

## **Tunnelin päässä siintää Talsinki**

Talsinki (tai Hellinna, kuten haluat), tuo Viron ja Suomen pääkaupungit kitaansa nielaissut, merenalaisen rautatietunnelin yhdistämä kaksoiskaupunki, on periaatteessa totta jo nyt. Tunneli puuttuu, mutta työ, opinnot ja vapaa-aika kuljettavat molempien kaupunkien asukkaita tiiviisti yli Suomenlahden.

Tallinkin perjantai- ja sunnuntai-iltojen ruuhkavuorot todistavat virolaisten rakentavan Suomea, mutta lahdella kelluu molempiin suuntiin myös runsaasti muiden ammattiryhmien edustajia. Viralliset tiedot kertovat maassamme asuvan noin 30 000 virolaista. Tilastokeskuksen mukaan heistä 14 787 asui vuoden 2010 lopussa jossakin pääkaupunkiseudun neljästä kunnasta. Kun lasketaan yhteen kaikki Suomessa työskentelevät etelänaapurit riippumatta siitä, missä maassa he virallisesti ovat kirjoilla, arvioidaan virolaisten invaasion hätyyttelevän jopa 100 000 hengen rajaa. Virolaiset ovatkin jo jonkin aikaa olleet suurin Suomessa asuva ulkomaalaisryhmä.

Virossa asuu paikallisen väestörekisterikeskuksen tietojen mukaan pysyvästi noin 4 000 suomalaista. Heidän lisäksi tilapäisiä suomalaisasukkaita on arviolta 2 000.

Tallinnan ja Helsingin lyhyttä välimatkaa hyödynnetään tietenkin myös turismissa. Viro on suomalaisten ulkomaankohde numero yksi, eikä vähäinen ole myöskään Suomessa matkailevien virolaisten määrä. Pidemmän matkan turisteille kaupunkikaksikko myydään yhtenä pakettina, ja miksipä ei – sijaitseehan Tallinnassa tunnetusti myös Helsingin vanhakaupunki. Huomattavasta työmatkaliikenteestä huolimatta suurin osa matkustajista onkin juuri turisteja.

Kaiken kaikkiaan Tallinnan ja Helsingin välillä tehdään vuosittain miljoonia matkoja, joista suurin osa taitetaan laivalla. Vuonna 2011 laivamatkustajia oli kaupunkien välillä noin seitsemän miljoonaa.

Lopullisesti Tallinnan ja Helsingin nivoisi yhteen Suomenlahden alittava tunneli, josta haaveilu saattaa ensi alkuun tuntua utopistiselta, mutta eipä hätäillä – asiasta on tehty jo runsaasti virallisia suunnitelmia ja laskelmia. Suurimmat skenaaristit näkevät Suomenlahden rannoilla todellisen metropolin, jossa hääraävät mukana myös Pietari ja Tukholma.

Tällä hetkellä matkanteko Tallinnasta Helsinkiin tai päinvastoin kestää lautasta riippuen puolestatoista reiluun kolmeen tuntiin. Helikopterilla ja lentokoneella matka kutistuu lyhimmillään pariinkymmeneen minuuttiin, rautatietunnelia pitkin Suomenlahden ali pääsisi reilussa puolessa tunnissa.

Valveutuneisuuden aikakaudella tulee toki puhua myös matkustamisen ympäristövaikutuksista. Nopea autolautta jättää lyhyellä pyrähdyksellään lentokonettakin suuremman hiilijalanjäljen, jonka juna kutistaisi murto-osaan. Tulevaisuudessa raideliikenteen ennustetaan muutenkin nousevan arvoon arvaamattomaan: energian ja polttoaineen hinnan noustessa vanha kunnon juna alkaa taas näyttää mediaseksikkäältä ja ennen kaikkea kustannustehokkaimmalta matkustuskeinolta. Myös Islannin vuoden 2010 tulivuorenpurkaus nostatti tuhkapilven lisäksi keskustelua vaihtoehtoisista matkustusmuodoista.

Ajatus Tallinnan ja Helsingin yhdistävästä rautatietunnelista esiteltiin pian Viron uudelleenitsenäistymisen jälkeen ja suunnittelutyö asiaan vihkiytyneiden kansalaisjärjestöjen johdolla alkoi. Maaliskuussa 2008 hanke sai vihreää valoa pääkallopaikalta: kaupunginjohtajat Jussi Pajunen ja Edgar Savisaar allekirjoittivat aiesopimuksen tunnelin rakentamista koskevan selvityksen laatimisesta.

Merenpohjan alle kallioon louhittavan rakennelman on kaavailtu koostuvan kahdesta rautatietunnelista sekä yhdestä huolto- ja pelastustunnelista. Tallinnan keskustasta juna hurauttaisi kaupungin itäpuolelle Maarduun ja jatkaisi sieltä ylös Rohuneemeen, jossa se sukeltaisi maan uumeniin. Alimmillaan tunneli kulkisi noin 220 metrin syvyydessä.

Suomen päässä linjaukseen on esitetty pariakin eri vaihtoehtoa: juna pullahtaisi maanpinnalle joko Helsingin Ruoholahdessa tai lännempänä Porkkalanniemessä. Ensimmäisen linjausvaihtoehdon mukaan matka jatkuisi Ruoholahdesta (mahdollisesti Hakaniemen kautta) Pasilaan, toinen vaihtoehto kulkisi Porkkalasta Kirkkonummen Masalaan. Ruoholahden linjauksessa tunnelin pituudeksi tulisi 83 kilometriä (merenalainen osuus 66 kilometriä), Porkkalan–Masalan linjauksessa 67 kilometriä (merenalainen osuus 50 kilometriä). Demos Helsingin kaksoiskaupunkikirja esittää tunnelin pituudeksi 92 kilometriä.

Vertailun vuoksi: Englannin kanaalin alittava Channel Tunnel on pituudeltaan 50 kilometriä ja maailman toiseksi pisin yhtäjaksoinen tunneli, pääkaupunkiseudun juomavesissä pitävä Päijännetunneli peräti 120 kilometriä.

Arvioiden mukaan tunnelin rakennustyöt kestäisivät kymmenisen vuotta ja valmista voisi olla vuonna 2035.

Mutta mistä rahat? Tunnelin kustannusarviot vaihtelevat lähteistä riippuen parista miljardista jopa seitsemään miljardiin euroon. Suolainen hinta onkin syy siihen, ettei hanke vielä ole liikkunut eteenpäin. Talsingin rantoja yhdistävä junalauttayhteys olisi huomattavasti edullisempi ja monen mielestä myös realistisempi vaihtoehto, toisaalta Suomenlahti on jo nyt ruuhkainen ja tunnelilla olisi omat edellä mainitut etunsa.

EU-rahoituksen ohella tunnelia on kaavailtu rahoitettavaksi pitkäaikaisilla valtion takaamilla lainoilla, jotka kuoletettaisiin perimällä tunnelin käyttäjiltä tavanomaisen kuljetusmaksun lisäksi tunnelimaksua – tuttu juttu Keski-Euroopassa autoilleille. Väläytely on myös louhintatyössä saatavan kivimurskan käyttämistä keinosaaren rakennusmateriaalina jossakin tunnelin puolimatkan tienoilla. Keinosaaresta tulisi yksi Talsingin kaupunginosa, jossa voisi sijaita esimerkiksi tuulipuisto tai Suomenlahden kasino. Kivimurskan ja uuden tonttimaan myynnistä saataisiin niistäkin tuloja menojen katteeksi.

Se, millainen kaksoiskaupunki tunnelin ulkopuolella olisi, onkin jo aivan oma tarinansa. Helppo liikkuminen lisäisi yhteistyötä ja yhtenäisyyttä kaikilla elämänoilla. Yhteinen valuutta meillä jo on, mutta sen lisäksi saisimme lompakkoihimme ehkä myös yhteisen joukkoliikennelipun – miltä se vuonna 2035 sitten näyttäisikään. Päivittäinen työmatkapedelöinti muuttuisi varteenotettavaksi vaihtoehdoksi ja lahden toisella puolella voisi noin vain piipahtaa myös iltansa iloksi. Kaupunkien infrastruktuuri tietysti vaatisi kaiken tämän toteuttamiseksi hanakkaa kehittelyä. Tuloerojenkin tulisi tasaantua.

Entä kieli? Liukuisivatko talsinkilaiset omista kieli-identiteeteistään kosmopoliittiseen englantiin vai kehittyisikö ajan mittaan oma Talsingin slangi, jolla skandinaviskan tyyliin tultaisiin toimeen siellä sun täällä? Jokaisella visionäärillä lienee oma vastauksensa niin tähän kuin muihinkin kaksoiskaupungin tulevaisuutta koskeviin kysymyksiin.

Suomenlahden tunnelissa ei kuitenkaan ole kyse pelkästä Talsingista, sillä tunneli yhdistäisi paitsi Suomen ja Viron myös Suomen ja Manner- Euroopan. Näin myös Venäjän junaliikenne saisi tunnelista yhden käyttökelpoisen reitin Eurooppaan suuntaaville kuljetuksilleen. Tunnelin ehdottomana edellytyksenä pidetäänkin EU:n suuren liikennehanke Rail Baltican toteutumista. Hanke parantaisi toteutuessaan koko Baltian rautatieverkostoa ja loisi nopean, noin 1 200 kilometrin mittaisen ratayhteyden Tallinnasta Baltian

maiden läpi Varsovaan. Raiteilla kulkisivat sekä tunnelissa että Baltiassa niin ihmiset kuin tavarat, joista jälkimmäisten liikuttelu olisi laskelmien mukaan taloudellisesti kaikkein kannattavinta. Päänraavintaa aiheuttaa kuitenkin Suomen, Venäjän ja Baltian maiden raideleveys, joka ei aivan käy yksiin Keski-Euroopan standardien kanssa.

Rail Baltican rakentamista ajavat muuten muassa suomalainen Baltirail-yhdistys, Helsingin ja Tallinnan seutujen edustajia yhdistävä Helsinki- Tallinn Euregio sekä vihreiden europarlamenttiryhmä, joista viimeinen nostaa esille nimenomaan projektin vaikutusta ilmastonmuutoksen pysäyttämisessä.

Ote kirjasta Terhi Pääskylä-Malmström: Extreme Eesti – Virollinen opas erilaiseen etelään (Svalbooks 2012)