

Liite 4. Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen historiaa

1 Tarkastelualueen rataosien aiemman paikallisliikenteen historiaa

Turun seudulla kuten muuallakin Suomessa rautatiehenkilöliikenteen asemapaikoilla laiturirakenteet ovat pääosin toteutettu jo rataosien rakentamisen aikaan. Merkittävämmillä miehiteytyillä liikennepaikoilla tavanomainen laituriratkaisu on ollut paasikivireunainen ja mukulakivipintainen laitur.

Uusia seisakkeita toteutettiin paikallisliikenteen tarpeisiin 1930-luvulta alkaen moottorivaunu-liikenteen yleistyessä. Myöhemmin etenkin Dm6- ja Dm7-sarjojen moottorivaunujen käyttöönoton myötä toteutettiin lisää uusia seisakkeita paikallisliikenteen palvelutason parantamiseksi.

Seisakkeiden kokoluokka ja varustelutaso ovat vaihdelleet paikallisten olosuhteiden mukaan, joihin ovat vaikuttaneet pysähdyspaikan alueellinen merkittävyys sekä käyttäjämäärät. Kaikkein pienemmillä seisakepaikoilla varustelu saattoi olla hyvinkin vaatimaton, mutta vastaavasti merkittävämpien pysähdyspaikkojen palvelutaso saattoi olla lähellä varsinaisia rautatieasemia. Vähimmillään seisakkeiden varustuksena on ollut pelkkä nimikilpi ja aikatauluteline, mutta yleensä seisakkeen palvelukokonaisuuteen ovat kuuluneet laitur ja sääsuoja. Asemapaikkojen laiturirakenteita parannettiin tarpeen mukaan käytön aikana sekä mahdollisten rautatiehen liittyvien muutostöiden yhteydessä.

Suomessa 1960-luvulta alkaen liikennepoliitikasta puuttui määrätietoinen paikallisjunaliikenteen kehittämisen yhteinen tahtotila. Tämän seurauksena käytännössä valtakunnallinen paikallisjunaliikennejärjestelmä lakkautettiin vaiheittain pääkaupunkiseudun liikenteeseen kytkeytyvää paikallisliikennettä lukuun ottamatta. Lakkautukset etenivät rataosakohtaisesti yleensä aluksi junavuorojen kulkuaikoja, kulkupäiviä ja pysähdyskäytäntöjä heikentämällä sekä tämän jälkeen varsinaisesti junavuoroja lakkauttamalla. Tästä syystä ennen varsinaista viimeisten paikallisjunien lakkautusta liikenteen palvelutaso ja määrä oli usein sellainen, ettei sitä voinut tosiasiallisesti käyttää arjen liikkumistarpeisiin. Tästä syystä myös matkustajatilastot näyttivät usein perustelevan lakkautukset, vaikka oleellisempaa olisi ollut arvioida matkustajamäärän muutoksiin vaikuttaneita syitä tai ylipäätään junaliikenteen mielekkyyttä tosiasiallisena liikkumisvaihtoehtona.

Varsinais-Suomen rataosista Turusta Saloon, Loimaalle, Naantaliin ja Uuteenkaupunkiin on ollut paikallisjuna- ja henkilöjunaliikennettä, mutta liikennepoliittisten päätösten vuoksi palvelu ajettiin asteittain alas vuosien 1969–1993 välillä. Ero paikallisliikenteen ja henkilöjunaliikenteen välillä on häilyvä, mutta tässä yhteydessä varsinaisella paikallisjunaliikenteellä tarkoitetaan junaliikennettä, joka palveli taajamia sekä näiden lisäksi myös taajamien välisiä pysähdyspaikkoja. Vastaavasti henkilöjunien liikennepalvelulla tarkoitetaan tässä yhteydessä vain suu-

rempia taajamia palvelevaa liikennettä. Puolestaan kaukojunaliikenne palvelee vain suurimpien kaupunkien välistä liikkumista.

Varsinainen paikallisjunaliikenne lakkautettiin ensimmäisenä Turun seudulla Paimion ja Salon väliltä vuonna 1969. Tämän jälkeen paikallisjunaliikenne lakkautettiin Raision ja Naantalinväliltä 1972 sekä Paimion ja Turun väliltä vuonna 1979. Turun ja Loimaan väliltä paikallisliikenne lakkautettiin vuonna 1983. Turun ja Uudenkaupungin välillä paikallisliikenne säilyi pisimpään Varsinais-Suomen alueella lakaten vuoden 1990 kesällä [Iltanen 2009, Suomen kulkuneuvot 1979–1991].

Uudenkaupunginradalla pysähdyspaikoista noin puolet lakkautettiin 1970- ja 1980-luvuilla, mutta vuoden 1990 kesään asti jatkunut moottorijunaliikenne palveli myös pysähdyspaikat Nousiaisissa, Mahalassa, Hietämäessä, Kirkkomäessä, Uhlussa, Rahkmalassa, Maarjärvellä ja Vellualla. Näiden lisäksi pysähdyspaikkoja henkilöliikenteen loppuun asti olivat Raisio, Masku, Mynämäki, Vinkkilä, Kiimkallio, Uusikaupunki ja Kalaranta [Iltanen 2009].

Rantaradalla paikallisjunien lakkautuksien jälkeen henkilöjunien pysähdyksiä jatkui Rantaradalla Paimiossa vuoteen 1988 asti. Vastaavasti Turun–Toijalan radalla pysähdykset jatkuivat Rantämäessä ja Mellilässä kesään 1990 sekä Liedossa, Aurassa, Kyrössä kesään 1991 asti, mutta liikenteen tarjontana oli ainoastaan yksi junapari vuorokaudessa, joka ei kuitenkaan kulkenut kaikkina päivinä [Suomen kulkuneuvot 1987–1991].

Varsinais-Suomen rataosilla henkilöliikenteen liikennepaikat ovat olleet muutaman kilometrin välein (liite 5). Henkilöliikenteen päätyttyä pääosa liikennepaikoista on hallinnollisesti lakkautettu ja radankunnossapidon yhteydessä näitä laiturirakenteita ei ole ylläpidetty, jolloin ne ovat käyneet fyysisesti käyttökelvottomiksi mm. raiteen noustessa tai raidetta siirrettäessä. Uudenkaupunginrataa lukuun ottamatta laiturirakenteet ovat purettu rataosien peruserustuksen yhteydessä. Liikennepaikkojen asema-alueiden rakennukset maa-aloineen ovat pääsääntöisesti myyty tai vuokrattu muuhun käyttöön.

2 Paikallisliikennekokeilu 18.8.1986–14.8.1987

Useampi vuosi rantaradan Turun seutua palvelleeseen varsinaisen paikallisliikenteen lakkauttamisen jälkeen järjestettiin osittain kuntien rahoittama paikallisliikennekokeilu Piikkiön ja Pernon telakan välillä Dm8- ja Dm9-sarjojen moottorijunilla. Sarjojen juna oli runsaasti saatavissa paikallisliikenteeseen samana vuonna päättyneen moottorijunien kaukoliikennekäytön vuoksi. Paikallisliikennekokeilu kesti ainoastaan kauden 18.8.1986–14.8.1987 [Nummelin 2008]. Liikenteen laajuus oli vaatimatonta, ainoastaan arkisin yksi juna aamulla Piikkiöstä Pernoon ja vastaavasti iltapäivällä Pernosta Piikkiöön. Kalustokierron vuoksi näiden lisäksi ajettiin aamulla juna Turku–Piikkiö sekä päinvastoin iltapäivällä, molemmat ilman välipysähdyksiä. Myös nämä junat olivat yleisölle avoimia, vaikka junien kulusta ei kerrottu edes erillisessä aikataululehdessä [Pyrhönen 2011].

Kokeilua varten rakennettiin Pernon telakalle betonireunainen ja hiekkapintainen laiturit sekä näiden lisäksi aiemmin lakkautetulle pysähdyspaikoille rakennettiin laiturit tai vielä olemassa

olleita parannettiin. Kupittaaalle rakennettiin lyhyt puulaituri, sillä liikennepaikan aiemmat laiturirakenteet olivat jo purettu. Lausteelle sekä Varissuolle rakennettiin betonielementtireunaiset hiekkalaiturit, jotka olivat tehty selvästi pidempää käyttöä silmällä pitäen. Littoisissa käytettiin olemassa ollutta laituria ja Piikkiössä olemassa olleen paasikivireunaisen hiekkalaiturin päälle oli rakennettu puusta korotettu osa laiturin aiemman painumisen vuoksi. Kyseisten seisakepaikkojen käyttäjäpotentiaali oli merkittävästi aiempaa paikallisliikenteen aikakautta laajempi uusien asuinalueiden valmistumisen myötä. Osa laitureista oli olemassa vielä pitkään liikenteen lakkauttamisen jälkeen, Lauste ja Varissuo käytännössä rantaradan perusparannus- ja sähköistystyöhön asti.

Paikallisliikennekokeilun epäonnistumiselle voidaan nähdä useita syitä. Kokeilun kantava ajatus oli tarjota yhteys etenkin Varissuolla asuville telakan työntekijöille Pernoon. Kuitenkin samaan aikaan kokeilun kanssa järjestettiin suorat bussivuorot Varissuon asuinalueen ja Pernon telakan välillä, mikä paransi bussiliikenteen houkuttelevuutta [Nummelin 2008]. Yksittäistä arkipäivien junaparia ei myöskään voi pitää houkuttelevana ja vartenotettavana vaihtoehtona arjen liikkumiselle. Pyrkimystä paikallisliikenteen vakiinnuttamiseen ei ilmeisimmin ollut, sillä suunnitelmaa liikenteen määrätietoisesta kehittämisestä tai laajentamisesta ei esitetty. Paikallisjunavuorot eivät kuuluneet muun joukkoliikenteen kanssa samaan lippujärjestelmään.

Paikallisliikennekokeilun aikatauluja ei löytynyt koko kokeilun aikana Suomen Matkailuliiton perinteikkäästä Turisti-aikataulujulkaisusta, jossa julkaistiin kaikki toimitetut aikataulut koko maan juna-, linja-auto-, laiva- ja lentoliikenteestä. Samoin puuttuivat myös Piikkiön, Littoisten, Varissuon, Lausteen, Kupittaaan ja Pernon tiedot liikennepaikkaluettelosta, joten tietoa liikennepaikkojen olemassa olostai näihin viittaavista aikatauluista [Suomen kulkuneuvot 1986–1987] ei valtakunnallisesti ollut tarjolla. Tiedon toimittamattajättämisspätös on ilmeisesti tehty Rautatiehallituksessa. Ratkaisu ei varmasti edistänyt paikallisliikennekokeilun onnistumista, kun tiedon saatavuus junavaroista oli rajoitettua aikana ennen sähköisen tiedonvälityksen läpimurtoa. Vertailun vuoksi mainittakoon, että mm. Jokioisten Museorautatien aikataulu julkaistiin kyseisen ajankohdan turisteissa läpi vuoden, mutta liikennekauden ulkopuolella aikataulussa oli pelkkä maininta ”liikennöidään vain kesäaikana”.

3 Asemapaikkojen aiempia toteutustapoja Turun seudulla

Jäljempänä kuvissa 1–11 sekä kuvateksteissä esitetään, millaisia laituriratkaisuja Varsinais-Suomen alueella paikallisliikenteessä on ollut käytössä ennen paikallisliikenteen lakkauttamista.



Kuva 1. Kuva n. Dm8-sarjan moottorijuna Uudenkaupungin Kalarannan seisakkeella. Seisakelaituri on noin kahden vaunun mittainen, mutta kolmivaunuisen junan ovisijoittelu mahdollistaa kaikkien ovien pysäyttämisen junaa lyhemmälle laiturille. Kalaranta, 14.7.1984. Kuva: Tapio Keränen.



Kuva 2. Moottorijuna saapumassa Kalarannan seisakkeelle. Seisakelaituri on hiekkapintainen sekä reunaltaan pääosin ratakiskoista toteutettu. Laituri on noin kahden vaunun mittainen. Asemarakennus palvelee matkustajia, muun muassa lipunmyynti, odotustila, WC ja yleisöpuhelin kuuluvat tarjontaan. Kalaranta, 13.7.1984. Kuva: Tapio Keränen.



Kuva 3. Moottorijuna Kalarannan seisakkeella. Seisakelaituria on parannettu muuttamalla se betonielementtireunaiseksi. Uudistettu laituri ehti palvella henkilöjuna vain muutamien vuodelle ennen liikenteen lakkautusta. Kalaranta, syyskuu 1988. Kuva: Samuli Rinne.



Kuva 4. Uudenkaupungin pääaseman pääraiteen paasikivireunaisen laiturin lisäksi asemalle oli toteutettu välilaituri. Kulku välilaiturille tapahtuu laituripolun kautta. Laituri on rakenteeltaan pääosin viisto, vain toisen raiteen puolella on varsinainen reuna, toiselta puolelta laituri laskeutuu ratapihan tasolle. Uusikaupunki, 29.4.1974. Kuva: Tapio Keränen.



Kuva 5. Tyypillinen Uudenkaupunginradan seisake Rahkmalassa. Betonianturoille perustettu suurehko odotuskatos palvelee niin junan odottajia kuin myös polkupyörien säilytystä sääsuojassa. Kahden vaunun ovisijoittelua palveleva puinen seisakelaituri on yksinkertainen, käytännössä se on perustettu suoraan ratapenkalle ratapölkkyistä sahattujen kantavien osien päälle. Rahkmala, 29.4.1974. Kuva: Tapio Keränen.



Kuva 6. Tyypillinen Uudenkaupunginradan seisake Vallaisissa. Betonianturoille perustettu suurehko odotuskatos on seisakkeen vierellä. Puisen seisakelaiturin rakenne on vastaava kuin Rahkmalassa, suoraan ratapohjan päälle perustettujen pölkkyjen päälle on rakennettu kansilankutus. Vallainen, 29.4.1974. Kuva: Tapio Keränen.



Kuva 7. Turun pääaseman länsireunalla olleelle Uudenkaupungin- ja Naantalin suunnan paikallisjunien lähtöraiteelle oli toteutettu korkea laiturirakennus. Laiturialue ja raide ovat purettu sekä muutettu pääosin pysäköintialueeksi. Turku, 2.8.1977. Kuva: Tapio Keränen.



Kuva 8. Paikallisjuna pysähtyneenä Salon asemalla. Raiteiden 1 ja 2 väliin oli toteutettu välilaituri, jolle on yhteys laituripolun kautta. Molemmat laiturit ovat paasikivireunaisia ja hiekkapintaisia. Välilaiturilla ei ole kiinteitä rakenteita, vaan esimerkiksi valaistus on järjestetty ratapihan ylittävällä vaijeriripustuksella. Salo, 29.4.1971. Kuva: Tapio Keränen.



Kuva 9. Paikallisjuna on saapunut Turun sataman asemalle. Asemalle oli toteutettu puurakenteinen laiturit. Turun satama, 15.6.1981. Kuva: Tapio Keränen.



Kuva 10. Paikallisliikennekokeilun henkilöjuna H 364 on lähtenyt liikkeelle kohti Varrassuota osittain kaarteessa olevalta Lausteen seisakkeelta. Paikallisliikennekokeilua varten toteutetulla hiekkapintaisella laiturilla oli betonielementtireuna. Lauste, 13.5.1987. Kuva: Jarmo Pyytövaara.



Kuva 11. Paikallisliikennekokeilua varten toteutetulla Varissuon seisakkeella oli hiekkapintainen laiturin betonielementtireunalla. Seisakkeen jyrkän reunan vuoksi reunalle oli rakennettu kaide. Viimeinen liikennepaikkaa käyttänyt henkilöjuna H 364 on lähtenyt liikkeelle kohti Littoista. Junasta poistui Varissuolla 11 henkilöä. Varissuo, 14.8.1987. Kuva: Jarmo Pyytövaara.

4 Lähteet

Julkaisut:

Iltanen, J. (2009). *Radan varrella*. 432 s. Otava, Keuruu.

Nummelin, M. (2008). *Rantarata*. 184 s. Gummerus, Jyväskylä.

Pyrhönen, K. (2011). 191 s. *Porkkana – Kiitojunan tarina*. Karisto, Hämeenlinna.

Aikataulut:

Suomen Kulkuneuvot

Kevätturisti	1/1979: 1.3.–26.5.1979
Kesäturisti	2/1979: 27.5.–29.9.1979
Kevätturisti	1/1983: 1.3.–28.5.1983
Kesäturisti	2/1983: 29.5.–24.9.1983
Syysturisti	3/1983: 25.9.–30.11.1983

Syysturisti	3/1984: 30.9.–30.11.1984
Kesäturisti	2/1986: 1.6.–28.9.1986
Syysturisti	3/1986: 28.9.–30.11.1986
Talvituristi	4/1986: 1.12.1986–28.2.1987
Kevätturisti	1/1987: 1.3.–30.5.1987
Kesäturisti	2/1987: 31.5.–26.9.1987
Syysturisti	3/1987: 27.9.–30.11.1987
Talvituristi	1/1991: 1.1.1991–1.6.1991
Kesäturisti	2/1991: 2.6.–28.9.1991