

TALOUSARVIOALOITE 1289/2006 vp

Määrärahan osoittaminen länsimetron rakentamiseen Ruoholahdesta Matinkylään

Eduskunnalle

Espoon kaupunginvaltuusto tekee 25.9.2006 päätöksen Etelä-Espoon raideliikennejärjestelmän valinnasta. Kaupunginhallitus on teknisen toimen apulaiskaupunginjohtajan esityksestä päättänyt esittää valtuustolle ns. tunnelimetrovaihtoehdon hyväksymistä kymmenellä ehdolla, joista neljä ensimmäistä edellyttävät valtiovallan toimenpiteitä. Espoossa on myös keskusteltu ehtojen kiristämisestä edelleen.

1. Valtio osallistuu järjestelmän rakentamiseen vähintään samalla osuudella kuin muihinakin seudullisiin liikennehankkeisiin. Helsinki vastaa rakennuskustannuksista yhdessä valtion kanssa omalla alueellaan.

2. Valtio osallistuu aikanaan myös raideliikenteen jatkamiseen Matinkylästä Kivenlahteen samalla osuudella.

3. Espoon alueella myöhemminkin tapahtuvat raideliikenteen rakentamiset katsotaan seudullisiksi hankkeiksi, joihin valtio osallistuu vähintään samalla osuudella. Ratahankkeiden osalta kustannusjako on aikaisempien ratahankkeiden mukainen.

4. PLJ:ssä ja aiesopimuksessa mainitut Espoon alueella sijaitsevat kaikki muut isot liikennehankkeet, kuten kaupunkiradan jatkaminen Espoon keskukseen, Kehä I:n parantaminen ja Kehä II:n jatke sekä Matinkylä—Kivenlahti-metron jatke ja Jokeri-rata toteutetaan mahdollisimman nopeasti sovitun mukaisesti.

Hankkeesta on laadittu YVA-lain mukainen ympäristövaikutusten arviointi, joka valmistui joulukuussa 2005. "Metro kokonaan tunnelissa" -

vaihtoehdon joukkoliikennejärjestelmä perustuu metron jatkoon Matinkylään ja bussiliityntälinjoihin Tapiolan ja Matinkylän terminaaleihin. Vaihtoehdossa on bussikaistoja Kuitinmäentien, Merituulentiellä, Pohjantiellä, Kalevalantiellä, Karhusaarentiellä ja Kuusisaarentiellä. Asemina tarkastelussa olivat Matinkylä, Niittymaa, Tapiola, Otaniemi, Keilaniemi, (Koivusaari) ja Lauttasaari. Kalustona voidaan käyttää nykyisin käytössä olevaa vanhempaa ja uudempaa metrokalustoa tai myöhemmin hankittavaa metrokalustoa.

PLJ:ssä on laadittu suunnitelma koko pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisestä. Suunnitelman laatimiseen osallistuvat kaikki pääkaupunkiseudun kunnat. Suunnitelman laatimista koordinoi YTV. PLJ:ssä on esitetty rai-deyhteyden jatkamista Matinkylään.

Tällä hetkellä on voimassa PLJ 2002, jonka YTV:n hallitus hyväksyi 21.3.2003. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tarkistusta ohjaamaan on laadittu liikennejärjestelmäsuunnittelun (PLJ) puiteohjelma, joka on hyväksytty YTV:n hallituksessa 10.12.2004. Suunnitelman tarkistus on alkanut vuonna 2006. Voimassaolevan PLJ-suunnitelman toisessa korissa metro on asetettu kiireellisyysjärjestyksessä ensimmäiseksi, jonka jälkeen tulevat kaupunkiradan jatkaminen Loppävarasta Espoon keskukseen ja Kehä II:n jatkaminen Turunväylältä. Ensimmäisessä korissa ensimmäisenä on Hakamäentien parantaminen, jonka työt on päästy vihdoin aloittamaan, toisena on Kehä I:n parantaminen välillä Turunväylä—

Vallikallio, kolmantena säteittäisten pääväylien pikaparannukset joukkoliikenteen nopeuttamiseksi, neljäntenä Marja-rata ja vasta viidentenä Kehä III välillä Vantaankoski—Lentoasemantie ja kuudentena on Kehä I Helsingissä (itäosa ja keskiosa) ja Espoossa (Länsiväylä—Turunväylä).

Suunniteltu raideyhteys on Espoon elinkeinoelämän näkökulmasta merkittävä tulevaisuuden investointi, joka parantaa espooisten yritysten tavoitettavuutta. Erityisesti tällä saattaa olla vaikutuksia niillä toimialoilla, joilla jo nyt on vaikeuksia saada riittävästi työvoimaa asumisen kalleudesta johtuen. Edellytykset Otaniemi—Keilaniemi—Tapiola-alueen kehittämiseen johtavaksi teknologisen tutkimuksen ja yritystoiminnan keskittymäksi edellyttävät tehokasta rai-deliikenneyhteyttä. Otaniemen alueella työskentelee tällä hetkellä 25 000 työntekijää, ja alueen toimijoille myönnetään vuosittain 200 patenttia. Uusimpien suunnitelmien mukaan Otaniemen alueen työpaikkoja on tarkoitus lisätä jopa 15 000:lla.

Bussijärjestelmään verrattuna raideratkaisu on tehokkaampi ja toimivampi ratkaisu. Liikenneyhteyksien paraneminen pääkaupunkiseudun korkeakoulujen ja yliopistokampusten välillä tulee vaikuttamaan tutkijoiden ja opiskelijoiden liikkuvuuteen ja eri tieteenalojen läheisempään yhteistoimintaan. Tällä on suuri merkitys koko

seudun osaamis- ja innovaatiopotentiaaliin sekä monialaisen osaamisen kehittymiseen. Toimitilarakentamiseen päätöksellä tulee olemaan suuri vaikutus. Päätös vaikuttaa merkittävästi kaupungin houkuttelevuuteen kansainvälisten kiinteistökehittäjien ja -sijoittajien erityisenä investointikohteena, mikä puolestaan tulee lisäämään toimittajajoukkoa ja alueelle sijoittuvien yritysten ja työpaikkojen määrää. Päätöksellä on myös välitön vaikutus alueen kiinteistöjen arvoihin.

Espoossa ja Kirkkonummella on jatkuvasti suuri tarve kaavoittaa lisää asunto- ja työpaikkarakentamista. Siksi työmatkaliikennettä on tarpeen sujuvoittaa ja pyrkiä tarjoamaan palvelutasoltaan ja vuorotiheydeltään kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöautoille Etelä-Espoosta ja Kirkkonummen suunnasta Helsinkiin kohdistuvassa päivittäisessä liikenteessä. Esitetty määräraha on viisivuotinen, yhteensä 206 000 000 euroa, mikä käsittää 50 prosenttia ehdotetun raidelinjan arvioituista kokonaiskustannuksista (412 000 000). Sen kustannusvaikutus ensimmäisenä vuonna 2007 on 41 200 000 euroa.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että eduskunta ottaa valtion vuoden 2007 talousarvioon momentille 31.40.78 lisäyksenä 41 200 000 euroa metrolinjan jatkamiseen Ruoholahdesta Matinkylään.

Helsingissä 22 päivänä syyskuuta 2006

Juhani Sjöblom /kok
Lasse Virén /kok
Timo Seppälä /kok