

## EURORAIL-HANKE

- Mikä Hankkeen tavoitteena on aikaansaada suora rautatieyhteys Etelä-Suomen ja Pohjois-Viron välille sieltä yhteys Baltian maiden halki eurooppalaiseen rataverkkoon. Alkuvaiheessa, viimeistään 1.5.2004 lukien yhteys toimisi junalautalla ja nykytasoisena ratayhteytenä, mutta myöhempänä visiona on rautatietunneli ja suurnopeus-junayhteys. Junalauttavaiheen toteutuksessa otetaan huomioon ja varaudutaan rautatietunnelin toteutusmahdollisuus.
- Miksi
1. Parannetaan Suomen ulkomaankaupan kilpailukykyä luomalla mahdollisuuksia alentamaan Suomen kilpailijamaita huomattavasti korkeampia logistiikkakustannuksia. Suora rautatieyhteys Suomesta Baltian kautta keskeiseen Eurooppaan on ainoa keino merkittävästi alentaa Suomen korkeita logistiikkakustannuksia.
  2. Nopeuttaa huomattavasti rahtiliikennettä Suomen muun Euroopan välillä.
  3. Junayhteys takaa rahtiliikenteessä täsmällisemmät aikataulut verrattuna verrattuna rekka – laiva-yhteyksiin.
  4. Autoliikenteen osuuden vähentäminen on ympäristötaloudellisesti edullista päästöjä vähentämällä
  5. Nopea ja tehokas uusi liikennereitti tuo konkreettista sisältöä Suomen lanseeraamalle käsitteelle: ”pohjoinen ulottuvuus”.
  6. Luodaan EU:n nykyjäsenille konkreettista taloudellista hyötyä EU:n laajenemisesta itäiseen Eurooppaan
  7. Luodaan parempia edellytyksiä kehittää Helsingistä ja Tallinnasta kaksoiskaupunki.
  8. Luodaan taloudelliset edellytykset toimivalle pohjois-eteläsuuntaiselle Eurorail-yhteydelle Baltiassa

### Lähtökohtia hankkeelle

1. EU todennäköisesti laajenee Baltiaan ja muihin itäisen Euroopan valtioihin Suomesta on tällöin mahdollisuus aikaansaada kiinteä rautatieyhteys Eurooppaan EU:n sisämarkkinaperiaatteita noudattaen, jolloin rajanylitykset eivät ole merkittävästi hidastamassa eivätkä tuomassa lisäkustannuksia.
2. EUn alueella on rahtiliikenteessä mahdollisuus vapaaseen kilpailuun. Ns. IKEAn oma junayhteys Ruotsista Euroopan markkinoille on eräs esimerkki ER-hankkeelle.
3. Nykytasoisillakin rataverkolla voidaan taata rahtitavaralle junakuljetuksena enintään kahden vuorokauden toimitusaika Etelä-Suomesta keskeiseen Eurooppaan (esim. Berliiniin). Vertailukohtana uudehkossa asiantuntijakirjoituksessa (Antti Permala: Paperia Eurooppaan, tilaus-toimitusketjun monta vaihetta; artikkeli teoksessa: Jouni Sakki: Tilaus-toimitusketjujen hallinta, viides uudistettu painos v. 2001; Tekn. lis. Permala on johtava tutkija VTT:n rakennus- ja yhdyskuntatekniikan yksikössä) on kuvattu suomalaisen paperin matkan kestävän tehtaalta Suomesta käyttäjäorganisaatiolle Euroopassa parhaassa tapauksessa 7 vuorokautta ja pahimmillaan jopa 70 vuorokautta.
4. Kuljetuskustannustietona eräistä asiantuntijalähteistä voidaan todeta, että junalautalla junassa kuljettaen maakuljetusten välinen kustannusero junayhteyden hyväksi voisi olla jopa yli 50 %.

## Tekninen toteutuksen peruslinjat

Tavoitteena on, että 1.5.2004 voidaan viimeistään käynnistää tavarankuljetus, vähintäänkin 2 miljoonan tonnin vuosikapasiteetilla (~ kannattavuusraja ?). sekä henkilöliikenteen avata uudelleen Tallinna – Warsova pikajunayhteys. Sen tulee sisältää myös henkilöautojen kuljetus siten, että Suomesta illalla n. klo 17-18 lähdettäessä aamulla tulisi olla Warsovassa (vrt. Helsinki – Rovaniemi) ja sama päinvastoin. Henkilöpikajunaan voidaan liittää myös tavaravaunuja.

## Satamaterminaalit

Helsingissä ainoa mahdollinen sijoituspaikka tavoitellussa aikataulussa on Sompasaari, missä sielläkin tavoitellun rahtimäärän kuljetus saattaa tuottaa alueen muulle liikenteelle ei hyväksyttävissä olevan määrän haittaa. Itäsuunnalla Porvoo, Loviisa, Kotka ja Hamina lienevät teoriassa mahdollisia. Lännessä Pikkalaan on nopeasti rakennettavissa olemassa olevan satamaraiteen jatkoksi junalauttaterminaalit. Hangossa ratayhteys ja terminaalit ovat helposti käyttöön otettavissa.

Virossa käytännön vaihtoehtoja ovat ainakin Muugan satama Tallinnasta itään. Tallinnan alueelta matkustajasatamasta länteen päin löytynee ehkä useitakin vaihtoehtoja, lähimpänä esim. Peetrin satama ja ns. miinasataman alue, joissa rata tulee aivan sataman viereen. Vähän kauempana lännessä on Paldiskin kaupungin satama-alue.

## Vesiyhteys

Suomenlahti ylitetään junalautalla, jolloin teknisenä ratkaisuna on joko ns. pereinteinen junalautta-alue tai erillinen junalauttaproomu, jota hinaaja vetää perässään tai työntää edellään. Vaihtoehtoisia palvelutarjoajia on saatavissa useita. Riittävän toimintavolyymien ja toisaalta ER-yhteyden yleisen uskottavuuden turvaamiseksi tarvitaan vähintään kaksi lauttavuoroa vuorokaudessa suuntaansa.

## Junayhteydet

Junayhteydet maissa perustuvat olemassa olevaan rataverkkoon ja siihen mahdollisesti tarvittaviin vähäisiin parannustöihin. EU:n alueella rataverkko tulee rahtiliikenteessä olla eri palvelutarjoajien käytössä (vrt. IKEA-juna Ruotsin ja Keski-Euroopan välillä). Pääoperaattorin on luonnollisesti sovittava kansallisten ratayhtiöiden kanssa mahdollisimman nopean ja joustavan junaliikenneyhteyden aikaansaamisesta Suomen ja keskeisen Euroopan välille.

## Liikenneoperointi

ER-yhteyden toteuttamiseksi uskottavana ja siten käyttäjäasiakkaita houkuttavana tulee liikenneyhteydelle saada yksi markkinoija ja pääoperaattori joko virolainen tai vielä kansainvälisempi toimijataho. Eräs ratlaisuvaihtoehto on perustaa ER-konserniin kuuluva uusi operaattori: **ER-taransport oü**. Tärkeää

on, että käyttäjäasiakkaan tulee voida asioida vain yhden palvelua tarjoavan tahon kanssa Liitteenä olevan ER-hankkeen toiminto-organisaation mukaisesti pääoperaattori ostaa maakuljetus-palvelut tarvittavassa muodossa ja laajuudessa kansallisilta rautatieyhtiöiltä. Vesiyhteyspalvelut mukaan lukien satamaterminaalipalvelut tuottaa Erareng-yhtiö alihankintasopimuksin tytäryhtiöinä toimivilta terminaaliryhtiöiltä sekä junalauttapalvelut ao. yhtiöltä.

## Organisaatio

ER-hankkeen toiminto-organisaatio on esitetty liitteenä

Eurorail-yhteyden varsinaisen toteuttajaorganisaatio on taloudellisista syistä perusteltua olla virolainen joko voittoa tavoittelematon (mitte-tulunduslik) yhteisö tai liiketoiminnallisesti toimiva yritys (rajavastuuyhtiö/osaühing tai osakeyhtiö/aktsiaselts). Kun hankkeessa on jo mukana suomalainen yhdistys – Eurorail ry, on käytännöllistä perustaa virolainen [kehitysyhtiö-ERareng, aluksi rajavastuuyhtiönä](#), joka myöhemmin muutetaan varsinaiseksi osakeyhtiöksi. Osakepääoma olisi 40 000 – 160 000 EEK jakaantuen 500 EEK:n osuuksiin, joista kukin tuottaa yhden äänen yhtiökokouksessa.

Kehitysyhtiön perustajaosakkaiksi tulevat Suomesta Eurorail-yhdistys ja hankkeen kehittämisessä mukana olleita tai siitä kiinnostuneita yksityishenkilöitä sekä Virossa vastaavasti hankkeen kehittämisessä mukana olleita tai siitä kiinnostuneita yksityishenkilöitä. Kehitysyhtiön rooliin voitaneen ehkä ottaa jo toiminnassa oleva yhtiö sen toimialaa ja omistajapohjaa muuttamalla vastaamaan ER-hankkeen kehittämisen lähtökohtia ja tavoitteita. Kehitysyhtiön omistajapohjaa voidaan luonnollisesti tarpeen mukaan laajentaa. Erareng yhtiön perustavoitteena on nopean Eurorail-yhteyden aikaansaaminen Baltian suurnopeusjunayhteydellä ja rautatietunnelilla. Junalauttayhteys on kuitenkin sinänsä tärkeä välitavoite.

Junalauttayhteyden vaatimia terminaalitoimintoja varten on tarkoitus perustaa molemmille rannoille [omat terminaaliryhtiöt](#), ellei po. palveluita ole saatavissa taloudellisesti edullisemmin jo toimivilta satamatoimijoilta. Terminaaliryhtiöiden enemmistöosakkuus tulisi kuulua ER-areng-yhtiölle. Terminaalipaikkakuntien kunnat olisi tavoitteena saada mukaan terminaaliryhtiöihin.

## Rahoitus

ER-hankkeen selvittely- ja käynnistämisrahoitusta on tarkoitus hakea yhtiön oman osuuspääoman ohella EU:n ja Suomen kansallisista rahoituslähteistä. Terminaalirakenteiden toteuttamiseen pyritään lainoituksen ohella saamaan investointiavustuksia ja/tai takuita samalla tavalla.

## Käytännön toimet ja aikataulu

1. Perustetaan virolainen kehitysyhtiö [Erareng ou](#) (>31.5.2003 mennessä) (tai muutetaan jo toimiva yhtiö em. kehitysyhtiön rooliin).

28.03.2003

---

2. Selvitetään mahdollisuus saada ulkopuolista rahoitusta kohdan 1 mukaisiin valmistelu- ja selitystehtäviin. ( > 31.5.2003 )
3. Etsitään yhteistyökumppani junalauttapalveluihin ( > 31.5.2003 )  
(laaditaan sopimus/esisopimus, jossa määritetään kuljetushinnasto)
4. Selvitetään terminaalien sijoituspaikat ( > 31.6.2003 )
5. Laaditaan esiselvitys potentiaalisista pääasiakkaista ( > 31.6.2003 )
6. Etsitään pääoperaattori ja laaditaan yhteistyösopimus ( > 31.6.2003 )
7. Perustetaan terminaaliyhtiöt (/solmitaan terminaalisopimukset)  
( > 31.8.2003 )
8. Laaditaan terminaalien rakennus- ja rahoitussuunnitelmat ( > 31.10.2003 )
9. Testijunayhteys Helsingistä (autolautalla) Warsovaan ( > 15.9.2003 )
10. Pääoperaattorilta saadaan ER-reitin liikennöinti- ja markkinointi  
suunnitelma ( > 30.9.2003 )
11. Yhdessä pääoperaattorin kanssa laaditaan selvitys ja suunnitelma  
pääasiakkaista ( > 15.11.2003 )
12. Terminaalien rakentaminen käynnistyy ( > 1.12.2003 )
13. Testijunalauttayhteys ( > 1.3.2004 )
14. Terminaalit valmistuvat ja testilauttayhteydet käynnistetään ( > 1.4.2004 )
15. [Säännöllinen ER-liikenne alkaa, juhlalliset avajaiset](#) ( > 1.5.2004 )