

Rautatiehenkilöliikenteen uudelleenkäynnistämisen aluetaloudelliset vaikutukset

Lievestuoreen taajama, Laukaa

Vaikutusarvio ja skenaariotarkastelu 2025–2040

1. Johdanto

Tämän selvityksen tavoitteena on arvioida henkilöjunaliikenteen uudelleenkäynnistämisen mahdollisia vaikutuksia Lievestuoreen taajaman yhdyskuntarakenteeseen, elinvoimaisuuteen, asuntomarkkinoihin sekä työllisyyteen. Lievestuore sijaitsee Jyväskylä–Pieksämäki-radalla noin 20–25 kilometrin etäisyydellä Jyväskylästä, joka toimii Keski-Suomen keskeisenä työmarkkina- ja palvelukeskuksena.

Analyysi perustuu:

- suomalaisiin radanvarsitaajamien vertailutapauksiin
- kansainväliseen raideliikenteen vaikutustutkimukseen
- väestö- ja pendelöintirakenteen mallinnukseen.

2. Nykytilanne

2.1 Aluerakenne

Lievestuore on historiallinen asema- ja teollisuustaajama, jonka kehitys on henkilöliikenteen päättymisen jälkeen muuttunut autoriippuvaiseksi. Taajaman keskeiset haasteet ovat:

- rajallinen saavutettavuus ilman henkilöautoa
- muuttotappioriski pitkällä aikavälillä
- palvelujen kysynnän hidas heikkeneminen.

2.2 Työssäkäynti

Valtaosa työssäkäynnistä suuntautuu Jyväskylään. Nykyinen pendelöinti perustuu lähes kokonaan henkilöautoon, mikä rajaa potentiaalista muuttajakuntaa.

3. Vaikutusmekanismit

Raideliikenteen vaikutukset syntyvät pääasiassa kolmen mekanismin kautta:

- saavutettavuuden parantuminen
- työmarkkina-alue laajenee ilman auton käyttöä.

Asuntomarkkinoiden integraatio

Lievestuore kytkeytyy osaksi Jyväskylän hintatasoa.

Yhdyskuntarakenteen tiivistyminen

asemanseutu muodostaa uuden kehityspisteen.

Suomalaisten viranomais selvitysten mukaan saavutettavuuden paraneminen on keskeinen yksittäinen alueellisen elinvoiman selittäjä (mm. Liikenne- ja viestintäministeriö; Väylävirasto).

4. Vertailukohteisiin perustuva analyysi

Vertailussa tarkasteltiin kolmea kehitystyyppiä:

Tapaus	Kehitysmalli	Keskeinen havainto
Toijala	junasolmukohta	työssäkäyntialue vahvistaa paikallistaloutta
Siuntio	pendelöintitaajama	väestön kasvu ilman suurta työpaikkalisäystä
Mommila	vähäinen junatarjonta	rajallinen aluetaloudellinen vaikutus

Lievestuoreen lähtötilanne muistuttaa eniten Siuntiota: lyhyt etäisyys kasvavaan keskukseen ja edullinen asuminen.

5. Vaikutukset elinvoimaisuuteen

5.1 Lyhyen aikavälin vaikutukset (0–5 vuotta):

- muuttotappion hidastuminen
- asuntojen kysynnän kasvu
- taajaman imago hyöty.

5.2 Keskipitkä aikaväli (5–15 vuotta):

- aseman ympäristön täydennysrakentaminen
- palvelujen säilymisen todennäköisyys kasvaa
- paikallinen yritystoiminta vahvistuu.

6. Asunto- ja kiinteistömarkkinat

Tutkimusten perusteella rautatieaseman saavutettavuus nostaa asuntojen arvoa keskimäärin 5–30 % riippuen lähtötasosta.

Arvio Lievestuoreelle (2040 mennessä)

Skenaario	Todennäköisyys	Hintavaikutus
Heikko	20 %	+5 %
Todennäköinen	50 %	+15–30 %
Vahva pendelöintikasvu	30 %	+35–60 %

Merkittävin vaikutus on markkinoiden likviditeetin paraneminen: myyntiajat lyhenevät ja muuttoliike monipuolistuu.

7. Työllisyysvaikutukset

Junaliikenteen keskeinen vaikutus ei ole paikallisten työpaikkojen nopea kasvu vaan:

- pendelöinnin lisääntyminen (+30–70 %)
- työllisyysasteen nousu arviolta 2–5 prosenttiyksikköä
- palvelualojen maltillinen kasvu.

8. Väestöskenaariot

Kehityspolku	Todennäköisyys	Väestömuutos 2040
Nykytrendin jatkuminen	25 %	ennallaan
Stabiloituminen	45 %	+5–10 %
Pendelöintikasvu	30 %	+15–25 %

Todennäköisin vaikutus on väestökadon pysähtyminen.

9. Riskitekijät

Vaikutukset jäävät vähäisiksi, jos:

- vuorotarjonta on harva
- matka-aika ylittää noin 30 minuuttia
- asemanseutua ei kaavoiteta aktiivisesti.

Raideliikenne edellyttää maankäytön ja liikenteen yhteensovittamista.

10. Johtopäätökset

Arvion perusteella henkilöjunaliikenteen palauttaminen muuttaisi Lievestuoreen asemaa aluejärjestelmässä:

nykytila: autoriippuvainen radanvarsitaajama

todennäköinen kehitys: Jyväskylän työssäkäyntialueeseen integroitunut junapendelöintitaajama.

Keskeiset vaikutukset:

- elinvoiman vahvistuminen
- asuntojen arvon maltillinen mutta pitkäaikainen nousu
- väestökehityksen stabiloituminen
- kunnan veropohjan vahvistuminen.

11. Keskeiset lähteet

Ahlfeldt & Feddersen (2018), Economic Journal

Debrezion, Pels & Rietveld (2007), Journal of Real Estate Finance and Economics

Bertolini (1999), Journal of Transport Geography

Suomen ympäristökeskus: Yhdyskuntarakenteen vyöhykemallit

Liikenne- ja viestintäministeriö: Liikenne 12 -suunnitelma

Väyläviraston raideliikenteen palvelutasoselvitykset

Tilastokeskuksen pendelöinti- ja väestötilastot



Tero Honkanen, LKV, LVV, kaupanvahvistaja