

## Arkkitehti Väinö Castrénin kirjelmä liikenneministeri Anne Bernerille

### Alkusanat

Tähän muistioon on koottu kokonaisnäkemysnä nykyhetken keskeiset toimenpide-ehdotukset tunnelihankkeen edistämiseksi valtioiden edustajille päätöksenteon pohjaksi.

Suomen, Viron ja EU:n merkittävän väylähankkeen toteuttaminen edellyttää nopeutettua aikataulua ja ketterän päätöksenteon. Yli sadan vuoden elinkaaren näkökulma toteutuksen laadussa, käytössä ja talouslaskelmissa on otettava tavoitteeksi. Vaikutusten ymmärtäminen kansantalouden ja kaupunkitalouden kasvuun on kriittistä. Hankkeen tulee tunnelin osalta olla valtioiden koordinoima, samalla kun kuntayhteistyötä pääkaupunkiseuduilla ja sen ympäristössä vauhditetaan. Tarvittaessa yhteistyötä mm. kaavoituksen osalta on ohjattava lainsäädännöllä. Hankkeen pikainen edistäminen sekä kaavoituksen että tunnelin ja Rail Baltican rakentamisen limittämiseksi on kiireellisin.

### Paras tunneli- ja ratalinjaus

Lyhyin meritunneli on Suomen ja Viron kannalta halvin ja tarkoituksenmukaisin linjaus sadaksi vuodeksi. **Kokonaisvaikutuksiltaan paras tunnelilinjaus on siis Kirkkonummen ja eteläisen Espoon kautta Helsinkiin.**

### Kaksi erilevyistä raidetta suuremmissa tunneleissa

Tunneliin tulevan eurooppalaisen raideratkaisun (1450 mm) rinnalla **nykyisen ja laajenevan rataverkon hyödyntäminen** on keskeinen menestystekijä kaksoismetropolin syntymiselle. Tulevaisuudessa nopeat lähiliikennejunat molempien pääkaupunkiseutujen osakeskusten välillä mahdollistavat todellisen kaksoismetropolin syntymisen. Kahden raiteen ratkaisu mahdollistaa suuremman liikennekapasiteetin, häiriöttömän liikenteen sekä tehostaa rahtiliikennettä. Kahden raiteen ratkaisu tulee huomioida elinkaari- ja kustannusarvioinnissa. **Tekniikan kehittyessä ja tarpeiden muuttuessa riittävän suuri tunneli tarjoaa enemmän mahdollisuuksia.**

### Kaksoismetropolin kehitys ja liikenneverkot

Yleisesti on puhuttu vain tunnelin pääteasemista: Helsinki ja Tallinna. **Saavutettavuus vaihdottomilla matkoilla metropolialueen osakeskusten välillä luo itse metropolin.** Tunnelin ja ratojen linjauspäätös sekä kaksoisraideratkaisu tarjoavat kehitysmahdollisuuksia Uudellemaalle ja Harjun maakuntaan – laajentaen metropolia.

### Valtakunnallinen maankäyttö ja vaikutukset Suomessa ja Virossa sekä muualla Euroopassa

Tunnelin välittömät vaikutukset korostuvat Uudellamaalla ja Harjun maakunnassa, mutta laajemmat taloudelliset vaikutukset yltävät koko Suomen ja Baltian lisäksi muuallekin Eurooppaan. Tunneli ja liikenne Kirkkonummen kautta valmiita ja uusia ratoja hyödyntäen **tulee siksi huomioida kaikissa maakuntakaavoissa.**

- **Euroopan pohjoinen ulottuvuus**

Tunnelin valmistuminen avaa suoran maaliikenneyhteyden eurooppalaisten ydinverkkokäytävien pohjoisille linkeille, jotka voidaan ulottaa Jäämerelle saakka.

- **Itäinen kuljetus- ja liikennealue**  
Kaksoisraideleveys mahdollistaa suorat yhteydet koko itäisen alueen rataverkossa (1520-1524 mm raideleveys), yhdistäen Suomen ja Baltian entistä paremmin myös Venäjän ja Itä-Euroopan maiden rataverkkoon.
- **Uusi Aasian ja Euroopan yhteysmahdollisuus**  
Tunnelin valmistuessa jo nyt toiminnassa oleva Kouvola–Kiina -junayhteys saa suoran jatkoyhteyden Keski-Eurooppaan.
- **Arktinen yhteys Aasian ja Euroopan välillä avautuu**  
Tulevaisuudessa – tunnelin ja Jäämeren radan valmistuttua – avautuu suora ja nopea kuljetuskäytävä Aasiasta Eurooppaan.

### **Limittäinen suunnittelu ja toteutus Rail Baltican kanssa**

Rail Baltica -radan valmistuminen on nähty perusteluna ja edellytyksenä Suomenlahtitunnelin rakentamiselle. Se johtaa etenkin Suomen kannalta tunnelin viivästymiseen, jolta voidaan välttyä. Vastaavasti tunnelia koskeva periaatepäätös edistää Rail Baltican toteutumista ja siten myös itse tunnelia.

Kiireellisin tehtävä on suunnitella ja päättää tunnelin ja Rail Baltican kohtaaminen Virossa. Jatkossa päätöksenteko, suunnittelu ja rakentaminen tulee limittää tunnelin aikataulun, kaavoituksen ja teknisten selvitysten vuoksi. **Tämä on koko hankkeen valmistumisen kannalta ensisijainen ja kiireellisin vaatimus.** Baltian alueella on tunnistettu merkittävä puute mm. kivimateriaalista, jossa tunnelin rakentamisen limittäinen on mahdollinen ratkaisu. Suomen puolella on kaavojen korjaaminen vastaavasti kiireellistä.

13.3.2018

Väinö Castrén, arkkitehti

<http://arkkitehtivainocastren.fi/>