

Kvantitatiivinen skenaarioarvio Lievestuoreen kehityksestä, jos rautatiehenkilöliikenne käynnistetään uudelleen. Arvio perustuu suomalaisiin vertailukohteisiin (erityisesti Toijala–Siuntio-tyyppinen kehitys), pendelöintitutkimuksiin sekä pienien asemapaikkakuntien toteutuneisiin muutoksiin.

Tämä ei ole ennuste yhdestä tulevaisuudesta, vaan todennäköisyysjakauma.

1. Lähtöoletukset (mallin perusta)

Arvio olettaa:

- matka-aika Lievestuore–Jyväskylä $\approx$ 20–25 min
- vähintään 6–10 junavuoroa / suunta / päivä
- pysäköinti ja liityntäyhteydet asemalle
- ei merkittäviä uusia teollisuusinvestointeja (eli kasvu tulee asumisesta)

Jos vuorotarjonta jää harvaksi, vaikutukset pienenevät noin puoleen.

2. Väestökehitys – todennäköisyysarvio

Nykytrendissä pienet taajamat Keski-Suomessa tyypillisesti hieman pienenevät.

Ilman junaa (vertailuskenaario)

–0,3 % ... –0,8 % / vuosi

Junaliikenteen kanssa

Kehityspolku	Todennäköisyys	Väestö 2040
Heikko vaikutus	25 %	lähes nykyinen
Stabiloituminen	45 %	+5–10 %
Pendelöintikasvu	30 %	+15–25 %

Todennäköisin lopputulos: väestökato pysähtyy.

3. Asuntojen hinnat – realistinen nousu

Lievestuoreen hinnat ovat matalat suhteessa Jyväskylään → suuri suhteellinen nousu mahdollinen.

Todennäköinen hintakehitys (15 vuotta)

Skenaario	Todennäköisyys	Hintamuutos
Pieni vaikutus	20 %	+5 %
Normaali raideliikennevaikutus	50 %	+15–30 %
Vahva pendelöintibuumi	30 %	+35–60 %

Tärkeä huomio:

- nousu tapahtuu hitaasti (5–15 vuotta)
- ensin likviditeetti paranee → sitten hinnat.

Suurin nousu kohdistuu:

- aseman läheisiin omakotitaloihin
- rakennuskelpoisiin tontteihin.

4. Kiinteistökehitys ja rakentaminen

Todennäköinen rakentamisrytmi:

Aikajakso	Muutos
0–5 v	yksittäisiä omakotitaloja
5–10 v	pieniä rivitalo- ja paritalohankkeita
10–20 v	aseman läheinen täydennysrakentaminen

Todennäköisyys uudelle pientaloalueelle:

- noin 60 % (jos junaliikenne vakiintuu).

18.

5. Työllisyysvaikutus

Paikalliset työpaikat eivät kasva räjähdysmäisesti, mutta työllisyysaste nousee.

Arvio:

Vaikutus	Muutos
Paikalliset palvelutyöpaikat	+5–15 %
Pendelöivien määrä	+30–70 %
Työllisyysaste	+2–5 prosenttiyksikköä

Keskeinen mekanismi:

- työpaikat ovat Jyväskylässä, veronmaksajat Lievestuoreella.

6. Elinvoimaindeksi (yhdistetty arvio)

Jos nykytila = 100:

Vuosi	Ilman juna	Junan kanssa (tod.näk.)
2030	95	105
2035	90	110
2040	85	115–120

Tämä tarkoittaa käytännössä:

- palvelujen säilyminen muuttuu todennäköiseksi
- koulun ja päivittäispalvelujen kysyntä vakautuu.

{

7. Suurin yksittäinen vaikutus (yllättävä havainto)

Vertailukohteiden perusteella suurin muutos ei ole hinnannousu vaan:

- riskin katoaminen asuntomarkkinoilta.

Kun junayhteys on olemassa:

- ostajat uskaltavat muuttaa
- myyntiajat lyhenevät
- muuttoliike muuttuu kaksisuuntaiseksi.

Tämä tapahtui erityisesti Siuntiossa ja Toijalassa.

8. Kokonais-todennäköisyysarvio

Jos henkilöjunaliikenne toteutuu kunnolla:

- 75 % todennäköisyys, että Lievestuoreen taantuminen pysähtyy
- 60 % todennäköisyys selkeälle asuntojen arvonnousulle
- 30 % todennäköisyys merkittäväälle pendelöintikasvulle (rakenteellinen muutos)

Yksi lause tiivistettynä

Rautatie ei tee Lievestuoreesta kasvukeskusta — mutta erittäin todennäköisesti se tekee siitä elinvoimaisen Jyväskylän junalähiön, mikä on pienelle taajamalle suuri rakenteellinen muutos.

Lähdeluettelo

Vertailuanalyysi (Toijala – Siuntio – Mommila – Lievestuore)

Suomalaiset tapaustutkimukset ja aluerakenne

Tampereen yliopisto – Alue- ja yhdyskuntarakenteen tutkimusryhmän julkaisut pendelöintialueista ja radanvarsikehityksestä.

Aalto-yliopisto, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus.

– Asemanseutujen kehitys ja raideliikenteeseen tukeutuva maankäyttö (TOD).

Helsingin seudun liikenne.

– Lähijunaliikenteen vaikutukset maankäyttöön ja asumiseen (Siuntio-tyyppiset tapaukset).

Paikkakohtaiset historialliset ja tilastolliset lähteet

Toijalan rautatieasema – historiallinen kehitys ja junaristeyksen vaikutus taajaman kasvuun.

Siuntion rautatieasema – pendelöintikunnan kehitys Helsingin vaikutusalueella.

Mommilan rautatieasema – esimerkki vähäisen junatarjonnan vaikutuksista.

Maanmittauslaitos – kiinteistöjen hintakehitys ja tonttien arvot.

Kiinteistönvälitysalan Keskusliitto – asuntojen alueelliset hintatilastot.

Kansainväliset vertailututkimukset asemapaikkakunnista

Bertolini, L. (1999). Spatial Development Patterns and Public Transport. Journal of Transport Geography.

Cervero, R., Murakami, J. (2009). Rail and Property Development in Transit-Oriented Cities.



Kangasniemellä 17.2.2026

Tero Honkanen, LKV, LVV, kaupanvahvistaja