

Kannanotto Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) julkitulosta 30.9.2020 koskien Itärataa

Me allekirjoittaneet Vihreän liiton valtuustoryhmät emme hyväksy LVM:n hankeyhtiölinjausta itään suuntautuvassa radassa.

Ensinnäkin Itäisen rantaradan hankeyhtiöllä on tiedoista poiketen tarvittavat rahat suunnitteluyhteistyön aloittamiseksi. Toiseksi Itäinen rantarata on sekä elinkeino- että ilmastopoliittisesti kestävämpi vaihtoehto kuin Itärata Kouvolan kautta

Olemme lisäksi tyytymättömiä LVM:n tiedotustoimintaan. Emme ymmärrä, miksi ministeriöstä lähti virheellisiä tietoja sisältävä tiedote, jota ei ollut päätetty hallituksen talouspoliittisessa ministeriryhmässä. Tietoomme on tullut, että LVM:ssä ohitettiin Itäisen rantaratahankeyhtiön antamat lisäselvitykset koskien hankeyhtiön rahoitusta. Sen jälkeen, kun pyydetyt lisäselvitykset oli saatu, ministeriöstä ei oltu yhteydessä toimijoihin.

Itäisen rantaradan hankeyhtiössä olisi mukana Itäradan hankeyhtiömallista poiketen jopa elinkeinoelämän toimijoita. Itäratahankeyhtiö näyttää laajemmalta, koska siinä on mukana useampi kaupunki useammasta maakunnasta. Hankeyhtiötä on valmisteltu siten, että Itärataan on kerrottu sidottavan sekä Karjalan että Savon radan perusparannukset, vaikka niiden tulisi toteutua joka tapauksessa riippumatta tulevasta ratalinjauksesta. LVM:ssä on tulkittu puolueellisesti Porvoon kaupungin päätöstä lähteä mukaan hankeyhtiöön. Ministeriön tulkinnassa Porvoo lähtisi vain Itäradan hankeyhtiöön, vaikka Porvoon kaupunki on tehnyt päätöksen lähteä mukaan toteutuvaan hankeyhtiöön.

Hankevaihtoehtojen hyötyjä on tulkittu erikoisesti, suorastaan puolueellisesti. Tieteellinen ja todelliseen tutkimukseen pohjautuva tieto pitäisi olla päätösten pohjana eikä poliittinen lobbaus tai miljoonat, sillä kyse on kuitenkin miljardi-investoinnista ja Suomen tulevaisuudesta. Kokonaisuusien vaikutusten arviointi pitää olla perusteellisempi (katso alla olevat linkit).

Kokonaisuutta pitää punnita laajemmin. Esimerkiksi Karjalan radan varressa olevat paikkakunnat hyötyisivät molemmista ratavaihtoehdoista, mutta alueen vientiteollisuus hyötyisi paljon enemmän Itäisestä rantaradasta. Ministeriön valitsemalla Porvoo–Kouvola ratalinjauksella (tästä lähtien PK-rata) pahimpana liikenteellisenä pullonkaulana Suomen suurimpaan vientisatamaan Hamina-Kotkasatamaan säilyisi edelleen Luumäki-Kouvola-väli. Suomen vienti tarvitsee useamman reitin maamme suurimpaan vientisatamaan. Valtaosa viennistä tulee Karjalan ja Savon ratojen kautta. Itäinen rantarata tukisi PK-linjausta paremmin maamme huoltovarmuutta ja olisi ilmastovaikutuksiltaan paljon merkittävämpi asia, koska tieliikennepäästöistä pääosa tulee nimenomaan raskaasta tavaraliikenteestä.

Suurin ihmetyksemme koskee sitä, että LVM lähtee edistämään pääasiassa henkilöliikenneperusteista ratavaihtoehtoa. Julkitulleissa selvityksissä Itäinen rantarata on ollut sekä henkilö- että tavaraliikenteeseen painottuvana selvästi kokonais- ja elinkeinopoliittisilta vaikutuksiltaan kestävämpi vaihtoehto (katso alla olevat linkit). Itäinen rantarata avaisi Porvoostakin itään aivan uudet alueet tehokkaalle henkilöliikenteelle. Tätä PK-rata ei tee.

Itäinen rantarata mahdollistaisi TEN-T-raideverkon ulottumisen Turusta Helsingin kautta Porvooseen, Kotkaan ja Haminaan, ja aina Pietariin saakka. Itäisen rantaradan edut vienti- ja tuontiteollisuudelle mahdollistaisivat EU-rahoituksen hakemisen. Itäinen rantarata tukisi PK-rataa paremmin Turusta Pietariin asti ulottuvaa uutta TEN-T-yhteyttä. Nythän Lahden kautta kulkeva rata kuuluu jo TEN-T-verkkoon, mikä todennäköisesti sulki uuden yhteyden EU-rahoituksen piiristä.

LVM:n nyt julkisesti suosima yhteys ei noudata tänä vuonna hyväksytyä Uudenmaan maakuntakaavaa, mikä näyttäytyy mielestämme siltä, että LVM kävelee Uudenmaan maakunnan poliittisen tahtotilan ylitse. Ratalinjausten paremmuudesta käydyssä keskustelussa vahvasti esiintuotu Itä-Suomen nopeammat ratayhteydet eivät nekään kestä tarkempaa tarkastelua. PK-radan edut Itä-Suomen nopeutuvina yhteyksinä Helsinkiin voidaan hoitaa huomattavasti edullisemmin Kouvolaan saakka Savon ja Karjalan ratojen peruskunnostuksilla. Jatkoyhteys Kouvolasta Lahden kautta Helsinkiin nopeutuisi vastaavanlaisilla ja paljon halvemmilla perusparannuksilla lähes yhtä monen minuutin aikasäästöllä kuin uuden radan rakentamisessa Porvoon kautta on arvioitu.

Alla lyhyesti PK-radan ja Itäisen rantaradan vertailu (katso linkit) sekä tehtyjen selvitysten perusteella että julkisessa keskustelussa nostettuja lisänäkemyksiä esimerkiksi Lahden tilanteesta:

PK-rata/Itärata

- Nopeuttaa matka-aikaa itäiseen Suomeen 12 minuuttia
- Näivettää liikennöinnin Lahteen lähes kokonaan
- Vähentää oikoradan Lahti-Helsinki merkitystä huomattavasti (vain lähiliikenne Helsinkiin jatkuu)
- Lappeenrannasta ja Joensuusta yhteydet huonommat kuin Itäinen rantaratavaihtoehdossa (kaksi linjausta mahdollistaisi tiheämmät vuorovälit.)

Itäinen rantarata

- Lisää paikkakuntia matkustajaraideliikenteen piiriin (Loviisa, Hamina). Lisää näin raideliikennettä
- Satamille ja elinkeinoelämälle erittäin tarpeellinen
- Luo kaksi vaihtoehtoista nopeaa reittiä Itä-Suomeen – Mikkeli, Lappeenranta, Joensuu, Kuopio (liikennöinti varmuus)
- Ei näivetä Lahden raideliikennettä
- Lisää Helsingin saavutettavuutta koko Itä-Uudenmaan alueelta
- Erittäin merkityksellinen Helsingin satamille ja huoltovarmuudelle
- Ilmastovaikutuksiltaan parempi

Käsittämättömintä LVM:n ulostulostiedotteessa on silti se, ettei kukaan näytä ottavan vastuuta tehdystä ”päätöksestä”. Päätös on lainausmerkeissä sen takia, ettei mitään päätöstä ole virallisesti hallituksessa edes tehty. Näyttää vahvasti siltä, että LVM:n tiedote on vain yksi askel julkisen keskustelun estämisessä ja järjettömyyden voittamisessa. Järjettömyydellä viittaamme siihen, että esimerkiksi taistelussa ilmastonmuutosta vastaan yksi keskeisimmistä keinoista on joukkoliikenteen edistäminen ja toinen tavaraliikenteen siirtyminen raskaista ajoneuvoista raiteille kuljettaviksi. Itäinen rantarata palvelisi tehokkaasti molempia päämääriä. Vihreä liitto nosti omassa liikennepoliittisessa ohjelmassaan Itäisen rantaradan esille jo yli kymmenen vuotta sitten. Kaakkois-Suomessa raskaanliikenteen osuus kaikista päästöistä on suuri. Ilmastopoliittisesti tähän tarvitaan sellainen muutos, joka mahdollistaa Suomen viennin siirtämistä vielä enemmän kiskoille. Itäinen rantarata palvelisi sekä henkilöliikennettä että tavaraliikenteen sujuvoittamisen kautta koko maan teollisuutta ja vientiä mahdollisimman kestävästi.

Me allekirjoittaneet kysymme: onko oikeasti tärkeämpää reilun kymmenen minuutin ajansäästö joensuulaisten ja kuopiolaisten ja pääkaupunkiseudun välillä, mikä voitaisiin hoitaa halvemmalla muutenkin, vai Suomen suurimpien satamien raideliikenteestä huolehtiminen ja suurten Porvoosta itään sijaitsevien uusien alueiden liittäminen ilmastoystävällisen ja nopean joukkoliikenteen varrelle? Itäinen rantarata palvelisi ympäristöystävällisesti sekä teollisuutta että vähentäisi

pendelöintipäästöjä Helsingistä itään ulottuvalla tiiviillä työssäkäyntialueella. Se olisi Suomen kaikista ratapäätöksistä laajamittaisin ilmastoteko.

Kannattaa muistaa, että pääkaupunkiseudun kehittyminen tulevaisuudessa toteutuisi paremmin siten, etteivät kaikki muuttaisi pääkaupunkiseudulle, vaan pendelöisivät kauempaa ja uusilta alueilta töihin pääkaupunkiseudulle. Itäinen rantarata tukisi tätäkin ilmastonmuutosta vastustavaa tavoitetta paremmin kuin PK-linjaus.

Me allekirjoittaneet vaadimme kansanedustajia, ministereitä, Helsingin luottamushenkilöitä ja valtion virkamiehiä ottamaan järjen käteensä ja katsomaan kokonaisuutta eikä pelkkää ajansäästöä tai sitä, että joku tarjoaa rahaa näennäisesti nopeammin kuin joku toinen. Lompakon paksuus ei ole koskaan ollut järkiperuste ilmastollisesti kestävien päätösten tekemisessä.

Lopullinen paremmuus raidelinjauksista riippuu asioiden arvottamisesta ja kokonaisuuksien ymmärtämisestä, eikä toivottavasti pelkistä alueellisista intohimoista tai muutamasta minuutista.

Itäisen rantaradan varrella 4.10.2020

Allekirjoittaneet

Vihreä valtuustoryhmä Kotka

Petri Pietiläinen, valtuustoryhmän puheenjohtaja

Vihreä valtuustoryhmä Pyhtää

Jukka Söderholm, valtuustoryhmän puheenjohtaja

Vihreä valtuustoryhmä Hamina

Aarni Ahtola, valtuustoryhmän puheenjohtaja

Vihreä valtuustoryhmä, Loviisa

Timo Noroviita, valtuustoryhmän puheenjohtaja

Linkkejä selvityksiin

https://www.kotka.fi/wp-content/uploads/2020/02/Itäinen_rantarata_raportti_2020.pdf

<https://www.kotka.fi/wp-content/uploads/2020/04/Itäinen-rantarata-synergiaa-etelän-satamille-ja-liikkuvuutta-työvoimalle.pdf>

<https://tampere.chamber.fi/assets/tampereenkauppakamari/files/kestavakilpailu.pdf>

<https://www.kotka.fi/wp-content/uploads/2020/02/Itäinen-rantarata-raportti-LOP-26.2.2020.pdf>