

Ehdotus Turun raideliikenteen uudistamisesta

Nykyään tavara- ja kemikaalijunat kuljetetaan Turun keskustan läpi ja pian alueella melkein pä roikkuu parvekkeita kiskojen päällä, kun ratapihan alue rakennetaan valmiiksi. Ja alla liikkuu vuosittain tuhansia vaunuja täynnä öljyä ja rikkihappoa. Kuulostaa katastrofin kerjäämiseltä. Täytyy siis ohjata satamasta ja Uudestakaupungista tuleva tavaraliikenne tunnelia pitkin keskustan ohi. Kartan ja korkeuskäyrien perusteella paras ja varsin suora reitti radalle on sataman Härkämäestä Kärsämäelle lähelle Leafin entistä tehdasta. Pituutta tunnelille tulisi noin 4,6 km ja sitten vähän avoimia luiskia päälle, yhteensä pituus noin 5 km.

Rata kulkee kalliossa koko matkan. Naantalın pikatien kohdalla rata kulkee noin pari metriä maanpinnan alapuolella, joten jos tietä ei ole louhittu suoraan kallioon, joudutaan se rakentamisen ajaksi louhimaan auki ja sitten valamaan tietä varten kansi tunnelin päälle. Siitä eteenpäin rata kulkee yhä syvemmälle (80 metrin matkalla 1 m syvemmälle) ja Vätin seudulla alittaa savikon. Savikko ei varmaankaan ole kovinkaan syvällä ja pituutensa puolesta rata voi siinä kohdassa olla ainakin 20 m maanpinnan alapuolella (mikäli savikko kuitenkin ulottuu rataan asti, voidaan se esim. nestetyellä jäädyttää, louhia pois ja asentaa paikalle metalliputki, vähän kuin Kluuvin ruhjeen kohdalla Helsingin metroa rakennettaessa tehtiin). Sitten rata kulkee taas kallioisen oloisen maaston läpi Kärsämäkeen, jossa tulee nätisti ulos pitkän maastoon leikatun luiskan avulla nykyisen radan rinnalla.

Mitä tämä sitten maksaisi? Vertailukohdaksi voi ottaa Vuosaaren satamaradan, jossa on 13,5 km pitkä yksiraiteinen tunneli ja noin viitisen kilometriä normaalia rataa. Tämä maksoi yhteensä 200 miljoonaa euroa. Olettaen, että koko raha meni tunneliin (ei mennyt), tunnelin hinnaksi tulisi noin 15 miljoonaa € / km. Näin ollen Turun satamaradan hinnaksi tulisi noin 70 miljoonaa euroa. Jos rakennustyö kestäisi viisi vuotta, ei se olisi kuin 14 miljoonaa € / vuosi. Jotta tavarajunat pääsisivät Helsingin suuntaan, täytyisi tätä ennen olla rakennettuna Ohitustietä myötäilevä oikorata, joten tämä on oikeastaan sen jatkoprojekti.

Rata olisi yli puolet halvempi kuin em. Vuosaaren satamarata, mutta sillä olisi paljon enemmän käyttöä, koska ko. rata on jäänyt vajaakäytölle, kun taas Turun kautta kulkee runsaasti tavaraliikennettä (mm. junalauttasatama ja Uudenkaupungin kemikaalitehdas). Tämän jälkeen Turun ratapiha jäisi pelkälle matkustajakäytölle ja matkakeskuksen rakentamiseksi voitaisiin soveltaa kokonaan uutta ja paljon nykyistä parempaa lähestymistapaa, siis radan siirtämistä keskusta-alueella silloille/penkereille, kuten muualla maailmassa jo vanhastaan on rautatiet keskusta-alueille rakennettu. Tämä hanke, ml. "Lamppusuoran" päähän rakennettava Kupittaaan aseman korvaava asema/liikekeskus ja siitä Matkakeskukselle asti silta/pengerrataa + matkakeskus maksaisi arviolta noin 150 miljoonaa euroa. Tässä on tarkempi erittely (Lahden oikorataa on käytetty hintavertailuun):

yht. 3800 m rataa, joista

ramppia (penger) 800 m, 5 milj.

siltaa (5 m korkeaa) 1000 m, 20 milj.

pengertä 1500 m, 8 milj.

asemaa 500 m, 80 milj. (rinnakkaisia laitureita betonikannen päällä)

Rata maksaa näin ollen yhteensä noin 120 miljoonaa. Lisäksi tarvitaan asematilat, jotka maksavat 30 miljoonaa. Kaiken kaikkiaan siis 150 miljoonaa.

Nykyiset matkakeskussuunnitelmat maksaisivat noin 110 miljoonaa euroa.

Tähän päälle sitten voi rakentaa vaikka kuinka paljon uutta liiketilaa, mutta sen olettaisi olevan itsensä takaisin maksavaa ja voittoa tuottavaa rakentamista ja kattaisi ehkä näitä kuluja. Tarvittavat siltarakenteet voitaisiin valmistaa työllistämistyönä Turun telakalla Myllysilan kannen tapaan, mikäli tuo telakka enää on olemassa rakentamisajankohtana.

Tämän lähestymistavan merkittävin etu olisi se, että se jättäisi katutason ihmisten ja autojen käyttöön ilman siltoja ja niiden ramppijärjestelmiä. Esimerkiksi Ratapihankadun/Koulukadun risteyksen liikenneongelmat ja Ratapihankadun ahtaus jäisivät historiaan, kun Naantalin pikatien suuntaan kulkeva liikenne voitaisiin jo ex. Aninkaistensillan kohdalla suoraan ohjata Köydenpunojankadulle. Aninkaistensillan liikennesolmun voisi korvata yksinkertaisella liikennevaloristeyksellä. Samoin Logomoon voisi kävellä suoraan katutasoa pitkin sisälle. Logomon voisi myös suoraan yhdistää matkakeskukseen. Matkakeskuksen betonikannen (n. 400 m * 65 m)

alle mahtuisi Skanssin kokoinen kauppakeskus, joka kauppapaikkana olisi ehkä Turun seudun paras johtuen vilkkaasta kauko- ja lähijuna- ja bussiliikenteestä sekä mahdollisesti ratikoista. Turun seudun infrastruktuuriin ei edes väkilukuun suhteutettuna ole investoitu kuin murto-osa siitä mitä pk-seudulle. Montako lähijunalinjaa meillä on? Pk-seudulla on 14 kpl (+ metro + ratikat), väkilukuun suhteutettuna pitäisi niitä Turunkin seudulla pari olla.