

Opinnäytetyö (AMK)

Insinööri, tuotantotalous

2025

Evert Grönblom

Varsinais-Suomen lähijunaliikenteen kehityssuunta

– Edellytykset ja haasteet onnistuneelle
toteutukselle



Opinnäytetyö (AMK) | Tiivistelmä

Turun Ammattikorkeakoulu

Insinööri, tuotantotalous

2025 | 75 sivua

Evert Grönblom

Varsinais-Suomen lähijunaliikenteen kehityssuunta

Opinnäytetyö tarkastelee Varsinais-Suomen henkilöjunaliikenteen kehitystä, infrastruktuurin parantamista ja päätöksenteon dynamiikkaa strategisesta ja analyyttisestä näkökulmasta. Työ yhdistää teoreettisen viitekehyksen markkinoiden kilpailusta, kaupunkisuunnittelusta ja julkisesta päätöksenteosta empiirisiin haastatteluihin ja asiantuntijalausunnoista tehtyihin analyyseihin. SWOT-analyysin ja vaikutuskehien avulla arvioidaan lähijunaliikenteen toteuttamiskelpoisuutta, matkustajapotentiaalia ja taloudellisia edellytyksiä.

Tutkimus osoittaa, että lähijunaliikenteen kehittäminen voi parantaa alueellista saavutettavuutta, tehostaa työmarkkinoita ja tukea kestävästä kaupunkikehitystä. Tulokset korostavat infrastruktuuri-investointien ja poliittisen päätöksenteon merkitystä hankkeiden onnistumisessa. Työ tarjoaa suosituksia kehittämissuunnitelmien toteuttamiseen ja päätöksenteon prosessien tehostamiseen, jotta Uusikaupunki-Turku henkilöjunaliikenteestä voidaan tehdä kilpailukykyinen ja kustannustehokas osa alueellista liikennejärjestelmää.

Avainsanat:

Lähijunaliikenne, infrastruktuuri, Varsinais-Suomi, poliittinen päätöksenteko, kaupunkikehitys, liikennejärjestelmä.

Bachelors Thesis | Abstract

Turku University Of Applied Sciences

Industrial Engineering and management

2025 | 75 pages

Evert Grönblom

Development of Regional Rail Transport in Southwest Finland

This thesis examines the development of regional passenger rail services in Southwest Finland, focusing on infrastructure improvements and decision-making dynamics from both strategic and analytical perspectives. The study integrates a theoretical framework on market competition, urban planning, and public decision-making with empirical data derived from interviews and expert opinions. SWOT analysis and influence models are employed to evaluate the feasibility, passenger potential, and economic viability of regional rail services.

The findings indicate that enhancing regional rail connectivity can improve accessibility, strengthen labor markets, and support sustainable urban development. The research highlights the importance of infrastructure investments and effective political decision-making in ensuring the success of such projects. Recommendations are provided to guide the implementation of development plans and streamline decision-making processes, aiming to establish a competitive and cost-effective regional rail network in Southwest Finland.

Keywords:

Commuter Rail Transport, Infrastructure, Southwest Finland, Political Decision-Making, Urban Development, Transport System

Sisältö

Käytetyt lyhenteet ja sanasto	6
1 Johdanto	7
2 Teoreettinen viitekehys	8
2.1 Markkinat ja kilpailu	8
2.2 Päätöksenteko ja Julkinen valinta	9
2.3 Prosessi	10
2.4 Kaupunkisuunnittelu	11
2.5 Tutkimusmenetelmä	12
3 Näkökulmien vertailu Varsinais-Suomessa	15
3.1 Mediakatsaus ajankohtaistilanteeseen 2024	16
3.2 SWOT-analyysi haastatteluista	18
3.3 Kolmen vaikutuskehän analyysi haastatteluista	28
3.4 Kvalitatiivinen haastattelutulos	31
4 Lähijunaliikenteen toteuttaminen Varsinais-Suomessa	32
4.1 Kilpailun vapautuminen ja markkinatilanne	32
4.2 Seisakerakentamisen prosessi ja vastuut	36
4.3 Poliittinen ilmapiiri	39
4.4 Infrastruktuurin kehityksen ajankohtaistilanne	43
4.5 Hankearviointi	47
4.6 Talous	55
4.7 Kaupunkikehitys	57
5 Johtopäätökset	66
Lähteet	69

Kuvat

Kuva 1: Varsinais-Suomen Lähijunaliikenne visualisoitu	45
Kuva 2: Åserna Södran seisake Ruotsissa	50
Kuva 3.: Maskun suunniteltu 120m seisake	51
Kuva 4: Hiedanrannan kehityssuunitelmat	62

Kaaviot

Kaavio 1: Circle Of Influence teorian havainnot	30
Kaavio 2: Kvalitatiivinen tutkimustulos	31
Kaavio 3: Seisakerakentamisen prosessikaavio	36
Kaavio 4: Asuntojen hintakehitys Luoteis-Tampereella	64

Taulukot

Taulukko 1: Asiantuntijahaastattelut ja lisätiedot	15
Taulukko 2 SWOT Analyysin yhteenveto	26
Taulukko 3: Markkinamuotojen vertailu	34
Taulukko 4: Johtoportaan näkemyksiä ja keskeiset haasteet	41
Taulukko 5: Hankearviointien vertailu	48
Taulukko 6: Työpaikkaomavaraisuus radanvarsikunnissa	58
Taulukko 7: Seisakealueen väestö Varsinais-Suomessa	59

Käytetyt lyhenteet ja sanasto

Lyhenteet

EU	Euroopan Unioni
HSL	Helsingin seudun joukkoliikenne
LVM	Liikenne ja viestintäministeriö
MAL-sopimus	Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus
VR	Valtion rautatiet, Suomen rautatieliikenteen operaattori
Väylävirasto	Suomen valtion liikenneverkon hallintoviranomainen

Sanasto

IC-junayhteys	Nopean kaukojunaliikenteen yhteys, joka yhdistää kaupunkeja InterCity-junilla.
Infrastruktuuri	Rakenteet ja järjestelmät, kuten radat ja asemat, jotka mahdollistavat junaliikenteen toiminnan.
Kalusto	Junat ja muut liikennevälineet, joita käytetään liikennöinnissä.
Lähijuna	Lyhyitä matkoja palveleva juna kaupunkien ja lähialueiden välillä.
Saavutettavuus	Kyky tavoittaa paikat ja palvelut helposti ja tehokkaasti.
Seisake	Pieni asema, jossa junat pysähtyvät lyhyitä aikoja matkustajien kyytiin ottamiseksi tai jättämiseksi.
Subventio	Julkinen taloudellinen tuki henkilöjunaliikenteen (tai muun toiminnan) kustannusten kattamiseen.

1 Johdanto

Varsinais-Suomen lähijunaliikenteen kehittäminen on ajankohtainen ja merkittävä hanke, joka tukee alueellista kestäväää kehitystä ja parantaa saavutettavuutta. Suunnitelmat henkilöjunaliikenteen laajentamiseksi vastaavat kansallisiin ja kansainvälisiin tavoitteisiin edistää ympäristöystävällisiä liikkumisratkaisuja. Lähijunaliikenne voi laajentaa työssäkäyntialueita, vähentää yksityisautoilua ja parantaa liikenteen sujuvuutta sekä turvallisuutta.

Vaikka lähijunaliikenteen potentiaali on ilmeinen, toteutus vaatii merkittäviä investointeja infrastruktuuriin ja huolellista suunnittelua liikennöinnin kustannustehokkuuden varmistamiseksi. Aiemmat tutkimukset ovat osoittaneet, että onnistuminen edellyttää eri toimijoiden yhteistyötä ja poliittista sitoutumista. Päätöksenteon monimutkaisuus ja eri intressiryhmien näkemykset voivat hidastaa kehitystä, mikä korostaa prosessin ymmärtämisen tärkeyttä.

Tämän työn tavoitteena on tarkastella Uusikaupunki-Kupittaa lähijunaliikenteen kehittämismahdollisuuksia ja haasteita infrastruktuuriin ja päätöksenteon näkökulmasta. Työssä analysoidaan kehittämistarpeita, taloudellisia reunaehdoja ja eri sidosryhmien vaikutuksia päätöksentekoon.

Tutkimuskysymykset:

1. Mitkä ovat keskeiset haasteet ja mahdollisuudet lähijunaliikenteen kehittämisessä?
2. Miten infrastruktuurin kehitystarpeet ja taloudelliset reunaehdot vaikuttavat toteutukseen?
3. Miten päätöksentekoprosessi ja sidosryhmien näkemykset muovaavat kehittämistä?

Tutkimus hyödyntää laadullisia menetelmiä, kuten haastatteluja ja virallisia raportteja, tarjoten kattavan kuvan lähijunaliikenteen edellytyksistä ja suosituksia toteutuksen tueksi.

2 Teoreettinen viitekehys

2.1 Markkinat ja kilpailu

Kilpailun vapautuminen viittaa prosessiin, jossa markkinat avataan uusille toimijoille vähentämällä sääntelyä ja esteitä kilpailulle. Ilmiö nojaa taloustieteellisiin malleihin, jotka kuvaavat markkinoiden toimintaa eri tilanteissa ja kilpailun asteissa. Tässä osiossa tarkastellaan keskeisiä markkinarakenteita ja niiden vaikutusta kilpailuun, mukaan lukien täydellinen kilpailu, kilpailevat markkinat, oligopoli ja monopoli.

Täydellinen kilpailu on teoreettinen markkinamalli, jossa useat pienet toimijat kilpailevat keskenään homogeenisilla tuotteilla ilman markkinavoimaa. Tässä mallissa yksittäinen yritys ei voi vaikuttaa tuotteen hintaan, joka määräytyy kysynnän ja tarjonnan perusteella. Markkinoilla on suuri määrä myyjiä ja ostajia, jolloin markkinahinta ei ole yhden toimijan hallittavissa, ja uusien yritysten on helppo tulla ja poistua markkinoilta ilman merkittäviä kustannuksia (Varian, 2010, s 200-225).

Kilpailevat markkinat, eli contestable markets, keskittyvät markkinoiden avoimuuteen ja siihen, kuinka helposti uudet toimijat voivat haastaa vallitsevia yrityksiä. Kilpailevat markkinat voivat tuoda tehokkuutta, vaikka toimijoiden määrä olisi vähäinen. Näillä markkinoilla kilpailu perustuu enemmän markkinoille pääsyn esteettömyyteen kuin yritysten lukumäärään. (Baumol et al. 1982, s 35-40)

Oligopolissa markkinoilla toimii vain muutama suuri yritys, joilla on merkittävä markkinavoima. Tämän markkinarakenteen piirissä olevat yritykset voivat vaikuttaa hintoihin ja tuotantomääriin, ja kilpailun vähäisyys voi johtaa joko hintakartelleihin tai hiljaiseen yhteistyöhön, joka rajoittaa kilpailua ja nostaa hintoja kuluttajille (Tirole, 1988, s 239-255).

Monopoli syntyy, kun markkinoilla on vain yksi toimija, joka hallitsee tarjontaa ja voi määrittää hinnat vapaasti. Monopolin markkinarakenne poikkeaa täydellisestä kilpailusta erityisesti siinä, että monopolistin markkinavoima mahdollistaa hinnan asettamisen kuluttajien maksuhalukkuuden perusteella, mikä voi johtaa hyvinvoinnin menetykseen ja tehottomuuteen markkinoilla (Varian, 2010, s 200-225). Tällainen markkinarakenne voi aiheuttaa kuluttajan ja tuottajan ylijäämän vääristymistä, sillä monopolisti voi rajoittaa tuotantomääriä ja asettaa hinnan korkeammaksi kuin kilpailullisessa tilanteessa, mikä vähentää kuluttajien hyvinvointia ja aiheuttaa ns. hyvinvointitappiota (Pindyck & Rubinfeld, 2013, s 310-330). Monopolistinen toimija pystyy usein hyödyntämään mittakaavaetuja, mutta samalla se voi heikentää palvelun laatua ja joustavuutta, koska kilpailua ei ole (Pindyck & Rubinfeld, 2013, s 310-330; Varian, 2010, s 200-225).

2.2 Päätöksenteko ja Julkinen valinta

Julkisen valinnan teoria, eli public choice theory, tarkastelee poliittisten päätösten vaikutuksia markkinoiden ja kilpailun toimintaan. Tämä teoria soveltaa taloustieteellisiä menetelmiä politiikan tutkimukseen, ja korostaa päätöksentekijöiden omia intressejä, jotka voivat johtaa kilpailua rajoittaviin päätöksiin. (Buchanan & Tullock, 1962, s 25-30). Esimerkiksi raideliikenteen avaaminen kilpailulle kohtaa poliittisia esteitä ja intressiryhmien painostusta, sillä eri sidosryhmät, kuten VR ja ammattiyhdistykset, pyrkivät vaikuttamaan päätöksiin omien etujensa mukaisesti.

Kuntien poliittinen päätöksenteko on monitasoinen prosessi, jossa yhdistyvät strateginen suunnittelu, operatiivinen johtaminen ja demokraattinen valvonta. (Bäcklund & Leino, 2015, s. 112-120). Tämä prosessi on erityisen keskeinen julkisen liikenteen, kuten lähijunaliikenteen kehittämisessä, koska se vaatii kuntien, alueellisten toimijoiden ja valtion välistä yhteistyötä. Päätöksenteon ymmärtäminen ja sen keskeisten toimielinten roolien tunteminen ovat olennaisia tehokkaiden ja kestävien liikennepalvelujen kehittämiseksi (Kallio, 2017, s. 45).

Päätöksenteon rakenne kuntatasolla nojaa valtuuston, kunnanhallituksen ja lautakuntien väliseen työnjakoon. Valtuusto toimii ylimpänä päättävänä elimenä, joka hyväksyy kuntastrategian, talousarvion ja hallintosäännön. Kunnanhallitus valmistelelee valtuuston päätökset, vastaa niiden täytäntöönpanosta ja valvoo toiminnan laillisuutta. Kunnanhallituksen alaisuudessa toimii kunnanjohtaja, joka johtaa kunnan hallintoa ja vastaa asioiden valmistelusta kunnanhallitukselle. (Bäcklund & Leino, 2015, s. 112).

Lautakunnat, kuten tekninen lautakunta tai liikennelautakunta, vastaavat omien toimialojensa asioiden valmistelusta ja toteutuksesta. Näiden lautakuntien päätökset pohjautuvat laissa säädettyihin tehtäviin ja kunnan hallintosäännön määräyksiin. Virkamiehet vastaavat käytännön valmistelusta ja päätösten toimeenpanosta (Bäcklund & Leino, 2015, s. 120).

2.3 Prosessi

Prosessi käsitteenä viittaa sarjaan järjestelmällisiä toimia tai vaiheita, jotka johtavat tiettyyn lopputulokseen. Insinööritieteissä prosessi voidaan määritellä "johdonmukaiseksi toimien sarjaksi, jonka tarkoituksena on saavuttaa haluttu tuote tai palvelu" (Smith, 2008, s. 15).

Prosessiteoriassa painotetaan, että jokainen prosessi koostuu peräkkäisistä vaiheista, joista jokainen tukee seuraavaa ja muodostaa näin jatkuvan kehityksen mallin (Davenport, 1993, s. 5–10). Näin ollen prosessi ei ole vain yksittäisten tapahtumien sarja, vaan se muodostaa loogisesti etenevän järjestelmän, jossa resurssit muunnetaan lopputuotteiksi tai palveluiksi. Tärkeää on myös prosessin kyky mukautua ympäristön muutoksiin ja mahdollistaa jatkuva parantaminen (Hammer & Champy, 1993, s. 25–30). Erityisesti infrastruktuurihankkeissa, kuten seisakerakentamisessa, prosessien selkeys ja vaiheiden dokumentointi ovat kriittisiä projektien onnistumisen ja aikataulussa pysymisen kannalta.

2.4 Kaupunkisuunnittelu

Kaupunkisuunnittelu pyrkii luomaan toimivia, kestäviä ja viihtyisiä kaupunkiympäristöjä. Se kattaa monia eri teoreettisia lähestymistapoja, jotka määrittelevät kestävän kaupunkikehityksen periaatteita.

Kaupunkisuunnittelun teorioista merkittävimpiä on kaupunkisuunnittelun on New Urbanism, joka korostaa kävelymahdollisuuksia, sekoitettuja maankäyttöjä ja yhteisöllisyyttä. Tämä lähestymistapa pyrkii edistämään inhimillistä kaupunkirakennetta, jossa yhteisöllisyys on keskiössä. Toinen keskeinen teoria on Smart Growth, joka painottaa tiivistä rakentamista, julkisen liikenteen käyttöä ja luonnonvarojen säästämistä. Molemmat teoriat ovat keskeisiä kestävän kaupunkikehityksen periaatteita, jotka pyrkivät minimoimaan ympäristövaikutukset ja parantamaan asukkaiden elämänlaatua (Olkkonen, Kaleva & Land, 2017, s. 12-19).

Infrastruktuurilla ja liikenteellä on olennainen rooli kaupunkisuunnittelussa. Hyvin suunniteltu liikennejärjestelmä vähentää ruuhkia, parantaa saavutettavuutta ja tukee taloudellista kasvua. Erityisesti lähijunaliikenteen merkitys korostuu nykyaikaisessa kaupunkisuunnittelussa, sillä se tarjoaa nopean ja ympäristöystävällisen vaihtoehdon henkilöautoille, mikä tukee kestävästä kehitystä ja vähentää riippuvuutta yksityisautoilusta (Bäcklund & Leino, 2015, s. 33-45).

Kaupunkisuunnittelun tavoitteet vaihtelevat eri kaupunkien ja alueiden välillä, mutta yleisiä tavoitteita ovat taloudellinen kasvu, sosiaalinen tasa-arvo ja ympäristön kestävyys. Taloudellinen kasvu saavutetaan houkuttelemalla investointeja ja luomalla työpaikkoja, kun taas sosiaalinen tasa-arvo tarkoittaa yhdenvertaisia mahdollisuuksia ja palvelujen saatavuutta kaikille asukkaille. Ympäristön kestävyys puolestaan tarkoittaa luonnonvarojen säästämistä ja ilmastonmuutoksen hillitsemistä (Olkkonen, Kaleva & Land, 2017, s. 20-27).

2.5 Tutkimusmenetelmä

Hirsijärven Tutkimusmenetelmien valinta perustuu tutkimuksen tavoitteisiin, jotka tässä opinnäytetyössä ovat selvittää lähijunaliikenteen kehittämismahdollisuudet ja haasteet Varsinais-Suomessa sekä analysoida poliittisten päätösten vaikutuksia seisakkeiden suunnitteluun. Kvalitatiiviset menetelmät ovat keskeisessä asemassa, sillä ne mahdollistavat syvällisen ymmärryksen paikallisista näkökulmista ja päätöksenteon dynamiikasta. Lisäksi käytetään kvantitatiivisia menetelmiä täydentämään tutkimusta ja tuomaan esiin yleisiä trendejä ja ennusteita. (Hirsjärvi, 2011, s 63-64)

Kvalitatiivinen tutkimusmenetelmä valittiin, koska se soveltuu hyvin vähän tutkittujen aihealueiden ja monimutkaisten ilmiöiden syvälliseen tarkasteluun. Kvalitatiivinen menetelmä on erityisen hyödyllinen, kun halutaan ymmärtää haastateltavien henkilöiden näkökulmia ja kokemuksia laajemmassa kontekstissa. Tämän opinnäytetyön kontekstissa kvalitatiivinen tutkimus tarjoaa arvokasta tietoa poliittisten päättäjien ja asiantuntijoiden näkemyksistä, mikä on keskeistä lähijunaliikenteen kehittämisvalmiuksien arvioimiseksi. (Hirsjärvi, 2011, s 63-64)

Haastattelututkimuksen pääasiallisena aineistonkeruumenetelmänä käytetään puolistrukturoitua haastattelua, joka mahdollistaa syvälliset keskustelut ennalta määriteltujen teemojen pohjalta, mutta sallii myös joustavuuden ja spontaanien näkökulmien esille tuomisen (Robson, 1993, s 228.). Haastatteluihin valitaan kuntien johtohenkilöt. Otos voidaan kuvata harkinnanvaraisena näytteenä, jonka tavoitteena ei ole tilastollinen yleistettävyyys vaan syvällinen paikallisten ilmiöiden ymmärtäminen. (Hirsjärvi, 2011, s 22-35)

Haastattelurunko laadittiin Kvalen Steinerin (1996) kysymystyyppien mukaisesti: avauskysymykset, jatkokysymykset, tarkentavat kysymykset, organisoivat kysymykset ja tulkitsevat kysymykset.

Haastattelukysymykset:

1. *Miten kuvaillet julkisen lähijunaliikenteen nykytilannetta?*
2. *Mitkä tahot ovat lähijunaliikenteen suurimpia hyötyjiä?*
3. *Mitä haasteita olet havainnut lähijunaliikennettä kehittäessä?*
4. *Mitä kehitysmahdollisuuksia lähijunaliikenne tarjoaa nyt ja tulevaisuudessa?*
5. *Miten koet lähijunaliikenteen kehityksen vaikutukset paikallisesti kunnan/kaupungin talouteen ja asukkaiden arkeen?*
6. *Mikä on visiosi lähijunaliikenteen kehittämiseksi?*

Kvantitatiivinen tutkimusmenetelmä täydentää kvalitatiivista osuutta, keskittyen löytämään yleistettäviä trendejä ja ennusteita lähijunaliikenteen kehityksestä. Kvantitatiivinen aineisto kerättiin strukturoitujen kyselyiden avulla.

1. *Kuinka tärkeänä näet junaliikenteen kehityksen Varsinais-Suomessa?*
2. *Kuinka tärkeänä pidät lähijunaliikenteen kehitystä kunnassasi/kaupungissasi?*

Väitteet arvioidaan Likert-asteikolla: (1 = ei tärkeä, 5 = erittäin tärkeä).

Menetelmä mahdollistaa määrällisen analyysin siitä, miten tärkeänä lähijunaliikenteen kehittäminen koetaan eri kunnissa ja mitä odotuksia siihen liittyy.

Aineiston analysointi etenee vaiheittain. Suunnitteluvaiheessa määritellään tutkimuskysymykset ja haastattelurunko. Haastatteluvaiheessa kerätään aineisto ja tallennetaan analysointia varten. Analyysivaiheessa aineisto luokitellaan, teemoitellaan ja tulkitaan, jotta voidaan tunnistaa teemat ja säännönmukaisuudet.

SWOT-analyysi on yleisesti käytetty strategisen suunnittelun työkalu, joka auttaa organisaatioita arvioimaan sisäisiä ja ulkoisia tekijöitä, jotka voivat vaikuttaa niiden menestykseen. Sen nimi tulee englanninkielisistä sanoista Strengths (vahvuudet), Weaknesses (heikkoudet), Opportunities (mahdollisuudet) ja Threats (uhat). SWOT-analyysin avulla voi tarkastella tilannettaan kokonaisvaltaisesti ja tehdä tietoon perustuvia päätöksiä strategisten toimenpiteiden suunnittelussa (Gürel E., 2017).

Vahvuudet ja heikkoudet ovat organisaation sisäisiä tekijöitä. Vahvuuksiin kuuluu asioita, jotka antavat organisaatiolle kilpailuetua, kuten resurssit, osaaminen tai innovatiiviset prosessit. Heikkoudet taas viittaavat niihin alueisiin, joilla organisaatiolla on puutteita tai kehitettävää, ja jotka voivat estää sen tavoitteiden saavuttamista (Gürel E., 2017).

Mahdollisuudet ja uhat liittyvät organisaation ulkoiseen ympäristöön. Mahdollisuudet ovat ulkoisia tekijöitä, kuten markkinoiden kehitys, uudet teknologiat tai muuttuvat kuluttajatarpeet, joita organisaatio voi hyödyntää. Uhat taas edustavat ulkoisia tekijöitä, jotka voivat haitata organisaation toimintaa, kuten kilpailun kiristyminen, taloudelliset taantumet tai lainsäädännölliset muutokset (Gürel E., 2017).

SWOT-analyysin tarkoituksena on yhdistää nämä neljä osa-aluetta, jotta organisaatio voi arvioida, kuinka vahvuuksia voidaan hyödyntää mahdollisuuksien saavuttamiseksi ja kuinka heikkoudet voidaan minimoida tai poistaa uhkien vaikutusten lieventämiseksi. Analyysin lopputuloksena syntyy kokonaisvaltainen käsitys nykytilasta, joka toimii perustana tulevien strategioiden suunnittelulle (Gürel E., 2017).

Circle of Influence -malli, joka tunnetaan myös kolmen vaikutuskehän teoriana, kuvaa yksilön tai organisaation vaikutusmahdollisuuksia kolmitasoisena kehänä. Sisimmässä kehässä ovat asiat, joihin voidaan vaikuttaa suoraan, kuten omat päätökset ja toimenpiteet. Keskimmäinen kehä kattaa asiat, joihin voidaan vaikuttaa epäsuorasti esimerkiksi neuvottelujen ja yhteistyön kautta. Ulommaisessa kehässä ovat asiat, joihin ei voida vaikuttaa lainkaan, kuten taloudelliset suhdanteet tai poliittiset päätökset. Malli korostaa, että keskittymällä niihin asioihin, joihin on suoraa tai epäsuoraa vaikutusvaltaa, voidaan lisätä tehokkuutta ja saavuttaa tavoitteita hallitummin. Tämän lähestymistavan avulla resurssit kohdistetaan realistisesti ja vältetään energian hukkaamista asioihin, joihin ei voida vaikuttaa (Riddell, 2017, s. 3–4).

3 Näkökulmien vertailu Varsinais-Suomessa

Tässä luvussa tarkastellaan Varsinais-Suomen henkilöjunaliikenteen kehittämistä eri näkökulmista, keskittyen erityisesti ajankohtaisiin suunnitelmiin ja asiantuntijahaastatteluiden pohjalta muodostettuihin arvioihin. Aluksi tarkastellaan mediakatsausta, joka tarjoaa yleiskuvan alueen raideliikenteen kehityshankkeista ja niiden taustoista. Tämän jälkeen syvennyttään SWOT-analyysiin, joka nostaa esiin lähijunaliikenteen vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat. Lisäksi hyödynnetään kolmen vaikutuskehän analyysia, joka hahmottaa kuntien vaikutusmahdollisuuksia liikenteen kehittämisessä. Lopuksi esitellään kvalitatiivisen haastattelututkimuksen tulokset, jotka valottavat kuntajohtajien ja asiantuntijoiden näkemyksiä hankkeen merkityksestä ja sen toteuttamisen edellytyksistä.

Luvun tavoitteena on tarjota kokonaiskuva lähijunaliikenteen kehittämisen nykytilanteesta sekä sen mahdollisuuksista edistää alueen saavutettavuutta ja kestävä kehitystä. Lukuun liittyvä taulukko 1 esittelee haastattelututkimuksessa mukana olleet asiantuntijat, heidän tittelinsä, edustamansa kunnat sekä haastattelujen ajankohdat ja kestot.

Haastateltava	Titteli	Kunta	Ajankohta (2024)	Kesto (min)
Elina Rantanen	Apulais-pormestari	Turku	22.05.	49:44
Eero Vainio	Kaupunginjohtaja	Raisio	28.05.	30:36
Miira Raiskila	Kunnanjohtaja	Masku	23.05.	26:33
Carita Maisila	Kunnanjohtaja	Mynämäki	30.09.	25:29
Ari Koskinen	Kunnanjohtaja	Vehmaa	27.05.	31:16
Jarkko Heinonen	Elinkeinojohtaja	Uusikaupunki	28.05.	19:54
*Nousiainen ei osallistunut haastatteluun				

Taulukko 1: Asiantuntijahaastattelut ja lisätiedot

3.1 Mediakatsaus ajankohtaistilanteeseen 2024

Viime vuosina Varsinais-Suomen lähijunaliikenteen ja kaukojunaliikenteen (IC-junien) kehittäminen on ollut aktiivisen keskustelun kohteena. Alueella on suunniteltu molempien junatyyppeihin liittyviä hankkeita, joiden tavoitteena on parantaa yhteyksiä ja tukea kestäväää liikennettä. Ajankohtaistilanne heijastaa näitä laajempia pyrkimyksiä eri toimijoiden ja kuntien välillä.

Lähijunaliikenteen kehitys ja mahdollisuudet

Lähijunaliikenteen kehittäminen on saanut erityistä huomiota Varsinais-Suomessa, ja suunnitelmia on viety eteenpäin useiden toimijoiden johdolla. Suomen Lähijunat Oy on ostanut 11 käytöstä poistettua Sm2-sähkömoottorijunaa VR:ltä, ja ne on tarkoitus modernisoida lähijunaliikenteen tarpeisiin. Yhtiö on neuvotellut useiden kuntien kanssa liikenteen käynnistämisestä, ja ensimmäiset lähijunareitit voisivat kulkea esimerkiksi Uusikaupunki-Turku-Salo tai Rauma-Tampere -välillä. Yhtiön tavoitteena on aloittaa liikenne jo loppuvuodesta 2025, ja Varsinais-Suomi on esillä potentiaalisena ensimmäisenä alueena, jossa lähijunaliikenne voisi käynnistyä (Yle, 2024; Talouselämä, 2023).

Suomen Lähijunat Oy:n toimitusjohtajan mukaan tavoitteena on pitää kuntien maksuosuus, eli subventiotaso, alle 20 prosentissa lippuhinnoista. Tämä olisi merkittävästi alhaisempi kuin aiemmat arviot, joissa subventiotason on arvioitu olevan jopa 65–85 prosenttia, jotta liikennöinti olisi taloudellisesti kannattavaa (Talouselämä, 2023; Raison kaupunki, 2023). Kuntien alhainen subventiotaso on keskeinen tavoite, sillä se helpottaisi liikenteen toteuttamista alueilla, joilla matkustajamäärät eivät välttämättä kata kaikkia kustannuksia.

Kaukojunaliikenne (IC-junat) Raisiossa

Kaukojunaliikenteen, eli InterCity (IC) -junien, mahdollinen laajentaminen Raisioon toisi myös merkittäviä hyötyjä alueen saavutettavuudelle. IC-junat tarjoavat pidemmän matkan yhteyksiä suurempien kaupunkien välillä ja pysähtyvät tyypillisesti vain keskeisillä asemilla. Raision tapauksessa on pohdittu, että mahdollinen laiturin rakentaminen ja asemapaikan kehittäminen voisi mahdollistaa myös IC-junien pysähdykset Raisiossa, erityisesti reitillä Turku-Helsinki, mikä parantaisi Raision yhteyksiä muualle Suomeen (Väylävirasto, 2020, s. 12-15).

Kaukojunaliikenteen kehittäminen voi kuitenkin myös kilpailla lähijunaliikenteen kanssa, riippuen siitä, kuinka hankkeet toteutetaan. Jos IC-junat alkavat pysähtyä Raisiossa, tämä voisi lisätä alueen saavutettavuutta kaukoliikenteessä ja mahdollisesti vähentää tarvetta lähijunayhteyksille tietyillä reiteillä. Toisaalta lähijunat voivat tarjota tiheämmät vuorovälit ja palvella paikallista matkustamista tehokkaammin, mikä tekee kummastakin junatyypistä hyödyllisen omalla tavallaan. Lopullinen kehitys riippuu siis sekä infrastruktuurin parannuksista että operatiivisista päätöksistä VR:n tai muiden toimijoiden puolelta (Yle, 2024; Raision kaupunki, 2023; Väylävirasto, 2023, s. 4-7).

Taloudelliset Haasteet ja Yhteistyön Tarpeet

Sekä lähijuna- että IC-junaliikenteen kehittäminen vaativat merkittäviä investointeja, ja keskustelua on käyty erityisesti siitä, miten kustannukset jaetaan eri toimijoiden kesken. Lähijunaliikenteen osalta Suomen Lähijunat Oy on arvioinut, että kuntien osuus lippuhinnoista voisi jäädä alle 20 prosenttiin, mikäli subventiotasoa pystytään vähentämään tehokkaalla liiketoimintamallilla. Tämä tarkoittaisi käytännössä, että suurin osa kustannuksista katettaisiin lippujen myyntituloilla sekä muilla rahoituslähteillä, kuten valtion tuilla tai yksityisellä rahoituksella (Talouselämä, 2023; Raision kaupunki, 2023).

Kaukojunalienteessä kustannuksia syntyy erityisesti infrastruktuurin kehittämisestä, kuten laitureiden ja asemien parannustöistä, jotta ne voivat palvella IC-junia. Tämä vaatii yhteistyötä Väyläviraston, kuntien ja mahdollisten liikennöitsijöiden välillä, jotta investoinnit ovat kannattavia pitkällä aikavälillä (Väylävirasto, 2020 s. 12-15; Väylävirasto, 2023, s 10-11)

3.2 SWOT-analyysi haastatteluista

Vahvuudet

Lähijunaliikenteen kehittämisessä Varsinais-Suomessa on vahvuuksia, jotka luovat vankan pohjan tuleville investoinneille ja projektin edistämiseksi. Ensinnäkin, kuntien tuki ja myönteiset asenteet hankkeelle ovat vahvasti esillä haastatteluaineistossa. Useat haastatellut kuntajohtajat, kuten Raision Eero Vainio, Vehmaan Ari Koskinen ja Maskun Miira Raiskila, ilmaisivat selkeän kannan lähijunaliikenteen edistämisen puolesta. Tämä yhteinen tahtotila kuntien kesken antaa projektin kehittämiselle hyvän pohjan ja luo edellytyksiä alueelliselle yhteistyölle.

Toiseksi, Varsinais-Suomen alueella on olemassa nykyisiä infrastruktuuriedellytyksiä, jotka tukevat lähijunaliikenteen kehittämistä. Rautatieverkosto on jo olemassa, joka tekee hankkeen onnistumisesta todennäköisempää. Raision kaupunginjohtaja Eero Vainio korosti, että olemassa olevat raiteet tarjoavat merkittävän lähtökohdan lähijunaliikenteen kehittämiselle, kunhan seisakkeiden rakentamiseen ja parantamiseen saadaan tarvittavat investoinnit (Vainio, E. 2024). Lähijunalla on merkittävä mahdollisuus lisätä Uudenkaupungin liikkumismahdollisuuksia ja tukea työssäkäyntiä. Radan sijainti on elinkeinojohtajan sopiva sekä asukkaiden että yritysten kannalta, mikä luo vahvan perustan liikennepalveluiden kehittämiselle (Heinonen, J. 2024)

Kolmantena vahvuutena on kuntien ja alueen asukkaiden kestävä kehityksen tavoitteet, jotka korostuvat lähijunaliikenteen edistämiseksi. Useat kunnat

pitävät kestävästä kehitystä tärkeänä liikenteen parantamisessa ja vähähiilisten kulkumuotojen käyttöönotossa. Turun apulaispormestari Elina Rantanen toi esille, että lähijunaliikenne tukisi kestävästä kehityksen tavoitteita ja olisi olennainen osa Turun seudun kestävästä kaupunkirakennetta, täydentäen nykyisiä bussi- ja raitiovaununlinjoja (Rantanen, E. 2024). Kestävyysnäkökulma resonoi hyvin muiden kuntien tavoitteiden kanssa ja tarjoaa vahvan perustan hankkeen yhteiskunnalliselle hyväksyttävyydelle.

Lisäksi lähijunaliikenteellä on merkittävä potentiaali parantaa työmatkaliikenteen sujuvuutta ja työvoiman saavutettavuutta alueella. Useat haastatellut korostivat tätä näkökulmaa vahvuutena, jonka avulla alueen vetovoimaa voidaan lisätä sekä nykyisten että uusien asukkaiden näkökulmasta. Maskun kunnanjohtaja Miira Raiskila mainitsi, että 80 prosenttia maskulaisista matkustaa töihin kuntarajojen ulkopuolelle, ja lähijuna voisi olla nopea ja houkutteleva vaihtoehto työssäkäyntiin Turun suuntaan (Raiskila, M. 2024). Myös Raision ja Uudenkaupungin johtajat nostivat esille, että lähijunaliikenne voisi merkittävästi lisätä työvoiman liikkuvuutta ja parantaa työntekijöiden saantia paikallisille yrityksille. Tämä puolestaan vahvistaisi alueen elinvoimaisuutta ja houkuttelevuutta niin asukkaiden kuin yritysten näkökulmasta (Vainio E, 2024; Heinonen J, 2024).

Lähijunaliikenne on nähty merkittävänä mahdollisuutena parantaa alueiden houkuttelevuutta ja asuin ympäristöjä. Maskun kunnanjohtaja Miira Raiskila toi esille, että uuden asuinalueen, kuten Pirttimäen, läheisyydessä sijaitseva junaseisake voisi lisätä alueen vetovoimaisuutta ja helpottaa uusien asukkaiden houkuttelemista (Raiskila, M. 2024). Mynämäellä ja Vehmaalla on myös kaavoituksessa huomioitu mahdollisuus kehittää asuinalueita junaseisakkeiden läheisyyteen, mikä tukee alueen tulevaisuuden kasvua ja mahdollistaa tehokkaan liikkumisen (Maisila, C. 2024; Koskinen, A. 2024). Lähijunaliikenteen mahdollisuus asuinalueiden houkuttelevuuden parantamisessa ja infrastruktuurin kehittämisessä antaa kuntien kehitykselle uusia ulottuvuuksia, jotka voivat tukea niin väestönkasvua kuin paikallista elinkeinoelämää.

Heikkoudet

Lähijunaliikenteen kehittämisessä Varsinais-Suomessa on heikkouksia, jotka haastavat hankkeen etenemistä ja onnistunutta toteutusta. Ensimmäinen merkittävä heikkous on taloudellisten resurssien rajallisuus ja epävarmuus liittyen hankkeen kustannuksiin. Haastateltavat, kuten Maskun kunnanjohtaja Miira Raiskila ja Uudenkaupungin elinkeinojohtaja Jarkko Heinonen, nostivat esille taloudelliset haasteet lähijunaliikenteen toteutuksessa. (Raiskila, M. Heinonen, J. 2024) Maskussa päätös liittyä Föli-liikenteeseen kariutui aikoinaan osittain siksi, että taloudelliset vaikutukset jäivät epäselviksi, ja kuntapäätäjät pelkäsivät kustannusten karkaavan käsistä ilman selkeitä parannuksia palvelun laatuun (Raiskila, M. 2024). Tämä epävarmuus heijastuu myös lähijunaliikenteen kehittämiseen, sillä seisakkeiden rakentaminen ja radan parantaminen vaativat merkittäviä investointeja, joiden rahoituksesta ei ole varmuutta.

Toinen heikkous on kuntien ja eri sidosryhmien välisen yhteistyön haasteellisuus, joka voi hidastaa lähijunaliikenteen kehittämistä. Uudenkaupungin elinkeinojohtaja Jarkko Heinonen mainitsi, että radanvarren kuntien on osallistuttava kustannusten subventointiin, ja tämän yhteisymmärryksen löytäminen on ollut haastavaa (Heinonen, J. 2024). Myös Raision kaupunginjohtaja Eero Vainio toi esille, että seisakkeiden rakentaminen on suhteellisen kallista, ja niiden rakentamiseen liittyy poliittista päätöksentekoa, joka ei aina etene sujuvasti (Vainio, E. 2024). Yhteistyön haasteet hidastavat hankkeen etenemistä ja saattavat vaikeuttaa resurssien tehokasta kohdentamista.

Kolmantena heikkoutena voidaan pitää nykyisen joukkoliikenteen rakenteen haavoittuvuutta ja sen vaikutusta lähijunaliikenteen käyttöön. Mynämäen kunnanjohtaja Carita Maisila ja Vehmaan kunnanjohtaja Ari Koskinen molemmat kertoivat, että nykyinen liikennejärjestelmä perustuu pitkälti yksityisautoiluun, ja joukkoliikenteen käyttö on vähäistä ja epäsäännöllistä. Tämä tilanne vaikeuttaa lähijunaliikenteen kehittämistä, sillä toimiakseen se

vaatii käyttäjäpohjan, joka on valmis siirtymään autoliikenteestä joukkoliikenteeseen (Maisila C, 2024; Koskinen, A. 2024). Jos lähijunan vuoroväli on liian harva tai liityntäliikenteen palvelut ovat puutteelliset, on vaarana, että lähijunasta ei tule kilpailukykyistä vaihtoehtoa yksityisautoilulle, mikä voi heikentää hankkeen kannattavuutta.

Neljäs heikkous liittyy infrastruktuurin nykytilaan ja tarpeisiin tehdä merkittäviä parannuksia ennen kuin lähijunaliikenne voidaan käynnistää. Vehmaan kunnanjohtaja Ari Koskinen ja Uudenkaupungin elinkeinojohtaja Jarkko Heinonen mainitsivat, että rautatien perusparannus on välttämätöntä, ennen kuin lähijunaliikenne voisi alkaa (Koskinen, A. 2024; Heinonen, J. 2024). Perusparannuksella tässä kontekstissa tarkoitetaan rautatieverkkoon kohdistuvia parannuksia, jotka mahdollistavat radan käytön henkilöjunaliikenteelle. Näiden parannusten kustannukset ja aikataulu ovat kuitenkin epävarmoja, ja niiden toteuttaminen vaatii merkittävää valtion tukea sekä resursseja, jotka voivat viivästyttää hankkeen aloitusta.

Heikkoutena voidaan pitää myös sidosryhmien erilaista suhtautumista ja priorisointia liikennejärjestelmien kehittämisessä. Turun apulaispormestari Elina Rantanen toi esille, että vaikka lähijunaliikenne on tärkeä osa liikennejärjestelmän kokonaisuutta, sen rooli on kuitenkin osittain kilpaileva esimerkiksi raitiotiehankeiden kanssa, ja eri hankkeiden priorisointi voi vaihdella poliittisten päätöksentekijöiden kesken (Rantanen, E. 2024). Tämä saattaa johtaa siihen, että lähijunaliikenne ei saa kaikkia tarvittavia resursseja tai jää muiden hankkeiden varjoon, mikä voi heikentää sen toteutumismahdollisuuksia.

Mahdollisuudet

Varsinais-Suomen lähijunaliikenteen kehittämisessä on useita mahdollisuuksia, jotka voivat parantaa alueen liikkumismahdollisuuksia, houkuttelevuutta ja elinvoimaisuutta. Ensimmäinen merkittävä mahdollisuus on työmatkaliikenteen parantaminen ja työvoiman liikkuvuuden edistäminen. Lähijunaliikenne tarjoaisi

nopean ja sujuvan vaihtoehdon työmatkaliikenteelle, erityisesti Turun ja muiden kehyskaupunkien välillä. Maskun kunnanjohtaja Miira Raiskila totesi, että 80 prosenttia maskulaisista käy töissä kuntarajojen ulkopuolella, pääasiassa Turussa ja Raisiossa. Lähijunaliikenteen avulla voitaisiin tarjota houkutteleva vaihtoehto yksityisautoilulle, mikä tekisi työmatkasta vaivattomampaa ja edullisempaa (Raiskila, M. 2024). Samalla myös Uudenkaupungin elinkeinojohtaja Jarkko Heinonen näki, että lähijunaliikenne muuttaisi merkittävästi työssäkäyntialueita ja parantaisi työvoiman saatavuutta, mikä olisi erityisen tärkeää suurten työnantajien, kuten autotehtaan näkökulmasta (Heinonen, J. 2024).

Alueen houkuttelevuuden lisääminen ja uusien asuinalueiden kehittäminen nähtiin mahdollisuutena. Maskun kunnanjohtaja Miira Raiskila mainitsi, että uuden asuinalueen, kuten Pirttimäen, läheisyydessä oleva junaseisake lisäisi alueen vetovoimaisuutta ja helpottaisi uusien asukkaiden houkuttelemista Maskuun (Raiskila, M. 2024). Mynämäellä ja Vehmaalla on myös kaavoituksessa huomioitu mahdollisuus kehittää asuinalueita junaseisakkeiden läheisyyteen, mikä tukisi alueen tulevaisuuden kasvua ja mahdollistaisi tehokkaan liikkumisen asukkaille (Maisila, C. 2024; Koskinen, A. 2024). Tämä antaa kunnille mahdollisuuden hyödyntää lähijunaliikennettä asuinalueiden kehittämisessä ja väestönkasvun tukemisessa, mikä puolestaan kasvattaa verotuloja ja parantaa alueen elinvoimaa.

Kolmantena merkittävänä mahdollisuutena on lähijunaliikenteen integroiminen osaksi seudullista ja valtakunnallista liikennejärjestelmää, mikä parantaisi yhteyksiä ja matkaketjuja. Turun apulaispormestari Elina Rantanen korosti, että lähijunaliikenne voisi olla tärkeä osa Varsinais-Suomen liikennejärjestelmää, joka täydentäisi nykyisiä bussi- sekä maakunnallisia ja valtakunnallisia raideyhteyksiä (Rantanen, E. 2024). Yhteydet Helsingin suuntaan, kuten Rantanen ja Uudenkaupungin Heinonen mainitsivat, voisivat parantaa alueen liikkumismahdollisuuksia ja tehdä Turun seudusta entistä houkuttelevamman paikan asua ja työskennellä. Tämä voisi myös tukea matkailua, sillä junayhteydet olisivat sujuvampia esimerkiksi kesäkaudella matkustaville

turisteille, kuten Raision kaupunginjohtaja mainitsi (Rantanen, E. 2024; Heinonen, J. 2024; Vainio, E. 2024)

Lisäksi lähijunaliikenne tarjoaa mahdollisuuden vähentää yksityisautoilun määrää ja edistää kestävämpää liikkumista. Useat haastatellut kuntajohtajat painottivat kestäväen kehityksen merkitystä liikennejärjestelmien kehittämisessä. Lähijunaliikenne voisi osaltaan vähentää liikenteen päästöjä ja tukea alueen kunnianhimoisia ilmastotavoitteita. Turun varapormestari Elina Rantanen toi esille, että junaliikenteen avulla voitaisiin vähentää tarvetta rakentaa uusia teitä ja pysäköintipaikkoja, mikä olisi taloudellisesti ja ympäristöllisesti kestävä ratkaisu (Rantanen, E. 2024). Tämä luo kunnille mahdollisuuden edistää ympäristöystävällisiä liikkumismuotoja ja vahvistaa alueen brändiä kestäväen kehityksen edelläkävijänä.

Lopuksi, lähijunaliikenteen kehittämisessä on mahdollisuus vahvistaa alueellista yhteistyötä ja parantaa yhteisymmärrystä eri kuntien välillä. Vaikka yhteistyö kuntien ja sidosryhmien välillä on ollut haastavaa, lähijunaliikennehanke tarjoaa alustan, jonka kautta voidaan tiivistää alueellista yhteistyötä yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Vehmaan kunnanjohtaja Ari Koskinen ja Uudenkaupungin elinkeinojohtaja Jarkko Heinonen korostivat, että radanvarren kuntien yhteistyö ja yhteisymmärryksen löytäminen ovat avainasemassa hankkeen onnistumisessa (Koskinen, A. 2024; Heinonen, J. 2024). Tämä yhteistyö voisi tukea myös muita alueellisia kehityshankkeita ja vahvistaa seudun kehitystä.

Uhat

Lähijunaliikenteen kehittämisessä Varsinais-Suomessa on uhkia, jotka saattavat vaikeuttaa hankkeen onnistumista ja heikentää sen vaikutuksia alueella. Ensimmäinen ja ehkä merkittävin uhka on taloudellisen tuen ja investointien riittämättömyys. Lähijunaliikenne vaatii suuria investointeja muun muassa seisakkeiden rakentamiseen ja radan parantamiseen, mikä nostaa hankkeen kustannuksia huomattavasti. Useat haastatellut, kuten Uudenkaupungin

elinkeinojohtaja Jarkko Heinonen ja Vehmaan kunnanjohtaja Ari Koskinen, mainitsivat, että rautatien perusparannus on välttämätöntä ennen lähijunaliikenteen aloittamista, mutta tarvittava rahoitus ei ole vielä varmistunut. Tämä epävarmuus voi viivästyttää hanketta tai estää sen toteutumisen kokonaan, jos rahoitusta ei löydetä riittävästi tai ajoissa (Heinonen, J. 2024; Koskinen, A. 2024).

Toinen uhka liittyy yhteistyön ja päätöksenteon haasteisiin eri kuntien ja valtion viranomaisten välillä. Lähijunaliikenteen toteuttaminen edellyttää monien eri sidosryhmien yhteistyötä, ja erityisesti rahoituksen ja vastuiden jakaminen on herättänyt huolta useissa kunnissa. Esimerkiksi Uudenkaupungin elinkeinojohtaja Jarkko Heinonen toi esille, että radanvarren kuntien täytyy osallistua liikennöinnin kustannusten subventointiin, mutta yhteisymmärryksen löytäminen on ollut haastavaa (Heinonen, J. 2024). Yhteistyön puute tai päätöksenteon hitaus voivat heikentää hankkeen etenemistä ja johtaa siihen, että tarvittavat infrastruktuuri-investoinnit viivästyvät tai jäävät kokonaan toteuttamatta.

Kolmas uhka on nykyisten liikenneratkaisujen kilpailu ja niiden rooli lähijunaliikenteen rinnalla. Nykyinen liikennejärjestelmä perustuu vahvasti yksityisautoiluun, ja useissa kunnissa autoilu on asukkaiden pääasiallinen liikkumismuoto. Mynämäen kunnanjohtaja Carita Maisila ja Vehmaan kunnanjohtaja Ari Koskinen toivat esille, että joukkoliikenteen käyttö on vähäistä ja sen vuorovälit ovat harvoja, mikä tekee yksityisautoilusta houkuttelevamman vaihtoehdon (Maisila, C. 2024; Koskinen, A. 2024). Yksityisautoilun suosio kunnissa luo uhkakuvan, jossa kehitettävän lähijunaliikenteen käyttöaste jäisi alhaiseksi, kun kuntien asukkaat eivät näkisi sitä riittävän kilpailukykyisenä vaihtoehtona yksityisautoiluun verrattuna.

Lisäksi on olemassa uhka, että poliittiset prioriteetit ja muuttuva päätöksentekoympäristö estävät lähijunaliikenteen toteuttamisen. Turun varapormestari Elina Rantanen mainitsi, että vaikka lähijunaliikenne on tärkeä osa kestävästä liikennejärjestelmästä, se voi joutua kilpailemaan muiden liikenneinvestointien, kuten raitiotien, kanssa resursseista ja poliittisesta tuesta.

Jos päätöksenteossa keskitytään esimerkiksi raitiotiehankeisiin tai muihin vaihtoehtoisin liikenneratkaisuihin, lähijunaliikenteelle ei välttämättä jää tarpeeksi resursseja, mikä uhkaa hankkeen toteutumista ja johtaa sen merkityksen vähenemiseen osana alueen liikennejärjestelmää (Rantanen, E. 2024).

Viimeisenä uhkana on asukkaiden sitoutumisen puute ja asennemuutosten hitaus. Vaikka lähijunaliikenteen kehittämisellä on monia vahvuuksia ja mahdollisuuksia, sen onnistuminen vaatii asukkaiden sitoutumista ja halukkuutta siirtyä yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen. Useat haastateltavat korostivat, että nykyinen liikennejärjestelmä on haavoittuva ja perustuu vahvasti yksityisautoiluun. Jos asukkaat eivät ole valmiita tekemään muutoksia liikkumistottumuksissaan, lähijunaliikenne ei välttämättä saavuta sille asetettuja tavoitteita käyttöasteen osalta, mikä heikentää sen kannattavuutta ja vaikutuksia alueen liikennejärjestelmään (Maisila, C. 2024; Koskinen, A. 2024)

Nostot SWOT -analyysistä

SWOT-analyysiin pohjautuva graafinen esitys tarjoaa kunnallisten johtajien esittämät vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat liittyen alueelliseen lähijunaliikenteeseen.

Vahvuudet	Heikkoudet	Mahdollisuudet	Uhat
Kuntien vahva tuki	Rahoituksen epävarmuudet	Työmatkaliikenteen parantaminen	Rahoituksen puute
Olemassa oleva infrastruktuuri	Yhteistyön haasteet	Asuinalueiden kehitys ja uudet asuinalueet	Päätöksenteon hitaus
Tukee ilmastotavoitteita	Autokeskeinen liikennekulttuuri	Syöttölinja muualle Suomeen	Kilpailu yksityisautoilun kanssa
Asuinalueiden vetovoiman lisääminen	Radan perusparannuksen tarve	Alueellinen yhteistyö	Kilpailevat hankkeet IC-juna ja ratikka

Taulukko 2 SWOT Analyysin yhteenveto (Visualisoitu haastatteluista: Heinonen, J. (2024); Koskinen, A. (2024); Maisila, C. (2024); Rantanen, E. (2024); Vainio, E. (2024). Haastattelu. 28.05.2024.)

Vahvuuksien perusteella voidaan todeta, että kuntien myönteiset asenteet, olemassa oleva infrastruktuuri, kestävän kehityksen tavoitteet, työmatkaliikenteen parantaminen ja alueiden houkuttelevuuden lisääminen muodostavat vankan perustan lähijunaliikenteen kehittämiseksi Varsinais-Suomessa.

Heikkouksien vuoksi lähijunaliikenteen kehittämisessä on huomioitava sekä taloudelliset että poliittiset realiteetit, ja tarvitaan vahvaa yhteistyötä eri kuntien ja sidosryhmien välillä. Taloudellisen epävarmuuden, yhteistyön haasteiden, infrastruktuurivaatimusten sekä nykyisen liikennejärjestelmän haavoittuvuuden ratkaiseminen on ensiarvoisen tärkeää, jotta lähijunaliikenteen potentiaali voidaan täysimääräisesti hyödyntää Varsinais-Suomessa.

Mahdollisuuksien avulla lähijunaliikenteellä on potentiaalia muuttaa Varsinais-Suomen liikkumista, parantaa alueen houkuttelevuutta ja edistää kestäväää kehitystä. Lähijuna voi tukea alueen taloudellista kasvua, parantaa työmatkaliikennettä ja lisätä asukkaiden tyytyväisyyttä, tehden Varsinais-Suomesta houkuttelevamman paikan niin asukkaille, työntekijöille kuin yrityksille.

Uhat osoittavat, että lähijunaliikenteen kehittämisessä on huomioitava taloudelliset, poliittiset ja sosiaaliset realiteetit, jotta hankkeen onnistumista voidaan edistää. Taloudellisen tuen varmistaminen, kuntien välisen yhteistyön parantaminen, poliittisen päätöksenteon johdonmukaisuus sekä asukkaiden sitoutuminen ovat kaikki tärkeitä tekijöitä, joiden avulla uhat voidaan minimoida ja lähijunaliikenteen potentiaali saadaan täysimääräisesti hyödynnettyä Varsinais-Suomessa.

3.3 Kolmen vaikutuskehän analyysi haastatteluista

Circle Of Influence, eli kolmen vaikutuskehän teoria tarkastelee Lähijunaliikenteen kehittämistä Varsinais-Suomessa. Tässä kontekstissa tarkastellaan kolmea ulottuvuutta: asioita, joihin kunnat voivat suoraan vaikuttaa, asioita, joihin kunnat voivat vaikuttaa osittain, sekä ulkoisia tekijöitä, joihin kunnat eivät voi suoraan vaikuttaa.

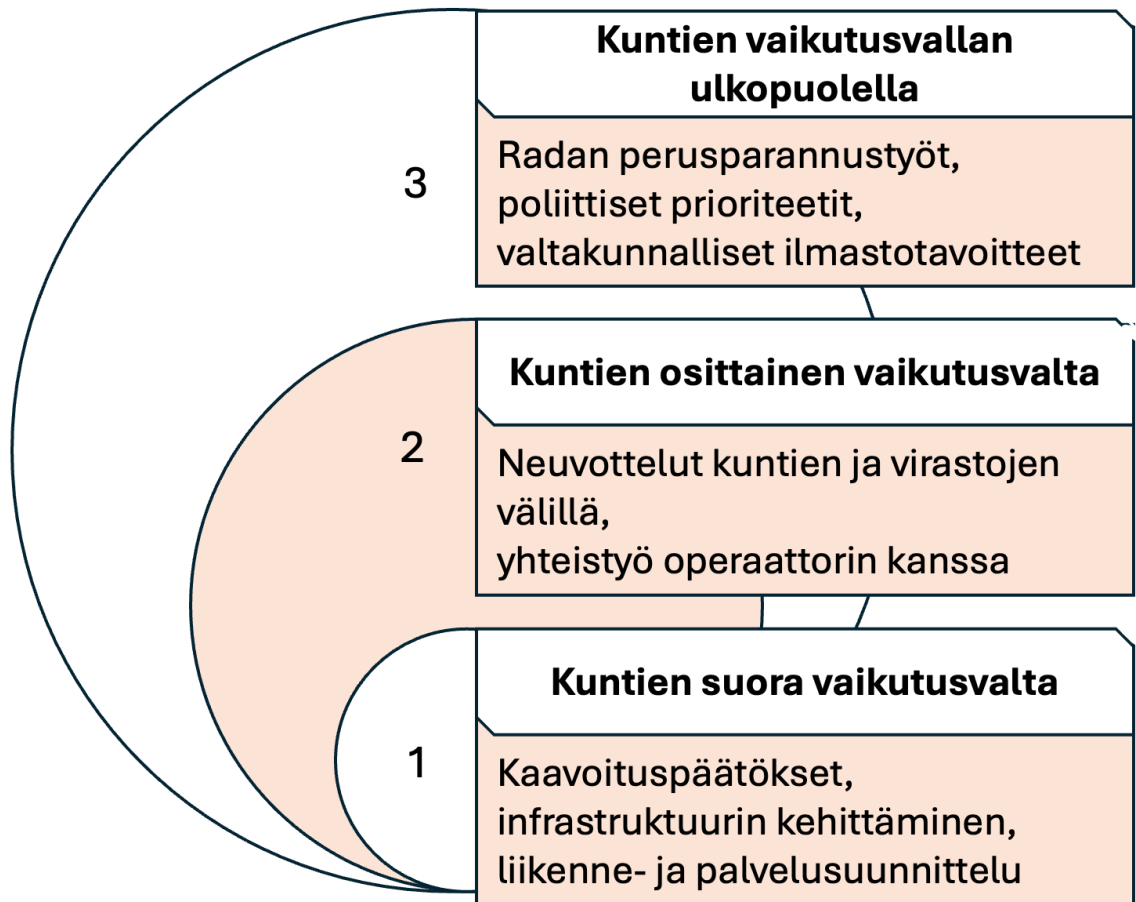
Ensimmäinen ulottuvuus käsittää asiat, joihin kunnat voivat suoraan vaikuttaa. Näihin kuuluvat paikalliset päätökset, kuten kaavoitus ja infrastruktuurin kehittäminen. Maskun kunnanjohtaja Miira Raiskila korosti, että Maskussa kaavoitussuunnitelmat ovat jo linjassa lähijunaliikenteen kanssa, ja uusiin asuinalueisiin, kuten Pirttimäkeen, on mahdollista rakentaa lähijunaseisakkeita, jotka parantaisivat alueen houkuttelevuutta ja liikenneyhteyksiä (Raiskila, M. 2024). Mynämäen kunnanjohtaja Carita Maisila puolestaan mainitsi, että asemanseutujen kehittäminen ja kaavoituksen suuntaaminen aseman läheisyyteen ovat toimenpiteitä, joihin kunnalla on suora vaikutusvalta, ja jotka voivat tukea lähijunaliikenteen käyttöä ja sen houkuttelevuutta asukkaille (Maisila, C. 2024). Tällaiset paikalliset päätökset ovat kunnille tärkeitä keinoja edistää lähijunaliikenteen kehittämistä ja varmistaa, että junaliikenne integroituu osaksi kunnan laajempaa liikenne- ja kaupunkisuunnittelua.

Toinen ulottuvuus sisältää asiat, joihin kunnat voivat vaikuttaa jonkin verran. Näihin kuuluu yhteistyö eri sidosryhmien kanssa, kuten valtion viranomaisien, muiden kuntien ja alueellisten liikenneyhtiöiden kanssa. Esimerkiksi Uudenkaupungin elinkeinojohtaja Jarkko Heinonen toi esille, että rahoituksen järjestäminen radanvarren kuntien kesken on tärkeä tekijä lähijunaliikenteen toteuttamiseksi, ja kunnat voivat vaikuttaa tähän osallistumalla neuvotteluihin ja yhteistyöhön (Heinonen, J. 2024). Raision kaupunginjohtaja Eero Vainio mainitsi myös, että Raisio on ottanut myönteisen kannan lähijunaliikenteen kehittämiseen ja seisakkeiden rakentamiseen, mutta päätökset ja rahoitus vaativat yhteistyötä useiden eri toimijoiden kanssa (Vainio, E. 2024). Kuntien vaikutusmahdollisuudet ovat tässä tapauksessa riippuvaisia siitä, kuinka

tehokasta yhteistyötä ne voivat tehdä ja kuinka hyvin ne onnistuvat löytämään yhteisiä ratkaisuja haasteisiin, kuten rahoituksen järjestämiseen.

Kolmas ulottuvuus käsittelee ulkoisia tekijöitä, joihin kunnat eivät voi suoraan vaikuttaa. Näihin kuuluvat esimerkiksi valtakunnalliset päätökset ja VR tai muiden liikenneyhtiöiden toimintapolitiikka. Useat haastateltavat, kuten Vehmaan kunnanjohtaja Ari Koskinen, toivat esille, että rautatien sähköistäminen ja perusparannus ovat valtion vastuulla, eikä kunnilla ole suoraa valtaa näiden toteutukseen (Koskinen, A. 2024). Myös Turun apulaispormestari Elina Rantanen mainitsi, että poliittiset prioriteetit voivat vaihdella, ja vaikka lähijunaliikenne on tärkeä osa seudullista liikennejärjestelmää, se voi joutua kilpailemaan muiden liikennehankkeiden, kuten raitiotien, kanssa resursseista ja poliittisesta tuesta (Rantanen, E. 2024). Ulkoiset tekijät ovat kunnista riippumattomia, mutta ne vaikuttavat merkittävästi siihen, kuinka nopeasti ja tehokkaasti lähijunaliikenne voidaan toteuttaa.

Näin ollen Circle of Influence and Circle of Concern -teorian avulla voidaan selkeästi erotella ne tekijät, joihin kunnat voivat vaikuttaa itse, ne tekijät, joihin niillä on osittainen vaikutusvalta, sekä ne tekijät, joihin ne eivät voi suoraan vaikuttaa. Tämän jaottelun avulla kunnat voivat keskittyä omiin vaikutusmahdollisuuksiinsa, esimerkiksi infrastruktuurin kehittämiseen ja yhteistyön edistämiseen, ja samalla pyrkiä vaikuttamaan myös ulkoisiin tekijöihin mahdollisuuksien mukaan. Tämä lähestymistapa auttaa kuntia kohdentamaan resurssinsa ja toimintansa tehokkaasti sekä tunnistamaan, missä tarvitaan yhteistyötä ja ulkoista tukea, jotta lähijunaliikenne voidaan toteuttaa mahdollisimman onnistuneesti.

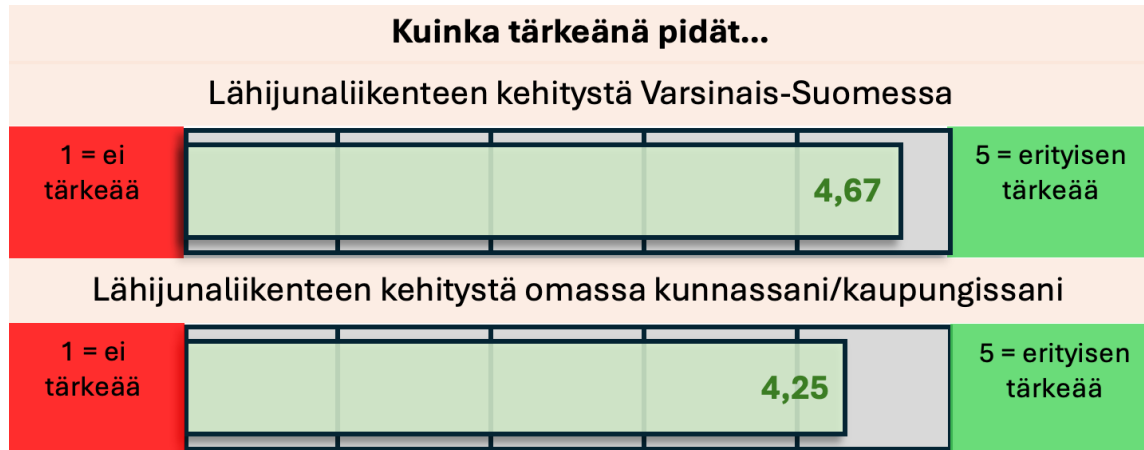


Kaavio 1: Circle Of Influence teorian havainnot (Visualisoitu haastatteluista: Heinonen, J. (2024); Koskinen, A. (2024); Maisila, C. (2024); Rantanen, E. (2024); Vainio, E. (2024). Haastattelu. 28.05.2024.)

Vaikutuspiirianalyysissä selvitettiin, mitkä tahot vaikuttavat lähijunaliikenteen kehitykseen ja kuinka eri kuntajohtajat arvioivat näiden tahojen roolit ja vaikutusmahdollisuudet. Graafinen esitys visualisoi haastattelujen kautta kootut arviot vaikutuspiireistä: sisimmät piirit kuvaavat toimijoita, joilla on suora vaikutus hankkeen toteuttamiseen (esim. Väylävirasto ja alueelliset liikenneorganisaatiot), ja ulommat piirit tahoja, joilla on epäsuorempi mutta silti merkittävä vaikutus esimerkiksi päätöksenteon tai rahoituksen kautta. Tämä kuvaaja selkeyttää hankkeen monitasoista yhteistyörakennetta ja auttaa lukijaa ymmärtämään, missä kuntajohtajat näkevät vaikuttamisen mahdollisuudet.

3.4 Kvalitatiivinen haastattelutulos

Kvalitatiivinen osio tarkasteli, miten kuntien johtoryhmät arvioivat lähijunaliikenteen kehittämisen merkitystä alueensa saavutettavuuden ja elinkeinoelämän näkökulmasta. Tutkimus toteutettiin haastatteluiden pohjalta, joissa vastaajat arvioivat kehittämisen tärkeyttä asteikolla 1–5



Kaavio 2: Kvalitatiivinen tutkimustulos (Visualisoitu haastatteluista: Heinonen, J. (2024); Koskinen, A. (2024); Maisila, C. (2024); Rantanen, E. (2024); Vainio, E. (2024). Haastattelu. 28.05.2024.)

Kuten kaavion tulokset osoittavat, lähijunaliikenteen kehittäminen Varsinais-Suomessa arvioitiin erittäin tärkeäksi (4,67/5), ja sen merkitys vastaajien omassa kunnassa tai kaupungissa sai lähes yhtä korkean arvion (4,25/5). Nämä luvut osoittavat vahvaa tukea lähijunaliikenteen kehittämiseksi ja korostavat yhteistä tahtotilaa edistää hankkeita alueellisella ja paikallisella tasolla.

4 Lähijunaliikenteen toteuttaminen Varsinais-Suomessa

Tässä luvussa käsitellään Varsinais-Suomen lähijunaliikenteen toteuttamiseen liittyviä keskeisiä näkökulmia, kuten kilpailun vapautumista, seisakerakentamisen prosessia ja poliittista ilmapiiriä. Aluksi tarkastellaan rautateiden henkilöliikenteen markkinoiden avautumista kilpailulle ja sen vaikutuksia alueellisen junaliikenteen kehitykseen. Tämän jälkeen käydään läpi seisakerakentamisen vaiheet ja eri toimijoiden vastuut, jotka ovat keskeisiä hankkeen toteutuksessa. Poliittisen ilmapiirin analyysissä käsitellään päätöksentekoprosesseja sekä kuntien roolia lähijunaliikenteen edistämässä. Lisäksi luvussa tarkastellaan infrastruktuurin kehitystä, hankearviointeja ja taloudellisia tekijöitä, kuten subventiotarpeita ja rahoitusmalleja. Lopuksi arvioidaan lähijunaliikenteen vaikutuksia kaupunkikehitykseen, työmatkaliikenteeseen ja kestävään kehitykseen. Luvun tavoitteena on tarjota kattava ja käytännönläheinen suunnitelma lähijunaliikenteen toteuttamiseksi Varsinais-Suomessa sekä analysoida hankkeen taloudellisia ja rakenteellisia edellytyksiä pitkällä aikavälillä.

4.1 Kilpailun vapautuminen ja markkinatilanne

Rautateiden henkilöliikenteen kilpailun vapautuminen on ollut merkittävä kehityssuunta Suomessa, erityisesti Euroopan unionin sääntelyn myötä. EU:n asetus (EU) 1370/2007, jota on päivitetty vuonna 2016, edellyttää, että julkisen liikenteen hankkeet, joiden arvo ylittää miljoona euroa vuodessa tai joiden pituus ylittää 300 000 kilometriä, on kilpailutettava avoimella tarjousmenettelyllä (EU, 2024). Tämä on mahdollistanut avoimen ja reilun kilpailun rautateiden henkilöliikenteessä sekä pakottanut Suomen mukauttamaan käytäntöjään lainsäädännön mukaisesti.

Vuonna 2017 Suomen hallitus teki päätöksen markkinoiden avaamisesta kilpailulle osana EU:n neljättä rautatiepakettia. Rautatiepaketin mukaan kotimaan henkilöliikenne tuli avata kilpailulle viimeistään 3.12.2019 (Liikenne- ja

viestintäministeriö, 2017a; 2017b). VR:n pitkäaikainen yksinoikeus murentui ja markkinoille pääsyä helpotettiin syrjimättömillä ehdoilla. Esimerkiksi Etelä-Suomen taajamajunaliikenne oli ensimmäinen kilpailutettu liikenteen muoto, jonka liikennöinti oli tarkoitus aloittaa 2020-luvun alussa. Tällöin VR:n kalusto ja kiinteistöt siirrettiin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnoimiin yhtiöihin, mikä tasoitti kilpailuolosuhteita uusille toimijoille (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2020, s. 45, 48).

Vaikka kilpailua on vapautettu, VR ja liikenne- ja viestintäministeriö solmivat vuonna 2022 uuden 9-vuotisen ostoliikennesopimuksen, joka jatkaa VR:n asemaa valtion ostoliikenteessä (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018, s. 23). Tästä huolimatta uusia toimijoita, kuten Suomen Lähijunat Oy on tullut markkinoille esittäen ehdotuksia alueellisen henkilöjunaliikenteen käynnistämiseksi. Esimerkiksi Uusikaupunki–Turku-reitin liikenne voisi lisätä markkinoiden dynaamisuutta ja palvelutarjontaa (Airaksinen et al., 2022, s. 20–23).

Varsinais-Suomessa kilpailun vapauttaminen on luonut uusia mahdollisuuksia lähijunaliikenteen kehittämiseksi. Selvitykset Turku–Uusikaupunki- ja Turku–Toijala-junareiteille ovat osoittaneet, että kilpailun avaaminen voi merkittävästi parantaa alueen saavutettavuutta sekä tehostaa työmarkkinoiden toimintaa (Kauppinen et al., 2023, s. 15–18; Väylävirasto, 2022, s. 12, 14).

Ruotsin kokemukset kilpailun vapauttamisesta tarjoavat arvokasta oppia Suomelle. Eveliina Yli-Salomäen (2020, s. 18, 25) tutkielmassa todetaan, että kilpailun avaaminen johti Ruotsissa hintojen laskuun ja palvelutason parantumiseen. Tämä kehitys osoittaa, että kilpailu voi tuoda merkittäviä hyötyjä, mutta samalla poliittiset päätökset ja intressiryhmien vaikutukset voivat hidastaa kilpailun avaamista.

Kilpailutilanteen ja markkinamuotojen vertailu junaliikenteessä

	Markkina- muoto	Kuvaus	Kehityssuunta	Markkina- tilanne Suomessa
	Täydellinen kilpailu	Useita pieniä toimijoita , jotka kilpailevat samantyyppisillä tuotteilla ilman markkina-voimaa. (Esimerkki Japani)	Käytännössä harvinainen junaliikenteessä, mutta malli ohjaa tehokkuuden tavoittelua	<i>Vaikea saavuttaa, ohjaa tehokkuuden tavoittelua</i>
	Kilpailtavat markkinat	Markkinoiden kilpailtavuus riippuu alhaisista tulon ja poistumisen esteistä . (Esimerkki Ruotsi)	Markkina houkuttelee uusia operaattoreita ja markkinoille tulon esteitä on vähennetty	 Tavoiteltu tilanne
	Oligopoli	Markkinoilla on vain muutamia suuria toimijoita , jotka voivat vaikuttaa hintatasoon ja tuotantomääriin. (Esimerkki Saksa)	Markkinajohtajuus haastettuna, kilpailijoiden on investoitava merkittävästi voidakseen kilpailla	 Tilanne 2024
	Monopoli	Markkinoilla on vain yksi toimija , joka päättää hintatason ja tuotantomäärän (Esimerkki Suomi)	VR on toiminut markkinajohtajana, eikä kilpailu ole ollut	 Lähtötilanne

Taulukko 3: Markkinamuotojen vertailu (Visualisoitu Lähteistä: Varian, 2010, s 200-225; Baumol et al. 1982, s 35-40; Tirole, 1988, s 239-255; Varian, 2010, s 200-225 Pindyck & Rubinfeld, 2013, s 310-330; Yli-Salomäki, 2020, s. 25).

Taulukko 3 visualisoi eri markkinamuotojen vaikutuksia lähijunaliikenteeseen ja arivoi tilannetta Suomessa sekä maailmalla. Taulukkoon on kirjattu palvelukehitys, joka kasvaa markkinoiden vapautumisen myötä. Lisäksi kirjauksena on kuvaus markkinamuodolle tyypillisestä lähijunaliikenteestä sekä kehityssuunta.

Junaliikenteen kilpailun avaamisen vaikutuksia voidaan tarkastella vertaamalla eri markkinamuotoja: täydellistä kilpailua, kilpailevia markkinoita, oligopolia ja monopolia. Täydellisessä kilpailussa, kuten Japanissa, useat pienet toimijat kilpailevat tehokkuuden saavuttamiseksi, mutta tämä tilanne on käytännössä vaikea toteuttaa junaliikenteessä (Tirole, 1988, s. 239–255).

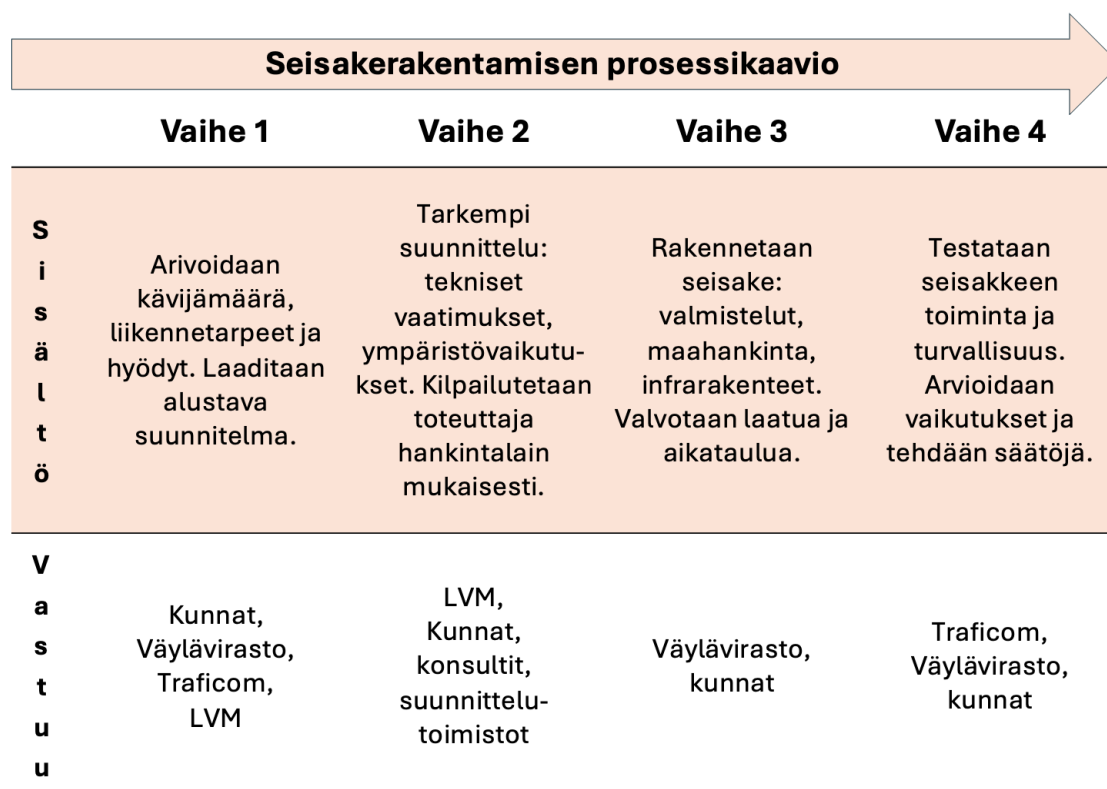
Kilpailevilla markkinoilla, kuten Ruotsissa, pääsy markkinoille on helppoa, mikä lisää toimijoiden määrää ja parantaa palvelutasoa. Tämä eroaa oligopolista, jossa muutama suuri toimija hallitsee markkinoita ja voi vaikuttaa hinnoitteluun sekä tarjontaan. Esimerkiksi Saksa on oligopolimarkkinoiden tyypiesimerkki, jossa kilpailua esiintyy, mutta se on keskittynyt suurten yritysten hallintaan (Baumol et al., 1982, s. 35–40).

Suomessa lähtökohtana on ollut monopoli, jossa VR on ainoa toimija ilman kilpailua. Nykyinen tilanne on siirtymävaiheessa, jossa kilpailun avaaminen tähtää kohti kilpailevia markkinoita (Yli-Salomäki, 2020, s. 25). Kuitenkin, kuten Alueellisen junaliikenteen jatkoselvitys osoittaa, liikennöintikustannusten kattaminen on yhä merkittävä haaste, mikä lisää subventioiden tarvetta julkisen liikenteen kehittämisessä (Airaksinen et al., 2022, s. 25–27).

4.2 Seisakerakentamisen prosessi ja vastuut

Prosessin onnistuminen riippuu koordinoinnista kuntien, liikenneviranomaisten sekä mahdollisten yksityisten toimijoiden kesken. Seuraavassa käsitellään seisakerakentamisen päävaiheita ja eri osapuolten rooleja.

Kaaviosta 3 voidaan havaita, että seisakerakentamisen prosessi etenee selkeissä vaiheissa, joissa kunnat, liikenneviranomaiset ja muut sidosryhmät toimivat yhteistyössä eri rooleissa. Vastuullisten toimijoiden määrittely jokaisessa vaiheessa auttaa varmistamaan projektin tehokkaan toteutuksen ja sen, että tavoitteet saavutetaan. Tämä rakenne tarjoaa myös selkeyttä tuleviin kehitystarpeisiin ja mahdollistaa eri osapuolten resurssien tehokkaan hyödyntämisen.



Kaavio 3: Seisakerakentamisen prosessikaavio (Visualisoitu lähteistä: Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018, s. 23; Liikenne- ja viestintäministeriö, 2020, s. 45; Väylävirasto, 2022, s. 12, 14; Traficom, 2023, s. 37, 42; Traficom, 2021, s. 12)

Seisakerakentamisen prosessi voidaan jakaa neljään päävaiheeseen: tarvearviointi ja esiselvitys, suunnittelu ja kilpailutus, rakentaminen sekä käyttöönotto ja seuranta.

Tarvearviointi ja esiselvitys vaihe käynnistyy usein kuntien, liikenneviranomaisten tai paikallisten asukkaiden aloitteesta, jotka tunnistavat tarpeen uusille seisakkeille. Tarvearvioinnissa analysoidaan potentiaalisten käyttäjien määrä, alueen liikennetarpeet sekä seisakkeiden tuomat hyödyt. Esiselvityksessä laaditaan alustavat suunnitelmat, kustannusarviot ja vaikutusten arvioinnit, jotka perustuvat tiiviiseen yhteistyöhön kunnan ja liikenneviranomaisen kanssa (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018, s. 23). Esiselvitys on tärkeä vaihe, koska se antaa pohjatiedot hankkeen toteutuskelpoisuudelle ja mahdollistaa sen, että suunnitteluvaiheeseen siirrytään realististen arvioiden pohjalta.

Suunnittelu ja kilpailutus vaiheessa jossa huomioidaan tekniset vaatimukset, ympäristövaikutukset ja yhteydet muihin liikennemuotoihin. Suunnitteluvaiheessa voidaan hyödyntää konsultteja ja suunnittelutoimistoja, jotka tuovat teknistä asiantuntemusta projektin toteutukseen.

Kilpailutusvaiheessa puolestaan valitaan hankkeen toteuttaja avoimella tarjouskilpailulla, joka noudattaa hankintalainsäädäntöä ja EU-direktiivejä (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2020, s. 45). Kilpailutuksen tavoitteena on varmistaa kustannustehokkuus ja avoimuus sekä houkutella mukaan parhaat mahdolliset toimijat. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) vastaa kilpailutuksesta ja sen reiluudesta kansallisella tasolla.

Rakentamisvaiheessa tehdään tarvittavat valmistelut, kuten lupaprosessit, maanhankinta ja infrastruktuurirakenteiden tarkistukset. Rakentamisen aikana korostetaan työn laatua ja aikataulujen noudattamista, sillä seisakkeiden rakentaminen vaikuttaa usein suoraan rautatieliikenteen sujuvuuteen ja aikatauluihin (Väylävirasto, 2022, s. 12).

Väylävirasto ja kunnat valvovat hankkeen etenemistä varmistaen, että kaikki toimenpiteet etenevät suunnitelmien mukaisesti. Rakentamisvaiheessa voi

ilmetä muutoksia alkuperäisiin suunnitelmiin, jolloin yhteistyö eri toimijoiden välillä on kriittistä.

Käyttöönotto ja seuranta on prosessin viimeinen vaihe. Kun seisake on rakennettu, se otetaan käyttöön yhteensovittamalla junaliikenteen aikataulut ja varmistamalla seisakkeen toimivuus ja turvallisuus. Käyttöönoton yhteydessä testataan seisakkeen tekniset valmiudet, matkustajaliikenteen toimivuus ja infrastruktuurin yhteensopivuus (Traficom, 2023, s. 37).

Seurannan aikana arvioidaan seisakkeen vaikutuksia alueen liikenteeseen ja kehitykseen. Arvioinnin tulosten perusteella voidaan tehdä tarvittavia säätötoimenpiteitä alkuperäisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Seuranta tarjoaa arvokasta tietoa myös tulevien hankkeiden suunnitteluun ja kehittämiseen (Traficom, 2023, s. 42).

Vastuut ja roolit seisakerakentamisessa eri toimijoilla varmistavat prosessin etenemisen suunnitelmallisesti ja tehokkaasti.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) vastaa kilpailutuksesta ja hankkeen kansallisten sekä EU-säädösten toteutumisesta (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2018, s. 23). Vaikka kilpailutuksen teknisen toteutuksen voi tehdä muu taho, LVM hyväksyy lopulta kilpailutuksen tulokset ja valvoo hankintaprosessin oikeellisuutta.

Väylävirasto toimii suunnittelun ja rakentamisen teknisenä asiantuntijana ja vastaa radan kapasiteetin ja turvallisuuden varmistamisesta. Lisäksi se suunnittelee ja rahoittaa rautatiealueen rakenteet, kuten laiturit ja niihin liittyvän infrastruktuurin (Väylävirasto, 2022, s. 14).

Kunnat vastaavat alueellisten tarpeiden määrittelystä sekä kulkuyhteyksien ja liityntäpysäköintipaikkojen rahoituksesta ja suunnittelusta. Tulevaisuudessa on myös mahdollista, että kunnat voivat rahoittaa seisakkeita itsenäisesti, mikä antaa joustavuutta hankkeiden toteutukseen (Traficom, 2021, s. 12).

Traficom vastaa turvallisuuteen liittyvistä kysymyksistä ja toimii yhdessä Väyläviraston kanssa LVM:n asiantuntijavirastona.

Yksityiset toimijat voivat osallistua rakentamiseen ja operointiin. Tämä tuo mukanaan innovatiivisia ratkaisuja ja kustannustehokkuutta seisakkeiden rakentamiseen ja alueellisen junaliikenteen kehittämiseen (Yli-Salomäki, 2020, s. 18).

Seisakerakentamisen prosessi on monivaiheinen ja edellyttää tarkkaa yhteistyötä useiden toimijoiden kesken. Alla olevassa kuvassa esitetään seisakerakentamisen prosessin päävaiheet, jotka ovat tarvearviointi, suunnittelu, rakentaminen sekä käyttöönotto ja seuranta. Jokaisessa vaiheessa eri toimijoilla on omat vastuunsa, jotka määritellään selkeästi hankkeen onnistumisen varmistamiseksi.

4.3 Poliittinen ilmapiiri

Poliittisessa arvioinnissa tarkastellaan hankkeiden yhteensopivuutta poliittisten tavoitteiden ja strategioiden kanssa. Tämä voi sisältää poliittisten päätöksentekijöiden tukemisen hankkeille, julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyön sekä hankkeiden sosiaalisen hyväksyttävyyden arvioinnin. Poliittiset vaikutukset voivat myös liittyä hankkeiden vaikutuksiin paikallishallinnon ja yhteisöjen toimintatapoihin (Baumol, Panzar & Willig, 1982, s. 35-40).

Poliittinen päätöksenteko Varsinais-Suomen kunnissa liittyen lähijunaliikenteeseen on monimutkainen prosessi, johon vaikuttavat useat eri tasot – paikallinen, alueellinen ja valtakunnallinen. Haastattelujen perusteella voidaan todeta, että poliittisten päätöksentekijöiden näkemykset ja prioriteetit vaihtelevat kuntakohtaisesti. Esimerkiksi Raisiossa ja Uudessakaupungissa kunnanhallitus on ottanut myönteisen kannan lähijunaliikenteen selvittämiseen ja asemapaikkojen kehittämiseen (Vainio E., 2024; Heinonen J., 2024).

Turun apulaispormestari, totesi Turun seudun liikennejärjestelmän olevan tällä hetkellä hieman hajanainen, ja hän näkee lähijunaliikenteen tärkeänä osana maakunnan liikennejärjestelmän kehittämistä. Apulaispormestarin mukaan lähijunat voisivat täydentää nykyistä liikenneverkkoa, erityisesti jos niitä käytettäisiin yhdessä bussiliikenteen kanssa, joka toimisi syöttöliikenteenä. Hän

painotti, että raideliikenteellä on merkittävä rooli kestävän kehityksen tavoitteiden saavuttamisessa, mikä korostaa joukkoliikenneinvestointien merkitystä pitkän aikavälin infrastruktuurisuunnittelussa. (Rantanen, E. 2024)

Turun seudun joukkoliikennejärjestelmä Föli toimii Turun, Kaarinan, Raision, Naantalın, Liedon ja Ruskon kuntien yhteistyömallina. Tämä yhteistyö on ollut merkittävä tekijä alueen julkisen liikenteen kehittämässä ja tarjoaa joustavia kulkuyhteyksiä kaupunkien välillä. Masku päätti olla liittymättä Föliin, koska kuntapäätäjien mukaan taloudelliset vaikutukset olivat epäselvät ja pelkona oli, että kustannukset kasvaisivat ilman merkittävää laadun parannusta (Raiskila, M. 2024). Nousiaisen kunta puolestaan ei ole osallistunut paikallisjunahankkeeseen, ja tämän päätöksen taustalla ovat taloudelliset syyt sekä kuntapäätäjien epäilykset hankkeen kannattavuudesta (Yle, 2024).

Raision kaupunginjohtaja mainitsi, että Raisiossa on suunniteltu seisaketta Nuorikkalaan. Kaupunki on sitoutunut kehittämään raideliikennettä, mutta investointi seisakkeisiin on merkittävä ja aiheuttaa taloudellisia haasteita. Hän kuitenkin uskoo, että seisakkeiden ja IC-junien lisääminen voisi tarjota nopeamman ja kattavamman liikkumismuodon kuin pelkkä lähijuna, mikä tukisi laajemmin alueen liikkuvuustarpeita. (Vainio, E. 2024)

Uudenkaupungin elinkeinojohtaja painotti lähijunan merkitystä työmatkaliikenteen tehostajana ja alueen houkuttelevuuden parantajana. Hän näki, että lähijuna muuttaisi Uudenkaupungin koko liikennejärjestelmän ja työssäkäyntialueen dynamiikkaa. Haastattelusta kävi ilmi myös, että valtion sitoutumisen puute, kuten VR:n haluttomuus investoida on ollut merkittävä este lähijunaliikenteen edistämiseksi. (Heinonen, J. 2024)

Nousiaisen kunnan päätös olla osallistumatta paikallisjunahankkeeseen nostaa esiin julkisen valinnan teorian mukaisia haasteita, kuten päätöksentekijöiden varovaisuuden uusien investointien suhteen ja pyrkimyksen minimoida taloudellista riskiä. Päätös oli linjassa muidenkin Varsinais-Suomen kuntien kanssa, joissa resurssien rajallisuus ja epävarmuus ovat johtaneet varovaisuuteen suurien julkisten liikenneinvestointien suhteen.

	Kunta	Johtoportaan näkemys lähijunaliikenteestä (2024)	Keskeisiä haasteita
F Ö L I	Turku	Myönteinen , osana kestäväää kehitystä ja alueellista liikennejärjestelmää	Liikennejärjestelmän hajanaisuus, investointitarpeet, raitiotiehanke
	Raisio	Myönteinen , junaseisake suunnitteilla Nuorikkalaan	Seisakkeiden kustannukset, IC-junan ja lähijunien yhteensopivuus
*	Masku	Myönteinen , mutta taloudelliset epävarmuuden jarruttavat	Kustannukset, Föliin liittymisen kustannus nähtiin liian suurena
E I F Ö L I S S Ä	Nousiainen	Hidastava , ei osallistu paikallisjunaliikenteen suunnittelutyöhön taloudellisten syiden vuoksi	Epävarmuus hankkeen kannattavuudesta
	Mynämäki	Myönteinen , haluaa kehittää junaliikenteen liittymäpysäköintiä ja asemia	Liityntäliikenteen puute, asemien sijainti kaukana keskustasta
	Vehmaa	Myönteinen , mutta riippuvainen valtion rahoituksesta	Radan peruskorjaus ja sähköistys edellytyksiä
	Uusi-kaupunki	Erittäin myönteinen , näkee junan muuttavan koko liikennejärjestelmän	Valtion investointihaluttomuus ja subventiotarve
*Masku päätti olla liittymättä Föliin 2023 kustannussyistä. Fölin tulevaisuuden laajenemisen kannalta Maskun jäsenyys toisi synergiaetuja, sillä julkinen liikenne matkaa Maskun läpi.			

Taulukko 4: Johtoportaan näkemyksiä ja keskeiset haasteet (Visualisoitu haastatteluista: Heinonen, J. (2024); Koskinen, A. (2024); Maisila, C. (2024); Rantanen, E. (2024); Vainio, E. (2024). Haastattelu. 28.05.2024).

Taulukko esittelee radanvarsikuntien asenteet ja päätökset lähijunaliikenteen kehittämiseen sekä tuo esiin keskeiset haasteet, joita kukin kunta kohtaa.

Taulukosta käy ilmi, että useat kunnat suhtautuvat myönteisesti lähijunaliikenteeseen, mutta niiden etenemistä hidastavat erityisesti taloudelliset

epävarmuudet, valtion rahoituksen puute sekä liityntäliikenteen ja infrastruktuurin kehittämistarpeet. Turun ja Uusikaupunki ovat voimakkaasti tukemassa lähijunaliikenteen kehitystä junaliikenteen päätepysäkkeinä, kun taas esimerkiksi Nousiainen on päättänyt olla osallistumatta kustannussyistä.

Poliittisen päätöksenteon eteneminen

Varsinais-Suomen lähijunaliikenteen kehittäminen on monivaiheinen poliittinen prosessi, johon osallistuvat alueen kunnat ja valtion tason toimijat. Hankkeen eteneminen edellyttää kunnallistasolta vahvaa sitoutumista, erityisesti seisakkeiden rakentamisen suhteen. Seisakkeiden kehittämiseksi kunnilta vaaditaan riittäviä talousarviovarauksia, sillä budjetin hyväksyntä ja sen priorisoinnit määrittelevät, voiko hanke edetä ja kuinka nopeasti se etenee.

Talousarviokäsittelyt kunnissa ajoittuvat tavallisesti loppuvuoteen, ja niiden aikataulut vaihtelevat kuntakohtaisesti. Tämä aikataulutus voi luoda paineita hankkeen vaiheistukseen ja kunnilta vaadittavaan resurssisuunnitteluun. Kuntavaalit 2025 voivat lisäksi merkittävästi muuttaa poliittista ilmapiiriä, sillä uusien valtuustojen poliittiset näkemykset saattavat vaikuttaa hankkeen priorisointiin. Näin ollen poliittiset muutokset voivat joko edistää lähijunaliikennettä tai heikentää sen rahoituksellisia ja poliittisia edellytyksiä.

On myös olemassa riski, että päätöksentekoa ohjaa riittämätön faktapohja tai vaikutusten arviointi. Tämä saattaa johtaa resurssien epäoptimaaliseen käyttöön tai epäedullisiin investointeihin, jotka hidastavat hankkeen etenemistä. Kuntien vastuulla on varmistaa, että päätöksenteon taustalla on ajantasainen ja läpinäkyvä tieto hankkeen kustannuksista ja hyödyistä. Tiedon avoin jakaminen on olennaista hankkeen hyväksynnän ja poliittisen tuen saavuttamiseksi alueella.

Useat haastatellut kuntajohtajat, kuten Raision kaupunginjohtaja Eero Vainio, ovat korostaneet infrastruktuurivalmiuksien merkitystä ja tuoneet esille, että kunnissa on valmius edetä, mikäli rahoitus saadaan järjestettyä (Vainio, E. 2024). Myös Vehmaan kunnanjohtaja Ari Koskinen on ilmaissut tukensa

seisakkeen rakentamiselle Vinkkilään, mikä parantaisi alueen saavutettavuutta ja olisi merkittävä askel paikallisen lähijunaliikenteen kehittämisessä (Koskinen, A. 2024). Näiden näkökulmien perusteella voidaan todeta, että talousarviokäsittelyt ovat keskeisiä lähijunaliikenteen kehityksen etenemiselle, ja kuntien taloudellinen varautuminen ratkaisee pitkälti, kuinka nopeasti hanke voidaan toteuttaa.

4.4 Infrastruktuurin kehityksen ajankohtaistilanne

Nykyinen seisakerakentamisen tilanne Varsinais-Suomen alueella etenee vaihteittain eri kunnissa, ja osa hankkeista on vasta suunnittelu- ja esiselvitysvaiheessa. Useat kunnat, kuten Raisio ja Turku, ovat mukana esiselvityksissä yhteistyössä Väyläviraston kanssa. Esimerkiksi Raision kaupunki on tehnyt aloitteen seisakkeen rakentamisesta, ja se on aktiivisesti mukana esiselvityksissä. Tässä vaiheessa tehdään myös alustavat kustannusarviot ja vaikutusten arvioinnit, jotka ovat keskeisiä tulevien hankkeiden etenemisen kannalta (Raision kaupunki, 2023, s. 25-27).

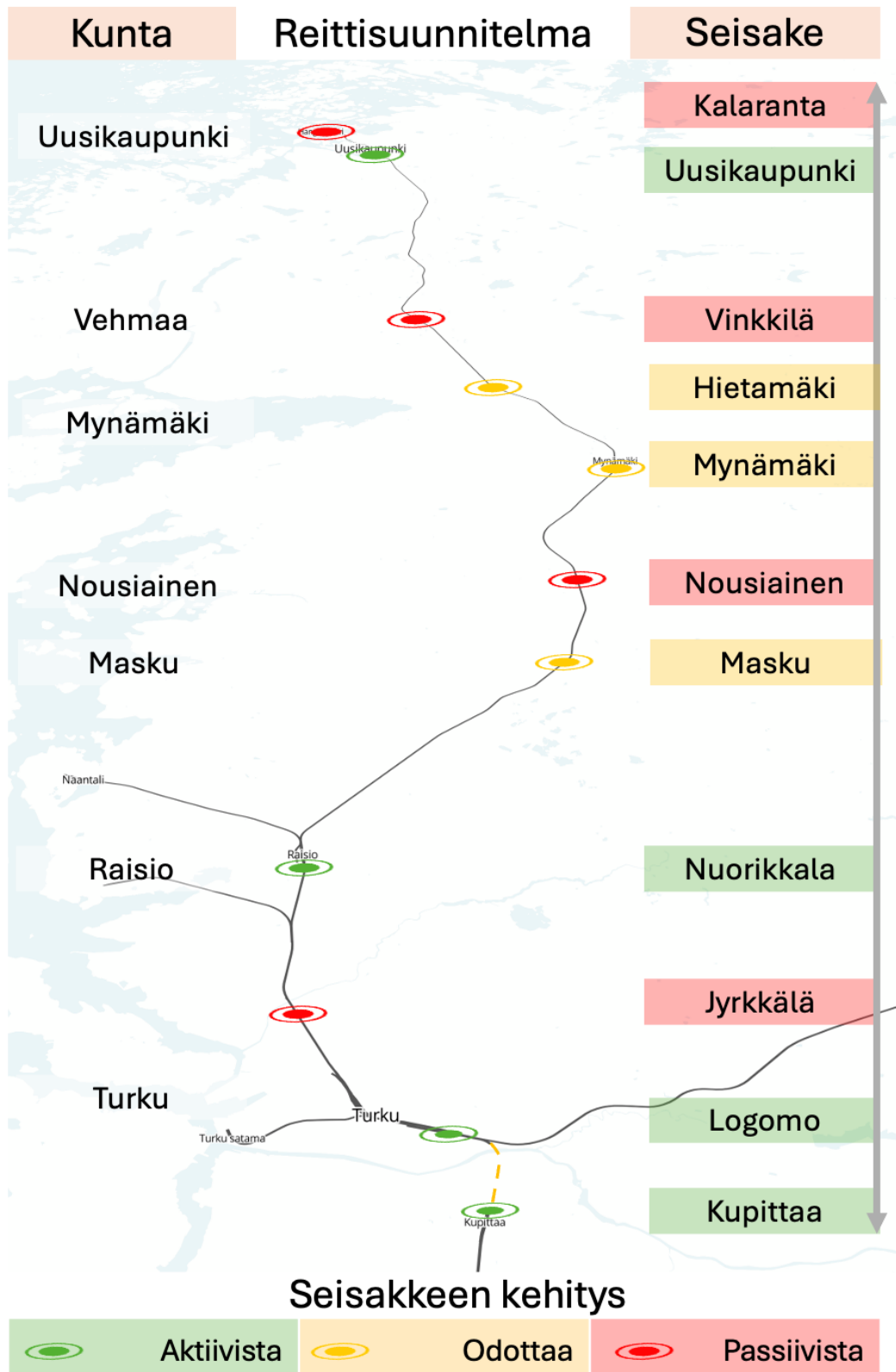
Kuntien Yhteistyö ja Aloitteellisuus Väyläviraston Suuntaan

Useat kunnat tekevät yhteistyötä suunnittelussa Väyläviraston kanssa, ja tämä yhteistyö on avainasemassa seisakerakentamisen ja lähijunaliikenteen edistämiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on parhaillaan tekeillä hallitusohjelman mukainen liikennepalvelulain uudistus, jonka tavoitteena on, että alueellinen lähijunaliikenteen toimivalta astuu voimaan vuoden 2026 alusta. Tämä tarkoittaa, että kunnat voivat halutessaan aloittaa valmistelut jo nyt ja tehdä ilmoituksen Väylävirastolle, jotta ne voivat toimia aktiivisesti osana hankkeita ja ottaa haltuunsa suunnitteluvaiheen tehtäviä. (Orjasniemi, Neuvotteleva virkamies, LVM, henkilökohtainen tiedonanto, 2024)

Kuntien kannattaa olla aloitteellisia Väyläviraston suuntaan, sillä tämä voi edesauttaa rahoituksen saamista ja nopeuttaa hankkeiden etenemistä.

Kuntakohtaiset päätökset ja tarvittaessa kaavamuutokset liikennepaikoista olisi tehtävä jo varhaisessa vaiheessa, jotta toteuttaminen Vöyläviraston kanssa voidaan aloittaa ajoissa ja sujuvasti. Tämän lisäksi kuntien tulee tehdä ilmoitus liikenne- ja viestintäministeriölle halukkuudestaan toimia lähijunaliikenteen viranomaisena, mikä voi merkittävästi parantaa liikenteen tehokkuutta ja lisätä koko alueen saavutettavuutta.

Ajankohtaistilanne Uusikaupunki-Kupittaa



Kuva 1: Varsinais-Suomen Lähijunaliikenne visualisoitu (Lähde: Julia-ohjelmiston verkkosivu, 2024)

Kartta Uusikaupunki-Kupittaa-välin lähijunaliikenteen kehityksestä esittelee eri vaiheessa olevia seisakehankkeita. Osa seisakkeista, kuten Uudessakaupungissa ja Raisiossa, on jo valmiina tai kehityksen alla, mikä on merkitty kartassa vihreällä (Uusikaupunki, kaavoituskatsaus 2024, s. 7-9). Raision uuden seisakkeen rakentaminen etenee suunnitelmallisesti osana kaupungin kaavoitus- ja infrastruktuurisuunnitelmia, ja Nuorikkalan seisakkeen odotetaan valmistuvan vuonna 2026 (Raisio, Talousarvio 25 & Toimintasuunnitelma 25–27 s. 15).

Keltaisella merkityt seisakkeet, kuten Masku ja Mynämäki, ovat odottavassa tilassa. Mynämäellä seisakkeen ja liityntäpysäköinnin tarkempi suunnittelu odottaa lisäselvityksiä, ja Maskussa seisakkeen kehittämisen jatko riippuu mahdollisesta hankepäätyksestä, joka tehdään yhteistyössä Varsinais-Suomen liiton ja muiden radanvarsikuntien kanssa (Masku, talousarvio 2024 s. 6-8; Mynämäki, kaavoituskatsaus 2024, s 3-4). Punaisella merkityt seisakkeet eivät tällä hetkellä kuulu alueellisten talousarvioiden tai kaavoituskatsauksien piiriin, mikä voi johtua esimerkiksi muista alueellisista priorisoinneista.

Lisäksi Turku-Kupittaa-välin ratatyöt vaikuttavat väliaikaisesti liikenteen aikatauluihin ja sen kannattavuuteen, kunnes kehityshanke valmistuu ja junayhteys on sujuvampi ja tehokkaampi. (Väylävirasto, 2023, s. 10-12)

Turun Erityinen Rooli ja Radanvarsikuntien Yhteistyö

Turun kaupunki on ottanut johtavan roolin Varsinais-Suomen lähijunahankkeessa, mikä käy ilmi Ylen artikkelista “Turku ottaa vetovastuun Varsinais-Suomen lähijunahankkeesta”. Turku koordinoi hanketta muiden radanvarsikuntien kanssa, ja hanke on kaikkien radanvarsikuntien yhteinen. Tavoitteena on kehittää tehokasta ja saavutettavaa lähijunaliikennettä, joka palvelee koko aluetta. (Yle, 2024)

Kustannustenjako on järjestetty niin, että kaikki radanvarsikunnat osallistuvat hankkeen kustannuksiin, lukuun ottamatta Nousiaista, joka ei ole toistaiseksi mukana hankkeen rahoituksessa. Tämä kustannustenjaon malli mahdollistaa

sen, että myös pienemmät kunnat voivat osallistua lähijunaliikenteen kehittämiseen ilman, että yksittäinen kunta joutuu kantamaan liian suurta taloudellista vastuuta (Yle, 2024).

Turun ja Uudenkaupungin välinen rataosuus on erityisen merkittävä, ja siellä on suunniteltu useita parannuksia, kuten tasoristeysten poistoja ja ratanopeuden nostamista nykyisestä 60 km/h:sta 100 km/h:iin. Tämä parannus mahdollistaisi tehokkaamman ja kilpailukykyisemmän lähijunaliikenteen, mikä tukee sekä alueellisia että kansallisia ilmastotavoitteita. Turun kaupunki on sitoutunut varmistamaan, että uudet seisakkeet ja niiden liityntäpysäköinti otetaan huomioon kaupunkisuunnittelussa. Tämä lähestymistapa tukee alueen kestävämpää liikennekehitystä ja on linjassa sekä kansallisten että EU:n ilmastotavoitteiden kanssa (Yle, 2024; Turun kaupunki, 2023, s. 30, 52).

Turun aktiivinen rooli hankkeen vetäjänä ja kuntien välisen yhteistyön koordinoijana on merkittävä askel kohti kokonaisvaltaisempaa joukkoliikennejärjestelmää Varsinais-Suomessa. Tämä yhteistyö edustaa yhteistä tahtotilaa kehittää alueen liikennejärjestelmää siten, että se palvelee paremmin niin asukkaita kuin paikallista elinkeinoelämääkin, ja vähentää samalla liikenteen päästöjä. (Yle, 2024, Väylävirasto, 2023, s. 11)

4.5 Hankearviointi

Hankearviointi on keskeinen osa lähijunaliikenteen kehittämisprosessia. Arvioinnin tarkoituksena on analysoida eri hankkeiden toteutettavuutta, vaikutuksia ja kustannustehokkuutta. Tämän avulla voidaan priorisoida investointeja ja määrittää tehokkaita ratkaisuja liikenteen järjestämiseksi. Keskeiset arviointikohteet sisältävät infrastruktuurin perusparannukset, liikennöintikustannukset, matkustajapotentialin sekä seisakkeiden rakentamisen.

Taulukko on jaettu 5 keskeiseen kategoriaan. Tiedot on haettu ajankohtaisista raporteista ja selvityksistä sekä koottu seuraavaksi esitettävään taulukkoon. Kappaleessa tullaan käymään yksityiskohtaisesti läpi eri arvioitavia kategorioita.

Selvitys	Julkaistu	Laatija	Perus-parannus	Liikennöinti	Seisakkeet ja seiskeinfr / per seisake	Nousijat / vrk	Subventio aste
Turku - Uusikaupunki uusien asemapaikkojen kehittämissuunnitelma	2024	VS-Liitto	9,6 milj€ - 14,5 milj€	1,2milj€ - 3,2milj€	1,6 milj€ - 2,1 milj€	270	85-93%
Alueellisen junaliikenteen jatkoselvitys – Matkustajapotentiaalipäivitys	2023	WSP	-	1,2milj€-3,2milj€	-	270	85%-93%
Alueellisen junaliikenteen jatkoselvitys	2022	WSP	4,5milj€	1,3milj€-6,8milj€	0,4 milj€	301 - 430	79-90%
Valtion Väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022 - 2029	2023	Väylävirasto	35 milj€ varus infran parannukseen	-	-	-	-
Varsinais-Suomen Paikallisjunaliikenteen asemapaikkojen kehittämissuunnitelma	2021	VS-Liitto, Proxion, Alkutieto	-	-	0,1 milj€ - 0,15 milj€	-	-
Alueellisen junaliikenteen selvitys, Osaprojekti 2 – Maankäyttö, 79b	2021	Väylävirasto	-	-	-	9900	-

Taulukko 5: Hankearviointien vertailu (Visualisoitu lähteistä: Varsinais-Suomen liitto, 2024 s. 12, 14-16; WSP, 2022, s. 18-20, 22; WSP 2023, s. 14, 17; Varsinais-Suomen liitto, 2021, s. 10-12)

Turku–Uusikaupunki-rataosan perusparannukset ovat välttämättömiä henkilöliikenteen mahdollistamiseksi ja kilpailukyvyyn lisäämiseksi. Tärkeimpiä toimenpiteitä ovat tasoristeysten poistot ja radan nopeuden nostaminen nykyisestä 60 km/h:sta 100 km/h:iin. Nopeusparannuksen arvioidaan lyhentävän matka-aikaa ja lisäävän matkustajamääriä erityisesti työmatkaliikenteessä. Perusparannusten kustannuksiksi on arvioitu noin 4,5miljoonaa – 14,5 miljoonaa euroa toteutustavasta riippuen, mikä kattaa muun muassa radan pohjan ja taitorakenteiden uudistukset. Väylävirasto on vastuussa radan perusparannuksista ja viraston on määrä kattaa kustannukset kokonaisuudessaan. (Varsinais-Suomen liitto, 2024 s. 12; WSP, 2022, s. 18-20)

Liikennöintikustannusten arvioissa on havaittavissa merkittävää vaihtelua, joka johtuu operointitiheydestä, kaluston käytöstä ja liikenteen laajuudesta. Keveimmillään kustannukset ovat noin 1,2 miljoonaa euroa vuodessa, kun taas kalleimmillaan ne voivat nousta jopa 6,8 miljoonaan euroon vuodessa vuoden 2024 hintatasolla. (VS-Liitto, 2024 s. 14; WSP, 2023 s. 17; WSP, 2022, s. 22) Yksityinen toimija voisi tehostaa liikennöintiä ja vähentää kustannuksia, mutta tämä edellyttää toimivaa yhteistyötä kuntien ja viranomaisten välillä.

Matkustajapotentiaalin arviointi osoittaa päivittäisten nousijoiden määrän vaihtelevan merkittävästi, 270–9900 matkustajan välillä, riippuen asema-alueiden kehittämisestä ja vuorotarjonnasta (Varsinais-Suomen liitto, 2024, s. 15-16; WSP, 2022, s. 20; WSP, 2023, s. 14). Viimeisimmät selvitykset vuodelta 2024 viittaavat kuitenkin matkustajapotentiaalin vähenemiseen, mikä korostaa tarpeita investointien tarkempaan kohdentamiseen (Varsinais-Suomen liitto, 2024, s. 15-16). Matkustajapotentiaalin kasvu liittyy vahvasti maankäytön kehittämiseen ja tiheämpään vuoroväliin, jotka yhdessä voivat kasvattaa junan houkuttelevuutta työmatkailijoille ja muille käyttäjille.

Seisakkeiden rakentamisen kustannukset vaihtelevat huomattavasti riippuen rakenteiden laajuudesta ja toteutustavasta. Kevytrakenteisen seisakkeen kustannukset voivat olla 100 000–500 000 euroa, kun taas kattavammat seisakkeet, joissa on laajemmat palvelut, voivat maksaa jopa 2,1 miljoonaa

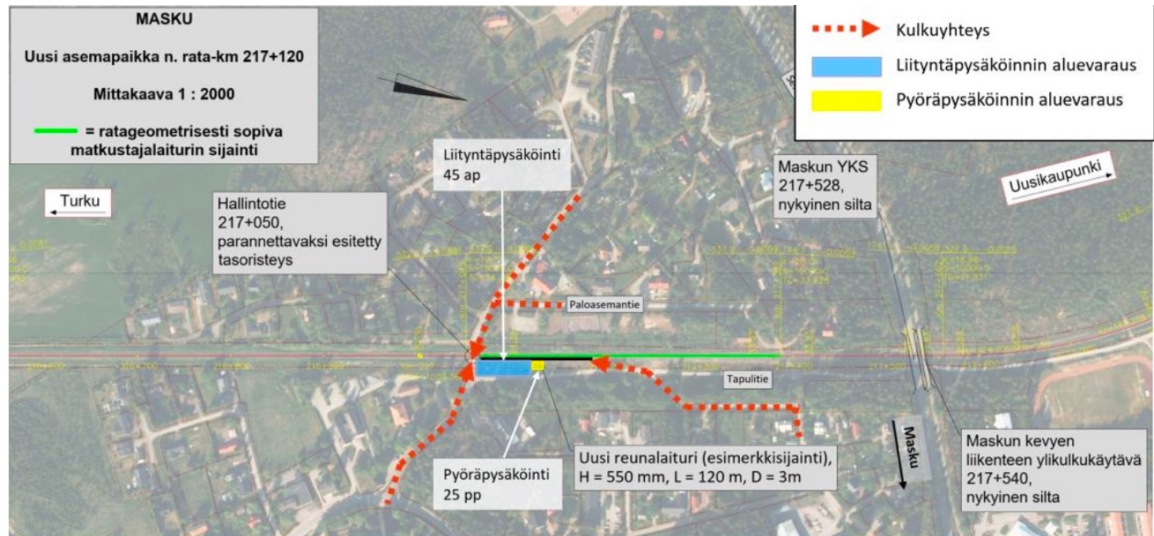
euroa. Varsinais-Suomen Paikallisjunaliikenteen asemapaikkojen kehityssuunnitelmassa suositellaan kustannustehokkaita kevytrakenteisia seisakkeita, kun taas muut selvitykset ehdottavat kalliimpia vaihtoehtoja, jotka tarjoavat kattavampia matkustajapalveluita (Varsinais-Suomen liitto, 2021, s. 10-12; WSP 2022, s. 18; Varsinais-Suomen liitto, 2024, s. 14).



Kuva 2: Åsarna Södran seisake Ruotsissa (Lähde: Portinson 2020, s. 4).

Åsarna Södran seisake Ruotsissa Inlandsbanalla Moran ja Brunflon välisellä rataosalla. Esteetön ritilärakenteinen laiturin on 7,2 m pituinen.

Kokonaiskustannus oli yhteensä suunnittelu huomioiden noin 225.000–250.000 SEK eli noin 19,500 – 21,740 euroa joulukuun 2024 valuuttakurssilla. (Portinson 2020, s. 4; Varsinais-Suomen Liitto, 2021, s. 15)



Kuva 3.: Maskuun suunniteltu 120m seisake (Lähde: Varsinais-Suomen Liitto, 2024, s. 17)

Toisessa esimerkissä Mynämäen seisakerakentamisen suunnitelma tarjoaa kattavampaa rakennetta. Turku–Uusikaupunki asemapaikkojen kehittämissuunnitelmassa arvioidaan, että 120 metriä pitkä rakenne maksaa noin 1,2 miljoonaa euroa (Varsinais-Suomen liitto, 2024, s. 17).

Liikenteen subventioaste on arvioitu olevan 79–93 %, riippuen toteutustavasta. Tämä tarkoittaa, että valtaosa liikennöinnin kustannuksista jäisi julkisen sektorin rahoitettavaksi. Subventiotasoa voidaan mahdollisesti laskea, mikäli matkustajamäärät kasvavat ja liikennöinnin tehokkuutta parannetaan. (Varsinais-Suomen Liitto, 2024, s. 20; WSP, 2023, s. 19; WSP, 2022, s. 24)

Hankkeiden tilanne tulevaisuudessa

Tulevaisuudessa lähijunaliikenteen käynnistämisen odotetaan helpottuvan, sillä liikennöinnin aloittamisen tueksi on toteutumassa toimivampi järjestelmä. Esimerkiksi HSL-konseptin mukainen lähijunaliikenne, jossa operaattoreilla olisi paremmat työkalut, voisi tarjota tehokkaan ratkaisun myös Varsinais-Suomessa. Tämä konsepti mahdollistaa kaluston ja infrastruktuurin tehokkaan

käytön sekä parantaa palveluiden laatua ja saavutettavuutta (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2020, s. 45).

Tulevaisuuden suunnitelmiin kuuluu myös uuden valtion kalustoyhtiön perustaminen, joka voi vuokrata kalustoa kunnille ja kaupungeille, mikä lisää joustavuutta ja tehokkuutta seisakerakentamisessa. Mallia voitaisiin hakea kansainvälisiltä markkinoilta, joissa yksityinen kalustoyhtiö on mahdollinen.

Suomen Lähijunat Oy on lähestynyt Varsinais-Suomen kuntia tarjoten palvelusopimusta, jonka arvo on 7 miljoonaa euroa vuodessa. Sopimuksen kesto olisi 10–15 vuotta, ja se kattaisi lähijunaliikenteen operoinnin ja seisakkeiden ylläpidon. Tämä ehdotus tarjoaa kunnille mahdollisuuden parantaa joukkoliikennepalveluja ilman merkittäviä investointeja omasta budjetistaan. Suomen Lähijunat Oy:n tarjous on herättänyt kiinnostusta kunnissa, ja neuvottelut ovat käynnissä eri alueiden kanssa (Asemapaikkaselvitys, pääraportti, 2021, s. 15).

Kilpailevat hankkeet ja niiden vaikutus lähijunaliikenteeseen

Ratavälin Uusikaupunki–Turku kehittämistä arvioitaessa on tärkeää ottaa huomioon myös muut liikennejärjestelmiin liittyvät hankkeet, jotka voivat vaikuttaa matkustajapotentiaaliin ja investointien kannattavuuteen. Merkittäviä kilpailevia hankkeita ovat esimerkiksi IC-junayhteys Raisioon sekä suunniteltu raitiotie Turkuun. Näillä hankkeilla on vaikutuksia liikennepalveluiden tarjoamiseen ja liikennöintiratkaisuihin koko Varsinais-Suomen alueella, ja niiden toteutus saattaa joko tukea tai haastaa lähijunaliikenteen kehittämistä.

IC-junayhteyden jatkaminen Turusta Raisioon on ollut esillä yhtenä vaihtoehtona parantaa raideliikenteen saavutettavuutta erityisesti Turun ja Raision välillä. Tämä hanke on saanut tukea erityisesti Raision kaupungin puolelta, ja kaupunginjohtaja Eero Vainio on korostanut sen potentiaalia helpottaa työmatkaliikennettä ja tarjota nopeita, suoria yhteyksiä Helsingistä Raisioon. Vainion mukaan tämä yhteys palvelisi erityisesti niitä työmatkalaisia,

jotka liikkuvat päivittäin kaupunkien välillä ja haluavat välttää keskustan ruuhkat ja parkkipaikkojen etsimisen (Vainio, E. 2024).

IC-yhteys voisi myös mahdollisesti jatkua Raisiosta pidemmälle, mikä laajentaisi sen vaikutusalueita ja tekisi siitä kilpailijan paikallisjunaliikenteelle. Näin ollen se on otettava huomioon Uusikaupunki–Turku-välin matkustajapotentialin arvioinnissa. Vaikka IC-yhteys tarjoaa nopean ja suoran palvelun, se ei välttämättä tavoita yhtä monipuolista matkustajapohjaa kuin lähijunaliikenne, joka pysähtyy useammilla asemilla ja tarjoaa tiheämpiä vuoroja.

Turun raitiotie on toinen suunnitteilla oleva merkittävä hanke, joka voi vaikuttaa lähijunaliikenteen kehittämiseen. Turun varapormestari Rantasen mukaan raitiotien rakentaminen on osa kaupungin pitkän aikavälin strategiaa lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja vähentää yksityisautoilua kaupungin keskustassa. Raitiotie tarjoaa nopean ja ympäristöystävällisen vaihtoehdon kaupungin sisäisiin matkoihin, ja sen suunnitellaan olevan tärkeä osa Turun liityntäliikenteen kokonaisuutta (Rantanen, E. 2024).

Rantasen mukaan raitiotie tukee lähijunaliikennettä tarjoamalla saumattoman liityntävaihtoehdon, mutta hän korostaa myös, että lähijunaliikenteen on erotettava tarjoamalla nopeita ja pidempimatkaisia yhteyksiä, joita raitiotie ei kykene tarjoamaan. Tämä yhteistyö voisi esimerkiksi tarkoittaa, että lähijunilla matkustavat voivat sujuvasti siirtyä raitiovaunuun Kupittaan asemalla ja jatkaa matkaansa keskustan läpi tai muihin kaupunginosiin. Kilpailuasetelman sijaan tavoitteena olisi luoda täydentävä järjestelmä, jossa eri liikennemuodot tukevat toisiaan (Rantanen, E. 2024; Vainio, E. 2024).

Kilpailevien hankkeiden vaikutukset on otettava huomioon, kun arvioidaan lähijunaliikenteen kannattavuutta ja matkustajapotentialia ratavälillä Uusikaupunki–Turku. IC-junan ja raitiotien sujuva liittäminen osaksi laajempaa liikennejärjestelmää voi joko tukea tai vaikeuttaa lähijunaliikenteen kehitystä riippuen siitä, kuinka hyvin ne vastaavat eri matkustajaryhmien tarpeisiin.

Yksi mahdollisuus on kehittää lähijunaliikennettä siten, että se täydentää IC-yhteyttä tarjoamalla tiheämpiä pysähdyksiä ja parempia liityntäpalveluita

pienemmiltä asemilta, kuten Raision Nuorikkalasta ja Uudenkaupungin keskustasta. Tämä mahdollistaisi laajemman asiakaspohjan tavoittamisen, mikä parantaisi lähijunaliikenteen kannattavuutta. Raitiotien osalta voisi olla tärkeää suunnitella vaihtopisteet ja liityntäliikenne siten, että ne houkuttelevat kaupunkien reunoilta saapuvia matkustajia käyttämään lähijunia raitiovaunujen sijaan tai niiden rinnalla.

Kilpailevien hankkeiden huomioiminen on olennainen osa lähijunaliikenteen taloudellista ja strategista suunnittelua, sillä ne vaikuttavat matkustajapotentiaaliin ja siihen, miten investoinnit tulisi kohdentaa. Raision ja Turun kaupunginjohtajien haastatteluista käy ilmi, että molemmilla kaupungeilla on selkeät näkemykset siitä, kuinka erilaiset liikennemuodot voivat täydentää toisiaan, mikä luo mahdollisuuden yhteisten, monipuolisten ja houkuttelevien liikennepalveluiden kehittämiseen.

Hankearviointien yhteenveto

Hankearviointi tarjoaa kattavan analyysin Uusikaupunki–Turku-lähijunaliikenteen kehittämisen kannattavuudesta, haasteista ja mahdollisuuksista. Arviointi on jaettu taloudellisiin, matkustajapotentiaaliin ja nopeuteen liittyviin näkökulmiin sekä kilpailevien hankkeiden vaikutuksiin. Tavoitteena on ollut tunnistaa keskeiset tekijät, jotka vaikuttavat hankkeen toteutettavuuteen ja pitkäaikaiseen kannattavuuteen.

Lähijunaliikenteen onnistuminen edellyttää tasapainottelua investointien, matkustajapotentiaalin ja yhteistyön välillä. Kuntien tulisi keskittyä edistämään liityntäliikennettä ja asema-alueiden maankäytön kehittämistä matkustajamäärien kasvattamiseksi. Samalla hankkeen kustannustehokkuus voidaan turvata kevyemmällä seisakeratkaisuilla ja tarkoin suunnitelluilla operointikäytännöillä. Kilpailevien hankkeiden, kuten IC-yhteyden ja raitiotien, huomioiminen tukee hankkeen strategista suunnittelua ja voi luoda vahvan, toisiaan täydentävän liikennejärjestelmän, joka vastaa eri matkustajaryhmien tarpeisiin.

4.6 Talous

Kappaleessa tarkastellaan lähijunaliikenteen kehittämisen taloudellisia näkökulmia Uusikaupunki–Turku (Kupittaa) -ratavälillä. Tarkastelussa käsitellään subventioiden merkitystä, valtion ja Väyläviraston osallistumista hankkeisiin sekä MAL-sopimuksen tarjoamia rahoitusmahdollisuuksia.

Subventiot joukkoliikenteen hankkeissa ovat välttämättömiä, koska lipputuloilla ei yleensä kyetä kattamaan täysimääräisesti operointikustannuksia. Subventio tarkoittaa julkista tukea, jonka avulla liikenteen järjestäminen tehdään taloudellisesti mahdolliseksi ja houkuttelevaksi matkustajille. Varsinkin lähijunaliikenteen alkuvaiheessa subventiot ovat tärkeitä matkustajamäärien vakiinnuttamiseksi ja reittien tunnettuuden lisäämiseksi.

Eri selvitysten mukaan lähijunaliikenteen subventiotarve Uusikaupunki–Turku-ratavälillä voisi olla jopa 79-93 % operointikustannuksista (Varsinais-Suomen Liitto, 2024, s. 20; WSP, 2023, s. 19; WSP, 2022, s. 24), eli selvitysten mukaan matkustajamäärät eivät ole riittäviä kattamaan kaikkia kuluja. Tämä korostaa sitä, kuinka tärkeää on varmistaa kattava rahoitus ja liityntäpalveluiden kehittäminen, jotta matkustajamäärät saadaan kasvuun ja subventiotarve voi pitkällä aikavälillä pienentyä.

Väylävirasto ja valtio osallistuvat merkittävällä tavalla lähijunaliikenteen kehittämiseen erityisesti infrastruktuuri-investointien kautta. Väyläviraston investointiohjelmassa vuosille 2022–2029 on kohdennettu yhteensä noin 361 miljoonaa euroa valtion rahoitusta MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin. Tämä summa voi kasvaa jopa 500 miljoonaan euroon investointiohjelman aikana, mikäli hankkeita toteutetaan suunnitellusti (Väylävirasto, 2021, s. 10).

Valtion osallistuminen on tärkeää, sillä se mahdollistaa esimerkiksi liityntäpysäköinnin, seisakkeiden ja muiden infrastruktuuriparannusten toteuttamisen yhdessä kuntien kanssa. Investointiohjelma kattaa myös rataverkon perusparannukset ja turvallisuutta parantavat ratkaisut, kuten

tasoristeysten poiston, jotka ovat välttämättömiä sujuvan liikenteen varmistamiseksi. (Väylävirasto, 2021, s. 12-14)

MAL-sopimus (Maankäytön, Asumisen ja Liikenteen sopimus) on keskeinen työkalu, jonka avulla valtio ja kaupunkiseudut voivat rahoittaa yhdessä liikenneinfrastruktuurin kehittämistä. Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus vuosille 2024–2035 tukee raide- ja bussiliikenteen liikennekäytävien kehittämistä. Sopimuksen avulla pyritään edistämään kestävästä kaupunkirakennetta, jossa joukkoliikenne on houkutteleva vaihtoehto yksityisautoilulle (MAL-sopimus, 2024, s. 7-9).

Valtio voi osallistua MAL-sopimusten kautta infrastruktuurihankkeisiin kattamalla jopa 30 % toteutuskustannuksista, mikä helpottaa kuntien mahdollisuuksia osallistua lähijunaliikenteen kehittämiseen. Tämä rahoitus kattaa myös muita infrastruktuuri-investointeja, kuten seisakkeiden parantamista ja liityntäpysäköinnin rakentamista (Väylävirasto, 2021, s. 13; MAL-sopimus, 2024, s. 8). Yhteisrahoitusmalli varmistaa, että hankkeisiin saadaan rahoituspohja, mikä tukee kehittämistä ja varmistaa joukkoliikenteen houkuttelevuuden.

Talouden yhteenveto

Talous on keskeinen tekijä lähijunaliikenteen kehittämisessä. Kuntien osallistuminen, valtion ja Väyläviraston investoinnit sekä yksityisten operaattoreiden tarjouksien hyödyntäminen tarjoavat monipuolisen rahoituspohjan, jonka avulla Uusikaupunki–Turku-välin lähijunaliikenteen toteuttaminen on mahdollista. Subventiotarpeen vähentäminen ja kustannustehokkuuden parantaminen edellyttävät kuitenkin matkustajamäärien kasvattamista ja infrastruktuurin jatkuvaa kehittämistä.

MAL-sopimus tarjoaa merkittävän väylän julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyölle, joka mahdollistaa kestävä ja taloudellisesti kannattavan lähijunaliikenteen kehittämisen alueelle. On kuitenkin huomioitava, että operaattorien tarjoushinta ei välttämättä vastaa todellisia kustannuksia ja

kuntien keräämien lipputulosten vaikutusta on arvioitava erikseen (Varsinais-Suomen liitto, 2024, s. 20; WSP, 2023, s. 17–19; Väylävirasto, 2021, s. 10–14).

4.7 Kaupunkikehitys

Luvussa tarkastellaan kaupunkikehityksen merkitystä Varsinais-Suomen alueellisen henkilöjuna liikenteen kehittämisessä ja sen vaikutuksia alueiden elinvoimaisuuteen, saavutettavuuteen ja kestäväan kasvuun. Painopisteenä on arvioida, miten infrastruktuurin parantaminen ja joukkoliikenteen kehittäminen voivat tukea uusien asuin- ja yritysalueiden syntymistä sekä vastata kaupungistumisen ja väestönkasvun haasteisiin. Lisäksi käsitellään työvyöhykkeiden laajenemista ja työmatkaliikenteen sujuvoittamista, jotka edistävät alueellista kilpailukykyä ja talouskasvua. Analyysiin sisältyy esimerkkejä onnistuneista kehityshankkeista, kuten Tampereen Hiedanrannan projekti, joka toimii vertailukohtana Varsinais-Suomen kehittämiselle. Lopuksi pohditaan kaupunkikehityksen taloudellisia vaikutuksia, kuten investointien houkuttelua, kiinteistöjen hintakehitystä ja alueiden vetovoimaisuuden lisäämistä, sekä tarkastellaan kestävan kehityksen näkökulmaa joukkoliikenteen roolissa ympäristöystävällisten ja toimivien kaupunkiympäristöjen luomisessa.

Alueellinen arviointi

Alueellinen arviointi tarkastelee hankkeiden vaikutuksia paikallisyhteisöihin ja ympäristöön. Tähän sisältyvät muun muassa ympäristövaikutukset, kuten päästöjen vähentäminen ja luonnonvarojen kestävan käytön edistäminen, sekä infrastruktuurin parantaminen ja kaupunkikehityksen tukeminen. Seisakkeen rakentaminen ja liikenteen tilaaminen toimivat merkittävinä kaupunkikehityshankkeina, jotka voivat edistää alueiden elinvoimaisuutta ja kestävyttä (Buchanan & Tullock, 1962, s. 25–30).

Varsinais-Suomen kaupunkikehitys nojaa erityisesti lähijuna liikenteen kehittämiseen Turku–Uusikaupunki-välillä. Hankkeilla pyritään parantamaan

saavutettavuutta, tukemaan uusien asuin- ja yritysalueiden kehittämistä sekä vastaamaan kaupungistumisen ja väestönkasvun haasteisiin (Kauppinen, E. et al, 2024, s. 12).

Työvyöhykkeet ja työmatkat

Työvyöhykkeet, eli työssäkäyntialueet, ovat alueita, joilla suuri osa väestöstä käy töissä kotikuntansa ulkopuolella. Varsinais-Suomessa työpaikkaomavaraisuus vaihtelee kunnittain, mikä kasvattaa työmatkojen tarvetta erityisesti alhaisen omavaraisuuden kunnissa, kuten Maskussa ja Nousiaisissa. Esimerkiksi Maskun työpaikkaomavaraisuus on vain noin 50 %, mikä tarkoittaa, että puolet työvoimasta työskentelee naapurikunnissa, kuten Turussa tai Uudessakaupungissa (Tilastokeskus, 2024).

Kunta	Työpaikkaomavaraisuus
Turku	121,8%
Raisio	98,2%
Masku	53,3%
Nousiainen	43,3%
Mynämäki	58,8%
Vehmaa	71,5%
Uusikaupunki	121,9%

Taulukko 6: Työpaikkaomavaraisuus radanvarsikunnissa (Visualisoitu lähteestä: Tilastokeskus, 2024)

Taulukossa 6 esitetyt tiedot havainnollistavat, kuinka Varsinais-Suomen lähijunaliikenteen kehittäminen voi tukea työssäkäyntialueen laajentumista.

Parantunut saavutettavuus voisi lisätä alueiden houkuttelevuutta asukkaille ja yrityksille sekä helpottaa työmatkaliikennettä.

Maankäyttö ja saavutettavuus

Turku–Uusikaupunki-väylän lähijunaliikenteen kehittäminen tarjoaa merkittäviä saavutettavuuden parannuksia. Tämä on erityisen tärkeää työmatkaliikenteessä, sillä nykytilanteessa suuri osa Uudenkaupungin työvoimasta matkustaa töihin Turkuun tai Helsinkiin (Varsinais-Suomen liitto, 2024, s. 16–17). Esimerkiksi Nuorikkalan ja Jyrkkälän seisakkeet voivat tukea työmatkaliikennettä yhdistämällä alueet tehokkaasti Turun keskusta-alueeseen.

Seisake	Väestö 3 km	Työpaikat 3 km
Turku	96 346	62 039
Jyrkkälä	37 926	15 923
Nuorikkala	26 284	9 721
Kalaranta	9 934	7 101
Uusikaupunki	9 652	7 222
Salmi	6 486	6 830
Masku	4 296	1 537
Nousiainen	3 648	1 056
Mynämäki	2 274	371
Vinkkilä	1 317	453
Hietämäki	648	89
Eteläkulma	295	40

Taulukko 7: Seisakealueen väestö Varsinais-Suomessa (Lähde: Varsinais-Suomen Liitto, 2024, s. 12-17).

Taulukossa 7 havainnollistetaan väestöjakaumaa seisakkeiden läheisyydessä, mikä korostaa lähijunaliikenteen merkitystä alueellisen saavutettavuuden

parantamisessa. Parantunut saavutettavuus mahdollistaa uudenlaisen maankäytön suunnittelun ja tiiviimpien työvyöhykkeiden kehittämisen.

Länsiradan vaikutus aluekehitykseen

Länsiradan nopea junayhteys Turun ja Helsingin välillä on avainasemassa Turun seudun työmarkkinoiden laajentamisessa. Matka-ajan lyhentyminen houkuttelee uusia asukkaita Turun seudulle ja parantaa työvoiman liikkuvuutta, mikä lisää alueen kilpailukykyä (Väylävirasto, 2020, s. 10). Tämä kehitys tukee tiiviimpää kaupunkirakennetta, joka vähentää yksityisautoilun tarvetta ja tukee kestävästä kehitystä. Lisäksi Länsirata tekee joukkoliikenteen käytöstä houkuttelevan vaihtoehdon tarjoten väylän pääkaupunkiseudulle.

Kaupungistuminen ja väestönkasvu

Turun kaupunkiseutu on kaupungistumisen myötä voimakkaassa kasvussa. Väestöennusteen mukaan alueella on vuoteen 2040 mennessä jopa 389 000 asukasta, mikä luo paineita infrastruktuurin kehittämiseksi (Turun kaupunkiseudun väestöennuste, 2024, s. 14). Infrastruktuurin kehitys, mukaan lukien lähijunaliikenne, on ratkaisevassa roolissa mahdollistamassa tehokkaan liikenteen, joka vastaa kasvavan väestön tarpeisiin.

Kaavat ja Sääntely

Kaavoitus on olennainen osa kaupunkisuunnittelua ja se ohjaa alueiden käyttöä ja kehittämistä. Keskeisiä kaavoitustyökaluja ovat yleiskaava, asemakaava ja maakuntakaava. Yleiskaava määrittelee alueiden pääkäyttötarkoitukset, kuten asuin-, työpaikka- ja virkistysalueet. Asemakaava puolestaan tarkentaa yksityiskohtaisemmin alueiden käyttöä ja rakentamista. Maakuntakaava on laajempaa alueellista suunnittelua, joka yhdistää kuntien kaavoitustarpeet ja strategiat (Suomen Kuntaliitto, 2021, s. 23-30).

Taloudelliset Tavoitteet ja Indikaattorit

Taloudellisiin tavoitteisiin kuuluu taloudellisen kasvun edistäminen sekä kestävän ja tasapainoisen kehityksen varmistaminen. Tämä tarkoittaa investointien houkuttelemista, työpaikkojen luomista ja taloudellisen toiminnan tukemista siten, että samalla huomioidaan ympäristö- ja sosiaaliset näkökohdat (Olkkonen, Kaleva & Land, 2017, s. 45-52).

Kiinteistöjen hinnat ja investointitrendit ovat keskeisiä indikaattoreita kaupunkikehityksen taloudellisessa arvioinnissa. Nämä indikaattorit osoittavat alueen vetovoimaisuuden ja taloudellisen kasvun tason (Olkkonen, Kaleva & Land, 2017, s. 32-40).

Työmatkaliikenne ja kestävä kehitys

Alueellisen junaliikenteen jatkoselvityksessä todetaan, että Varsinais-Suomen ja erityisesti Turku–Uusikaupunki-reitin lähijunaliikenteen kehittäminen tarjoaisi monille kunnille paremmat työmatkayhteydet (Traficom 2022, s. 11-13). Junaliikenne voisi vähentää yksityisautoilun tarvetta erityisesti työmatkaliikenteessä, mikä vähentäisi myös liikenteen ympäristövaikutuksia ja sujuvoittaisi työmatkaliikennettä.

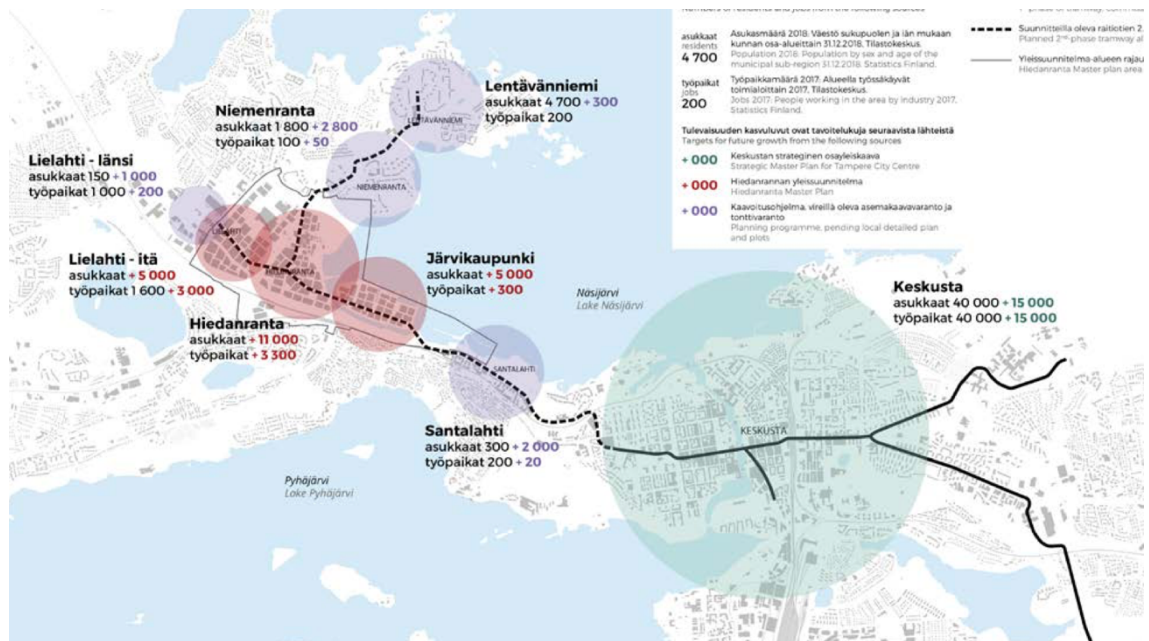
Esimerkiksi Tampereen seudulla lähijunayhteyksien kehittäminen on paitsi helpottanut työmatkaliikennettä, myös lisännyt alueiden houkuttelevuutta yrityksille ja asukkaille. Samanlaista vaikutusta odotetaan Varsinais-Suomessa Turku–Uusikaupunki-reitin osalta, missä työmatkayhteydet voisivat yhdistää pienempiä kuntia tiiviimmin osaksi maakunnan työmarkkinoita (Varsinais-Suomen liitto, 2023, s. 18).

Tampereen esimerkki: Hiedanrannan kehitys

Tampereella lähijunaliikenteen kehitys on ollut merkittävä tekijä Hiedanrannan uuden asuinalueen kasvussa. Lähijunayhteyksien ja tulevan ratikkayhteyden

(valmistuu vuonna 2025) ansiosta alueelle tavoitellaan 11 000 uutta asukasta ja 3 300 uutta työpaikkaa, mikä edistää kaupungin kestävästä kasvusta (WSP, 2021; Tampereen lähijunaliikenneselvityksen loppuraportti, 2024).

Hiedanrannan kehitys on osoitus siitä, kuinka infrastruktuuriparannukset voivat houkuttaa yrityksiä ja asukkaita alueelle. Erityisesti suunniteltu Lielahden seisake vahvistaa joukkoliikenneverkoston merkitystä alueen vetovoimaisuuden ja toiminnallisuuden lisääjänä (Tampereen kaupunki, 2024, s. 14).



Kuva 4: Hiedanrannan kehityssuunnitelmat (WSP, 2021)

Hiedanrannan kokemukset tarjoavat arvokasta oppia Varsinais-Suomen lähijunaliikenteen kehittämiseen, erityisesti Turku–Uusikaupunki-reitille. Vastaavat hankkeet voisivat synnyttää uusia yrityksiä ja asuinalueita esimerkiksi Nuorikkalan ja Jyrkkälän seisakkeiden ympäristöön

Lähijunaliikenne ja kestävä kaupunkikehityksen tukeminen

Lähijunaliikenne on tärkeä työkalu kaupunkiseutujen kestävä kehityksen tukemisessa. Se vähentää yksityisautoilun tarvetta ja tukee liikenteen päästövähennystavoitteita erityisesti lyhyiden ja keskipitkien työmatkojen osalta

(Varsinais-Suomen liitto 2023, s. 20). Turku–Uusikaupunki-reitin parantuneet yhteydet voisivat tarjota työmatkalaisille ympäristöystävällisen ja sujuvan vaihtoehdon, joka tukisi Varsinais-Suomen liikennejärjestelmän kestävyyttä.

Lähijunaliikenteen signaali sijoittajille ja kehityspotentialille

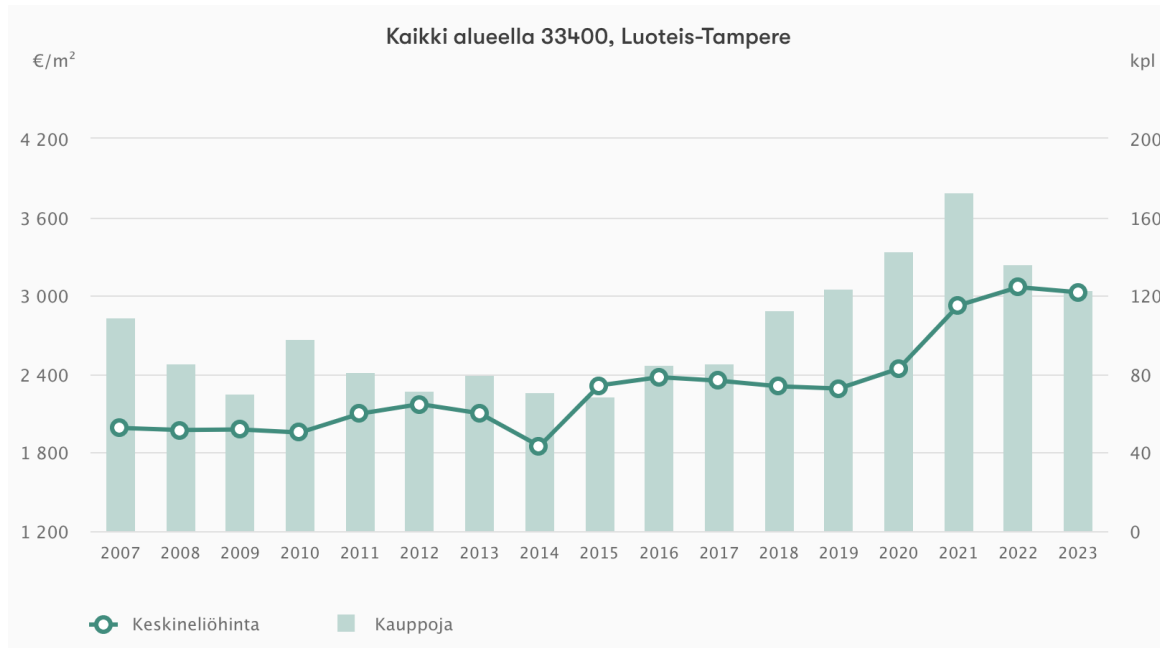
Varsinais-Suomen lähijunaliikenne antaisi merkittävän signaalin alueen kehityspotentialista. Turku–Uusikaupunki-reitin avaaminen voisi parantaa Turun ja Uudenkaupungin saavutettavuutta, mikä houkuttelisi uusia investointeja ja kehityshankkeita (Varsinais-Suomen liitto, 2024, s. 12–14). Suunnitellut Nuorikkalan ja Jyrkkälän seisakkeet edistäisivät uusien yritys- ja asuinalueiden syntymistä, kuten Hiedanrannassa on jo nähty Tampereella.

Kaupunkikehityksen vaikutukset ja merkitys

Parantunut saavutettavuus mahdollistaa tehokkaamman työmatkaliikenteen ja vähentää alueiden välistä kuormaa työmatkailussa. Tämä sujuvoittaa liikennettä, pienentää ympäristövaikutuksia ja tukee kunnallista kestävä kehitystä. Lisäksi parantuneet yhteydet lähettävät sijoittajille ja asukkaille selkeän viestin siitä, että alue on houkutteleva paikka asua ja investoida (Väylävirasto, 2023, s. 8).

Hiedanrannan asuntojen hintakehitys ja Varsinais-Suomen mahdollisuudet

Hiedanrannan kehitys on vaikuttanut myös asuntomarkkinoihin. Taulukko 1 esittää alueen neliöhintojen kehityksen, joka on ollut tasaisessa nousussa huolimatta yleisen asuntokaupan laskusta vuosina 2021–2023. Tämä osoittaa, että rohkea ja ennakoiva aluekehitys voi luoda vakautta asuntomarkkinoille myös epävarmoina aikoina (Tampereen lähijunaliikenneselvitys, 2024, s. 22).



Kaavio 4: Asuntojen hintakehitys Luoteis-Tampereella (Lähde: Hintaseurantapalvelu, 2023)

Kaaviossa 4 on tarkasteltu alueellisen neliöhinnan kehitystä Luoteis-Tampereella, johon Hiedenranta kuuluu. Asuinalueen neliöhinnat ovat tasaisessa nousussa ja kauppomäärä on pysynyt korkeana huolimatta siitä, että yleinen asuntokauppa on ollut laskussa 2021–2023. Aluetta rohkeasti ja mielenkiintoisesti kehittämällä on mahdollisuus luoda alueellisesti vakaampia asuntomarkkinoita.

Samankaltaiset lähijunaliikenteen hankkeet Varsinais-Suomessa voisivat tuottaa samanlaisia vaikutuksia, erityisesti Nuorikkalan ja Jyrkkälän seisakkeiden alueilla. Parantunut saavutettavuus luo mahdollisuuksia kehittää uusia asuinalueita, jotka houkuttelevat niin asukkaita kuin sijoittajia.

Kaupunkikehityksen yhteenveto

Lähijunaliikenteen kehittäminen tarjoaa Varsinais-Suomessa merkittäviä mahdollisuuksia parantaa saavutettavuutta, työmatkaliikenteen sujuvuutta ja alueiden houkuttelevuutta niin asukkaille kuin yrityksille. Turku–Uusikaupunki-

reitien seisakkeiden, kuten Nuorikkalan ja Jyrkkälän, kehittäminen voisi tukea työssäkäyntialueiden laajenemista ja edistää kestävästä kaupunkirakennetta. Tampereen Hiedanrannan esimerkki osoittaa, kuinka infrastruktuuri-investoinnit ja toimiva joukkoliikenne voivat lisätä alueen vetovoimaa ja vauhdittaa talouskasvua (Ramboll, 2012; Varsinais-Suomen liitto, 2024, s. 16–17).

Parantunut saavutettavuus ei ainoastaan sujuvoita liikennettä, vaan myös vähentää ympäristövaikutuksia ja vahvistaa alueiden elinvoimaisuutta. Lähijunaliikenne tarjoaa kestävästä ratkaisun kaupungistumisen ja väestönkasvun tuomiin haasteisiin, mikä tekee siitä olennaisen osan Varsinais-Suomen kaupunkikehitystä nyt ja tulevaisuudessa (Varsinais-Suomen liitto, 2024, s. 12–14).

5 Johtopäätökset

Turku–Uusikaupunki-lähijunaliikenteen kehittäminen tarjoaa Varsinais-Suomen alueelle merkittäviä mahdollisuuksia. Hankkeen keskeiset tavoitteet, kuten saavutettavuuden parantaminen, työmatkaliikenteen sujuvoittaminen ja kestävän kaupunkikehityksen tukeminen, ovat linjassa alueellisten ja kansallisten tavoitteiden kanssa. Samalla on tärkeää tunnistaa ja ratkaista hankkeen taloudelliset ja operatiiviset haasteet, jotka liittyvät erityisesti rahoitukseen, subventiotarpeeseen ja eri toimijoiden väliseen yhteistyöhön.

Poliittinen ilmapiiri ja kuntavaalien merkitys

Poliittinen ilmapiiri vaikuttaa ratkaisevasti siihen, miten kunnianhimoiset liikenne- ja kaupunkikehityshankkeet etenevät. Kuntavaalit vuonna 2025 voivat tuoda muutoksia alueellisiin prioriteetteihin, joten lähijunaliikenteen kehittäminen on tärkeää esittää konkreettisenä ja poliittisesti houkuttelevana ratkaisuna ilmasto- ja saavutettavuustavoitteisiin. Yhteinen poliittinen tahtotila on ollut hankkeen vahva tukipilari tähän asti, mutta muuttuva poliittinen tilanne korostaa alueellisen ja kunnallisen yhteistyön jatkuvan ylläpitämisen merkitystä (Varsinais-Suomen liitto, 2024, s. 20).

Lähijunaliikenteen integrointi Föli-järjestelmään ja markkinamallin kehittäminen

Lähijunaliikenteen integrointi osaksi Fölin joukkoliikennejärjestelmää on yksi keskeisimmistä kehitysehdotuksista. Tämä tarkoittaisi yhtenäistä lippujärjestelmää ja aikataulujen koordinoitua, mikä mahdollistaisi sujuvat vaihtoyhteydet bussien, raitiovaunujen ja junien välillä. Integraatio vähentäisi liikkumisen esteitä ja tekisi joukkoliikenteestä houkuttelevamman vaihtoehdon erityisesti työmatkalaisille. (Varsinais-Suomen liitto, 2024, s. 14).

Lisäksi hankkeen onnistuminen edellyttää markkinamallin kehittämistä. Helsingin seudun liikenteen (HSL) mallin mukaisesti lähijunaliikenteen suunnittelu, operointi ja rahoitus tulisi keskittää yhteen koordinoivaan tahoon, joka varmistaa palvelun kustannustehokkuuden ja matkustajaystävällisyyden. Varsinais-Suomessa tällainen malli voisi yhdistää kuntien ja valtion resurssit saumattomaksi kokonaisuudeksi. Valtion kalustoyhtiön tarjoama kaluston vuokraus lisäisi joustavuutta ja vähentäisi hankkeeseen liittyviä alkuinvestointeja, mikä helpottaisi kuntien osallistumista rahoitukseen (Väylävirasto, 2021, s. 10; MAL-sopimus, 2024).

Matkustajadatan hyödyntäminen ja palvelun optimointi

Lähijunaliikenteen suunnittelua tulisi tukea entistä tarkemmalla matkustajadatan analyysillä. Mobiiliverkkojen kautta kerätty anonymisoitu data voisi tarjota arvokasta tietoa matkustajavirroista, aikataulujen optimoinnista ja alueiden liikkumistarpeista. Tällaisen tiedon avulla voidaan suunnitella tehokkaampi ja matkustajalähtöisempi palvelu, joka vastaa alueen todellisiin tarpeisiin. Tarkka data tukisi myös päätöksentekoa vuorotarjonnan laajentamisessa ja palvelun vaiheittaisessa käyttöönotossa (WSP, 2023, s. 22; Traficom, 2022, s. 11–13).

Aluekehitys ja kestävä kehitys

Lähijunaliikenteen kehittäminen tukee Varsinais-Suomen ilmastotavoitteita ja vähentää liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Parantunut saavutettavuus edistää tiiviimpää ja kestävämpää kaupunkirakennetta, joka vähentää riippuvuutta yksityisautoilusta. Tampereen Hiedanrannan kehitys toimii esimerkkinä siitä, miten infrastruktuuriparannukset voivat synnyttää houkuttelevia asuinalueita, tukea paikallista elinkeinoelämää ja vahvistaa alueen kilpailukykyä. Vastaava potentiaali on nähtävissä Varsinais-Suomen seisakkeiden, kuten Nuorikkalan ja Jyrkkälän, ympäristössä (Ramboll, 2012; Tampereen lähijunaliikenneselvitys, 2024).

Lopuksi

Turku–Uusikaupunki-lähijunaliikenteen kehittäminen on Varsinais-Suomelle strateginen mahdollisuus, joka yhdistää taloudelliset, ympäristölliset ja yhteiskunnalliset hyödyt. Onnistuminen edellyttää kuitenkin vahvaa poliittista sitoutumista, innovatiivisia ratkaisuja, kuten mobiilidatan hyödyntämistä, sekä eri toimijoiden, kuten valtion, kuntien ja yksityisten operaattoreiden, saumatonta yhteistyötä. Hankkeella on potentiaali toimia esimerkkinä muille Suomen alueille, joissa lähijunaliikenteen mahdollisuudet ovat vielä hyödyntämättä.

Lopuksi haluan antaa kiitokset kuntien johtohenkilöille, joiden osallistuminen haastatteluihin antoi opinnäytetyölle hyvät lähtökohdat yhdistää virkamiesten tietoisuus ajankohtaisiin hankearivointeihin ja asiantuntija-arvioihin.

Lähteet

Kirjat ja tieteelliset julkaisut

Baumol, W. J., Panzar, J. C., & Willig, R. D. (1982). *Contestable Markets and the Theory of Industry Structure*. Harcourt Brace Jovanovich, s. 35–40.

Buchanan, J. M., & Tullock, G. (1962). *The Calculus of Consent: Logical Foundations of Constitutional Democracy*. University of Michigan Press, s. 25–30.

Bäcklund, P., & Leino, H. (2015). *Kunnallisen päätöksenteon perusteet*. Helsinki: Gaudeamus, s. 112, 120, 122, 124.

Gürel, E. (2017). *SWOT Analysis: A Theoretical Review*. Saatavilla: https://www.researchgate.net/publication/319367788_SWOT_ANALYSIS_A_THEORETICAL_REVIEW Viitattu 19.11.2024.

Hirsijärvi, S., & Hurme, H. (2011). *Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Helsinki: Gaudeamus. s. 22-35; 63-64

Kallio, P. (2017). *Paikallishallinnon kehitys ja haasteet*. Tampere: Tampere University Press, s. 45, 49.

Kvale, S. (1996). *InterViews: An Introduction to Qualitative Research Interviewing*. Thousand Oaks: Sage. Saatavilla: https://www.researchgate.net/publication/257496914_InterViews_An_Introduction_to_Qualitative_Research_Interviewing_Steinar_Kvale_Thousand_Oaks_CA_Sage_1996_326_pp Viitattu 04.04.2024.

Olkkonen, O., Kaleva, H., & Land, M. (2017). *Toimitilasijoittaminen*. Helsinki: Talentum. s. 12-27

Pindyck, R. S., & Rubinfeld, D. L. (2013). *Microeconomics*. 8th ed. Pearson, s. 310–330.

Riddell, P. (2017). *Circle of Concern and Circle of Influence: Understanding Control and Influence in Personal and Professional Development*, s 3-4. Academia.edu.

Robson, C. (1993). *Real World Research: A Resource for Social Scientists and Practitioner-Researchers*. Oxford: Blackwell, s. 228.

Smith, J. (2008). *Process Engineering Fundamentals*. New York: McGraw-Hill, s. 15.

Tirole, J. (1988). *The Theory of Industrial Organization*. MIT Press, s. 239–255.

Varian, H. R. (2010). *Intermediate Microeconomics: A Modern Approach*. 8th ed. W.W. Norton & Company, s. 200–225.

Yli-Salomäki, E. (2020). Henkilöjunaliikenteen avaaminen kilpailulle ja sen seuraukset Ruotsissa. Kandidaatintutkielma, Aalto-yliopiston kauppa- ja talous- ja liikennetieteiden tiedekunta, s. 18, 25. Saatavilla: <https://aaltodoc.aalto.fi/items/b05a0706-53e0-4c94-b2df-35bc2c2e4e91> Viitattu 22.04.2024.

Selvitykset ja raportit

Airaksinen, S., Supponen, A., & Miettinen, H. (2022). Alueellisen junaliikenteen jatkoselvitys: Liikennöintikustannukset ja matkustajapotentiaali. Traficom, Tutkimuksia ja selvityksiä 17/2022, s. 11–13, 20–27. Saatavilla: https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Alueellisen%20junaliikenteen%20jatkoselvitys_p%C3%A4ivitetty%2025012023.pdf Viitattu 08.09.2024.

Asemapaikkaselvitys, pääraportti. (2021). Turku–Uusikaupunki asemapaikkojen kehittämissuunnitelma. Varsinais-Suomen liitto, s. 10–12, 15. Saatavilla: [https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2021/10/Paikallisjunaliikenteen-
ase-
mapaikkosen-kehittamissuunnitelma-2020-21.pdf](https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2021/10/Paikallisjunaliikenteen-ase-
mapaikkosen-kehittamissuunnitelma-2020-21.pdf) Viitattu 11.09.2024.

Kauppinen, E., Valtonen, V., Järviluoto, J., Karjalainen, I., Tikka, K.-L., & Kankaanpää, L. (2023). Turku–Toijala-junaliikenteen uusien asemapaikkojen kehittämissuunnitelma. Väylävirasto, s. 15–18. Saatavilla: [https://varsinais-
suomi.fi/wp-content/uploads/2023/08/Turku-
Toijala_ase-
mapaikkosen-kehittamissuunnitelma_raportti_31.5.2023-1.pdf](https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2023/08/Turku-
Toijala_ase-
mapaikkosen-kehittamissuunnitelma_raportti_31.5.2023-1.pdf) Viitattu 11.05.2024.

Portinson, L. (2020). Åsarna Södran seisake – Inlandsbanan kehitysesimerkki. Ruotsi, s. 4.

Suomen Kuntaliitto. (2021). Kuntien päätöksentekoprosessi. Helsinki: Suomen Kuntaliitto. s. 23-30.

Tampereen kaupunki. (2024). Tampereen lähijunaliikenneselvityksen loppuraportti. Tampere: Tampereen kaupunki, s. 14, 22. Saatavilla: https://tampereenseutu.fi/wp-content/uploads/2022/05/220301_TKS_Lahijunaselvitys_laajasti.pdf Viitattu 22.09.2024.

Traficom. (2021). Rautatieliikenteen kilpailun avaamisen vaikutukset. Helsinki: Traficom, s. 15–22.

Traficom. (2023). Rautatieliikenteen seurantaraportti. Helsinki: Traficom, s. 37, 42.

Varsinais-Suomen liitto. (2021). Asemapaikkojen kehityssuunnitelma. Turku: Varsinais-Suomen liitto, s. 10–15. Saatavilla: [https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2021/10/Paikallisjunaliikenteen-ase-
mapaikkosten-kehittamissuunnitelma-2020-21.pdf](https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2021/10/Paikallisjunaliikenteen-ase-
mapaikkosten-kehittamissuunnitelma-2020-21.pdf) Viitattu 09.03.2024

Varsinais-Suomen liitto. (2023). Turku–Toijala suunnitelmaraportti, s. 18.

Varsinais-Suomen liitto. (2023). VarSu Raportti. Varsinais-Suomen liitto, s. 20.

Varsinais-Suomen liitto. (2024). Turku–Uusikaupunki asemapaikkojen kehittämissuunnitelma. Varsinais-Suomen liitto, s. 12–14. Saatavilla: [https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2024/02/Turku_Uusikaupunki_ase-
mapaikkosten_kehittamissuunnitelma_raportti-1.pdf](https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2024/02/Turku_Uusikaupunki_ase-
mapaikkosten_kehittamissuunnitelma_raportti-1.pdf) Viitattu 11.09.2024

Varsinais-Suomen liitto. (2024). Turun kaupunkiseudun väestöennuste. Varsinais-Suomen liitto, s. 14.

Varsinais-Suomen liitto. (2024). Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen kehittämissuunnitelma. Helsinki: Varsinais-Suomen liitto, s. 12; 14-17.

Väylävirasto. (2020). Helsinki-Turku-nopea junayhteys, s. 10. Saatavilla: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-317-808-3> Viitattu 12.03.2024

Väylävirasto. (2020). Rautateiden aikataulusuunnittelu ja ratakapasiteetin hallinta Suomessa. Helsinki: Väylävirasto, s. 12–15, 22. Saatavilla: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-317-780-2> Viitattu 13.03.2024

Väylävirasto. (2021). Valtion väyläverkon investointiohjelma vuosille 2022–2029. Helsinki: Väylävirasto, s. 10–14. Saatavilla: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-317-924-0> Viitattu 19.09.2024

Väylävirasto. (2022). Rautateiden kehittämisohjelma. Helsinki: Väylävirasto, s. 12, 14, 19.

Väylävirasto. (2023). investointiohjelma 2020-25. Väylävirasto, s. 8.

Väylävirasto. (2023). Turku–Toijala-aaajamajunaliikenteen liikennöintikustannusten määrittäminen. Helsinki: Väylävirasto, s. 4–7, 10–11.

Väylävirasto. (2023b). Turku–Kupittaa-radan kehityshanke. Helsinki: Väylävirasto, s. 10–12. Saatavilla: <https://vayla.fi/kupittaa-turku-ratahanke> Viitattu 11.05.2024

WSP Finland Oy (2021) Kaupan selvitys: Lielähti – Hiedanranta. Tampere: WSP Finland Oy. Tilattu Tampereen kaupungin Yleiskaavoitukselta. Saatavilla: http://ekstrat.tampere.fi/ytoteto/aka/nahtavillaolevat/8832/selvitykset/8832_kaupan_selvitys_lielahti_hiedanranta.pdf Viitattu 19.09.2024

WSP Finland Oy. (2022). Lähijunaliikenteen liikennöinti- ja kustannus selvitys. Helsinki: WSP Finland Oy, s. 18–20; 22.

WSP Finland Oy. (2022). Lähijunaliikenteen liikennöinti- ja kustannus selvitys. Helsinki: WSP Finland Oy, s. 18–24.

WSP Finland Oy. (2022). Lähijunaliikenteen liikennöinti- ja kustannus selvitys. Helsinki: WSP Finland Oy, s. 22.

WSP Finland Oy. (2023). Liikennöintikustannusten optimointi. Helsinki: WSP Finland Oy, s. 17.

WSP Finland Oy. (2023). Liikennöintikustannusten optimointi. Helsinki: WSP Finland Oy, s. 17–19.

WSP Finland Oy. (2023). Matkustajapotentiaalin arviointi ja optimointi. Helsinki: WSP Finland Oy, s. 17–19.

Hallinto ja laki

Euroopan unionin virallinen lehti. (2024). Asetus (EU) 1370/2007 julkisen liikenteen kilpailuttamisesta. Saatavilla: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/LSU/?uri=CELEX:32007R1370>. Viitattu 19.11.2024.

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2017a). Rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaaminen etenee yhtiöjärjestelyillä. Saatavilla: <https://lvm.fi/-/rautateiden-henkiloliikenteen-kilpailun-avaaminen-etenee-yhtiojarjestelyilla-976098>. Viitattu 19.11.2024.

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2017b). Rautateiden henkilöliikenteen kilpailu avautuu. Saatavilla: <https://lvm.fi/-/rautateiden-henkiloliikenteen-kilpailu-avautuu-949421>. Viitattu 19.11.2024.

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2018). Liikenteen kilpailun avaaminen Suomessa. s. 23, 27.

Liikenne- ja viestintäministeriö. (2020). Helsingin seudun lähijunaliikenteen kilpailutus. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö, s. 45, 48, 55.

MAL-sopimus. (2024). Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2024–2035. Valtion ja kuntien yhteistyösopimus. s. 7-9. Saatavilla: https://ym.fi/documents/1410903/40122839/Valmisteluryhmän+ehdotus+Turun+MAL-kaupunkiseudun+MAL-sopimukseksi_16.9.2024.pdf/f15e924f-7180-4d58-ef25-8f500bed5aac/Valmisteluryhmän+ehdotus+Turun+MAL-kaupunkiseudun+MAL-sopimukseksi_16.9.2024.pdf?t=1727076282719 Viitattu 19.10.2024

Kuntien julkaisut

Maskun kunta. (2023). Talousarvio 2024. Masku: Maskun kunta, s. 6–8. Saatavilla: <https://www.masku.fi/wp-content/uploads/Talousarvio-2024-hyvaksyty-Maskun-kunnanvaltuustossa-13.11.2023.pdf>. Viitattu 19.11.2024.

Mynämäen kunta. (2024). Kaavoituskatsaus 2024. Mynämäki: Mynämäen kunta, s. 3–4. Saatavilla: <https://www.mynamaki.fi/wp-content/uploads/2024/03/Kaavoituskatsaus-2024.pdf>. Viitattu 19.11.2024.

Raision kaupunki. (2023). Pöytäkirja 11.09.2023 § 291: Suomen Lähijunat Oy:n ehdotus lähijunaliikenteestä välille Uusikaupunki-Salo. Saatavilla: <https://julkaisut.raisio.fi/dynasty10/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=2023270-8> Viitattu 11.04.2024

Raision kaupunki. (2023c). Talousarvio 2025 & Toimintasuunnitelma 2025–2027. Raisio: Raision kaupunki. s. 25-27. Saatavilla: <https://julkaisut.raisio.fi/dynasty10/kokous/2024466-5-36606.PDF> Viitattu 11.11.2024

Raision kaupunki. (2023d). Piuhanlaakso-suunnitelma. Raisio: Raision kaupunki, s. 8. Saatavilla: <https://julkaisut.raisio.fi/dynasty10/kokous/2024354-10-28634.PDF> Viitattu 10.09.2024

Turun kaupunki. (2023a). Tilipäätösraportti. Turku: Turun kaupunki, s. 30, 52. Saatavilla: https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/turun_kaupungin_tilinpaatos_2023_pdf.pdf Viitattu 19.11.2024.

Uudenkaupungin kaupunki. (2024). Kaavoituskatsaus 2024. Uusikaupunki: Uudenkaupungin kaupunki, s. 7–9. Saatavilla: <https://uusikaupunki.fi/sites/default/files/2024-01/Kaavoituskatsaus%202024%20%281%29.pdf>. Viitattu 19.11.2024.

Haastattelut

Heinonen, J. (2024). Haastattelu. 28.05.2024.

Koskinen, A. (2024). Haastattelu. 27.05.2024.

Maisila, C. (2024). Haastattelu. 30.09.2024.

Rantanen, E. (2024). Haastattelu. 22.05.2024.

Vainio, E. (2024). Haastattelu. 28.05.2024.

Tilastot & Data

Julia-ohjelmiston verkkosivu, 2024. Dataanalyysityökalu: Joukkoliikenne ja junaliikenne. Saatavilla: <https://juliadata.fi> Viitattu 11.09.2024

Tilastokeskus. (2024). Työpaikkaomavaraisuus kunnissa. Saatavilla: <https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/search/?searchquery=työpaikkaomavaraisuus> Viitattu 19.11.2024.

Hintaseurantapalvelu – Kiinteistönvälitysalan Keskusliitto / Tilastokeskus, Paavo – Postinumeroalueittainen avain tieto. (2023). Kuluttajahintaindeksi. Helsinki:

Tilastokeskus. Saatavilla:

https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/Postinumeroalueittainen_avain_tieto

Viitattu 22.10.2024

Uutiset

Talouselämä. (2023). "Lähijunaliikennettä ehkä moneen uuteen kuntaan – Hintalapun koosta iso näkemysero." Saatavilla:

<https://www.talouselama.fi/uutiset/lahijunaliikennetta-ehka-moneen-uuteen-kuntaan-hintalapun-koosta-iso-nakemysero/df0c4f5f-038c-4519-999b-00132e2f3c2a> Viitattu 22.09.2024

Yle. (2024). "Lähijunaliikenne alkaa ensimmäisenä Varsinais-Suomessa ja Satakunnassa seitsemällä junalla." Saatavilla: [https://yle.fi/a/74-](https://yle.fi/a/74-20062945#:~:text=Liikenne-)

[.Lähijunaliikenne%20alkaa%20ensimmäisenä%20Varsinais%2DSuomessa%20ja%20Satakunnassa%20seitsemällä%20junalla%2C%20uskoo,lähijunaliikenne%20voisi%20alkaa%20loppuvuodesta%202025](https://yle.fi/a/74-20062945#:~:text=Liikenne-.Lähijunaliikenne%20alkaa%20ensimmäisenä%20Varsinais%2DSuomessa%20ja%20Satakunnassa%20seitsemällä%20junalla%2C%20uskoo,lähijunaliikenne%20voisi%20alkaa%20loppuvuodesta%202025). Viitattu 22.09.2024

Yle. (2024). "Turku ottaa vetovastuun Varsinais-Suomen lähijunahankkeesta." Saatavilla: <https://yle.fi/a/74-20105940> Viitattu 08.11.2024