

Utopiasta uskottavaksi: Helsinki-Talinnatunnelin diskursiivinen
järkeistäminen alueellisen kilpailukyvyn nimissä

Kristel Tagel

791619S

Pro gradu -tutkielma

Maantieteen tutkimusyksikkö

Oulun yliopisto

2.5.2019

Yksikkö: Maantieteen tutkimusyksikkö	Pääaine: Maantiede	
Tekijä (Sukunimi ja etunimet, myös entinen sukunimi): Tagel Kristel Eveliina	Opiskelija- numero: 2370932	Tutkielman sivumäärä: 65 s.
Tutkielman nimi (suomeksi; muun kielinen nimi ilmoitetaan vain jos se on tutkielman kieli): Utopiasta uskottavaksi: Helsinki-Tallinna-tunnelin diskursiivinen järkeistäminen alueellisen kilpailukyvyn nimissä		
Asiasanat: aluekehittäminen, valtiomuutos, kilpailukyky, suurhanke, mediadiskurssi		
Tiivistelmä (kirjoitetaan vapaamuotoisesti, selväsanaisesti ja lyhyin lauserakentein, ks. ohje seuraavalla sivulla): <p>Tässä työssä tarkastellaan Helsinki-Tallinna-tunnelihankkeen diskursiivista muotoutumista Virossa ja Suomessa pyrkien selventämään, miten valtiomuutos ilmenee hankkeen periodisessa tarkastelussa, mitä kilpailukykypolitiikalle tyypillisiä piirteitä keskustelusta on tunnistettavissa ja millaisiksi Viron ja Suomen positiot hankkeen suhteen ovat muotoutuneet.</p> <p>Suurhankkeiden suosion kasvu liittyy laajempaan muutokseen valtioiden poliittistaloudellisessa toiminnassa. Kaupunkiseutujen asema talouskasvua tuottavina keskuksina on kilpailuvalltion muodostamisen myötä korostunut ja johtanut urbanisaation kiihtymiseen. Kärkialueiden kasvua tukeva politiikka kannustaa markkinaehtoiseen uudistumiseen, kilpailukykyisyyden kasvattamiseen, ja kiihtyvän kilpailun maailmassa erilaisista valtavista infrastruktuurihankkeista onkin tullut yksi strategisen aluekehittämisen väline.</p> <p>Analyysi kohdistuu kaksikieliseen media-aineistoon, joka koostuu vuosina 1994-2018 Suomessa ja Virossa julkaistuista pääkirjoituksista, uutisista ja mielipidekirjoituksista. Kriittisen diskurssianalyysin metodologiseen viitekehykseen asettuva, mediarepresentaatioiden muotoutumista tarkasteleva menetelmä painottaa uutisartikkelien samanaikaista vertaamista paitsi toisiinsa myös aiheesta julkaistuihin virallisiin selontekoihin, sekä niiden tarkastelun ulottamista laajempaan yhteiskunnalliseen ja historialliseen kontekstiin.</p> <p>Kronologisesti järjestetystä aineistosta on erotettavissa kolme diskursiivista käännekohtaa, jotka peilautuvat laajempaan yhteiskunnallisen diskurssin muutokseen. Valtiomuutosta heijastavat kaupunkien muuttuminen yrittäjämäisiksi, aktiivisesti menestystä tavoitteleviksi toimijoiksi (1), vaatimus paremmasta asemoitumisesta kansainvälisille markkinoille (2) ja yksityisen toimijuuden korostuminen (3). Keskustelusta nousevia, kilpailukykypolitiikalle ominaisia piirteitä ovat tehokkuutta, integroitumista ja visionäärisyyttä peräänkuuluttavat vaateet. Suomessa tunnelin katsotaan mahdollistavan kansallisen kilpailukyvyn säilymisen ja hyvinvointivaltion ylläpitämisen. Virossa hankkeen toteuttamista ensisijaisesti valtiovetoisena projektina pidetään epäuskottavana vaihtoehtona, mikä ilmenee keskusteluilmapiiirin sähköistymisenä yksityisen toimijan mukaantulon myötä.</p>		
Muita tietoja:		
Päiväys: 2.5.2019		

Sisällys

JOHDANTO	1
Tutkimuksen aihe ja tutkimuskysymykset	2
KILPAILUVALTION POLIITTINEN TALOUS	5
Kilpailullisuuden iskostuminen politiikkaan	5
Urbaanit alueet kilpailukyvyn tiloina	9
Megalomaanisten rakennushankkeiden uusi suosio	15
MEDIADISKURSSIEN TUTKIMUS	19
Todellisuuden jäsentäminen diskurssien avulla	19
Kriittinen diskurssianalyysi pureutuu valtarakenteiden ytimeen	20
Media-aineisto yhteiskunnallisen muutoksen ilmentäjänä	22
Viranomais selvitykset Talsinkifix ja FinEst Link	25
HELSINKI-TALLINNA-TUNNELIN NARRATIIVI	26
Helsinki-Tallinna Seuran utopistinen unelma	26
Valoa tunnelin päässä: kaupunginjohtajien esiinmarssi	27
Suomi pitää ideaa pinnalla	30
Startup-tunneli vai perinteinen valtiojohtoinen toteutus?	35
MONIMERKITYKSELLINEN TUNNELI	41
Aluetalouden tehostaja	41
Integraation ihanteen toteuttaja	43
Visionäärisen rohkeuden välittäjä	45
JOHTOPÄÄTÖKSET	48
POHDINTA	50
LÄHTEET	53
Kirjallisuus	53
Media-aineisto	57

JOHDANTO

Verkottuneessa maailmassa infrastruktuuri on avainasemassa, kun ihmisten, rahan, tiedon ja hyödykkeiden välisiä matkoja typistetään. Tarve nujertaa välimatkat ja näin ikään kuin itsenäistyä tilasta kumpuaa Bent Flyvbjergin, Nils Bruzeliuksen ja Werner Rothengatterin (2003) mukaan modernin humanismin vapauden ihannoinnista. Se ilmenee eräänlaisena uutena välimatkan politiikkana (*new policy of distance*), joka painottaa teknologisen edistyksen tuottamia mahdollisuuksia itsenäistyä fyysisten esteiden asettamista rajoitteista. Uhmaamalla painovoimaa tai porautumalla maanmassojen läpi *Homo sapiens* on irtisanoutunut valtamerten ja vuoristojen luomasta vuosituhansien mittaisesta eristyksestä. Kilometrit ovat menettäneet merkityksensä maailmassa, jossa etäisyyksiä mitataan tunneissa ja minuuteissa. Samalla alueet, jotka eivät ole saumattomien liikenneyhteyksien varrella, näyttävät jäävän entistä selvemmin sivuun – historialliset periferiat kansainvälisten lentokenttien ja moottoriteiden ulottumattomissa pysyvät syrjäisinä.

Infrastruktuurirakentamiseen liitetään usein ajatus progressiivisesta kehityksestä, joka noudattaa lineaarista ja rationaalista polkua. Kuten Penny Harvey, Casper Bruun Jensen ja Atsuro Morita (2017) muistuttavat, todellisuudessa hankkeiden taustavaikuttimet ovat huomattavasti monimutkaisempia ilmentäen vallitsevia ideologioita. Stephen Grahamin (2016) kuvaamat vertikaaliset valloitusretket maan alle ja yläilmoihin ovat kalliita, ja toisinaan ne kertovatkin enemmän todellisuudentajun hämärtymisestä ja vallanhimosta kuin universaalien haaveiden toteutumisesta. Ei ole sattumaa, että esimerkiksi maailman korkeimpien rakennusten listaa hallitsevat sellaiset runsaista luonnonvaroistaan ja raudanlujasta totalitaarisesta hallinnostaan tunnetut valtiot kuin Arabiemiraatit, Kiina ja Saudi-Arabia. Kehittyvien maiden kiihkeä pyrkimys modernisaatioon infrastruktuurin suurhankkeiden muodossa on merkki nopeasta talouskasvusta ja elintason noususta, mutta usein myös näyttämisen halusta sekä voimakkaasti keskittyneestä vallasta ja kehittymättömästä demokratiasta (Cerro Santamaria 2013).

Epädemokraattisissa valtioissa hankkeiden merkityksestä, tarpeellisuudesta tai oikeutuksesta ei keskustella, eivätkä pilviä hipovat kustannukset välttämättä koskaan päädy kriittisen tarkastelun kohteeksi. Jäljelle jää vain ”yleiskansallinen ylpeydentunto” jonkin näyttävän, mutta usein valitettavan pientä eliittiä hyödyttävän rakennelman

pystyttämisestä. Huomattavat kustannukset, monimutkaisuus ja pitkä aikaväli tuovat hankkeisiin sellaisia riskejä, jotka vain harva yksityinen rakennuttaja kykenee kantamaan. Suurhankkeet tai *megaprojektit* (Flyvbjerg ym. 2003) muuttavat merkittävästi ympäristöä ja vaikuttavat pitkän elinkaarensa vuoksi myös tuleviin sukupolviin. Näiden syiden vuoksi valtioiden on oltava mukana hankkeissa tavalla tai toisella, usein viimeisen sanan sanojana ja toisinaan myös rahoittajana. Suurhankkeiden realisoiminen edellyttää länsimaissa kuitenkin pitkällisiä keskusteluja, joissa hanke oikeutetaan, osoitetaan järjestyväksi. Vahvana argumenttina keskustelussa näyttäisi toistuvan globaalin ja alueellisen kilpailuaseman säilyttäminen tai sen parantaminen.

Tutkimuksen aihe ja tutkimuskysymykset

Suomalaisten ja virolaisten, kahden kielellisesti ja kulttuurisesti samankaltaisen ”veljuskansan”, kanssakäyminen vapautui Neuvostoliiton hajottua 1990-luvun alussa. Sittemmin virolaisista on tullut Suomen suurin maahanmuuttajaryhmä, Suomenlahden lauttaliikenteen vuosittaiset matkustajamäärät lähestyvät 10 miljoonaa ja Tallinna on saanut leikkimielisen lempinimen ”Etelä-Helsinki”. Viron liittyminen Euroopan unioniin vuonna 2004, ja yhteisvaluutta euron ottaminen käyttöön vuonna 2011 ovat poistaneet maiden väliset rajamuodollisuudet ja muut kaupankäynnin esteet. Viron ja Suomen pääkaupunkien, Helsingin ja Tallinnan ”vuosisadan kuntaliitos” on ainakin ajatuspaja Demos Helsingin (2009) tuottaman raportin mukaan kannatettava ajatus. Kaupunkien, virolaisittain *linnojen*, fyysistä lähentymistä rajoittaa kuitenkin vallihauta nimeltään Suomenlahti. Kirkkaalla säällä Tallinnan televisiotornista voi vain kaihoisesti katsella horisontissa siintävää Helsinkiä.

Suomenlahden vastakkaisilla rannoilla sijaitsevien valtioiden yhdistäminen kuvainnollisella *Suomen sillalla* on elänyt kansallisromanttisten ajattelijoiden mielessä jo 1860-luvulta lähtien (Zetterberg 2006: 47). Ajatus politisoitui 1900-luvun alussa, kun maat alkoivat tavoitella itsenäisyyttä. Valtoliitto viehätti erityisesti virolaista sivistyneistöä, ja suunnitelmaa tuki ponnekkaasti Viron ensimmäinen presidentti Konstantin Päts. Pätsin esittämä toive Itävalta-Unkarin kaltaisesta kaksoisvaltiosta ei kuitenkaan kerännyt pohjoismaista puolueettomuuttaan korostavassa Suomessa kannatusta. Toisen maailmansodan jälkimainingeissa Neuvostoliitto vahvisti valtansa miehittämässään Virossa, ja

rautaesirippu katkaisi yhteyden Suomeen. Viron uudelleenitsenäistyminen vuonna 1991 ja Englannin kanaalin alittavan meritunnelin avautuminen liikenteelle vuonna 1994 innoittivat Helsingin kaupungin työntekijöistä ja luottamushenkilöistä koostuvaa ryhmää laatimaan mietinnön Helsingin ja Tallinnan välisen tunnelin hyödyistä ja mahdollisuuksista (Helsinki-Tallinna Seura 1994). Samalla lobbarijoukko ehdotti Helsingin kaupungille virallisen selvitysprojektin aloittamista.

Helsinki-Tallinna Seuran saama vastaanotto hallintoelimissä ja lehdistössä oli yksiselitteisen tyrmistynyt, eikä idea näyttänyt hyvin pienen piirin lisäksi kiehtovan pitkään aikaan juuri ketään. Arviot hankkeen kustannuksista eivät ole noista ajoista ainakaan laskeneet – pikemminkin päinvastoin – mutta kiinnostus on herännyt siitä huolimatta. Uuden vuosituhannen kuluessa Helsinki-Tallinna-tunneli on noussut aika-ajoin keskustelun kohteeksi, ja vähitellen 2010-luvulla siitä ovat kiinnostuneet niin poliittiset puolueet, maakunnat kuin liikemiehetkin. Voisivatko kaksi pääkaupunkia – olkoonkin, että välissä on Suomenlahti – tiivistyä tunnelin avulla yhdeksi metropoliksi, joka nostaisi kaupungit altavastajaan asemasta tasaveroiseksi kilpailijaksi Pietarin ja Tukholman rinnalle? Mitä mahdollisuuksia tarjoaisi yhtenäinen raideliikenneväylä Suomen Lapista Euroopan sydänmaille? Ketä tai mitä junat kuljettaisivat? Vuoteen 2019 mennessä hankkeesta on valmistunut kaksi virallista selvitystyötä: Talsinkifix keväällä 2015 ja FinEst Link keväällä 2018. Startup-henkistä ”positiivista pöhinää” hankkeen ympärille on luonut liikemies Peter Vesterbacka, joka kertoi vuonna 2016 aikovansa rakennuttaa tunnelin kiinalaisen rahoituksen turvin. Vesterbackan FinEst Bay Area -projekti sai ensimmäisen kansainvälisen rahoittajansa loppuvuonna 2018.

Tässä työssä selvitän, miten – ja ennen kaikkea miksi – niin Viron kuin Suomen valtiohallinnon useaan otteeseen perusteellisesti lyttäämä tunnelihanke on noussut kerta toisensa jälkeen mediakeskustelun ja 2010-luvulla myös virallisten selvitystöiden kohteeksi. Mikä ajassamme saa haaveilemaan tällaisista tähtitieteellisen kalliista hankkeista, kokemaan ne aidosti toteuttamiskelpoisina ja toimimaan niiden puolesta aktiivisesti? Tarkastelen tätä kysymystä kolmen alakysymyksen avulla, joista kaksi ensimmäistä liittyvät tunnelihankkeen kytkeytymiseen valtiomuutokseen ja kilpailukykyoliittisiin tavoitteisiin. Kolmas kysymys koskee Suomen ja Viron toisistaan eroavien lähtökohtien vaikutusta hankkeesta käytävään keskusteluun. Tutkimuskysymykset ovat siis tiivistetysti:

1. Miten valtiomuutos ilmenee hankkeen periodisessa tarkastelussa?
2. Mitä kilpailukyky politiikalle tyypillisiä piirteitä keskustelusta on tunnistettavissa?
3. Millaisiksi Viron ja Suomen positiot hankkeen suhteen ovat muotoutuneet?

Suurhankkeiden suosion nousua on syytä tarkastella valtion tilallisuudessa tapahtuneen muutoksen kautta. Kilpailukyky politiikan omaksuminen on seurausta valtion tehtävien painopisteen siirtymisestä hyvinvointipalveluiden tuottamisesta taloudellisen toiminnan vakaiden ja suopeiden olosuhteiden takaamiseen sekä elinkeinoelämän tukemiseen (esim. Jessop 2002). Yrityksille suotuisan, kansainvälisyyttä ja joustavuutta korostavan strategisen suunnittelun ajatellaan siivittävän urbaanit alueet menestyksen itseään ruokkivaan kehään (esim. Allmendinger 2017). Tämä tavoite mielessään kaupungit ovat valmiita panostamaan valtavan kalliisiin ja spekulatiivisiin infrastruktuurihankkeisiin.

KILPAILUVALTION POLIITTINEN TALOUS

Kilpailullisuuden iskostuminen politiikkaan

Viimeisten vuosikymmenien aikana kilpailukyky on noussut taloutta, politiikkaa ja kultuuria voimakkaasti määrittäväksi ominaisuudeksi, ja siitä on Erika Schoenbergerin (1998) mukaan tullut hegemoninen diskurssi. Marxilainen filosofi Antonio Gramsci (2014) käsitteellistää hegemonian suostumukselliseksi ylivallaksi eli tilanteeksi, jossa jonkin aatteellisen ryhmän intressit ovat laajentuneet koskemaan koko yhteiskuntaa. Nämä oikeaksi katsotut arvot on yleistettävä, tuotava osaksi arkiymmärrystä. Ngai-Lin Sum (2009) kuvaa prosessia tietynlaisen ajattelutavan tai tietämisen lajin (*knowledge brand*) levittämiseksi: kilpailukyky on vähitellen banalisoitunut eli ujuttautunut akateemisesta kielenkäytöstä ensin yritysconsulttien käyttöön ja lopulta poliittiseen retoriikkaan. Kilpailun pakollisuuden juurtumista tietämiseen on syytä tarkastella laajemman historiallisen viitekehyksen, valtiomuutoksen, näkökulmasta. Muutoksella tarkoitetaan hyvinvointivaltion periaatteiden korvautumista kilpailullisilla tavoitteilla ja kilpailuvaltion muodostamista.

1900-luvulla yhteiskuntatieteellinen tutkimus käsitteli valtioita pysyvinä, ikiaikaisina yksikköinä – eräänlaisina sosiaalisten, taloudellisten ja poliittisten suhteiden säiliöinä (Taylor 1994). John Agnew (1994) nimeää valtiokeskeisen ajattelutavan territoriaalisiksi ansaksi (*territorial trap*), josta irtautuminen vaatii tilan muuttuvan luonteen hyväksymistä. Globaalien verkostojen laajeneminen ja kansallisten talouksien avautuminen 1970-luvulta alkaen ja etenkin 1980- ja 1990-lukujen taitteessa johtivat valtiokeskeisen käsityksen murtumiseen: kylmän sodan päättyminen avasi Eurooppaa jakavan rautaesiripun, sosialistiset maat siirtyivät kapitalistiseen järjestelmään ja kansainväliset markkinat laajenivat (esim. Agnew 1994; Castells 2000; Jessop 2002). Manuel Castellsin (2000) mukaan laajenemista edisti myös tietoliikenteen kehittyminen, joka edesauttoi alueiden välistä verkostoitumista ja keskinäisriippuvuuksien muodostumista, verkottuneen yhteiskunnan (*network society*) syntyä. Ylikansalliset elimet, kuten erilaiset talousliitot, ja toisaalta paikallishallinnot, kuten kaupungit, nousivat globalisaation myötä yhä merkittävimmiiksi elinkeinoelämän säätelijöiksi (Cerny 1997).

Neil Brenner (2004) käsitteellistää tämän sosiospatiaalisen muutoksen valtion uudelleenskaalautumisena (*rescaling*). Brenner perustaa näkemyksensä Bob Jessopin

(1990) kehittämään strategisrelationaaliseen (*strategic-relational approach, SRA*) valtio- teoriaan, jonka mukaan kapitalistinen valtio on poliittisten strategioiden ”alusta, luoja ja lopputulos” (Jessop 1990: 260). Strategiat ovat sosiaalisissa suhteissa rakentuneita ja siten kiistanalaisia, spatiotemporaalisesti vaihtelevia – tietynlaiset valtiojärjestelmät suosivat tietynlaisia poliittisia strategioita (Jessop 1990: 10). Poliittisia strategioita voidaan tarkastella kahdesta eri merkityskategoriasta käsin: valtioprojektit (*state projects*) ohjaavat valtion toiminnallisen kokonaisuuden muodostumista, valtiostrategiat (*state strategies*) taas määrittävät, millä tavoin ja missä määrin valtio on läsnä kapitalistisen yhteiskunnan toiminnassa. Martin Jones (1997) lisää Jessopin teoriaan maantieteellisen ulottuvuuden, tilallisen valikoinnin (*spatial selectivity*). Kohdistetut strategiat ilmenevät alueen kehittämistä määrittävinä valintoina. Nämä aluepoliittiset painotukset vaihtelevat kulloinkin yhteiskunnassa vallitsevien arvojen mukaisesti (Pike ym. 2007).

Brennerin (2004) teoriassa keskeistä on kansallisen tason toimien merkittävyyttä painottavien poliittisten strategioiden korvautuminen alueiden kilpailukykyisyyttä korostavilla strategioilla. Länsi-Euroopassa yleistyi maailmansotien jälkeen näkemys valtion ensiarvoisesta asemasta kansalaisten hyvinvoinnin lisääjänä ja sosiaalisen tasapainon säilyttäjänä – valtion tulee säädellä taloudellista toimintaa alueellaan ehkäistäkseen lisääntyvän massatuotannon aiheuttamia ongelmia, kuten räjähdysmäistä kaupungistumista ja sosiaalista eriytymistä (Jessop 2002: 56). Keynesiläisestä taloustieteestä ammentavan hyvinvointivaltion (*the Keynesian Welfare National State*) pyrkimys niin sanotusti ”hallita kapitalismia” ilmeni tilallisen valikoinnin strategioissa alueiden välisten erojen kompensointina esimerkiksi suurien infrastruktuurihankkeiden ja muiden suorien investointien sekä tulonsiirtojen ja yritysten verohelpotuksien muodossa (Brenner 2004: 124). 1970-luvulta alkaen useat kriisit lisäsivät kritiikkiä järjestelmää kohtaan. Kritiikin kärjistyminen johtui sekä hyvinvointivaltioiden kyvyttömyydestä vastata kansainvälisen taantuman aiheuttamaan budjettivajeeseen (Jessop 2002: 84) että yleisesti kansallisvaltion merkityksen rapistumisesta – maailman avartumisesta ja yksilökeskeisyyden lisääntymisestä (Jessop 2002: 89).

Säätelytalouden kritisoi- jia ja markkinavetoisen talouspolitiikan puolestapuhujia on sittemmin alettu kutsua uusliberalisteiksi. Mark Purcell (2009: 142) määrittelee uusliberalismin poliittistaloudelliseksi ideologiaksi, jonka mukaan yhteiskunta toimii parhaiten antautumalla vapaan markkinatalouden vietäväksi. Uusliberalismilla ei ole yhtä ainoaa

ilmenemismuotoa, vaan Neil Brenner ja Nik Theodore (2002) korostavat sen mukautuvan ympäristöönsä, valtion sosiopoliittiseen kontekstiin. Yhteisenä nimittäjä voidaan kuitenkin pitää talouskasvua jahtaavien poliittisten toimenpiteiden korostumista. Nämä toimet näyttäytyvät muun muassa valtioiden vetäytymisenä teollisuudesta, puuttumisena ammattiyhdistysliikkeiden haitalliseksi katsottuun toimintaan, kansainvälisen kaupankäynnin edistämisenä, yritysverojen alentamisena, hyvinvointipoliittisista ohjelmista luopumisena ja julkisten palvelujen yksityistämisenä (Brenner & Theodore 2002: 350). Tuotteistavilla ja yksityistävillä (Cerny 2010), pääosin yritysmaailmasta omaksutuilla menetelmillä kilpailuvaltio (*Competition State*) pyrkii edistämään pääoman kasautumista omalle alueelleen.

Kilpailuvaltio on organisatoriselta rakenteeltaan vähemmän keskittynyt kuin hyvinvointivaltio. Valtion suora puuttuminen talouteen on korvautunut julkisen ja yksityisen sektorin välisen yhteistyön lujittamisella (Jessop 2002: 248). Purcell (2009) kuvaakin uusliberalistisen logiikan mukaan toimivan kilpailuvaltion roolia kaksijakoiseksi. Kuten edellä mainittu, valtion ei tule rajoittaa markkinoita, vaan sen on niin sanotusti pysyteltävä poissa tieltä (*laissez-faire*, ”antakaa tehdä”) ja purettava sääteilyjärjestelmiään. Toisaalta valtion tulee edesauttaa markkinoiden kehittymistä (*aidez-faire*, ”auttakaa tehdä”) esimerkiksi pitämällä inflaation siedettävällä tasolla, sopeuttamalla työmarkkinapolitiikkaa suhdanteiden mukaan ja tukemalla yrityksille tärkeitä infrastruktuurihankkeita. Näiden toimien tavoitteena on kokonaisvaltaisesti joustavampi yhteiskunta, joka mukautumalla elinkeinoelämän tarpeisiin ja vaatimuksiin ylläpitää kansainvälistä kilpailukykyään (Cerny 1997).

Tore Fougnerin (2006) mukaan kilpailuvaltio rakentuu vaihtoehdottomuudelle, näkemykselle kilpailun pakollisuudesta. Elämän ja kuoleman – kasvun ja taantumun – äärellä elinkeinoelämän tarpeet ovat ensisijaisia, eikä niistä voida joustaa (Purcell 2009). Useat merkittävät talousjärjestöt, kuten Maailmanpankki ja WTO, asettavat kilpailukyvyn ja aluekehityksen väliin yhtäläisyysmerkin antaen kilpailukyky politiikalle oikeutuksen – talouskasvu ja vaurauden lisääntyminen ajatellaan kantautuvat koko yhteiskuntaa koskevaksi hyvinvoinniksi (Sum 2009: 194). Näin ollen markkinaehtoisuudesta on tullut myös paikallisten kehittämisstrategioiden tärkein ominaisuus (Brenner & Wachmuth 2012: 181). Sekä Paul Krugmanin (1994) että Gillian Bristow’n (2010) mielestä kilpailukyvyn sopivuus aluepolitiikkaa määrittäväksi tekijäksi on kyseenalaista, sillä alueet eivät

ole pelkistettävissä yritysmäisiksi toimijoiksi. Alueet eivät voi tehdä kaikkia päätöksiä selkein taloudellisin perustein, vaan niiden on huomioitava myös yhteiskunnalliset vaikutukset. Keskittyminen vain ja ainoastaan kilpailukykyyn tekee päätöksenteosta yksilolotteista tuoden markkinaehtoisuuden myös sellaisille yhteiskunnan aloille, jonne se sopii lähtökohtaisesti huonosti (Krugman 1994: 42), ja kannustaen ”tehottomaan, tuhlailevaan ja polarisoivaan politiikkaan” (Brenner & Wachmuth 2012: 180).

Kansainvälisten virtojen kiihtyminen on lisännyt valtiorajoista riippumattomien instituutioiden ja yhteisten mekanismien tarvetta. Globaalin talouden reunaehtojen mukaan toimivien kilpailuvaltioiden muodostamisen keskeisenä seurauksena onkin ollut valtiovallan sirpaloituminen muille aluetasolle (Cerny 2010). Erik Swyngedouw (2004) käsitteellistää muutoksen globalisaatioksi: kansallisvaltion valta on osittain siirtynyt sekä ylemmille eli ylikansallisille että alemmille eli paikallisille aluetasolle. Tällaisia uusia merkittäviä taloudellisen, ja siten myös poliittisen, hallinnan tasoja ovat esimerkiksi jäsenvaltioidensa kansallisten rajojen häivyttämiseen eri keinoin pyrkivä Euroopan unioni (esim. Anderson & O’Dowd 1999; Jensen & Richardson 2004) sekä jatkuvasti kasvavat urbaanit keskukset. Jessop (2002: 173) nimeääkin muuttuneen valtiotilan osuvasti kansallisvaltion jälkeiseksi järjestykseksi (*postnational order*). Hän kuitenkin kiistää valtion merkityksen täydellisen rappeutumisen ja toteaa kansallisen tason vallanmenetyksistään huolimatta säilyttäneen asemansa eri aluetasojä yhdistävänä politiikan pelikenttänä ja erilaisten poliittisten diskurssien areenana (Jessop 2002: 212).

Kaiken kaikkiaan voidaan sanoa, että uudelleenskaalautuminen on johtanut historiallisesti vallinneen hierarkian murrokseen – kansallinen taso eli valtio on luopunut asemastaan pääoman suurimpana haltijana ja ylimpänä säätelijänä. Tilalle valtioinstituutioiden tärkeimmiksi tehtäviksi ja olemassaolon oikeutuksiksi ovat nousseet yhteiskuntarauhan säilyttäminen, omistuksen suojaaminen, investointien houkuttelu ja kilpailuolosuhteiden luominen (Moisio 2012: 167). Kilpailuvaltion tilallisen valikoinnin strategiat korostavat menestyvien alueiden, kuten kaupunkikeskusten siivittämistä entistä suurempaan kukoistukseen ja urbaanien alueiden kilpailukykyisyyden kehittämisestä on tullut sekä kaupunkien että valtioiden intressi (Brenner 2004). Seuraavissa osiossa siirränkin huomioni siihen, miten uusliberalistisen talousnäkemysten luonnolliseksi muotoutunut asema ilmenee urbaanien alueiden välisen kilpailun kiihtymisenä sekä uudelleen heränneenä innokkuutena toteuttaa valtavan kalliita ja kunnianhimoisia rakennushankkeita.

Urbaanit alueet kilpailukyvyn tiloina

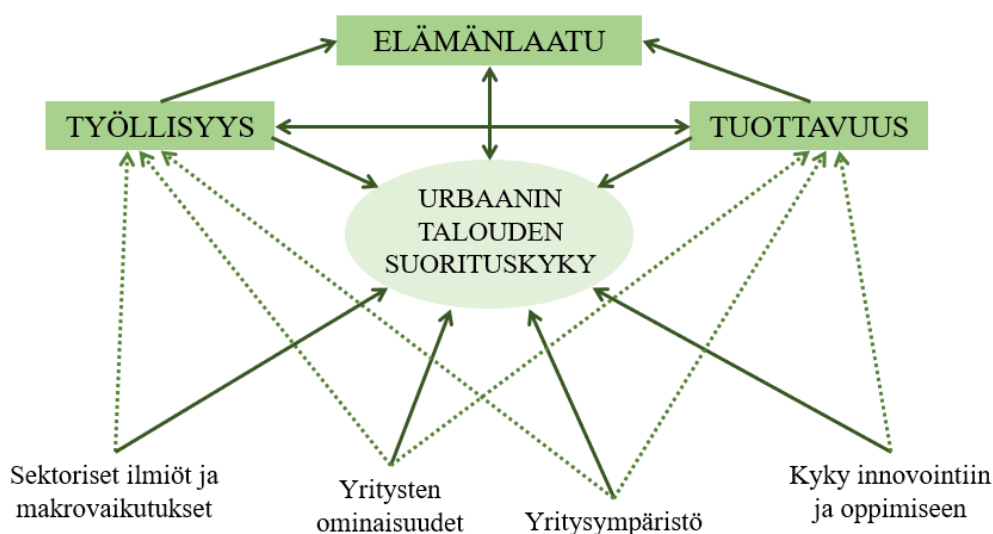
Sosiaalisen ja taloudellisen uudistumisen tärkeimpänä taustatekijänä on Harvey Molochin (1976) mukaan poliittista eliittiä yhdistävä ja motivoiva kasvutavoite, paikan valjastaminen niin kutsutusti kasvun koneeksi (*growth machine*). Yhteen kietoutuneessa maailmassa kasvuna ymmärretyn prosessin, väestön ja pääoman tilallisen akkumulaation eli kertymisen kohteita ovat kaupungit, joiden välisten verkostojen muodostumista ja tihentymistä kuvaa Castellsin (2000) käsite virtojen tilasta (*the space of flows*). Globaaliin kaupankäyntiin osallistuvien alueiden taloudellinen toiminta muovautuu maailmanmarkkinoiden reunaehtojen mukaisesti, ja kilpailukykyisyys perustuu paikan, alueen tai valtion ominaisuuksiin (Jessop 2002: 181). Bristow (2010) käyttääkin alueesta osuvasti nimitystä kilpailukyvyn tila (*space of competitiveness*). On siis varsin loogista, että keskeisten urbaanien alueiden suorituskyvyn lisääminen on noussut kapitalististen valtioiden tärkeimpien prioriteettien joukkoon.

Urbaaneista alueista on kapitalismin voimistumisen myötä tullut kansallisten talouksien vetureita, joilla on merkittävää poliittista vaikutusvaltaa (Jessop 2002: 48–50). Valtiomuutos on lisännyt kaupunkien valtaa, mutta myös vastuuta talouskasvua tuottavasta kaupunkikehityksestä, mikä on johtanut paikkakohtaisten poliittisten strategioiden lisääntymiseen kaupunkien hallinnassa. Urbaani paikallispolitiikka (*Urban Locational Policy*) irtautuu ylhäältäpäin tulevista määräyksistä ja perinteisestä valtionohjauksesta pyrkien kasvun raiteelle pääasiassa omilla ehdoillaan (Brenner 2004: 203). Urbaanit alueet eivät ole enää valtion poliittisten toimenpiteiden passiivisia kohteita, vaan aktiivisia ja itsenäisiä toimijoita. David Harvey (1989) käsitteellistää muutoksen siirtymisenä valtion johtajuudesta (*managerialism*) kaupunkien yrittäjyyteen (*entrepreneurialism*). Urbaanien alueiden uutta yrittäjähenkisyyttä luonnehtivat pyrkimykset paitsi houkutella ulkopuolisia yksityisiä investointeja, myös kartoittaa sellaisia toiminnan ja yrittämisen muotoja, jotka voisivat parhaiten lisätä kiinteistöjen arvoa, veropohjaa, paikallisia tulo- virtoja ja työllisyyttä (Harvey 1989: 7).

Kilpailun kiihtyminen ja kaupunkipolitiikan uudistuminen kytkeytyvät yhteen. Erik Swyngedouw, Frank Moulaert ja Arantxa Rodriguez (2002: 547) viittaavat urbaanien alueiden hallinnossa ja toiminnassa tapahtuneeseen muutokseen uutena kaupunkipolitiikkana (*New Urban Policy, NUP*). Uudessa kaupunkipolitiikassa ratkaisevaa on yksityisten

toimijoiden aseman korostuminen. Kilpailuvaltiokehityksen myötä toimijuuden käsite on laajentunut (Moisio 2012): kaupungit ovat entistä kiinnostuneempia yritysten, jopa yksityishenkilöiden mahdollisista investointipäätöksistä alueelle. Yrittäjämönteisten poliittisten päätösten katsotaan kannustavan investointeihin ja lisäävän siten talouskasvua alueella (Brenner & Wachsmuth 2012: 195). Painotus näkyy erityisesti kiinteistöalalla esimerkiksi modernin infrastruktuurin, arvoasuinalueiden ja ostoskeskusten nopeana leviämisenä. Ripeä muutos on tyypillinen varsinkin harppauksittain kasvavien ja globaalia näkyvyyttä havittelevien kehittyvien maiden kaupunkikuvassa (Dupont 2011).

Kaupunkien asema talouskasvun luojina perustuu Allen J. Scottin ja Michael Storperin (2003: 582–583) mukaan ennen kaikkea urbaanien alueiden tiheisiin tuottajaverkostoihin, taajoihin työmarkkinoihin sekä oppimiseen ja innovointiin. Alueiden kilpailukyvyssä on kyse näiden ominaisuuksien tehostamisesta ja hyödyntämättömien resurssien ottamisesta käyttöön entistä paremmin. Iain Begg (1999: 802) tarkastelee kaupunkien kilpailukyvyyn muotoutumista verkostona (Kuva 1.), jossa eri osatekijät vaikuttavat toisiinsa: aluetalouden historiallisesti muotoutunut rakenne, toimintaympäristö ja toisaalta yritysten kyky luoda ja omaksua uutta ovat tuottavuuteen ja työllisyyteen sekä siten myös elintason olennaisesti vaikuttavia tekijöitä. Tähän ajatteluun nojaavat sopiviksi katsotut kilpailukykyoliittiset keinot, kuten investointikustannusten madaltaminen, koulutetun työvoiman saatavuuden edistäminen ja yritysten hankkeiden tukeminen (Begg 1999).



Kuva 1. Urbaanin alueen kilpailukyvyyn muotoutuminen (Begg 1999: 802 mukailten).

Kilpailukyky politiikan lähtökohtana on aluekohtaisten heikkouksien ja vahvuuksien tiedostaminen ja esiintuominen (Bristow 2005). Tässä yhtälössä aluesuunnittelu on paitsi keino edistää markkinaehtoista uudistumista myös keino saavuttaa oikeanlaiset olosuhteet ja talouskasvu alueella (Allmendinger 2017). Heikommin menestyneiden alueiden kehittämisessä on perinteisesti paneuduttu infrastruktuurin rakentamiseen ja alueen saavutettavuuden edistämiseen: parempien liikenneyhteyksien implikoidaan johtavan talouskasvuun. Roger Vickermanin (2008) korostaa, ettei liikenneinvestointien ja talouskasvun välillä ole yksiselitteisesti tulkittavaa positiivista korrelaatiota, vaan jokainen tapaus on arvioitava omassa kontekstissaan. Kehittyneissä maissa liikenneinfrastruktuuriin panostaminen ei useimmissa tapauksissa sinänsä näytä lisäävän talouskasvua, vaan täydentävän pääasiassa muita olosuhdetekijöitä (Banister & Berechman 2001). Liikenneinvestoinnit voivat osoittautua tuottoisiksi, kun ne kohdistuvat alueille, jossa on todellinen tarve liikenneverkostojen kapasiteetin lisäämiseen. Esimerkiksi nopeasti kasvavilla, ruuhkaisilla kaupunkialueilla uusien yhteyksien luominen ja matka-ajan lyhentyminen voivat Flyvbjerg ym. (2003: 70–72) mukaan vaikuttaa myönteisesti elinkeinoelämään.

Paremmen saavutettavuuden tuoma hyöty on kaksiteräinen miekka: logististen kustannusten lasku ja matkustamiseen kuluvan ajan lyhentyminen lisäävät viennin arvoa ja työntekijöiden tarjontaa kasvattaen tuottavuutta. Vickerman (2008) kuitenkin muistuttaa, että vaikutus toimii myös toisinpäin laskien muualta tuotavien tuotteiden hintoja ja nostaa työntekijöiden palkkatasoa kasvavan kysynnän vuoksi. Verkottuneen maailman paremmista liikenneyhteyksistä juontuva tuottavuuden kasvu onkin samalla johtanut alueiden välisen kilpailun kiihtymiseen (Castells 2000), ja saavutettavuuden painoarvo yritysten paikkavalinnassa on loppujen lopuksi varsin kiistanalaista. Esimerkiksi David Banister ja Nathaniel Lichfield (1995) katsovat, ettei nopeiden liikenneyhteyksien mahdollistama rahtikustannusten lasku ei ole enää yritysten pääasiallinen tavoite. Sen sijaan tärkeämpiä paikan valintaan vaikuttavia kriteerejä ovat tarkoitukseen sopivan työvoiman saatavuus, markkinoille pääsy, vapaa maa-alue sekä erilaiset valtionavustukset ja -kannustimet, kuten verohelpotukset.

Kasvavat resurssitarpeet, kuten työvoiman osaamiselle asetetut korkeat odotukset, sekä vaatimukset nopeista liikenneyhteyksistä ja verkostoitumisen mahdollisuuksista ovat johtaneet yhä suurempien keskustusten muodostumiseen pienempien kaupunkiseutujen kustannuksella (Storper & Scott 2003; Sassen 2016). Niin Deike Peters (2003) kuin

Vickermann (2008) huomauttavatkin, että paikallisalueiden näkökulmasta liikenneinvestointien vaikutukset ovat moninaiset. Heikosti runkoverkoston yhdistyvät liikenneyhteydet voivat estää aluetta saavuttamasta todellista potentiaaliaan, mutta hankkeet voivat yhtä lailla myös vahingoittaa aluetalouksia. Esimerkiksi keskusten välille rakennettavat huippunopeat junaliikenneyhteydet eivät hyödytä radan varrelle jääviä alueita, jos junat ajavat usean sadan kilometrin tuntivauhdilla ohi. Sama marginalisoiva vaikutus ilmenee vanhojen verkostojen solmukohtiin muodostuneissa näivettyvissä liikekeskuksissa, jotka jäävät sivuun uusista tielinjauksista. Kilpailukyvyn nimissä rakennettavien infrastruktuurihankkeiden vaikutus voi siis olla paitsi keskeisiä alueita paremmin toisiinsa yhdistävä myös uusia katvealueita – ja uusia taloudellisia haasteita – tuottava (Harvey ym. 2017).

Rakennemuutos kilpailuvaltion kontekstissa ei siis tarkoita vain muuttoliikettä maaseudulta kaupunkeihin, vaan pienten ja keskisuurten keskusten kuihtumista suurempien urbaanien alueiden kustannuksella (Moisio 2012). Muutamiin suuriin kaupunkeihin keskittyminen johtuu osaltaan myös ylikansallistumisesta (Sassen 2016): yritykset eivät enää tavoittele ensisijaisesti kansallista etua, vaan hakeutuvat kansainväliseen ympäristöön. Sisäisessä kilpailussa kärkialueiden imu on osoittautunut kyltymättömäksi, mutta kansainvälisessä ympäristössä väestöllisesti harvalukuisten valtioiden suurimmat kaupungit eivät pärjää erikoistuneen työvoiman ja yritysten houkuttelemisessa yhtä hyvin kuin globaalit metropolit. Yhtenä keinona altavastaajan asemasta nousemiseksi on laajemman toiminnallisen yksikön muodostaminen jonkin kohtuullisen lähellä sijaitsevan urbaanin alueen kanssa. Tässä kehityksessä edes poliittisen toimivallan vaihtumista edustavaa valtiorajaa ei tarvitse nähdä erottavana, vaan pikemminkin kahta kaupunkia yhdistävänä tekijänä (Joenniemi & Sergunin 2011).

Kaksoiskaupungin (*twin city*) konsepti rakentuu käsitykselle yhteisestä urbaanista tilasta (Joenniemi & Sergunin 2011). Rajan ylittävän liikenteen lisääminen ei kuitenkaan yksinään riitä kaksoiskaupungin muodostumiseen. Jan Buursink (2001: 8–9) nostaa ratkaisevaksi tekijäksi läheisyyden tunteen, jonka muotoutumiseen vaikuttavat syvemmät tekijät kuin fyysinen välimatka tai matkustamiseen kuluva aika – läheisyyden tunnetta ei synny ilman yhteistä agenda ja pyrkimystä identiteetin luomiseen. Nicole Ehlers (2001) pohjaa ajatuksensa kaksoiskansallisen kaupungin (*binational city*) syntymisestä Anssi Paasin (1991) alueidentiteetin muodostumisen teoriaan. Rajasta on Ehlersin (2001: 28) mukaan tultava erottavan tekijän sijaan yhdistymisen symboli, joka tekee kyseisestä

alueesta muihin nähden erityisen ja luo pohjan asukkaiden keskinäisen yhteishengen vahvistamiselle niin muodollisen kuin epävirallisenkin toiminnan kautta.

Kulttuurien ja kielialueiden kohdatessa yhteisen mentaliteetin omaksuminen ei ole yksiselitteisen helppoa. Esimerkiksi Iso-Britanniaa ja Ranskaa yhdistävä Kanaalintunneli ei ole vastannut kaikkiin sille asetettuihin odotuksiin. Brittien ja ranskalaisten kanssakäymistä ja taloudellista integraatiota ovat ensisijaisesti häirinneet niin kielierot kuin se, ettei Iso-Britannia kuulu Schengen-alueeseen. Peter Thomas ja Daniel O'Donoghue (2013: 106) arvioivatkin Englannin kanaalin pysyvän eräänlaisena psykologisena rajalinjana euroskeptisten brittien ja euromyönteisten ranskalaisten välillä. Toinen eurooppalainen esimerkki, Juutinrauman alue on onnistunut taloudellisessa integraatiossa paremmin, ruotsi ja tanska ovat läheisiä sukulaiskieliä ja molemmat maat ovat mukana Schengen-sopimuksessa. Kieli- ja kulttuurierot näkyvät kuitenkin käytännön tasolla esimerkiksi Malmössä asuvien tanskalaisten haluna kouluttaa lapsensa Tanskan puolella (Knowles & Matthiesen 2009). Gert-Jan Hospers (2005) katsoo Juutinrauman alueen olevan vahvasta ulkoisesta markkinoinnista huolimatta edelleen pitkälti lähinnä virkamiespuheessa esiintyvä kuvitteellinen tila (*imagined space*), jonka asukkaat eivät jaa yhteistä ”juutinraumalaisuuden” identiteettiä, vaan ovat ensisijaisesti ruotsalaisia tai tanskalaisia, malmöläisiä tai kööpenhaminalaisia.

Vaikuttaakin siltä, että onnistuneimmissakin tapauksissa rajalinja on olemassa erityisesti kulttuurisessa ja poliittisessa mielessä, vaikka taloudellista integraatiota tapahtuisikin. Tämän vuoksi aidosti kaksoiskansallisena koettavan urbaanin alueen muodostamista voidaan pitää varsin utopistisenakin tavoitteena (Ehlers 2001). Rajan ylittävä kaupunki (*border crossing city*) kuvaakin Buursinkin (2001: 15) mielestä tilannetta usein todenmukaisemmin kuin identtisyttä implikoiva kaksoiskaupungin tai kaksoiskansallisen kaupungin käsite. Vaikka kaupunkien kaksoisuus ei todellisuudessa realisoituisikaan sellaisena kuin se paikkamarkkinoinnissa ja virkamiespuheessa ilmaistaan, yhteistyön tiivistämisestä ja hyvistä aikeista on alueelle usein hyötyä. Parhaimmillaan pyrkimys kaksoiskaupungin muodostamiseen lisää yhteisöllisyyttä ja luottamusta sekä tarjoaa reuna-alueiden usein sekundaarisille keskuksille mahdollisuuden kasvaa kokoaan isommiksi ja näkyvimiksi toimijoiksi (Joenniemi & Sergunin 2011: 241).

Keskinäisen kilpailun värittävässä maailmassa on pelattava entistä tarkemmin myös paikkaan liitetyillä mielikuvilla, ja minkä tahansa kaupungin globaalien

menestyksen taustalla onkin ainakin osittain onnistunut markkinointi. Kaupunkien strategisissa suunnitelmissa tavoitellaan tietynlaisten tulevaisuudenkuvien sitomista kaupunkiin (Olesen 2014). Suurhankkeet ovat tulkittavissa yhteiskunnan luovuuden, vaurauden ja vakauden materiaalisina ilmentyminä, ja 2000-luvun kuluessa niistä onkin tullut keskeinen osa kaupunkien kehitysstrategioita. Urbanien alueiden välisessä kilpailussa mielikuvaa kaupungista suurten innovaatioiden keskuksena pidetään merkittävänä kilpailukykyyn vaikuttavana tekijänä (Swyngedouw ym. 2002). Yksinkertaistettu urbaani diskurssi onkin John Lauermannin (2015) mukaan suunnattu ennen kaikkea ulkopuolisten toimijoiden houkuttelemiseen alueelle uusien yksityisten investointien positiivisen kierteen luomiseksi. Strateginen suunnittelu tasapainoilee pysyvyyden ja muokattavuuden välissä (Olesen 2014: 299): suunnitelmien tulee olla uskottavia ja toteuttamiskelpoisia, mutta myös riittävän epämääräisiä ja suuripiirteisiä, jotta niiden puitteissa voidaan toteuttaa kulloiseenkin tilanteeseen sopivia hankkeita.

Bristow (2005: 289) kritisoi alueellisen kilpailukyvyyn määritelmää, joka ei hänen mielestään ole riittävän selkeä ja yleisesti hyväksytty kantautuen kehittämisohjelmiin epämääräisenä poliittisena diskurssina. Esimerkiksi Dupont (2011) katsoo pakonomaisen kilpailukyvyyn tavoittelun tehneen kaupunkisuunnittelusta kapea-alaista ja lähinnä keskiluokkaisia kuluttajia palvelevaa unohtaen sosioekonomisesti heikoimmassa asemassa olevat. Samaa mieltä kehityssuunnan haitallisuudesta ovat Swyngedouw ym. (2002) sekä Roger Keil (2009), jotka korostavat uuden kaupunkipolitiikan epädemokraattisuutta: pakonomainen yrittäjäystävällisyys on johtanut hallinnon roolin typistymiseen kumileimaiseksi elinkeinoelämän kriittisiksi luokittelemisissa hankkeissa. Yhtenä uuden urbaanin yrittäjyyden ongelmana voidaankin Harvey'n (1989) mukaan pitää hyötyjen ja haittojen epätasaista jakautumista toimijoille: monissa tapauksissa yksityisen rahoittajan riskit eivät ole yhtä suuret kuin julkisen sektorin.

Megalomaanisten rakennushankkeiden uusi suosio

[Hankkeista käytävästä] keskustelusta käy selväksi se tosiasia, että uuden metrolinjan tarkoitus ei ole vain kuljettaa ihmisiä paikasta toiseen, kaupunkialueiden uudistamisprojekteja ei tehdä pelkästään uusien asuntojen, toimistojen tai kauniimman katukuvan vuoksi, ja uutta taidemuseota ei rakenneta ainoastaan taiteen esittelemistä varten (Siemiatycki 2013: 168).

Megaprojekti on Bent Flyvbjergin (2014: 6) määritelmän mukaan laaja-alainen ja monimutkainen rakennushanke, jonka kustannukset kohoavat vähintään miljardiin dollariin. Patrick Loftman ja Brendan Nevin (1995) viittaavat vastaavanlaisiin valtaviin projekteihin lippulaivahankkeina (*flagship project*) tai arvovaltahankkeina (*prestige projects*). Sen lisäksi, että hankkeet ovat kalliita ja kompleksisia, niitä yhdistää myös pitkäkestoisuus ja vaativuus – sekä rakentaminen että suunnittelu vievät mahdollisesti vuosikausia ja mukana on useita sidosryhmiä julkishallinnosta yrityksiin ja kolmannen sektorin edustajiin. Tämä tekee projektinhallinnasta erityisen riskialtista, toisinaan jopa ”katastrofaalista” (Flyvbjerg ym. 2003). Hankkeille asetettavat tavoitteet ovat usein kunnianhimoisia ja vaikutukset koskevat suurta ihmisjoukkoa, myös tulevia sukupolvia (Flyvbjerg 2014).

Tietynlaisten hankkeiden suosio on sitoutunut historialliseen ja yhteiskunnalliseen viitekehykseen. Matti Siemiatyckin (2013) mukaan periodiset muutokset vallitsevissa ideologioissa, taloustilanteessa, sosiaalisissa verkostoissa ja teknologisissa innovaatioissa vaikuttavat siihen, millaisia hankkeita toteutetaan. Tämä sopii Ute Lehrerin ja Jennefer Laidleyn (2009) sekä Alan A. Altshulerin ja David Luberoffin (2003) kuvaamiin muutoksiin suurhankkeiden luonteessa viimeisen sadan vuoden aikana. Teollistumisen myötä alkanut perinteisten megaprojektien aikakausi oli yhteiskunnallinen modernisaatioprojekti, joka muun muassa toi sähkön yhä useampaan kotitalouteen (Lehrer & Laidley 2009). Maailmansotien jälkeiset laajat rakennushankkeet kytkeytyvät vahvasti keynesiläiseen hyvinvointivaltioon ja Bretton Woods -järjestelmään (Brenner 2004: 129). Kaikkien talouskasvuun pyrkivien valtioiden edellytettiin ottavan lainaa suurien energiantuotantoa ja liikenneyhteyksiä edistävien infrastruktuurihankkeiden, kuten patojen ja rautateiden rakentamiseen. 1960-luvulla yhä massiivisempia suurhankkeita alettiin kritisoida ympäristölle ja yhteisöille aiheutuneista haitoista (Altshuler & Luberoff 2003).

Ympäristökritiikin lisäksi valtioiden tukemien suurhankkeiden inflaatiota joudutti uusliberalismin nousu 1980-luvulla.

1990-luvulla megaprojektit alkoivat vähitellen jälleen yleistyä. Nousun taustalla vaikuttivat pyrkimys markkinaehtoiseen uudistumiseen – hyvinvointipolitiikan korvaaminen kilpailukykypolitiikalla, globaalin talouden laajeneminen ja investoijista käytävän kilpailun kiihtyminen. Uudessa kaupunkipolitiikassa (Swyngedouw ym. 2002) hankkeet ovat urbaanien alueiden ja valtioiden keino vastata elinkeinoelämän vaatimuksiin ja kansainväliseen kilpailuun. Laaja-alaisiin korkean profiilin hankkeisiin liitetään lupaus kaupunkitilan uudistumisesta, imagomuutoksesta, joka on hyödynnettävissä paikkamarkkinoinnissa (esim. Loftman & Nevin 1995; Cerro Santamaria 2013). Arvovalta-hankkeiden tavoitteena on rohkaista investoijia ja muuttaa taloudellisten toimijoiden ja vierailijoiden mielikuvia paikasta sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla (Loftman & Nevin 1995: 301). Megalomaanisten hankkeiden avulla alue haluaa osoittaa olevansa elinvoimainen ja kykenevänsä uudistumaan. Kunnianhimoisten projektien toivotaan puhuvan puolestaan ja kertovan rohkeudesta sekä valmiuksista tavoitella menestystä (Swyngedouw ym. 2002). Tämä kytkeytyy Harvey'n (1989) esittämään ajatukseen kaupunkien muuttumisesta yrittäjämäisiksi toimijoiksi, jotka itse aktiivisesti etsivät keinoja investointien houkuttelemiseksi.

Yrittäjähenkisten kaupunkipoliittisten strategioiden onnistuminen on kuitenkin pitkälti riippuvaista markkinatilanteesta (Jessop 1998). Erityisen herkkiä markkinoiden heilahteluille ovat juuri monimutkaiset pitkän aikavälin rakennushankkeet, joissa on mukana kansainvälisiä rahoittajia. Talouden muuttuneet realiteetit pakottavat projektit taipumaan aikatauluvenytyksiin, kompromisseihin ja alkuperäisistä suunnitelmista poikkeaviin lopputuloksiin (Orueta & Fainstein 2008). Yksi osuva esimerkki taantuman runnomista suunnitelmista on Kööpenhaminan jatkeeksi suunniteltu Juutinrauman alue, jossa rakentaminen pysähtyi kiinteistökuplan puhkettua vuonna 2007. Vaikeuksissa olevien markkinoiden tarpeisiin vastaaminen pakotti viranomaiset osittain tinkimään sovituista tavoitteista, kuten alueen yleisilmeelle asetetuista vaatimuksista: korkeat ja modernit toimistokorttelit korvautuivat tavanomaisemmalla matalalla rakentamisella laajoiksi suunniteltujen viheralueiden kustannuksella (Majoor 2015).

Kaupunkipolitiikan uudistuminen (Swyngedouw ym. 2002) on johtanut entistä kaupallisempien suurhankkeiden toteuttamiseen. Kaupallisuuden lisäksi megaprojektien

uutta aikakautta luonnehtivat länsimaisissa demokratioissa osallistaminen, yhteistyö ja monimuotoisuus. Altshulerin ja Luberoffin (2003: 221) mukaan vahinkoja pyritään karttamaan (*do-no-harm planning*), ja laajankin kannatuksen saavuttanut hanke voi jäädä toteutumatta, jos se on todellisessa ristiriidassa asukkaiden tai ympäristön etujen kanssa. Julkisen ja yksityisen sektorin välinen yhteistyö (*public-private partnership, PPP*) on yksi uusien megaprojektien keskeisimmistä piirteistä (Cerro Santamaria 2013). Se avaa mahdollisuuksia sellaisille hankkeille, joita kumpikaan osapuoli ei yksinään toteuttaisi – yhtäältä suurhankkeiden kompleksisuus ja pitkä aikajänne rajoittavat yksityisten toimijoiden mahdollisuuksia tarttua haasteeseen, toisaalta valtavat kustannukset ja spekulatiivinen hyötysuhde asettavat rajoitteensa valtioiden innokkuudelle. Yksityisen toimijan mukanaoloa hankkeessa voidaankin pitää jonkinlaisena takeena aidosta uskosta sen tuotavuuteen (Flyvbjerg ym. 2003). Ihannetilanteessa taloudelliset, kustannuksiin ja kysyntään liittyvät riskit jäävät siis yksityisen sektorin harteille, kun taas valtion ensisijaisena tehtävänä on vastata toimintaympäristöön liittyvistä riskeistä, kuten myönteisestä poliittisesta ilmapiiristä ja vakaista rahoitusmarkkinoista.

Suurhankkeet ovat luonteeltaan yleviä niin teknisessä, poliittisessa, taloudellisessa kuin esteettisessäkin mielessä (Flyvbjerg 2014). Ihmiskunnan historiassa infrastruktuuriin liittyvät keksinnöt mielletään progressiivisena kehityksenä, mikä kannustaa jatkuvasti mutkikkaampiin teknisiin ratkaisuihin (Harvey ym. 2017). Hankkeiden ylevyys piilee edistysukossa: insinööreille suurhankkeet antavat mahdollisuuden uusien innovaatioiden kehittämiseen. Hankkeista päättävät poliitikot saavat niiden avulla nimensä historiankirjoihin, medianäkyvyyttä ja äänestäjiä. Elinkeinoelämälle megalomaaninen investointi tarjoaa piristysruiskeen rahakkaiden urakointisopimusten muodossa, ja esteetikot arvostavat huolellisella suunnittelulla luotua ainutlaatuista ilmettä, ajankuvaa (Flyvbjerg 2014: 8–9). Suurhankkeiden markkinoinnissa tätä edistyksellisyyden mielikuvaa käytetään hyväksi oikeuttamaan hankkeen välttämättömyys (Swyngedouw ym. 2002). Media ja elinkeinoelämä usein vahvistavat tätä kuvitelmaa leimaamalla hankkeiden kriitikot paatuneiksi vastahankaajiksi ja taantumuksellisiksi menneisyydessä eläjiksi (Bornstein 2010).

Tutkimuskirjallisuudessa suurhankkeet nähdään usein väestöryhmiä polarisoivina, demokratiaa rappeuttavina ja eliittien ohjailemina prosesseina. Flyvbjerg ym. (2003) mukaan on tyypillistä, että hankkeen aluetaloutta edistäviä vaikutuksia suurennellaan. Monet

megalomaanisten projektien parissa työskentelevät todella uskovat hankkeen hyödyllisyyteen ja siksi tarkoitus voi niin sanotusti pyhittää keinot. Tällaisissa *machiavellistisissä* projekteissa (Flyvbjerg 2005) omaa suosikkiaan aggressiivisesti edistävät tahot sumuttavat päätöksentekoa vääristelemällä suunnitelmiin liittyviä tietoja ja mielikuvia. Esimerkiksi kaupunkitilan uudistumiseen tähtäviä suurhankkeita myydään yleisölle ratkaisuna ympäristö- ja sosiaalipoliittisiin ongelmiin (Diaz Orueta & Fainstein 2009), mikä suojaa projekteja kritiikiltä. Kun tarjolla on näennäisesti jokaiselle jotakin, ja hankkeet toteutetaan markkinaperusteisesti eli pitkällä aikajänteellä, on vastustajien vaikeampi mobilisoida yhdeksi rintamaksi (Lehrer & Laidley 2008). Bornstein (2010) näkee myös kansalaisten osallistamisen kaksijakoisena toimintana: sitä pidetään osoituksena läpinäkyvyydestä ja käytetään hankkeen oikeuttamiseen, mutta toisaalta mielipiteiden selvittäminen tapahtuu suunnittelijoiden ehdoilla, rajatusti ja usein varsin myöhään.

Koska hankkeiden kaikkia todellisia taloudellisia vaikutuksia on vaikea osoittaa kiistattomasti toteen jopa jälkikäteen (Gospodini 2005), suurhankkeissa on tuskin koskaan kyse vain ja ainoastaan niiden funktionaalisesta merkityksestä, absoluuttisesta kannattavuudesta tai yleishyödyllisyydestä. Peters (2003) tuo esimerkiksi EU:n liikenne- ja energiaverkostojen täydentämISRakentamisen TEN (*Trans-European Networks*) -ohjelmat. Ohjelmat perustuvat vahvasti ajatukseen Euroopan sisäisen liikenteen ”pullonkaulojen” poistamisesta tai ”puuttuvien linkkien” rakentamiseen. Unionin yhteisen alueidentiteetin muodostamisessa kansallisten rajojen häivyttäminen moderneja liikenneyhteyksiä lisäämällä on olennaisessa osassa (Jensen & Richardson 2004), ja Matthew Sparken (2000) mukaan Euroopan integraation ihanne olikin merkittävä Iso-Britanniaa ja Manner-Eurooppaa yhdistävän Kanaalintunnelin innoittaja. On siis perusteltua väittää, että joidenkin suurhankkeiden toteutuminen on enemmänkin riippuvaista vallitsevasta poliittisesta tahtotilasta kuin taloudellisesta kannattavuudesta (Peters 2003).

MEDIADISKURSSIEN TUTKIMUS

Todellisuuden jäsentäminen diskurssien avulla

Kielen käyttäminen eli kirjoittaminen ja puhuminen ovat sosiaalisten merkitysten luomisen tapoja. Näin ollen kieli on muutakin, kuin vain peräkkäin lausuttuja sanoja: se sanoittaa kokemusmaailmamme, tuottaa sosiaalista todellisuuttamme. Diskurssianalyysi tutkii, miten sosiaaliset eli *diskursiiviset* käytännöt rakentavat totuudelliseksi koettua asetelmaa, käsitystä maailmasta. Martin Müllerin (2008: 333) määritelmän mukaan diskurssianalyysi tarkastelee vakiintuneita representaatioita ja niiden tuottamien käytänteiden asettumista osaksi arkipäiväistä toimintaa. Diskurssianalyysin tavoitteena on paljastaa tekstin diskursiivisia rakenteita tai dominoivia ja keskenään kilpailevia diskursseja, päästä kirjaimellisen merkityksen taakse (Larsen 2004).

Yksilöiden näkemykset ja identiteetit ovat sosiaalisen kanssakäymisen myötä muodostuneiden diskurssien muovaamia, joten analyysinkin on keskityttävä yksilöiden sijaan tällaisten laajemmin jaettujen diskurssien tarkastelemiseen (Larsen 2004: 65–66). Diskurssianalyysin näkökulmasta kielellä ei ole vain yhtä merkitystaustaa, vaan sanojen tarkoitus vaihtelee diskurssin mukaan. Esimerkiksi poliittisiin prosesseihin kieli vaikuttaa monin eri tavoin. Sen avulla muovataan käsityksiä ongelmista, määritetään poliittisen huomion kohde ja edistetään poliittisia päämääriä. Kielen avulla vastapuolten väliset erot ja yhtäläisyydet tulevat ilmi, ja kieli muovaa toimijoiden välistä kommunikaatiota (Rydin 1998: 178). Erilaisten narratiivien asettuminen vastakkain ja kohtaaminen poliittisessa keskustelussa on tarpeellinen prosessi esimerkiksi aluesuunnittelussa. Hans Kjetill Lysgård ja Jørn Cruickshank (2013: 2881) korostavatkin, että tiedon tuottaminen ei perustu yhdenlaisen totuuden etsimiseen vaan moninaisuuden ja jatkuvan epävakauden hyväksymiseen.

Teoria valtion uudelleenskaalautumisesta korostaa tietämisen lajin keskeisyyttä sosioekonomisen järjestelmän muodostumisessa, ja yhteiskunnallisen muutoksen tutkimuksessa kieli onkin aiempaa merkittävämpi tekijä (Fairclough 2010: 282). Yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa diskurssilla viitataan niihin institutionalisoituneisiin tapoihin, jotka vaikuttavat yhteiskunnallisen keskustelun kulkuun. Vallalla olevat käsitykset sosiaalisista prosesseista vaikuttavat laajasti asiantuntijoiden ja yleisön diskursseihin, representaatioihin, mielikuvitukseen ja käytännön toimintaan. Seuraukset ilmenevät

poliittistaloudellisissa organisaatioissa. Valtiomuutoksen myötä tapahtuneita diskursiivisstrategisia muutoksia ovat esimerkiksi siirtyminen taloudelliseen mukautuvuuteen ja yrittäjyyteen sekä globalisaation oikeuttamaan kaupunkien kasvua tukevaan järjestelmään (Jessop 2002: 132–133).

Kriittinen diskurssianalyysi pureutuu valtarakenteiden ytimeen

Norman Fairclough (2010: 231) teroittaa sosiaalitieteiden tehtävää väärinkäytösten paljastajana – tutkijan on selvitettävä, mistä vallalla olevat diskurssit kumpuavat, miten ne ovat muovanneet sosiaalista todellisuudentajua ja mitä vaihtoehtoja syrjäytetyt näkökulmat mahdollisesti tarjoaisivat. Kriittinen diskurssianalyysi (*Critical Discourse Analysis, CDA*) tarkasteleekin tekstejä vallankäytön näkökulmasta. Analyysin lähtökohtana on, että tutkija tunnistaa aineistosta nousevat diskurssit, mutta myös niihin liittyvät strategiat. Miten yhteiskunnallinen muutos vaikuttaa diskursiiviseen muotoutumiseen? Lisäksi tutkijan on määritettävä diskurssien välisiä eroja ja samankaltaisuuksia: Miten ne kuvaavat ja selittävät tapahtumia ja tekoja? Miten ne kertovat menneisyydestä ja nykyisyydestä? Miten nämä kertomukset yhdistetään tulevaisuuskuviin? Miten ne oikeuttavat toimintansa poliittisina esityksinä? (Fairclough 2010).

Anu Pynnönen (2013: 32–33) lähestyy analyysia kolmivaiheisena, syvenevänä prosessina (Kuva 2.), jonka aikana tilannekohtaisesta asetelmasta siirrytään laajempaan sosiokulttuuriseen kontekstiin, ja samalla tutkijan positio muuttuu tarkkailijasta keskustelijaksi. Ensimmäisessä eli tekstuaalisessa vaiheessa (1.) tutkija luo käsityksen aineiston sisällöstä, rakenteesta ja järjestyksestä. Tulkitsevassa vaiheessa (2.) tutkija pyrkii laajalaisempaan ymmärrykseen ilmiön luonteesta ja selvittää, millaisia merkityksiä ilmiö saa eri konteksteissa. Viimeisessä eli kriittisen tarkastelun vaiheessa (3.) hallitsevana esiintyvät diskurssit tuodaan yhteiskunnallisen, historialliseen tai poliittiseen viitekehykseen. Vahvasti diskurssien kontekstuaalisuuteen nojaavan analyysin kautta tutkija tavoittelee emansipaatiota eli kahlitsevien diskursiivisten rakenteiden murtamista (Pynnönen 2013: 37).



Kuva 2. Diskurssianalyysin vaiheet (Pynnönen 2013: 32 mukailten).

Anabela Carvalhon (2008) kriittisen diskurssianalyysin metodologiseen viitekehykseen asettava menetelmä vie tutkijan mediarepresentaatioiden muotoutumisen alkulähteille. Laajojen media-aineistojen käsittelyssä on yksittäisten artikkelien sijaan kiinnitettävä huomiota kokonaisuuteen ja identifioitava, mitkä aiheet ja näkökulmat toistuvat keskustelussa – ja toisaalta yhtä tärkeää on myös huomata, mitkä näkemykset eivät pääse valtavirtaan. Kokonaisvaltainen ymmärrys aineistosta tarjoaa lähtökohdan niin kutsuttujen kriittisten diskursiivisten käännekohtien (*critical discourse moments*) löytämiseen ja aiheen periodiseen tarkastelemiseen (Carvalho 2008: 166). Lähestymistapa on kaksivaiheinen: tekstin tasolla liikkuvaa, **tekstuaalista** analyysia seuraa aikasidonnainen, **kontekstuaalinen** tarkastelu.

Tekstin analysoiminen (Carvalho 2008: 166) avaa mediarepresentaatioita syvälliselle tarkastelulle. Ulkokirjallisetkin seikat, kuten artikkelin ilme ja struktuuri voivat toimia alustana päätelmille: palstatila, kuvat, otsikot, sivunumero ja osio, jossa artikkeli on ilmestynyt kertovat aiheen arvostuksesta. Artikkelin tuottama merkitys perustuu teemoihin, joita se käsittelee ja mahdollisesti yhdistelee, sekä niihin toimijoihin, jotka se päästää ääneen. Merkityksen rakentumiseen vaikuttavat myös sanavalinnat – kuten verbin aktiivi- ja passiivimuotojen käyttäminen tai metaforat – ja kirjoitustyyli. Huolellisesti tehtynä

tekstin pintapuolinen analyysi tarjoaa syvemmän näkemyksen taustalla vallitsevista diskursiivisista strategioista ja ideologisista lähtökohdista. Diskursiiviset strategiat ovat keinoja manipuloida merkityksenantoprosessia. Ne ilmenevät tekstissä esimerkiksi esityksen katsantokannan rajautumisena (*framing*), sosiaalisten toimijoiden välille rakennettuina yhteyksinä (*positioning*), toimien oikeuttamisena (*legitimation*) ja aiheen tuomisena politiikan piiriin (*politicization*). Ideologisten lähtökohtien osoittaminen ei aina ole yksiselitteisen helppoa, sillä ne piilevät syvällä tekstin ilmaisussa – kiistattomina ”totuuksina” ja ”luonnollisina” loppupäätelminä.

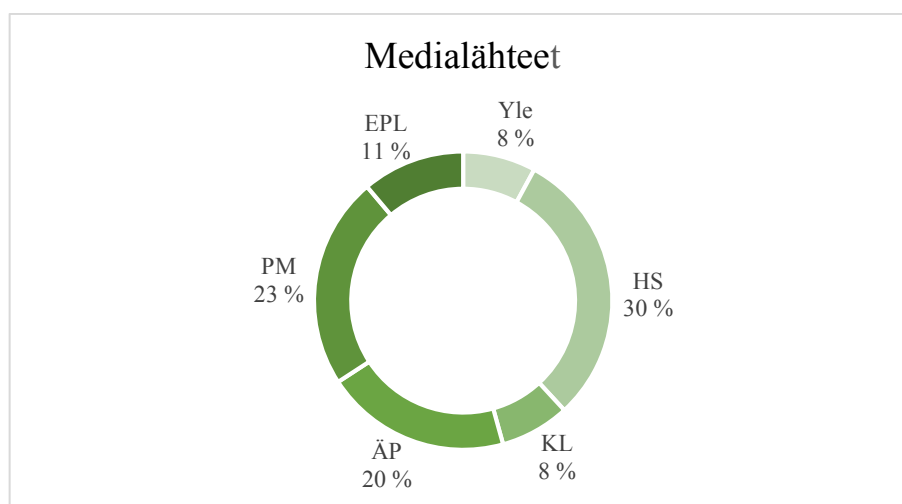
Kontekstuaalinen analyysi tuo tekstit osaksi laajempaa sosiaalisen todellisuuden viitekehystä. Carvalho (2008: 171–172) hyödyntää metodinsa käsitteellistämässä lingvistiikan peruskäsitteitä synkronia ja diakronia. Niitä voidaan pitää toistensa vastakohtina, risteävinä näkemyksinä kielitieteeseen: tiivistetysti ilmaistuna synkroninen tutkimus tarkastelee kielen nykytilaa, diakroninen sen sijaan menneisyyttä. Vertaileva synkroninen analyysi (*comparative-synchronic analysis*) tarkoittaa samanaikaisesti havaittavien mediarepresentaatioiden rinnakkaista tutkimusta. Medioiden, toimittajien ja muiden aineistossa ääneen pääsevien toimijoiden näkemyksiä tietyllä aikavälillä verrataan paitsi toisiinsa myös aihetta koskeviin virallisiin asiakirjoihin ja strategiadokumentteihin. Historiallis-diakroninen analyysi (*historical-diachronic analysis*) edellyttää aineiston tarkastelua historiallisten olosuhteiden, eli poliittisen, sosiaalisen ja taloudellisen kontekstin, valossa. Aineiston kronologinen järjestäminen tuo ilmi mediarepresentaatioiden muotoutumisen eri vaiheet ja on siten toinen tärkeä taso analyysissä.

Media-aineisto yhteiskunnallisen muutoksen ilmentäjänä

Media on keskeinen sosiaalisen elämän areena, jossa erilaiset ideat, tulkinnat ja ehdotukset esiintyvät. Mediassa esitetyt tietämisen tavat kulttuurisista ja poliittisista teemoista muokkaavat ihmisten mielikuvia ja yhteiskunnallisia diskursseja. Erilaiset muutokset yhteiskunnassa ja kulttuurissa välittyvät tiedotusvälineiden diskursiivisten käytänteiden muuttumisena. Norman Fairclough'n (1997: 50) mukaan media-aineisto tarjoaakin usein varsin hedelmällisen tarttumapinnan yhteiskunnallisten muutosten tarkasteluun, kunhan aineistovalikoima on riittävän monipuolinen ilmentäen sekä vaihtelua että vakautta. Medioiden välittämien näkemysten ja puhutavan muutosta on tutkittu aiemmin esimerkiksi

ilmastonmuutosta käsittelevää uutisointia analysoimalla (ks. Carvalho 2005; Boykoff 2008).

Helsinki-Tallinna-tunnelia käsittelevä media-aineisto koostuu Virossa ja Suomessa yhteensä kuudessa eri mediassa julkaistuista uutisista, pääkirjoituksista, kolumneista ja mielipidekirjoituksista. Suomenkielinen aineisto on koostettu Yleisradion verkkomedian (Yle) sekä Helsingin Sanomien (HS) ja Kauppalehden (KL) arkistoista. Vironkielisessä aineistossa ovat mukana sanomalehdet Postimees (PM), Eesti Päevaleht (EPL) ja Äripäev (ÄP). Seuraavassa diagrammissa (Kuva 3.) havainnollistetaan eri medialähteiden osuuksia aineistosta.

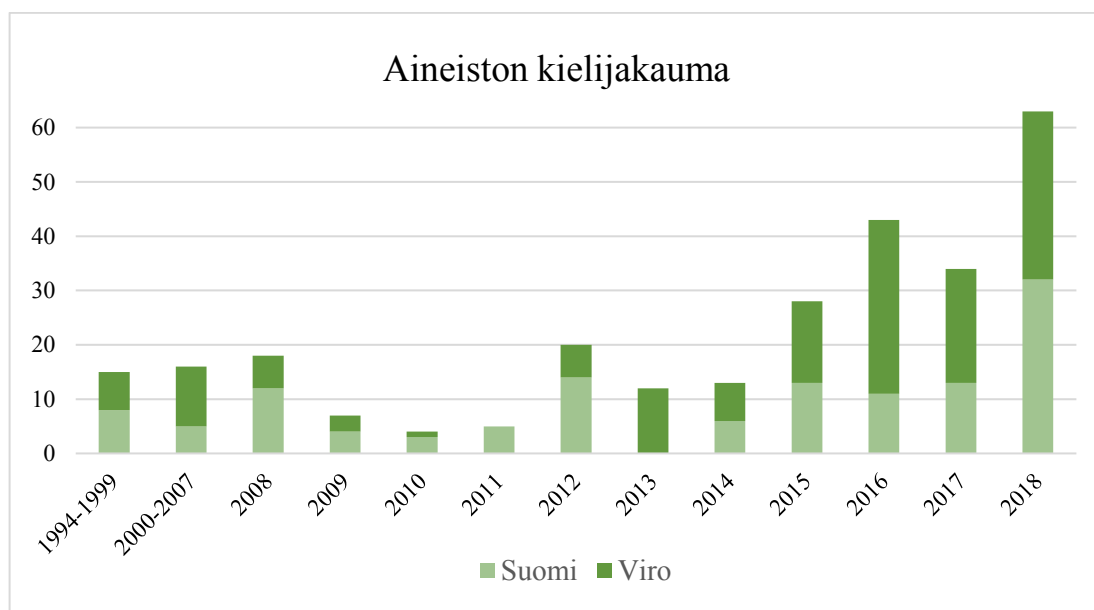


Kuva 3. Eri medialähteiden prosentuaaliset osuudet koko aineistosta (N = 278)

Medioiden valikoitumisen taustalla vaikuttavia tekijöitä olivat paikallisuus, koko ja erikoistuminen talouteen – tällä valikoinnilla suomen- ja vironkielisten medioiden voidaan löyhästi katsoa muodostavana vastinparit toisilleen. Helsingin Sanomat ja Eesti Päevaleht käsittelevät pitkälti pääkaupunkiseutujen asioita. Yle ja Postimees eivät ole yhtä paikka-keskeisiä, mutta suuria ja merkittäviä toimijoita kansallisilla mediakentillä. Kauppalehti ja Äripäev keskittyvät elinkeinoelämään ja siten myös tunnelin kaltaiset infrastruktuurin suurinvestoinnit ovat niiden mielenkiinnon kohteena. Ensisijaisina lähteinä aineistossa erottuvat molempien maiden suurimmat sanomalehdet, Helsingin Sanomat (N = 83) ja Postimees (N = 64). Aineistossa on kaiken kaikkiaan 278 artikkelia, joista vironkielisiä 151 ja suomenkielisiä 127. Aineisto on sähköinen ja se on kerätty medioiden

verkkosivujen hakukoneita hyödyntäen. Hakusanoja (suluissa viroksi) olivat tunneli (*tunnel*), Tallinna (*Tallinn*), Helsinki (*Helsingi*) sekä Talsinki (*Talsingi*).

Aineisto kattaa ajanjakson elokuusta 1994 joulukuuhun 2018. Kuten pylväsdiagrammista (Kuva 4.) ilmenee, kirjoitusten määrä on vaihdellut vuosittain varsin paljon. Selkeä ero maiden välillä on nähtävissä esimerkiksi vuosina 2011–2012, jolloin aihe oli Suomessa esillä huomattavasti enemmän kuin Virossa. Toisaalta vuodesta 2013 alkaen keskustelu on tämän aineiston perusteella ollut aktiivisempaa juuri Suomenlahden eteläisellä rannalla. Uutisointi on kuitenkin kiihtynyt molemmissa maissa varsinkin viimeisen kolmen vuoden aikana – tunnelia käsitteleviä artikkeleja ilmestyi vuosina 2016–2018 lähes yhtä paljon kuin kaikkina aikaisempina vuosina yhteensä. Yhteensä ylivoimaisesti eniten aiheeseen liittyviä kirjoituksia julkaistiin vuonna 2018. Vuosina 1994–2007 uutisointi oli satunnaista, ja kyseinen ajanjakso on siksi jaettu kahteen osioon: 1990-luku vuodesta 1994 alkaen ja 2000-luku vuoteen 2008 asti.



Kuva 4. Viron- ja suomenkielisten artikkelien jakautuminen aineistossa.

Viranomais selvitykset Talsinkifix ja FinEst Link

Carvalhon (2008) vertaileva synkroninen analyysi edellyttää mediarepresentaatioiden vertaamista viranomaisten tuottamiin strategisiin asiakirjoihin. Helsinki-Tallinna-tunnelista on valmistunut kaksi viranomais selvitystä, Talsinkifix huhtikuussa 2015 ja FinEst Link helmikuussa 2018. Talsinkifix-esiselvitysprojekti keskittyi hankkeen teknisen toteutuksen kartoittamiseen: onko tunneli mahdollista rakentaa ja jos on, miten korkeaksi kustannukset karkeasti ottaen nousisivat. Se tarkastelee Tallinna-Helsinki-tunnelin linjausvaihtoehtoja, teknistä toteutusta, yhdistymistä kansallisiin liikenneverkostoihin sekä arvioi hankkeesta koituvia kustannuksia ja hyötyjä. Lisäksi raportissa tuodaan esiin vastaavanlaisten eurooppalaisten hankkeiden (Kanaalintunneli, Juutinrauma, Fehmernin tunneli) tuottamia hyötyjä ja haittoja. Kaksivuotinen FinEst Link -jatkoselvitysprojekti pyrki syventämään aiemman tutkimuksen tietoja. Jatkoselvitysprojektissa tunnelilinjaukseen lisättiin 20 kilometriä, jolloin se ulottuisi Helsinki-Vantaa lentokentälle asti. Selvitysten tiedot ovat koottuna Taulukossa 1.

Taulukko 1. Viranomais selvitysten perustiedot.

Projekti	Talsinkifix	FinEst Link
Aika	2014–2015	2016–2018
Budjetti	100 000 euroa	1,3 miljoonaa euroa
Osallistujat	Helsinki, Tallinna, Harjumaa	Helsinki, Tallinna, Harjumaa, Uusimaa, Suomen liikennevirasto, Viron talous- ja viestintäministeriö
Konsultit	Sweco Projekt AS, Vealeidja OÜ, Finantsakadeemia OÜ	Amberg Engineering, Sweco Finland, WSP, Ramboll Finland, Sito, Pöyry, Strafica, Kaupunkitutkimus TA, Inspira, Rebel Group
Tunnelin hinta-arvio ja linjaus	9-13 miljardia euroa, Pasila—Muuga—Ülemiste, 85 km	13-20 miljardia euroa, Helsinki-Vantaa—Pasila—Ülemiste, 103 km

Lisäksi tarkastelussa on mukana Suomen liikenne- ja viestintäministeriön toukokuussa 2018 julkaisema FinEst Link -projektin loppuraportti, jossa eri alojen asiantuntijoista koostuva ryhmä analysoi selvityksessä saatujen tulosten merkitystä hankkeen edistämiseksi.

HELSINKI-TALLINNA-TUNNELIN NARRATIIVI

Tässä osiossa tarkastelen mediarepresentaatioiden muutosta kytkemällä sen laajempaan yhteiskunnalliseen kontekstiin Carvalhon (2008) esittämien periaatteiden mukaisesti ja määrittämällä aineistosta nousevat diskursiiviset käännekohtat. Viitataan media-aineistoon poikkeuksellisesti (vrt. Koutaniemi ym. 2012: 27) nimeämällä artikkelin kirjoittaneen toimittajan sijaan ilmestymisalustan eli sanomalehden tai verkkomedian. Kaksikielisen aineiston kohdalla kirjoittajiin viittaaminen ei toisi yhtä selkeästi ilmi Viron ja Suomen mediarepresentaatioissa ilmeneviä eroavaisuuksia. Syy kyseiseen valintaan on toisaalta myös tekninen: joissakin tapauksissa suurin osa tietyllä aikavälillä ilmestyneistä artikkeleista on saman toimittajan käsialaa, mikä näin suuren aineiston varsin yksityiskohtaisessa analysoinnissa johtaisi sekavaan viittaamiskäytäntöön antamatta työlle kuitenkaan merkittävää lisäarvoa. Artikkelien ilmestymispäivämäärät viittauksissa tukevat kronologista kerrontatapaa havainnollistaen tapahtumien aikasidonnaisuutta.

Helsinki-Tallinna Seuran utopistinen unelma

Joukko Helsingin kaupungin työntekijöitä ja luottamushenkilöitä muodostaa Helsingin ja Tallinnan keskinäistä yhteistyötä edistävän aatteellisen yhdistyksen alkuvuonna 1992. Elokuussa 1994 Helsinki-Tallinna Seura järjestää Suomenlahden alittavaa tunnelia koskevan seminaarin ja julkaisee mietinnön ”Helsinki-Tallinna-rautatietunneli: utopia vai mahdollisuus?”. Seura ilmoittaa rakentamisen olevan teknisesti mahdollista ja utopian sijaan ”mahdollisuus, joka toteutuu, jos asiaan paneudutaan” (Helsinki-Tallinna Seura 1994). Keskellä syvintä lamaa julkaistu ehdotus saa tyrmäävän vastaanoton sekä lehdistössä (”Tunnelisuunnitelma on utopistinen ja tähän maailman aikaan tarpeeton”, HS 12.8.1994) että Helsingin kaupunginhallituksen puheenjohtaja Ritva Laurilalta (”Mikään päättäjä tai virkamies ei ole antanut kenenkään tehtäväksi suunnitella tällaista”, HS 27.8.1994).

Nihkeästä vastaanotosta huolimatta seura jatkaa hankkeen lobbaamista. Virossa ideaan suhtaudutaan kohteliaasti, mutta innottomasti – myös Viro kamppailee ankarassa talouskurimuksessa. Lähes puoli vuosisataa kestäneen neuvostoajan jälkeensä jättämien haasteiden, kuten venäjänkielisen väestön kansalaisuuskysymyksessä ja sosialistisesta talousjärjestelmästä periytyneiden rakenteellisten ongelmien ratkaisemisessa näyttää

olevan poliitikoille riittävästi työtä vuosikausiksi. Tallinnan apulaiskaupunginjohtaja Kalle Kallio arvioikin tunnelin olevan ajankohtainen kenties aikaisintaan 2010-luvulla (PM 11.3.1997). Äripäiv-lehden pääkirjoituksessa Viron todetaan olevan toistaiseksi aivan liian köyhä edes haaveilemaan tunnelin kaltaisten megalomaanisten suurhankkeiden toteuttamisesta (ÄP 21.3.1997). Myös Helsingin Sanomissa puheita tunnelista ei edelleenkään sulateta: ”Tunneliajatus on niin kuolleenä syntynyt, ettei sen selvittämiseen kannata uhrata markkaakaan” (HS 19.3.1997).

Sekä Suomessa että Virossa suhdanteen kääntämisen nousujohteiseksi katsotaan edellyttävän perusteellisia muutoksia valtion poliittistaloudellisessa toiminnassa, valtion uudelleenskaalautumista (Brenner 2004). Lähtökohdat markkinaehtoiseen uudistumiseen ovat kuitenkin kovin erilaiset, onhan Suomi rakentanut hyvinvointivaltiota vuosikymmenten ajan samalla, kun Viro on ollut osa sosialististen Neuvostotasavaltojen liittoa. Suomessa valtion säätelystä ja samalla eheyttävän aluepolitiikan suurimmista periaatteista luopuminen alkaa vastahakoisesti taantumana ”pakkona” (Moisio 2012: 165–166). Viro sen sijaan omaksuu taloudelliseksi suunnannäyttäjäksi äärioliberalismin säättäessään yrittäjyyttä tukevan tasaveron ja yksityistäessään valtion omistuksia rymillä (Tiits ym. 2003: 16). Siitä huolimatta maat ovat taloudellisilla mittareilla tarkasteltuna kuin valovuosien päässä toisistaan, ja Postimees-lehti vertaakin haavetta Viron ja Suomen yhdistymisestä tunnelilla maalaisrengin ja pörssiyhtiön johtajan avioliittoon (PM 19.6.2001). Projektilla on kuitenkin niin Virossa kuin Suomessakin pieni joukko uskollisia kannattajia, jotka luottavat etenkin Euroopan unionin yhdistävään voimaan ”Hellinan” tai ”Talsingin” muodostamisessa (ÄP 15.10.2001).

Valoa tunnelin päässä: kaupunginjohtajien esiinmarssi

Vuonna 2004 Virossa tulee Euroopan unionin täysivaltainen jäsenmaa, ja edellytykset valtioiden entistä kiinteämmälle yhteistyölle täyttyvät. EU pyrkii kansallisten rajojen häivyttämiseen ja vapaakaupan edistämiseen paitsi rakentamalla lisää uusia liikenneväyliä myös jakamalla jäsenvaltioiden raja-alueille erityisten kehitysohjelmien puitteissa rahoitusta (Anderson & O’Dowd 1999). Tällainen ohjelma on ollut käynnissä myös Viron ja Suomen välillä jo vuodesta 1999 alkaen – Helsinki-Tallinna Euregio toimii Itämeren alueen Interreg-ohjelman alaisena verkostona, jonka tarkoituksena oli edistää Suomenlahden

ylittäviä projekteja ja verkostoitumista sekä toimia poliittisen keskustelun alustana (Lepik & Krigul 2009). Baltiassa aletaan EU:n tukemana suunnitella rautateiden modernisointia ja entisten neuvostomaiden tuomista kiinteämmin unionin sydänmaiden yhteyteen. Rail Balticaksi nimetty projekti nostaa myös Suomenlahden tunnelihankkeen puheenaiheeksi, mutta Suomen viranomaisten kiinnostus on edelleen laimeaa (HS 4.5.2004).

Metropolisoitumisen nähdään kasvattavan urbaanin alueen kilpailukykyä, ja siksi tarvittavan lisävolyymien etsiminen esimerkiksi kaksoiskaupunkipolitiikan avulla on erityisen tärkeää Itä-Euroopan siirtymätalouksille, jotka omaksuivat kapitalismin ja siten myös kilpailullisuuden myöhemmin kuin Länsi-Euroopan maat (Tölle 2014). Tallinnan visiokonferenssissa Helsingin ja Tallinnan kaksoiskaupungin muodostaminen on voimakkaasti esillä varsinkin poliitikko Edgar Savisaaren puheissa (PM 19.10.2004). Savisaar katsoo kaksoiskaupungistumisen vaativan yhteisen hallintoelimen perustamista, josta seuraavana askeleena rakennettaisiin kiinteä liikenneyhteys. Eesti Päevalehden uutiskommentti leimaa puheet visionäärien lapselliseksi haihatteluksi (EPL 22.10.2004), eikä kaksoiskaupunki-intoilu tartu myöskään Helsingin kaupunginjohtoon, joka nimeää toistaiseksi ylittämättömiksi käytännön esteiksi kielimuurin, valtionrajan ja kansantalouksien kokoeron (HS 15.11.2005). Vaikka viranomaiset suhtautuvatkin julkisesti tunnelisuunnitelman toteutumiseen varautuneesti, tunnelin suuaukolle on kaikessa hiljaisuudessa tehty maavaraus Tallinnan vieressä sijaitsevassa Viimsin kunnassa (ÄP 9.6.2006). Vähitellen hanke on saamassa hieman tuulta purjeisiinsa myös Suomessa: Helsingin kaupunginjohtaja Jussi Pajunen innostuu sen tarjoamista taloudellisista mahdollisuuksista.

Kaupunginjohtajien mielenkiinnon herääminen peilautuu kilpailuvaltion vahvistamaan urbaanin diskurssiin: kaupunkien on omilla toimillaan edistettävä elinkeinoelämän kehittymistä ja kasvua tukevien olosuhteiden muodostumista. Tätä voidaan pitää Helsinki-Tallinna-tunnelikeskustelun ensimmäisenä ja kenties näkyvimpanä diskursiivisena käännekohtana. EU:n hyvä keskusteluyhteys Venäjän kanssa ja Berliini-Pietari-rautatieyhteyden rakennushaaveet herättävät vuonna 2007 yli kymmenen vuoden takaisen Helsinki-Tallinna Seuran unelman tunnelista henkiin. Valtavan naapurimaa Venäjän rahtiliikenteen mahdollisuuksista innostuneet Helsingin ja Tallinnan kaupunginjohtajat suunnittelevat tunnelihankkeen esiselvityksen laatimista. ”Kun ensi kerran puhuin vakavasti tunnelista, niin hieman alkoi itseäkin huvittaa. Hanke on jo kuitenkin muuttunut utopiasta

visioksi, ja selvityksen jälkeen tiedämme, voisiko se olla realismia”, avautuu Helsingin kaupunginjohtaja Jussi Pajunen Kauppalehden (29.9.2007) haastattelussa.

Maaliskuussa 2008 Pajunen ja Tallinnan pormestariksi kohonnut Savisaar allekirjoittavat aiesopimuksen yhteisen selvitysprojektin aloittamisesta ja rahoituksen hakemisesta EU:lta (Yle 28.3.2008). Savisaar valaa uskoa hankkeeseen sopimuksen julkistamistilaisuudessa: "Jos Ranska ja Englanti saivat sen aikaan, niin mikseivät siihen pystyisi myös Viro ja Suomi?" (HS 29.3.2008). Tieto Pajusen ja Savisaaren allekirjoittamasta alustavan tunneliselvityksen laatimista koskevasta sopimuksesta tulee yllätyksenä Helsingin kaupunginvaltuustolle (HS 2.4.2008), eikä oma-aloitteisiin suunnitelmiin suhtauduta sen suopeammin kummankaan maan liikenneministeriöissä (EPL 1.4.2008). Pajusen mukaan esiselvitys ei ole rakentamispäätös, vaan tavoitteina on kartoittaa tunnelin kustannuksia, käyttöastetta, vaikutuksia sekä mahdollisia rahoittajia (HS 20.8.2008). Selvää onkin, ettei geopoliittisestikin merkittävän ja valtavan kalliin hankkeen toteutuminen ole yksin kahden kaupungin käsissä, vaan selvityksen tarkoituksena on ennen kaikkea edistää hankkeen viemistä valtakunnalliseen poliittiseen keskusteluun. Helsinki ja Tallinna asemoivat itsensä tässä keskustelussa alueellisesti merkittävimmiksi keskuksiksi, joiden kehittymistä tulisi kilpailukykypolitiikan hengessä tukea. Suurkaupunkien johtajina Pajunen ja Savisaar ovat auktoriteettiasemassa, joten varsin luonnollisesti heidän mielenkiintonsa hanketta kohtaan antaa sille tilaa myös julkisessa keskustelussa.

Alkuvuonna 2009 kaupungit saavat EU:n Interreg-ohjelmalta kieltävän rahoituspäätöksen. Helsingissä syyksi arvellaan Savisaaren ja Viron hallituksen eripuraisuutta (HS 13.1.2009), mitä tukee Tallinnan apulaispormestari Jaanus Mutlin katkera lausunto ”valtion karvaisesta ja näkymättömästä kädestä, joka on puuttunut peliin” (EPL 14.1.2009). Päätöksestä vastannut komitea kuitenkin kiistää Viron sisäpolitiikan vaikutukset, ja kielteisen ratkaisun syyksi kerrotaan hankkeen sopimattomuus ohjelman tavoitteisiin (EPL 21.1.2009). Syksyllä Helsinki-Tallinna Euregion projektipäällikkö Merle Krigul kertoo, että hakemus uusitaan. Tunnelia suunnitellaan hänen mukaansa ensisijaisesti rahdiliikenteen, ei matkustajien, tarpeisiin (EPL 19.11.2009). Viranomaisten pyrkimykset hankkeen edistämiseksi hiipuvat kuitenkin muutamaksi vuodeksi. Finanssikriisi on puhkaissut Viron kiinteistökuplan ja vienyt talouden jyrkkään syöksykierteeseen, eikä Suomikaan säästy pudotukselta. Taantuma kärjistää uusliberalismin kritiikkiä niin Suomessa

kuin muuallakin (Moisio 2012: 316). Tunnelin kaltaiset spekulatiiviset suurhankkeet painuvat akuuttien ongelmien tieltä syrjään.

Suomi pitää ideaa pinnalla

Toinen diskursiivinen käänne Helsinki-Tallinna-tunnelikeskustelussa näkyy erityisesti Suomen hitaasti heräävänä palona toteuttaa Euroopan unionin laajuista kilpailukyky politiikkaa ja parantaa maiden välisiä liikenneyhteyksiä. Islannin tulivuorenpurkaus keväällä 2010 saa eurooppalaiset havahtumaan kiinteiden maaliikenneyhteyksien tärkeyteen. Eriyisesti suomalaisille lentoliikenteen pysähtymisellä on dramaattisia vaikutuksia: ”Kuljetusten ja liikenteen näkökulmasta Suomi on saari. Maamme on saavutettavuudeltaan EU:n periferiaa”, manaa Helsingin Sanomien pääkirjoitus (24.4.2010) Itämeren itäpuolen raideliikenneyhteyksien puutteita. Logistiikan professori Olli-Pekka Hilmola kehottaa päättäjiä punnitsemaan Suomenlahden tunnelin tarpeellisuutta kriisitilanteiden ja valtion huoltovarmuuden näkökulmasta (HS 30.4.2010). Tästä huolimatta liikenne- ja viestintäministeriössä tunnelia ei edelleenkään nähdä välttämättömänä hankkeena, ja ministeri Anu Vehviläinen toteaa molempien maiden liikenneverkostoissa olevan tärkeämpiäkin kohteita (HS 30.4.2010). Tunnelihankkeen uskottavuudelle liikenneministerin suopeus olisi ensiarvoisen tärkeää, arvioi Kauppalehden lukija mielipidekirjoituksessaan (20.5.2010).

Moisio (2012: 318) katsoo finanssikriisin lopulta vahvistaneen suomalaisten vaatimusta valtiomuutoksesta – mitään kelvollista vaihtoehtoa ei ole olemassa, joten Suomen on pyrittävä aiempaa ankarammin vastaamaan kansainvälisten markkinoiden vaatimuksiin. Asenne näkyy entistä kunnianhimoisempina kilpailukyky poliittisina avauksina. Uuden runkoväylän ulottaminen Keski-Euroopasta Suomen kautta jopa Jäämerelle asti kiinnostaa (HS 16.6.2011), ja toisaalta tunnelia tarjotaan myös ratkaisuksi EU:n laivaliikenteelle asettamien rikkipäästörajojen tiukennukseen (HS 28.8.2011). Helsingin kaupungin elinkeino-osaston johtava asiantuntija Olli Keinänen arvioi tunnelin rakentamisen olevan ajankohtaista kenties Rail Baltican valmistumisen jälkeen (HS 23.10.2011). Geologipii-reissä tunnelihankkeen uskotaan toteutuvan tulevaisuudessa (”Ei se sen kummempaa ole kuin metron teko tunneliin” HS 6.2.2012), mutta liikenne- ja viestintäministeriön vastaus

Helsingin Sanomien tunnelitiedustelulle noudattaa totuttua linjaa: ”Hirmuinen kasa rahaa – ja mahtaako se koskaan olla näillä liikennemäärillä mielekäs?” (HS 6.2.2012).

Taantumana aikana yhä useampi virolainen on siirtynyt Etelä-Suomeen töihin, ja työmatkapendelöijien määrä on kasvanut. Viron työnantajien keskusliitto ei siitä huolimatta pidä tunnelia kannatettavana ajatuksena ainakaan nykyisellä hintatasolla ja taloustilanteessa (Yle 3.7.2012). Viron talousministeriön mielestä hanke on epärealistisuudessaan verrannollinen oman avaruusohjelman perustamiseen (PM 27.7.2012). Tunneliprojektin tuominen julkiseen keskusteluun taloudellisesti haastavana aikana, jona myös Baltian maiden ja EU:n yhteishanke Rail Balticin edistyminen on pysähtynyt, ei ole järin hedelmällistä. Talousministeri Juhan Parts sanoo pitävänsä kuitenkin tärkeänä, että ideaa tarkastellaan aika-ajoin uusin silmin (PM 5.10.2012). Hanketta ei siis ole syytä haudata täydellisenä utopiana – politiikolle varsin ominaisesti Parts vain siirtää sen määrittämättömään tulevaisuuteen, taloudellisesti valoisampaan aikaan, jossa suurilla unelmilla on jälleen tilaa.

Loppuvuonna 2012 Helsingin Sanomien mielipidepalstalla käydään kiivasta väittelyä tunnelin eduista, tarpeellisuudesta ja mahdollisista toteuttamistavoista – tulisiko rautatieyhteys rakentaa kalliimmaksi käyvän merirahtauksen vaihtoehdoksi (HS 29.11.2012, 30.11.2012, 2.12.2012), kasvavan matkustajaliikenteen tarpeisiin (HS 4.12.2012, 6.12.2012) vai onko hankkeen edistäminen järkevää ensinkään (HS 29.12.2012, 3.12.2012, 6.12.2012). Keväällä 2013 Uudenmaan liitto julkistaa tunnelihankkeen esiselvitystä koskevan EU-rahoitushakemuksen, mikä kirvoittaa Eesti Päevalehden laatimaan jutun otsikolla ”Suomi flirttailee jälleen tunneli-idealla” (15.4.2013). Artikkelin asettaa Suomen ja Viron näkökannat selkeästi vastakkain: Suomenlahdella tehtyihin geologisiin kartoituksiin kuluneiden kymmenien tuhansien eurojen perusteella lehti arvioi suomalaisten olevan vakavasti kiinnostuneita hankkeesta, johon virolaiset viittaavat ”korkeintaan hymähdellen”. Viron talous- ja viestintäministeriön edustajan mukaan kyse on kuitenkin edelleen vain Helsingin ja Tallinnan kaupunkien omasta hankkeesta, jonka edistämiseksi valtiot eivät ole millään tavalla mukana (EPL 15.4.2013).

Suomalainen liikemies Joakim Helenius puhuu sinnikkäästi tunnelin puolesta ja julistaa sen tarjoavan ratkaisun Viron talouden suurimpiin ongelmiin, kuten kotimaisten markkinoiden pienuuteen (ÄP 25.9.2013). Viron talous- ja viestintäministeriö korostaa jälleen valtiolla olevan tärkeämpiäkin projekteja kuin Suomenlahden tunneli (PM

25.9.2013). Postimees-lehden toimittaja Argo Ideon toivottaa kolumnissaan (28.9.2013) ”onnea kaikille, jotka tosissaan uskovat Euroopalla riittävän rahaa kahden perifeerisen valtion yhdistämiseen maailman pisimmällä merenalaisella tunnelilla”. Toimittajan mukaan jo helikopteri yhteyden lakkauttaminen osoittaa, ettei laivaa nopeammille liikennevaihtoehdoille ole todellista tarvetta Suomenlahdella. Ideon esittääkin vaatimuksen, ettei ”tunneliutopian” selvittelyyn käytetä julkista rahaa ”enää senttiäkään”. Euroopan liikennekomission edustaja Siim Kallasenkaan mielestä hankkeesta haaveileminen ei ole ajankohtaista (PM 29.9.2013).

Suomessa tunneli on vastaus syrjäisen sijainnin tuottamiin ongelmiin. Sen sijaan lahden eteläpuolella hankkeesta koituvia hyötyjä on vaikeampi hahmottaa, sillä maaliikenneyhteydet Keski-Eurooppaan toimivat kohtalaisesti ja Viron kansallisylpeydeksikin kohonneen laivanvarustamo Tallinkin risteilyalukset vievät tarvittaessa pohjoiseen. Kysymykseksi nouseekin Virossa muun muassa se, miten maiden varallisuuserojen tulisi näkyä mahdollisesti toteutuvan tunnelihankkeen kustannusten jakautumisessa (ÄP 1.10.2013). Keskustelua voi peilata myös maiden välisen historiallisen asetelman murrokseen. Neuvostoaikoina rajojen ollessa kiinni Suomi oli virolaisille monin tavoin ”vankilan ikkuna”, mikä vahvisti hierarkkista suhdetta: ”virolaiset elivät Moskovan valvomassa aitauksessa kuin kotieläimet, ja söivät mitä ruokkiva pohjoinen käsi tarjosi” (Zetterberg 2006: 60). 1990-luvun jälkeen naapuripalvonta on karissut ja asetelmasta on tullut tasa-arvoisempi. Kriittisillekin näkökulmille on tilaa, ja esimerkiksi mielipidekirjoitus ”Rikkaan naapurin herruudessa” (PM 9.10.2013) kyseenalaistaa virolaisten hyötymisen tunnelista peräänkuuluttaen strategian laatimista Viron ”eteläsuomalaistumisen” estämiseksi.

Vaikka Suomen hyödyt tunnelista ovat Viroa ilmeisempiä, toteutuu hanke vain keskinäisessä yhteistyössä, korostaa tulevaisuudentutkimuksen instituutin johtaja Erik Terk (ÄP 20.10.2013). Merkittävänä yhteistyön mahdollistajana on EU, joka myöntää tunnelin alustavalle selvitysprojektille rahoituksen keväällä 2014. ”On hyvä saada huolellisesti tehty arvio hankkeen kannattavuudesta ja vaikutuksista”, todetaan Helsingin sanomien pääkirjoituksessa (3.4.2014). Viron lehdistössä vastaavanlaisia lausuntoja ei nähdä, ja Talsinkifix-esiselvityshankkeen projektinjohtaja Kaarel Kosen mukaan suomalaiset suhtautuvatkin hankkeeseen yleisesti toiveikkaammin kuin virolaiset (PM 3.4.2014). Joakim Heleniuksen mielestä Viron tulisi kuitenkin asennoitua hankkeen edistämiseen vähintään

yhtä vakavasti, sillä ”Tallinna tarvitsee Helsinkiä, mutta Helsinki ei tarvitse Tallinnaa” (ÄP 2.10.2014). Tällä lausunnolla Helenius korostaa Viron pienen väestön asettamia rajoitteita jatkuvan kasvun ihanteelle – Tallinna pysyy takapajuisena, jos se ei onnistu houkuttelevamman urbaanin kokonaisuuden luomisessa yhdessä Helsingin kanssa.

Talsinkifix-esiselvitys julkaistaan helmikuussa 2015. Raportin pääargumentti on selkeä: Helsinki-Tallinna-tunneli on teknisesti toteutettavissa, eikä sitä tulisi haudata taloudellisestikaan mahdottomana projektina. Suomessa tunnelilla olisi kaksi asemaa: Helsingin Pasila matkustajaliikenteelle ja Riihimäki tai Hyvinkää rahti liikenteelle. Vastavasti Virossa matkustajat nousisivat kyytiin Tallinnan Ülemistessä, ja rahti lastattaisiin junaan Muugan satama-alueella. Sujuvasti tunnelin yhteyteen kytkeytyneen raideliikenneverkoston ansiosta matka esimerkiksi Tallinnasta Tampereelle tai Helsingistä Pärnuun kestäisi alle kaksi tuntia. Kahden edestakaisen rataliikenteen mahdollistavan tunnelin rakentaminen maksaisi 9-13 miljardia euroa ja kustannuksista noin puolet tulisi kattaa julkisin varoin. Selvitys nimeää Rail Baltican valmistumisen tärkeimmäksi edellytykseksi tunneliprojektin toteutumiselle (Talsinkifix 2015).

Harjun maakuntajohtaja Ülle Rajasalun mukaan esiselvitys osoittaa hankkeen olevan poliittisen keskustelun arvoinen (PM 11.2.2015). Tunnelihankkeen edistämistä katsotaan Suomessa EU:n kilpailukykyä korostavan aluepolitiikan viitekehyksestä, jossa kärkialueiden talouskasvua tukevien hankkeiden nähdään koituvan laajemmin koko maan hyväksi. Helsingin kaupunginjohto on halukas laatimaan lisäselvityksiä (HS 11.2.2015). ”Suomen on päästävä lähemmäksi Keski-Eurooppaa”, arvioi myös Helsingin apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri hankkeen tarpeellisuutta (ÄP 11.2.2015). Tampereen pormestari Anna-Kaisa Ikosen mukaan tunneli palvelisi koko Etelä-Suomea ”keskeisenä elinkeino- ja elinvoimapolitiikan keinona” (HS 12.2.2015). Virossa vastaanotto on kuitenkin edelleen ristiriitaista. Postimees-lehden pääkirjoitus (12.2.2015) luonnehtii esiselvitystä ylioptimistiseksi, toteaa tunnelin olevan ”mukava utopia, jolle ei ole käytännön tarvetta” ja kehottaa päättäjiä kohdistamaan selvitysrahat mieluummin Tallinnan katujen kunnostamiseen. ”Selvitys tarjoaa perusteet todelliselle harkinnalle”, virkkaa sen sijaan Äripäev (12.2.2015), ja samaa mieltä on Helsingin Sanomat (13.2.2015): ”selvitystyötä on hyvä jatkaa, jotta kuva täsmentyy realistisemmaksi”.

Postimees-lehden kolumnissa (14.2.2015) toimittaja Uwe Gnadenteich arvioi suomalaisten tunneli-innostuksen juontuvan syrjään jäämisen pelosta, minkä Helsingin

kaupungin asiantuntija Olli Keinänen Ylelle (10.3.2015) antamallaan lausunnollaan myös vahvistaa: ”Meidän suhteellinen saavutettavuutemme tärkeimpiin kilpailijamaihin heikenee, ellei myös Suomessa pystytä kääntämään liikenneinvestointien suuntaa ylöspäin.” Samaa mieltä on Uudenmaan liiton maakuntajohtaja Ossi Savolainen, jonka mukaan näkymät paremmasta tulevaisuudesta ovat välttämättömiä, eikä ”mikään kansakunta selviä sillä, että se toimii ja satsaa perusturvaan ja olemassa olevan tilanteen hoitamiseen” (Yle 10.3.2015). Keinäsen ja Savolaisen kommentit ovat tulkittavissa Moision (2012) mainitsemana taantumien jälkeisenä kilpailuvaatimuksen vahvistumisena Suomessa: hanke nähdään olennaisena Suomen elinkeinoelämän tuottavuuden ja tulevaisuuden kilpailukykyyn takaajana.

Venäjän aggressioiden muuttuminen näkyväksi sodaksi Ukrainassa on jäädyttänyt länsimaiden ja Venäjän välistä diplomaattista kanssakäymistä sekä lisännyt muun muassa virolaisissa kytevää huolta suuren karhun uudesta kutsumattomasta vierailusta *Maarjamaan* mättäille. Suomalaisen eristyneisyyden ahdingosta kumpuava tunneli-innostus tarjoaa liikemies Karli Lambotin mielestä mielenkiintoisen mahdollisuuden Viron turvallisuuspolitiikalle: ”Olisimme Suomelle tärkeämpi kuin koskaan, sillä napanuora Eurooppaan kulkisi Viron kautta” (ÄP 9.3.2015). Suomen järkkymätön liittoutumattomuus on Nato-maa Virolle jatkuva epäluulon lähde. Suomen ja Neuvostoliiton kahdenvälisiä suhteita muistellaan Virossa usein levottomin mielin, kuten Lambot sen sanaistaan: ”mikä estäisi suomettumisen aikojen palaamisen”. Tunneli tekisi geopolittisesta asetelmasta Viron kannalta varsin herkullisella tavalla toisenlaisen, sillä turvatakseen kulkuväylänsä Keski-Eurooppaan Suomen olisi konfliktitilanteissa pakko suojella pinteeseen joutunutta eteläistä naapuriaan.

Helsinki on omaksunut asemansa valtakunnan talouden veturina, mikä näkyy paikallispoliitikkojen innokkuutena vauhdittaa tunnelihankkeen selvitystyötä. Kokoomusta, vihreitä ja sosiaalidemokraatteja edustavat valtuutetut ovat yhtä mieltä siitä, että tunneli parantaisi koko Suomen asemaa Euroopassa, ja siksi hanketta tulisi tarkastella valtiotasolla (Yle 25.5.2015). Virolaisia esiselvitysprojektin tulokset eivät ole vakuuttaneet samalla tavalla. ”Tunneli ei ole edes optimistisimpien arvioiden mukaan kaupallisesti kannattava, joten toteutuakseen sen sosioekonomisten vaikutusten täytyisi olla merkittäviä”, toteaa Viron talousministeriön virkamies Toomas Haidak liikenneinfrastruktuurin valtionrahoitusta käsittelevässä kirjoituksessaan (ÄP 12.8.2015). Sen sijaan Etelä-Suomen

maakuntahallitukset uskovat hankkeen edistyksellisyyteen ja vaativat valtiolta periaatepäätöstä tunnelin rakentamisesta (Yle 14.10.2015).

Marraskuussa 2015 Helsingin ja Tallinnan kaupunki, Uudenmaan liitto, Harjun maakunta, Suomen liikennevirasto ja Viron liikenneministeriö hakevat yhdessä EU:lta rahoitusta tunnelin toteutettavuusselvityksen tekemiseen. Tunnelihanke nousee yhdeksi keskusteluaiheeksi Suomen liikenne- ja viestintäministeri Anne Bernerin sekä Viron talous- ja infrastruktuuriministeri Kristen Michalin tapaamisessa. Ministerien mukaan hanke on taloudellisessa mielessä molempia osapuolia kiinnostava: Berner näkisi tunnelin myötä syntyvän liikenneväylän johtavan Euroopasta Suomen kautta pohjoiselle Jäämerelle asti, Michal taas arvioi sen mahdollisesti tarjoavan Viron taloudelle kaivatun pirstysruiskeen. Maiden välisen liikenneyhteistyön kehittämistä koskeva sopimus päätetään allekirjoittaa tammikuussa (PM 3.11.2015).

Startup-tunneli vai perinteinen valtiojohtoinen toteutus?

Kolmas diskursiivinen käännekohta keskustelussa on havaittavissa visionäärisyyden korostumisena, jota erilaisten, aikanaan epätodennäköisiksi tituleerattujen hankkeiden ja keksintöjen olemassaolo alleviivaa. ”Panaman kanavakin oli aluksi utopiaa”, toteaa Helsingin apulaiskaupunginjohtaja Sauri (HS 27.12.2015). Samaan argumenttiin nojaa Helsingin Sanomien (29.12.2015) pääkirjoitus: ”Utopiaako? Siltä monet muutkin tunnelit ovat aluksi kuulostaneet”. Eesti Päevaleht arvioi innostuksen olevan Virossa kuitenkin edelleen varsin marginaalista, ”pienen piirin suuri unelma” (EPL 5.1.2016). Tähän piiriin näyttää kuuluvan ainakin ministeri Michal, joka huomauttaa sukellusveneidenkin olleen aikoinaan mielikuvitusta (EPL 5.1.2016), ja tunnustaa haaveensa ”päästä matkustamaan junalla Helsinkiin ennen eläkkeelle jäämistä” (HS 6.1.2016). Äripäev näkee hankkeessa mahdollisuuksia: Euroopan keskuspankin ostaessa valtioiden velkakirjoja hetki hanketta edistävän valtionyhtiön perustamiseen olisi kolumnisti Ahto Lobjakasen mielestä mitä otollisin (ÄP 3.3.2016), ja maiden taloudet ovat jo muutenkin vuosien saatossa kietoutuneet yhteen (ÄP 8.4.2016). Brysselistä käsin haave tunnelista ei kuitenkaan näyttäydy yhtä realistisena, sillä Euroopan liikennekomission päämies, virolainen Henrik Hololei ei usko sen toteutumiseen ainakaan omana elinaikanaan (PM 27.5.2016).

Startup-pioneeri, liikemies Peter Vesterbacka visioi ”ravistelupuheenvuorossaan” pääkaupunkien yhdistyvän jo lähitulevaisuudessa yksityisen, kiinalaisen pääoman turvin rakennettavalla tunnelilla (HS 5.6.2016). Kesäkuun puolivälissä EU myöntää miljoona euroa Uudenmaan liiton koordinoimalle Finnish-Estonian Transport Link (FinEst Link) -hankkeelle, jonka tarkoituksena on syventää aiemmin tehtyä tunnelin esiselvitystä (HS 15.6.2016). Rahti- ja matkustajaliikenteen toimijat suhtautuvat tunnelin tarpeellisuuteen ja kannattavuuteen epäillen. Laivanvarustamo Tallink Silja toimitusjohtaja Margus Schults ei usko risteilymatkustajien määrän vähenevän edes siinä ”epätodennäköisessä” tapauksessa, että tunneli rakennetaan (Yle 20.6.2016). VR Transpointin toimitusjohtaja Rolf Jansonin mukaan Euroopasta pohjoiseen ei suuntaudu riittävästi rahtia, ja junat kolistelisivat paluumatkan tyhjillään. Myös Fenniarail Oy:n toimitusjohtaja Kimmo Rahkamo arvioi laivarahtauksen pysyvän edullisimpana vaihtoehtona (EPL 22.8.2016). Rahkaliikenteen sijaan katse tulisi kenties suunnata tulevaisuuden matkustusmuotoihin: ”Voisiko tyhjiötä hyödyntävä huippunopea Hyperloop yhdistää niin Tallinnaa, Helsinkiä kuin Tukholmaakin?” (ÄP 23.9.2016).

Peter Vesterbackasta tulee Helsinki-Tallinna-tunneliprojektin visionäärinen rohkeuden ruumiillistuma. Liikemiehen mukaan Suomi ja Viro sijaitsevat ”Euraasian ytimessä”, ja tähän argumenttiin nojaten tunneli olisi Kiinaan johtavan Silkkiteien looginen jatke (Yle 15.10.2016). Useasta suunnasta samanaikaisesti poraamalla jo 2020-luvulla valmistuvalla tunnelilla olisi neljä asemaa: Tallinna, louhintajätteestä rakennettava tekoosaari Helsingin edustalla, Espoon Keilalahti-Otaniemi sekä Helsinki-Vantaan lentokenttä (EPL 13.11.2016). Tunneliprojektin taustalla on laajempi visio Helsinki-Tallinnan brändäämisestä ”Euraasian startup-pääkaupungiksi” (PM 16.11.2016). Vakuuttavan yksityisen toimijan kiinnostuminen tunnelihankkeesta on korvannut Postimees-lehden aiemmin hyvin johdonmukaisesti ilmaiseman pessimistisen epäluulon toiveikkaalla optimismilla. Vesterbackan haastattelun inspiroimana Postimees peräänkuuluttaakin pääkirjoituksessaan (16.11.2016) rohkeutta unelmoida ja ryhtyä suurienkin suunnitelmien toteuttamiseen: ”Yksi Viron suurimmista ongelmista ja myös nykyisen taantumän syistä on se, että emme uskalla asettaa suuria ja tulevaisuutta muuttavia tavoitteita”.

Vesterbacka haluaa rakentaa tunnelin startup-yrityksistä tuttuun lainalaisuuksien ja toimintamallien avulla. Startupprien maailmassa yritystoiminta on dynaamista ja ongelmiin tartutaan sitä mukaa, kun niitä tulee. Kaiken ytimessä on ajanmukainen ja muista

erottuva liikeidea, kuten kaksi pohjoista pääkaupunkia yhdistävä maailman pisin rautatunneli. Lähestymistapa on suurhankkeiden kompleksisuuden tuntien epätyypillinen (vrt. Flyvbjerg ym. 2003). Vesterbackan suunnitelmien häpeilemätön suuripiirteisyys valtavine lupauksineen herättääkin viranomaisissa levottomuutta. Helsingin ja Tallinnan kaupunginjohtajat suhtautuvat startup-tunneliin varautuneesti ja painottavat perusteellisten selvitysten tärkeyttä hankkeen edistämisessä (PM 29.11.2016).

Yhteisen poliittisen tahtotilan muodostuminen on tunnelin toteutumisen ja kaksoiskaupunkikehityksen kannalta tärkeää. Tunneli itsessään ei synnytä Suomenlahden metropolia, kirjoittaa liikemies Valdar Liive: ”Tunneliakin tärkeämpi on yhteinen tunne, usko ja tahto tehdä alueesta elinvoimainen ja maailman paras paikka” (ÄP 7.12.2016). Eesti Päevalehden (20.12.2016) mukaan virolaisten passiivisuus hankkeessa ei ilmennä erityistä uskoa tai tahtoa, jota taas Suomi näyttää esimerkiksi seuraamalla aktiivisesti Rail Balticin edistymistä (HS 31.1. 2017). Pääkaupunkiseudun asukkaat suhtautuvat myönteisesti tunnelin rakentamiseen, ilmenee Helsingin Sanomien teettämässä katukyselyssä (HS 6.2.2017). Virossa lehtien mielipidepalstoilla keskustellaan tunnelin teknisestä toteutuksesta (”Betonitunneli olisi neljä kertaa halvempi vaihtoehto”, ÄP 21.3.2017), uhkaillaan (”Jos Viro ei rakenna Rail Balticia, suomalaiset eivät rakenna Helsingin ja Tallinnan välistä tunnelia”, PM 21.4.2017) ja kannustetaan (”Tämä on Suuri Idea ja positiivinen suunnitelma, toteutetaan se!”, PM 22.6.2017).

Euroopan komissio kommentoi Rail Balticin olevan tunnelin rakentamisen edellytys (EPL 11.9.2017). Ministeri Bernerin mukaan tunnelihanke kytkeytyy Rail Baltican lisäksi osaksi Jäämeren ratahanketta: ”Tavoitteena on, että tavarat ja ihmiset voivat kulkea Norjasta Jäämereltä lähtien Suomen ja Baltian halki aina Berliiniin saakka” (HS 21.9.2017). Vesterbackan hankkeelle Rail Baltic ei ole kynnyksikysymys, ja liikemies uskoo edelleen rivakkaan suunnitelmaansa avata kiinalaisrahoitteinen tunneli liikenteelle viiden vuoden kuluttua (HS 21.9.2017). FinEst Link -projektin ratalinjaus julkaistaan marraskuussa. Toisin kuin Vesterbacka, viranomaiset halusivat tunnelin kulkevan Helsingin keskustan ja Pasilan kautta lentokentälle (KL 17.11.2017). Vesterbackan hanke kuitenkin viehättää paitsi Espoon myös Tallinnan kuntapäätäjiiä: ”Tämä tunneli voitaisiin rakentaa ilman Viron halkaisevaa Rail Balticia”, intoilee Tallinnan apulaispormestari Züleyxa Izmailova (PM 24.11.2017). Euroopan unionin liikennekomissiossa

geopoliittisesti merkittävän liikenneväylän mahdollinen kiinalainen omistajuus saa hienovaraisen torjuvan vastaanoton (HS 30.11.2017).

Virallisen tunneliselvityksen valmistumista edeltävinä kuukausina uutisointi hankkeesta on Virossa vilkasta. ”Tallinna-Helsingin kaksoiskaupungin synty on lähempänä, kuin koskaan aiemmin”, otsikoi Eesti Päevaleht (6.12.2017). Naapurikaupunkien on aina valittava yhteistyön ja kilpailun väliltä (Buursink 2001: 9), mutta tämä valinta voi erota eri toimintojen osalta: yhdellä osa-alueella kaupungit kilpailevat ja toisella tekevät yhteistyötä. Suomen ja Viron, Helsingin ja Tallinnan välinen asetelma on 1990-luvulta alkaen perustunut talouden eroavaisuuksiin. Suomen palkkataso ja sosiaaliturva ovat kannustaneet virolaisia työntekijöitä – etenkin matalapalkka-aloilla, mutta myös korkeasti koulutettuja, kuten lääkäreitä – muuttamaan Suomeen. Virossa työnantajille koituvat kustannukset ovat pienempiä sekä verotuksen että palkkojen osalta, mikä puolestaan houkuttelee suomalaisia yrityksiä siirtämään toimintansa joko kokonaan tai osittain lahden eteläpuolelle. Tunnelilla olisi huomattavia vaikutuksia molemmiin puolin lahtea, mutta tarkkojen arvioiden laatiminen on haastavaa: Muuttuisiko Tallinna Helsingin lähiöksi? Saisiko kaupunki lisää suomalaisia yrittäjiä? (EPL 6.12.2017).

Vesterbackan todelliset aiheet hankkeen edistämisessä herättävät epäilyksiä niin joissakin Tallinnan poliitikoissa (”Vesterbackan puhe on bluffia”, EPL 10.12.2017) kuin valtion virkamiehissä (”Pidämme suunnitelmaa melko optimistisena”, PM 18.12.2017). Toisiin Vesterbacka on onnistunut valamaan uskoa: ”Aivan hullu idea, mutta ei mahdollon”, kirjoittaa Postimees-lehden kolumnisti Henrik Roonemaa (18.1.2018). Myös pääkirjoituksen (PM 18.1.2018) sävy on myönteinen ja huomauttaa hankkeen lobbaripiirin laajentuneen huomattavasti viime aikoina. Kontrasti aiempina vuosina käydyn keskustelun ja Vesterbackan synnyttämän ”tunnelinpöhinän” välillä on ilmeinen ja korostaa yhteiskuntien välisiä eroavaisuuksia. Suomalaiset luottavat julkishallintoon – kun valtio seisoo jonkin hankkeen takana, se on varteenotettava ja yleisesti melko hyväksyttävä. Virolla sen sijaan ei ole vahvan säätelyvaltion historiaa, ja maan liberaali talouspolitiikka tasaverotuksineen painottaa yksityishenkilöiden ja yritysten toimijuutta. Ajatus valtiosta suurhankkeiden toimeenpanijana ja rahoittajana on jokseenkin vieras, mikä ilmenee Rail Balticin tapauksessa: huomattavasta, lähes 85-prosenttisesta EU-tukiosuudestaan huolimatta hanke on herättänyt varsin paljon vastustusta niin yksittäisissä kansalaisissa kuin poliittisissa puolueissakin.

FinEst Link -jatkoselvitys Helsinki-Tallinna-tunnelista julkaistaan helmikuussa 2018. Sen mukaan jyrshintätekniikalla toteutettuna kaksi rautatietunnelia sekä niiden välissä kulkeva huoltotunneli maksaisivat yhteensä 13-20 miljardia euroa. Edelliseen selvitykseen verrattuna kustannuksia lisää uusi, pidempi linjaus Helsinki-Vantaan lentokentälle asti. Tunnelin ulottamista Vantaalle puoltavat raportin mukaan varikko- ja terminaalialueiden sijoittaminen lentokentän melualueelle sekä hyvät tulevaisuuden yhteydet valtakunnalliseen liikennejärjestelmään. Rakentaminen alkaisi aikaisintaan vuonna 2025 ja kestäisi noin viisitoista vuotta. Tunneli palvelisi ensisijaisesti päivittäisiä työmatkajen deloijia, arvion mukaan vuosittain 12,5 miljoonaa henkeä. Rahtiliikenne hoituisi jatkosakin pääosin laivoilla. Puoli tuntia kestävästä junamatkasta perittäisiin matkustajilta 18 €, mikä riittäisi tunnelin ylläpitoon, mutta ei junaliikenteen operointikuluihin. Selvityksen mukaan tunnelin rakentaminen olisi taloudellisesti kannattavinta toteuttaa julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyönä, jos EU kattaisi budjetista 40 % (FinEst Link 2018).

Kohonneista kustannuksista huolimatta selvitys saa myönteisen vastaanoton. Helsingin kaupungin pormestari Jan Vapaavuori luonnehtii tunnelia ”hullun unelman sijaan unelmaksi” (HS 7.2.2018). Viron pääministeri Jüri Ratasin mukaan alueellisen kilpailukykyyn näkökulmasta tunnelia on ”vakavasti harkittava”. Puoluetoveri, talous- ja infrastruktuuriministeri Kadri Simson kehuu unelman toteutumisen olevan lähempänä kuin koskaan aiemmin (PM 7.2.2018). Kielteinen arvio hankkeen kannattavuudestaan ei lannista poliitikkoja: ”Suurin osa infrastruktuurihankkeista alueellamme ei ole perinteisessä mielessä kannattavia. Laajemmasta näkökulmasta katsottuna sosiaaliset vaikutukset, kuten vaikutukset kiinteistö- ja työmarkkinoihin näyttäytyvät positiivisina”, toteaa Berner (ÄP 7.2.2018). Helsingin Sanomien pääkirjoituksessa (8.2.2018) tunnelin arvioidaankin olevan enemmän kuin vain liikenneputki – se kytkisi kaksi yhteiskuntaa tiiviisti yhteen. Hanke on kuitenkin vielä täysin alkuvaiheessa ja edessä on Kauppalehden (8.2.2018) sanoin ”monta mutkaa”.

Yksi mutkista on rahoituksen saaminen Euroopan unionilta (PM 26.2.2018). Anne Berner tiedottaa jatkotutkimusten tarvetta ja rahoitusta arvioivan työryhmän kokoamisesta (KL 28.2.2018). EU:n rahoitus hankkeelle näyttää toistaiseksi varsin epävarmalta (HS 3.3.2018), ja epävarma on myös Jüri Ratas: ”tuskin tulen näkemään Helsinki-Tallinna-tunnelia omin silmin” (PM 21.3.2018). Suomen liikenne- ja viestintäministeriö julkaisee toukokuussa 2018 FinEst Link projektin loppuraportin, joka lausuu tunnelin

olevan taloudellisesti kannattamaton, mutta aluekehityksen näkökulmasta kiinnostava: rautatie olisi fyysinen liikenneyhteys Suomesta Eurooppaan, ja sen myötä Suomenlahdelle voisi muodostua kolmen miljoonan asukkaan metropolialue, jossa ihmiset, hyödykkeet ja palvelut olisivat jatkuvassa liikkeessä. Raportin mukaan laajenevat työmarkkinat johdattaisivat alueen talouskasvuun, loisivat yrityksille uusia mahdollisuuksia ja parantaisivat asukkaiden elämänlaatua. Seuraavaksi Suomen ja Viron tulisi perustaa yhteinen projektiorganisaatio ja edistää hankkeen sisällyttämistä EU:n TEN-T ohjelmaan vuonna 2023. Rahoituksessa ei kuitenkaan tulisi tukeutua pelkästään unioniin, vaan etsiä muitakin lähteitä (Liikenne ja viestintäministeriö 2018)

Yksityisrahoitteiselle projektille raportti on rohkaiseva. Loppuvuonna 2018 Vesterbackan hanke onkin näyttävästi esillä: tunneliyhtiö Finest Bay Area Project kertoo ympäristövaikutusarvioinnin alkavan Suomessa ”jo lähiaikoina” (KL 30.11.2018), hakee Viron valtiolta lupaa tekosaaren rakentamiseen Tallinnan edustalle (PM 3.12.2018) ja saa dubailaiselta rakennusyhtiöltä 100 miljoonaa euroa tarvittavien selvitysprojektien edistämiseen (YLE 3.12.2018). Epärealistisen tiukaksi mielletty aikataulu kuitenkin syö edelleen Vesterbackan uskottavuutta viranomaisten silmissä (KL 4.12.2018). Byrokratian pyörien verkkaiseen vierimiseen tottuneiden virkamiesten piirissä itsevarmuutta uhkuva retoriikka vailla muodollisen asiantuntijuuden antamaa pätevyyttä herättää närkästystä ja epäluottamusta.

MONIMERKITYKSELLINEN TUNNELI

Helsinki-Tallinna-tunnelihankkeen – kuten minkä tahansa megalomaanisen projektin – taustalla lukuisia eri vaikuttimia. Yksinkertaisesta funktionaalisesta näkökulmasta katsottuna merenalainen liikenneyhteys tarjoaisi kenties nopeamman tavan siirtyä kaupunkien välillä ja olisi näin vaihtoehto varsinkin autotta matkustaville. Yksinään tämä ei kuitenkaan tee hankkeesta investointina kiinnostavaa, sillä Suomenlahdella on jo varsin taajaan saapuvien ja lähtevien risteilyalusten liikennöintiverkosto. Siksi hankkeen tarkastelu on ulotettava laajempaan yhteiskunnalliseen kontekstiin, jossa sen saamat merkitykset ovat hieman syvällisempiä. Samalla ne kertovat siitä, miksi tunnelista on tullut poliittisen mielenkiinnon kohde.

Aluetalouden tehostaja

Growth needs trade. And trade needs transport. Areas of Europe without good connections are not going to prosper. (Talsinkifix 2015: 32)

Kahden valtion verkostojen sitominen yhteen mahdollistaa pääoman kerääntymisen ja suurempien ideoiden toteutumisen. Parempi fyysinen yhteys lisää alueen houkuttelevuutta. Parempi yhteys maailman kanssa on kilpailuetu. (PM 11.2.2015).

Tunneli nähdään Suomenlahden vastakkaisilla rannoilla sijaitsevien maiden, Suomen ja Viron mahdollisuutena tehostaa taloudellista toimintaa alueella. Kansainvälisillä markkinoilla verkostoituminen on kaikki kaikessa (Castells 2000), joten syrjäiset alueet katsovat jäävänsä sivuun ennen kaikkea puutteellisten yhteyksien vuoksi. Tunneli nähdään elämänlankana, joka mahdollistaisi matka-ajan lyhentymisen ja viennistä saatavien tulojen lisääntymisen – eli tuottavuuden kasvun ja yhteiskunnan vaurastumisen. Perifeerinen status on pyyhittävässä pois yhdellä parinkymmenen miljardin euron suuruisella investoinnilla. Ilman tunnelin luomaa fyysistä logistiikan väylää talous voi tämän diskurssin mukaan kasvaa vain rajallisesti, kuten seuraavat sitaatit osoittavat:

Suomi on Euroopan logistiikkariippuvaisin valtio. Maamme on lopulta kuitenkin saari, joka sijaitsee vaikeiden liikenneyhteyksien takana kaukana pohjoisessa. Tämän seurauksena suomalaisyritykset joutuvat lisäämään korkeat kuljetuskustannukset vientituotteiden hintoihin, kilpailukyky eurooppalaisilla markkinoilla laskee, eikä kehitys ainakaan pysähdy. (KL 11.2.2015)

Tunneli nostaisi Suomen logistiset yhteydet aivan uudelle tasolle. Kun emme voi sijainnille ja maantieteelle mitään, niin meidän täytyy tehdä kaikki voitava jotta linkitymme kansainväliseen yhteyteen ja Euroopan talousalueeseen. (Yle 25.5.2015)

Syrjäinen sijainti ja heikko saavutettavuus esitetään etenkin Suomessa haasteena, joka on voitettavissa, ja jonka ratkaisemiseen kannattaa käyttää resursseja. Presidentti J. K. Paasikiven fatalistinen lausahdus ”maantieteelle emme voi mitään” näyttää markkinaehtoisuutta ja kilpailukykyä korostavassa poliittisessa puheessa vääntyvän muotoon ”maantiede on hidaste, ei este”. Tätä tukee Flyvbjerg ym. (2003) esittämä ajatus niin kutsutun vapauden ihanteen vaikutuksista liikenneinfrastruktuurin suurhankkeiden suosion kasvuun. Fyysisten etäisyyksien asettamien rajoitteiden ei tulisi häiritä ihmisten, tiedon ja tavaroiden sujuvaa siirtymistä paikasta toiseen, vaan teknologisen edistyksen ansiosta kehittyneet infrastruktuuriverkostot mahdollistavat saumattoman liikkeen kaikkialle.

Yhdistetty Talsinki olisi kahden miljoonan asukkaan alue, joka olisi Euroopassa kilpailukykyinen ja houkutteleva investointien kohde, suuruusluokaltaan jo täysin varteenotettava kaupunki. (ÄP 2.10.2014)

Katkeamattomien verkostojen lisäksi urbaanin alueen tehokkuuden katsotaan olevan riippuvaista alueen koosta – väkirikkaus parantaa mahdollisuuksia toteuttaa markkinoiden vaatimuksia monipuolisesta työvoimasta. Globaalisti toimivat yritykset tarvitsevat entistä enemmän ulkopuolista erikoisosaamista ja synnyttävät ympärilleen palveluntarjoajien ryppäitä, klustereita (Sassen 2016). Tällaisia tiheitä alueellisia keskittymiä pidetään talouskasvun lähteenä ja kehityksen päämääränä (Scott & Storper 2003). Helsinki ja Tallinna ovat paikallisessa kontekstissaan ehdottomia kärkialueita, mutta valtioiden asukasmäärät asettavat rajoitteensa niiden kasvulle kansainvälisiksi keskuksiksi. Tunneli nähdään mahdollisuutena tiivistää pääkaupunkiseutujen kanssakäymistä ja muodostaa yhteen

kytkeytynyt kaupunkialue samaan tapaan kuin Juutinrauma on yhdistänyt Kööpenhaminaa ja Malmöä (ks. Buursink 2001). Lähes kolmen miljoonan asukkaan Talsinki muodostaisi työmarkkina-alueen, joka kykenisi vastaamaan yritysten vaatimuksiin monipuolisesta, koulutetusta työvoimasta.

Kansainväliset suuryritykset eivät enää harkitsisi Riikaa pääkonttorin paikaksi. Ainut järkevä valinta olisi Talsinki. (PM 15.2.2016).

Volyymien kasvattamisen lisäksi kaksoispääkaupungin ainutlaatuinen konsepti on valjastettavissa alueelle näkyvyyttä tuovaksi tavaramerkiksi, brändiksi. Paikkamarkkinoinnin avulla kaupunki pyrkii vahvistamaan myönteistä mielikuvaa ennen kaikkea ulkoisten toimijoiden silmissä (esim. Loftman & Nevin 1995). Verkottuneessa maailmassa kamppailu investoijien huomiosta on kovaa, ja varsin geneerisestä markkinointikuvastosta erottautumisen katsotaankin edesauttavan paremman kilpailuaseman saavuttamista. Proosallisen Suomen sillan toteutuminen loisi varsin vaikuttavan, markkinoinnissa hyödynnettävän narratiivin.

Integraation ihanteen toteuttaja

Not only Estonia and Finland will benefit from the connection. There are also the countries in Central Europe (Germany, Poland, Czech Republic, Slovakia etc.), which can increase their competitiveness on the Finnish market and benefit from it. (Talsinkifix 2015: 32)

With the new possible infrastructure connections, including the Rail Baltic railway, the Helsinki–Tallinn tunnel and the Arctic railway, Finland and Estonia would transform their positioning on the European maps. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018: 7)

Eurooppalaisen integraation tavoitteena on hälventää Euroopan unioniin kuuluvien valtioiden kansallisten rajojen merkitystä ja edistää jäsenmaiden kanssakäymistä etenkin taloudellisessa mielessä (Jensen & Richardson 2004). Linkittyminen muuhun Eurooppaan esitetään ensiarvoisen tärkeänä juuri kansallisten talouksien kärkialueille, joita Suomen Uusimaa ja Viron Harjumaa edustavat. Liikenneyhteyksien kehittäminen mahdollistaisi

paremman asemoitumisen ja toisi alueet entistä selkeämmin sisämarkkinoiden yhteyteen. Integroitumisen tavoitteet noudattavat kilpailukykykypolitiikkaa painottaen joustavuutta ja tehokkuutta, sellaisen dynaamisen ja muovautuvan tilan syntyä, jota kieli ja kulttuuri eivät enää määritä niin vahvasti:

Building the tunnel between Helsinki and Tallinn would increase mobility between these states but would also foster a structural change that embraces the free flow of ideas and people, globally. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018: 9)

Kyse ei olisi vain kahden kaupungin työpaikka-pendelöinnistä (sic) vaan kahden yhteiskunnan tiiviimmästä kytkemisestä yhteen. HS 8.2.2018

Integroitumisen tavoite kannustaa myös kaupunkien keskinäiseen verkostoitumiseen ja entistä tiiviimpään yhteistyöhön. Jan Buursinkin (2001: 8) erilaisten kaksoiskaupunkien ja kaupunkiliittojen jaotteluun heijastaen Helsingin ja Tallinnan tapauksessa ei olisi kyse perinteisestä rajakaupunkien (*border cities*) yhdistymisestä, vaan kaupunkien väliselle ”ei-kenenkään-maalle” rakennettavan yhteyden luomasta kokonaisuudesta (*connected cities*). Juutinrauman ja Kanaalintunnelin esimerkit (ks. Knowles & Matthiessen 2009; Thomas & O’Donoghue 2013) kuitenkin osoittavat, ettei yhteisen ”tunteen, uskon ja tahdon” syntyminen ole lainkaan itsestäänselvyys edes siinä tilanteessa, jossa liikenneyhteys on jo vuosien ajan ollut käytössä. Juutinrauman alueella näkyvät sekä kieli- että kulttuurierot, vaikka kyseessä ovat niinkin kielellisesti ja kulttuurisesti läheiset maat kuin Ruotsi ja Tanska. Rajat ylittävän kanssakäymisen lisääntyminen näyttääkin toisinaan johtavan rajan korostumiseen kielteisessä valossa yhteiskuntien välisenä jakolinjana. Avainkysymyksenä onkin se, pystyvätkö kaupungit solidaarisuuteen vai jääkö aito yhteistyö opportunististen pyrkimysten jalkoihin (Ehlers 2001: 28).

Maailma näyttäisi aivan erilaiselta. Niin paljon avarammalta, läheisemmältä. (PM 15.2.2016)

Haave tunnelista pysyy hengissä globaalissa maailmassa, jossa kaupungit ja valtiot ovat entistä nopeampien liikenneyhteyksien päässe toisistaan. Varallisuuden ja vapaa-ajan

lisääntymisestä juontuva matkailubuumi asettaa vaatimuksia yhteiskunnille vaivattoman matkustamisen mahdollistamisesta. Integraation ihanne onkin lopulta myös kaipuuta kosmopoliittisempaan ilmapiiriin.

Visionäärisen rohkeuden välittäjä

Meillä pitäisi olla kunnianhimoa tehdä Tallinnasta ja Helsingistä Euroopan, tai miksipä ei myös Euraasian, nopeimmin kasvava suurkaupunki. (ÄP 28.11.2016)

New urban living environments could connect vibrant start-up ecosystems from Tallinn and Helsinki, creating a unique open innovation environment that can produce very new concepts and solutions for societal challenges. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018: 9)

Teknisesti haastava ja valtavan kallis Helsinki-Tallinna-tunneli olisi toteutuessaan monumentaalinen ilmestys ja utopistisen aluekehittämisen taidonnäyte, eräänlainen *tuhlauksen* tuottama vaurauden symboli. Georges Bataille (1998) tarkastelee tuhlauksen käsitettä valankäytön näkökulmasta – rikkaalla on valta menettää, mutta tämä menetys on samalla mahdollisuus saada jotain tilalle. Tuhlaus on pohjimmiltaan uhraamista, johon maineesta ja kunniansta koituvat hyödyt kannustavat. Suurhankkeet toteuttavat tätä tuhlauksen logiikkaa: valtiot, kaupungit ja yksityiset toimijat sijoittavat hyötysuhteeltaan spekulatiivisiin hankkeisiin valtavia summia kohottaakseen profiiliaan. Visionääriset hankkeet korostavat uhrauksen rohkeutta.

Sanoma Pohjoisesta (sic) kaksoispääkaupungista vetää tänne magneetin tavoin talenteja, jotka haluavat innovaatioiden, teknologian ja vähäpuheisten ihmisten keskellä luoda jotain suurta ja mahtavaa. (PM 22.6.2017)

Kun matkanteko kestää 20 minuuttia, voit esimerkiksi asua Tallinnassa ja opiskella Aallossa tai päinvastoin. Tällaiset pienet asiat (sic) muuttavat hyvin paljon ja mahdollistavat elämän ja työskentelyn molemmin puolin lahtea. (ÄP 28.11.2016)

Omaa Helsinki-Tallinna-tunnelihankettaan edistävän Peter Vesterbackan itsevarmuutta henkivät medialausunnot luovat tarinaa, jossa visionääriset haaveet ja futuristiset ideat

toteutuvat, kunhan vain uskoa, toivoa ja kukkaronsa nyöreihin kevytmielisesti suhtautuvia kiinalaisia rahoittajia riittää. Valtavan kallis, maailman pisin merenalainen tunneli on jo itsessään visionääristä rohkeutta vaativa hanke, puhumattakaan Vesterbackan suunnitelmista saada se valmiiksi viidessä vuodessa. Suunnitelmien realistisuus on kiistanalaista, mutta kenties Vesterbackan lausuntojen arvo piileekin niiden tuottamassa keskusteluilmapiirin muutoksessa ja innostuksen heräämisessä.

Viimeisimmän suuret haaveet, jotka nekin vielä 1990-luvulla näyttäytyivät utopistisina, olivat Euroopan unionin ja NATO:n jäsenyys. Nämä täytyivät vuonna 2004, ja sen jälkeen olemme pelänneet unelmointia ja suurien tavoitteiden asettamista. (PM 16.11.2016)

Kaikilla suurilla suunnitelmilla on joukko vastustajia, jotka eivät ole kiinnostuneita minäkäänlaisesta argumentoinnista. He vain vastustavat, ja sillä selvä. Tiedon virrasta he poimivat vain ne väitteet, jotka tukevat omaa mielipidettä, ja toistavat niitä toistamasta päästyään. (ÄP 22.1.2018).

Tunneli nähdään yhä useammin välttämättömänä yhteiskunnallista edistystä tuottavana hankkeena, joka korkeista kustannuksistaan huolimatta maksaa itsensä monin verroin takaisin. Diskurssia vahvistavat esimerkit historiasta ja mahdottomilta tuntuneista projekteista, jotka ovat epäuskottavuudestaan huolimatta toteutuneet ja mullistaneet maailmaa. Sanomana onkin, että visionäärinen, hullu rohkeus ja yhteinen poliittinen tahtotila ovat niitä ominaisuuksia, jotka vievät yhteiskunnat kohti kukoistusta. Näin suurhankkeet peilautuvat tulevaisuuden sukupolvien näkökulmasta niin ikään välttämättömyyksiä (esim. Bornstein 2010; Harvey ym. 2017) Visionäärisyyden vastavoimana on skeptisyys, joka visionäärisestä näkökulmasta esitetään vanhakantaisuutena ja pessimisminä, kansakunnan kehityksen pysäyttävänä haitallisena näköalattomuutena. Vastustajia syytetään ”kyvyttömyydestä unelmoida” ja ajatella asioita laajemmin ”yhteisen edun” näkökulmasta. Kritiikki ja vastustus nähdään luonnollisena – joskin yleisen edun nimissä sivuutettavana – osana suunnitteluprosessia.

The tunnel between Helsinki and Tallinn would be an unique infrastructural project having an impact over the 21st century or longer. (Liikenne- ja viestintäministeriö 2018: 7)

Megaprojekteilla on funktionaalinen merkityksensä, mutta toisinaan tärkeämpi viesti piilee siinä seikassa, että hanke ylipäättään toteutuu. Jo investointipäätös itsessään olisi niin valtava, että se toisi näkyvyyttä Suomenlahden alueelle ja samalla vetäisi puoleensa muun muassa kansainvälisiä konsultti- ja rakennusyhtiöitä. Se olisi kertomus siitä, kuinka kaksi pientä maata – tai yksi liikemies apujoukkoineen – saivat houkuteltua valtavan pääoman Pohjolaan.

JOHTOPÄÄTÖKSET

Tässä tutkimuksessa pyrin selvittämään, miksi ja miten Helsinki-Tallinna tunneli on noussut keskustelun kohteeksi viimeisten vuosikymmenien aikana. Oletin tunnelihankkeesta käytävän keskustelun heijastelevan valtion tilallisuudessa tapahtunutta muutosta ja kytkeytyvän siten laajempaan megalomaanisten projektien suosion kasvuun maailmalla. Koska kyseessä on kahden päällisin puolin hyvin samankaltaisen, mutta yhteiskunnallisesta ja historiallisesta kontekstista tarkasteltuna kuitenkin toisistaan poikkeavien valtioiden yhteishanke, odotin niiden asenoitumisen keskusteluun eroavan jonkin verran toisistaan. Seuraavaksi palaankin tutkimuskysymyksiini yksi kerrallaan ja esitän näkemykseni työn tuloksista. Saamieni tulosten perusteella valitsemani menetelmä tuki kysymyksenasettelua erinomaisesti.

Ensimmäiseksi halusin selvittää, **miten valtiomuutos ilmenee hankkeen periodisessa tarkastelussa**. Megalomaanisten rakennusprojektien suosio ilmentää yhteiskunnan arvomuutosta: suorituskykyä on kasvatettava tehostamalla olemassa olevien voimavarojen käyttöä ja paneutumalla toistaiseksi hyödyntämättömien mahdollisuuksien etsimiseen. Tämän kilpailukykykypolitiikan merkitys vahvistuu tunnelihankkeen narratiivissa. Kronologisesti järjestetystä aineistosta on erotettavissa kolme diskursiivista käännekohtaa, jotka peilautuvat laajempaan katsantokannan muutokseen. 1990-luvulla hanke oli saanut kyseenalaisen maineen älyttömistä ideoista innostuneiden Helsingin kaupungin virkamiesten puuhasteluna. Pyrkimys markkinaehtoiseen uudistumiseen kaupunkien toimijuutta korostamalla on havaittavissa keskustelun ensimmäisenä diskursiivisena käännekohtana. Toisena käännekohtana voidaan pitää taantumana vahvistamaa vaatimusta kilpailuvaltiokehityksestä Suomessa sekä saavutettavuuteen nojaavaa argumentointia, jossa vaaditaan toimenpiteitä pääkaupunkiseudun ja koko Suomen alueellisen kilpailukyvyn edistämiseksi. Kilpailuvaltio korostaa yritysten ja yksityishenkilöiden toimijuutta yhteiskunnassa, ja startup-yrittäjä Peter Vesterbackan mukaantulo hankkeeseen omalla projektillaan on tulkittavissa kolmanneksi diskursiiviseksi käännekohtaksi.

Toiseksi kysyin, **mitä kilpailukykykypolitiikalle tyypillisiä piirteitä keskustelusta on tunnistettavissa**. Erotan keskustelusta kolme diskurssia, jotka linkittyvät markkinaehtoisesta kilpailun eetokseen: tunneli nähdään aluetalouden tehostajana, EU:n aluepolitiikan mukaisena integraation ihanteen toteuttajana ja visionäärisen rohkeuden välittäjänä.

Aluetalouden diskurssissa tunnelia perustellaan tuottavuuden kasvulla paremman saavutettavuuden ja kaksoiskaupunkikehityksen myötä. Integraatiodiskurssi korostaa maiden edullisempaa asemoitumista suhteessa muuhun Eurooppaan. Visionäärisyyden diskurssissa hankkeen odotetaan puhuvan puolestaan, edistävän positiivista imagomuutosta ja maineen kasvua – olisihan kyseessä kuitenkin maailman pisin tunneli, vuosisadan investointi, ja ainutlaatuinen kaksoispääkaupunki Talsinki.

Lopuksi halusin tarkastella, **millaisiksi Viron ja Suomen positiot hankkeen suhteen ovat muotoutuneet**. Markkinaehtoistumisen vaatimuksen kanssa kipuilevassa Suomessa tunneli esitetään ennen kaikkea miellyttävässä valossa. Uusi Keski-Eurooppaan suuntautuva liikenneväylä nostaisi vientituotteiden arvoa, lisäisi työllisyyttä ja kerryttäisi valtion verotuloja, mikä auttaisi hiipuvan hyvinvointivaltion ylläpitämisessä. Itämeren eteläisellä rannalla Virossa tunnelia ei koeta yhtä tärkeänä raskaan teollisuuden puuttuessa ja sosiaaliturvankin ollessa Suomea ohuempi. Tunnelihanke esitetäänkin Virossa ennen kaikkea suomalaisten projektina – etenkin, kun velattomuudellaan ylpeilevän valtion tulisi osallistua Viron vuosittaisen budjetin moninkertaisesti ylittäviin rakennuskustannuksiin. Hankkeen toteuttamista ensisijaisesti valtiovetoisena projektina pidetään Virossa epäuskottavana vaihtoehtona, mikä ilmenee keskusteluilmapiirin sähköistymisenä yksityisen toimijan mukaantulon myötä.

POHDINTA

Globaali markkinatalous mielletään kaikkea yhdistäväksi ja hyvää tuottavaksi voimaksi, jonka ansiosta poliittiset hierarkiat ja kulttuuriset erot ovat – jos eivät haudattavissa – niin ainakin kaupanhieromisen ajaksi unohdettavissa. Kapitalistinen talousjärjestelmä pitää kiinni jatkuvan kasvun ennusteestaan tukeutuen erityisesti ajatukseen, ettei maailma ole milloinkaan täysin valmis. Niin kauan kuin yhteiskunnat investoivat erilaisiin uudistamisprojekteihin, tarve rakennetun ympäristön modernisoimiselle ei pääty, vaan tuhlauksen (Bataille 1998) inspiroima vaurauden ihannoiti pitää koneen käynnissä. Ympäri maailmaa tämä ihanne on materialisoitunut urbaanissa ympäristössä muun muassa lukuisina ja lukuisina auringonvaloa lasipinnoiltaan heijastavien pilvenpiirtäjien ryppäinä (ks. Graham 2016). Helsinki-Tallinna-tunneliin liitetyt odotukset kertovat osaltaan tästä yhteiskuntien universaalista kaipuusta kasvaa kokoaan suuremmaksi, tulla nähdyksi ja jäädä historiankirjoihin.

Edistysajattelu, käsitys progressiivisesta, ihmiskuntaa eteenpäin vievästä kehityksestä, on infrastruktuurihankkeille tyypillistä. Ennennäkemättömän ekologisen kriisin äärellä tämä edistysusko on muotoiltava uudelleen, sillä maailmantalouden loputtoman kasvun tavoite perustuu fossiilisten polttoaineiden jatkuvasti lisääntyvään käyttöön. Öljystä ja öljyn vaatimasta infrastruktuurista on siirryttävä uusiutuvaan energiaan ja maltillisempaan kuluttamiseen. Dominic Boyerin (2017) mukaan ilmaston lämpenemiseen puuttuminen esitetään utooppisena projektina ennen kaikkea valtasuhteisiin ulottuvien muutosten vuoksi. Valtioiden hierarkian huipulla ovat öljyntuottajamaat, joita korkea asema suojaa kritiikiltä jopa huomattavan räikeissä ihmisoikeusrikkomuksissa. Ilmastonmuutoksen torjumisen vaatimat toimenpiteet kaataisivat hartaasti rakennetun valtajärjestelmän, ja siksi projekti on saatava näyttämään niin kertakaikkisen utooppiselta hankkeelta, ettei kukaan edes halua yrittää. Esimerkki osoittaa utopian suhteellisuuden: mahdollisuus piilee loppujen lopuksi yhteisessä tahtotilassa.

Helsinki-Tallinna-tunnelihankkeella on ilmeisiä utooppiseen aluekehittämiseen (Luoto & Karhu 2018) liitettäviä piirteitä: se maalaa kaunista tulevaisuutta, jossa Suomen ja Viron perustavanlaatuiset ongelmat syrjäisyyden ja pienuuden suhteen ovat ratkenneet satumaisen ponnistelun myötä. Suomenlahden tunneliin liitettyä utooppisuuden määritelmää onkin syytä suhteuttaa jo toteutuneisiin hankkeisiin. Merenalainen

tunnelirakentaminen ei ole Euroopan unionin alueella täysin ennenkuulumatonta, avautuihan Englannin kanaalin alittava Kanaalintunneli (37,9 km) liikenteelle jo vuonna 1994. Toisen merenalaisen liikenneväylän, Saksan ja Tanskan välisen Femernin tunnelin (17,6 km) rakennustyöt ovat jo käynnissä, ja liikennöinti alkaisi mahdollisesti kymmenen vuoden päästä vuonna 2028.

Suomenlahden tunneli on ollut myös julkisen keskustelun kohteena vasta verrattain vähän aikaa. Historia osoittaa, että ainutlaatuisten infrastruktuurihankkeiden toteutuminen ottaa aikansa: Kanaalintunneli nousi ensikertaa puheenaiheeksi jo 1850-luvulla, mutta päätös tunnelin rakentamisesta syntyi vasta yli sata vuotta myöhemmin, vuonna 1986. Juutinrauman sillan kohdalla prosessi oli hieman lyhytaikaisempi, mutta sitäkin mutkikkaampi. Ensimmäinen, vuonna 1973 tehty päätös sillan rakentamisesta ehdittiin jo kertaalleen perua, ennen kuin silta lopulta avautui liikenteelle uuden vuosituhaten koitteenä. Tunnelistakin tullaan todennäköisesti keskustelemaan vielä pitkään, sillä kuten liikenne- ja viestintäministeriön (2018) raportissa todetaan, seuraavana askeleena projektissa on yhteisen toimielimen muodostaminen ja hankkeen vieminen Euroopan unioniin. Suuren rahoittajamaa Iso-Britannian ero enteilee kuitenkin tiukempaa linjaa EU:n investointipäätöksiin, ja oikeistopopulistien nousu on lyönyt särön jäsenmaiden yhteiseen rintamaan kyseenalaistaen integraation ihanteen. Ja jotta tunnelihanke todella yhdistäisi Suomen Eurooppaan, täytyisi myös muiden väylien olla kunnossa. Toukokuussa 2019 Rail Baltica ei ole olemassa vielä metriäkään. Varsin monta mutkaa on siis todennäköisesti yhä edessä, mikä tarjoonee mielenkiintoisia aineksia suurhankkeiden tutkimuskentällä.

Suomessa taloudesta puhutaan paljon, mutta mitään ei tapahdu. Sitten ajattelin, että laiteetaanpa talous kasvamaan. - *Peter Vesterbacka* (ÄP 28.11.2016).

Peter Vesterbackan tunnelihanke on mielenkiintoinen osoitus perinteisten toimintamallien ja uudenlaisten tapojen yhteentörmäyksestä. Kilpailuvaltio korostaa yksityisten toimijoiden merkittävyyttä, mutta näyttäisi siltä, ettei yksityisen toimijan tulisi kuitenkaan olla *liian* itsenäinen ja oma-aloitteinen. Vesterbackan hamuama kiinalaisrahoitus herättää viranomaisissa huolta maan poliittisen vaikutusvallan kasvusta Suomessa, Virossa ja yleisesti Euroopassa. Hurjassa taloudellisessa nosteessa viimeiset vuosikymmenet

olleella Kiinalla on vireillä lukuisia suurhankkeita niin omien rajojensa sisällä kuin niiden ulkopuolellakin. Tim Summers (2016) analysoi Kiinan taktiikan pääasiassa noudattavan uusliberalismin sanelemaa spatiaalisen pysyvyyden tavoittelua, mutta toisena vahvana vaikuttimena on geopoliittinen mahtailu. Valtiorajoja ylittäviä, uusia maa- ja merireittejä kehittävä suurhanke ”Yksi tie, yksi väylä” on Kiinan keino ilmoittaa maailmalle, että kaikki tiet vievät tulevaisuudessa Keltaisenjoen tasankoalueelle, globaalin talouden keskipisteeseen. Samalla se on keino sitoa maailma entistä tiukemmin kiinalaisen pääoman yhteyteen.

Vesterbackan projekti on kevään 2019 aikana saanut lisää taloudellisia tukijoita: FinEst Bay Area Project ja kiinalainen Touchstone-rahasto allekirjoittivat aiesopimuksen 15 miljardin euron suuruudesta lainarahoituksesta hankkeelle (Salomaa 2019). Lupamennettelyn vaatimia ympäristövaikutusten arviointeja suunnitellaan tehtäväksi sekä Suomessa että Virossa. Sen sijaan poliittinen tuki näyttää heikommalta, ja Helsingin keskustan sijaan Otaniemen kautta Helsinki-Vantaalle ulotettava tunnelilinjaus sai Uudenmaan kaavamuutoksista päättävältä maakuntahallitukselta kielteisen kannan (Lähtenmäki 2019). Tulevaisuuden kannalta onkin kiinnostavaa, millaiseksi yksityisen toimijan ja julkishallinnon välinen ilmeisen jännittynyt suhde muotoutuu. Jonkinlaisesta yleisestä sääntelyvaatimuksen vahvistumisesta kertovat esimerkiksi niin nettiyhteisöyritys Facebookin tietosuojasotkujen kuin hoivapalveluskandaalien aiheuttamat reaktiot yhteiskunnallisessa keskustelussa. Edes kiihtyvän kilpailun maailmassa ei ole lainkaan varmaa, että Vesterbackan projekti saa valtioilta tarvittavat luvat.

LÄHTEET

Kirjallisuus

- Agnew, J. (1994). The territorial trap: the geographical assumptions of international relations theory. *Review of International Political Economy* 1: 1, 53–80.
- Allmendinger, P. (2017). *Planning Theory*. 3 p. 346 s. Palgrave, Lontoo.
- Altshuler, A. A. & D. Luberoff (2003). *Mega-projects: the changing politics of urban public investment*. 341 s. Brookings Institution Press, Washington D.C.
- Anderson, J. & L. O’Dowd (1999). Borders, Border Regions and Territoriality: Contradictory Meanings, Changing Significance. *Regional Studies* 33: 7, 593–604.
- Bataille, G. (1998). Tuhlauksen käsite. *Teoksessa* Arppe, T. (suom.): *Noidan oppipoika. Kirjoituksia 1920-luvulta 1950-luvulle*, 76–94. Gaudeamus, Tampere.
- Banister, D. & N. Lichfield (1995). The Key Issues in Transport and Urban Development. *Teoksessa* Banister, D. (toim.): *Transport and Urban Development*, 1–16. Routledge, Lontoo.
- Banister, D. & Y. Berechman (2001). Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography* 9: 3, 209–218.
- Begg, I. (1999). Cities and Competitiveness. *Urban Studies* 36: 5-6, 795–809.
- Bornstein, L. (2010). Mega-projects, city-building and community benefits. *City, Culture and Society* 1: 199–206.
- Boyer, D. (2017). Revolutionary Infrastructure. *Teoksessa* Harvey, P., C. B. Jensen & A. Morita (toim.): *Infrastructures and Social Complexity: A Companion*, 174–186. Routledge, Abingdon.
- Boykoff, M. T. (2008). The cultural politics of climate change discourse in UK tabloids. *Political Geography* 27: 5, 549–569.
- Brenner N. & N. Theodore (2002). Cities and the Geographies of “Actually Existing Neoliberalism”. *Antipode* 34: 3, 349–379.
- Brenner, N. (2004). *New state spaces: urban governance and the rescaling of statehood*. 372 s. Oxford University Press, New York.
- Brenner, N. & D. Wachsmuth (2012). Territorial Competitiveness: Lineages, Practices, Ideologies. *Teoksessa* Sanyal, B., L. J. Vale & C. Rosan (toim.): *Planning Ideas that Matter: Livability, Territoriality, Governance, and Reflective Practice*, 179–204. MIT Press, Lontoo.
- Bristow, G. (2005). Everyone’s a ‘winner’: problematising the discourse of regional competitiveness. *Journal of Economic Geography* 5: 3, 285–304.
- Bristow, G. (2010). *Critical reflections on regional competitiveness: theory, policy and practice*. 186 s. Routledge, Abingdon.
- Buursink, J. (2001). The binational reality of border-crossing cities. *GeoJournal* 54: 1, 7–19.
- Carvalho, A. (2005). Representing the politics of the greenhouse effect: Discursive strategies in the British media. *Critical Discourse Studies* 2: 1, 1–29.
- Carvalho, A. (2008). Media(ted) discourse and society. Rethinking the framework of Critical Discourse Analysis. *Journalism Studies* 9: 2, 161–177.
- Castells, M. (2000). *The Rise of the Network Society*. 2 p. 594 s. Blackwell, Oxford.
- Cerny, P. G. (1997). Paradoxes of the Competition State: The Dynamics of Political Globalization. *Government and Opposition* 32: 2, 251–274.

- Cerny, P. G. (2010). The competition state today: from *raison d'État* to *raison du Monde*. *Policy Studies* 31: 1, 5–21.
- Cerro Santamaria, G. d. (2013). Key findings and theoretical implications. *Teoksessa Cerro Santamaria, G. d. (toim.): Urban Megaprojects: A Worldwide View*, 353 s. Emerald Group, Bingley.
- Diaz Orueta, F. & S. S. Fainstein (2008). The New Mega-Projects: Genesis and Impacts. *International Journal of Urban and Regional Research* 32: 4, 759–767.
- Demos Helsinki (2009). *Talsinki / Hellinna*. 47 s. Helsinki-Tallinn Euregio & Helsingin kaupunki.
- Dupont, V. (2011). The Dream of Delhi as a Global City. *International Journal of Urban and Regional Research* 35: 3, 533–554.
- Ehlers, N. (2001). The utopia of the binational city. *GeoJournal* 54: 1, 21–32.
- Fairclough, N. (1997). *Miten media puhuu*. 280 s. Vastapaino, Tampere.
- Fairclough, N. (2010). *Critical Discourse Analysis: The Critical Study of Language*. 2p. 591 s. Routledge, Harlow.
- FinEst Link (2018). *Helsinki-Tallinn Transport Link Feasibility Study – Final report*. 100 s. Uudenmaan liitto, Helsinki.
- Flyvbjerg, B., Rothengatter, W. & N. Bruzelius (2003). *Megaprojects and risk: an anatomy of ambition*. 207 s. Cambridge University Press, Cambridge.
- Flyvbjerg, B. (2005). Machiavellian Megaprojects. *Antipode* 37: 1, 18–22.
- Flyvbjerg, B. (2014). What You Should Know about Megaprojects and Why: An Overview. *Project Management Journal* 45: 2, 6–19.
- Fouger, T. (2006). The state, international competitiveness and neoliberal globalisation: is there a future beyond 'the competition state'? *Review of International Studies* 32: 1, 165–185.
- Gospodini, A. (2005). Urban Development, Redevelopment and Regeneration Encouraged by Transport Infrastructure Projects: The Case Study of 12 European Cities. *European Planning Studies* 13: 7, 1083–1111.
- Graham, S. (2016). *Vertical: The City from Satellites to Bunkers*. 402 s. Verso, Lontoo.
- Gramchi, A. (2014). *Vankilavihkot*. 376 s. Vastapaino, Tampere. Alkuteos *Quaderni del carcere* (1948-1951).
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler B*, 71: 1, 3–17.
- Harvey, P., C. B. Jensen & A. Morita (2017). Introduction: Infrastructural complications. *Teoksessa Harvey, P., C. B. Jensen & A. Morita (toim.): Infrastructures and Social Complexity: A Companion*, 1–22. Routledge, Abingdon.
- Helsinki-Tallinna Seura (1994). Helsinki-Tallinna -tunneli. Utopia vai mahdollisuus? Saatavilla <<https://baltirail.files.wordpress.com/2009/09/helsinki-tallinna-tunneli-utopia.pdf>>
- Hospers, G. (2006) Borders, bridges and branding: The transformation of the Øresund region into an imagined space. *European Planning Studies* 14: 8, 1015–1033.
- Jessop, B. (1990). *State theory: putting the capitalist state in its place*. 423 s. Polity Press, Cambridge.
- Jessop, B. (1998). The enterprise of narrative and the narrative of enterprise: place marketing and the entrepreneurial city. *Teoksessa Hall, T. & P. Hubbard (toim.): The Entrepreneurial City*, 77–99. Wiley, Chichester.

- Jessop, B. (2002). *The Future of the Capitalist State*. 330 s. Polity Press, Cambridge.
- Jensen, O. B. & T. Richardson (2004). *Making European Space. Mobility, power and territorial identity*. 287 s. Routledge, Lontoo.
- Joenniemi, P. & A. Sergunin (2011). When Two Aspire to Become One: City-Twinning in Northern Europe. *Journal of Borderlands Studies* 26: 2, 231–242.
- Jones, M. (1997). Spatial selectivity of the state? The regulationist enigma and local struggles over economic governance. *Environment and Planning A* 29: 5, 831–864.
- Keil, R. (2009). The urban politics of roll-with-it neoliberalization. *City* 13: 2–3, 230–245.
- Knowles, R. D. & C. W. Matthiessen (2009). Barrier effects of international borders on fixed link traffic generation: the case of Øresundsbron. *Journal of Transport Geography* 17: 3, 155–165.
- Koutaniemi, L., M. Parviainen & K. Suorsa (2012). *LuK-tutkielman kirjoitus- ja muotoiluohjeet*. 30 s. Opetusmoniste, Oulun yliopisto.
- Krugman, P. (1994). Competitiveness: A Dangerous Obsession. *Foreign Affairs* 73: 2, 28–44.
- Larsen, H. (2004). Discourse analysis in the study of European foreign policy. Teoksessa Tonra, B & T. Christiansen (toim.): *Rethinking European Union foreign policy*, 62–80. Manchester University Press, Manchester.
- Lauermann, J. (2015). “The city” as developmental justification: Claimsmaking on the urban through strategic planning. *Urban Geography* 37: 1, 77–95.
- Lehrer, U. & J. Laidley (2009). Old Mega-Projects Newly Packaged? Waterfront Redevelopment in Toronto. *International Journal of Urban and Regional Research* 32: 4, 786–803.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2018). *Helsinki – Tallinn tunnel task force. Report of the main findings*. 5/2018. 29 s.
- Loftman, P. & B. Nevin (1995). Prestige Projects and Urban Regeneration in the 1980s and 1990s: a review of benefits and limitations. *Planning Practice and Research* 10: 3–4, 299–315.
- Luoto I. & M. Karhu (2018). Utopiakirjallisuus ja aluekehittämisen paradoksit. *Terra* 130: 3, 113–125.
- Lysgård, H. K. & J. Cruickshank (2013). Creating attractive places for whom? A discourse-theoretical approach to knowledge and planning. *Environment and Planning A* 45: 12, 2868–2883.
- Lähteenmäki, P. (2019). Vesterbackan Tallinna-tunnelille takaisku: Espoon pääty tukossa. *Kauppalehti* 11.3.2019. Luettu 2.5.2019.
- Majoor, S. (2015). Urban Megaprojects in Crisis? Ørestad Copenhagen Revisited. *European Planning Studies* 23: 12, 2497–2515.
- Moisio, S. (2012). *Valtio, alue, politiikka. Suomen tilasuhteiden sääntely toisesta maailmansodasta nykypäivään*. 357 s. Vastapaino, Tampere.
- Molotch, H. (1976). The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place. *American Journal of Sociology* 82: 2, 309–332.
- Müller, M. (2008). Reconsidering the concept of discourse for the field of critical geopolitics: Towards discourse as language and practice. *Political Geography* 27, 322–338.
- Olesen, K. (2014). The neoliberalisation of strategic spatial planning. *Planning Theory* 13: 3, 288–303.
- Peck, J. & A. Tickell (2002). Neoliberalizing Space. *Antipode* 34: 3, 380–404.

- Peters, D. (2003). Cohesion, Polycentricity, Missing Links and Bottlenecks: Conflicting Spatial Storylines for Pan-European Transport Investments. *European Planning Studies* 11: 3, 317–339.
- Paasi, A. (1991). Deconstructing Regions: Notes on the Scales of Spatial Life. *Environment and Planning A* 23: 2, 239–256.
- Pike, A., A. Rodriguez-Pose & J. Tomaney (2007). What Kind of Local and Regional Development and for Whom? *Regional Studies* 41: 9, 1253–1269.
- Purcell, M. (2009). Resisting Neoliberalization: Communicative Planning or Counter-Hegemonic Movements? *Planning Theory* 8: 2, 140–165.
- Pynnönen, A. (2013). *Diskurssianalyysi: Tapa tutkia, tulkita ja olla kriittinen*. 44 s. Jyväskylän yliopiston kauppakorkeakoulun Working Paper N:o 379.
- Richardson, T. & O. B. Jensen (2004). *Making European Space: Mobility, Power and Territorial Identity*. 287 s. Routledge, Lontoo.
- Rydin, Y. (1998). The enabling local state and urban development: resources, rhetoric and planning in East London. *Urban Studies* 35: 2, 175–191.
- Salomaa, M. (2019). Kiinalainen Touchstone-rahasto lähtee Tallinna-tunnelin rahoittajaksi 15 miljardilla eurolla. *Helsingin Sanomat* 8.3.2019. Luettu 2.5.2019.
- Sassen, S. (2002). Introduction. Locating Cities on Global Circuits. *Teoksessa* Sassen, S. (toim.): *Global Networks, Linked Cities*, 1–36. Routledge, Lontoo.
- Schoenberger, E. (1998). Discourse and practice in human geography. *Progress in Human Geography* 22: 1, 1–14.
- Scott, A. J. & M. Storper (2003). Regions, Globalization, Development. *Regional Studies* 37: 6–7, 579–593.
- Siemiątycki, M. (2013). Riding the wave: explaining cycles in urban mega-project development. *Journal of Economic Policy Reform* 16: 2, 160–178.
- Sparke, M. (2000). “Chunnel visions”: Unpacking the anticipatory geographies of an Anglo-European Borderland. *Journal of Borderlands Studies* 15: 1, 187–219.
- Sum, N-L. (2009). The production of hegemonic policy discourses: ‘competitiveness’ as a knowledge brand and its (re-)contextualizations. *Critical Policy Studies* 3: 2, 184–203.
- Summers, T. (2016). China’s ‘New Silk Roads’: sub-national regions and networks of global political economy. *Third World Quarterly*, 37: 9, 1628–1643.
- Swyngedouw, E., Moulaert, F. & A. Rodriguez (2002). Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy. *Antipode* 34: 3, 542–577.
- Swyngedouw, E. (2004). Globalisation or ‘glocalisation’? Networks, territories and rescaling. *Cambridge Review of International Affairs*, 17: 1, 25–48.
- Talsinkifix (2015). *Pre-feasibility study of Helsinki-Tallinn fixed link. Final Report*. 98 s. Harju maakond, Tallinna.
- Taylor, P. J. (1994). The state as container: territoriality in the modern world-system. *Progress in Human Geography* 18: 2, 151–162.
- Thomas, P. & D. O’Donoghue (2013). The Channel Tunnel: transport patterns and regional impacts. *Journal of Transport Geography* 31: 1, 104–112.
- Tiits, M., R. Kattel, T. Kalvet & R. Kaarli (2003). *Eesti majanduse konkurentsivõime ja tulevikuväljavaated: Teadus- ja arendustegevuse ja innovatsioonipoliitika ülevaade*. 73 s. Teadus- ja arendusnõukogu, Tallinna.

- Tölle, A. (2014). Transnational metropolitan development strategies and governance in a post-socialist setting: The case of Szczecin. *Quaestiones Geographicae* 330: 4, 43–56.
- Vickerman, R. (2008). Transit investment and economic development. *Research in Transportation Economics* 23: 1, 107–115.
- Zetterberg, S. (2006). *Samaa sukua, eri maata. Viro ja Suomi – Historiasta huomiseen*. 2 p. 66 s. Taloustieto Oy, Helsinki.

Media-aineisto

- Eesti Päevaleht 16.10.2001. *Lähim metropol – Helsingi*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 22.10.2004. *REPLIIK – Tallinn ja Helsingi sääilivad*. Mielipidekirjoitus.
- Eesti Päevaleht 31.10.2006. *Ratas kaasaks Helsingi-Tallinna tunneli ehitamisele erasektori*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 28.3.2008. *Tallinn ja Helsingi hakkavad raudteetunneli tasuvust uurima*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 29.3.2008. *Tallinn-Helsingi tunneliplaan kogub toetust*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 1.4.2008. *Tunnel Helsingisse maksaks 45 miljardit krooni*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 22.5.2008. *Ametnikud räägivad Eesti-Soome tunnelist*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 31.5.2008. *Pealinnad tellisid tunneliuuringu*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 11.9.2008. *Tallinn-Helsingi tunneli raudteeharud võivad tulevikus läbida Pärnut või Tartut*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 14.1.2009. *Linnavalitsus: Tallinn-Helsingi rongitunneli valmimist takistab valitsuse karvane käsi*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 19.11.2009. *Tallinna-Helsingi rongitunneli suu tuleks Muugale*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 15.4.2013. *Soome flirdib taas Helsingi-Tallinna raudteetunneli ideega*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 20.5.2015. *Uus Ülemiste terminal ei arvesta Eesti aastatuhande ehitusprojektiga*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 5.1.2016. *Soome lahe tunneli ja Rail Balticu ootuses allkirjastati koostöölepe*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 5.1.2016. *Soomet on haaranud Tallinna-tunneli ärevus*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 5.1.2016. *Michal Helsingi-Tallinna tunnelist: kunagi räägiti ka allveelaevadest ainult ulmejuttudes*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 3.11.2016. *Tallinn-Helsingi tunneli tasuvusuuringud maksavad pool miljonit eurot*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 13.11.2016. *Tallinna-Helsingi tunneliprojekti juhtiv Peter Vesterbacka: tunnel on valmis 2020. aastatel*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 15.11.2016. *Eamets: majandusele annaks hoo Helsingi-Tallinna tunnel, aga laenuvõtmisega oleme hiljaks jäänud*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 19.11.2016. *Enn Pant Tallinna-Helsingi tunnelist: tegemist on absurdse plaaniga*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 20.12.2016. *Eestlaste passiivsus võib tunneliprojektis trumbid soomlastele anda*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 13.2.2017. *Tallinna-Helsingi tunneli tasuvusuuringud algavad juba sel kuul*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 14.3.2017. *Tallinna-Helsingi tunneli merepinnas on parem kui Eurotunnelil*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 25.7.2017. *Kristen Michal ja Juhan Kangilaski: teeme kaksikpealinna, sest see loob uut kasvu*. Mielipidekirjoitus.

- Eesti Päevaleht 11.9.2017 *Euroopa Komisjon: Tallinn-Helsingi tunneli eelduseks on Rail Baltic*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 21.9.2017. *Angry Birdsi turundanud Peter Vesterbacka tahab Tallinna-Helsingi tunnelit Hiina rahaga juba järgmisel aastal ehitama hakata*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 6.12.2017. *Tallinna-Helsingi ühislinna sünd on lähemal kui kunagi varem*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 6.12.2017. *Vendade Liivede tunnelihuvi: Sandor ja Valdar näevad ühislinnas suurt potentsiaali*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 10.12.2017. *Munitsipaalpoliitik Vsevolod Jürgenson: Angry Bird ei ole rongijuht ehk Vesterbacka jutt Tallinna-Helsingi tunnelist on bluff. Kus on projekt ja ehitusload?* Mielipidekirjoitus.
- Eesti Päevaleht 19.1.2018. *Talsingi tunneli projektis põrkuvad kaks täiesti erinevat maailma-vaadet. Eestis on skeptikuid palju*. Uutisartikkel.
- Eesti Päevaleht 17.3.2018. *Kadri Simsoni tulevikuvision: juba aastal 2040 viib maailma pikim veealune raudtee Helsingist Tallinnasse*. Mielipidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 11.8.1994. *Helsingistä Tallinnaan pääsisi puolessa tunnissa tunnelia pitkin – Alustavan selvityksen mukaan hanke veisi ainakin 10 vuotta ja maksaisi 8 miljardia*. Uutisartikkel.
- Helsingin Sanomat 11.8.1994. *Helsingistä Tallinnaan pääsisi puolessa tunnissa tunnelia pitkin – Alustavan selvityksen mukaan hanke veisi ainakin 10 vuotta ja maksaisi 8 miljardia*. Uutisartikkel.
- Helsingin Sanomat 12.8.1994 *Tallinnan-tunneli*. Pääkirjoitus.
- Helsingin Sanomat 27.8.1994. *Asiantuntijat tyrmäävät Tallinnan tunnelihankkeen – Kaupungin-hallituksen puheenjohtaja luuli vitsiksi*. Uutisartikkel.
- Helsingin Sanomat 5.4.1995. *Helsingin ja Tallinnan suhteista ilmestyi kirja – Uskoa valetaan tunnelisuunnitelmaankin*. Uutisartikkel.
- Helsingin Sanomat 6.4.1995. *Järjettömyyden ääri-ajoilla*. Mielipidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 3.6.1996. *Haave Tallinna-tunnelista elää ainakin seminaaripuheissa*. Uutisartikkel.
- Helsingin Sanomat 19.3.1997. *Jalat ilmassa, pää tunnelissa*. Pääkirjoitus.
- Helsingin Sanomat 2.7.2000. *Tallinnan kalja kulkee vielä vetten päällä*. Uutisartikkel.
- Helsingin Sanomat 14.5.2004. *Tunnelihaaveista tuli junaunelmia*. Uutisartikkel.
- Helsingin Sanomat 15.5.2004. *Kaksoiskaupunki - tarua vai totta?* Mielipidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 29.3.2008. *Junatunneli Helsingin ja Tallinnan välille taas suunnitteille*. Uutisartikkel.
- Helsingin Sanomat 30.3.2008. *Helsingin-Tallinnan junatunnelin hinta voisi olla 2-3 miljardia*. Uutisartikkel.
- Helsingin Sanomat 1.4.2008. *Oikotie Helsingistä Keski-Eurooppaan*. Pääkirjoitus.
- Helsingin Sanomat 2.4.2008. *Kaupunginjohtaja Pajunen puolustaa päätöstä Tallinnan junatunnelista*. Uutisartikkel.
- Helsingin Sanomat 4.4.2008. *Helsinki-Tallinna-tunneli tarvitsee hallituksen tuen*. Mielipidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 5.4.2008. *Junatunnelihanke ei kuulosta järkevältä*. Mielipidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 23.5.2008. *Tallinnan tunnelia perustellaan ympäristösyillä*. Uutisartikkel.
- Helsingin Sanomat 28.5.2008. *Tunneli Tallinnaan olisi erittäin kannattava*. Mielipidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 20.8.2008. *Helsinki-Tallinna-tunnelille potkua Baltia-Berliini-junaradasta*. Uutisartikkel.
- Helsingin Sanomat 20.8.2008. *Helsinki-Tallinna-junatunneli on vakavasti otettava visio*. Pääkirjoitus.
- Helsingin Sanomat 13.1.2009. *Helsingin ja Tallinnan junatunnelille ei tipu EU-rahaa*. Uutisartikkel.

- Helsingin Sanomat 21.1.2009. *Pajunen uskoo yhä Helsingin ja Tallinnan junatunneliin*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 24.4.2010. *Raideyhteys kytkisi Suomen Eurooppaan*. Pääkirjoitus.
- Helsingin Sanomat 30.4.2010. *Tunneli Tallinnaan sai nostetta*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 16.6.2011. *Tallinna-Helsinki-tunnelista lisäpotkua Jäämeren radalle*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 28.8.2011. *Uudenmaan maakuntakaavaan varaus junalauttayhteydestä Vi-
roon*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 4.9.2011. *Metrotunneli Suomenlahden alitse*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 6.9.2011. *Metrotunneli ei olisi halvempi ratkaisu*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 23.10.2011. *Tallinnan junatunneli maksaisi noin kolme miljardia*. Uutisar-
tikkeli.
- Helsingin Sanomat 6.2.2012. *Meren ali Eurooppaan*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 6.2.2012. *Tunneli-idealla on ankarat vastustajansa*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 8.2.2012. *Viron liikenteen kasvu vaatii nopeita ratkaisuja*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 23.11.2012. *Pajunen: Helsinki ja Tallinna muodostavat jo kaksoiskaupun-
gin*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 29.11.2012. *Tehdään nyt tunneli Helsingistä Tallinnaan*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 29.11.2012. *Rahat eivät riitä Tallinna-tunneliin*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 30.11.2012. *Tunneli maksaisi itsensä pian takaisin*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 2.12.2012. *Tallinnan tunneli on tarpeellinen*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 3.12.2012. *Liikenne-investointien tulee olla kannattavia*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 4.12.2012. *Tallinnan ja Helsingin välille pikametro*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 4.12.2012. *Tallinnan-tunneli vain tavaraliikenteen tarpeisiin*. Mieli-
pidekir-
joitus.
- Helsingin Sanomat 6.12.2012. *Rappeutuvat tiemme ja siltamme on kunnostettava ensin*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 6.12.2012. *Helsinki ja Tallinna voisivat muodostaa vahvan metropolin*. Mie-
lipidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 17.3.2014. *Tunneli yhdistää Britannian ja Ranskan - miksei myös Suomen ja
Viron*. Pääkirjoitus.
- Helsingin Sanomat 2.4.2014. *Junatunneli Helsingistä Tallinnaan maksaisi miljardeja euroja*.
Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 3.4.2014. *On hyvä katsoa Viro-yhteyksien kokonaisuutta*. Pääkirjoitus.
- Helsingin Sanomat 6.4.2014. *Kiskoilla rakennetaan Euroopan tulevaisuutta*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 9.11.2014. *Ydinvoimalan kokoinen rakennusurakka*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 9.12.2014. *Päätös rautatietunnelista pitää tehdä nyt*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 11.2.2015. *Helsingin johtajat haluavat jatkaa Tallinnan-tunnelihanketta*.
Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 12.2.2015. *Meritunneli saattaa toteutua*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 13.2.2015. *Tunneliin kannattaa varautua*. Pääkirjoitus.
- Helsingin Sanomat 27.12.2015. *Tallinna-tunnelista pian tärkeä päätös – Sauri: ”Panaman ka-
navakin oli aluksi utopiaa”*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 29.12.2015. *Tunnelia kannattaa selvittää*. Pääkirjoitus.
- Helsingin Sanomat 2.1.2016. *Tallinnan-tunneli on samanlainen utopia kuin Kuopion olympia-
laitset*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 3.1.2016. *Tallinnan-tunnelista olisi hyötyä*. Mieli-
pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 4.1.2016. *Helsinki-Tallinnan-tunneli ottaa askeleen eteenpäin – Suomi ja
Viro sopivat selvityksestä*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 6.1.2016. *Iso askel kohti kaksoiskaupunkia - virolaisministeri: ”Toivotta-
vasti pääsen matkustamaan junalla Helsinkiin ennen eläkeikää”*. Uutisartikkeli.

- Helsingin Sanomat 5.6.2016. *Peter Vesterbacka uhoi start-up-tapahtumassa rakentavansa 15 miljardin tunnelin Tallinnaan - "Halusin herätellä jengiä"*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 15.6.2016. *EU:lta miljoona euroa Helsingin ja Tallinnan välisen rautatie-tunnelin kannattavuuden selvittämiseen*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 31.1.2017. *Junalla Tallinnasta Eurooppaan?* Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 6.2.2017. *Pitääkö Helsingistä Tallinnaan louhia 9-13 miljardin junayhteys? Kyllä, sanovat pääkaupunkiseudun asukkaat*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 22.2.2017. *Geologian tutkimuskeskus luotasi Suomenlahden maaperää: "Tulokset lupaavia Helsinki-Tallinnan tunnelille"*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 15.3.2017. *Tunneli Tallinnaan voisi valmistua jopa viidessä vuodessa, mutta ensin on päästävä 160 metrin syvyyteen – näin se voitaisiin rakentaa*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 21.9.2017. *Utopiana pidetty Tallinna-tunneli onkin nyt tärkeä osa suurempaa kuljetusreittiä Jäämereltä Berliiniin asti – Valtion suunnitelmassa junat sujahtaisivat meren alle Helsingissä*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 21.9.2017. *Helsingin Tallinna-tunneli sai yllättävän kilpailijan Espoosta – Peter Vesterbacka kokoaa ja kansainvälistä rahoitusta ja on siksi opetellut puhumaan kiinää*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 17.11.2017. *Tallinnasta Helsinkiin louhittavasta tunnelista suunnitelma: Asemat Rautatientorille, Pasilaan ja lentokentälle, yli 20 miljoonaa matkustajaa vuodessa*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 29.11.2017. *Peter Vesterbacka havittelee pilvenpiirtäjien täyttämää teko-saarta Helsingin edustalle*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 30.11.2017. *Pyytämättä ja yllätyksenä tuleva suunnitelma tunnelista Tallinnaan askarruttaa EU:ta*. Pääkirjoitus.
- Helsingin Sanomat 7.2.2018. *Helsingistä Tallinnan 30 minuutissa? Meren alle louhittavan rautatietunnelin hinta-arvio kaksinkertaistui 20 miljardiin euroon*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 7.2.2018. *Helsingin Vapaavuori Tallinna-tunnelista: "Sanoin ennen, että tunneli on hullu unelma, nyt sanon, että se on unelma"*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 7.2.2018. *Rahaa omaan Tallinna-tunneliinsa keräävä Peter Vesterbacka ei lannistu virallisesta suunnitelmasta*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 8.2.2018. *Suunnitelma tunnelista Tallinnaan on hyvä keino katsoa tulevaisuuteen*. Pääkirjoitus.
- Helsingin Sanomat 8.2.2018. *Kovaa peliä Tallinna-tunnelin kulisseissa: suurlähetystö levittää muistiota, jossa parjataan omaa tunneliaan puuhaavaa Peter Vesterbackaa – "Hän osaa myydä vaikka lämmintä ilmaa"*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 3.3.2018. *Tallinna-tunnelien taistelu voi ratketa toukokuussa – Valtio ja kaupungit vetäisivät tunnelinsa Helsingin keskustaan, Peter Vesterbacka havittelee yhteyttä Espooseen*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 5.5.2018. *Arktinen merireitti avaa näkymiä Eurooppaan*. Mieliopikirjoitus.
- Helsingin Sanomat 28.5.2018. *Peter Vesterbacka virittää tosissaan omaa Tallinna-tunneliaan – Viranomaiset alkavat selvittää ympäristövaikutuksia: "Sukeltajat ovat jo laskemassa lajeja"*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 29.7.2018. *Suomessa ei ole aikoihin rakennettu mitään suuruudenhullua – nyt siihen olisi oiva tilaisuus, kun vireillä on aidosti megalomaaninen projekti*. Mieliopikirjoitus.
- Helsingin Sanomat 4.9.2018. *Virallinen Tallinna-tunnelihanke junaa paikallaan, mutta Peter Vesterbacka väittää tulevaisuuden takavasemmalta ohi: "Oikeat rahoituskustelut ovat nyt alkaneet"*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 5.9.2018. *Futuristinen ehdotus Tallinna-tunnelin louhimiseksi: Ensin kallio hajotetaan sähköllä, sitten tulee superpora – Voisiko tämä toimia?* Uutisartikkeli.

- Helsingin Sanomat 19.10.2018. *Tunneli kannattaa vetää Porkkalanniemen alta*. Mieli­pidekirjoitus.
- Helsingin Sanomat 30.11.2018. *Valtion ja liikemiesten kilpajuoksu Tallinnan-tunnelista jatkuu – Ministeri Berner: ”On vain yksi projekti”*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 3.12.2018. *Tallinnan tunnelijunaan myydään jo lippuja, vaikka reitti ei ole vielä tiedossa – ”Ei kannata hirttäytyä detskuihin!”*. Uutisartikkeli.
- Helsingin Sanomat 11.12.2018. *Helsinki–Tallinna-tunneli vaikuttaa utopistiselta*. Mieli­pidekirjoitus.
- Kauppalehti 6.10.1999. *Joko on rahaa tunneliin*. Mieli­pidekirjoitus.
- Kauppalehti 6.11.2001. *Helsinki-Tallinna-tunnelihanke yhä hengissä*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 29.9.2007. *Helsinki-Tallinna-tunneli heräsi uudelleen eloon*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 14.4.2008. *Tallinnan tunneli herättää intohimoja*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 20.5.2010. *Junatunnelista ei ole kustannuslaskelmia*. Mieli­pidekirjoitus.
- Kauppalehti 9.9.2014. *Helsinki–Tallinna-tunnelin selvitystyö aloitettiin*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 11.2.2015. *Esiselvitys puoltaa tunnelisuunnitelmaa*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 11.2.2015. *Lobbari löytää monta syytä Tallinna-tunnelille*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 12.10.2017. *Tunneli Tallinnaan kasvattaisi Etelä-Suomen muskelia merkittävästi*. Mieli­pidekirjoitus.
- Kauppalehti 3.11.2017. *Viron pääministeri Ratas toivoo tunnelia Tallinnan ja Helsingin välille: ”Haluamme lisätä yhteistyötä”*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 17.11.2017. *Jos Helsingistä rakennetaan tunneli Tallinnaan, kyytiin pääsee Helsingin keskustasta*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 7.2.2018. *Helsinki-Tallinna-tunnelin hinta: 16 miljardia euroa – tuplaisi matkustajamäärät*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 8.2.2018. *Tunneli Tallinnaan on monen mutkan takana*. Pääkirjoitus.
- Kauppalehti 23.2.2018. *Suurlähettiläs rakentaa uutta pohjoista metropolia: ”Uskon Talsinkiin ja Helsinki-Tallinna-tunneliin”*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 28.2.2018. *Berner asetti työryhmän selvittämään Tallinnan tunnelia – valmista jo toukokuussa*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 8.8.2018. *Peter Vesterbacka T&T:ssä: Helsinki ja Tallinnan välinen tunneli on vasta alkua, suunnitelmissa 50 000 ihmistä asuttava tekosaari*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 17.9.2018. *Helsinki–Tallinna-ratahanke Suomen kärkihankkeeksi*. Mieli­pidekirjoitus.
- Kauppalehti 30.11.2018. *Vesterbackan Helsinki–Tallinna-tunnelista luvataan pian uutta tietoa: ”Suurin projekti Suomessa sitten 1800-luvun puolivälin”*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 3.12.2018. *Vesterbacka kauppa jo lippuja Tallinna-tunneliin: 15 miljardin investoinnista kasassa sata miljoonaa*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 4.12.2018. *Vesterbackalla kiire Helsinki–Tallinna-tunneliin*. Uutisartikkeli.
- Kauppalehti 4.12.2018. *Tallinnan-tunneli tuskin toteutuu tällä vuosisadalla*. Pääkirjoitus.
- Postimees 10.4.1997. *Avalikustatakse Tallinna-Helsingi raudteetunneli esialgne hankekava*. Uutisartikkeli.
- Postimees 11.3.1997. *Entusiastid otsivad tuge Tallinna-Helsingi tunneli kavale*. Uutisartikkeli.
- Postimees 11.3.1997. *Martti Asunmaa: tunneliprojekt on reaalne*. Uutisartikkeli.
- Postimees 10.4.1997. *Avalikustatakse Tallinna-Helsingi raudteetunneli esialgne hankekava*. Uutisartikkeli.
- Postimees 11.4.1997. *Tunnelimeestel on tõsi taga*. Uutisartikkeli.
- Postimees 19.6.2001. *Kommentaari: Tunneli lõppu ei paista*. Mieli­pidekirjoitus.
- Postimees 11.10.2001. *Tunnel Helsingist Tallinna maksaks 26 miljardit krooni*. Uutisartikkeli.
- Postimees 11.10.2001. *Tunnel tähendab koostööd*. Mieli­pidekirjoitus.
- Postimees 19.10.2004. *Tallinna visionäärid toetasid Talsingi ideed*. Uutisartikkeli.
- Postimees 14.11.2005. *Savisaar ennustab Tallinna ja Helsingi ühist juhtimist*. Uutisartikkeli.

- Postimees 29.9.2009. *Edgar Savisaar: Tallinn – üks kindel linn ja varjupaik tervele Eestile.* Mielipidekirjoitus.
- Postimees 23.11.2010. *Visioonikonverents: Helsingi kõrval tuleks arvestada ka Peterburiga.* Uutisartikkel.
- Postimees 3.3.2012. *Gunnar Okk: «Soome teeb kõik, et eestlased saaksid Soome tulla.»* Mielipidekirjoitus.
- Postimees 27.7.2012. *Ministeerium: Tallinna-Helsingi tunnel on sama reaalne kui Eesti oma kosmoseprogramm.* Uutisartikkel.
- Postimees 5.10.2012. *Parts: Tallinna-Helsingi tunnel on paganama ebarealistlik.* Uutisartikkel.
- Postimees 7.10.2012. *Helsingi abilinnapea: Eesti-Soome tunnel on reaalsus.* Uutisartikkel.
- Postimees 27.12.2012. *Raivo Vare: Kirkenes-Helsingi raudteel oleks mõtet koos Rail Balticuga.* Uutisartikkel.
- Postimees 20.5.2013. *Helsingi linna nõunik: tunnel pole endiselt välistatud.* Uutisartikkel.
- Postimees 25.9.2013. *Ministeerium: Tallinna-Helsingi tunnelit ei saa täielikult välistada.* Uutisartikkel.
- Postimees 28.9.2013. *Argo Ideon: mõttetu utopia.* Mielipidekirjoitus.
- Postimees 29.9.2013. *Siim Kallas: Tallinn-Helsingi tunnel ei ole täna jõukohane.* Uutisartikkel.
- Postimees 9.10.2013. *Kristi Kartus: rikka naabri meelevaldas.* Mielipidekirjoitus.
- Postimees 3.4.2014. *Tallinna ja Helsingi vahelise tunneli saatuse otsustab uuring.* Uutisartikkel.
- Postimees 7.10.2014. *Kas Helsingi-Tallinna tunnel päästaks Eesti majanduse?* Uutisartikkel.
- Postimees 11.2.2015. *Merealune tunnel pääseb mõjule koos Rail Balticuga.* Uutisartikkel.
- Postimees 11.2.2015. *Rajasalu: Helsingi-Tallinna tunnelist rääkimine pole enam poliitiline tabu.* Uutisartikkel.
- Postimees 12.2.2015. *Juhtkiri: unistus Soome torust.* Pääkirjoitus.
- Postimees 14.2.2015. *Uwe Gnadenreich: nali hakkab tõeks saama.* Mielipidekirjoitus.
- Postimees 3.11.2015. *Kas Arktika jää sulamine toob Helsingi ja Tallinna vahele tunneli?* Uutisartikkel.
- Postimees 28.12.2015. *Eesti ja Soome allkirjastavad transpordiühenduse memorandumid.* Uutisartikkel.
- Postimees 15.2.2016. *Indrek Allmann: sulgeme Tallinna lennujaama?! Mielipidekirjoitus.*
- Postimees 27.5.2016. *Hololei: Minu silmad ei näe Tallinna-Helsingi tunnelit.* Uutisartikkel.
- Postimees 28.9.2016. *Michal: Tallinna-Helsingi tunnel on vägagi perspektiivikas projekt.* Uutisartikkel.
- Postimees 20.10.2016. *Linnavalitsus osaleb Tallinna-Helsingi tunneli uuringus.* Uutisartikkel.
- Postimees 3.11.2016. *Rõivas: Tallinna-Helsingi tunnel looks maailmas ainulaadse kaksiklinna.* Uutisartikkel.
- Postimees 16.11.2016. *Juhtkiri: rongiga Helsingisse? Miks mitte!* Pääkirjoitus.
- Postimees 16.11.2016. *Helsingi-Tallinna tunnel on väga realistlik.* Uutisartikkel.
- Postimees 17.11.2016. *Joakim Helenius: tunnel Helsingisse on mõttekam kui Tallinna-Tartu maantee.* Uutisartikkel.
- Postimees 29.11.2016. *Tallinna-Helsingi tunneli jaoks on Viimsis maatükk juba aastaid paigas.* Uutisartikkel.
- Postimees 29.11.2016. *Linnajuhid distantseeruvad Vesterbacka superplaanist.* Uutisartikkel.
- Postimees 27.12.2016. *Hanno Pevkur: viis teemat Eesti tulevikutee kujundamiseks.* Mielipidekirjoitus.
- Postimees 21.4.2017. *Ilmar Pihlak: Rail Baltic teeb Tallinnast ja Helsingist võimsa kaksiklinna.* Mielipidekirjoitus.
- Postimees 22.6.2017. *Kristen Michal: Tallinn – Helsingi tunnel, teeme ära!* Mielipidekirjoitus.
- Postimees 3.10.2017. *Teet Randma: veel kord Tallinna-Helsingi tunnelist.* Mielipidekirjoitus.
- Postimees 24.11.2017. *Abilinnapead tutvusid tunneli projektiga.* Uutisartikkel.

- Postimees 26.11.2017. *Tallinna-Helsingi tunneliprojekti eestvedaja: ehitus võiks lõppeda 2024. aasta jõuluks.* Uutisartikkel.
- Postimees 18.12.2017. *Vesterbacka tunneliplaanil napib õnnistust.* Uutisartikkel.
- Postimees 2.1.2018. *Mart Raudsaar: küsimus tehnika järele.* Mielipidekirjoitus.
- Postimees 10.1.2018. *Vesterbacka plaanib Tallinna-Helsingi tunneli avada 2024. aasta jõuluks.* Uutisartikkel.
- Postimees 18.1.2018. *Juhtkiri: saagu tunnel!* Pääkirjoitus.
- Postimees 18.1.2018. *Henrik Roomets: Tallinna Helsingi tunnel – täiesti hull idee, aga mitte võimatu.* Mielipidekirjoitus.
- Postimees 6.2.2018. *Tallinna-Helsingi tunneli pärast võitlevad maailmakuulsad miljardärid.* Uutisartikkel.
- Postimees 7.2.2018. *Tallinna-Helsingi tunnel läheb maksma 16-20 miljardit eurot.* Uutisartikkel.
- Postimees 7.2.2018. *Rongipilet Helsingisse maksaks 18 eurot.* Uutisartikkel.
- Postimees 21.2.2018. *Ratas tahab Tallinna-Helsingi tunneliga edasi liikuda.* Uutisartikkel.
- Postimees 26.2.2018. *Tallinna-Helsingi tunneliplaan jõuab europarlamenti ette.* Uutisartikkel.
- Postimees 21.3.2018. *Ratas: minu silmad ei pruugi Tallinna-Helsingi tunnelit näha.* Uutisartikkel.
- Postimees 16.4.2018. *Maarja Vaino: suurusehullustusest ja emotsionaalsusest.* Mielipidekirjoitus.
- Postimees 7.5.2018. *Juhtkiri: sajandivanune unistus hakkab ilmet võtma.* Pääkirjoitus.
- Postimees 7.5.2018. *Ratas: Tallinna-Helsingi tunneliks pole raha enne 2030. aastat.* Uutisartikkel.
- Postimees 7.5.2018. *Ratas ja Sipilä: Tallinna Helsingi tunnelit ilma erakapitalita ei saa.* Uutisartikkel.
- Postimees 8.5.2018. *Helsingi-Tallinna tunnel: viin on juba olemas, küll tuleb ka kõik muu.* Mielipidekirjoitus.
- Postimees 13.8.2018. *Tõdemus Arvamusfestivalil: kui ühiskond Talsinki tunneli taha ei tule, jookseb see liiva.* Uutisartikkel.
- Postimees 16.11.2018. *Simson: Tallinna-Helsingi tunneliprojektis tuleb kaaluda Hyperloopi.* Uutisartikkel.
- Postimees 30.11.2018. *Kadri Simson: soomlased on valmis liituma Rail Balticuga.* Uutisartikkel.
- Postimees 3.12.2018. *Uus riiklik eriplaneering: soomlane tahab tunnelit Helsingi ja Tallinna vahele.* Uutisartikkel.
- Yleisradio 28.3.2008. *Rautatietunneli Helsingin ja Tallinnan välille?* Uutisartikkel.
- Yleisradio 8.5.2009. *Helsinki-Tallinna -junatunneli uudelleen selvitykseen?* Uutisartikkel.
- Yleisradio 13.11.2009. *Helsingin ja Tallinnan junayhteys puhuttaa päättäjiä.* Uutisartikkel.
- Yleisradio 3.7.2012. *Suomenlahden alittavaan junatunneliin ei uskota Virossa.* Uutisartikkel.
- Yleisradio 11.2.2015. *Esiselvitys: rautatietunneli Helsingin ja Tallinnan välille kannattaisi.* Uutisartikkel.
- Yleisradio 10.3.2015. *"Suomi jää pussinperälle" – lobbarit penäävät roimasti rahaa liikenneinfraan.* Uutisartikkel.
- Yleisradio 25.5.2015. *Helsinki-Tallinna -tunneli saamassa entistä vahvemman viivan kaavaan.* Uutisartikkel.
- Yleisradio 25.5.2015. *Helsinki-Tallinna -tunneli saamassa entistä vahvemman viivan kaavaan.* Uutisartikkel.
- Yleisradio 14.10.2015. *Etelän kuntapamput kiirehtivät Helsingin ja Tallinnan välistä rautatietunnelia.* Uutisartikkel.
- Yleisradio 5.1.2016. *Junamatka Helsingistä Tallinnaan maksaisi 36 euroa – Helsinki uskoo miljardihankkeen kannattavuuteen.* Uutisartikkel.

- Yleisradio 15.6.2016. *Helsingin ja Tallinnan välille ehdotettu tunneli sai rahaa EU:lta*. Uutisartikkeli.
- Yleisradio 20.6.2016. *Tallink Siljan virolaispomo Kova talous -haastattelussa: "Helsingin ja Tallinnan välille ei tunnelia minun elinaikanani"*. Uutisartikkeli.
- Yleisradio 24.8.2016. *Helsinki–Tallinna-kaksoiskaupunki siintää tulevaisuudessa – junatunnelin jatkoselvityksiin aikaa ja rahaa*. Uutisartikkeli.
- Yleisradio 15.10.2016. *Peter Vesterbacka kaivaisi tunnelin Tallinnaan – Entinen vihainen lintu haluaa Suomen osaksi Silkkitietä*. Uutisartikkeli.
- Yleisradio 17.11.2017. *Selvitys: Helsinki–Tallinna-tunneli kannattaa vetää lentoasemalle, jotta etenkin rahtiliikenne rullaisi hyvin*. Uutisartikkeli.
- Yleisradio 7.2.2018. *Tänään selviää, millainen tunneli Helsingin ja Tallinnan välille on mahdollista rakentaa ja millä hinnalla*. Uutisartikkeli.
- Yleisradio 28.2.2018. *Suomi ja Viro jatkavat rautatietunneliselvitystä – Uudelta työryhmältä odotetaan tietoja toukokuussa*. Uutisartikkeli.
- Yleisradio 16.6.2018. *Uutissuomalainen: Lähes joka toinen kannattaa rautatietunnelia Helsingin ja Tallinnan välille*. Uutisartikkeli.
- Yleisradio 2.10.2018. *Helsinki–Tallinna-tunnelin rahoitusneuvottelut jo pitkällä – "Tunneli maksaa itsensä 17 vuodessa", sanoo liikemies*. Uutisartikkeli.
- Yleisradio 3.12.2018. *Peter Vesterbackan Tallinna-tunneli on saanut 100 miljoonan euron rahoituksen – dubailaisen perheyhtiön rahat käytetään suunnitteluun ja lupiin*. Uutisartikkeli.
- Yleisradio 14.12.2018. *Ovatko puheet Tallinna-tunnelista tästä maailmasta ja olisiko se edes turvallinen? Te halusitte tietää miljardihankkeesta, me keräsimme vastaukset kahdeksaan kysymykseen*. Uutisartikkeli.
- Yleisradio 16.12.2018. *Junalla Tallinnasta Berliiniin jo vuonna 2026? Suomen mahdollinen osakkuus nosti Rail Baltica -rautatieprojektin Virossa taas otsikoihin*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 12.3.1997. *Ulmeline tunnel*. Pääkirjoitus.
- Äripäev 21.3.1997. *Tunneliehitaja-rahvas uneleb miljardiprojektides*. Pääkirjoitus.
- Äripäev 16.4.1997. *Tunnel Soome on hullumeelne idee*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 15.10.2001. *Kas Hellinga või Talsinki?* Uutisartikkeli.
- Äripäev 9.6.2006. *Utoopiline tunnel seab eraomanike maadele piirangud*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 4.3.2007. *Talsinki tunnel on õitsengu võti*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 5.12.2012. *Millal tuleb tunnel Tallinn-Helsingi?* Uutisartikkeli.
- Äripäev 25.9.2013. *"Helsingi-Tallinna vahele tunnel"*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 26.9.2013. *Tunnel Helsingisse tuleb enne Saaremaa silda*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 27.9.2013. *Helsingi linnapea: suur väljakutse*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 1.10.2013. *Tunnel raiub Soomele otsetee Euroopa südamesse*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 20.10.2013. *Tallinna–Helsingi tunnelit on soomlastel meist rohkem vaja*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 28.10.2013. *Talsingi tunnel: turvalisus, kiirus ja puhtam keskkond*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 3.4.2014. *Tallinna-Helsingi tunneliprojekti tegi esimese sammu*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 23.4.2014. *Rail Baltic nõuab jätkuks tunnelit*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 2.10.2014. *Helenius: tunnel tõstaks meie elukvaliteeti*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 2.10.2014. *Talsinki tunnel tasuks ühendada Rail Balticuga*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 9.10.2014. *Viimsi hoiab magusat maatükki tunnelisuudmeks*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 11.2.2015. *Eeluring: roheline tuli Talsinki tunnelile*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 11.2.2015. *Helsingi linnajuht: tunnelita jääb Soome ääremaaks*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 11.2.2015. *Helsingi linnapea: investorid tulevad pärast Rail Balticut*. Uutisartikkeli.
- Äripäev 12.2.2015. *Rahastame tunnelit riigivõlakirjadega*. Pääkirjoitus.
- Äripäev 9.3.2015. *Helsingi tunnel ei ole Saaremaa sild*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 20.7.2015. *Tallinna-Helsingi tunnel kui majanduslik mõrv?* Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 12.8.2015. *Mida doteerida ja mida mitte?* Mielipidekirjoitus.

- Äripäev 9.9.2015. *Vaata, kuidas muudaks Talsinki tunnel Tallinna*. Uutisartikkel.
- Äripäev 6.1.2016. *Tagasikäik Euroopas varjutab unistust Talsinki tunnelist*. Uutisartikkel.
- Äripäev 3.3.2016. *Eesti Sampo: Soome tunnel Euroopa rahaga*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 8.4.2016. *Ehitajad liidavad Tallinna ja Helsingit*. Pääkirjoitus.
- Äripäev 5.9.2016. *Soome sild sünnib majanduslikus lähenemises*. Pääkirjoitus.
- Äripäev 15.9.2016. *Aeg võtta laen, millele makstakse peale*. Pääkirjoitus.
- Äripäev 23.9.2016. *Tallinna-Helsingi-Stockholmi kolmiklinn*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 4.10.2016. *Talsinki tunneli tajumata võimalus*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 17.10.2016. *Soomlased ootavad Rail Balticut*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 3.11.2016. *Angry Birdsi looja jahib Hiinast Tallinna-Helsingi tunnelile raha*. Uutisartikkel.
- Äripäev 28.11.2016. *Tunneli Helsingisse ehitame viie aastaga*. Uutisartikkel.
- Äripäev 30.11.2016. *Jurvetson: Tallinna–Helsingi tunnel teeb uue Silicon Valley*. Uutisartikkel.
- Äripäev 6.12.2016. *Parim aeg on käes*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 7.12.2016. *Soome lahe tunne(l)*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 12.1.2017. *Muutusteks on vaja julgust*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 21.3.2017. *Betoonist tunnel 3 miljardi eest*. Uutisartikkel.
- Äripäev 12.6.2017. *Eesti asub maailma nabas*. Uutisartikkel.
- Äripäev 13.6.2017. *Mida teha hiinlaste miljarditega?* Pääkirjoitus.
- Äripäev 21.9.2017. *Talsinki tunneli konkurendil peagi Hiina raha taga*. Uutisartikkel.
- Äripäev 10.10.2017. *Helsingi ja Tallinna tunnel kui Venemaa peavalu*. Uutisartikkel.
- Äripäev 13.12.2017. *"Tallinna-Helsingi tunnel tuleb varem või hiljem"*. Uutisartikkel.
- Äripäev 4.1.2018. *Soome ja Eesti jõuavad koos rohkem*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 19.1.2018. *Vesterbacka sinine unistus*. Uutisartikkel.
- Äripäev 22.1.2018. *Parem teha kui ohkida ja hädaldada*. Pääkirjoitus.
- Äripäev 7.2.2018. *Tunneli jaoks tuleb välja kaevata kuue püramiidi jagu materjali*. Uutisartikkel.
- Äripäev 7.2.2018. *Tallinna-Helsingi tunneli hind on 16 miljardit*. Uutisartikkel.
- Äripäev 7.3.2018. *Tallinna–Tartu maantee laenuga neljarajaliseks*. Pääkirjoitus.
- Äripäev 14.3.2018. *Talsingi tunnel Euroopa ja Aasia ühenduslüliks*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 2.4.2018. *Hiinlased tulevad*. Mielipidekirjoitus.
- Äripäev 21.5.2018. *Tallinna-Helsingi tunnel ja konkureerivad ideed*. Uutisartikkel.
- Äripäev 11.9.2018. *Talsinki toob Hiina kaubavood Eestisse*. Mielipidekirjoitus.