

Turun liikennepodi kausi 2, jaks 10

Äänitteen kesto: 48 min

Litterointimerkinnät

Jalmari Salaterä	Haastattelija
Juha Saarikoski	Vastaaja 1
Lauri Rätty	Vastaaja 2
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
[ääni]	litteroijan kommentti tai muu kuin puheen ääni
, . ? : -	kieliopin mukainen välimerkki tai alle 10 sekunnin tauko puheessa

Jalmari: Turku tähtää nousevansa eurooppalaiseksi raitiotiekaupungiksi. Miksi Turkuun suunnitellaan raitiotietä? Miltä hanke vaikuttaa taloudellisesti? Entä millaisia haasteita raitiotien suunnittelussa on? Tämä on Turun liikennepodi.

[alkumusiikki]

Jalmari: Tervetuloa seuraamaan Turun liikennepodia. Tämän jakson on rahoittanut Turun Raitiotie Oy. Äänessä on jälleen minä, eli kaupunkiliikkumiseen erikoistunut toimittaja Jalmari Salaterä. Ja tänään kaupungin studioon on saapunut vieraakseni Turun Raitiotie Oy:n toimitusjohtaja Juha Saarikoski, tervetuloa.

Juha: Kiitos.

Jalmari: Ja Turun raitiotie Oy:n suunnittelupäällikkö Lauri Rätty. Tervetuloa.

Lauri: Kiitos paljon.

Jalmari: Tämänpäiväinen jakso on tosiaan Turun Raitiotie Oy:n rahoittama, mutta tässä podissa se tarkoittaa ainoastaan sitä, että haastateltavat joutuvat tavanomaista kovempaan liikennepodin tunnetusti kuumaan grilliin. Eli tuumaakaan ei anneta periksi.

Ennen kuin lähdetään tähän piinkovaan kuulusteluun, niin aloitellaan kevyemmin perinteisellä kysymyksellä. Eli millä kulkuneuvolla saavuitte perille? Itse oon käyttänyt matkaketjua hyödyksi. Eli tulín teemaan sopivasti ratikalla Pasilaan, ja

siitä junalla Helsinkiin. Korjaan Turkuun, Helsingissä ei tällä hetkellä olla. Juha, miten sä oot saapunut tänään paikalle?

Juha: Joo, mä tulin kävellen. Et mul on tänne vajaa kilometrin matka kotoota. Tällä kertaa kävellen. Aika paljon yleensä tulee näit työmatkoja liikuttua pyörällä, et ku tässä keskusta-alueella asuu, ja työpisteet on myöskin keskusta-alueella.

Pitää vielä palata tohon edelliseen kohtaan. Mainitsit, että Raitiotie Oy on rahoittanut tämän jakson. Niin avoimuuden nimissä sanotaan kuuntelijoille, et tosiaan kokonaiskustannukset on jotain vähän reilu 500 euroa tästä. Ja tosiaan me ollaan tekemäs, et kaupunginhallitus on edellyttänyt, että vuorovaikutukseen ja viestintään panostetaan. Ni tämä kuuluu siihen kategoriaan.

Jalmari: Hyvä lisäys. Oliko Lauri, millä sä oot tänään saapunut perille?

Lauri: No mulla toinen koti on vielä Helsingissä, joten sieltä aamulla niin ikään junalla.

Jalmari: Ei oo varmaan samassa junassa kuitenkaan oltu.

Lauri: Tulin aika varhaisella junalla tänään. Ja työskentelin hetken tuolla meidän projektitoimistolla Big roomilla Kupittaalalla. Ja kävelin sieltä tänne studiolle sitten.

Jalmari: Nopea esittely vois olla vielä tarpeen, ennen kuin mennään päivän jaksoon. Eli lyhyesti, mikä on Turun Raitiotie Oy, ja mitä toimitusjohtaja tekee tässä kuviossa? Niin Juha voi aloittaa.

Juha: Joo, Raitiotie Oy on siis kaupungin omistama yhtiö kokonaan. Ja tarkoitus on, siis yhtiön tehtävä tässä vaiheessa on suunnitella raitiotie. Ja toivon mukaan sitten myöhemmin myöskin toteuttaa se. Ja yhtiöllä henkilöstövahvuus tällä hetkellä on kokonaisuudessaan, meit on seitsemän henkeä. Että hyvin pienestä yhtiöstä on kyse.

Ja toimitusjohtajan rooli on oikeastaan nyt sit tehdä ne, mihin ei ketään muutakaan tekijää saa. Niin hoitaa se kokonaisuus, et just koordinoida kokonaisuutta. Mutta semmosta yleistä johtamista, kaikkee aiheeseen liittyvää.

Jalmari: Entä suunnittelupäällikkö? Mitä sä teet sitten, Lauri?

Lauri: Suunnittelupäällikkö vastaa siitä, että me saadaan raitiotiestä toteutussuunnitelma, niin kun meitä on päätöksentekijät pyytäneet tekemään. Ja sen tilaajan ohjaus on minun vastuulla, että syntyy päätöksentekoa palveleva toteutussuunnitelma. Ja siellä meidän tän raitiotien suunnittelussa erityisesti mun vastuulla on sitte raitiotietekniset asiat. Eli rata ja pysäkit, raitiovaunukalusto ja varikko ja sähkönsyöttö.

Jalmari: Tossa ku selvis, että saadaan ratikka-aiheinen jakso tälle kaudelle kasaan, ni mä aloin miettiä omaa suhdettani raitioteihin ja muistikuvia raitioteistä. Omat ensimmäiset muistikuvat on tuolta vuosituhatosen vaihteesta Käpylästä, kun sukuloitiin Helsingissä serkkujen luona. Ja hyppäsin tosta Käpylänaukion pysäkiltä vanhan ratikkavaunun kyytiin perheen kanssa. Matkaa ei tuolloin millään puhelinsovelluksilla muistaakseni maksettu, vaan ihan faija kiltisti kaivoi pusakasta sitten riihikuivaa käteistä.

Ensimmäistä kertaa mä muutin itse ratikkakaupunkiin tossa viime vuosikymmenen loppupuolella, kun menin vaihtoon Saksaan tonne Mainzin kaupunkiin lähellä Frankfurtia. Se on noin Turun kokoinen kaupunki. Sielläkin ratikkaverkkoo oli laajennettu tässä pari vuotta aikaisemmin yliopistolle asti. Ja laajennus oli muistaakseni niin suosittu silloin, että se löi sit matkustajaennusteet nopeasti.

Pari vuotta tän jälkeen menin sitten vielä maisterivaiheessa lukemaan politiikkaa Ranskaan Helsinkiä pienempään Bordeaux'n kaupunkiin, joka on tunnettu varmasti viimeistään, jos punaviinit, on täällä ystäviä niille. Niin siellä ratikka avattiin tossa 2000-luvun alussa, ja verkkoa on laajennettu hyvinkin tiheään tahtiin. Silloinkin taidettiin lentoasemalle itse asiassa laajennusta rakentaa, ja se on nykyään jo avautunut.

Nykyisin lähin ratikkapysäkki on 30 metriä omasta parvekkeesta tuolla Helsingissä. Eli ratikoita näkee päivittäin. Millasii muistikuvia teillä on ratikoihin liittyen? Jos Lauri tällä kertaa alottaa.

Lauri: No ranskalaiset raitiotiet on totta kai lähellä sydäntä. Niihin moneen on tullut tutustuttuakin. Ja kyl tää ranskalaisten raitioteiden myötä tavallaan tullut käsite raitioteiden renessanssi. Siitä, että palautetaan raitioteitä kaupunkeihin, mistä ne on yleensä siellä 60–70-luvuilla lakkautettu. Niin kyl siellä sellaset kaupungit on monesti jäänyt myös mieleen, et niissä on aika hienoja raitioteitä sitten uudestaan rakennettu.

Ja pohjolassakin Bergenin raitiotie esimerkiks on tällainen, jota suuresti ihannoin, ja haluaisin käydä siellä. Mut en oo vielä päässyt matkustamaan.

Jalmari: Juha, minkälaiset muistikuvat sulla on raitioteistä?

Juha: No muistikuvia en pystyny oikein palauttaa mieleen, et mikä ois ensimmäinen muistikuva. Et kuitenkin sieltä jo ekat, tai no viime kesänä muutin Turkuun, ja sitä ennen oon Helsingissä tai pääkaupunkiseudulla asunu. Et yli 55 vuotta siellä asunu, melkein 56 vuotta Helsingissä. Niin kyllä niitä joukkoliikennettä on tullu käytettyä.

Ehkä semmonen läheisempi suhde itsellä on ollu metroon silloin lapsena ja nuorena ja teini-ikäisenä. Asuinpaikat vaikutti siihen, että metro oli se, mitä päivittäin tuli

käytettyä, ni se on ollu ehkä enemmän lähemmäs lähellä sydäntä. Mut sit toisaalta nyt jo yli 15 vuotta sitten työskennellyt kyllä tän joukkoliikenneinfran ja ratikkahankkeidenkin parissa tiiviisti. Et semmosta työn puolesta sitten tätä suhdetta on alkanut tulla myös aika tiiviisti näihin raitiotieihin.

Jalmari: Siirrytään muisteluista kovan faktan pariin, ja tänne Turkuun sekä Turun ratikka-projektiin. Simppeli kysymys. Miksi Turku suunnittelee ratikkaa? Kumpi haluaa vastata?

Juha: No joo, mä voin ainakin tohon alottaa. Että siis täl hetkellä Turun kasvuvauhti on todella kova. Kaikki ennusteet näyttää, että kasvuvauhti jatkuu. Jo pienimmilläänkin ennusteet näyttää, et seuraavan 15 vuoden aikana Turku kasvaa yli 40 000 asukkaalla, mahdollisesti enemmän. Niin käytännössä siis liikennemäärät kasvaa sitten myöskin huomattavasti. Suurin piirtein samassa suhteessa, tai jotakin sinnepäin, miten väkimäärä. Et jos ajatellaan, et nyt 15 vuoden aikana 20 prosenttia väkimäärä kasvaa, niin kyllä liikennemäärätki kasvaa huikeesti.

On ilman muuta selvää, että jotain tämmöstä merkittävää joukkoliikenneuudistusta tullaan tarvitsemaan. Tänä päivänä ei välttämättä vielä, mutta tosiaan jo sitten 15 vuoden päästä tarve on ilmeinen. Ja sitä varten pitää ruveta toimimaan nyt, että on sit siinä vaiheessa, ku se tarve on, niin että on jotain, millä vastata siihen.

Raitiotie on kyl tämän tyyppisessä kaupungissa, niin sen tuoma lisäkapasiteetti on kyllä huikea parannus, ja erittäin soveltuva tämmöseen kaupunkiliikkumiseen. Nimenomaan raitiotie.

Jalmari: Lauri pystyis ehkä tämä jatkokysymykseen vastata, et mitä kaikkea tähän suunnitteluun kuuluu, ja missä vaiheessa suunnittelu tällä hetkellä on?

Lauri: No tällä hetkel tehdään toteutus suunnitelmaa. Voi sanoa, et viimeinen tämmönen isompi suunnitteluvaihe ennen rakentamista. Ja joulukuussa tänä vuonna valtuustolle esiteltävää investointipäätöstä, niin me raitiotieallianssissa, joka vastaa tästä raitiotien suunnittelusta, niin tehdään katusuunnitelmista luonnokset. Eli suunnitellaan niitä raitiotiekatuja ja ympäröivää kaupunkiympäristöä niin pitkälle, et me voidaan laskea sille kustannusarvio aiempaa tarkemmin, ja sellaiselle tarkkuudelle, että me allianssissa kaikki osapuolet siihen sitoudutaan.

Et se on se päätehtävä tässä vaiheessa. Ja kertoo koko ajan tän suunnittelun edetessä, että miten suunnittelu etenee, minkälaisista kustannuksista on kyse. Ja avoimesti siten auttaa kansalaisia ja päätöksentekijöitä siihen päätöksenteon kannalta riittävän tiedon saamisessa.

Jalmari: Tää seuraava kysymys saattaa ehkä enemmän Lauria edelleen koskea. Tosta reitistä ja pysäkeistä olisin kysellyt, et millä periaatteilla ne on valittu. Et mä oon ainakin itse kuullu soraääniä esimerkiksi Hämeenkadun ja Humalistonkadun

pysäkkimääristä. Varissuolla, jos muistan oikein, niin siellä suunnitelmia taidettiin sit hieman viilata reitin vai pysäkkien osalta.

Lauri: Joo, yleissuunnitelmavaiheessa, eli suunnitelmavaihe, joka päätty kaupunginhallituksen vuonna 2023 tekemään päätökseen jatkaa suunnittelua tätä toteutusta silmällä pitäen, niin silloin päätettiin käytännössä, että mitä reittiä tämä ensimmäinen raitiotielinja tulisi kulkemaan, ja mitä pysäkkejä sillä linjalla on.

Ja nämä pysäkit ensinnäkin, niin mitä sinne reitille on valittu, niin niiden sijainniksi on valittu sellasia paikkoja, mitkä on lähellä ihmisten tulevia ja nykyisiä asuinpaikkoja. Eli sinne niin sanotun maankäytön keskelle. Samoin lähelle työpaikkoja ja palveluita. Eli on jo siinä vaiheessa koetettu hakea semmosia sijainteja pysäkeille, mitkä palvelee ihmisiä mahdollisimman hyvin.

Reittihän kulkee, jos miettii koko Turun tulevaa suunniteltua kehitystä, niin nimenomaan siellä, missä myös sitten maankäyttö tulee kehittymään ja kasvamaan. Eli Kupittaaan kärjen alue, Itäharju on tulevaisuudessa kasvavia asuin- ja työpaikka-alueita. Kirstinpuisto on jo nyt kasvanut ja kasvaa edelleen. Ja sitten Herttuankulma ja sataman suunnalla, niin siellä niin ikään on maankäytön kasvua tiedossa. Ja vuonna 2050 sit itse asiassa joka kolmas turkulainen tulisi asumaan tämän ensimmäisen raitiotielinjan varrella.

Jalmari: No tästä suunnittelusta vielä voitais jatkaa. Näistä haasteista on puhuttu aika paljon mediassa ja julkisessa keskustelussa. Eli Turun savinen maaperä, ja sit arkeologiset kaivaukset. Niin minkälaisia haasteita se tuo tälle projektille?

Juha: Joo, mä voisin tohon oikeastaan vastata. Rakentaminen on ehkä lähempänä omaa osaamista. Siis tää toisaalta vähän hämmästyttää, että puhutaan Turussa niin paljon siitä, että pohjaolosuhteet on haastavat. Turkuu on rakennettu jo 800 vuotta näitten haastavien pohjaolosuhteiden alueella. Niin hyvin se on tähänkin mennessä onnistunut. Et ei tässä nyt sinänsä mitään hirveen eksoottista oo.

Pohja saattaa ne savikot olla, tai onkin paikoitellen sillee poikkeuksellisen paksuja. Mut ei se paksuus mikään erityinen tekninen haaste oo. Yleissuunnitelmavaiheessa on pohjavahvistuksiin varauduttu 42 miljoonalla eurolla. Et on siihen huikee potti jo osattu varata etukäteen tai edellisessä vaiheessa. Ja nyt sitä sit täs toteutussuunnittelun aikana tarkennetaan.

Sama myöskin nää arkeologiset kaivaukset. Nää on kyllä silloin jo yleissuunnitteluvaiheessa tunnistettu. Meillä on ihan maailman huippuluokan asiantuntijat ollu mukana jo silloin yleissuunnitelmavaiheessa arvioimassa sitä, et miten nää arkeologiset kaivaukset tulee vaikuttamaan. Ja ne on nyt edelleen, samaa asiantuntemusta käytetään tässä toteutussuunnitteluvaiheessa valmistelemaan näitä mahdollisia suurkaivauksia sitten, jos homma lähtee liikenteeseen.

Ja myöskin näihin arkeologisiin kaivauksiin jo siinä yleissuunnitelmavaiheessa on varauduttu 25 miljoonalla eurolla. Silläkin melkoinen määrä arkeologiaa saadaan selvitettyä. Ja nyt sitäkin taas, sitä summaa tarkennetaan, että ollaanko oikeassa suuruusluokassa vai pitääkö sitä tarkentaa johonkin suuntaan.

Et siinä mielessä, et tää arkeologia on siis semmoinen asia, mikä on kieltämättä näihin suomalaisiin raitiotiehankkeisiin poikkeuksellinen. Et tämmöstähän ei oo muissa kaupungeissa ollut. Pohjaolosuhteet, ehkä monesti verrataan Tampereeseen, jossa saattaa olla, tai onkin hiukan tyypillisesti helpompaa pohja-olosuhdetta. Mut pääkaupunkiseudulla on myöskin hyvin haastavia. Siel ei oo ehkä näin paksuja savikkoja, mut sitä savikkoo on paljon, ja pehmosia alueita on paljon.

Ja on tämmöstä Helsinki-moreenia ja muuta. Se Helsinki-moreeni tarkoittaa semmost joskus viimeisen 100 vuoden aikana täytettyä merenpohjaa, josta voi löytyä kaikkea mahdollista tiililetkoist kuplavalokkareihin, ja kaikkea siltä väliltä. Joka on erittäin haastava perustamisen kannalta myöskin. Et kaikilla hankkeilla on aina omat tämmöset tekniset haastavat erityispiirteensä, ja kaikilla hankkeilla niitä on.

Jalmari: Kyllähän ratikat Roomassa ja Ateenassakin näyttävät kulkevan. Ehkei se oo niin iso ongelma sit, tää arkeologiset kaivaukset. Näihin kaivauksien liittyen, mul tuli nää putkisiirrot tossa mieleen, että saadaaks jotain synergiaetuja näist putkien uusimisessa, jos samalla valtio osallistuu niiden kustannuksiin tän ratikan rahoituksen kautta. Et jos valtio ei ratikkaa rahoita, niin tuleeks nää putkien uusinnasta johtuvat kustannukset sitten pelkästään kaupungin harteille? Huonosti laadittu kysymys, mutta osaatteko, saitteko koppia tästä yhtään?

Juha: No joo. Siis kyllä tuo valtion tukinäkökulmakin siinä tietysti on oma lisänsä. Ehkä toi on sen tyyppinen asia, et sanotaan, et se menee ehkä niin päin, että siis tää putkisiirrot, mitä täs tarvii tehdä, ni aika isolta osin, tai sanotaan, et jossain vaiheessa näitä putkia pitäs uusia joka tapauksessa. Nyt niitä joudutaan joltain osin tekee etupainoisesti, ja joiltain osin ne tulee juuri oikeeseen aikaan. Tääl on vanhimmillaan tunnistettu, että on yli 100-vuotiaita viemäriputkia, vaikka Hämeenkadulla. Jota nyt tässä vaiheessa sit pitää uusia.

Et tavallaan täs on ehkä sitä synergiaa, että me joudutaan raitiotien takia tekemään paljon näitä putkisiirtoja. Mut suuri osa siitä työstä on semmoinen, mikä olis joka tapauksessa tehtävä. Ja sitä kautta, ja sit toisaalta, ni tietysti valtion tuki tässä on yksi osansa siitä. Et kyl siitä ilman muuta sitäkin kautta tulee hyötyä.

Mutta tosiaan, et kyllä tästä aikamoinen potti tulee kerralla joka tapaukses, tää putkien johtosiirtomaailma. Että kyl täs paljon tulee tehtäväks. Et kyl se iso homma on. Että muussa tapauksessa todennäköisesti jyvitys vähän pidemmälle jaksolle, olis siinä mielessä helpommin hallittavissa. Et kyl täs tää on semmosia varjopuolia tähän raitiotiehankkeeseen noin taloudellisessa mielessä. Et tää kerää paljon myös

semmost vähän liittyvä kustannust, mikä ei suoraan oo siin raitiotien rakentamista, mut on vaan tehtävä raitiotien takia.

Jalmari: Tampereella on aika miehekkäästi viestitty näistä ratikan matkustajamääristä, jotka on olleet välillä aika poskettoman kuuloisia. Tos viimeksi helmikuun puolivälissä uudeksi ratikan päiväkohtaiseksi ennätykseksi kirjattiin melkein 77 000 nousua, jos katsoin oikein. Että jos tätä halua suhteuttaa Turkuun, ni Föillä tossa Majakkarannan kolmosen linjalla tehtiin toissa vuonna reilut 220 000 nousua. Eli kolmessa päivässä ratikalla matkusti niin paljon, kuin yhdellä linjalla koko vuoden aikana.

Tästä mä nikkaroin aasinsillan siihen, että miten näkisitte Turun ratikan muuttavan kaupungin liikennettä kokonaisuudessaan? Eli jos mietitään pyöräilyä, joukkoliikennettä, kävelyä ja autoilua. Et oisko samanlainen loikka vaikka edessä matkustajamäärissä myös täällä Turussa?

Lauri: No Tampereen matkustajamääräennätyksistähän ei voi olla kuin innoissaan, ja onnitella tamperelaisia kollegoita hienosta saavutuksesta. Raitiotie Turussa ei tosiaan oo pelkästään joukkoliikennehanke, että samas yhteydessä rakennetaan käytännössä koko raitiotiereitille 12 kilometrin matkalle uutta pyörätietä. Jalkakäytäviä uusitaan.

Ja kyl tän tyyppinen laadun parantaminen, niin vaikuttaa myös siihen, miten helppoa ja mukavaa se pyörällä liikkuminen tai kävely sitten kaupungissa on. Et kyl kyseessä on myös nimenomaan kestävän liikkumisen projekti. Varmaan voi sanoa, että Turun merkittävin pyöräilyn edistämishanke vuosikymmeniin kenties.

No meil on nyt tuoreimpia matkustajamääräennusteita raitiotielle. Ja niiden mukaan liikenteen alkaessa 30-luvulla, niin raitiotiellä matkustais semmonen reilu 24 000 matkustajaa päivässä. Ja se voi kuulostaa pieneltä Tampereen lukuihin, mut täytyy muistaa, et Tampereella on kuitenkin kaksi linjaa, mitä he liikennöi siellä. Elikä siinä on jo selkeä ero tässä mielessä.

Ja tää 24 000 on tämmönen vuoden keskiarvo. Et ite uskallan arvioida, että 30 000 matkustajaa kyllä aika pian siellä jonain vuoden päivänä. Onko se sitten kaunis kesäpäivä, jolloin se tapahtuu vai syksyn sateisimpana päivänä, tai mikä se on se olosuhde, joka saa turkulaiset liikkeelle. Mutta kyllä mä ite nään, että semmonen 30 000 voi olla se ensimmäinen ennätys, jota juhlitaan.

Jalmari: Lämmin kesäilta Aurajoen rannassa, niin se kyllä houkuttelee varmasti ihmisiä keskustaan. Me voitais siirtyy mun puolestani keskustelemaan tosta taloudesta, koska se on puhututtanut paljon tässä vaalien alla. Ja toki iteki tälleen tarkan markan miehenä se on mietityttänyt. Ratikan rakentamisen hintalappu on se 344 miljoonaa, ja vaunut tulee sit toki siihen päälle.

Kun katsotaan näitä muita Suomen raideprojekteja, niin Raide-Jokeri rakennettiin allianssimallilla alle budjetin. Tampereella ratikka valmistu aikoinaan allianssimallilla alle budjetin. Ja ratikan toinen vaihe valmistu kans siellä alle budjetin. Länsimetron jatke jatko tätä samaa kaavaa, eli alle budjetin. Ja muistaakseni avautuikin etuajassa.

Kun näitä muita raideliikenneprojekteja peilaa nyt Turkuun, niin onko Juha edes teoreettisesti mahdollista, että allianssimallilla Turun ratikan rakentamisen kustannukset kosahtais jollakin tapaa?

Juha: No tietysti teoreettinen mahdollisuus aina on olemassa, mutta hyvin epätodennäköistä. Kyllä tässä aiheessa on opittu Suomessa ylipäättään asiassa tässä viimeisen 10 vuoden aikana, niin valtavasti ollaan menty eteenpäin siinä. Yksi keskeinen tekijä on, et näissä hankkeissa on ollut tää allianssimalli käytössä.

Ja siinä tosiaan se olennainen tekijä on se, että me allianssissa yhteisellä osaamisella, meillä on siellä suunnittelijoitten osaaminen, rakentajien osaaminen ja tilaajien osaaminen. Ja me päivittäisellä yhteistyöllä tehdään niin paljon sitä suunnittelua, ja lasketaan kustannusarvioo, et kaikki ollaan sitä mieltä, et nyt nää on, tääl on kaikki olennaiset asiat mukana, ja tällä me voidaan rakentaa.

Ja tosiaan, et sit ku allianssi antaa sen oman sitovan kustannusarvion, niin se on sen jälkeen sitten yhteisellä vastuulla. Et jos kustannukset lähtisi menemään yli, tulee tämmönen kosahdus, niin palveluntuottajayritykset maksavat siitä oman osuutensa, joka tässä tapauksessa on 50 prosenttia.

Ja jokainen ymmärtää sen, et jos sieltä tulee, vaikka nyt puhutaan tämmösest 350 miljoonan euron hankkeesta, jos sieltä tulee miljoonan ylitys, ja palveluntuottajayritykset joutuvat omasta katteestaan puoli miljoonaa pistämään siihen, ni se on heille tosi iso asia. Kyl siel todella tehdään kaikki mahdollinen, mitä voidaan tehdä, että se kustannushallinta pitää ja pysyy. Et kyl on hyvin epätodennäköistä, et sieltä semmosta ylitystä tulis.

Jalmari: Tätä kustannusarviota ei nyt tarkkaan olla saatu julki ennen kuntavaaleja. Onks tähän hintalappuun odotettavissa jotain suurta muutosta? Ja miten tässä nyt näin kävi, että arviota ei olla saatu vielä valmiiksi?

Juha: Joo, no tää on ollu koko aika tiedossa, että aikataulu menee näin. Et justiin sitä kyllä ollaan kysytty jo silloin toteutussuunnitelman vaihetta käynnistettäessä, että olisko mahdollista saada vaaleihin. Mutta ei se mun mielest oo ollut missään vaiheessa mahdollista. Et kyl tää aikataulu on nyt se, että sit ois pitäny joskus jo vuosia aikaisemmin lähteä jossain vaiheessa kiihdyttämään tahtia, et oltais pystytty tähän valtuusto- tai kuntavaalirytyimiin tässä. Et siinä mielessä siinä ei oo mitään uutta.

Sanos vielä se kysymys. Nyt mä jo hukkasin langan pään.

Jalmari: Nii oliks tähän hintalappuun odottavissa mitään suurta muutosta?

Juha: No niin joo. Siis ei oo. Tosiaan me tällä hetkellä tätä kustannusta lasketaan päivittäin. Tai jatkuvasti suunnitelmat tarkentuu. Ja meil on, sanotaan, et tuhansia ja tuhansia erilaisii yksityiskohtii, mitä suunnittelussa lasketaan, arvioidaan määriä, arvioidaan vaikutuksia, ja hinnoitellaan näitä tuhansia ja tuhansia yksityiskohtia. Tää on päivittäistä. Meil jatkuvasti se data muuttuu.

Lopullist sitte, päästään syksyllä siihen tilanteeseen, et me uskalletaan siitä sanoo se, mikä se kokonaisuus on, mihin tää on päätymässä. Ja sit me voidaan sitoutua siihen kustannusarvioon. Sitä aikaisemmin kaikki väliaikatiedot on keskeneräisiä. Mut mikään ei viittaa tällä hetkellä siihen, että olis mitään isoa ongelmaa.

Mutta haastava se on. Ei se mikään semmonen oo, että kirkkaasti voidaan henkseleitä paukutellen mennä, et ei oo mitään huolta taloudesta. Kyl tässä ihan joutuu päivittäin asioitten kans tekemään työtä, että saadaan se siinä raamissa pysymään. Mut mikään ei viittaa tällä hetkellä semmoseen, et olis jotain isoa yllätystä tulossa.

Jalmari: Turussa on kanssa keskusteltu tästä valtion rahoituksesta. Me ollaan tässä podissa sivuttu tätä valtion ja kuntien välistä MAL-sopimusta. Joten mä en lähde sitä nyt enempää avaamaan. Mutta valtuusto siis hyväksyi Turussa viime vuoden lopulla MAL-sopimuksen, jossa sanotaan näin, suora lainaus.

Eli Turun kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteuttamisesta, valtio tekee erillisen päätöksen osallistumisesta seuraavalla MAL-kaudella Turun pikaraitiotien rakentamiseen muiden raitiotiehankeiden kanssa linjassa olevalla rahoitusosuudella.

Niin muut ratikkahankkeethan on käsittääkseni saaneet sen noin 30 prosenttia. Niin mikä on teidän näkemys, onks valtion rahoitus turvattu, vai onks tässä mitään epäselvää?

Juha: No kyl mä pitäsin valtiota ihan kohtuullisen luotettavana sopimuskuumppanina. Että siinä mielessä en ole asiasta huolissaan. Toi kirjaus, minkä luit, siis se MAL-sopimushan on semmoinen, siin on kahdenlaista roolia.

Toinen on, että periaatteessa sopimuskausi on 12-vuotinen, josta tuo kirjaus on. Ja nimenomaan se 12-vuotinen sopimus tarkoittaa sitä, että MAL-sopimuksella nimenomaan valtionkin näkökulmasta pyritään siihen, että kaupunkiseudut pystyy kehittämään pitkäjänteisesti alueitaan. Ja tää liittyy siihen.

Sitten sitä sopimusta päivitetään aina neljän vuoden välein, jolloin tulee sit ne tarkemmat rahoituspäätökset eri aiheisiin, mitä sitte ollaanki juuri sitte sillä nelivuotiskaudella edistämässä. Ja näitäkin jo potteja, niin siinä haarukassa raitiotie on jo saanut 14,5 miljoonaa euroa tällä hetkellä. Että vielä jos siitä kokonaispotista ollaan puhuttu, et se on noin 100 miljoonaa euroa, se valtion tuki, ni 14,5 miljoonaa on jo, ja sit se 85 miljoonaa vielä tulee sit näis tarkemmissa päätöksissä jatkovaiheessa.

Mutta tosiaan kyllä mä pidän valtiota ihan luotettavana sopimuskumppanina tässä. Ja onhan tuolla iso merkitys, että eri kaupunkiseudut ovat saaneet ihan vastaavia. Ni ei se kovin helppo ratkaisu olis valtiolta lähteä peruuttelemaan tämmösessä. Jollekin seudulle ei nyt sitten jatkossa annettaisiinkaan.

Jalmari: Taloudesta vielä yksi kysymys mulla olis. Eli jos mä oon seurannut Tampereen kehitystä ja selvityksiä oikein, niin ymmärtääkseni siellä raitiotien kiinteistötaloudelliset hyödyt ovat lyöneet ennusteet. Eli toisin sanottuna ratikkareitin varrelle on rakentunut lisää kaupunkia ennustettua nopeammin. Miltä tää tilanne näyttää tällä rintamalla Turussa?

Juha: Joo, no siis mun mielestä tää on ihan semmonen yleinen ilmiö, että mitä on nyt vaikka verokkihankkeita tuolla Vantaalta ja Tampereelta erityisesti tullut viestiä, ja myöskin Helsingistä Raide-Jokeri tai Espoon puolelta itse asiassa Raide-Jokerista. Et tää tulee hämmästyttämään se, et miten nopeesti kiinteistökehittäjät lähtee tähän radan varrelle, jo siinä vaiheessa kun päätös tulee. Ja itse asiassa jo vähän etupainoisesti, niin ulosmittaamaan sitä tulevaa raitiotiepäätöstä.

Et kyl se on semmoinen selkeä viesti, mitä muualta on tullut. Ja minun mielestäni jotkut kaupungin viranhaltijat on sanonu, et kyllähän kaupunkikehityshankkeita tälläkin hetkellä jo vähän, se nousee keskusteluissa eroon, et tähänhän sitten on tulossa se raitiotie. Eli kyllä Turussakin jo tavallaan sitä asiaa jossain määrin ulosmitataan, että raitiotie olisi tulossa.

Jalmari: Itse asiassa voisin vielä yhden kysymyksen, toisin kuin sanoin, ni otetaan tosta taloudesta vielä yksi kysymys. Nää HK-laskelmat, eli hyötykustannussuhdelaskelmat on semmoinen, mikä meikäläistä aina on mietityttänyt. Tuntuu, että ratikka- ja joukkoliikennehankkeessa nää välillä näyttää heikonlaiselta verrattuna autoprojekteihin tai autoliikenteen projekteihin.

Et kalliskin autoliikenteen hanke saadaa näyttää kannattavalta parin minuutin aikasäästöjen ansiosta, mutta harvemmin joukkoliikenneprojekteissa on näin. Miten tarkkaan näit laskelmii kannattaa seurata? Vai minkälaisii mittareita kannattaa näissä joukkoliikenneprojekteissa oikein tutkia?

Lauri: No joukkoliikennehankkeet etenkin kaupunkiseudulla, niitä on ollut aika vaikea arvioida tällä niin sanotusti yhteiskuntatalouden taloudellista kannattavuutta

arvioimalla menetelmällä. Ja ennen kaikkea se on sopinut siihen, että voi ikään kuin hankevaihtoehtoja vertailla toisiinsa. No mistä se haaste nyt sit tulee, ni on siinä, että usein kaupunkijoukkoliikenteessä ne investoinnit on tällaisia hyvin merkittäviä joukkoliikenteen kapasiteettia kasvattavia investointeja. Vaikkapa raitiotiehanke taikka metron jatke tai näin.

Ja niissä ne hyödyt tulee vasta silloin pidemmän ajan jälkeen. Oikeestaan siinä vaiheessa, kun siellä se kaupunkiympäristö on rakentunut. Eli asukkaat on muuttanu sinne reitin varrelle. Ja siihen voi mennä vuosikymmen tai kaksi. Mutta tämä laskenta-aika tässä yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arvioinnissa, niin se on 30 vuotta. Se on hyvin sillä tavalla lyhyt aika tällaselle.

Jalmari: Pitäiskö se olla pidempi?

Lauri: Sitä voi kysyä, että pitäisikö sen olla pidempi, tai miten sitä pitäisi arvioida. Mut että kyl ne hyödyt on hyvin paljon pidempiaikaisia yhteiskunnalle, ku vaan siihen laskennan ensimmäisille vuosikymmenille ulottuvia.

Jalmari: Tässä jakson loppupuolella voitais oottaa tämmönen myytinmurto-osio, koska raitiotiehen liittyy Turussa yllättävän paljon intohimoja, ennakkoasenteita ja ihan suoranaista väärääkin tietoa, varmasti molemmilla puolilla. Yksi mielenkiintoisimmista ja pinttyneimmistä väitteistä on se, että ratikka ei mahdu Turun kapeille kaduille.

Tälleen nykyisen helsinkiläisen näkökulmasta tämä tietty hämmästyttää. Senaatintorille kun menee, niin siellä on hyvinkin ahtaassa tilassa ja omilla kotikulmillakin. Käsittääkseni ratikkaa ei olla suunnittelemassa kulkemaan Vähätorilta Luostarin Välikadulle. Vai ootteko te muuttaneet salaa näitä suunnitelmia?

Lauri: Suunnitelmat ei ole muuttuneet. Että sillä reitillä satamasta keskustaan ja Kupittaaan kautta Varissuolle mennään, mistä kaupunginhallitus on tähän toteutussuunnitelmavaiheeseen yleissuunnitelmaa hyväksyessään päättäny.

No onks Turun kadut sitten kapeita, niin on sillä tavalla kiinnostava kysymys raitiotien näkökulmasta, et meillä on kuitenkin käytännössä koko matka raitiolinjaa melkein pä omalla väylällään, pois lukien Humalistonkatu, Eerikinkatu, ja sitten Aninkaistenkatu. Tai Aninkaistenkadulle käännäyttäessä se ihan Eerikinkadun pää siinä. Että muutoin ollaan joko raitiotie omalla kaistalla taikka muun joukkoliikenteen, eli bussien kanssa samalla kaistalla.

Se kertoo mun mielestä siitä, että ensinnäkin kyllä sinne kaduille se raitiotie mahtuu. Ja se mahtuu vielä hyvin laadukkaasti. Et siellä on se joukkoliikenteelle varattu oma väylä. Ja nyt sit nää ihan keskustan ytimen kadut, niin siellä vaikkapa Eerikinkadulla pitkälti jo nykyisin, niin mennään sitten samoilla kaistoilla jo bussiliikenteen kanssa.

Ja humalistonkadulla on sitte osittain joukkoliikennekatu ja osittain niin sanottua sekaliikennekatua, mutta niille kaistoille mahdutaan.

Jalmari: Toinen on kans se, et ratikasta on sanottu et se on jäykkä, koska kiskoja ei voi siirtää, ja bussi voi kiertää onnettomuuspaikan, ja muita perusteita. Ja sit on samalla sanottu, et pian on tulossa jonkinlainen tulevaisuuden liikennneratkaisu, robottiautot sun muut.

Mä oon miettiny, et onks lopulta vaikka nivelbussit, mitä on ratikan korvaajana täällä ehdotettu, osa väestä, et onks ne lopulta niin ketteriä. Että esimerkiksi Hesari uutisoi hiljattain, että nivelbusseilla on ollut merkittäviä ongelmia Suomen talvessa ja sit keskustassa.

Lauri: No hyvä joukkoliikenne edellyttää oikeestaan aina sitä omaa joukkoliikennekaistaa. Ja omalla joukkoliikennekaistalla nivelbussitkin toimii oikein hyvin. Että vuodessa voi olla jotain sellasia muutamia erittäin haastavia kelejä, joissa lunta tuiskuaa, ja siel on kosteeta, ja muuttuu semmoseks hyvin paakkuuntuneeks liukkaaks siellä kadun pinnassa bussien ja autojen renkaiden alla. Niin sellainen olosuhde voi olla hyvinkin vaikee vaikkapa nivelbussille.

Mut se ite perusajatus siitä, että jos halutaan luotettavaa, sujuvaa joukkoliikennettä, niin sille pitää olla silloin omat kaistat. Ja ne on usein sitten, silloin puhutaan suorista kaistoista. Niin että pysäkeille voidaan ajaa sujuvasti. Ja silloin se ero tavallaan teknisesti raitiotien ja nivelbussin välillä ei oo olennainen.

Mut missä se ero syntyy, niin se syntyy siinä, että raitiovaunussa on likimain kahden nivelbussin kapasiteetti kuljettaa matkustajia. Ja kun kaupunki kasvaa, ja pitää saada kuljetettua enemmän matkustajia sillä joukkoliikenteen pääreitillä, missä olipa se sit raitiotie- tai nivelbussi kulkee. Ni raitiovaunuilla voidaan mennä pyöreästi, voi sanoa puolet pidemmällä vuorovälillä.

Ja siten sinne kaupungin keskusta, mikä on se ruuhkaisin paikka, niin siellä esimerkiksi jokaisessa risteyksessä on vähemmän joukkoliikennettä kilpailemassa vaikkapa liikennevalojen vihreistä valosta. Ja silloin ne hyödyt tulee jalankulkijoille, pyöräilijöille, ja myös autoliikenteelle siitä, että ne risteykset toimii paremmin.

Juha: Vielä tuohon raitioliikenteen jäykkyyteen liittyen, ni semmonen rakentamisen kannalta yksi huomio. Että raitioiteitä tosiaan syytetään ja kehutaan siitä, et se on jäykkä. Se huono puoli on juuri se, et sit jossai onnettomuustilanteessa ei voida niin näppärästi kiertää.

Mut koska bussit on sitten taas notkeempia, ni bussit on sit taas sen äärellä, et kun tehdään jotain kadunparannustöitä, jotakin johtosiirtoja tai hajonneita putkia korjataan kadulla. Niin ne myöskin siirretään, ne bussit siitä pois, koska ne eivät ole

varautuneet siihen, että tästä saattaa tulla tämmösiä häiriöitä ihan kadun kunnossapidon ja kunnallistekniikan kunnossapidosta johtuen.

Taas raitiotiessä nimenomaan ne suuret kustannukset tulee siitä, että varaudutaan sillä tavalla, et tämmösiä tarpeita ei sitten tulevaisuudessa käytännössä ole kymmeniin vuosiin. Ja siitä tulee sit sitä luotettavuutta siihen liikenteeseen. Se lisää kustannuksia, mut tulee sitä luotettavuutta. Elikkä siinä jäykkyydessä on kaksi puolta. Et siin on ehkä varjopuolia, mut siinä on myöskin paljon hyvää.

Lauri: Joukkoliikenteessä tavallaan, jos miettii liiketaloudellisesti joukkoliikennettä, niin meidän tavoitehan on suunnitella ja toteuttaa raitiotie niin, että mahdollisimman moni haluaisi sitä käyttää. Siis suomeks sanoen, mahdollisimman moni haluaisi ostaa joukkoliikennelipun. Ja yksi asia, mikä edesauttaa sitä, on tyytyväiset asiakkaat. Ja oma mun mielestä hieno oivaltava asia oli se, kun tässä vuodenvaihteen jälkeen HSL uutisoi tän uuden pikaraitiotielinja 15 matkustajatytytyväisyydestä. Se oli korkein kaikista HSL:n joukkoliikennemuodoista.

Se oli jopa korkeampi kuin tavallaan kruununjalokivenä pidetyn metron asiakastytytyväisyys. Ja ei se oo tyhjästä tullu sinne pikaratikkalinja 15:lle se tyytyväisten asiakkaiden osuus. Vaan se on määrätietoista työtä sen eteen, että suunnitellaan laadukas joukkoliikennelinja, ja toteutetaan se sillä halutulla laatutasolla. Ja silloin sitä voidaan liikennöidä nopeesti, luotettavasti, miellyttävästi, ja tarjota asiakkaille mukava, hyvä matkustuskokemus.

Jalmari: Kello näyttää tikittävän kovaa tahtia. Otetaan vielä muutama kysymys. Mä oon jonkin verran Turussa törmänny myös siihen, että on ehdotettu raitiotien sijaan lähijunia, koska raiteethan tossa kulkee. Mä oon itse pohtinut, et nykyinen ratakapasiteetti ei ehkä riitä kuin tämmöseen kerran tunnissa kulkevaan lähijunaan, jolloin palvelutaso on melkoisen heikko verrattuna ratikkaan. Voiks tämmöinen seudullinen raideliikenne korvata paikallista raideliikennettä?

Lauri: No junaliikenne Turun seudulla varmaan vastaa johonkin tarpeisiin ihmisten liikkumisessa, ja ehkä pidempiin matkoihin tuolta seutukuntien keskuksista Turkuun. Ja näin semmosena itse henkilökohtaisesti voisin nähdä sen ratkaisuna. Mutta sitte ku kattoo, et minkälaisten ikään kuin kaupunkikehityssuunnitelmien ja liikenteen haasteiden kanssa Turku tällä hetkellä ja tulevaisuudes painii, niin silloin se ratkaisu on enemmän tämmönen paikallinen laadukas joukkoliikenne, kuin sitten lähijunaliikenne.

Juha: Näähän on erinomaisesti toisiaan tukevat liikennemuodot, ei missään tapauksessa toisiaan korvaavat.

Jalmari: Tamperetta on tässä podissa nyt, tai tässä jaksossa itse asiassa kehuttu jo melkoisesti, koska Föli on jäljessä matkustajamäärissä Nysseä jonkun verran. Ja olen ainakin itse kuullu kritiikkiä siitä, että bussit ajelevat tyhjinä eikä matkustajia

riittäis Turussa ratikkaan. Mä oon ite käyttäny Föliä lähinnä näinä ruuhkatunteina, jolloin istumapaikat olleet kortilla ainakin Kupittaa ja keskustan välillä. Miten on, riittääkö ratikalle käyttäjiä Turussa?

Lauri: Tänä päivänäkin, jos katsoo busseja, mitkä kulkee tässä raitiotiereitillä Kupittaa ja kauppatorin välillä, niin kyllä siel on hyvin paljon matkustajia liikkeellä. Me ollaan Raitiotie-yhtiössä yhdessä Fölin kanssa tarkasteltu näitä matkustajamääriä, ja koitettu ymmärtää, et minkä se tuleva matkustajamäärä on. Ja miten suuria raitiovaunuja meidän pitäisi esimerkiksi hankkia tälle linjalle. Ja kyllä ruuhka-aikoina raitiovaunut on totta kai varmaan hyvinkin täynnä. Vois aatella näin, et se ei oo mikään ongelma.

Mutta raitiotie tuo myös semmosen mahdollisuuden tällöisen houkuttelevuuden näkökulmasta myös siihen, että ehkä useampi tulis käyttämään joukkoliikennettä sitten päivällä, iltasella, viikonloppuisin. Mikä vois muuttaa tätä tän hetkistä ikään kuin matkustamisen tapaa, joka ehkä kenties Turussa sitten on.

Jalmari: Ehkä viimeinen kysymys vielä tämmöisestä myyhinmurto-osioon liittyen. Niin ratikkaa ei tietysti yhdessä yössä rakenneta, vaan rakentaminen aiheuttaa häiriötä keskustaan ja muualle. Muistan kun aikoinaan Tampereelle rakennettiin ratikkaa, ja olin yhden kesän siellä töissä, niin totta kai se vaikutti Hämeenkadun viihtyisyyteen, ja varmaan ehkä asiakasmääriinkin.

Miten kauan tää rakentaminen haittaa sitten esimerkiksi Turussa yhtä tiettyä katualuetta, ja miten te vastaisitte tähän kritiikkiin?

Juha: Se oikeastaan vaihtelee se, että miten paljon tietyllä katualueella se työ kestää. Se joissain tapauksissa voi olla kohtuullisen pitkä, ja etenkin näitä arkeologiset kaivaukset venyttää sitä yksittäisellä katualueella. Mutta ei tietenkään sillä tavalla, et tää koko rakentamisaika on per yksi katu. Vaan kyllä me tehdään eri katuja vaihteittain. Tyypillisesti ehkä vuosi tai jotakin semmoista voi olla kaiken kaikkiaan. Ja jos ei oo arkeologisia kaivauksia, niin nopeemmin. Ja kaivausten kanssa sitä saattaa olla hitaampi.

Tää työnaikaiset haitat, tähän on myöskin semmonen asia, mihin on valtakunnassa saatu paljon lisäymmärrystä ja lisäoppia tässä viimeisen 10 vuoden aikana näiden isojen hankkeiden tiimoilta. Tampereella aikanaan se opiskelu on aloitettu. Siellä huomattiin, että tälle pitää jotakin tehdä, ja on lähdetty parantamaan asioita. Ja nyt esimerkiksi pääkaupunkiseudulla, vaikka Raide-Jokeri-hanke tai Kruunusillat-hanke, molemmat on voittanut useampiakin kertoja palkintoja sillä alueella näitten liikennejärjestelyjen toteuttamisesta.

Että olennaista siinä, siis mun mielestä ne keskeisimmät jutut, et miten näitä haittoja voidaan pienentää, on se, että ensinnäkin pyritään siihen, että on kohtuullisen pitkäaikaisia ne liikennejärjestelyt. Et ei sillä tavalla, et joka päivä pitää eri reittiä

kulkee, vaan et kun tehdään liikennejärjestely, niin se pitäs aika pitkään, saatais tehdä mahdollisimman monta työvaihet. Se on myöskin kustannustehokasta.

Tehdään riittävän hyvä pinta. Elikkä jos on jalankulkijoille poikkeusreittejä, niin et ne on hyväpintaisia. Siitä on ihan asiallista kulkea, ettei tarvi missään kynnöspellossa mennä. Sitten hyvät opasteet, ettei kukaan eksy. Jalankulkija tietää, et jos mä olen nyt tässä, ja olen tuonne menossa, niin mitä reittiä minun pitää mennä. Ni homma pelaa aika hyvin. Se ei oo niin iso ongelma, jos siihen tulee 50 metriä lisää kävelymatkaa, jos tietää, että tää on oikea reitti, ja se on hyvin opastettu.

Ja sit lisäks viimeisenä asiana se, että tiedotetaan hyvin. Pidetään ne alueen asukkaat ja yritykset ajantasaisen tiedon äärellä siitä, että mitä tapahtuu, milloin tapahtuu, koska tämä tilanne päättyy, ja palataan taas normaaliin.

Jalmari: Kello näyttää siltä, että tämän päivän jakso on paketissa. Tuntuu, että ehdittiin ottaa vasta pintakosketus ratikkaan. Mutta ehkä sieltä tulee vihapostia meikäläiselle, että miksi en tähän tajunnut kysyä teiltä mielipidettä. Mutta toimittajana olen toki siihen tottunut.

Tässä liikennepodin toisella kaudella mä oon päättänyt kysyä kaikilta vierailta tämän seuraavan kysymyksen. Eli miten kehittäisit Turun kestävästä liikennettä, jos olisit päivän ajan Turun autoritaarinen johtaja? Jos tehdään niin, että Lauri voi vaikka aloittaa.

Lauri: No ku Turku on nyt oma toinen kotikaupunki. Harjoittelen Turussa elämistä, liikkumista.

Jalmari: Koeajalla vielä.

Lauri: Vielä koeajalla tavallaan, juu. Niin täälhän on ihan, sanon et Suomen hienoin keskusta. Siis mistään toisesta suomalaisesta kaupungista ei löydy näin tavallaan hyvää kaupunkikeskustaa, missä voi kävellen liikkua, pyörällä liikkua ja joukkoliikenteellä sinne tulla. Ja autolla saapuessakin on kyllä aina parkkipaikka löytynyt.

Mutta vielä mun mielestä vois tavallaan tavoitetasoa kyllä nostaa. Elikkä hakee sieltä just näistä eurooppalaisista hienoista kulttuurikaupungeista mallia, ja leventää jalkakäytäviä, ja tehdä tavallaan tilaa sille oleilulle niillä kaduilla. Että hyvin voi säilyttää autoliikenteellekin tilan, mutta jalkakäytäviä leveämmiksi.

Jalmari: Juha, onko turkulaisen koeaika jo päättynyt, vai mikä on sun tilanne? Ja mitkä on sun mielipiteet, mihin suuntaan lähtisit kehittämään?

Juha: Joo, koeaika varmaan veikkaan, et jatkuu ihan elämän loppuun saakka, kun sen on vast tälle 56-vuotiaana vai 57-vuotiaana aloittanu, turkulaiselämän.

Mutta joo, jos tällöinen autoritaarinen tilanne tulis, että pääsisi ihan vapaasti päättää, kyl mä ottasin ensimmäisen päivän tavoitteeksi heti sen, että raitiotien investointipäätös. Ehkä vähän tylsäkuuloinen asia ja ilmeinen. Ja täydentäisin sitä sillä, et samalla, kun päätetään täst satama-Varissuo-linjan rakentamisen käynnistämisestä, samalla päätetään käynnistää yleissuunnitelma tavoiteverkon seuraavista vaiheista ja niiden järjestyksestä, mikä olis sitten se seuraava vaihe. Mikä on vaihe kaks, mikä on vaihe kolme. Tämmösillä päästäs hyvin alkuun.

Jalmari: Tämän päivän jakso oli tässä. Mä kiitän Juha ja Lauri teitä vierailusta. Kiva kun pääsitte studioon.

Juha: Kiitos.

Lauri: Kiitoksia paljon.

Jalmari: Kiitos kuuntelijoille, ja me näemme ensi jaksossa.

[loppumusiikki]