

Pisarrarata jäi vaille aloitusrahaa

Jättihankkeen kohtalosta erimielisyyttä

Stubb vakuuttaa hankkeen etenevän, Rinteestä sopimus kuntien kanssa rikottiin.

STT

HELSINKI Helsingin kantakaupunkia kiertävän Pisarraradan rahoitus jää seuraavan hallituksen huoleksi. Hallitus ei tiistaina myöntänyt hankkeelle aloitusrahaa, mutta pääministeri Alexander Stubb (kok.) vakuutti, että rata on edelleen tulossa.

Valtiovarainministeri Antti Rinne (sd.) sen sijaan katsoi, että hankkeen kohtalo on nyt epävarma. Hän kertoi joutuneensa vetämään esityksensä rahoituksesta pois raha-asiainvaliokunnan kokouksesta keskusteltuaan asiasta Stubbin kanssa.

– Olen pahoillani tästä. Minusta näyttää, että rikomme sopimusta, jonka olemme tehneet kuntien kanssa, Rinne sanoi toimittajille valtioneuvoston linnassa.

Kokouksen eduskuntaryhmässä on ollut nihkeyttä Pisarrarataa kohtaan. Stubb kuitenkin vakuutti, että valtio on sitoutunut radan rahoittamiseen ja hanke etenee nyt oikeassa järjestyksessä. Stubbin mukaan hankkeelle on varattu 40 miljoonaa euron suunnitteluraha ja sille haetaan myös EU-tukea.

– Pisara on koko Suomen kannalta tärkeä hanke. On tärkeää, että se etenee. Seuraavan hallituksen on varattava Pisarraradalle rahoitus omassa menokehyksessään ja sen pohjalta annettava eduskunnalle esitys siihen liittyvän valtuuden avaamiseksi, Stubb sanoo.

Rinteestä hanke olisi pitänyt viedä eteenpäin jo tämän hallituskauden aikana. Hän arvelee, että EU-rahoitusta tuskin saadaan ilman budjettipäätöstä.

Pisarrarata on ollut tarkoitus

Pisarrarata



STT, lähde: Liikennevirasto

Pisara miljardilla

■ Pisarrarata kiertäisi pääosin maan alla lenkin Pasilasta Töölöön, keskusta- ja Hakaniemeen.

■ Pisarraradan on arvioitu maksavan noin miljardi euroa. Valtion osuus rakentamiskustannuksista olisi 80 prosenttia ja pääkaupunkiseudun kuntien 20 prosenttia.

■ Liikenneviraston laskelmien mukaan Pisarraradan hyötysuhde olisi matala. Kustannukset olisivat kaksinkertaiset hyötyyn nähden vuonna 2025.

■ Pääministeri Stubbin mukaan radalle on varattu 40 miljoonaa euroa suunnitteluraha. Lisäksi sille haetaan yhteensä lähes 80 miljoonaa euroa EU-tukea.

■ Stubbin mukaan radan rakennustyöt voisivat alkaa aikaisintaan vuonna 2016.

sitoutuvat kaavoituksen vauhdittamiseen ja tonttitarjonnan merkittävään lisäämiseen.

Pisarraradan tarvetta on perusteltu muun muassa sillä, että Helsingin ratapihan ruuhkat heijastuvat liikenteeseen koko maassa. Liikenne- ja viestintäministeri Paula Risikon (kok.) mukaan Pisarrarata yksin ei kui-

Uumaja kiristää päästöruuuvia

Tiukentuneet ympäristövaatimukset ovat vieneet Wasalinelta jo lähes 10 000 matkustajaa

JUHO KUORIKOSKI

VAASA Uumajan kaupungin uudet ympäristövaatimukset tuottavat hankaluuksia Wasalinelle.

Bussiliikenteen tiukentuneet ympäristövaatimukset saattavat aiheuttaa hankaluuksia myös Merenkurkussa matkaaville yrittäjille ja Wasaline laskee, että kiristyneiden määräysten vuoksi se saattaa menettää vuodessa noin 20 000 matkustajaa.

– Se on pelkkä arvio. Vuonna 2013 meillä oli maaliskuun kokoukseen varattuna 204 linja-autoa, nyt niitä on 66. Matkustajamäärissä tämä on lähes 10 000 vähemmän, kertoo Wasalinen toimitusjohtaja Peter Ståhlberg.

Uumajan keskusta-alueelle ei ole asiaa yli kahdeksan vuoden ikäisillä linja-autoilla, kun Suomessa bussikaluston keski-ikä on noin 12 vuotta.

– Kun linja-autotyrittäjät varautuvat muutokseen, varaus saattaa tulla lisää, mutta on tämä aikamoinen pudotus, Ståhlberg toteaa.

Aikaisemmin ympäristövaatimukset eivät ole koskeneet laivaliikenteen mukana kulkevia busseja, mutta nyt tilanne on muuttumassa.

Tiukennuksilla halutaan parantaa Uumajan kaupungin ilmanlaatua.

Vaasan kaupunginjohtaja **Tomas Häyry** kertoo, ettei Vaasaa ole kuultu asiassa.

– Uumajan kaupunkialueen ilmasto-ongelmat eivät syntyneet aivan hetkessä, vaan niitä on yritetty ratkoa jo pitkään.

Häyry sanoo, ettei Vaasan kaupunki voi tehdä juuri mitään asialle.

– Meillä ei ole toimivaltaa eikä mahdollisuuksia vaikuttaa asiaan. Uumajan näössä on



Uumaja antoi porttikiellon yli kahdeksan vuotta vanhoille linja-autoille. uudet ympäristövaatimukset näkyvät Wasalinen matkustajamäärissä. KUVA: KALLE LYDMAN

Erityisen paljon tämä harmittaa nyt, kun olemme juuri saaneet Seinäjoen pään vetämään ja löytäneet sieltä uusia asiakkaita.

Peter Ståhlberg

Linja-autot voi tarvittaessa päivittää vastaamaan uusia ympäristövaatimuksia. Muta vaihtoehtoja ei juuri ole, Ståhlberg

– Esimerkiksi Seinäjoelta tulevat pienet porukat, jotka ovat ottaneet reissua varten bussin. Näiden asiakkaiden menettäminen on suurin tappiomme. Erityisen paljon tämä harmittaa nyt, kun olemme juuri saaneet Seinäjoen pään vetämään ja löytäneet sieltä uusia asiakkaita.

vedettiin takaisin ja viime vuonna mentiin aikaisemman mallin mukaan.

– Me emme saaneet mitään tietoa etukäteen. Me oletimme, että poikkeusjärjestelyllä jatketaan vielä ainakin tämän vuosi, Ståhlberg sanoo.

– Tämä ei kosketa ainoastaan suomalaisia linja-autoja

tiukennus hankaloittaa myös Uumajan kauppojen arkea, kun keskustasta katoaa liikevaihtoa.

– Kun 25 ihmistä matkustaa bussilla, se kuluttaa taatusti vähemmän ympäristöä kuin 25 henkilöautoa. Linja-autot parkkeeraavat hotellin eteen

ankkeen kohtalosta lisyyttä

uttaa hank- vän, Rinteestä ntien kanssa

elsingin kantakau-
ävän Pissaradan
euraavan hallituk-
Hallitus ei tiistaina
ankkeelle aloitus-
pääministeri Ale-
b (kok.) vakuutti,
delleen tulossa.

inministeri Antti
en sijaan katsoi, et-
kohtalo on nyt epä-
kerto joutuneensa
tyksensä rahoituk-
na-asiaivaliokun-
esta keskusteltuaan
in kanssa.

oillani tästä. Mi-
ä, että rikomme
onka olemme teh-
kansa, Rinne sa-
le valtioneuvoston

sen eduskuntaryh-
t nihkeyttä Pisara-
n. Stubb kuitenkin
ä valtio on sitou-
rahoittamiseen ja
e nyt oikeassa jär-
Stubbin mukaan

n varattu 40 mil-
n suunnitteluraha
n myös EU-tukea.
koko Suomen kan-
anke. On tärkeää,
e. Seuraavan halli-
attava Pissaradal-
massa menokehyk-

n pohjalta annet-
nalle esitys siihen
uuden avaamisen-
oo.

anke olisi pitänyt
äin jo tämän hal-
aikana. Hän arve-
rahoitusta tuskin
n budjettipääöstä.

n ollut tarkoitus
ingin keskustan al-
iin, että paikallis-
ivät Pasilasta kes-
nkin, jonka varrel-
asemaa.

vannut osallistua
sillä edellytyksel-
gin seudun kunnat

Pissararata

□ Asema ◡ Tunnelin suuaukko



STT, lähde: Liikennevirasto

Pissara miljardilla

■ Pissararata kiertäisi pääosin maan alla lenkin Pasilasta Töölöön, keskusta- ja Hakaniemeen.

■ Pissararadan on arvioitu maksavan noin miljardi euroa. Valtion osuus rakentamiskustannuksista olisi 80 prosenttia ja pääkaupunkiseudun kuntien 20 prosenttia.

■ Liikenneviraston laskelmien mukaan Pissararadan hyötysuhde olisi matala. Kustannukset olisivat kaksinkertaiset hyötyyn nähden vuonna 2025.

■ Pääministeri Stubbin mukaan radalle on varattu 40 miljoonaa euroa suunnittelurahaa. Lisäksi sille haetaan yhteensä lähes 80 miljoonaa euroa EU-tukea.

■ Stubbin mukaan radan rakennustyöt voisivat alkaa aikaisintaan vuonna 2016.

sitoutuvat kaavoituksen vauhdittamiseen ja tonttitarjonnan merkittävään lisäämiseen.

Pissararadan tarvetta on perusteltu muun muassa sillä, että Helsingin ratapihan ruuhkat heijastuvat liikenteeseen koko maassa. Liikenne- ja viestintäministeri Paula Risikon (kok.) mukaan Pissararata yksin ei kuitenkaan ratkaisisi ongelmia. Hän kiitteli tiistaina hallituksen ratkaisua parantaa Helsingin ratapihaa.

- Olen erittäin tyytyväinen siihen, että hallitus katsoo junaliikennettä nyt kokonaisuutena, Risikko sanoi.

Tiukentuneet ympäristövaatimukset ovat vieneet Wasalinelta jo lähes 10 000 matkustajaa

JUHO KUORIKOSKI

VAASA Uumajan kaupungin uudet ympäristövaatimukset tuottavat hankaluuksia Wasalinelle.

Bussiliikenteen tiukentuneet ympäristövaatimukset saattavat aiheuttaa hankaluuksia myös Merenkurkussa matkaaville yrittäjille ja Wasaline laskee, että kiristyneiden määräysten vuoksi se saattaa menettää vuodessa noin 20 000 matkustajaa.

- Se on pelkkä arvio. Vuonna 2013 meillä oli maaliskuulle varattuna 204 linja-autoa, nyt niitä on 66. Matkustajamäärissä tämä on lähes 10 000 vähemmän, kertoo Wasalinen toimitusjohtaja Peter Ståhlberg.

Uumajan keskusta-alueelle ei ole asiaa yli kahdeksan vuoden ikäisillä linja-autoilla, kun Suomessa bussikaluston keski-ikä on noin 12 vuotta.

- Kun linja-autotyrittäjät varautuvat muutokseen, varauksia saattaa tulla lisää, mutta on tämä aikamoinen pudotus, Ståhlberg toteaa.

Aikaisemmin ympäristövaatimukset eivät ole koskeneet laivaliikenteen mukana kulkevia busseja, mutta nyt tilanne on muuttumassa.

Tiukennuksilla halutaan parantaa Uumajan kaupungin ilmanlaatua.

Vaasan kaupunginjohtaja **Tomas Häyry** kertoo, ettei Vaasaa ole kuultu asiassa.

- Uumajan kaupunkialueen ilmasto-ongelmat eivät syntyneet aivan hetkessä, vaan niitä on yritetty ratkoa jo pitkään.

Häyry sanoo, ettei Vaasan kaupunki voi tehdä juuri mitään asialle.

- Meillä ei ole toimivaltaa eikä mahdollisuuksia vaikuttaa asiaan. Uumajan päässä on varmasti pohdittu asian hyviä ja huonoja puolia sekä sitä, mitä olisi tehtävissä.



Uumaja antoi porttikiellon yli kahdeksan vuotta vanhoille linja-autoille. uudet ympäristövaatimukset näkyvät Wasalinen matkustajamäärissä. KUVA: KALLE LYDMAN

Erityisen paljon tämä harmittaa nyt, kun olemme juuri saaneet Seinäjoen pään vetämään ja löytäneet sieltä uusia asiakkaita.

Peter Ståhlberg

Linja-autot voi tarvittaessa päivittää vastaamaan uusia ympäristövaatimuksia.

- Osalla yrittäjistä on tuoreempaa kalustoa. He voivat matalasesongin aikaan varau-

tua tilanteeseen. Muita vaihtoehtoja ei juuri ole, Ståhlberg sanoo.

Erityisen huolissaan Wasaline on pienistä linja-autoyrittäjistä.

- Esimerkiksi Seinäjoelta tulevat pienet porukat, jotka ovat ottaneet reissua varten bussin. Näiden asiakkaiden menettäminen on suurin tappiomme. Erityisen paljon tämä harmittaa nyt, kun olemme juuri saaneet Seinäjoen pään vetämään ja löytäneet sieltä uusia asiakkaita.

Tiukennus tuli Wasalinelle yllätyksenä. Vuonna 2013 ensimmäistä kertaa esitetty tiukennus

vedettiin takaisin ja viime vuonna menttiin aikaisemman mallin mukaan.

- Me emme saaneet mitään tietoa etukäteen. Me oletimme, että poikkeusjärjestelyllä jatketaan vielä ainakin tämä vuosi, Ståhlberg sanoo.

- Tämä ei kosketa ainoastaan suomalaisia linja-autoja, vaan myös Norjasta ja Saksasta tulevia.

Tehdystä päätöksestä ei voi valittaa. Ståhlberg uskoo, että

tiukennus hankaloittaa myös Uumajan kauppojen arkea, kun keskustasta katoaa liikevaihtoa.

- Kun 25 ihmistä matkustaa bussilla, se kuluttaa taatusti vähemmän ympäristöä kuin 25 henkilöautoa. Linja-autot parkkeeraavat hotellin eteen ja pysyvät siinä niin kauan, kun matkalaiset ovat Uumajassa. Linja-autoja ei näy keskustassa ajamassa edestakaisin, Ståhlberg summaa.