

## Lausunto Uudenmaan maakuntakaavaehdotuksesta

Ehdotuksen hajakeskitetty joukkoliikenteeseen tukeutuva aluerakennetavoite ja kansainvälistymisen tavoite on oikea. Haluamme tuoda esille toteutuma-ajoituksen piiriin kuuluvan liikenteen yhteystarpeen, johon ehdotuksen lähtökohdissa on viitattu – ”Rail Baltica; lämeren kansainvälinen merkitys; etäisyyden pieneneminen” – mutta joille itse ehdotuksessa ei ole kartta- eikä teksti-merkintää asian suuresta strategisesta merkityksestä huolimatta..

Ehdotamme lisättäväksi merkinnän ”Liikenteen yhteystarve” Helsingin ja Porkkalan edustalle merelle. Merkinnällä osoitetaan mahdollinen Viron ja Suomen välinen junalauttaväylän ja myöhemmän ratatunnelin yleispiirteinen suuntautuminen. Tarve syntyy kansainvälisen rataliikenteen lisääntyessä Baltian rataverkossa ja sen pääsystä Suomenlahden poikki EU:n TEN-verkon liikennekäytävässä nro 1. Suomen kannalta kyseessä on myös kansainvälisen suurnopeusradan liittyminen ehdotuksessa todettuun HELI-rataan Pietari-Helsinki. Myös Helsingin ja Tallinnan kaupunkien tiivistyvä kanssakäyminen tuo esille tarpeen nopean, säännöllisen ja turvallisen joukkoliikenteen järjestämiseksi, mihin nykyinen laivateknologia ei tarjoa ratkaisua. Rail Baltica -kuljetusväylä luo Suomen ulkomaankuljetuksille kilpailukykyisen vaihtoehdon vain, jos Suomenlahden ylittäminen tapahtuu ilman hitaita ja kalliita satamaterminointeja.

Porkkalan kohdalla yhteydessä varaudutaan Bätvikin sataman kehittämiseen junalauttaa ja myöhemmin tunneliliittymää varten. Vaihtoehtoisesti tunnelirata nousee maan päälle Porkkalan niemellä ja liittyy rantarataan Masalassa.

Helsingin kohdalla yhteydessä varaudutaan olevien satamien junalauttalaitureilla sekä tunneliradan nousemiseen maan päälle esimerkiksi osana Pisara-ratalinjausta.

Yhdyskuntarakenteeseen Rail Baltican yhteys Suomeen vaikuttaa dramaattisesti, mutta toteamme tässä yhteydessä vain, että Porkkalan niemellä on mahdollisuus varautua taajamiin tunneliradan maan pinnalla olevan osuuden varrella. Itse asiassa yhdyskuntarakentamisen kasvupotentiaali voi olla oleellinen osa tunnelin rahoitusmallia.

Yhdysrata Siuntio-Virkkala ohjaa kansainväliset rahtikuljetukset tarvittaessa Helsingin ohi, mikä toki voi tapahtua Karjaankin kautta. Joukkoliikenteen kannalta oikolinjaus on pitkää uutta Espoo-Lohja vaihtoehtoa huomattavasti halvempi kokonaismatkojen ollessa samaa suuruusluokkaa. Uusi linjavaihtoehto tarjoaa myös kasvualueita ja vahvistaa Lohja-Hyvinkää kehityskäytävää.

Tämän lausuntomme liitteeksi on otettu 9.11.1999 Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunnalle lähetty kannanotto Helsingin 2002 yleiskaavaan.

Taustainformaationa todettakoon, että Suomenlahden toisella puolella rautatieyhteys Suomeen on maankäyttö-suunnitelmissa otettu huomioon jo useita vuosia sitten niin Harjun maakunnan että Viimsin ja Maardun kuntien suunnitelmissa. Länsieurooppalaiseen leveyteen perustuvaa suurnopeusjunarataa Tallinnasta Riikan kautta etelään (TEN rataverkoston korridoori I / Rail Baltica) on Baltian maiden ja Puolan valtioiden toimesta suunniteltu jo vuosia ja hankkeen on EU:n komissio esittänyt tänä syksynä sijoitettavaksi EU:n tärkeiden vuosien 2007-2015 liikenneinfrastruktuuri-hankkeiden joukkoon siten, että rahoitus alkaisi v. 2010. Nykyisen Baltian rataverkon ja Suomen sekä Viron välisen junalauttayhteyden hyväksikäyttöön perustuvan junaliikenneyhteyden toteuttamiseksi on toimestamme perustettu virolainen

---

yhtiö ERareng oü. Sen tavoitteena on saada tuo yhteys toimimaan mahdollisimman pian EU:n ns. itälaajentumisen myötä. Parhaassa tapauksessa tuo yhteys voi jossakin muodossa käynnistyä jo vuonna 2004.

Suomalainen suunnittelukäytäntö saa mielestämme kyllä perin omalaatuisen leiman, jos edellä esittämäämme ehdotusta ei oteta huomioon Uudenmaan maakuntakaavaa vahvistettaessa; tärkeät hankkeet toteutuvat ennen kuin ne on otettu huomioon pitkälle tulevaisuuteenkin ajoittuvissa suunnitelmissa !

Helsingissä 30. marraskuuta 2003

Eurorail ry



Martti Asunmaa  
puheenjohtaja

Liite: Näkemys ja ehdotus Helsingin yleiskaavan 2002 kehittämiseksi/ 9.11.1999

## **RAUTATIEYHTEYS PIETARI – HELSINKI – TALLINNA -VARSOVA**

### Pohjoinen ulottuvuus, kansainvälisyys

EU:n liikennekorridorin nro 1 yhdistää Suomen ja Baltian Keski-Eurooppaan. Yhteyden toimiminen edellyttää paitsi maanteiden myös rautateiden parantamista, kuten Suomen, Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan liikenneministerit kahteenkin kertaan ovat julistaneet. Käytännössä Suomenlahti ja autoistuminen ovat olleet junaliikennettä heikentäviä. Suomella ei ole kiinteää maayhteyttä muuhun Eurooppaan kuin Haaparannan tai Pietarin kautta. Erityisen syrjäinen ja kuljetuksellisesti haavoittuva Suomi on talvella ja poikkeusoloissa. Silti ei Suomessa ole rautatiemahdollisuutta etelään pidetty virallisesti edes keskustelun arvoisena.

Englanti, Tanska, Ruotsi ja Norja saavat tunneli- ja siltayhteyksillään turvatuksi kansainväliset yhteytensä ja kilpailuetunsa. EU:n, Baltian ja itäisen Keski-Euroopan kulttuuriseen kehitykseen ja talouskasvuun osallistuminen täysimääräisesti edellyttää, että Suomella on kiinteä rautatietunneliyhteys Suomenlahden poikki. Sen lisäksi on Helsingistä rakennettava Varsovaan ja Pietariin uudet suurnopeusradat. Aluksi yhteys toteutettaisiin junalautalla ja olevia huonokuntoisimpia ratajaksia Baltiassa parantaen sekä nykyisiä rajamuodollisuuksia yksinkertaistaen ja nopeuttaen.

### Helsinki ja Tallinna

Laivayhteyden hitaudesta huolimatta matkustajien ja rahdin määrä kasvaa. Matka-ajan lyhentäminen junalla tunnelin linjauksesta riippuen alle puolen tunnin tai tunnin merkitsee, että kaupungit ovat toistensa työssäkäynti-, asumis- ja asiointietäisyydellä, kuten nykyisin Kerava tai Riihimäki Helsingin keskustasta.

Kaupunkien yhteyden parantaminen laajentaa niiden sivistyksellistä ja kulttuurista pohjaa, mikä on erityisesti Helsingin eurooppalaisuuden markkinoimisessa eduksi. Kaksoismetropolin kaksimiljoonaiseksi kasvava väestö, laajentuvan talousalueen tuotannon ja kaupan mittasuhteet sekä kansainvälinen erityisasema Venäjän ja varsinkin Pietarin naapurina luovat hyvät edellytykset kestäväälle kasvulle ja kansainvälisen painoarvon vahvistumiselle. Vertailuesimerkkeinä voidaan mainita Juutinrauman ja Kanaalin alueet. Alle kahden tunnin matka-aika uutta rantarataa pitkin Helsingistä Pietariin merkitsee, että Pietari on ajallisesti lähempänä kuin Tallinna talviolosuhteissa laivaliikenteen aikana.

Mikäli tunneli tehdään Porkkalasta, mikä rakennuskustannuksiltaan on halvinta, on kaksoiskaupungin synergiavaikutus suurimmillaan, koska Kirkkonummi ja Espoo ovat yhdysradan varrella. Viron puolella vastaava etu saadaan Viimsin ja Maardun kuntien kehittämispotentiaalilla.

### Seudullisia ratalinjauksia

Tunneli tulee Suomeen Porkkalan niemellä ja liittyy rantarataan Pikkalan ja Masalan välillä. Se jatkuu Etelä-Espoon ratana Lauttasaaren teollisuusalueen, Jätkäsaaren ja Munkkisaaren ali Pasilaan osittain Pisara-ratana. Jätkäsaaresta Pasilaan rakennetaan satamaratatunneli Euroradan osaksi tai viereen.

Pasilassa Eurorata liittyy pääraataan, jolta rakennetaan yhteydet lentokentälle Tikkurilan kautta ja Pietariin Suomenlahden rannikkokaupunkien kautta. Varaudutaan linjaukseen lentokentältä etelään Martinlaakson radalle ja pohjoiseen pääradalle Klaukkalan, Nurmijärven, Rajamäen ja Hyvinkään kautta aina Vaasaan ja Uumajaan. Myös itäradalta on liittymä pääradan kautta lentokentälle.

Suurnopeusjunille varataan ajomahdollisuus kaupunkiliikenteestä erillään. Kaikki uudet ratalinjaukset ja poikkileikkaukset tehdään kaikille sähköjunatyypeille soveltuviksi.

### Kaupunkirakenteen ja maankäytön potentiaalia

Tunneliradan maanpäällinen osuus luo Porkkalan niemellä ja Sundsbergin alueella vähintään sadantuhannen asukkaan ja kymmenien tuhansien työpaikkojen rakentamismahdollisuuden ympäristöllisesti ja kaupunkirakenteellisesti oivalliseen paikkaan. Etelä-Espoon radan kansainvälinen yhteys tukee koko ratahanketta ja lisää alueen maankäytön mahdollisuuksia samalla, kun se tuo rantaratasuunnalle liikennevarmuutta lisäävän rinnakkaislinjauksen.

Itäradan varrelle voidaan osoittaa suuret asuin- ja työpaikka-alueet. Itärata liittyy rannikon kaupungit Helsingin seutuun ja Pietariin, tasapainottaa mm satamien liikennettä ja kapasiteettia sekä keventää E 18

tien ja Salpausselän radan kuormitusta. Uusi rata tuo itäsuuntaan liikennevarmuuden, riittävän junakapasiteetin ja mahdollisuuden suurnopeusjunien ajonopeuteen. Nykyisin autoliikenteen varassa olevat kasvavat yhdyskunnat saadaan rautatien piiriin.

Euroradan linjaus pohjoiseen tuo pääratasuunnalle liikennevarmuutta lisäävän rinnakkaislinjauksen samalla, kun sen varrella olevat nyt autoliikenteen varassa olevat kasvavat yhdyskunnat saadaan rautatien piiriin. Suomen rataverkon suora yhteys lentokentälle parantaa muun Suomen ja Euroopan yhteyksiä.

Länsisataman rautatietunneli on keskustaväylän ja Töölönlahden rakentamisen kannalta kiireellinen. Sataman loputtua palvelee rata tulevaa Jätkäsaaren asuinalueita, joka voidaan suurentaa jopa 170 hehtaarin laajuiseksi merta täyttämällä. Yöaikainen tavaraliikenne on siinäkin tapauksessa mahdollista.

3-kehän ja erityisesti lentokentän ympäristön merkitys Suomen logistisena keskuksena kasvaa raideyhteyden myötä. Tunnelin rahtiliikennettä ohjataan rantarataa pitkin myös Pasilan maaliikennekeskukseen ja muualle Suomeen Helsingin ohi uutta Siuntio - Virkkala -yhdysrataa pitkin.

Kestävän kehityksen vahvistuminen: liikenteen päästöt vähenevät kaupungeissa, maalla, merellä ja ilmassa; Tallinnan laivojen rekat poistuvat keskustasta; hiilen ja öljyn tuonti junilla vapauttaa satamakapasiteettia ja ranta-alueita; kaupunkirakenteeseen voidaan jättää ympäristöllistä väljyyttä; maan arvo nousee; turismi lisääntyy, työllisyys ja taloudellinen toimelaisuus paranee; työvoimapula helpottuu; Suomenlahden ja Baltian pääkaupunkien yhteys kiinteytyy; Berliini on yöjunan etäisyydellä.

### Tunneliteknikka

Eri linjausvaihtoehtojen mukaisesti ovat tunnelien merenalaiset pituudet 54 ...80 km. Lyhyin on Porkkalasta Naissaareen ja pisin Ruoholahdesta Rohuneemeen. Poikkileikkauksessa on turvallisuus- ja huoltosyistä kaksi erillistä tunnelia. Toteutusaika on enintään 10 vuotta tutkimusten aloittamisapäätöksestä.

Helsingin alla oleva kiinteä prekambriininen kallioperä laskeutuu loivasti Suomenlahden alle ja on Tallinnassa 100-150 metrin syvyydessä. Tämä kallioperä tarjoaa hyvät mahdollisuudet rakentaa myös merenalaisia tunneliteitä. Suurimmat geotekniset hankaluudet ovatkin Viron alueella, jossa tunneli on kuitenkin mantereen alla pehmeämmässä kallioperässä. Ennakoitavista rakentamisolosuhteista ja -kustannuksista on vankkaa kokemusta sekä Suomessa että ulkomailla. Kansainväliset tunneliasiantuntijat pitävät hanketta toteuttamiskelpoisena, kunhan geoteknisillä tutkimuksilla kallioperä tarkasti selvitetään.

### Talous ja toteutumisedellytykset

Tunneliradan kokonaiskustannukset ovat linjauksesta ja varustelusta riippuen 6 - 10 mrd markkaa. Koko Eurorata Varsovasta Helsingin kautta Pietariin on noin 30 mrd markan kansainvälinen rahoitushanke.

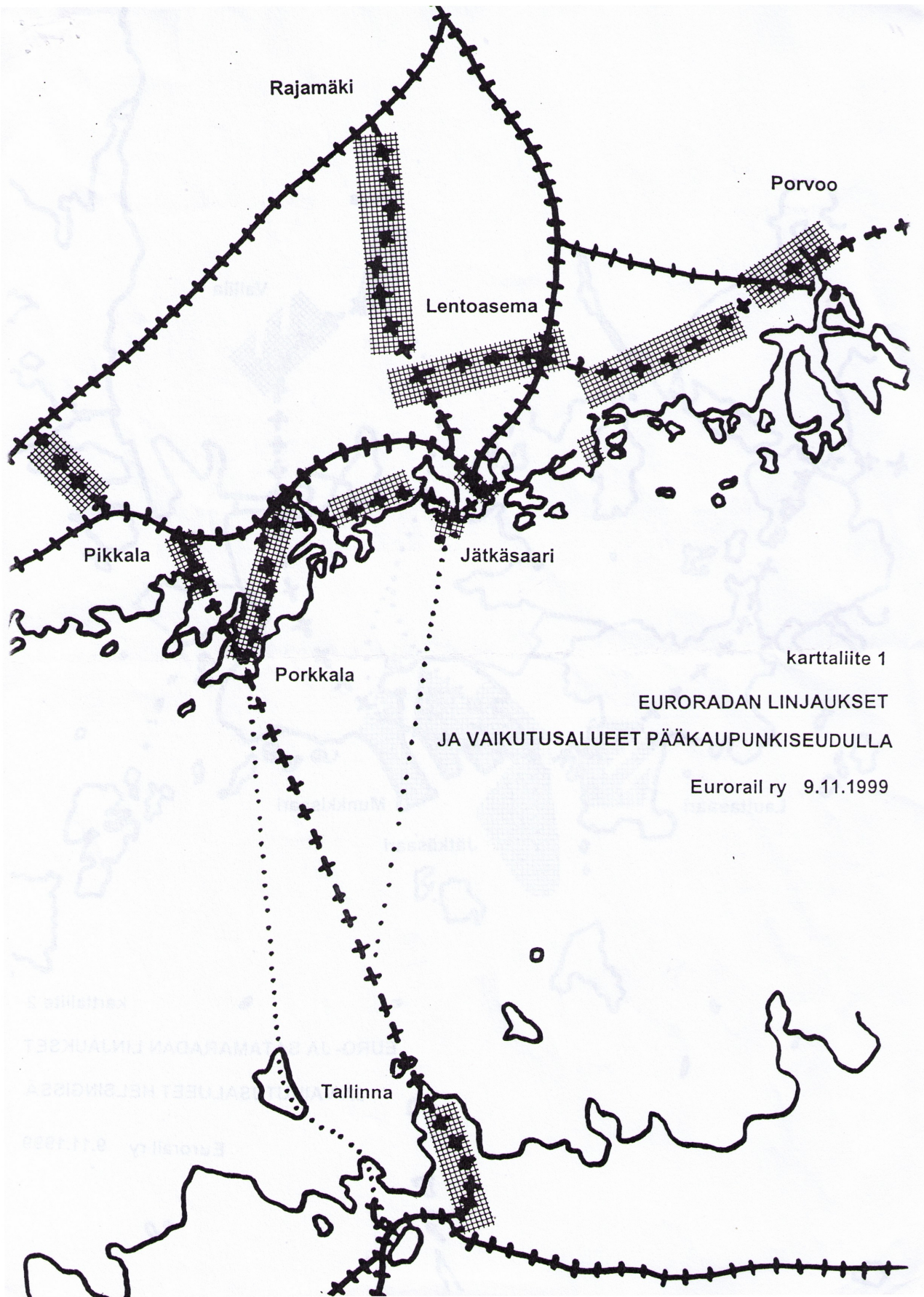
Varovaisillakin rahdin ja matkustajien määrillä on investointi- ja ylläpitokustannukset katettavissa tulevilla käyttäjiltä perittävillä maksuilla tämänkaltaisille infrastruktuurihankkeille kansainvälisesti normaalein ehdoin. Jättihankkeen rahoitus on saatavilla ilman merkittävää yhteiskunnallista panostusta, kunhan tarvittavien pitkäaikaisten lainojen riittävät takuut saadaan järjestetyksi kansainvälisten rahoitusorganisaatioiden sekä osallistujamaiden yhteiskunnallisten instituutioiden sopimuksin.

Ratkaisevaa niin tunnelin kuin muidenkin rataosien toteutumiselle on koko Pietari - Helsinki - Varsova radan merkittävyyden oivaltaminen ja hyväksyminen sekä siitä syntyvä toteuttamispyrkimys. Radan rakentaminen on ensisijaisesti Suomen ja Helsinginseudun sekä Helsingin kaupungin etu, mistä kaikki osapuolet hyötyvät. Muilla ei ole hankkeen kehittämiseen riittävää intressiä, sillä heillä on omista lähtökohdistaan erilaiset tilanteet ja vaihtoehtoiset ratkaisut. Suomen - ja Helsingin - on oltava aktiivinen valmistelija ja koordinaattori.

Helsingissä 20.11.1999

Eurorail ry

puheenjohtaja Martti Asunmaa 050-511 4128 martti.asunmaa@kkansl.hel.fi, sihteeri Eero Hankala 040-507 8790 eero.hankala@kolumbus.fi, varapuheenjohtaja Pekka Haavisto 040-521 7799, Usko Anttikoski 0500-622 631, Väinö Castrén 050-559 2556, Tonu Hein +372-7433 993 tonu.hein.heival@online.ee, Seppo Kähkönen ansel14@sci.fi, Leif Sundström 040-753 5879, Ago Vilo +372 2455 943 vil@teleport.ee



Rajamäki

Porvoo

Lentoasema

Pikkala

Jätkäsaari

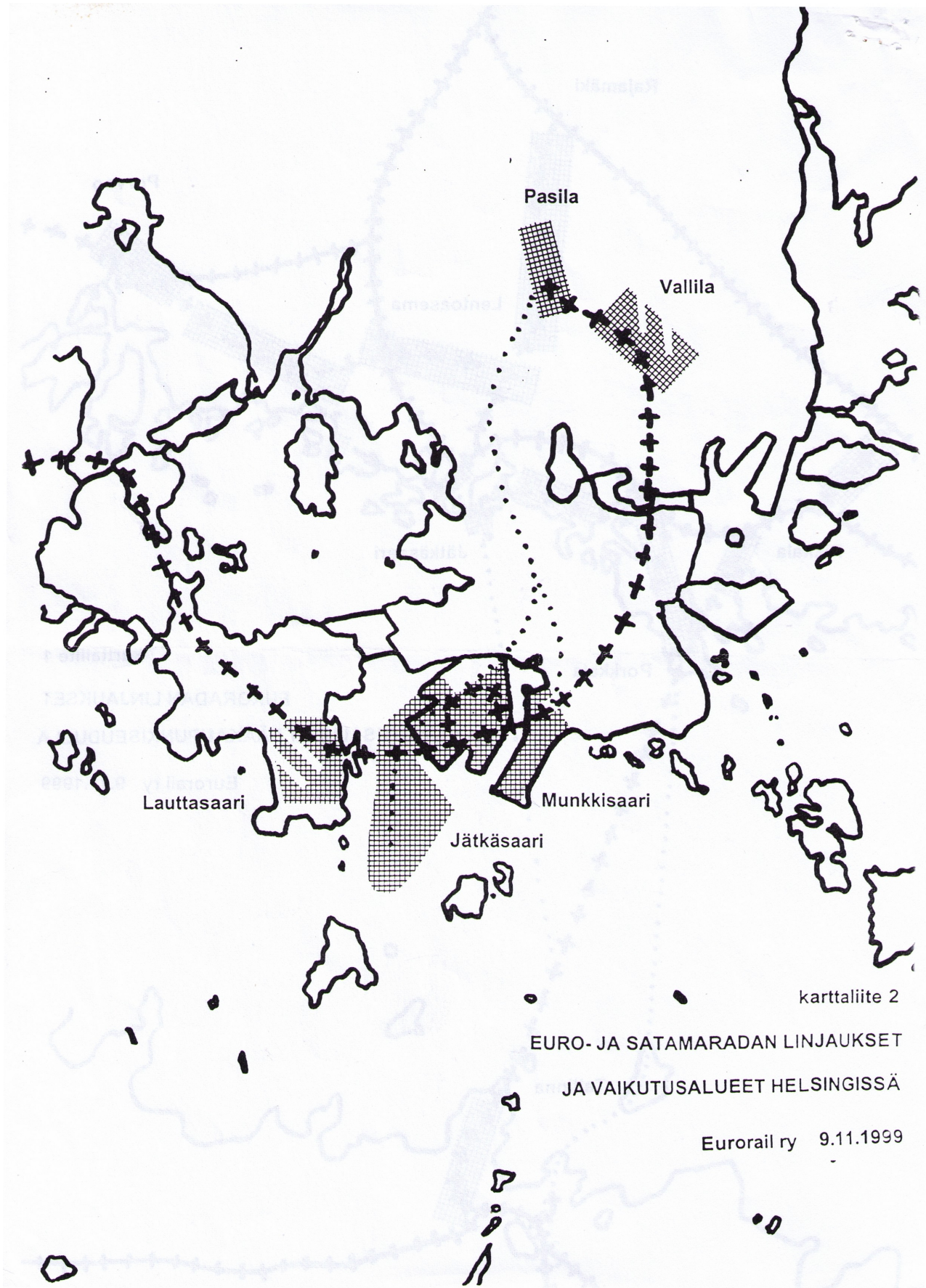
Porkkala

karttaliite 1

EURORADAN LINJAUKSET  
JA VAIKUTUSALUEET PÄÄKAUPUNKISEUDULLA

Eurorail ry 9.11.1999

Tallinna



karttaliite 2

EURO- JA SATAMARADAN LINJAUKSET  
JA VAIKUTUSALUEET HELSINGISSÄ

Eurorail ry 9.11.1999