

Litterointi

Ihan Raisiosta! Ratahankkeet Raisiossa

Transcribed by [TurboScribe.ai](#).

Äänitteen kesto: 20 min 41 s

Haastattelija: viestintäjohtaja Mirikka Ruuhonen

Haastateltavat: kaupunginjohtaja Eero Vainio, kaupunkikehitysjohtaja Samu Mattila

Mirikka Ruuhonen:

Turun seudulla puhutaan nyt ratikasta, lähijunaliikenteestä ja nykyisen junakaluston liikennöinnin laajentamisesta, vaikkapa Raisioon. Eli tänään puhutaan joukkoliikenteen kehittämisestä. Meillä on aiheesta keskustelemassa Raision kaupunginjohtaja Eero Vainio ja kaupunkikehitysjohtaja Samu Mattila. Tuu kyytiin, hypätään liikkuvaan junaan. Tämä on ihan Raisiosta -podcast.

[alkumusiikki]

Mirikka Ruuhonen:

Pöydällä on siis selkeästi useita erilaisia hankkeita, mitkä lisäisivät julkisen liikenteen, joukkoliikenteen käyttöä. Ja tämä julkisen liikenteen lisäys onkin yksi Raision kaupungin strateginen tavoite. Kertoisitko Eero, että miksi?

Eero Vainio:

Raisiohan on yksi Suomen tiheimmin asuttuja kaupunkeja. Tämä tarkoittaa ylipäätään sen, että joukkoliikenteen järjestäminen Raisiossa on hyvät edellytykset siihen. Sitten me sijaitsemme yhdellä Suomen suurimmista kaupunkiseuduista. Meillä on Turku tuossa välittömästi vieressämme, Naantali, Lieto, Masku ja näin poispäin. Raisiohan on, kuten tiedämme, Suomen suurimpia risteys- ja kauneimpia. Kaikki tieto johtaa tänne. Kaikki liikenne kulkee meidän läpi. Silloin joukkoliikenteen kehittäminen on aika luontaisestikin hyvin keskeinen asia. Valtuusto päätti uudesta kaupunkistrategiasta, niin osana sitä on joukkoliikenteen monipuolinen kehittäminen. Sitten kun valtuusto on näin päättänyt, niin sitä me kaupungin viranhaltijat toteutetaan. Raisiossa... täältäähän rautatiet halkovat meiltä, satamien liikenne halkoo meiltä, moottoritiet ja kaikenlaiset liikennemuodot. Lentokenttäkin on tuossa vieressä. Raision kilpailuetu myös perustuu siihen, että meillä on helppo tulla ja meiltä on hyvä lähteä. Raisio on aivan erinomainen paikka asua, jos vaikka pendelöi jossain tässä seudulla. Jos ajattelee, että IC-juna tulisi Raision asti, niin ei se huonompi asia olisi, että voisi asua Raisiossa ja käydä vaikka Helsingissä päivittäin junalla töissä suoraan Raisiostakin. Onnistuuhan se nyt aika helposti Turustakin jo tällä hetkellä.

Samu Mattila:

Nostaisin myös sen näkökulman esille ehkä tuosta kaupunkikehityksen puolelta, että tässä on Raisiokin kasvanut viimeiset viisi vuotta varsin voimakkaasti ja kehittynyt kaupunkina. Meillä on ihan uusia asuinalueita, joissa asuu jo satoja, ellei jopa tuhattakin uutta asukasta. Tässä on syytä sitä joukkoliikennettä tarkastella myös siitä näkökulmasta, että missä meillä asukkaat ja työpaikat nyt ja jatkossa on. Se on siinäkin mielessä strategisesti hyvä asia tarkastella aina aika ajoin.

Eero Vainio:

Jos ajatellaan esimerkiksi Kuloistenniityn asuinalueet tuossa aivan niin kuin Raisio-Turun rajalla satakunnan tien varressa, niin siinäähän on kerrostaloalue suunnitteilla ja meilläähän on siinä kaavan mukaan paikka pienemmälle kaupalle ja päiväkotia lähdetään ensi vuonna rakentamaan. Sitten Raision keskusta on se puolisentoista kilometriä Turkuun, viitisen

kilometriä Turun keskustaan. Vieressä on Kuloisten, Mälikkälän suojelumetsät siinä ja Myllyyn on kävelymatka. Aivan ehdottomasti semmoinen sijainti, jossa ei ole mikään pakko omata autoa, jos vaan ne omat työmatkat sallii sen. Että siitä menee, niin kuin seitsemän minuutin välein menee kutosta ja kutoneen ja seiskalinjat niin niin kuin Raisiossa on erinomaiset mahdollisuudet sitten myöskin asua sillä tavalla, että ei tarvitse välttämättä autoa ollenkaan. Ja tulevaisuudessa tiedetään esimerkiksi, että suomalaisethan tulee vanhenemaan merkittävästi, kun mennään 15 vuotta eteenpäin. Se tarkoittaa, että entistä useampi ikääntyvä ihminen miettii sitä, että mitä sitten tapahtuu, kun se kortti otetaan pois. Ja silloin tällaiset Raision kaltaiset paikat, joissa kävellen joukkoliikenteellä on saavutettavissa paljon palveluita ja kaupunkiympäristö on miellyttävä, niin moni suomalainen tulee jatkossa, tai yhä useampi suomalainen tulee myös valitsemansa asuinpaikkansa sen perusteella, että pääsee ihan sen iänkin johdosta kulkemaan joukkoliikenteellä.

Mirikka Ruuhonen:

Kertoisitteko, missä mennään tällä hetkellä? Aloittaisiko vaikka Samu?

Samu Mattila:

Joo, ehkä tähän voisi ensiksi todeta, että kaikkien osalta varmasti kehitystä tapahtuu ja ehkä aktiivisimmin tällä hetkellä olemassa olevien raiteiden osalta näin Raision näkökulmasta. Siellä tehdään selvityksiä siitä, että missä mahdollinen Raision asemapaikka tulevaisuudessa sijaitsee ja lähijuna- ja kaukojuna-asiat molemmat on pinnalla. Ne ovat vaihtoehtoisia keinoja toteuttaa sitä nykyraiteen liikennöintiä.

Mirikka Ruuhonen:

Mites Eero, mikä on Raision kanta näihin meneillään oleviin hankkeisiin?

Eero Vainio:

Raision kanta on sellainen peruspositiivinen, ainakin nämä nähdään sellaisena optioina, mihin on mahdollista lähteä jos ei nyt aivan heti, niin tulevaisuudessa ainakin nähdään nämä mielenkiintoisena ja suhtaudutaan avoimin mielin. Mitä tulee ratikkaan, niin meidän keskustan kaavoissa on kaavavaraus raitiotielle. Kaavan näkökulmasta Raisiossa siihen on jo varauduttu ja kaupunki on antanut siitä positiivisen lausunnon Turulle. Turun pitäisi saada oma päätös ratikasta aikaan ja asian edetä siellä, ja sen jälkeen Raision päässä pitäisi tarkemmin laskea kustannukset ja kaikki muut. Tässä ollaan varmaan pitkällä 2030-luvulla ennen kuin asia suuremmin etenee, mutta tätäkin keskustelua käydään. Paljon riippuu siitä minkä hintaista ja mitä valtio esimerkiksi maksaisi. Sitten mitä lähijunaliikenteeseen ja kaukojunaliikenteeseen tulee, niin niihinhan meillä on raiteet valmiina ja se mikä meillä valmistelussa on ollut, niin asemapaikka olisi tosiaan tuossa alhaisten tien Raisionkaaren kulmassa. Siinäkin meillä kaavassa on jo rautatieasemalle tai asemapaikalle kaavavaraus olemassa. Siitä puuttuu sitten laiturit. Raision kaupunginvaltuusto on tähän lähijunaliikenteeseen ottanut aikanaan positiivista kantaa ja tässä tosiaan käydään myöskin esimerkiksi VR:n kanssa neuvotteluja parhaillaan.

Mirikka Ruuhonen:

Mikä näistä hankkeista 30-luvun lähestyessä on Raisiolle tärkein?

Samu Mattila:

Ehkä hankalaa arvioida sitä, että mikä on Raisiolle kaikkein tärkein. Se on vähän siitä kiinni, että mitä aspekteja haluaa korostaa. Onko se toteutettavuuden nopeus ykkösasia? Silloin ehkä olemassa olevat raiteet menevät edelle. Toinen on maankäytöllinen näkökulma. Molemmissa, sekä olemassa olevissa raiteissa että ratikassa, on potentiaalia. Itse lähtisin siitä, että se mikä on kustannustehokkaasti ja nopeammin toteutettava, olisi se ykkösasia. Silloin se on jompikumpi; joko lähijunaliikenteen tai kaukojunaliikenteen ratkaisut.

Mirikka Ruuhonen:

Minkä verran Raisio keskustelee naapureiden tai muiden seudun kaupunkien kanssa vai voidaanko jotain asiaa edistää täällä ihan omin neuvoin?

Eero Vainio:

Maakunnallinen keskustelu lähijunaliikenteen ympärillä on hyvinkin aktiivista näiden Varsinais-Suomen radanvarsikuntien ja kaupunkien kesken. Sitä käydään oikeastaan kuukausittain joko pelkästään tästä teemasta tai liittyen maaneuvotteluihin, joita valtio ja tässä Turun kaupunkiseutukunnat käy eli maankäytön, asumisen, liikenteen tulevaisuudensuunnitelmat. Sitten tästä kaupunkijunaliikenteestä, Intercity-junaliikenteen kulkemisesta Raisioon, niin siinä taustalla on idea, että junat kulkisi tuonne Naantaliin asti ja tätä on tiiviisti yhdessä Naantalin kanssa keskusteltu. Mutta jotta junat saadaan Naantalin asti niin vaatii sitten Naantalissa radan sähköistystä ja laiturirakentelua ja muuta. Mutta tosiaan eri suuntiin keskusteluja käydään aika tiiviisti siitä huolimatta, että aikaisintaan juna voisi kulkea noin vuonna 2027 täällä ja sekin vaatii sitten monessa asiassa onnistumista.

Mirkka Ruuhonen:

Mitkä on sellaisia kriittisiä asioita missä pitää onnistua tai mitkä on sellaisia asioita mitkä vois pysäyttää nämä hankkeet?

Eero Vainio:

Tällä hetkellä näyttää siltä, että niin kaukojunaliikenne, lähijunaliikenne kuin ratikka, niin kaikki nämä vaatii kaupungilta rahaa. Eli sitä, että kaupunki ostaa sitä liikennettä. Ja tietysti tässä on yksi sellainen kysymys, että mikä on Raision taloustilanne tulevaisuudessa ja miten tämä asia nähdään kaupungin päätöksenteossa. Että esimerkiksi Intercity-junaliikenne välillä Helsinki-Raisio Turun kautta, niin olisihan se aika komea juttu, mutta sillä on tietynlainen hintalappu, mitä VR meille siitä ehdottaa. Ja tässä sitten pitää miettiä, että mikä sen hintalapun suhde on esimerkiksi siihen, mitä me Fölistä tällä hetkellä maksetaan ja suhteessa siihen, että kuinka paljon uutta elinvoimaa ja vetovoimaa se Raisio toisi ja kuinka paljon vaikka monipuolisemmat pendelöintimahdollisuudet kaupunkilaisille.

Samu Mattila:

Jos jatkan vielä, niin tosiaan operaattorikustannukset on yksi keskeinen asia, että mitä se vielä vaatii ja että onko se siinä mielessä kustannustehokasta. Yhtä lailla nämä kaikki hankkeet vaativat meiltä investointeja; vähimmillään joko asemapaikan tai sitten ihan uusia raiteita, niin se on myös tässä kuntatalouden tilanteessa sellainen asia, mikä herättää keskustelua. Arvio siitä, että onko ne toteuttamiskelpoisia ja minä vuonna, niin sitä ei olla vielä Raisiossa tehty.

Eero Vainio:

Jos kustannuksia pohditaan näissä hankkeissa, niin käytännössä tämä kaukojuna-asemahinta tuolla Alhaisten tien ja Raision kaaren risteyksessä, niin tällaisen intercity-junakelpoisen seisakkeen hinta on tämänhetkisen arvion mukaan noin miljoona euroa. Voi olla enemmänkin, mutta puhutaan semmoisesta haarukasta. Kun sitten taas, jos ajatellaan ratikkaa, joka tietysti palvelee ihan erilaisia tavoitteita ja kulkisi sitten taas käytännössä satakunnan tietä Raision keskustaan, niin semmoisesta ei ole tarkkaa kustannusarviota edes olemassa. Puhutaan mahdollisesti sadasta tai kahdesta sadasta miljoonasta eurosta. Eli ollaan aivan eri mittaluokan hankkeessa euromielessä ja suunnitelmat ovat aivan eri vaiheessa. Eli tämän nykyisen raiteen hyödyntäminen on teoriassa hyödynnettävissä jo tällä hetkellä ja siinä päästään huomattavan pienillä kustannuksilla siihen nykyiseen infraan verrattuna tähän ratikkahommaan. Tosiaan kerran tunnissa kulkeva juna palvelee ihan eri tavalla kuin sitten viiden minuutin välein kulkeva ratikka, että näitä ei voi kyllä siinä mielessä suoraan verrata toisiinsa.

Mirkka Ruuhonen:

Asemapaikkajunaseisake on mainittu jo parin kertaan, niin miksi sitä suunnitellaan just sinne Nuorikkalaan?

Samu Mattila:

No tähän on vaikuttanut ihan ensivaiheessa se, että ollaan tarkasteltu alempia kaavatasoja, että missä meillä on kaavassa ylipäättänsä tällaiselle asemalle mahdollisuus. Niitä löytyy Raisiosta useampia, muistaakseni viitisen kappaletta. Nuorikkalan eduksi voidaan laskea se, että se on semmoisessa liikenteellisessä solmukohdassa ja maankäytöllisestä näkökulmasta siinä on Alhaisten vanha teollisuusalue vieressä, jossa voidaan miettiä sen alueen kaavallista kehittämistä johonkin täydennysrakentamisen suuntaan tai muuhun käyttöön. Nämä asiat ovat ehkä olleet niitä keskeisiä, miksi Alhaisten asema olisi se ensimmäinen, mistä voitaisiin lähteä liikenteeseen.

Mirkka Ruuhonen:

Miten lähijunaliikenteen käynnistyminen siis käytännössä vaatii? Meidän asukkaat tietysti haluaa tietää, että miten sinne Alhaisiin oikein pääsee?

Eero Vainio:

Kaikki Turkuun saapuvat junat tulevat ne sitten Tampereelta tai tulee ne Helsingistä, niin ne seisovat tunnin Turussa ennen kuin ne lähtevät takaisin. Ne ehtii siinä ajassa käydä Raisiossa helposti. Se matka on seitsemän minuuttia, eli nykyisellä kalustolla, nykyisellä henkilöstöllä pystyttäisiin Raisio-käynti tekemään. Se ei vaadi mitään muuta kuin sen laiturin ja sitten sen, että käytännössä liikenne- ja viestintäministeriö mahdollistaisi tämän, koska liikenne- ja viestintäministeriö on tässä kohtaa se toimivaltainen viranomainen. Sitten mitä tulee laiturin rakentamiseen, niin siitäkään ei voi kaupunki yksin tehdä, vaan laiturin pitää rakentaa sitten Väyläviraston toimesta. Eli kaikki nämä sinänsä yksinkertaisille kuulostavat asiat vaatii sellaista hyvin tiivistä yhteydenpitoa niin VRN kuin Suomen valtion kanssa tässä näin. Että näitä ei Raisio, ei omin peliliikkeen pysty tekemään. Ja sitten mitä tulee lähijunaliikenteeseen, niin nykyinen lainsäädäntö estää tällaisen lähijunaliikenteen tilaamisen. Kaupungit, kunnat ei voi tilata. Eli nykyhallitusohjelmaan peilaten, niin ensin pitää muuttaa esimerkiksi lainsäädäntöä, jotta voidaan edes tilata täällä alueella tällaista lähijunaliikennettä.

Samu Mattila:

Voisin jatkaa vielä, jos kysymys oli -- tässä, että miten Raisiolaiset saavuttaa tämän meidän aseman, niin siinä tapahtuu nyt esimerkiksi ensi vuoden aikana muutoksia Fölin joukkoliikennelinjastoihin. Eli runkolinjasto starttaa tuossa alkusyksystä vuonna 2025 ja se lisää meillä sitä poikittaisliikennettä muun muassa joukkoliikenteen osalta. Tällöin se meidän mahdollinen Nuorikkalan asemakin olisi huomattavasti helpommin myös bussilla saavutettavissa. Jos asemaa nyt haamottelee kartalle, niin asema on kiveheiton päässä meidän ydinkeskustasta. Oletusarvoisesti tämä asema olisi saavutettavissa myös jalan ja pyöräillen. Ollaan kaavassa myös varauduttu siihen, että siinä jonkun kokonen liityntäpysäköinti olisi myös autoille jo ihan ensivaiheesta lähtien.

Eero Vainio:

Runkolinja tosiaan aloittaa 2025 ja se kulkee Kupittaaalta Pernoon ja se menee Kehätietä pitkin 20 minuutin vuorovälillä. Tämä tarkoittaa, että me saadaan Raisioon ensimmäistä kertaa sellainen poikittaislinja, jolla käytännössä päästään esimerkiksi Ulpukalta Alhaisista Ulpuken keskustan kautta Myllyyn. Ja edelleen se tukee esimerkiksi sitä Kuninkojankin suunnalla, että ruskolaiset pääsevät helpommin saavuttamaan Raision palvelut. Eli tämä on vahvasti kaupungin sisäistä työmatkaliikennettä tukeva kehitys.

Mirkka Ruuhonen:

Tässä sinun mainitsemassa Kuloistenniityn asuinalueella, niin siitähän menisi sitten mahdollisesti tulevaisuudessa ratikka joskus ohi. Millainen aikaikkuna siinä sitten olisi?

Eero Vainio:

No se ratikka on tietysti kuuma peruna tässä seudulla ja raisiolaisena viranhaltijanakin, niin se varmasti kirjoittaa monenlaisia ajatuksia. Mutta yhtä kaikki niin meillä on nykyisellään kaavassa varaus Satakunnantiellä, että ratikka voisi siitä kulkea. Se voi olla myös superbussi tai jotain muuta tämän kaltaista, mutta siinä on ratikalle varaus. Ja miten se asia sitten voisi edetä? No ensin Turun pitäisi tehdä päätös siitä, että Turku rakentaa sen oman sisäisen ratikkansa. Ja sen jälkeen sitten seuraavassa vaiheessa, kun tämä olisi nytkähtänyt eteenpäin, niin sitten käytännössä Raisio ja Kaarina katsoisivat tilannetta, miltä homma näyttää. Ja sen jälkeen pitäisi sitten konkreettisempi suunnittelu käynnistää siitä, että miten se käytännössä se ratikka rakennettaisiin ja mitä se käytännössä sitten maksaisi. Ja sen jälkeen, kun nämä kustannukset on tiedossa, niin sittenhän pitäisi tehdä se päätös, lähdetäänkö tällaiseen vai ei. Ja sitten myöskin tähän menee aika monta eduskuntavaalikautta ennen kuin siinä pisteessä ollaan, minkälainen hallitus meillä on. Itse olen sen sanonut aina, että jos meillä maan hallitus olisi sellainen, että esimerkiksi haluaisi tällaista ratikkaa tukea vaikka 50 prosentilla, mitä maailmalla ihan tapahtuu, niin sittenhän se alkaa tuntua jo verrattain järkevältä hankkeelta. Mutta jos se on kokonaan Raision kustannettavana, niin näyttää hyvin epätodennäköiseltä, että nykytilanteessa semmoiseen lähdettäisiin. Mutta että selkeä mahdollisuus Raisiolle, että Raisio hyötyisi sitä vahvasti ja raisiolaisten mahdollisuudet liikkua ja kulkea paranisivat entisestään.

Mirkka Ruohonen:

Eli voidaan ajatella, että se kaupunginosa on siinä valmis ennen kuin ratikka kulkee ohi.

Samu Mattila:

Ainakin huomattavasti valmiimpi kuin nykyisellään, että kyllä tässä varmasti vielä aikaa menee ennen kuin ratikka mahdollisesti Raisiosta kulkee.

Mirkka Ruohonen:

Hypätään nyt tähän paikalliseen päätöksentekoon sieltä maan hallituksesta. Milloin täällä paikallisessa päätöksenteossa voisi olla seuraavia päätöksiä tästä raidehankkeiden edistämisestä?

Eero Vainio:

No käytännössä todennäköisesti seuraava päätös, minkä Raision kaupunki tekee, niin on lähteminen mukaan tällaiseen yhteiseen lähijunaliikenneselvitykseen. Sellainen tässä tehtäneen kevään aikana, mahdollisesti jo ennen kuin tämä podcast julkaistaan. Ratikka ei ole esillä lähitulevaisuudessa. Ja sitten kaukojunaliikenneselityksen suunnittelua tehdään tuon Väyläviraston kanssa. Ja syksyllä mahdollisesti sitten talousarvion käsittelyn yhteydessä keskustellaan siitä seisakkeen toteutuksesta.

Mirkka Ruohonen:

Kysymykset on nyt suurin piirtein käyty. Olisiko vielä jotain, mitä jompikumpi haluaisi lisätä?

Samu Mattila:

No ehkä voisin omasta roolistani nostaa sen, että joukkoliikenteen kehittäminen on kokonaisuus. Nämä ei ole välttämättä toisiltaan pois, mutta näitä on hyvä tarkastella silleen, että jos meillä jossain kohtaa raideliikennettäkin tulee, niin pystytäänkö me se ottamaan huomioon esimerkiksi bussiliikenteessä jollain tavalla, tai onko meillä jotain muita sellaisia asioita, mitkä on syytä samalla huomioida. Tämä on aika moninainen kokonaisuus, ja tämä on aika pitkän aikavälin suunnittelua. Tässä on aika paljon sellaisia liikkuvia osia, mitkä tässä vaikuttavat.

Eero Vainio:

Meillä on kyllä monenlaista suunnittelupöydällä. Nämä on... oikein hyvä, jos saadaan kaupunkilaisiltakin näihin palautteita. Kyllähän kaikilla tällä pyritään siihen, että Raisio on vehreä ja vetovoimainen kasvukaupunki meidän strategian vision mukaisesti. Nythän meillä kokoluokkaamme nähden on varsin hyvät nämä julkisen liikenteen yhteydet, mutta yritetään tehdä vielä paremmat niistä.

Mirkka Ruohonen:

Tänään ollaan käyty alhaisten junaseisakkeella, kehitetty kestävää liikkumista ja rakennettu tulevaisuuden Raisiota. Kiitos keskustelijat, kaupunginjohtaja Eero Vainio ja kaupunkikehitysjohtaja Samu Mattila. Tämä on Ihan Raisiosta -podcast. Pysy kuulolla, näitä tulee lisää.

Transcribed by [TurboScribe.ai](https://www.turboscribe.ai).