

### Litterointimerkinnät

PUHUJA:	Nimestä ei saanut selvää
sa- (sana)	sana jää kesken 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

---

[00:00:02] M. LINDSTRÖM: Lähdetään liikkeelle rakentamisesta. Vantaan uudisrakentaminen suuntautuu tulevaisuudessa pääosin jo olemassa oleviin kaupunginosiin. Rakentaminen on tiivistä ja korkeaa, mutta kaikkia nykysuuntaus ei miellytä. Toiset toivovat väljempää asuinympäristöä ja (-) [00:00:19] -taloalueitten kaupunkia. Mihin suuntaan Vantaan asuinrakentamista tulisi kehittää? Onko tiivistyminen hyvä vai huono juttu? Lähdetään tästä liikkeelle. (-) vasemmistoliiton Kati Tyystjärvi, mitä mieltä vasemmisto on tästä?

[00:00:37] K. TYYSTJÄRVI: Kiitoksia, puheenjohtaja ja hyvää iltaa kaikille. Tiivistäminen on, on meidän yksi vaihtoehtoistamme, joilla me ehkäisemme ilmastonmuutosta, pidämme tiiviit kaupunginosat, jolloin, jolloin myöskin vähennämme liikenneväyliin kohdistuvaa, kohdistuvia rakennuspaineita. Vantaahan on ehkä poikkeuksellisesti monen, monen mielestä Vantaa on pientalovaltainen alue ja ryhmämme mielestä nämä pientaloalueet, niiden pitää voida säilyttää oma identiteettinsä. Toki sielläkin jo nykyisen, jopa edellisenkin yleiskaavan kautta tulee täydennysrakentamista ja tiivistymistä, mutta tiivistetään ja hyvien liikenneyhteyksien päähän. Kiitos.

[00:01:31] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Niilo Kärki, perussuomalaiset, mitä mieltä perussuomalaiset on Vantaan kehittämisestä?

[00:01:40] N. KÄRKI: Kiitos, puheenjohtaja. Kyllä meilläkin samaa mieltä ollaan, että, että Vantaa kasvaa ja taloja tarvitaan lisää ja asuntoja lisää, mutta ehkä olemme selvemmin, selvästi eri mieltä Katin kanssa siitä, että, että pientaloalueita ei tule tiivistää. Siellä pitää pitää se väljyys ja, ja lähiviheralueet ja, ja se mitä tarvitaan, niin, niin, kun tehdään lisää, niin, niin pääosin ehkä purkava uudisrakentaminen, eli paikoilla, jossa on tehotonta, vanhaa rakentamista, niin

tehostetaan siellä, missä on palvelut on jo lähellä, ei tarvi paljon tehdä, tehdä näitä. Korkeutta lisää, monia paikoista voidaan harkita, mutta se pitää tehdä suunnitelmallisesti. Nythän sitä on tuohon Jokiniemen kampuksesta Tikkurilaan palstalle suunniteltu tuossa Tikkurilan, tuota, taikka tuossa kaavarungossa. Eli sen tyyppisiä vaihtoehtoja, mutta nimenomaan ei tiivistetä, ei myöskään keskustoja liian tiiviiksi. Siellä tarvitaan yhtä lailla ne viheralueet, lähiviheralueet, lasten liikkumispaikat ja niin edelleen. Kiitos.

[00:02:55] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Minna Kuusela, vihreät, mitä mieltä vihreät on tästä? Tarvitaanko korkeampaa rakentamista ja entistä tiiviimpää?

[00:03:04] M. KUUSELA: Kiitos, puheenjohtaja. Jonkin verran täytyy Kati Tyystjärven kommenttia tuossa heti alkuun, alkuun kompata, että meillähän on saman tyyppinen näkemys tästä asiasta, että kun kaupunki, Vantaa kasvaa melkoista vauhtia ja meillä on yleiskaava, joka perustuu pitkälti siihen, että tämä kasvu tehdään nykyisille, nykyisillä alueilla, ettei oteta enempää metsistä eikä myöskään, myöskään peltoalueilta, niin väistämättä tulee, ollaan tilanteessa, että meidän täytyy sitä olevaa kaupunki- kaupunkimassaa täytyy tiivistää. Joukkoliikenneyhteyksien ääreen, hyvien joukkoliikenneyhteyksien ääreen tehdään kestäväää kaupunkisuunnittelua. Mutta myöskin, myöskin sitä, sitä mieltä vahvasti, että liian ahdistahan ei saa olla. Eli on sekä tiivistä että väljää rakentamista, voidaan yhtä hyvin, hyvin niin kuin toteuttaa huonosti ja hyvin, eli niin kuin keskustoihin tiiviimpää ja sitten mitä kauemmas mennään niistä vaikka radan varresta, niin sitä väljempää, väljempää sitten on, että se rakentamisen laatu ja viihtyisyys voidaan säilyttää ihan yhtälailla kaikkialla, samoin kuin se omaleimaisuus. Kyllä se niin kuin viheralueitten määrä ja se tietynlainen väljyys ja omaleimaisuus kuitenkin on todella, todella tärkeää, että en myöskään niin kuin, en yhdy ihan siihen pelkoon mitä nyt omakotiasukkailla on, että, että nyt kun tuli uusi yleiskaava, niin sitten aletaan heti rakentaa kerrostaloa heidän naapuriinsa, että siihen, siitä ei tosiaankaan nyt ole kysymys ja sitä ei, sitä ei meidänkään porukka kannata. Anteeksi, jos oli liian pitkä.

[00:04:35] M. LINDSTRÖM: Kiitos, se oli, se oli hyvä vastaus. Jussi Järvinen, keskusta. (-) [00:04:39] -

[00:04:40] J. JÄRVINEN: Joo, kiitos, puheenjohtaja. Haluan tähän alkuun muistuttaa, että Vantaahan ei ole niin kuin tavallaan yksi kaupunkikeskittymä niin kuin Helsinki, jolla on selkeä keskusta, vaan meillä on noin 15 keskustaa, kun katsomme nämä lähiöt. Elikkä meillä on hyvin erilainen tämä kaupungin syntyhistoria kuin monella muulla kaupungilla Suomessa ja sen takia näen, että kun puhutaan keskittymisestä, niin täytyy määritellä, mitä keskitämme. Elikkä näemme niin, että Vantaa säilyy tämmöisenä pientalo-, pienkylämäisenä alueena, jossa on ehkä noin 15 keskittymää, johon tarjoamme niille asukkaille, ketkä haluavat urbaanimpia olosuhteita, heillä on Tikkurilan kaltaisia, Martinlaakson kaltaisia tiiviimmin asuttuja alueita, mutta sitten lähellä on tarjolla rivitaloa, pientaloa, omakotitalotyyppistä asumista. Elikkä Vantaa tulee muodostumaan useista

tämmöisistä pienemmistä keskittymistä, jossa on sekä urbaanit, hyvät liikenneyhteydet että suhteellisen lyhyen matkan päässä myös sitten pientalotyypistä asumista.

[00:05:41] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Juha Malmi, kristillisdemokraatit.

[00:05:48] J. MALMI: Kiitos, puheenjohtaja ja hyvää iltaa kaikille. Kristilliset demokraatit haluavat, että Vantaalla jatketaan monimuotoista rakentamista. Meillä täytyy olla, meillä voi olla tiivistä rakentamista kaupunkikeskustoissa, mutta meidän täytyy säilyttää ja meillä täytyy olla enemmän tarjolla pientaloasumiseen, rivitalo-, omakotitaloasumiseen tilaa. Me tarvitsemme enemmän perheasuntoja. Tällä hetkellä rakentaminen on keskittynyt pieniin yksiköihin ja kaksioihin ja perheasunnoista on pulaa. Kaupunginjohtaja on todennut, että varsinkin perheiden pitovoima on meillä verotuksellisesti tärkeitä ja valitettavasti usein perheet lähtevät hakemaan sitä perheasuntoa lapsien kanssa monistakin syistä muualle juuri parhaassa veronmaksuässä. Tähän pitää saada muutos. Kartanonkoski ja Leinelä ovat hyviä esimerkkejä hyvästä rakentamisesta. Kiitos.

[00:07:00] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Siinä tulikin muutama, muutama hyvä esimerkki ihan asuinalueista. Antti Suni, Liike Nyt, mitä mieltä teidän puolueenne on Vantaan kehittämisestä tässä asiassa?

[00:07:12] A. SUNI: Kiitoksia, puheenjohtaja ja oikein hyvää iltaa myös omasta puolesta kaikille. Mä juuri pari päivää sitten tutustuin Vantaan kaupungin toimintakertomukseen ja mä olen hyvin, hyvin järkyttynyt suorastaan. Elikkä meillä oli viime vuonna valmistunut 2900 uutta asuntoa, joista 2400 oli kerrostaloasuntoa. Eli, elikkä, tota, mä näen, että meillä pitää olla sekä tiivistyvää rakentamista keskusta-alueella ihan ehdottomasti, mutta me tarvitaan myös niitä pientaloalueita, rivi-, paritalo- ja omakotitaloalueita. Että ei Vantaalta niin kuin se maa ole mihinkään loppumassa, että enemmänkin mä oon nyt vaan huolissani tästä suuntauksesta, mihin ollaan menossa. Eli, eli nyt liikaa korostetaan näitä kerrostalokeskittymiä. Kiitoksia.

[00:08:05] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Håkan Sandell, RKP. Ole hyvä.

[00:08:13] H. SANDELL: Joo, kiitos, puheenjohtaja ja hyvää iltaa kaikille myös minun puolesta. Me olemme olleet tyytyväisiä kyllä siihen, että tämä suuntaus Vantaalla, tiivistävä kaupunkirakentaminen tulee suuntautumaan taajamiin. Eli samalla sitten missä on hyvät liikenneyhteydet. Mutta emme katso, että omakotinykyisiä omakotitaloalueita enää tiivistetään. Mä asun itse Vapaalassa ja tässähän on tontteja lohkottu ja, ja, ja tuota, niin pieniin osiin, eli, eli se on mennyt hiukan överiksi siinä. Pitää myös säilyttää viheralueita riittävästi ja nyt kun tämä rakentaminen keskittyy enemmän kerrostaloihin ja muihin, niin tuota, meillä olisi myös toivomus, että Vantaan kaupunki kaavoittaisi lisää omakotitalotontteja.

[00:09:32] M. LINDSTRÖM: Kiitos. Sitten Tarja Eklund, SDP, ja tämän jälkeen Anneli Karhunen, kokoomus.

[00:09:41] T. EKLUND: Juu, kyllä tarvitaan, tarvitaan rakentamista, monimuotoista asuntorakentamista eri alueille Vantaalla. Tiivistysrakentamista myöskin keskustoihin ja radanvarsille, jossa voidaan rakentaa myöskin, myöskin korkea-korkeampaa rakentamista. Omakotialueiden identiteetti on säilytettävä ja etenkin vanhoilla, vanhoilla omakotialueillahan on nyt, nyt vähän hallitsemattomasti myöskin tuo tiivistäminen päässyt, tuota niin, rakentumaan, koska siellä on edelleen vanhoja asemakaavoja, jotka, jotka ovat väljiä ja sallivat lähes kaikenlaisen, kaikenlaisen asuinrakentamisen, että ne pitäisi ehdottomasti saada äkkiä ajantasaistettua. Mutta me tarvitaan todella monimuotoista asuntotuotantoa ja myöskin kaikilla alueilla se vähentää segregoitumista myöskin kaupungin alueilla. Kiitos.

[00:10:41] M. LINDSTRÖM: Hyvä. Kiitos paljon. Sitten vielä Anneli Karhunen, kokoomus, ja mennään sen jälkeen seuraavaan kysymykseen.

[00:10:48] A. KARHUNEN: Kiitos, puheenjohtaja. Hyvää iltaa kaikille. Kokoomuksella on tietenkin aika samansuuntaisia kuin tässä muillakin. Vanhoja asuinalueita tulee tietenkin kehittää ja sinne voidaan rakentaa kerrostaloja, mutta todella mitä tuossa RKP:stä tuli Sandellilta, niin, niin meidän täytyy miettiä vähän, että miksi on rakennettu vain yksiöitä, kaksioita, nehan eivät ole perheasuntoja eivätkä tuota erityisemmin mitään verotuloja, että enemmän perheasuntoja pitäisi nyt rakentaa. Ja sitten tämmöiset omakotialueet, niin kyllähän niillä on sellainen mahdollisuus, että, että esimerkiksi Vantaan kaupunki myisi halpoja pieniä tontteja, joihin saisi pieniä kerros- tota, omakotitaloja semmoisille uusille perheille, vasta perustetuille perheille, taikka sitten - niin kuin itse edustan iäkkäämpää polvea, niin haluaisin itse muuttaa mielelläni pienempään omakotitaloon, jolloin perheille aina niin kuin tässä (-) [00:11:48] vapautuisi silloin isompia omakotitaloja. Että meillä on niin kuin, monimuotoisesti kannatetaan tätä rakentamista ja todellakin joku Tikkurila, joka on tiiviisti tehty, sehän on ihan hyvä idea, mutta ei kaikkialle niin (-). Kiitos.

[00:12:04] M. LINDSTRÖM: Kiitos. Pari jatkopuheenvuoroa vielä. Kati Tyystjärvi, ole hyvä.

[00:12:10] K. TYYSTJÄRVI: Kiitos, puheenjohtaja. Jos (-) [ääni katkeaa] omakotitaloja merkittävässä määrin, niin se kyllä tarkoittaa sitä, että meidän täytyy tiivistää näitä olemassa olevia omakotitaloalueita. Muuten me saamme, muuten me hävitämme sitä, niitä viheralueita ja, ja saamme aikaiseksi, aikaiseksi alueita, joihin sitten täytyy vetää, vetää kunnallistekniikka ja muu. Kyllä tämä tiivistäminen myös näille omakotitaloalueille - en tarkoita niin kuin rakennusten korkeuden kasvattamista, se ei sovi sinne, mutta tiivistäminen on jo mahdollista, ollut jo

edellisenkin yleiskaavan aikana. Tiivistäminen säilyttää myöskin näillä kerrostaloalueilla ne viheralueet, joita me kaikki arvostamme. Kiitos.

[00:12:56] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Ja sitten oli Niilo kärki. Ole hyvä.

[00:13:04] N. KÄRKI: Kiitos, puheenjohtaja. Tässä tuli muutama kohta, joista olen aivan samaa mieltä. Tarja Eklund toi esiin, että vanhat kaavat vanhoilla omakotialueilla on syytä pitää päivittää. Meilläkin hiekkaharjuun on 2 luhtitaloa jo tullut, joissa on siis 2 omakotitalon tontilla tusinan verran pieniä, pienen pieniä luukkuja, ja tuota, se ei tietenkään ole omiaan säilyttämään sitä omakotitalon ilmettä ja ominaispiirteitä ja ympäristöä. Mä olen samaa mieltä, että kaavoittaa pitää omakotitaloja lisää. Viime vuonna 140 omakotitaloa Vantaan kokoisessa kaupungissa on käsittämättömän vähän. Eli siihen pitää kyllä kiinnittää - siinä voi olla juuri niin kuin tuotiin esiin, että voi olla pienempääkin tonttia ja sitten vähän isompaa. Nyt tuohon on, on, tuota niin, Hiekkaharjun aseman itäpuolellehan ollaan, ollaan tuohon, mikä Rosenlund vai mikä se olikaan se alue, niin siihen ollaan kymmenkunta jo kaavoittamassa, että pikkuhiljaa mennään eteenpäin, mutta tämän kaltaisia paikkoja pitää lisätä ihan merkittävästi. Kun me puhutaan pitovoimasta ja vetovoimasta, niin omakotitaloille on, johan tuosta on Hesarikin uutisoinut, että Helsingistä väki lähtee jo Espoostakin jonkun verran pohjoiseen päin ja hakee paikkoja, joissa voisi perheensä kanssa viihtyä. Kiitos.

[00:14:17] M. LINDSTRÖM: Kiitos. Annetaan Minna Kuuselalle vielä puheenvuoro ja sitten seuraavaan kysymykseen. Ole hyvä, Minna.

[00:14:23] M. KUUSELA: Kiitos. Taas ihan lyhyesti vaan kommentti tähän asuntojen, toteutuneiden asuntojen määrään viime vuodelta, tai kuinka pitkältä ajalta tämä olikin, niin että se, että se määrä on nyt kohtuullisen iso, niin sehän toki on aika, aika normaalia, että kerrostalojen tai kerrostaloasuntojen määrät tämän kokoisessa kaupungissa, tämän tyyppisessä kaupungissa on suuri, mutta se asuntojen määrähän tulee pitkälti siitä, että yksiöitä ja kaksioita nyt toteutetaan vaan enemmän kuin niitä yksittäisiä isompia omakotitaloja. Että meidän täytyy kuitenkin muistaa, että kyllähän vantaalaisista puolet asuu pientaloissa tällä hetkellä ja niin kuin tämä suhde ei varmaan hirveästi tästä tule, tule muuttumaan jatkossakaan. Itsekin asun pientalossa alueella, josta tiivistetään kovaa vauhtia, että luhtitalojahan tuohon nousee ympärille.

[00:15:04] M. LINDSTRÖM: Kiitos. Siinä tulikin Minnalta nimenomaan puhe yksiöistä ja kaksioista. Siihen liittyy seuraavakin kysymys. Tietysti uudiskohteisiin, etenkin kerrostaloihin, paljon rakennetaan pieniä asuntoja, yksiöitä, kaksioita, pieniä kolmioitakin, mutta kuten puheenvuoroissa tuli esiin, niin perheasunnoillekin olisi tarvetta. Tulisiko yksiöiden määrää sitten rajoittaa nykyistä tiukemmin, jotta uusissa asuintaloissa olisi monipuolisempaa asumista? Nyt uudiskohteissa, esimerkiksi uudessa kerrostalossa, (yksiöitä saa) [00:15:35] 30 prosenttia kaikista asunnoista.

Otetaan tähän nopeat kommentit. RKP:n Håkan Sandell, mitä mieltä olet, tulisiko yksiöiden määrää vielä tästä nykyisestä rajoittaa?

[00:15:47] H. SANDELL: No mun mielestä nykyinen määrä rupea olee kyllä maksimi ja myöskin se, että mä olen pannut merkille, että joissakin uudiskohteissa, niin tuota, on hyvin pieniä asuntoja, että siinä ei löydy isompia, että siinä samassa talossa voisi kyllä olla muutama isompikin, ettei vaan sinkkotalouksia ja muuta siihen, tai yksin eläviä. Mutta suuntaushan on, että tarvitaan enemmän pieniä, pieniä myöskin, ja myöskin yhdyn siihen, että tuota, tällaisia pieniä omakotitalojakin voisi olla tarjolla.

[00:16:33] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Anneli Karhunen, kokoomus. Mitä mieltä kokoomuksessa ollaan tästä?

[00:16:40] A. KARHUNEN: No me olemme sitä mieltä, että yksiöitä on aivan liikaa. Esimerkiksi Martinlaaksossa rakennettiin noin tuhat asuntoa, joista yli 900 oli yksiöitä tai kaksioita ja vähän yli 30 oli 3 huonetta ja keittiö ja muutama 4 huonetta ja keittiö. Se ei kerää mitenkään perheitä yhteen, ja rakennettiin kuitenkin koulun viereen aseman ja uimahallin väliin, erittäin merkittävälle ja hyvälle paikalle. Niin kyllä me olemme sitä mieltä, että perheasuntoja tarvitaan lisää ja veronmaksajia tulee siinä samalla sitten.

[00:17:14] M. LINDSTRÖM: Kiitos. Jussi Järvinen, keskusta.

[00:17:19] J. JÄRVINEN: Joo. Keskustan kanta on myös se, että tulee rajoittaa nykyisestä. 2 nopeata syytä, elikkä toinen se, että me halutaan, että Vantaalle tulevat työperäiset maahanmuuttajat, muualta tulevat, jotka mahdollisesti tulevat yksin, mutta löytävät täältä perheen ja jäävät myös perheenä asumaan, lapset menee kouluun, niin edespäin, koska se pitää kaupungin elinvoimaisena. Ja toinen on ihan se, että asuinalueita vertaillaan jatkuvasti neliöhintojen mukaan ja jos alueella on paljon yksilöitä, niin neliöhinta nousee väistämättä korkeaksi. Elikkä ei haluta sitä, että Korsossa neliöhinta on 5000, joka tavallaan jo lehdestä luettuna sitten karkottaa lapsiperheet niin, että ne eivät edes katso niitä muita kämppejä, koska se alueen maine nousee neliöhinnan kautta sellaiseksi, että se kierretään kaukaa. Elikkä myös neliöhintojen kautta alue kohtuuhintaiseksi tekemällä isompia asuntoja.

[00:18:05] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Antti Suni, Liike Nyt.

[00:18:10] A. SUNI: Kiitos, puheenjohtaja. Mä en halua nyt tässä niin kuin lähteä demonisoimaan yksiöitä ja kaksioita, mutta hirveän suuri pelko vaan on, että jos sitä rakentamista ei rajoiteta, niin nämä pienet asunnot entistä enemmän valuu suurille asuntosijoitusyhtiöille ja se ei pitkässä juoksussa palvele, koska se on, lähtökohtaisesti ne on silloin vuokra-asuntoja ja, ja asuntosijoitusyhtiöt tulee tänne vain ja ainoastaan tekemään bisnestä. Kiitos.

[00:18:42] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitoksia. Kati Tyystjärvi, mitä vasemmistoliitossa tästä ajatellaan?

[00:18:52] K. TYYSTJÄRVI: Vasemmistoliitto on sitä mieltä, että meidän on kaiken kaikkiaan lisättävä kohtuuhintaista asuntotuotantoa ja valitettavasti täällä pääkaupunkiseudulla asunnot, asuntojen neliöt on se, joka ratkaisee, minkälaisen asunnon yksittäisellä ihmisellä tai perheellä on varaa maksaa. Ja tämä ohjaa, vääristää sitä, sitä, myöskin sitä asuntotuotantoa. Asuntotuottajat tuottavat nykyään entistä pienempiä yksiköitä, entistä pienempiä kaksioita, entistä pienempiä kolmioita. Tämä on, on hyvin, hyvin tunnettu tosiseikka. Perheasunnoille on ehdottomasti tarvetta, mutta, mutta varmasti tuossa, tuossa prosenttiluvuissa pitäisi olla, olla, voisi olla jotain muitakin määreitä kuin vaan tuo yksiö- yksiörajoitus, että, että tuota, muun muassa neliömäärä. Mutta kohtuuhintaisia asuntoja tarvitsemme ihan kaikille meidän asukkaillemme, se on pääkaupunkiseudun suurin toimeentulotuen tai toimeentulon este. Kiitos.

[00:20:02] M. LINDSTRÖM: Kiitos, kiitos. Juha Malmi, mitä mieltä olet? Laita vielä mikki auki, niin kuullaan hieman paremmin. Kiitos.

[00:20:15] J. MALMI: Anteeksi. Olen niin hermostunut, että - tuota, kyllä tässä hyviä puheenvuoroa sanottiin. Että näyttää siltä, että rakennuttajat ja sijoittajat näitä haluavat rakentaa ja saavat oletetusti suurimmat voitot, kun tekevät pieniä asuntoja. Yleensä luotan markkinatalouteen tasapainottavana voimana, että löytävät sen kysynnän ja tarjonnan tasapainon, mutta nykytilanteessa todella näyttää siltä, että markkinatalous ei tässä toimiedellä mainitusta syystä ja siksi kannatan tätä rajoitusta ja kannatan Kati Tyystjärven esittämää ehdotusta neliömääräohjauksesta.

[00:21:05] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia vastauksesta. Tarja Eklund, SDP. Ole hyvä.

[00:21:09] T. EKLUND: No meillä on todella rakennettu, rakennettu tässä muutamina vuosina niin näitä yksiköitä ihan hirveästi ja se johtuu siitä, että meillä on vielä vanhat, vanhat kaavat siellä, jotka sallii, sallii tällaisen rakentamisen, mutta nythän meillä on alettu laittaa kaavoihin näitä määräyksiä, että saa olla vain, vain 30 prosenttia yksiköitä ja 30 prosenttia kolmioita ja loput pitää olla sitten isompia perheasuntoja ja on myöskin laitettu joihinkin kaavoihin, että sijoittajille saa myydä vaan jonkun tietyn prosentin asuntoja, esimerkiksi 10 prosenttia. Mutta sitten tämä, että pitäisikö enemmän vielä rajoittaa, niin, niin siinä kyllä täytyy huomioida sekin, että kun Vantaan kaupunki ei itse näitä kaikkia asuntoja rakenna muuta kuin VAVin kautta, niin se, että jos laitetaan liian kovat rajoitukset, niin sitten myöskin rakentajat, rakentajilla on siihen sitten myöskin sananvalta, että kuinka paljon sitten, sitten halutaan rakentaa, että mun mielestä nämä, nämä uudet, uudet määräykset mitä me ollaan niihin kaavoihin saatu, niin on ihan hyviä, kun me vaan päästään nyt niitä noudattamaan kaikissa kaavoissa. Mutta tietysti tuo neliömäärä,

neliömäärä on vähän huolestuttava silleen, että, että tosiaan jos, jos kolmiokin on, on joku vähän yli 50 neliötä, niin onhan se aika pieni, että, että olisihan se tietysti mukava, jos voisi näihin kaavoihin lisätä vielä senkin, että, että kuinka paljon pitää neliöitä olla sitten näissä asunnoissa, mutta se taitaa olla vielä haave.

[00:22:51] M. LINDSTRÖM: Kiitos vastauksesta. (--) [00:22:53] perussuomalaisten Niilo Kärki ja tämän jälkeen vihreiden Minna Kuusela.

[00:22:59] N. KÄRKI: Kiitos, puheenjohtaja. Hyvää puhetta ja samaa mieltä me tunnumme olevan aika pitkälle kaikki tässä. On juuri niin kuin, niin kuin Tarjakin tuossa totesi, että mehän emme Vantaan kaupunkina juurikaan rakenna merkittävässä määrin näitä, näitä asuntoja ja näin ollen grynderit kun päättävät, sitten vasta kun on päässyt tarpeeksi jo ennakoon myyty, niin sitten vasta projekti lähtee liikkeelle ja, ja kysyntä ja tarjonta on, jotka ratkaisevat. Emmekä me ihan Vantaalla yksin pysty pääkaupunkiseudun asuntojen hintatasoja paljon heilauttelemaan, sekin on totta. Yksi myös on, mikä meillä tällä hetkellä vielä näkyy tässä on se, että nämä määritelmät, joissa enintään 30 prosenttia yksiöitä ja niin edelleen, nämä muut täsmentävät jutut - eihän ne ole vielä montaa vuotta ehtinyt vaikuttaa Vantaan kokoisessa asuntokannassa. Eliikkä, tuota, parempaan suuntaan ollaan menossa. Kiitos.

[00:23:54] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Minna Kuusela, vihreät, ja sitten siirrytään seuraavaan kysymykseen.

[00:24:00] M. KUUSELA: Kiitos. Tämä onkin aika haastava, kun on viimeisenä. Tuntuu, että kaikki on jo sanottu ja sitten pitää yrittää löytää joku, joku tulokulma, mikä olisi ovela ja erilainen. Oikeastaan mä aloitan tästä - lukeeko siinä 1 huone ja keittiö, vai 2 huone ja keittiö - olen myöskin aina ollut ihan samaa mieltä siitä ja me ollaan oltu, eli kyse on (-) [00:24:19] neliömäärästä. Että niin kuin kyllähän sen niin kuin arkkitehtinäkin tiedän, että jos 30 neliöön tehdään 2 huonetta ja keittokomero, niin eihän se nyt oikeasti toimi, ei sinne mahdu mitään. Eli, eli enempi, niin kuin tässä aika moni muukin on sanonut, niin ennemmin puhutaan sitten neliömääristä eikä siitä huoneluvusta, mikä siinä, mikä siinä on. Sitten samaan paikkaan keskittyy paljon tätä, näitä pieniä, pieniä asuntoja, niin sehän ei tietenkään luo sitä monipuolista kaupunkiympäristöä, kaupunkikuvaa, mitä me kuitenkin halutaan, sillä sitten osallaan myös segregaatiota vähennetään. Plus sitten tietenkin tämä sijoittajaosuus. Toki vielä yhtenä kommenttina, se riippuu hiukan niin kuin paikasta, että nyt kun on visioitu sitä Tikkurin paikalle Tikkurilaan sitä uutta, uutta rakennuskompleksia, niin siinä on (-) asuntotornit tulossa, niin nehän on täynnä käsittääkseni semmoista niin kuin yksiötä, pikkiriikkistä kaksiota, että ehkä johonkin tuon tyyppiseen paikkaan perheasunto, se voi olla haastava, mutta niin kuin se on perheasunnollekin toisaalta aika mahdoton paikka. Että ehkä tuon tyyppisessä kohdassa voi olla, että pikkukämppejä, mutta sitten täytyy tosiaan katsoa, että sitten perheasuntoja on riittävästi yleensä ottaen.



[00:25:30] M. LINDSTRÖM: Hyvä. Kiitos vastauksista. Siirrytään eteenpäin. Jos tässä kysymyksessä olette aika lailla samaa mieltä, niin sitten siirrymme ratikkaan ja siinähan mielipiteitä on monenlaisia. Eli ratikka, Vantaan ratikka, yksi kuntavaalien kuumimmista puheenaiheista. Ja ratikan suunnittelupäätös hyväksyttiin valtuustossa joulukuussa 2019 äänin 45 puolesta ja 22 vastaan. Mutta varsinainen rakentamispäätös, sehän tulee sitten uuden valtuuston päätettäväksi vuonna 2023. Katsotaan tähän väliin yksi video ratikasta ja sen jälkeen aloitetaan keskustelu.

[videon kesto 3 min 29 s]

[00:29:46] M. LINDSTRÖM: No niin. Ja ratikka, sehän jakaa mielipiteitä paitsi puolueiden välillä, myös niiden sisällä. Ennen kuin keskustellaan aiheesta syvemmin, otetaan nopea äänestys. Jos olet sillä kannalla, että Vantaalle tulee rakentaa ratikka ennemmin tai myöhemmin, niin nosta käsi ylös. Nouseeko sieltä käsiä keneltäkään? Nyt teknisten ongelmien vuoksi virtuaaliset kädet eivät näy, mutta onneksi on videokuva, niin näyttäkää ihan perinteiseen tyyliin. Jos olet ratikan kannalta, niin käsi ylös tai peukku pystyyn. Mahtavaa. Vasemmisto, vihreät, SDP ainakin. Onko muilla kädet piilossa? Näin taisi olla. Hyvä, kiitos. Kanta tuli selväksi näinkin. Mennään itse keskusteluun. Kuten äskeisessä videossa nähtiin, laskelmien mukaan, kaupungin laskelmien mukaan ratikka maksaisi itsensä takaisin ja toisi Vantaalle 425 miljoonaa euroa verotuloja. Otetaan kysymyskierrös tästä. Uskotko, että ratikka on hyvä investointi ja että se tuo Vantaalle uutta elinvoimaa? Sitähän tässä on toivottu. Lähdetään liikkeelle vihreistä. Minna Kuusela, ole hyvä.

[00:31:12] M. KUUSELA: Niin. Nyt vielä mikki takaisin päälle. Joo, uskon. Mä kuulun tähän kaupunginhallituksen ratikan seurantaryhmään myöskin ja en nähnyt videota, mitä nyt on näytetty, mutta nämä samat tiedot - nyhän ollaan suunnitteluvaiheessa ja musta kaikki ne, mitä tällä hetkellä ollaan (-) [00:31:33] näitä tietoja tullut, niin tämän nimenomaan korostaa sitä, että nämä kiinteistökehitystulot on jopa isommat kuin mitä alun perin on ajateltu. Kun ratikkahan on enemmän - se on joukkoliikenneväline ja se on myöskin kiinteistökehitysväline ja kauttaaltaan tämän tyyppisiin investointeihin, mun mielestä nämä kannattaa ilman muuta toteuttaa ja ne on tulevaisuuteen viittaavia. Tässä on niin paljon asioita, mitä ei viitsi tähän samaan paakkuun nyt laittaa, mutta tästä varmaan jatketaan, jatketaan keskustelua, mutta luotan, luotan todellakin, että tämä tulee tämä tulee onnistumaan ja maksaa itsensä takaisin ja tuo kaupungille sitä kaivattua elinvoimaa ja tulevaisuusvisiota ja yhdistetään meidät vielä mukaan tähän pääkaupunkiseudun isompaan raideliikenneverkostoon.

[00:32:17] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos, kiitos puheenvuorosta. Mitä tähän sanoo Antti Suni, Liike Nyt?

[00:32:24] A. SUNI: Joo. Kiitoksia, puheenjohtaja. No mä voisin oikeastaan ensimmäisenä ottaa tuohon hintalappuun kiinni. Eliikkä, tuota, Vantaan, Vantaalla on konsernitasolla 2 miljardia velkaa ja kaikki tunnusluvut jo osoittaa, että Vantaa on

hyvin velkainen huolimatta siitä, että velkoja ollaan viime vuosina lyhennetty. Tämä tulee voimakkaasti lisäämään meillä velkaa ja mä en missään olosuhteissa usko itsekin näin niin kuin laskentatoimen asiantuntijana ja jonkin verran investointi- ja kannattavuuslaskelmia tehneenä, että se hintalappu on 400 miljoonaa. Että mikä on esimerkiksi se kompetenssi, että me pystytään valvomaan budjettia ja pystytään valvomaan aikataulua, koska julkisissa hankinnoissa on valitettavasti varoittavia esimerkkejä hyvinkin monia. Kiitos.

[00:33:21] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Håkan Sandell, RKP.

[00:33:29] H. SANDELL: Joo, kiitos. Mä kun olen täältä Länsi-Vantaalta, niin hiukan arveluttaa se, että tuo - se, miten se linja on liian rajoitettu ja se menee, menee sinne itään päin ja valitettavasti täällä päin asuvilla eivät hyödy tästä raitiovaunulinjasta, (-) [00:33:54] ovat maksajien roolissa. Olen kyllä nähnyt erittäin hyvän esityksen. Olin vanhusneuvostossa varajäsenenä ja olin mukana yhdessä, jossa siis tämä ratikkahanke esitettiin. Ja myöskin siinä pitää varmaan tehdä muutoksia, jotta se olisi myös näille, jotka tuota, liikkuvat rullatuoleilla tai jollain muulla, se ei oikein tyydyttänyt näitä niin kuin senioriväkeä edustavilla. Ja tuo hintalappu on myöskin aika iso, mutta lähinnä siis ongelma on se, että se, se on liian pieni linjaus, tai missä se kulkee niin kuin koko Vantaata silmällä pitäen. Kiitos.

[00:34:49] M. LINDSTRÖM: Kiitos. Ja ensi vaiheessahan tosiaan ratikka enemmän (-) kulkee keskisellä Vantaalla ja ehkä sitten tulevaisuudessa myös lännessä, mutta sen aika ei ole vielä, ei keskustella siitä, siitä tänään. Mutta Kati Tyystjärvi, vasemmisto, sinä nostit peukun tai käden. Mitä mieltä vasemmistossa ollaan?

[00:35:08] K. TYYSTJÄRVI: Kyllä vasemmistoliitto on joukkoliikennekaupunki ollut, ollut aina SKDL:n ajoilta asti. Ministeri Veikko Saarto sai aikoinaan, aikoinaan ajettua läpi tämän pääkaupunkiseudun, seudun yhteisen, yhteisen tariffin elikkä tämän seutulipun. Olen sitä mieltä, että tämä on kannattava investointi. Kaikki tämänhetkiset laskelmat viittaavat siihen. Ja kun, tuota, Suni epäili tuota hintalappua, niin, niin tuota, nyt voidaan verrata hyvin tuohon, tuohon, tuota, Raide-Jokeriin, joka tällä hetkellä näyttää olevan noin puoli vuotta etuajassa ja, ja tuota, pysyy budjetissa. Sehän on semmoinen vertailukohde, Kehärata on huono vertailukohde tähän. Sunia, Sunia vähän haastaisin. Hän sanoo, että meillä on paljon velkaa. Varmaan laskentatoimen ihmisenä hän on, hän on tietoinen siitä, että meillä on myöskin paljon omaisuutta tässä konsernissa ja, ja tuota, olemme, olemme investoineet, investoineet tähän palveluinfraan. Ja no - sitten otan toisen, kiitos.

[00:36:20] M. LINDSTRÖM: Kiitos. Jatketaan tästä. Niilo Kärki, perussuomalaiset. Ole hyvä.

[00:36:26] N. KÄRKI: Kiitos, puheenjohtaja. Vantaa teki päätöksen suunnittelun jatkamisesta joulukuussa 2019. Silloin ei vielä tiedetty koronasta mitään. Meillä on koronasta hoitovelkaa ja palautuminenkin on epäselvää, talouden kasvu taikka

korjaantuminen on vähän ilmassa. En, en missään tapauksessa aio, aio kannattaa jatkossakaan, silloinkin äänestin vastaan, ratikan rakentamista tällaisella aikataululla, jos se edes selvitysten jälkeen sitten - joita toivottavasti tehdään, nythän tehdään vain suunnitelmaa, ei selvityksiä. Elikkä haluaisin selvityksen, niin kuin kaupungin hallituksessa 2019 loppuvuodesta olin, olin, tuota myöskin esittämässä - meillä ratikkaselvityksessä, joka silloin oli liitteenä joulukuun valtuuston päätösesityksen mukana, niin siellä todettiin että tutkimuksen perusteella liikennehankkeiden vaikutukset eivät ole kulkutavasta, esimerkiksi erilaisista raidekulkutavoista riippuvaisia. Vaikutukset joukkoliikennekäytävän kiinteistöjen hintaan riippuvat siitä, kuinka merkittävän parannuksen hanke tuottaa nykytilanteeseen nähden. Kiinteiden - kiinteistökehityksen näkökulmasta merkittävintä on käyttövoiman ja raideratkaisun sijaan, siis sijaan yhteyden, superbussin tai raitiotien toteutus korkealaatuisena ja muusta liikenteestä eroteltuna, mikä mahdollistaa matkustajien matka-aikasäästöt. Tällä hetkellä ne ovat siis minuutti ja pari tuossa Tikkurilan molemmin puolin aikasäästöt, eli tämä kokonaisuus minusta ei ole kyllä vakuuttava tässä vaiheessa. Siinä mielessä vertailuihin tarvitaan paremmat työt vielä.

[00:38:20] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos, kiitos puheenvuorosta. Tarja Eklund, SDP, ole hyvä. Laitatko vielä mikrofonin päälle, niin kuuluu paremmin.

[00:38:34] T. EKLUND: Anteeksi. Juu, kyllä, uskon näihin laskelmiin, että, että nyt kun me teemme vasta tätä, tätä suunnittelua, niin tämän aikana, tämän suunnittelun aikana me saadaan ihan tarkasti varmasti sitten selville, että kuinka paljon sitä, niitä kiinteistökertymiä ja, ja tuota niin, verotuloja tästä tulee, mutta tämä, tällähän on myöskin työllistävä vaikutus, mikä on Vantaalle erittäin tärkeää. Että on laskettu tai sanottu, että, että noin 20 prosenttia näistä rakentajista on vantaalaisia, eli kyllä tästä tulee sitten myöskin, myöskin verotuloja meille. Ja tämä, tämä ratahankehan on seudullinen hanke, meidät - Vantaa yhdistetään tällä, tällä Vantaan ratikalla seudulliseen ratikkalinjastoon, että tämä ei ole vain pelkästään Vantaan hanke, vaan tämä on, tämä on koko pääkaupunkiseudun, seudun joukkoliikennehanke, että kyllä, kyllä uskon siihen, että, että nämä pitävät paikkansa nämä ennusteet.

[00:39:39] M. LINDSTRÖM: Kiitos, hyvä. Otetaan Anneli Karhunen, kokoomus ja sen jälkeen Juha Malmi, kristillisdemokraatit.

[00:39:47] A. KARHUNEN: Joo. Minä olen henkilökohtaisesti ratikkaa vastaan, koska vertaan sitä, mitä tapahtui Tampereella. Siellä kustannukset nousi. Mutta kannatan äärettömän mielelläni superbussia, joka on paljon joustavampi kuin raitiovaunu ja sitä voidaan helpommin jatkaa myös idästä länteen, eli se kattaa poikittaisliikennettä erittäin positiivisesti. Meillä on jo raiteet, minun mielestäni Kehärata toimii erittäin hyvin, se on meidän, voimme olla kaikki tyytyväisiä siihen. Ja se, mikä työllistäminen on, niin superbussi työllistää ihan yhtä lailla, katuja rakennetaan ja niin edelleen, ja se on siis kymmenesosa suurin piirtein ratikan hinnasta. Tämä on ihan hyvä, että

suunnitellaan ja katsotaan mihin se johtaa, mutta me olemme kyllä niin velkaisia tällä kohdalla, että en missään tapauksessa kannata nyt ratikkaa.

[00:40:38] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Juha Malmi, kristillisdemokraatit.

[00:40:43] J. MALMI: Kiitos, puheenjohtaja. Ratikka ei ole hyvä investointi, vastauksena teidän kysymykseen. Meidän pitää nyt ensi sijassa pitää huolta perusinvestoinneista, että meillä on rahaa, siis investointirahaa käytettävissä päiväkoteihin, kouluihin, vanhustenkeskuksiin, perustarpeisiin. Ja nämä rahat on budjetoitu. Sitä ei riitä enää, meillä ei ole rahaa, elleimme aio ottaa lisää velkaa laittaa sitä ratikkaa (-) [00:41:19] perusinvestoinnit. Kiinteistökehityksestä totean sen, että en hirveästi luota näihin laskelmiin. Apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä viime vuonna ilmoitti, että kiinteistötulokehitys on 680 miljoonaa euroa ratikalla. Nyt se on enää 425 miljoonaa. 250 miljoonaa on hävinnyt puolessa vuodessa kiinteistökehitystuloissa.

[00:41:48] M. LINDSTRÖM: Kiitos, kiitos.

[00:41:50] J. MALMI: Voiko - ai jaa. Olisin hieman - anteeksi, puheenjohtaja palataan varmaan sitten.

[00:41:58] M. LINDSTRÖM: Palaamme kyllä, keskustellaan ratikasta vielä, vielä pidempääkin, mutta päästetään Jussi Järvinen keskustasta tähän ensimmäiseen kysymykseen vastaamaan ja otetaan sitten jatkopuheenvuoroja tämän jälkeen. Ole hyvä, Jussi.

[00:42:08] J. JÄRVINEN: Täällä on hyviä puheenvuoroja tullut monilta ja paljon olen samaa mieltä. En myöskään kannata raitiovaunua, elikkä se ei hyödytä koko vantaalaisia ja myös tämä aikaisemmin nostamani Vantaa yhdyskuntasuunnittelun rakenne poikkeaa esimerkiksi Tampereesta Turusta. Meillä ei ole selkeää keskustaa, jonne kaikki tiet johtaa, jolloinka ehkä niin kuin raitiovaunu voisi toimia. Me ollaan hyvin laaja alue, levittäytytty useaan eri kaupunkikeskittymään, niin en usko, että yksi raitiovaunu tuo tavallaan riittävästi hyötyä riittävän laajalle edelläkään tällä hintalapulla, että Espoollahan saman tyyppinen tilanne lähti - Länsimetron kustannukset tuplaantui ja varmasti sielläkin hyötyjä saa aika kauan odottaa. Laskelmia toki voidaan tehdä, mutta tosiaan lisätietoa ehdottomasti tarvitaan päätöksen tueksi.

[00:42:55] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitoksia. Ja hyvät katsojat, muistakaa, että voitte tosiaan ottaa osaa tähän lähetykseen ja lähettää illan teemaan liittyen kysymyksiä Vantaa-kanavan kysymysosion kautta. Otetaan ehdokkailta lyhyet jatkopuheenvuorot tähän, mutta mennään sen jälkeen katsojilta tulleisiin kysymyksiin, jotka niin ikään koskevat muun muassa ratikkaa. Mutta Minna Kuusela, käsi on pitkään ollut pystyssä. Ole hyvä.

[00:43:16] M. KUUSELA: Kiitos. Tartun heti tähän Juha Malmin äsken nostamiin, että mihin se 680 miljoonaa euroa katosi. Eli kysehän on siitä, että silloin 2019 päätöksen pohjaksi oli arvioitu tämä. Siinä 680 miljoonassa on mukana se, mitä tulisi joka tapauksessa superbussi- tai tavallinen bussi -kehityksellä. Ja tuo, tämä oli melko alustava luku silloin. Ja ero on ollut 200 miljoonaa silloin enempi, mitä saadaan ratikasta, ja nyt kun tätä selvitystä on tehty - tässä myös sekä suunnitellaan että selvitetään, että tämä on muuten sanoilla pelaamista, totta kai suunnitteluvaiheessa selvitetään. Niin nyt tämän Tampereen ratikan ja Raide-Jokerin varrella on nähty huomattavasti suurempaa kehitystä kuin on arvioitu ja tämä kiinnostus tähän Vantaan ratikan varteen on myöskin ollut todella isoa, jolloin tätä eroa on korjattu 270 miljoonaa nyt enempi se, mitä ratikka tuottaisi superbussivaihtoehtoon verrattuna näitä kiinteistötaloudellisia tuloja. Eli sitten kun näitä lukuja ynnätään, 480 + 270, päästään 750 miljoonaan euroon. Eli jos halutaan verrata sitä vanhaa 680 miljoonaa euroa johonkin, sitä verrataan tähän 750 miljoonaan euroon, eikä siihen 425:een. 425 miljoonaa on taas semmoinen luku, on otettu pois, otettu pois niitä, mitä saataisiin sillä superbussi- tai tavallinen bussi -vaihtoehdolla sitten myös. Eli, eli siinä mielessä tämä 425 miljoonaa, mikä nyt on, on esillä, niin tämä on, tämä on oikein, tai ikään kuin oikeampi kuin mitä tämä 680 ja näin. Ja tuo, mitä tuo - ihan nopeasti tuosta Tampereesta vielä, niin se Tampereen ratikkahan on säästänyt 30 miljoonaa nyt tässä ja loppujen lopuksi suunnitteluvaiheesta rakentamisvaiheeseen ero ei edes ollut kovin iso. Eli tämä on vähän valheellista väittää, että se olisi ihan hirveästi nostanut kustannuksia. Mutta tämmöinen nopea selvitys tähän.

[00:45:09] M. LINDSTRÖM: No niin, Juha Malmi, otetaan sinun jatkopuheenvuorosi tähän heti Minna Kuuselan jälkeen. Eli miltäs nuo laskelmat nyt, nyt vaikuttivat sitten siellä? Pudistelit päätä ainakin, että -

[00:45:22] J. MALMI: Joo, sen verran pudistelin päätä, että toivoisin, että Penttilä tulisi itse nyt esiin tässä, koska onko meille tullut harhaanjohtavaa tietoa. Kyllä ihan yksiselitteisesti hänellä on kalvoesitys, jossa kehitystulot on 425 miljoonaa euroa, eikä niitä ole siinä verrattu mihinkään bussituloon. No nyt jos me otetaan tämä sähköbussivertailu, niin missään ei ole laskettu, mikä on kiinteistötuloero superbussi versus ratikka. Sitähän ei superbussiselvityksen mukaan ole. Elikkä tämä 200 miljoonaa on ihan käsittämättömän suuri luku, että se olisi se kiinteistökehitysero, se ei voi pitää paikkaansa, mutta lasketaan. Tarjalle sanon sen, että se työpaikkaluku on tosiaan 200 työpaikkaa vuodessa, että onhan se 200 työpaikkaa. Mitä kristilliset toivoo, (-) [00:46:21] kristilliset toivovat, toivovat sitä, että me saadaan tämä bussivaihtoehto todelliseksi vaihtoehdoksi virkamiehille, että niistä tehdään, että se on - täysimääräisesti selvitetään ratikan ja bussin, onko se sähkö-, biobussivaihtoehto, mutta ehdokkaat eivät ole halukkaita tähän. Sitä minä en ymmärrä.

[00:46:45] M. LINDSTRÖM: Kiitos, kiitos. Siitä tuli selkeä kanta. Kati Tyystjärvi, ole hyvä.

[00:46:51.15] K. TYYSTJÄRVI: Niin, Malmi, Malmi tietää hyvin, että 2019 äänestettiin siitä, minkälaista jatkosuunnitelmaa tässä lähdetään tekemään ja valtuusto elikkä kuntalaiset, kuntalaisten äänestämä enemmistö oli sitä mieltä, että tästä jatketaan. Mutta, mutta muutamiin väitteisiin, tämä Håkan Sandell tuolta Länsi-Vantaalta sanoi, että, että, että tämä ei hyödytä länsivantaalaisia. Kysyttiinkö Hakunilan, Länsimäen asukkailta silloin kun Martinlaakson rata rakennettiin, että, että, että mitä, mitä se hyödyttää? Kehäratakaan ei kulje näitten kahden itäisen kaupunginosan halki, jotka ovat tällä hetkellä Vantaan ainoat suuret lähiöt, joissa ei ole raideliikennettä. Minusta nyt on Hakunilan vuoro ja kuten Mari Siivola, yleiskaavapäällikkö, oikein hyvin sanoi, raitiotielinjasto kiinnittää tämän kehityksen, se ankkuroi sen kehityksen tiettyyn paikkaan. Ja se paikka on tämän kaavarungon alue ja muistuttaisin, että jatkosuunnitelmat kulkevat myöskin sinne länteen pidemmälle kuin mitä tämä nykyinen suunnittelualue koskee. Kiitos.

[00:48:11] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Sitten vielä Tarja Eklund ja mennään sen jälkeen lukijan kysymyksiin, joka koskee myöskin ratikkaa.

[00:48:21.23] T. EKLUND: En ota kantaa nyt näihin, näihin arvioihin, kiinteistötuottoarvioihin, vaan siihen nyt tähän superbussiasiaan, että, että velaksihan se superbussihankintakin pitäisi tehdä. Ja kun siihen pitää rakentaa sitä liikenneympyrää myöskin, niin se hinta on suunnilleen siinä 200 miljoonaan paikkeilla ja velaksi sekin raha olisi otettava, että ei siinä ole niin suurta eroa enää siihen Vantaan osuuteen tästä ratikkahankkeesta, 267 miljoonaa, mikä tulee Vantaalle. Että ei pidä nyt liioitella tätä, tätä asiaa kuitenkaan, tämän superbussin ja tämän ratikan välistä hintaeroa.

[00:49:05] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Ja lukijan kysymys, tosiaan Arto, Arto täältä meiltä haluaa kysyä, että onko Vantaan ratikka täysin erilainen ja yhteensopimaton Helsingin ratikan kanssa ja onko ratikka askel sitten kuntaliitokseen? Mennäänkö jo liian lähelle naapuria, jos raiteet sopii yhteen? Otetaan lyhyt kierros. Jussi Järvinen, keskusta, mitäs mieltä olet?

[00:49:29] J. JÄRVINEN: Joo. Kommentoisin vielä tuohon aikaisempaan hyvin lyhyesti, että Tampere on, olen asunut Tampereella ja katsoo ihan kartasta, niin huomaa, että Vantaa on erilainen, että ei voi verrata päikseen kaupunkia. Tampereella on hyvin keskittynyttä asumista siinä järvien välissä. Mutta joo, tähän - vastustan kuntaliitoksia myöskin, elikkä, elikkä sitä kehitystä, että johtaisi Helsinkiin päin liittymiseen, niin ehdottomasti Vantaata täytyy kehittää itsenäisenä Vantaana, että tehdään semmoisia päätöksiä, mitkä ei sido meitä vuosikymmeniksi eteenpäin, niin kuin näköjään hallitus on tehnyt, mutta me emme tee.

[00:50:06] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitoksia. Niilo Kärki perussuomalaiset. Onko kuntaliitoksen uhka tässä nyt sitten -

[00:50:13] N. KÄRKI: Kiitos, puheenjohtaja. En tiedä onko siinä uhkaa. Jos on, niin hyvä, että joku varoittaa. Näen ennemminkin, että sote-uudistus on semmoinen seuraava kuntaliitosuhka. Ei meillä (Vantaasta) [00:50:27] hirvittävästi ole, tuota niin, apuja tulossa Keravalta, jos, jos tämä sote-soppa keitetään vielä loppuun asti. Mutta tähän ratikkaan liittyen todellakin, niin mä olen samaa mieltä kuin, kuin Jussi Järvinen tässä, että meillä tämä alue on toisenlainen. Pidän kummallisena sitäkin, että kun tässä nyt jo Tarja Eklund totesi, ettei tässä nyt rahasta hirveästi ole eroa. No selvityksissä meille valtuustolle kerrottiin, että merkitystä ei ole kumpi versio tehdään kiinteistökehityksen kannalta. Siinä verrattiin aikasäästöön ja minä en usko, että se Tikkurilasta lähdettäessä minuutti Hakunilaan tai 3 erona on niin iso, että se kaataisi koko sen suunnittelun. En tiedä mihin kohtaan Hakunilassakin rakennetaan lisää kiinteistöjä, sinne oli pantu iso ympyrä, paljon kuutioita lisää ja neliöitä. Minusta se näyttää aika täydeltä jo, en keksi mihin sitä lisää tulisi, ja sama on sitten täällä, täällä, tuota, lännempänä. Eli se, että mikä siinä isosti eroaisi - sitten jos puhutaan bussista, niin kuka kuvittelee, että bussille keksittäisiin uusi reitti, kun se lähtee jostakin Länsimäestä, niin kyllä se Hakunilan kautta, Tikkurilan kautta tulee ja menee varmaan tuosta Tuusulantien yli Aviapolikseen. Tässä on vähän tämmöisiä peikkoja heitetty vähän puolin ja toisin ilmeisesti. Kiitos.

[00:51:53] M. LINDSTRÖM: No niin. Minna Kuusela (-) [00:51:55], sinä, sinun vuorosi seuraavaksi. Onko ratikan, ratikka yhteensopiva sitten Helsingin tai, tai miksei Espoon tai Raide-Jokerinkin kanssa?

[00:52:04] M. KUUSELA: Meillä on yhteinen yhtiö Helsingin ja Vantaan kanssa. Me tullaan hankkimaan kalusto yhdessä ja siitä saadaan synergiaetuja, eli käytännössä säästetään, että se on alun perinkin ollut tarkoitus, että tämä on niin kuin seudullinen liikenneväline, että totta kai se on yhdenmukainen sitten niin kuin Raide-Jokerin ja Helsingin ratikan, ratikoitten kanssa. Ja Helsingin suunnittelee Vihdintien ratikkaa, jossakin vaiheessa tulee Viikki-Malmin pikaratikka, näihin kaikkiin on tarkoitus sitten meidän ratikkalinja yhdistää, että se on totta kai järkevää. tai vähän niin kuin se kaupunkipyöräkeissi, että on se vähän höperöä rakentaa omaa systeemiä, sitten kuitenkin ollaan tässä Helsingin pohjoispuolella. Sitten tuo, ihan, ihan nyt kommentti tästä niin sanotuista Penttilän kalvoista, niin kaikki nämä, kaikki nämä erot, mitä tässä on sanottu, että ei ole, niin kiinteistötaloudelliset tulot ja kiinteistöverokertymä ja rakentamisesta palautuva verotulo, nämä kaikki, kaikki luvut on olemassa siellä, tai sitten mä oon nähnyt eri Penttilän kalvot, koska kyse on aika paljon muustakin kuin pelkästään siitä (-) [00:53:02] kiinteistöverokertymästä tai jostakin yksittäisestä asiasta, että täällä kertyy aika monesta kohdasta.

[00:53:07] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Anneli Karhunen, kokoomus. Mitä mieltä olet?

[00:53:12] A. KARHUNEN: No en usko, että me nyt Helsingin kanssa ihan yhteen mennään tässä näin äkkipäätään. En tiedä myöhemmin. Ihan hyvä kehittää koko

pääkaupunkiseutua, siitä vastusta mitään, mutta mä nostin käden sitä varten, että mä halusin sanoa Minnalle, että Tampereella, jos siellä nyt oli säästetty 30 miljoonaa, niin se tarkoittaa myös sitä, että sieltä 6 kilometriä jäi ratikkaan tekemättä. Se oli (-). Sitä voi miettiä, että meillä on 19 kilometria tulossa ratikkaa ja hinta yli 400 miljoonaa, että siihen voi laskea sitä systeemiä.

[00:53:45] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Antti Suni, Liike Nyt.

[00:53:50] A. SUNI: Joo, kiitoksia, puheenjohtaja. Katsojan kysymykseen, niin en, en usko oikeastaan tähän kuntaliitosasiaan. Helsinki tuskin tuhlaajapoikaa haluaa, haluaa edes ottaakaan. Oikeastaan nyt argumentti, mitä, mitä tässä ei ole vielä nostettu, niin on, on ratikan matkustajamääräarviot, jotka on tehty pitkän aikaa ennen koronaa. Ja nyt monet yritykset on jo siirtäneet katseensa koronan jälkeiseen aikaan. Eliikkä, eliikkä ollaan varmasti menossa niin sanottuun hybridimalliin, mikä tarkoittaa sitä, että monet työntekijät ovat osan viikosta etänä kotona ja, ja osan viikosta sitten pari päivää esimerkiksi lähityöskentelyssä. Tämä väistämättä tulee vaikuttamaan työmatkaliikenteeseen. Kiitoksia.

[00:54:41] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Tarja Eklund, SDP.

[00:54:43] T. EKLUND: Ilman muuta täytyy olla yhteensopiva Helsingin, Helsingin ja Espoon ja kaikkien muidenkin kehyskuntien kanssa, joihin vielä tulevaisuudessa tullaan tätä raideliikennettä rakentamaan. Koska tämä on seudullinen hanke, niin - ja me olemme siinä, siinä sitten mukana, jos, jos näin päätämme. Ja tuota niin, noihin nousuihin sen verran sanoisin, että on aika vaikea arvioida sitä, että, että minkälaiset nousut olisivat sitten 2028, kun tuo ratikka alkaisi ehkä liikennöidä ja vertailla niitä nytten Helsingin vaikka tämän päivän johonkin nousuihin, että, että tämmöistä vertailua on tosi hankala ja vaikea tehdä. Me emme tiedä, mikä on tilanne silloin ja millä tavalla ihmiset liikkuu, ja Vantaalle tulee lisää, lisää asukkaita ja kaikkiin pääkaupunkiseudun kuntiin, että ne ovat ihan varmasti erilaiset ne, ne nousut sitten.

[00:55:40] M. LINDSTRÖM: Kiitos paljon. Otetaan Håkan Sandell ja sen jälkeen vielä Juha Malmi.

[00:55:48] H. SANDELL: Joo, kiitos. En näe mitään peikkoa siitä, että tuota, Vantaa joutuisi yhdistymään Helsinkiin, mutta pääkaupunkiseudulla kaikkien liikenne väljien pitää olla hyvin koordinoituja, yhteensopivia, siitä olen samaa mieltä muitten kanssa. Tämä ratikkahankkeen hintalappu nykytilanteessa kuitenkin arveluttaa ja mä olen samaa mieltä, tai kannatan sitä, mitä Tarja ja Minna puhui superbusseista. Tämä superbussivaihtoehto tuli myös esille, kun meillä oli vanhusneuvoston laaja keskustelu tästä ratikkahankkeesta. Kiitos.

[00:56:39] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Juha Malmi ja sitten otetaan vielä Kati Tyystjärvi ja siirrytään sitten seuraavaan kysymykseen.



[00:56:47] J. MALMI: Kiitos, puheenjohtaja. Kysymyksen asettelijalle vastauksena, että on yhteensopiva ja on pidemmällä tähtäimellä riski, että Helsinki ja Vantaa yhdistyvät. Helsinkiä kiinnostaa Vantaan maa. Lisää asukkaita tulee ilman ratikkaa. Me ei tarvita siihen ratikkaa. Ja mä tarkastin nyt tämän kiinteistötulokehityksen, se on yksiselitteinen luku, 425, elikkä paljon pienempi kuin oli arvioitu. Mitä tulee ratikan (-) [00:57:26] ympäristöasioissa, nopeudessa ja muissa, niin niitä hyötyjähän ei ole, se varmaan yhteisesti voidaan hyväksyä selvityksen perusteella.

[00:57:38] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Kati Tyystjärvi ja sitten siirrytään seuraavaan kysymykseen.

[00:57:44] K. TYYSTJÄRVI: Lukijan kysymyksiin tuli minusta ihan täydelliset vastaukset. Muutamia kommentteja. Antti Suni arvelee, että kaikki vantaalaiset olisivat asiantuntijatyöntekijöitä, jotka voivat jäädä kotiin, oli koronaa tai ei. Ei pidä paikkaansa, Vantaa on - hyvin, hyvin palveluvaltaista työvoimaa asuu meillä ja, ja meidän, meidän asukkaiden täytyy liikkua paikasta toiseen. Ei siellä, ei siellä, siellä tuota, eimuuten tiet rakennu ja talot rakennu ja, ja kaupasta saa tavaraa, ellei meidän, meidän ihmiset, Jumbon, Keskon trukkikuskki ja Jumbon kassa-apulainen lähde töihin aamulla ja tule kotiin illalla, että kyllä me tarvitaan tätä ratikkaa. Hakunilan rakennusvolyyminhan ei ole näissä - tämä on Kärjelle - ei ole näissä kaava-arvioissa niitä kaikkein suurimpia, että kyllä se rakentamisen volyyymi, suuret volyymit lähtevät sitten Tikkurilasta eteenpäin, mutta totta kai Länsimäkeen on suunnitteilla, ne kaavarungoitan on hyvin jo valmiita, niin Länsimäki-Hakunila, kyllä sinnekin tulee rakentamista ja kyllä sinne, sinne vielä mahtuu. Tällä hetkellä rakennetaan paraikaa siinä Oritiellä entisten pikku ostareitten päälle Hakunilassa, että kyllä sielläkin on tiivistämisen mahdollisuuksia. Kiitos.

[00:59:09] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia paljon. Siirrytään sitten ratikasta muuhun julkiseen liikenteeseen. Kuten tässä tulikin todettua, koronavuosi tai korona on vaikuttanut julkiseen liikenteeseen, matkustajamääriin ja sitä myötä lipputuloihin ja Helsingin seudun liikenteen, HSL:n kassaan. Kysymys kuuluukin, että miten pidetään huoli siitä, että joukkoliikenteen palvelutaso säilyy riittävänä ja että joukkoliikenne on sitten aito vaihtoehto autoilulle tässä taloustilanteessa? Otetaan Anneli Karhunen, kokoomus ensimmäisenä vastaamaan.

[00:59:44] A. KARHUNEN: No ainakin se, että pitäisi katsoa, että joka suunnasta, missä asutaan - Vantaa on siis leveä ja laaja alue, niin pitäisi päästä lyhyillä odotusajoilla eteenpäin julkisella liikenteellä. Itse asun ihan lännessä, meillä kulkee kerran tunnissa bussi ja menevät 2 bussia, toinen menee, menee, tuota, Myyrmäkeen ja toinen Helsingin keskustaan Elielinaukiolle, menevät peräkkäin noin 5 minuutin sisällä ja sitten on 55 minuuttia, mikään ei kulje. Tätä muuta on, saman tapaista on muillakin kaupungin laidoilla. Ja sitten toinen juttu on mun mielestä se, että lippujen hinnat pitäisi pysyä kohtuullisena, jotta ihmiset käyttäisi niitä, että ne olisi oikeita vaihtoehtoja. Nythän Vantaa sitten luopui tästä esimerkiksi vanhemman

väestön päivällä saamasta edusta, missä puolella hinnalla sai matkustaa jopa 9-14, se väli, ja se annettiin nyt pois sitten Helsingin toivomuksesta. Se oli musta aivan väärä veto, koska vanhusneuvosto oli saanut sen juuri järjestettyä ja puhuttua ja solmittua tämän asian. Olen erittäin pahoillani siitä.

[01:00:52] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Håkan Sandell, RKP.

[01:00:59] H. SANDELL: Joo, kiitos. Muuten se, että siinä on selviä puutteita edelleen poikittaisliikenteen suhteen, jos haluaa niin kuin eri puolilta mennä niin kuin Helsinkiin, nämä (-) [01:01:22] yhteydet toimivat suhteellisen hyvin, mutta edelleen tarvitaan kyllä etenkin niillä, joilla on lapsia ja harrastuksia, niin valitettavasti tarvitaan edelleen auto, koska siinä on niin pitkiä yhteyksiä kuin on. Ja myös koulumatkoja, nyt kun edustan ruotsinkielistä väkeä, niin meillä on ainoa lukio, tuota, se Helsingin skola siellä keskellä ja muutama ala-aste. Eli, eli tulee pitkiä - ja yhteyksiä, yhteydet näihin kouluihin eivät toimi niin hyvin kuin pitäisi. (-) vaan se, että miten saataisi vuorovälejä kasvatettua. Toivon mukaan nyt kun ihmiset rupeavat liikkumaan uudelleen, niin, niin tuota, voitaisi tätä katsoa. Siis tällä hetkellä bussit ovat suhteellisen tyhjiä myös muut, että -

[01:02:42] M. LINDSTRÖM: Kiitos. Otetaan tähän jatkokysymyksenä muille, voitte samalla vastata myös siihen, että jos palvelutasoa halutaan säilyttää nykyisellään tai jopa parantaa sitten näitä tiettyjä yhteyksiä, kun näitä katvealueita on, niin mistä, mistä se raha sitten otetaan, miten se rahoitetaan. Pitäisikö kaupunkien kuntaosuutta lisätä, tai pyytää valtiota apuun, vai nostaa lipunhintoja siihenkin, voi tässä kommentoida, mutta otetaan Niilo Kärki perussuomalaisista.

[01:03:08] N. KÄRKI: Kiitos. Tulikin sopiva, sopiva ylläripylläri. Mutta otetaan kantaa tuohon edelliseen vielä sen verran ensin, että siinä joukkoliikenne on tärkeää, totta ihmeessä sitä pitää olla. Se onkin se haaste sitten, että mihin määrään asti ja kuinka usein ja milloin sitä pystytään järkevästi järjestämään, kun tilanteet ja tarpeet vaihtelee. Se on, se on, tuota niin, itse olen kulkenut Hiekkaharjasta Helsinkiin työaikana tai työelämän aikana, niin kyllä siihenkin tahtoi se melkein tunti ovelta ovelle mennä. Eli kyllä semmoisia aika pitkiä pätkiä, että siihen ei voinut sopia, sovittaa paljon asioiden hoitamista tai kauppareissuja. Sama kuin lapsiperheitä, jotka nyt tällä hetkellä joutuvat järjestämään asioitaan, töihin menoja, harrastuksiin vientiä, hoitoonvientiä, koulusta hakemisia. Tarvitaan samaan aikaan hyvät ja joustavat vaihtoehdot myöskin henkilöauton käyttöön niille perheille, jotka sitä tarvitsevat. Elikä tähän joukkoliikenteeseen liittyy iso ongelma, parkkipaikkojen kuristaminen ja kurjistaminen. Ei se, että asuu jonkun joukkoliikenteen lähellä tarkoita, että parkkipaikat voidaan vähentää. Kiitos.

[01:04:22] M. LINDSTRÖM: Kiitos. Mennään pysäköintiasioihin hetken päästä, mutta Tarja Eklund, SDP. Mitä mieltä olet tästä joukkoliikenneasiasta?

[01:04:33] T. EKLUND: Joukkoliikenteen, joukkoliikenteen niin, niin kehittäminen, niin se on yksi tärkeimmistä asioista tämän ilmastonmuutoksenkin takia. Ja minusta valtion pitäisi vähän enemmän, enemmän vielä kompensoida tähän joukkoliikenteeseen, että ei tarvitse kuntaosuuksia nostaa eikä lipun hintoja korottaa. Ja sitten tähän liityntäpysäköintiin myöskin, niin siihen pitää kiinnittää jatkossa erityistä huomiota ja siihen myöskin toivoisin, että valtio voisi myöskin osallistua tähän hankkeeseen, koska se on, se on tärkeä asia.

[01:05:10] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Antti Suni, Liike Nyt, mitä mieltä puolueenne on tästä?

[01:05:15.84] A. SUNI: Kiitos, puheenjohtaja. Oikeastaan fakta on se, että Vantaalla tarvitaan sekä julkista liikennettä että yksityisautoilua. Mä en halua asettaa näitä vastakkain, koska me tarvitaan molempia. Ehdottomasti pitää panostaa myös julkiseen liikenteeseen. Esimerkiksi juuri mitä Tarja Eklund mainitsikin, eli kiinnittäminen liityntäpysäköintimahdollisuudet, tai, tai sitten taas kun Håkan Sandell ehdotti, että, että jotain bussivuoroja voitaisiin tehostaa, ehkä karsia, niin juuri tämänkaltaista toimintaa, jotta me saadaan myös niitä säästöjä sitten toisaalta. Eli, eli tuota - mutta mä en missään nimessä kannata tämmöistä, että ollaan niin kuin joko yksityisautoilun tai julkisen liikenteen kannattajia. Kiitoksia.

[01:06:03] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Sitten Kati Tyystjärvi, vasemmisto.

[01:06:11] K. TYYSTJÄRVI: Kyllä minä olen julkisen liikenteen kannattaja ehdottomasti, vaikka omakin auto tuossa pihassa seisoo. Tämä alkuperäinen kysymys, että miten tämä HSL:n toimintakyky säilyy nyt tämän koronakurimuksen jälkeen, niin se on hyvä kysymys ja minusta siihen tarvitaan myöskin tämmöinen, tämmöinen samanlainen exit-strategia kuin mitä täällä kaupunki, kaupunki, kaupungin, ainakin Vantaalla tehdään nyt kaupunginjohtajan johdolla kaikissa muissakin toiminnoissa. Ja on aivan selvää, että, että lipun hinnan korotusta joukkoliikenteen käyttäjät eivät kestä. Minä luulen, että siitä ei tule mitään, eli me tarvitsemme, tarvitsemme - tuo oli ihan hyvä ehdotus demareiden Tarja Eklundilta, että, että tässäkin asiassa joukkoliikenne tarvitsisi tämmöisen kustannustukimomentin. Kiitos.

[01:07:17] M. LINDSTRÖM: Kiitos. Sitten Minna Kuusela, vihreät.

[01:07:19] M. KUUSELA: Joo, kiitoksia. Tosiaan tässä on nyt monta, monta kysymystä tästä, mutta tosiaan ei joukkoliikenteen palvelutasoa missään tapauksessa saa heikentää ja jotenkin tämä on rahoitettava. Me ei saada niitä lippuhintoja nostaa, nostaa yhtään, että nehan alkaa nytten olla pienituloisilla hyvinkin kipurajalla ja kun sen parantamiseen liittyy sitten niin kuin niin monta asiaa, koko tämä seudullinen joukkoliikenneverkosto ja poikittainen liikennöinti. Itsehän olen joukkoliikenteen sekakäyttäjä ja tiedän, tai liikenteen sekakäyttäjän, sanotaan näin, että tiedän vallan hyvin sen, että jos joukkoliikenne toimii, niin kyllähän se

autoilijoitakin helpottaa. Eli se niin kuin vähentää paineita sinne. Mutta se, että miten, miten tätä rahoittaa tätä niin kuin hirmuisen tärkeää ongelmaa, niin sehän saman tyyppinen kysymys on aika monessa palvelussa, mitä, mitä Vantaa tai pääkaupunkiseutu tarjoaa. Eli tuo, nythän on niitä – joukkoliikenne sai koronatukia käsittääkseni tähän, tähän väliin, niin ehkä jotain, joku tämän tyyppinen niin kuin - käytännössä valtion tukea tähän varmaan pitäisi olla, mutta kuntaosuuksiakaan ei erityisesti voi, voi lisätä, että tämä on iso kysymys. Tähän aika hankala tässä niin kuin tämmöisen paneelin puitteissa vastata, että niin kuin nyt se tehtäisi näin, koska jos tämä olisi helppo, niin tämä asia olisi ratkaistu jo ajat sitten.

[01:08:40] M. LINDSTRÖM: Aivan, hyvä. Jussi Järvinen, keskusta, sinun vuorosi. Ja sen jälkeen Juha Malmi ja sitten siirrytäänkin uuteen kysymykseen.

[01:08:47] J. JÄRVINEN: Joo, ehdottomasti kanssa liikenteen sekakäyttäjä, että kaikille liikennemuodoille on Vantaalla tilaa, mitä meillä tällä hetkellä on. Ja ehkä lisäyksenä vielä nostaisin tätä liityntäpysäköinnin tai tämmöisen liikennemuotojen yhteiskäytön mahdollisuuksia. Elikkä meillä Vantaalla muutama tämmöinen tavallaan vahvuus ja yksi on tämä aika toimiva junaliikenne. Meillä on sekä kauko- että lähijunat hyvin edustettuna. Nyt mainittiin tämän pandemian vaikutukset matkustajamääriin, niin jos me arvailaan ratikassa matkustajamääriä, niin lähijunassa me tiedetään, että ne tulevat aina olemaan, elikkä en usko, että lähijunavuorot tulevat kokonaan häviämään tuosta hyvin läheltä menevältä raitiotieltä, missä itse asun. Niin, niin hyödynnetään yhdistelmää, että linja-autot kuljettaa sitten Tikkurilaan ja vie tavallaan ihmisiä minne haluavat sitten työnsä ja harrastusten puolesta liikkua, että tehdään tästä sekakäyttämistä sujuvaa. Ja se, mitä tulee tästä rahoituksesta, niin täällä on nyt kuitenkin oltu laittamassa siihen ratikkainvestointiin 400 miljoonaa, niin jos me nyt sitä pohdittaisi vähän tarkemmin, että, että laitettaisi vaikka (neljäkymppiä) [01:09:53] nyt sitten tavallaan tämän nykyisen joukkoliikenteen kehittämiseen ja katsotaan mihin sillä päästään ja pohditaan sitten vielä tarvitaanko ratikkaa.

[01:10:01] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitoksia. Juha Malmi, sinä saat tämän kysymyksen paketoita ja päättää ennen kuin siirrytään seuraavaan. Ole hyvä.

[01:10:09] J. MALMI: Kiitos, puheenjohtaja. Miten joukkoliikenne pidetään kilpailukykyisenä oli kysymys. Kilpailukyky on heikentynyt koronan vuoksi. Uskon, että koronan jälkeen se kuitenkin palaa melko normaalille tasolle. Vantaan osuus kustannuksista joukkoliikenteestä on HSL:n suuntaan 50 miljoonaa euroa, joten sitä ei juuri pysty nostamaan. Jos me halutaan ja ollaan liikkeellä ilmastonmuutoksen mielessä, elikkä olisi päästöttömiä busseja, niin silloin voidaan ajatella, että valtio tukisi. Jos jostain rahaa pitää hakea käytöstä, niin ainoa mahdollisuus oikeastaan on harventaa tiettyjä vuoroja, joista saadaan säästöä. Siihen ei kovin innokkaita ole kristillisdemokraatit, mutta tässä ei kukaan niin kuin antanut vastausta, että mistä se rahoitetaan, paitsi keskusta, jolla oli ihan hyvä ehdotus, että panostetaan ennemmin nykyisen joukkoliikenteen parantamiseen kuin ratikkaan. Kiitos.

[01:11:21] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Ja otetaan tähän väliin ennen kuin mennään siihen lupaamaani pysäköintiasiaan niin katsojakysymys, ja se liittyy ympäristöaiheeseen, josta myös tänään puhumme. Tiia haluaa tietää teiltä, että mikä on Vantaan rooli ilmastonmuutoksen vastaisessa työssä ja mitkä ovat ympäristösuojelun näkökulmasta Vantaan merkittävimmät ongelmat? Aloitetaan Jussi Järvisestä, keskusta. Ole hyvä.

[01:11:52] J. JÄRVINEN: No mielestäni Vantaa on aika pitkällä tavallaan tässä työssä jo, että nyt tämä ilmastonmuutos on noussut niin kuin agendalle vahvan lobbauksen seurauksena nyt tässä ihan viime vuosina, mutta kyllähän kiertotaloutta ja kestäväää energiaa on, on tutkittu jo vuosikymmeniä ja Vantaan energia on tehnyt tässä oikein hyvää työtä. Meillä on kaatopaikkajätteen kierrätystä, uusiutuvaa energiaa käytetään entistä enemmän ja niin edespäin. Eli näen, että Vantaa on tässä jo (ilman vahvaa uutta) [01:12:20] ohjausta aika hyvällä, hyvällä suunnalla, että menemme oikeaan suuntaan. Tämä ei ole Vantaalla semmoinen päivän polttava ongelma, että ikään kuin housut kintussa meidät oltaisi yllätetty tämän asian kanssa, vaan näitä investointeja on tehty jo vuosia sitten. Ongelma - totta kai se ehkä liittyy tähän liikenteeseen, että pyritään siinä nyt löytämään oikeat keinot. Mutta sitten joet, meillä on hienot joet, eli tavallaan meidän läpi kulkee 2 isoa jokea, Keravajoki ja Vantaanjoki, joka laskee mereen vielä molemmat, että se on ehdottomasti se, että niitä, niiden kunnossapitoa, siellä on virkistysalueita, luontoa, Vantaalla on erittäin rikas eläimistö sekä maalla että vesissä, että siinä mielessä kyllä tämä on ehkä semmoinen, mitä pyrkisi suojelemaan kaikin keinoin, että emme pilaa meidän hyvää vesistöä.

[01:13:05] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Niilo Kärki, perussuomalaiset, ole hyvä.

[01:13:12] N. KÄRKI: Kiitos. Olen samaa mieltä kuin Jussi Järvinen, että pidetään luonnosta huolta. Vesistöistä, ympäristöstä, metsistä, pelloista, se on totta. Jos me seuraamme oikeasti noita tutkimuslaitosten lämpötilakäyriä ja, ja mietitään mikä ilmastonmuutoksen uhka tai riski on, niin se ei tämmöisessä, tämmöisessä valtuustokeskustelussa oikeastaan tunnu niin kuin tolkulliselta. Meillä on - jostain syystä halutaan hyvesignaloita Vantaallakin vielä hurjemmalla vauhdilla kuin EU on tehnyt näitä päästövähennystavoitteitaan ja sama ongelma on ympäri maapallon, puhutaan epäolennaisista asioista. Vantaa taikka Suomi hoitaa hommansa suhteellisen hyvin, kun puhutaan ympäristön likaamisesta ja sotkemisesta. Eli tuota, niistä pitää pitää huoli, että luontoa ja ympäristöä suojellaan, mutta tämä ilmastonmuutoksen niin kuin merkitys tässä on olematon.

[01:14:17] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Kati Tyystjärvi, vasemmisto. Oletko samaa mieltä?

[01:14:24] K. TYYSTJÄRVI: Vaikea olla. Minusta tuo Niilo kärjen käsitys siitä, että ilmastonmuutos olisi olematon ongelma, niin, niin tuota, en tiedä millä vuosisadalla

Niilo Kärki asuu, koska ilmastonmuutos on meidän aikakautemme suurin ongelma. Jussi Järvinen sanoi oikein hyvin, että meillä on, siis Vantaan Energiahan on tehnyt mahtavia ilmastotekoja. Totta kai kaatopaikkajätteen kaatopaikalle vientihän loppui, joten se oli vähän niin kuin pakkokin, pakkokin tehdä tällöinen jätevoimala, mutta, mutta tuota, se on tehnyt myös muita, muita, tuota, luopuu turpeenkin polttamisesta, onko luopunut jo, että, että Vantaan Energia on tehnyt oikein hyvää - että nyt meillä on sitten seuraavaksi, seuraavana suurimpana ongelma tietenkin liikenteen, liikenteen päästöt. Ja liikenteen - siihen meillä auttaa, auttaa totta kai joukkoliikenteen parantaminen, niin kuin esimerkiksi tämä ratikka, joka lisää joukkoliikennettä, joukkoliikenteen käyttöä ihan varmasti. Nostaisin yhden asian, mikä tässä ei oo tullut vielä esille ja se on se, että mikäli meillä olisi parempi pyörätieverkosto ja pyörätiet paremmassa kunnossa, niin ihmiset mieluummin niitä käyttäisivät. Minä tulen täältä Hakunilan takametsistä, niin sinne Tikkurilaan niin, niin tuota, kyllä on sellainen möykkyinen tie, että tuota, mä odotan sitä ratikkaa. Itse asiassa kun me puhutaan ratikan kustannuksista, niin se sisältää 60 miljoonaa katujen parantamista, jotka (--) [01:16:00] -

[01:16:01] M. LINDSTRÖM: Kiitos, Kati Tyystjärvi. Annetaan seuraavillekin puheenvuoro, niin kaikki varmasti ehtivät. Antti Suni, Liike Nyt, mitä mieltä olet?

[01:16:09.93] A. SUNI: Joo, kiitoksia. Vantaahan pyrkii olemaan hiilineutraali vuoteen 2030, kuten moni muukin on asettanut saman, saman tavoitteen. Jotenkin musta vaan aina tuntuu, että, että siihen halutaan pyrkiä hinnalla millä hyvänsä, elikkä sillä ei ole mitään merkitystä, olisiko se vaikka 5 tai 10 vuotta myöhemmin minusta. Mutta ilman muuta päätöksenteossa aina, aina pitää puntaroida myös niitä ympäristöasioita, ja tuota, mä ehkä näkisin tähän katsojan kysymykseen, että kyllä varmasti ne suurimmat haasteet on nimenomaan tässä liikenteessä ja ihan ehdottomasti Kati Tyystjärven kanssa samoilla linjoilla, että Vantaahan voisi entistä enemmänkin vielä profiloitua pyöräilykaupungiksi. Pyöräilybuumi on, on päällä, niin, niin siitä voitaisiin toki, toki sitten vähän ottaa, ottaa sitten meille kotiin päin. Kiitos.

[01:17:12] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Juha Malmi, kristillisdemokraatit, oletteko pyöräilyn edistämisen kannalla?

[01:17:20] J. MALMI: Siis ihminen, joka haluaa käyttää pyörää, käyttää pyörää. Meille on paljon tullut pyöräteitä lisää, siihen on panostettu todella paljon, että pyöräilijöitten tilanne on yhä vaan parempi. Suomessa on maailman puhtain luonto, Vantaalla on puhdas luonto. Suomi ja Vantaa ovat hyvin pitkälle ympäristöystävällisiä. En näe tässä mitään murhetta. Liikaa korostuu tämä ympäristö jopa talouden kustannuksella, on kaiken maailman ohjelmia. Sanoisin, mikä tässä niin kuin oikeastaan olisi se yksi ratkaisu nyten, kun sähköautot, vastaavat tulevat. Kyllä latauspisteiden puuttuminen on vähän samanlainen ongelma kuin Nokian iso kännykkä joskus vuonna 1989. Pikkuhiljaa ne kehittyvät ja latauspisteitä kun tulee lisää, niin sähköautot lisääntyvät, elikkä mä panostaisin niihin

latauspisteisiin. Pitkälle tuovat sen liikennepäästösäästön sitä kautta. Kysyntä ja tarjonta, markkinatalous hoitavat asian.

[01:18:35] M. LINDSTRÖM: No niin, siinä oli konkreettista ehdotusta. Tarja Eklund, SDP. Ole hyvä.

[01:18:43] T. EKLUND: Kaikki kaikkein suurimmat päästöt tulee, tulee kuitenkin tuosta liikenteestä ja sitten energiatuotannosta, missä Vantaan Energia nyt on, on erityisesti kunnostautunut tämän hiilineutraalisuustavoitteen kanssa. Ja Vantaan demarit ehdottaa tähän, tähän kuntaohjelmassaan tällaisen, tuota niin, ilmastobudjetoinnin käyttöönottoa, joka sitten tekisi tätä ilmastopolitiikkaa niin kuin läpinäkyvämmäksi ja myöskin, tuota niin, niin herättäisi tätä kansalaiskeskustelua ja nimenomaan työkaluna, että siinä seurattaisi tätä hiilineutraalisuustavoitteen kehittymistä ja kuinka paljon siihen on, on laitettu rahaa ja mitä toimia siihen vielä tarvittaisiin. Tämä on meidän kuntavaaliohjelmassa nyt.

[01:19:32] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Sitten Minna Kuusela, vihreät ja Håkan Sandell, RKP saa sitten tämä keskustelun päättää, tai tämän kysymyksen.

[01:19:40] M. KUUSELA: Kiitos. Tämä toteamus, että suomalaiset osaavat olla yhtä luonnon kanssa ja meillä ei ole mitään hätää, niin tämä on kyllä melkoinen, melkoinen klisee, että mehän tuhotaan tätä meidän maapalloa sitä vauhtia kuin muutkin ja vielä itse asiassa paljon kovempaa myöskin, myöskin täällä Vantaalla. Että niin kun ei me voida tuudittautua siihen, että - siihen, että kun täällä on kaikki hyvin ja meillä on metsää, niin sitten se on siinä. Ja tämä meidän paneeliihan on siis rakentaminen ja liikenne ja nimenomaan tässä meillä kaikilla, näissä aiheissa, mitä me nyt ollaan puhuttu, niin meillä on se niin kun - näissä piilee se niin kuin valtava voima hillitää tätä ilmastonmuutosta. Eli kaikki, kaikki mitä tässä on puhuttu, niin tähän on resurssiviisasta ja kestävästä kaupunkikehitystä parhaimmillaan, jos me toteutetaan se oikein. Sitten tämä kysymys taisi olla vielä se, että mitkä on ympäristön kannalta suurimpia huolia, jos oikein, oikein muistan. Jos mä tästä yleistasosta vielä menen vähän lähemmäs, niin mä näkisin, että ilmastonmuutoksen lisäksi meillä on aika hirveän iso ongelma tämä luonnon monimuotoisuuden häviäminen eli luontokato. Siis ihan konkreettisin - meillä on vähempi ötökkälajeja, vähempi eläinlajeja, ja nimenomaan niin kuin siihen kohtaan meidän pitäisi myös vahvasti panostaa. Nämä on kiinni toisissaan, ilmastonmuutos ja luonnon monimuotoisuus, että niitä ei voi täysin erottaa. Ja sitten tuo - siinä kaikki tämä - ihan pienesti vielä se, että kun me kaavoitetaan uusia asuinalueita, niin sitten just siinä, sen takia pitää olla tosi tarkkana sen kanssa, ettei ne enempää nakerra jotain olevia luontoalueita.

[01:21:15] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Håkan Sandell, RKP, ole hyvä.

[01:21:21] H. SANDELL: Joo, kiitos. Mä, tuota, aloitan tässä pyöräilystä. Pyöräilen päivittäin, vaikka on välillä suhteellisen lyhyitä matkoja lähikauppaan, mutta

pyöräilyn turvallisuuteen pitää kyllä panostaa erilaisin liikennejärjestelyin. Eli, eli tuota, jotta se olisi vielä turvallisempi kuin se tällä hetkellä on. Sitten, tuota, suurin ongelmahan on edelleen niin, niin tuota, liikenne, joka aiheuttaa eniten päästöjä. Tässähän on kehitys kyllä parempaan suuntaan tullut. Itselläkin on hybridauto ja sähköauto ja on tulossa, mutta siis siinä on tietenkin tämän latausinfra parantaminen, mikä tässä otettiin esille, niin tuo, että on välttämätön. Tällä energiasektorilla, niin on, on, sehän on mennyt hyvään suuntaan, kiitos Vantaan Energialle.

[01:22:33] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos paljon. Ja sitten siirrytään illan, illan viimeiseen kysymykseen. Ilta alkaa kohta olla loppuillaan. Ja siirrytään sinne yksityisautoilun puolelle ja puhutaan pysäköintipaikoista, mitä tässä jo, jo sivuttiinkin joissain puheenvuoroissa. Vantaallahan on käytössä niin sanottu pysäköintinormi. Keskusta-alueilla se tarkoittaa lähellä juna-asemia esimerkiksi sitä, että autopaikkoja ei tarvitse jokaista uutta asuntoa kohden rakentaa. Esimerkiksi Kivistössä on, on suuri pula pysäköintipaikoista ja ongelma vaikuttaa sitten toisaalta joidenkin asuinalueiden houkuttelevuuteen. Ja otetaan tähän kysymys. Eli tulisiko Vantaan pysäköintinormia muuttaa ja jos, niin miten? Millä tavalla esimerkiksi Kivistön tyylisten asuinalueiden tilannetta voitaisiin aidosti parantaa? Tästä napakat, napakat kommentit. Juha Malmi, aloitapas sinä sieltä.

[01:23:30] J. MALMI: No sanotaan nyt sitten oikein napakasti, niin kuin olen aikaisemminkin sanonut, että tämä Kivistön tilanne tosiaan - ja muualla olen tuonut esiin tämän ongelman, ja yksi auto per 134 asuintilaa on aivan mahdoton. Ei me hetkessä tässä autottomaksi siirrytä, jospa siirrytään koskaan. En usko siihen. Järkyttävä tilanne ja järkyttävä yllätys varmaan monille asukkaille. Normi pitää olla yksi, normi pitää olla yksi asunto per yksi paikka. Yhdelle asunnolle yksi paikka.

[01:24:15] M. LINDSTRÖM: Selvä, kiitoksia. Anneli Karhunen, kokoomus. Mitä tälle ongelmalle pitäisi tehdä?

[01:24:25] A. KARHUNEN: Edellinen henkilö taisi sanoa juuri sen, mitä minäkin ajattelin ja mitä kokoomuksessa ajatteleen, että me tarvitaan lisää parkkipaikkoja. Ihan jos ajatellaan, että tulee esimerkiksi vieraita vaikkapa jostakin Itä-Suomesta kokonainen perhe, niin eihän ne junalla tule, jos on 5-6 henkeä perheessä, niin ei ne kyllä junalla tule, vaan tulee omalla autolla, kun siellä on pakko muutenkin olla oma auto. Ei mihinkään saa parkkeerattua. Tai jos haluaa käydä jonkun ystävänsä luona kylässä, niin ei mitään parkkipaikkoja näissä susista ole, eli tarvitsee ehdottomasti lisätä parkkipaikkoja uudisrakennusten yhteydessä. Meillähän oli aikaisemmin Vantaalla - oli siis se, että oli, oli tuota, tuplasti tämä (-) [01:25:09] neliömäärään, niin oli aina yksin parkkipaikka, eli 64 neliötä ja oli yksi parkkipaikka, niin se on musta ihan oikein.

[01:25:15] M. LINDSTRÖM: Hyvä. Kati Tyystjärvi, vasemmisto.



[01:25:20] K. TYYSTJÄRVI: Kivistö on hyvä esimerkki hieman epäonnistuneesta suunnittelusta ja toki totta on se myös, että Kivistö ei ole valmis vielä, että monesti nämä, nämä ei-valmiit lähiöt, niin niissä myöskään kaikki ongelmat ei ole ratkaistu. Mutta kysymyksen on kustannuksista. Olin aikoinaan kaupunginhallituksen alaisessa Marja-Vantaa-toimikunnassa, jossa käsiteltiin näitä Kivistön pysäköintiasioita. Ja kun siellä ajateltiin, että, että tuota, ei, ei käytetä maapinta-alaa autojen parkkeeraamiseen vaan tehdään pysäköintitaloja, niin yhden autopaikan hinta oli semmoisen pikkuisen normaalin yksion hinta jo silloin ja oli aivan selvää, että tähän, tähän, tuota, tähän ei haluttu mennä. Eli kyllä tässä yksityisautoilijat valitettavasti joutuvat pikkuisen miettimään myös sitä, että mikä se autopaikan vaikutus, paikan hinta on sille, myös sille kaupungille.

[01:26:26] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitoksia. Jussi Järvinen, keskusta. Ole hyvä.

[01:26:32] J. JÄRVINEN: Joo, taas jälleen viittaa siihen karttaan, että kyllä meillä tilaa riittää myös autoilijoillekin, elikkä olen tämän normin kannalla. Ja tuossa äskentiin jo ratkaisuihin, niin minäkin korostan tätä sähköautojen latausinfrastruktuurista, missä Vantaa on ehkä siinä kohtaa pikkaisen jäljessä verrattuna muihin kaupunkeihin. Niin nythän ei saa unohtaa sitten pysäköintipaikkoja, että latausinfra - elikkä jos me jätämme pysäköintipaikat rakentamatta ja autoille tilaa rakentamatta, niin mihin me laitamme ne latauspisteet. Elikkä kyllä meidän täytyy huolehtia, että se mitoitus on vähintään kohdallaan, jotta me saadaan ne laturit sitten myöhemmin laitettua parkkipaikoille, että siinä mielessä ehdottomasti normin kannalla.

[01:27:08] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitoksia. Håkan Sandell, RKP.

[01:27:14] H. SANDELL: Joo, täytyy sanoa - kiitos - että Kivistö on kyllä varoittava esimerkki, miten se suunnittelu on mennyt, mennyt pieleen. Jonkunnäköinen mitoitus tarvitaan kyllä, kyllä, että montako autopaikkaa pitää, pitää olla. Toisaalta niin kuin, kun nyt on näitten taajamien ja muitten keskusten yhteyteen on, on lisätty tätä parkkipaikkojen maksullisuutta, se on helpottanut tilannetta kyllä jonkun verran, mutta itse asiassa edelleen tarvittaisiin kyllä lisää parkkipaikkoja sellaisiin, missä, missä tilaa on järjestää. Parkkihallien rakentaminen on liian kallista, sehän on todettu useampien taloyhtiöitten yhteydessä.

[01:28:19] M. LINDSTRÖM: Kiitos. Tarja Eklund, SDP, mitä mieltä puolueessa ollaan?

[01:28:24] T. EKLUND: Kaupunkirakenteen tiivistäminen jatkuu, niin valitettavasti nämä parkkitalot on silloin, silloin se mahdollisuus, että yleensä saadaan niitä parkkipaikkoja sinne. Ja sitten sanon sen vielä siihen, että tuota niin, että niin - no ajatus katkesi nyt tässä, mutta joka tapauksessa, niin alueellisesti pitäisi, pitäisi, tuota, myöskin katsoa näitä, näitä parkkinormeja, että, että kuinka ne siellä alueella yleensä ne parkkipaikat, niin kuin millä tavalla ne on siellä järjestetty, että niistä

voidaan poiketa. Ja sitten näitä nimeämättömiä, tuota niin, parkkipaikkoja pitäisi olla enemmän, että se vaihtuvuus olisi suurempi ja sitten voitaisiin saada enemmän sitä pysäköintiä.

[01:29:15] M. LINDSTRÖM: Kiitos paljon. Niilo Kärki, perussuomalaiset. Ole hyvä.

[01:29:18] N. KÄRKI: Kiitos. Tämä parkkipaikkashow näkyy tässä Hiekkaharjussakin. Tuo (Tarhurinpuiston) [01:29:27] alue on puoliksi rakennettu ja, ja tuota, se on (--) parkkikaavan aikana, ja tuota, taitaa nytkin olla se 600 metriä joukkoliikennepaikoista, niin todella niukka parkkipaikkavaatimus. Tuolta alueelta on semmoinen 35 autoa koko ajan parkissa sitten siellä naapuritontilla, joka on vielä rakentamatta. Siellä on asfaltit, kaapelit vedetty ja kaikki, eli kun se sitten rakennetaan joskus, niin, niin sitten ollaankin ihmeissään, että mihin ne autot oikein mahtuvat. Tämä on ongelma monissa paikoissa. En tiedä auttaisiko se koulujen ja, ja päivähoitopaikkojen niin sanottu iltaparkkivuorottelu tai joku tällainen. Ongelma on todellakin, että jos ei meillä ole parkkipaikkoja, jos ei meillä ole joukkoliikenteeseen vaihtoparkkeja, niin, niin henkilöautojen käyttö kyllä vaan pysyy pakon sanelemana, pakon sanelemana. Ja sitten lähtee raharikkaat, joilla on varaa tai on pakko lähteä, niin sitten Vantaalta pois veronmaksajat. Kiitos.

[01:30:26] M. LINDSTRÖM: Kiitoksia. Minna Kuusela seuraavaksi ja sen jälkeen Antti Suni saa tämän kierroksen päättää. Ole hyvä, Minna.

[01:30:34] M. KUUSELA: Joo, kiitos. Tämä Kivistö on kyllä kauttaaltaan aika, aika huono tapaus. Eli siinähan idealistisesti uskottiin, että markkinavetoisuus toimisi, että kun annetaan väljät kädet, niin sitten niin kuin markkinat hoitaa homman ja autopaikkoja rakennetaan täsmälleen niin paljon kuin asukkaat niitä haluavat, (--) [01:30:50] voinut rakentaa vaikka 5 autopaikkaa kertaa per asunto, että eihän sitä kukaan estänyt. Eli tämä kokemus selvästi osoittaa, että jonkinlaista normiohjausta me tarvitaan. Ja tuo, tuo - edelleen voisi kyllä - (-) myös jättää vähän alue- ja rakennuskohtaisia eroja, eli tiettyä, tiettyä väljyyttä, mutta (--) lähtökohtaisesti (-) siitä, että, ettei välttämättä asunnon hintaan (-) (koplattu) sitä autopaikkaa, niin sehän on ihan hyvä, että jos minulla on 2 autoa, niin mä ostan 3 paikkaa, mutta ihmiset eivät aina toimi kauhean rationaalisesti. Sitten kun vaihdetaan asuinpaikkaa ja sitten muutetaan siihen autottomaan kerrostaloon, niin sitten on ikävää ja näin, totta kai. Eli tarvitaan pysäköintinormeja. Sitten näitä apuja, (-) joukkoliikenteen kehittäminen, sehän on ihan hirmu tärkeä tässä, ja mitä Niilo Kärki nosti esiin, se liityntäpysäköintipaikat, sehän kuuluu tähän samaan pakettiin. Eli näitten kaikkien on toimittava. Sitten ehkä tämä - Kivistössähän kokeillaan käsittääkseni asukaspysäköintimaksua vähän niin kuin Helsingin tyyliin, eli tämän tyyppisillä voi ainakin sitä pika-apua sitten saada.

[01:31:57] M. LINDSTRÖM: Hyvä, kiitos. Antti Suni, sinä voit päättää tämän, tämän kierroksen.

[01:32:02] A. SUNI: Joo. Kiitoksia paljon. Tosiaan 8 vuotta nyt Kivistössä asuneena, niin hyvin läheltä tätä tilannetta olen päässyt valitettavasti seuraamaan. Ja, ja tosiaan Kivistööhän mainostettiin lauseella autoton kaupunginosa. No sitä se todellakin on, mutta, mutta aikamoinen floppi, floppihan siitä sitten kuitenkin tuli. Eli tervetuloa vaan tutustumaan, mihin ne autot pysäköidään, elikkä ne on siellä sitten pitkin kevyen liikenteen väyliä, ja tuota, onhan meillä toki täällä sitten pysäköintihalleja, mutta, mutta pysäköintihallissa paikka voi maksaa toistakymmentä tuhatta euroa ja sitten pelkästään auton arvo on ehkä muutama tuhat euroa, että kyllä siinä sitten pysäköinnille ainakin hintaa tulee, tulee ihan railakkaasti. Eli, eli kyllä mä nyt ihan ehdottomasti liputan myös sen puolesta, että yhteen asuntoon vähintään se yksi autopaikka. Kiitoksia.

[01:33:01] M. LINDSTRÖM: Kiitos, siellä tuli aidon kivistöläisenkin näkemys aiheeseen, se on hyvä ja siihen onkin hyvä päättää, päättää tämä keskustelu. Kiitos kaikille katsojille ja kiitos panelisteille mielenkiintoisesta keskustelusta. Seuraava (- -) [01:33:16] ensi viikon keskiviikkona 26. toukokuuta tähän samaan aikaan Vantaa-kanavalla. Tuolloin keskustelemme muun muassa sosiaali- ja terveyspalveluista uusien ehdokkaiden voimin. Tervetuloa mukaan silloin. Hyvää illanjatkoa kaikille.