

Pääkirjoitus:

Auto, tekniikka ja kuljetus 1/2017 **Tunnelinäkö vaivaa liikennesuunnittelua**

Rakennusteollisuutta on usein verrattu mafiaan. Se pelaa niin isoilla rahoilla, että ”almuja” riittää jaettavaksi moneen suuntaan vaikuttamatta tavoitteiden kokonaishintaan. Erityisesti poliittinen hallintokulttuuri tuntee asian kouriin tuntuvasti. Rakennusteollisuuden lobbareita parveilee kuin karpäsiä liikennepalan ympärillä. Rakennusteollisuus on valjastettu SOS-hallituksen toimesta nostamaan Suomi lamasta. Infra- ja talorakentamista vauhditetaan nyt kaikin tavoin valtion tuilla.

Rakennusteollisuus lisää pököä pesään kun rauta on kuuma. ”Suomi on ohjattava matelukaistalta ohituskaistalle”, Rakennusteollisuus RT yllyttää liikenneministeri

Anne Bernerin

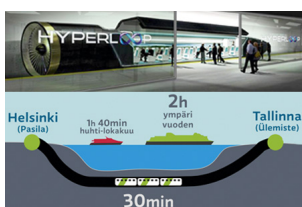
, ent. pääministeri

Paavo Lipposen

ja muiden silmäätekevien avittamina. Väylänpitoon vaaditaan miljardi euroa vuodessa lisää.

Samalla SOS-hallitus haluaa ministeri Bernerin ”kuningatarajatuksen”, Liikennekaaren, lisänä valtion liikenneverkkoyhtiö LIVE:n. Liikenneväylien käyttäjien maksuilla ”parannetaan, kehitetään, hoidetaan ja ylläpidetään” jo ensi vuodesta lähtien liikenneväylät, SOS haluaa.

Liikennekaari ja Live ovat yksityiskohdiltaan yhä hahmottomia. Silti hallitus ja valtioneuvosto ajavat niiden toteuttamista kuin käärmettä pyssyyn.



Hyperloop on kuljetusmuotona tätä ja huomispäivää, 60 vuoden kuluttua eilispäivää sekini. Silti Helsinki suunnittelee 1800-luvun rautatietunnelia viemään Eurooppaan ainakin vuoteen 2070.

YHTÄ hahmottomia ovat myös suurten kaupunkien paikallispolitiikkojen tulevien vuosien liikennesuunnitelmat.

Nykyaikainen liikennetekniikka hyväksyy enää rajalliseen käyttöön jäykkiä, kalliita ja energiaa tuhlaavia raideliikennetarkoituksia. Suomessa niitä kuitenkin perustetaan vihreässä hurmiossa maan kattavasti vuosikymmeniksi eteenpäin. Sellaisia ovat mm. Tampereen raidemetro, Helsingin Raide-Jokeri, pääkaupunkiseudun peittävä joukkokuljetusverkko. Epäilemättä esille sukeltaa vielä myös Pisara-rata.

SAMALLA

tavalla ajetaan peräti 85 km pitkän merenalaisen rautatietunnelin rakentamista Helsingistä Tallinnaan. Sen uskotaan valmistuvan vuoteen 2030 mennessä. Sen arvioidaan maksavan itsensä takaisin käyttäjämaksuilla seuraavan 40 vuoden aikana eli vuonna 2070.

Vaihtoehdoksi tarjoutuu n. 40 km:n mittainen tunneli Porkkalan kärjestä Tallinnan Naissaareen. Helsingin herroille se vain ei käy kuten ei aikanaan käynyt Vuosaarta verrattomasti edullisempi, sopivampi ja turvallisempi Porkkalan Kantvik Helsingin satamaksi. Porkkalassahan on valmiina sekä rautatie että valtatie kolmeen suuntaan.

Ennen kaikkea hurmahenkinen suunnittelu ei varaudu digitalisoinnin ja it-tekniikan myötä alati nopeammin kehittyvän liikennetekniikan uusiin ratkaisuihin 2030 mennessä. Jo laajasti esitellyn Hyperloop kuljetusratkaisun avaamat näkymät eivät liikuta väylä- ja tunnelipäättäjiä. Yhtä vähän huomiota kiinnittävät väylien ja esimerkiksi 85 km pitkän merenalaisen tunnelin haavoittuvuus kansainvälisen terrorismin kohteena. Obbnäs-Naissaari ja Hanko-Paldiski poikkeuksellisen lyhyiden meriväylien

(vrt. Auto, tekniikka ja kuljetus 1/2017 s. 60)

välittömästi toteutettavat parannukset eivät kiinnosta Helsingin herroja, eivät liioin herätä SOS-hallituksen osajia. Vaihtoehdot eivät mahdu tunnelinäköön.

Suomi kaipaa uutta liikennetekniikkaa.