

## **Eriävä mielipide § 5 Vantaan ratikan rakentaminen**

### **Keskustan valtuustoryhmä 22.05.2023 valtuuston kokouksessa**

#### **Aikalisä Vantaan ratikkahankkeelle**

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 kolmeksisikymmeneksi vuodeksi.

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 tasa-arvoa, väljempää asumista rauhallisella, vihreällä asuinalueella, jossa koulut, päiväkodit, kirjastot, terveyspalvelut, ulkoilu- ja harrastusmahdollisuudet sekä päivittäistavarakaupat ovat lähellä. Toimivat lähipalvelut ovat kaupungin vetovoimatekijä.

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.

#### **Yksityiskohtaiset perustelut eriävälle mielipiteelle:**

##### **Jätti-investoinnin sijaan kadut ja koulut kuntoon**

Tässä taloudellisessa tilanteessa ei ole edellytyksiä uuteen jätti-investointiin sitoutumiselle. Julkisen talouden vaje Suomessa on valtaisa. Uudet mittavat investointihankkeet tulee laittaa jäihin. Niiden

sijaan on laitettava olemassa olevat väylät ja kadut kuntoon. Tämä pätee niin valtakunnallisiin miljardiraiteisiin kuin Vantaan omaan satojen miljoonien eurojen ratikkahankkeeseen.

Tiestöön korjaus- ja rakentamisvelkaa on Vantaallekin kertynyt peräti noin 350 miljoonaa euroa. Vantaalla osoitettu nykyinen budjettitaso ei mahdollista korjaus- tai rakennusvelan suunnitelmallista hallintaa. Korjausvelka pikemminkin uhkaa kasvaa kuin supistua. Lisäksi Vantaalla on paljon tärkeitä, tulevia investointeja, kuten tiiviimpi verkosto lähipäiväkodeille sekä vanhojen ja sisäilmaongelmista kärsivien päiväkotien ja koulujen korjausvelan kuntoon hoitaminen.

Julkisessa liikenteessä on Vantaalla paljonkin kehitettävää. Bussireittien tulisi palvella kattavasti ja monipuolisesti eri alueita kaikkialla Vantaalla ja koko pääkaupunkiseudulla. Ratikkahankkeen sijaan Keskusta haluaa edistää erityisesti kaikkien Vantaan asuinalueiden liikenteellistä tasa-arvoa, väljempää asumista rauhallisella, vihreällä asuinalueella, jossa koulut, päiväkodit, kirjastot, terveystalot, ulkoilu- ja harrastusmahdollisuudet sekä päivittäistavarakaupat ovat lähellä. Toimivat lähipalvelut ovat Keskustan mielestä kaupungin vetovoimatekijä.

### **Ratikan kustannukset karanneet**

Ratikkahankkeen selvitystyön aikana kustannukset ovat kasvaneet olennaisesti alkuperäisestä arviosta. Samanaikaisesti käyttäjämääräarvio on tullut rytisten alas. Vantaalaisille veronmaksajille yhtälö on muuttunut yhä vaikeammaksi hyväksyä.

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

Vantaa on kuuden viimeisen vuoden aikana onnistunut vähentämään velkataakkaansa peräti 250 miljoonalla eurolla. Tämä on saatu aikaan tiukan vastuullisella taloudenpidolla. Vantaa on matokuurin jälkeen nyt yksi vähiten velkaantuneista suurista kaupungeista.

Toivottavasti Vantaan talouden tervehtyttämistä, palveluistakin tinkimällä, ei ole tehty vain, jotta syntyisi tilaa uuden ratikkarakentamisen vaatimalle mittavalle valanotolle Vantaalla. Siihen Vantalla ei ole varaa, että ratikan velkamenojen kattamiseksi tulevaisuudessa jouduttaisiin korottamaan veroja tai karsimaan palveluita entisestään.

### **Valtio ei ole vielä päättänyt osallistumisesta rakentamiskustannuksiin**

Valtio joutuu tasapainottamaan omaa talouttaan merkittäväällä tavalla lähivuosina, jolloin tulevista menoeristä säästäminen olisi yksi luonteva sopeutuskohde. Ihmetellä pitää, mihin kaikkeen velkaantuneella valtiolla rahaa jatkossa oikein riittää – ilmeisesti sitä kuitenkin oikeistohallituksen neuvotteluissa Säätytalolla yhä on jaossa, kun Vantaalla sen varaan osataan laskea.

Huomionarvoista kuitenkin on, että valtiovarainministeriön virkakunnan keväällä 2023 julkaisemassa meno- ja rakennekartoituksessa mainitaan, että valtion rahoitus MAL-sopimuksissa on noussut tarpeettoman isoksi. Kartoituksen mukaan seuduilla on varauduttava siihen, ettei valtio kykene pitämään yllä kuluneelle sopimuskaudelle myönnettyä rahoitustasoa.

Siinä vaiheessa, kun valtio päätti nykyisessä MAL-sopimuksessa osallistua Vantaan ratikan suunnittelukustannuksiin, oli hankkeen kustannusarvio 393 miljoonaa euroa, ei suinkaan nykyinen 606 miljoonaa euroa. Tämä tarkoittaa sitä, että myös valtion rahoitusosuus nousisi merkittävästi alkuperäisestä, ei vain Vantaan. MAL-sopimuksen mukaan valtio tekee päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteutuksesta

seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä. Valtio ei siis vielä ole päättänyt, että osallistuuko se lopulta Vantaan ratikan rakennuskustannusten kattamiseen.

### **Ratikan käyttäjämääräarviot romahtaneet**

Vantaan ratikan alkuperäinen arvio oli, että vuorokaudessa ratikalla tehtäisiin 82 000 matkaa. Nyt arviona on 31 000 matkaa vuonna 2030. Tämä romahdus tuli yllätyksenä ratikan suunnittelusta vastaavillekin.

Käyttäjämäärän arvio on tullut alaspäin jopa niin paljon, että myös ratikan suunniteltua vuoroväliäkin on jouduttu jo pidentämään. Tiheimmillään ruuhka-aikoina vuoroväli olisikin 5 minuutin sijaan 7,5 minuuttia. Harvempi vuoroväli samalla syö ratikan hyötyjä, vaikka vähentääkin kalustomäärän tarvetta.

### **Väyläviraston laskentamallilla Vantaan ratikan kokonaishyödyt ovat negatiiviset**

Ratikkahankkeessa menot ovat käytännössä varmoja, jos riittävätkään. Onneksi hankkeen kustannuksiin on sentään sisällytetty varaus myös yllättäville menoille. Tämä pienentää riskiä siitä, että kustannukset entisestään paisuisivat, mutta ei poista ikävien yllätyksien mahdollisuutta kokonaan.

Sen sijaan tulopohja riippuu ennen kaikkea kiinteistötaloudellisten tuottojen onnistumisesta. Kaupunki ottaa ratikalla ison velkavivun. Kaupunki rakentaa Toivotaan toivotaan -kasvua nykyisten vantaalaisten veronmaksajien riskillä. Se rivakka kehityskulku, jota Tampereella – Pirkanmaan keskuskaupungissa – on tapahtunut, ei ole tae vastaavan toistumiselle Vantaalla, vaikka sitä täällä esimerkkinä käytetäänkin.

Hankesuunnitelmasta käy ilmi, että yhteiskuntataloudellisesti ratikka ei ole kannattava, kun laskennassa noudatetaan Väyläviraston ratahankeiden hankearviointiohjetta. Hankkeen kokonaishyödyt ovat negatiiviset, sillä liikennöintikustannuksen kasvu on suurempi kuin muut laskennalliset hyödyt, joten varsinaista hyötykustannuslukua ei voida esittää.

Vantaalla tämän ratahankeiden hankearviointiohjeen laskentatavan ei ole annettu pilata tunnelmaa, koska kaupunkikehityksen arvioidaan kuittaavan velan. Vantaalle maalatuilla kasvunäkymäoletuksilla ratikkainvestointi on saatu laskelmissa kasvaneista rakennuskustannuksista huolimatta puserrettua reaaliarvoltaan noin 10 miljoonaa euroa plussalle. Sen toteutumista odotellessa.

Vantaan kassavirran kannalta laskelma osoittaa niin ikään plusmerkkistä tulemaa varsinkin alkuvuosina. Velaksi otettava laina kun on tässä laskelmassa positiivista kassavirtaa Vantaan kaupungille.

### **Ratikka palvelee vain kapeasti osaa Vantaata**

Vantaan ratikka ei palvele likimainkaan edes koko itäistä ja keskistä Vantaata, puhumattakaan koko Vantaasta. Kysymys kuuluukin, että halutaanko ja tarvitaanko Vantaalle todella ratikan mahdollistamaa tuntuvaa nauhamaista ja tiivistä keskittyvää väestönkasvua vai riittäisikö hieman hitaampikin, turvallinen kasvu, jonka bussivaihtoehto mahdollistaisi?

Virkamiesten arvion mukaan runkobussin kapasiteetti ei ole ylittymässä ainakaan vuoteen 2050 mennessä, joten bussivaihtoehto riittää vallan mainiosti Vantaan nykyisten ja tulevien asukkaiden

tarpeisiin ainakin lähes kolmeksi kymmeneksi vuodeksi. Ratikan hyötyjä ja kustannuksia voidaan tarvittaessa arvioida joskus tulevaisuudessa uudestaan.

Ratikalla voi olla positiivisia vaikutuksia asuinalueiden eriytymisen hidastamiseen sen kapealla vyömaisellä vaikutusalueella, koska ratikka vetää puoleensa uutta sijoittajavetoista asuin- ja toimitilarakentamista. Selvitystyö kuitenkin osoittaa, että ratikka ei yksinään riitä muuttamaan jo pidempään vallinnutta kehityskulkua, vaan muitakin toimenpiteitä tarvitaan.

Kun näin kerran on, niin Keskustan mielestä ratikan vaihtoehtona kannattaisi silloin painottaa koko kaupungissa näitä muita keinoja. Tällaisia olisivat esimerkiksi yrittäjyyden edistäminen ja asuinalueiden alueellinen tasa-arvo. Uusien työpaikkojen saaminen tai asuinalueiden turvallisuus ja viihtyisyys eivät edellytä ratikkaa.

### **Vantaa menettää asukkaitaan muihin kuntiin**

Vantaa menettää väestöään muihin kuntiin. Viimeisen vuoden aikana (4/22-3/23) kuntien välinen nettomuutto oli -825 henkilöä Tilastokeskuksen väestön ennakkotilaston perusteella. Vantaa kärsii pitovoiman puutteesta.

Vantaan vaikutusvaltaiset puolueet ovat epäonnistuneet kaupungin tasapuolisessa kehittämisessä. Lähipalveluita on näivetetty, turvattomuutta koetaan ja lähiviheralueita on tuhottu.

Kaupungin voimakas kehittäminen on keskitetty Tikkurilan ja Myyrmäen ympäristöön. Samanaikaisesti kaupunkirakennetta on tiivistetty tiivistämistään eri puolilla Vantaata – monin paikoin lähiseudun asukkaiden protestoinnista huolimatta ja luontoarvojen kustannuksella.

Asuntotuotanto on painottunut sijoittajavetoiseen pienten hintavien kerrostaloasuntojen rakentamiseen. Entiset vantaalaiset perheet ovat äänestäneet jaloillaan, koska Vantaa ei ole kyennyt enää vastaamaan heidän tarpeisiinsa. Vantaan rakentaminen ja kaavoitus on ollut liian yksipuolista, kun tarvittaisiin monipuolisesti erilaisten väestöryhmien tarpeet huomioivaa kaavoittamista ja siihen liittyvää palveluverkostoa.

### **Vantaa kasvu perustuu pitkälti maahanmuuttoon**

Vantaan kasvu perustuu pitkälti nettomaahanmuuttoon, joka oli Tilastokeskuksen väestön ennakkotilaston mukaan huhtikuun 2022 ja maaliskuun 2023 välisenä aikana yhteensä 3717 henkilöä.

Ikääntyvä Suomi tarvitsee työperäistä maahanmuuttoa ja humanitaarista apuakin tarvitaan esimerkiksi Ukrainasta sotaa pakenevien auttamiseksi, mutta kokonaisuudessaan Vantaan kehityskulku on nyt osittain hallitsematonta. Palvelut eivät pysy mukana väestörakenteen muutosvauhdissa.

Tilastokeskuksen Väestörakennetilastosta käy ilmi, että vain 20 vuodessa (2002-2022) on vieraskielisten osuus noussut noin 5 prosentista lähes 25 prosenttiin Vantaan väestöstä. Tämä on keskiarvo koko Vantaalla. On lisäksi huomioitava, että Vantaan asuinalueet ovat jo eriytyneet merkittävästi toisistaan. Valtakunnallisesti vieraskielisten osuus on noussut 20 vuoden aikana noin 2 prosentista noin 9 prosenttiin.

Muuta Suomea nopeammin monikulttuuristuneelle Vantaalle on päässyt muodostumaan kotouttamisvelkaa. Kaikkia viime vuosikymmenten aikana Vantaalle muuttaneita ei ole onnistuttu kiinnittämään tiiviiksi osaksi yhteiskuntaa.

Ratikkainvestoinnin mahdollistama nopea, keskittynyt ja yksipuolinen kasvu on omiaan jatkamaan tätä kehityskulkua. Sen seurannaisvaikutuksena olisi kasvava joukko syrjäytyneitä ja tulevaisuudenuskon menettäneitä vantaalaisia. Vantaan kaupunginosien eriytymiskehitystä ei voi ratkaista yksittäisellä ratikkainvestoinnilla.

Vantaan kasvu on maahanmuuton näkökulmastakin mitoitettava sellaiseksi, että kaupunkimme kykenee ottamaan tulijat vastaan ja auttamaan heidän kiinnittymisessään osaksi suomalaista yhteiskuntaa. Määräänsä enempää kotouttamiskykyä ei voi Vantaalta vaatia, vaan maahanmuuttajien kotouttamisesta on otettava vastuuta laajemmin koko Suomessa. Vantaan on otettava omasta erityisestä kasvuprofiilistaan aiheutuvat pidempiaikaiset kustannukset huomioon myös käydessään valtion kanssa muun muassa MAL-sopimuksesta neuvotteluita.

### **Tarvitsemme vantaalaisille parempaa kaupunkia**

Tarvitsemme vantaalaisille parempaa kaupunkia, emme väestöltään itsetarkoituksellisen nopeasti kasvavaa ratikkakaupunkia. Suomessa on hyvin tilaa väestönkasvulle muuallakin kuin Vantaalla.

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.

Vantaan Keskustan näkemyksen mukaan ratikkahanke ei ole siis juuri nyt Vantaalla ajankohtainen.

Vantaan Keskusta esittää edellä mainituin perustein ratikkahanketta hylättäväksi.