

*Satu
Pisarasta,
joka
oli
erilainen*

Kalevi Kämäräinen

Puheenjohtaja

Suomen Rautatiematkustajat ry

www.rautatiematkustajat.fi

Olipa kerran pienen pieni Pisara.



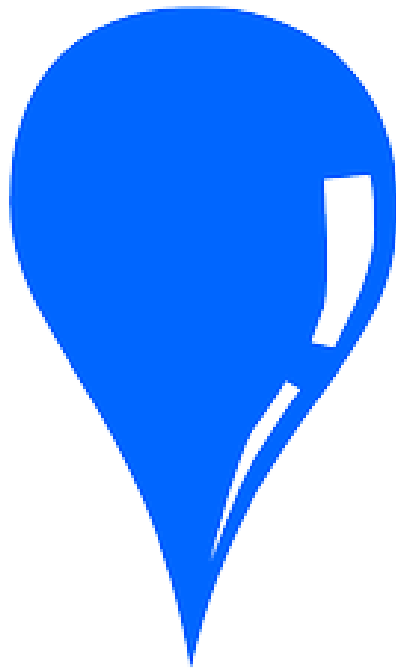
Sitten Pisara alkoi kasvaa.



”Pisara-rata (500 milj. euroa, arvio tarkentuu yleissuunnitelmassa)” (s. 70)

https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/helsingin_seudun_liikennejarjestelmasuunnitelma_hlj2011_raportti.pdf

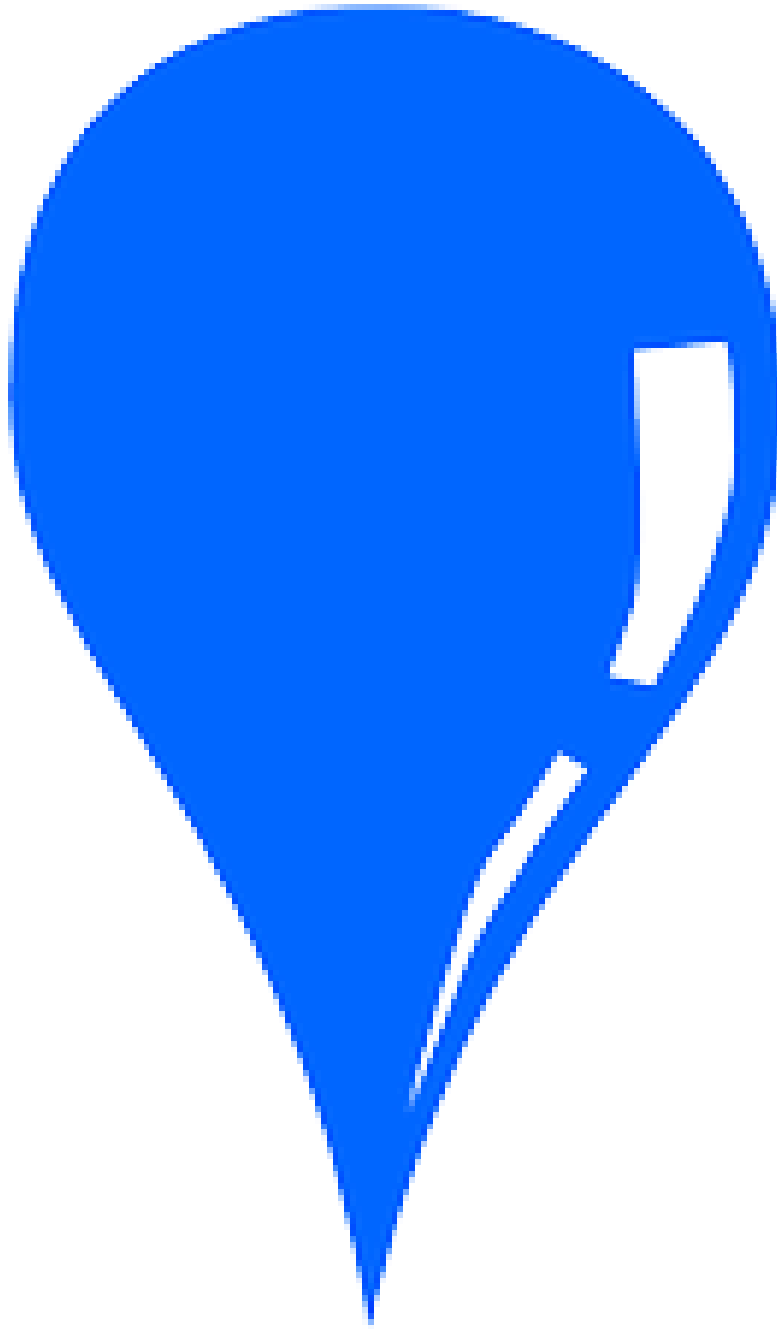
Se kasvoi aina vain.



”Hankkeen kokonaiskustannukset: arviolta 900 miljoonaa euroa”

http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankeet/suunnitteilla/pisara/tietoa_pisarasta/Pisara_rata_lukuina#.VLOxzSusWSo

Ja se kasvoi vain. Lisäksi se kulki halki ilman ylöspäin eikä pudonnut kuten tavalliset pisarat. Siksi se oli erilainen Pisara.



”Perinteisen budjettirahoituksen vertailua varten laskettu kokonaiskustannus olisi n. 1,9 Mrd euroa ja rahoittajien vuosimaksu 24,9 milj. euroa.”

<http://www.lvm.fi/utinen/4424923/pisararadan-rahoitusmalleista-selvitys>

Mikko Alatalo/kesk: Arvoisa puhemies! Hallitus ajaa voimalla Helsingin maanalaisen Pisara-radon rakentamista. Kokonaiskustannus on peräti lähes 2 miljardia euroa. Se on paljon rahaa vallitsevassa taloustilanteessa.

Miten te, arvoisa hallitus, perustelette Pisaraa? Onko hyödyt, vaikuttavuus ja kustannukset todella laskettu oikein, vai ovatko ne vielä laskematta? Eikö koko Pisara tulisi jäädyttää?

Liikenne- ja kuntaministeri Paula Risikko: Arvoisa herra puhemies! Ei missään nimessä pitäisi jäädyttää. Meillähän on tällä hetkellä nyt saatu juuri selvitystä tästä Pisaran hyödyistä ja myöskin siitä, mitä kaikkea pitää tehdä sen lisäksi, että Pisara-rata saadaan, mutta siitä, miten me saamme siitä Pisarasta nimenomaan mahdollisimman hyvän hyödyn, on myöskin Liikennevirasto jättänyt meille selvityksensä. Tämän jälkeen, kun meille on myös tänään annettu Pisara-radasta näitä erilaisia rahoitusvaihtoehtoja, me nyt katsomme niitä ja teemme talouspoliittiselle ministeriryhmälle ehdotuksen siitä, miten tulisi edetä. Tärkeää on se, että saavutamme mahdollisimman hyvän hyödyn Pisara-radalla.”

http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/skt_112_2014_114_p.shtml

*Kuinkas
sitten
kävikään?*

Joivottavasti Pisara tipahti veteen ja hävisi sinne.



”Yleisesti ottaen Pisara-radan suunnittelun puutteeksi voi todeta sen, että vertailuasetelma on ollut hieman kei-notekoinen. Vertailuasetelman takia hankkeen merkitystä kaukoliikenteelle ei tutkittu, vaikka yleisesti Pisara-radan rakentamisen syyksi mainitaan kaukoliikenteen tarpeet (kuten myöhästymisten vähentäminen).” (s. 46)
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2012-11_pisara-radan_laajemmat_web.pdf

”Perustarkastelun mukainen hankkeen hyöty-kustannussuhde on noin 0,5, joka jää selvästi alle yhteiskuntataloudellisen kannattavuusrajan (1,0). Hankkeen yhteiskuntataloudellisen tappion nykyarvo 30 vuoden ajalta on 458 miljoonaa euroa. - - -” (s. 48)
<http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/hankkeet/suunnitteilla/pisara/Pisaran%20hankearviointi%20ratasuunnitelmapvaiheessa%2012.11.14.pdf>

”1.2.2 Junaliikenteen välityskykyä lähivuosina parantavat hankkeet

Seuraavassa on kuvattu Pesararadan arvioinnin lähtökohtina olevia junaliikenteen välityskykyä parantavia hankkeita, jotka on arvioinnissa oletettu toteutetuiksi ennen Pesararataa. Pasila–Riihimäki -rataosuuden 1. vaiheen [kustannusarvio 150 miljoonaa euroa] ja Pasilan läntisen lisäraiteen käynnistäminen [kustannusarvio 40 miljoonaa euroa] sisältyvät valtion talousarvioon vuodelle 2015. Helsingin ratapihan toiminnallisesta kehittämisestä [kustannusarvio 121 miljoonaa euroa] ei ole tehty rahoituspäätöstä.” (s. 10 – 12)
<http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/hankkeet/suunnitteilla/pisara/Pisaran%20hankearviointi%20ratasuunnitelmapvaiheessa%2012.11.14.pdf>

Jutkimattomat Pisaran tiet?

Etsivä löytää muilla mailla

"WHEREAS, the ARC MIS evaluated 137 transportation improvement options and found that the existing Trans-Hudson rail tunnel into Penn Station New York is a significant choke point in the regional rail system and without additional capacity it is doubtful that the rail system can accommodate the growth of rail passenger demand over the next two decades; and

NOW, THEREFORE, BE IT RESOLVED THAT New York Metropolitan Transportation Council amends the fiscally-constrained element of its 2005-2030 Regional Transportation Plan to include the Trans-Hudson Express Tunnel as New Jersey's Preferred Alternative from the ARC MIS and subsequent environmental analyses, ---"

http://www.nymtc.org/files/RTP2005-2030Amendments/Reso2006-2_ARC.pdf

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6e/NJT_ARC_Project_Definition_Report_EPE_update_Rev.3_2008_08.pdf

Entä meillä?

A. Raiteiden sijoittaminen Helsingin asemalla osittain maan alle?

- Liikennevirasto tutki keväällä raiteita kahdessa tasossa välillä Pasila – Helsinki, mutta ei laitureita kahdessa tasossa Helsingin asemalla
- voisiko esimerkiksi kuuden läntisimmän raiteen alle saada saman verran raiteita, jotka ulottuisivat kauemmas etelään (entisen kiitotavaravaraston eli nykyisen ravintola Vltavan taakse)?
- etuja / haittoja, ratkaistavat tekniset ongelmat, hinta jne?

B. Länsisataman matkustajaterminaalin (jälleen)yhdistäminen rataverkkoon Baanan alla?

- satamaradan käytävä rautatiekatujen välillä mitoitettiin aikoinaan kaksoisraiteelle, mutta Länsisataman asemalla raiteita voisi olla enemmän
- laiturit Kiasman ja Töölönlahden puiston välisellä alueella ("Helsinki / Läntinen") ja väliasema entisen Marian sairaalan viereisen ratapihan alla?
- etuja / haittoja, ratkaistavat tekniset ongelmat, hinta jne?

C. ?

D. ?

E. ?

jne.

Sen pituinen se?

”Valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon ja valtiontalouden kehysten valmistelu

Arviointi

Pyytämistäni selvityksistä käy ilmi, että valtioneuvoston liikennepoliittiseen selonteon muusta valmistelusta poiketen väylähankeluettelo valmisteltiin yksinomaan Liikennevirastossa viraston pääjohtajan ohjauksessa ja vietiin sieltä suoraan liikenne- ja viestintäpoliittiseen ministerityöryhmään käsittelemättä sitä liikenne- ja viestintäministeriön virkamiesvalmistelussa. Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksen mukaan seurauksena liikennepoliittisen selonteon hankelistan tällaisesta ministeriön näkemyksen mukaan epäasianmukaisesta valmistelusta on ollut, että hallitus on tehnyt vaalikauden liikennettä koskevat politiikkapäätöksensä keväällä 2012 epäselvien tietojen perusteella. Vastoin käsitystään hallituksella ei ole mahdollisuutta kaikin osin toteuttaa keväällä 2012 eduskunnalle liikennepoliittisessa selonteossa esittämiään liikenneväylien kehittämishankkeita kehysten puitteissa. Erityisesti vaalikaudella 2012-2015 aloitettaviksi tarkoitettujen liikennehankkeiden osalta ei voidakaan edetä hallituksen linjausten mukaisesti. Käytännössä tilanne johtaa siihen, että kaikkien selonteon hankkeiden aloittamista varten tulisi kehyskaudella myöntää kehyspäätöstä enemmän varoja (vähintään 50 miljoonaa euroa ja tehokkaimmasta toteutusmallista 150 miljoonaa euroa), hankkeet tulee jaksottaa uudelleen tai kaikkia hankkeita ei voida toteuttaa selonteossa linjatulla tavalla. Tämä vaikuttaa liikenne- ja viestintäministeriön selvityksen mukaan myös seuraavalla hallituskaudella toteutettaviin hankkeisiin.

Väylähankkeiden kaltaisten pitkäaikaisten rakennushankkeiden osoittautuminen alibudjetoiduiksi on ongelmallista sekä poliittisluontoisten valtiontalouden kehysten että erityisesti oikeudellisesti sitovien valtion talousarvioiden osalta. Jo käynnistettyjen hankkeiden keskeyttäminen ei ole yleensä tarkoituksenmukaista, vaikka ne osoittautuivatkin alibudjetoiduiksi. Näin ollen alibudjetoinnista voi aiheutua tosiasiallisia rajoituksia valtioneuvoston talousarvioesitystä ja eduskunnan talousarviota koskevalle päätöksenteolle.

Valtioneuvoston päätöksenteossa tarvittavien perustietojen tuottamisesta vastaavan asiantuntijaviraston ohella myös valtioneuvoston päätösten valmistelusta vastaavan ministeriön virkamiehillä tulee olla riittävät mahdollisuudet arvioida päätöksenteossa käytettävien perustietojen oikeellisuutta. Tämä olisi otettava huomioon myös ministeriöiden ja asiantuntijavirastojen välistä ja ministeriöiden ja asiantuntijavirastojen sisäistä tehtävien- ja toimivallanjakoa koskevia järjestelyjä sekä ministeriöiden ja asiantuntijavirastojen johtamisjärjestelmiä kehitettäessä.

Johtopäätökset ja toimenpiteet

Kiinnitän Liikenneviraston ja hallinnon asianmukaisesta toiminnasta toimialallaan vastaavan liikenne- ja viestintäministeriön vakavaa huomiota talousarvion tarkkaan noudattamiseen. Pidän erityisen huolestuttavana väylähankkeiden määrärahoihin ja valtuuksiin liittyvien talousarvion ja sitä koskevien keskeisten säännösten vastaisten menettelyjen toistuvuutta. Ottaen huomioon väylähankkeiden budjetoinnin haasteellisuuden ja sen, että Liikennevirastossa on ryhdytty kehittämistoimiin ja että eduskunnan tarkastusvaliokunta on ilmoittanut seuraavansa tilanteen kehittymistä, asia ei anna tältä osin kuitenkaan aiheutta muihin toimenpiteisiin. - - -”

http://www.okv.fi/media/uploads/ratkaisut/ratkaisut_2014/okv_4_50_2011.pdf

Tutkija: Eduskunta lepsuilee hallituksen valvonnassa – ”täysin teatteria”

http://yle.fi/uutiset/tutkija_eduskunta_lepsuilee_hallituksen_valvonnassa_taysin_teatteria/7126919