

Underlag till diskussion på SFP's kretsmöte i Ingå 27.4.2017

John-Eric Söderman
representant för SFP i Stor-Alberga (Esbo)

Innehållsförteckning

1 e-post till den ena kontaktchefen för Nyland.....	1
1.1 Varför.....	1
2 Bilagor.....	3
2.1 Punkt 1 – Kommunikation.....	4
2.1.1 Två spåkigt – Finska & Finglish.....	4
2.1.2 Data- & telekommunikation.....	4
2.1.3 Estniskan längs den Nyländska kusten.....	4
2.2 Punkt 2 - Metropol regionen.....	5
2.2.1 Metropol trafik i Nyland.....	5
2.2.2 HRT (Helsingforsregionens trafik).....	5
2.3 Punkt 3 - Hyperloop, järnvägstunnlarna.....	5
2.3.1 Helsingfors - Stockholm.....	5
2.3.1.1 Men järnväg ?.....	6
2.3.1.2 ELSA.....	6
2.3.2 Helsingfors - Tallinn.....	6
2.3.3 ÖstNyland.....	7
2.3.4 Övriga Harrien ?.....	7
2.4 Punkt 4 - Svenska & Teknik.....	7
2.4.1 Paradigm skifte.....	7
2.4.2 SOTE ?.....	8
2.4.3 Hyperloop tekniskt.....	8
3 Metropol regionen Nyland : Mellan-, Väst-, Nord-, Öst- och SydNyland.....	10
4 Tuffa frågor.....	11

1 e-post till den ena kontaktchefen för Nyland

Har här piinat Mia med mina Hyperloop idéer. Förstod av Mia att hon diskuterar med dig om kretsmötet men tänker (hoppas) det gangnar om jag kontaktar dig direkt i saken.

1.1 Varför

1. Har för mig att i kommande landskapsval är "kommunikation över gränser" SFP's bästa trumf (ej TRUMP). Detta gäller alla former av kommunikation, digital-, fysisk-kommunikation, logistik, persontransport osv. Orsaken är att

- nästan alla kontakter till EU går över Norden och Sverige, alltså SVENSKA [sid 4]
2. Har just kommenterat i HBL följande "1960 talet ?? Helsingfors har "ständig vuxit" sedan staden blev huvudort i Storfurstendömet. Som exempel på "problemet" har vi Munknäs-Haga planen publicerad år 1915. T.ex. Tölö, en förstad, byggdes med fart upp på 1930-talet, så mycket att Tölö före 1910 är helt oigenkännligt. Problemet med tillväxt blev så allvarligt att år 1946 måste stadens areal femdubblas. Och utvecklingen bara fortsätter, men politikerna är fortfarande på efterkälke som av paneldiskussionen framgår. Helsingregionen (staden vid forsén, Helsing kommun, Esbo, Grankulla (Mellan Nyland)) håller på och växer ut så att den innefattar Nord-, Väst-, Öst- och SydNyland (Tallinn, Paldiski, ...) och med enorma trafikproblem och bostadsbrist. T.ex. Topeliusgatan i början på 60-talet vara vid femtiden så stockad att man kunde se mer än fyra trolleybussar som fastnat. På 60-talet hade Topeliusgatan fyra filer och ingen tillåten gatuparkering." Varför önskar även föra fram (igen) frågan om Mellan-, Väst-, Nord-, Öst- och SydNyland. [sid 5]
 3. Har även idag kommenterat i HBL angående WSP Finlands transportutredning det att förbättra förbindelserna mot norr ger inga export vinster, bästa resultat fås genom kontakt via Åland till Sverige (järnväg & hyperloop) och till Estland med Porkkala-Nargö och Nargö-Kakumäe järnvägstunnlarna. [sid 5]
 4. I temat "Svenska & Teknik" vill jag framhålla dagens transportlösningar, alltså med 2010-talet lösningar, Hyperloop som FS-Links på Åland arbetar med och den kommande testbanan i Salo. Vänder mig i detta särskilt till unga ingenjörer, i och att detta ämne innehåller det nyaste nya inom datateknik, automatisering och självstyrning men arbete med detta görs i samarbete med SVERIGE, och Elon Musk's firma. [sid 7]

Fyra gedigna punkter som måste presenteras på under 10 minuter (?)



2 Bilagor

Indelar Nyland på följande sett

- A) Mellan : Helsingfors, Vanda, Esbo, Grankulla, Kyrkslätt (mitt val av komuner)
- B) Väst
- C) Nord
- D) Öst
- E) "Syd" (länet Harrien i Estland) Alltså egentligen *inte* en del av det officella Nyland

Harrien ([estniska](https://sv.wikipedia.org/wiki/Harjumaa): *Harju maakond* eller *Harjumaa*) är som tidigare nämnts en del av Estland (<https://sv.wikipedia.org/wiki/Harjumaa>). Städer i landskapet är Keila, Loksa, Maardu, Paldiski, Saue, Tallinn. Gamla svenskbygder i Harrien är Nargö och Rågöarna (utanför Rågvik / Paldiski / Baltishport).

Befolkningsmängd 1,620,261 (i Finland) och 521,410 (i Estland /2004) alltså hela metropol regionen Nyland har en **folkmängd på över 2 millioner**. *Varav alla som är bofasta inom den del av Nyland som tillhör Finland har rösträtt i kommande landskapsval.*

2.1 Punkt 1 – Kommunikation

2.1.1 Två spåkigt – Finska & Finglish

Kanske *Finland är tvåspråkigt*, men *Nyland är definitivt mångspråkigt* och eftersom Nyland är den ekonomiska motorn i både Finland och Estland så bör SFP föra fram detta tydligt, och särskilt viktigt blir det om EU medborgarna har rösträtt i kommande landskapsval.

Problemet är att i flera fall är att när den som ger service inser att servicen inte kan ges på finska så går service producenten över till engelska. Vad som bör göras är att klart föra fram på vilka språk som servicen kan ges, och i Nylands fall borde åtminstone de största språkgrupperna beaktas. Att engelskan är och förblir ”default” är en nödvändighet men inte en lösning.

Innom Nyland kommer vi även att ha regioner där service på finska ej är ett alternativ, det är något som tycks hellt ha glömts i debatten. Vi har inom servicen även problemet med att service mottagaren inte förstår eller förstår för dåligt det språk som service producenten erbjuder, detta leder definitivt till en otillfredställande standard av servicen och till och med att ingen, ens lagstadgad, service ges överhuvud.

Ett eget kapittel är behovet av språkunskaper inom exporten. Det blir inga vinster om försäljningen inte kan ske på mottagarens eget språk eller åtminstone ett språk som mottagaren förstår väl. Att sälja på engelska, *default language*, sätter försäljaren i en sämre situation än om han eller hon kan sälja på mottagarens eget språk, t.ex. tyska. I skandinavien är det definitivt en fördel att kunna kommunicera på svenska och eftersom en stor del av exporten går hit så...

2.1.2 Data- & telekommunikation

Marknätet för TV är outsource’at (Digia), Internet operatörer är bara tre (Telia, Elisa, DNA). I propagandan (= av staten kontrollerad public service) framförs den starka konkurrensen mellan olika parter, *men är det sannt ?*

Ur Nylands synpunkt är detta allt annat än bra för att dessa defacto monopol höjer på kostnaderna i regionen. Stadsmakten använder som argument att ”hela landet bör ges samma möjligheter och service” men vi här skall kamma hem pengarna. Det tycks ej finnas något organ som utreder lönsamheten för hela Nyland på denna punkt, bristen är *fatal vid lågkonjunktur*.

I och med att SVT’s sändningar på otid slutar då TV5 och Teema slås ihop så undrar man varför vi med ett modersmål annan än finska överhuvud skall betala för YLE public service. En satsning på IPTV (TV via Internet) ger oss ”även” service på vårt modersmål utöver alla dessa enastående brittiska och amerikanska programmen plus inslag av tysk detektivserie. Intressant iakttagelse är vad som hände när SVT Rapport sändes över marknätet i Nyland men ej SödraNyland, nämligen som svensktalande valde man att varannan dag klockan halv nio se Rapport i stället för YLE’s huvudnyheter.

Angående radio, antar jag att om vi hade ett fritt val skulle resultatet bli det vi redan ser och upplever i Mariehamn när det gäller svensk service.

2.1.3 Estniskan längs den Nyländska kusten

Det ser ut som språkforskarna inte kan skilja på forn-estniska och tavastländska. Nyländska skärgården från Hangö till Strömfors bär vittne i sina ort- och platsnamn med estnisk bosättning. I flera fall har namn ansetts vara ’finska’, alltså någon form av tavastländsk forndialekt, men befolkningen i trakten har i hundratals år talat svenska. Om vi jämför Emsalö (Emsal – ö) med Hapsal tycks det finnas en likhet. Bäst synlig är denna försvenskning av estniska namn på Nargö. Långkarel är Nargö norra udde och Kvärnkarel är södra udden. Leden ”karel”, inte svenska men... Utöver detta har vi förleden ”est” i till exempel Estnäsudden i Helsingfors.

Nu idag är vi i den situationen att *esterna återkommer*. Estniska är den tredje största språkgruppen i Esbo (år 2015).

2.2 Punkt 2 - Metropol regionen

2.2.1 Metropol trafik i Nyland

Vad det är egentligen fråga om är hur långt sträcker sig job-pendlingen till Metropol regionen. På grund av brister inom kommunikation är SydNyland i en sämre ställning (se punkt 3 Helsingfors - Tallinn). Vidare går jobb pendlingen idag norr om NordNyland i och med att pendling sker även från trakterna norr om Hyvinge. Samma gäller även Väst- och ÖstNyland (t.ex. Salo, Kouvola, Lahtis). Det är första gången nästan hela landskapet, Nyland, går till gemensamt val och väljer fullmäktige, vilket ur region utvecklings synpunkt ger oss en möjlighet att se (nästan) hela området som en region ur trafik synpunkt.

Egentligen använder jag som modell för metropol regionen en modell baserad på Köpenhamn regionen. När man står på stationen på Kastrup och ser vart Öresundstågen går, märker man att denna lokaltrafik tycks täcka hela södra Sverige till en linje Kalmar – Göteborg. Utöver detta kommer Köpenhamn regionen att även i praktiken innehålla hela Jylland (?). Metropol sträcker sig över statsgränsen såsom även här.

Metropol tänkande i sig är en utveckling som har pågått i århundraden och att försöka begränsa och förvara transporter inom en metropolregion kommer att påverka ekonomin för alla som är beroende av metropolen, alltså för hela Finland.

2.2.2 HRT (Helsingforsregionens trafik)

Medlemskommuner är Helsingfors, Esbo, Grankulla, Kervo, Kyrkslätt, Sibbo och Vanda. Här är dock problemet att lösa knuten mellan HRT och landskapet Nyland. Hur mycket bör HRT täcka transportbehovet inom metropol regionen ? I och med att landskapet nu i kommande landskapsval profilerar sig blir denna fråga aktuell och tiden är ute för att Helsingfors stad är "högsta hönset". Problem inom regionen finns redan idag då det gäller att resa mellan regioncentra som ej är Kampen i Helsingfors. Metropol regionen, Nyland, har flera verksamma centra och trafiken mellan dessa måste nyorganiseras, så att det ur SFP synpunkt inte går som för Y-tåget.

2.3 Punkt 3 - Hyperloop, järnvägstunnlarna

2.3.1 Helsingfors - Stockholm

Det hela är fråga om (möjliga) tidstabeller. Det ser ut som tekniken för Hyperloop blir produktionsklar antagligen 2018 varefter de första Hyperloop banorna tas i bruk, antagligen cirka år 2020. Detta betyder att testbanan i Salo borde vara i användning redan år 2019/ 2020. Alltså första fasen av Hyperloop banan Helsingfors – Åbo kör igång 2021.

Enligt FS-Links planer för Hyperloop blir det tre faser

1. Helsingfors – Åbo
2. Stockholm – Arlanda / Norrtälje – Arlanda / Uppsala – Arlanda
3. Åbo – Norrtälje, via Åland

Fas 1, eller Helsingfors – Åbo innehåller även en fortsättning från Helsingfors/Kampen ut till flygfältet i Vanda.

Ur Nyländsk synpunkt har FS-Links planerat in stationer för Lojo, Esbo (centrum), Helsingfors/Kampen (järnvägsstationen) och Vanda flygfältet.

Men blir detta verklighet inom tidsperioden 2018 – 2021 ? Om punkt 1 (Helsingfors – Åbo) ej blir av i tid så varför ta upp frågan ?

Men man kan även fråga sig **blir verkligen pendling till jobbet av betydelse** ? Arbetsresor som idag är under en timme är knappast resor som görs med Hyperloop. Om vi utgår från detta betyder det att resorna bör vara långa, tidsmässigt långa, för att göras med Hyperloop. Sedan har vi frågan om hur mycket tid går åt till resan mellan hemmet och Hyperloop stationen och hur mycket till från Hyperloop stationen till arbetsplatsen, och till slut hur mycket tid går åt till att vänta på plats i skytteln.

En effektivisering av nuvarande transport kan bli snabbare än en resa med Hyperloop i metropol regionen också där Hyperloop finns att tillgå, eller så är skillnaden så liten att den ej har betydelse. Det kan även visa sig att olägenheterna som Hyperloop medför resulterar i val av traditionell transport.

På basen av detta kan vi gissa att Hyperloop alternativet är attraktivt om jobbet är i Stockholms regionen eller på Åland. Resa från metropol regionen Nyland till Åbo är definitivt på gränsen. Resa till SydNyland (Harrien) är ej ett alternativ om Jorvas – Hiiu banan finns även om Hyperloop bana byggs mellan övriga Nyland och SydNyland (Harrien). Byggs Hyperloop banan vidare mot t.e.x Riga är Hyperloop ett alternativ för jobbresa hit.

2.3.1.1 Men järnväg ?

Visst kan en järnväg byggas från Helsingfors till Stockholm. Idag finns ej någon kostnadsberäkning på ett dylikt projekt men lösningen som redan presenterades på kretsmötet i Sjundå gäller.

Järnväg Helsingfors – Stockholm

- kustbanan Helsingfors – Karis
- Karis – Björboda (Kimito) – Kirjais (Pargas) – Degerby/Föglö (via Kökar) – Åland (Lemlands södra udde) – Kapellskär (via Lågskär, Flötjan, Söderarm, alltså ute till havs men följa undervattensryggen)
- Kapellskär – Norrtälje - Ullriksdal
- stambanan in till Stockholm. Ullriksdal – Stockholms central

Resetiden blir dock nästan 2 timmar (1:30 – 1:52) t.o.m. med Höghastighetståg i förhållande till Hyperloop med resetid 28 minuter. Stäckan är 452 km järnväg. Största havsdjup för järnvägstunnel är 63m ute på Ålands hav enligt sjökortet.

[Men glöm, om Hyperloop banan blir av.](#)

2.3.1.2 ELSA

Även ELSA (Esbo – Lojo – Salo) banans lönsamhet blir ett frågetecken om fas 1 av Hyperloopen blir av. I och med att sträckan Salo – Esbo har Hyperloop förbindelse så flyttar passagerar trafiken hit till Hyperloopen och kvar blir tung godstrafik för järnvägen, men blir det lönsamt om vi beaktar att samma trafik idag går via Karis. Man kan även fråga sig hur det går med Åbo-tågen efter Hyperloop banan.

2.3.2 Helsingfors - Tallinn

Sedan har vi frågan om Helsingfors – Tallinn kommunikationen. Sträckan är ytterst kort för Hyperloop, restid cirka 7 minuter, och integrationen till övrig kommunikation, bil, buss, tåg svag.

Järnvägs lösingen **Helsingfors – Tallinn** ger en restid på **cirka en halv timme** om tågen kör direkt utan att stanna. Men ur intergrations synpunkt är en lösning med flera olika lokaltåg bättre, föreslår följande

- C tåget. Start från Helsingfors järnvägsstation mot Tallinn. Tåget stannar i Böle, Hoplax (för byte till Helsingfors flygplats), Alberga, Esbo, Jorvas (för byte till kustbanan/Karis/Åbo), Hiiu (för byte till Paldiski & Riisipere/Haapsal), Tondi (för byte till Tallinns flygplats) och på ändstationen Tallinn
- Q tåget => Helsingfors, Böle, Hoplax, Alberga, Kilo, Kera, Grankulla, Björkgård, Domsby, Esbo, Köklax, Masaby, Jorvas, Storkärri (på Nargö, ny station), Tabasalu (nära Harku sjön, ny station), Hiiu, Nömme, Rahumäe, Järve, Tondi, Lilleküle och ändstationen Tallinn

För järnvägen behövs två undevattens tunnlar Porkkala – Nargö (42,7 km) och Nargö-Kakumäe (8,7 km). Nytt spår på sträckorna Jorvas – Porkkala udde, Nargö norra till Nargö södra, Kakumäe – Hiiu. Eftersom spårbredden i Estland den samma som här kan nuvarande järnvägsmaterial användas. Stäckan Helsingfors -Tallinn är 129 km såsom den här är beskriven, alltså samma sträcka som Helsingfors - Hangö med bil. Havsdjupet mellan Nargö och Porkkala är som mest 67m enligt sjökortet. Enligt GTK:s (Geologinen tutkimuskeskus) mätningar är berggrunden finska granit nästan fram till Nargö.

2.3.3 ÖstNyland

Idag är det motorvägen mot Helsingfors som gäller. För att ge ÖstNyland samma fördelar som de övriga Nyland måste något konkret föreslås.

Kustjärnvägens fortsättning mot Borgå, Lovisa och Kotka har förelagits men är järnväg en bra lösning ? Problemet med spårtrafik är höga investeringar och svårigheter till förändringar (adaptering). Höghastighetståg, som planeras i Sverige, kommer upp till 300 km/h men i Sverige har man satt som mål och medelhastighet 242 km/h, samtidigt stryker man alla ”små stationer”. Att använda som argument S:t Petersburg som ändhållplats är obefogat då redan Storfurstendömet byggde banan Riihimäki – Viborg – S:t Peterburg. Banan trafikeras redan idag av Allegro tåget. Alternativet Metro mot öster, alltså vidare från Mellungsbacka, planeras men t.o.m. optimistiska lösningar slutar i Sibbo, alltså kommer metron inte ens fram till Borgå.

2.3.4 Övriga Harrien ?

Överhuvud har trafikutvecklingen inom Nyland nya utmaningar, särskilt integreringen mellan orter i Harrien med övriga Nyland bli intressant och kritisk för vår framtid.

Mycket text är skriven om trafiken mellan Helsingfors och Tallinn, men i ett metropolområde gäller även tvärtrafik. Problemet uppstår i och med att järnvägsbanan mellan Porkkala och Kakumäe blir klar. Idag har vi trafik mellan Paldiski och Tallinn, genom att tåget från norr stannar i Hiiu, blir det även möjligt att byta. Men i regel blir det fråga om att byta från bil eller buss till järnväg.

Situationen i Harrien är den samma som i övriga Nyland och idag är inte heller vägnätet utbyggt för dessa behov.

2.4 Punkt 4 - Svenska & Teknik

2.4.1 Paradigm skifte

Under arbetet med järnvägen Helsingfors – Stockholm och särskilt under arbete med FS-Links initiativ med Hyperloop Stockholm – Helsingfors kom det tydligt fram ett nytt paradigm skifte i fråga om arbetsresor och pendling.

Klart var det från början att en fast link till Åland från Stockholms regionen skulle betyda att Åland blev en del av Stockholms regionen. Men redan med järnvägen började Pargas status ändras, eftersom pendling in från det svenskspråkiga Pargas varje arbetsdag blir med järnvägen en praktisk realitet. Pendling från Åbo eller VästNyland varje arbetsdag är dock i längsta laget.

Med Hyperloop fas3 sker det verkliga paradig skiftet. Det är en realitet att komma in från Grankulla till Stockholms central t.o.m. varje arbetsdag utan att kostnaden för arbetsresan är omöjlig och med en resetid på en halv timme. Hyperloop är inte tåg och skytteln har en kapacitet på maximalt 20 personer. *Tricket är att ha en tillräckligt tät skytteltrafik, kanske även enligt principen on-demand.*

Dessa spekulationer resulterar i att trafiknätet i både MellanNyland och VästNyland måste planeras om så att servicen till Stockholms regionen blir smidig. Men om Sverige, såsom de redan diskuterar på riksdagsnivå, planerar Hyperloop till Malmö och Göteborg, så blir det kanske inom snar framtid (2020-talet) möjligt att resa på 64 minuter från Helsingfors till Köpenhamn och Tivoli. (litet tillägg, en Hyperloop bana planeras även mellan Oslo – Göteborg – Malmö - Köpenhamn inom projektet 8 million city)

Dessa spekulationer förändrar arbetsplatsmöjligheterna fullständigt för de som kan arbeta på svenska, och utan att dock behöva flytta utomlands, alltså här har vi paradig skiftet.

2.4.2 SOTE ?

Men vi kan gå vidare, regeringen planerar sin SOTE reform med fritt val. Med kommunikationerna i den klass som beskrivs i denna punkt, är både Estland och hela Norden möjlig för vården och eftersom Finland är i EU måste dessa operatörer godkännas på lika grunder.

Redan idag söker allt flere SOTE service från Harrien. Men med bättre kommunikation, till exempel Hyperloop, är service både från Stockholms regionen och senare kanske även Köpenhamn regionen ett alternativ. *Hur skulle det vara med SOTE service på svenska från en service producent i Stockholms regionen utan att för dess behöva flytta till Stockholm ?*

Även ur Nylänningar med estniska som hemspråk är detta en tilltalande tanke, nämligen att vården och servicen kan sökas i Harrien fastän boningsorten är i övriga Nyland, men ändå med finländska sociala förmåner (en aning oklart, nämligen krävs det finländskt medborgarskap eller räcker det med att man har bott i Finland ett antal år). Obs. den bästa sociala tryggheten i Norden ges i Danmark, vi har i Finland den sämsta i Norden.

2.4.3 Hyperloop tekniskt

Problemet med utvecklingen av Hyperloop idag i Finland är att bakom inte är ett universitet eller en teknisk högskola. Det har medfört att FS-Links initiativ är helt beroende av utvecklingsarbete skytteln som görs i universitet och högskolor utomlands. Vidare själva trafikutvecklingen är även den i samma situation när det gäller grundforskning. För att möjligtvis råda bot på dessa problem skulle kanske en Hyperloop station vid tunnelbana stationen i Otnäs (Aalto universitets metrostation) vara ett bra initiativ för att väcka Aalto universitet.

FS-link planerar att start Hyperloopen mot Finland från 'Kista science park station', mycket intressant i och med att södra Esbo är defacto Finland 'silicon valley' med ett otal arbetsplatser inom ITC teknik.

Hyperloopbanan är i praktiken ett dubbelrör. Lösningen i Californien baserar sig på att bygga rör på stolpar så att röret rör sig så lite som möjligt i sid eller höjded. Rörets rätthet är en förutsättning för hastighet på 1Mm/h (1000 000 m/timme). Nylands geografi är i regel ganska platt varför röret liknar närmast ett stort fjärrvärmerör, inte kanske så vackert men skadar definitivt ej miljön ekologiskt sett. Vid stationerna byggs accelerationsrör. Accelerationsrörets uppgift är att i detta rör accelererar skytteln upp till 1M/h och när hastigheten är uppnådd växlar skytteln in i huvudströmmen på själva hyperloopbanan. Detta betyder att fastän det finns stationer på Hyperloopbanan, rör sig skyttlarna på hela sträckan med 1M/m, och ej som metrotågen (=tunnelbanan) som måste stanna av vid stationerna.

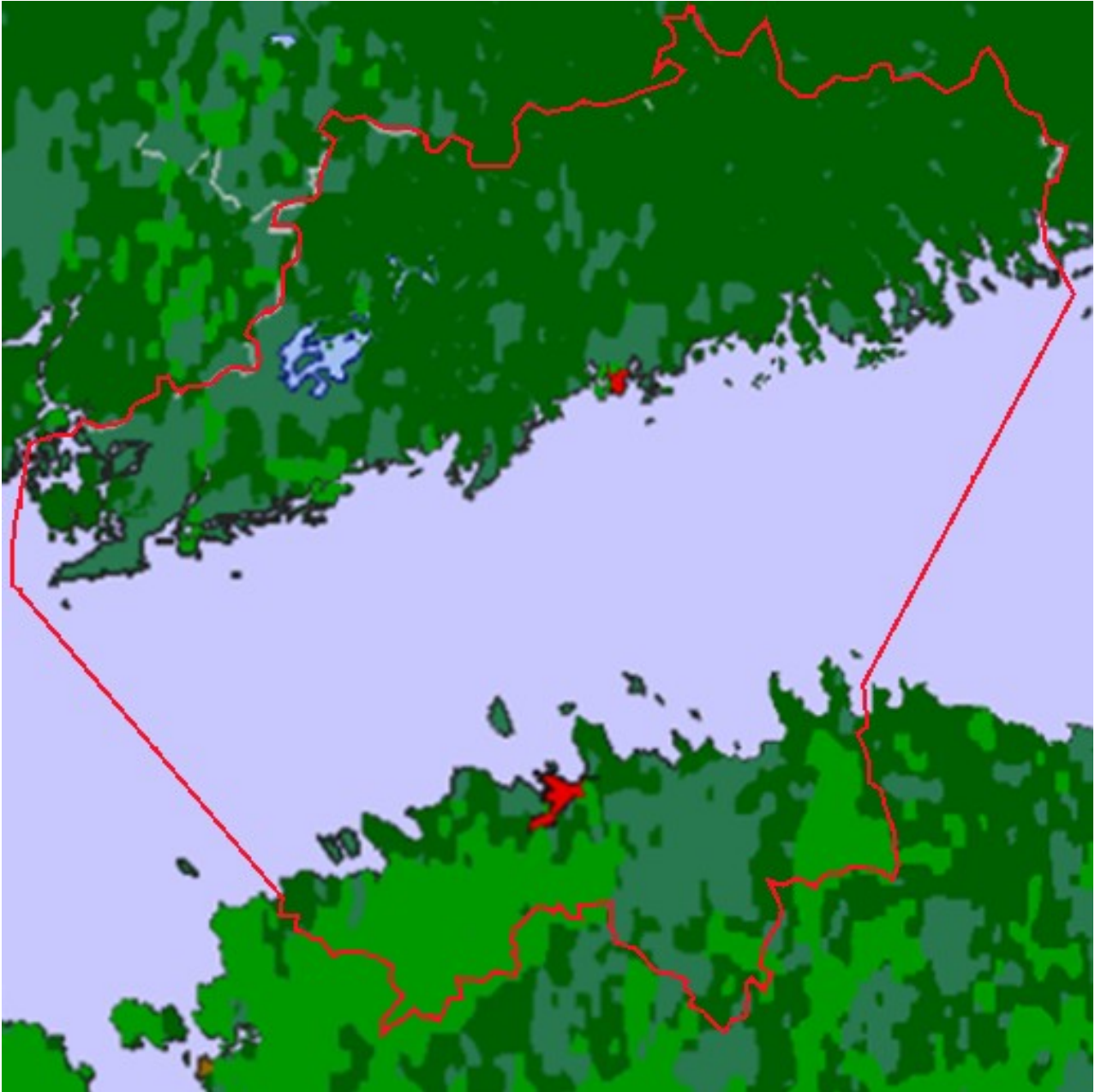
För att komma in till Helsingfors blir det nödvändigt med en tunnel lösning. Problemet med tunnel är att tunneln utöver själva Hyperloop banan (2 rör) även måste göras tillräckligt stor för arbetsmaskiner och service. Den korta tunneln till Helsingfors måste ha plats för en "bil-fil" åtminstone av den typ som idag finns i service tunneln, och med fjärrvärmerör, mellan Brunsparken och Sveaborg. Lyckligtvis är undervattenstunneln kort, så beräkningarna på luftkonditionering är enkla. Men utöver denna "bil-fil" måste även på jämna avstånd planeras in möjligheter till omkörning och rastplatser.

Stationerna Otnäs och Helsingfors är underjordiska stationer och kommer att kräva sitt speciella arkitektur arbete. Bägge stationerna måste även ha utrymme för lagring av skyttlar och skyttel service i någon mån.

Mera information:

<http://hyperloop.super-region.com/>

3 Metropol regionen Nyland : Mellan-, Väst-, Nord-, Öst- och SydNyland



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)

4 Tuffa frågor

1. SydNyland eller Harrien som en del av Nyland [sid 3]
2. Metropol med en folkmängd på över 2 millioner [sid 3]
3. Har SFP I Nyland råd att ignorera röstare med ett hemspråk som ej är finska eller svenska [sid 3]
4. Nyland är definitivt mångspråkigt [sid 4]
5. Ingen utreder verkan av ITC monopolen för Nyland [sid 4]
6. Estniskans forntida utbredning, 1000-talet/ vikinga tiden, i Nyland [sid 4]
7. Kan området Nyland (+ Harrien) ansés som ett metropol område [sid 5]
8. Nylands regiontrafik [sid 5]
9. Jobb pendling, det som gör Hyperloop satsningarna lönsamma [sid 5]
10. Järnväg till Sverige från Nyland, glöm det [sid 5]
11. ELSA, lägg ner projektet [sid 5]
12. Satsning på järnväg Porkkala – Nargö – Kakumäe (i Harrien) [sid 6]
13. Trafiklösningar för ÖstNyland [sid 7]
14. Integrering av trafiklösningar för det övriga Harrien utöver områdena närmast Tallinn [sid 7]
15. Paradigm skifte genom trafiklösningar när det gäller arbetsplatser [sid 7]
16. SOTE service över statsgränsen [sid 8]