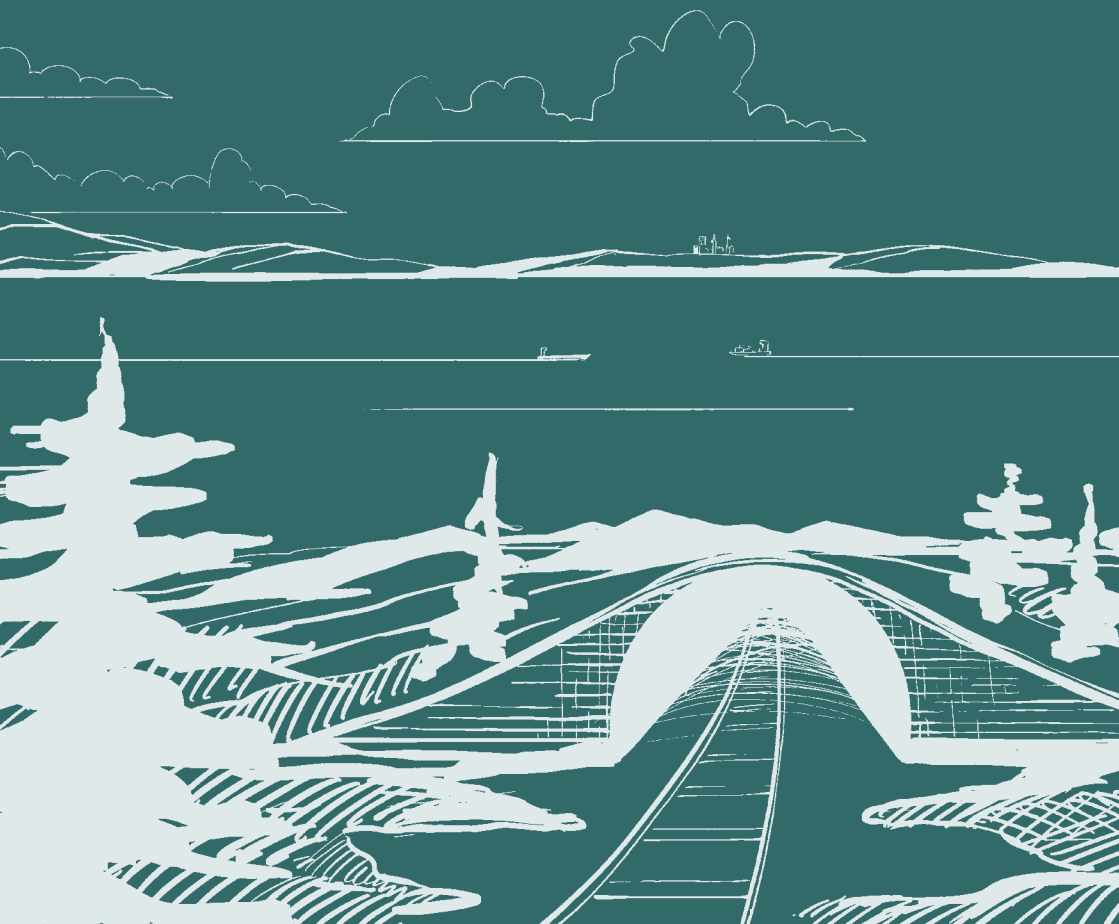


Theo Herold

# AGENDA

OSA 2

# Ajan tasalla: Suomen tulevan infra- struktuurin suunnittelu



# **Ajan tasalla:**

## **Suomen tulevan infra- struktuurin suunnittelu**

### **Osa 2**

Ajatushautomo Agenda 2026  
ISBN 978-952-7273-57-9 (pdf)  
Suomenkielinen käännös: TranslatiOm  
Graafinen suunnittelu ja taitto: Linnéa Sjöholm  
Kuvitus kuvat: Sebastian Dahlström

Ajatushautomo Agenda  
Theo Herold  
2026

# Tietoa kirjoittajasta

**Theo Herold** on väitellyt kauppatieteiden tohtoriksi Hankenista ja Helsingin kauppakorkeakoulusta. Hän on aiemmin kirjoittanut ajatushautomo Agendalle infrastruktuurista keskittyen kyberturvallisuuteen (2024) ja tiehankkeisiin (2025).<sup>1</sup>



Kuva: Tom Samuelsson

<sup>1</sup> Suuri kiitos Hanna Granroth-Wildingille kommentaista ja näkemyksistä, jotka auttoivat parantamaan tätä kolmatta infrastruktuuriraporttia merkittävästi.

# Sisällysluettelo

- 4 Tietoa kirjoittajasta**
- 6 Esipuhe Ted Urho**
- 9 Luku 1: Johdanto**
- 11 Luku 2: Junamatka länsirannikolla**
- 24 Luku 3: Suomenlahden alla kohti Tallinnaa**
- 34 Luku 4: Yhteenvetokommentit**
- 36 Kommentti Sandra Bergqvist**
- 39 Helppolukuinen yhteenveto raportista**
- 41 Lähdeluettelo, osa 1 & 2**

# Esipuhe

## Suomi tarvitsee lisää raiteita

Suomi on saari. Samalla Suomi on integroituneempi ja tiiviimmin yhteydessä samanmielisiin naapureihinsa kuin koskaan aiemmin. Tämä on hyvä asia, sillä elämme ajassa, joka on aiempaa epävakaampi ja arvaamattomampi. Olosuhteet muuttuvat nopeammin kuin muste ehtii kuivua niissä suunnitelmissa, joita painamme.

Nykyisessä maailmantilanteessa puhumme paljon varautumisesta, mikä on tärkeää. Emme kuitenkaan saa unohtaa, että yhteiskunnan rakentamisen painopisteen ja tarkoituksen tulee olla rauhan ajassa, ei kriisiaikana.

Infrastruktuuria käsittelevässä raporttisarjassaan kansantaloustieteilijä **Theo Herold** (Hanken) on tunnistanut kehittymismahdollisuuksia ja investointeja, jotka tekisivät Suomesta (entistä) sujuvammin toimivan ja kilpailukykyisemmän maan. Tässä raportissa keskitytään raiteisiin eli rautatieinfrastruktuuriin strategisena välineenä kasvun, yhteenkuuluvuuden ja kilpailukykyyn edistämisessä. Esittelemme rautatieyhteyden Länsirannikkoa pitkin Turusta Kokkolaan sekä ehdotuksen siitä, miten usein keskusteltua Helsingin ja Tallinnan välistä tunnelia voitaisiin lähteä toteuttamaan.

Myös tällä kertaa Herold hyödyntää hyväksi todettua menetelmää tarkastella pohjoismaisia naapureitamme inspiraation lähteenä. Infrastruktuurihankkeet ovat suuria, monimutkaisia ja kalliita. Mutta kun ne on saatu valmiiksi, kysytään usein: miksi emme tehneet tätä aikaisemmin?



Kuva: Anders Wikström

Vuodesta 1990 lähtien henkilöjunamatkojen määrä on kasvanut noin 83 prosenttia, ja vuonna 2024 Suomessa tehtiin noin 85 miljoonaa junamatkaa. Juna on mukava, ympäristöystävällinen ja tehokas tapa matkustaa. Länsiradan toteuttaminen hyödyttäisi merkittävästi ruotsinkielistä Suomea, sillä se yhdistäisi kaksi yliopistokaupunkia, Turun ja Vaasan. Tämän nostaa esiin myös **Sandra Bergqvist**, kansanedustaja Varsinais-Suomesta, kommentissaan raporttiin.

Euroopassa suunnitellaan junayhteyttä Baltiasta Berliiniin. Kuinka vaivaton olisikaan nousta kyseiseen junaan jo Pasilasta? On totta, että tunneli on erittäin kallis hanke, jonka kustannusarvio on noin 16 miljardia euroa. Siksi tarvitaan rahoitusratkaisu, jossa Suomi, Viro, EU ja yksityiset toimijat jakavat kustannukset. Pitkän aikavälin yhteiskunnallinen hyöty voi olla huomattava, mutta se edellyttää realistista riskienjakoa ja laajaa kansainvälistä vastuunkantoa.

On uskallettava unelmoida. Ja muotoilla konkreettisia polkuja visioiden toteuttamiseksi.

Helsingissä tammikuussa 2026

*Ted Urho*  
toiminnanjohtaja  
Ajatushautomo Agenda

Tämä teksti on käännetty tekoälyn avulla ja tarkistettu ihmisen toimesta.

# 1. Inledning

Tämä on kaksiosaisen *Ajan tasalla: Suomen tulevan infrastruktuurin suunnittelu* -raporttisarjan osa 2. Osa 1 keskittyi maanteihin uusien moottoritieosuuksien ja kiinteän Merenkurkun yhteyden muodossa. Osa 2 keskittyy uuteen rautatiehen, joka koostuu länsirannikon radasta ja kiinteästä yhteydestä Helsingin ja Tallinnan välillä.

On syytä toistaa osia ensimmäisen raportin johdannosta ja korostaa infrastruktuurin tarvetta.

Suomi on pitkänomainen maa Euroopan reunalla. Pitkät etäisyydet ja harvaan asutut alueet asettavat erityisiä vaatimuksia toimivalle infrastruktuurille. Tiet, rautatiet ja vesiväylät muodostavat perustan sekä arjelle että elinkeinoelämälle yhdistämällä ihmisiä, yrityksiä ja alueita. Infrastruktuuri mahdollistaa kaupan, kasvun ja valmiuden. Infrastruktuurin puutteet näkyvät nopeasti liikkuvuuden vähenemisenä, kilpailukyvyn heikkenemisenä ja alueellisten erojen kasvuna.

Korkeista tavoitteista huolimatta Suomi on pitkään jäänyt jälkeen liikenneverkon rakentamisessa verrattuna muuhun Eurooppaan. Korjausvelka kasvaa, rautatieyhteydet ovat hitaita ja moottoritieverkosto on rajallinen. Samaan aikaan naapurimaamme investoivat suuriin hankkeisiin, kuten Rail Balticaan, Fehmarnin salmen yhteyteen ja uusiin moottoritieyhteyksiin – hankkeisiin, jotka yhdistävät Pohjoismaat ja mantereen.

Kunnianhimon ero näkyy valtion myöntämässä rahoituksessa. Esimerkiksi Ruotsin ja Norjan liikenneviranomaiset myöntävät infrastruktuuri-investointeihin ja kunnossapitoon 12 vuoden aikana lähes 70 miljardia euroa ja 120 miljardia euroa.<sup>2</sup> Orpon hallituksen Liikenne 12 -suunnitelmassa<sup>3</sup> Väylävirastolle osoitetaan noin 25 miljardia euroa vastaavalla ajanjaksolla.<sup>4</sup> Tämä

---

2 Trafikverket, "Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033" ja Samferdselsdepartementet, "Nasjonal transportplan 2022–2033".

3 Virallisesti Liikenne 12 -suunnitelmalla tarkoitetaan hallituksen julkaisuja "Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032", 2021.

4 Liikenne- ja viestintäministeriö, "Rahoitusohjelman valmistelu – Parlamentaarinen ryhmä 8.12", 2023; Väylävirasto, "Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2025-2032", 2024.

ero säilyy myös, kun otetaan huomioon väkiluku ja maiden bruttokansantuote (BKT).

Suomen heikkojen kasvunäkymien ja korkean työttömyyden valossa on selvä tarve vahvistaa liikenneyhteyksiämme kaupan ja talouden edistämiseksi. Samalla muuttunut turvallisuustilanne on korostanut tarvetta parantaa yhteyksiä sekä maan sisällä että ystäviimme Euroopassa ja Natossa. Infrastruktuuri on investointi tulevaisuuden kasvuun, kestävyYTEEN ja houkuttelevuuteen.

Rautatieliikenne on myös ratkaisevassa asemassa vihreässä siirtymässä. Rautatie on ilmastoystävällisin vaihtoehto ja teknisesti jo täysin kehittynyt ja kaupallisesti kypsä ratkaisu pitkille ja raskaille maantiekuljetuksille – toisin kuin esimerkiksi akku- ja vetykäyttöiset kuorma-autot, jotka eivät ole vielä saavuttaneet laajaa markkinakäyttöä.

Kuten osa 1, tämä raportti perustuu analyysimalliin, joka kirjoittamisen aikana on saanut nimekseen *BIFF*. *BIFF* tarkoittaa, että analysoin hankkeen *tarvetta (ruots. behov)* muista maista saatua *inspiraatiota (ruots. inspiration)* hyödyntäen ja esitän nykyisten edellytysten (ruots. *förutsättningar*) perusteella *ehdotuksia (ruots. förslag)* hankkeen käytännön toteutuksesta.

Raportin analyysi perustuu taustatietoihin, raportteihin, toiminta-asiakirjoihin ja muihin vastaaviin tietoihin. Esimerkit on otettu lähimmistä naapurimaistamme Itämeren ympärillä. Ehdotuksiin on liitetty kustannuslaskelmat, ehdotukset mahdollisista rahoituslähteistä sekä mahdolliset sosioekonomiset vaikutukset. Jos on olemassa olevia laskelmia, käytän niitä pääasiassa lähtökohtana, ja muissa tapauksissa esitetään itse laatimani karkeat arviot. Kiinnostunutta lukijaa kehoitetaan tutustumaan lueteltuihin lähteisiin teknisten yksityiskohtien ja menetelmäkuvausten saamiseksi.

Ehdotukset on nähtävä pitkällä aikavälillä, 20–30 vuoden tai jopa pidemmän aikavälin uudistuspaketina Suomelle. Me suomalaiset olemme ylpeitä pragmaattisesta asenteestamme, mutta uskon vahvasti, että joskus meidän on uskallettava ajatella myös suuresti ja pitkällä tähtäimellä. Tämä ei tarkoita, ettei meidän pitäisi olla realistisia, etenkin kun on kyse projektien kustannuksista ja rahoituksesta.

Suurin toiveeni on edelleen sama: että tämä raportti herättää keskustelua. Kahden suuremman infrastruktuurihankkeen analysoinnin kautta toivon tämän raportin toimivan johdattajana kohti entistä yhtenäisempää ja tulevaisuuteen suuntautuvaa Suomea.

## 2. Junamatka länsirannikolla

### Tarve

Suomen rautatiet rahoittaa valtio, Väylävirasto vastaa rautatieverkosta ja sen ylläpidosta, kun taas Fintraffic huolehtii liikenteen ohjauksesta. Toisin kuin esimerkiksi Ruotsissa, jossa useat eri yritykset vastaavat matkustajaliikenteestä, Suomessa matkustajaliikenteestä vastaa ainoastaan valtion omistama VR-yhtiö.

Rautatie saapui Suomeen suhteellisen myöhään, 1800-luvun lopulla, ja rautateiden pituus kasvoi tasaisesti 1960-luvulle saakka. Sähköistys aloitettiin vasta vuonna 1969, ja vuodesta 1990 lähtien ratojen ja raiteiden kokonaispituus on pysynyt suurin piirtein 6 000 ja 8 500 kilometrissä; ks. kuva 1. Se, että verkon pituus ei ole kasvanut, ei kuitenkaan tarkoita, että rautatiejärjestelmä olisi valmis tai ettei uusilla radoilla olisi merkitystä. Päinvastoin, radan pituus on hyvin epätarkka kapasiteettimittari. Ratkaiseva kysymys onkin, kuinka hyvin nykyinen verkko pystyy vastaamaan nykyisiin ja tulevaisuuden liikennevirtoihin – mikä määräytyy raiteiden lukumäärän, ohitusraiteiden, merkinantotekniikan, nopeusstandardin, sähköistämisen ja radan kunnan perusteella.

Suuressa osassa maata radat ovat yksiraiteisia ja rakennettu liikennemäärälle, joka ei vastaa nykyisiä matkustustottumuksia. Juuri siksi tarvitaan uusia ja strategisesti sijoitettuja ratoja, jotka voivat luoda täysin uusia kapasiteettikäytäviä ja keventää vanhemman verkon kuormitusta. Länsirannikon rata on selvä esimerkki: se ei toistaisi nykyistä rakennetta, vaan toisi kokonaan uuden, yhtenäisen ja nopean yhteyden alueille, joilla kysyntä on jo kasvussa – tiheästi asuttujen alueiden välillä ja niiden sisällä.

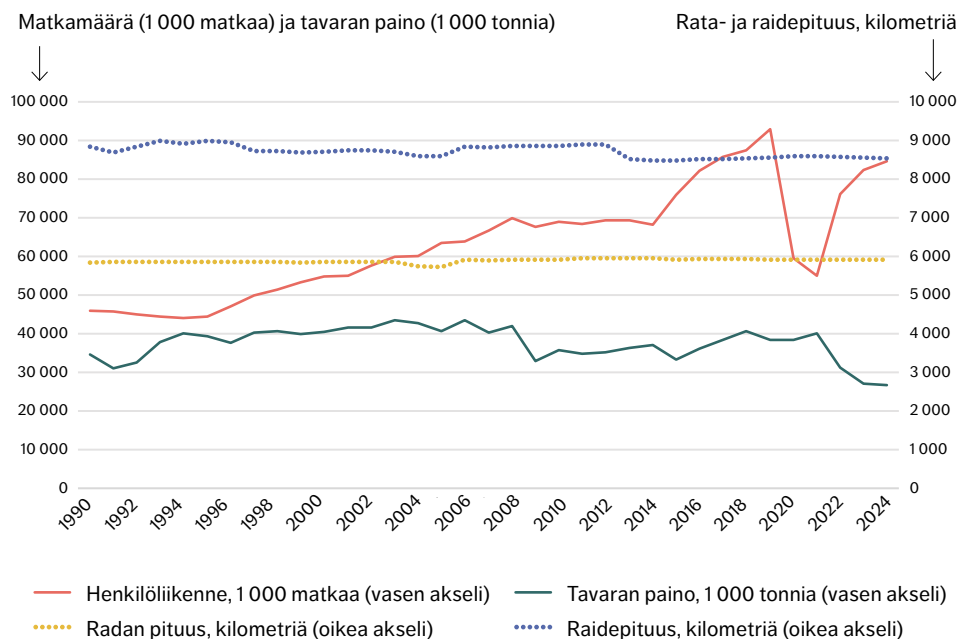
Toisin sanoen: vaikka rautateiden kokonaispituus on pysynyt samana useiden vuosikymmenien ajan, on edelleen sekä tarvetta että tilaa uusille rakennushankkeille, jotka modernisoivat verkkoa ja ohjaavat kapasiteettia sinne, missä siitä on suurinta hyötyä yhteiskunnalle.

Vuodesta 1990 lähtien matkustajaliikenteen junamatkojen määrä on kasvanut noin 83 prosenttia, ja vuonna 2024 Suomessa tehtiin noin 85 miljoonaa junamatkaa. Tavaraliikenne, mitattuna tuhansina tonneina kuljetettuja tavaroita, on sen sijaan vähentynyt samana aikana – pääasiassa Venäjän Ukrai-

nan miehityksen jälkeen ulkomaan tavarankuljetusten vähenemisen vuoksi. Jos tarkastellaan pelkästään kotimaan tavarankuljetuksia, niiden määrät ovat kuitenkin kasvaneet vuodesta 1990 lähtien. Tämä korostaa, että rautatiekuljetusten kysyntä on dynaamista ja että järjestelmää on siksi kehitettävä edelleen näiden muutosten myötä. Länsirannikon kuljetusreitti on tässä keskeisessä asemassa, koska se yhdistää useita maan tärkeimpiä satamia sisämaan tuotanto- ja väestökeskuksiin.

### KUVA 1

Henkilöliikenteen matkojen määrä (1 000 matkaa) ja tavarankuljetusten paino (1 000 tonnia) rautateillä (vasen akseli) sekä ratojen ja raiteiden kokonaispituus Suomessa (oikea akseli), 1990–2024.



Lähde: Tilastokeskus.

Verrattuna lähimpiin naapureihimme suomalaiset sijoittuvat junamatkustuksen suhteen jonkin keskivaiheille: Matkustamme junalla vähemmän kuin skandinaavit, mutta enemmän kuin baltit. Tämä ei ole yllättävää, kun otetaan huomioon, että Skandinavian rautatieverkosto on laaja ja mahdollistaa matkat Norjasta Ruotsin kautta Tanskaan. Samaan aikaan Baltian maat ovat suhteellisen pieniä, ja niiden rautatieverkosto on pienempi.

Junamatkailu Suomessa on saatavuuskysymys maan suurimpien kaupunkien ulkopuolella. Samalla kun valtio luo laajoja projektiyhtiöitä panostaakseen jo olemassa oleviin reitteihin, kuten Länsirata (entinen tunnin juna) Helsinki–Turku, Suomi-rata Tampere–Helsinki–Vantaan lentoasema ja Itärata Helsinki–Koria (Kouvolan ulkopuolella) – reitteihin, joilla jo liikennöidään junilla – mutta samalla jätetään huomiotta kaupungit ja alueet, joissa juna-liikenne on nykyään vähäistä tai olematonta.

Tämä vaikuttaa erityisesti Länsi-Suomeen. Kun otetaan huomioon, että joka neljäs suomalainen asuu jossakin länsirannikon maakunnista (Satakunnassa, Varsinais-Suomessa tai Pohjanmaan eri maakunnissa), on outoa, että junayhteydet näillä alueilla ovat niin rajalliset.

Hallituksen Liikenne 12 -suunnitelmassa todetaan, että liikennevirrat länsirannikolla ovat sekä ”voimakkaita” että ”monipuolisia”. Suurimmillaan ehdotetaan kuitenkin pienempiä kunnostus- ja sähköistyshankkeita.<sup>5</sup> Länsirannikon kaupungit eivät ole yhteydessä toisiinsa, vaan ovat täysin riippuvaisia Tampereelle tai Seinäjoelle johtavista rautatieyhteyksistä, ja noin miljoona matkustajaa matkusti Tampereelta Vaasaan ja Poriin vuonna 2024.<sup>6</sup>

On myös syytä huomauttaa, että rannikkokaupunkeihin on usein huomattavasti helpompi matkustaa bussilla tai autolla kuin junalla. VR:n aikataulun mukaan junamatka Vaasasta Poriin kestää noin 5 tuntia ja 40 minuuttia, kun taas sama matka autolla kestää noin 2 tuntia ja 40 minuuttia. Junamatkustajat joutuvat vaihtamaan junaa vähintään kerran Tampereella ja enintään kaksi kertaa, kun mukaan lisätään myös Seinäjoki. Sama pätee esimerkiksi Vaasan ja Turun välisellä reitillä, jossa matkustajat joutuvat vaihtamaan junaa Tampereella.<sup>7</sup>

5 Hallituksen julkaisut, ”Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032”, 2021. Sähköistämishankkeet koskevat välejä Turku–Uusikaupunki ja Raisio–Naantali.

6 Väylävirasto, ”Kaukoliikenteen matkat vuonna 2023 – yhteensä 15,116 milj. matkaa”, 2024. Sekä Tampere–Vaasa- että Tampere–Pori-reiteillä matkusti noin puoli miljoonaa junamatkustajaa.

7 Tai jopa Helsingin Pasilassa ”yöjunalla”, jossa on kaksi vaihtoa.

Vaikka Turku ja Rauma ovat noin 90 kilometrin päässä toisistaan, Turun yliopiston opiskelijat eivät voi edes matkustaa junalla yliopiston kahden kampuksen välillä. Useissa tapauksissa lentäminen on jopa suunnilleen yhtä kallista, mutta huomattavasti nopeampaa – vaikka otamme huomioon kuljetuksen lentokentälle ja lentokentältä. Se, että teoriassa voi olla helpompaa, halvempaa ja nopeampaa valita lentokone junan sijaan, mikä lisäksi aiheuttaa suuria suhteellisia päästöjä niin lyhyellä matkalla, osoittaa, kuinka riittämättömiä nykyiset kuljetusratkaisut ovat. Tietoruudussa 2 esitetään lisää vertailuja junan, linja-auton ja lentokoneen välillä.

Länsirannikon kaupungit eivät siis nauti samasta liikenneyhteyksien tuesta kuin esimerkiksi Etelä-Suomen kaupungit. Tämä vaikuttaa paitsi henkilöliikenteeseen myös elinkeinoelämään, tavaraliikenteeseen ja länsirannikon satamien saavutettavuuteen. Tavaraliikenne vastaa noin 30 prosenttia Suomen junakilometreistä<sup>8</sup>. Kun otetaan huomioon, että Länsi-Suomen teollisuusvyöhyke tuottaa kolmanneksen koko maan viennin arvosta<sup>9</sup>, on myös järkevää parantaa kuljetusmahdollisuuksia länsirannikon elinkeinoelämälle.

Rautateiden merkitys pitäisi tuoda esiin myös huoltovarmuuden kannalta. Kriisitilanteissa on harvoja liikennemuotoja, jotka pystyvät kuljettamaan yhtä suuria määriä yhtä nopeasti kuin juna. Puolustusvoimat tarvitsee kipeästi kunnostettua rautatieverkostoa, ja se on historiallisesti käyttänyt rautateitä ahkerasti kuljetustarpeisiinsa. Myös tästä näkökulmasta katsottuna on puutetta, koska rautatieliikenne joutuu kulkemaan sisämaan kautta päästäkseen länsirannikon kaupunkeihin.

Siksi ehdotan yhtenäistä ”länsirannikon rataa” Turusta Pietarsaareen ja Kokkolaan. Tällainen länsirannikon rata luo vahvemman yhteyden Etelä- ja Pohjois-Suomen välille ja edistää henkilöliikennettä, tavarankuljetuksia ja koko maan huoltovarmuutta.

<sup>8</sup> Rautatiealan sääntelyelin, ”Järnvägsmarknaden”, 2021.

<sup>9</sup> Pohjanmaan kauppakamari, ”Utredning: Västra Finlands industri investerar med flera miljarder”, 2023.

## TIETORUUTU 1

### Erot junien, linja-autojen ja lentokoneiden välillä

Jotta voitaisiin havainnollistaa, kuinka nykyinen liikennejärjestelmä luo joissakin tapauksissa vinoutuneita kannustimia, esitetään alla kaksi hieman kärjistettyä esimerkkiä. Ne eivät heijasta kaikkia aikataulujen, hintojen tai matkustusolosuhteiden versioita, mutta ne havainnollistavat kuitenkin yleisemmän seikan: junamatkustajat ovat usein epäedullisessa asemassa verrattuna linja-auto- ja lentomatkustajiin.

Ensimmäisessä taulukossa on esitetty keskimääräiset matka-ajat ja lippujen hinnat linja-autolla ja junalla Turusta lähtien. Yöjunat on poistettu, jotta keskiarvo ei vääristy. Esimerkki kattaa reitit Vaasaan ja Poriin. Matka-ajat on haettu Matkahuollon ja VR:n verkkosivuilta 9.12.2025 ja ne koskevat päivämäärää 1.2.2026.

Juna kulkee Turun ja Vaasan välillä noin 4 tuntia ja 27 minuuttia. Linja-automatka kestää 31 minuuttia kauemmin, mutta on myös lähes 10 euroa halvempi. Turun ja Poriin välillä linja-auto on 1 tunti ja 49 minuuttia nopeampi ja myös lähes 10 euroa halvempi. VR liikennöi ja myy lippuja Turku–Vaasa väliseen yöjunaan, joka kulkee Helsingin Pasilan kautta – tällöin kokonaismatka-aika on lähes 11 tuntia ja vaihtoja on yhteensä kaksi. On myös useita muita kaupunkeja, joita voidaan käyttää esimerkkeinä ja joissa tilanne on sama.

**TAULUKKO 1** Matka-ajat ja lippujen hinnat junille ja linja-autoille eri reiteillä

	Turku–Vaasa	Turku–Pori
<b>Kesto</b>		
Juna	4 h 27 min	4 h 00 min
Linja-auto	4 h 58 min	2 h 11 min
Junalla säästetty aika	0 h 31 min	-1 h 49 min
<b>Hinta yhteen suuntaan</b>		
Juna	25,00 euroa	19,50 euroa
Linja-auto	15,20 euroa	9,30 euroa
Junalla säästetyt eurot	-9,80 euroa	-10,20 euroa

Huomautus: Keskimääräiset hinnat on valittu. Yöjunat on jätetty pois, jotta keskiarvo ei vääristy. Haku tehtiin 9.12.2025 ajalle 1.2.2026. Lähde: VR, Matkahuolto.

Useilla pidemmillä matkoilla on myös nopeampaa, mutta yleensä kalliimpaa, valita lentokone kaukoliikenteen junien sijaan. Toisessa taulukossa verrataan matka-aikoja ja lippujen hintoja Helsingin ja Vaasan, Oulun ja Rovaniemen välillä. Matka-aikojen erot ovat huomattavia: lentomatkkaan verrattuna junamatka kestää noin 2 tuntia ja 49 minuuttia kauemmin Vaasaan, 6 tuntia ja 59 minuuttia kauemmin Ouluun ja 8 tuntia ja 44 minuuttia kauemmin Rovaniemelle. Lentomatka on kustannuksiltaan enintään noin 72 euroa kalliimpi.

Jos matkustajat arvostavat vain ajan säästöä, vertailu osoittaa, että lentomatkan suhteellinen etu kasvaa merkittävästi matkan pituuden myötä. Helsinki–Vaasa-reitillä lentämisen valitseminen junamatkan sijaan maksaa keskimäärin noin 26 euroa matkustettua tuntia kohti, mikä tekee ajansäästöstä suhteellisen kallista. Toisin sanoen: lentämällä Helsingin ja Vaasan välillä maksat noin 26 euroa ylimääräistä jokaisesta tunnista, jonka olisit muuten viettänyt junassa. Pidemmällä matkoilla tämä kustannus laskee huomattavasti: matkustaja maksaa noin 8,5 euroa säästettyä tuntia kohti Ouluun ja noin 7 euroa tuntia kohti Rovaniemelle. Jos haluat maksaa 7–8,5 euroa kaikista säästetyistä tunneista, edellyttäen että välitöt vain ajansäästöstä, lentäminen on siis parempi vaihtoehto.<sup>10</sup>

On kuitenkin syytä huomata, että juna vie matkustajan yleensä keskustasta keskustaan, kun taas lentokone vaatii kuljetuksen lentokentälle ja lentokentältä. Alla olevat matka-ajat eivät sisällä turvatarkastusten tai lähtöselvityksen aiheuttamaa lisäaikaa, joka voi vaihdella matkojen välillä. Laskelmassa ei myöskään oteta huomioon lentoliikenteestä aiheutuvia huomattavasti suurempia päästöjä.

Esimerkki osoittaa kuitenkin, että kaukoliikenteen junat eivät aina ole itsestään selvä vaihtoehto pitkän matkan matkustamiseen. Jos tavoitteena on kestävä siirtymä, on ongelmallista, että kuluttajilla on edelleen vahvempia kannustimia valita ilmastoa eniten kuormittava liikenneväline. Samalla kaupunkien ja maaseudun välinen kuilu uhkaa kasvaa, kun suuret rautatieinvestoinnit kohdistuvat pääasiassa pääkaupunkiseudulle. Länsirannikon rata ei ratkaise koko ongelmaa, mutta se lähettäisi selkeän signaalin siitä, että kaukojuna on etusijalla kansallisena liikennevälineenä – ei vain Etelä-Suomessa.

<sup>10</sup> Laskemalla [Kustannus säästettyä tuntia kohti = (lentolipun hinta – junalipun hinta) / (junan ylimääräinen matka-aika tunteina)] saamme hinnan, jonka maksat säästäaksesi tunnin valitsemalla lentokoneen junan sijaan.

**TAULUKKO 2**

	Helsinki– Vaasa	Helsinki– Oulu	Helsinki– Rovaniemi
<b>Kesto</b>			
Juna	3 h 57 min	8 h 10 min	10 h 15 min
Lentokone	1 h 08 min	1 h 11 min	1 h 31 min
Junalla säästetty aika	-2 h 49 min	-6 h 59 min	-8 h 44 min
<b>Hinta yhteisen suuntaan</b>			
Juna	29,40 euroa	34,20 euroa	39,70 euroa
Lentokone	101,60 euroa	93,20 euroa	101,10 euroa
Junalla säästetyt eurot	72,20 euroa	59,00 euroa	61,40 euroa

Huomautus: Keskimääräiset hinnat on valittu. Helsinki–Vaasa-reitin mahdolliset yöjunat on jätetty laskelmista pois, jotta keskiarvo ei vääristyisi, sillä nämä matkat ovat huomattavasti pidempiä, selvästi kalliimpia ja määrältään vähäisiä. Haku tehtiin 9.12.2025 ajalle 1.2.2026. Lähde: VR, Finnair.

## Edellytykset

Pohjanmaan liiton aloitteesta länsirannikon maakunnat ilmoittivat vuoden 2024 alussa aikovansa selvittää länsirannikon radan rakentamismahdollisuuksia. Suunniteltu rata kulkisi todennäköisesti Turusta Pietarsaareen ja Kokkolaan ja jatkaisi sitten olemassa olevaa rataa pitkin Ouluun ja Tornioon.

Sekä Varsinais-Suomen että Satakunnan maakuntasuunnitelmissa on jo varattu rahoitusta uusille rautatieinvestoinneille, ja Pohjanmaalla suunnitellaan samaa. Pohjanmaan viimeisimmän maakuntasuunnitelman mukaan länsirannikon rata voitaisiin lisäksi yhdistää pitkään keskusteltuun URPO-rataan<sup>11</sup> Porin, Rauman ja Uudenkaupungin<sup>12</sup> välillä. Suomen Nato-jäsenyys on myös tuonut esiin tarpeen kunnostaa noin 50 kilometrin pituinen Pori–Haapamäki-rata, jotta raskaiden kuljetusten kulku sisämaasta ranni-

<sup>11</sup> "Uudestakaupungista Rauman kautta Poriin."

<sup>12</sup> Pohjanmaan liitto, "Pohjanmaan maakuntakaava 2050 – Kaavan kuvaus", 2024.

kolle helpottuisi. Koko reitti – tai osa siitä – voitaisiin mahdollisesti toteuttaa länsirannikon radan rakentamisen yhteydessä<sup>13</sup>.

Maakuntaliitto, kunnat ja organisaatiot osoittavat, että länsirannikon radan kehittämiseen on vahva kiinnostus. Länsirannikon rata voi houkuttaa uusia matkustajia, luoda uusia tavarankuljetusyhteyksiä ja tarjota täysin uusia mahdollisuuksia junamatkustukselle Suomessa. Suuri kysymys on, miksi päättäjät ovat sen sijaan päättäneet priorisoida Länsiradan, Suomi-radana ja Itäradan – investoinnit, jotka hyödyttävät pääasiassa alueita, joilla on hyvät junayhteydet.

Kaikki kolme ”suurhanketta” eivät sisälly Liikenne 12 -suunnitelman kustannusarvioon, vaan valtion omistamat projektiyhtiöt toteuttavat niitä. Niiden arvioidaan vaativan noin 6,7 miljardia euroa julkisia varoja. Viestintäministeriön ja valtiovarainministeriön laskelmien mukaan on kuitenkin epävarmaa, tuovatko monet näistä hankkeista positiivista yhteiskunnallista hyötyä. Päinvastoin, laskelmat osoittavat, että odotettu yhteiskunnallinen hyöty on negatiivinen ja että Länsiradan rakentamisen aikana syntyneiden päästöjen kompensoiminen kestäisi noin 140 vuotta, Itäradan 280 vuotta ja Suomi-radana 240–330 vuotta.<sup>14</sup> On kuitenkin tärkeää olla soimaamatta näistä kustannuksista, sillä myös länsirannikon radan takaisinmaksuaika olisi todennäköisesti pitkä ja kustannukset korkeat.

Luultavasti suurin este sekä länsirannikon radalle että kolmelle suurprojektille on rautateidemme korjausvelka. Vuosina 2019–2024 korjausvelka on kasvanut yhteensä 54 prosenttia ja on vuonna 2024 noin 1,6 miljardia euroa rautatieverkon osalta<sup>15</sup>. Liikenne 12 -suunnitelman mukainen rautateiden kunnossapidon vuotuinen määräraha on noin 592 miljoonaa euroa, ja aiemmin tasot olivat vieläkin matalammat<sup>16</sup>. On ratkaisevan tärkeää estää korjausvelkaa, koska rautateiden kunnossapidon laiminlyönti voi pitkällä aikavälillä johtaa korjausvelan kasautumiseen. Se rajoittaa kapasiteettia, heikentää täsmällisyyttä ja vähentää luottamusta joukkoliikenteeseen.

13 Jouni Tanninen/Yle, ”Nato-jäsenyys herätti uinuvan ratakannan – kunnat yrittävät saada vanhan poikkiradan takaisin käyttöön”, 2023.

14 Freddi Wahlström/Yle, ”Utredning: Entimmeståget till Åbo skulle tära på både miljön och statens ekonomi”, 2023.

15 Väylävirasto, ”Väyliä korjausvelka”, 2024. Rautateiden korjausvelka on noin 40 prosenttia kokonaiskorjausvelasta.

16 Väylävirasto, ”Väyläverkon investointiohjelma 2025–2032”, 2024.

## Inspiraatio – Länsirannikon rata Göteborg–Malmö

Kuten moottoritieverkoston tapauksessa, Ruotsi on mielenkiintoinen vertailukohde myös puhuttaessa rautateiden laajentamisesta. Ruotsissa on yhteensä noin 14 200 kilometriä rautateitä, kun taas Suomessa niitä on 6 000 kilometriä. Molemmissa maissa rautatie kulkee pohjoisesta etelään, mutta se on selvästi keskittynyt eteläosiin.

Historiallisesti Ruotsi on investoinut huomattavasti enemmän rautatieverkostoonsa kuin Suomi, ja tämä suuntaus näyttää jatkuvan. Liikenne 12 -suunnitelmassa Suomen investoinnit rautatieverkon kehittämiseen ja ylläpitoon ovat noin 4,1 prosenttia BKT:stä koko suunnittelukauden ajan, kun vastaava osuus Ruotsissa on noin 5,4 prosenttia. Asukasta kohden laskettuna Suomi myöntää rahaa noin 153 euroa vuodessa ja Ruotsi noin 201 euroa. Suhteessa rautateiden kokonaispituuteen tämä tarkoittaa, että Suomi investoi noin 142 000 euroa kilometriä kohti, kun Ruotsissa vastaava luku on 149 000 euroa kilometriä kohti<sup>17</sup>.

Erityisen relevantti esimerkki on Ruotsin länsirannikon rata, joka ulottuu Göteborgista Lundiin – noin 270 kilometriä tai jopa 500 kilometriä, jos mukaan lasketaan reitti Oslostä Kööpenhaminan–Malmön alueelle. Ruotsin länsirannikon radan suoraan vaikutusalueella asuva väestö vastaa suunnitelleen Suomen länsirannikon väestömäärää: joka kolmas ruotsalainen asuu Skånessa tai Länsi-Götanmaalla, kun taas joka neljäs suomalainen asuu länsirannikon maakunnissa.

Ruotsin liikenneviraston mukaan länsirannikon rata on yksi Ruotsin tärkeimmistä liikenneväylistä<sup>18</sup> ja kuuluu EU:n TEN-T-ydinverkkoon. On todennäköistä, että radan olemassaolo oli keskeinen tekijä, kun Ruotsi ja Tanska päättivät rakentaa Juutinrauman yhteyden 2000-luvun alussa. Samanlaisia klusterivaikutuksia voi syntyä Suomessa tulevan länsirannikon radan yhteydessä, esimerkiksi Merenkurkun yhteyden tai Tallinnan tunnelin yhteydessä (katso seuraava luku).

Ruotsin länsirannikon rata avattiin jo vuonna 1886, ja se oli ensimmäinen päärautatie, joka rikkoi tuolloista rannikon vastaista periaatetta, jonka

17 Vertailu Trafikverketin (Ruotsin liikennevirasto) ”Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033”, 2021 ja Väyläviraston ”Väyläverkon investointiohjelma 2025–2032”, 2024 välillä.

18 Region Skåne et al., ”Väst kustbanan – dubbelspår på hela sträckan”, 2020.

mukaan rautatiet oli taloudellisista ja sotilaallisista syistä rakennettava sisämaahan. Viime vuosisadan aikana rataa on laajennettu asteittain, erityisesti muuttamalla se kaksiraiteiseksi. 4,5 kilometrin pituinen yksiraiteinen osuus Helsingborgin ja Marian välillä on pitkään ollut pullonkaula. Vuonna 2017 julkaistussa yhteisessä lausunnossa asianomaiset alueet ja kunnat korostivat, että täysin rakennettu rata mahdollistaisi vähintään 27 000 uuden asunnon rakentamisen Etelä-Ruotsiin sekä parantaisi kapasiteettia ja työmatkaliikennettä<sup>19</sup>. Tämä pullonkaula on kuitenkin edelleen olemassa, ja sen korjaaminen on suunniteltu vasta vuodelle 2038<sup>20</sup>.

Näistä puutteista huolimatta länsirannikon radan kehitystä voidaan pitää menestyksenä: 1980-luvulta lähtien yli 90 prosenttia reitistä on uudelleenrakennettu kaksiraiteiseksi. Yksittäisten investointivaiheiden yhteiskunnalliset laskelmat osoittavat usein positiivisia kapasiteettivaikutuksia, mutta matalan tai negatiivisen yhteiskunnallisen nettohyödyn<sup>21</sup>, mikä johtuu pääasiassa korkeista rakennuskustannuksista ja rajallisista ilmastovaikutuksista – ongelma, joka muistuttaa Länsirataa, Suomi-rataa ja Itärataa Suomessa (ja yleisemmin suurempia rautatiehankkeita).

Silti länsirannikon rata on ollut ratkaisevassa asemassa Ruotsin länsiosien kasvualueilla. Se on lyhentänyt matka-aikoja, parantanut rautatieliikenteen saatavuutta ja vahvistanut Oslo–Göteborg–Juutinrauma-klusterin kilpailukykyä.

## Ehdotukset

Kuvassa 2 on ehdotus siitä, miten länsirannikon rata voisi kulkea. Reitti alkaa Turusta ja kulkee Uudenkaupungin, Rauman, Porin, Kaskisten ja Vaasan kautta, ja liittyy sitten olemassa olevaan rautatiehen Pietarsaari-Pedersören asemalla. Kokonaispituus on arviolta noin 460 kilometriä.

VR:n nykyisten aika-arvioiden mukaan matka Turun ja Pietarsaari-Pedersören välillä kestää noin 4 tuntia ja 26 minuuttia, kun taas laajennuksen jälkeen matka kestäisi noin kolme tuntia interciti-junalla, joka kulkee 160 km/h.

19 Ibid.

20 Dagens infrastruktur, ”Västkustbanans sista flaskhals utreds för bygge på 2030-talet”, 2022.

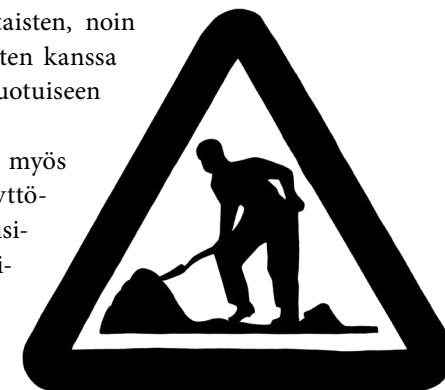
21 Katso muun muassa Banverket, ”Effekter och samhällsekonomisk bedömning för Västkustbanan, sträckan Ängelholm – Maria”, 2007, ja Trafikverket, ”Västlänken – sammanhang och effekter”, 2013.

Suuri kysymys on, mitä länsirannikon radan rakentaminen maksaisi ja mitä yhteiskunnallisia vaikutuksia sillä olisi. Taulukossa 1 on esitetty Fröidhin (2010) tutkimukseen perustuva yleinen arvio, jossa ilmoitetaan keskimääräiset rakentamiskustannukset kilometriä kohti ruotsalaisissa yksi- ja kaksiraiteisissa hankkeissa. Kustannukset sisältävät kaivamisen ja rakentamisen. Maaston vaihtelevuuden huomioon ottamiseksi esitetään myös skenaario, jossa 15 prosenttia reitistä arvioidaan vaikeaksi maastoksi. Kokonaiskustannusten arvioidaan olevan noin 3,2 miljardia euroa yksiraiteiselle radalle ja 3,8 miljardia euroa kaksiraiteiselle radalle, ja enimmillään noin 4,3 miljardia euroa kaksiraiteisen radan ja vaikean maaston skenaariossa.

Vuotuiset käyttökustannukset on arvioitu noin 200 miljoonaksi euroksi perustuen Valtiovarainministeriön (2023) arvioihin Länsi- ja Itä-radasta. Länsirannikon väestön osuuden perusteella (27 % kaikesta kaukoliikenteestä) oletetaan, että tämä osuus käyttäisi länsirannikon rataa, ja kolmasosa edustaa linja-autosta junaan vaihtavia matkustajia. VR:n nykyisillä meno-paluu-lippujen hinnoilla vuotuisiksi tuloiksi arvioidaan noin 202 miljoonaa euroa. Yhdessä vuosittaisten, noin 206 miljoonan euron käyttökustannusten kanssa tämä johtaa noin –4 miljoonan euron vuotuisen tulokseen.

Kuten aina tällaisissa laskelmissa, myös tässä on epävarmuustekijöitä. Oletus käyttökustannuksista perustuu siihen, että länsirannikon rata saa samanlaisen kapasiteetin kuin länsi- ja itärata, mikä ei välttämättä ole tilanne. Lisäksi liikennemääristä ja pois jätetystä tavara-liikenteestä on epävarmuutta, mikä aiheuttaisi sekä lisäkustannuksia (huolto, kapasiteetti) että tuloja.

Laskelma viittaa kuitenkin siihen, että länsirannikon rata olisi jo suunniteltujen investointien tasolla. Hanke vaikuttaa toteutettavissa olevalta, kun poliittista tahtoa löytyy. Tällä hetkellä päätöksentekijöiden prioriteettina näyttää olevan investoinnit jo hyvin varustettuihin alueisiin. Asianomaisten maakuntaliittojen käynnissä oleva selvitys voi kuitenkin olla erittäin merkityksellinen länsirannikon radan tulevaisuuden kannalta.



## KUVA 2

Suomen rautatiet matkustajaliikenteelle (vihreä) ja tavaraliikenteelle (punainen) sekä raporttietiedotus länsirannikon radasta (sininen).



Lähde: Oona Räisänen/Wikimedia Commons; omat piirustukset.

## TAULUKKO 3

Laskelmaesimerkkejä kiinteistä ja juoksevista kustannuksista sekä juoksevista lippituloista ehdotetulle länsirannikon radalle.

	Turku–Rauma	Rauma–Pori	Pori–Vaasa	Vaasa–Pietarsaari	Länsirannikon rata yhteensä
<b>Ehdotus rautatieksi</b>	93 km	51 km	193 km	121 km	458 km
<b>Kiinteät kustannukset</b>					
Yksiraiteinen	651 milj. euroa	357 milj. euroa	1 351 milj. euroa	847 milj. euroa	3 206 milj. euroa
Kaksiraiteinen	781 milj. euroa	428 milj. euroa	1 621 milj. euroa	1 016 milj. euroa	3 846 milj. euroa
Vaikea maasto	873 milj. euroa	479 milj. euroa	1 812 milj. euroa	1 136 milj. euroa	4 300 milj. euroa
<b>Vuotuiset juoksevat kustannukset</b>	<b>42 milj. euroa</b>	<b>23 milj. euroa</b>	<b>87 milj. euroa</b>	<b>54 milj. euroa</b>	<b>206 milj. euroa</b>
<b>Juoksevat tulot</b>					
Lippumaksu, meno-paluu	60 euroa	60 euroa	70 euroa	36 euroa	-
Matkojen määrä vuodessa	0,6 milj.	0,3 milj.	1,5 milj.	1,2 milj.	3,7 milj.
<b>Vuotuiset tulot</b>	<b>36 milj. euroa</b>	<b>18 milj. euroa</b>	<b>105 milj. euroa</b>	<b>43 milj. euroa</b>	<b>202 milj. euroa</b>
<b>Vuotuinen tulos</b>	<b>-6 milj. euroa</b>	<b>-5 milj. euroa</b>	<b>18 milj. euroa</b>	<b>-11 milj. euroa</b>	<b>-4 milj. euroa</b>

Huomautus: Kiinteät kustannukset on arvioitu Fröidhin (2010) ilmoittamien perustamiskustannusten perusteella. Lähtökohdista ovat keskimääräiset kustannukset rautatiekilometriä kohti kaikissa Yksi- ja kaksiraiteisissa hankkeissa. Vuotuiset juoksevat kustannukset perustuvat Valtiovainministeriön (2023) arvioihin Länsi- ja Itäradan keskimääräisistä käyttö-, pääoma- ja muista rahoituskustannuksista 50 vuoden ajanjaksolla. Lippujen hinnat ovat VR:n nykyiset matalimmat hinnat kyseisille reiteille, vaihdot mukaan lukien. Matkojen määrän arvioidaan vastaavan länsirannikon maakuntien väestöosuutta, joka on 27 prosenttia kaikista kaukoliikenteestä, ja linja-autosta junaan siirtyminen koskee kolmasosaa kaikista linja-autoliikenteestä länsirannikon maakuntien väestöosuuden osalta. Nämä tiedot ovat peräisin Väylävirastoilta (2022) ja Tilastokeskuksesta. Lähde: Fröidh (2010), Valtiovainministeriö (2023), VR, Väylävirasto (2022), Tilastokeskus.

### 3. Suomenlahden alla kohti Tallinnaa

#### Tarve

Helsinki ja Tallinna ovat monin tavoin integroitu alue. Kaupunkien välillä matkustaa vuosittain noin yhdeksän miljoonaa matkustajaa ja 1,2 miljoonaa autoa, eli päivittäin noin 25 000 henkilöä ja 3 300 autoa. Päivittäinen työmatkaliikenne Helsingin alueelta Tallinnaan on suurempaa kuin mihinkään muuhun Suomen suurkaupunkiin, kuten esimerkiksi Turkuun tai Tampereelle<sup>22</sup>.

Matka Helsingin ja Tallinnan välillä tapahtuu nykyään joko lautalla tai lentäen, koska aiempi vaihtoehto Pietarin kautta ei ole enää ajankohtainen moraalista ja turvallisuuspoliittisista syistä. Paineet sekä lento- että lautta-liikenteeseen ovat sen vuoksi kasvaneet, vaikka molemmat vaihtoehdot ovat kapasiteetin, sääriippuvuuden ja päästöjen osalta rajoitettuja. Teknisistä edistysaskeleista huolimatta lautat ovat edelleen herkkiä tuulille ja jääolosuhteille, ja lentoliikenne on ylivoimaisesti ilmastoa eniten kuormittava vaihtoehto. Kumpikaan ratkaisu ei tarjoa jatkuvuutta ja täsmällisyyttä, joita alueen kestävää kehitystä edellyttää.

Tätä taustaa vasten on nostettu esiin ajatus kiinteästä rautatieyhteydestä Suomenlahden ali – ns. Tallinnan tunnelista – rakenteellisesti ylivoimaisena ratkaisuna. Tunneli mahdollistaisi säästä riippumattoman liikenteen ympäri vuorokauden, lyhentäisi matka-aikaa kaupunkikeskustojen välillä noin puoleen tuntiin ja loisi vankan liikenneyhteyden, jota ei voida estää tai häiritä samalla tavalla kuin meri- ja lentoliikennettä<sup>23</sup>. Toisin kuin lauttaliikenteen muuttuvat kustannukset ja rajoitukset, tunneli tarjoaa lisäksi pitkäaikaista kapasiteettia ja lähes nollapäästöjä matkustajaa kohti sähköistetyssä rautatie-liikenteessä.

22 FinEst Link, "Helsinki-Tallinn Transport Link Feasibility Study – Final Report", 2021.

23 Ibid.

Ajatus tunnelista ei ole uusi. Jo 1990-luvulla Helsingin kaupungin henkilöstöjohtaja Martti Asunmaa nosti asian esille niin sanotun Tallinnan projektin yhteydessä, jonka tarkoituksena oli vahvistaa pääkaupunkien välisiä siteitä. Vuonna 1993 Asunmaa kannatti avoimesti kiinteää yhteyttä, mikä jopa koettiin aprillipilaksi kaupunginvaltuuston kokouksessa. Lopun vuosikymmenen aikana keskustelu palasi sekä suomalaisiin että virolaisiin tiedotusvälineisiin, ja viime vuosina hanke on saanut uutta ajankohtaisuutta taloudellisista, kulttuurisista ja valmiuserusteisista syistä<sup>24</sup>.

Suomella ja Virolla on vahvat taloudelliset siteet. Viron itsenäistymisen jälkeen vuonna 1991 Suomi on investoinut Viroon 7,2 miljardia euroa, kun taas Viro on investoinut Suomeen 1,2 miljardia euroa<sup>25</sup>. Maiden elinkeinoelämä tekee tiivistä yhteistyötä muun muassa digitalisaation ja vihreiden energiaratkaisujen kehittämisen parissa Itämeren alueella. Suomalais-virolainen kulttuurisäätiö, Eesti Instituut ja Soome Instituut -instituutit toimivat aktiivisesti kulttuurivaihdon edistämiseksi. Tutkimuksen alalla toimii esimerkiksi FinEst Centre for Smart Cities, joka kokoaa yhteen Aalto-yliopiston, Forum Virium Helsingin, Tallinnan teknillisen yliopiston ja Viron valtiovarainministeriön kehittämään kaupunkien innovaatioita. Ennen pandemiaa noin 700 virolaista opiskelijaa opiskeli vuosittain Suomessa ja yli 1 000 suomalaista opiskelijaa Virossa<sup>26</sup>.

Suomi ja Viro molemmat ovat EU:n ja Naton jäseniä, ja niiden välillä on jo tiivis puolustus- ja valmiusyhteistyö. Maat jakavat riskit kyberturvallisuuden, toimitusketjujen ja merivalvonnan alalla, ja kiinteä yhteys lisää myös yhteistä logistista kestävyttä. Meriliikenne voi estyä, viivästyä tai häiriintyä sotilaallisten tapahtumien tai hybridiuhkien vuoksi, kun taas tunneli on vakaampi yhteys sekä rauhan aikana että kriisitilanteissa<sup>27</sup>.

24 Helsingin Sanomat, "Tallinna-projektin vetäjäksi nimitettiin Martti Asunmaa", 1993; Helsingin Sanomat, "Asiantuntijat tyrmäävät Tallinnan tunnelihankkeen Kaupunginhallituksen puheenjohtaja luuli vitsiksi", 1994.

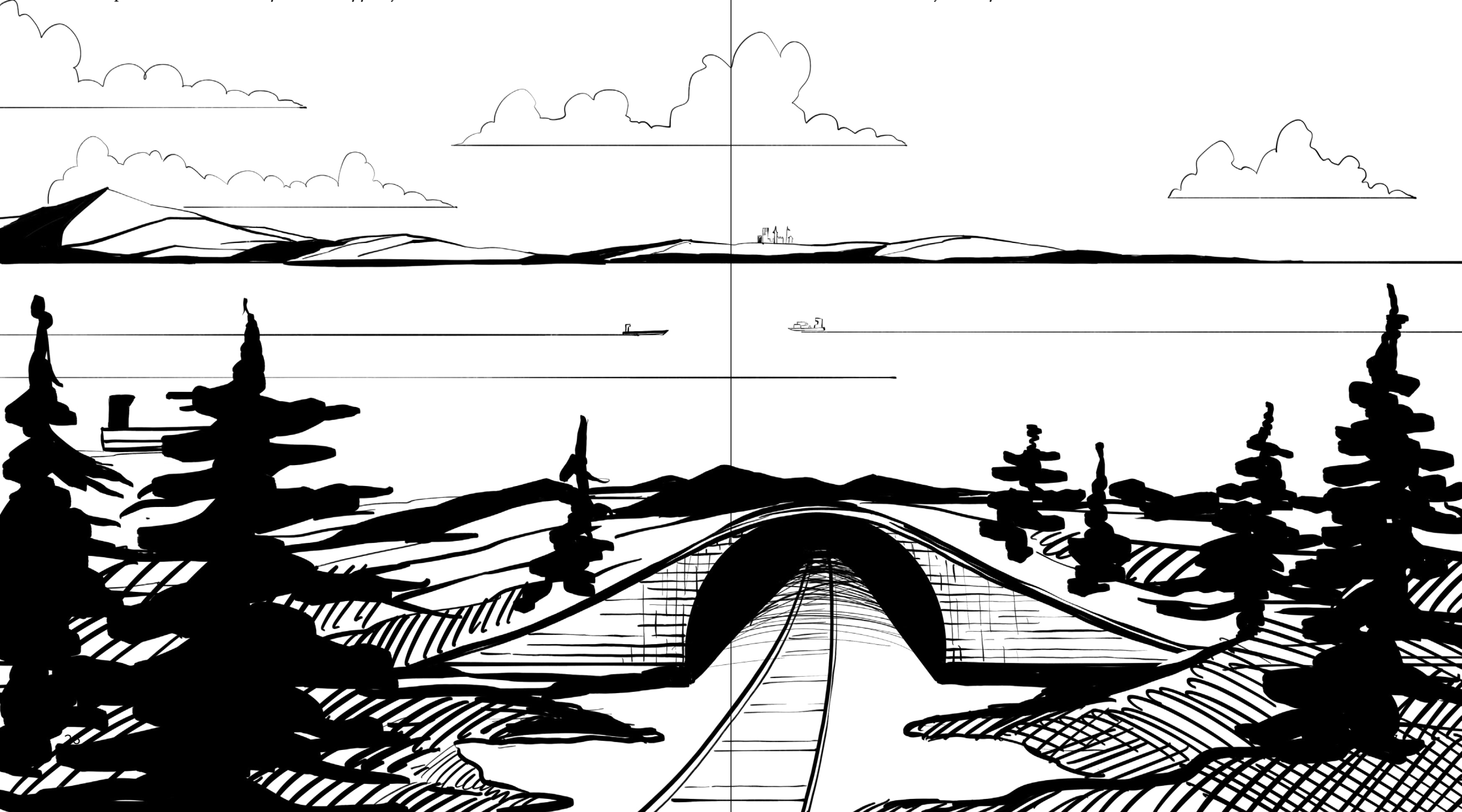
25 Viron suurlähetystö Helsingissä, "Economic Relations", 2024. On syytä huomata, että ulkomaiset investoinnit suomalaisiin startup-yrityksiin ovat laskeneet henkeä kohti noin 180 eurosta 80 euroon ennen pandemiaa, kun taas Virossa vastaava luku on kaksinkertaistunut 70 eurosta lähes 150 euroon. Viro on onnistunut säilyttämään elinvoimaisen yrityskulttuurin ja selkeän teknologiaprofiilin, kun taas Suomi on osittain menettänyt asemaansa. Katso lisätietoja Atomicosin sarjasta "The State of European Tech".

26 Anne-Mari Virolainen & Jaak Aaviksoo, "Report 1+1=3 – Visionary report on Estonia-Finland future cooperation", Finnish Institute of International Affairs & Estonian Foreign Policy Institute, 2023.

27 Ibid.

Tunneli vahvistaisi siis paitsi Helsingin ja Tallinnan välistä integraatio-  
ta myös lyhentäisi koettua etäisyyttä yhteen lähimmistä yhteistyökumppa-  
neistamme. Alue kehittyisi monin tavoin Öresundin kaltaiseksi yhtenäiseksi  
työmarkkinaksi, yhteiseksi innovaatiokeskukseksi ja yhdeksi maailman poh-  
joisimmista talouskeskuksista. Tunneli ei siis ole pelkästään liikennehanke,  
vaan rakenteellinen väline, jolla vahvistetaan koko Suomen ja Viron yhteisen  
alueen pitkän aikavälin kehitystä, kestävyyttä ja valmiuksia.

Samalla tämä keskustelu käydään aikana, jolloin julkinen talous on koval-  
la koetuksella ja resursseja puuttuu jopa jo olemassa olevan infrastruktuurin  
ylläpitoon. Tällaisessa tilanteessa on järkevää suhtautua suuriin uusiin inves-  
tointeihin varovaisesti ja tunnustaa avoimesti tunneliyhteyden riskit ja epä-  
varmuustekijät. Juuri siksi on tärkeää selvittää huolellisesti, mitkä osat hank-  
keesta loisivat pitkäaikaista arvoa ja mitkä rahoitusmallit voisivat keventää  
valtion budjettikehystä.



## Edellytykset

Maaliskuussa 2008 Helsingin kaupunginjohtaja Jussi Pajunen ja Tallinnan pormestari Edgar Savisaar allekirjoittivat aiesopimuksen kiinteän yhteyden rakentamisesta. Aiesopimus johti ensimmäiseen esiselvitykseen, joka julkaistiin vuonna 2015 ja jossa yhteyden mahdolliseksi aloittamisvuodeksi ilmoitettiin 2025. Pääehdotus koostui kahdesta rinnakkaisesta tunnelista, joissa junat voisivat kulkea jopa 250 km/h nopeudella. Tunnelin suuaukot sijoitettiin Pasilaan ja Muugaan, ja niistä oli jatko-osuudet Vantaan ja Ülemisten lentoasemille. Suunniteltu matka-aika Helsingin ja Tallinnan välillä oli noin 30 minuuttia, kun nykyinen lauttamatka kestää noin kaksi tuntia. Tunnelin pituudeksi arvioitiin noin 80 kilometriä, mikä tekisi siitä maailman pisimmän rautatietunnelin<sup>28</sup>. Keskusteltiin myös vaihtoehtoisesta reitistä Porkkalan kautta, mikä lyhentäisi tunnelia noin 65 kilometriin, mutta pidentäisi matka-aikaa hieman<sup>29</sup>.

Raportissa arvioitiin taloudelliseksi nettotuotoksi noin kaksi miljardia euroa ja kokonaiskustannuksiksi 9–13 miljardia euroa. Raportti perustui rahoitusmalliin, jossa Suomi, Viro ja EU kattaisivat noin 40 prosenttia kustannuksista ja loput 60 prosenttia rahoitettaisiin yksityisesti<sup>30</sup>.

Vuonna 2018 esiteltiin päivitetty esiselvitys, joka oli tehty yhteistyössä Helsingin ja Tallinnan kaupunkien, Uudenmaan liiton, Harjumaan maakuntaliiton ja molempien viestintäministeriöiden kanssa. Ehdotus seurasi suurin piirtein samaa reittiä, mutta arvioidut kustannukset nousivat noin 16 miljardiin euroon. Raportissa analysoitiin myös yhteiskunnallista hyötyä, joka syntyisi pääasiassa ajan säästönä sekä ihmisten, yritysten ja pääoman liikkuvuutena alueella. Samalla todettiin, että yhteiskunnallinen hyöty vastasi vain kustannuksia<sup>31</sup>.

2010-luvun lopulla projekti sai uuden käänteen, kun Rovion perustaja Peter Vesterbacka käynnisti yksityisen aloitteen FinEst Bay Area Development

28 Mikko Kuusisalo/Yle, "Avajaisjuna kulki maailman pisimmän tunnelin läpi – video", 2016.

29 Harju County Government, City of Helsinki & City of Tallinn, "Pre-feasibility study of Helsinki-Tallinn fixed link Final Report", 2015.

30 Raportissa arvioitiin vuosittaiset ylläpitokustannukset noin 500 miljoonaksi euroksi. Eri liikenne-ennusteiden perusteella arvioidun 72 euron edestakaisen matkan hinnan perusteella vuotuiset tulot ylittäisivät suhteellisen helposti muuttuvat kustannukset.

31 FinEst Link, "Helsinki-Tallinn Transport Link Feasibility Study – Final Report", 2018. Tämä raportti on sittemmin tarkistettu vuonna 2021, ja viitataan jatkossa tähän tarkistettuun versioon. Tämä versio on ladattavissa täältä: <https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2021/10/FinEst-link-REPORT.pdf>

-yhtiön kautta. Yhtiö solmi alustavan 15 miljardin euron rahoitusopimuksen kiinalaisen pääomasijoitusyhtiön Touchstone Capital Partnersin kanssa vaihtoehtoisesta tunnelista, joka avautuisi Keilaniemeen. Tämä versio olisi noin 100 km pitkä<sup>32</sup>. Keskustelu on sittemmin keskittynyt siihen, mahdollistavatko nykyiset lait tämän kokoluokan yksityisrahoitteisen hankkeen ja mitkä rahoitusmallit olisivat realistisia.

Yhteenvetona voidaan todeta, että esiselvitykset osoittavat, että tunneliyhteys Suomenlahden ali merkitsisi merkittäviä investointikustannuksia ja taloudellisia riskejä, mutta myös lyhyempiä matka-aikoja, lisääntyvää integraatiota ja vahvistuvaa alueellista kilpailukykyä.

## Inspiraatio – Fehmarnin tunneli Tanskan ja Saksan välillä

Lähellä sijaitseva inspiroiva hanke on 18 kilometrin pituinen Tanskan Lollandin ja Saksan Fehmarnin välinen Fehmarnin yhteys, joka yhdistää sekä maantie- että rautatietunnelin. Yhteyden odotetaan lyhentävän Fehmarnin salmen ylittävän matka-ajan aiemmasta 45 minuutista lautalla vain 7 minuuttiin junalla ja 10 minuuttiin autolla. Kokonaismatka-aika Hampurin ja Kööpenhaminan välillä arvioidaan näin ollen puolittuvan, koska tunneli käytännössä muuttaa koko reitin moottoritieksi<sup>33</sup>. Myös tukholmlaisten junamatka Hampuriin lyhenee noin 13 tunnista noin 8 tuntiin.

Ajatus kiinteästä yhteydestä Fehmarnin salmen yli on ollut keskustelun aiheena jo ennen Berliinin muurin murtumista, ja se nähtiin varhain keinona integroida Skandinavia Länsi-Eurooppaan. Useissa 1990- ja 2000-luvulla tehdyissä esiselvityksissä ehdotettiin, että yhteys rakennettaisiin siltana eikä tunnelina – nelikaistaisena moottoritie-siltana, jossa olisi kaksi sähköistettyä raidetta. Kriitikot kuitenkin katsoivat, että Fehmarnin silta hyödyttäisi pääasiassa Länsi-Saksaa eikä vahvistaisi yhteyksiä itään. Siksi vaihtoehtoisena ehdotuksena oli silta Tanskan Gedserin ja Saksan Rostockin välille, mikä loisi suoramman yhteyden Berliiniin.

32 Marja Salomaa/Helsingin Sanomat, "Peter Vesterbackan ajama Tallinna-tunneli ajautui vastatuuleen Virossa: ministeri kritisoi valmistelua puutteelliseksi ja selvityksiä riittämättömiksi", 2019.

33 Blackridge Research & Consulting, "Fehmarn Belt Fixed Link Tunnel to Reduce Travel Time Between Germany and Denmark to 7 Minutes", 2023.

Päätös yhteyden sijoittamisesta Fehmarnille tehtiin lopulta vuonna 2008, kun Tanska ja Saksa allekirjoittivat aiesopimuksen<sup>34</sup>. Tanska sitoutui olemaan hankkeen ainoa rahoittaja ja omistaja sekä kantamaan koko riskin, kun taas Saksa sitoutui parantamaan maanteitään ja rautatieyhteyksiään<sup>35</sup>. Vasta vuonna 2011 hanke vahvistettiin tunneliksi sillan sijaan, kun useat tutkimukset osoittivat, että tunneli vaatisi vähemmän tilaa, olisi ympäristöystävällisempi ja halvempi kuin silta<sup>36</sup>.

Tanskan liikenneministeriö julkaisi vuonna 2015 ratkaisevan esiselvityksen, jossa esitettiin yksityiskohtaiset laskelmat kustannuksista ja yhteiskunnallisista vaikutuksista. Rakennuskustannusten kokonaismääräksi arvioitiin noin 8 miljardia euroa, mikä vastaa nykyistä tosiasiallista budjettia. Hankkeelle myönnettiin EU-tukea noin 1,2 miljardia euroa<sup>37</sup>. Arvioitu yhteiskunnallinen nettotuotto oli noin 3,5 miljardia euroa 50 vuoden aikana, pääasiassa lisääntyneen liikenteen, lyhyempien matka-aikojen ja tullitulojen ansiosta<sup>38</sup>.

Saksalainen talousvirasto DIW tarkasteli laskelmia ja katsoi, että tanskalaiset laskelmat eivät ottaneet täysin huomioon odottamattomia tapahtumia. DIW:n mukaan pessimistisemmissä skenaarioissa projekti voisi olla yhteiskunnalle haitallinen. Virasto katsoi myös, että 3,5 miljardin euron nettotuotto oli liian pieni investoinnin suuruuden perusteeksi<sup>39</sup>.

Tanskan ja Saksan välinen aiesopimus johti siihen, että Tanskan parlamentti perusti vuonna 2015 valtionyhtiöt Femern A/S ja A/S Femern Landanlæg. Ensimmäinen yhtiö vastaa itse tunnelista, kun taas jälkimmäinen kehittää rautatie- ja maantieyhteyksiä maalla. Hanke rahoitetaan pääasiassa valtion lainoilla, jotka on tarkoitus maksaa takaisin 32 vuoden kuluessa. Pandemian vuoksi virallinen rakennustyön aloittaminen tapahtui vasta 3. tammikuuta 2021. Huhtikuussa 2024 koko ruoppaus – yli 15 miljoonaa kuutiometriä maata – oli saatu päätökseen, ja tunneliosuuksien rakentaminen on nyt alkanut. Tunnelin on määrä valmistua vuonna 2029.

34 Saksan liikenneministeriö, "Tiefensee: Durchbruch für feste Fehmarnbeltquerung", 2007.

35 State aid SA.39078 (2019/C) (ex 2014/N) – Financing of the Fehmarn Belt Fixed Link project.

36 Thames Menteth/Ground Engineering, "Tunnelling: Denmark's Fehmarnbelt tunnel begins to take shape", 2023.

37 Tanskan valtion omistama Femern A/S -yhtiö on arvioinut, että tarvitaan noin 7,3 miljardia Tanskan kruunua eli 978 miljoonaa euroa EU:n tukea vuonna 2021. Katso Femern A/S, "Annual Report 2021".

38 Thomas Odegaard & Kristian Kolstrup/Transportministeriet, "Cost-benefit analysis of The Fehmarn Belt Fixed Link Report by The Danish Ministry of Transport", 2015.

39 DIW Econ, "Statement on the current cost-benefit analysis for a fixed link across the Fehmarnbelt", 2015.

Samalla Euroopan tilintarkastustuomioistuimien ja Saksan liittovaltion tilintarkastustuomioistuin ovat tarkastelleet hanketta kustannusten nousun ja viivästysten varalta<sup>40</sup>. Alun perin Saksan oli tarkoitus vain parantaa olemassa olevaa rautatietä 160 km/h:n nopeudelle, mutta päätös muutettiin myöhemmin 200 km/h:n nopeudelle, mikä edellytti uuden rautatien rakentamista. Saksan osuus maksaa siten noin 46 miljoonaa euroa kilometriltä, kun taas Tanskan puolella, jossa tarvitaan vain pieniä parannuksia, kustannukset ovat 11 miljoonaa euroa kilometriltä. On paljon viitteitä siitä, että kustannusten nousu Saksassa olisi voitu välttää sujuvammalla päätöksentekoprosessilla.

Lopulliset vaikutukset jäävät vielä nähtäväksi, mutta jo nyt voidaan todeta, että tunnelinrakennustyöt ovat pysyneet kustannusarviossa ja että matkajan lyhenemiset tulevat olemaan merkittäviä.

### KUVA 3

Aloitettun Fehmarnin tunnelin sijainti E47-tien varrella (punainen).



Lähde: Bowzer/Wikimedia Commons (CC BY SA 3.0).

40 Euroopan tilintarkastustuomioistuin, "EU transport infrastructures: more speed needed in megaproject implementation to deliver network effects on time", 2020.

## Ehdotukset

Taulukossa 4 on koottu FinEst Link -selvityksen (2021) kustannukset ja arvioidut yhteiskunnalliset vaikutukset. Taulukossa ei ole mukana juoksevia kustannuksia ja tuloja, mutta kaikki esiselvitykset ovat osoittaneet, että ne tasapainottuvat pääosin lipputulolla.

On syytä huomata, että FinEst Link on kattavin saatavilla oleva analyysi, mutta täysin riippumatonta arviointia ei ole tehty. Esitettyjä lukuja pitäisi siksi pitää pikemminkin havainnollisena esimerkkinä mahdollisista kustannuksista ja hyödyistä kuin lopullisina arvoina<sup>41</sup>.

Kokonaisinvestointikustannukset arvioidaan noin 16 miljardiksi euroksi, mikä vastaa nykyarvolla laskettuna noin 11,2 miljardin euron kustannusta 30 vuoden aikana. Aikadiskontatut hyödyt ovat noin 5 miljardia euroa, mikä antaa netto nykyarvon (ENPV) –6,2 miljardia euroa. Samalla raportissa arvioidaan, että laajemmat taloudelliset vaikutukset, kuten alueellinen kehitys ja lisääntynyt integraatio, voivat olla noin 6,9 miljardia euroa 30 vuoden aikana. Nämä laajemmat vaikutukset merkitsevät, että hankkeen pitkän aikavälin yhteiskunnallinen hyöty voi olla kustannustason mukainen. On tärkeää huomata, että lähes nollan arvoinen netto nykyarvo voi silti merkitä merkittäviä koettuja hyötyjä esimerkiksi niille, joiden matka-aika lyhenee ja matkustusmahdollisuudet lisääntyvät, mikä antaa enemmän aikaa muuhun.

Tutkimuksen rahoitusta koskevassa osassa arvioidaan, että malli, jossa yhdistyvät julkiset tuet, EU-rahoitus ja yksityinen yhteisrahoitus, on mahdollinen, mutta julkisen ja yksityisen rahoituksen tarkat määrät vaihtelevat olotusten ja projektin vaiheen mukaan. Tanska on käyttänyt samanlaista mallia Fehmarnin yhteyden rakentamisessa, samoin kuin Ruotsi ja Tanska Juutirauman sillan rakentamisessa, joissa hankkeet on rahoitettu valtion lainoilla, jotka maksetaan takaisin tulevilla tuloilla.

Kiinteä yhteys ehdotetaan toteutettavaksi puhtaasti rautatieyhteytenä. Maantieliikenteen sisällyttäminen edellyttäisi huomattavasti suurempaa rakennetta, uusia kustannuslaskelmia ja laajaa suunnittelun uudelleenmäärittelyä. Lisäksi tieliikenteen kysynnän arvioidaan olevan rajallista. Tavarakuljetusten osalta esiselvitykset osoittavat, että tarpeet voidaan tyydyttää

<sup>41</sup> Kyseinen raportti, FinEst Link – Feasibility Study: Helsinki-Tallinn Transport Link (2021), on laadittu Helsinki-Uusimaa Regional Council (Helsingin-Uudenmaan alueyhdistys) pääkumppanina. Muita osallistuvia toimijoita ovat muun muassa Helsingin kaupunki, Tallinnan kaupunki, Suomen liikenne- ja viestintäministeriö, Viron talous- ja viestintäministeriö sekä Harjun maakuntahallitus (myöhemmin Harjun kuntien liitto).

tavarajunilla, kun taas maantiekuljetusratkaisujen kysyntä on suurempi Luoteis-Suomessa, jossa teollisuuden pääsy Norjan Atlantin satamiin on ratkaisevan tärkeää.

Tunnelin lopullinen sijainti voidaan määrittää aiempien ehdotusten perusteella, joissa tunneli avautuisi Pasilaan ja Muugaan ja jossa olisi yhteydet Helsinki-Vantaan ja Ülemisten lentoasemille.

Yhdessä Rail Baltica -hankkeen ja Suomen länsirannikon radan kanssa tunneli loisi yhtenäisen rautatiekäytävän Pohjois-Suomesta mantereelle.

Pandemian ja Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan aiheuttamat muutokset ympäröivässä tilanteessa oikeuttavat uuden, kattavan selvityksen, jossa keskitytään erityisesti rahoitukseen, riskien jakamiseen ja organisaatiomalliin.

#### TAULUKKO 4

Kustannukset ja arvioidut yhteiskunnalliset vaikutukset vuoden 2018 selvityksestä.

	Arvo
<b>Kustannukset ja rahoitus</b>	
Kokonaiskustannukset	16 000 milj. euroa
EU (12,5 %)	2 000 milj. euroa
Suomen valtio (13,75 %)	2 200 milj. euroa
Viron valtio (13,75 %)	2 200 milj. euroa
Jäljellä olevat kustannukset	9 600 milj. euroa
<b>Nykyarvo 30 vuoden ajalta</b>	
Kustannukset	11 200 milj. euroa
Edut	5 000 milj. euroa
Nettonykyarvo	-6 200 milj. euroa
<b>Laajempien taloudellisten vaikutusten hyödyt 30 vuoden aikana</b>	
Perusskenaario	6 900 milj. euroa
Korkea BKT-kasvu	7 300 milj. euroa
Matala BKT-kasvu	6 700 milj. euroa

Lähde: FinEst Link, "Helsinki-Tallinn Transport Link Feasibility Study – Final Report", 2021. Luvut perustuvat vuoden 2018 raportin laskelmiin. Nettonykyarvo koostuu ajallisesti diskontatuista eduista vähennettynä ajallisesti diskontatuilla kustannuksilla. Edut koostuvat muun muassa säästetystä matka-ajasta, parantuneesta matkustamisen laadusta, lippituloista ja niin edelleen. Kustannukset koostuvat ajallisesti diskontatuista rahoituskustannuksista. Yhteiskunnalliset vaikutukset koostuvat työmarkkinoille osallistumisen lisääntymisestä, liikkuvuuden ja kilpailun lisääntymisestä jne.

## 4. Yhteenvetokommentit

Tämän raportin tavoitteena on ollut keskustella ja esittää konkreettisia ehdotuksia tulevista infrastruktuurihankkeista Suomessa. Tavoitteena on ollut tunnistaa investointeja, jotka vahvistavat pitkällä aikavälillä saavutettavuutta, alueellista tasapainoa ja Suomen asemaa Euroopassa.

### Tekee junaliikenteen saatavaksi suurkaupunkien ulkopuolella

Laajennettu rautatieverkosto länsirannikolla parantaisi sekä ihmisten että yritysten liikkumismahdollisuuksia paitsi suurimmissa kaupungeissa myös niiden välisillä alueilla. Yhtenäinen rautatiekäytävä Turusta Vaasaan vahvistaisi merkittävästi henkilöliikennettä, tavarankuljetuksia ja elinkeinoelämän logistisia edellytyksiä Suomen länsirannikon kasvualueella.

Reitin pituus olisi noin 460 kilometriä, ja matka-aika Turun ja Vaasan välillä voisi lyhentyä jopa 1 tunti 20 minuuttia. Rakentamisen ja louhinnan arvioidut investointikustannukset ovat 3,2–4,3 miljardia euroa, mikä asettaa hankkeen samaan kokoluokkaan kuin Länsi-, Suomi- ja Itä-radat.

### Yhdistää Helsingin ja Tallinnan

Noin yhdeksän miljoonalla matkustajalla ja 1,2 miljoonalla autolla vuodessa Helsinki–Tallinna on jo yksi Itämeren vilkkaimmista liikenneväylistä, mutta kapasiteetti, sää ja korkeat päästöt rajoittavat nykyisiä lautta- ja lentovaihtoehtoja. Tunneli loisi vakaan ja ilmastoneutraalin yhteyden ympäri vuoden ja muuttaisi alueen yli kahden miljoonan asukkaan yhteiseksi talouskeskukseksi.

Noin 16 miljardin euron investointikustannukset ovat merkittävät, etenkin tilanteessa, jossa julkinen talous on ahtaalla. Taloudelliset analyysit osoittavat

kuitenkin, että hankkeen pitkän aikavälin hyödyt voivat vastata kustannuksia, kun otetaan huomioon laajemmat alueelliset vaikutukset. Yksi mahdollinen rahoitusratkaisu on yhdistelmä valtion ja Euroopan unionin tukea sekä yksityistä pääomaa ja valtion lainoja, kuten Juutinrauman sillan ja Fehmarnin salmen hankkeissa.

## Kommentti

Tuoreena opiskelijana pakkasin tavarani muuttaakseni Nauvosta Vaasaa kohti. Aikana, jolloin internet ei ollut vielä yhtä kehittynyt kuin nykyään, etsin rautatieasemalta tietoa Turun ja Vaasan välisestä junaliikenteestä. Siellä oli riveittäin juna-aikatauluja, mutta minulla oli vaikeuksia löytää Turku–Vaasa-aikataulu. Suureksi yllätyksekseni selvisi, että junamatka Turusta Vaasaan ei koostunut vain yhdestä, vaan kahdesta junanvaihdosta. Yksi Tampereella ja yksi Seinäjoella. Tajusin, että minun täytyy mennä sisämaahan päästäkseni rannikkokaupungista toiseen. Siitä on nyt yli 20 vuotta, eikä sinä aikana ole oikeastaan käyty vakavia keskusteluja rannikkoa pitkin kulkevasta rautatiestä. Siksi oli mielenkiintoista, että tässä raportissa käsitellään juuri tätä reittiä.

Sen sijaan Helsingin ja Tallinnan välisestä junaliikenteestä on keskusteltu huomattavasti vilkkaammin viimeisten 20 vuoden aikana. Hankkeiden taustalla on ollut useita erilaisia esityksiä, rahoitusmalleja ja toimijoita. Mutta sekään keskustelu ei ole enää kovin ajankohtainen. Muutama vuosi sitten hanke oli erittäin ajankohtainen, mutta reaalioliittiset tapahtumat ja kehityskulku estivät sen etenemisen, ja nyt tuntuu siltä, että suunnitelmat ovat unohtuneet.

Miksi sitten näin käy, kun kyse on suurista rautatiehankkeista Suomessa? Miksi ne eivät oikeasti saa tuulta siipien alle? Rautatieliikenteeseen panostaminen nähdään usein alueellisesti tärkeänä kasvun edistämiskeinona. Sen katsotaan houkuttelevan yritysinvestointeja ja edistävän talouskasvua. Usein myös suuria asuinalueita suunnitellaan rautatieyhteyden varrelle, minkä vuoksi rautatieinvestoinnit ja kasvu yhdistetään helposti toisiinsa. Ja hyvin harvoin alue tai kaupunki kieltäytyy siitä.

Olemme riippuvaisia viennin kehittämisestä ja samalla meillä on korkeat vaatimukset ilmastonmuutoksen torjumiselle ja huoltovarmuudelle. Tästä näkökulmasta tulevaisuuden liikenneinfrastruktuuri on erittäin strateginen kysymys. Se koskee kilpailukykyämme, alueellista kehityspotentiaaliamme sekä vaatimuksia ja toiveita lähentyä Eurooppaa. Tästä näkökulmasta uudet raiteet – erityisesti eurooppalaisen raidelevyden mukaiset – voitaisiin melkein nähdä Euroopan integraatiota edistävänä kehityshankkeena, vaikka kaikki tällä hetkellä luokitellaan ”turvallisuusinvestoinneiksi”.

Rautatieliikenteen kehittämiseksi on tietysti monia painavia syitä. Rautateilla on kapasiteettia kuljettaa suuria määriä sekä ihmisiä että erilaisia tavaroita suhteellisen tehokkaasti, energiatehokkaasti ja turvallisesti. Jos rautatiet vastaavat asukkaiden tarpeisiin, myös autojen määrä vähenee ja siten myös päästöt ja saasteet. Myös tavaroiden ja erilaisten tuotteiden kuljetus on kustannustehokasta, kun se tapahtuu rautateitse. Koska rautatieliikenne on nykyään pitkälti sähköistetty ja sähkö tuotetaan uusiutuvilla energialähteillä, junaliikennettä pidetään myös ilmastoystävällisenä liikennemuotona.

Mutta tietysti on olemassa myös haittoja. Erityisesti viime aikoina keskustelussa on korostettu voimakkaasti luonnonmuutoksia, joita uuden rautatien rakentaminen aiheuttaa. Jotkut ovat jopa kyseenalaistaneet rautatieliikenteen todellisen ympäristöystävällisyyden, kun otetaan huomioon, kuinka paljon metsää on kaadettava, kiviä räjäytettävä ja koskemattomia luontoalueita muutettava.

Suomen ongelmana on myös se, että etäisyydet ovat pitkiä ja asukkaita ei ole kovin paljon. Ei edes maan etelä- ja länsiosissa, joissa on useita kasvukeskuksia ja venti-intensiivisiä alueita. Koska rautatieinfrastruktuurin rakennuskustannukset ovat melko samat riippumatta matkustajamääristä, hyötykustannus-suhde kärsii melko pienistä matkustajamääristämme.

Uusien rautateiden rakentamiskustannukset ovat lisäksi erittäin korkeat. Nämä investoinnit voivat pitkällä aikavälillä luoda kasvua ja tuottoa, mutta nykypäivän yhä nopeammin muuttuvassa maailmassa pitkän aikavälin suunnittelulle on harvoin ymmärrystä tai kärsivällisyyttä. Tästä näkökulmasta rautatiet saattavat helposti vaikuttaa kannattamattomilta. Säästötarpeiden aikana on lisäksi taipumus asettaa junaliikenne vastakkain oikeuteen terveydenhuoltoon, jolloin maltillinen keskustelu romahtaa helposti ja korvautuu populistisemmilla sävyillä.

Vaikka uskon, että Suomi hyötyisi enemmän, paremmasta ja sujuvammasta junaliikenteestä, olen samalla marinoitunut viime vuosien kansallisessa poliittisessä todellisuudessa. Se on opettanut minulle, että argumentit voivat olla kuinka hyviä tahansa, mutta jos vastustajia on paljon ja he käyttävät kaikkia keinoja, jopa pitkällä aikavälillä järkevät hankkeet voivat joutua voimakkaaseen vastatuuleen. Toinen haaste on välinpitämättömyys tai vision puute. Jos esität uusia, urauurtavia ja ehkä hieman erilaisia ideoita, kohtaat hiljaisuutta, välinpitämättömyyttä tai katseen, joka sanoo, että sinun pitäisi hillitä itsesi. Jännittävät ja mielenkiintoiset hankkeet saavat harvoin tarvitsemaansa tukea, jotta ne voisivat mahdollisesti kukoistaa. Sen sijaan ne nujerretaan kommentoimalla ja mutisemalla ahtaalla olevasta taloudesta ja säännöksistä.

Yhteenvedon voidaan todeta, että infrastruktuuri-investoinnit kohtaavat aina vastustusta. Se kuuluu pelin henkeen. Aina on niitä, jotka näkevät lasin puolityhjänä puolityhden sijaan. Siitä huolimatta meidän on uskallettava olla visionäärejä. Meidän on uskallettava esittää uusia ideoita, uusia näkökulmia ja luovia ratkaisuja yhteiskunnallisiin ongelmiin. Valitettavasti paras mahdollinen idea ei riitä onnistumiseen, mutta se ainakin vie keskustelua eteenpäin.

Monet historian suurimmista keksinnöistä alkoivat jostakin täysin mahdottomalta vaikuttavasta: lentokoneet, matkapuhelimet, internet, sähköautot ja avaruusturismi. Jos kukaan ei olisi saanut esittää uusia ideoita, niitä ei olisi koskaan kehitetty eikä toteutettu. Rohkeat ideat pakottavat meidät ajattelemaan totuttujen kaavojen ulkopuolella. Kun joku rikkoo normeja, syntyy usein uusia oivalluksia. Ne eivät ehkä aina johda tuloksiin, mutta ne luovat ilmapiirin, jossa on sallittua ajatella vapaasti. Juuri tämä ilmapiiri saa useimmat uskaltamaan astua esiin, uskaltamaan esittää jotain uutta, ja se puolestaan johtaa lähes aina parempiin ratkaisuihin ja hieman parempaan huomiseen.

*Sandra Bergqvist*

Kirjoittaja on Varsinais-Suomen kansanedustaja ja entinen liikunta-, urheilu- ja nuorisoministeri.

# Helppolukuinen yhteenveto raportista

*Raportti Ajan tasalla – Suomen tulevan infrastruktuurin suunnittelu, osa 2* käsittelee Suomen rautateiden tulevaisuuden kehitysmahdollisuuksia.

Raportti keskittyy erityisesti kahteen suureen hankkeeseen. Toinen on uusi rautatie länsirannikolla. Toinen on kiinteä junatunneli Helsingin ja Tallinnan välillä. Tavoitteena on osoittaa, kuinka paremmat junayhteydet voivat vahvistaa Suomen taloutta, ympäristöä ja turvallisuutta pitkällä aikavälillä.

Suomi on tällä hetkellä suurten haasteiden edessä rautateiden osalta. Monet radat ovat vanhoja, hitaita ja rakennettu nykyistä pienemmälle liikennemäärälle. Samalla Suomi investoi vähemmän rahaa infrastruktuuriin kuin monet naapurimaat. Kun rautatiet eivät toimi hyvin, ihmisten on vaikeampi matkustaa, yritysten kuljettaa tavaroita ja maan selviytyä kriiseistä. Juna on tärkeä myös ilmaston kannalta, koska se on yksi ympäristöystävällisimmistä tavoista matkustaa pitkiä matkoja.

Suomen länsirannikolla asuu paljon ihmisiä, mutta junayhteydet ovat heikot. Linja-autolla tai autolla matkustaminen on usein nopeampaa ja helpompaa kuin junalla. Rannikkokaupunkien väliset matkat vaativat usein vaihtoja, esimerkiksi Tampereella, ja vievät paljon aikaa. Tämä aiheuttaa sen, että joidenkin yksityishenkilöiden ja yritysten tilanne on muita huonompi. Raportissa ehdotetaan siksi uutta yhtenäistä rautatietä, niin sanottua länsirannikon rataa, joka kulkee Turusta useiden rannikkokaupunkien kautta Pietarsaareen ja Kokkolaan. Tällainen rata nopeuttaisi matkustamista, vahvistaisi teollisuutta ja parantaisi kuljetuksia tärkeisiin satamiin. Se olisi myös tärkeä yhteiskunnan selviytymisen kannalta kriisitilanteissa. Länsirannikon radan kustannusten arvioidaan olevan noin kolmesta neljään miljardiin euroon, mikä on samaa suuruusluokkaa kuin muut suuret rautatiehankkeet Suomessa.

Raportissa käsitellään myös ajatusta junatunnelista Helsingin ja Tallinnan välillä. Nykyään miljoonat ihmiset matkustavat vuosittain kaupunkien välillä, pääasiassa lautalla tai lentokoneella. Lautat ovat alttiita säälle ja jälle, ja lentokoneet aiheuttavat suuria päästöjä. Tunneli Suomenlahden alla mahdollistaisi junamatkan noin 30 minuutissa säästä riippumatta. Se vähentäisi päästöjä ja loisi vakaan ja turvallisen yhteyden Suomen ja Viron välille. Tällainen tunneli voisi yhdistää alueen yhteiseksi työ-, opiskelu- ja yritysalueeksi ja vahvistaa Suomen yhteyksiä muuhun Eurooppaan.

Samalla raportissa korostetaan, että tunneli on erittäin kallis hanke. Kustannukset arvioidaan noin 16 miljardiksi euroksi. Siksi tarvitaan rahoitusratkaisu, jossa Suomi, Viro, EU ja yksityiset toimijat jakavat kustannukset keskenään. Kun kyse on kaikkien yhteisestä edusta, se voi olla pitkällä aikavälillä suuri, vaikka projekti onkin riskialtis.

Raportin johtopäätös on, että Suomen on ajateltava pitkällä aikavälillä ja uskallettava investoida rautateihin myös suurimpien kaupunkien ulkopuolella. Paremmat junayhteydet voivat vahvistaa alueellista tasapainoa, vähentää päästöjä ja yhdistää Suomen entistä paremmin Eurooppaan. Infrastruktuuri nähdään investointina tulevaisuuteen, ei pelkästään kustannuksena.

# Lähdeluettelo osa 1 ja osa 2

- Anna Sourander/Österbottens tidning, ”Joakim Strand om regeringens utredning: ”En fast förbindelse över Kvarken ska vara klar när 2030-talet är slut”, 2024.
- Anne-Mari Virolainen & Jaak Aaviksoo, ”Report 1+1=3 – Visionary report on Estonia-Finland future cooperation”, Finnish Intitute of International Affairs & Estonian Foreign Policy Institute, 2023.
- Antti Talvitie, ”Insändare: Kvarkenvägen är av oersättligt värde för Finland”, Hufvudstadsbladet, 2024.
- Antti Talvitie, ”Insändare: Vägen över Kvarken behövs för vårt försvar och försörjningstrygghet”, Hufvudstadsbladet, 2024.
- Banverket, ”Effekter och samhällsekonomisk bedömning för Väst kustbanan, sträckan Ängelholm – Maria”, 2007.
- Blackridge Research & Consulting, ”Fehmarn Belt Fixed Link Tunnel to Reduce Travel Time Between Germany and Denmark to 7 Minutes”, 2023.
- CER, ”The Economic Footprint of Railway Transport in Europe”, 2014.
- DIW Econ, ”Statement on the current cost-benefit analysis for a fixed link across the Fehmarnbelt”, 2015.
- EK Finland, ”Ulkomaankauppa”, 2023.
- Viron suurlähetystö Helsingissä, ”Economic Relations”, 2024.
- Euroopan komissio, ”Autumn 2024 Economic Forecast: A gradual rebound in an adverse environment”, 2024.
- Euroopan tilintarkastustuomioistuin, ”EU transport infrastructures: more speed needed in megaproject implementation to deliver network effects on time”, 2020.

- Femern A/S, ”Annual Report 2021”, 2022.
- Valtiovarainministeriö, ”Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvitys”, Valtiovarainministeriön julkaisuja, 2023:5.
- FinEst Link, ”Helsinki-Tallinn Transport Link Feasibility Study – Final Report”, 2018.
- FinEst Link, ”Helsinki-Tallinn Transport Link Feasibility Study – Final Report”, 2021.
- Fosu, Prince, ”Does railway lines investments matter for economic growth?”, 2021, Economics, 9. 11-24.
- Freddi Wahlström/Yle, ”Utredning: Entimmeståget till Åbo skulle tära på både miljön och statens ekonomi”, 2023.
- Fröidh, Oskar, ”Anläggningskostnader för järnvägar i Sverige 1989-2009”, PM, Kuninkaallinen teknillinen korkeakoulu, 2010.
- Harju County Government, City of Helsinki & City of Tallinn, ”Pre-feasibility study of Helsinki-Tallinn fixed link Final Report”, 2015.
- Heidi-Maria Harju/Yle, ”Merenkurkun silta tarvitaan, sanoo moni Vaasan vaalipiirin eduskuntavaaliehdokas vaalikoneessa – ”Yhteydet länteen on varmistettava”, 2023.
- Heini Holopainen/Yle, ”Merenkurkun sillan suunnittelun aloittaminen jakaa Vaasan vaalipiirin kansanedustajat – vaalikausi käy vähiin ja liikenteestä huolehtii nyt uusi laiva”, 2021.
- Helsingin Sanomat, ”Asiantuntijat tyrmäävät Tallinnan tunnelihankkeen Kaupunginhallituksen puheenjohtaja luuli vitsiksi”, 1994.
- Helsingin Sanomat, ”Tallinna-projektin vetäjäksi nimitettiin Martti Asunmaa”, 1993.
- Howard J. Shatz, Karin E. Kitchens, Sandra Rosenbloom ja Martin Wach (2011). ”The Effects of Highway Infrastructure on Economic Activity”, RAND Corporation.
- Ignatov, A. (2024). ”European highway networks, transportation costs, and regional income”. Regional Science and Urban Economics, Volume 104.

Jouni Tanninen/Yle, ”Nato-jäsenyys herätti uinuvan ratahankkeen – kunnat yrittävät saada vanhan poikkiradan takaisin käyttöön”, 2023.

Kiiskilä, Kati, Tuominen, Janne & Mäki, Ville, ”Kilometrit katuverkolla - Katuverkon liikennelaskennan ja suoritelaskennan kehittäminen”, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 7/2022.

Liikenne- ja viestintäministeriö, ”Rahoitusohjelman valmistelu – Parlamentaarinen ryhmä 8.12”, 2023.

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu ”Valtakunnallisesti merkittävät maaliikenteen runkoverkot - Työryhmän mietintö” (2006).

Marcus Lillkvist/Vasabladet, ”Umepolitiker mycket positiv till Kvarkenbro – tänker sig att Sverige tar halva kostnaden”, 2020.

Marcus Lillkvist/Yle, ”Nu går skattepengar till att utreda bro över Kvarken – myndighet satsar 200 000 euro”, 2024.

Marja Salomaa/Helsingin Sanomat, ”Peter Vesterbackan ajama Tallinna-tunneli ajautui vastatuuleen Virossa: ministeri kritisoi valmistelua puutteelliseksi ja selvityksiä riittämättömiksi”, 2019.

Micael Nord ja Marcus Horning/Transportnytt, ”Flest positiva effekter med Öresundsmetron”, 2023.

Mikko Kuusisalo/Yle, ”Avajaisjuna kulki maailman pisimmän tunnelin läpi – video”, 2016.

Esitys 2011/12:T257, jonka ovat jättäneet Maria Lundqvist-Brömster ja Hans Backman (FP), ja esitys 2012/13:T251, jonka ovat jättäneet Maria Lundqvist-Brömster ja Hans Backman (FP).

Niklas Evers/Yle, ”Varför ligger Finland så långt efter Sverige? Dödsfallen i trafiken skulle halveras under 2010-talet men vägarna har inte blivit säkrare”, 2019.

Norran, ”Säkerhetsläge skyndar på Kvarkenbro”, 2023.

Patrick Sjöholm/Vasabladet, ”Förbindelse över Kvarken kan hota världsarvsstatus – allt hänger på miljörapport”, 2022.

Railway Industry Association, ”The economic contribution of UK Rail”, 2021.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelma, Valtioneuvoston julkaisuja 2023:59.

Region Skåne et al., ”Västkustbanan – dubbelspår på hela sträckan”, 2020.  
Rautatiealan sääntelyelin, ”Järnvägsmarknaden”, 2021.

Slaget efter tolv, ”Kan Kvarkenbron bli verklighet? – nu nämns förbindelsen i regeringsprogrammet”, Yle, 2023.

State aid SA.39078 (2019/C) (ex 2014/N) — Financing of the Fehmarn Belt Fixed Link project.

Statens offentliga utredningar 1989:4, ”Fasta Öresundsförbindelser”, Tukholma 1989.

Valtioneuvoston julkaisuja, ”Vahva ja välittävä Suomi: Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma”, 2023.

Ruotsin valtiopäivät, kysymys 2005/06:326, esittäjä Gunilla Tjernberg (kd) valtioneuvoston Ulrica Messingille (s).

Thames Menteth/Ground Engineering, ”Tunnelling: Denmark’s Fehmarnbelt tunnel begins to take shape”, 2023.

Thomas Hamber/Göteborgs-Posten, ”Öresundsbron ger mångmiljardvinster”, 2014.

Thomas Malm, ”Bron och attityderna – en undersökning av politiska åsikter kring Öresundsbron”, Lundin yliopisto, 2008.

Thomas Odegaard & Kristian Kolstrup/Danmarks transportministeriet, ”Cost-benefit analysis of The Fehmarn Belt Fixed Link Report”, 2015.

Väylävirasto, ”Maantieverkon kunto”, 2021 ja Transportföretagen, ”Långsiktiga effekter av ett underfinansierat vägunderhåll”, 2023.

Traficom, ”Logistiikan tilanne ja toimintaedellytykset Suomessa”, 2022. Tilastokeskus.

Traficom, ”Liikenne maanteillä”, 2022.

Väylävirasto, ”Suomen ja Ruotsin välillä isoja eroja liikenneverkkoon panostamisessa”, 2014.

Väylävirasto, ”Väyläverkon investointiohjelma 2025–2032”, 2025.

Väylävirasto, ”Kaukoliikenteen matkat vuonna 2022 – yhteensä 13,236 milj. matkaa”, 2023.

Väylävirasto, ”Liikenneväylien korjausvelka”, 2024.

Väylävirasto, ”Vt 3 Tampere–Vasa”.

Väylävirasto, ”Vt 8 Vaasa–Kokkola”.

Väylävirasto, ”Tilläggsfinansieringen bryter ökningen av vägnätets reparationskostnad”, 2024

Väylävirasto, ”Väylien korjausvelka”, 2024.

Trafikverket, ”Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033”, 2021.

Samferdselsdepartementet, ”Nasjonal transportplan 2022–2033”, 2021.

Ruotsin liikennevirasto, ”Västlänken – sammanhang och effekter”, 2013.

Saksan liikenneministeriö, ”Tiefensee: Durchbruch für feste Fehmarnbeltquerung“, 2007.

Juutinrauma-instituutti, ”Fakta: Så mycket kostade Öresundsbron och Citytunneln”, 2015.

Pohjanmaan liitto, ”Pohjanmaan maakuntakaava 2050 – Kaavan kuvaus”, 2024.

Pohjanmaan kauppakamari, ”Utredning: Västra Finlands industri investerar med flera miljarder”, 2023.

Tämä on raportti siitä, miten Suomen rautateitä voidaan kehittää tulevaisuudessa, ja se keskittyy erityisesti kahteen suureen hankkeeseen; uusi rautatie länsirannikkoa pitkin sekä kiinteä junatunneli Helsingin ja Tallinnan välillä.

Länsirannikolla asuu paljon ihmisiä, mutta junayhteydet ovat heikot. Usein bussilla tai autolla matkustaminen on nopeampaa ja helpompaa kuin junalla. Matkat rannikkokaupunkien välillä vaativat usein vaihtoja, esimerkiksi Tampereella, ja kestävät pitkään.

Miljoonat ihmiset matkustavat vuosittain Helsingin ja Tallinnan välillä, pääasiassa lautalla tai lentäen. Lauttaliikenne on sää- ja jääolosuhteiden armoilla, ja lentäminen aiheuttaa suuria päästöjä. Tunneli Suomenlahden ali mahdollistaisi junamatkan noin kolmessa kymmenessä minuutissa säästä riippumatta.

Suomen on ajateltava pitkäjänteisesti ja uskallettava investoida rautateihin myös suurimpien kaupunkien ulkopuolella. Paremmat junayhteydet voivat vahvistaa alueellista tasapainoa, vähentää päästöjä ja tehdä Suomesta entistä tiiviimmin Eurooppaan kytkeytyneen. Infrastruktuuria on pidettävä investointina tulevaisuuteen, ei pelkästään kustannuksena.