

Suomirata-kannanotto

Kannanotto

Me allekirjoittaneet vaadimme, että Suomirata oy:n Helsinki-Tampere-oikoradan, eli niin kutsutun metsäradan suunnittelu lopetetaan välittömästi.

Vastustamme ratayhteyden rakentamista uuteen maastokäytävään Helsingin ja Tampereen välille, nykyisen pääradan länsipuolelle. Metsärata aiheuttaisi toteutuessaan peruuttamatonta luonnon tuhoutumista sekä vakavaa taloudellista ja inhimillistä haittaa alueen ihmisille ja elinkeinoille. Ratasuunnitelma vaikuttaa jo nyt negatiivisesti aluetalouteen ja aiheuttaa surua ja huolta radan alle jääville asukkaille. Vaadimme, että ratasuunnitelmasta luovutaan välittömästi ja resurssit suunnataan nykyisen pääradan kehittämiseen niin, että sen toimintavarmuus paranee ja junien ajonopeuksia voidaan nostaa.

Radan haittavaikutukset luonnolle

Oikoradan linjausta on soviteltu pääosin rakentamattomaan maisemaan, jolloin se tuhoaisi tieltään arvokkaita luonnonalueita ja kulttuurimaisemia. Radan alle tulisi jäämään muun muassa arvokkaita, reheviä soita, suojelemattomia lehtoja ja korpia, pohjavesialueita sekä pimeitä ja hiljaisia alueita. Tällaiset kohteet ovat erityisesti Etelä-Suomessa luonnon monimuotoisuuden kannalta ainutlaatuisia ja erittäin arvokkaita.

Lisäksi rata aiheuttaisi huomattavaa haittaa metsäluonnolle. Radan alle jää niin suojeltuja ja suojelun arvoisia metsäkohteita kuin talousmetsääkin. Ratalinja muodostaa esteen eliöiden liikkumiselle, pirstoo luonnon ydinalueita pienempiin osiin ja katkoo ekologisia yhteyksiä. Radan rakentaminen aiheuttaa haitallisia vaikutuksia myös vesistöihin ja vaarantaa monet puhtaat järvet, joiden hyväksi suojeluyhdistykset ovat tehneet töitä vuosikymmenten ajan.

Maankäytön muutokset ovat yksi suurimmista globaaleista uhista luonnon monimuotoisuudelle. Metsärata aiheuttaisi toteutuessaan peruuttamatonta metsäkatoa ja luonnon monimuotoisuuden vähenemistä. Metsäkato on uhka myös ilmaston näkökulmasta, sillä metsämaalla on tärkeä rooli hiilinieluna ja hiilivarastona. Metsäradan rakentaminen pienentäisi pysyvästi Suomen metsien hiilinielua.

Radan haittavaikutukset asukkaille ja elinkeinoille

Vaikka ratahanke on vasta suunnitteluasteella, sen negatiiviset vaikutukset maa-, metsä- ja paikallistalouteen ovat jo alkaneet. Radan linjausalueilla kiinteistöjen arvo on romahtanut, investoinnit tiloilla on jäädytetty ja kiinteistökaupat ovat loppuneet. Aluetaloudellinen kehitys ratalinjausalueella on pysähtynyt. Monien sukupolvien aikana tehty työ alueen asuttamiseksi ja viljelemiseksi on menossa hukkaan. Asukkaat ja yrittäjät joutuvat sietämään kohtuutonta epävarmuutta tulevaisuudestaan ja kärsimään tulonmenetyksistä niin kauan kuin metsärataa suunnitellaan.

Esitetyt ratalinjat muodostavat sietämättömän esteen ihmisten liikkumiselle. Radan rakentaminen rikkoisi nykyisen aluerakenteen, mikä uhkaa maaseutuyhteisöjen elinvoimaa. Metsärata jakaisi kahtia yli kaksikymmentä kylää, jolloin kyläyhteisöjen toiminta vaikeutuisi merkittävästi. Rata vaikeuttaisi asukkaiden kulkemista ja päivittäisten asioiden hoitoa. Radan rakentamisen ja käytön aikaiset melu- ja valosaaste sekä tärinä heikentävät asuinympäristön laatua.

Radan rakentaminen lopettaa monen maatilatoiminnan peltojen pirstoutuessa ja tilakeskusten jäädessä ratalinjauksen alle. Kotimainen maatilatuotanto on Suomen ruokaturvan ja huoltovarmuuden tae. Ilmastomuutoksen myötä maapallon viljelyyn kelpaavat alueet vähentyvät, jolloin suomalaisella maataloustuotannolla on merkitystä globaalissakin mittakaavassa. Viljyvät peltoalueet tulee säilyttää kaikin tavoin mahdollisimman yhtenäisinä ja kasvukuntoisina.

Ratahankkeen perusteita on tarkasteltava uudelleen

Metsärata palvelisi toteutuessaan työmatkaliikennettä ja liikematkailua vain Helsingistä ja Tampereelta matkaavien osalta. Junat eivät pysähtyisi väliasemilla, missä kuitenkin on määrällisesti enemmän työmatkaliikkuja ja junasta poisjääviä kuin pääteasemalta pääteasemalle matkaavia.

Metsärataa perustellaan myös nopeana yhteytenä Helsinki-Vantaan lentokentälle. Kuitenkin ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi lentomatkailua tulee vähentää, ei lisätä.

Radan tarpeellisuutta perustellaan myös matka-ajan säästöllä, mutta ne minuutit tulevat kohtuuttoman kalliiksi luonnon ja alueen ihmisten elämänlaadun kustannuksella. Junalla ei myöskään todellisuudessa ehtisi tunnissa Helsingistä Tampereelle, vaikka tällaista mielikuvaa markkinoidaankin. Matka-aikasäästöjä on mahdollista saavuttaa myös nykyistä päärataa kehittämällä.

Kun junaradan nopeutta kasvatetaan, radan tekniikan ja turvalaitteiden tehokkuuden on lisäännyttävä samassa suhteessa, mikä vähentää hankkeen kannattavuutta. Puomittamattomista radanylityspaikoista on pyritty Suomessa eroon. Maastossa kulkevan radan ympäristössä kulku on turvatonta ihmisille ja eläimille. Euroopassa suurnopeusradat on viety tunneleihin tai nostettu pitkille maisemasilloille, koska nopeudet ovat niin suuria, että muun liikenteen kanssa risteäminen samassa tasossa radan kanssa ei ole mahdollista. Maisemasiltojen ja tunnelien kustannukset ovat huomattavasti suuremmat kuin maastoon raivattavan ratakäytävän, mikä herättää kysymyksiä metsäradan kustannusarvion uskottavuudesta.

Lisäksi kun rakennetaan uutta liikenneinfrastruktuuria, myös vanhat yhteydet jäävät edelleen olemaan. Uusi rata lisäisi pysyvästi Suomen raideinfrastruktuurin ylläpitomenoja. Myös tämä näkökulma tulee huomioida kustannuslaskelmissa.

Näiden perustelujen myötä vaadimme, että metsäratahanketta ei edistetä ja resurssit suunnataan välittömästi nykyisen pääradan kehittämiseen.

+++

Hyvinkään ympäristönsuojeluyhdistys on allekirjoittanut kannanoton 23.1.2023