

Haastatteluissa esitettyjä kommentteja joukkoliikennehankkeiden rahoitusta koskien

- ”On kiusallista, että valtion osuudet infrahankkeiden kustannusten kattamisesta vaihtelevat tie- ja ratahankkeiden välillä. Valtion osuudet pääkaupunkiseudun infrainvestoinneissa ovat liian pieniä. Valtio hidastaa hankkeiden toteuttamista, sillä jo nyt pääkaupunkiseudun kunnat ovat itse voimakkaasti kehittämässä ja rahoittamassa eri hankkeita” (Penttilä).
- ”Helsinki maksaa joukkoliikenneinvestoinneista enemmän, kuin mitä kunnat muualla Suomessa maksavat. Valtio tukee suhteellisesti pienempiä kuntia paljon enemmän. Samoin tieinvestointeja tuetaan enemmän suhteessa joukkoliikennehankkeisiin” (Krohn).
- ” On ymmärrettävä ja tunnustettava, että Helsinki, Espoo ja Vantaa toimivat koko Suomen veturina. Siksi on panostettava siihen, että liikenneyhteydet toimivat. Infrastruktuuriin on uhrattava resursseja, sillä se on merkittävä kilpailutekijä. Kilpailu kiristyy EU:n laajenemisen myötä niin koko Euroopassa kuin Itämeren piirissäkin. Itämeren rannalla ei ole varaa jäädä rannalle ruikuttamaan.” (Erkama)
- ”Bussiliikenteen kehittäminen kärsii resurssipulasta. Nyt olisi panostettava esimerkiksi informaatioinfrastruktuurin kehittämiseen ja ottaa siten kaikki hyöty irti olemassa olevasta kalustosta.”(Louko)
- ”Helsinki ja koko pääkaupunkiseutu ovat valtion osuuksien suhteen muuhun Suomeen verrattuna heikommassa asemassa. Keskusteluissa viitataan esimerkiksi virheellisesti Vuosaaren satamaan ja siihen, kuinka valtio osallistuu merkittävästi sen kustannuksiin. Käytännössä kuitenkin valtio saa satamasta heti omansa pois rakennusoikeuksien muodossa, eli todellisia maksajia ovat loppujen lopuksi helsinkiläiset veronmaksajat.” (Pajunen)
- ”Kun Helsingillä meni taloudellisesti paremmin, ei jaksettu piitata tuliko valtio kaikkiin liikennehankkeisiin kaupungin kannalta riittävällä osuudella mukaan. Nykyisin tilanne on kuitenkin kohtuuton, kun pääkaupunkiseutu kärvistelee suhteessa muuhun Suomeen. Ehkä Helsinki on niin itseriittoinen, ”ei haluta turhautuneina kinastella valtion suuntaan”, että mieluummin yritetään pärjätä itse omillaan”. (Krohn)

- ”Metron rakentamisessa valtio on maksanut ratajatkeiden Itäkeskus-Vuosaari ja Kontula-Mellunmäki investoinneista 25 – 30 %. Lähiliikenteen kaupunkiradoilla kaupungit ovat maksaneet asemainvestoinnit ja valtio varsinaisen rataväylän turvalaitteineen. Muualla Euroopassa valtio on maksanut omien ratojensa kaikki investoinnit. Käytännössä pääkaupunkiseudun kaupungit ovat siis subventoineet valtiota rakentamalla (valtiorahoittamalla) kaupunkiradoille asemat.” (Vepsäläinen)
- ”Kaikissa muissa merkittävässä eurooppalaisissa kaupungeissa valtio osallistuu enemmän joukkoliikenteen infrainvestointien kustannuksiin. Suomessa valtiovarainministeriö EI höllää kukkaron nyörejä. Kuitenkin pääkaupunkiseudun autoliikenteestä saatavissa tuloissa on 60 miljoonaa euron vuosittainen kasvu. *Jos edes tuo kasvuosuus ohjattaisiin lyhentämättömänä joukkoliikenteen kehittämiseen.*” (Vepsäläinen)
- ”Pääkaupunkiseutu suhteessa muuhun Suomeen on suuri aluepoliittinen kysymys. Voisi kuvitella, että täällä joukkoliikenteen merkitys on ”valtakunnallinen”, kun koko Helsingin seudulla asuu n. 20-25 % koko maan väestöstä.” (Krohn)
- ”Pitäisi olla kehittämisvaroja peruspalvelutason parantamiseen. Esimerkiksi valtio olisi saatava hankkeisiin mukaan kokeiluhankemuodossa. Tällainen käytännön esimerkki voisi olla kokeiluprojekti poikittaisen linja-autoliikenteen kehittämiseksi. Näiden suhteen on pohdittava, mihin sijoittuvat optimaaliset vaihtopaikat eri liikennemuotojen välille ja minne keskittyvät esimerkiksi palvelut.” (Priha & Holopainen)