

Aineistoa keskusteluun RKPn aluekokoukseen Inkoossa 27.4.2017

John-Eric Söderman
RKP Suur Leppävaaran (Espoo) edustaja

Sisältö

1 Sähköposti toiselle Uudenmaan yhteyspäällikölle.....	1
1.1 Miksi.....	1
2 Liitteet.....	3
2.1 Kohta 1 – Kommunikaatio.....	4
2.1.1 Kaksi kieltä – Suomea & Finglish.....	4
2.1.2 Tietoliikenne.....	4
2.1.3 Eestiä Uudenmaan rannikolla.....	4
2.2 Kohta 2 – Metropolialue.....	5
2.2.1 Uudenmaan metropolin liikenne.....	5
2.2.2 HSL (Helsingin seudun liikenne).....	5
2.3 Kohta 3 – Hyperloop, rautatietunnelit.....	5
2.3.1 Helsinki – Tukholma.....	5
2.3.2 Rautatie ?.....	6
2.3.3 ELSA.....	6
2.3.4 Helsinki – Tallinna.....	6
2.3.5 Itä Uusimaa.....	7
2.3.6 Harjun muut paikkakunnat.....	7
2.4 Kohta 4 - Ruotsia & tekniikka.....	8
2.4.1 Uusi paradigma.....	8
2.4.2 SOTE ?.....	8
2.4.3 Hyperloop tekniikka.....	8
3 Metropoli seutu Uusimaa : Keski, Länsi, Pohjois, Itä ja Etelä Uusimaa.....	10

1 Sähköposti toiselle Uudenmaan yhteyspäällikölle

Olen vaivannut Miaa Hyperloop ideoillani. Ymmärsin Miasta että hän keskustelee sinun kanssa aluekokouksesta mutta ajattelen (toivon) että asia etenee jos olen sinuun suoraan yhteydessä.

1.1 Miksi

- Olen ymmärtänyt että “yheydet yli rajojen” on RKPn paras valtti. Tähän lasken sähkötekniset, fyysiset, logistiset, henkilökuljetukset jne. Syy tähän on että valtaosa yhteyksistä EU alueelle käy Pohjoismaiden kautta ja erityisesti Ruotsin kautta, ja tähän tarvitaan RUOTSIN osaamista [sivu 4]
- Olen hetki sitten lähettänyt vastineeni Hufvudstadsbladet lehteen, joka on seuraava “1960-luku ?? Helsinki on “aina kasvanut” sen jälkeen kun siitä tuli suurruhtinaskunnan hallintokaupunki. Esimerkiksi “ongelmasta” on Munkkiniemi – Haaga kaupunkisuunnitelma vuodesta 1915. Esimerkiksi Töölö esikaupunkina rakennettiin vauhdilla 1930-luvulla, niin paljon että Töölö ennen vuotta 1910 on mahdotonta tunnistaa

Töölöksi. Kasvuongelmasta tuli 1946 niin vakava että kaupungin koko oli viisinkertaistettava. Ja kasvu jatkuu, mutta politikot ovat jälkijunassa niin kuin panelikeskustelusta selviää. Helsingin alue (Helsinki, Espoo, Kauniainen (Keski Uusimaa)) on kasvamassa ulos kuosistaan niin että se kattaa Pohjois, Länsi, Itä ja Etelä Uuttamaata (Etelä, eli Tallinna, Paldiski ...) ja tästä seuraa valtavia liikenneongelmia sekä asunto puutetta. Esimerkiksi Topeliuksenkatu oli jo 60-luvun alussa niin tukossa että kello viiden aikaan kadulla pystyi näkemään neljä trolleybussia (trollikoita) ruuhkassa. 60-luvulla Topeliuksen kadulla oli liikenteen käytössä molempiin suuntiin neljä kaistaa ja katupysäköinti oli kielletty”. Joten haluan (uudestaan) tuoda esiin kysymykset jotka liittyvät tähän Keski, Länsi, Pohjois, Itä ja Etelä Uusimaa [sivu 5]

3. Olen myös samalle lehdelle lähettänyt vastineeni liittyen WSP Suomen liikenneselvitykseen, eli paremmat yhteydet pohjoiseen eivät aikaansaa mitään vientivoittoja. Parhaimmat tulokset saadaan Ahvenanmaan kautta Ruotsiin (rautatiet tai Hyperloop) ja Eestiin (Huomaa käytän tahalla tätä termiä enkä Viroa) Porkkala – Naissaaren ja Naissaarei – Kakumäe rautatietunnelien kautta [sivu 5]
4. Teeman “Ruotsia & Tekniikkaa” puitteissa haluan edistää tämän päivän liikenneratkaisuja, eli 2010-luvun ratkaisuja, kuten Hyperloop jota FS-Links Ahvenmaalla työstää ja tulevaa Salon testirataa. Erityisesti tällä käännyyn nuoriin insinööreihin koska kyseessä on ITC, automatisointia ja itseohautuvuutta ja rata tulee vaatimaan laajaa yhteistyötä RUOTSIN ja Elon Muskin yhtiön kanssa [sivu 8]

Neljä kovaa asiaa jota on esitettävä alle 10 minuutissa (?)



2 Liitteet

Jaan Uuttamaata seuraavasti

- A) Keski Uusimaa : Helsinki, Vantaa, Espoo, Kauniainen, Kirkkonummi (oma kuntavalintani)
- B) Länsi
- C) Pohjois
- D) Itä
- E) “Etelä” (Kyseessä on Harjun maakunta Eestissä). Oikeastaan se ei osana virallista Uuttamaata

Harju (eestiksi: *Harju maakond* eli *Harjumaa*) on osaa Eestiä (<https://fi.wikipedia.org/wiki/Harjumaa>). Tässä piilee syy miksi en käytä termiä Viro vaan Eesti, jotta viittaukset eivät edes vahinngossa viitaisivat Virumaa maakuntiin. Kaupunkeja Harjun makunnassa ovat Keila, Loksa, Maardu, Paldiski, Saue ja Tallinna.

Väkiluku 1,620,261 (Suomessa) ja 521,410 (Eestissä vuonna 2004) joten koko Uudenmaan metropolialueen **väkiluku ylittää 2 miljoonaa**. ***Kaikki jotka vakinaisesti asuvat siinä osassa Uuttamaata joka kuuluu Suomeen on äänioikeus tulevissa maakuntavaaleissa.***

2.1 Kohta 1 – Kommunikaatio

2.1.1 Kaksi kieltä – Suomea & Finglish

Suomi on kaksikielinen, mutta **Uusimaa onkin monikielinen** ja koska Uusimaa on Suomen että Eestin taloudellinen moottori niin RKP on syytä painottaa tätä, ja erityisesti tämä on tärkeitä koska vakinaisesti asuvat EU kansalaisilla on äänioikeus tulevassa maakuntavaalissa.

Ongelma on että se joka tuottaa palvelun huomaa ettei palvelua voi tuottaa suomeksi niin tarjotaan vastaava palvelua englanniksi. Mitä oikeastaan pitäisi tehdä on selkeästi tuoda esiin millä kielillä palvelua pystytään tuottamaan ja erityisesti Uudellamaalla pitäisi tässä kohdassa huomoida vähintäinkin suurimmat kieliryhmät.. Se että englanti on "oletus" on välttämätöntä muttei sinänsä ratkaisu.

Uudella maalla meillä tulee olemaan alueita missä ei edes suomen kieli ole vaihtoehto, tämä on asia joka monesti unohtuu keskustelussa. On myös tilanteita jossa palvelun saaja ei ymmärrä tai hänen kielitaitonsa ei riitä sillä kielellä jota palvelun tuottaja tuottaa, tästä seuraa välttämättä palvelua joka ei täytä standardia tai käytännössä palvelua ei saa.

Erityisongelma on kielitaidon puute vientityössä. Selvää on ettei mitään kauppiaita synny jos ostaja ei ymmärrä kauppiiaan kieltä tai ei ymmärrä sitä riittävästi. Siirtyminen englantinkieliseen esitykseen, *default language*, asettaa kauppiasta huonompaan asemaan kun jos pystyisi myymään asiakkaan kielellä, esimerkiksi saksaksi. Skandinaviassa on selvästi edullista jos kauppias pystyy toimimaan ruotsin kielellä ja lisäksi koska merkittävä osa myyntiä kohdistuu ...

2.1.2 Tietoliikenne

TV verkko ulkoistettiin yhdelle toimitsijalle (Digia) ja mobiiliverkkoja on kolme (Telia, Elisa ja DNA) Suomessa. Virallisessa propagandassa (= valtion hallitsema Public Service) puhutaan kovasta kilpailusta toimitsijoiden välillä, *mutta onkohan todellā näin ?*

Uudenmaan kannalta tämä tilanne ei ole hyvä koska nämä defacto monopolit nostavat kustannuksia. Valtiovalta perustelee asiantilaa sillä että "koko maassa on annettava samat mahdollisuudet ja palvelut", mutta me täällä Uudellamaalla pitäisi tätä rahoittaa. Ei näytä olevan mikään taho joka selvittää asiaa Uudenmaan kannalta ja tämä voi olla *kohtalokasta laskusuhdanteen aikana*. Kun enenemässä määrin broadcast toiminta siirtyy Public Service'n puitteissa tuottamaan vain ohjelmaa ja aineistoa suomeksi jää erityisesti Uudellamaalla hyvin laaja kansanosa tämän toiminnan ulkopuolelle. Seuraamukset vastaavasta kehityksestä näkyy jo sekä Ahvenamaalla että ruotsinkielisellä Pohjanmaalla.

2.1.3 Eestiä Uudenmaan rannikolla

Näyttää selvästi siitä ettei kielitieteilijät pysty erittamaan muinais-eestiä hämeenmurteesta.

Uudenmaan saaristo Hankoosta Ruotsinpyhtäälle sisältää paikannimiä jotka kuulostavat kovin eestinkielisiltä tai nimessä itse on viittaus eestin kieleen. Monesti nämä eestinkielisiltä kuulostavat nimet on merkitty suomen kieliseksi, eli joku muoto muinaishämäläisestä murteesta olkoonkin että seudulla on vuosi satoja puhuttu ruotsia. Jos verrataan Emäsaloa, lähinnä saaren ruotsinkielistä nimeä Emsalö, niin se koostuu etuliitteestä "emsal" ja päätteestä "ö" eli saari. Mikähän tämä "emsal" oikeastaan on, kuulostaa kovin samanlaisesta kun ruotsiksi Haapasalu eli Haapsal. Tämä että ruotsinkielisessä alkuperäisnimessä on säilynyt eestinkielinen nimi on yleistä ja vastaava

tilanne näkyy myös aikoinaan ruotsinkielisellä Naissaarella, saaren pohjoiskärki on Långkarel ja eteläkärki Kvärnkarel. Lisäksi on etuliite 'est' paikannimissä kuten esimerkiksi Estnäsudden (Vironniemi) Helsingissä.

Tällä hetkellä ollaan tilanteessa että **estinkieltä puhuvat palaavat**. Eestin kieli on jo kolmanneksi suurin kieliryhmä Espoossa (vuonna 2015).

2.2 Kohta 2 – Metropolialue

2.2.1 Uudenmaan metropolin liikenne

Miten laaja on työmatka-alue Uudellamaalla, tästä on kyse. Johtuen puutteista liikennöinnissä niin Etelä Uusimaa on huonommassa asemassa [sivu 6 , Helsinki – Tallinna]. Mutta työmatka-alue ei lopu tähän vaan jatkuu yli Uudenmaan rajoja, kaikkiin ilmansuuntiin. Sinänsä on ensimmäistä kertaa kun edes osa Uuttamaata annetaan mahdollisuus valita maakunta-edustajistoa. Tämä edustajisto mahdollistaa että nähdään ensi kertaa (melkein) koko maakuntaa yhtenä yksikkönä, esimerkiksi liikenteen suhteen. Ulkopuolelle vaaleista jää vielä Etelä Uusimaa.

Oikeastaan käytän tämän metropolin mallina Köpenhaminan metropolialuetta. Kun seisoo Kastrupin asemalla ja seuraa minne Öresundstågen ovat matkalla niin huomaa että oikeastaan koko etelä Ruotsi aina Göteborgia ja Kalmaria myöten on osana Köpenhaminan metropolialuetta. Lisäksi on tunnetua että kaikki Tanskan saart ja käytännössä koko Jyllanti kuuluu samaan. Köpenhaminan metropolialue ylittää valtionrajaa niin kuin myös meillä.

Metropolikehitys on jatkunut vuosisatoja ja kaikki yritykset rajoittaa tätä kehitystä ja vaikeuttaa liikkumista aiheuttaa vakavia seuraamuksia taloudelle.

2.2.2 HSL (Helsingin seudun liikenne)

HSL jäsenkunnat ovat Helsinki, Espoo, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Sipoo ja Vantaa. Tästä seuraa pulma toisaalta HSL alueen ja toisaalta Uudenmaan välillä. Miten paljon oikeastaan HSL pitäisi toteuttaa maakunnan liikenteestä ? Kun maakunnan rooli nytt tulevissa maakuntavaaleissa selkenee tästä syntyy mahdollisesti porua eikä Helsinki enään voi olla kukkona tunkiolla. Ongelmia on jo nytt maakunnassa kun keskuksia on enemmän kuin yksi ja liikenne keskuksen välillä on järjestettävä uudestaan ja jollei, niin voi käydä RKP'n kannalta yhtä köpölesti kun mitä tapahtui Y-junan lakkautuksessa.

2.3 Kohta 3 – Hyperloop, rautatietunnelit

2.3.1 Helsinki – Tukholma

Kysymys on (mahdollisista) aikataluista. Näyttää siitä että Hyperloop olisi tuotantoasteella vuonna 2018, minkä jälkeen ensimmäiset Hyperloop radat olisi otettavissa käyttöön noin vuona 2020. Tällöin mahdollisesti Salon testrata olisi käytettävissä 2019/2020. Ensimmäinen osuus Hyperloop projektista Helsinki – Turku voisi käynnistyä 2021.

FS-Links yhtiön suunnitelmien mukaan Hyperloop rakennetaan kolmessa vaiheessa

1. Helsinki – Turku
2. Tukholma – Arlanda / Norrtälje – Arlanda / Uppsala – Arlanda
3. Turku – Norrtälje, Ahvenanmaan kautta

Vaihe 1. sisältää myös jatkon Helsingistä lentokentälle (Helsinki-Vantaa lentokenttä).

Uudenmaan kannalta niin FS-Links suunnitelmat sisältävät myös asemaa Espoon keskustassa ja Lohjalla.

Tuleeko tästä tulosta aikajaksolla 2018 – 2021 ? Jos vaihe 1. ei toteudu tällä jaksolla miksi pohtia suunnitelmia ?

Onko työmatkailu merkittävä ? Työmatkat jota tänään pystytään tekemään tunnissa, todennäköisesti ei edes tulevaisuudessa tehdä Hyperloopia käyttäen. Tästä voi päätellä että työmatkat Hyperloop sukkulla ovat nykyään pitkiä, erityisesti ajallisesti pitkiä. Sitten on syytä pohtia miten paljon aikaa kuluu kodin ja aseman välillä ja aseman ja työpöydän välillä. Lisäksi on otettava huomioon miten tiheästi sukkulat kulkvat.

Perinteisten matkustusvälineiden tehostus voi silti olla tehokkaampaa kuin Hyperloop matkustusta. Tämän perusteella voi arvata että Hyperloop on vaihtoehto kun työpiste on Tukholman alueella tai Ahvenanmaalla. Onko sittenkään Turku riittävän kaukana, oletus on että Turku Uudeltamaalta katsoen olisi rajalla Hyperloop matkustuksen kannalta. Jos Jorvas – Hiiu rautatie saadaan rakennettua niin ei ole perusteltua rakentaa Hyperloop putkia tälle välille, mutta jos putket jatkuvat kohti Riikaa niin tilanne on toinen.

2.3.2 Rautatie ?

On toki mahdollista rakentaa rautatie Uudeltamaalta Tukholmaan mutta minkäänlaisia kustannusarvioita ei ole tehty. Seuraava ratkaisu esitettiin RKP:n aluekokouksessa Siuntiossa

- Rantarata välille Helsinki – Karjaa
- Karjaa – Björkroda (Kemiö) – Kirjais (Parainen) – Degerby (Föglö, Kökarin kautta) – Ahvenamaa (Lemlanti eteläkärki) – Kapellskär (Lågskärin, Flötjanin majakan, Söderarmin majakan kautta eli seurataan merenalaista korkeaselännettä)
- Kapellskär – Norrtälje - Ullriksdal
- Runkorataa Tukholmaan eli Ullriksdal – Tukholma

Matka-aika on melkein 2 tuntia (1:30 – 1:52 nopeudesta riippuen). Jos tätä vertaa Hyperloop matkaan, 28 minuuttia, niin ero on melkoinen. Rautatiematka on 452 km ja suurin merensyvyys meritunnelissa on 63m Ahvenamaan merellä merikortin mukaan.

Mutta unohtakaa tämä jos Hyperloop on vaihtoehtona.

2.3.3 ELSA

Myös ELSA (Espoo – Lohja – Salo) radan kustannustehokkuus voi kyseenalaistaa Hyperloop vaihe 1 myötä. Varsinainen henkilöliikenne siirtyy mahdollisesti laajalti käyttämään Hyperloopia ja tavaraliikenne jatkaa nykyisten ratojen puitteissa eli Salo – Karjaa – Espoo. Myös Turun junan merkitys muuttuu kun toisaalta on vaihtoehto Hyperloop.

2.3.4 Helsinki – Tallinna

Helsingin ja Tallinnan välinen matka on erittäin lyhyt Hyperloop liikennettä varten, matka-aika on noin 7 minuuttia ja liityntä muihin liikenevälineisiin kuten auto, bussi ja juna heikohko.

Rautatieratkaisu Helsinki – Tallinna tarkoittaa matka-aikaa noin puoli tuntia, jos paikallisjunat ajaisivat pysähtymättä. Tosin on myös ehdotettu 90 km meritunnelia tähän mutta tämä on kallis ja vaarallinen ratkaisu (melkein tuplasti pitempi kun kanaalitunneli). Tässä siis ehdotan paikallisliikenteeseen junaa ja parhaimmalla mahdollisella tavalla liityntää muihin liikenevälineisiin

- C juna – lähtä Helsingin keskusrautatieasemasta kohti Tallinnaa. Juna pysähtyy Pasilan asemalla, Huopalahden asemalla (vaihto junasta joka tulee Helsinki-Vantaa lentokentältä), Leppävaaran asemalla, Espoon asemalla, Jorvaksen asemalla (vaihto junasta joka tulee Kirkkonummelta), Hiiun asemalla (vaihto junasta joka tulee joko Paldiskistä tai Riisiperestä), Tondin asemalla (vaihto bussista joka tulee Tallinnan lentokentästä) ja Tallinnan keskusasemalla

- Q juna – Helsinki, Pasila, Huopalahti, Leppävaara, Kilo, Kera, Kauniainen, Koivuhovi, Tuomarila, Espoo, Klauklahti, Masala, Jorvas, Suursuo (Naissaari, uusi asema), Tabasalu (Harkujärven vieressä, uusi asema), Hiiu, Nömme, Rahumäe, Järve, Tondi, Lilleküle, Tallinna

Rautatielle tarvitaan kaksi vedenalaista tunnelia, Porkkala – Naissaari (42,7km) ja Naissaari – Kakumäe (8,7km). Uutta raidetta matkoille Jorvas – Porkkalan niemi, Naissaaren pohjoisniemestä eteläniemeen, Kakumäe – Hiiu. Koska raideleveys Eestissä on sama kuin Suomessa niin nykyinen paikallisjunakalusto on käytettävissä. Matka Helsingistä Tallinnaan on 129km eli sama kuin Helsingistä Hankoon autolla. Meren syvyys Naissaaren ja Porkkalan välillä on enimmillään 67m merikortin mukaan. GTK'n (Geologinen tutkimuskeskus) mittauksen mukaan suomalaista graniittia on melkein koko matkan Porkkalasta Naissaareen.

2.3.5 Itä Uusimaa

Tällä hetkellä moottoritie kohti Helsinkiä on liikenne- ja ratkaisuna. Jotta Itä Uudelle maalle pystytään antamaan vastaavat edut kuin muut osat Uuttamaata pitäisi ehdottaa jotakin todellista. Rannikkoradan jatkamista Porvooseen, Loviisaan ja Kotkaan on ehdotettu mutta onko rautatie hyvä ratkaisu? Ongelmat kiskoliikenteen kohdalta on suuret investoinnit ja vaikeudet muuttaa tehtyä ratkaisuja. Korkean nopeuden juna, jota suunnitellaan Ruotsissa, saavuttaa jopa yli 300km/h olevan vauhdin mutta Ruotsissa on asetettu tavoitteeksi 242km/h ja samalla poistetaan kaikki ”pikku asemat”. Jos käytetään perusteluna Pietaria pääteasemaksi niin ei päde, koska jo suuruhtinaskunnan aikana saatiin rata Riihimäki – Viipuri – Pietari tehtyä. Kyseisellä radalla liikennöi tänään Allegro juna. Vaihtoehto Metro kohti itää Mellunmäestä kyllä suunnitellaan mutta näyttää päättyvän Sipoossa ja täten ei tällä päästä edes Porvooseen.

2.3.6 Harjun muut paikkakunnat

Liikenteen kehittäminen koko Uudellamaalla on haasteellista ja erityisesti tulee olemaan kiinnostavaa miten liikenneyhteydet Harjussa saadaan toteutettuna kohti muuta Uuttamaata. Paljon tekstiä on kirjoitettu yhteydestä Helsingin ja Tallinnan välille mutta metropolialueella pitäisi myös yhteyksiä kehittää muiden keskuksiin. Junaratkaisu on esimerkiksi käytettävissä Paldiskin ja Jorvaksen välillä vaihtamalla juna Hiiun asemalla. Liikenneyhteydet tänään ja lähiaikoina ovat riipuvaisia tieliikenteestä ja laivoista ja ’huomenna’ myös Suomenlahtea alittavasta junasta. Joka tapauksessa liikenneyhteydet Harjussa on kehitettävä toisella tavalla kun otetaan huomioon tämä juna yhteys.

Mietteitä mitähän tämä Harjun liikennettä voisi kehittää

- (a) ”Tabasalun asema” on oikeastaan pelkkä aseman varaus välillä Kakumäe – Hiiu. Todennäköisesti ei Kakumäen pientaloalueelle ole mahdollista eikä edes mielekästä rakentaa rautatieasemaa
- (b) ”Tabasalun asema” mahdollinen sijainti olisi kohta jossa rautatie ja Tallinna – Paldiski valtatie kohtaavat. Paikan valinta perustuu siihen että tässä olisi mahdollista vaihtaa junaan
- (c) Hiiun asemalla on junayhteys sekä Paldiskiinkin mutta myös Riiseperään. Toisaalta rata jatkuu Riisiperästä eteenpäin Haapsaluun. Miten olisi paikallisjuna joka suoraan yhdistäisi Helsingin keskusasemaa ja Haapsalua? Rataleveys sama ja voisi hyödyntää vaihdetta Hiiun asemalla ja samalla muutta kulkusuntaa
- (d) Tarto – Tampere? Ajetaan juna Tartosta Tallinnaan, vaihdetaan rataa joka vie Hiiun asemalla, jatketaan kohti Suomea ja Helsingin Pasilaa. Pasilassa vaihdetaan ajosuuntaa kohti pohjoista ja ajetaan linjaa Pasila – Riihimäki – Toijala – Tampere.
- (e) Jos Rail Baltica toteutuu niin jos valintana on standardi raideleveys, niin mikään ei estä että toteutetaan Espanjalaista ratkaisua, eli vaihdetaan raideleveys lennossa. Täten saadaan aikaan yhteys Helsinki – Warsova.

- (f) Tallinna – Tukholma yhteys toteutetaan siten että Tallinna – Espoo (juna), Espoo – Tukholma (Hyperloop)

2.4 Kohta 4 - Ruotsia & tekniikkaa

2.4.1 Uusi paradigma

Helsinki – Tukholma rautatieselvityksessä ja erityisesti FS-Links yhtiön Hyperloop selvityksessä nousi esiin täysin uusi paradigma työmatkailuun.

Selvää oli alkuvaiheessa että kiinteä liikenneyhteys Tukholman ja Ahvenanmaan välille aiheuttaa sen että Ahvenanmaasta tulee osaa Tukholman metropolialuetta. Mutta rautatieselvityksen aikana näkyi selvästi että ei vain Ahvenanmaa vaan myös Paraisten kunta Turunmaassa liittyy tähän samaan metropolialueeseen. Asia korostui Hyperloop selvityksen aikana ja vaikutukset laajenivat, eli jos on mahdollista Kauniaisista alle puolessa tunnissa matkustaa Tukholmaan niin tämä avaa uusia työmahdollisuuksia kaikille jotka hallitsevat ruotsia jopa laajalti Uudellamaalla. Varsinaien temppu joka tulee Hyperloopin mukaan on riittävän tiheä yhteys jopa mahdollisesti tyyppiä on-demand. Hyperloop ei ole mikään juna vastaa lähinnä pikkubussia ja sukkulassa on enintään paikkoja 20 henkilölle.

Yllä olevat mietteet laajenevat jos myös Ruotsissa toteutetaan Hyperloop ratoja Malmööhön että Göteborgiin.

Jos oletetaan että tämä Espoo – Tukholma Hyperloop yhteys olisi olemassa niin Harjusta eli 'Etelä Uusimaalta', päästään puolessa tunnissa Espooseen ja sen lisäksi puoli tuntia ja ollaan Tukholmassa. Toisaalta on jo hyvin alustavia suunnitelmia haarukoida tätä Suomen Hyperloop putkia niin että rata jatkuu Tallinnaan. Olkoonkin että ei kannata käyttää Hyperloop matkalla Tallinna – Helsinki mutta miten sitten olisi Tallinna – Tukholma ?

Ruotsinkielen taito on Eestissä tällä hetkellä rajallista, mutta silti on erityisesti Haapsalun alueella. Yllä olevat mietteet voisi olla kannustimena myös Eestissä laajentaa ruotsinkielen osaamista.

2.4.2 SOTE ?

Suomen hallitus ajaa tavoitetta että sosiaali ja terveys tuottajaa (SOTE) saisi valita vapaasti. Jos liikenneyhteyksien puitteessa päästään tälle tasolle mitä tässä paperissa on yritetty kuvata niin olisi mahdollista valita SOTE palvelujen tuottajaa vapaasti sekä Eestistä että koko Pohjolasta. Koska Suomi on osaa EU'ta niin kaikki EU'n SOTE palvelujen tuottajat on käsiteltävä samalla tavalla.

Tänään moni Suomen kansalainen hakee SOTE palveluja Eestistä ja monesti Harjun maakunnasta. Hyperloop radat mahdollistavat palvelujen hakeminen lyhyen matka-ajan puitteessa myös Tukholman alueelta ja myöhemmin Kööpenhaminan ja Oslon alueelta.

Puutteellisen koti-kielisen palvelun takia niin eestiä puhuvalle Suomen Uudellamaalla asuvalle tarjoutuu mahdollisuus käyttää suoraan SOTE palvelujen tuottajaa Eestissä ja omalla koti-kielillä, ja parasta tähän ei tarvita mitään Hyperloop'ia vaan otetaan C tai Q-paikallisjuna ja alle tunnissa ollaan perillä. Vastaavasti ruotsinkielisille tämä sama mahdollisuus avautuu Hyperloopin kautta Tukholman alueelta.

2.4.3 Hyperloop tekniikka

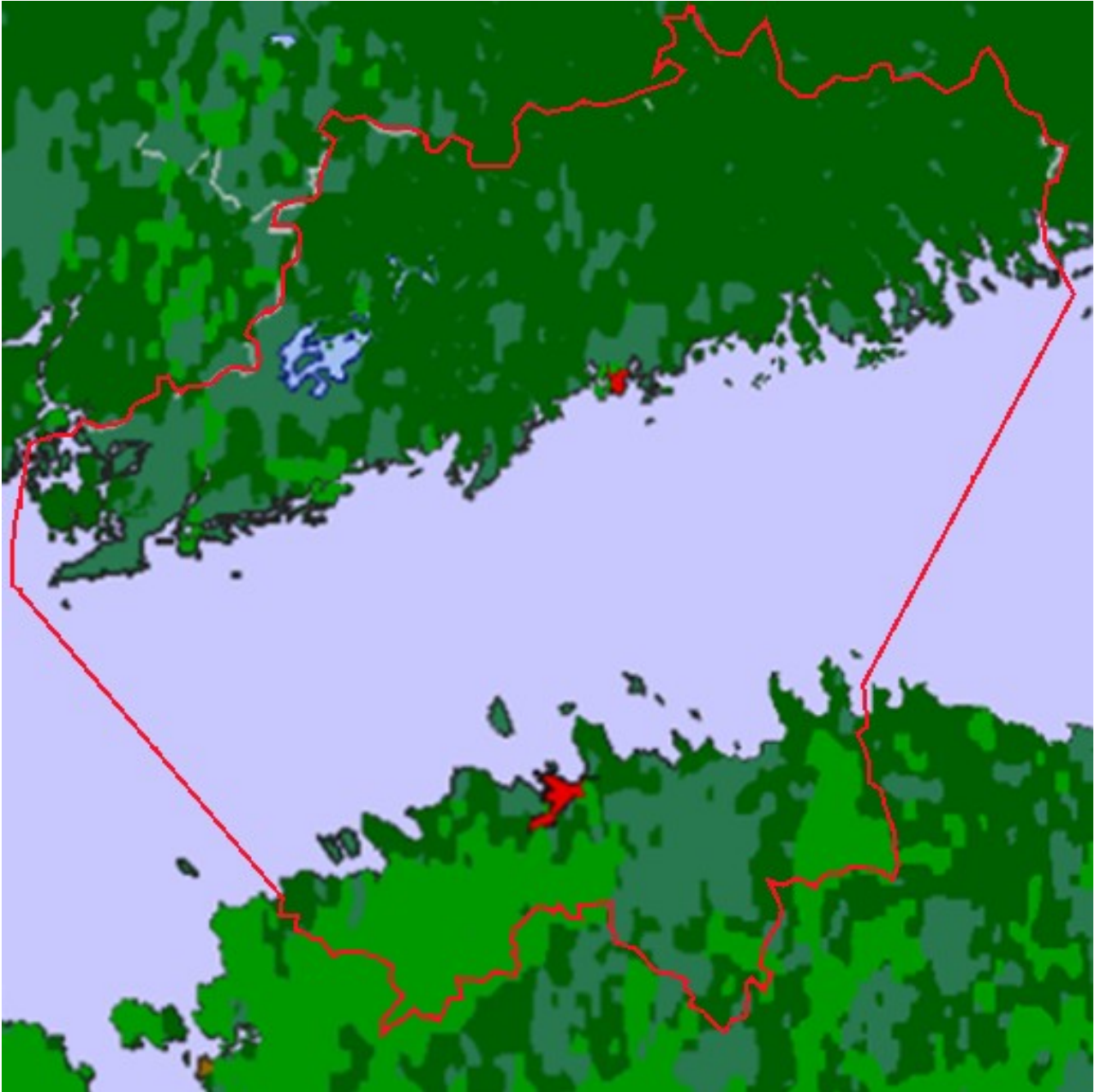
Hyperloop on Elon Musk'n idea kuljettaa ihmisiä ja tavaraa sukkulassa joka liikkuu putkessa 1Mm/h (1000 000m/tunnissa) vauhdilla eli lähinnä suihkukoneen vauhdilla. Varsinainen putki sisältää alipaneessa oleva ilmaa ja sukkulassa on suihkumoottoria vastaavaa ratkaisua joka kuljettaa sukkulan eteenpäin putkessa. Lisäksi sukkula pidetään 'ilmassa' putken sisällä käyttäen magneetista levitaatiota eli sukkula 'lentää'.

FS-Links on Ahvenanmaalainen yhtiö joka ajaa Hyperloop sukkularataa Helsingin ja Tutkolman välille. Tavoite on ensin Saloon rakentaa testirataa ja tämän jälkeen, kuten kohdassa Helsinki – Tukholma (sivu 5) selostetaan kolmessa vaiheessa toteuttaa tämä Hyperloop rataa. Lisäksi on FS-Links yhtiön suunnitelmissa mukana mahdollisuus haaroittaa rataa niin että rataa saadaan joskus tulevaisuudessa myös Tallinnaan.

Hyperloop asemat Uudellamaalla ovat, kuten aiemmin on kerrottu, Helsinki/Kamppi, Espoo (oletan että varsinainen asema on lähinnä Koivuhovin aseman vieressä eikä Espoon aseman vieressä), Lohja ja Helsinki-Vantaa lentokenttä. Olen FS-Link yhtiölle myös ehdottanut että Espooseen saataisiin toinen asema, eli asema Otanniemeen. Otanniemen asema olisi tulevan Länsi-Metroaseman, Aalto yliopitstoaseman vieressä. Syy ehdotukseen löytyy Ruotsista jossa on kaavailtu että Tukholman asema sijaitsee Kista science park puistossa ja silloin Otanniemen asema on Suomen Silicon Valleyssa eli etelä Espoossa.

Uusimaa on kokonaisuudessaan aika 'litteä' verrattuna Californiaan johon ensimmäinen Hyperloop suunnitellaan. Tämä on meille edullista koska putket jossa sukkulat liikkuvat on oltava suorina, niin että eivät sisällä mutkia tai mäkiä, jotta 1Mm vauhti pystytään ylläpitämään. Oletan myös että putket kulkevat telineillä tai tolilla. Poikkeus tästä Uudellamaalla on tiheästi asutetut alueet jotka ovat Otanniemen ympärillä ja Helsingissä, tällöin on putkia varten kaivettava tunnelia. Hyperloop radan tunneliratkaisu muistuttaa merenalaisista tunnelia Kaivopuistosta Suomenlinnaan Helsingissä, tässä tapauksessa putket ovat Hyperloop sukkulaputkeja eikä kaukolämpöä. Huoltotoimia varten putkien vieressä on oltava autokaista niinkuin Suomenlinnan merenalaisessa tunnelissa.

3 Metropoli seutu Uusimaa : Keski, Länsi, Pohjois, Itä ja Etelä Uusimaa



There was truth and there was untruth, and if you clung to the truth even against the whole world, you were not mad (George Orwell)

