

Turun liikennepodi kausi 1, jakso 7: Sähköbussit ja Fölin linjastospagetti

Äänitteen kesto: 32 min

Litterointimerkinnot

Jalmari Salaterä:	Haastattelija
Lauri Jorasmaa:	Vastaaja
sa-	sana jää kesken
(sana)	epävarmasti kuultu jakso puheessa tai epävarmasti tunnistettu puhuja
(-)	sana, josta ei ole saatu selvää
(--)	useampia sanoja, joista ei ole saatu selvää
, . ? :	kieliopin mukainen välimerkki tai alle 10 sekunnin tauko puheessa

Jalmari Salaterä: Tervetuloa seuraamaan Turun Liikennepodia, joka on tällä kaudella osa EU-rahoitteista USER-CHI-hanketta. Tänään me keskustelemme Fölin sähköisestä joukkoliikenteestä. Miten nopeasti Fölin liikenne sähköistyy? Entä miksi runkolinjasto otetaan käyttöön?

Tervetuloa seuraamaan jaksoa.

[askeleiden ääniä, musiikkia]

Liikennepodin seuraajat saattavat jo tunnistaa ääneni. Tänään studiossa olen siis minä, kaupunkiliikkumiseen erikoistunut toimittaja Jalmari Salaterä, ja vieraanani on Fölin suunnittelupäällikkö Lauri Jorasmaa. Tervetuloa studioon Lauri.

Lauri Jorasmaa: Kiitoksia oikein paljon.

Jalmari Salaterä: Pakkanen paukkuu, vuosi on vaihtunut. Tuliko jotain joulupukilta pakettia kotiin tänä vuonna?

Lauri Jorasmaa: Aika maltillisesti tuli mulle paketteja, mutta kyllä perheen pienimmät sai ihan riittävästi paketteja, että joulu oli siinä mielessä on antosa kyllä.

Jalmari Salaterä: On palauduttu uuteen vuoteen. Jos aloitetaan haastattelu perinteisellä kysymyksellä, eli millä kulkuneuvolla saavuit tänään paikalle? Pakkasta oli tuolla noin -16, kun lähdin Helsingistä ja itse tulin fillarilla Pasilaan, mutta millä itse tulit paikalle?

Lauri Jorasmaa: Mä kuljen töihin henkilöautolla ja vaikka pakkasta oli, niin liikkeelle lähti vielä vanhan Fordikin. Että yleensä henkilöautolla, joskus harvinaisesti bussilla. Asun sen verran tuolla maaseudulla, että sieltä on vähän vaikeampi tänne asti linja-autolla tulla. Vaikka totta kai kun Fölille töitä tekee, niin ois ihan mukava käyttää Föliä myöskin työmatkoihin, mutta ne on aina näitä valintoja, mitä ihmiset tekee, että asuuko kaupungissa vai asutaanko vähän kauempana. Aina se jostain on sitten pois.

Jalmari Salaterä: Föli turkulaisille tuttu vempele. Itsekin olen aikoinaan, kun Turussa asuin, niin melkein viikottain sillä kulkenut. Suunnittelupäällikkö ei välttämättä sitte oo yhtä tuttu

termi. Syökö suunnittelupäällikkö pelkästään kampaviinereitä uneliaan näköisenä palaverissa vai mitä sun vastuulle oikein kuuluu?

Lauri Jorasmaa: Kyllä viinerit on vähän vähemmälle jäänyt nykypäivänä, vaikka tarjoilut aina silloin tällöin onki. Uneliaana ei onneks kyllä tarvii meikäläisen työssä olla, että sen verran riittää hommaa päivissä. Eli suunnittelupäällikkönä niin mä vedän suunnittelua ja valvontaa Fölessä. Eli ku Fölinä tilataan kaikki joukkoliikenne kuuden kunnan, tänä vuonna 7 kunnan alueelle, niin käytännössä suunnittelussa me vastataan kaikista reiteistä, aikatauluista, liikenteen kilpailuttamisesta, liikenteenvalvonnasta. Aika paljon tehdään nimenomaan sitä pohjatyötä, mikä mahdollistaa sen, että bussit kulkee täällä Turun alueella.

Jalmari Salaterä: Jos siirrytään tähän sähköiseen liikenteeseen, eli Fölinkin liikenne on sähköistynyt ihan kiitettävästi. Täysin sähköstä liikenne ei vielä ole, et itsekin tulin tossa ihan tais olla diesel telibussi, millä tulin tosta asemalta tänne keskustaan. Fölin liikennettä tilataan eri liikennöitsijältä ja jos oon ymmärtänyt oikein, niin osalle ainakin liikennöitsijästä tulee jo nykyisin edullisemmaksi operoida linjoja sähköbusseilla. Miten hyvin tämä pitää paikkaansa tämä tieto urbaani legenda?

Lauri Jorasmaa: Kyllä se varmaan pitää paikkansa aika monessa tapauksessa. Että sähköbussi maksaa kyllä tuplat siihen, mitä dieselbussi silloin ku se ostetaan, mutta sit ku se ajaminen on halvempaa, koska sähköllä pystyy ajamaan paljon halvemmalla, mitä dieselillä, koska ensinnäkin se on paljon energiatehokkaampi, jonka lisäksi sit sähkön hinta on suhteessa halvempaa, mitä dieselin. Niin jos ostetaan uusi auto ja sillä ajetaan paljon, ni ilman muuta on edullisempaa ajaa silloin sähköbussilla. Mut sit meil on paljon sellaisiakin autoja, millä ajetaan vaan esimerkiksi aamuruuhkassa ja iltapäiväruuhkassa ihan tunnin verran molemmissa, niin sinne ei kannata enää sitten sähköbussia ostakkaan, vaan siel onkin edullisempia ajaa sillä vanhemmalla halvemmalla autolla, mikä mahdollisesti löytyy sit jo omalta varikolta. Eli ihan kaikissa tapauksissa niin sähköbussi ei oo halvempi, mutta käytännössä, jos uutta autoa lähdetään ostaa, niin silloin halvempi ajaa sähköllä ja koska se tähän suuntaan on menossa, niin kyllä meillä tulevaisuudessa kaikki autot on sit sähköisiä.

Jalmari Salaterä: Jos tästä rivien välistä yritän tulkita oikein, niin liikennöitsijöiltä ei vielä edellytetä kuitenkaan sähköstä bussiliikennettä koko linjastolta sitte?

Lauri Jorasmaa: Joo. Ei edellytetä. Eli meillä on lautakunta tehnyt periaatepäätöksen, et miten mennään kohti hiilineutraalia liikennettä ja käytännössä kohti sähköistystä, niin edetään pisteytyksen kautta. Elikkä me annetaan pisteitä, kun liikennettä kilpailutetaan, niin siitä jos liikennöitsijä on valmis tuomaan sähköbusseja. Toki se, että se liikenne on jo edullisempaan sillä sähköbussilla niin ajaa kohti sitä sähköistä liikennettä. Mutta mitään ehdotonta vaatimusta ei oo sähköbusseille. Eli käytännössä vois tulla myöskin dieselbusseja vielä tarjoamaan vaikka ihan uutena. Toki jos niitä sitte biodieselinä tarjoaa, niin silloin siinä saa myöskin hieman pisteitä. Näillä askelmerkeillä me ollaan menossa kohti sitä hiilineutraalia liikennettä ja tietysti meillä on taustalla myöskin EU:n ehdottomia vaatimuksia sitten siitä, että miten sähköbusseja pitää olla liikenteessä. Mutta toisaalta tai tällä hetkellä, niin kohti sitä ollaan päästy ihan pisteytyksenkin kautta, elikkä ollaan saatu riittävästi sähköbusseja niihin vaatimuksiin nähden.

Jalmari Salaterä: No millä aikataululla sit olis mahdollista sähköstää tää koko Fölin liikenne?

Lauri Jorasmaa: Se on hyvä kysymys, että mikä vuos ois sit ihan kaikki sähköstä, koska siellä on niitä tiettyjä kohtia, missä on ilman muuta edullisempaa ja sillä käytetyllä ajoneuvojolla ja sähköbussithan on kohtuu uusia vielä tällä hetkellä. Eli kyllä mä uskon siihen menevän helposti vielä ainakin 10 vuotta. Varmasti ensi vuosikymmenen puolella ollaan, ennen ku kaikki bussit, mitä täällä Föli-alueella liikkuu, niin on sähkösiä.

Tokihan meillä on sitten kaupungin tavoite tai... eihän se nyt enää tavoite edes ole. Elikkä vuonna -29 meil on vaatimus, että kaikki mitä ajetaan dieselillä, niin on sitte biodieselii. Elikkä on siinä mielessä myöskin puhdasta ajoa ja puhtaita kilometrejä.

Jalmari Salaterä: Jos tätä matkustusmukavuutta mietitään, niin ainakaan itse en ole hirveästi huomannut eroa, et onko alla sähköbussi vai dieselbussi. Oonks mä tässä nyt vähemmistössä? Et onko sillä käyttövoimalla jotain merkitystä matkustusmukavuuteen ja sitä kautta matkamäärän kasvuun?

Et ainakin tässä kun pakkasella tosiaan tulin dieselbussillani, ni siellä oli erittäin miellyttävä lämpötila ja sitten taas sähköbusseissa on yleensä vähän viileämpää, ainakin talvella.

Lauri Jorasmaa: No autoissa on puolensa ja puolensa. Sähköbusseissa niissä ei oo vaihteistoa ollenkaan. Ei tarvitse vaihtaa vaihteita, ni ei tuu nykymistä siihen ajoon. Elikkä siinä mielessä autolla kiihdyttäminen on paljon sujuvampaa, mitä dieselautolla. Sähköbussin etu on myöskin se, että tietysti se on hiljainen. Elikkä silloin ku ollaan tossa keskusta-alueella, niin silloin etenkin auton ulkopuolella huomataan se, että autosta ei lähde enää meteliä.

Mut oot ihan oikeassa siinä, että kun on tämmönen talvikeli, niin dieselautossa varmasti voi olla lämpimämpää, koska dieselmoottori ei oo tosiaan niin energiatehokas, vaan siinä syntyy paljon sitä hukkalämpöä, mitä on sitte helpompi käyttää myöskin matkustamon lämmittämiseen. Totta kai sähköbusseissakin matkustamon lämmitetään, mutta siinä ei oo sitä ylimääräistä lämpöä niin paljoa laittaa. Elikkä siel on sen verran lämpöä, että se riittää matkustamiseen ja totta kai tällä hetkellä nyt odotetaan tai oletetaan, että ihmisillä on talvivaatteet päällä, kun liikutaan tuolla 20:n asteen pakkasissa. Että samat vaatteethan ne on päällä, kun autoonkin mennään.

Sanoisin, että ei siinä välttämättä ole suurta eroa, etenkin matkustajalle siinä, että kunpaa autoa käytetään. Mutta molemmissa on mukava olla omalla tavallaan ja mitä viestiä ollaan esimerkiksi kuljettajilta kuultu, niin sähköbusseista tykätään todella paljon. Nimenomaan sen takia, ku niis on hyvin tehoa ja ei oo vaihteita ja ne on hiljaisempia, niin niillä on mukavampi ajaa. Ja ehkä se sitte jollain tasolla vaikuttaa myöskin siihen, että millainen se kuljettajan työpäivä on ja millä tuulella kuljettaa on ku ajetaan ja saada sitä kautta sitten parempaa palvelua myöskin asiakkaille.

Jalmari Salaterä: Nyrkki ei heiluu samaan tapaan siellä ratin takana Fölin näkökulmasta. Niin jos mietitään vaikka jotain ykköslinjaa, joka tais olla niitä ensimmäisiä linjoja, millä sähköbussuja tuotiin, niin vaikuttiko se matkustajamääriin?

Lauri Jorasmaa: Joo, tosiaan linja yksi oli ensimmäinen, millä tuli sähköbussit. Silloin se oli vielä... No voidaan puhua, että kokeiluvaiheita käytännössä. Elikkä sillon vuonna 2016–2017, siinä talvella tuli kuusi Linkkerin sähköbussia linjalle yks ja nehän oli ladattavia sähköbussuja. Siis pääteasemalla ladattavia. Elikkä ne ladataan molemmissa päissä ja siinä vaiheessa ei ollu... telikalustoa on saatavina käytännössä sähköisenä, jolloinka me jouduttiin

ottaa vähän pienempää kalustoa sille linjalle, mikä siellä ennen oli ollut käytännössä. Se tarkoitti sitä, et meidän piti sitten vuoroväliä myöskin parantaa, eli sen sijaan, että ajettiin vartin välein, niin siitä asti on ajettu sitten 10 minuutin välein linjalla yksi. Ja kyllähän se silloin vaikutti sitten myöskin matkustajamääriin. Elikkä me saatiin vuonna 2017 aika paljon enemmän matkustajia linjalle yks. Toki silloin oli Tall Ships Races Turussa ja linja yksihän kulkee siinä vieressä. Elikkä oli paljon muitakin selittäviä tekijöitä, mutta linjan yksi matkustajamäärä kasvoi ihan merkittävästi sinä vuonna. Itse pidän todennäköisempänä syynä nimenomaan sitä, että se se vuoroväli parani sillä linjalla paljon.

Jalmari Salaterä: Sä mainitsitkin tämän latauksen. Eli pääteasemilla toimi lataus näillä busseilla. Toimiiko se kaikissa busseissa se lataus päivän aikana näin vai miten ne saa virtansa päivän aikana?

Lauri Jorasmaa: Joo, onneks ei toimi päätelatauksilla näillä valtaosalla busseista. Elikkä jos me ladattas niillä pääteasemilla, niin siihen menis kohtuu paljon sitä aikaa, milloin se auto vois olla myöskin tehokkaassa käytössä ja käytännössä kaikki nämä sähköbussit, mitä nyt on tällä vuosikymmenellä tullu... niitten kuuden Linkkerin jälkeen ensimmäiset tuli vuonna -21, minkä jälkeen sit onkin tullut aika paljon busseja, niin ne on kaikki semmosia busseja, mitkä ladataan tuolla varikolla. Käytännössä yön ylihan ne totta kai ladataan, mutta myöskin päivän aikana. Vähän tapauskohtaisesti menee niittenki kanssa ja niissä on sen verran isot akut, että niillä kyetään aika pitkää patkkaa ajama tuolla liikenteessä, ennen ku tarvii uutta kertaa ladata.

Jalmari Salaterä: Jos hypätään tästä tonne runkolinjauudistuksen pariin. Tätä uudistusta on valmisteltu yhtä pitkään kuin Stuttgartin päärautatieaseman remppaa, joka on Saksassa, kun olen keskustellut paikallisten kanssa, niin on noussut kulttiasemaan jopa paikallisten keskuudessa.

Jos oikein nyt pläräsin näitä päätöksiä, niin valtuustohan teki päätöksen runkolinjastosta vuonna 2009. Liikennöinnin piti alkaa 2020, mutta käyttöönottoa on nyt pari kertaa siirretty ja pitäis nyt ens vuonna sitten heinäkuussa, jos oikein muistan, niin silloin alkaa. Jos mä muistelen omaa aikaa, kun asustin Saksassa Turun kokoisessa kaupungissa, kotoa juna-asemalle oli sama matka, kun Länsikeskuksesta bussiasemalle täällä Turussa, mut Saksassa sitten taas samalla välillä oli kolme pysäkkiin, kun taas Turussa samalla välillä on tuplamäärä pysäkkejä. Se tekee tietty näist busseista melko hitaan vaihtoehdon sitten vaikka autoon verrattuna, jos koko ajan joutuu pysähtelemään. Saksassa näit bussei kulki sit kuitenkin tiheään, että en aikataulua juurikaan katsonut, vaan menin... pysäkille ja pysäkiltä lähti sekä ratikat, että bussit ja sitte pysäkillä vasta katsoin, et kumpi menee seuraavaksi ja hyppäsin sen kyytiin.

Jos näistä epämääräisistä mietinnöistä nyt yritän koota jotain ajatusta tai punaista lankaa, niin ilmeisesti runkalinjaston ideana on juuri se, että pysäkkien määrä toisaalta vähenee ja vuoroväliä tihennetään, jolloin bussi on nopeampi ja ehkä houkuttelevampikin, kun ei aikatauluja tarvii niin paljon katsoa ja odotella pariakymmentä minuuttia pysäkillä.

Lauri Jorasmaa: Joo. Mistähän tästä ottaisi ensimmäisenä kiinni.

Tosiaan vuosi on just vaihtunu, eli ens vuonna tulee runkolinjasto. Pitää paikkansa. Vuos -20 oli alkuperäinen päätös ja sitähan siirrettiin sitten käytännössä eteenpäin sen takia, ku tossa keskustassa rakennettiin uutta kauppatoria ja ei ollut mahdollisuutta aloittaa sitten runkolinjastoa siinä vielä. Sit, kuten kaikki hyvin tiedämme, niin silloin ku silloin kun tätä

työmaata tässä keskustassa pidettiin, niin sit tuli vuos -20 ja korona tietysti sitten muutti monta asiaa toiseen malliin. Ja sinä aikana sitä kaupunki on päättänyt, et vuonna -25, elikkä ensi vuonna, tulee runkolinjasto. Ja nythän se on käytännössä ihan varma, että se on silloin tulossa. Elikkä meil on ollut paljon sopimuksia, minkä optiot on nyt hyväksytty ja sitä kohti ollaan valmistauduttu jo pitkän aikaa.

Ehkä en sanoisi, että pysäkkejä karsitaan. Ainakaan niin isossa mittakaavassa, että sitä kannattaa hirveästi kirkos lähteä kuuluttamaan. Totta kai on paikkoja, joissa joitain pysäkkejä otetaan pois. Ne on lähinnä semmosia paikkoja, missä meillä saattaa olla vaikka 200 metrin välein pysäkkejä, mitkä on ihan liian tiheässä. Se alkaa sitten vaikuttaa meillä myöskin nimenomaan siihen liikenteen nopeuteen ja sit siihen, et miten mukava meidän liikenteessä on matkustaa. Liikentees pyritään noin 400 metrin pysäkkiväliin. Se on semmoinen aika optimi. Monella linjalla se tarkoittaa sitä, että sieltä ei pysäkkejä käytännössä olla ottamassa poiskaan.

Mutta nimenomaan runkolinjoilla vuoroväli paranee monessa tapauksessa ruuhka-aikana ja monessa paikassa olla myös pyritty siihen, että runkolinjat kulkis samoja väyliä pitkin. Elikkä kun ne tulee yhdestä... kaupungin yhdeltä alueelta ja sit siinä vaiheessa, kun se kohtaa toisensa, niin ne tulisi loppumatkan keskustaan yhtä väylää pitkin, mikä tarkoittaa, että ne ketkä sitten sen väylän varrella asuu, niin heille on tosi hyvä palvelutarjonta sit sen jälkeen. Ja toki runkolinjoilla se palvelutarjonta on jo lähtökohtaisesti hyvä, vaikkei siinä oiskaan ku se yks runkolinja.

Jalmari Salaterä: Runkolinjastoa ja runkolinjoja on ainakin Helsingistä, Tampereella ja... Lahti taitaa olla viimeisin suomalaiskaupunki, joka on ilmoittanut, että runkolinjat on tullu käyttöön. Se on varmaan aika lavea termi vielä se runkolinja, että tarkoittaako sitten viittä minuuttia, 10 minuuttia vai 15 minuuttia se vuoroväli, mutta kuitenkin. Otettiin näistä suomalaiskaupungeista jotain ideoita vai oliko teillä jotain niin sanottuja ulkomaisia referenssejä, mistä otettiin ne parhaat rusinat pullasta tähän Turun runkolinjastoon?

Lauri Jorasmaa: Totta kai on lähdetty vertaamaan useampaankin kaupunkiin ja linjastoon. En ehkä osaa nostaa yhtään tiettyä kaupunkia esiin, mistä ois otettu mallia, mut Suomessakin viranomaisia on nimenomaan silloin vuonna 2014, kun Fölikin on laitettu käyntiin, niin syntynyt paljon. Tehdään tosi tiivistä yhteistyötä kaikkien Suomen viranomaisten kanssa ja ollaan aika hyvin perillä myöskin niistä ajatuksista, mitä muissa kaupungeissa on.

Oot ihan oikeassa siinä, että jokainen määrittelee runkolinjasto -termin vähän eri tavalla ja mitä se käytännössä tarkoittaa, niin se on on aika tapauskohtaista. Me puhutaan runkolinjasta silloin, kun meillä ne palveluajat on hyvät. Elikkä lähdetään aamulla viiden aikoihin tai ennen sitä jo liikenteeseen ja ajetaan pitkälle tuonne puolen yön toiselle puolelle vielä, ja sitten ruuhkassa pitäis olla ainakin 10 minuutin vuoroväli tai mielellään vähän parempi ja parhaalla linjoilla se onkin viittä minuuttia ruuhka-aikaan ja tietty palvelutason pitäis olla muutenkin hyvä. Myöskin läpi viikonlopun. Elikkä käytännössä senkaltaisia kriteereitä meillä on, että runkolinjaksi pääsee ja muutenkin matkustamisen pitäis olla nopeeta. Elikkä ei tehdä mitään merkittäviä poikkeamia tai pistoja siellä reitin varrella. Selkeä, nopea linja.

Jalmari Salaterä: Jos tätä Fölin nykylinjastoa katsoo, niin ainakin omaan silmään se näyttää ehkä tämmöseltä... spagettikulholta, jossa on paljon linjoja, mutta ei juuri tiheästi liikennöivii runkolinjoja. Et tietty tonne Varissuon suuntaan 12, 32, 42 ja sitten tää Runosmäen 18, niin ne nyt ehkä parhaiten ehkä tätä runkolinjaa ja kakkoset sen lisäksi vastaa. Voidaanko tästä nyt

tehdä jonkin näköinen jaottelu, et nykyinen linjasto palvelee hieman kaikkii turkulaisia heikohkolla palvelutasolla ja runkolinjasto palvelee sitte massoja paremmin, vaikka osalla turkulaisista saattaa yhteydet heikentyä ja matkat pysäkillä pidentyä?

Lauri Jorasmaa: Hyvin aseteltu kysymys [naurahtaa]. Hirveän monella tilanne ei heikkene kyllä ja meillähän on tosi hyvää palvelua jo tälläkin hetkellä monella linjalla, mutta nimenomaan niihin linjoihin, missä meillä massat liikkuu ja missä sitä potentiaalia kaikkein eniten on, niin niihin ollaan keskitytty tässä runkolinjastossa. Eli kyllä nimenomaan palvelu paranee siellä, missä meillä on suurin osa matkustajista liikkeellä. Meillä päälle 70 prosenttia matkoista tullaan runkolinjastossa tekemään pelkillä runkolinjoilla. Totta kai sieltä löytyy myös sitten sitä muutakin palvelua, muitakin linjoja löytyy kyllä ihan merkittävässä määrin.

Jalmari Salaterä: Tuli tästä vielä semmoinen mieleen, että on sanottu, että vaihtojen määrä saattaa lisääntyä. Pitääkö tämä paikkansa? Itse on ehkä mieltänyt sen siten, että jos vuoroväliä pienennetään, eli tulee bussit tiheämmin, niin se silti tarkoittaa, että kokonaismatka-aika saattas silti pienentyä. Oonko tässä ihan ulapalla vai mitä mietteitä tämä herättää?

Lauri Jorasmaa: Oot ihan oikeassa. Vaihtoja tulee varmasti enemmän... Kokonaisuutena meidän matkamäärään nähden. Osittain se johtuu siitä, tosin hyvin pieneltä osin, ei puhuta kun ihan parista prosentista siinä, että nykyiset matkat, mitä meidän joukkoliikenteessä tehdään, niin niitä pitäisi tehdä vaihdollisena tulevaisuudessa. Se on kohtalaisen pieni määrä. Toki semmosia paikkoja on jo vähän riippuen, että jos sattuu asumaan semmosella paikalla, missä se juuri se suora yhteys katoaa, niin silloinhan ne imenomaan tälle kyseiselle alueelle kohdistuu.

Eniten vaihtoja meille tulee varmasti lisää sen takia, että meillä tulee merkittävä kehärunkolinja, joka kiertää tossa... Turun keskustan ulkopuolella muutaman kilometrin päässä keskustasta ja se on sen kaltainen linja, että siinä on ensinnäkin todella hyvä vuoroväli nimenomaan seitsemän puoli minuuttia, eli kyllä parempi kuin 10 minuuttia silloin ruuhka-aikaan ja se tuo senkaltaisia matkoja, uusia mahdollisuuksia, mitä ihmisillä ei oo ennen ollu. Eli kyllä kun on se tuttu linja, mikä tulee sinne keskustan suuntaan, niin sit siinä noin puolivälissä keskustaa, jos nyt lähtee sieltä ihan päättäriltä asti, niin tulee kehärunkolinja vastaa, johon hyppäämällä sit pääseekin yhtäkkiä matkustamaan poikittaissuunnassa paljon paremmin kuin mitä ennen on pystynyt. Sitä kautta näitä vaihtoja varmasti tulee lisää, koska niitä mahdollisuuksia tulee lisää.

Jalmari Salaterä: Joo tää kehäyhteys on semmonen, et sitä on monta vuotta jo puhuttu, et semmonen olis kiva saada. Itse kävin lokakuussa, kun tämä Raidejokeri avautuu, niin kävin itsekin Helsingin suunnalla kokeilemassa ja onhan se mukava.

Toinen asia, mitä nyt on peloteltu ihmisiä, on ollut nyt tämä syöttöliikenne, että samaan tapaan kuin länsimetrossa on tehty niin, että osa linjoista menee sinne metroon, metron varteen, eikä enää suoraan Kamppiin ja ihmiset pakotetaan vaihtamaan sitten metroon. Eli tulee ylimääräinen matkaketju siinä. Onko tää huoli aiheellinen vai onko syöttöliikenne kuitenkin maltillisempaa täällä pienessä Turussa?

Lauri Jorasmaa: On maltillisempaa ja en tiedä edes, että olisiko se huoli. Tämäkin on mielenkiintoisesti kysytty kysymys, että onko se välttämättä huonompi tilanne, että niitä

vaihtoja on, koska se tosiaan tarjoaa sitten nopeamman matkustamisen, koska niitä busseja menee silloin tiheämmin. Elikkä lopputilanteessa se matkustaminen on nopeempaa.

Meillä ei valitettavasti oo täällä semmosta metroon, missä ois valtava kapasiteetti kuljettaa ihmisiä, niin meillä ei oikein oo semmosta liikennettä, mihin me voitais syöttää valtavissa määrin ihmisiä. Elikkä kyllä se meidän syöttöliikenne on paljon pienimuotoisempaa. Esimerkiksi Hirvensalo on meillä varmasti paras esimerkki. Elikkä meillä on siellä Hirvensalossa hiljaisempia alueita, mistä bussi tulee kulkemaan tiheämmin kuin mitä ne kulkee nykypäivänä, mutta ne ei tuu enää keskustaan asti, vaan esimerkiksi Arolan alueelta pääsee kohtalaisen tiheästi kulkemaan Kaksikerrantien varteen Moikoisten suuntaan, mistä pääsee sitten keskustaan vaihtamaan runkolinjaan. Elikkä runkolinjalla on ruuhka-aikaan viiden minuutin palveluja, sitten Arolan suunnalta pääsee kulkemaan sitten kohtalaisen tiheästi, kohtalaisen usein myöskin sitten tän linjan varteen. Elikkä lähtökohtaisesti pääsee paljon useammin kulkemaan, mut joutuu sitten vaihtamaan bussia toki siinä matkan varrella.

Jalmari Salaterä: Näistä runkolinjabusseista ehkä haluaisin kysyä semmosen, että millasii busseja siellä on tai millasii pusseja Turun ja Fölin sähköissaliikenteessä tulevaisuudessa on? Et tullaanko me näkemään vaikka näitä sähkösiä nivelbusseja, mitä joissakin kaupungeissa ilmeisesti jo on?

Lauri Jorasmaa: Tullaan varmasti näkemään nivelbusseja tulevaisuudessa Turussa ja ihan varmasti ne tulee olemaan myöskin sähkösiä. Se asia sinänsä ei liity runkolinjoihin itsessään tai runkolinjasto-uudistukseen, vaan... mitähän kautta selittäisin.

Se on ehkä, ehkäpä helpoin vois olla miettiä sitä sitä kautta, et meil on tuo keskusta nyt rakennettu uusiksi ja siel on kaikki pysäkit rakennettu sillä ajatuksella, että jokaista pysäkkiä käyttää yksi linja. Elikkä yhdelle pysäkillä mahtuu yksi bussi. Ne on kaikki mitoitettu nivelbussille, että sinne tulevaisuudessa mahtuu vähän pitempi auto ajamaan ja koska siihen ei mahdu kahta bussia, niin me ei voida näille meidän runkolinjoille tehdä semmosta, että me ajettais jotain lähtöjä esimerkiksi kahdella bussilla, vaan meillä on pakko olla tiheämpi vuoroväli ja jossain välissä tulee vastaan se raja, että kuinka montaa lähtöä meillä voi olla. Me ei voida esimerkiksi minuutin välein ajaa lähtöjä, koska äkkiä bussit saa sitten kiinni toisensa ja sit ne on pysäkillä samaan aikaan. Vaan käytännössä jos me halutaan kapasiteettia lisätä, niin meidän pitää hankkia isompia ajoneuvoja. On ne sitten pitempiä tai korkeampia kuin nykyiset. Elikkä lisäpaikkoja pitäisi saada ja käytännössä nivelbussi on se kalusto, mitä tällä hetkellä jo sitten Suomessakin käytetään. Ihan varmasti tulee niitäkin tänne joku päivä.

Itse asiassa kysymyshän tais liittyä myöskin siihen, että miten nää runkolinjat sitten erottaa... muista linjoista. Niin meille ei ole tulossa mitään erillistä väriä runkolinjalle, niin kuin esimerkiksi Helsingissä käytetään oranssia. Me ymmärrettiin, että jos me brändättäs päälle puolet meidän kalustosta jonkun muun näköseks, ku mitä Fölin brändi on nykyään, elikkä tuttu keltanen, niin se toisaalta heikentäs myöskin sitä ja me tykätään aika paljon meidän omasta brändistä ja halutaan nimenomaan lähteä sitä kehittämään.

Elikkä ehkä ne keinot erottaa se runkolinja, niin on ensinnäkin se linjan numerointi, mikä tulee varmasti olemaan selkeä. Me käytetään pieniä numeroita näille runkolinjoille, ja sit me tuodaan varmasti myöskin tiettyjä värielementtejä meidän viestinnässä ja esimerkiksi linja-auton sisällä olevassa sähköisessä informaatioissa niin, että ihmiset yhdistää sitten linjan

numeron johonkin tiettyyn väriin. Mutta ei kuitenkaan niin, että se bussi on sen jonkun tietyn värinen. Se tois myöskin aika paljon hankaluuksia meidän organisoinnille.

Jalmari Salaterä: Oonko ymmärtänyt oikein, että Helsingin tyylistä avorahastustakaan ei tule, eli siellähän pystyy keskioivista nousee kyytiin ilman lipun näyttämästä kuskille, mutta tätä ilmeisesti Turussa kuitenkin sit ei ole tulossa?

Lauri Jorasmaa: Ei oo tässä yhteydessä, ei oo sellasta kaavailtu. Toki meillä on samaan aikaan raitiotien suunnittelu ollut käynnissä ja siellä on yhteiskäyttöpysäkkejä suunniteltu. Eli meil on semmoisia pysäkkejä, missä on sekä raitiovaunu, että myöskin meidän omat bussit sitten pysähtyisivät ja jos raitiotietä kohti lähdetään tulevaisuudessa, niin sit pitää aika tarkkaan miettiä, et mikä se on se rahastus menettely näillä pysäkeillä. Ei haluta tehdä niin, että toinen kulkumuoto hidastaa toista. Eli pitä samalla tavalla menetellä ja käytännössä se todennäköisesti tarkoittas sitä, että avorahastusta pitä sitte busseissakin käyttää, ettei käy niin, että kaikki ihmiset on tulossa bussin etuovesta ja raitiovaunu odottelee takana sitä, että bussi saa matkustajat kyytiin ja pääsee lähtemään.

Jalmari Salaterä: Nyt kun otit raitiovaunun puheeks, niin ehkä on pakko ottaa siitä vielä sananen. Sekin on sähköstä liikennettä. Me turkulaiset, tai no en nyt enää itsestä ehkä puhut turkulaisena, mutta siellä takana on tällainen pieni turkulainen sisällä itsessäni kuitenkin edelleen. Ja tykkäämme verrata itseämme Tampereeseen, joka näyttää nyt porskuttavan pienellä etumatkalla turkulaisiin. Eli tää Nyssen matkustajamäärät on jatkaneet nousuaan. Fölillä tämä koronakuopasta nousu on ollu hieman haastavampaa. En malta olla kysymättä tässä, että minkälainen rooli raitiotiellä sitten olisi Fölin suosioon ja mikä sen rooli tässä runkolinjastossa sitte olisi?

Lauri Jorasmaa: No Turussa ollaankin, niin pakko nostaa Tampereellekin vähän hattua, et siel on tehty paljon paljon hyviä asioita joukkoliikenteen eteen ja liikenteen eteen. Raitiovaunu on yksi niistä asioista, mikä siellä varmasti on vaikuttanut joukkoliikenteen suosioon tällä hetkellä.

Jos Turkuun raitiovaunut joku päivä tulee taas takasin, niin linjaston mielessä ainakin alussa se vaikutus on kohtalaisen pieni. Eli käytännössä meillä Varissuon runkolinjaa sit siinä vaiheessa oltais muuttamassa raitiovaunuilla liikennöitäväksi. Mutta linjasto itsessään ei kokis, kun ehkä pieniä muutoksia.

Mut vähän niinku Tampereellakin on ollu, niin kyl mä uskon, että suosioon sillä nimenomaan vois olla todella iso vaikutus. Nostaa sekä kaupungin että joukkoliikenteen imagoa ja tekis Turusta vähän enemmän kaupunkia kuin mitä nykypäivänä ollaan.

Jalmari Salaterä: Miksi se nostaa sit joukkoliikenteen suosiota?

Lauri Jorasmaa: Tässä menee ihan hiljaiseksi. Tämä on nimittäin hyvä kysymys. Sitä on tuossa yleissuunnitelmankin aikana selvitetty Turussa, kun raitiotietä on selvitetty.

Jalmari Salaterä: Itse oon törmännyt ainakin tähän HSL:n lanseeraama raidekertoimeen. Eli mieluummin ihminen jostain syystä sitten sen suuremmin miettimättä, jos pystyy valitsemaan bussin ja raitiotien välillä, niin huomaa kyllä itekin, että mieluummin Pasilasta hyppään siihen ysiratikkaan ku viissataseen ja viissataakymppiin, jotka näit runkolinjoja.

Et onko tässä joku asia, mitä ihmiset ei hirveästi mieti ja ajattelevat, että ehkä siinä on sit mukavampi matkustaa vai mistä tämä Nyssen raitiotien suosio johtuu oikein?

Lauri Jorasmaa: Kyl siin on varmasti joku tämmönen alitajuntainen. Siis se on eittämättä selvä, että raitiovaunu on suositumpi ja raitiotie. Ja ylipäättään niinkun raiteiden käyttö. Niin kyl ihmiset tykkää liikkua raiteilla enemmän kun linja-autolla. Tuleeko se siitä, että normaaliliikenne on tuolla henkilöautojen seassa, se on ehkä hitaampaa? Onko se mukavampaa? Onko se helpompaa? Nää on näitä kysymyksiä, mihin mulla ei oo suoraa vastausta, mutta kyl se vaan näin on, et kyllä raitsikka ois kova juttu.

Jalmari Salaterä: Se saattaa olla, jos joku päivä vielä tulevaisuutta, että pääsemme kokeilemaan, että onko se mukavampi kuin Fölin sähköbussi vai ei. Katsotaan.

Meillä näyttää aika olevan täynnä. Tästä olisi voinut jatkaa vielä toisenkin jakson verran, mutta riittääköön tämä tältä päivältä. Kiitos Lauri, ku pääsit meille vierailuille tänne studioon.

Lauri Jorasmaa: Kiitos. Mukavaa oli olla puhumassa ja tosiaan raitsikasta ois voinu puhua vaikka toisen puoltuntia.

Jalmari Salaterä: Näin se on.

Kiitos kuuntelijoille ja me näemme jälleen ensi jaksossa. Moi.

[askelia, musiikkia]