



29.1.2018

### **Helsinki–Tallinna-tunneli: huomioita ajankohtaisesta keskustelusta**

**Angry Birds -ilmiön luoja Peter Vesterbacka kiertää nyt kaupunkeja Suomessa, Virossa ja Kiinassa ja esittelee omaa FinEst Bay Area -konseptiaan, joka on yksityisrahoitteinen henkilöliikennetunneli. Kyseessä on kunnianhimoinen visio, joka kerää paljon julkisuutta Virossa. Julkisin varoin on puolestaan valmistumassa kannattavuusarvio FinEst Link -hankkeelle, joka pohjaa sekä henkilö- että tavaraliikenteeseen.**

**FinEst Link -hanke uhkaa jäädä julkisuudessa Vesterbackan vision varjoon. Hänen yksinkertaistava markkinaretoriikkansa ja suuret lupauksensa voivat muodostua ongelmaksi, sillä jo nyt on nähtävissä, kuinka niiden ympärillä pyörivä mediasirkus on hämärtänyt tunnelikeskustelua Virossa. Sen enempiä tekniset yksityiskohdat kuin laajapohjaiset vaikutusarviotkaan eivät tällä hetkellä saa riittävästi huomiota osakseen.**

### **Helsinki–Tallinna-tunneli: huomioita ajankohtaisesta keskustelusta**

"Tunnelimees" Peter Vesterbacka järjesti kaksituntisen esittelytilaisuuden tunnelisuunnitelmiensa etenemisestä Tallinnan Ülemistessa 18.1.2018. Tilaisuutta varten varattu sali oli täynnä – paikalle oli saapunut arviolta reilut satakunta kuuntelijaa sekä runsaasti median edustajia. Median vahvan läsnäolon lisäksi merkille pantavaa oli useiden virolaisten poliitikkojen läsnäolo. Vesterbacka oli äänessä suurimman osan ajasta esitellen ja vastaillen kysymyksiin. Hänen lisäkseen tilaisuudessa puhui projektin visualisointipuolta vetävä insinööri Tero Vanhanen. Lyhyet ulkopuoliset puheet pitivät Suomen Viron-suurlähettiläs Kirsti Narinen ja Viron hallituksen digitaaliasiain neuvonantaja, arkkitehti Marten Kaevats.

Vielä viitisen vuotta sitten Viron johtavat poliitikot pitivät ylipäätään tunneliajatusta täysin utopistisena. Liikenneministeri Johan Parts totesi painokkaasti vuonna 2012 että tunneli on "paganama ebarealistik", pirun epärealistinen. Keskustelun suunta on kääntynyt vähin erin, ja vuoden 2016 alussa solmittu aiesopimus FinEst Link -projektille oli yksi sellainen. Joka tapauksessa virolaiset ovat koko ajan pitäneet tunnelia suomalaisten unelmana, eivät niinkään omanaan. Viime aikoina Vesterbackan FinEst Bay Area -visio on kuitenkin saanut niin paljon tilaa Viron mediassa, että uutisoinnissa on alkanut näkyä jopa hurmoksellisia piirteitä. Kriittisiäkin juttuja on tosin kirjoitettu aiheesta, mutta myyntiarvoltaan Vesterbackan startup-puheet ovat Virossa omaa luokkaansa. Suomen mediassa epäluulo Vesterbackan tunnelihanketta kohtaan on ilmaistu lähinnä vaikenemalla, minkä vuoksi aiheita ja sen yllättävänkin tärkeää merkitystä tunnelidebatille Virossa on katsottu tarpeelliseksi tässä raportissa selvittää.

### **FinEst Bay Area -tunnelisuunnitelma pähkinäkuoressa**

Lyhyesti Peter Vesterbackan FinEst Bay Area -ryhmän ja muutamien suomalaisten suunnittelutoimistojen toteuttamassa tunneliehdotuksessa lähdetään 17 metriä leveään tunnelin rakentamisesta Espoon Keilaniemen ja Tallinnan Ülemisten välille. Tunnelin rahoitus koostuisi noin 70-prosenttisesti kiinalaisesta yksityispääomasta. Loppuosan Vesterbacka suunnittelee saavansa suomalaisista eläkerahastoista. 17 metrin leveys mahdollistaisi ainakin teoriassa junayhteyden lisäksi muidenkin teknologisten järjestelmien asentamisen tunneliin. Tunnelissa kulkisivat suunnitelman mukaan ainoastaan henkilöjunat. Vesterbackan ydinryhmän yhdessä Pricewaterhouse Coopers -yhtiön kanssa tekemien laskelmien mukaan projektin koko hinnaksi tulisi noin 15 miljardia euroa. Yhden junalipun aloitushinnaksi on kaavailtu 50:tä euroa.

Noin 15–20 kilometriä Keilaniemestä avomerelle olisi tarkoitus rakentaa tekosaari, jonka kautta osa tunneliporauksista tehtäisiin. Saareen rakennettaisiin asema, jolle Vesterbacka esittää asuntorakentamista 50 000 asukkaalle. Keilaniemestä rakennettaisiin lisäksi yhteys Helsinki–Vantaan lentoasemalle. Kaikkiaan projektin yhteydessä luotaisiin sen suunnittelijoiden mukaan puitteet 200 000 uudelle asunnolle.

Vesterbackan projektissa tunnelin ulostulopaikaksi on Tallinnan päässä valittu vanha teollisuusalue Ülemiste, jossa myös Tallinnan lentokenttä sijaitsee. Ülemiste on toki uudisrakentamisen kannalta erittäin kiinnostava, mutta yhteydet sieltä Tallinnan keskustaan ovat tällä hetkellä riittämättömät massiivista tunneliliikennettä palvelemaan. Lisäksi Vesterbacka on selkeästi tuonut ilmi, että hänen tunnelinsa ei mitenkään liity Rail Baltican rakentamiseen.

### **Konkretia puuttuu**

Vesterbackan esittämä kiinalaisrahoitus ei tällä hetkellä näyttäydy ainakaan kovin luotettavana vaihtoehtona julkiselle rahalle. **Mitään suunnitelmia ei ole siitä, kuinka oletetut kiinalaiset rahoittajat aikoisivat toteuttaa hankkeen.** Mm. rakennussuunnittelun, teknisten tietojen ja ympäristövaikutusarvioiden osalta ei mitään konkreettista ole tullut esille. Vesterbackan puheessaan viljelemä, Venäjän geopolittiseen sanavarastoon kuuluva Euraasia-käsite ei ole sekään omiaan vähentämään epäilyttävyyttä olkoonkin, että hän vaikuttaisi käyttävän sitä lähinnä kuvaamaan lentoliikenneyhteyksien luomaa yhteyttä Aasian ja Helsingin välillä.

**Ympäristölupien ja -selvitysten puuttuminen on kenties vielä rahoitukseen liittyviä epäselvyyksiäkin suurempi käytännön este Vesterbackan hankkeen toteutumiselle.** On selvää, että tarvittavat luvat ja selvitykset tarvitaan ja, ettei niiden saamista voi ylen määrin kiirehtiä etenkin kun hankkeen ytimessä on jo valmiiksi herkkä Itämeren ekosysteemi. Valtakunnan rajat ylittävänä hankkeena tunnelin rakentaminen edellyttää myös laajojen ympäristövaikutusten arvioimista nk. Espoon konvention pohjalta. Samalla joudutaan mahdollisesti pitämään konsultaatioita ainakin Ruotsin ja Venäjän kanssa ympäristövaikutuksiin liittyen. Tällaisten prosessien läpiviemiseen menee niin paljon aikaa, että Vesterbackan lupaama aikataulu kuulostaa epärealistiselta.

**Ympäristökysymysten järjestelemisen päälle on laskettava vielä rakennuslupien anomiseen kuluva aika, sekä tekosaaren rakentamiseen vaadittavat erilliskartoitukset ja -luvat.** 50 000 asukkaan tekosaari Helsingin edustalla on muutenkin sellaisen mittakaavan hanke, että se itsessään vaatisi paitsi valtavia käytännön infrajärjestelyjä sekä myös mm. maanpuolustusaspektien huomiointia.

### **Vesterbackalta vain ympärilyöreitö vastauksia**

Vesterbacka itse esiintyi tilaisuudessa tavoilleen uskollisen itsevarmana, vaikka mitään kovinkaan konkreettista uutta tietoa ei projektin osalta esitelty. Hänen filosofiansa on, että ongelmat ratkaistaan sitä mukaa kuin niitä ilmenee, eikä mitään pitkän tähtäimen riskiarvioita tarvita. Aikataulun tiukkuuden hän myönsi, mutta totesi sen pitämiseksi tarvittavan vain riittävästi painostusta päätöksentekojelmien suhteen. Useampaan otteeseen Vesterbacka toi esille, että mukana hankkeessa on nyt osaavia suunnittelufirmoja – käytännön näyttöjä ei kuitenkaan vielä ole tämän projektin osalta. **Tarkempaa raporttia Vesterbackan FinEst Bay Area -ryhmän suunnitelmista lupailtiin parin viikon päästä.**

Tilaisuudessa Vesterbackalta kysyttiin niin kiinalaisrahoitukseen liittyvistä mahdollisista uhkakiteijöistä kuin rakentamisen ympäristövaikutuksista. Vastaukset olivat ympärilyöreitö. Viesti oli, että mitään ongelmaa kiinalaisrahoituksessa ei ole. Lisäksi hän totesi, että Suomessa on ympäristöviranomaisten kanssa käyty varsin myönteinen keskustelu edeltävällä viikolla ympäristölupien ym. tiimoilta. Todennäköisesti kyseessä on kuitenkin ollut vastaavanlainen yleisesittely. Yksi FinEst Bay Area -hankkeen edustajista mainitsi tilaisuuden jälkeen, että siihen kuuluvaa tekosaarta oltaisiin mahdollisesti puuhaamassa Natura-alueelle.

### **Virossa tunnelikeskustelua vaivaa sekavuus**

Vesterbackan suunnitelma ja julkisvetoinen Finest Link -projekti ovat tällä hetkellä täysin erillään toisistaan, vaikka Vesterbacka puhuikin hyvistä suhteista Finest Link:in suuntaan. Yhteistyön todellisesta tasosta kielii kuitenkin se, että yksi Vesterbackan hankkeessa mukana olevista toimijoista totesi kysyttäessä, etteivät he ole tulossa Finest Link -tiedotustilaisuuteen 7.2.2018. **Raporttia lähetettäessä uusimman, mutta vahvistamattoman tiedon mukaan FinEst Bay Area -ryhmä olisi pitämässä oman tilaisuuden samana päivänä.** Kun totuus on kuitenkin se, ettei Suomenlahdelle voida kahta tunnelia rakentaa, näyttöytyy Vesterbackan visio epämääräisyytensä vuoksi tällä hetkellä ongelmallisena.

Vesterbackan saama suuri mediajulkisuus ja dynaaminen projektijohtaminen ovat houkuttaneet mukaan nyt myös vakavasti otettavia suunnittelutoimistoja, kuten Pöyry Finland Oy:n ja temmanneet hänen hankettaan sikäli eteenpäin, että se vie Virossa lähes kaiken huomion. Tunnelihankkeet sekoittuvat tällä hetkellä julkisessa diskurssissa usein yhdeksi ja samaksi hankkeeksi. **Media tai edes kaikki poliitikot eivät osaa tehdä eroa kahden erillisen tunnelihankkeen välillä.**

Kummallakin tunnelihankkeella on yhteinen tavoite: luoda Helsingin–Tallinnan alueesta kilpailukykyinen kasvun ja teknologian veturi lisäämällä liikkuvuutta. Ns. iso kuva on molemmissa sama. Vaikeus syntyy myös tästä: kun esittää epäilyksiä jompaakumpaa hanketta kohtaan, se ei tarkoita epäilyä itse perusteluja vastaan. Ja kun tukee perusteluja, se ei tarkoita vielä, että tukisi kumpaakaan tunnelia. Toisin kuitenkin helposti tulkitaan, ja etenkin Vesterbacka pyrkii "omimaan" tarkoituseriinsä sopivia tunneliin liittyviä kommentteja.

Valovoimainen Vesterbackan puheissa todellisuuden ja utopian rajat elävät jatkuvasti. Hän osaa myydä vaikka vanhaa tavaraa tai lämmintä ilmaa. Kun tunnelia myydään yhtäkkiä startup-yrityksenä, suuri julkisuus ja nopean tuoton haistavat yritykset kiinnostuvat ja lopputuloksena voi olla hätiköityjä ratkaisuja. Kun Martti Asunmaa esitteli 1990-luvun alussa tunnelivisioita, hänet naurettiin hiljaiseksi. Tämän ristiriidan pohjalta myös suurlähettiläs Narinen pyrki puheessaan herättelemään mediaa viitaten jo 1990-luvulla Virossa valmistuneeseen Suomen silta -raporttiin. Puheesta julkisuuteen päätyi kuitenkin lähinnä vain matkustajaliikenteen kasvua koskenut osuus.

**Vesterbackan ansioksi on kuitenkin luettava, että hän on aktiivisuudellaan ja jo pelkäänsä oman esiintymistapansa kautta voimistanut ja elävöittänyt tunnelikeskustelua Suomenlahden kummallakin puolella.** Siksi hänen projektinsa etenemisestä on myös ollut aitoa hyötyä. Vesterbackan visiointi myös osoittaa, että tunneli voidaan mahdollisesti saada kannattavaksi ilman EU-rahoitustakin. Tunnelin osalta sen saaminen vaikuttaisikin tällä hetkellä olevan kiven alla, jollei peräti mahdotonta.

### **Skeptikkoja löytyy Virostakin**

Myös Virossa on noteerattu Vesterbackan hankkeen korkealentoisuuteen liittyvät pääongelmat. Niistä kuitenkin kirjoitetaan mediassa vähemmän. Vesterbackan tiedotustilaisuuden jälkeen ainoastaan Eesti Päevaleht nosti selkeän kriittisesti esiin myös projektiin liittyvät kysymysmerkit: todella kireä aikataulu, yksityinen kiinalaisrahoitus ja taustaselvitysten sekä lupien puuttuminen. Lehdessä todettiin myös, että vaikka varsinaisia soraääniä projektin suhteen ei juuri ole kuulunut, ja Vesterbackan luomaa pöhinää pidetään yleisesti hyvänä asiana, on skeptikkoja useita ymmärrettävistä syistä. Logistiikka- ja talousekspertti Raimo Vare oli vaikuttanut esitetyistä suunnitelmista, mutta epäili, että startup-tyylinen ote projektiin saattaa olla liian köykäinen mittasuhteet huomioiden. Viron kauppa- ja viestintäministeriön liikennesuunnitteluosastolta Eva Killar totesi ykskantaan, että missään ei kaiveta yhtään mitään ennen kuin tarvittavat ympäristö- ja maaperäselvitykset on tehty. Samalla hän painotti, että aikataulu olisi huomattavasti tiukempi kuin kansainvälisten asiantuntijoiden arvioissa esitetään mahdolliseksi. Henrik Hololei Euroopan komissiosta puolestaan piti kiinalaisrahoitusta arveluttavana etenkin, kun EU-säännösten noudattaminen suunnittelu- ja rakennusvaiheessa saattaisi näin vaarantua.

### **Tunnelin rakentaminen edellyttää huolellista kaupunkisuunnittelua Tallinnassa**

Viron hallituksen digitaaliasiain neuvonantaja Marten Kaevats piti Vesterbackan tunnelihanketta kiinnostavana, mutta kaipasi hänkin tarkempia tietoja ja selvityksiä sen tiimoilta. Kaevats toi sekä puheessaan, että aiemmin samana aamuna Viron yleisradioyhtiö ERR:n haastattelussa esille tunnelin merkityksen Tallinnan kaupunkirakenteelle. Hän piti selvänä, että **tunnelin sijoittamista Tallinnan päässä täytyy pohtia paitsi itse tunnelin rakentamisen myös tunnelin luomien alueellisten jatkokehitysmahdollisuuksien näkökulmasta.**

Kaevats totesi, että vain onnistuneella kaupunkisuunnittelulla tunnelin luoma vetovoima voidaan maksimoida. Asuntojen, palveluiden ja työpaikkojen syntyminen aseman läheisyyteen Tallinnan talousalueen kannalta merkittävässä mittakaavassa edellyttää hänen mukaansa huolellisesti suunniteltuja, toimivia liikenneyhteyksiä ympäröivän kaupunkialueen kanssa. Kaevats painottikin, että **on tarkoin harkittava, mille alueelle asemaa ryhdytään rakentamaan, sillä kyseessä ei ole kaupunginosakohtainen, vaan koko Tallinnan talousaluetta kaupunkisuunnittelullisesti koskeva hanke.** Lisäksi tulee ottaa huomioon myös asuntojen hintojen muodostuminen. Asuntomarkkinat kytkeytyisivät tunnelin myötä Helsingin vastaaviin. Asuntojen hinnat saattaisivat siksi Tallinnan aseman lähistöllä nousta virolaisten ulotumattomiin. Myös Tallinnan lentokentän merkitys ainakin nykyisessä toimintakapasiteetissaan saattaisi tulla kyseenalaiseksi, jos Helsinki–Vantaalle pääsisi jatkossa suoralla junayhteydellä Tallinnasta.

**Pitkäjänteisyydessä ja kokonais kuvan hahmottamisessa virolaisilla olisi Kaevatsin mukaan paljon opittavaa suomalaisilta kaupunkisuunnittelijoilta.** Tallinnan kaupunkisuunnittelua on pitkän aikavälin kokonaisvaltaisten aluekehityssuunnitelmien sijasta pitkälti toteutettu ad hoc -tyylisemmin, mihin Kaevats näki ehdottomasti tarvittavan muutosta. Ves-

terbackan tavoitteita laajapohjainen selvitystyö ja tunnelin ymmärtäminen osana pitkäjänteistä kaupunkirakenteen suunnittelua sen sijaan palvelee huonommin, sillä hänen intressissään vaikuttaisi lähinnä olevan tunnelin alulle saaminen mahdollisimman nopeasti. Tästä lähtökohdasta Vesterbackan keskittyminen ympäriryöreään visiointiin taloudellisen aktiivisuuden kasvusta ja Helsingin asuntopulan ratkaisemisesta tunnelin avulla onkin ymmärrettävä. FinEst Bay Area -hankkeen taloudellisiin, teknisiin ja ympäristöllisiin aspekteihin liittyvät epäselvyydet johtunevat osin koko hankkeen startup-luonteesta. Vesterbackalla ei välttämättä ole aikomustakaan olla tunneliprojektissa mukana loppuun saakka.