

Turun liikennepodi, kausi 2, jakso 14

Äänitteen kesto: 33 min

Litterointimerkinnät

Jalmari Salaterä Haastattelija

Pauliina Forsman 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

[ääni] litteroijan kommentti tai muu kuin puheen ääni

, . ? : - kieliopin mukainen välimerkki tai alle 10 sekunnin tauko puheessa

Jalmari Salaterä: Vielä 90-luvulla Turun seudulla kiisivät paikallisjunat maaseudulle, mutta nykyisin Turussa näkee säännöllisesti matkustajaliikenteessä ainoastaan kaukojunia. Missä mennään Turun lähijunien suhteen? Minne lähijunilla voisi tulevaisuudessa päästä? Entä millaisia hyötyjä lähijunaliikenteellä on? Tämä on Turun liikennepodi.

[alkumusiikki]

Jalmari Salaterä: Tervetuloa seuraamaan Turun liikennepodia, joka on tällä kaudella osa EU-rahoitteista Scale-Up-hanketta. Ääneen on päässyt jälleen meikäläinen, eli kaupunkiliikkumiseen erikoistunut toimittaja Jalmari Salaterä. Tänään vieraakseni tänne kaupungin studioon on saapunut Turun kaupungilta erityisasiantuntija Pauliina Forsman. Tervetuloa.

Pauliina Forsman: Kiitos.

Jalmari Salaterä: Tuttuakin tutumpi helppo lämmittelykysymys. Eli millä kulkupelillä saavuit tänään paikalle studioon?

Pauliina Forsman: No mä tulin Fölin kyydissä noin 12 kilometrin matkan. Mut ihan rehellisyyden nimissä, käytän kyllä myös autoa ja pyörää arjessani aika paljon. Mut et keskustaan on kivoin tulla bussilla.

Jalmari Salaterä: Monien kulkupelien käyttäjä siis.

Pauliina Forsman: Kyllä.

Jalmari Salaterä: Erityisasiantuntijoita on ollut ennenkin tässä podissa vieraana Turun kaupungilta, mutta mitä kaikkea sin vastuulle sitten kuuluu?

Pauliina Forsman: Joo, eli mun vetovastuulla on tää Lähijuna Varsinais-Suomeen -projekti. Mitään virallista hanketta ei oo, mutta nää Varsinais-Suomen radanvarsikunnat on palkannut mut yhteisesti kahden vuoden ajaksi. Ja tarkoitus on selvittää sitten lähijunaliikenteen mahdollisuuksia Varsinais-Suomessa. Ja pyritään tuottaa konkreettinen suunnitelma ja keräämään tietoa, et kunnilla ois sit oikeesti jotain konkreettista päätettävää, ku sen aika tulee.

Et tää on pitkälti tämmöstä sidosryhmätyötä, ja sit tiedon murujen kokoamista. Ja sit esimerkiksi eilen kokoontu meidän ohjausryhmä, joka on sit tämmönen tärkeä foorumi keskustelemiseen ja näitten tietojen vaihtamiseen ja yhteisten tavoitteiden määrittelyyn.

Jalmari Salaterä: Siirrytään hiljalleen tämän päivän jakson aiheeseen, eli paikallisjunaliikenteeseen. Tällasella meikäläisen lyhyellä monologilla me tätä paikallisjunia sivuttiin aiemmin tällä kaudella, kun Varsinais-Suomen liitosta Salla Muurman oli vieraana. Muistaakseni kasijakso oli kyseessä. Ja tällöin meikäläinen hehkutti ainakin tätä Ruotsin mallia junaliikenteessä. Mutta pyhitetään nyt tänään koko jakso näille Turun lähijunille.

Meille toimittajille termien määrittely on rakas ja tuttu aihe. Mä oon itse junailut paljon Ruotsissa ja Saksassa. Ja jälkimmäisessä on paikallisjunaliikenteessä useita eri junaluokkia. Eli S-Bahnit on varmaan monille tuttuja, mut sit sen lisäksi on näitä RB eli Regionalbahn-junia esimerkiksi.

Ja jos taas käännetään katse tänne Suomeen, niin Helsingin seudulla on HSL:n maksualue tässä Helsingin lähialueilla, ja sitten on myös tämä VR:n maksualue, eli Tampereelle ja Lahden suuntaan meneville junille. Eli Z menee Lahteen, ja onko sitten R-juna taitaa mennä Tampereelle asti.

Kun me puhutaan Turkuun suunnitellusta lähijunaliikenteestä, ni miten siitä pitäis puhua? Et pitääkö puhua paikallisjunista, lähijunista, taajamajunista vai jostain muusta? Et länsirannikolla kun ollaan, niin oma suosikki on ruotsin kielestä otettu tämmönen pendelöintijuna, joka ei nyt jostain syystä oo ottanut tuulta alleen tästä mun lobbaustyöstäni huolimatta. Mutta olik sulla tähän joku ratkaisu?

Pauliina Forsman: Se oiski hauska. Joo, näit mahdollisii termei on tosiaan useita. Eikä mikään niist oo varsinaisesti väärin. Et on seutujunaa, lähijunaa, paikallisjunaa, taajamajunaa, miksei tämä pendelöintijunakin. Ja me ollaan nyt jotenkin päädytty käyttää tätä lähijunaa, vaikka esimerkiksi HSL:n lähijunaliikenne on ihan täysin erilaista liikennettä. Et ku siel on tiheästi pysäkkejä saman kaupungin alueella, ja tietty tosi isot käyttäjämäärät. Et ihan kaikkia voi mun mielestä käyttää.

Jalmari Salaterä: Otetaan lyhyt katsaus tonne historiaan, koska noi paikallisjunat ei oo ratikankaan tapaan mikään uusi juttu Turussa. Sillä junaliikennettä lähiseuduille oli vielä 90-luvun alkupuolelle. Ja tuolloin reittiä liikennöinyt VR lakkautti sitten matkustajaliikenteen Uudenkaupungin radalla vedoten kannattamattomuuteen. Tää tais olla ehkä viimesiä paikallisjunia tääl Turun seudulla. Jos oon väärässä, ni korjaa toki.

Naantali-radalla oli kans ollu matkustajaliikennettä, ja se oli lopetettu jo sitten aiemmin. Ja samoihin aikoihin Turun lähiseudulla oli lakkautettu rankalla kädellä junaseisakkeita ja asemia. Oliks tässä paikallisjunien tai lähijunien alasajon taustalla pelkkä kannattamattomuus, vai oliks esimerkiks vielä 90-luvulla melko tiukassa istunu ajatus autokaupungista sitten läsnä?

Pauliina Forsman: Joo, tätä mä oon yrittäny itsekin penkoa ja selvittää. Eli kannattamattomuus on ollu perusteluna, ja ilmeisesti muuallakin Suomessa on samoihin aikoihin lakkautettu sitä lähijunaliikennettä, ja vedottu kaluston vanhenemiseen. Käytännössä homma on menny kaiketi niin, et se vuoroväli on vähennetty ekaks niin harvaks, et sil ei oo sit oikeasti päässyt enää päivittäisliikkumista hoitamaan.

Ja mä mä en tiä, et onks ollu niinkään kysymys autokaupungista, mutta et julkinen liikenne ei oo silloin lakkauttamisen aikaan ollut järin kovassa huudossa. Et ehkä sit on ajateltu, et autolla pääsee. Ja nykyään tähän julkiseen liikenteeseen suhtaudutaan eri tavalla, kun esimerkiks sen ympäristövaikutukset on ehkä eri tavalla tiedostaen korostunu.

Ja nää Varsinais-Suomeen kaavaillut yhteysvälit olis kyllä julkisella rahalla subventoituja. Eli ei nää ns. kannattavia oo taloudellisessa mielessä jatkossakaan. Mutta ehkä täl julkiselle liikenteelle nähdään sit vähän erilainen arvo tänä päivänä, ku silloin lakkauttamisen aikoihin.

Jalmari Salaterä: Historiasta vielä sen verran, että lähijunaliikennettähän tuli Suomeen lisää tässä ihan viime vuosina. Muistaakseni vuonna 2020 käynnisty tää Liikenne- ja viestintäministeriön pilottihanke, jossa alueellista junaliikennettä edistettiin Tampereen seudulla, Kotkan ja Kouvolan välillä. Eli Tampereella tuli se M-juna, ja Kouvolan ja Kotkan sataman välille tais tulla sitten O-juna. Ja sitte oli tää Etelä-Pohjanmaa vielä. Turun seutu oli muistaakseni kans siinä hakemassa rahoitusta, mutta jäi rannalle nuolemaan haavojaan. Miten näin pääsi käymään?

Pauliina Forsman: Joo, täs on toinen asia, jota mä oon koittanu vähän penkoa. Ja ymmärtääkseni mitään kauhean selkeitä perusteluja ei oo koskaan saatu. Eli tämä pilotti on ollu semmonen vähä ehkä yllättäenkin tullut väylä eri alueille päästä sen ostosopimuksen sisään. Ja reunaehdot on ollu aika väljät. Ei oo esitetty mitään tiukkoja perusteita tai edes rahasummia, vaan siihen on saanu hakea aika laajalla spektrillä.

Ja niit hakemuksii ja pyyntöjä on tietääkseni tullutkin tosi paljon. Ja sielt on sit LVM valinnut ne sopivimmat yhteysvälit. Ja yhtenä perusteluna on kaiketi käytetty sitä, et mis on ollut paras valmius sille liikenteelle. Mut et joo, tää on vähän tämmönen, et ei siit oo mitään virallista vastausta. Mut onhan se selkeä puute, et Varsinais-Suomi ehkä ainoana melkein eteläisenä maakuntana sieltä puuttuu.

Jalmari Salaterä: Historian päätöksiä nyt varmaan tarpeeks märehditty, niin otetaan katseet hiljalleen tonne tulevaan. Eli tänne Turkuun, ja samalla sitten Suomen junaliikenteeseen.

Suomessahan junaliikenteen markkinat on vapautettuja, mutta haasteena on sitte ollu tää eri raideleveys verrattuna muuhun läntiseen Eurooppaan. Ja koska mitään kalustoyhtiötäkään ei oo saatu vielä perustettua, niin ulkomaiset operaattorit sitte ei käsittääkseni ihan hirveän mielellään ole investoineet tänne Suomen junaliikenteeseen. Eli nykyisin ainoastaan noi pääkaupunkiseudun lähijunaliikenne taitaa olla ainoastaan kilpailutettuu Suomessa. Jos puhutaan matkustajaliikenteestä.

Eli toisin sanoen Suomessa junamarkkinat on niin sanotusti de jure vapaat, mutta de facto VR-monopoli on edelleen voimassa, jos näin vois sanoa. Ja koska kaikki junaliikenne Suomessa ei oo kannattavaa, ni sitte on tätä markkinaehtoista liikennettä, ja sen lisäksi sitte on tää ostoliikenne. Eli ministeriö ostaa VR:ltä esimerkiksi sitte Turusta lähtevän tän pohjoisen yöjunan, joka menee sit Rovaniemelle saakka.

Ja siinä varmaan lyhykäisyydessään. Oonks mä nyt ymmärtäny Suomen junaliikenteen perusperiaatteet oikein? Vai oliko sulla jotain lisäyksiä tähän meidän junaliikenteeseen?

Pauliina Forsman: Joo, kyl se kutakuinkin näin menee. Eli Suomessa on tosiaan, toimii markkinaehtoista liikennettä näillä kannattavilla yhteysväleillä ja ostoliikennettä kannattamattomilla. Ja tän ostoliikenteen maksaa valtio. Käytännössä sen tilaa tällä hetkellä LVM, mutta tulevaisuudes se on luultavasti Traficom. Tai sit nää alueelliset toimivaltaiset viranomaiset, jollanen myös HSL on sit omalla toimialueellaan.

Ja esimerkki tämmösestä ostoliikenteestä on vaikkapa Pori–Tampere-yhteysväli, joka ei ole taloudellisesti kannattava. Ja Varsinais-Suomessa ei tosiaan oo yöjunaa lukuun ottamatta ostoliikennettä. Ja sehän palvelee ehkä sit matkustamista enemmän, eikä niinkään päivittäist liikkumista tai työmatkaliikkumista.

Ja EU:sta tulevan sääntelyn johdosta myös tää ostoliikenne pitää kilpailuttaa jatkossa. Eli tosiaan Suomen ainoan kilpailutuksen on tähän mennessä tehnyt HSL, ja siinäkin sit ainoan tarjouksen jätti lopulta vain VR. Toki he sai vähän hintaa sillä laskettua. Mut nyt tää ostoliikenne menee myös kilpailutukseen.

VR:n ja LVM:n ostoliikennesopimus päättyy vuoden 2030 lopussa. Eli käytännössä sen jälkeen sit alkaa se uus kilpailutettu operointi. Ja Suomi on tosi pieni markkina. Ja me ollaan maantieteellisesti käytännössä saari, ja meillä on vielä poikkeava raideleveys. Joten käytännössä me ei olla kauhean houkutteleva aluevaltaus ehkä ulkomaalaisille toimijoille, vaikka se teoriassa onkin ollut mahdollista. Et sen näkee sit käytännössä, et ketä sit lähtee mukaan niihin kilpailutuksiin.

Jalmari Salaterä: Jos mietitään tätä Turun tilannetta, niin missä sitten ollaan tällä hetkellä tarkalleen Turun seudun paikallisjunien kanssa? Jos sä siitä lyhyesti osaat jotain sanoa?

Pauliina Forsman: Joo, meil on tosiaan useampi ratasuunta, jolle sitä liikennettä toivotaan. Eli on tämä Uudenkaupungin suunta, jossa isoin ongelma tällä hetkellä on se, et siel on peruskorjauskuntonen tavaraliikenteen rata, jolla ei saa tällä hetkellä operoida henkilöliikennettä. Ja täst on nyt valtion kanssa vuoropuhelu käynnissä, et heil on kovasti intoa siellä Uudenkaupungin suunnalla saada se juna jo ennen sitä 30-lukuu liikkeelle.

Sit on Loimaan suunta. Se on infran puolesta ehkä helpoin. Sen sais noin viidellä seisakkeella alkuun sen lähijunaliikenteen. Mut siel on tällä hetkellä VR operoimassa. Eli sit pitäs miettii, et sovitetaanko niit vuoroja sinne väliin, vai oisko sit siin vaan yksi operaattori. Ja vastaavasti siin on kaksi mahdollista päätepysäkkiä, et mennäänkö Loimaalle vai jatketaanko lähijunaliikennettä Tampereelle asti.

Ja Salon suunta menee aika käsi kädessä länsiradan kanssa. Et siel on sit se tarvittava ratakapasiteetti. Ja sit meil on vielä tää Rasion ja Naantalin suunta, johon sitten esimerkiksi se Salon juna tekis semmosen niin sanotun hännän. Et se junan kääntöaika on joka tapauksessa Turussa tunnin luokkaa, jolloin se ehtis ihan hyvin sinne Naantaliin.

Ja näiden kuntien osalta on nyt keskustelu auki, et pystyiskö ne ostamaan nyt jo 20-luvulla niitä VR:n Helsinki–Turku-liikenteenhäntiä. Mut siin on vähän tämmöstä. Siel on tietysti infrapuutteitaki viel radalla, mut siin on myös tämmöst juridista laintulkintaa. Et Suomessa markkinaliikenteen palvelutasoa ei saa nostaa julkisella rahalla. Niin sit tulkitaan, et onk se sen tavallaa, et jos sä jatkat sitä markkinaehtoista reittiä ostoliikenteenä sinne Naantaliin. Mut näyttäs siltä, et tää nyt saattas olla mahdollista.

Ja vuoroväli näis ois kaikissa noin tunnin luokkaa näin alustavasti. Ja Traficomilt tuli tämmönen megapaksu julkaisu, joka kannattaa vilkaista, jos on aiheesta kiinnostunut. Eli tämmönen ku henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut 2030-luvulla Suomessa. Ja he on hahmotellut siinä näit kilpailutuskokonaisuuksia.

Eli siel on tää nykytason liikenne, jolloin käytännössä Varsinais-Suomes ei olis sitä ostoliikennettä. Ja muuallakaan ei ois saman vertaa, koska inflaatio syö rahan arvoa, ja nää infrainvestoinnit vie rahaa, ja ylipäättään tää uus organisoitumismalli.

Sit oli tää myöhempien laajennuksien malli VE1+, jossa oli sit kaikki nää muut ratasuunnat, paitsi Uusikaupunki. Ja sit oli vielä tää VE2, jos on nää myöhemmät laajennukset. Ja täällä, nää nous mediaanki aika hyvin, ja just huolta herätti se, et se Uudenkaupungin rata oli siellä viimeisessä kategoriassa. Eli käytännös sit 40-luvulla.

Ja Traficom ainakin on puhunu tämmösten isojen kilpailutuskokonaisuuksien edistämisestä. Mut viime viikolla tuli uutinen, että Rauma sai kehysriihestä 2,5 miljoonaa euroa valtiolta tämmöseen Rauma–Tampere-yhteysvälin. Et onk se sit käytännössä kuitenkin myös sitä yksittäisten yhteysvälien lobbaamista?

Ja valtion suunnalta odotetaan tietoa aika isoista linjauksista. Et muun muassa siitä, et missä sitä liikennettä tulee ylipäättään jatkossa olemaan. Mikä on valtion taloudellinen rooli tässä lähijunaliikenteessä. Ja sit kalusto on myös semmonen iso kysymysmerkki.

Ja niin ku sanottu, et ollaan hyvin odottavissa asemissa vielä. Ja Traficomın mukaan näitten kilpailutusten valmistelu pääsis alkuun jo -26 vuonna, eli ens vuonna. Ja silti meilt puuttuu tietoa näin tärkeistä asioista. Et kyl täs vähän hoppu tulee. Et tällä hetkellä meidän ohjausryhmässä on ollu ajankohtaisena tää vaikuttamistyö, jotta saatat sit se mahdollisimman hyvä palvelulinjaus tänne Varsinais-Suomeen.

Jalmari Salaterä: Onks näissä viel tarkemmin pohdittu sitte, et meneekö linja Loimaalta Turkuun, vai jatkaako siitä Naantaliin asti tai Salosta Naantaliin asti? Vai miten nää siis menee?

Pauliina Forsman: Joo, no se Salo–Turku–Naantali on aika varmuudella se. Et siin on se junan kääntöaika sellanen, et se ehtii sinne. Ihanteellista on, jos se Tampereen reitti myös jatkaa Naantaliin. Et on ainaki semmonen optio.

Jalmari Salaterä: Sä vähän tosta Uudenkaupungin radasta puhuitkin, niin millaiset valmiudet eri radoilla on sit aloittaa liikennöintiä? Et tarvitaak sinne hirveästi lisää seisakkeita? Et esimerkiksi Raisiossa Nuorikkalan seisakkeen suunnitelmat etenee ihan hyvää tahtii. Et minkälaisista investoinneista puhutaan siis?

Pauliina Forsman: Joo, kyl näil kaikilla ratasuunnilla on vaihtelevasti näitä infratarpeita. Varsinais-Suomi on siinä mielessä vähän poikkeuksellinen maakunta, et meil on harmillisen paljon sitä korjausvelkaa jäänyt. Kun se junaliikenne on lakkautettu ja asemat on myyty ja on jätetty seisakkeet ja radat rapistumaan.

Ja näitten seisakkeiden summis on tosi paljon vaihtelua. Ja siihen vaikuttaa esimerkiksi se seisakkeen koko ja maaperä ja ympäristö, mihin se rakennetaan. Et esimerkiksi tän Raision seisakkeen hinta-arvio on Traficomien mukaan noin viisi miljoonaa euroa. Naantalin liikennepaikka on jopa 15 miljoonaa, et se on tosi arvokas. Kun taas tän Turku-Toijala-yhteysvälin nää viisi seisaketta maksaa yhteensä sen 12,5 miljoonaa. Et ei oo ihan vertailukelposia niitten hinnat keskenään.

Jalmari Salaterä: Vähän tuosta kalustosta olikin, tai sitä sivusit. Niin mä operaattoria lähdin pohtimaan. Että onks siitä viel tietoo, et onk sitte VR, Suomen Lähijunat, joku ulkomainen toimija, vai mitä näitä kaikkia on? Onk sulla siitä mitään sanoa vielä?

Pauliina Forsman: Joo, no se selvii sit vasta käytännössä, ku sitä markkinavuoropuheluu aletaan käymään. Et täl hetkel ei oo tiedossa muita, kun tietysti VR operoi Suomessa, ja sit tää Suomen Lähijunat oy, joka on ollut kiinnostunut erityisesti tästä Uusikaupunki-Turku-yhteysvälistä.

Ja kalusto on tosiaan iso pullonkaula Suomessa. Ja siitä asiasta ei oo tullu mitään esitystä vielä. Mut et näill näkymin olis tulossa tämmönen valtion omistama kalustoyhtiö, josta nää operaattorit vois sit vuokrata sitä junakalustoa. Ja siihen kytkeytyy tietty sit varikot viel samaan teemaan.

Jalmari Salaterä: Sä myös sivusit tätä rahoitusta. Niin miten sen neuvottelut tällä hetkellä on edenny? Et onks näissä radanvarsikunnissa konsensus siitä rahoituksesta? Ka millä periaatteella sitten näit rahoitusosuuksia on vaikka pyritty määrittelemään?

Pauliina Forsman: Tää on kenties isoin kysymys sen ohella, et missä sitä liikennettä tulee kulkemaan. Ja aika perinteinen tämmönen muna vai kana ongelma myöskin. Et valtio odottaa, et kunnat sopis näistä maksuosuuksista ennen ku on niitä palvelulinjauksia. Eli tieto, et missä se liikenne kulkee. Ja vastaavasti kunnat odottaa, et valtio kertois, et miten se on tässä taloudellisesti mukana. Eli mitä sinne kuntiin jää maksettavaa.

Ja täs on sit vielä kaksi näkökulmaa, eli on se infra, ja sit on itse liikennöinti. Ja ollaan käyty tätä keskustelua periaatteellisella tasolla. Mutta et miten esimerkiksi sit kustannusten jako, tai et millanen kustannusten jakotapa koettais vaiks oikeudenmukaiseksi. Mutta mistään konkreettisesta on vielä oikeestaan mahdoton sopii tässä vaiheessa.

Ja eilen just ohjausryhmässä pyöriteltiin vähän tätä Tampereen mallia. Eli siellä nää Tampereen seudun kunnat ostaa näitä muutamia lisävuoroja. Ja ne kulut on jaettu niin, et 20 prosenttia määräytyy asukasluvun mukaan, jolloin Tampere on tietysti siin kategorias isoin maksaja. Ja se loput 80 sen sijainnin perusteella. Ja siin on katsottu, et se joka on kauimpana Tampereesta, ni hyöttyy eniten siitä yhteydestä. Ja he on ollu ilmeisesti tähän aika tyytyväisiä.

Jalmari Salaterä: No ulospäin ainakin Uuskaupunki on ollut melko aktiivinen näiden paikallisjunien saamiseksi, niin ku sanoitki. Ja entisenä uusikaupunkilaisena, niin olen saman huomannut. Mut sit muuten radanvarsikunnat, ni niis on ollut aika vaihtelevaa aktiivisuutta tai kiinnostusta asian tiimoilta.

Tossa Varsinais-Suomen liiton liikennepodijaksossa mä koitin tästä vähän kyselläkin, että tulisko esimerkiksi Turun olla semmonen johtaja tai ottaa semmonen johtajan rooli tässä lähijunaprojektissa. Ja sain silloin melko diplomaattisen ja hieman kiertelevän vastauksen. Tulevalle poliitikolle oli siinä tilausta. Saadaak sulta suora näkemys asiasta, et kuka ottaa sen johtajan roolin tässä?

Pauliina Forsman: Voi olla, et sä saat yhtä kiertelevän ja diplomaattisen vastauksen. Mut että Turku on tosiaan ottanut vetovastuulleen nyt tän kahden vuoden selvitystyön vetämisen. Ja Turun näkökulmastahan erilaisii raidehankkeita on ilmoilla paljon. Et länsirata on Turulle valtavan tärkeä, ja nyt sitten raitiotie herättää tietysti kovasti keskustelua, ku on vaalit alla, ja pitäis ehkä sit tän vuoden aikana tehdä siihen liittyvää päätöstä.

Ja kun näitä ratasuuntii on monta, niin mun mielestä on hyvä, et sitä aktiivisuutta on myös muualla. Ja tä meidän ohjausryhmä on sit se foorumi, jossa me huolehditään siitä, et alueelta lähtee yhtenäinen viesti esimerkiksi valtion suuntaan.

Ja helmi-maaliskuussa oli lausuttavana tosiaan tällöinen lakiesityksen luonnos, jonka perusteella myös alueella vois olla näit toimivaltaisii viranomaisii jatkossa. Eli myös esimerkiksi kunnat tai kuntayhtymät, miksei joku muukin taho pystyisi tilaamaan sitä ostoliikennettä jatkossa.

Käytännös tä on hallinnollisesti aika raskas toteuttaa. Et Traficomin mukaan pelkästään siihen kilpailutusten tekemiseen ja valmisteluun tarvittas 10 henkilötyövuotta viideksi vuodeksi, plus sit se koko muu organisaatio ja brändi ja muut. Ja tällöisen yksittäisen yhteysvälin takii tää tulis todennäköisesti aika kalliiksi.

Ja mun arvaus on, et näissä ensimmäisissä kilpailutuksissa Traficom varmaan tulee olemaan se toimivaltainen viranomainen, ja kunnat sit tilaa sen kautta liikenteen. Mut et jatkossa ehkä sit tää muuttuu, kun sitä kokemusta karttuu. Mut on hyvä asia, et se mahdollisuus on teorias olemassa.

Jalmari Salaterä: Eli jatkossa sitten sun näkemyksen mukaan kuntayhtymä tai sitten joukkoliikenneviranomainen mahdollisesti tilais liikennettä, vai ketä sen hoitais?

Pauliina Forsman: No varmaan nyt ensimmäisellä kilpailutuskierröksellä, mä luulen, että varmaan Traficom olis se toimivaltainen viranomainen, ja kunnat tilaa sen kautta. Et se toimivaltaiseksi viranomaiseksi ryhtyminen on aika raskas prosessi. Ja

mä luulen, et yksittäinen kunta ei siihen varmaan kykene. Et sit se ois varmaan kunnat yhdessä jollakin tavalla.

Saatetaan nähdä erilaisia versioita. Ihan mielenkiintoista nähdä, et miten. Mut nyt esimerkiksi Rauma käynnistää sen oman liikenteensä jo -27. Ja he esimerkiksi ei aio pyrkiä tämmöseks toimivaltaiseksi viranomaseks, vaan tilaavat sitten LVM:n tai Traficomin kautta siis.

Jalmari Salaterä: Tänäänkin me mainittiin toi Tampereen raideliikenne. Eli tää paikallisjunaliikenteen M-juna, joka on saavuttanut käsittääkseni aika kovan suosion. Ja radanvarsikunnat tosiaan hiljattain osti niitä lisävuoroja ministeriön kautta, niin ku tossa mainitsit. Eli kysyntää lähijunille siis näyttäisi olevan. Mutta onks ne sit ajankohtaisii muuallakin Suomessa, ja sitä kautta Turussa?

Pauliina Forsman: Joo, kiinnostusta näyttäs olevan. Eli Varsinais-Suomen ja Pirkanmaan ohella ainakin Pohjois-Suomessa, Päijät-Hämeessä ja Kymenlaaksossa. Mä en ole ihan kärryillä, et missä muualla Suomessa mennään vaik sen infran osalta. Et mis kunnos, ja mikä valmius siel on. Ja näihin kaikkiin toivottuihin yhteysväleihin ei varmastikaan oo valtion rahaa tarjolla.

Ja sit yks semmonen näihin lähijuniin kytkeytyvä iso kysymys on vielä nää kiskobussit, jotka kulkee aika pitkiäkin matkoja Suomessa. Esimerkiks vaikka Varkaudesta Joensuun kautta Nurmekseen. Ja niihin valtio käyttää tällä hetkellä 11 miljoonaa, eli melkein kolmanneksen koko siitä ostoliikennepotistaan. Eli se on hiukan alle 35 miljoonaa se summa, jolla valtio ostaa täl hetkellä sitä ostoliikennettä.

Ja Traficom vähän uumoilee, et nää vois siirtyä pyörille, koska siel tulee kaluston ikä vastaan. Niin sen keskinäisen kilpailun lisäksi, niin tää kiskobussien mahdollinen lakkauttaminen herättää varmasti sitten myös poliittista vastustusta muualla päin Suomea.

Jalmari Salaterä: Tässä jakson loppupuolella voitais vielä keskustella hieman näistä lähijunien hyödyistä ja linkittymisestä sitten muihin projekteihin. Ja tosiaan, kun entinen uusikaupunkilainen olen, niin mä oon seurannut tätä keskustelua. Ja siellä mä oon välillä törmännyt siihen, ettei lähijunaliikenteen maholisii hyötyjä nähdä.

Ite mä taas näen asian niin, että moni saattais olla kiinnostunu asumaan tämmösissä kaunistellen sanottuna tyhjenevissä seutukeskuksissa, jos sieltä pääsis mukavasti junan kyydissä esimerkiksi tunnissa tonne Kupittaaan työpaikkakesittymään. Sillä työpäivän voi alottaa junissa, ja asuminen on aika edullista vaikka Uudessakaupungissa. Minkälaisii hyötyi sä ite näet lähijunissa?

Pauliina Forsman: Joo, kyllähän tää lähijunaliikenne lois toteutuessaan tämmösen laajemman asumisen ja työssäkäynnin piirin ja alueen. Ja just nää tiiviimmät työssäkäyntialueet olis yks tosi keskeinen hyöty. Näit hyötyi on paljon, ja mä en

oikeastaan oo kuullu kauheesti argumentteja vastaan. Et mä luulen, et raha on se, mikä sit lopulta ratkasee. Ja lopullist hintalappuuhun ei oo viel tiedossa.

Muita aika keskeisii hyötyjä on esimerkiksi maankäytön tehostuminen näillä asemanseuduilla, ja sit tietty kuntien saamat imagohyödyt. Vetovoimaa, pitovoimaa, uusia asukkaita. Ympäristöhyödyt on kiistattomat, koska juna on hyvin vähäpäästönen liikkumismuoto. Ja sit tietysti myös hyvin turvallinen. Ja sit esimerkiksi huoltovarmuus on yksi tulokulma. Et näitä hyötyjä kyllä riittää.

Jalmari Salaterä: Tässä on ehkä hyvä puoli se, että rata on jo rakennettu, niin siitä ei mitään hirveästi ympäristöpäästöjä tai ilmastopäästöjä siis tule enää. Käsittääkseni näit paikallisjunii pystyttäis jo nykyisellään ajamaan esimerkiksi Salon suuntaan nykyradalla. Se on tietty eri asia, mikä on sitten vuoroväli.

Mut jos me mietitään länsirantaa ja lähijunien linkittymistä niihin, niin kaksoisraide Salon suuntaan ainakin helpottais sitten lähijunien ajamista, ja mahdollistais lyhyemmän vuorovälin. Niin minkälainen kytkös lähijunilla on sitten tähän Länsiranta-projektiin?

Pauliina Forsman: On kytkös, eli tällä hetkellä se Salon suunnan ratakapasiteetti sallis vaan yksittäisten vuorojen ajamisen aika hiljaisina aikoina. Joten siit ei oikein saa järkevää tämmöstä liikennekokonaisuutta. Ja se Turku–Salo-kaksoisraide vasta sit tuo sen riittävän kapasiteetin siihen riittävän tiheeseen lähijunaliikenteeseen.

Ja itse asias näil kaikilla ratasuunnilla on kytköksensä Länsirataan, koska ne tietysti liittää sen muuhun maakuntaan, ja tuo myös sitä syöttöliikennettä, jolloin se Länsiradan potentiaali saadaan paremmin käyttöön.

Jalmari Salaterä: Mä oon jonkin verran tääl Turussa törmänny sellaseen vastakkainasetteluun, että seudullinen lähijuna nähdään tämmösenä kaupungin sisäisen raideliikenteen eli raitiotien korvaajana sitten Turun tapauksessa. Mä kysyin tätä samaa aiemmin tällä kaudella tossa ratikka-jaksossa. Mutta en ehkä ihan semmosta suoraa vastausta saanut, mitä hain silloin. Niin miten sä ite näät, voiks näin ajatella? Vai miten ratikka ja lähijunat kytkeytyy toisiinsa?

Pauliina Forsman: No joo, vaalien alla näky aika monen vaalilupauksissa, että korvataan raitiotie lähijunalla. Mut ei ne voi olla toistensa korvikkeita. Eli se raitiotie on nimenomaan sitä kaupungin sisäistä liikkumista enemmänkin, ja sit lähijuna on tätä maakunnallista. Ja toki niil voi olla yhtymäkohtansa, ja tavallaan voidaan tehdä helpoksi vaihtaa kulkumuodosta toiseen. Mut et kyl nää on kaks eri asiaa. Ja raitiotie on tietysti Turun päätettävä asia, ja tää on sit vähän laajempi, tää lähijuna.

Jalmari Salaterä: Ainakin toistaiseksi ratikka on Turun oma, mutta ehkä –

Pauliina Forsman: Joo, toivotaan et se, sit jos se toteutuu, et se venyy tonne naapurikuntienkin puolelle.

Jalmari Salaterä: No me tiedetään se, että Suomi on saatu autoistettua vahingossa tai tarkoituksella melko onnistuneesti vielä viime vuosikymmeniin asti. Niin riittääkö lähijuniin sitten matkustajia? Tästäkin tuntuu olevan paljon epäilyksiä ilmoilla.

Pauliina Forsman: Joo, tää on hyvä kysymys. Eli erilaisia arvioita näistä käyttäjämääristä on tehnyt niin Väylä kuin Traficom. Ja niis on aika isoja heittojakin keskenään. Ja myös esimerkiksi Scale-Up:in puitteis on tehty tämmönen selvitys paikallisjunaliikenteen pendelöintipotentiaalista. Mut et tän asian näkee vast sit käytännössä, kun se juna liikkuu.

Ja joka tapauksessa tiedetään, et tää tulee olemaan julkisella rahalla subventoitua. Et ei edes pyritä siihen, et se ois tosiaan taloudellisesti kannattavaa. Mutta kyl tää ainakin kiinnostusta on herättänyt.

Ja niin ku Salla sano omassa jaksossaan, et ihminen valitsee helposti sen itselleen helpoimman vaihtoehdon. Et jollekin se varmasti jatkossakin olis se auto. Mut et jos sä nyt asut aseman lähellä, ja käyt vaikka Turussa töissä, niin mikäs siinä sit aamulla aloittaessa työpäivä junassa. Ja ei tarvi parkkeerata mihinkään. Niin uskon kyllä, että kyllä ihmiset sen varmaan omakseen ottais.

Jalmari Salaterä: Näin humanistina haluaisin vielä pohtia paikallisjunia tälleen Ruotsin vinkkelistä. Länsinaapurissa junaliikenne nähdään käsitykseni mukaan herkemmin ehkä palveluna, siinä missä vaikkapa sitten terveydenhuoltokin. Johon paikallisella tasolla sitten halutaan käyttää sitä rahaa, että saadaan niitä paikallisjunavuoroja.

Suomessa taas keskustelu pysähtyy monesti siihen, että junaliikenteen tulisi olla jonkun käsityksen mukaan kannattavaa, ja tällön sit tietysti monesti jätetään myös herkästi nää autoliikenteen ulkoisvaikutukset huomioimatta. Ja niin ku mainitsit, niin subventiota tää tulee vaatimaan. Niin pitäiskö meidän suomalaisten muuttaa ajatusmaailmaa tässä asiassa? Monestihan sanotaan, että otetaan Ruotsista mallia, ja sitten poliittisia toimia tehdään sen mukaan. Ni pitäisikö ajatusmaailmaakin sitten lainata sieltä?

Pauliina Forsman: Joo, tää on kiinnostava ajatus. Ja itse näin yhteiskuntatieteilijä, ni oon ihan samaa mieltä. Et ois aika hienoa, jos me ajateltas näin. Et varmaan siel sit taas ne raha ja realiteetit tulee vastaan. Mutta toki ne on kaikki arvostus ja priorisointikysymyksiä. Et joo, ei oo tähän tarkkaa vastausta, mutta mielenkiintoinen näkökulma.

Jalmari Salaterä: Tietty ajat on, mitä on. Että rahaa ihan hirveästi ole kenellekään, jos puhutaan julkisesta –

Pauliina Forsman: Niukkuutta jaetaan.

Jalmari Salaterä: Kyllä, taloustieteen termein näin. Meillä uhkaa aika nyt loppua kesken, mutta jos asia olisi minusta kiinni, niin jatkettaisi tätä vielä päivän ajan keskustelua tästä paikallisjunaliikenteestä.

Paketoidaan nyt jakso kuitenkin tähän, sillä liikennepodin toisella kaudella olen päättänyt kysyä kaikilta vierailta seuraavan kysymyksen. Eli miten kehittäisit Turun kestävää liikennettä, jos olisit päivän ajan Turun autoritaarinen johtaja?

Pauliina Forsman: Joo, mä nyt vähän Turkua laajemmin, mut kyl mä totta kai toivoisin myötätuulta lähijunille ja niihin kytkeytyville raidehankkeille. Kuten vaikkapa Länsiradalle. Et toivottavasti joku päivä pääsee vielä hyppäämään Helsingin junaan tosta lähiasemalta Piikkiöstä. Tai huristaa vaikka Muumimaailmaan junalla. Tai miksei vaikka sit URPO-rataa pitkin tonne Poriin asti, joka on mun vanha kotikaupunkini. Tulee kasitietä kulutettua aina vähän väliä. Niin toivotaan, et nää ottaa tuulta alle.

Jalmari Salaterä: Me saadaan ihan konkreettinen Muumi-juna, eikä vaan semmonen pötköttävä asvaltilla menevä juna.

Pauliina Forsman: Joo, just se.

Jalmari Salaterä: Se on hyvä neuvo se. Aika on täynnä, ni mä kiitän Paulina vierailusta.

Pauliina Forsman: Kiitos.

Jalmari Salaterä: Ja tähän jaksoon päättyy myös liikennepodin toinen kausi. Joten kiitos kaikille kuuntelijoille, jos olette tänne asti jaksaneet pitää korvat avoinna. Näkemiin.

[loppumusiikki]