

## Lähijunaliikenteen mahdollisuuksista

Varsinais-Suomen Keskusta ja Vihreät ovat piiritasoillaan esittäneet lähijunaliikennettä Varsinais-Suomeen. Varsinais-Suomen hakiessa alueellisen junaliikenteen pilottihankkeeseen maakuntaliiton suunnittelujohtaja kuvasi asiaa YLE:n alueuutisille suurin piirtein seuraavasti: Lähijunaliikenne ei edes kilpailutettuna tule olemaan markkinaehtoisesti kannattavaa. Sen toteuttamiseksi maakunnan on osallistuttava kustannuksiin ehkä kolmanneksella kokonaiskustannuksista, mutta sen vaikutus maakunnan kehitykseen on niin suuri, että se kannattaa ehdottomasti maksaa.

Nyt hankeyhtiö joutuu suunnittelemaan Tunnin junaa voimassa olevan maakuntakaavan pohjalta, jonka linjaus ei mahdollista toimivia asemapaikkoja Salon ja Lohjan välille. Lähijunat olisivat mahdollisia vain H:ki-Lohja ja Turku-Salo-väleillä. Täysi hyöty saataisiin vasta sitten kun paikallisjunaliikenne toimii koko yhteysvälillä. Jos ajatellaan Varsinais-Suomen kehittämistä, maakuntakaava on osittain avattava ja rata suunniteltava uudestaan maakuntarajalta Saloon moottoritien pohjoispuolelle, jotta saadaan vaikuttavat asemapaikat myös Lohjan ja Salon välille.

Espoo-Salo-välin hinta-arvio on 2,7 miljardia euroa. Liikenneviraston tutkimuksia ja julkaisuja 4/2016 osoittaa, mikä merkitys paikallisliikenteellä virastossa silloin nähtiin olevan. Siinä rata oli maakuntakaavan vastaisesti moottoritien pohjoispuolella Suomusjärven ohi, asema taajaman yhteydessä ja kustannusarvio 650 milj. €. Sen jälkeen maanrakennuskustannusindeksi on noussut n. 4 %. Sillä suunnitelmalla olisi saatu paikallisjunayhteys koko välille 2 mrd. € Tunnin junan suunnitelmaa halvemmalla. Se ei olisi ollut suurnopeusrata, vaan nopea rata. Turku-Helsinki-väli olisi n. 5–6 minuuttia pidempi.

Ei ole todellista merkitystä, onko Espoo-Salo-oikoradan suurin nopeus 200 km/h vai 250 km/h. Ero Express-junan ajoajassa Helsingin ja Turun välillä 200 km/h ja 250 km/h nopeuksia verrattaessa on kolme minuuttia, 250 ja 300 km/h välillä vielä pienempi. Maksiminopeutta voidaan ajaa vain 48 km. (Väyläviraston julkaisuja 45/2019). Keski-

Euroopassa suurnopeusjunillakin ajetaan lumikaudella vain 200 km/h.

Taloustutkimuksen selvitys Tampereen radasta osoitti pääradan lisäkapasiteetin tuottavan 28 % isomman vuosittaisen kasvuvaikutuksen kuin ilman väliasemia oleva suora tunnin juna. Varsinais-Suomen olisi talouskasvua edistävän vaikutuksen takia nostettava paikallisjunaliikenteen tavoitetta yli maakuntarajan.

Isot raideliikenneinvestoinnit tulevat kannattaviksi ainoastaan koko yhteysvälillä toimivan paikallisliikenteen kautta. Koko lounaiselle Suomelle suurin hyöty raideinvestoinneista olisi maakuntarajat ylittävät kasvukäytävät Turusta itään, koilliseen ja pohjoiseen. Siksi Espoo-Salo-välin nopeusharhasta on luovuttava ja rakennettava siitä normaali nopea rata. Säästyneillä miljardeilla saadaan maamme taloudelle todellista hyötyä käyttämällä ne varat, vaikka jatkamalla länsirataa Uudestakaupungista Poriin.

Ismo Saari

Salo