

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

1. Mahdollisimman nopea maanpinnan kiertotalouteen siirtyminen ilmastomuutoksen ja luontokadon torjumiseksi:
 - ihmisen jo käyttöön ottaman maanpinnan tehokkaampi käyttö
 - pyrkimys ennallistaa menetettyjä luonnonympäristöjä ja välttää uusien luonnonympäristöjen valtaamista
2. Paradigman muutoksen mahdollistavan käsitejärjestelmän, priorisointijärjestyksen ja arviointimenetelmien kehittäminen
3. Valtakunnallisen liikkumisen kokonaispalvelun kehittäminen

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**
- **Muut toimenpiteet**

Toimenpiteisiin tulisi lisätä rahoitus suunnitelmalle muuttaa Helsingin ratajärjestelmä läpivirtaavaan junaliikenteeseen perustuvaksi sekä siihen liittyvälle suunnitelmalle Helsingin nykyisen

päärautatieaseman huippunopeasta raitioliikenneverkosta. Maan parhaiden asiantuntijoiden ja LVM:n kahden toimeksiannon tuella kehitetty Helsinki Quick Step -ratkaisu (HQS) kaksinkertaistaisi Helsinkiin liikennöivien junien enimmäismäärän tunnissa ja moninkertaistaisi Helsingin rautatieaseman matkustajavirran potentiaalin. Liikennevirasto ja HSL moittivat lausunnossaan (11/2017) ratkaisun olevan "liian tehokas Helsinkiin"! MAL-2019 prosessin ratajärjestelmien vertailuun HSL ei ottanut HQS-ratkaisua, vaan keksi häthätää vain vertailua varten oman niin kehnon heiluriliikenteen ratkaisun, että se varmasti häviäisi HSL:n omille hankkeille Pisara- ja Lyyra-radalle. Vertailun tehnyt konsultti myönsi allekirjoittaneelle, ettei vertailu antanut oikeaa kuvaa läpivirtaavan junaliikenteen potentiaalista. Valtakunnallisen ratajärjestelmän vilkkaimman solmukohdan ratkaisu vaikuttaa paitsi Helsingin ja pääkaupunkiseudun myös koko maan raideliikenteen laatuun, tehokkuuteen ja taloudellisuuteen. Siksi se tulisi tarkastella osana Liikenne 12 -hanketta.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

Sähköinen lentäminen on maanpinnan kiertotalouden ja harvaan asutun maamme näkökulmasta suuren hyötypotentiaalin omaava 2030-luvun uusi liikkumisen muoto. Sen kytkeminen osaksi maamme liikkumisen kokonaispalvelua kuuluu osaksi Liikenne 12 -hanketta. Erityisen mielenkiintoista on, että sähköinen alle 20 matkustajan lentoliikenne näyttäisi tarjoavan aivan uusia mahdollisuuksia rakentaa lentokenttä tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Olemme valmistelemassa LVM:lle tarjousta City Airport 2030 -konseptin kehittämisestä ja sen soveltamisesta Helsingissä. Helsingin kenttä on välttämätön osa mielekästä sähköisen lentämisen valtakunnallista verkkoa. Käsityksemme mukaan sähköisen lentämisen Helsinki City Airport (EFHC) voisi sijoittua esimerkiksi Tattarisuon toimitila-alueelle estämättä Helsingin kaupungin rakentamissuunnitelmia Malmin nykyisen lentokentän alueella. Toisena vaihtoehtona voimme tuki tutkia Helsinki-Vantaan 15/33 kiitoradan itäpäähän hyödyntämistä kentän paikkana tai muita Helsinki-Vantaan mahdollisesti tarjoamia vaihtoehtoja. Oleellista ratkaisussa on se, etteivät Helsinki-Vantaan lentokenttä ja Helsinki City Airport rajoita kummankaan lentoliikenteen täyden kapasiteetin hyödyntämistä. Käsityksemme mukaan tämä onnistuu ainakin Tattarisuolle sijoittuvan Helsinki City Airport -kentän tapauksessa.

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

Valtakunnallisen kokonaisnäkömyksen rakentaminen on oikea suunta. Rohkeasti eteenpäin. Systemiset innovaatiot tulevat useimmiten vallitsevan systeemin ulkopuolelta. Avoin kuuleminen lupaa hyvää tulevaisuudelta. Onnea hankkeelle.

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

Luonnon monimuotoisuuden katoamista ei ole liikennesuunnitelmien vaikuttavuusarvioinneissa ei riittävästi huomioitu. Luonnonympäristön valtaaminen uudelle liikenneväylälle pitäisi aina olla viimeisin keino. Nykyisen väyläverkon kaistatehokkuuden kasvattamisen sensijaan tulisi aina olla ensimmäisenä tutkittava vaihtoehto.

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

-

Hakanen Olli

Respace Oy - Respace Oy on liikkumisen ja kaupunkirakentamisen suhdetta Helsingissä ja New Yorkissa tutkinut ja suunnitellut arkkitehtitoimisto (www.helsinkiquickstep.fi)