



KAUPUNGINVALTUUSTON KOKOUS

Kokouspuheenvuorojen litteraatti

Kokousaika: 20.4.2023 klo 17

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: 20.4.2023 kl 17

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 Selostustilaisuus.....	3
0:01:54.4 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	3
0:02:52.6 hankejohtaja Hulkko Tiina	3
0:25:33.2 Puheenjohtaja Lindtman Antti	11
0:28:02.2 valtuutettu Tuomela Tiina.....	12
0:29:43.0 valtuutettu Kauppinen Sirpa	12
0:31:24.4 valtuutettu Norrena Vaula	13
0:32:07.5 valtuutettu Karhu Suvi	13
0:34:09.4 valtuutettu Kanerva Sami	14
0:34:35.0 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	14
0:34:52.5 hankejohtaja Hulkko Tiina	14
0:36:21.3 suunnittelupäällikkö Hakkarainen Sauli.....	15
0:38:16.7 hankejohtaja Hulkko Tiina	15
0:45:21.7 yleiskaavapäällikkö Siivola Mari	18
0:47:37.3 apulaiskaupunginjohtaja Anttila Tero	18
0:50:38.4 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	19
0:51:39.4 valtuutettu Kanerva Sami	19
0:52:09.1 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	20
0:52:29.7 valtuutettu Viilo Mikko	20
0:53:33.3 valtuutettu Eerola Antero.....	20
0:54:29.8 valtuutettu Weckman Markku.....	20
0:56:38.2 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	21
0:57:33.6 valtuutettu Järä Juha.....	22
1:01:42.3 valtuutettu Vacker Marjo	23



1:02:32.7 valtuutettu Nummela Nina.....	23
1:03:42.6 hankejohtaja Hulkko Tiina	24
1:06:04.1 suunnittelupäällikkö Hakkarainen Sauli.....	25
1:10:03.6 hankejohtaja Hulkko Tiina	26
1:16:53.4 yleiskaavapäällikkö Siivola Mari	28
1:19:34.2 kaupunginjohtaja Viljanen Ritva	29
1:25:01.6 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	31
1:25:18.2 apulaiskaupunginjohtaja Anttila Tero	31
1:26:18.7 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	31
2 Kysymykset lista-asioista	32
1:27:08.5 valtuutettu Nummela Nina.....	32
1:27:56.0 kaupunginjohtaja Viljanen Ritva	32
1:28:19.7 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	32
3 kyselytunnille tulleet kysymykset.....	32
1:29:50.3 tunnistamaton valtuutettu	33
1:31:14.4 apulaiskaupunginjohtaja Anttila Tero	33
1:31:37.0 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	33
1:32:40.3 valtuutettu Eerola Antero.....	34
1:35:36.6 kaupunginjohtaja Viljanen Ritva	35
1:41:29.3 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	37
1:41:44.0 valtuutettu Eerola Antero.....	37
1:43:28.5 kaupunginjohtaja Viljanen Ritva	38
1:45:20.5 puheenjohtaja Lindtman Antti.....	38
4 Muut mahdolliset asiat.....	38



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 Selostustilaisuus

0:01:54.4 puheenjohtaja Lindtman Antti

Ja nyt mennään sitten ensimmäisiin. Eli tervetuloa. Avaan kaupunginvaltuuston selostustilaisuuden ja kyselytunnin. Ja meillä on tänään aikalailla ratikkapainotteinen agenda. Me kuullaan hankejohtaja Tiina Hulkkoa ja sen jälkeen... on 30 minuuttia aikaa esittää hänelle kysymyksiä, sitten mennään kysymyksiin lista-asioista. Ja meillä on saapunut yksi kysymys, jonka esittää valtuutettu Niina Nummela. Kysymykseen vastaa kaupunginjohtaja Viljanen. Sit meil on kyselytunnille saapuneet kysymykset siinä. Täälläkin on sitten niitä joukko. Eli tältä pohjalta me lähdetään liikkeelle.

Elikkä näin ollen hankejohtaja Tiina Hulkko, ole hyvä ja kerro meille ratikasta.

0:02:52.6 hankejohtaja Hulkko Tiina

Kiitos. Jaan tältä esityksen, jonka pitäisi nyt näkyä. Eli... Hyvä. Vantaan ratikan kaikki vaikutusten arvioinnit ovat nyt valmistuneet, kuten myös hankesuunnitelma ja nyt esittelen sen tuloksia. Tämä kalvosarja on lähetetty etukäteen valtuustolle, mutta löytyy muille halukkaille myös meidän nettisivuilta: vantaa.fi/ratikka. Sieltä selvitykset-osiosta, nimellä hankesuunnitelman tiivistelmä. Esittelen tästä nyt, selostan vain tämän pääesityksen ja näihin muihin kalvoihin voin kysymysten myötä palata. Ne löytyvät sitten sarjan lopusta.

Eli ensin kokonaisuudessaan hankkeesta. Tavoitteina on kaupungilla ollut kasvaa kestävästi (erinomaista) [0:03:43] joukkoliikenneyhteyksien varten ja tätä on tehty



kehäradan varteen ja voidaan tehdä myös seuraavina vuosina, mutta sen jälkeen tarvitaan seuraava sijainti tälle kestäväälle kasvulle ja se on tässä tänä vuonna hyväksytyssä yleiskaavassa valittu olevan tämä käytävä. Tämä ratikka olisi myös oleellinen osa pääkaupunkiseudun raideliikenneverkostoa ja poikittaisliikennettä. Tästä myös osa on jo valmiiksi tuolla Helsingin puolella. Nämä meidän vaikutusten arvioinnit, monet pohjaa muiden kaupunkien arvioinneille, missä on jo raitiotie rakennettu ja usein se on ollut menestys kaupungeille ja parantanut niiden vetovoimaa. Lisäksi ratikka maksaa itsensä takaisin pitkällä aikavälillä, johon palaan kohta.

Tosiaan reilu 30 vuotta sitten tehtiin ensimmäinen esisuunnitelma yleiskaavaan. Tämä on tullut vuonna 2007 ja yleissuunnitelma valmistui ja sen myötä saatiin valtuuston suunnittelupäätös suunnitella raitiotietä ja tehdä sille asemakaavoja vuonna -19. (Nykyinen) [0:04:48] reitti on yleiskaavassa, joka vahvistettiin... tuli voimaan tämän vuoden alussa ja siellä ratikalla oli keskeinen rooli. Tämä oli määritetty tärkeimmäksi kehityskäytäväksi. Tämä hanke on myös valtuustostrategiassa tällä hetkellä yksi kärkihankkeista ja osana Mal-suunnitelmaa eli tällä hetkellä kaikista suunnittelukustannuksista valtio maksaa 30 prosenttia.

Tavotteet pohjautuu kaupunginhallituksen vuonna 2018 asettamiin tavoitteisiin: Vantaan vetovoima, kaupungin kehittäminen, liikkumisen helppous, saavutettavuus, alueellinen hyvinvointi ja työllisyys, sekä ympäristöystävällisyys ja hiilineutraali kaupunki.

Sitten muutama perustieto. Eli tässä näkyy tämä koko seudun kuva. Leveällä keltaisella Vantaan ratikka, joka siis osittain myös menee tuolla Mellunmäessä Helsinkiin. Sen lisäksi on näitä keltaisia pistekatkoviivan reittejä, jotka on sekä Vantaan että Helsingin yleiskaavojen mukaisia pikaraitiotievarauksia, joihin siis jatkuvasti tilalla varaudutaan tuolla kaavoituksessa ja tästä ensimmäinen mahdollinen yhteys tuonne Vantaan puolelta voisi olla tuolta itäreunalta Viikin–Malmin pikaraitiotien jatke Jakomäen kautta Vaaralaan ja sitten länsipuolella ehkä todennäköisin on tuo Länsi-Helsingin pikaraitiotien jatke sitten Myyrmäkeen.

Muutama tieto itse hankkeesta. Reilu 19 kilometriä. Pysäkit näkyvät tuossa kartalla. Pysäkkejä 27 paria. Vuoroväli 7,5 minuuttia ruuhkassa ja muuten sitten 10, 15, 20



minuuttia. Omilla kaistoilla on lähes koko matkan, eli luotettava ja täsmällinen, ei jää ruuhkiin kiinni eikä toisaalta itse niitä siellä aiheuta. Helsingin kanssa tosiaan yhteiset suunnitteluperiaatteet, kun seudullista verkostoa suunnitellaan. Kaikkia vaikutuksia verrataan runkobussivaihtoehtoon, joka on meidän tällainen 0+ vaihtoehto.

Tunnelista kaupunginhallitus päätti noin kaksi vuotta sitten, että ratikan reitiksi valitaan Ratakujan tunnelin reitti ja samalla päätettiin poistaa kaikki varavaihtoehdot. Eli aiemmin meillä oli varareittejä, mutta nyt meillä ei kahteen vuoteen ole enää ollut. Eli nyt suunnitellaan tätä Ratakujan tunnelia ja syinä oli esimerkiksi erinomainen vaihtoyhteys ja nopea yhteys Tikkurilan läpi kulkeville. Raitiotie laskeutuu tunneliin Kielotiellä ja nousee pintaan pääradan itäpuolella Värитеhtaankadulla. Ja tuon havainnekuvan mukainen aseman pysäkki sijoittuisi suoraan tuonne pääradan alle, josta olisi liukoporrashissi ja porrasyhteydet sitten junalaitureille ja bussiterminaaliin.

Vähän tästä runkobussivaihtoehdosta, joka siis sisältyy tänne meidän hankesuunnitelmaan ja on siellä enemmän avatta tätä vussivaihtoehtoa. Tämä olisi sähkönivelbussilla ajettava bussilinja, jonka reitissä olisi vähän muutoksia tähän nykyiseen linjaan 570. Näkyvät kuvassa tuollaisilla punaisilla katkoviivoilla. Ajaisi aluksi pääosin muun liikenteen seassa, kuten nykyiset bussilinjat. Ensi vaiheessa nuo keltaiset olisivat tarpeita bussikaistoille. Eri Porttipuiston ja Pakkalan tienoilla ja sitten vuoteen -50 mennessä olisi tarpeen nuo Länsimäentien, Tikkurilantien, Aviabulevardi, Tietotien bussikaistat. Tälle on arvioitu asukasmäärät ja työpaikkamäärät samoin kuin matkustajamäärät kuten ratikallekin.

Sitten talousvaikutukset. Näitä selostin noin kuukausi sitten jo melko laajasti valtuustolle, joten nyt en ihan niin yksityiskohtiin mene. Mutta tosiaan laskelmat on tehty reaaliarvoilla. Eli ilman inflaation vaikutusta, jotta vertailtavuus yleissuunnitelman lukuihin säilyisi. Eli tämä reaaliarvo nyt on, olemme laskeneet myös muilla tavoilla ja reaaliarvo vaikuttaa kaikista huonoimmalta tämän hankkeen kannalta. Eli tämä kokonaistalousvaikutus on pienin. Nykyarvoilla se olisi huomattavasti suurempi, mutta menemme nyt tällä mahdollisimman huonon näköisellä tällä hetkellä. Eli olemme laskeneet myös tuon nykyarvon, koska Väyläviraston hankearviointi ohje sen vaatii, ja se löytyy tuolta vuosittaisista talousvaikutuksista sen raportista, jos haluaa sitä katsoa.



Ja nyt tästä eteenpäin siis arvot kaikki reaaliarvossa. Rakentamiskustannukseksi on arvioitu 606 miljoonaa euroa. Helsingin osuus 15 miljoonaa ja valtion Mal-avustuksen myötä tuki olisi 177 miljoonaa ja Vantaan rakentamiskustannus siis 414.

Ja miten tämä sitten suhtautuu, tämä 414, bussivaihtoehtoihin? Tämä äsken selostamani perusbussivaihtoehto on arvioitu maksavan noin 180 miljoonaa euroa. Kohta vähän tarkemmin miksi. Ja sen lisäksi on meiltä valtuusto pyytänyt superbussin selvittämistä, joka olisi tämmöinen mahdollisimman ratikan kaltainen bussivaihtoehto. Eli siinä ei ole kiskoja eikä sähköjä, mutta muuten kaikki katutilan laadun parannukset, omat kaistat ja muut on toteutettu. Ja koska infra maksaa paljon oli kiskoja tai ei, niin tämäkin kustannus on suuri ja toisaalta siksi, että bussivaihtoehtoihin ei saada Mal-avustusta.

Graafista näkyy sitten, mikä tätä kustannusnousua itse ratikalle on aiheuttanut ja siitä noin 57 miljoonaa on tätä yleisen hintatason nousua, maailman tilannetta ja sitten 90 miljoonaa on suunnitelman muutoksia, joista suurimpina tunnelin pohjarakennemuutokset, lentoaseman silta ja katujen yleissuunnitelma laajempi uusiminen.

Tässä näkyy sitten yleisesti, miten koko hankkeen kustannukset jakautuvat. Seinästä seinään tosiaan katuja uusitaan lähes koko reitillä. Eli nämä katujen peruskorjaukset tulevat tulisivat tässä samalla itse raitiotie n. 120 miljoonaa, plus sitten osa tuosta geotekniikasta olisi siellä raiteiden alla. Sitten meillä on katu-, johto- ja putkisiirtoja, teknisiä (-) [0:11:06] siirtoja, katuympäristöä, muuta, kuten melusteet, valaistus ja sitten paljon tuota itse rakentamista, kaupungin ja urakoitsijan tehtäviä. Tunnelin kustannus on myös noussut n. 30 miljoonaa ja suurin osa tästä noususta johtuu näistä pohjarakennemuutoksista eli teräsponttiseinän määrää on lisätty ja osa räjäytyksistä on korvattu räjähteettömällä louhinnalla, etenkin siellä Ratakujan tienoilla, jossa talot ovat lähellä. Toinen suuri lisäys pääradan ratapihan työn aikaisten muutosten kustannukset ja sen lisäksi esimerkiksi ramppien päälle on nyt suunniteltu katoksia, josta tulee lisäkustannuksia.

Bussivaihtoehdosta tässä äsken mainitsin 180 miljoonaa, joka on tämä itse infra ja sen lisäksi on arvioitu, että tätä ei pystytä tavallisella vuosibudjetilla rakentamaan, joten tähän tarvittaisiin myös lisälainaa, jonka rahoituskustannukset on arvioitu olevan 69 miljoonaa. Eli 249 on sitten näiden kokonaissumma. Ja kartalta näkee punaisella



viivalla, että lähes koko reitille sitä peruskorjaustarvetta nyt on, joka siis sisältyisi siihen ratikka vaihtoehtoon, joten se on sisällytetty myös tähän bussivaihtoehtoon. Tämä sisältäisi myös ne bussikaistat sekä pyöräilyn baanaa n. 8km, kuten ratikkasuunnitelmatkin.

Kiinteistötaloudellisista tuloista. Raitiotie on useassa kaupungissa luonut maankäytön kehitystä, joka ei olisi tapahtunut pelkän bussilinjan varassa ja täällä on sitten arvioitu, mikä se Vantaan ratikan aiheuttama määrän lisäys olisi ja sitä on arvioitu laajalla kaupunkisuunnittelu- ja kehittämisen asiantuntijajoukolla ja laskettu aiheutuneet tulot tarkasti ja tuloksena on tämä 794,4 miljoonaa euroa ratikalle ja graafista nähdään, että noin 371 miljoonaa sitten oli se bussin tuotto. Eli emme oleta, että mitään maankäytön kehitystä ei tapahdu, jos ratikkaa ei tehdä, vaan tuo erotus on sitten tuossa se ratikan vaikutus.

Sen lisäksi nyt kun nämä edelliset kiinteistötaloudelliset tulot on arvioitu nykyisen uuden yleiskaavan ja kaavarungon perusteella vuoteen -50 saakka. Siihen mennessä luultavasti tehdään yksi tai useampikin yleiskaava jo uudestaan, joten Newsec Oy on meille tunnistanut ratikan reitin varrelta alueita, jotka voisivat sitten kehittyä eri tavalla ja näiden mukaiset kiinteistötaloudelliset tulot kaupungille olisivat noin 119 miljoonaa euroa lisää, mutta tätä tosiaan ei näissä seuraavien kalvojen koosteissa ole. Tämä on tällainen lisätieto, että myös enemmän luultavasti olisi saatavissa, mutta emme voi sitä nykyiseen yleiskaavan perustaa.

Sen lisäksi on arvioitu uusien asukkaiden ja työpaikkojen aiheuttamat verotulot, sekä myös palvelumenot. Eli valtionosuuksia, tuloveroja, kiinteistöveroja, yhteisöveroja saisimme lisää, mutta toisaalta pitäisi rakentaa lisää päiväkoteja, lisää henkilöstöä sinne ja liikuntapalveluita, yleishallintoa. Kaikkea, mitä kunta tekee ja ne kattavat tässä arvioinnissa melko tasan toisensa. Eli uusien asukkaiden ja työpaikkojen myötä tulot kattavat kasvavat menot. Sen lisäksi ratikan ja sen kasvavan maankäytön rakennusten rakentamisesta palautuva verotulo on arvioitu olevan noin 44 miljoonaa, joten kokonaisuudessaan tämä kuvio on 42 miljoonaa plussalla.

Ja tässä sitten se koko talouskuvio. Eli menoista tämän rakentamiskustannus. HSL-talous sisältää liikennöintikustannukset, jotka täällä HSL-alueella aina sisältävät vaunujen hankinnan, varikon rakentamisen, ylläpidon ja niin edelleen. Liikennöinnistä myös sähköt, palkat, kaiken sellaisen. Ja sitten tulopuolelta myös lipputulot. Ja sitten



toisaalta sen HSL-alueen muiden kuntien käyttäjien suhteessa maksaman osuuden tästä infrainvestoinneista. Me maksetaan tällä hetkellä käyttäjäsuhteessa metrosta, esimerkiksi ja sitten pääosin Helsinki maksaisi sitten käyttäjäsuhteessa tästä ratikasta. Sen kaiken pyörytyksen lopputuloksena on 31 miljoonaa 40 vuoden ajalta.

Sen lisäksi kunnossapitokustannukset on arvioitu olevan noin neljä miljoonaa euroa vuodessa enemmän ratikkavaihtoehdossa. Rahoituskustannukset arvioitu kaupungin normaaleilla lainaehdoilla tuohon 222 miljoonaan euroon ja lisäksi, jos ratikka päätetään rakentaa, niin Kaupunkiliikenne Oy:hyn liitytään sitten suuremmalla osakemäärällä, josta tulisi arviolta 3 miljoonan euron kustannus.

Tulopuolella sitten nämä kiinteistötaloudelliset tulot ja verovaikutukset, jotka äsken selostin ja lopputuloksena +10 miljoonaa euroa reaaliarvossa. Jos olisimme nykyarvossa, niin summa olisi noin 177 miljoonaa euroa plussalla, mutta menemme näillä reaaliarvoilla.

Miten tämä sitten jakaantuu vuosittain? Tässä on paljon tietoa, mutta tuolla keskellä on viiva, joka on nolla. Sen alla on menot ja päällä tulos. Punaset on rakentamiskustannusta, jotka tapahtuu tuolla alkuvuosina ja sitä katetaan vihreällä eli lainalla ja keltaisella eli Mal-avustuksella ja samaan aikaan myös saadaan tuota tummanharmaata eli kiinteistötaloudellisia tuloja. Ja tämän myötä tuo punainen kassavirta vuosittain -viiva, pysyy tuolla plussalla 40-luvulle asti. Eli kun kysytään koska ratikka on maksanut itsensä takaisin, niin tavallaan saman tien. Eli miinukselle mennään vasta tuolla 40-luvulla. Ja siellä sitten on nyt arvioitu vaan tuonne -50 vuoteen asti näitä kiinteistötaloudellisia tuottoja ja ne hiipuu sinne loppupäähän. Ovat aika etupainotteisia. Niin samalla kun kuitenkin vielä maksetaan lainaa, niin tuo punainen viiva tuolla sitten tippuu miinuksen puolelle, kunnes laina on maksettu ja tullaan tuonne nollan pintaan. Ja tuo kumulatiivinen kassavirta, vihreä katkoviiva tuolla ylhäällä, kuvaa sitten sitä paljonko kassaan on kaupungilla tullut rahaa. Tulot miinus menot. Eli käydään tuolla aika korkeallakin, mutta sitten kun maksetaan sitä lainaa pois, niin se laskee ja lopputulos on se +10 miljoonaa, jonka äsken esitin.

Sitten vielä muut merkittävimmät vaikutukset kuin talous. Suurimpana ehdottomasti kaupunkikehitys. Eli ratikkaa lisää asuntojen ja työpaikkojen toteutumista. Meillä on alueita, mihin on suunniteltu on kaavoitettu. Kaavat ovat vahvoja, mutta sinne ei löydy kiinnostusta kehittämään niitä alueita, joten sinne tarvitaan jotain vetovoimaa



kehittävää. Asukasmäärän on arvioitu yli kaksinkertaistuvan tämän kaavarungon alueella, joka on 800 metrin säde ratikan pysäkeistä. Lisäksi kaupunkirakenne monipuolistuu, mahdollistaa jalankulku- ja pyöräilykaupungin syntymisen. Eli tämä sekoittunut rakenne tarkoittaa sitä, että saataisiin palveluita, työpaikkoja ja asumista melko lähelle toisiaan, jotta se mahdollistaisi tällaisen jalan ja pyörällä kulkemisen silloin kuin ei vaikka autoa haluta käyttää. Eli tää ei pelkästään perustu siihen, että ihmiset käyttää enemmän joukkoliikennettä, vaan myös siihen, että sitä rakennetta tiivistetään ja myös muut kulkumuodot on houkuttelevia, mahdollisia. Alueet vahvistuvat ja vahvistavat toisiaan, saavutettavuuden paranemisesta hyötyy keskustat, mutta myös niiden väliset alueet, esimerkiksi nyt Hakunilan–Tikkurilan väli, Tikkurilan–Aviapoliksens väli ja myös nuo raideliikenteen vaihtoasemiksi muodostuvat paikat kuten Tikkurila, Aviapolis, lentoasema ja Mellunmäki.

Toinen iso asia on kaupunkirakenne. Hakunila on viimeinen iso aluekeskus ilman raideyhteyttä, mutta ratikka tukisi myös tuota Länsimäkeä ja Länsimäen välissä olevaan (Fazerilan) [0:19:23] Vaaralan työpaikka-alueiden kehitystä. Tikkurilassa tämä vahvistaisi asemaa joukkoliikenne hubina ja edesauttaisi keskustan laajentumista Jokiniemi ja Värtehtaan suuntiin. Aviapoliksessa on asema, mutta se on vähän siellä toisella reunalla. Eli tämä parantaisi sisäistä joukkoliikennettä, työpaikkojen saavutettavuutta ja saataisiin myös Jumbo–Flamingo sujuvasti saavutettavaksi joukkoliikenteellä.

Kolmas iso vaikutus: eriytymiskehitys. Tämä on arvioitu aluekehitys yrityksen MDI:n ja Helsingin kaupungin Venla Berneliuksen avulla. Eli täällä on hyvin paljon asiantuntemusta taustalla ja tämän raportin tuloksena oli, että Vantaan ratikan vaikutukset alueiden eriytymiskehitykseen voivat olla merkittävät. Pääsyinä on uusi asuntotuotanto, sekä saavutettavuuden ja kaupunkitilan laadun kasvu. Tämä ei kuitenkaan yksin käännä eriytymiskehitystä. Eli siihen vaaditaan lisäksi muita toimia, joiksi on arvioitu esimerkiksi olemassa olevan asuntokannan ja koulujen kehittäminen, palvelut, yleiset maineeseen liittyvät tekijät ja niin edelleen. Kuvaajassa puhutaan vieraskielisistä, mutta tämä toki on vain vain yksi aspekti tässä koko asiassa, mutta tuo graafi kuvaa hyvin tätä suuntaa. Eli ratikka voisi aiheuttaa tuollaisen melko huomattavankin hidastumisen tähän kehitykseen ja yhdessä muiden toimenpiteiden kanssa voisi ehkä jopa saada tuota kehitystä kääntymään.



Elinvoima, vetovoima, pitovoima on suuria vaikutuksia. Ja tätä on paljon nähty noissa muissa hankkeissa. Positiiviset vaikutukset, etenkin elinvoimaan ja vetovoimaan johtuu pääosin tosta saavutettavuuden paranemisesta. Eli kun saavutettavuus paranee pysäkin ympärillä, se houkuttelee lisää työpaikkoja, koska he saavat lisää työntekijöitä helpommin sinne ja myös palveluita saadaan lisää, kun sinne tulee lisää asiakkaita. Ja nämä taas yhdessä houkuttelevat lisää asukkaita sinne varrelle ja tästä on mahdollista saada tällainen hyvä kierre aikaiseksi. Tuo pitovoima liittyy sitten enemmän kaupunkiympäristön, viihtyisyyden ja alueiden identiteetin kehittymiseen.

Liikenteelliset vaikutukset. Raitiovaunut on matkustajamääriltään busseja suurempia ja kulkee omilla kaistoilla, joten kapasiteetti ja palvelun luotettavuus on selvästi parempia kuin bussivaihtoehdossa. Kulkuvälineenä ratikka on täysin esteetön. Eli esim. rollaattorin kanssa tai pyörätuolilla pääsee itse suoraan pysäkkilaiturilta sisään. Matkustajamääriä on arvioitu Helsingin seudulla käytössä olevalla liikenne-ennusteohjelmistolla, jossa joukkoliikenteen käyttäjämäärien kehitys on arvioitu melko varovaisesti. Ratikkamatkustajia on arvioitu olevan 31 000 vuorokaudessa vuonna -30 ja 47 000 vuonna -50. Muita liikenteellisiä vaikutuksia: merkittäviä parannuksia kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin, ja vaikutukset ajoneuvoliikenteeseen ja sen sujuvuuteen pieniä ja paikallisia, paitsi rakentamisen aikana, jolloin vaikutukset on merkittävät kaikille kulkumuodoille.

Ympäristövaikutukset. Luontovaikutukset on vähäisiä. Ratikka kulkee pääosin nykyisillä katualueilla. Suurin tällainen välillinen luontovaikutus on positiivinen. Eli kaupunkirakenteen tiivistämisen myötä ei olisi tällä aikavälillä tarvetta uusien asuinalueiden rakentamiselle. Seudun CO2 päästöt vähenevät ratikan myötä noin 1220 tonnia vuodessa henkilöautoliikenteen vähenemään kautta. Tässä on otettu huomioon hyvin vahva autoliikenteen sähköistyminen. Toisaalta ratikan pohja- ja pintarakenteiden rakentamisen päästöjen on arvioitu olevan noin 1500 tonnia ja bussivaihtoehdon päästöt karkealla arviolla noin 30 prosenttia tästä.

Melu-, värinä- ja runkomeluvaikutukset on arvioitu suunnittelun yhteydessä. Värinä ei ylitä ohjearvoja ratikan reitillä, mutta melu ja runkomelu paikoitellen ylittää ja siellä sitten on suunniteltu suojaus katusuunnitelmiin, missä tarpeen on.

Sitten kooste vertailuista. Eli meillä on tässä ratikka ja perusbussi, joita hankesuunnitelmassa verrataan, sekä myös tuo superbussi, joka on erillinen



selvityksensä, joka on myös julkaistu. Ja tässä taulukossa näkyy myös tämä nykytila. Eli tällä hetkellä siellä on jo 56 000 asukasta ja 52 000 työpaikkaa tässä käytävässä. Toteutusmallia on selvitetty eri asioiden kannalta ja etenkin sen kannalta, että meidän suunnitelmat on vähän pidemmällä kuin muissa raitiotiehankeissa on tässä vaiheessa ollut. Ja tuloksena nyt on ollut, että toteutusmalliksi esitetään kahden allianssin mallia, eli tämä jaettaisiin maantieteellisesti luultavasti tunnelin itäpuolelta. Eli yksi paketti olisi länsiosa ja tunneli ja toinen paketti sitten itäosa ja siihen mahdollisesti... optioita esim. varikosta tai Helsingin osuudesta, joista erikseen sitten sovitaan. Ja tämä toteutusmalli vietiin päätöksentekoon eilen kaupunkitilan lautakuntaan ja siihen vielä tehdään sellaista perustelumuihistiota kootaan, kootaan nämä arvioinnit yhteen ja viedään sitten vielä seuraavaan lautakuntaan.

Nyt siis yleissuunnitelma valmistui vuonna -19. Sen jälkeen jatkosuunnittelu päätöksen mukaan teimme kaavarunkoja... kaavarungon, asemakaavoja katusuunnitelmia ja hankesuunnitelman, joka on nyt valmis ja olemme hakemassa rakentamispäätöstä, jos se tulee, niin rakentaminen voisi alkaa vuonna -24 ja liikennöinti ratikalla vuonna -29. Kiitos.

0:25:33.2 Puheenjohtaja Lindtman Antti

No niin. Eli tarkoittaako tämä, että tässä selostus on päättynyt ja nyt on mahdollisuus sitten esittää kysymyksiä. Nyt tää teemahan on... Laitetaan kamerakin päälle vielä. Teemahan on tietysti... aika paljon porukkaa jakava, joten nyt pyritään siihen, että emme muotoile mielipiteitämme kysymyksiksi ja käy sitä keskustelua tässä ja nyt, vaan mennään tämän selostustilaisuuden merkeissä. Että nyt sitten esitetään kysymyksiä... ollaan sitten puolesta tai vastaan tai jotain mitä tahansa siltä väliltä.

Eli nyt sinne voi jättää sitten tsättiin pvp:n. Ja mä voin ottaa tässä semmosen startti kysymyksen samalla, kun muut sinne laittavat. Ja kysymys kuuluu, että onko... missä kaikissa näissä vaihtoehdossa, kun on verrattu tätä runkobussimallia, superbussimallia ja ratikkaa, niin missä kaikki niissä on mukana tää Tikkurilan alitse kaivettava tunneli ja mikäs sen kustannusvaikutus on? Se on tämmönen... Huomasin, että vaikka olen jonkin verran asiaa seurannut, en ollut varma, että mikä siihen on vastaus.

Katsotaan. Nyt täällä on puheenvuoroja vielä, Kksymyksiä pyydetään ja tehdään traditionaalisesti vedetään tähän viiva, että... Nyt vaikuttas siltä, että viimeinen kysyjä



on Nina Nummela. Vedetään tähän se kuuluisa viiva ihan tsät-kenttään todisteellisesti. Joten nyt sitten... otetaan kysymyksiä semmoisina pieninä sarjoina, että... Nyt ensimmäisen käynnistää, puheenvuoron on pyytänyt... Katsotaan. Tiina Tuomela. Sitte kerrottakoon, että paikalla on myös suunnittelupäällikkö Sauli Hakkarainen, joka (on ratikan suunnittelupäällikkö) [0:27:49] ja valmistautunut myös tarvittaessa täydentämään tai vastaamaan.

Katsotaas. Nyt täällä on kaiken näköistä tsät-viestintää. Kyllä vain. Eli ensimmäinen kysyjä on valtuutettu Tuomela. Ole hyvä.

0:28:02.2 valtuutettu Tuomela Tiina

Kiitos puheenjohtajaa ja kiitos erinomaisesta esittelystä. Ihan muutama kysymys, minkä haluisin vielä tarkentaa. Esimerkiksi miten on mietitty näitä raiteiden esim. talvikunnossapito ongelmia? Tokihan katujakin pitää aurata, mutta et onko raiteiden osalta jotain erityishuolta, kun tulee lunta ja jäätä ja paakkuuntuu kinokset sinne raiteille?

Toinen kysymys: miten tämä, Tikkurilan alueellahan tämä pohjavesi on on aika lähellä, mitkä ovat riskit tän pohjaveden korkeuden suhteen täs rakentamisessa ja jatkossa sitten ratikan toiminnassa, mikäli se päätetään rakentaa? Ja sitten tavallaan täs oli esittelyssä hyvin paljon näitä mahdollisuuksia ja etuja, ootteks te tehny tämmöstä nelikenttäanalyysiä, et mitkä ovat pahimmat skenaariot tai mitkä ovat tämmöset uhkakuvat hankkeelle?

Kiitos.

0:29:43.0 valtuutettu Kauppinen Sirpa

Kiitoksia. Kiitos hyvästä esittelystä.

Oisin sellaista kysynyt, että... tost kiinteistökehittäminen nousi täs esille tärkeänä asiana tai tämä... niinkun syynä syynä rakentamiselle. Niin mä oisin kysynyt, että mitenkä sitten se kiinteistökehittämisen ja ratikan liikennöintiin, sen niinku kannattavuuteen vaikuttava asia, elikkä tämä sama vyöhyke Vantaalla. Niin onko mahdollista, ollaanko sen eteen tehty- tekemässä jotain, että saadaan tää ratikan alue sitten samalle niinkun b-vyöhykkeellä myöskin? Toinen kysymys... Tai samalle vyöhykkeelle.



Toinen kysymys koskee sitä, että mä yli 10 vuotta sitten kirjoitin Hesariin tästä... Otso Kivekkään ja kumppaneiden kanssa tästä ratikasta. Niin sen tavallaan kannattavuus on hyvin paljon kiinni siit nopeudesta. Niin mä olisin kysynyt, et miten nopea vaihto saadaan tällä järjestelyllä, mitä nyt ollaan suunniteltu sieltä radan alta, niin Aviapoliksen ratikasta Helsingin junaan tai toisinpäin? Et paljonko se vaihto kestää ikään kuin ihmisellä sitten siinä? Ja sitten tähän liittyvä b-kysymys sitten, että miten varmistetaan, että Myyrmäessä, kun kun ratikka on sitten kokonainen verkko mahdollisti tulevaisuudessa, jos tämä päätetään rakentaa, niin Myyrmäessä huomioidaan nykyistä jouhevampi suunnitelma, et päästään nopeampaan vaihtoon myös sielläkin, koska nythän se suunnitelmien mukaan ratikka ei ihan siihen radan viereen tulisi. Kiitoksia.

0:31:24.4 valtuutettu Norrena Vaula

Haloja. Kuuluuko?

(Kyllä kuuluu) [0:31:29].

No niin, kysyisin tästä elinvoiman, vetovoima ja pitovoima asiasta. Että ensinnäkin, et voiko Vantaan ratikkaa verrata kehärataan? Ja millaisia kokemuksia tai onko nyt tuleeko ulkomuistista tietoon, et miten kehärata toimi? Millä tavalla se on vaikuttanu meidän asuntorakentamiseen ja millä lailla työpaikkakehitykseen? Kehärata. Kiitos.

0:32:07.5 valtuutettu Karhu Suvi

Kiitos paljon, puheenjohtaja. Kaksi kysymystä.

Ensimmäinen on se, että jos oikein muistan täs aineistossa nyt sanottiin, että se ratikan kulkuaika siit reitin päästä päähän on 53 minuuttia keskimäärin ja nyt mie katoin tota linjaa 570 ja sen aikatauluja, niin se liikkuu vähän pidempää reittiä kun ratikka, mutta se on nopeimmillaan 47 minuuttia ja hitaimmillaan 60 minuuttia. Et mihin tää tavallaan perustuu, että tää ratikka parantaa sitä joukkoliikennettä siellä niin kuin alueella, koska toi bussi on nykyiselläänkin yhtä nopea, ellei jopa nopeampi?

Ja sit tähän liittyen, niin mitä on ajateltu siihen, että kun on se yötauco, kun se ratikka ei liikennöi? Koska nythän se bussi liikennöi läpi yön, joka on tosi tärkeä lentokentällä työskenteleville ihmisille, koska siellä työvuorot alkaa ihan mihin aikaan sattuu tai päättyy mihin aikaan sattuu, niin millä me varmistetaan, että täällä lentokentällä työskentelevät ihmiset pääsee sit yöaikaan töistä pois tai töihin, kun se ratikka ei kulje?



Ja toinen kysymys liittyy EU:n ennallistamisasetukseen eli minkälaisia riskejä nähdään siinä, että jos se EU:n ennallistamisasetus tulee meillä voimaan kireänä, niin että ei sais niinku sitten mitää metsiin enää kaataa, vaan päinvastoin meidän pitäis niinku ennallistaa jo aiemmin kaadettuja metsiä takasin, niin minkäänlaisia uhkakuvia tässä on, et jos se ennallistamisasetus toteutuu tiukkana, että sit me voidakkaan rakentaa oikeastaan enää yhtään uusikaupunginosia tänne Vantaalle? Ja kaataa niin kuin metsää sen tieltä ainakaan. Niin näihin kahteen, kiitos.

0:34:09.4 valtuutettu Kanerva Sami

Kiitos puheenjohtaja.

Siinä oli esitetty näitä arvioita syntyvistä työpaikoista ja ja tänne muuttavan väestön tästä niin kun jakaumasta ja ja äidinkielestä ja ja verotuloista ja kaikista muista. Niin pystyttekö yhtään avaamaan, et minkä tyyppisillä menetelmillä tätä on arvioitu?

0:34:35.0 puheenjohtaja Lindtman Antti

Selvä, kiitoksia ja jos esittelijä voi samalla vastata puheenjohtajan kysymykseen liittyen siitä tunnelista, et missä kaikissa vaihtoehdossa tunneli on mukana ja mikä on se kustannusvaikutus.

Nyt meillä on tässä viiden valtuutetun kysymykset. Että otetaanko näihin vastaukset nyt sit jatketaan? Ole hyvä.

0:34:52.5 hankejohtaja Hulkko Tiina

Joo, kiitos.

Missä vaihtoehdossa on tunneli, niin ratikassa on tunneli, tietysti, ja myös superbussissa on tunneli. Tosin bussit on vähän leveämpiä kuin ratikat. Siis jotain parikymmentä senttiä leveämpiä, ja koska se tunneli on niin ahdas, niin se ei voi olla kaksisuuntainen sillä superbussilla. Eli siinä on yksisuuntainen osuus siinä Ratakujan tienoilla. Mutta tunneli on, eli vaihtoyhteydet saatasiin saman tasoisiksi. Perusbussilla ei ole tunnelia. Eli se kulkisi sitä nykyistä reittiä Valkosenlähteentietä

Ja kustannusvaikutus. Sitä mulla ei tässä juuri ole, mutta katsotaan onko Sauli Hakkarainen se kohta ehtinyt kaivaa. Annan hänelle puheenvuoron kohta.



Tai itse asiassa, annan heti, jos sopii, koska myös seuraava, tämä pohjavesikysymys, ohjautuu Saulille.

0:36:21.3 suunnittelupäällikkö Hakkarainen Sauli

Kiitoksia puheenjohtaja.

Vastaan tohon Tiinan minulle osottamaan kysymyksen. Eli olen Sauli Hakkarainen, ratikan suunnittelupäällikkö ja tällä hetkellä en kerennyt vielä löytää minäkään sitä tunnelin kustannusarvioo. Jatkan sen etsintää kohta, mut sitten niihin pohjavesikysymyksiin voisin vastata tunnelin osalta.

Että tosissaan meillä on hyvinkin kattavaa pohjavesi seuranta tietoa tuolta Tikkurilan alueelta ja sitä tehdään lisää ja meillä on siellä pohjavesi virtaussimulaatioita tehty ja niitten perusteella ollaan suunniteltu niinkun työn aikasiin järjestelyihin ratkaisu, että millä saadaan pohjaveden pinnat säilytettyä tuolla Tikkurilan alueella ennallaan ja sitten ollaan myös suunniteltu ratkaisu, millä ne sitten tunneli kun on rakennettu ja tilannetta palautetaan niin sillä, miten ratkaisulla varmistetaan sitten se pohjaveden virtaaminen siellä myös jatkossa tunnelin siellä ollessa. Eli siellä on tarvittaessa tällasia imeytysjärjestelyjä ja muita, millä sitä pohjavedenpinnan tasoa saadaan säilytettyä tai pumpataan pohjavettä sieltä tunnelin puolelta toiselle, että nämä on niitä teknisiä ratkaisuja.

Sitten muutaman sanan voisin sanoa myös kysymykseen talvikunnossapidosta. Se on tosissaan, ollaan jo jonkun verran oltu yhteydessä tässä vaiheessa tietysti Helsingin kaupunkiin. Täällä kantakaupungissa on jo pitkään ratikoita ollu ja siihen tutustuttu jossakin määrin jo siihen kunnossapitoon ja sen aiheuttamiin reunaehtoihin tuonne suunnittelulle ja tietysti myös Tampereesta ollaan oltu yhteydessä Tampereen kanssa ja kuultu heidän kokemuksia ja näkemyksiään tuohon. Ja on koitettu suunnitella mahdollisimman hyvin talvikunnossa pidettävää infraa meille, että se olisi mahdollisimman helppoa ja kustannustehokasta talvikunnossapitää. Niin ollaan sellaset ratkaisut kyllä löydetty, että talviajan liikennöinti myös hoituu.

0:38:16.7 hankejohtaja Hulkko Tiina

Kiitos. Palaan vastaamaan seuraaviin tästä suoraan.

Eli onko tehty nelikenttäanalyysiä? Pahimmat skenaariot, uhkakuvat hankkeelle. Me ei olla tehty nelikenttäanalyysiä, vaan meillä on semmonen melko yksityiskohtainen



riskienhallintajärjestelmä, jota käytetään, josta on sitten tasaisin väliajoin ollut eri teemoista työpajoja, jossa asiantuntijat kokoontuu miettimään, että mikä kaikki voisi mennä pieleen ja mitä sille asialle voisi tehdä. Ja meil on ollu satoja erilaisia riskejä tässä suunnitteluvaiheessa ja niitä on sitten aina yksi kerrallaan sieltä poistunut. Eli on määritelty aina toimenpiteet, että mitä tälle tehdään, kuka vastaa, millä aikataululla ja niitä sitten sieltä on poistettu. Ja ne mitä on a riskejä jääny jäljelle, niin ne on mainittu sitte siellä hankesuunnitelmassa. Mutta... ehkä yleisesti sanoisin, että raitiotiehankkeessa se, millä ne saa epäonnistumaan on se, että ei kytke maankäytön suunnittelua siihen raitiotien suunnitteluun. Eli se on se ehkä pahin uhkakuva, että tavallaan unohtaa sen maankäytön ja menee liikenne edellä, niin se ei tuota hyvää lopputulosta. Ja toinen on se, että alkaa karsia laadusta. Eli jos se laatu tippuu, jos vaikkapa päätetään, että tehdään... sepli raidetta ja jätetään puut pois ja tavallaan vaikkapa kustannusten takia sitten karsitaan sieltä kaikkea, niin sillä sitten ei saada enää niitä vetovoimavaikutuksia eikä varsinkaan pitovoimavaikutuksia ja sitten sen hankkeen tavoitteet alkaa siitä kärsiä. Eeli ne ehkä semmoset suurimmat uhkakuvat.

Kiinteistö... niin tuo oli tuo b-vyöhykekysymys, jonka kohta voisin ohjata esimerkiksi apulaiskaupunginjohtaja Anttilalle, mutta vastaan vielä tästä loppuun.

Miten nopea vaihto saadaan radan alta junaan, eli sieltä Tikkurilan aseman pysäkiltä juniin? Riippuu junan pituudesta, jos juna on pari runkoinen, niin kuin ne ainakin ruuhka-aikaan usein on, niin voit kävellä suoraan siitä liukuportaavat ylös ja junaan, jolloin se vaihto aika semmonen noin kaksi minuuttia. Ja jos se on lyhyempi, niinkun hiljaisempaan aikaan, se pysähtyy pikkusen kauemmas, jolloin se on ehkä ehkä kolme. Mutta hyvin hyvin lyhyttä kävelymatkaa tässä tässä on kyseessä.

Myyrmäestä. Tosiaan se jää vähän kauas siellä se... no ei kauas, mutta sinne toiselle sitä bussiterminaalia se tämänhetkinen yleiskaavan varaus raitiotiellä ja olen siitä keskustellut tuolla liikennepuolen kanssa, jotka siellä alueella suunnittelevat ja vähän on haastavaa. Siellä on paljon hankkeita siinä vieressä, jotka nyt sitten vähän tukkivat sitä aluetta vielä entisestään, joten en tiedä, miten saataisiin lähemmäs, mutta mutta tieto on siellä, että tällaista kyllä haluttaisiin.

Kehäradan kokemuksista, miten on vaikuttanut asuntorakentamiseen, työpaikkakehitykseen. Sellaisia lukuja mulla ainakin tässä on, että silloin kun tätä kehärataa mietittiin, että tällainen tehtäisiin, niin silloin arvioitiin, että vuonna -25



Vantaalla olisi 240 000 asukasta. Ja nythän se on jo mennyt yli. Eli meillä on yli 242 000, joten sinänsä ennuste... siellä maankäytön kehityksessä oli vähän alakanttiin. Silloin arvioitiin, että... noin 1 174 000 kerrosneliömetriä tulisi asuinrakentamispotentiaalia. Anteeks nyt mä puhun väärää lukua. Tuo oli se, mikä on vielä käyttämättä. No se oli kuitenkin se tieto, että noin puolet tuli jo neljässä vuodessa siitä maankäytön kehitystavoitteesta, mitä mitä arvioitiin silloin ennen kehäradan rakentamista, että siellä se kyllä kehittyi hyvin nopeasti laskusuhdanteesta huolimatta.

Sitten matka-aika. Ihan oikein, se on noin 53 minuuttia päästä päähän se ratikka ja tällä hetkellä on välillä nopeampi se bussiyhteys ja välillä hitaampi ja se on ehkä se yksi pääasia, miksi tämä parantaisi joukkoliikennettä, että se on välillä jotain välillä jotain muuta se bussiyhteys. Se on kiinni siitä muun liikenteen määrästä ja siellä ei aina oikein tiedä, että kuinka kuinka sillä sitten pääsee, mutta tämä omien kaistojen myötä ratikka olisi sitten aikataulussaan. Siihen vois luottaa, että kun aikataulu sanoo näin, niin sillä mennään. Toinen juttu on se, että tällä hetkellä tuo bussilinja toimii noin. Eli siinä on aika paljon hajontaa liittyen siihen, mihin aikaan se ajaa, mutta sitten kun maankäyttö kuitenkin myös sen bussivaihtoehdon myötä kehittyisi tuolla käytävässä, niin se tarkoittaa sitä, että myös autoliikennettä tulee paljon enemmän joka tapauksessa, jolloin sitten se entisestään kasvaa se epäluotettavuus sillä bussilinjalla. Eli se jää siellä enemmän ruuhkiin ja hidastuu, mikä sitten taas ei tapahdu, jos omat kaistat on käytössä.

Yöajasta. Bussi liikennöi nyt läpi yön ja tosiaan ratikalla olisi noin kolmen tunnin liikennöintitauko siellä aamuyöstä. Ja tähän on suunniteltu ratikkapysäkkien lähelle ja myös sinne välille bussipysäkit ja siellä voidaan sitten hyvin ajaa yöaikaan bussilinjaa silloin kun ratikka ei aja.

Sitten oli vielä arviot syntyvistä työpaikoista ja muuttavan väestön jakaumasta, minkälaisilla menetelmillä arvioitu. Kohta voisin, se jäi tässä sanomatta, et meil on myös yleiskaavapäällikkö Mari Siivola täällä paikalla vastaamassa kysymyksiin, niin hän voisi kohta vastata tähän EU:n ennallistamisasetukseen ja myös tähän arvioihin syntyvistä työpaikoista, mutta vastaan ensin vielä tuon muuttavan väestön jakaumasta sen, että tämän on tosiaan tehnyt MDI tämän arvion esimerkiksi siitä, minkä ikäisiä henkilöt olisivat ja minun täytyy sanoa, että minä en tiedä, millä periaatteilla niitä



arvioidaan. Että en ole sen alan asiantuntija ollenkaan. Toivon, että sieltä väestöskenaariot... tai tästä demografia selvitykseestä meiltä löytyy tähän vastausta.

Mutta nyt voisin antaa Siivolalle puheenvuoron.

0:45:21.7 yleiskaavapäällikkö Siivola Mari

Kiitos. Joo, jos mä aloitan tästä ennallistamisasetuksesta. Sen valmisteluhan on vielä kesken. Se on luonnosvaiheessa ja me ollaan sitä hyvin tiiviisti seurattu. Varsinkin C6-kaupunkien voimin ja ja hyvin tiiviisti kuntaliiton ja näiden EU-tahojen kanssa yhteistyössä. Meillä on se käsitys, että et jos nyt katsotaan nimenomaan tätä ratikan kasvukäytävää, niin sen vaikutus olisi aika vähäinen, koska niin yleiskaavan kun kaavarungonkin rakentamisalueet on aika pitkälti määriteltä jo rakennetuille alueille ja niinpä tän vaikutus siihen kaupunkivihreän määrään ois aika vähäinen. Ja ja siis ylipäänsä pään sisään päin kasvaminen vähentää sitä painetta mennä mennä luonnonmukaisille alueille. Se sana 'ennallistaminen' ei tarkoita paluuta kauas menneisyyteen, vaan vaan lähinnä paluuta tai tai niinku siinä määritellään todennäköisesti joku vuosiluku, minkä tilanteen tilannetta lähdetään seuraamaan ja se on joku nykypäivän vuosi.

Työpaikkojen arviosta ne on ihan laskennallisia arvioita kerrosneliometri määrästä tolla kasvuvyöhykkeellä ja niitä on arvioitu... työpaikka väljyyksien mukaan vähän siihen tapaan, mitä niillä alueilla on ollu. Eli 30–100 kerrosneliometriin per työpaikka ja niistä niitä on mekaanisesti tuotettu. Kiitos.

0:47:37.3 apulaiskaupunginjohtaja Anttila Tero

Kuuluuko tämä?

Kuten useimmat teistä ja kysyjäkin hyvin tietää, niin HSL:n hallitus on juuri muutama viikko sitten ratkaissut, että ainakaan lähiaikoina ei ryhdytä, ei HSL ryhdy tariffivöhykkeitä uudistumaan. Eli samassa yhteydessä kuin halli- kun HSL:n (hallitus) [0:48:00] ns. tasatariffiesitys kaatui, niin toimivajohto siellä ilmoitti, että nyt jatketaan jatketaan nykyisellä nykyisellä vyöhykerakenteella. Eli sanoisin, että suoraan tähän ratikkahankkeeseen ei löydy, ei ei ei liity kaupungin pyrkimystä vyöhykevyöhykkeiden uudistamiseen, vaan vaan HSL-tariffivöhykkeet on laajempi seudullinen asia ja oletan, että kun pöly tuon tasatariffin kannalta kielteisen päätöksen



jälkeen on laantunut, niin jossain vaiheessa, jos ei tänä vuonna, niin ensi vuonna varmaan jollain taholla käynnistyy ehkä uusi keskustelu siitä, että minkälainen voisi olla seudullinen tariffirakenne tulevaisuudessa. Mut on hyvin vaikea lähteä vasta tehdyn päätöksen jälkeen arvioimaan, että kuinka tää, kuinka tämä tariffi- ja vyöhykekeskustelu tästä tästä etenee.

Puheenjohtaja, jos saan jos saan käyttää tilaisuutta hyväkseni, niin niin niin tuossa oli Vaula Norrenalla maankäyttöön liittyvä kysymys ja ja ehkä semmosena verrokkina siitä vaan nostaisin esiin tuon... nostaisin esiin tuon kehäradan. Eli eli... Eli Vantaan maankäytöstä ja nimenomaan asuntojen tai asukkaiden osalta, niin vuosina 2015–2021, niin niin kokonaiskasvu oli 29 060 uutta asukasta, josta 13 770, eli 47 prosenttia, oli kehäradan asemien vaikutuspiirissä. Eli kehärata sai aikaan tuollaisen varsin voimakkaan kasvuimpulssin, jonka takana toki kehäradan lisäksi oli myös varmaan varmaan patoutunutta kysyntää tuon finanssikriisin jäljiltä ja näiden vaikutusta ei tietenkään pysty erottamaan. Mutta tuo 47 prosenttia, se että 47 prosenttia asukasmäärän kasvusta on keskittynyt vastarakennetun kehäradan ja ja varteen, niin niin tietysti kertoo osansa siitä, että että asuminen seudulla hakeutuu raideliikenteen ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen. Jos oikein ymmärsin, niin tämän tyyppistä asiaa valtuutettu Norrena haki omalla kysymyksellään. Kiitos.

0:50:38.4 puheenjohtaja Lindtman Antti

Ja jos nyt muistan oikein, niin täällä on vielä valtuutettu Kanervan... Anteeksi. Kuuluuko ääneni? Yritään puhua sitten vähän kovempaa.

(Itse asiassa kuuluu hyvin surkeasti.) [0:51:06]

No niin, mulla on tässä tällaset tuplalaitteet. Ilmeisesti nyt on vielä valtuutettu Kanervan kysymys vastaamatta, joka koski sitä, että oli työpaikoista ja... muutto, muuttaja ja asukasjakauman -

(Työ- työpaikkojen osalta vastattiin, mutta se ei tullut selväksi se.) [0:51:30]

Valtuutettu Kanerva voi itse täsmentää, jos -

0:51:39.4 valtuutettu Kanerva Sami

Joo, siis työpaikkojen osaltahan tuli vastaus ja sitten todettiin noista muista, että se oli MDI:n malli, joista ei ollut tietoa, niin sitä pitää ilmeisesti selvittää sieltä MDI:ltä, jos se suostuu niitä avaamaan. Kiitos. Tää oli riittävä nyt tässä vaiheessa.



0:52:09.1 puheenjohtaja Lindtman Antti

Mennään sitten eteenpäin. Meillä on täällä seuraavien kysyjien patteristo ilmeisestikin odottamassa. Eli täällä on valtuutettu Viilo, Eerola, Weckman, Järä... Vacker ja Nummella. Tässä järjestyksessä.

Valtuutettu Viilo, ole hyvä.

0:52:29.7 valtuutettu Viilo Mikko

Kiitos puheenjohtaja.

Mä jatkan tosta asukasteemasta. Aineistossa sivu 26, joka käsittelee tätä kaupunkirakennetta niin kerrotaan, että se arvio on ratikan kaavarungossa, että sijottuis 35 000 asukasta enemmän ja 15 000 työpaikkaa enemmän kuin siinä perusvaihtoehdoista, bussivaihtoehdossa. Ajatellaanko me, että että jos ratikkaa nyt ei toteutettaisi, niin tämä sama väestöpaine nyt jollakin aikavälillä sitte kuitenkin Vantaalle kohdistuisi? Ja mihin nämä asukkaat silloin sijoitettaisiin, jos jos ei tälle... kaavarunkoalueelle? Kiitos.

0:53:33.3 valtuutettu Eerola Antero

Arvoisa puheenjohtaja.

Tässä matkan varrella tän raitiotien kustannusarvio on noussut valitettavasti varsin rajusti. Ja osin se johtuu tästä projektista itsestään, mutta osin yleisestä kustannustason noususta. Ja jos olen oikein, jos olen oikein ymmärtänyt, et tämän kustannustason nousun taustalla on tietysti Ukrainan sotaan sen tuottama- sen tuottamat pakotteet. Eli näin muodoin voidaan puhua jonkinlaisesta ratikan hinnan Putin-lisästä, johon menimme Vantaalla valitettavasti voi vaikuttaa. Niin voitteko te eritellä tarkemmin sen, että mistä kaikista elementeistä ja osaeristä ja osatekijöistä tämä kustannustason nousu tässä hankkeessa johtuu?

0:54:29.8 valtuutettu Weckman Markku

Puheenjohtajan ääni kuuluu välillä todella huonosti, mutta kuuluu kuitenkin.

Ymmärtäisin, että minulla on puheenvuoro. Ymmärsikö oikein? Kuuluuko puheeni?

(Kuuluu.) [0:54:49].

(Myönnettiin puheenvuoro valtuutettu Weckmanille.) [0:54:50]



Joo, todellakin puheenjohtajan ääni kuuluu heikosti, mutta tuota tässähän mulla onki puheenvuoro, että se tätä nyt ei häiritse.

Kiitos puheenvuorosta, tässä on viitattu tähän Mal-tukeen 30 prosenttia, jota minun ymmärtääkseni ei vielä ole missään on päätetty, eikä sitä ennen syksyä ilmeisesti päätetäkään. Tää on ollut hyvin tämmöstä niinkun tarkoitushakuista mielestäni tämä selvitystyö. Sitten tämä vertaileva selvitys bussi/ratikka siinä on jäänyt... tämä bussivaihtoehto vähän vasemman käden selvitykseksi ja mielestäni se olisikin tullut toteuttaa eri konsultin toimesta. No tapahtuuko vielä näin, jää nähtäväksi. Myöskin tämä Valkoisenlähteentien vaihtoehto on jäänyt selvittämättä ja kuten te aikanaan kerroitte, jos se selvitetään siihen menee aikaa vähintäänkin vuosi. Elikkä päätöstä rakentamisesta tai rakentamatta jättämisestä näillä taustoilla ei voi tällä aikataululla tehdä.

Sitten kiinnostaa tämä lentoaseman teräsrakenteet, joita silloin bussikierroksella mainittiin, on tulossa. Mikä niiden kustannusvaikutus? Ja sitten myöskin nämä varikkokustannukset bussi/ratikka. Vaikka puhutaan, että se ratikkavarikko maksetaan jotain... muuta tietä, niin veronmaksajana viime kädessä ovat, veronmaksajat viime kädessä ovat niitä maksajia joka tapauksessa. Näihin jos sais vastauksia. Kiitos.

0:56:38.2 puheenjohtaja Lindtman Antti

Kiitoksia. Tässä kieltämättä jo rima pikkusen vapisi niiltä osin, että että tässä oli oli vahva mielipidekirjoituksen maku tässä -

(Oli siellä kysymyksiäkin.) [0:56:47]

Oli, oli, mutta alussa esitin juuri toiveeni -

(Anteeksi siitä.) [0:56:51].

Niin esitin alussa toiveen, että vaikka meidän valtuutetut ovat varmasti Suomen parhaita muotoilemaan mielipiteitä kysymyksiksi, koska meillä on tämä selostustilaisuus traditio täällä Vantaalla, niin vanha ja hyvin toimiva, että yritettäs tällä kertaa välttää sitä ja tätä.

Mutta nyt mennään eteenpäin kysymyksissä. Ja jos näin oikein täällä on, tääl on tsät-kentässä täällä muutamia havaintoja. Täällä ei olla saatu mikkiä päälle muuallakaan,



ja sitten sitten täällä on nyt seuraavana valtuutettu Järä ja valtuutettu Vacker ja Nummella. Tässä järjestyksessä, olkaa hyvä.

0:57:33.6 valtuutettu Järä Juha

Kiitos puheenjohtaja, kiitos esittelyistä. Muutama kysymys.

Ensiks hieman sivuan valtuutettu Karhun Karhun kysymystä näistä ennallistamisaset-
asetuksista ja puista. Viime viikolla Tikkurilassa kaupungintalolla yleisötilaisuudessa
todettiin, että että varikon takia kaadetaan noin 5 000 puuta ja koko hankkeessa, kun
otetaan huomioon kaadetut puut... myös muun muassa aviopoliksessa ja sitte tuolla...
no muualla ylipäättään hankkeen varrella, niin niin ja sitten kun lisätään puita, niin silti
jäädään 6 500 puuta tappiolle. Ja tämä todettu, että sitten nämä taas istutetaan
jonnekin päin Vantaata. Kysyisin, että minne kaikkialle? Että ja korvataanko sillä niinku
kaadettu metsä?

Toinen kysymys oli sitten tämä jatkokysymys myöskin tästä Varalan työpaikoista, joita
olen aiemminkin kysynyt. Se todettiin, että se on semmosta 500–600:n luokkaa uudet
työpaikat ja meille saade- annetuissa vastauksissa on todettu, että siinä ei oo
huomioitu muun muassa tätä Fazerin vähenemistä. Eli tosiasiallinen uusien
työpaikkojen tarvehan tulisi olla silloin enemmänkin. Onko näin vai eikö näin ole? Ja
miten nämä... työpaikat tosiaan syntyvät? Olisi- olisiko tästä mahdollisuutta tosiaan
saada MDI:ltä kattavaa vastausta vielä vielä, jotta pystyttäisiin päätöksiä tekemään
todellisen tiedon pohjalta?

Ja sitten kysyn kysyn siitä, kun on tehty päätös, että nämä eivät saa vaikuttaa ratikan
kustannukset saa vaikuttaa näihin peruspalveluihin ja varmaankaan myöskään
investointeihin ynnä muihin. Niin kun velkarahaa otetaan, niin eikö toki kaikki velka
vaikuta siihen jatkossa oleviin talouspäätöksiin? Esimerkiksi siihen otetaanko joihinkin
mahdollisiin haluttaviin hankkeisiin jatkossa velkaa. Onko sitä velanottokykyä sitten
jatkossa? Eli tällainen kysymys, et miten ratikan velanotto tosiasiallisesti vaikuttaa
muihin investointeihin ja palveluihin, joihin tarvitaan velkaa?

Ja sitten kysyn väestökehityksestä on verrattu, että näitä ratikkaselvityksiä näihin
muun muassa... Kivistöön ynnä muihin, mutta onko nämä todella vertailukelpoisia
kelpoisia hankkeita?



Ja sitten lisäksi sun on todettu, että viisi prosenttia vähemmän syntyisi vieraskielistä uutta väestöä. Mihin tämä perustuu? Koska itsellä on ainakin semmonen vahva, mututuntuma toki, mutta siitä että vieraskieliset yleensä he hakeutuivat innokkaimmin juuri raideliikenteen varsille. Eli miten miten tämä on tosiaan huomioitu ja mistä millä millä perusteilla on tätä seikkaa? Saisiko siihen jatkossa lisää faktaa?

Ja vielä oli yksi kysymys, pieni hetki. Joo. Tämä matkustajamäärät, kun kun bussivaihtoehto selvityksessä on huomioitu nää vuosiluvut, että 47 000 saavutettaisiin vasta vuonna -50, niin eikö tosiasiallisesti tämmösellä kehittämällä bussiliikennettä, niin selvittäisi aivan tuonne asti ja pysyttäisiinkö silloin tehdä vasta rakennuspäätös semmoseen realistiseen tarpeeseen sen sijaan, että tehtäisiin hyvin pitkälti etukäteen jo hanke, joka vasta sitten saavuttaa ne asetetut tai tarvittavat... kuljetustarpe- tarve määrät? Kiitos.

1:01:42.3 valtuutettu Vacker Marjo

Hyvää iltaa. Kiitos puheenjohtaja. Kiitos esittelystä.

Olisin todennut tähän valtuutetun Weckmanin asiaan, eli tämä Valkoisenlähteentien asia kiinnostaa myös minua ja pohdituttaa.

Mutta pääkysymykseni on tämä: Onko ratikka budjetissa jonkinlainen riskibudjetti? Yritin etsiä tietoa siitä, eli tämä riskibudjetti siihen, että esimerkiksi Ratakujan tai muiden kohtien tunnelit, jos rakentamisessa tai sen jälkeen havaitaan vaikka asuinkiinteistön vaurioitumisia, niin mistä budjetista se otetaan? Ja kuinka paljon siihen on mahdollisesti varattu? Kiitos.

1:02:32.7 valtuutettu Nummela Nina

Kiitos puheenjohtaja ja kiitos esityksestä.

Kysyisin, että Kaupunkiliikenne Oy:n, niin ymmärtääkseni heille kuuluu tämä vaunujen hankinta ja myöskin varikkokustannukset, ja tuo mainittiin, että Vantaan kaupunki ostaa Kaupunkiliikenne Oy:n osakkeita kolmella miljoonalla. Niin mikä määrä silloin tai mikä on osakkeen omistus määrän, minkä Vantaan kaupunki silloin omistaa tuosta, tästä Kaupunkiliikenne Oy:stä?



Ja sitten toinen kysymys, että miten ratikan velanotto vaikuttaa Vantaan kuntaveroprosenttiin? Vaikuttaako mitenkään?

Ja kolmas kysymys, että paljonko on tällä hetkellä matkustajia per päivä tällä 570 bussilla?

Kiitos, ei muuta.

1:03:42.6 hankejohtaja Hulkko Tiina

Kiitos. Ja voin jo varoittaa, että nämä... esimerkiksi velanottoon liittyvät kysymykset aion ohjata toisaalle.

Mutta aloitan täältä Viilon kysymyksestä. Eli jos ratikkaa ei toteuteta, niin olisiko sama väestöpain -

(Ja sitten täytyy todeta, joo anteeks keskeeytän sen verran, että että siellä oli oli tämä velkakysymys, olisiko niin että siihen sitten tulee kaupunginjohtaja Viljaselta vastaus. Että sitä ei tarvitse meidän ratikkatiimin, kaupungin velkaantumisasioihin ratikkatiimin ei tarvitse noin yleisellä tasolla tässä kohtaa pyrkiä vastaamaan. Se tulee korkeammalta taholta sitten ne vastaukset.) [1:04:24]

Kiitos. Kannatan tätä.

Eli jos ratikka ei toteutettaisi, niin olisiko sama väestöpaine kuitenkin Vantaalle? Niin tässä on arvioitu, että tämä ratikka lisäisi kaupungin vetovoimaa, eli kaupunkiin tulisi lisää ihmisiä tämän myötä. Mutta toki sitten osa näistä, osa tästä ratikan lisäkasvusta, niin jos ratikkaa ei tehdä, niin osa sijoittuisi myös muualle Vantaalle ja tässä arvioinnin pohjana on tehty niin, että sitä kasvua on sijoitettu sitten tämän tuoreimman Mal-suunnitelmaluonnoksen maankäytön mukaisesti. Eli siellä mihin on suunniteltu nyt seudulle kasvua tuleville vuosikymmenille, niin sitä sijoittuisi sitten enemmän sinne. Eli pääosin sitä kasvua menisi Helsinkiin, Espooseen ja tuonne kuuma-kuntiin myös, mutta osittain myös Vantaalle. Mutta se koko kasvu ei tulisi Vantaan alueelle. Sitten se jos... Jos päädytään, et ratikkaa ei tehdä, niin sitten jossain vaiheessa tosiaan pitää miettiä, että mihin sitä kasvua sitten sijoitetaan. Nyt vielä on vuosia aikaa sijoittaa sitä sinne, mihin sitä nyt on suunniteltu, mutta sitten tarvittais uusia paikkoja.



Ehkä voisin tässä välissä, etten hukkaa yhtäkään kysymystä, niin ohjata Sauli Hakkaraiselle kysymyksen kustannusarvion noususta. Eritteletkö tarkemmin, mistä elementeistä ja osaeristä nousu johtuu?

1:06:04.1 suunnittelupäällikkö Hakkarainen Sauli

Kiitoksia puheenjohtaja.

Tosissaan me ollaan laskettu hyvinkin yksityiskohtaisesti, että mistä ne kulloisellakin kadulla muodostuu ne kustannusten nousut. Siellä on osittain semmosia periaatteellisia muutoksia, että ollaan nyt katottu järkeväksi suunnitella koko kadun rakenteita uusittavaks, että yleissuunnitelmassa oli ollut vielä ajatus, että pysytään tiettyjä kadun osia siellä säilyttämään. Nyt ollaan pohjatutkimuksien ja muitten tietojen valossa tultu siihen tulokseen, että joudutaan niitä katuja siellä kokonaan rakentamaan. Sitten siellä on ihan tällaisia yksittäisiä katuihin liittyviä tekijöitä, et siellä on jollakin kohdalla esimerkiksi korkeapaineesta kaasuputkeen jouduttu siirtämään. Sen kustannukset on ollut suuremmat, kun yleissuunnitelmavaiheessa on ennustettu. Sitten sieltä löytyy niinku tällasia, pitää nyt luntata itekin vähän täältä listasta, et siellä on niitä suunnittelualueen laajennuksia. Et siellä on esimerkiks HSY:llä on laajentunut suunnittelualue siellä, koska he ovat täydentäneet omaa esisuunnitteluaan tässä katusuunnittelun kilpailuttamisvaiheessa ja sitten on suunniteltu laajemmalle alueelle HSY:n muutoksia ja sitä seurauksena tietysti myös katualueeseen tulevia pieniä muutoksia.

Sitten siellä on tunneli oli tietysti se merkittävin. Siellä oli ne pohjaolosuhteista johtuvat muutokset, että siellä on enemmän porapaaluseiniä. Sitten oli ne irti... sahaukset, että louhimatta tai räjähtämättömällä tekniikalla saatavia työvaiheita.

Sitten vastaan jo siihen ratikkasiltaan liittyvään kysymykseen. Se oli siellä yksi merkittävä kustannusnousu. Sen kustannusarvio nyt noin, ilman yleiskustannuksia, niin se oli 13 miljoonaa euroa oli se lentoaseman ratikkasillan vaikutus.

Sitten tuolla on edelleen noita vesihuollon muutoksia. Sitten on ehkä katuympäristöön, hulevesijärjestelyihin. Siellä on joitakin hulevesialtaita on tullut uusina sinne suunnittelukokonaisuuteen.

Sitten on tullut lisäkustannuksia tuonne teknisen verkoston, niinkun tänne teknisten järjestelmien puolelle, mihinkä nyt kuuluu esimerkiksi kaikkee kameravalvontaa,



vaihteenohjausjärjestelmiä, tämänkaltaisia. Niin sille on tullut tarkentuneita kustannusarvioita yleissuunnitelman kustannuksiin nähden. Sitten on tietysti myös tuonne ratasähkö puolella on tullut tarkennuksia, että myös ne ratasähköjärjestelmät on kalliimpia kuin yleissuunnitelmavaiheessa on arvioitu. Että on ehkä vähän erilaisia pylväs ratkaisuja tehty, että meillä on eri tavalla pylväitä, pylväs määrä on paikka paikoin kasvanut. Toisilla kohdilla se on pienentynyt, toisilla se on sitten vähän kasvanut tarkemmassa suunnittelussa.

Ne tulee jotenkin tällaisesta niinkun hirvittävän pienistä puroista. Siellä on jonkun verran enemmän on runkomelueristettä tuolla. Et siihen on... Eli millä estetään lähinnä sen runkoäänien kuulumista sinne läheisyyden taloihin. Että tää on tällanen niinkun... etten käytä hirveän pitkään enempää aikaa, ehkä koostuu tällaisista pienistä... suur-. Pienistä puroista koostuu tämä meidän suurempi kustannusnousu.

Sitten siel on tämmösiä isompia kokonaisuuksia. Sinne on tullu Kaskelaan uutta siltaa. Siellä on korkeita penger-osuuksia ja siellä varaudutaan sitten tonttien tulevaan rakentamiseen, tukiseinärakenteille ja muuta. Et se mahdollistaa sitä maankäytön yhteistä kehittämistä. Niin tällaisia yksittäisiä korotuksia oli.

Ehkä tästä nyt tällä erää tätä luetteloa teille.

1:10:03.6 hankejohtaja Hulkko Tiina

Kiitos. Voisin jatkaa vielä omat vastaukseni ja sitten vielä ainakin Siivolalta ja Anttilalta luultavasti vielä Viljasen lisäksi. Toivoisin muutaman...

Mal-tuesta, 30 prosenttia, ei ole päätetty ja tosiaan tämä... päätösesitys, joka eilen lähti lautakunnasta sitten kohti kaupunginhallitusta, niin siellä on jo todettu, että rakentamista ei aloitettaisi, ennen kuin valtio on sitoutunut tähän... rahoitusosuuteen.

Valkosenlähteentiestä, tosiaan meillä on pari vuotta sitten tehty päätös, että sitä ei suunnitella, joten emme ole sitä suunnitellaan. Jos päätämme, päätetään toisin niin sitten suunnittelemme, mutta tällä erää ei.

Varikkokustannukset. Ratikkavarikon kustannusarvio on 73 miljoonaa euroa, joka perustuu varikon hankesuunnitelmaan, joka on myös meidän nettisivulla julkaistu. Tämä on tosiaan kaupunkiliikenne Oy:n a suunnitteluttama tämän varikko. Busille on



varikko Ojangossa, tälle nykyiselle Bussille. Se toimii sille vielä ihan hyvin jatkossakin. Jos tehdään superbussi, niin sitten selvityksen taso ei ollut kauhean tarkka, että luultavasti se Ojangon varikko riittää, mutta arvioitiin myös Vaaralaan sitten erillistä varikkoa ja sille kustannusta siltä varalta, että se ei riitäkkään. Mutta sen kustannusta mulla ei ole nyt tässä. Jos sitä kaipaa, se löytyy sieltä superbussiselvityksestä.

Joo. Sitten Järän kysymyksiin. Todettiin, että varikon takia kaadetaan noin 5 000 puuta. Siellä varikon alueella on noin 3 700 puuta ja vielä katsoin sen tilaisuuden jälkeen, että se oli arvioitu sillä edellisellä suunnitelmalla. Nyt on saatu tiivistettyä sitä varikon toimintaa pienemmäksi, että arvioisin että noin 3 000 puuta on se varikon alue. Mutta tosiaan se noin 6 500 oli tämä meidän nettomme, että kuinka paljon jäädään tappiolle ja tälle on suunniteltu, että korvattaisiin istuttamalla uusia puita. Sijaintia niille on vasta kevyesti mietitty. Eli ei ole vielä selkää, että mihin ne sitten istutettaisiin.

Sitten kohta annan Siivolalle tosta Vaaralan työpaikoista vastausvuoron, mutta ensin vastaan omani loppuun. Eli... Ja täällä oli nämä peruspalvelut, jotka myös toivon, että joku toinen vastaa, miten vaikuttaa peruspalveluihin tai investointeihin.

Väestökehityksestä on verrattu ratikkaselvityksen mm. Kivistöön, onko vertailukelpoisia hankkeita. No me emme ole meidän vaikutusten arvioinnissa verranneet sinänsä Kivistöön, että tämä olisi... että jotenkin ratikan varteen tulisi Kivistön kaltaista omaan käyttöä ja väestöä koko matkalle tai tällaista, vaan tosiaan nämä arvioinnit perustuu siihen, että tähän ratikan varteen tulisi... samanlaista väestöä kuin lähivuosina on tullut Vantaalle kaikkien Vantaan raideliikenteen asemien ympäristön uudisrakennuksiin. Joka näkisin, että suunnilleen kyllä vastaa tätä. Mukana sitten kaikki Korso, Koivukylä, Myyrmäki, Martinlaakso -tyyliset alueet myös.

Sitten on todettu, että viisi prosenttia vähemmän tulisi vieraskielistä uutta väestöä ratikan myötä kuin bussin. Niin tämä perustuu siihen pitovoimaan. Itse en olisi tätä tiennyt, mutta MDI:n eriytymiskehitys asiantuntijat sitä sanoivat, että yleensä ajatellaan, että se eriytyminen vähenee sillä, että tavallaan kantaväestöä muuttaa sinne alueelle, mutta se on yleensä enemmän sitä, että ne jää sinne ja tavallaan heillä ei tule halua, tarvetta muuttaa pois, vaan he pysyvät siellä ja tämä pitovoima tässä nyt sitten on se yksi iso kysymys. Toki myös osittain muuttaisi uuttakin väkeä väkeä sitten.

Matkustajamäärissä. Bussivaihtoehdossa on on... mainitsit 47 000 matkustajaa. Nyt rullailen vielä, koska mielestäni se oli... ratikan matkustajamäärä. Joo. Eli



perusbussilla 19 000 matkustajaa on arvioitu olevan vuonna -50 vuorokaudessa, ratikallassa 47 000. Niin bussillakin selvittäisiin jollain tavalla. Siellä tulisi sitten aika paljon sitä ongelmaa siellä lähempänä 50-lukua, että että ne bussit ketjuuntuu. Eli täyttivät epätasaisesti ja ajavat sitten pysäkeillä odottavien ohi täysinä, kunnes tulee sitten se tyhjä bussi siellä perässä ja tämä heikentää sitä luotettavuutta ja myös sitä joukkoliikenteen laatua aika lailla. Että vaikka se tavallaan se kokonaiskapasiteetti riittäisi näille matkustajille, niin se laatu alkaa olla jo aika huono. Ja tosiaan tämä ratikan 31 000 matkaa vuorokaudessa vuonna -30 on jo suurempi kuin millään Helsingin nykyisellä raitiotielinjalla. Eli mistään ihan pienistä luvuista ei kuitenkaan ole kyse.

Sitten kysymys riskibudjetista, onko onko riskit budjetissa. Ja ne on. Siellä on 39 miljoonaa euroa varattu riskeille. Ne löytyy sieltä hankesuunnitelman riski -sivulta, joka on siellä hyvin loppupäässä raporttia. Ja... tämä kattaa sitten erilaisia riskejä. Tässä osa on sellasta prosenttia, mitä mitä on laitettu. Eli prosenttiosuus kustannuksista ja sitten osa on semmosia erillisiä tunnistettuja riskejä ja niille arvioituja kustannuksia.

Sitten tämä kaupunkiliikenteen, Kaupunkiliikenne Oy:n osakkeiden omistusmäärä, niin tähän en osaa vastata, jos esimerkiksi Anttila osaa, niin voi. Ja sitten oli valanoton vaikutus kuntaveroprosenttiin, johon en vastaa, mutta viimeisenä matkustajia per päivä linjalla 570. Niin per päivä minulla... Niin tai no... per per vuorokausi on eli 14 500 matkaa tehdään tällä hetkellä linjalla 570.

Kiitos.

1:16:53.4 yleiskaavapäällikkö Siivola Mari

Kiitos puheenjohtaja. Jos sopii, ni mä näyttäisi jopa yhden kartan, koska mä mua oli ennakko varoitettu tästä Vaarala kysymyksestä, niin me tuotettiin siitä ihan tällainen tarkempi kartta.

Ja kyse ei oo siis näissä työpaikka- ja väestöluvuissa, mistään MDI:n luvuista, vaan nää on ihan tällasia, mitä me ollaan itse laskettu kaavarungon ja yleiskaavan pohjalta. Ja tähän on... nyt hieman tarkemmin määritelty sitä, mitä Vaaralas tapahtuu. Eli sillä alueella on kolme pysäkin seutua, mihin mihin on ajateltu, että sekä yleiskaavassa että että sit kaavarungossa vielä täsmentää niin tätä muutosta rakentamisessa tiivistymistä, mutta osa siitä on myös ihan sitä, et ne nykyiset tontit tiivistyy ja ja täällä on paljon pientaloaluetta. Eli pientaloalueet täydentyvät myös



pientalorakentamisella. Ja näistä työpaikoista erityisesti kysyttiin, niin... Niiden arvioiminenhan on hyvin vaikeeta, koska se on hyvin paljon kiinni siitä, minkälaisii toimintoja sinne sijoittuu, niin niin kuin minkäänlaisia työpaikkamääriä mihinkin rakennukseen sit sijoittuu, mut että näissä luvuissa on nyt arvioitu mukana tän... väestönkasvun edellyttämät palvelut: päiväkodit ja koulut. Ja ja sitten tämä Fazerin tehtaanalue esim. niin se on oletettu tai tai sehän on yleiskaavassa ja kaavarungossa työpaikka-alue. Että vaikka sieltä se mahdollisesti se yksi tehdasyksikkö poistuu, niin olemme kumminkin ajatelleet niin, että se säilyy työpaikkakäytössä ja sinne voi sijottua lisää työpaikkoja. Noi TP-alueethan on vielä ajateltu semmoseks tehokkaammaksi työpaikkarakentamiseksi tonne Porvoonväylän tuntumaan.

Tässä on vielä kuvaparina sitten yleiskaava ja kaavarunko. Eli mikä mitä se kaavarungon täsmentäminen sitten näiden käyttötarkoitusten osalta tarkoittaa. Eli yleiskaavan näitä raidallisia on esimerkiksi kaavarunkoon määriteltä tarkemmin.

Mutta tässä minun vastaukseni, kiitos.

1:19:34.2 kaupunginjohtaja Viljanen Ritva

Joo, kiitos.

Vantaan kaupungin ulkoinen velka oli vuonna 2015, silloin kun kehärata valmistui, niin se oli miljardi seitsemänkymmentäkahdeksan miljoonaa euroa ja asukaskohtainen velkamäärä oli tuolloin 5 024 euroa per asukas. Ja ku sitten verrataan nyt viime vuoden tilinpäätöksen tilannetta, eli vuoden -22 tilinpäätöstä tilannetta, niin meidän velka oli vähentynyt 301 miljoonaa euroa, eli lähes 2 000 euroa asukasta kohden. Meidän kaupunkihan on tuohon vuoteen 2015 mennessä niin kasvanut 28 000:lla ihmisellä, et meil on myöskin niinkun asukasmäärä lisääntynyt hyvin paljon. Meillä ulkoinen velka oli 3 199 euroa per asukas, kun keskimääräisesti kunnissa oli 3 440. Et me mentiin jo valtakunnallisen keskiarvon allekin ja ollaan suuristakin kaupungeista yksi vähiten velkainen kaupunki tällä hetkellä.

Vantaan ratikan rakentamiskustannukset kasvattaa toki kaupungin velkamäärää aina vuoteen 2028 saakka, mutta valtion maksusuudet sekä lisääntyvät kiinteistötaloudelliset hyödyt kattavat siitä osan jo rakentamisaikana. Eli me on eri vaihtoehtoissa arvioitu, että jo vuonna -29 voidaan alkaa velkaa maksamaan maksamaan takaisin.



Ja me ollaan tehty tästä niinkun tämän peruslaskelman mukainen skenaario, sekä sitten skenaario, jossa asiat menevät huonommin. Ja niissä molemmissa on se, että et lainamäärä toki ylittää ton vuoden 2015 huippumäärän, mutta asukaskohtainen lainamäärä myöskin tässä niin kuin niin sanotussa kauhuskenaariossa jää alle tuon vuoden lainamäärään. Et me ei nousta niin kuin asukasta kohden enää näillä näillä luvuilla siihen.

Ja lainatasat, kuten sanoin, niin aika nopeasti päästä lainan takaisinmaksuun. Kysymyksessä on kuitenkin investointi kertameno, joka alkaa tuottaa meille myöskin tuloa ja sen takia, että se tuottaa meille tuloa ja on kertameno, niin se ei va-, se ei minusta vaikuta kuntaveroon tai ei vaikuta kuntaveron. Tätä voidaan sanoa näillä luvuilla ihan ihan suoraan, et ei vaikuta kuntaveroon ja Vantaalla on mahdollisuus kuitenkin viedä näitä perusinvestointeja. Mehän ollaan tehty niitä todella korkealla volyyymilla nyt kuluneen viiden vuoden aikana. Eli käynnisti uudestaan perusperuspalvelu-investoinnit ja on huomattavassa määrin parannetun myöskin meidän päiväkotij- ja koulukantaa. Yli siis... yli sen, mikä on kasvun vaatimus. Niin me ollaan myöskin ihan parannettu kantaa.

Jos mä nyt sanon vielä tässä. Tämä skenaario ykkönen, joka on niin sanottu positiivinen vaihtoehto, joka on laskettu näitten peruslaskelmien mukaisesti, niin siinä lainakannan kehitys korkeimmillaan olisi miljardi satakahdeksankymmentäkaksi. Mutta asukaskohtainen laina- lainamäärä jäisi kuitenkin... 4 400 euroon. Mutta sitten jos otetaan tämä niin sanottu kauhuskenaario, että että ratikan kustannukset kasvaa yli nyt esitettyjen, nyt jo näidenkin laskelmien, jotka ovat korkeammat ja siihen ja ja sit todetaan, että kiinteistötaloudelliset hyödyt eivät ole niin korkeat, kun on laskettu. Että täs on laskettu kustannuskasvua 10 prosenttia yli jää, 20 prosenttia jää alle. Kiinteistötaloudelliset hyödyt, niin niin silloin meidän lainakannan kehitys olisi korkeimmillaan 28 ja se oli miljardi kaksisataa neljäkymmentäviisi... sataa miljoonaa. Ja kummassakin vaihtoehdossa sitä pystytään jo vuonna -29 laske- laskemaan alas ja tässä toisessakin vaihtoehdossa, niin se asukaskohtainen lainamäärä olis 4 730. Eli alle sen, mitä meillä on ollut, kun meillä on lainamäärä ollut korkeimmillaan. Et myöskin tossa kauhu... kauhu skenaariossakin, niin niin niin meidän lainamäärä oli asukasta kohden korkeampi.



Ja tässä on erittäin merkityksellistä se, että tää kertameno. Eettä tämä ei ole siis sellainen pysyvä meno. Vantaan kertameno, jota aletaan hyvin nopeasti myöskin vähentämään. Et siinä mielessä tää, vaikka huomaan täällä, että Paula Lehmuskallio kirjoittaa, et puhuttiin kriisikunnasta, mutta se silloin oli tilanne toinen, eliikä kaupungin peruskäyttötalous oli niin korkealla tasolla ja se hakkasi joka vuosi, eikä ollut tulonäkymiä. Mutta tämä on vaan kertameno, investointi, joka alkaa tuottaa tuloa ja sitä aletaan hyvin nopeasti myöskin vähent- vähentämään.

Mehän tullaan tänä vuonna myöskin vähentämään velkoja. Me lähdettiin jo jo velkojen lyhennyksillä ihan liikkeellekin vuoden alussa ja saa nähdä nyt, mihin asti se tulee nyt ens vuonna tai tän vuoden loppuun mennessä, mut kyl mä sanosin, et useita kymmeniä miljoonia kuitenkin tänä vuonnakin Vantaan varmisti lyhenti.

Kiitos.

1:25:01.6 puheenjohtaja Lindtman Antti

Kiitoksia kaupunginjohtaja. No niin meillä on nyt tälle asialle varattu aika kohtapuoliin päättymässä. Oliko tässä vielä lisää vastauksia? Oliko apulaiskaupunginjohtaja Anttilalle joku joku kysymys kohdennettu sinulle?

1:25:18.2 apulaiskaupunginjohtaja Anttila Tero

Arvoisa puheenjohtaja, valtuutettu Nummela kysy, paljonko osakkeita saadaan tuolla kulkee kolmella miljoonalla eurolla ja olin juuri löytämäisilläni kaupunkiliikenteen dokkareita, mutta en saanut niitä vielä tuossa etsiessäni auki. Eli tää täsmällisesti vastataan myöhemmin, mutta kuitenkin se osakassopimus on tehty niin, että Vantaan kaupungin omistukset kohdistuvat siihen osaan... ikään kuin Kaupunkiliikenne konsernin tytäryhtiöitä, jotka liittyvät tähän Vantaan ratikan operointiin. Eli esimerkiksi metrosta me emme tällä omistuksella sitten, jos tuon kolme miljoonaa investoimme, niin metroa emme omista, vaan niitä osia Kaupunkiliikenne Oy:stä, jotka jotka liittyvät kiinteästi Vantaan ratikkaan. Selvitys tulee myöhemmin. Kiitos.

1:26:18.7 puheenjohtaja Lindtman Antti

Selvä juttu. Nyt todetaan, että olemme sovituksen menettelytavan mukaisesti käsitelleet tämän selostustilaisuuden ja kyselytunnin ensimmäisen aiheen. Eliikä Vantaan ratikan hankesuunnitelman ja nyt todetaan, että siitä varmastikin poliittinen keskustelu jatkuu sitten sitten valtuustomaisissa olosuhteissa. Ja varmasti sitten niitten valtuustojen välilläkin. Todetaan, että kohta yksi selostuksista on käsitelty.



2 Kysymykset lista-asioista

Ja mennään kohta kaksi, joka on kysymykset lista-asioista. Meille on saapunut yksi kysymys, jonka esittäjä valtuutettu Niina Nummela ja kysymykseen vastaa kaupunginjohtaja Ritva Viljanen. Ole hyvä Niina.

1:27:08.5 valtuutettu Nummela Nina

Kiitos puheenjohtaja. Kysymyksen koskee lista-asiaa nro 7. Siinä on vastaus Juha Järän ja minun valtuustoaloitteeseen koskien Vantaan muuttoliikettä ja tässä vastauksessa sanotaan, että kyselytulokset valmistunevat huhtikuussa ja niitä tullaan esittelemään luottamushenkilöille. Niin olisin kysynyt, että onko nämä tulokset valmistunut? Vai vai millä aikataululla ovat valmistumassa? Nyt huhtikuu on aika lailla kohta lop- loppupuolella. Ja missä tilaisuudessa ja millä aikataululla näitä tullaan esittelemään luottamushenkilöille?

Kiitos.

1:27:56.0 kaupunginjohtaja Viljanen Ritva

Joo, kiitos. Kysely on kyllä valmis ja ja tätä muuttoliikettä koskevan kyselyn tuloksia esitellään luottamushenkilöille kaupungin valtuustoseminaarissa Lahdessa perjantaina 12.5. ja samassa yhteydessä esitellään myöskin arvioituja tuloja lähtömuuton vaikutuksista Vantaan kunnallisverokertymään. Eli Lahdessa. Toukokuussa.

1:28:19.7 puheenjohtaja Lindtman Antti

Selvä juttu. Tyydyttikö vastaus valtuutettu Nummelaa vai haluaako jatkokysymyksen?

(Ei kiitos. Tämä oli hyvä vastaus. Kiitos paljon.) [1:28:29]

Selvä. Kiitoksia. Ja näin ollen kysymykset meille toimitetuista lista-asioista, joita on tullut siis yksi etukäteen. Haluavatko muut valtuutetut esittää kysymyksiä lista-asioista? Eli maanantain kokouksen listalla olevista asioista.

Koska puheenvuoropyyntöjä ei ole päättämme keskustelun ja todetaan, että kohta kaksi loppuun käsitelty.

3 kyselytunnille tulleet kysymykset

Siirrymme kohtaan kolme: kyselytunnille tulleet kysymykset. Meille on saapunut kaksi kysymystä, joista ensimmäinen esittää valtuutettu Minna Räsänen ja siihen vastaa



apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila, ja toisen esittää valtuutettu Antero Eerola ja siihen vastaa kaupunginjohtaja Ritva Viljanen. Mennään tässä järjestyksessä. Valtuutettu Räsänen ole hyvä.

(Kiitos puheenjohtaja. Minna Räsänen on estynyt, eli minä esitän kysymyksen. En tiedä näkyykö kuvaa. Ainakaan oma mikki ei nyt toimi.) [1:29:40]

Mikki toimii kamera ei. Me kuulemme sinua hyvin, mutta mutta voisiko siinä olla se Leppäsen... Siinä. No niin. Nyt toimii.

1:29:50.3 tunnistamaton valtuutettu

Ilmankos, no niin. Kiitoksia. Eli meidän sosialidemokraattisen valtuustoryhmän kirjallinen valtuustokysymys koskee maankäytön... tai on tarkoitettu siis, haluamme kysyä tämä maankäytön toimialalle esitämme ja koskee siis tonttipolitiikkaa ja sosiaalisen asuntotuotannon ARA-kohteiden rakentamisen lisäyksestä.

Ja kysymys kuuluu näin: viime vuosina Vantaan asuntorakentaminen on painottunut vapaarahoitteiseen omistus- ja vuokra-asuntotuotantoon. Mal-tavoitteisiin ei ole päästy valtion takaaman pitkän korkotuen vuokra-asuntotuotannossa. Vantaan osuus vuosittaisessa Mal-tavoitteissa on 528 asuntoa. Vantaan kaupungin omistama VAV asunnot Oy ei ole pystynyt rakentamaan tarpeeseen eikä kaupungin tavoitteisiin... nähden riittävästi sosiaalisen asuntotuotannon vuokra-asuntoja. Tonttipula on esitetty yhdeksi syyksi. Kysymme siis seuraavaa: millä toimenpiteen kaupunki aikoo korjata syntyneen tilanteen ja kuinka sosiaalisen ARA-asuntotuotannon sijoittuminen tasaisesti Vantaan eri alueille segregaaation ehkäisemiseksi varmistetaan? Missä tontteja sijaitsee? Kiitos.

1:31:14.4 apulaiskaupunginjohtaja Anttila Tero

Arvoisa puheenjohtaja, tulin tietoiseksi tästä kysymyksestä tämän tilaisuuden alussa ja tämän johdosta olen lähettänyt sen vastattavaksi meillä asianomaisille valmistelijoille ja tulen toimittamaan maanantain aikana kirjallisen vastauksen. Pahoittelen tilannetta.

1:31:37.0 puheenjohtaja Lindtman Antti

Okei. Sitten näin ollen tämä tämä normaali- normaaliliidi, että on varautunut vastaamaan ei tällä kertaa pitänyt ihan 100-prosenttisesti paikkansa. Eli meillä näemmä ollut täällä täällä virkahenkilöpuolella pikkusen rikkinäinen puhelin nyt sitten.



Että kysymys ei oo mennyt näin ollen vastattavaksi. Haluaako sosialidemokraattisen valtuustoryhmän edustaja nyt sitten esittää jotain jatkokysymyksiä tässä tilanteessa? Niin hankalaa, ku se luonnollisesti nyt onkin.

(Ei ole hankalaa, mutta harmi että on käynyt näin, mutta on inhimillistä. Eeli me jäädään odottamaan vastausta. Kiitos.) [1:32:18]

Kiitoksia. Asia oli tietysti erittäin tärkeä ja aiheellinen kysymys.

Sitten mennään eteenpäin. Seuraavan kysymyksen esittää valtuutettu Antero Eerola ja uskallanko nyt sanoa, et siihen on varautunut vastaamaan kaupunginjohtaja Viljanen. Ole hyvä Antero.

1:32:40.3 valtuutettu Eerola Antero

Arvoisa puheenjohtaja, kysymyksen koskee kotikuntapaikan turvaamista Ukrainan sotaa paenneille henkilöille. Ukrainan sotaa paenneilla ihmisillä on mahdollista hakea kotikuntaoikeutta Suomessa sen jälkeen, kun he ovat asuneet täällä vuoden saatuaan tilapäiseen suojeluun perustuvan oleskeluluvan maahanmuuttovirastolta.

Venäjän laajamittainen sotilaallinen hyökkäys Ukrainaan alkoi 24.2. viime vuonna ja näin moni sotaa paenneista ihmisistä on ehtinyt olla Suomessa jo vuoden. Kotikuntaoikeushan antaa oikeuden tiettyihin palveluihin, kuten kotouttamispalveluihin, varhaiskasvatukseen ja perusopetukseen. Se antaa myös mahdollisuuden hakea tukea lastenhoitoon sekä toimeentulotukea. Lisäksi hyvinvointialueilla on velvollisuus järjestää kotikunnan saaneille samat sosiaali- ja terveyspalvelut kuin muillekin sen alueen asukkaille.

Kaupunginvaltuutetuille tulleen palautteen mukaan Vantaan päiväkodeissa ja kouluissa on kuitenkin ollut jatkuvasti tilanteita, jossa Ukrainasta tulevilla lapsilla ja heidän vanhemmillaa sekä henkilökunnalla ei ole käytännössä mitään yhteistä kieltä. Ja vaikka Suomessa usein muuta luullaan, niin kaikki eivät edes Euroopassa puhu englantia.

Myös ukrainalaisten työllistämässä työllistymisessä on ilmennyt ongelmia. Esimerkiksi heille suunnattujen työllisyystapahtumien osallistujamäärät Vantaalla ilmeisesti myös työnantajien puolelta ovat jääneet odotettua pienemmiksi. On selvää, että Suomen ja suomalaisten velvollisuus on toimia rauhan puolesta sekä auttaa sotaa ja vainoa pakenevia ihmisiä myös täällä Suomessa. Siksi myös Ukrainan sotaa



paenneiden ihmisten auttamiseen on jatkuvasti kiinnitettävä huomiota ja siihen liittyviä toimenpiteitä on tehostettava, unohtamatta maailman muita konflikteja ja kotimaassaan tapahtuvaa vainoa Suomeen pakenevia ihmisiä.

Tämän perusteella esittäisinkin kysymyksen: Millaisiin toimenpiteisiin kaupunki on ryhtynyt Ukrainan sotaa paenneiden kotikuntaoikeuden täydeksi toteuttamiseksi? Miten Vantaalla olevien sotaa paenneiden lasten ja nuorten kielenopetuksesta sekä varhaiskasvatuksesta ja perusopetuksen onnistumisesta huolehditaan? Miten ukrainalaisten työllistymisen... mitä ukrainalaisten työllistymisen edistämiseksi on ihan jatkossa tarkoitus tehdä? Ja miten varmistetaan, että vastaavia resursseja riittää myös muista maista tulleille kotikuntaoikeuden saaneille henkilöille, jotka ovat paenneet sotaa ja vainoa?

1:35:36.6 kaupunginjohtaja Viljanen Ritva

Joo. Kiitos.

Suomessa tällä hetkellä, 10.4. oli valtakunnallisesti vireillä 53 318 tilapäisen suojelun hakemusta ja joista ukrainalaisia oli 52 300. Ja maahanmuuttovirasto on tehnyt heidän osaltaan jo automaattisesti päätöksen, että kaikkia tilapäisen tilapäisiä oleskelulupia jatketaan vuodelle eli 4.3.2024 saakka.

Viime kuussa olisi koko Suomen tasolla niin niin voinut hakea 20 000 ihmistä kotikuntaoikeutta, mutta vain noin 200 haki. Se luku vielä tärkeä, mutta mut ilmeisesti se ei, et kun saadaan ihan lopullisetkin luvut, niin niin todella pieni osa osa haki kotikuntaoikeutta niin niin valtakunnan tasolla.

Vantaalla on 1 621 ukrainalaista yksityismajoituksessa ja vastaanottokeskuksissa on 208. Eli yhteensä noin 1 800 ukrainalaista on Vantaalla. Ja tällä hetkellä heistä on hakenut kotikuntaoikeutta 40 ihmistä. Eli vielä puhutaan todella pienistä määristä. Tästä näkyy se, että kun kun lähdetään sotaa pakoon, niin tällainen henkilö ajattelee palaavansa takaisin kotimaahansa. Eet hän ei ajattele jäävänsä jäänsä Suomeen.

No meillä on vastaanottokeskuksia kautta jaettu tietoa Vantaan palveluista ja myös ohjeistettu, miten voi ilmoittautua työttömäksi työnhakijaksi, mutta työllisyyspalveluihinhan ei tietenkään tarvitse kotikuntaoikeutta vaan sinne voi kuntakokeilun myötä mennä mennä suoraan. Meil on työllisyyspalvelun asiakasasiakkaina 136 ukrainalaista ja heitä palvelee kolme ukrainankielistä työntekijää. Eli



tämä on minusta hyvin hyvinkin resurssoitu. 42 on saanut, 42 ukrainalaista on saanut tähän mennessä työn, itse työtä ja viisi oli suoraan välitetty työhön ja 22 oli aloittanut työvoimakoulutuksessa.

Vantaa on järjestänyt myös ukrainalaisille ja muillekin vieraskielisille suunnattuja rekrytointitapahtumia, joissa ei siis puhuta ollenkaan suomea, vaan ne järjestetään joko englannin tai sitten muilla kielillä. Mut kuitenkin ukrainalaisille järjestettiin erikseen rekrytointitapahtumia tapahtumaa. Englannin kieltä puhuvia on todellakin, niin kuin Eerola tässä totesikin, niin on ollut hyvin hyvin vähän ja ja sen takia asiakkaat on tarvinneet avukseen ukrainankielisen työntekijään.

Me olemme mukana myöskin Laurean ja Metropolian Get Work -hankkeessa, jossa kehitetään toimintamallia vastikään Vantaalle muuttaneiden vieraskielisten työllistämiseksi matalalla kynnyksellä ja ja vantaalaisiin ja Vantaan lähiseudun pk-yrityksiin.

No perusopetuksessa. Meillähän on hyvin kansainväliset koulut ja ja parisataa lasta sujahtaa sinne varsin hyvin. Kaikkia kohdillaan yhdenvertaisesti. Kaikille maahanmuuttajille, siis meidän teimme päätöksen silloin heti, jokasella on ilman muuta oikeus peruskoulutukseen, mutta Vantaahan teki päätöksen, että myöskin varhaiskasvatukseen ilman, että siihen olis meille ollut velvoite.

Kaikille maahanmuuttajille, myös ukrainalaisille, tarjotaan valtakunnallisen ohjeistuksia rahoituksen mukaisesti maahanmuuttajien valmistavaa opetusta yhden vuoden ajan. Meillä on aluekoordinaattori, joka koordinoi tätä valmistavaa opetusta. Perhe ja oppilas tulevat koululle tervetuloa tapaa- tapaamiseen, johon kutsutaan heidän äidinkieltään puhuva tulkki. Ja vuoden valmistavan opetuksen jälkeen oppilaat siirtyvät yleisopetuksen oppilaiksi ja saavat tehostettua suomen kielen opetusta, suomi toisena kielenä ja kirjallisuus S2 -oppimäärän mukaisesti. Lisäksi kaikki saavat oman äidinkielen opetusta edellyttäen, että oppilasryhmään saadaan vähintään viisi oppi- oppilasta. Vantaan kouluissahan opetetaan omaa äidinkieltä 40:llä eri kielellä. Meillä on monikieliset ohjaajat ja meillä on myöskin neljä venäjänkielistä ohjaa, jotka tukevat erityisesti ukrainalaisia perheitä. Ja ukrainalaisoppilaiden ja ja valmistavan opetuksen oppilaiden tukena toimii myöskin kaksi kuraattoria. Ja tarvittaessa käytetään näitä venäjänkielisiä ohjaajia tai ukrainankielistä tulkkia apuna.



Varhaiskasvatus. Kotikuntaoikeuden vaikutukset varhaiskasvatukseen on meillä hyvin vähäiset, koska me avasimme heti ja kaikille on myönnetty varhaiskasvatuspaikka, jotka sitä hakivat. Ja näitä on... näitä ei oo kauheen paljon haettu, et se on noin viitisenkymmentä. Ja siel on käytössä kaikille perheille yhteisen aloittamisen malli. Meidän varhaiskasvatusthan on vielä kouluakin... kansainvälisempi ja monikielisempi. Eli siellä ollaan totuttu eri kielivaihtoehtojen... käsittelyyn.

Esiopetusikäisten osalta ukrainalaisilla lapsilla on oikeus valmistavaan opetukseen kuusivuotiaana ja ja lapsia on otettu sitten pitkin vuotta valmistavaan opetukseen. Niihin osallistuu aina kieli- ja kulttuurikoordinaattori lapsen apuna.

Meillä on tästä paljonkin lisääkin aineistoa, mutta jotta ei vastaus veny ihan liian pitkäksi, niin tässä ehkä tuli kuitenkin pääasialliset asiat vastattua. Kiitos.

1:41:29.3 puheenjohtaja Lindtman Antti

Kiitoksia. Haluaako valtuutettu Eerola esittää jatkokysymyksen?

1:41:44.0 valtuutettu Eerola Antero

Arvoisa puheenjohtaja, kiitos tästä vastauksesta. Se oli erittäin erittäin perusteellista perusteellista työtä ja olen ihan tyytyväinen tyytyväinen tähän vastaukseen. Paljon paljon on tehty.

On myöskin hyvä, mihin kaupunginjohtaja kiinnitti huomiota, että että ukrainalaisia lapsia tuetaan kaupungin koulussa myöskin venäjän kielellä. Koska tosiasia on se, että monet niistä ukrainalaisista, jotka ovat paenneet nimenomaan täältä taistelualueilta Itä-Ukrainasta, monet heistä ovat venäjänkielisiä. Esimerkiksi omaan rappuuni muuttanut perhe kertoi kertoi minulle, kun yritin heitä... tuota ensimmäistä heitä kertaa tapasin ja yritin nyt ystävällisesti ukrainaksi heitä tervehtiä, he sanovat, he eivät valitettavasti kauhean hyvin osaa ukrainaa, että jatkoimme sitten keskustelua venäjäksi.

Tätä sotaa on paettu ei paitsi Ukrainasta, niin on paettu myöskin Venäjältä, ja varsinkin sen jälkeen, kun tämä niin sanottu osittainen liikekannallepano Venäjällä alkoi viime syksynä, niin niin Suomen rajojen yli oli tullut kymmeniä tuhansia, ainakin rajavartiolaitoksen tietojen mukaan, kymmeniä tuhansia ihmisiä, jotka eivät ole poistuneet sitten takaisin tähän lähtömaahan miltään tunnetulta... miltään tunnetulta



rajanylityspaikoilta. Eli se tarkoittaa sitä, että että he ovat nimenomaan paineet myöskin tätä oman maansa hyökkäyssotaa. Ja mä olisinkin kysynyt, että onko tällasia vastaavia kotouttamistoimenpiteitä sitten myöskin suunnattu niille henkilöille, jotka ovat paenneet tätä sotaa Venäjä? Nimenomaan Venäjän federaatiosta.

1:43:28.5 kaupunginjohtaja Viljanen Ritva

Mulla ei ole... venäläisten osalta mulle ei ole tarkkoja tietoja. Ne on olemassa siis kyllä toki. Saatavissa, mutten huomannut varau- varautua siihen. Jos katsoo näit tilapäisen suojelun lukuja, ni näyttäs et siin on 1 000 paennut (- -) [1:43:47] kansalaisia. Eli näet venäläisiä on tullut tai jäänyt Suomeen. Kauttakulku on ollut yleisempää. Mut jäänyt Suomeen ilmeisesti kuitenkin melkoiseen vähän. Mut lukua en nyt valitettavasti muista, mutta mut nää kaikki, mitä sanoin tässä niin koskee toki venäläisiä. Eli eli tosiaan niin työvoimapalveluihin pääsee ilman kotikuntaoikeutta. Eli se on kaikille avoin. Ja perusopetus on, on perustuslaissa turvattu jokaiselle. Ei maan kansalaisille, vaan jokaiselle lapselle, joka on on Suomessa. Ainoastaan varhaiskasvatus on sellainen, että kunta päättää päättää itse, mutta meil ei oo tullu vielä pyyntöä avata erikseen varhaiskasvatusta. Että tällaista tilannetta mul ei oo ainakaan tiedossa, eikä me olla sen takia joudutte... ei olla tehty sellaista päätöstä. Mut toki tämä kaikki tuki, mitä ukrainalaisille annetaan siis sinänsä lähtökohtaisesti, nää miten koulu toimii monikielisesti ja (-) [1:44:52] lukea eri kieltä ja kansainväliset rekrytointitilaisuudet, tää on meillä arkea. Meillä on 25 prosenttia meillä on asukkaista vieraskielisiä ja ja meidän kouluissa 30 prosenttia, hieman ylikin jo itse asiassa tänä päivänä, varhaiskasvatuksessa 35 prosenttia. Et tämmönen kansainvälisen ympäristön, monikielisyyden ja sen vaatiman tuen järjestäminen, tää on itse asiassa meidän virkamiehille hyvinkin arkista asiaa.

1:45:20.5 puheenjohtaja Lindtman Antti

Selvä, kiitoksia. Olemme käsitelleet nyt kaksi meille tullut kysymystä, joista toinen jäi kirjallisesti vastattavaksi. Kiitoksia kaupunginjohtaja Viljaselle suullisesta ja vastauksesta kysyjille. Todetaan, että kohta kolme on loppuun käsitelty.

4 Muut mahdolliset asiat

Mennään kohta neljä muut mahdolliset asiat ja tässä kohtaa on hyvä muistuttaa valtuutettuja, että olettehan huomanneet, että olette saaneet ilmoittautumispyynnön



valtuuston seminaariin, joka pidetään Lahdessa 11.–12.5. Ilmoittautumislinkki on tullut sähköpostilla. Deadline on maanantaina 24.4. Eli sinne ilmoittautumaan.

Ja toinen asia on, täällä on valtuustovaliokunnan puolella on käyty keskustelua siitä, että osa valtuutetuista kokee tarvitsevansa edelleenkin hyvin perinteistä ja kansainvälisessä kanssakäymisessä paljon käytettyjä työkalua nimeltä käyntikortti. Ja jos haluatte käyntikorttia, niin ottakaa yhteyttä päätösvalmisteluun ja ilmoittakaa siitä kiinnostuksestanne. Elikkä se on tää... meidän normaali päätös valmistelun meili, elikkä päätösvalmistelu at Vantaa.fi. Sitä kautta sitten. Ja tässä kerätään niin kuin tietoa tässä vaiheessa prosessia kerätään siitä, että kuinka moni tällaisia tällaisia käyntikortteja tarvitsisi. Laittakaapa sinne asap, jos teillä on käyntikortteille tarvetta.

Tässä olivat muut asiat. Lähinnä siis ilmoitusasioita. Ja onko näistä äsken kerrotuista teemoista jotain kysyttävää? Ellei ole niin todetaan, että kohta neljä on päättynyt.

Ja näin hyvät valtuutetut ja myöskin kotikatsomon väki meillä on päättymässä valtuuston Selostustilaisuus ja kyselytunti, joka tästä käytettiin puolitoista tuntia ratikkaan ja loppu loppuaika tästä kaksituntisesta sitten näihin muihin teemoihin.

Me todetaan, että keskustelu jatkuu kaupunginvaltuuston virallisessa kokouksessa maanantaina ja siihen asti näkemiin. Kokous eli Selostustilaisuus ja valtuuston kyselytunti on päättynyt.