

Turun Liikennepodi, kausi 3, jakso 1

Äänitteen kesto: 32 min

Litterointimerkinnät

Jalmari Salaterä	Kysyjä
Sirpa Korte	Vastaaaja
sa-	sana jää kesken
...	lause jää kesken
(sana)	epävarmasti kuultu jakso puheessa
(-)	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: Matkaketjujen avulla turkulaiset pystyvät liikkumaan kaupungissa hyödyntäen eri kulkutapoja. Miksi matkaketjuajattelua tulee lisätä? Miten matkaketjuja suunnitellaan? Entä miltä tulevaisuuden matkaketjut näyttävät? Tämä on Turun liikennepodi.

[musiikkia]

Jalmari Salaterä: Tervetuloa seuraamaan Turun liikennepodin erikoisjaksoa, joka toteutetaan osana SUMPS for BSR -hanketta. Äänessä on vanhaan tuttuun tapaan kaupunkiliikkumiseen erikoistunut toimittaja Jalmari Salaterä, ja tänään tänne kaupungin studioon on saapunut vieraakseni liikennekehitysjohtaja Sirpa Korte Turun kaupungilta. Tervetuloa.

Sirpa Korte: Kiitos.

Jalmari Salaterä: Aloitetaan erikoisjaksokin nyt viime kausilta tutulla kysymyksellä, eli millä saavuit tänään paikalle?

Sirpa Korte: Saavuin kävellen, niin kuin yleensä teen. On semmonen sopiva puolen tunnin kävelymatka, niin se on näistä matkaketjuista ehkä yksinkertasin.

Jalmari Salaterä: Osa kuulijoista saattaa muistaa sut vielä joukkoliikennejohtajana, mutta nykyisin titteli on pramea liikennekehitysjohtaja. Varmaan voi sanoa Rouva Joukkoliikenteeksi. Mitä tän nykyisen tittelin alle kätkeytyy, eli mitä sä teet kaupungilla?

Sirpa Korte: Mun keskeinen tehtävä on parantaa Turun saavutettavuutta, on se sitte kansainvälisesti tai valtakunnallisesti tai sit seudullisesti tai kaupungin sisällä.

Käytännössä se tarkoittaa sitä, miten sujuvasti ihminen pääsee esimerkiksi tulemaan junalla Tampereelta Turkuun, miten usein junat kulkee, miten pääsee jatkamaan asemalta muualle, minne onkaan menossa täällä, tai asioimaan naapurikunnasta keskustaan tai mitä ikinä onkaan tekemässä. Näissä kaikissa on se matkaketju kuitenkin se yhdistävä tekijä. Isossa kuvassa on kysymys siitä, että yksittäisten kulkutapojen suunnittelusta siirrytään kokonaisuuden suunnitteluun.

Ehkä mainitsisin vielä liikenteen datan. Sehän on kanssa älyttömän tärkeä asia. Jotta me voidaan tehdä hyviä matkaketjuja, jotta me voidaan lisätä liikenteellistä saavutettavuutta, niin se data ja miten sitä hyödynnetään liittyy siihen paljon. Voidaan suunnitella odotettavissa olevien ruuhkien mukaan tai informoida asiakkaita, kuntalaisia, turisteja paremmin. Datan hyödyntämisessä on tosi paljon tehtävää, ja se antaa myös paljon mahdollisuuksia.

Jalmari Salaterä: Nyt kun on saatu konventionaaliset esittelyt alta pois, niin mennään tähän tämän päivän aiheeseen, minkä tuossa mainitsinkin eli matkaketjut. Muistaakseni tässä podissa on ennenkin puhuttu matkaketjuista. Itsekin käytin matkaketjua tänään, kun menin eka ratikalla Pasilaan ja junalla Kupittaaalle, ja studioon sitten siirryin perinteiseen tapaan kävellen. Itselleni matkaketju tarkoittaa eri kulkumuotojen yhdistelemistä yhdelle matkalle, mutta onks tälle termille jokin vakiintunut määritelmä akateemisesta vinkkelistä, vai miten sä ite määrittelet matkaketjun?

Sirpa Korte: Aika lailla samalla tavalla kuin sinäkin. Matkaketju on semmonen ovelta ovelle -matka, jossa yhdistyy useampi kulkutapa. Käyttäjälle sen pitäisi kuitenkin tuntua yheltä sujuvalta kokonaisuudelta eikä semmoselta pätkittäiseltä säätämiseltä. Usein siinä ratkasevaa ei oo se varsinainen tietty matkanteko, vaan nimenomaan ne vaihdot eri välineitten välillä ja semmonen luotettavuus. Matkaketjuhan toimii vaan jos siihen voi luottaa, että se ketju jatkuu.

Jalmari Salaterä: Mä oon tässä podissa melkein väkipakolla pyrkinyt tuomaan referenssejä ulkomailta, ja niin aion myös tänäänkin tehdä. Onks sulla jotain erityisen hyviä matkaketjuesimerkkejä esittää meille kuuntelijoille ulkomailta? Tässä kun mietit, niin mä voin lämmitellä kuulijoita kevään reilimatkastani Alppien yli. Jos muistan oikein, niin kun Saksan suunnalta tulin, vaihdoin junaa Sveitsin Zürichin ja Pohjois-Italian Milanon välillä kaksi vai kolme kertaa. Vaihtoa tehtiin kaukojunista paikallisjuniin, ja nämä vaihdot oli aikataulutettu minuutin tarkkuudella, ja niihin aikatauluihin pystyi jopa luottamaan.

Erityisesti huomiota herätti se, että vaihto tehtiin melkein poikkeuksetta laiturin poikki kävellen. Eli ikään kuin joku fiksu liikennesuunnittelija olisi peräti ajatellut asiaa siitä käyttäjän näkökulmasta, että jos saavutaan laiturille kolme, niin seuraava juna lähtee laiturilta neljä, eli ei tarvinnut ylikulkuun tai alikulkuun mennä. Sitten taas kun junan ikkunasta katsoi ulos, paikallisliikenteen bussit melkein odotti siinä jo matkustajia kyytiin laiturin vieressä, ja pienissäkin kaupungeissa oli vartin tai 10

tai 20 minuutin vuoroväli eli selkeä vuoroväli. Onko sulla jotain vastaavia referenssejä heittää tähän väliin?

Sirpa Korte: Sun esimerkki kuulostaa juuri täydelliseltä. Sellastahan sen täytyy olla. Että tosi hyvältä. Valitettavasti viimeisen vuoden aikana on jäänyt paremmin mieleen semmosia erittäin ei-toimivia matkaketjuja, ja molemmat esimerkit sattuu olemaan Italiasta. Roomassa maaliskuussa ne reaaliaikaiset näytöt siellä bussipysäkeillä eli ihan eri elämää kuin todellisuus. Bussi tuli täysin sattumanvarasesti, ja semmonen jää valitettavasti mieleen tietenkin.

Samoin kun Napolissa olin vuosi sitten, niin siellä juna hajosi kahdesti. Siellä sitten odotettiin ja ihmeteltiin, ja sitten kun lopulta päästiin satamaan parin matkaketjun kautta [naurahtaen], niin sitten siellä oli peruttu niitä lauttoja. Että vaikka sää oli mitä parhain, niin jostain syystä niitä vaan oli peruutettu useimpia. Eli jos hyvät asiat jää mieleen, niin kyllä ne huonotkin asiat jää mieleen. Että siellä on paljon kyllä kehittämistä.

Sveitsi on tietysti aivan mahtava. Siellä todella hienosti toimii, ja sä kyllä tosi hyvin kerroit sen, että mitä se on, silloin kun se toimii saumattomasti. Vaikka meillä on totta kai paljon kehittämistä täällä, niin silti haluaisin sanoa, että meilläkin on hyviä asioita. Esimerkiksi kun tulee junalla Kupittaaalle, niin siitä on todella kätevä jatkaa bussilla eri suuntiin. Aina on kehittämistä, mutta ollaan oikealla polulla.

Jalmari Salaterä: Rooma ja Napoli eivät ehkä parhaita esimerkkejä tosiaan, niin kuin sanoit.

Sirpa Korte: Muuten ihania kaupunkeja, mutta joukkoliikenteeseen ei kyllä pystynyt luottamaan.

Jalmari Salaterä: Kyllä. Suomea on autoistettu tietoisesti tai tiedostamatta nyt vuosikymmenten ajan, mut ehkä paradigma on täs muuttumassa. Jos sun pitäis tiivistää jotenkin, että miksi matkaketjuajattelu on tärkeää, että eikö ois helpompaa vaan ajaa sillä yksityisautolla A:sta B:hen.

Sirpa Korte: No, kasvavassa kaupungissa se katutila on rajallinen resurssi, eli se ei yksinkertaisesti riitä, jos henkilöautoliikenteen määrä kasvaa koko ajan. Ja sitten täällähän asukasmäärä koko ajan kasvaa, niin tarvitaan semmonen ratkaisu, jossa eri kulkutapojen vahvuudet saadaan yhdistettyä toimivaksi matkaketjuksi. Käyttäjän näkökulmasta se tuo kyllä vapautta. En sano sitä, etteikö henkilöautolla ajaminen oo vapautta, mutta sitä vapautta, ettei tarvi olla sidottu yhteen kulkutapaan. Voi valita tilanteen mukaan, joskus kävellä, joskus mennä bussilla, junalla, joskus sillä autolla, mikä sit onkin millonkin se tarpeellinen ja perusteltu ratkaisu itselle.

Parhaimmillaan se tarkoittaa sitä, että liikkuminen on joustavaa ja ennakoitavaa ja sopii paremmin omaa arkeen kun vaan sitten aina se yksi vaihtoehto. Tossa olikin jo

vähän puhe hyvistä matkaketjuista, niin parhaimmillaan se on semmonen, jota ei edes huomaa. Ne vaan toimii. Se on semmonen sivutuote, miten se matka etenee. Yleensä on jonnekin menossa, ja voi olla ajatukset jo siellä kohteessa.

Jalmari Salaterä: Jos ihan fyysisellä tasolla mietitään matkaketjujen suunnittelemista, niin millaisista palikoista se sit rakentuu? Itellä nyt ainakin tuli tästä Sveitsin esimerkistä mieleen se, että kulkuvälineestä toiseen vaihtaminen on selkeä ja vaivatonta ja nopeaa.

Sirpa Korte: No just noin. Se vaihdon helppous on oikeastaan siinä koko matkaketjun ytimessä. Konkreettisesti se matkaketju rakentuu siitä, että vaihtaminen on sujuvaa ja loogista ja pysäkit ja asemat tosiaan sijaitsee järkevästi ja aikataulut sopii yhteen. Juuri sitä, mitä kerroit tossa. Yhtä tärkeitä on myös se, että käyttäjä saa ajantasaista ja luotettavaa tietoa. Ja onkin joku ongelma, ei tuukaan vaikka seuraavaa bussia, niin että myös siitä on sitten tieto saatavissa, niin sitten ei tarvi tarvi sitä ihmetellä.

Esteettömyys on tietysti ihan itsestäänselvä lähtökohta, ja pitää pystyä liikkumaan vaivattomasti tilanteesta ja käyttäjästä riippumatta. Vielä mainitsisin ton liityntäpysäköinnin, on se sitte pyörällä tai autolla, niin se on monesti ihan keskeinen osa matkaketjua kanssa. Sitten on opastukset, katokset, valaistukset, kaikki tällaiset asiat, mitkä tekee kokonaisuutena sen hyvän ketjun. Tosiaan parhaassa tapauksessa ei tarvi kiinnittää koko asiaan huomiota, kun hommat vaan pelittää.

Jalmari Salaterä: Entä sit vähän abstraktimmalla tasolla jos mietitään. Tällä nyt lähinnä pohdin sitä, että lipputuotteen sille matkaketjulle pystyisi ostamaan esimerkiksi yhdestä paikasta, ettei tarvii useammasta verkkokaupasta ostaa. Tässä on ainakin omasta näkökulmasta Suomessa vielä jonkun verran tehtävää, että päästäis vaikka Hollannin tasolle, jossa on tämä maanlaajuinen pyöräjärjestelmä OV-fiets, en tiedä, miten lausutaan. Voit, kuulija, laittaa mulle vihapostia, jos lausuin ihan väärin, mutta mennään tällä. Eli jokaiseen kaupunkiin ei pidä ladata omaa sovellusta, että pystyisi käyttämään vaikka kaupunkipyöriä. Mitä sulle tulee mieleen tämmösistä abstraktimmista asioista liittyen matkaketjuihin?

Sirpa Korte: No, siinä on vielä Suomessa kyl kehittämistä. Toki kun melkeinpä kaikkialla nyt lähimaksut käy, niin se helpottaa asiaa, mutta ihannetilanne olisi tietysti, et vois suunnitella yhdestä paikkaa ja maksaakin yhdestä paikkaa ne matkansa. Google Maps on tietysti sekä meillä että maailmalla todella hyvä työkalu siihen, etsiä sitä sopivaa reittiä, mutta et maksamisen puolella ollaan tietysti vielä siinä mielessä hajanaisia, että koko ketjua, jos täällä ympäri Suomen liikkuu, ei kyl yhdestä paikkaa ihan hevillä saa maksettua.

Sit taas jos ajatellaan paikallisesti, niin mä sanoisin, että täällä Turussa ollaan tässä aika pitkällä. Fölin alueellahan voi matkustaa samalla lipulla bussissa ja vesibussissa ja tulevaisuudessa ratikan myötä myös raitiovaunussa. Ja vakiasiakkaat voi käyttää

fölläreitä maksutta, että sitäkään ei tarvi huolehtia, ja se tekee kyllä siitä matkaketjusta aika selkeän ja helpon. Suunta on kyllä oikea: kohti sitä, että liikkuminen on käyttäjälle yksi yhtenäinen palvelu. Ollaan hyvässä vauhdissa kohti sitä.

Jalmari Salaterä: Tämä lähimaksu oli itse asiassa hyvä nosto. Jos muistelen oikein, niin oliko Föli ihan ensimmäisiä Suomessa, jossa pystyi bussimatkan maksamaan lähimaksulla, vai olenko ihan...?

Sirpa Korte: Joo, siis Föli oli ensimmäinen Suomessa ja taisi olla Pohjoismaissa toinen, joka otti käyttöön lähimaksun. Ja odotas nyt, onks tää nyt, moneskos vuosi, oisko nyt viisi vuotta jo vai viides vuosi. Aika menee niin äkkiä, mutta se on joko nyt viides tai kuudes vuosi, kun meillä on tämä käytössä.

Jalmari Salaterä: Se on ainakin turistille mukava, ettei mitään äppikauppaa tarvitse avata, heti kun Turkuun tulee, vaan sitten lentoasemalla, satamassa tai rautatieasemalla pelkästään lähimaksulla pääsee kyytiin.

Sirpa Korte: Totta, ja moni ihan paikallinenkin on sanonut, että se on vaan niin kätevää, että on lisännyt matkustusta, kun se tuntuu niin helpolta. Jos ennen ei kauheesti käyttänytkään Föliä, niin nyt on sit uskaltanut ja todennu, että vitsi, tää on ihan älyttömän helppoa. Ja sehän on.

Jalmari Salaterä: Pystyksä tässä nyt heti sanomaan, et mitkä on ne vaikuttavimmat keinot, kun niukkuus vallitsee, ja jos halutaan matkaketjuajattelua tai matkaketjuja kehittää? Millasia keinoja tulisi priorisoida vai pystytäänkö priorisoimaan? Mietin, et kannattaako esimerkiksi liityntäparkkien sijaan panostaa enemmänkin yhtenäisiin lipputuotteisiin vai...? Heitin sulle tälläsen vaikean kysymyksen, mut onks sulla mitään vastata siihen?

Sirpa Korte: Toi on silleen tosi vaikea kysymys, kun kaikenhan pitäis pelittää, jotta se matkaketju ois miellyttävä ja semmonen, et ei tarttis päättään hirveesti sillä vaivata. Mutta jos mä nyt ajattelen, että... No, totta kai liityntäparkit on tärkeitä ja yhteiset lippujärjestelmät ja tälläset on tosi tärkeitä, mutta että jos ois pakko valita, niin mä ajattelisin, että juuri se aikataulutus. Että kun sä vaihdat liikennevälineestä toiseen, niin se vaihto ois ketterä ja sillain, että niitä tosiaan menee niitä yhteyksiä, joihin vaihtaa, niin ettei tarvii kauheesti odotella, vaan sieltä on aina sitte seuraava vaihtoehto tulossa. Se on kyl varmasti se tärkein ja varmasti myös kallein näistä.

Jalmari Salaterä: Monesti menneinä vuosina kaupunkiympäristöä on suunniteltu ja tehty etenkin meille kolmekymppisille terveille miehille tälleen yleistäen, eikä erityisryhmiä kuten lapsia tai liikkumisesteisiä oo välttämättä huomioitu samaan tapaan kuin tällä hetkellä. Miten tällaiset ryhmittymät sit pitäisi matkaketjuissa huomioida? Sä taisit noi liikkumisesteiset tossa vähän niin kun, niihin viittasitkin, mutta oliko sulla tähän jotain enemmän vielä?

Sirpa Korte: No jos matkaketju toimii lapselle tai liikuntaesteiselle, niin sit se toimii yleensä kaikille. Siinä mielessä se on hyvä lähtökohta. Ja se esteettömyys ei oo lisä vaan juurikin semmonen perusasia. Ja on tärkeätä, ettei ajatella pelkästään fyysistä esteettömyyttä, vaan myös sitä, et meidän tieto on ymmärrettävää ja selkokielisenä löytyy ja on semmosta ennakoitavaa jokaselle.

Jalmari Salaterä: Ja varmasti jokainen on jossain kohtaa elämää ehkä liikuntaesteinen. Lapsen rattaita moni varmasti työntää elämässään, vaikka ei pyörätuolissa olisikaan.

Sirpa Korte: Juuri näin. Ja jokainen myös vanhennutaan ja aikanaan sitten, jos saa elää, on rollaattorin kanssa tai mitä onkin.

Jalmari Salaterä: Suunnataan katsetta seuraavaksi tänne Turkuun. Me ollaan tässä podissa puhuttu aiemminkin näistä liikkumispisteistä. Korjaa, jos olen nyt täysin väärässä, mutta ainakin itse oon ymmärtänyt liikkumispisteet paikoiksi, jossa matkaketjun aikana vaihdetaan kulkuvälineestä toiseen. Millaisia tämmösiä matkaketju-hubeja Turusta löytyy nykyisin, ja millaisia ominaisuuksiin näillä on? Itselle tuli esimerkiksi Kupittaa ja tori, bussiasema aika itsestäänselvinä mieleen, mut oliko sulla tähän jotain antaa meille?

Sirpa Korte: Kupittaa, keskusta, satama niin ne on tärkeitä matkaketju-hubeja. Samalla on tietty hyvä muistaa, ettei puhuta vaan Turusta, vaan koko kaupunkiseudun saavutettavuudesta ja siitä, mitä pisteitä löytyy. Pyöräpysäköintiä on mun mielestä suhteellisen hyvin. Toki sitä tarvitaan lisää.

Sitten taas ihan autojen liityntäpysäköinnille meillä ei oo tarpeeks paikkoja, ja sitä tarvitaan kyllä lisää, jotta matkaketjut toimii nimenomaan koko kaupunkiseudulla. Niitä on Liedossa jonkun verran, mutta muuten se on semmonen tosi tärkeä kehittämiskohta nyt, että me saatas autojenkin liityntäpysäköinti järjestettyä. Ja sithän se on sitä tärkeimpänä sitten, kunhan se raitiotie on meillä, tai sitten jos ja toivottavasti kun meillä on lähijunaliikennettä, niin se, että miten sinne asemille saadaan tai seisakkeille autoja parkkiin, niin se on kans tosi tärkeätä.

Jalmari Salaterä: Miten houkuttelevia tämmöset yksityisautoliityntäparkit on bussivaihtoilla? Ainakin ite jotenkin koen, että ehkä raideliikenteen yhteydessä tämmönen ois houkuttelevampi, mut onko näillä kysyntää myös ihan bussivaihtoehtoissa?

Sirpa Korte: No, raideliikenteen osalta se on varmasti paljon houkuttelevampaa, mutta kyllä busseissakin on, et nyt kun meillä on tämä hyvä runkolinjasto ja siihen liittyminen, niin tekee houkuttelevammaksi ton bussivaihtoehtokin. Esimerkiksi Liedossa niin siellä on tosiaan, kyllä siellä on paljon pysäköijä, jotka jättää autonsa ja tulee sitten mieluummin sillä bussilla.

Sit taas jos ajatellaan Pohjois-Turkua, niin tiedän, että siellä se on jo ihan rahakysymys, että näillä polttoaineen hinnoilla on tosi paljon edullisempaa ostaa se kuukausilippu ja jättää jonnekin Pohjois-Turkuun parkkiin auto ja ajella sitte töihin bussilla. Siinä on monia vaikuttimia siihen, että miksi haluaisi valita liityntäpysäköinnin ja jatkaa joukkoliikenteellä. Mut totta kai raideratkaisut on houkuttelevampia näihin.

Jalmari Salaterä: Mainitsit ton ratikan, niin ehkä mä uskallan sen Pandoran lippaan tämänkin osalta nyt avata. Ratikkapäätös niin sehän nyt tehtiin tässä loppukeväästä Turussa ehdollisena, eli valtion osallistumista vaaditaan. Ja ehkä ne lähijunatkin, mitä toivoit tossa, on tosiaan lähivuosina tulossa. Mihin suuntaan näitä matkaketjuja Turussa ollaan nyt kehittämässä tulevaisuudessa? Keskittyykö tämä erityisesti raiteiden varrelle, vai millasia mahdollisuuksia tää ratikka tähän matkaketjuajatteluun tuo?

Sirpa Korte: No, raiteet tuo kyllä matkaketjuihin semmosen selkärangan. Ylipäätänsä raitiotiet ja rautatiet on semmosia, ne on niin pysyviä, että ne on semmonen suurikapasiteettinen runko joukkoliikenteelle. Sit jos katsoo vähän pidemmälle historiaan, niin kautta aikojen esimerkiksi asutus ja yritykset on keskittynyt radanvarsille, asemien ja seisakkeiden läheisyyteen. Se syy on aika yksinkertainen, että kun se on luotettava ja suurikapasiteettinen ja pysyvä ratkaisu, niin sinne kannattaa investoida ja sinne kannattaa muuttaa asumaan lähelle ja muuta. Että kyllä ne raideratkaisut on sillä lailla sitä joukkoliikenteen selkärankaa, yhtään väheksymättä sitä miten tärkeätä on bussilinjasto ja miten paljon se täydentää sitä raitiotietä tai rautatietä ja mitenkä meidän uudet runkolinjat kuljettaa valtavia massoja ja tekevät niin jatkossakin.

Jalmari Salaterä: Tässäkin podissa on menneinä kausina käsitelty näitä yhteiskäyttöisiä vemppeitä eli skuutteja, tavarapyöriä ja yhteiskäyttöautoa. Jokainen on tainnut saada oman jaksonsakin. Mä ite ehkä kuulun edelleen näihin paatuneisiin skuuttivihaajiin, mutta tästä mun jääräpäisestä vastustuksesta huolimatta niilläkin on varmaan tulevaisuudessa matkaketjussa jonkinlainen rooli. Miten sä näet nää yhteiskäyttöiset kulkuvälineet, miten ne pitäisi matkaketjuissa huomioida?

Sirpa Korte: Ne on jo osa matkaketjuja, ja ihan tärkeäkin osa. Niitten täytyy vaan olla sillain hallittuja, mä tartun noihin skuutteihin, kun se on niin kiinnostava, niin sillain hallittuja, että ne tukee kokonaisuutta. Se tarkoittaa esimerkiksi sitä, et pysäköinti selkeästi selkeästi järjestetty jo sitä myös noudatetaan. Ja sitten että liikennesääntöjä noudatetaan. Sinällänsä itsestäänselvä asia, mutta kuitenkin semmonen, et siinä on parantamisen varaa. Kun se käyttö on turvallista ja ennakoitavaa, niin silloin nää kaikki skuutit ja muut yhteiskäyttöiset välineet on oikein hyviä liikkumismuotoja osana matkaketjua.

Jalmari Salaterä: Tää raitiotiekeskustelu oli mielenkiintoista seurattavaa tälleen helsinkiläisten vinkkelistä, ennen kuin valtuusto teki päätöksen. Osa ihmistä vastusti tätä raitiotietä viitaten tämmösiin autonomisiin autoihin, jotka vie kulkijan sit suoraan pisteestä A paikkaan B. Miten sä näet nää autonomiset ratkaisut? Viekö ne pohjan matkaketjulta, et tarvitaanko matkaketjua enää, vai toimiiko nää sitte enemmänkin vaikka syöttöliikenteenä ratikan, lähijunaan varten tai sitten ihan runkolinjaston varten?

Sirpa Korte: Autonomiset ratkaisuthan on tosi kiinnostavia, ja hienoa että niitä maailmassa viedään eteenpäin. En ollenkaan usko, että ne autonomiset ajoneuvot poistaa mitään matkaketjuja. Päinvastoin, et ne tosiaan sopii erittäin hyvin liityntäliikenteeseen ja tuomaan ihmisiä sinne massajoukkoliikenteen äärelle. Esimerkiksi ratikan tai lähijunan varten tai sit sinne runkobussille.

Täytyy muistaa, et nehän vie katutilaa ihan yhtä lailla kun henkilöautot, ettei ne sillä lailla ole erilaisia kuin ne kuljettajalliset autot. Ajatellaan katutilaa, joka on tosiaan kasvavassa kaupungissa rajallista. Siksi joukkoliikenteen niitä massakuljetuksia tarvitaan ihan jatkossakin, eikä sitä saa yksittäisillä autoilla korvattua, vaikka ne ois kuinka älykkäitä ja osaavia autoja.

Mä sanoisin, että ne on hyvä lisä liikennejärjestelmään ja erityisesti just syöttöliikenteessä ja sitten kaupunkien ulkopuolella, missä taas ei oo joukkoliikennettä niin paljon tarjota. Et kiinnostava paketti, ja vie varmasti kans osaltaan hyvään suuntaan, mut ei missään nimessä oo mikään joukkoliikenteen korvaaja.

Jalmari Salaterä: Mä nyt tartun tuohon, kun sanoit kaupunkien ulkopuoliset alueet. Mä mietin tätä matkaketjuajattelua, et pystyykö sitä ihan kaikkialla hyödyntämään. Esimerkiksi maaseudulla tai haja-asutusalueella niitä vaihtoehtoja ei välttämättä oo tällä hetkellä ainakaan käytössä. Pyrkiikö sitten liikennesuunnittelijat tai liikennesuunnittelu näiden matkaketjujen avulla korjaamaan näitä niin sanottuja maankäytön virheitä, kun on ensin kaavotettu haulikolla metsään ampuen, vai onko tää muna-kana-ongelma, että kysyntää pitää ensin nostaa lisäämällä tarjontaa? Saitko yhtään koppia tästä mun mongerruksestani?

Sirpa Korte: Joo, sain [naurahtaa], kiitos. Ei sitä ihan samalla tavalla voi realistisesti ajatella maalla ja kaupunkialueilla. Joukkoliikenne tarvii kuitenkin massaa, tai paljon käyttäjäpotentiaalia, ja sit jos asutus on hyvin hajallaan, niin vaikka olis kuinka paljon tahtoa, niin ei sitä pysty tehokkaasti järjestämään. Siksi niitten ratkaisujen täytyy olla erilaisia eri alueilla. Haja-asutusalueella voi juuri korostua vaikka kutsuohjattu liikenne, ja toisaalta se matkaketju voi alkaa omalla autolla ja sitten jatkua siellä lähempänä kaupunkia joukkoliikenteellä.

Mutta joo, muna-kana-asetelmahan siinä on, että kysyntä synnyttää tarjontaa ja tarjonta kysyntää. Mut ihan kaikkea ei tietenkään voi edes korjata liikenteellä, että se maankäyttö ja liikenne pitää suunnitella rinnakkain, niin silloin hyvä tulee.

Jalmari Salaterä: Tähän loppuun vielä semmonen huomio, että suomalaisia kaupunkeja on monesti kritisoitu siitä, että merellisyydestä tai saaristosta ei ole pystytty ottamaan kaikkea iloa irti. Onhan tässä ehkä pohjaa, jos katsoo vaikka Tukholman, Oslon tai Köpiksen tai sitten pienempienkin kaupunkien suuntaan. Siellä on otettu enemmän irti. Oslossa pystyy ihan siinä kaupungin keskustassa melkein menemään uimaan, ja Tukholmassakin on vesipusseja sun muuta saariston suuntaan.

Mä itse pohdin tota Turun ystävyyskaupunkia Göteborgia, et sielläkin näitä sähkölautoja ja perinteisiä lautoja menee joen yli tai sitten saaristoon. Toissa kesänä taisin käydä lautalla Göteborgin edustalla olevalla Brännön saarella, joka on noin tuhannen ihmisen autoton saari. Suosittelen käymään, jos ette oo käyny vielä. Tässäkin oli sit ihan matkaketjuajattelu itse asiassa, että lauttasatamaan mentiin ratikalla, se oli päättäri, ja siitä sitten käveltiin satamaan, josta lautta vei perille.

Jälleen vähän tällainen houraileva höpinä, mutta jos siirrytään Turun suuntaan, niin miten sit tulevaisuudessa täällä pystyis matkaketjuja saaristoon hyödyntään paremmin, vai hyödynnämmekö jo maksimaalisesti tätä kaunista saaristoa täällä?

Sirpa Korte: Emme todellakaan hyödynnä maksimaalisesti. Meillä on niin upeista upein Turun saaristo, mitä todellakin haluttaisi enemmän, että sekä paikalliset että turistit pääsisi siitä nauttimaan, ja myös se elinkeinoelämä ja ne palveluntarjoajat saisi enemmän asiakkaita. Samalla voitais kunnioittaa tätä ihanaa luontoa, mikä täällä on. Se on kyllä tärkeä tavote, että voitaisiin hyödyntää enemmän ja parhaimmillaan jopa silleen, että meillä ois johonkin lähimerenrantakaupunkeihin liikennettä, että voisi jopa työmatkaa mennä tuolla maailman kauneimmassa saaristossa.

Nythän Fölin on kaksi vesibussia. Ne on kaikista tykätympiä palveluja, mitä varmaan... En tiedä, onko parhaimpia, mitä kaupungista löytyy, mutta tykätympiä palveluja, mitä tiedän. Ihmiset kehuu niin paljon, kuinka ihanaa on mennä Fölin pikkuhinnalla koko perheellä risteilylle ja kattelee täältä mereltä käsin omaa rakasta kaupunkia. Tai turistit tietää, Suomessa todella moni, joka ei täällä asu, tietää, että joo teillä on ne vesibussit siellä, että ne onkin aika mahtavia, et pitääkin mennä kokeileen. Se on ihan, paitsi että se on kivaa, hauskaa ja toimivaa, niin myös semmonen imagoasia, jolla Turku voi ja tää Föli-alue ja Turun seutu loistaa, koska missä on tämmönen saaristo ja tämmönen ihana joki keskellä kaupunkia. Tää on semmonen, mistä voitais puhua sitten vaikka seuraava tunti [naurahtaa].

Sirpa Korte: Visit Turku varmasti kiittää tästä sun puheenvuorosta. Aika tässä näyttää olevan täynnä, niin mulla on ollut tapana kysyä aina podijakson päätteeksi

tiukka kysymys, ja mä en aio tästäkään tässä jaksossa luopua. Eli kysymys sinulle Sirpa: Miten kehittäisit Turun kestävää liikennettä, jos olisit päivän ajan Turun autoritaarinen johtaja?

Sirpa Korte: Nyt jos mulla on kaikki valta, niin ensimmäisenä mä tietysti päätän, et mulla on myös kaikki raha. Eli tää ei oo mistään pois se, mitä mä laittaisin lisää, vaan tää olis kaikki silleen mystisesti meille...

Jalmari Salaterä: Voidaan näin sopia.

Sirpa Korte: Jos mulla on kerran kaikki valta, niin näinhän se on. Elikkä kyllä mä panostaisin, kun kerran nyt näistä matkaketjuista puhutaan, että pysytään liikenteessä, siihen että arjessa liikkuminen olis tosi sujuvaa ilman omaakin autoa. Että olis todella... Ehkä viitaten siihen sun Sveitsi-esimerkkiin, että kerta kaikkiaan vaan yhteydet toimisi niin hyvin. Että kun elämässä on jokaisella ihan riittävästi kaikkea muuta mietittävää, niin toi liikkuminen olis sit semmonen, et se tulis ihan siinä sivussa ja olis semmosta huoletonta. Ja että Turkuun olis kans tosi helppo tulla: lentäen, junalla ja laivalla. Ehkä nyt ohimennen vielä huomautus siitä, että kansainvälisen saavutettavuuden puolesta se lentokenttä on kyllä supertärkeä ja sitä kautta yhteydet ulkomaille on kans keskeinen osa meidän kaupungin elinvoimaa ja vetovoimaa.

Mut sitten jos sitä olis sitä rahaa ja valtaa...

Jalmari Salaterä: Niin, konkretiaa peliin nyt. [naurahtelua]

Sirpa Korte: Niin mä kehittäisin semmosen vilkkaan sähkösen vesibussiliikenteen osaksi matkaketjuja. Todellakin täällä pääsis Paraisille ja Naantaliin ja Vepsään ja Ruissalossa minne haluaakin ja satamaan ja Kakskertaan. Meil ois semmonen lähiliikenne tässä vesibusseilla, sähköisillä vesibusseilla, ja niin että sä voit vaihtaa vesibussista toiseen ja se menee kaiken jäättömän ajan täällä. Se ois osa normaalia Fölin liikennettä, mutta vaan pikkasen ihanampi vielä kun mitä muualla on tarjota.

Jalmari Salaterä: Uutta Föriä et maininnut. Kakkos-Föriä.

Sirpa Korte: Joo, no sehän ilman muuta laitettaisiin sitten tonne Forum Mariniumin kulmille. Semmonen nyt tulis ihan ilman muuta, että hyvä kun kysyt.

Jalmari Salaterä: No niin. Lisää vesibussiliikennettä ympäri Turkua.

Sirpa Korte: Jos mä vielä sanon siitä, elikkä kun mulla oli se kaikki valta, niin tekisin liikkumisesta sujuvaa mutta myös elämyksellisempää. Meillä on kuitenkin poikkeuksellisen hyvät mahdollisuudet täällä siihen.

Jalmari Salaterä: Iloa liikenteeseen siis.

Sirpa Korte: Juuri [naurahtaa], iloa liikenteeseen. Hyvä slogan.

Jalmari Salaterä: Siitä voidaan ottaa Fölille uusi slogan, mutta tämän päivä jakso oli tosiaan tässä. Kiitos vierailusta, Sirpa.

Sirpa Korte: Kiitoksia, että sain tulla.

Jalmari Salaterä: Ja kiitos kuuntelijoille ja ensi kertaan.

[musiikkia]

Interreg
Baltic Sea Region



**Co-funded by
the European Union**



SMART GREEN MOBILITY

SUMPs for BSR