

Pitkäsillan tuolle puolen

Oulun kaupunki on muuten ihan hyvä paikka, paitsi että se sijaitsee pahasti eristyksissä Hailuodosta.

Nyt asiaan on löytymässä ratkaisu, jonka avulla oululaiset pääsevät Luotoon asioitaan hoitamaan rospuuttoaikanakin.

Alankomaissa pyöriskelee ihmisten vastuksina sillanpätkä, josta hollantilaiset itse ovat saaneet tarpeekseen seitsemässä vuodessa. Se on nyt paikallisessa löytötavaratoimistossa myytävänä eniten tai jotakin tarjoavalle joko siivuina tai palana. Tiettävästi edes siivutuslisää ei aiota periä.

Asia on niin pitkällä, että sillanrakennusbudjetti - jota ei itse asiassa ole olemassakaan - on jo reippaasti ylitetty, kun liuta asiantuntijoita kävi paikan päällä päällistelemässä hökötystä. Kunniallista perääntymistietä ei siis juuri enää ole: kun näin paljon on mennyt, menkööt loputkin.

Tässä tilanteessa tosin olisi ollut halvinta ostaa silta summassa ja tuoda se tänne tarkasteltavaksi. Silloin muutkin kuin asiantuntijat olisivat päässeet katsomaan ihmettä, mutta toisaalta kukaan ei olisi päässyt matkustamaan.

Seuraava vaihe on se, että sillasta tuodaan koepala Suomeen, jotta nähdään, kestäkö se pakkasta ja luonnonsuojelijoita. Jos alkupala tuodaan kiireenvilkkaa, loppusiltakin saadaan ehkä rahdatuksi ennen jäidentuloa, mikä



tietysti on kuljetusten kannalta järkevää.

Vaikka kävisi niin onnettomasti, ettei silta kestäkään pakkasta, se ei haittaa oikeastaan mitään. Kyllähän Hailuotoon pääsee pakkasten aikana jäätä myöten kuten tähänkin asti.

Kaiken varalta silta voidaan jo alun alkaen päällystää tiiviillä muoviputkella, jolloin sitä pystytään käyttämään tunnelina siinä tapauksessa, että se sortuu pohjaan.

Melkein ainoa valitettava piirre uudessa sillassa on, että se on vain alle kolme kilometriä pitkä. Se ei siis kunnolla yllä rannalta rannalle, eikä sitä ilmeisesti voi tarpeeksi venyttääkään.

Toisaalta, jos se olisi pitempi, tulisi helposti kiusaus yhdistää Hailuoto myös Ruotsiin ja ehkä Baltian maihinkin, mikä on tietenkin arveluttavaa Etykin isäntämaalta.

Lyhyyspulmaan on sentään tarjolla useitakin ratkaisuja. Sillapätkät voidaan esimerkiksi sijoitella tasaisin välein reitin varrelle ja hankkia aukkopaikkoihin los-

seja. Niitähän vapautuu kaiken aikaa jokivarsista.

Toinen mahdollisuus on ns. yhdistelmävaihtoehto, joka tyydyttää sekä sillan että lautan kannattajia. Sen mukaisesti silta rakennetaan koko pituuteensa, mutta jätetään kellumaan ja kummankin pään alle sijoitetaan lautta. Rakennelma otetaan täyteen autoja ja uitetaan sitten vastarannalle.

Tuolloin jonotuksilta vältytään, sillä kolmen kilometrin lautta-silta-lautalle mahtuu ainakin parin päivän autoliikenne. Lauttakustannuksetkin pienenevät, kun lautat joutuvat liikennöimään entistä harvemmin ja entistä lyhyemmän matkaa.

Kolmaskin kompromissi on. Siinä uusi silta upotetaan keskelle väylää ja lauttaliikennettä jatketaan niin kauan, kunnes Perämeren pohja on noussut tarpeeksi, jotta silta riittää kattamaan Hailuodon ja mantereen välin.

Siihen mennessä nykyiset luonnonsuojelijat ovat jo läkähäntyneet happosateisiin, joilta silta sen sijaan saattaa hyvinkin säästyä veden alla.