



Liikennevirastolle

Viite Lausuntopyyntö 4.2.2010 (860/063/2010)
Asia Lausunto lentoradasta

Johdanto

Pidämme lentorataa sinänsä oikeansuuntaisena ratkaisuna. Kestävän kehityksen mukaista on pyrkiä vähentämään lentomatkestämisen tarvetta kotimaassa, jolloin painopiste siirtynee ulkomaanlentoihin. Tällöin on hyvä, jos maamme suurimmalle lentoasemalle kyetään luomaan toimivat kaukojunayhteydet kotimaassa.

Lentorata lisäisi junaä käyttävien lentomatkestäjien määrää arvion mukaan 400:lla vuorokaudessa (raportin sivu 20). Kun toteutus maksaa 1.000.000.000 euroa, hinnasta lentomatkestajaa kohti tulee huomattava, vaikka matkestajamäärän lisäys olisi arvioitua suurempi. Myös kustannukset kilometriä kohti (36.000.000 euroa) ovat erittäin suuret verrattuna esimerkiksi oikorataan, jonka hinta kilometriä kohti oli 5.300.000 euroa. Siksi mahdolliset matkestajamäärät eivät mielestämme ole niin suuria, että lentorata kannattaisi toteuttaa suunnitellussa muodossaan, varsinkin kun paraikaa on jo rakenteilla lentoaseman kautta kulkeva lähiliikenneä rata. Pääasiallinen lentoradan rakentamisen syy onkin pääradan lisäkapasiteettitarve; parantunut yhteys lentokentälle on vain lisäarvoa.

Radan hintaa näyttää suuresti nostavan sen sijoittaminen kokonaisuudessaan tunneliin. Varsinkin radan pohjoisosalla on varmasti löydettävissä halvempi maanpäällinen vaihtoehto. Tunneliosuuskien lyhentäminen helpottaa myös turvallisuusongelmia ja siksi maanpäällisiä vaihtoehtoja on tarkoin harkittava. Jos vaikkapa sijoittamalla 10 miljoonaa perusteelliseen vaihtoehtojen selvittelyyn säästetään 400 miljoonaa, sijoitus on sen arvoinen.

Radan toteuttaminen ei kuitenkaan saa vaarantaa tarpeellisten pääkaupunkiseudun ulkopuolisten raidehankkeiden toteutusta. Lisäksi monelta Helsinkiin johtavalta runsaasti kuormitetun työmatkaliikenteen reitiltä puuttuu raideyhteys (esimerkiksi Lohjan, Klaukkalan ja Porvoon suunnat). Olisiko niiden toteuttaminen tärkeämpää?

Päärataa on pystyttävä kehittämään jo ennen tällaisten isojen hankkeiden toteuttamista pienemmin keinoin ja asiaa koskeva tutkimus lienee käynnissä. Vaikka periaatepäätös rakentamisesta tehtäisiin juuri nyt, valmistumiseen menee ainakin kymmenen vuotta.

Ennen lentoradan rakentamista on myös turvattava sujuva yhteys Pasilasta Helsingin päärautatieasemalle. Ehdotettu Pisara-rata on myös hintava, joten sillekin pitäisi etsiä vaihtoehtoja. Koska Helsingin keskusta on mitä urbaanein ympäristö, tuhoako raiteiden johtaminen keskustaan olemassa olevaa ratakuilua pitkin kahdessa tasossa mitään arvoja? Rakentamisella on muutoinkin vaikutettu alueen kaupunkikuvaan; esimerkiksi Sanoma-talon valmistumisen jälkeen Aseman kello ei enää näy eduskuntatalolle.

Muita Pisan vaihtoehtoja voisivat olla Sörnäisten satamaradan linjauksen hyväksikäyttö tarvittaessa cut and cover -tekniikalla tehdyssä tunnelissa Hämeentien ja Kalasataman välissä. Kalasataman metroasemalta rata suuntaisi tunnelissa Hakaniemeen ja takaisin Pasilaan.

Kolmas vaihtoehto voisi olla Länsisataman radan linjauksen käyttö niin, että pyörätie rakennettaisiin kaksiraiteisen Rautatiekatujen ratakuilun päälle. Radalla voisi olla asema Kiasman kohdalla (tarvittaessa cut and cover -tunnelissa), Ruoholahdessa tyhjentyneellä tavaratarapihalla ja pääteasema Länsisatamassa. Näin yksi Helsingin satamista saataisiin henkilöjunaliikenteen piiriin. Näiden vaihtoehtojen edellyttämät tunneli- ynnä muut järjestelyt ovat kuitenkin paljon halvempia kuin Pisara. Onko todella niin, että yhteiskunta on lopullisesti sulkenut pois tällaiset vaihtoehdot, joilla pitkälti päästäisiin samaan lopputulokseen?

Vastaukset kysymyksiin

Näillä perusteilla vastauksemme kysymyksiin ovat seuraavat:

Onko esiselvityksessä esitetty ratalinjaus ollut sopiva vaikutusarvioinnin tekemiseksi?

On selvitelty myös maanpäällisten vaihtoehtojen mahdollisuuksia.

Ovatko esiselvityksen vaikutusarviointit ja herkkyystarkastelut riittävän kattavat johtopäätösten tekoa varten?

Oleellista on pääradan liikenne-

määrän kehitys ja sen konkretisoituminen junamäärissä.

Mitä asioita tulee korostaa johtopäätöksiä ja mahdollista jatkosuunnittelua tehtäessä?

Tarvitaan laajempi kokonais selvitys henkilöjunaliikenteen kehittämisestä lähivuosina ja tarvittavista investoinneista, jotta eri hankkeet ja niiden vaihtoehdot voidaan asettaa tärkeysjärjestykseen.

Onko mahdollisen jatkosuunnittelun yhteydessä selvitettävä muita kuin jo raporttiluonnoksessa käsiteltyjä asioita?

Viittaamme edelliseen vastaukseen.

Kuinka tärkeänä hanketta pidetään?

Tärkeintä on ratkaista pääradan kapasiteetti ongelmat. Jos näin saadaan uusi ratayhteys lentokentälle, tämä on hyvä asia, mutta ei kuitenkaan riittävä peruste ehdotetun radan toteuttamiseksi.

Milloin hanke tulisi olla valmis?

Radan tulisi olla valmis pääradan kapasiteetin ollessa loppuun käytetty ja kaukojunaliikennettä on resursseja lisätä.

Sopiiko lentorata hankenimeksi jatkossa?

Kyllä sopii.

Kemijärvellä huhtikuun 1. päivänä 2009

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

(www.rautatiematkustajat.fi)

Kalevi Kämäräinen
puheenjohtaja

Martti Vaskonen
varapuheenjohtaja