



Pääministeri Alexander Stubbille Stubb on tärkein. Tiestön rappeutumisesta, pääkaupunkiseudun hajauttamisesta, raidesäästöistä ja bussimetrosta viis!

20 vuotta sitten vaadittiin jo selvitystä Helsingin, Vantaan ja Espoon yhdistämisestä. Helsingin kaupungin virkamiehet eivät ottaneet valtuuston esitystä edes käsittelyyn. Kolmen yhdistäminen olisi merkinnyt kaupunkisuunnittelu-, liikenne-, rakennus-, kiinteistö-, sosiaali- ym. virastojen virkamiesten ja myös kaupunginvaltuutettujen vähenemistä vain yhteen.

Yhdistämistä on ajettu maan kaikissa valtamedioissa. Esimerkiksi 2007 Helsingin Sanomissa (HS) kirjoitettiin: ***"Kaupunkirakenteen kiinteyttäminen on jo vuosia ollut pelkkää tyhjää sanahelinää"***.

15.4.2014 entinen VM:n budjettipäällikkö ja LVM:n kansliapäällikkö **Juhani Korpela** peräsi HS:ssa liikennepolitiikkaa uudistettavaksi. Hän paljasti mm. Pisara-radana todetun LVM:ssä kannattamattomaksi ja vaati julkisuuteen laskelmat joiden pohjalta hanke nostettiin kehysriihessä toteutettavaksi.

13.8.2014 SAK:n elinkeinopoliittinen asunto- ja liikennepolitiikan asiantuntija **Sauli Hievanen** vaati HS:n vieraskynä-palstalla yhdyskuntarakentamisen keskittämistä yhdelle ministeriölle. Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen tiivistäminen nopeuttaisi koko Suomen talouskasvua. ***Maaailmassa on vain 6 metropolialuetta, joiden merkitys maansa taloudelle on suurempi kuin Helsingin. Tiiviissä yhdyskuntarakenteessa tuottavuus ja innovaatiot lisääntyvät. Monipuolisen elinkeinorakenteen ansiosta työmarkkinat toimivat. Kaupunkirakenteen tuottavuus kasvaa n. 5 % aina kun työpaikkojen määrä kaksinkertaistuu. Samalla julkinen sektori saavuttaa merkittäviä säästöjä. Yhdyskuntarakenteen tiivistämisen pitäisi olla ykkösasia julkisen talouden tasapainottamisessa. Helsingin seutua on kuitenkin pidetty varoittavana esimerkkinä hajautumisesta. Se on yksi hajautuneimmista pääkaupunkiseuduista Euroopassa,*** Hievanen manasi.



Myöntäessään "elvytysrahaa" Espoon metrojatkeelle, Tampere-metrolle ja Pisara-radalle ministeri Antti Rinne ei ollut valtiovarainministeriön ja VTT:n valmentama kuten Helsingin Sanomat väitti, vaan Rakennusteollisuus

ry:n ”valmentama”. Sen jättirakentajat NCC, Lemminkäinen, YIT ja Rudus tienaa yli 100 M€:n urakat!

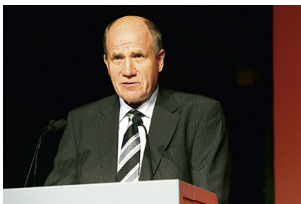
15.8.2014 Suomen Ympäristökeskuksen erikoistutkija **Mika Ristimäki** ehdotti, että Helsingin pitäisi Tukholman tavoin keskittyä keskustan kehittämiseen. Esimerkiksi Mikkeliin syntyi kaupungin ja yrittäjien yhteistyön seurauksena yli 1000 uutta työpaikkaa ja myönteinen kierre lisäsi keskustan työpaikkojen määrää noin neljänneksellä.

18.8.2014 HS arvosteli pääkirjoituksessaan Helsingin seudun kuntarajoja: **”Perusongelma on, että kuntarajat pilkkovat nyt metropolin joissakin asioissa liian suuriin ja joissakin liian pieniin yksiköihin.”**

STUBBIN HALLITUS HAJAUTTAA ENTISESTÄÄN

Alexander Stubbin ja **Antti Rinteen** hallituksen ensimmäisiä lamantorjuntatekoja oli jakaa ”elvytysrahaa” LVM:ssä kannattamattomaksi todetulle Pisara-radalle, hajautumista entisestään kiihdyttävälle Länsimetron jatkeelle ja ”halpojen asuntojen rakentamiseen hyllyvälle suolle” Malmin lentokentälle: kaikki kertatyöllisyyden paikkoja, minkä jälkeen entinen työttömyysongelma vain kasvaa. Mikään niistä ei luo pysyviä työpaikkoja saati uutta elvyttävää elinkeinotoimintaa vaan hajauttaa entisestään.

Ainoa joka vuolee isoa rahaa on rakennusteollisuus, rakennusliikkeet, poliittisten päättäjien salarahoittajat.



Espoon kaupungin teknisen toimen johtaja Olavi Loukon perustelut Kivenlahti-jatkeen välittömiltä rakennussäästöiltä ja vaikutusalueen väestön kasvuennusteella ovat paljastuneet omasta päästä revityiksi. Louko ei ole kaihtanut mitään temppuja valtion, Espoon, Helsingin ja ympäristökuntien rahojen sitomiseksi Länsimetroon Kivenlahteen saakka.

Hallituksen esittämä 240 miljoonan euron lisäraha Länsiväylän jatkeelle on erityisen mielenkiintoinen. Pääasiassa rakennusliikkeitä palveleva Länsimetro on ollut alusta loppuun mieletön suunnitelma ja toteutus. Sen hinta Matinkylään saakka on noussut 452 miljoonasta eurosta toistaiseksi yli 1200 miljoonaan. Myöhästyminen vuodesta 2013 hamaan tulevaisuuteen maksaa yli 200 000 €/päivä. Samalla tekotavalla arvioitu 800 miljoonan jatke Kivenlahteen tulee maksamaan pitkälle yli 1000 miljoonaa. Mitään kustannus/hyöty selvitystä ei ole julkistettu. **Vastuulliset virkamiehet ovat julistaneet laskelmat salaisiksi!**

RAHAT VAIKKA SIPOOTA MYÖTEN

Jatke palevelee 95-prosenttisesti espoolaisia ja Espoota. HSL-projektina jatkeen maksavat pitkälle Helsinki ja muut HSL-sopimuskumppanit Vihtiä, Keraavaa, Hyvinkäätä, Sipoota myöten. Helsinkiläiset maksavat jo Espoon puoleisesta metrosta Matinkylään 73 M€, ja jatkeesta

Kivenlahteen 56 M€. (ja Pisara-radasta 128 M€!). ***HSL:n muiden jäsenkuntien maksuosuudet ovat jääneet pimentoon. HSL:n jäsenkuntien maksuvelvoite Länsimetrosta ja jatkeesta on kymmeniä miljoonia euroja jokaisen kohdalla.***

Stubbin johtama hallitus ehätti lupaamaan myös Tampereen kaavailemalle metrolle elvytysrahaa vaikka minkäänlaista kustannus/hyöty arviota ei ole esitetty. Eikä voida esittää, koska Tampereen metrosuunnitelma on yksityiskohdiltaan yhä täysin ”pilvissä”.



Helsingin joukkoliikenteestä vastaava kaupunginjohtaja Pekka Sauri on Länsimetron taloudellisen fiaskon, salailujen ja peittelyjen pääpukari. Hän on ajanut Helsinkiä hajauttavaa metroprojektia kuin kärkeä pyssyyn Espoon kaupungin, liikenneministeriön ja Kataisen hallituksen kannattamattomuuslaskelmista välittämättä.

Törkeintä koko hommassa on LVM:n johtavien virkamiesten ja erityisesti liikenneverkon kehityksestä vastaavan yksikön päällikön, hallitusneuvos **Mikael Nybergin** ilmeinen täydellinen asiantuntemattomuus bussimetro-vaihtoehdoista, niiden nykykehityksestä ja yksityiskohdista. Jos hän olisi ollut tehtävässään ajan tasalla, Länsimetroa ei olisi koskaan rakennettu ainakaan sellaisena kuin sitä nyt toteutetaan jopa jatketaan myöten. Jatke Matinkylä-Kivenlahti olisi raide-pintametronakin toteutettavissa jotakuinkin sillä rahalla, minkä Stubbin hallitus nyt on upottamassa jatkeen myötä maan alle.

ASTIAN MAKU PAHENEE

Espoon kaupunki haki valtiontukea Kivenlahti-jatkeelle heinäkuussa 2013. LVM tyrmäsi sen lokakuussa puutteellisena ja toteamuksella, että jatke on valtion tärkeiden infraprojektien listan häntäpäässä. Hakemusta ja vastausta ei koskaan julkistettu eikä vielääkään sisälly eduskunnan ja Espoon valtuuston päätöksentekoaineistoon.

LVM:ltä puuttuu yhä (21.8.) Länsimetrosta ja jatkeesta päivitetty ja pitävä kustannus/hyöty-laskelma, jota valtio edellyttää isojen rakennusprojektien valtionavun pohjaksi.



Yhtiökalliin Länsimetron ja sen Kivenlahti-jatkeen keinoja kaihtamattoman Hupu-Tupu-Lupu ketjun kolmas tekijä on Länsimetron toimitusjohtaja Matti Kokkinen. Päivitettyjä taloudellisia laskelmia ei tarvita, Kokkinen on sanonut valtion vaatimien kustannus/hyöty laskelmien jatkuvaan puuttumiseen.

Valtiovarainministeriön (VM) ja VTT:n laskelmia, joiden perusteella VM on HS:n mukaan todistellut valtiovarainministeri Antti Rinteelle Länsimetron työllistävästä vaikutuksesta, ei ole olemassa! Antti Rinnettä on valistanut "pukki kaalimaassa", Rakennusteollisuus ry!

PRESS STOP SVTV on tarttunut LVM:n väylähankkeiden ohjaukseen. Samalla RT ry:

Länsimetron toimitusjohtaja **Matti Kokkinen** on sanonut valtuutetulle Espoossa, että "päivitettyjä taloudellisia laskelmia ei tarvita". Espoon kaupungin tekninen johtaja

Olavi Louko

on myöntänyt, että hän itse on vetänyt "ilmasta" Kivenlahti-jatkeella saavutettavat 150-200 M€:n säästöt, jos rakentamista jatketaan heti. Louko on tekaissut arviot Kivenlahti-alueen asukasmäärän kasvusta lisäämällä laskelmiin useita vuosikymmeniä.

Länsimetron automatisointi on edennyt vain pari prosenttiyksikköä viime vuosien aikana. Siemensin ilmoittama projektin valmiusaste on yhä alle 60%. Samalla on Siemensin ja HKL:n väliset kiistakysymykset siirretty törkeällä tavalla veronmaksajilta, eli Länsimetro-seikkailun maksajilta, ja medialta näkymättömiin välimiesmenettelyyn, jossa tasan kaikki ratkaisuja myöten jää salaisuuksiksi. Tässä nähdään vastuulliseksi Helsingin "vahva mies" Länsimetro-projektissa, joukkoliikenteestä vastaava apulaiskaupunginjohtaja **Pekka Sauri**.