



Vantaan ratikan rakentaminen, ryhmäpuheenvuorot kv 22.5.2023 § 5

VD/8690/08.00.00.03/2018

Vantaan ratikan rakentamisen käsittelyn aikana kuultiin seuraavat ryhmäpuheenvuorot:

Sakari Rokkanen	Kokoomuksen valtuustoryhmä
Minna Räsänen	Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä
Niilo Kärki	Perussuomalaisten valtuustoryhmä
Mikko Viilo	Vihreä valtuustoryhmä
Antero Eerola	Vasemmistoliiton valtuustoryhmä
Pirjo Luukkala	Keskustan valtuustoryhmä
Jouko Jääskeläinen	Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä
Nina Nummela	Liike Nyt valtuustoryhmä
Patrik Karlsson	Ruotsalaisen Kansanpuolueen valtuustoryhmä
Milad Dehghan	Valta kuuluu kansalle



Kokoomuksen valtuustoryhmä

Valtuustoryhmän puheenjohtaja Sakari Rokkanen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät vantaalaiset,

suuren kaupunkikehityshankkeen matka ensimmäisistä suunnitelmista käytännön toteutukseen on pitkä. Allekirjoittanut oli vuonna 1992 yksivuotias, kun ratikasta tehtiin ensimmäiset suunnitelmat yleiskaavoitusta varten. Vuonna 2007 suunnitelmat siirtyivät konkreettisiksi varauksiksi yleiskaavakartalle. Viime valtuustokaudella vuonna 2019 hyväksyttiin ratikan yleissuunnitelma ja päätettiin käynnistää ratikan yksityiskohtainen suunnittelu. Yli kolmen vuosikymmenen suunnittelumatkan jälkeen meidän 67 vantaalaisten valitseman valtuutetun edessä on 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 on tuore ratikkakaupunki, jossa parhaillaan on käynnissä Raide-jokerin testiajot. Vantaan ohella myös Turussa ja Oulussa on käynnissä ratikkaan liittyvää suunnittelua. Uudet pikaraitiotieyhteydet myös kurottavat Helsingin suunnasta Vantaata kohden. Jo päätetyssä Länsi-Helsingin pikaraitiotiessä on varaudutta jatkamaan yhteyttä Vihdintietä pitkin Länsi-Vantaalle. Viikin-Malmin pikaraitiotietä on niin ikään tarkoitus jatkaa Malmin lentoasemalta Vantaan Vaaralaan, jossa se yhdistyisi Vantaan ratikkaan. Vantaan uudessa yleiskaavassa varaudutaan myös 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. Vaikka meillä tässä salissa on monella jo lukkoon lyöty kanta, on kannattajien hyvä tunnistaa hankkeen riskikohdat ja toisaalta vastustajien myös arvioida potentiaalisia hyötyjä.

Parhaimmassa tapauksessa ratikka on Vantaalle Tampereen ratikan kaltainen menestystarina. Ratikka voi tuoda kaupungille kaupunkikehityksen sekä uusien asukkaiden ja yritysten tuoman elinvoiman kautta rutkasti enemmän tuloja kuin mitä kaupunki investoi ratikkaan. Tällöin jokainen vantaalainen hyötyisi hankkeesta, vaikka ei itse asuisikaan ratikkareitillä.

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 seuraavana asiana investointipäätöksen jälkeen. Laskelmien perusteella ratikka rahoittaisi itse itsensä. Ratikan rakentamisen on arvioitu maksavan Vantaalle 414 miljoonaa euroa, kun taas ratikkareitin kaupunkikehityksen on arvioitu tuovan lisätuloja bussivaihtoehtoon verrattuna 423 miljoonaa.

Laskelmiin toki liittyy myös riskejä. Jos asiat eivät mene niin kuin Strömsössä, menot kasvavat odotettua suuremmiksi ja tulot sekä matkustajamäärät jäävät alle ennakoidun. Toki näitä riskejä on pyritty parhaimman saatavilla olevan tiedon pohjalta jo huomioida laskelmissa, mutta tästä huolimatta suuriin hankkeisiin voi aina sisältyä myös ikäviä yllätyksiä. Esimerkiksi pääradan alitukseen, Pakkalan voimalinjoihin ja lentokentän ratkaisuihin liittyy monia epävarmuuksia aiheuttavia tekijöitä.

Kokoomuksen valtuustoryhmästä löytyy ratikalle sekä tukea että vastustusta. Ratikan kannattajat arvioivat edellä kuvatut mahdollisuudet ja hyödyt riskejä ja kustannuksia suuremmiksi. Lukeudun itse



tähän joukkoon. Ratikan vastustajat taas puolestaan arvioivat riskit suuremmiksi kuin potentiaaliset hyödyt. Ryhmämme ei tee ratikka-asiasta ryhmäpäätöstä, vaan jokainen valtuutettu äänestää hankkeesta oman punninnan pohjalta.

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut,

esitän lopuksi vahvan toiveen koko valtuustolle sen puolesta, että käymme keskustelua rakentavasti asialinjalla ja toisiamme kunnioittaen. Ratikkaa voi sekä kannattaa että vastustaa hyvillä asia-argumenteilla. Kun Tampereen valtuusto aikanaan päätti ratikasta, se sai maineen valtakunnan ykkössirkuksena. Näytetään me, että Vantaalla asioista osataan olla myös fiksusti eri mieltä.

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä **Valtuustoryhmän puheenjohtaja Minna Räsänen**

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 rakentaa ratikan sijaan erilaisia bussiyhteyksiä. Eikä täällä tänään päätetä siitä, paljonko joukkoliikenneliput jatkossa maksavat. Eikä täällä päätetä siitä, voidaanko asiaa 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 selkä suorana: 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 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 linjakasta. On tärkeää, että vantaalaiset tietävät, mitä me sosialidemokraatit Vantaalla politiikassa ajamme ja puolustamme, mitä mieltä olemme asioista. Me haluamme reilusti sanoa olevamme raitiovaunun takana, yhdessä ja yhteisesti. Meille on tärkeää seisoa reilusti 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 Vantaa liittyy vahvemmin pääkaupunkiseudun yhteiseen raideverkkostoon.



Tässä päätöksessä on erityisesti kyse taloudesta. Menoista ja tuloista, joita tämä kaupunki saa tai pahimmassa tapauksessa menettää, jos projekti ei lähde etenemään.

Parempi kysymys kuin onko meillä varaa tehdä tämä päätös, on se, onko meillä varaa olla sitä 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 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 lastenlapsiemme elämään. Siksikin sille on tänään syytä sanoa KYLLÄ. Ratikka on ilmastoystävällinen ja ympäristön kannalta hyvä ratkaisu väestö- ja liikennemäärien väistämättä kasvaessa. Toteutuessaan se luo yhtenäisempää Vantaata, torjuu segregatiota ja palvelee täten vantaalaisia kestävästi vuosikymmeniä eteenpäin. Siksi tänään me sosialidemokraatit toivotamme ratikan tervetulleeksi Vantaalle.

Kiitos!

Perussuomalaisten valtuustoryhmä **Valtuustoryhmän puheenjohtaja Niilo Kärki**

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kuulijat!

Perussuomalaiset esittää myöhemmin palautusta valmisteluun!

Päätösesitys perustuu ”Ratikan kaavarunkoon”, josta ei ole päätöstä.

Riittämättömät selvitykset. Mihin selvitykseen perustuu esim.

- ”Tiiviin ja kiinnostavan ratikkakaupungin rakentaminen vetää puoleensa miljardien arvosta yksityisiä investointeja, ”
- ”Laskelman hyödyt koostuvat suurelta osin matkustajien palvelutaso- ja aikahyödyistä, sekä kulkutapajakauman muutoksen aiheuttamista hyödyistä.”

Ratikka

Nykyisen matkustajaennusteen mukaan runkolinjalle riittää koko suunnittelukaudelle nykyinen sähköbussi hankesuunnitelmankin mukaan.

Valtuustoseminaarissa alkukuusta VVM:n ylijohtaja Spolander kertoi valtuustolle Euroopan ja Suomen talouden epävarmuuksista.

Näitä ovat mm. työllisyys, korot, energian hinta, ikääntyneiden osuus, Ukrainan sota ja jälleenrakennukseen osallistuminen. Vantaalla erityisesti vaikuttaa lentokenttäalueen odotettua hitaampi kehitys.

Tuleva TE-uudistus vielä käynnissä olevan SOTE-uudistuksen kanssa lisäävät lähivuosien talouden epävarmuutta.



Aluekehityksen asiantuntija, tutkimusjohtaja Timo Aro on aiemmin kertonut valtuustolle, että talouskestävä väestön kasvu suurissa kaupungeissa on enintään 1-prosenttiyksikön luokkaa.

Vantaan väestönkasvu on arvioitu lähivuosina kasvavan 2 %. Kasvu on viime vuosina ollut 80–100 % vieraskielistä. Kotouttamiseen ja kielikoulutukseen on syytä varautua lähivuosina aiempaa 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 ratikkaa!

Vihreä valtuustoryhmä **valtuustoryhmän varapuheenjohtaja Mikko Viilo**

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut, hyvä yleisö

Vantaan ratikan hankesuunnitelma alkaa sanoilla “Vantaan tavoitteena on kasvaa kestävästi erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varteen”. Kestävä kasvu, erinomaiset joukkoliikenneyhteydet ja tavoitteellinen tulevaisuuteen katsominen on vihreän kaupunkipolitiikan ytimessä. Siksi Vihreät on historiallisesti kannattanut pääkaupunkiseudun pikaraitiotiehankkeita.

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. Arvelemme, 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 voisivat 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, Korsoa, Koivukylää, Kivistöä ja Myyrmäkeä varjoon, vaan tasaista kasvua 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 haluamme, että jo rakennusvaiheen aikana mukaan otetaan kaikki uudet päästöjä vähentävät materiaalit ja menetelmät. Ehdotamme myös, että Vantaa laatii suunnitelman siitä, miten rakentamisen aikaisia päästöjä kompensoidaan. Näemme mahdollisuutena sen, 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 ovat aloittaneet luottamustoimissaan vasta viime vuosina, ja hanke on varmasti haastanut niin heidät kuin 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 kiitämme ratikan projektiryhmää, joka jatkosuunnittelun aikana on tuottanut laadukkaita aineistoja ja viestinyt niistä hyvin, välillä rankastakin palautteesta huolimatta. Tällaista tekemistä Vantaalle tarvitaan, kiitos!

Vasemmistoliiton valtuustoryhmä valtuustoryhmän puheenjohtaja Antero Eerola

Arvoisa puheenjohtaja, rakkaat vantaalaiset ja vantaalaisten edustajat täällä kaupunginvaltuustossa,

Me olemme nyt isojen asioiden äärellä. Kaupunginvaltuusto tekee tänään päätöksen vuosikymmenen - ehkäpä useamman vuosikymmenen - suurimmasta investoinnista Vantaan tulevaisuuteen.

Vantaan ratikkaa 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 ehyempää ja saavutettavampaa kaupunkia.

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät vantaalaiset,
Kyse ei silti ole vain liikennetähtäimistä. 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 pyöräilyn laatuikäyviä, katuvihreää ja valaistusta.

Tämän rakennustyön hinta on arviolta noin 177 miljoonaa. 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 kaksi kolmasosaa maankäytön sopimuskorvaustavoitteista ja lähes kaksi kolmasosa tonttien myynti- ja vuokratuotoista on jo toteutunut. Ei ole mitään syytä, miksi emme Vantaalla pystyisi samaan.

Lisäksi on muistettava, että Tampereen ratikka valmistu etuajassa ja alitti oman budjettinsa 34 miljoonalla eurolla. Ei ole mikään luonnonlaki, että julkiset rakennushankkeet viivästyvät ja ylittävät budjettinsa, kuten ratikan vastustajat ovat meillä väittäneet.

Toinen väite, jonka hankkeen vastustajat nostavat esiin, että kiskot jyräisivät alleen kaupungin palvelut. Mielenkiintoista on, että väitteitä esittävät 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.

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut, rakkaat vantaalaiset,
Kiskot vievät tulevaisuuteen. Me valitsemme näivettymisen ja kasvun ja lopulta menneisyyden ja tulevaisuuden välillä.

Vasemmistoliitto ottaa kuitenkin vakavasti huolenaiheet, joita hankkeeseen epäillen tai kielteisesti suhtautuvat kansalaiset ovat esittäneet. Niitä ei pidä vähätellä eikä niille pidä tuhahtella. Eikä niitä pidä kuitata tunteiluna. Myös faktapohjalta voi päätyä vastustamaan ratikkaa, kuten me Vasemmistoliitossa kannatamme sitä faktapohjalta.

Siksi esitämme, että valtuusto voisi hyväksyä yhteisen pöytäkirjalausuman, joka ohjaisi tulevaa ratikan rakentamista.

Kun kaupunginvaltuusto joulukuussa 2019 hyväksyi ratikan suunnittelupäätöksen, se kirjasi samalla yksimielisesti joukon periaatteita, jotka ovat ohjanneet hankkeen suunnittelua. Toivomme siksi, että



samanlaiset periaatteet voitaisiin hyväksyä nyt, kun siirrytään piirustuspöydältä lapion varteen.

Lausumaesitys 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.
- * Rakentamisen aikaiset haittavaikutukset erityisesti pienyritysten toimintaan, kuten liikkeisiin pääsyn vaikeutuminen, on minimoitava.
- * Ratikan reitille toteutettavassa taiteessa huomioidaan erityisesti nuoret vantaalaiset taiteilijat.
- * Huolehditaan raitiotien esteettömyydestä koko sen reitin osalta.”

Keskustan valtuustoryhmä valtuustoryhmän puheenjohtaja Pirjo Luukkala

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja, valtuutetut ja muut kuulijat!

Vantaan Keskusta totesi jo ennen kuntavaaleja 2021, että Vantaan tulee ottaa aikalisä suurten liikenneinvestointien osalta. Johtopäätöksemme aikalisän ottamisesta on entisestään kirkastunut ratikkahankkeen hankesuunnitelman tulosten myötä.

Ratikka ei tule palvelemaan edes koko itäistä Vantaata, puhumattakaan koko Vantaata. Tarvitaanko Vantaalle ratikan mahdollistamaa tuntuvaa väestönkasvua vai riittäisikö suunniteltua hitaampikin kasvu? Virkamiesten arvion mukaan runkobussin kapasiteettia ei olla ylittymässä ainakaan vuoteen 2050 mennessä, joten bussivaihtoehto riittää vantaalaisten tarpeisiin lähes kolmekymmeneksi vuodeksi.

Hyvät kuulijat!

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 lähipäiväkoti-verkosto sekä vanhojen ja sisäilmaongelmista kärsivien päiväkotien ja koulujen korjausvelkaa. Vanhat tiet pitäisi myös vihdoin saada kuntoon. Tiestöön korjausvelkakin on Vantaalle kertynyt noin 350 miljoonaa euroa.

Ratikkahankkeen sijaan voimme edistää erityisesti kaikkien Vantaan asuinalueiden liikenteellistä tas-arvoa, väljempää asumista rauhallisella, vihreällä asuinalueella, jossa koulut, päiväkodit, kirjastot, terveyspalvelut, ulkoilu- ja harrastusmahdollisuudet sekä päivittäistavarakaupat ovat lähellä. Toimivat lähipalvelut ovat kaupungin vetovoimatekijä.

Hyvät vantaalaiset!

Ratikan rakentamisen kustannusarvio on nyt 606 miljoonaa euroa, josta Vantaan osuudeksi jäisi 414 miljoonaa euroa. Tämä olettaen, että valtio osallistuisi Vantaan paikallisliikenteen ja alueen seutuliikenteen kehittämiseen kaikkien suomalaisten verorahoilla. 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.

Keskustalle on tärkeää, että kaupunkimme elinvoimaisuuden kehittämiseen etsitään aidosti muita ratkaisuja ratikan sijaan. Investointi ihmisiin, erityisesti lasten ja nuorten hyvinvointiin ja koulutukseen sekä työllisyyden ja yrittäjyyden vahvistamiseen ovat parhaita mahdollisia keinoja elinvoiman vahvistamiseksi.

Ratikkahanke ei ole juuri nyt Vantaalla ajankohtainen.

Vantaan Keskusta esittää edellä mainituin perustein ratikkahanketta hylättäväksi.

Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä valtuustoryhmän varapuheenjohtaja Jouko Jääskeläinen

Yllätysten ajassa tarvitaan malttia

Ratikka on 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. Siellä tunnetaan bussi nimeltänsä nysse (nyt se tulee).

Ratikan seurantaryhmä on nähnyt myönteisiä yllätyksiä. Suunnitelmat ovat toteutuneet hyvissä ajoin ja täsmällisinä. Kiitos tästä virkahenkilöstölle ja johdolle. Yllätyksiäkin on kirjattu, eikä esimerkiksi radan alitus Tikkurilassa ole läpihuutojuttu. Hankala on kauppakeskus Jumbon ohittaminen ylimääräisine akkuratkaisuineen.

Kustannusten nousu ei ole yllätys, mutta varjoja suunnitelman tielle se heittää. On hämmentävää, että vuosikymmenten päähän laskettu taloudellinen arvio antaa laskennallisen edun, jonka kokoluokka jää ennustamiseen liittyvän epävarmuustason sisälle.

Hankkeen edut liittyvät kiinteistötalouteen. Käytännössä niitä tulee kertymään eniten reitin länsipäässä. Juuri nyt asuntojen myyntitilatot ovat jäissä. Mitä etua tämä lopulta luo itäisemmille alueille 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 yllättävä on ollut laskelma, että covidista johtuneen ja muunkin laskeneen nousujen määrän eli käyttöennusteen pienentymisen korvaa jo vuorojen vähentäminen. Vihreään siirtymään liitetty ratikka määrittelee kulkuväylien sijainnin ja rakenteen, mutta samalla rajoittaa julkisen liikenteen reittivalintoja.

On syytä miettiä, mitä esitys merkitsee. Tuoko ratikka meille lisää asujaimistoa, joka veronmaksukyvyllään helpottaa paineitamme. Vai jatkuuko nähtävissä ollut tilanne ja kehitys. Onko meillä rooli pääkaupunkiseudun edullisimman työvoiman asuttajana vai saammeko laadullisia hyppyjä



ylöspäin. Tarvitsemme kipeästi lisää pientaloalueita toimivine lähipalveluineen ja varoja jo toteutuneen syrjäytymisen hoitoon.

Suuret talouden yllätykset eivät ole maailmalla ilmaantuneet loppuakseen. Sieltä saamme todennäköisesti vielä pitkään ongelmallisia impulsseja. Korkotaso on vuosikymmenten takaisessa normaalissa, mutta pitkän nollakoron jälkeen se luo pahoja ongelmia. Onko nyt syytä sitoa kaupungin investointivaihtoehtoja ja mahdollisuuksia nousevassa korkoilmastossa.

Siis kysyn ja kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä kysyy, laittaisinko hankkeeseen omaa rahaa, kun kassavirtamme on ohentunut kiitos hyvinvointialue ratkaisun. Korkotason kehitys on epävarma, liikenteen määrä ja ajoituskin aikamme etätyöilmiöineen on muuttumassa. Oman taloutemme kasvussa ei ole nähtävissä rakenteellista hyppäystä parempaan. Meille on kerrottu, että vuosikymmentenkään laskelma ratikasta ei tuo olennaista rahallista voittoa.

Kristillisdemokraattinen ryhmä 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 ja kannatuksemme teemme myöhemmin keskustelussa, viime kädessä voimme joutua äänestämään myös esityksen hylkäämisen puolesta.

Maailmalla ja lähellämme on tarjolla paljon yllätyksiä, malttia ja lisääaikaa hankkeen käynnistämiseksi tarvitaan.

Liike Nyt valtuustoryhmä valtuustoryhmän puheenjohtaja Nina Nummela

Kiitos arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja muut kuulijat

Noin kymmenen vuotta sitten Vantaa oli ajautumassa kriisikunnaksi korkeasta velkataakasta johtuen. Kymmenen vuoden aikana velkaa on lyhennetty ansiokkaasti ja tänä päivänä Vantaa on yksi vähiten velkaantuneista suurista kaupungeista. Ratikan myötä ilo matalasta velka-asteesta loppuisi kuitenkin lyhyeen.

Vantaan ratikan kustannusarvio alkuperäisestä suunnitelmasta lähes tuplaantui, yli 600 miljoonaan euroon, samalla arvio matkustajamäärästä 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 noin 14 500 matkustajaa vuorokaudessa. Kieltämättä tällaisen arvion jälkeen uskottavuus koko suunnitelmaan horjuu. Toki myöhemmin arviota 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 suuria 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 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 käykään? 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. Ne 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 kuntaveron ei nouse ratikan myötä, mutta millä maksetaan nuo korkokulut? Otetaanko niidenkin maksamiseen lisää velkaa?

Kevään eduskuntavaalien yhteydessä Suomen velka oli erityisesti oikeistopuolueiden suurimpia huolenaiheita, nyt velan lisääminen ei tunnukaan enää kaikkia haittaavan. Ja vaikka valtio maksaisikin 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 mene suoraan Vantaan budjetista, mutta joku ne silti lopulta maksaa; lasku lankeaa meille veronmaksajille.

Vantaalla ja Suomella riittää ongelmakohtia, jotka on laitettava kuntoon ennen Vantaan ratikkaa. Asiat on laitettava tärkeysjärjestykseen ja meillä ei valitettavasti juuri nyt ole varaa ratikkaan.

Ruotsalaisen kansanpuolueen valtuustoryhmä valtuustoryhmän varapuheenjohtaja Patrik Karlsson

Ordförande, fullmäktigeledamöter, mina damer och herrar,

Vandaspåran – Vantaanratikka är något vi inom staden både på tjänstemannahåll och som politiker jobbat med under många år. Idag är dags att ta slutgiltigt beslut i saken. I fullmäktigestrategin för 2022–2025 är Vanda spåran ett av stadens spjutspetsprojekt. Vandaspåran är även med i MAL avtalet med staten. Nu är det bara viktigt att staten förbinder sig till sin del av kostnaderna.

Ringbanan blev en succé och nu är frågan om även östra delen av Vanda skall få spårväg. Vandaspåran har som mål att dra till sig nya arbetsplatser och utveckla staden. Det skall bli lättare att röra sig. Områdets välmående och sysselsättning skall öka. Detta är även ett miljövänligt alternativ.

Detta är tänkt att bli Vandas första snabbspårväg på en sträcka på 19,3 kilometer från Mellungsbacka via Håkansböle och Dickursby till flygfältet. 27 hållplatser skall byggas. Längs spåret är det uppskattat att det 2050 skulle bo 89 000 invånare och finnas 68 000 arbetsplatser. Totalkostnaderna skulle bli lite på 600 miljoner euro och Vandas andel lite på 400 miljoner euro. Enligt uträkningarna skulle kostnaderna via fastighetsskatter, samfundsskatt mm, betala tillbaka sig på senast 40 år.



Om beslutet görs idag så kan vi börja åka Vandaspåran 2029. På många ställen har det byggts snabbspårvägar med ett positivare resultat än vad man kunnat förutspå, Tammerfors är ett bra exempel på det.

Den här typen av beslut har stor betydelse för stadens image och brand, sedan gäller det att efter detta projekt fundera på att dra samman snabbspårvagnslinje från Helsingfors till västra Vanda, finns ju reserveringar i generalplanen.

Ratikka hankkeen hinta nykyisessä hankesuunnitelmassa on korkea. Kustannuslaskelma 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 arvioiduilla maamyyn- ja kiinteistökehitys tuloilla. Hanke sisältää paljon oletuksia siitä miten Vantaan kiinteistökehitys kehittyy raiteen ympärillä ja miten kustannustaso tulee kehittymään tulevaisuudessa. Tähän hankkeeseen liittyy riskejä jotka toiset ryhmät ja valtuutetut ovat valmiita ottamaan ja toiset eivät.

RKP:n valtuustoryhmällä ei ole ryhmä päätöstä asiassa, vaan me teemme päätöksen oman harkinnan mukaan.

Idag skall vi göra beslut i denna viktiga fråga, en del vill inte ha detta och andra vill ha, det förslag som vinner är det som får minst 34 fullmäktigeledamöter bakom sig. Inom SFP har vi inte gjort ett gruppbeslut utan vi röstar enligt eget tycke.

Valta kuuluu kansalle **Milad Dehghan**

Hyvät vantaalaiset katsojat sekä valtuutetut

Tämä hanke tulee olemaan yksi vantaan historian suurimmista investoinneista: yli 600 Miljoonan euron ratikkahanke! Vaalikoneen tuloksista päätellen enemmistö teistä valtuutetuista VASTUSTAA Ratikan rakentamista, varsinkin huonossa taloudellisessa tilanteessa. Nyt ei ole pelkästään inflatio noussut voimakkaasti, vaan myös ratikan rakennuskustannukset ovat nousseet sadoilla miljoonilla euroilla 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, teot toista ja selitykset kolmatta! En malta odottaa äänestystulosta ja verrata sitä teidän antamiin vaalikoneen vastauksiin ratikasta!

Minun ei tarvitse tässä enää mainita Newsec Advicea tai eräitten kokoomuslaisten jääviyttä äänestämisessä, sillä perussuomalaiset ovat siitä jo maininneet. Ei muuta kun onnea niille jotka haluavat pelata veronmaksajien rahoilla yli 600 miljoonan euron UHKAPELIÄ, tähän aivan lobattuun ja puolueellisesti arvioituun ratikkahankkeeseen joka turvautuu hitaaseen, kalliiseen ja vanhaan teknologiaan, joka takaa ainakin kiinteistösijoittajille miljoonavoittoja, joka ehkä 40-vuoden päästä voi



tuottaa voittoa... 40-vuoden päästä tällä teknologisella kehityksellä meillä on vähintäkin käytössä Teslan tekoälyllä toimivia lentäviä autoja, ja muita hienoja antigravitaatio kulkuneuvoja ja sitten ihmetellään 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 siirtämään päätös myöhempään ajankohtaan: kommentteina: tuovat valtavan tappiot, väärät laskelmat matkustajamäärissä että budjetista. uusien energialajien käyttöönotto busseissa, tekoälyn tuomat mahdollisuudet jotka on vaikeampi toteuttaa raideliikenteessä, sekä raideliikenteen kaluston painavuus joka vaatii enemmän energiaa ja enemmän päästöjä kuin bussien käyttö. Toivon että valtuutetuilla täällä ei ole omaa lehmää ojassa liittyen tähän ratikkahankkeeseen, Valta kuuluu busseille, kiitos
