

Jussi Saramo vas

Kirjallinen kysymys Porvoo—Helsinki-lähijunaliikenteen pikaisesta käynnistämisestä

Eduskunnan puhemiehelle

Porvoo on Suomen suurin kaupunki ilman rautateiden henkilöliikennettä, vaikka sieltä on lyhyt matka ja paljon työmatkaliikennettä pääkaupunkiseudulle. Matkapuhelinten tukiasemapaikannukseen perustuvan matka-aineiston perusteella Porvoon ja pääkaupunkiseudun välillä tehtiin syksyllä 2019 arkipäivisin noin 19 000 matkaa kaikki kulkutavat yhteen laskien. Määrä on suurempi kuin esimerkiksi Lahden ja pääkaupunkiseudun väliset matkat.

Tällä hetkellä pelkkiin linja-autoyhteyksiin perustuva joukkoliikenne Porvoon ja pääkaupunkiseudun välillä ei vastaa suurta käyttäjäpotentiaalia. Porvoon ja Helsingin seudun välisiä liikenneyhteyksiä on tarkasteltu osana erilaisia liikenneselvityksiä, joissa maankäytön ja liikennejärjestelmän muutospotentiaali ja -tarve Helsingin itäpuolella on tunnistettu merkittäväksi.

Marinin hallitusohjelmaan on kirjattu Helsingistä itään suuntautuvan rataverkon kehittämishanke. Harkittuina vaihtoehtoina ovat olleet muun muassa olemassa olevan raitinfrastuktuurin tehostaminen sekä Porvoon kautta Kouvolaan tai Kotkaan ja kauemmaksi itään jatkavat uudet oikoradat. Väylävirasto selvitti eri vaihtoehtojen kustannustehokkuutta toukokuussa ilmestyneessä julkaisussaan Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisvaihtoehtojen arviointi (16/2020). Selvityksen mukaan olemassa olevien yhteyksien kehittäminen olisi kustannustehokkaampaa kuin kumankaan oikoradan rakentaminen.

Lähijunaliikenne Helsingistä Porvooseen kannattaakin toteuttaa nopeasti riippumatta itäisten oikoratojen myöhemmästä toteuttamisesta sekä nykyisen liikenteen siirtämiseksi raiteille että suuren maankäyttöpotentiaalin mukana kasvavien liikennemäärien vuoksi. Porvoo on yksi Suomen halutuimpia asuinpaikkoja, ja kasvaakseen kestävästi Helsingin seudun on saatava lähijunaliikenne myös itään. Kasvupotentiaalia on Porvoon lisäksi useilla Sipoon alueilla. Helsingin suunnitelmat ulottaa metroverkko nykyistä kauemmas itään ovat paljastuneet epätarkoituksenmukaisiksi sekä metron nykyisten ja mahdollisten uusien käyttäjien että kapasiteetin ja vaihtoehtoisten kulkumuotojen kannalta.

Erilaisia mahdollisuuksia lähijunaliikenteen toteuttamiseen välille Helsinki—Porvoo on lukuisia. Itärata-selvityksessä lähdettiin lentoradan jatkamisesta Porvooseen. Vaihtoehtoisesti voitaisiin myös selvittää henkilöliikenteeltä suljetun Nikkilän kautta kulkevan vanhan Porvoo—Kerava-radan myötäilyä, Tikkurila—Porvoo-kaupunkirataa, jolle on kaavailtu Tikkurilan—Porvoon kaupunkiradan esiselvityksessä (2019) kolmea vaihtoehtoista linjausta tai vanhaa Heli-linjausta

Kirjallinen kysymys KK 469/2020 vp

mukailevaa ja aiempien Itä-Uudenmaan maakuntakaavojen pääosin vapaana pitämää reittiä, joka edellyttäisi Helsingin päässä tunnelirakentamista mutta tarjoaisi mahdollisuuden tehdä aseman esimerkiksi uudelle Malmin lentokentän asuinalueelle. Kauemmas tulevaisuuteen katsottuna tämä linjaus mahdollistaisi nopeimman mahdollisen yhteyden Pietarin ja Helsingin metropolien välille.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Mihin toimenpiteisiin hallitus ryhtyy, jotta Helsingin ja Porvoon välille käynnistetään mahdollisimman pian lähijunaliikenne?

Helsingissä 4.6.2020

Jussi Saramo vas