Aimo Huhdanmäki,
asiantuntija, liikennejärjestelmä ja maankäyttö
Väylävirasto
11.3.2022

Tallinnan tunneli

Tallinnan tunneli olisi pitkälle tulevaisuuteen vaikuttava hanke, joka muuttaisi Suomen liikenteellistä asemaa merkittävästi. Tallinnan tunnelista on laadittu viime vuosina kaksi yleispiirteistä selvitystä: Finest Link ja FinEst Bay Area. Tallinnan tunnelia on suunniteltu rautatietunneliksi.

Tallinnan tunneli yhdistäisi Euroopan laajuiset TEN-T-verkot. Tunnelihankkeen rinnalla tulisi toteuttaa RailBaltica -hanke, jolloin katkeamaton ja nopea ratayhteys jatkuisi läpi Viron, Latvian ja Liettuan edelleen Keski-Eurooppaan. Tallinnan tunneli parantaisi henkilöliikenteen saavutettavuutta Suomesta erityisesti Viroon, mutta myös Latviaan ja Liettuaan sekä jossain määrin myös etäämmälle.

Tavaraliikenteen muutoksia on vaikeampaa arvioida. Tallinnan tunnelia palvelevat terminaalit olisi tarkoitus rakentaa sekä Suomeen että Viroon. Terminaaleissa esim. rekat, trailerit tai kontit tulisi siirtää juniin. Mahdollista voisi olla, että Suomen ja Baltian maiden välille syntyisi suoraa tuotantolaitosten välistä liikennettä. Logistiset ketjut tulisi toimia kuitenkin toiseen tapaan kuin nykyisin. Liikennemuodosta toiseen siirtyminen vie aikaa ja lisää kustannuksia. Nykyisin merirahdin kustannukset ovat rautatiekuljetuksia alhaisemmat. Lisäksi radan kuljetuskapasiteetti on pieni verrattuna merikuljetuksiin, saman konttimäärän kuljetuksiin tarvittaisiin 20 tavarajunaa kuin mitä keskimääräinen Suomeen purjehtiva konttialus kuljettaa. Ainakaan näillä perusteilla ei ole näköpiirissä kovin merkittävää tavarakuljetusten siirtymistä merikuljetuksista radoille. Esim. Englannin kanaalitunnelin liikenne on pääosin henkilöliikennettä, tavarat kulkevat edelleen lautoilla.

Tunneli olisi erityisesti myös merkittävä kaupunkirakenteen kehittämishanke, sillä se yhdistäisi Helsingin ja Tallinnan kaupunkiseudut kaksoiskaupungiksi, jolloin päivittäinen pendelöinti kaupunkiseutujen välillä olisi mahdollista. Vastaavantyyppinen kaksoiskaupunki Kööpenhaminan-Malmö syntyi reilut 20 vuotta sitten Juutinrauman sillan valmistuttua. Tämän jälkeen molemmat kaupunkiseudut ovat kasvaneet voimakkaasti. Kaupunkikehityksen ja aluerakenteen muutosten perustelu saavutettavuusmuutoksilla on useissa tapauksissa vaikeaa, mutta sillan rakentaminen näyttää vaikuttaneen merkittävästi Kööpenhamina-Malmö -seudun väestökasvuun ja talouteen.

Tunnelihankkeessa tärkeää on henkilö- ja tavaraliikenteen solmut. TEN-T-ydinverkossa solmuina on Helsinki-Vantaan lentoasema ja kaupunkisolmukohtana Helsinki. Suomen päässä on varauduttu henkilöliikenteen maanalaisiin asemiin Helsingin päärautatieasemalla, Pasilassa ja lentoasemalla. Tavaraliikenteen terminaali sijaitsisi

lentoaseman luoteispuolella. Terminaalista olisi yhteys sekä Suomen rata- että päätieverkkoon.

Suomen lainsäädäntö edellyttäisi hankkeelta mm. kaavoitusta, ympäristövaikutusten arviointia (YVA), lupia (mm. vesi, ympäristö- ja rakentamisluvat) ja ratalainmukaista radan suunnittelua. Uudenmaan maakuntakaavassa Tallinnan tunneli on huomioitu. Helsingin ydinkeskustan suunnittelussa on varauduttu hyvin yksityiskohtaisesti tunneliaseman sijoittumiseen. Myös Pasilassa ja lentoasemalla on aluevaraukset maanalaiselle asemalle. Muuten maakäytön tarkempaa suunnittelua ei ole tiettävästi tehty. FinEst Bay Area -hankkeen yhteydessä laadittiin v. 2019 YVA:n arviointiohjelmaluonnos. YVA-prosessi ei kuitenkaan käynnistynyt.

Hyvin yleispiirteisten selvitysten perusteella Tallinnan tunnelin kustannukset olisivat 10-20 mrd euroa. Huomioitavaa on, että juuri käynnistyneen Tanskan ja Saksan välisen Fehmarn-tunnelin (18 km) kustannuksiksi on arvioitu noin 7 mrd euroa.