

Helsinki – Tallinna rautatie-tunneli(t)

seminaari, 07.03.2018 klo 9:00-11:00

**Helsingin Postitalon auditorio,
Mannerheiminaukio 1, (C-rappu, käynti Postikujalta)**

FinEst Link –projektin tulokset on julkistettu Tallinnassa 7.2.2018 loppuraportin muodossa (<http://www.finestlink.fi/wp-content/uploads/2018/02/FinEst-link-REPORT-FINAL-7.2.2018.pdf>). Edellisestä selvityksestä kustannusarvio on noussut, 13 – 20 mrd €. Mahdolliseksi aloitusajaksi on arvioitu 2025, jolloin tunnelihanke olisi valmis 2040. Kaksivuotinen FinEst Link -projekti on selvittänyt Helsingin ja Tallinnan välisen rautatietunnelin teknisiä ja taloudellisia toteuttamismahdollisuuksia. Hanke todettiin mahdolliseksi, mutta taloudellisesti haastavaksi.

Samaan aikaan FinEst Link -selvityksen kanssa kehitellyssä Peter Vesterbackan visioissa tunnelin rakentaminen alkaisi jo tämän vuoden aikana ja valmista tulisi viidessä vuodessa. Hänen ajatuksenaan on, että juna kulkisi tunnelissa vuoden 2024 jouluaattona. Tarkka suunnitelma toteutuksesta on määrä saada valmiiksi vielä tammikuun 2018 aikana. Aiesopimuksen Suomenlahden alitavan tunnelin suunnittelemisesta ja toteuttamisesta allekirjoittivat loppuvuodesta Pöyry, A-Insinöörit, Fira ja FinEst Bay Area Development. Tunnelin kuluiksi yritysryväs arvioi noin 15 miljardia euroa. Rahoituksesta 70 prosenttia tulisi Kiinasta ja loput 30 prosenttia pohjoismaisilta eläkeyhtiöiltä. Laskelmien mukaan tunnelin pitäisi maksaa itsensä takaisin 37 vuodessa pelkästään henkilöliikenteellä.

Edellinen esiselvitys v. 2015 totesi tunnelin rakentamisen mahdolliseksi ja päättyi kustannusarvioissaan noin 13 mrd €. (yhteenveto; https://www.hel.fi/static/kanslia/Julkaisut/2015/TALSINKI_Executive_Summary.pdf).

Pro Rautatie ry järjesti keväällä 2008 Rail Baltica –rautatieseminaarin, jossa vahvasti nousi esille Helsinki – Tallinna rautatietunneli (julkilausuma vuodelta 2008 liitteenä).

Rautatietunneli oli ostettu esille jo 90-luvun alussa ja idea tuotu esille jo vuosikymmeniä aiemmin. BaltiRail yhdistyksen keskeisenä tavoitteena on tunnelin toteuttaminen Helsingin ja Tallinnan välillä (<https://baltirail.wordpress.com/category/helsinki-tallinna-tunneli/>):” **Rautatietunnelin rakentaminen Helsingin ja Tallinnan välille on teknisesti mahdollista. Rakentamisaika on noin kymmenen vuotta. Kokonaiskustannukset ovat vaihtoehdoista ja olosuhteista riippuen 6,2.. 9,5 miljardia markkaa.** Rata vaikuttaa laajasti Helsingin ja Suomen sekä Baltian talousmaantieteeseen asemaan ja yleiseen kehitykseen. Otsikon.kysymykseen voi vastata, että utopian sijasta se on mahdollisuus, joka toteutuu, jos asiaan paneudutaan.” (Helsingissa 26. p:nä elokuuta 1994, Usko Anttikoski, dipl ins , Vaino Castren, arkkitehti, Timo Cronvall, dipl ins)

Helsinki – Tallinna rautatie- tunneli(t) Ohjelma 7.3

- 8:30 Aamukahvi ja verryttelyrupattelu
- 9:00 Avaus
Tuula Petäkoski-Hult, Pro Rautatie ry:n ja seminaarin puheenjohtaja
- 9:10 Helsinki ja Tallinna yhdistyvät
Ulla Tapaninen, erityisasiantuntija, Helsingin kaupunki
- 9:30 Helsinki – Tallinna tunneli, FinEstLink –selvityksen tulokset
Kari Ruohonen, projektijohtaja, FinEst Link
- 9:50 Paneelikeskustelu ”Miten tunneli vaikuttaa Helsingin – Tallinnan metropolin-
kehittämiseen ja Suomen rautatieliikenteeseen”, vuoropuhelu paneelin jäsenten ja yleisön
välillä
Puheenjohtajana Petteri Portaankorva, Pro Rautatie ry, varapuheenjohtaja,
Panelisteina vastaamassa yleisön kysymyksiin
- Ulla Tapaninen, Helsingin kaupungin edustajana
- Kari Ruohonen, esiselvityshankkeen johtajana
- BaltiRail-ryhmän edustaja

Lisätietoja

*hallituksen puheenjohtaja Tuula Petäkoski-Hult, tuula.petakoski-hult@lempaala.fi
varapuheenjohtaja Petteri Portaankorva, petteri.portaankorva@kouvola.fi
Pro Rautatie ry:n nettisivut www.prorautatie.fi*

Liitteet

Muistoja 10 vuoden takaa, Julkilausuma Tallinna 2018
BaltiRail –yhteisönn kommentteja, 3.3.2018 Väinö Castrén
Junalautta loisi kysyntää Tallinna-tunnelille
Työryhmä selvittämään Tallinnan tunnelin edistämistä, LVM:n tiedote 28.02.2018

Muistoja kymmenen vuoden takaa:

RAIL BALTICA-RAUTATIESEMINAARIN JULKILAUSUMA (22.5.2008 Tallinna)

Seminaariin osallistui noin 40 n. Helsinki-Tallinna kaksoiskaupunki ja EU:n tärkeä Rail Baltica – liikennekäytävä nostavat vahvasti esille myös suoran kaupunkien välisen rautatieyhteyden välttämättömyyden. Greater Helsinki Vision -kilpailu on nostanut esille myös maankäytön suurten linjojen kehittämisen ja siihen liittyvät raideliikennetkaisu edellytyksenä voimakkaan pohjoisen metropolialueen kehittymiselle.

Keski-Euroopasta katsoen Suomi ja pitkälti myös Viro ovat saaria. Euroopan markkinoiden ja yhtenäisyyden kehitys edellyttää nykyistä nopeampia ja monipuolisempia yhteyksiä. Baltian nopea ja luotettava rautatieyhteys Keski-Eurooppaan on tulevaisuudessa välttämättömyys. Suomen on liityttävä tähän yhteyteen suoraan. Tämä merkitsee pitkällä aikavälillä suoran junayhteyden saamista Suomesta Viroon-rautatietunnelia Helsingin ja Tallinnan välille.

Tunneli ei välttämättä ole ainoa eikä ainakaan lähiajan ratkaisu. Tutkimus ja suunnitteluvaihe kestää yli kymmenen vuotta ja rakentaminen vie vuosia. Kokemus on opettanut raideliikenteen suurten ratkaisujen ongelmallisuuden. Siksi perustutkimukset ja selvitykset tunnelin rakentamismahdollisuuksista ja taloudellisesti oikeasta ajoituksesta on käynnistettävä välittömästi. Tähän liittyvät yhdyskuntarakenteen ja maankäytön ratkaisujen kehittäminen Greater Helsinki Vision -kilpailun luomilla uusilla linjoilla.

Helsingin ja Tallinnan yhteistyö tunneliselvityksen käynnistämiseksi on askel oikeaan suuntaan. Toteutuessaan tunneli luo samalla aidot edellytykset Helsinki-Tallinna kaksoiskaupungin ja yhteisen metropolialueen kehittymiselle kilpailukykyiseksi Euroopan metropoliksi. Ilmastonmuutos ja Itämeren ympäristöongelmat nostavat ympäristöä vähiten kuormittavat ratkaisut uuteen arvoon. Nopea ja varma junaliikenne pitkillä matkoilla ja kuljetuksissa on nousussa tärkeimmäksi eurooppalaiseksi ratkaisumalliksi ja tähän kehitykseen on myös Viron ja Suomen astuttava rohkeasti mukaan, jos halutaan pysyä kehittyvän talouden vyöhykkeellä.

Helsingin ja Tallinnan kaupunkien lisäksi on myös sekä Viron että Suomen valtio saatava aktiivisesti mukaan tulevaisuuden kehittämisedellytyksien rakentamiseen. Ei riitä, että Liikennepoliittisessa selonteossa todetaan ” Itämeri erottaa Suomen manner-EU:sta. Suomelle on tärkeää, että EU:n keskeiset markkina-alueet ovat kustannustehokkaasti saavutettavissa maan kaikista osista”. On oltava myös aktiivisesti kehittämässä pitkän aikavälin tulevaisuuden ratkaisuja.

Rail Baltica seminaari näkee kaupunkien välisen selvitysyhteistyön hyvänä alkuna mutta esittää valtioiden välisen yhteistyön tiivistämistä ja konkreettisten kehittämisskeliä nopeuttamista ensi vaiheessa Viron ja muiden Baltian maiden Keski-Eurooppaan suuntautuvien rautatieyhteyksien parantamisessa.

Liikennepoliittisen selonteon toteamus ” Raide- ja joukkoliikenteen edistäminen on edellytys ilmastonmuutoksen kannalta kestävä yhdyskuntarakenteen kehittämiselle. Väylähankkeita koskevassa päätöksenteossa raideliikenteen painoarvo kasvaa” on vietävä poliittisessa päätöksenteossa konkreettisten toimenpiteiden tasolle.

BaltiRail –yhteisönn kommentteja, 3.3.2018 Väinö Castrén

Kirjoittajan alkusanat

Helmikuun 5. päivänä 2018 esiteltiin Helsingin ja Tallinnan yhdistävän tunneli- ja ratahankkeen selvitysprojektin loppuraporttia. Koko päivän kestäneessä konferenssissa Tallinnassa suunnitteluorganisaatio sekä tilaajakaupunkien ja valtakunnan päättäjät keskustelivat asiantuntijoiden löydöksistä ja johtopäätöksistä. Jo vuonna 1994 alkunsa saanut ajatus kiinteästä yhteydestä Suomen ja Viron välillä on jälleen liikahtanut pienen askeleen eteenpäin.

Seurattuani videoyhteyden välityksellä koko julkistamistilaisuuden ja luettuani raportin ensimmäisen julkaistun osan, havaitsin lukuisia seikkoja, jotka jatkoselvityksissä ja tulevassa päätöksenteossa on erityisen tähdellistä huomioida. Hanke on niin merkityksellinen, että molempien valtioiden ja tunnelihankkeen laajan aikutusalueen kaupunkien ja kuntien yhteinen tahtotila ja näkemys ovat tarpeen.

Tämän kirjoituksen ajatusten ja kommenttien tarkoitus on tarjota hankkeen erilaisista selvityksistä ja raporteista vaihtoehtoisia ja täydentäviä näkökulmia veronmaksajille, kaavoittajille, kaupunkisuunnittelijoille ja etenkin päättäjille - Suomenlahden molemmille puolille. Kuten päättäjät loppuraportin julkistamiskonferenssissa yhteen ääneen totesivat - ajattelua koko hankkeesta on laajennettava. Korostan vaihtoehtoisten luonnosten tärkeyttä ajatuksien ja keskustelun tueksi. Ilman aktiivisesti pyydyttyä kansalaiskeskustelua tämä hanke polkee paikoillaan seuraavat vuodet.

Huomioita lukijoille aikaisemmista tunneliselvityksistä

FinEstLink-projektin lisäksi tunnelista on aikaisemmin julkaistu muitakin selvityksiä. Arvioitaessa juuri valmistunutta loppuraporttia, on hyödyllistä tutustua hieman myös menneiden vuosien hankkeisiin ja näiden raportteihin ja analyysiin. Tietoa näistä jäljempänä mainituista ja muista selvityksistä on varsin helposti saatavilla internetistä.

- Vuonna 1994 Helsinki-Tallinna -tunneliyhdistys (myöhemmin asiaa edisti Baltirail ry) ehdotti rautatietunnelin rakentamista kaksoiskaupungin Helsinki-Tallinna kehittymistä varten. Tunnelista tehtiin ensimmäinen selvitys sisältäen mm. teknisen konseptin ja geologisia katsauksia.
- Vuonna 2006 Baltirail ry:n edustajat (Martti Asunmaa, Usko Anttikoski, Väinö Castrén, Pekka Haavisto, Jukka Lindeman) ja ylipormestari Jussi Pajunen keskustelivat tunnelin rakentamisesta ja hanke "luovutettiin" Helsingin kaupungin edistettäväksi. Baltirail tarjoutui olemaan jatkossakin käytettävissä. Tällöin Helsingin kaupungin puolelta ilmoitettiin, että Kirkkonummea ei jatkossa käsitellä hankkeessa, jota Helsingin kaupunki alkaa vetää. Todettiin, että Rail Baltican toteuttaminen on ensi tavoite tunnelin aikaansaamiseksi.
- Vuonna 2008 valmistui Tallinn-Helsinki Permanent Rail Connection Preliminary Analysis (The Estonian Institute for Futures Studies ASI Consult OÜ in cooperation with Mr. Antti P. Talvitie)
- Vuonna 2012 HT-Transplan -keskustelujen tuloksena oli suositus ryhtyä selvittämään kiinteää yhteyttä Suomen ja Viron välille.
- Vuonna 2015 valmistui Helsingin kaupungin, Harjun maakunnan ja Tallinnan kaupungin käynnistämä Helsinki-Tallinn fixt link -selvitys (Sweco -konsultit).
- Ja nyt siis viimeisimpänä julkaistiin 7.2.2018 Uudenmaan Liiton koordinoima FinEstLink-projektin loppuraportti.

Ajatus tunnelista ja rautatieyhteydestä on siis kytenyt ja pienin askelin edistynyt jo neljännes vuosisadan ajan. Osa tässä kirjoituksessa esitetyistä näkemyksistä pohjautuu siksi myös osaan em. raporteista.

Huomioita Sweco-konsulttien vuonna 2015 tekemään selvitykseen

Raportin esittelemä Porkkalan kautta kulkeva linjausvaihtoehto C hylättiin esiselvityksessä seuraavien virheellisin perustein: ("Pasila-Porkkala-Muuga-Ülemiste, 65+65 km, cost estimate not done in this

study. The shortest tunnel. Possibly the cheapest. Connections to traffic systems are weak. For passenger traffic this is a slow connection to Helsinki. Environmental impact in the area of the cape of Porkkala. Geologically complicated”).

Vaihtoehto C:n olisi asiallisesti vertailtuna pitänyt sisältää ainakin seuraavia etuja:

- rata olisi linjattattu Etelä-Espoon kautta Pasilaan 10 km lyhyemmäksi
- liittyminen vaihdotta seutulinjastoon tuo parhaan yhteyden liikennejärjestelmään
- matka-ajat ovat samat city-city kadulta-kadulle ja seudulla jopa 20...30 min + pysäkit
- ympäristövaikutuksia ei tunneliratkaisusta tule metroa enempää
- geologisesti: "This is comparable with alternative A, but the tunnel area would be shorter.

Huomioita FinEstLink -loppuraporttiin

FinEstLink-hankkeen projektisuunnitelma (21.10.2016) asettaa em. Swecon raportin linjauksen A.1. selvityksen kohteeksi Swecon suositusten perusteella. Esipuheessa on esitetty ne valtavat haasteet, joihin raportin on tarkoitus tarttua:

"There is an increasing need to understand how infrastructure investments affect the transport system as a whole and steer land use development in urban areas and how they contribute to economic development and competitiveness of regions."

Raportti toteaa kohdassa 17.1. päätelmän, johon on helppo yhtyä:

"It has been concluded that a special focus needs to be set on wider economic impacts and to understanding the dynamics and wider impacts of regional development of twin cities".

Raporttia lukiessa kuitenkin huomaa, että haasteisiin vastaaminen ei ole onnistunut tarkoitetulla tavalla. Kaksoiskaupungin seudullisia kehittymismahdollisuuksia ei ole tarkasteltu asiantuntijoiden lausumista huolimatta. Syynä on paitsi FinEstLink -hankkeen rajausten pidättäytyä yhdessä linjauksessa jotta vaikutusarviointi saatiin selvitettyä, myös Swecon suositus valita tunnelille linjaus A.1., jossa asemat Helsingissä ovat Keskustassa ja Pasilassa - maan alla - ja raideleveys tunnelissa on 1435 mm. Suosituksen tarkastelu olisi osoittanut, että linjaus ei palvele seudun eri osia, vaan se edellyttää kulkuvälineen vaihtamista päivittäismatkoissa kahdesti tai jopa neljästi.

Raportin asiantuntijalausunnat osoittavat tietoa olevan ja olleen käytettävissä. Rata- ja tunnelilinjauksen valinnassa tietoa ei kuitenkaan ole otettu huomioon. FinEstLink-raporttiin kirjatut lausumat antavat vaikutelman jälkiperstelusta valitulle linjaukselle. Tosin monet lausumat korostavat seudun kaupunkien yhteistyön tarvetta ja oikean tiedon antamisen tärkeyttä.

Tunnelien tulisi olla kaksiraiteisia, eli yksi raide kummallekin raideleveydelle, mikä sallii vaihdottomia matkoja tulevaisuudessa Porkkala-linjauksen tukemana. Keskustojen välistä matka-aikaa tärkeämpi on kaikkien seudun matka-aikojen summa, ja niitä on vertailtava eri vaihtoehtojen kesken. Vasta linjausten toteutettavuuden selvittämisen jälkeen voi tehdä vaikutusarviot tavoitekeskustelua varten. Vain kahden kahden pääkeskuksen yhdistäminen vaihdotta on väärä tavoite, eikä selvitys ei sitä löytänyt, sillä se oli edeltä annettu. Lentokenttäradan ja siihen liittyvien muiden jo olevien yhteyksien parantaminen ehtii toteutua myöhemminkin – kuten paikalliset liittymät ja uudet radat asemineen.

Linjaus C:n (Porkkalan kautta) toteuttaminen ensimmäisenä rakennusvaiheena ei kadota A-vaihtoehdon (pitempi meritunneli Helsingin niemen ali) myönteisiä vaikutuksia vaan päinvastoin lisää uusia. Poistumis-, huolto- ja ongelmatilanteissa tarvitaan riittävästi tilaa. Suuri poikkileikkaus sallii suuren ajonopeuden ja tulevaisuuden teknisiä muutoksia. Molemmissa tunneleissa tulee olla mahdollisuus samansuuntaiseen ajoon eri nopeuksilla ja kaksisuuntaiseen ajoon mm. toisen tunnelin huoltotilanteissa. Lyhyemmän merenalaisen tunnelin ansiosta riittää yksi tukikohta, jonka rakentaminen ei saa kestää neljääviittä vuotta kehittyneellä off-shore tekniikalla. Porkkalan edustalla on Järvön saari lähellä Suomen rantaa, sen käyttömahdollisuudet rakentamisen ja huollon apuna tulisi selvittää. Huollon, käytön

ja turvallisuuden vaatimukset edellyttävät järjestelyratapihan ja huoltovarikon sijaitsemista tunneliportaalin läheisyydessä sekä kaksoisraidetunneleita liikenneseisokin estämiseksi ja hätäpoistumisen nopeuttamiseksi.

Matkojen kasvupotentiaalia on parhaalla kasvualueella Tallinnan ja Helsingin välissä (tosin ei tekosaarilla), mutta selvityksessä ei ole tarkasteltu lainkaan sen vaikutusta radan ja tunnelin linjaukseen. Asukas- ja matkamäärien kehitys on parhaassa tapauksessa aivan eri luvuissa kuin nyt arvioissa on esitetty. Ja toisaalta valitun nykyisen liikennemallin kelpoisuus heikkenee pitkän ajan kuluessa, vaikka juuri tunnelin avulla pitää kestävää tulevaisuutta rakentaa ainutkertaisin uusin ehdoin. Kävelyetäisyydellä kahdesta keskusta- asemasta ei saavuteta koko pääkaupunkiseutua. Menetetään kaksoiskaupungin päämäärä marginaalisen edun johdosta.

Lyhyempi meritunneli, neljät raiteet ja kaksi raideleveyttä lisäävät paitsi henkilöjunien, myös rahtijunien liikennetiheyttä ja poistavat ajonopeuserojen ongelmat. Nykyisten rahtijunien raideleveydellä saavutetaan tunnelin kautta itäisen Keski-Euroopan maat ja kasvava markkina-alue. Rahtiliikenne liittyy Kirkkonummella Suomen tie- ja rataverkkoon ilman ongelmia. Juna- ja lentorahtien yhteys ei ole merkittävä, ja sekin voi toteutua Tallinnan kentän kautta.

Erityisen kiinnostavaa olisi nähdä ulkopuolisen seurantaryhmän työn tulokset sekä raportissa mainitut liitteet, joihin on vedottu perusteluina.

Kahden viimeisen julkisen selvityksen vaatiman aika ja lopputulokset eivät ole edistäneet merkittävästi uudella tiedolla toteuttamiskelpoisuutta, mutta toki antaneet eväitä poliittisen päätöksenteon ja julkisen keskustelun aloittamiseksi – ja hyvä niinkin. Itse tunnelihan on tarpeellinen ja kannatettava, mikä ei selvityksiä kaipaa.

EU:n rahoitusta on säästeltävä. Mutta sen osuutta on kasvatettava huomattavasti ajatellusta noin 40 %:starakennusvaiheiden järkevällä mitoituksella. Rail Baltican jatkeena ei heti tarvita Keski-Uudenmaan liikennejärjestelyjä.

Päätelmiä

Mitään oleellista uutta tietoa ei ole saatu selville, ja ajan kuluessa hankkeen laajuus ja sen kustannukset ovat paisuneet muutenkin kuin inflaation johdosta. Hankkeen tärkein tavoite on suurkaupunkiparin paras toteutuminen ilman sitä suurempia tai sitä pienempiä visioita. Viipyminen on maksanut valmistamisen siirtymisen usealla vuodella, joiden hinta on pois jäävän kansantulon kasvun kokoinen – ehkä jo puolet tunnelin kustannuksesta. Tunnelin ja Rail Baltican jonottaminen toisiinsa aikataulullisesti ei ole järkevää –menetetään vain lisävuosia hankkeiden vaikutuksista – molemmat toteutuvat yhdessä tehokkaimmin. Kun Rail Baltica on valmis, on aikataulu jo pilattu, jos suunnittelua ja rakennustyötä ei limitetä sen kanssa.

Suomenlahden piirin kansainvälinen yhteistyö lisää hyvinvointia. Pietari-Helsinki-Tallinna metropoli-rypäs syntyy tehokkaan liikennejärjestelmän ja tietoliikenteen avulla. Suomenlahtitunneli on muiden ratayhteyksien kanssa ratkaisevan tärkeä osa tuota yhteistä tulevaisuutta, joten tunnelin perustamis- päätös tulisi tehdä mahdollisimman pian. Siihen on nyt riittävästi perusteluja. Samalla tulisi käynnistää yleislinjausvaihtoehtojen ja niiden yhdyskunnallisten vaikutusten avarakatseinen tarkastelu sekä esisuunnittelu kaavoituksen ja suunnittelupäätöksen tueksi.

Tässä tilanteessa tulee tiedottaa asian vaiheesta kansalaisille niin Suomessa kuin Virossa ja erityisesti maakuntien nykyisille asukkaille heidän kotikielillään. Tiedotuksen tulee kannustaa avoimesti julkiseen keskusteluun asiallisen tiedon, päämäärien ja ratkaisujen, vaikutusten ja vaihtoehtojen haluttavuudesta. Jos tällaista dialogia ei synnytetä, keskustelun puuttetulee haittaamaan aikataulua jo tapahtunutakin enemmän.

Junalautta loisi kysyntää Tallinna-tunnelille

Helsinki-Tallinna rautatietunneliselvityksessä jätettiin tutkimatta junalauttaliikenteen mahdollisuudet. (Junalautta kuljettaa tavara- ja matkustajajunia samaan tapaan kuin autolautta rekkoja, henkilöautoja ja matkustajia.) Juuri junalauttaliikennettä tarvitaan kasvattamaan rautatieliikenne sellaisiin volyymeihin, että valtava tunneli-investointi tulee tarpeelliseksi ja sen tarve ilmeiseksi epäilijöillekin.

Junalautta kuitataan toteamuksella, että sen hyötykuorma on liian vähäinen verrattuna kilpaileviin laivakuljetusmuotoihin. Tällä logiikalla voidaan tyrmätä heti koko tunneliajatuskin. Eikö siinä rakenneta kallis infrastruktuuri verrattuna hyötykuormaan.

Ruotsin ja Tanskan välistä Juutinrauman siltaa ja Englannin kanaalin rautatietunnelia edelsi vilkas junalauttaliikenne. Sitä tarvitaan luomaan ja kasvattamaan kuljetusketjuja, jotka mahdollistavat rautatietunnelin. Mitä nämä kuljetusketjut voisivat olla.

Suuren biotuotetehtaan logistiikkapääällikkö olisi tyytyväinen, jos saisi metsän ylituotantoalueilta Virosta, Latviasta tai Valko-Venäjältä puutavaraa ilman välikuormauksia tehtaalle. Energialaitokset voisivat tuoda haketta, purua ja pellettejä kuljettimilleen. Raahen tai Tornion terästehtaan kaltaiset yksiköt kuljettaisivat tuotteensa suoraan asiakkaille jatkojalostettavaksi.

Tunneliselvitykseen sisältyy rahdin ja kuorma-autolastien kuljetus Helsinki-Vantaan lentokentälle rakennettavasta terminaalista. Helsinki-Vantaa on merkittävä matkustajaliikenteen solmukohta Aasian liikenteessä. Se voisi olla myös rahtiliikenteen solmukohta. Nyt lentorahti jatkaa kuorma-autoilla Eurooppaan. Pikarahtiterminaalien voisi rakentaa jo nyt Helsinki Vantaalle ja yhdistää se raiteella Kerava-Vuosaari tunnelilla Vuosaareen. Junalautalla ja olemassa olevaa Rail Balticaa rahti jatkaisi tauotta Liettuan ja Puolan rajalle jatkokuljetuksiin.

Kasvava nettikauppa takaa, että lentorahti Aasiasta Eurooppaan lisääntyy. Pikarahtiterminaalien tarvitsi myös Suomen teollisuus nopeissa vienti- ja huoltokuljetuksissaan ja kauppa tuonnissaan. Näin olisi luotu valmista infraa ja kuljetusketjuja uutta, 2026 valmistuvaa Rail Balticaa varten.

Säännöllinen meno-paluulasteja konteissa kuljettava junaliikenne Suomen ja Keski-Euroopan välillä edellyttäisi vain kahta investointia - investointeja vaihtuva-akseliseen vaunukalustoon ja akselileveyden vaihtoasemaan Liettuan ja Puolan rajalla. Kun näitä normaaleja kalliimpia vaunuja käytettäisiin täysien meno-paluulastien kuljettamiseen, kuljetustalous olisi kunnossa.

Jopa matkustajaliikenne, esim. Berliinin ja Rovaniemen välillä, olisi mahdollinen. Tämä edellyttäisi kuitenkin lisäinvestointeja Kerava-Vuosaari -tunneliin. Se suunniteltiin vain tavaraliikenteeseen eikä matkustajaliikenteeseen, jota varten olisi rakennettava pelastustiet.

Junalautta on haastava ja kehittävä investointi. Viimeaikainen esimerkki investoinnista junalauttoihin ja niiden vaatimiin satamaratkaisuihin on Ruotsin Trelleborgin ja Saksan Sassnitzin välinen liikenne. Vuosikymmenen vaihteessa tehdyt investoinnit maksoivat 50 miljoonaa euroa, johon EU myönsi tukea 10 miljoonaa euroa. Sassnitzissa on junalautat Suomen/Venäjän ja eurooppalaiselle raideleveydelle.

Suomen tapauksessa investoinnista tekisi kehittävän se, että lastit voivat olla poikkeuksellisen raskaita, mikä vaatii laivan hyvää tasapainoa lastattaessa. Innovaatioiden kehittäminen ja käyttöönotto puoltaa tukia lauttainvestoinneille. Lautan junakantta olisi voitava käyttää myös tavararekkojen kuljettamiseen. Näin Helsingissä saataisiin rekkoja ohjattua Jätkäsaaresta ja Katajanokalta viikonloppuisin Vuosaareen ja annettaisiin tilaa henkilöautoille. Tallinnassa on sama ongelma, joka helpottuisi, kun rekkaliikennettä voitaisiin ohjata pois ruuhkaisesta keskustasta Muugan satamaan.

Suomen ja Baltian tai oikeammin Manner-Euroopan yhdistävä junaliikenne on toinen puuttuva osuus Euroopan arktisesta radasta. Toinen puuttuva on Jäämeren rata, joka palvelisi Keski-Lapin kaivoksia ja puutavarakuljetuksia, kuljetusyhteyksiä Suomen ja Pohjois-Norjaan sekä Pohjois-Venäjän välillä ja

avautuvaa Koillisväylän liikennettä. Kiina julkaisi tammikuussa Polar Silk Road -ohjelman, jossa liikenteelle on asetettu kunnianhimoisia tavoitteita. Valtiojohdolta kaivataan visionääristä näkemystä, kun asetetaan tavoitteita Suomen EU-puheenjohtajakaudelle vuoden 2019 loppupuoliskolle.

Hannu Hernesniemi
Valtiotieteiden lisensiaatti (taloustiede)

Kirjoittaja toimii Huoltovarmuuskeskuksen johtavana analyytikkona. Kirjoituksessa esitetyt näkemykset ovat kirjoittajan omia.

Työryhmä selvittämään Tallinnan tunnelin edistämistä

LVM:n tiedote 28.02.2018

(<https://www.lvm.fi/-/tyoryhma-selvittamaan-tallinnan-tunnelin-edistamista-967422>)

Liikenne- ja viestintäministeriö on koonnut työryhmän arvioimaan mahdollisia jatkotoimia helmikuussa valmistuneen Helsingin ja Tallinnan rautatietunnelin FinEst Link -loppuraportin pohjalta.

- Tallinnan ja Helsingin välinen rautatietunneli olisi tärkeä hanke koko Suomen ja Euroopan yhteyksien parantamisessa. Nyt on tärkeää jatkaa hyvin alkanutta selvitystyötä yhdessä keskeisten tahojen kanssa, sanoo liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner.

Työryhmän tehtäviin kuuluu selvittää mahdollisten jatkotutkimusten tarvetta ja niiden rahoitusta. Työssä huomioidaan helmikuussa valmistuneen FinEst Link -selvityksen tulokset ja suositukset. Lisäksi työssä on huomioitava tunnelin laajemmat taloudelliset vaikutukset, rahoitukseen liittyvät kysymykset, kuljetuksen ja logistiikan yhteydet sekä liiketoimintamallit, sujuvat matkaketjut ja tuleva teknologinen kehitys.

Työryhmässä on edustus Suomen ja Viron liikenne- ja viestintäministeriöistä, sekä Helsingin ja Tallinnan kaupunkien edustajat. Lisäksi työryhmä kuulee työnsä tueksi myös muita hankkeeseen liittyviä tahoja.

Mitä seuraavaksi?

Työryhmä tekee kevään aikana toimeksiannoksi saamansa selvitykset. Työryhmän työn on määrä valmistua toukokuussa 2018.