdemokraatit, Keskustan, Liike Nyt ja perussuomalaiset, kukin voi sitten vahvistaa tai kiistää, jos olin nyt ymmärtänyt väärin. Itse teksti on pakko lukea, vaikkei se ole pitkäkään. Ratikkahan, ja tähän voivat muutkin halutessaan



liittyä. Ratikkahankkeen aiottua toteutta- toteutusaikataulu sisältää riskejä muun muassa hankkeen pääomittamisen, korkokehityksen ja asuntorakentamisen volyymitarpeen kannalta. Se vaatisi rinnallaan myös varsin monipuolisen ja tulevia asukkaita kiehtovan kaavoitus- ja asumisrakenteen, jonka kehittäminen vaatii oman aikansa. Sähköbussit riittävät pitkään kattamaan nähtävillä olevan tarpeen. Liika kiirehtiminen ei nyt ole hyväksi, siksi kaupunginhallituksen tulee aktiivisesti seurata rakentamisen rakentamisen aloittamisen ja toteutuksen aikataulutusta ja tarvittaessa tuoda kaupungin tuoda kaupunginvaltuuston käsittelyyn. Tämä on toimitettu päätösvalmistelu valmista.

5:54:22.7 puheenjohtaja Lindtman Antti

Ja kysyn vielä, että oliko tämä lausuma vai eriävä mielipide? Oliko tää pöytäkirjalausuma vai -. Pöytäkirjalausuma. Selvä. Joo. Pöytäkirjalausuma. Luokkalalla oli eriävä mielipide. Hyvä. Sitten Kärki.

5:54:45.5 valtuutettu Kärki Niilo

Kiitos puheenjohtaja. Perussuomalaiset liittyy kd:n lausumaan ja Keskustan eriävään mielipiteeseen.

5:54:50.4 puheenjohtaja Lindtman Antti

Ja nyt otetaas tässä pieni tauko. Oletan, että Eve Rämöllä lausuma. Joo. Nyt on niin, että tämän eriävän mielipiteen osalta niin ei riitä, että valtuustoryhmän puheenjohtaja yhtyy, vaan siihen on jokaisen valtuutetun erikseen yhdyttävä. Eli eli mä tulkiten nyt Luokkalan (- -) [5:55:13] tähän mennessä yhtynyt Jouko Jääskeläinen ja Niilo Kärki. Ja sen takia kysyin tätä Jääskeläisen osalta niin niin... Mä otan kohta valtuutetut täältä, niin otetaan vielä tämä Eve Rämön lausuma tässä. Ei tarvitse pyytää erikseen puheenvuoroa nyt tässä. Käyn sen kohta läpi silleen sillä tavalla rapsakasti, mutta Rämö ole hyvä.

5:55:35.4 valtuutettu Rämö Eve

Kiitos puheenjohtaja. Vihreä ryhmä jättää seuraavan pöytäkirjalausuman: Vantaan ratikkaan kaupungin kestävän kasvun ja joukkoliikenteen suuri hanke ja tärkeä edistäjä. Hankkeen toteutus edellyttää kuitenkin vastuullista päätöksentekoa ja järjestelmällistä riskienhallintaa. Riskien todennäköisyyttä ja niiden vaikutuksia tulee arvioida systemaattisesti kaikissa hankkeen vaiheissa. Lisäksi riskeille on määriteltävä selkeät riskienhallintatoimenpiteet, joilla tähdätään riskien minimoimiseen sekä



hankkeen toteutuksen viivästymisen ja kustannusten ylitysten väl- välttämiseen. Rakentamispäätöksen jälkeen Vantaan on laadittava suunnitelma rakentamisvaiheen hiilipäästöjen minimoimiseksi ja kompensoimiseksi. Ratikan tärkeimmän katusuunnittelun yhteydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota ilmastonmuutokseen sopeutumiseen, esimerkiksi runsaiden hulevesien osalta. Lpulisissa katusuunnitelmissa tulee suosia vähäpäästöisiä materiaaleja, kuten kierrätysmateriaalia ja varmistaa riittävä kasvillisuus, jotta resurssiviisauden tiekartan tavoitteiseen päästään. Ratikka ei yksin ratkaise segregatiota, vaan sen lisäksi on panostettava myös monimuotoisen asumiseen, palveluihin ja hyvinvointiin. Nää kaikki on viety myös sinne muutostaulukkaan.

5:56:44.1 puheenjohtaja Lindtman Antti

Näin ja nyt sitten käydään läpi ne, jotka yhtyvät tähän Luokalan eriävän, eli riittää vastaus kyllä. Eli Tikkanen. Tuomela.

(Kyllä) [5:56:52].

Nummela.

(Kyllä) [5:56:55].

Vacker.

(Kyllä) [5:56:56].

Åstrand, ei. Järä.

(Kyllä) [5:57:00].

Suoniemi.

(Kyllä) [5:57:02].

Karhu.

(Kyllä) [5:57:04].

Oliko niin, et koko perussuomalaisen ryhmä? Otetaan siitä järjestyksessä sitten. Hartikainen.

(Kyllä) [5:57:13].

Aidanjuuri.



(Kyllä) [5:57:14].

Veltheim.

(Kyllä) [5:57:16].

Virkamäki.

(Kyllä) [5:57:18].

Lundell.

(Kyllä) [5:57:19].

Weckman.

(Kyllä) [5:57:20].

Niikko.

(Jes) [5:57:21].

Ja sitten otetaan mennään sinne Kokoomuksen osastoon. Eli sieltä otetaan Kasonen.
Raja-Aho. Kaira.

(Joo) [5:57:30].

Lehmuskallio. Norres. Kaiju.

(Kyllä) [5:57:37].

Siniketo–Pietilä. Ja Åstrand RKP:stä. Ja oliko vielä joku, joka jäi toteamatta?
Dehghan.

Onko vielä joku, joka haluaa liittää Luokkalan eriävään mielipiteeseen?

(Välihuuto) [5:58:00].

[naurua] Rokkanen, ei valitettavasti siihen tai en tiiä valitettavasti, mut ei voi siihen liittyä, koska hän äänesti asian puolesta. Kyllä (- -) [5:58:10]. Okei. Todetaan todetaan nyt Luokkalan osalta klousatuksi nämä, jotka eriävän mielipiteen tässä yhtyivät. Sitten oliko Nummelalla erikseen pöytäkirjalausumaa? Ole hyvä.



5:58:27.4 valtuutettu Nummela Nina

Kiitos puheenjohtaja. Liike Nyt valtuustoryhmä yhtyy tähän kd:n pöytäkirjalausumaan.

5:58:32.9 puheenjohtaja Lindtman Antti

Kd:n pöytäkirjalausuman. Hyvä, kuten myös oli perussuomalaiset. Ja oliko niin, että Keskusta myös? Kyllä, hyvä. Oliko vielä yhtyjiä siihen? Kristillisdemokraattien pöytäkirjalausumaan. Joo, siel on ainakin valtuutettu Lehmuskallio. Näin ja pitikö tuolta Eerolalta tulla pöytäkirjalausuma? Riittää, että toteette, että se on siellä seerpoinnissa.

5:59:04.0 valtuutettu Eerola Antero

Arvoisa puheenjohtaja, Vasemmistoliiton ryhmältä tulee pöytäkirjan lausumaan se on toimitettu sihteeristölle ja puheenjohtajalle ja luin sen tuossa ryhmäpuheenvuoron aikana.

5:59:14.1 puheenjohtaja Lindtman Antti

Juuri näin. Haluatko siihen vielä joku yhtyä? Jos ei, niin liitetään nämä lausumat ja eriävä mielipide pöytäkirjaan. Ja näin asia on kohta viisi on tullut loppuun käsitellyksi. Ja näin arvoisat valtuutetut, kun olemme menneet... yli kello 23:n, niin se tarkoittaa sitä, että seuraavat asiat asiakohta 6, 7, 8 ja 9 siirretään seuraavaan. Jätetään tässä pöydälle ja siirretään seuraavaan kokoukseen.

10 Taloussuunnitelman 2024–2027 lähetekeskustelu

Kohta 10 taloussuunnitelman osalta. Taloussuunnitelman lähetekeskustelu. Tämä on lähetekeskustelu sitä varten. No niin oletteko valmiina lähetekeskusteluun?

(Ei) [6:00:19].

[nauraa] Hyvä, olkaa valmiina, koska ehdimme siihen palataan vielä. Koska tämä on lähetekeskustelu sitä varten, että kaupunginhallitus osaa tehdä oikeanlaisen kehyspäättöksen ja siinä tietysti aivan erityinen painoarvo on ryhmien puheenvuorot. Teemme nyt niin, että liitämme ryhmien ennalta valmistellut puheenvuorot pöytäkirjaan. Eli tällä tavalla tapahtuu tällä nuijan kopautuksella virtuaalisesti. Tämä oli Vantaan historian nopein ryhmäpuheenvuorokierros lähetekeskustelusta taloussuunnitelmaksi. Onneksi olkoon siitäkin, valtuutetut. Ja sitten näiden osalta... yksittäisten valtuutettujen puheenvuorojen osalta, ni sitten palaamme palaamme kesäkuun valtuuston kokouksessa sitten sitten asiaan. Ja toivotaan, et silloin pystytään aikarajojen puitteissa, mut jos ei niin sitten valtuuston... Ja ja jos ei silloin,



niin sitten valtuuston budjettiprosessi kyllä kyllä tässä tuota edelleenkin jatkuu syksyllä. Ja sitten niin kuin tapana on sanoa, niin ei siinä vielä kaikki.

Valtuustoaloitteet

Mennään valtuustoaloitteisiin. Ja nyt sitten tilanne on se, että... että koska me emme ehtineet siihen kolmanneksi viimeiseen kohtaan, niin niin... Joo. Teemme niin, että tässä on valtuustoaloitteita ja ja nyt sitten, kun emme ehtineet koskaan niin sanotusti kolmanneksi viimeiseen asiakohtaan, niin niin emme klousanneet näitä valtuustoaloitteiden allekirjoituksia, mut käymme nyt nämä valtuustoaloitteet tässä läpi. Ensimmäisenä täällä on Keskustan valtuustoryhmän ja 23:n muun valtuutetun aloite: vantaalaisille kouluille on palautettava työrauha. Otetaan tämä aloite käsiteltäväksi, lähetään kaupunginhallituksen valmisteltavaksi. Sitten toinen, seuraava on... SDP:n valtuustoryhmän ja viiden muun valtuutetun aloite: Vantaalle sosiaalisen asuntotuotannon ARA-kohteiden rakentamista lisäävä seurantaohjelma. Otetaan tämä aloite käsiteltäväkseen, lähetetään kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi. Ja seuraava aloite on valtuutettu Manav Phullin ja 15:n muun valtuutetun aloite: sisärakkaupungin etsiminen maailman suurimmasta demokratiasta, Intiasta. Otetaan asia käsiteltäväksi, lähetään kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi. Ja sitten seuraavana on vielä tähän kokoukseen Paula lehmuskallion aloite: koulun saamiseksi Vaaralaan. Otetaan aloite käsiteltäväksi, läheetetään kaupunginhallituksen valmisteltavaksi. Ja kun tässä nyt sitten tätä takarajaa näiden aloitteiden allekirjoitusten osalta ei saatu käytyä, niin todetaan valtuutetuille, että siellä seerpointissa näiden osalta aamukymmeneen asti on vielä mahdollisuus käydä lisäämässä oma nimi ja se huomioidaan siinä kohtaa, kun valtuuston pöytäkirjat tulee. Tämä sopinee valtuustolle. Sopinee. Näin toimitaan. Ja näin arvoisat valtuutetut. Sopivasti paria minuuttia ennen puoltayötä, niin tämä valtuuston kokous on päättynyt. Kiitokset kaikille.