



**TURUN
YLIOPISTO**

Matemaattis-luonnontieteellinen
tiedekunta

Kulttuurimatkoilukohteiden saavutettavuus Varsinais-Suomen paikallisjunalla

Ville Rummukainen

Maantiede
LuK-tutkielma
Laajuus: 6 op

4.5.2025

Turku

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu
Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

LuK-tutkielma

Pääaine: Maantiede

Tekijä: Ville Rummukainen

Otsikko: Kulttuurimatkojen saavutettavuus Varsinais-Suomen paikallisjunalla

Ohjaaja: Harri Tolvanen

Sivumäärä: 40 sivua + liite 2 sivua

Päivämäärä: 4.5.2025

Varsinais-Suomessa on vireillä suunnitelmia paikallisjunaliikenteen uudelleenkäynnistämiseksi eri rataosuuksilla: Turun ja Naantalın, Uudenkaupungin, Tampereen sekä Salon välillä. Paikallisjunaliikenne voisi tukea työmatka- ja asiointiliikenteen ohella myös kulttuurimatkoja radanvarsikunnissa. Uusiutuvalla energialla toimiva junaliikenne edustaa kestävästä liikkumisesta, mikä on tärkeä näkökulma matkojen kehittämisessä, sillä matkojen suurimmat päästöt koostuvat liikenteestä, erityisesti lento- ja autoliikenteestä.

Tässä tutkielmassa luon suunnitelluille asemapaikoille kahden kilometrin kävelymatkaa kuvaavat saavutettavuusalueet. Saavutettavuusalueiden avulla tarkastelen Varsinais-Suomen radanvarsikuntien kulttuurimatkojen saavutettavuutta suhteessa suunniteltuihin asemapaikkoihin. Analysoin myös saavutettavuusalueilla sijaitsevien kulttuurimatkojen ja palveluiden perusteella, mitkä asemapaikat olisivat kulttuurimatkojen kannalta potentiaalisimpia.

Tulokseni osoittavat, että 55,2 % kaikista radanvarsikuntien kulttuurimatkoista sijaitsee saavutettavan kävelymatkan eli kahden kilometrin päässä suunnitellusta asemapaikasta. Saavutettavista kohteista 63,5 % on ympärivuotisesti avoinna. Asemapaikkojen saavutettavuusalueilla on eroavaisuuksia kulttuurimatkojen lukumäärässä, topologiassa ja aukioloaikoissa, kulttuurisisällön monipuolisuudessa sekä palvelutasossa. Näiden tekijöiden pohjalta potentiaalisimpia asemapaikoja löytyy jokaiselta suunnitellulta ratasuunnalta: Turusta, Naantalista, Uudestakaupungista, Loimaalta ja Salosta. Tuloksissa on havaittavissa myös asemapaikoja, jotka palvelevat yksittäisiä tai kausiluonteisesti avoinna olevia kulttuurimatkoja.

Tutkimuksen aineistoissa ja menetelmissä on joitakin epävarmuustekijöitä, jotka tulee ottaa huomioon. Käyttämäni aineistot kuvaavat vuoden 2025 tilannetta ja täten saattavat osittain vanhentua ennen paikallisjunaliikenteen mahdollista alkamista. Lisäksi on huomioitava, että saavutettavuusanalyysissä käyttämäni kahden kilometrin saavutettavuusalue on vain yksi mittari saavutettavuudelle.

Tutkimustulosteni perusteella suosittelen kulttuurimatko- ja liikennetoimijoita kiinnittämään huomiota paikallisjunaliikenteen tarjoamaan kulttuurimatkojen potentiaaliin – erityisesti potentiaalisimpien asemapaikkojen yhteydessä. Mahdollisia toimia voisivat olla asemapaikkojen läheisyyteen sijoitettavat opasteet ja helposti saatavilla olevat lipputuotteet muualta tuleville matkoilijoille. Suosittelen myös, että paikallisjunaliikenteen suunnitteluvaiheessa selvitetäisiin mahdollisuuksia kulttuurimatko- ja liikennetoimijoiden väliseen yhteistyöhön.

Avainsanat: paikallisjunaliikenne, kulttuurimatko, Varsinais-Suomi, saavutettavuus, saavutettavuusalueanalyysi

Sisällysluettelo

1	Johdanto	4
2	Tutkimuksen tausta ja teoreettinen viitekehys	5
2.1	Kulttuurimatkailu ja saavutettavuus	5
2.1.1	Kulttuurimatkailun määritelmä ja merkitys	5
2.1.2	Maantieteellinen saavutettavuus ja liikkuminen kulttuurimatkailussa	6
2.2	Paikallisjunaliikenne kulttuurimatkailun näkökulmasta	8
2.2.1	Paikallisjunaliikenteen määritelmä ja tilanne Suomessa	8
2.2.2	Paikallisjunaliikenne ja kulttuurimatkailu	9
2.3	Tutkimusalueena Varsinais-Suomen radanvarsikunnat	10
2.3.1	Alueen esittely ja kulttuurimatkailu	10
2.3.2	Paikallisjunaliikenteen historia ja nykytilanne	12
2.3.3	Suunnitellut paikallisjunayhteydet ja asemapaikat Varsinais-Suomessa	13
3	Aineistot ja menetelmät	15
3.1	Aineistot	15
3.2	Saavutettavuusalueanalyysi	16
4	Tulokset	18
4.1	Saavutettavat kohteet asemapaikoittain	18
4.1.1	Turku	18
4.1.2	Raisio ja Naantali	20
4.1.3	Masku, Nousiainen, Mynämäki, Vehmaa ja Uusikaupunki	22
4.1.4	Lieto, Aura, Pöytyä ja Loimaa	24
4.1.5	Kaarina, Paimio ja Salo	26
4.2	Asemapaikkojen läheiset palvelut	28
5	Keskustelu	29
5.1	Tulosten tarkastelu	29
5.2	Epävarmuustekijät	31
5.3	Jatkotutkimustarve	33
6	Johtopäätökset	34
	Lähteet	35
	Liitteet	41
	Liite 1. Kulttuurimatkailukohteet Varsinais-Suomen radanvarsikunnissa	41

1 Johdanto

Kulttuurimatkailu on kansallisella ja alueellisella tasolla merkittävä matkailun osa-alue, ja Suomessa kulttuuri on yli puolelle pääasiallinen tai osittainen motiivi vapaa-ajan matkalle (Kulttuurimatkailun kansallisen... 2023: 28–29). Varsinais-Suomen radanvarsikunnissa on yli sata erilaista kulttuurimatkailukohdetta, mikä korostaa alueen kulttuurimatkailupotentiaalia. Matkailun suurimmat päästöt syntyvät liikkumisesta, erityisesti lentämisestä ja yksityisautoilusta, minkä vuoksi vähäpäästöisten liikkumismuotojen edistäminen on keskeistä (UNWTO 2019). Uusiutuvaan energiaan perustuva junaliikenne on suhteellisen vähäpäästöinen tapa liikkua ja tukisi näin ollen Varsinais-Suomen liiton kestävän matkailun tavoitteita (Yhdessä kestävä... s.a.; Chenoweth 2009).

Varsinais-Suomen radanvarsikunnissa suunnitellaan 1990-luvun alussa lakkautetun paikallisjunaliikenteen uudelleenkäynnistämistä, ja aiheesta on tehty jo lukuisia selvityksiä (Junaliikenteen edistäminen, s.a.). Maakunnassa on rataverkko, joka mahdollistaisi liikennöinnin, mutta paikallisjunaliikenteen aloittaminen vaatisi kuitenkin miljoonaluokan investointeja raideinfrastruktuuriin (Rinta-Piirto ym. 2025: 26). Varsinais-Suomen radanvarsikunnat Nousiaista lukuun ottamatta käynnistivät vuonna 2024 Turun kaupungin johdolla Lähijuna Varsinais-Suomeen -projektin (Lehtola 2024). Projektin tavoitteena on luoda kokonaiskuva Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteestä ja sen tuomista rahoitus-, infra- ja lainsäädäntötarpeista.

Aiemmat selvitykset paikallisjunaliikenteen tarpeesta ovat liittyneet pääasiassa työssäkäynti- ja asiointiliikenteeseen. Tutkielmani tavoitteena on tuoda esiin paikallisjunaliikenteen tarjoamaa mahdollisuutta kulttuurimatkailulle radanvarsikunnissa. Saavutettavuusalueanalyysin avulla luon karkean kokonaiskuvan paikallisjunaliikenteellä saavutettavissa olevasta kulttuurimatkailusta. Tarkastelen myös asemapaikkojen kulttuurimatkailupotentiaalia kävelyetäisyydellä sijaitsevien kohteiden ja palveluiden perusteella. Tarkasteltavien asioiden pohjalta tutkimuskysymykset ovat seuraavat:

- 1) Mitkä kulttuurimatkailukohteet sijaitsevat kävelyetäisyydellä suunnitelluista asemapaikoista, ja millaisia nämä kohteet ovat?
- 2) Millä asemapaikoilla lähiympäristön olemassa olevat kulttuurimatkailukohteet ja palvelut tarjoavat parhaat edellytykset kulttuurimatkailulle?

2 Tutkimuksen tausta ja teoreettinen viitekehys

2.1 Kulttuurimatkailu ja saavutettavuus

2.1.1 Kulttuurimatkailun määritelmä ja merkitys

Kulttuurimatkailu on matkailun osa-alue, jolla ei ole kansainvälisesti vakiintunutta määritelmää (Eusébio ym. 2013; Kulttuurimatkailun kansallisen... 2023: 13). Yksinkertainen ja perinteinen käsitys kulttuurimatkailusta painottuu historiallisissa kohteissa vierailuun (Mousavi ym. 2016). Nykyisin kulttuurimatkailun nähdään ennemminkin monen asian kokonaisuutena, ja esimerkiksi Opetus- ja kulttuuriministeriön Kulttuurimatkailun kansallisen kehittämisen tiekartassa (2023) kulttuurimatkailu on määritelty seuraavasti: ”Kulttuurimatkailu on kestävä kehityksen mukaista liiketoimintaa ja palveluita, joissa paikallisia kulttuurisia voimavaroja tulkitaan ja tehdään saavutettavaksi matkailijoille, alueen asukkaille ja lähialueiden ihmisille”. Kulttuurimatkailu alueella voi perustua sekä aineelliseen että aineettomaan kulttuurisisältöön, ja toiselta näkökannalta sekä kulttuuriperintöön että nykykulttuuriin (Kulttuurimatkailun kansallisen... 2023: 13; Noonan 2023). Konkreettisesti kulttuurimatkailun kohteet voivat olla esimerkiksi museoita, teattereita, historiallisia alueita, tapahtumia, kulttuurielämyksiä ja luontokohteita.

Kulttuurin merkitys matkailussa on keskeinen, ja se on yli puolelle Suomen matkailijoista vapaa-ajan matkan päämotiivi tai vähintään osa motiivia (Kulttuurimatkailun vaikuttavuusselvitys 2024: 28–29). Kulttuurimatkailun vaikuttavuusselvityksessä (2024) todetaan, että ”kulttuuri luo osan matkailukohteen houkuttelevuudesta, ja ilman kulttuuria useaan suomalaiseen kuntaan suuntautuva matkailu olisi huomattavasti vähäisempää”. Kulttuurimatkailu voi vaikuttaa alueen imagoon positiivisesti, ja kulttuurikohteet sekä -tapahtumat voivat toimia laajalle yleisölle matkailun markkinointivälineinä (Richards 2018; Kulttuurimatkailun vaikuttavuusselvitys 2024: 13–15).

Talouden näkökulmasta kulttuurimatkailu vaikuttaa paikalliseen talouteen sekä suoraan että välillisesti (Brida ym. 2013). Kulttuurimatkailu luo kysyntää sitä tukeville palveluille, kuten majoitus- ja ravintolapalveluille, mikä taas lisää työvoiman kysyntää alueella. Lisäksi kulttuurimatkailun pohjalta syntynyt brändi voi tehdä alueesta veto- ja pitovoimaisemman (Kulttuurimatkailun vaikuttavuusselvitys 2024: 16). Kulttuurimatkailun tuoma taloudellinen hyöty voi myös tukea kulttuuriperinnön säilyttämistä (Richards 2018). Toisaalta tietyillä

alueilla kulttuurimatkailun kasvu ja kehittyminen kohti ”massakulttuurimatkailua” on herättänyt keskustelua ilmiön vaikutuksista kohdealueen kulttuurin säilymiseen.

Kulttuurimatkailualueiden kulttuuritarjonta ja -kysyntä vaihtelee, mikä selittyy muun muassa alueiden historiallisilla taustoilla, kulttuuriperinnöllä sekä erilaisten esitysten ja konserttien tarjonnalla (Noonan 2023). Suurissa kaupungeissa kulttuuritarjonta on monipuolisempaa kuin pienemmillä paikkakunnilla ja yksittäisten kohteiden merkitys on yleisesti vähäisempi kokonaisuuden kannalta (Kulttuurimatkailun vaikuttavuus selvitys 2024: 38). Kysynnän näkökulmasta kulttuurilla voi olla merkittävä rooli matkailun kausiluonteisuuden lieventämisessä, sillä se kykenee houkuttelemaan turisteja matkailusesongin ulkopuolella (Noonan 2023). Lisäksi matkailukysyntä alueella voi kasvattaa kiinnostusta paikallisissa oman alueen kulttuuritarjontaa kohtaan (Kulttuurimatkailun vaikuttavuus selvitys 2024: 16).

Kulttuurimatkailun määritelmä on siis moninainen ja paikkatietoanalyysiin pohjautuvan tutkielmani kontekstissa se vaatii rajaamista. Käsittelen tutkielmassani lähinnä aineellisia kulttuurimatkailukohteita, joita voi sijoittaa kartalle ja käyttää täten paikkatietoanalyysissä. Kulttuurimatkailukohteiden joukossa on myös kohteita, joissa esitetään aineetonta kulttuuria, kuten konsertteja ja esityksiä. Tässä tutkielmassa kiinnitän huomiota kulttuurimatkailualueiden tunnistamiseen ja niiden ominaisuuksien havaitsemiseen paikallisjunaliikenne huomioiden. Tarkempi kuvaus tutkielmassa käyttämästäni kulttuurimatkailukohteiden luokittelusta löytyy alaluvusta 3.1.

2.1.2 Maantieteellinen saavutettavuus ja liikkuminen kulttuurimatkailussa

Maantieteellinen saavutettavuus on laajalti tutkittu asia, ja käsitettä on määritelty ajan saatossa eri tavoin (Geurs & van Wee 2004). Saavutettavuuden käsitettä on lähestytty muun muassa mahdollisuuksien tarjonnan ja liikkumisen helppouden näkökulmista (Hansen 1959; Dalvi & Martin 1976, viitattu Geurs & van Wee 2004). Geurs ja van Wee (2004) määrittelevät saavutettavuuden sen pohjalta, kuinka hyvin maankäyttö- ja liikennejärjestelmät mahdollistavat yksilöiden pääsyn kohteisiin eri kulkumuotojen avulla. Geursin ja van Weenin tutkimuksessa saavutettavuus rakentuu neljästä tekijästä: maankäytöstä, liikenteestä, ajasta ja yksilöllisistä ominaisuuksista. Maankäyttö viittaa esimerkiksi kohteiden määrään ja sijaintiin, kun taas liikenne liittyy matkaan käytettävään aikaan ja vaivaan. Aika puolestaan kuvastaa mahdollisuuksia päästä kohteisiin eri aikoina ja yksilölliset ominaisuudet valmiuksia matkustaa.

Maantieteellinen saavutettavuus on varsin laaja kattokäsite, minkä takia sillä on useita alakäsitteitä. Tutkielmani kontekstissa keskeisimmät käsitteet ovat kumulatiivinen saavutettavuus, käveltävä etäisyys ja potentiaalisen reitin alue (engl. *potential path area*). Kumulatiivisella saavutettavuudella tarkoitetaan sitä, kuinka monta kohdetta on mahdollista saavuttaa tietyllä matkakustannuksella mitatulla alueella (Kelobonye ym. 2020). Matkakustannuksella (engl. *travel cost*) tarkoitetaan resurssia, jota vaaditaan paikasta toiseen siirtymisessä. Näitä ovat esimerkiksi aika ja etäisyys. Käveltävä etäisyys taas kuvaa kävelen saavutettavissa olevaa matkaa, jota voi mitata ajan ja etäisyyden avulla (Yang & Diez-Roux 2012). Potentiaalisen reitin alue kuvaa aluetta, joka on saavutettavissa tietyn rajoitteen, kuten etäisyyden, puitteissa (Patterson & Farber 2015).

Matkailussa kävely voi olla kulkutapa paikasta toiseen, mutta myös tavoitteellinen ajanviettotapa (Ram & Hall 2018). Kävelykelpoiset matkailukohteet voivat houkutella turisteja ja parantaa matkailukokemusta (Ujang & Muslim 2015). Käveltävä etäisyys riippuu kontekstista: Sugiyama ym. (2019) mukaan arkisiin palveluihin suuntautuvassa kävelyssä saavutettavan etäisyyden mittari voisi olla 600–1200 metriä, kun taas luonnonalueille suuntaavassa virkistyskävelyssä 1200 metristä jopa yli 2000 metriin. Kuitenkin tutkitut etäisyydet liittyvät kotoa tehtyihin kävelymatkoihin. Huomionarvoista on, että kävelykäyttäytyminen eroaa merkittävästi paikallisten asukkaiden ja turistien välillä (Ram & Hall 2018). Tämän vuoksi paikallisten asukkaiden liikkumista ei tulisi käyttää suoraan turistien kävelykäyttäytymisen ymmärtämiseen. Turistit ovat kohteissa rajallisen ajan ja haluavat kokea mahdollisimman paljon, mikä voi vaikuttaa heidän liikkumiseensa (Caldeira & Kastenholtz 2019).

Tässä tutkielmassa käveltävän etäisyyden olen määrittänyt 2000 metriin, sillä ihminen pystyy yleisesti kävelemään 1–2 kilometriä ilman vaikeuksia (Horak ym. 2022). Tutkielmassa käytetyn 2000 metrin matkan olen laskenut tieverkkoa pitkin, ja etäisyyden asemapaikasta olen jakanut neliporvaisesti 500 metrin välein käyttäen potentiaalisen reitin alueita. Porrastettua etäisyysjakoa olen hyödyntänyt korostaakseni sitä, että motivaatio kävellä kohteeseen todennäköisesti laskee matkan pidentyessä. 2000 metrin potentiaalisen reitin alueesta käytän tutkielmassa nimitystä ”saavutettavuusalue”. Tutkielmassa käsitellään kumulatiivista saavutettavuutta, mutta otan huomioon myös kulttuurimatkailukohteiden ominaisuuksia ja topologisia suhteita.

2.2 Paikallisjunaliikenne kulttuurimatkailun näkökulmasta

2.2.1 Paikallisjunaliikenteen määritelmä ja tilanne Suomessa

Paikallisjunaliikenteellä tarkoitetaan sellaista matkustajaliikennettä, joka pysähtyy tietyllä alueella, tiheästi sijoitetuilla asemapaikoilla. Paikallisjunat voivat kulkea esimerkiksi kaupunkien tai työssäkäyntialueiden sisällä sekä niiden välillä (Lampinen ym. 2020: 16). Paikallisjunien pääasiallinen tarkoitus on mahdollistaa työssäkäynti- ja asiointiliikenne (Chakour & Eluru 2013). Suomessa paikallisjunaliikennettä operoi tällä hetkellä vain VR Group, ja se käyttää paikallisjunista nimikkeitä *lähijuna* ja *kiskobussi* (ennen *taajamajuna*) riippuen yhteyden luonteesta ja kalustosta (HSL ja VR... 2020; Lampinen ym. 2020: 15–18; Julkisesti tuetun ostoliikenteen... 2024; Kiskobussit s.a.). Tutkielmassani käytän termiä *paikallisjunaliikenne*, sillä se on määritelmänä joustava ja ottaa mielestäni parhaiten huomioon tutkimusalueeni ratasuuntien erilaisuuden. Tutkimusalueeseen ja ratasuuntiin perehdytään tarkemmin luvussa 2.3.

VR:n operoima paikallisjunaliikenne on yhteiskunnan ostoliikennettä, eli julkiset toimijat ostavat yhtiöltä henkilöliikennepalveluja reiteille, jotka eivät ole markkinaehtoisesti kannattavia (Ostoliikennesopimus kaudelle... 2022; Julkisesti tuetun ostoliikenteen... 2024). Suomessa julkisilla varoilla hankittava paikallisjunaliikenne on pääosin Liikenne- ja viestintäministeriön tilaamaa, mutta tulevaisuudessa todennäköisesti muutkin julkiset toimijat ovat enemmän vastuussa ostoliikenteestä (Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2025: 17). Nykyiset ostoliikennesopimukset on solmittu 2030-luvulle asti, minkä jälkeen Suomessa aloitetaan ostoliikenteen kilpailuttaminen (Julkisesti tuetun ostoliikenteen... 2024). Taustalla on Euroopan unionin asetus (1370/2007), joka edellyttää julkisesti ostetun henkilöjunaliikenteen kilpailutusta vuoden 2030 loppuun mennessä (Rinta-Piirto ym. 2025: 8).

Osana pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmaa, on suunnitelmissa perustaa julkinen kalustoyhtiö, jonka kalustoa kilpailutetut toimijat operoisivat (Vahva ja välittävä Suomi... 2023: 109). Orpon hallitusohjelmassa on linjattu myös, että mahdollistetaan ”kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen” osana henkilöjunaliikenteen kilpailun lisäämistä. On huomioitava, että ostoliikenteen järjestäminen ja paikallisjunareittien avaaminen tuo mukanaan suuria kustannuksia niin rakennus- kuin liikennöintivaiheessa (Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2025: 43; Rinta-Piirto ym. 2025: 26). Vaikka kiinnostusta löytyisikin, saattavat kustannusarviot aiheuttaa pelkoa pienemmissä kunnissa (esim. Malkamäki 2024).

2.2.2 Paikallisjunaliikenne ja kulttuurimatkailu

Kirjallisuuden perusteella voi katsoa, että paikallisjunaliikenne ja matkailu voivat olla toisiaan hyödyttäviä. Kulttuurimatkailijoiden kulutuksesta vain pieni osa kuluu itse kulttuuripalveluihin, mutta sen sijaan kulutuksesta suuri osa menee esimerkiksi liikenteeseen (Kulttuurimatkailun vaikuttavuusselvitys 2024: 25). Paikallisjunaliikenteen ensisijainen tarkoitus ei ole mahdollistaa vapaa-ajan matkailua, mutta se kuitenkin mahdollistaa matkailijoiden kulkemisen matkailualueille ja -palveluihin (Dickinson & Lumsdon 2010: 106). Matkailulla on kausiluonteinen vaikutus julkisen liikenteen täyttöasteeseen (Le-Klähn & Hall 2015). Matkailusesongin aikana matkailijoiden suosiman julkisen liikenteen kysyntä voi olla erittäin suurta, kun taas sesongin ulkopuolella matkustajamäärät voivat laskea tuntuvasti. Toimiva, luotettava ja laaja julkinen liikenne tekee kuitenkin kohteesta houkuttelevamman matkailijalle. Matkailusta saatavat tulot puolestaan edistävät julkisen liikenteen kehittämistä.

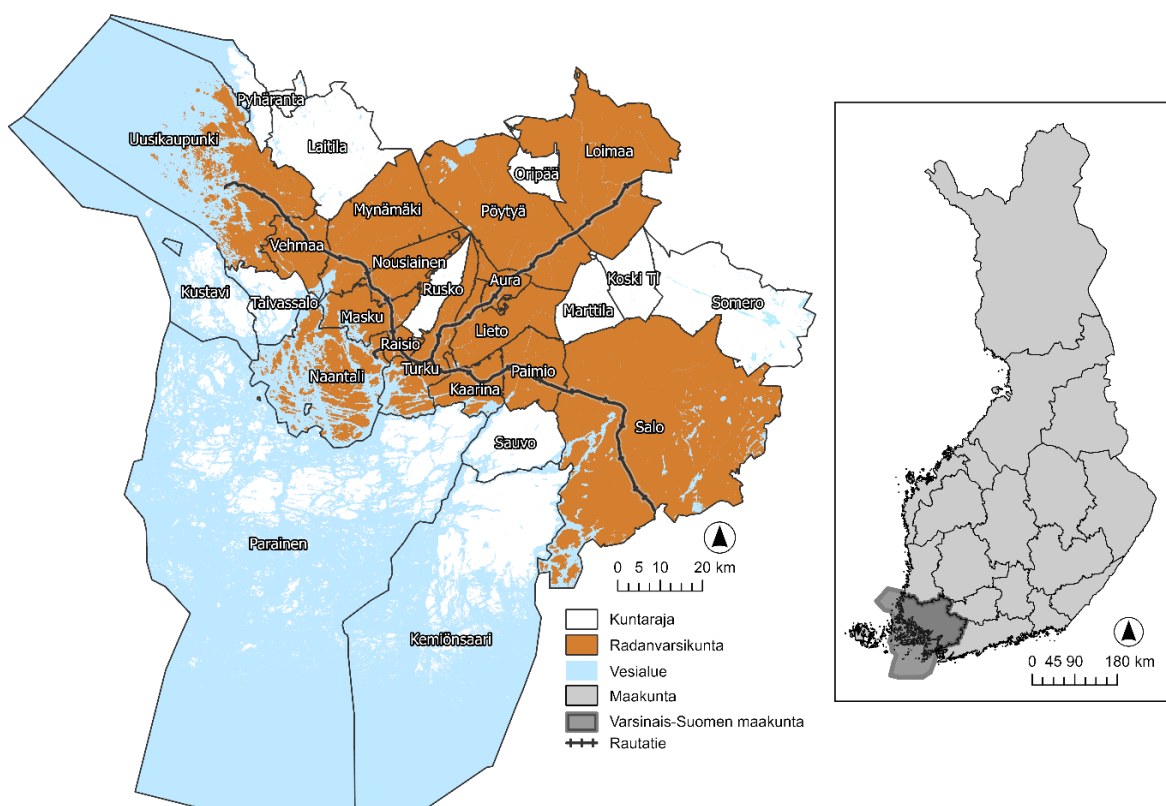
Junaliikenne voi lisätä matkailukohteen vetovoimaa ja vaikuttaa alueelliseen brändäykseen (Peira ym. 2022). Junaliikenne voi edistää matkailukohteen paikallisyhteisöjen kehitystä esimerkiksi työpaikkojen luomisen ja elintason paranemisen muodossa. Junaliikenteen vaikutus matkailuun on nähtävissä myös laajemmin – esimerkiksi matkailijan ja ilmaston näkökulmasta. Matkailijalle juna voi olla siirtymisvälineen lisäksi myös yksi matkailun kohteista (Dickinson & Lumsdon 2010). Lisäksi maalaismaiseman läpi kulkevat paikallisjunareitit voivat kiinnostaa matkailijoita. Myös ympäristötietoisuus voi osaltaan vaikuttaa siihen, että vapaa-ajan matkailija valitsee juuri junan kulkuvälineeksi, vaikkakin matka-aika ja kustannukset ovat usein ratkaisevassa asemassa valitessa esimerkiksi auton ja junan välillä (Nerhagen 2003; van der Waerden & van der Waerden 2018).

Matkailun ympäristökuormituksesta suuri osa koostuu liikkumisesta, ja junaliikenteen on katsottu olevan suhteellisen vähähiilinen liikkumismuoto (UNWTO 2019; Liikenne on merkittävä... 2022). Toisaalta on huomioitava, että junaliikenne on vähäpäästöinen verrattuna muihin liikennemuotoihin, esimerkiksi lentämiseen ja yksityisautoiluun, vain silloin, kun junaliikenteen käyttämä sähkö tulee vähähiilisestä ja uusiutuvasta lähteestä (Chenoweth 2009). Esimerkiksi VR:n mukaan sen junista valtaosa kulkee vesivoimalla tuotetulla sähköllä (Jokainen junamatka on... 2019). Toisaalta uudet ratahankkeet ja myös jopa vanhojen ratojen parannushakkeet aiheuttavat luontokatoa ja ympäristöhaittoja (Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2025: 42)

2.3 Tutkimusalueena Varsinais-Suomen radanvarsikunnat

2.3.1 Alueen esittely ja kulttuurimatkailu

Varsinais-Suomen maakunnassa on 27 kuntaa tai kaupunkia, joista 15 on radanvarsikuntia eli kuntia, joiden alueella kulkee käytössä oleva rautatie. Radanvarsikuntiin kuuluvat Turku, Raisio, Naantali, Salo, Uusikaupunki, Loimaa, Kaarina, Paimio, Lieto, Masku, Mynämäki, Nousiainen, Vehmaa, Aura ja Pöytyä (kuva 1). Varsinais-Suomen radanvarsikunnissa rautatie kulkee kunnan keskuksen läpi kaikissa muissa kunnissa paitsi Mynämäessä, Nousiaisissa, Raisiossa, Pöytyällä ja Kaarinassa.

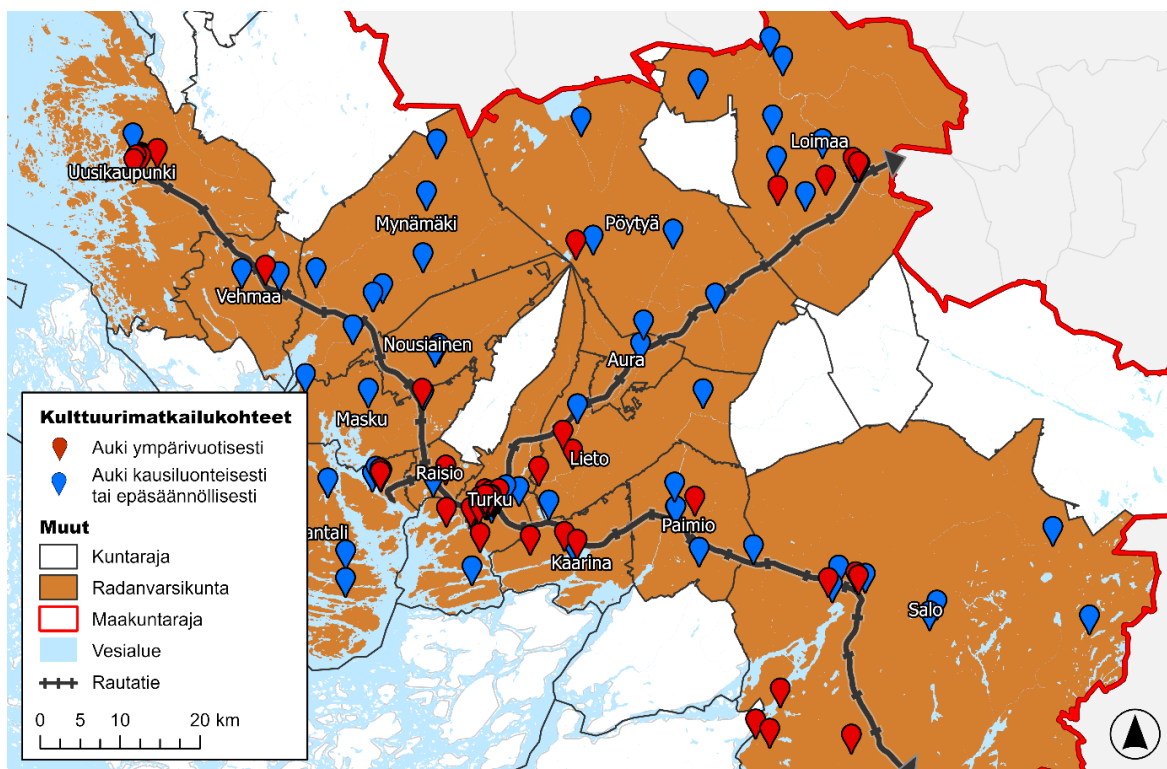


Kuva 1. Varsinais-Suomen radanvarsikunnat (Lähde: Maastotietokanta 2025).

Varsinais-Suomen liitto on laatinut vuosille 2021–2027 matkailuelinkeinon kehittämisen tiekartan, jonka tarkoituksena on toimia ohjenuorana maakunnan matkailun kehittämistyössä (Yhdessä kestävä... s.a.). Tiekartassa on määritelty maakunnan matkailun visio seuraavasti: ”Varsinais-Suomi on Pohjoismaiden kestävimmin kasvava, ympärivuotinen saaristo-, luonto- ja kulttuurimatkailun kohde, jonka palvelut ovat helposti saavutettavissa ja ostettavissa”. Liikenteen kehittämiskohteina on erityisesti saaristo- ja rannikkoliikenne, mutta myös paikallisjunaliikenteen käynnistämistä edistetään.

Varsinais-Suomessa on tilastojen perusteella merkittävät matkailu- ja kulttuuritoimialat valtakunnallisessa mittakaavassa, sillä maakunnan kulttuuritoimijat vastaavat noin seitsemästä prosentista kulttuurin toimialojen työllisestä työvoimasta (Kulttuurimatkailun vaikuttavuus selvitys 2024: 50–59). Matkailualalla vastaava luku oli yli kahdeksan prosenttia. Vuoden 2024 alustavien museotilastojen perusteella Varsinais-Suomen museokohteet keräsivät yli 860 000 vierailua, mikä on maakuntien vertailussa kolmanneksi eniten (Museotilasto 2024).

Varsinais-Suomen radanvarsikunnissa kulttuurimatkailukohteiden kirjo on laaja, mutta ne painottuvat maakunnan suurimpiin kaupunkeihin – eritoten Turkuun, Saloon, Loimaalle, Uuteenkaupunkiin ja Naantaliin (kuva 2). Kulttuurisisältö vaihtelee paljon ja on pääsääntöisesti monipuolisempaa sellaisilla alueilla, missä kohteita on useampia. Aukiolokausien puolesta kohteet jakautuvat tasan ympärivuotisesti auki oleviin sekä sellaisiin kohteisiin, jotka ovat auki kausiluonteisesti tai epäsäännöllisesti. Ympärivuotiset kohteet sijaitsevat pääasiassa radanvarsikuntien keskuksien ympäristössä. Kausiluonteisesti tai epäsäännöllisesti auki olevat kohteet sen sijaan sijoittuvat sekä keskuksiin että niiden ulkopuolelle. Ympärivuotisten kohteiden kulttuurisisältö on monipuolista, mutta kausiluonteisten tai epäsäännöllisesti auki olevat kohteet ovat suurimmaksi osaksi museoita. Tätä selittää osittain se, että radanvarsikunnissa on suuri määrä erilaisia kotiseutumuseoita, joiden aukiolo painottuu kesäkuukausille.



Kuva 2. Varsinais-Suomen radanvarsikuntien kulttuurimatkailukohteiden sijainnit ja luonnehdinnat aukiolokausista (Lähde: Maastotietokanta 2025).

2.3.2 Paikallisjunaliikenteen historia ja nykytilanne

Varsinais-Suomen radanvarsikuntien alueella on ollut paikallisjunaliikennettä, joka on kuitenkin loppunut 1990-luvun puoliväliin mennessä kaikilta maakunnan rataosuuksilta (Iltanen 2009: 39–45 & 100–115). Uusikaupunki-Turku-osuudella se loppui vuonna 1993, minkä jälkeen rataosuudella on ollut vain rahtikuljetuksia. Matkustajajunaliikenne Naantaliin loppui vuonna 1990, kun laivajunayhteyksiä ei enää jatkettu. Turusta Loimaalle viettävällä rataosuudella taas paikallisjunaliikenne loppui vuoden 1991 jälkeen ja Turku-Salo-rataosuudella vuonna 1988 kannattamattoman paikallisjunakokeilun myötä. Paikallisjunaliikenteen alasajon jälkeen lakkautettujen asemapaikkojen laiturit ovat suurelta osin purettu (Alameri ym. 2021: 4). Paikallista joukkoliikennettä järjestetään nykyisin linja-autoilla esimerkiksi Turun seudun joukkoliikenteen eli Fölin ja ELY-keskuksen ostoliikenteenä (Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2025: 17).

Tällä hetkellä Turussa, Loimaalla ja Salossa ovat Varsinais-Suomen ainoat käytössä olevat matkustajajunille tarkoitetut asemapaikat, mutta ne palvelevat vain kaukojunaliikennettä. Käytössä olevat asemapaikat ovat Turku, Kupittaa, Turku Satama, Salo ja Loimaa (Rautatieasemat ja reitit s.a.). Maakunnan junaliikenne on markkinaehtoista lukuun ottamatta Turusta Lappiin kulkevia yöjunia (Rinta-Piirto ym. 2025: 47).

Varsinais-Suomessa on 2020-luvun alusta lähtien tehty selvityksiä liittyen alueelliseen junaliikenteeseen eri ratasuunnilla (Junaliikenteen edistäminen s.a.). Selvityksien laajuus on vaihdellut rataosuustason suunnitelmista ja laskemista asemapaikkakohtaisiin tarkasteluihin. Selvitykset tähän asti ovat arvioineet esimerkiksi käyttäjäpotentiaalia, kustannusten jakoa ja radan liikennöinnin aloittamiseen liittyviä infrakustannuksia (esimerkiksi Miettinen ym. 2023; Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen... 2023; Rinta-Piirto ym. 2025).

Vuonna 2024 Varsinais-Suomen radanvarsikunnat Nousiaista lukuun ottamatta käynnistivät Lähijuna Varsinais-Suomeen -projektin (Lehtola 2024). Sen vastuukuntana on Turku ja projektin tehtävänä on luoda kokonaiskuva Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen toteuttamisesta. Hanke koskee kaikkia Turusta lähteviä ratasuuntia eli Turku-Naantali-, Turku-Uusikaupunki-, Turku-Tampere- ja Turku-Salo-välejä.

2.3.3 Suunnitellut paikallisjunayhteydet ja asemapaikat Varsinais-Suomessa

Traficommin selvityksessä *Selvitys: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla (2025)* esitellään kolme vaihtoehtoa henkilöjunien ostoliikenteen järjestämisestä Suomessa 2030-luvulla. Ensimmäisessä vaihtoehdossa ostoliikennettä ei laajenneta, toisessa vaihtoehdossa tehdään alueiden toivomia laajennuksia suhteellisen pienin investoinnin ja kolmannessa vaihtoehdossa raideinfraa kehitetään laajasti ja ostoliikennettä laajennetaan entisestään (Ranta-Piirto ym. 2025; Nokkala 2025).

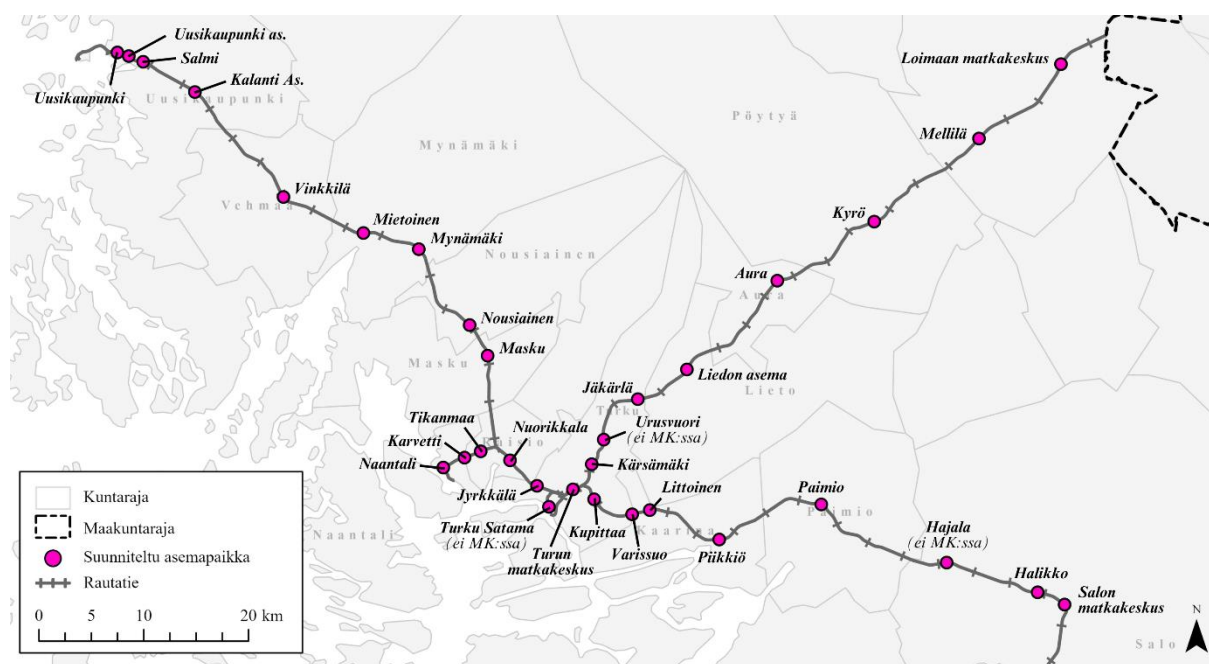
Ensimmäinen vaihtoehto tarkoittaisi Varsinais-Suomessa sitä, että paikallisjunaliikennettä ei käynnistetä. Toinen vaihtoehto sen sijaan tarkoittaisi paikallisjunaliikenteen kulkemista Turku-Naantali-, Salo-Turku ja Turku-Tampere-väleillä. Näillä rataosuuksilla olisi mahdollista aloittaa liikenne pääpiirteissään 2030-luvun alussa. Kolmannen vaihtoehdon myötä Turku-Uusikaupunki-väli voisi kuulua myös paikallisjunaliikenteeseen. Kolmas vaihtoehto vaatii kuitenkin toisen vaihtoehdon toteutumista, mikä taas tarkoittaa sitä, että henkilöliikenne Uudenkaupungin radalla alkaisi vasta muiden jälkeen myöhemmin 2030-luvulla. Selvityksen mukaan Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen aloittaminen edellyttää sitä, että Turun ja Helsingin välisen Länsirata-hankkeen ensimmäinen osa toteutetaan. Hankkeen kustannusarvio on yli miljardi euroa ja sen rahoittamisesta on isoja kiistoja tutkielman tekohetkellä (Santaharju ym. 2025; Vehmanen 2025; Ihatsu & Lepänrinne 2025).

Ratasuuntien välillä on joitakin samankaltaisuuksia ja eroavaisuuksia, jotka vaikuttavat paikallisjunaliikenteen suunnitteluun. Jokaisella ratasuunnalla asemapaikkojen rakentamisesta tulee väistämättä kuluja, mutta eroja ratasuuntien välillä löytyy esimerkiksi kunnan, sähköistyksen ja investointitarpeen osalta (Rinta-Piirto ym. 2025: 26). Esimerkiksi Uudenkaupungin rata vaatii kunnostustyöt matkustajajunanopeuksia varten ja Naantali-Raisio-väli sähköistyksen. Kustannukset eri yhteysväleille ovat erilaiset: esimerkiksi Turku-Tampere-välin investointitarve on alhaisimmillaan 12,5 miljoonaa euroa, kun taas Uudenkaupungin radan kohdalla summa on noin 150 miljoonaa.

Radanvarsikuntien investointihalukkuudesta ei ole vielä varmuutta, mutta kiinnostusta paikallisjunaa kohtaan on ollut (Rinta-Piirto ym. 2025: 40). Syitä kiinnostukselle voi löytää aluekehityksestä sekä varsinaissuomalaisen arjesta (Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2025: 40; Lähijunaliikenne kiinnostaa... s.a.). Varsinais-Suomen liiton liikennejärjestelmästrategiassa linjataan, että paikallisjunaliikenne ”vahvistaa asemapaikkakuntien kehitystä ja tasapainottaa maakunnan kasvua luomalla houkuttelevampia

asumis- ja työskentelyvaihtoehtoja myös Turun ydinalueen ulkopuolelle” (Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2025: 40). Varsinais-Suomen liiton ja Valonian vuonna 2022 toteuttaman kyselyn perusteella varsinaissuomalaiset olisivat kiinnostuneita käyttämään paikallisjunaliikennettä, ja syiksi mahdolliselle käytölle mainittiin muun muassa matkustamisen mukavuus, nopeus, helppous ja ympäristöystävällisyys (Lähijuna kiinnostaa... s.a.).

Varsinais-Suomen liitto on laatinut maakunnan alueelta 32 suunnitellun asemapaikan listan, joista 29 on sisällytetty maakuntakaavaan (kuva 3). Maakuntakaavan ulkopuolisia asemia ovat Turussa sijaitsevat Turun Satama ja Urusvuori sekä Salossa sijaitseva Hajala. Nykyisistä asemapaikoista uudella nimellä on Turku (Logomo), jonka nimi on Turun matkakeskus, minkä lisäksi Salo on Salon matkakeskus ja Loimaa Loimaan matkakeskus. Turun satama - asemapaikka on samalla nimellä, mutta eri sijainnilla, sillä sen sijainti muuttuu, kun uusi satamarata rakennetaan. Jokaisessa Varsinais-Suomen radanvarsikunnassa on vähintään yksi suunniteltu asemapaikka. Eniten on Turussa, jossa on kaikkiaan seitsemän suunniteltua asemapaikkaa. Suunniteltujen asemapaikkojen sijainti ja määrä saattavat muuttua esimerkiksi radanvarsikuntien yhteisen projektin edetessä ja suunnitelmien saadessa lisää konkretiaa.



Kuva 3. Suunnitellut asemapaikat Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteelle (Lähde: Maastotietokanta 2025; Suunnitellut asemapaikat s.a.).

3 Aineistot ja menetelmät

3.1 Aineistot

Tutkielmassa käyttämäni aineistot ovat pääosin paikkatietoaineistoa, josta on koostettu taustoittavia teemakarttoja sekä analyysien tuloksia esitteleviä tuloskarttoja (taulukko 1). Kaikki aineistot kulttuurimatkoaineistoa lukuun ottamatta ovat jonkin muun tahon tuottamaa.

Taulukko 1. Tutkielmassa käytetyt paikkatietoaineistot.

Tiedot	Tuottaja	Aineiston nimi	Vuosi	Avoimuus
Suunnitellut asemapaikat	Varsinais-Suomen liitto	-	s.a.	Avoim (maakuntakaava on avoin)
Kulttuuri-matkailukohteet	Ville Rummukainen	Kulttuurimatkoaineistot Varsinais-Suomen radanvarsikunnissa	2025	Ei
Kuntarajat, rautatiet, hydrografia (meri, järvet, isot joet)	Maanmittauslaitos	Maastotietokanta	2025	Avoim
Tieverkko	OpenStreetMap	-	2025	Avoim
Majoitusliikkeet, myymälät, ravintolat	Tilastokeskus	YKR-ruutuaineisto	2025	Ei

Käyttämäni kuntarajat, vesialueet sekä rautatiet ovat Maanmittauslaitoksen ylläpitämästä Maastotietokannasta. Olen käyttänyt Maastotietokannan hydrografia -aineistosta vain merta, järviä ja leveitä virtavesialueita kuvaavia aineistoja osoittamaan Varsinais-Suomen vesialueita. Saavutettavuusalueanalyysissä olen hyödyntänyt lähdemateriaaleina suunniteltuja asemapaikkoja sekä OpenStreetMap-tieaineistoa. Suunniteltujen asemapaikkojen sijainnit ovat saatu Varsinais-Suomen liitolta pisteaineistona ja suurin osa asemapaikkojen sijainneista perustuu voimassa olevaan maakuntakaavaan. Tekemissäni kartoissa käy ilmi, mitkä suunnitelluista asemapaikoista eivät kuulu maakuntakaavaan. Tieverkkoaineiston olen ladannut QGISin QuickOSM-laajennuksen kautta ilman tietyyppien rajauksia. Teitä ei siis ole rajattu kävelyteihin, vaan kaikki tiet kuuluvat analyysissä käytettyyn aineistoon. Tälle perusteena on se, että maaseudulla voidaan kävellä usein tienvierustaa pitkin, vaikka varsinaisia kevyenliikenteenväyliä ei olisikaan.

Asemapaikkojen läheisyydessä olevien palveluiden tarkasteluun olen käyttänyt Tilastokeskuksen YKR-ruutuaineistoa. YKR-ruutuaineisto on luvanvarainen aineisto, joka esittää erilaisia tilastotietoja 250x250 metrin suuruisilla alueilla. Tutkielmassani hyödynnän aineiston tietoja majoitusliike-, myymälä- sekä ravintolarakennusten määrästä Varsinais-Suomen radanvarsikuntien alueella. Nämä ovat YKR-ruutuaineistossa Liikerakennukset -rakennusluokan alaluokkia (Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä... 2025).

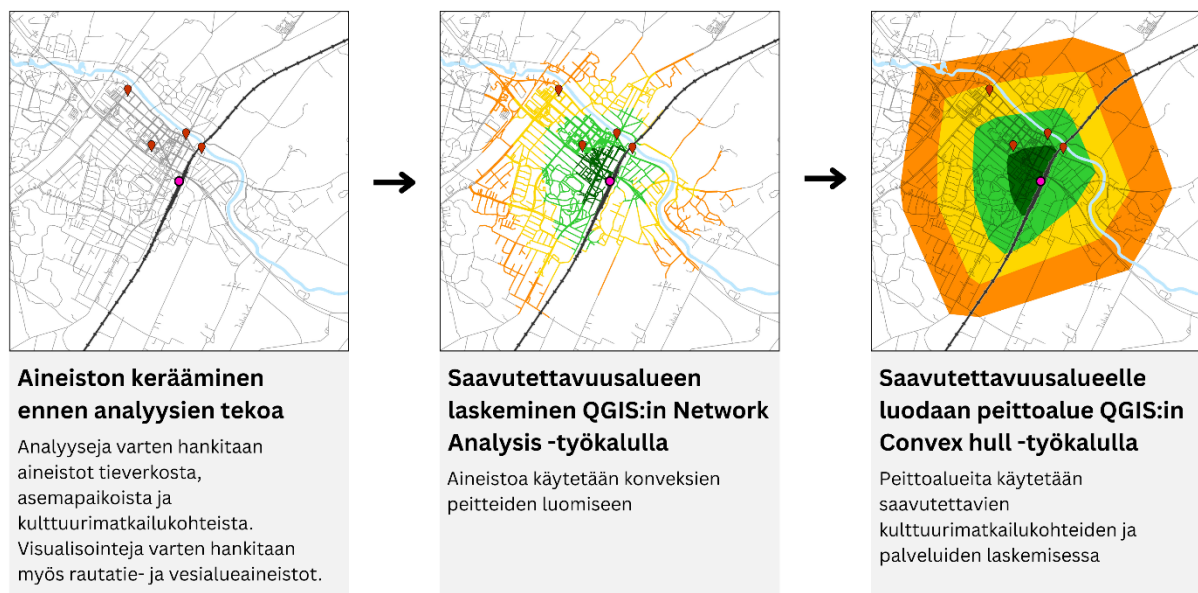
Tuottamani kulttuurimatkailukohdeaineisto listaa Varsinais-Suomen radanvarsikuntien kulttuurimatkailukohteet pistemäisinä (x,y) -koordinaatteina. Kohteet ovat koottu helmimaaliskuussa 2025 pääosin kuntien matkailusivuilta, mutta myös Google Mapsin kohderajausta käyttäen. Kuntien matkailusivuja käyttämällä olen pyrkinyt löytämään niitä kulttuurimatkailukohteita, joita radanvarsikunnat pitävät keskeisinä. Suurin osa kohteista on pistemäiseen dataan soveltuvia rakennuksia, mutta osa on esimerkiksi kulttuurisesti arvokasta rakennettua ympäristöä, jollaista on hankala sijoittaa tiettyyn koordinaattipisteeseen. Tällaisten kohdalla olen arvioinut jonkin pisteen edustamaan koko aluetta. Kohteiden koordinaatit ovat kerätty Google Mapsista käyttäen matkailusivuilla tai Mapsin hausta löytyvää osoitetta.

Aineistosta olen rajannut pois mahdollisimman vähän kulttuurimatkailukohteita, koska kohteiden kiinnostavuus ja merkitys ovat subjektiivisia, sekä kunnat haluavat painottaa matkailusivuillaan eri mittaluokan kohteita. Aineistossa on kaikkiaan 134 kohdetta, jotka ovat luokiteltavissa kulttuurisisällön ja aukiolon mukaan. Kulttuurimatkailukohteista 73 (54,5 %) on kategorisoitavissa museoiksi, 18 (13,4 %) kulttuurihistoriallisiksi ympäristöiksi tai rakennuksiksi, 16 (11,9 %) gallerioiksi tai taiteilijakodeiksi, 7 (5,2 %) teattereiksi, 6 (4,5 %) kulttuurikeskuksiksi ja 14 (10,4 %) muiksi kohteiksi. Kulttuurimatkailukohteiden ajallinen saavutettavuus on jakautunut tasan: puolet eli 67 (50,0 %) kohteista on ympärivuotisesti auki ja vastaavasti 67 (50,0 %) on auki kausiluonteisesti tai epäsäännöllisesti. Katégoria- ja aukiolokausiattribuutit ovat arvioitu kuntien matkailusivujen ja kohteiden omien nettisivujen perusteella. Kaikki kulttuurimatkailukohteet ovat esitetty liitteessä 1.

3.2 Saavutettavuusalueanalyysi

Tutkielmani paikkatietoanalyysit olen tehnyt QGIS-sovelluksen Network Analysis- ja Convex Hull -työkaluilla (kuva 4). Network Analysis -työkalu toimii niin, että algoritmi laskee etäisyyksiin perustuvat saavutettavuusalueet pistejoukolle käyttäen lähdemateriaalina saatua tieaineistoa (Network analysis s.a.). Tutkielmassani vaikutusalueet laskin alkaen suunnitelluista asemapaikoista ja tieaineistona olen käyttänyt OpenStreetMapin tieverkkoaineistoa.

Vaikutusalueet ovat laskettu tieverkkoa pitkin siten, että algoritmi palauttaa kaikki ne tieosuudet, jotka ovat saavutettavissa annetulla etäisyydellä. Saavutettavuusalueen kooksi olen määrittänyt neliportaisesti 500, 1000, 1500 ja 2000 metriä kuvaamaan saavutettavuuden heikkenemistä etäisyyden kasvaessa. Menetelmä ottaa laskelmissa huomioon vain teiden pituudet. Network Analysis -työkalulla saatujen neljän kävelyetäisyyttä kuvaavan tieaineiston päälle asetetaan kullekin etäisyystasolle *Convex hull* eli karkeasti suomennettuna *konvekssi peite*. Näin muodostuu neljä monikulmionmuotoista vaikutusaluetta, joiden sisällä olevat kulttuurimatkoilukohteet ovat verkkoanalyysin perusteella saavutettavia kävelen. Huomionarvoista on, että konvekssi peite on karkea ääri viivoitustyökalu eikä huomioi tieverkosta irrallisia, niin sanottuja ”tyhjiä” alueita, kuten vesistöjä ja rakennuksia. Konvekssi peite saattaa ulottua tällaisille alueille, vaikka ne eivät todellisuudessa kuulu tieverkon kautta saavutettavaan alueeseen.



Kuva 4. Tutkielman saavutettavuusalueanalyysin työvaiheet.

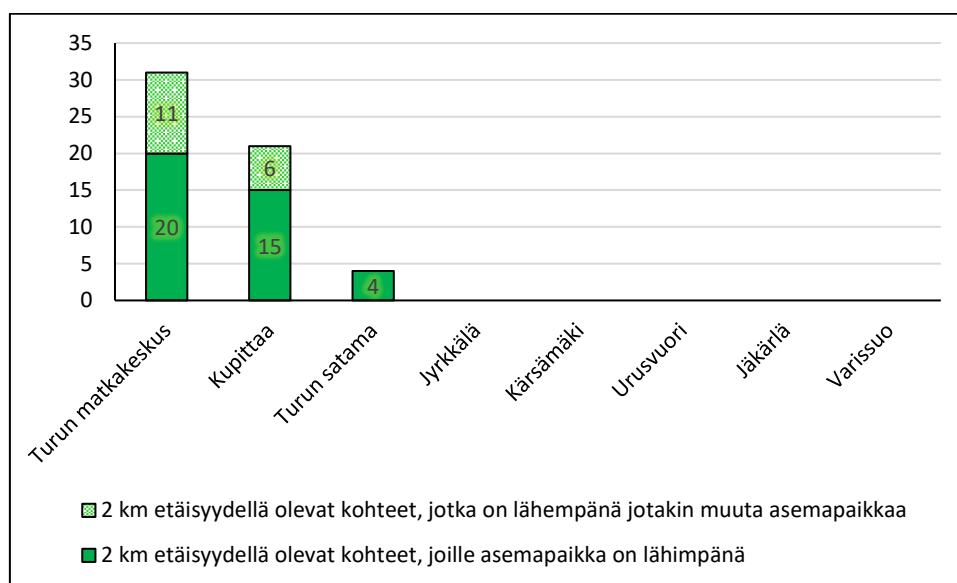
Lopullisten saavutettavuusalueiden avulla olen laskenut saavutettavan kävelymatkan päässä olevat kulttuurimatkoilukohteet. Lisäksi olen hyödyntänyt saavutettavuusalueita palveluiden laskemisessa. Palvelut – eli tässä tapauksessa myymälät, majoitusliikkeet ja ravintolat – on esitetty kartalla 250 x 250 metrin suuruisina ruutuaineistoina. Tulososiossa olen tarkastellut sitä, onko kunkin palvelutyypin rakennuksia vähintään yksi kappale saavutettavuusalueella. Käytännössä tällä tarkastelulla selvitän, osuuko vähintään yksi palvelun olemassaolosta kertova ruutu osittain tai kokonaan saavutettavuusalueelle.

4 Tulokset

4.1 Saavutettavat kohteet asemapaikoittain

4.1.1 Turku

Turkuun suunnitelluista paikallisjunaliikenteen asemapaikoista vain Turun matkakeskuksesta, Kupittaalta ja Turun satamasta on enintään kahden kilometrin kävelyetäisyydellä kulttuurimatkailukohteita (kuva 5). Nämä kolme asemapaikkaa sijaitsevat Turun keskustan suuralueella. Turun matkakeskuksen ja Kupittaan asemien saavutettavuusalueet lomittuvat jonkin verran Aurajoenrannassa, minkä vuoksi osa kulttuurimatkailukohteista on saavutettavissa kummaltakin asemalta. Lähin asemapaikka saavutettavalle kulttuurimatkailukohteelle on 20 tapauksessa Turun matkakeskus, 15 tapauksessa Kupittaa ja neljässä tapauksessa Turun satama. Kaiken kaikkiaan Turun kaupungin 45 kulttuurimatkailukohteesta 39 (86,7 %) on enintään kahden kilometrin kävelymatkan päässä lähimmästä suunnitellusta asemapaikasta.

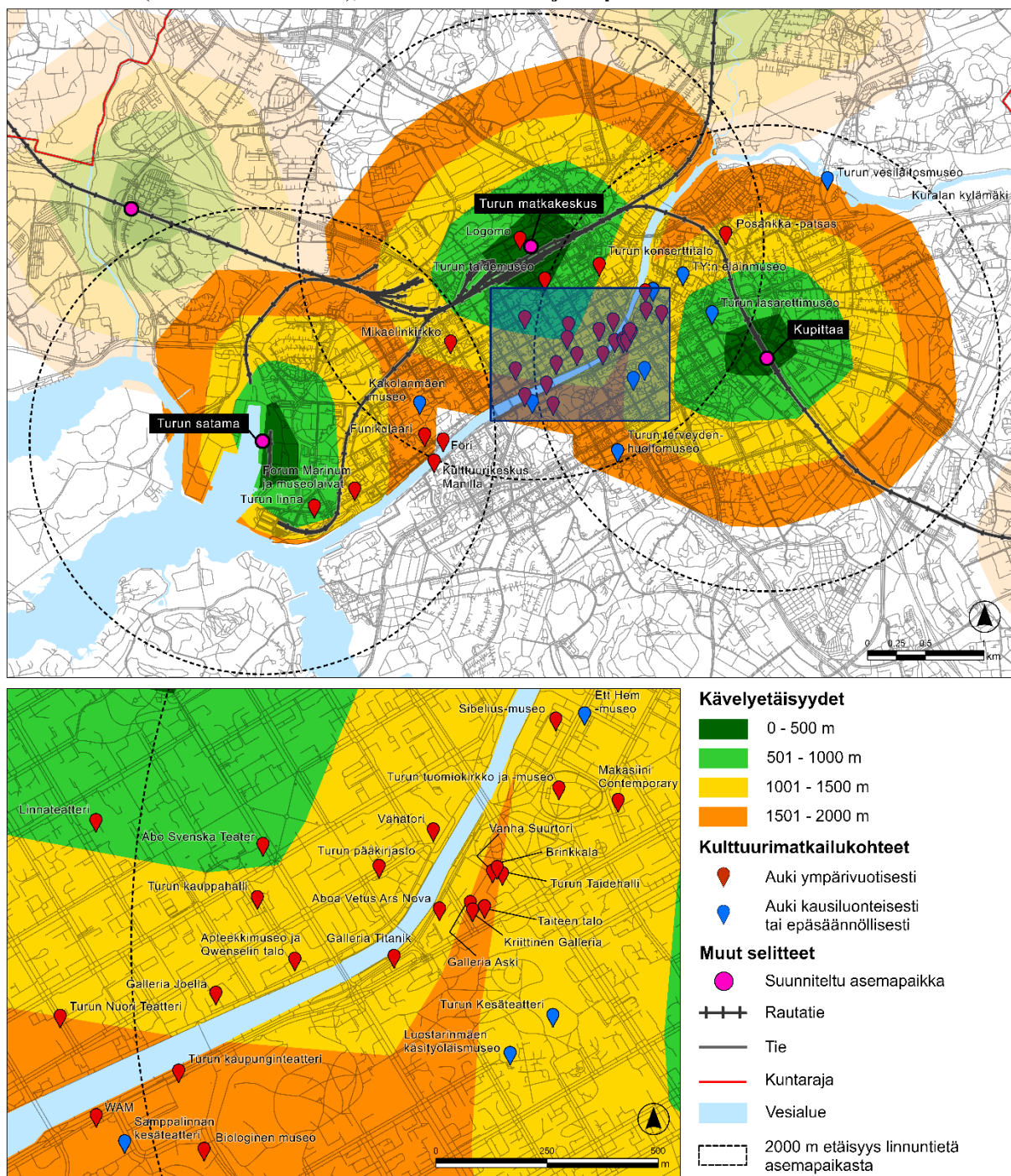


Kuva 5. Saavutettavien kulttuurimatkailukohteiden lukumäärä Turun suunnitelluilta asemapaikoilta.

Turun alueella saavutettavat kulttuurimatkailukohteet eivät sijoitu suurimmalta osin suunniteltujen asemapaikkojen välittömään läheisyyteen (kuva 6). Sen sijaan suuri osa saavutettavista kohteista sijaitsee noin 1–2 kilometrin päässä lähimmästä asemapaikasta. Suuri osa Turun kulttuurimatkailukohteista on keskittynyt ydinkeskustaan sekä Aurajoen varrelle. Turun keskustan suuralue on koko tutkielman tutkimusalueen ylivoimaisesti suurin

kulttuurimatkailukeskittymä kohteiden määrässä ja kulttuurin monipuolisuudessa mitattuna. Saavutettavien kohteiden joukkoon kuuluu kaikkiaan 16 museota, 6 teatteria, 4 kulttuurihistoriallista rakennusta tai aluetta, 5 galleriaa, 3 kulttuurikeskusta ja 5 muuksi kulttuurimatkailukohteeksi luokiteltua kohdetta. Saavutettavat kohteet ovat pääasiassa ympärivuotisesti auki lukuun ottamatta muutamia kesäteattereita ja museoita.

Turun satama (ei maakuntakaavassa), Turun matkakeskus ja Kupittaa

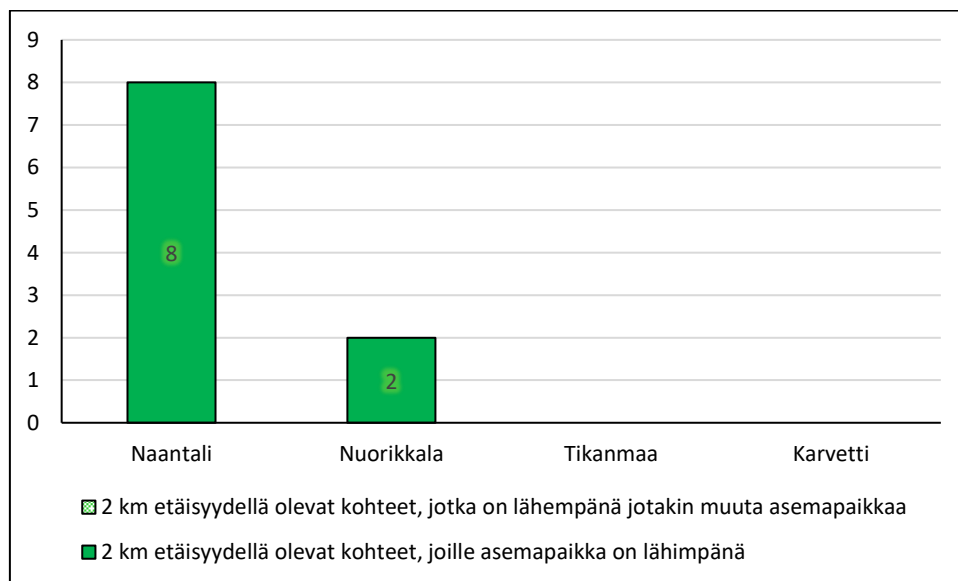


Kuva 6. Saavutettavat kulttuurimatkailukohteet Turun suunnitelluilta asemapaikoilta (Lähde: OpenStreetMap 2025; Maastotietokanta 2025; Suunnitellut asemapaikat s.a.).

Turun asemapaikkojen saavutettavuusalueiden ulkopuolelle jäävät Ruissalon saarella sijaitseva Turun yliopiston kasvitieteellinen puutarha, Kuralan kylämäki sekä Kaksikerrassa sijaitsevat Brinkhallin kartano ja Taidekappeli. Aurajoen rannassa sijaitsevat Föri-lautta ja Kulttuuritehdas Manilla jäävät hienoisesti Turun sataman ja Turun matkakeskuksen saavutettavuusalueiden ulkopuolelle.

4.1.2 Raisio ja Naantali

Raisioon ja Naantaliin suunnitelluista asemapaikoista Nuorikkalan ja Naantalın asemapaikat ovat sellaisia, joiden saavutettavuusalueella on kulttuurimatkailukohteita (kuva 7). Nuorikkalan asemapaikka sijaitsee Raision ydinkeskustasta länteen ja Naantalın asemapaikka sijaitsee lähellä kaupungin keskustaa ja vanhaakaupunkia. Raision Nuorikkala on lähin asemapaikka kaupungin molemmille saavutettaville kulttuurimatkailukohteille. Naantalın asemapaikka saavuttaa myös hyvin kaupungin kulttuurimatkailukohteita, sillä kaupungin 12 kohteesta 8 (66,7 %) on enintään kahden kilometrin kävelymatkan päässä asemasta.

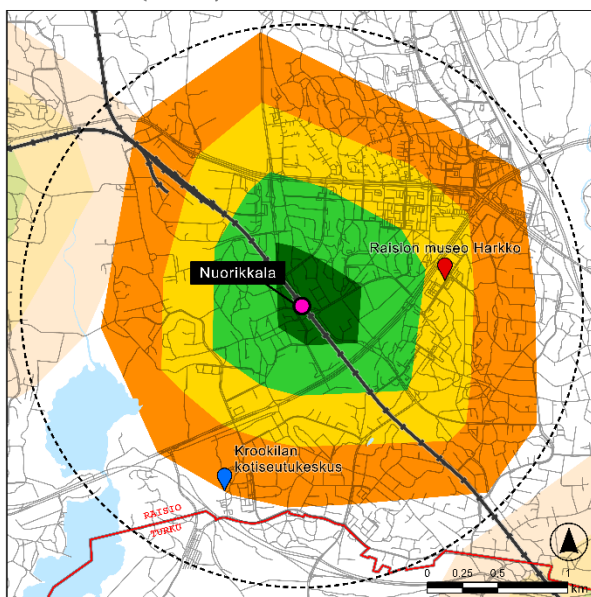


Kuva 7. Saavutettavien kulttuurimatkailukohteiden lukumäärä Raisioon ja Naantaliin suunnitelluilta asemapaikoilta.

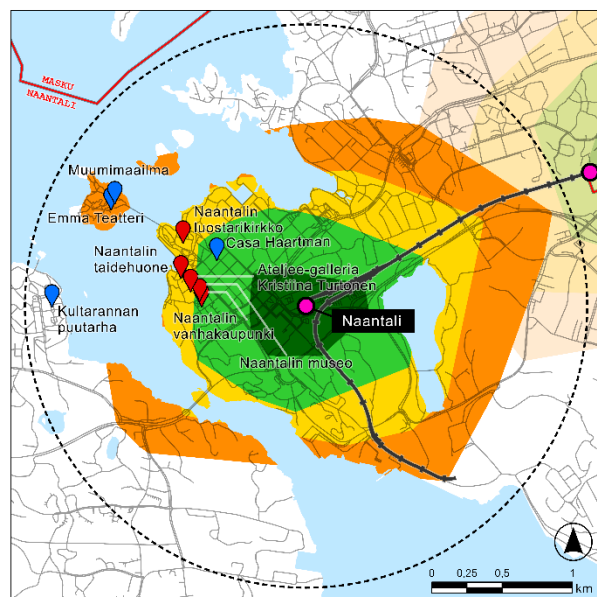
Nuorikkalan asemapaikalta olisi saavutettavissa Raision kaupungin molemmat kulttuurimatkailukohteet; ydinkeskustan lähellä sijaitseva Raision museo Harkko sekä Turun ja Raision rajalla sijaitseva Krookilan kotiseutukeskus (kuva 8). Kohteet sijaitsevat siis vaikutusalueen eri puolilla, Nuorikkalan asemapaikasta yli kilometrin päässä. Näistä kahdesta kohteesta vain Raision museo Harkko on avoinna ympäri vuoden. Naantalın asemapaikalta

kävelyetäisyyden päässä olisi Naantalin vanhankaupungin ympäristössä olevat museot (Naantalin taidehuone, Naantalin museo ja Casa Haartman), Ateljee galleria Kristiina Turtonen ja kulttuurihistoriallisesti merkittävä Naantalin luostarikirkko. Kävelyetäisyyden päässä ovat myös Kailon saarella sijaitsevat Muumimaailma ja Emma Teatteri. Saavutettavat kohteet sijaitsevat kaikki lähellä toisiaan, asemapaikasta noin 1–2 kilometriä luoteeseen. Ympäri vuoden avoinna olevat kohteet painottuvat vanhaankaupunkiin. Naantalissa vaikutusalueiden ulkopuolelle jäävät Luonnonmaan saarella sijaitseva Kultarannan puutarha sekä Otavan saarella sijaitsevat Kollolan kotiseututalo, Rymättylän kotiseutumuseo ja Silliperinнемuseo Dikseli.

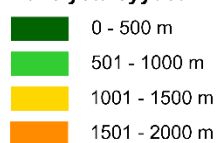
Nuorikkala (Raisio)



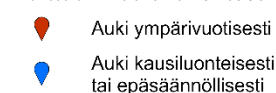
Naantali



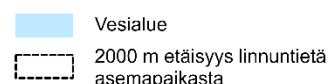
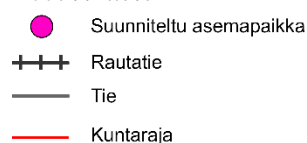
Kävelyetäisyydet



Kulttuurimatkailukohteet



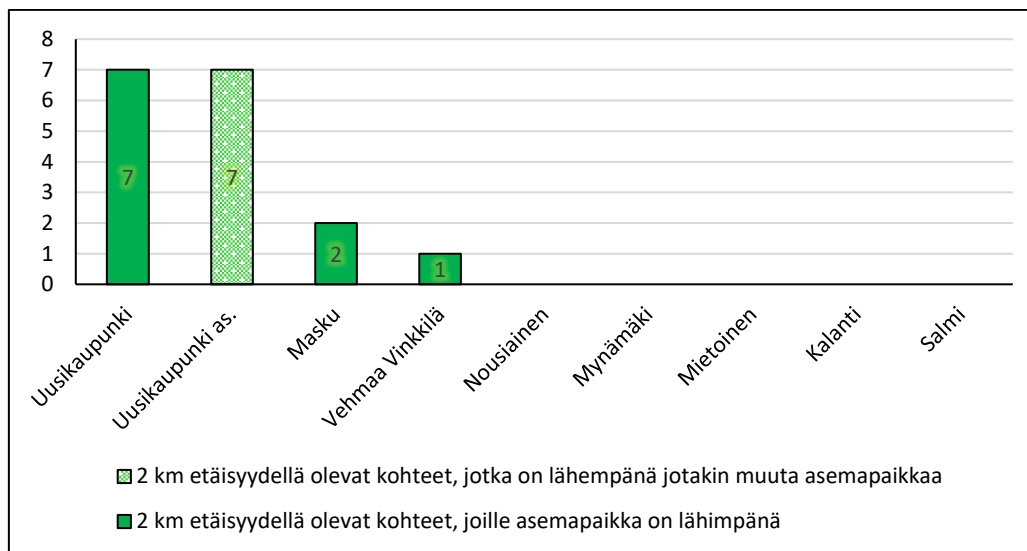
Muut selitteet



Kuva 8. Saavutettavat kulttuurimatkailukohteet Raisioon ja Naantaliin suunnitelluilta asemapaikoilta (Lähde: OpenStreetMap 2025; Maastotietokanta 2025; Suunnitellut asemapaikat s.a.).

4.1.3 Masku, Nousiainen, Mynämäki, Vehmaa ja Uusikaupunki

Masku-Uusikaupunki-rataosuudella on neljä asemaa, joiden saavutettavuusalueella on kulttuurimatkailukohteita (kuva 9). Uusikaupunki- ja Uusikaupunki as. -asemapaikkojen saavutettavuusalueilla on samat kohteet, mutta Uudenkaupungin asemapaikalta on lyhyimmät kävelyetäisyydet niihin. Kohteita sijaitsee myös Maskun ja Vinkkilän asemapaikkojen saavutettavuusalueilla, kun taas Mynämäen ja Nousiaisten kulttuurimatkailukohteet jäävät suunniteltujen asemapaikkojen saavutettavuusalueiden ulkopuolelle. Uudenkaupungin ja Uusikaupunki as.:n asemapaikat saavuttavat kaupungin yhdeksästä kulttuurimatkailukohteesta seitsemän (77,8 %), Maskun asema neljästä kohteesta kaksi (50 %) ja Vehmaan Vinkkilän asema kolmesta kohteesta yhden (33 %).

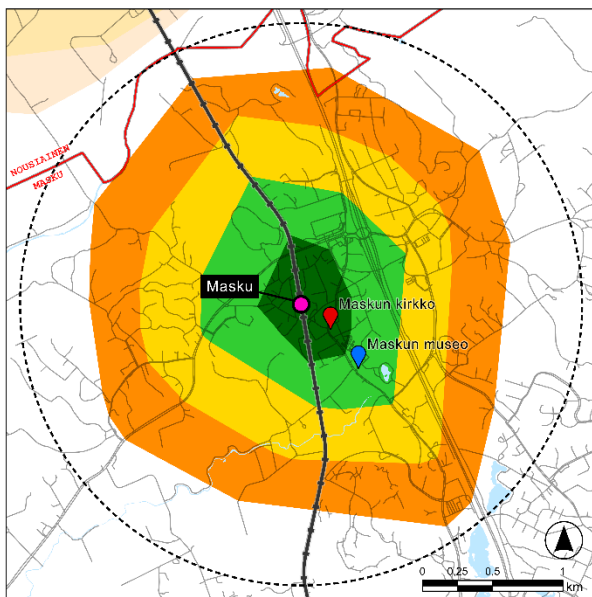


Kuva 9. Saavutettavien kulttuurimatkailukohteiden lukumäärä Masku-Uusikaupunki-rataosuuden suunnitelluilta asemapaikoilta.

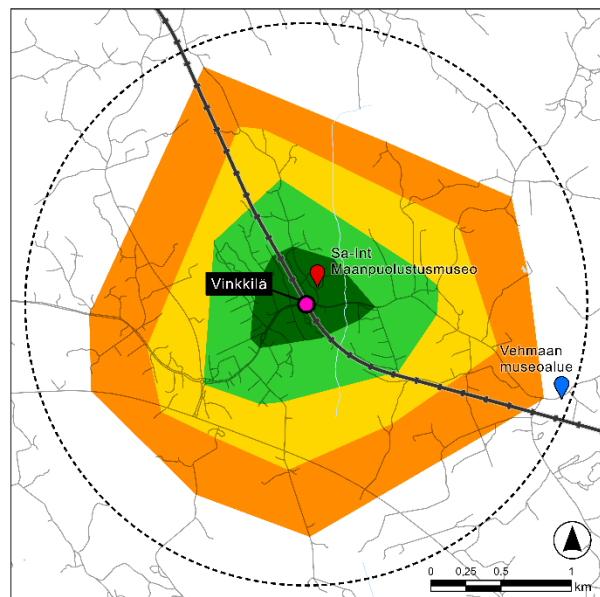
Masku-Uusikaupunki-rataosuudella olevat saavutettavat kohteet sijaitsevat kaikki alle kilometrin päässä lähimmästä suunnitellusta asemapaikasta (kuva 10). Maskun aseman saavutettavuusalueella sijaitsevat Maskun kirkko ja Maskun museo. Näistä ensimmäinen on ympärivuotisesti auki. Saavutettavuusalueen ulkopuolelle jäävät kunnan muut kohteet; Louhisaaren kartano ja Kotiseutumuseo Kempin tupa. Vinkkilän asemapaikka saavuttaa taas ympärivuotisesti auki olevan Sa-Int Maanpuolustusmuseon, mutta kunnan muut kohteet, Vehmaan museoalue ja Vehmaan kirkko, jäävät vaikutusalueen ulkopuolelle. Uudessakaupungissa keskustan asemapaikalta (Uusikaupunki) on saavutettavissa Kaupunginlahden ympäristössä sijaitsevat museot, galleriat ja Kulttuurikeskus Cruselli.

Uudenkaupungin seitsemästä saavutettavasta kohteesta neljä on auki ympärivuotisesti. Kausiluonteisesti avoinna olevat saavutettavat kohteet ovat museoita. Kaupungin asemapaikkojen vaikutusalueiden ulkopuolelle jäävät Uudenkaupungin automuseo ja Taidetalo Pilvilinna. Rataosuuden muissa kunnissa, eli Mynämäessä ja Nousiaisissa ei olisi ainuttakaan kulttuurimatkailukohtetta, joka olisi saavutettavissa suunnitellulta asemapaikalta. Mynämäen kohdalla kävelyetäisyyden ulkopuolella olevat kulttuurimatkailukohteet ovat maaseutujen museoita. Nousiaisissa taas Nousiaisten kirkko ja Nousiaisten kotiseutumuseo jäävät kuntaan suunnitellun asemapaikan vaikutusalueen ulkopuolelle.

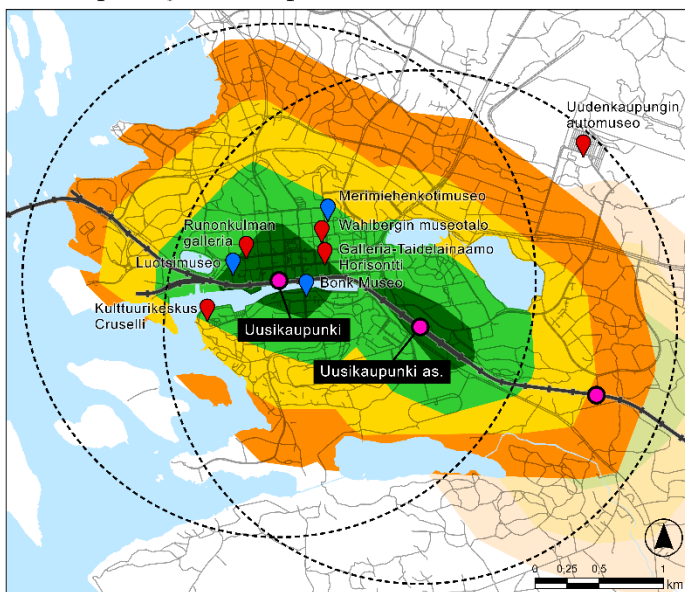
Masku



Vinkkilä (Vehmaa)



Uusikaupunki ja Uusikaupunki as.



Kävelyetäisyydet

- 0 - 500 m
- 501 - 1000 m
- 1001 - 1500 m
- 1501 - 2000 m

Kulttuurimatkailukohteet

- Auki ympärivuotisesti
- Auki kausiluonteisesti tai epäsäännöllisesti

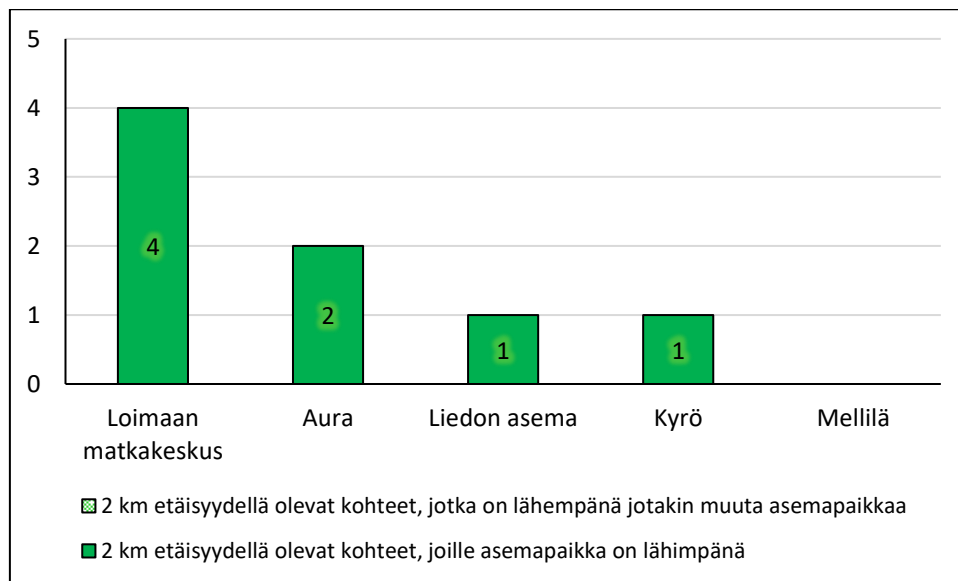
Muut selitteet

- Suunniteltu asemapaikka
- +++ Rautatie
- Tie
- Kuntaraja
- Vesialue
- 2000 m etäisyys linnuntietä asemapaikasta

Kuva 10. Saavutettavat kulttuurimatkailukohteet Masku-Uusikaupunki-rataosuudelle suunnitelluilta asemapaikoilta (Lähde: OpenStreetMap 2025; Maastotietokanta 2025; Suunnitellut asemapaikat s.a.).

4.1.4 Lieto, Aura, Pöytyä ja Loimaa

Lieto-Loimaa-rataosuudella on neljä asemaa, joiden saavutettavuusalueella on kulttuurimatkailukohteita (kuva 11). Loimaan matkakeskuksen asemapaikka saavuttaisi kaupungin 13 kulttuurimatkailukohteesta neljä (31 %), Liedon asema kuudesta kohteesta yhden (17 %), ja Pöytyän Kyrön asema viidestä kohteesta yhden (20 %). Lisäksi Auran asemalta olisi saavutettavissa kunnan molemmat kohteet. Liedossa on myös yksi kohde, joka on saavutettavissa Kaarinan Littoisten asemapaikalta (katso alaluku 4.1.5).

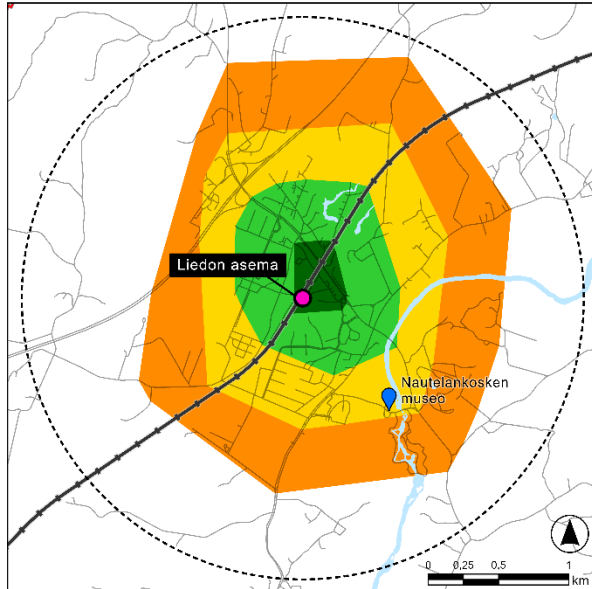


Kuva 11. Saavutettavien kulttuurimatkailukohteiden lukumäärä Raisioon ja Naantaliin suunnitelluilta asemapaikoilta.

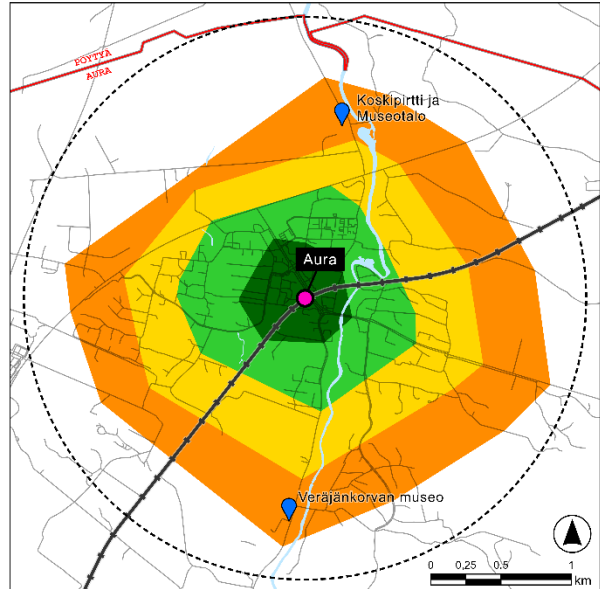
Liedon asemalta saavutettavissa on ainoastaan Nautelankosken museo (kuva 12). Saavutettavuusalueiden ulkopuolelle jäävät Tarvasjoen kotiseutumuseo, Liedon kirkko, Vilkkimäen kahvimuseo sekä Liedon Vanhalinna. Aurassa saavutettavuusalueella ovat kunnan molemmat kulttuurimatkailukohteet; Veräjänkorvan museo sekä Koskipirtti ja Museotalo. Kohteet tosin sijaitsevat asemapaikalta katsottuna eri suunnissa. Pöytyän Kyrössä ainut saavutettava kohde on Lego-museo Vanha-Palikka, ja saavutettavuusalueen ulkopuolelle jäävät Enkelipuisto, Kurjenrahkan kansallispuisto, Pöytyän museopappila ja Yläneen kotiseutumuseo. Loimaan matkakeskuksen saavutettavuusalueella on keskustan ympäristön taidekohteet Loimaan taidetalo ja Taidekulma, sekä museot Kurkijoki-Museo ja Koulumuseo. Saavutettavat kohteet sijaitsevat suhteellisen lähellä asemapaikkaa sekä toisiaan. Vaikutusalueen ulkopuolelle jäävät taiteilija Alpo Jaakolan AteljEEKoti Torkville ja patsaspuisto. Lisäksi ulkopuolelle jäävät Loimaan ja Hannaan kotiseutumuseot, tietokoneiden historiaa esittelevä MikkoMuseo, Suomen

maatalousmuseo Sarka, Krekilän mylly, Mälläisten vanha kauppa sekä Tiibetin taiteen keskus. Lieto-Loimaa-rataosuudella ainoastaan Loimaan matkakeskuksen lähellä on ympärivuotisia kulttuurimatkailukohteita.

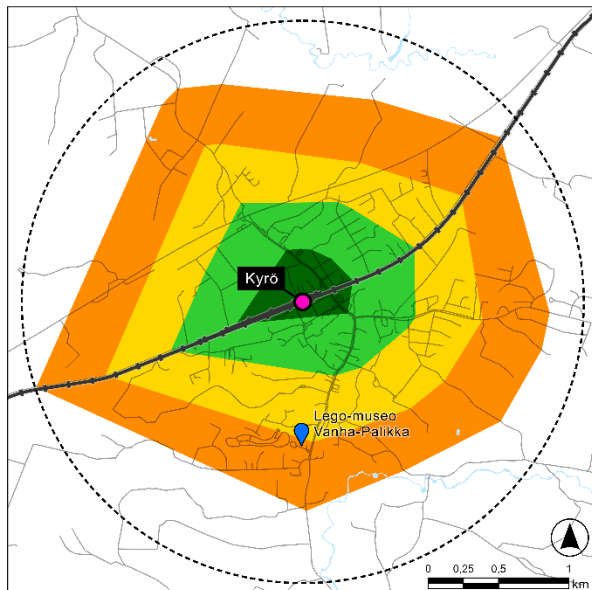
Liedon asema



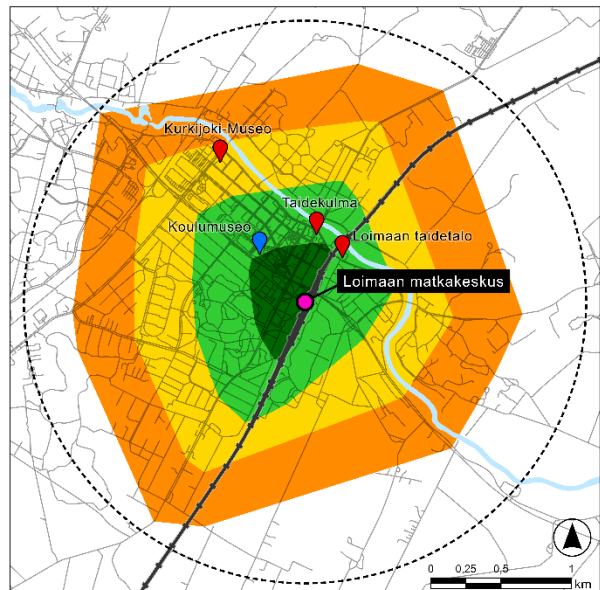
Aura



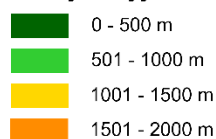
Kyrö (Pöytyä)



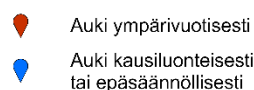
Loimaan matkakeskus



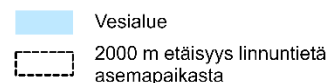
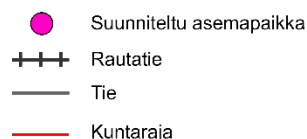
Kävelyetäisyydet



Kulttuurimatkailukohteet



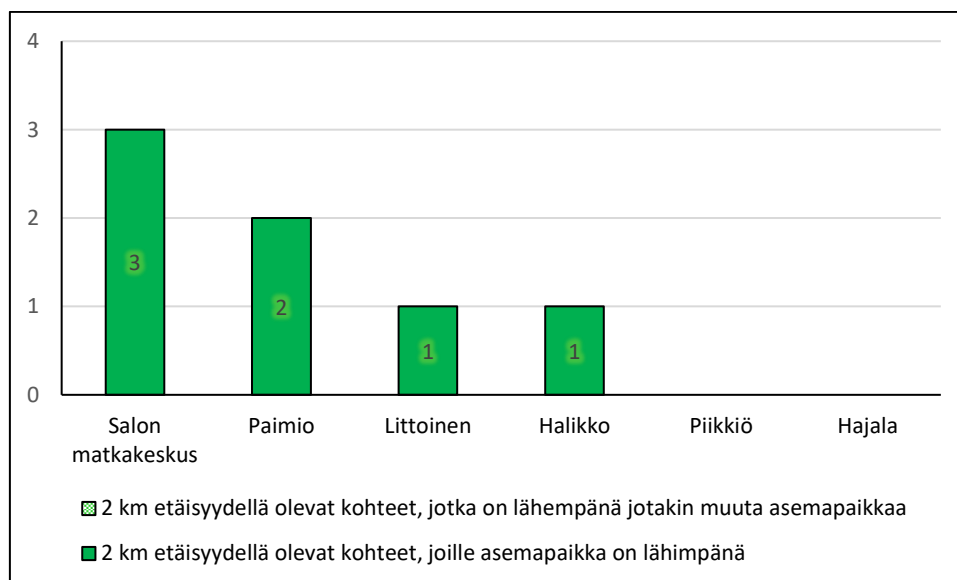
Muut selitteet



Kuva 12. Saavutettavat kulttuurimatkailukohteet Lieto-Loimaa-raideosuudelle suunnitelluilta asemapaikoilta (Lähde: OpenStreetMap 2025; Maastotietokanta 2025; Suunnitellut asemapaikat s.a.).

4.1.5 Kaarina, Paimio ja Salo

Kaarinasta Paimion kautta Saloon ulottuvalla rataosuudella saavutettavia kulttuurimatkailukohteita on asemapaikoilta Littoinen, Paimio, Halikko ja Salon matkakeskus. Kaarinan puolelle Littoisia suunniteltu asemapaikka on ainut asemapaikka, jonka saavutettavuusalueella on jonkin toisen kunnan kulttuurimatkailukohde. Itse Kaarinan puolella ei ole yhtäkään kohdetta, joka olisi enintään kahden kilometrin kävelymatkan päässä suunnitellulta asemapaikalta. Paimion asemapaikalta kunnan viidestä kohteesta kaksi (40 %) sijaitsee saavutettavuusalueella. Salossa Halikon ja Salon matkakeskuksen asemapaikat saavuttavat yhteensä kaupungin 15 kohteesta neljä (27 %), joista Halikon osuus kohteista on yksi ja Salon matkakeskuksen kolme.

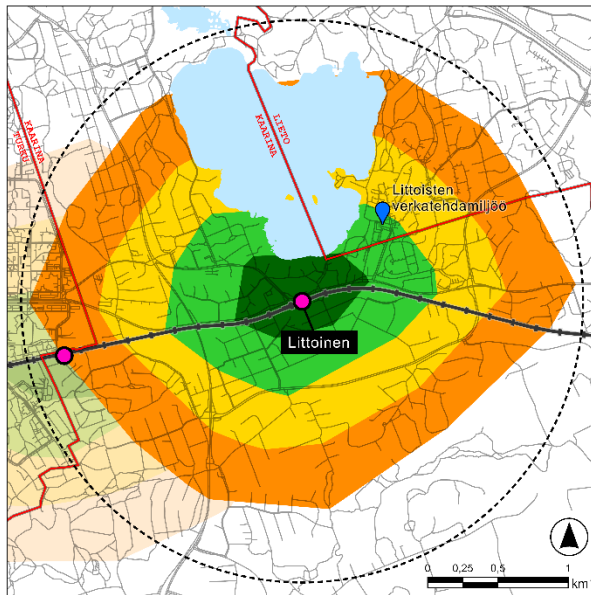


Kuva 13. Saavutettavien kulttuurimatkailukohteiden lukumäärä Raisioon ja Naantaliin suunnitelluilta asemapaikoilta.

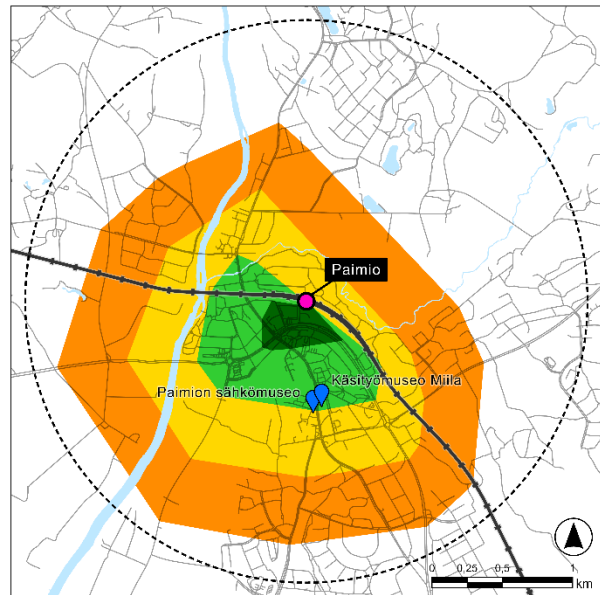
Littoisten, Paimion, Halikon ja Salon matkakeskuksen asemapaikoilta saavutettavat kohteet ovat kaikki alle kilometrin kävelymatkan päässä. Littoisten asemapaikalta saavutettavissa on Liedon puolella sijaitseva Littoisten verkatehdasmiljö. Kaarinan asemapaikkojen ulkopuolelle jäävät kaikki kaupungin kohteet eli Avaruuspuisto Väisälä, Kaarina-talo sekä Kuusiston saarella sijaitsevat Kuusiston piispanlinnan rauniot ja Kuusiston taidekartano. Paimiossa saavutettavia kohteita ovat Käsityö museo Miila ja Paimion sähkö museo, jotka sijaitsevat aivan toistensa vieressä. Saavutettavuusalueen ulkopuolelle jäävät Paimion kotiseutumuseo, August Pyölniitun museo sekä Alvar ja Aino Aallon suunnittelema Paimion parantola. Salossa aivan Halikon suunnitellun asemapaikan kupeessa sijaitsee Halikon museo. Salon matkakeskuksen

saavutettavuusalueella taas sijaitsevat Salon taidemuseo Veturitalli, Meritalon museo sekä Salon elektroniikkamuseo. Nämä museot sijaitsevat suhteellisen pienen kävelymatkan päässä toisistaan. Lisäksi Salon matkakeskuksen ympäristössä on ainoat tarkasteltavan raideosuuden ympärivuotiset kohteet. Suunniteltujen asemapaikkojen saavutettavuusalueiden ulkopuolelle Salossa jäävät Muurlan, Suomusjärven ja Kiikalan kotiseutumuseot, Trömperin kestikievari, Wiurila, Mathildedalin kylä, Teijon masuuni ja -kansallispuisto, Perniön museo, Kreivinmäen ulkomuseoalue sekä Viljo Hurmeen taiteilijakoti.

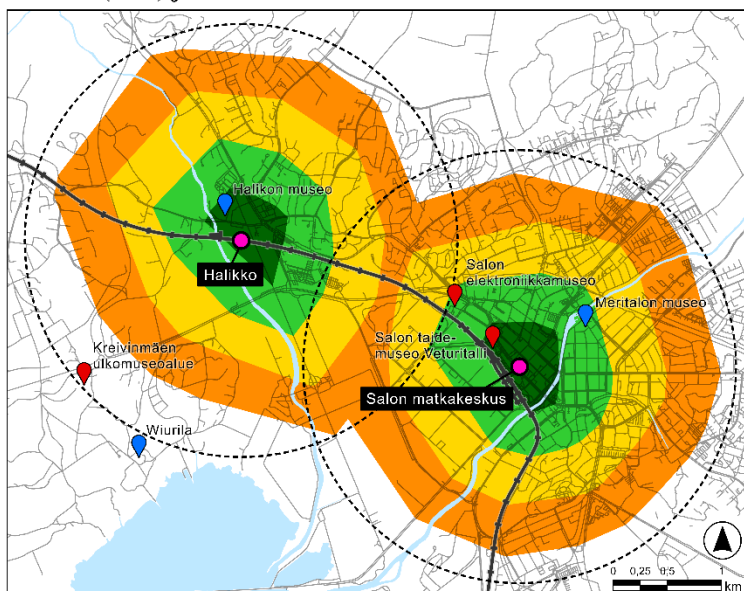
Littoinen (Kaarina)



Paimio



Halikko (Salo) ja Salon matkakeskus



Kävelyetäisyydet

- 0 - 500 m
- 501 - 1000 m
- 1001 - 1500 m
- 1501 - 2000 m

Kulttuurimatkailukohteet

- Auki ympärivuotisesti
- Auki kausiluonteisesti tai epäsäännöllisesti

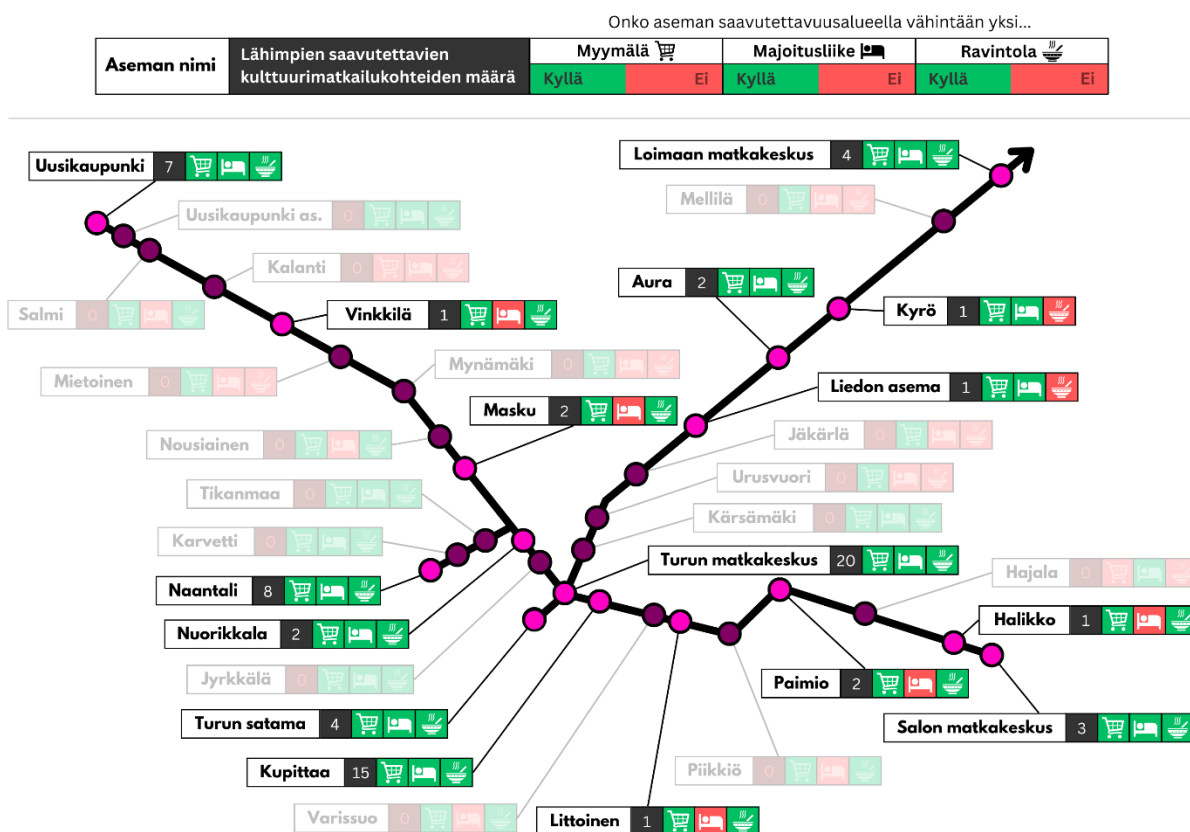
Muut selitteet

- Suunniteltu asemapaikka
- Rautatie
- Tie
- Kuntaraja
- Vesialue
- 2000 m etäisyys linnuntietä asemapaikasta

Kuva 14. Saavutettavat kulttuurimatkailukohteet Kaarina-Salo-raideosuudelle suunnitelluilta asemapaikoilta (Lähde: OpenStreetMap 2025; Maastotietokanta 2025; Suunnitellut asemapaikat s.a.).

4.2 Asemapaikkojen läheiset palvelut

Kulttuurimatkailua tukevia palveluita – eli tutkielmani kontekstissa myymälöitä, majoitusliikkeitä ja ravintoloita – on vaihtelevasti suunniteltujen asemapaikkojen saavutettavuusalueilla (kuva 15). Kaikkiaan 16 asemapaikalta on kävelyetäisyydellä vähintään yksi kohde, jolle kyseinen asemapaikka on lähin. Näistä asemapaikoista yhdeksän (56 %) on sellaisia, joiden läheisyydessä sijaitsee vähintään yksi myymälä-, majoitus- ja ravintolarakennus. Kaikkien 16 asemapaikan (100 %) saavutettavuusalueella sijaitsee vähintään yksi myymälärakennus. Majoitusliikerakennus on 11 asemapaikan (69 %) ja ravintolaliikerakennus 14 asemapaikan (88 %) saavutettavuusalueella. Kaikilla suunnitelluilla asemapaikoilla, joiden saavutettavuusalueella on yli kolme lähintä kulttuurimatkailukohtetta, on myös kaikkia palvelurakennustyyppiejä. Näillä alueilla kausiluonteisten kohteiden osuus on alle 50 %, ja kohteet sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan. Asemapaikat, joilta saavutetaan enintään kaksi lähintä kohdetta, sijoittuvat alueille, joiden kohteet ovat kausiluonteisia, suhteellisen kaukana toisistaan tai joista puuttuu jokin käsiteltävistä palveluista.



Kuva 15. Saavutettavat lähimmät kulttuurimatkailukohteet sekä myymälä-, majoitusliike- ja ravintolarakennusten läheisyys suunnitelluilla asemapaikoilta (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2025; OpenStreetMap 2025; Maastotietokanta 2025; Suunnitellut asemapaikat s.a.).

5 Keskustelu

5.1 Tulosten tarkastelu

Aiemmissa selvityksissä Varsinais-Suomen paikallisjunaliikennettä on arvioitu ensisijaisesti työmatka- ja asiointiliikenteen näkökulmasta sekä infrastruktuuritarpeiden perusteella (esim. Vehviläinen 2021; Alameri ym. 2021). Tutkielmani tarkoituksena oli pureutua paikallisjunaliikenteen mahdollistamaan kulttuurimatkailuun Varsinais-Suomen radanvarsikunnissa, jota ei ole aiemmin laajemmin tutkittu tai selvitetty. Tavoite oli selvittää mitkä ja millaiset kulttuurimatkailukohteet olisivat kävelen saavutettavissa, jos paikallisjunaliikenne alkaisi suunnitelluilla rataväleillä ja asemapaikoilla tutkielman tekohetkellä. Lisäksi tavoitteena oli tunnistaa kulttuurimatkailun kannalta potentiaalisimmat asemapaikat tarkastelemalla asemilta kävelen saavutettavia kohteita ja lähiympäristön palvelutarjontaa.

Varsinais-Suomen radanvarsikunnissa on kaikkiaan 134 kulttuurimatkailukohdetta, joista saavutettavuusalueella eli enintään kahden kilometrin kävelymatkan päässä suunnitellusta asemasta sijaitsee 74 (55,2 %) kohdetta. Kaikista kohteista ympärivuotisesti avoinna on 67 (50,0 %) kohdetta ja saavutettavista kohteista puolestaan 47 (63,5 %). Saavutettavien kohteiden kulttuurisisällöt ovat monipuolisia, ja kausiluonteinen tai epäsäännöllinen aukiolo koskee erityisesti museoita ja kesäteattereita. Huomionarvoista on Turun suhteellisen suuri osuus saavutettavissa ja ympärivuotisissa kohteissa. Turussa sijaitsee kaikista saavutettavista kohteista 39 (52,7 %) ja kaikista saavutettavista ympärivuotisista kohteista 30 (63,8 %). Turun osuus kaikista kohteista on 33,6 prosenttia. Turun ohella keskeisiä kaupunkeja ovat Naantali, Uusikaupunki, Loimaa ja Salo. Näiden kaupunkien ja Turun yhteenlaskettu osuus saavutettavista kohteista on 83,8 % ja saavutettavista ympärivuotisista kohteista 93,6 %.

Kulttuurimatkailutarjonnan sijainnin, monipuolisuuden ja aukiolokausien sekä palvelutason perusteella potentiaalisimpia asemapaikkoja ovat Turun matkakeskus, Kupittaa, Turun satama, Naantali, Uusikaupunki, Loimaan matkakeskus ja Salon matkakeskus. Näiden asemien saavutettavuusalueella on vähintään kolme kulttuurimatkailukohdetta, jotka sijaitsevat suhteellisen lähellä toisiaan, ja vähintään puolet ovat auki ympäri vuoden. Lisäksi näiden asemien saavutettavuusalueella on kulttuurimatkailua tukevaa majoitus-, ravintola- ja myymälätoimintaa. Potentiaalisimmista asemista vain Naantali ja Uusikaupunki ei ole nykyisen henkilöjunaliikenteen piirissä.

Tulosten perusteella paikallisjunaliikenne osittain tai kokonaan toteutuessa voisi edistää kulttuurimatkailun toimintaedellytyksiä radanvarsikuntien alueilla. Jokaisella ratasuunnalla on sellaisia suunniteltuja asemapaikkoja, joiden saavutettavuusalueella sijaitsee kulttuurimatkailukohteita. Erityisesti Turku erottuu kulttuurimatkailukohteiden määrässä, kulttuurisisällön monipuolisuudessa ja ympärivuotisuudessa. Turusta katsottuna jokaisella ratasuunnalla on niin sanottu pääteasema¹, jonka saavutettavuusalueella on vähintään kaksi suhteellisen tiiviisti sijoittunutta, ympäri vuoden avoinna olevaa kohdetta. Näillä alueilla kulttuurisisältökin on suhteellisen monipuolista. Sen sijaan suunniteltujen yhteysvälien väliasemien lähellä ympärivuotiset kohteet ovat harvinaisempia tai kohteet eivät muodosta sijainnilisesti kokonaisuuksia. Toisin sanoen aiemmin mainittujen potentiaalisimpien asemapaikkojen läheisyydessä on valmiita kulttuurimatkailukokonaisuuksia, kun taas muiden asemapaikkojen yhteydessä kulttuurimatkailun kehittäminen vaatii todennäköisesti suurempia panostuksia.

Vaikka paikallisjunaliikenne on suunniteltu ensisijaisesti palvelemaan työmatka- ja asiointiliikennettä, niin matkailulla voi olla myönteisiä vaikutuksia tällaisen liikennejärjestelmän toimintaedellytyksille (Dickinson & Lumsdon 2010: 106–107; Kulttuurimatkailun vaikuttavuus selvitys 2024: 15). Mikäli Varsinais-Suomen paikallisjunalinjoilla on laaja säännöllinen käyttäjäkunta, vaikuttaa matkailulle tyypillinen kysynnän kausivaihtelu sen toimintaedellytyksiin suhteessa vähän. Lisäksi paikallisjunaliikenteen kaltainen ympärivuotinen joukkoliikennepalvelu voi kannustaa matkailijaa käyttämään sitä sesongin aikana sekä sen ulkopuolella (Le-Klähn & Hall 2015). Lisäksi on huomioitava, että jokaisella ratasuunnalla Turusta katsoen on saavutettavia ja ympärivuotisia kulttuurimatkailukohteita. Tämä voi mahdollistaa kahdensuuntaisen kulttuurimatkailun radanvarsikunnissa - eli esimerkiksi naantalilainen voi mennä kulttuurimatkalle Turkuun ja turkulainen Naantaliin. Tällainen kahdensuuntainen junaliikenne tekee linjasta resurssiviisaamman verrattuna yhdensuuntaiseen matkailuliikenteeseen, jossa alueelle saavutaan vain käymään ja lähdetään jonkin ajan kuluttua pois.

Matkailun päästöistä suurin osa muodostuu liikkumisesta, pääasiassa lento- ja autoliikenteestä (UNWTO 2019). Uusiutuvaa energiaa käyttävä junaliikenne taas on suhteellisen

¹ Asemapaikat Naantali, Uusikaupunki, Salon matkakeskus ja Loimaan matkakeskus. Jälkimmäinen ei ole suunnitelluissa yhteyksissä pääteasema, mutta tässä tutkielmassa Turku-Tampere-ratasuunnan tarkastelu päättyy Loimaan matkakeskukseen.

vähäpäästöinen tapa liikkua (Chenoweth 2009; Liikenne on merkittävä... 2022). Varsinais-Suomessa tavoitellaan kestävämpää matkailua, ja yksi kestävä matkailun peruspilareista on kestävä liikkuminen (Yhdessä kestävä... s.a; Høyer 2010). Varsinais-Suomen radanvarsikunnissa voidaan vähentää pitkiä kotimaan- ja lyhyitä maakunnallisia automatkoja tarjoamalla junayhteyksiä kulttuurimatkailualueille. Junamatkailun on kuitenkin oltava automatkailuun nähden edullinen ja vaivaton vaihtoehto, sillä ihmiset tekevät usein matkustusvalinnat hinnan ja helppouden perusteella (Le-Klähn & Hall 2015; Liikenne on merkittävä... 2022). Junaliikenne itsessään voi toimia osana matkailualueen brändiä, mutta jotta matkailijat valitsisivat julkisen liikenteen osaksi matkaansa, liikennetoimijoiden on tehtävä palvelunsa tunnetuiksi ja helposti lähestyttäviksi (Le-Klähn & Hall 2015; Peira ym. 2022). Yksi mahdollisuus on luoda maakunnan alueella matkailupassi, joka yhdistäisi julkisen liikenteen ja kulttuurimatkailukohteet selkeäksi ja houkuttelevaksi kokonaisuudeksi.

Paikallisjunaliikenteen käynnistäminen vaatii eri ratasuunnilla eri mittaluokan ja kustannustason toimia (Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2025: 43; Rinta-Piirto ym. 2025: 26). Tämän tutkielman tuloksilla ja pohdinnalla ei ole määrää ottaa kantaa siihen, mitkä ratasuunnat olisivat taloudellisesti kannattavimpia. Tarkoituksena on sen sijaan tuoda ilmi sitä, että vaikka investoinnit ratainfraan ja liikennöintiin ovat huomattavia, merkittävä osa kulttuurimatkailukohteista sijaitsee jo olemassa olevan radan varrella, suunniteltujen asemapaikkojen läheisyydessä. Toisin sanoen rataverkon varrella on alueita, joissa kulttuurimatkailun kehittäminen ei vaatisi kallista lisärakentamista, koska kulttuurimatkailukohteet ja -toimijat ovat jo valmiiksi alueella. Investointeja voisi täten kulttuurimatkailutoiminnan käynnistämisen sijasta kohdentaa esimerkiksi brändäykseen, kevyen liikenteen reittien parantamiseen ja opastusten pystyttämiseen. Nämä ovat suhteessa pieniä investointeja, mutta voivat parantaa mielikuvaa matkailukohteesta.

5.2 Epävarmuustekijät

Käyttämässäni aineistoissa ja menetelmissä on muutamia epävarmuustekijöitä, jotka ovat voineet vaikuttaa tuloksiini. Ensisijainen epävarmuustekijä on aineistojen sijoittuminen tutkielmani tekohetkeen eli vuoden 2025 alkupuoliskoon. Paikallisjunaliikennettä suunnitellaan aloitettavaksi aikaisintaan 2030-luvulla, mikä tarkoittaa sitä, että aineistot eivät välttämättä kuvaa liikenteen käynnistämishetkeä hyvin. Esimerkiksi suunnitellut asemapaikat voivat muuttua, kun suunnitelmat paikallisjunaliikenteen järjestämisestä konkretisoituvat. Lisäksi

keräämäni kulttuurimatkailukohdeaineisto ja palvelutason kuvaamiseen käyttämäni YKR-ruutuaineisto ovat yhtä lailla sidoksissa aikaan.

Tulosten tarkastelussa on syytä ottaa huomioon joitakin aineistoon liittyviä epätarkkuuksia ja virhelähteitä. Laatimani kulttuurimatkailukohdeaineisto on kerätty pääosin kuntien matkailusivuilta pienin karsintakriteerein, joten aineistossa olevat kohteet eivät ole kovin vertailukelpoisia esimerkiksi houkuttelevuuden suhteen. Toisaalta laaja kulttuurimatkailukohdelista kuvaa hyvin kohteiden kiinnostavuuden subjektiivisuutta. Joitakin epätarkkuuksia tai virheellisiä tulkintoja saattaa ilmetä myös kulttuurimatkailukohteiden attribuuteissa, sillä ne ovat matkailu- ja kohdesivujen perusteella pääteltyjä. On myös huomioitava YKR-ruutuaineiston (250 x 250 m) karkeus suhteessa muihin tutkielmassa käytettyihin paikkatietoaineistoihin. Vaikka YKR-ruutuaineiston käyttö aiheuttaa aineistojen yhteensopimattomuutta, sen käyttö on tutkielman laajuus ja suunniteltujen asemapaikkojen määrä huomioiden perusteltua.

Saavutettavuusalueiden luomisessa käytetyt paikkatietotyökalut antavat vain karkean kuvan saavutettavista alueista. Analyyseissa käytetty konvekssi peite (engl. *convex hull*) on pienin konvekssi alue, joka sisältää tieaineiston pisteet (24.1.23.13. Convex hull s.a.). Se ei kuitenkaan huomioi esimerkiksi tieaineiston väliin jääviä niin sanottuja tyhjiä kohtia, kuten vesialueita. Tulososion kartoissa vesialueet on asetettu kuitenkin saavutettavuusalueiden päälle parantamaan karttojen luettavuutta. Osassa kartoista saavutettavuusalue ulottuu tämän takia esimerkiksi saarelle, jonne ei kulje teitä. Radanvarsikuntien kulttuurimatkailukohteista jokainen sijaitsee kuitenkin tien varrella, joten tästä ei tullut virhelähdettä. Muutenkin menetelmän karkeus on hyväksyttävissä, kun ottaa huomioon, että kaikki matkailijat eivät kulje välttämättä lyhyintä reittiä kohteeseen.

Lisäksi saavutettavuusalueen kokoon liittyy olennaisia haasteita. Tutkielmassani olen määritellyt asemapaikalta kävellen saavutettavissa olevan matkan kahteen kilometriin. Tämä perustuu siihen, että ihminen pystyy yleisesti ottaen kävelemään 1–2 kilometriä ilman ongelmia (Horak ym. 2022). Kuitenkin kaikilla yksilöillä ei ole mahdollisuutta kävellä tällaista matkaa, minkä lisäksi käveltävissä olevan matkan määritelmä vaihtelee kirjallisuudessa (esim. Sugiyama ym. 2019). Tulokseni olisivat erilaiset, mikäli saavutettavuusalue olisi määritetty tarkoittamaan esimerkiksi kilometrin kävelyetäisyyttä.

5.3 Jatkotutkimustarve

Tutkimukseni tulokset luovat karkean maakunnallisen tason tilannekuvan kulttuurimatkailukohteiden saavutettavuudesta suunnitellulla paikallisjunaliikenteellä. Tutkimukseni kiinnittyy alueiden kulttuurimatkailuekosysteemeihin varsin pintapuolisesti – pääasiassa sijainnin, aukiolokausien ja kulttuurisisällön monipuolisuuden kautta. Tutkimatta jäi alueiden kulttuurimatkailuekosysteemien syvempi dynamiikka eli esimerkiksi, miten yhteistyö eri matkailun ja kulttuurin sidosryhmien kanssa toimii konkreettisesti. Tämä on keskeinen tutkimisen kohde, sillä kulttuurimatkailussa kulttuuritoimijat ja matkailutoimijat hyötyvät toisistaan, mutta yhteistyön vähäisyys on usein kulttuurimatkailun kehittämisen esteenä (Kulttuurimatkailun vaikuttavuus selvitys 2024: 48). Ekosysteemien dynamiikkojen selvittäminen maakunnallisella ja kunnallisella tasolla voisi antaa kuvan siitä, miten matkailu- ja kulttuurielinkeinoja sekä alueellista yhteistyötä voisi kullakin alueellisella tasolla kehittää.

Toinen jatkotutkimuksen tarve liittyy (kulttuuri)matkailijoiden tarpeisiin. Vaikka paikallisjunia ei ole suunniteltu ensisijaisesti matkailijoiden käyttöön, on matkailulla mahdollisuus parantaa liikennepalveluiden toimintaedellytyksiä sekä matkailualueen elinvoimaa (Kulttuurimatkailun vaikuttavuus selvitys 2024: 15). Tämän vuoksi matkailijoiden tarpeita tulisi ymmärtää. Jatkotutkimus voisi liittyä esimerkiksi suosittujen ja raideverkolla saavutettavien matkailukohteiden tarkkojen aukioloaikojen ja asiakasvirtojen analyysiin. Tällaisen tarkastelun avulla voisi hahmottaa, milloin ja minne matkailuliikenne olisi kysytyintä. Tieto matkailuliikenteen kysynnästä voisi auttaa junaliikenteen aikataulujen suunnittelussa ja niiden yhteensovittamisessa työmatka- ja asiointiliikenteen kanssa.

Kolmas selkeä jatkotutkimuksen tarve liittyy nykyisten bussilinjojen reitteihin suhteessa suunniteltuihin paikallisjunien asemapaikkoihin. Selvityksen kohteena voisi olla esimerkiksi se, kuinka hyvin nykyiset bussilinjat tukevat matkailua niin sijainnillisen kuin palvelullisen saavutettavuuden kannalta. Toisaalta olennainen jatkotutkimuksen aihe tai suunnittelun lähtökohta voisi olla paikallisjunaliikenteen integroiminen toimivaksi osaksi koko maakunnan multimodaalista matkailuliikennejärjestelmää. Multimodaalisella liikenteellä tarkoitetaan liikkumista, jossa yhdistyy useampi kulkumuoto, kuten juna ja bussi.

6 Johtopäätökset

Varsinais-Suomeen suunniteltu paikallisjunaliikenne laajentaisi maakunnan junamatkailupotentiaalia merkittävästi ja tukisi Varsinais-Suomen liiton tavoittelemaa kestävä matkailua. Turusta katsottuna kaikilla suunnitelluilla ratasuunnilla sijaitsee asemapaikoilta kävellen saavutettavia kulttuurimatkailukohteita. Suunnitelluilta asemapaikoilta kävellen saavutettavissa oleva kulttuuri on isoimpien keskusten lähellä monipuolista ja enemmän taipuvainen ympärivuotisuuteen, kun taas ratasuuntien välipysäkeillä korostuu kausiluonteisuus ja isompien kulttuurimatkailukokonaisuuksien puute.

Tutkimuksessa tunnistin seitsemän kulttuurimatkailulle potentiaalisinta asemapaikkaa: Turun matkakeskus, Turun satama, Kupittaa, Naantali, Uusikaupunki, Loimaan matkakeskus ja Salon matkakeskus. Näiden asemapaikkojen saavutettavuusalueella tämänhetkinen kulttuurimatkailutarjonta on sijainnillisesti keskittynyttä ja vähintään kaksi kohdetta on ympärivuotisesti avoinna. Lisäksi asemapaikkojen lähellä sijaitsevat palvelut tukevat kulttuurimatkailua. Potentiaalisimpia asemapaikkoja on siis jokaisella suunnitellulla ratavälillä, mutta ainoastaan Naantalissa ja Uudenkaupungin asemapaikat ovat nykyisen matkustajajunaliikenteen ulkopuolella. Vaikka suurin osa potentiaalisimmista asemapaikoista on jo matkustajajunaliikenteen piirissä, tulisivat ne yhtä lailla uusien asemapaikkojen ohella laajennetulle maakunnalliselle junamatkailulle saavutettaviksi. Lisäksi potentiaalisimpien asemapaikkojen ulkopuolella olevat asemapaikat voivat myös mahdollistaa kulttuurimatkailua.

Suosittelen suunnittelijoita ja päättäjiä sekä maakunnallisella että kunnallisella tasolla kiinnittämään huomiota paikallisjunaliikenteen tarjoamaan kulttuurimatkailupotentiaaliin. Junayhteydet yhdessä asemapaikoilta kävelyetäisyydellä oleviin kohteisiin edistää kestävä matkailua, mitä voidaan hyödyntää niin kohteiden kuin alueiden markkinoinnissa. Samalla asemapaikoilla, joiden ympäristössä kulttuurimatkailun odotetaan olevan vilkasta, tulisi olla opasteita, jotka palvelevat sekä kotimaisia että kansainvälisiä matkailijoita. Suosittelen myös selvittämään jo suunnitteluvaiheessa mahdollisuuksia yhteistyöhön kulttuurimatkailu- ja liikennetoimijoiden välillä. Esimerkkinä yhteistyöstä voisi olla matkailupassi, joka yhdistäisi maakunnallisen joukkoliikenteen ja kulttuurimatkailukohteet.

Lähteet

24.1.23.13. *Convex hull* (s.a.) Documentation for QGIS 3.40.

<https://docs.qgis.org/3.40/en/docs/user_manual/processing_algs/qgis/vectorgeometry.html#convex-hull> 2.5.2025.

Alameri, A., Alku, A., Tast, M. & Riekkinen, J. (2021) *Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen asemapaikkojen kehittämissuunnitelma*. Varsinais-Suomen liitto, Turku. <<https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2021/10/Paikallisjunaliikenteen-asemapaikkojen-kehittamissuunnitelma-2020-21.pdf>> 7.4.2025.

Brida, J., Meleddu, M. & Pulina, M. (2013) The economic impacts of cultural tourism. Teoksessa Richards, G. & Smith, M. (toim.) *The Routledge handbook of cultural tourism*, 193–201. 1. p. Routledge, Abingdon.

Caldeira, A.M. & Kastenzholz, E. (2019) Spatiotemporal tourist behaviour in urban destinations: a framework of analysis. *Tourism Geographies* 22(1) 22–50. <https://doi.org/10.1080/14616688.2019.1611909>

Chakour, V. & Eluru, N. (2014) Analyzing commuter train user behavior: a decision framework for access mode and station choice. *Transportation (Dordrecht)* 41(1) 17–42. <https://doi.org/10.1007/s11116-013-9509-y>

Chenoweth, J.L. (2009) Is tourism with a low impact on climate possible? *Worldwide Hospitality and Tourism Themes* 1(3) 274–287. <https://doi.org/10.1108/17554210910980611>

Dalvi, M.Q. & Martin, K.M. (1976) The measurement of accessibility: some preliminary results. *Transportation* 5 17–42.

Dickinson, J. & Lumsdon, L. (2010) *Slow travel and tourism*. 1.p. Earthscan, Lontoo.

Eusébio, C., Carneiro, M. & Kastenzholz, E. (2013) The economic value of cultural tourism: Determinants of cultural tourists' expenditures. Teoksessa Richards, G. & Smith, M. (toim.) *The Routledge handbook of cultural tourism*, 202–212. 1. p. Routledge, Abingdon.

Geurs, K.T. & van Wee, B. (2004) Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography* 12(2) 127–140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>

Hansen, W.G. (1959) How accessibility shapes land use. *Journal of American Institute of Planners* 25(1) 73–76.

- Horak, J., Kukuliac, P., Maresova, P., Orlikova, L. & Kolodziej, O. (2022) Spatial Pattern of the Walkability Index, Walk Score and Walk Score Modification for Elderly. *ISPRS International Journal of Geo-Information* 11(5):279.
<https://doi.org/10.3390/ijgi11050279>
- HSL ja VR allekirjoittivat sopimuksen lähijunaliikenteestä – uusi sopimus voimaan kesäkuussa 2021* (2020) VR Groupin mediatiedotteet 17.6.2020. VR Group.
 <<https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/hsl-ja-vr-allekirjoittivat-sopimuksen-lahijunaliikenteesta-uusi-sopimus-voimaan-kesakuussa-2021-170620201130/>>
 19.4.2025.
- Høyer, K.G. (2010) Sustainable Tourism or Sustainable Mobility? The Norwegian Case. *Journal of Sustainable Tourism* 8(2) 147–160.
<https://doi.org/10.1080/09669580008667354>
- Ihatsu, K. & Lepänrinne, J. (2025) Hallitus leventää infrapakettiaan 300 miljoonalla, Orpo vakuuttaa Länsiradan olevan edelleen raiteillaan. *Turun Sanomat* 23.4.2025.
 <<https://www.ts.fi/uutiset/6641393>> 26.4.2025.
- Iltanen, J. (2009) *Radan varrella: Suomen rautatieliikennepaikat*. Karttakeskus / Affecto Finland Oy, Helsinki.
- Jokainen junamatka on ilmastoteko – aivan kaikki Suomen matkustajajunat kulkevat jatkossa hiilineutraalisti* (2019) VR Groupin mediatiedotteet 3.12.2019. VR Group.
 <<https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/jokainen-junamatka-on-ilmastoteko---aivan-kaikki-suomen-matkustajajunat-kulkevat-jatkossa-hiilineutraalisti-031220190655/>> 19.4.2025.
- Julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiön perustaminen etenee* (2024) Liikenne- ja viestintäministeriön tiedotteet 26.6.2024. <<https://lvm.fi/-/194055633/julkisesti-tuetun-ostoliikenteen-kalustoyhtion-perustaminen-etenee>> 7.4.2025
- Junaliikenteen edistäminen* (s.a.) Varsinais-Suomen liitto, Turku. <<https://varsinais-suomi.fi/suunnittelu/liikennejarjestelmatyo/junaliikenteen-edistaminen/>> 2.5.2025
- Kelobonye, K., Zhou, H., McCarney, G. & Xia, J. (2020) Measuring the accessibility and spatial equity of urban services under competition using the cumulative opportunities measure. *Journal of Transport Geography* 85.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102706>
- Kiskobussit* (s.a.) VR-Yhtymä. <<https://www.vr.fi/junat/kiskobussit>> 7.4.2025

- Kulttuurimatkailun kansallisen kehittämisen tiekartta*. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2023:10. Opetus- ja kulttuuriministeriö, Helsinki.
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-263-931-8> 23.01.2025.
- Kulttuurimatkailun vaikuttavuus selvitys*. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja 2024:28. Opetus- ja kulttuuriministeriö, Helsinki. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-415-054-5> 24.01.2025.
- Lampinen, S., Somerpalo, S. & Aaltonen, H. (2020) *Väylänpitäjä alueellisen junaliikenteen edistäjänä: Asemanseutujen alue- ja yhdyskuntarakenteellinen käyttäjäpotentiaali*. Väyläviraston julkaisuja 34/2020. Väylävirasto, Helsinki.
<https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-317-788-8> 1.5.2025
- Lehtola, J. (2024) Turku ottaa vetovastuun Varsinais-Suomen lähijunahankkeesta. Yle Uutiset 19.8.2024. <<https://yle.fi/a/74-20105940>> 7.4.2025.
- Le-Klähn, D. & Hall M.C. (2015) Tourist use of public transport at destinations – a review. *Current Issues in Tourism* 18(8) 785–803.
<https://doi.org/10.1080/13683500.2014.948812>
- Liikenne on merkittävä kasvihuonekaasupäästöjen tuottaja* (2022) Tietoa ilmastonmuutoksesta toimialoille. Ilmasto-opas 31.5.2022. <<https://www.ilmasto-opas.fi/artikkelit/liikenne-on-merkittava-kasvihuonekaasupaastojen-tuottaja>> 28.4.2025
- Lähijuna kiinnostaa varsinaissuomalaisia – Raportti kesällä 2022 toteutetun kyselyn tuloksista* (s.a.) Valonia, Turku. <<https://valonia.fi/materiaali/lahijunaliikenne-kiinnostaa-varsinaissuomalaisia/>> 1.5.2025.
- Malkamäki, E. (2024) Turku veturiksi kuntien lähijunaselvitykseen – yksi jättäytyy kyydistä jo asemalla. Turun Sanomat 13.8.2025. <<https://www.ts.fi/uutiset/6403945>> 26.4.2025.
- Miettinen, H., Supponen, A., Al-Metwali, A. & Airaksinen S. (2023) *Alueellisen junaliikenteen jatkoselvitys - Matkustajapotentiaalin päivitykset*. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 17/2023. Traficom, Helsinki.
 <<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Alueellisen%20junaliikenteen%20jatkoselvitys%20-%20matkustajapotentiaalin%20p%C3%A4ivitykset%2016.8.2023.pdf>>
- Mousavi, S.S., Doratli, N., Mousavi, S.N. & Moradiahari, F. (2016) Defining cultural tourism. *International Conference on Civil, Architecture and Sustainable Development* 1(2) 70–75.

Museotilasto 2024, Museovirasto.

Nerhagen, L. (2003) Travel Mode Choice: Effects of Previous Experience on Choice Behaviour and Valuation. *Tourism Economics* 9(1) 5–30.

<https://doi.org/10.5367/000000003101298240>

Network analysis (s.a.) Documentation for QGIS 3.40.

<https://docs.qgis.org/3.40/en/docs/user_manual/processing_algs/qgis/networkanalysis.html> 05.04.2025.

Nokkala, K. (2025) Tältä Turun seudun lähijunaliikenne voisi näyttää 2030-luvulla. Turun Sanomat 24.1.2025. <<https://www.ts.fi/uutiset/6549468>> 5.4.2025.

Noonan, L. (2023) The role of culture as a determinant of tourism demand: evidence from European cities. *International Journal of Tourism Cities* 9(1) 13–34.

<https://doi.org/10.1108/IJTC-07-2021-0154>

Ostoliikennesopimus kaudelle 1.2.2022 – 31.12.2030 (2022) Valtioneuvoston päätökset 27.1.2022. Valtioneuvosto, Helsinki.

<<https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f8079002f>>
24.1.2025.

Patterson, Z. & Farber, S. (2015) Potential Path Areas and Activity Spaces in Application: A Review. *Transport Reviews* 35(6) 679–700.

<https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1042944>

Peira, G., Giudice, A.L. & Miraglia, S. (2022) Railway and Tourism: A Systematic Literature Review. *Tourism and Hospitality* 3(1) 69–79.

<https://doi.org/10.3390/tourhosp3010005>

Ram, Y. & Hall, C.M. (2018) Walking tourism in cities: introducing the special issue.

International Journal of Tourism Cities 4(3) 281–284. <https://doi.org/10.1108/IJTC-09-2018-098>

Rautatieasemat ja reitit (s.a.) VR-Yhtymä. <<https://www.vr.fi/rautatieasemat-ja-reitit>>
26.4.2025.

Richards, G. (2018) Cultural tourism: A review of recent research and trends. *Journal of Hospitality and Tourism Management* 36 12–21.

<https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2018.03.005>

- Rinta-Piirto J., Elmnäinen, E., Hyvärinen, J., Airaksinen, S., Miettinen, H., Tikka, K., Kantala, T., Manner, T., Keinänen, I., Kinnari, A. Pätynen, A., von Zansen, J., Laalo, T. & Supponen, A. (2025) *Selvitys: Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla*. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 5/2025. Traficom, Helsinki.
<https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/henkiloliikenteen_raide_markkinat_ja_palvelut_Suomessa_2030-luvulla.pdf> 7.4.2025.
- Santaharju, T., Manninen, C. & Kossila, E. (2025) Ministeri Ranne ohjasi keskeyttämään Länsirata-neuvottelut – Orpo: Neuvottelut jatkuvat. Yle Uutiset 11.4.2025.
<<https://yle.fi/a/74-20155536>> 26.4.2025.
- Sugiyama, T., Kubota, A., Sugiyama, M., Cole, R. & Owen, N. (2019) Distances walked to and from local destinations: Age-related variations and implications for determining buffer sizes. *Journal of Transport & Health* 15:100621
<https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.100621>
- Ujang, N. & Muslim, Z. (2015) Walkability and attachment to tourism places in the city of Kuala Lumpur, Malaysia. *Athens journal of Tourism* 2(1) 55–67.
<https://doi.org/10.30958/ajt.2-1-4>
- Vahva ja välittävä Suomi – Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023*. Valtioneuvoston julkaisuja 2023:58. Valtioneuvosto, Helsinki.
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-763-8> 20.4.2025.
- van der Waerden, P. & van der Waerden, J. (2018) The Relation between Train Access Mode Attributes and Travelers' Transport Mode-Choice Decisions in the Context of Medium- and Long-Distance Trips in the Netherlands. *Transportation Research Record* 2672(8) 719–730. <https://doi.org/10.1177/0361198118801346>
- Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen organisoitumisen ja kustannusten jakamisen vaihtoehto* (2023) Varsinais-Suomen liitto, Turku. <https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2023/01/VarSu_raportti_200123.pdf> 7.4.2025.
- Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma* (2025) Varsinais-Suomen liitto, Turku.
<<https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2025/03/Varsinais-Suomen-liikennejarjestelmasuunnitelma-2025.pdf>> 1.5.2025.
- Vehmanen, J. (2025) Kunnat pääsivät sopuun Länsiradan rahoituksesta viikkoja sitten, sanoo Heikkinen – ei kelpaa ministeri Ranteelle. Turun Sanomat 17.4.2025.
<<https://www.ts.fi/uutiset/6630490>> 26.4.2025.

- Vehviläinen, J. (2021) *Paikallisjunaliikenteen pendelöintipotentiali – Ratasuuntien ja asemapaikkojen väliset YKR-työmatkat*. Varsinais-Suomen liitto, Turku.
<https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2021/11/Paikallisjunaliikenteen_pendelointipotentiali_2021.pdf>
1.5.2025.
- World Tourism Organization and International Transport Forum (2019) *Transport-related CO2 Emissions of the Tourism Sector – Modelling Results*. UNWTO, Madrid.
<https://doi.org/10.18111/9789284416660>.
- Yang, Y. & Diez-Roux, A.V. (2012) Walking Distance by Trip Purpose and Population Subgroups. *American Journal of Preventive Medicine* 43(1) 11–19.
<https://doi.org/10.1016/j.amepre.2012.03.015>
- Yhdessä kestävä kasvua ja osaamista 2.0 - Varsinais-Suomen matkailuelinkeinon kehittämisen tiekartta vuosille 2021–2027* (s.a.) Varsinais-Suomen liitto, Turku.
<<https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2021/06/Varsinais-Suomen-matkailun-tiekartta-2027.pdf>> 23.1.2025.
- Yhdyskuntarakenteen seurantarjestelmä (YKR)* (2025) Suomen ympäristökeskus, Helsinki.
<https://geoportal.ymparisto.fi/meta/julkinen/dokumentit/Yhdyskuntarakenteen_seurantarjestelma.pdf> 1.4.2025.

Liitteet

Liite 1. Kulttuurimatkailukohteet Varsinais-Suomen radanvarsikunnissa

Kunta/Kaupunki (kohteiden määrä)	Kulttuurimatkailukohteet (Saavutettavat kohteet lihavoituna , ympärivuotiset kohteet <i>kursivoituna</i>)	
Turku (45)	Aboa Vetus Ars Nova Biologinen museo Brinkkala Forum Marinum ja museolaivat <i>Föri</i> Galleria Joella Kakolanmäen museo <i>Kulttuuritehdas Manilla</i> Linnateatteri Luostarinmäen käsityöläismuseo Mikaelinkirkko Sampalinnan kesäteatteri <i>Taidekappeli</i> <i>Turun kasvitieteellinen puutarha</i> Turun kaupunginteatteri Turun konserttitalo Turun linna Turun pääkirjasto Turun taidemuseo Turun tuomiokirkko ja -museo Turun yliopiston eläinmuseo Vähätori Åbo Svenska Teater	Apteekkimuseo ja Qwenselin talo Brinkhallin kartano Ett Hem -museo Funikulaari Galleria Askii Galleria Titanik Kriittinen Galleria Kuralan Kylämäki Logomo Makasiini Contemporary Posankka -patsas Sibeliuksen museo Taiteen talo Turun kauppahalli Turun Kesäteatteri Turun lasarettimuseo Turun Nuori Teatteri Turun Taidehalli Turun terveydenhuoltomuseo Turun vesilaitosmuseo Vanha Suurtori WAM
Naantali (12)	Ateljee-galleria Kristiina Turtonen Dikseli ja Myllymuseo Kollolan kotiseututalo Muumimaailma Naantalin museo Naantalin vanhakaupunki	Casa Haartman Emma Teatteri Kultarannan puutarha Naantalin luostarikirkko Naantalin taidehuone Rymättylän kotiseutumuseo
Raisio (2)	Krookilan kotiseutukeskus	Raision museo Harkko
Salo (15)	Halikon museo <i>Kreivimäen ulkomuseoalue</i> Meritalon museo <i>Perniön museo</i> Salon taidemuseo Veturitalli <i>Teijon kansallispuisto</i> <i>Trömperin kestikievari</i> <i>Wiurila</i>	Kiikalan kotiseutumuseo <i>Mathildedalin kylä</i> Muurlan kotiseutumuseo Salon elektronikkamuseo Suomensjärven kotiseutumuseo <i>Teijon masuuni</i> Viljo Hurmeen taitelijakoti
Kaarina (4)	<i>Avaruuspuisto Väisälä</i> <i>Kuusiston piispanlinnan rauniot</i>	<i>Kaarina-talo</i> Kuusiston taidekartano
Paimio (5)	August Pyölniitun museo Paimion kotiseutumuseo Paimion sähkömuseo	Käsityö museo Miila <i>Paimion parantola</i>
Lieto (6)	<i>Liedon kirkko</i> Nautelankosken museo <i>Vanhalinna</i>	Littoisten verkatehdasmiljö Tarvasjoen kotiseutumuseo <i>Vilkkimäen kahvimuseo</i>

Kunta/Kaupunki (kohteiden määrä)	Kulttuurimatkailukohteet (Saavutettavat kohteet lihavoituna , ympärivuotiset kohteet <i>kursivoituna</i>)	
Masku (4)	Kotiseutumuseo Kemppien tupa Maskun kirkko	Louhisaaren kartanolinna Maskun museo
Nousiainen (2)	Nousiaisten kirkko	Nousiaisten kotiseutumuseo
Mynämäki (7)	Karjalan kotiseutumuseo Laajoen kylämuseo Vihtorin tupa Mynämäen museo Tavastilan kotiseutumuseo	Korvensuun konepajamuseo Mynämäen maatalousmuseo Tarvaisten kylämuseo
Vehmaa (3)	Sa-Int Maanpuolustusmuseo Vehmaan museotalo	Vehmaan kirkko
Uusikaupunki (9)	Bonk Museo Kulttuurikeskus Cruselli Merimiehenkotimuseo Taidetalo Pilviliina Wahlbergin museotalo	Galleria-Taidelainaamo Horisontti Luotsimuseo Runonkulman galleria <i>Uudenkaupungin Automuseo</i>
Aura (2)	Koskipirtti ja Museotalo	Veräjänkorvan museo
Pöytyä (5)	Enkelipuisto Lego-museo Vanha-Palikka Yläneen kotiseutumuseo	Kurjenrahkan kansallispuisto Pöytyän Museopappila
Loimaa (13)	Alpo Jaakolan Ateljeekoti Torkville Hunnaan Kotiseutumuseo <i>Krekilän mylly</i> Loimaan kotiseutumuseo MikkoMuseo <i>Suomen maatalousmuseo Sarka</i> Tiibetin taiteen keskus	Alpo Jaakolan patsaspuisto Koulumuseo Kurkijoki-museo Loimaan taidetalo Mälläisten vanha kauppa Taidekulma / Alpo Jaakolan taidegalleria