



Joona Silvola

Uudenkaupungin radan matkustajajunaliikenteen oletetut vaikutukset radanvarsikunnissa

Maantieteen pro gradu -tutkielma

Turku 2021

Turun yliopisto  
Luonnontieteiden ja tekniikan tiedekunta  
Maantieteen ja geologian laitos

SILVOLA, JOONA: Uudenkaupungin radan matkustajajunaliikenteen oletetut vaikutukset radanvarsikunnissa

Pro gradu -tutkielma, 96 sivua, 6 liitesivua  
30 op, maantiede  
Ohjaaja: Jussi Jauhiainen  
Tammikuu 2021

---

Uudenkaupungin rata on Turun päärautatieaseman ja Uudenkaupungin Hangonsaaren välinen Suomen rataverkon rataosuus. Matkustajaliikenne radalla lopetettiin vuoden 1992 lopussa, jonka jälkeen rata on palvellut lähinnä tavarajunaliikennettä. Suunnitelmia matkustajaliikenteen palauttamisesta on tehty 2000-luvulta lähtien ja myös vuonna 2019 aloitetun radan sähköistystyön on katsottu rakentavan pohjaa matkustajaliikenteen palauttamiselle. Pelkät liikenteelliset hyödyt riittävät kuitenkin nykyaikana harvoin suurien liikenteellisten investointien perusteluiksi ja liikenneinvestoinneilta vaaditaan pidemmälle johdettuja, esimerkiksi aluetaloudellisia vaikutuksia. Tässä tutkielmassa tutkitaan, millaisia erilaisia vaikutuksia liikennöinnillä oletetaan olevan ja miten nämä oletukset eroavat paitsi eri lähteissä myös alueiden välillä. Aineistona on käytetty rataa koskevia selvityksiä, sekä tutkimusalueen kunnanvaltuutettujen kyselyä. Tutkielman perusteella keskeiseksi vaikutukseksi nousee Turun kaupunkiseudun ja Vakka-Suomen seudun yhdistyminen yhdeksi suureksi kaupunkiseuduksi. Tämä termi sisältää kuitenkin hyvin moninaisia erilaisia johdannaisvaikutuksia. Selvitysten mukaan junaliikenne muokkaa koko alueen yhdyskuntarakennetta rataan nojautuvaksi ja keskittää uudisrakentamista radan läheisyyteen. Alueen kunnanvaltuutetut painottavat junan käyttöä etenkin työmatkaliikenteessä. Turun seudun valtuutetut painottavat huomattavasti enemmän Uuteenkaupunkiin suuntautuvan työmatkaliikenteen helpottumista, kun taas vakkasuomalaisten valtuutettujen vastauksissa yksittäiset vastausvaihtoehdot eivät korostu yhtä vahvasti. Kyselyaineiston perusteella yleinen kiinnostus hanketta kohtaan on suurempaa Vakka-Suomessa kuin Turun seudulla, jossa esimerkiksi Tunnin juna -hanke saatetaan priorisoida Turku-Uusikaupunki junahanketta korkeammalle.

Asiasanat: matkustajajunaliikenne, junaliikenne, paikallisjunaliikenne, Vakka-Suomi, Varsinais-Suomi

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

University of Turku  
Faculty of Science and Engineering  
Department of Geography and Geology

SILVOLA, JOONA: The expected outcomes of the passenger traffic on the Uusikaupunki railway in the surrounding municipalities

Master's thesis, 96 pp., 6 app.  
30 ECTS, Geography  
Instructor: Jussi Jauhiainen  
January 2021

---

"The Uusikaupunki railway" is the part of the Finnish railway network between the Turku Central Railway Station and the island of Hangonsaari in the town of Uusikaupunki. Passenger traffic on the railway was disbanded in 1992. After this the railway has mainly served the purposes of freight transport. Different plans to restore the passenger traffic have been made, beginning the early 2000's, and the electrification of the railway, starting in 2019, has been seen as a prerequisite for the restoration. However, transport benefits alone are nowadays rarely adequate in the political decision making to justify large transport investments. The investments are expected to have wider non-transport effects for example on the area's economy. This thesis studies what kind of different impacts the passenger traffic on the Uusikaupunki railway is expected to have and how these expected impacts vary in different regions. This thesis combines information from both the official reports of the proposed passenger traffic and the enquiry, answered by the communal councilmembers of the study area. According to this thesis, the passenger traffic is expected to unify the Vakka-Suomi region with the Turku urban area as one functional urban region. However, the functional urban region itself is expected to have wider by-products. According to the official reports, the passenger traffic would change the whole urban structure of the region. This idea, however, isn't highlighted in the survey results. The survey on its part highlights the passenger traffic's impact on commuting. The councilmembers of the Turku region highlight the benefits of passenger traffic when commuting between Turku and Uusikaupunki. The councilmembers of Uusikaupunki and rest of the Vakka-Suomi -region do not highlight any effects as heavily as their Turku region counterparts. According to the survey, the over-all interest towards the passenger traffic seems to be higher in Vakka-Suomi than in Turku urban area. The councilmembers of the Turku area may prioritize other transport projects, such as the "One-hour train" between Turku and Helsinki.

Keywords: passenger train, train transport, local train, Vakka-Suomi sub-region, Southwest Finland

*The originality of this thesis has been checked in accordance with the University of Turku quality assurance system using the Turnitin OriginalityCheck service.*

## Sisällysluettelo

1.	Johdanto .....	5
2.	Teoreettinen viitekehys .....	6
2.1.	Liikenteen ja liikkuvuuden käsitteitä .....	6
2.2.	Liikenneyhteysien vaikutukset .....	8
2.2.1	Liikenteen positiiviset vaikutukset talouteen .....	8
2.2.2.	Liikenne kestävyys tavoittelun osana .....	10
2.2.3.	Liikenteen sosiaaliset vaikutukset .....	12
2.2.4.	Liikenteen ongelmakohtia ja negatiivisia vaikutuksia .....	13
2.3.	Raideliikenteen vaikutukset .....	15
2.4.	Johtopäätöksiä käytetystä kirjallisuudesta .....	17
3.	Tutkimusalue – Uudenkaupungin radan radanvarsikunnat .....	18
3.1.	Varsinais-Suomi laajassa kontekstissa .....	19
3.2.	Tutkimusalueen työmatkaliikenne .....	21
3.3.	Uudenkaupungin radan henkilöliikennehistoria 1918-1993 .....	23
3.4.	Henkilöjunaliikenteen selvitykset ja radan sähköistäminen .....	25
3.5.	Pilottihankehakemuksen kunnat ja asemat .....	29
3.5.1.	Turku: Päärautatieasema ja Jyrkkälä .....	30
3.5.2.	Raisio: Nuorikkala .....	31
3.5.3.	Masku: Maskun asema .....	32
3.5.4.	Nousiainen: Nousiaisten asema .....	33
3.5.5.	Mynämäki: Mynämäen asema ja Hietämäki .....	34
3.5.6.	Vehmaa: Vinkkilä .....	35
3.5.7.	Uusikaupunki: Kalanti/Lahti, Uudenkaupungin asema, Kalaranta, Pietola .....	36
4.	Aineisto ja menetelmät .....	38
4.1.	Tutkimusaineisto .....	38
4.2.	Kyselyaineisto .....	39
4.3.	Sisällönanalyysi ja -erittely .....	41
5.	Tutkimustulokset .....	42
5.1.	Henkilöliikenteen oletetut vaikutukset kirjallisissa lähteissä .....	42
5.1.1.	Liikenteelliset vaikutukset kirjallisissa lähteissä .....	44
5.1.2.	Liikenteen ulkopuoliset positiiviset vaikutukset .....	45
5.1.3.	Negatiiviset vaikutukset kirjallisissa lähteissä .....	52
5.2.	Kyselyn vastaajat ja vastaamattomat .....	54
5.3.	Kyselyaineiston tulokset .....	58
5.4.	Kirjallisen aineiston ja kyselyaineiston vertailua .....	77

6.	Pohdinta ja johtopäätökset .....	79
6.1.	Pohdintaa kyselyyn vastanneista ja vastaamattomista.....	79
6.2.	Kyselyaineiston pohdintaa.....	81
6.3.	Johtopäätökset ja jatkotutkimusmahdollisuudet.....	87
7.	Lähdeluettelo.....	90

## 1. Johdanto

Tässä pro gradu -tutkielmassa tutkitaan, millaisia erilaisia vaikutuksia Uudenkaupungin radalle suunnitellulla matkustajajunaliikenteellä oletetaan olevan virallisissa aiheesta tehdyissä selvityksissä, sekä radanvarren kuntien kunnanvaltuustoissa. Liikkumista ja mahdollisuutta liikkua pidetään kriittisenä suurella osalla nykyaikaisista yhteiskunnallisista toiminnoista (Rodrigue et al. 2013). Liikenteellisten vaikutusten, kuten nopeamman matka-ajan, tulisi olla liikenteellisten parannusten ensisijaisia tavoitteita (Banister & Berechman 2000). Tästä huolimatta, liikenneinvestointeja pyritään perustelemaan erilaisilla liikenteen ulkopuolisilla vaikutuksilla, kuten talouskasvulla. Liikenneinvestointien tuomat parannukset esimerkiksi matka-aikaan ovat ilmeisiä, mutta liikenteellisten parannusten perustelun käytettyjen laajempien taloudellisten ja sosiaalisten vaikutusten yhteys liikenteeseen on paljastunut vaikeaksi todistaa. Esimerkiksi liikenneparannusten vaikutusta innovaatiotoimintaan ei ole pystytty aukottomasti osoittamaan (Hovald & Leleur 2015).

Tämän tutkielman aiheeksi on valittu Uudenkaupungin rata sekä sitä ympäröivät radanvarsikunnat. Tutkimusaiheen valintaan ovat vaikuttaneet tutkielman tekijän paikallistuntemus sekä aiheen ajankohtaisuus maakunnallisessa keskustelussa. Uudenkaupungin radanvarsikunniksi lasketaan, asemien mukaisessa järjestyksessä, Turku, Raisio, Masku, Nousiainen, Mynämäki, Vehmaa sekä Uusikaupunki. Matkustajaliikennöinti radalla aloitettiin 1920-luvulla ja se oli aluksi verrattain kilpailukykyistä (Nummelin 2018). Liikenne kuitenkin muuttui kannattamattomaksi 1970-luvulla. Liikennöintiä kuitenkin jatkettiin vielä vuosikymmeniä, kunnes vuoden 1992 lopussa liikennöinti rataosuudella lopetettiin kokonaan. 2000-luvun alusta lähtien sekä valtio-omisteinen junaliikennöitsijä VR että Varsinais-Suomen Liitto ovat tehneet selvityksiä liikennöinnin uudelleenkäynnistämisestä (Alku & Laaksonen 2006).

Matkustajaliikenteen palauttamisen esteenä pidettiin pitkään sitä, että rata oli sähköistämätön (Myllymäki 2019) ja liikennöinnissä olisi pitänyt käyttää dieselvetureita (Alku & Laaksonen 2006). Rata päätettiin sähköistää vuosina 2019-21 tavaraliikenteen turvallisuussyihin vedoten (Repo 2018), mutta radan sähköistämisen on nähty samalla rakentavan pohjaa myös matkustajaliikenteen palauttamiselle (Sähköistys luo... 2019). Toinen merkittävä aiheen ajankohtaiseksi nostanut tekijä oli liikenne- ja viestintäministeriön ilmoitus kansallisesta lähijunapilotista. Varsinais-Suomen liitto päätti vuonna 2018 hakea pilottia kolmelle rataosuudelle ja liikennöinti välillä Turku-Uusikaupunki olisi toteutuessaan ollut yksi Varsinais-Suomen pilotin liikennöintiosuuksista (Varsinais-Suomen liitto 2018) Pilottihankkeet myönnettiin kuitenkin vuonna 2019 lopulta Pirkanmaahan, Etelä-Pohjanmaalle ja Kymenlaaksoon (Pesonen 2019). Hylätty pilottihakemus nosti kuitenkin matkustajaliikenteen entistä vahvemmin takaisin julkiseen keskusteluun. Ilman pilottihanketta, matkustajaliikenteeltä puuttuu kuitenkin riittävän mandaatin omaava liikennöitsijä (Vilen 2020).

Tämän tutkielman tarkoitus on tuoda oma osansa Uudenkaupungin radan matkustajaliikennettä koskevaan keskusteluun. Koska liikenneyhteyksien yhteyttä esimerkiksi erilaisiin talouskasvua edistäviin tapahtumiin on vaikea todistaa (Banister & Berechman 2000), keskitytään tutkielmassa erilaisiin näkemyksiin siitä, millaisia matkustajaliikenteen vaikutusten uskotaan olevan. Varsinais-Suomen liitto oli pilottihankehakemusta koordinoanut organisaatio ja siksi sen näkemykset ovat tärkeitä. Näitä näkemyksiä tuodaan esille tutkimalla Varsinais-Suomen liiton teettämiä selvityksiä liikennöinnistä Uudenkaupungin radalla. Kuntapäätäjien tahtotilaa ja näkemyksiä pyritään puolestaan selvittämään alueen kuntapäätäjillä teetettävällä kyselyllä. Myös näiden kahden aineiston välisiä näkemuseroja pyritään havainnoimaan.

Tutkielman tutkimuskysymykset voidaan määrittää seuraaviksi

- 1) Millaisia erilaisia vaikutuksia Uudenkaupungin radan matkustajaliikenteellä uskotaan olevan?
- 2) Millä tavoin Varsinais-Suomen liiton ja tutkimusalueen kuntapäätäjien näkemykset eroavat toisistaan tai ovat yhteneviä?
- 3) Millaisia alueellisia eroja oletettujen vaikutusten välillä pystytään havainnoimaan?

## 2. Teoreettinen viitekehys

Teoreettinen viitekehys käsittelee liikennettä yleisesti niin liikenteeseen liittyvien käsitteiden kuin erilaisten vaikutusalueiden näkökulmasta. Teoreettisen viitekehyksen lopussa paneudutaan vielä eritoten raideliikenteelle tyypillisiin vaikutuksiin.

### 2.1. Liikenteen ja liikkuvuuden käsitteitä

Mahdollisuus liikkua on aina ollut yksi keskeisistä yhteiskunnallisista elementeistä, jonka merkitys on kuitenkin korostunut nykyaikana (Stanley & Stanley 2017). Maanviljelykseen pohjautuvissa yhteiskunnissa ihmiset asuivat usein kävelymatkan päässä työpaikoiltaan, ja kyky kävellä määritti tietyt tilalliset rajat elämälle. Nykyisin ihmisten ja tavaroiden laajempi liikkuvuus (*mobility*) on kuitenkin ehdotonta suurimmalle osalle sosiaalisista ja taloudellisista toiminnoista (Rodrigue et al. 2013). Liikkuvuus nähdään välttämättömyytenä monille nykyaikaisille yhteiskunnallisille toiminnoille, mutta samalla kasvavaan liikkuvuuteen yhdistetään myös erilaisia uhkakuvia (Beauchamps et al. 2017). Globaalissa mittakaavassa lisääntyneen liikkuvuuden ongelmina voidaan pitää esimerkiksi pandemioita ja kansainvälisen terrorismin levittäytymistä. Valtioiden ja mannerten välisessä liikenteessä lentomatkustaminen on keskeisessä asemassa (Hovald & Leleur 2015), mutta suurin osa ihmisten ja tavaroiden liikkumisesta tapahtuu kuitenkin paljon pienemmässä mittakaavassa ja kävellen tehtyjä matkoja voidaankin pitää keskivertoisena ihmisten liikkuvuuden tapana (Hodgson 2012).

Liikenteen ja liikkuvuuden käsitteillä voi olla monia eri määritelmiä, jotka voivat olla osittain päällekkäisiä tai samankaltaisia. Tämä johtuu siitä, että eri käsitteet ovat vahvasti yhteydessä toisiinsa ja muodostavat yhdessä kokonaisuuden. Liikkuvuus voidaan käsittää kykynä tehdä haluttu matka jonkin päämäärän vuoksi (Nutley 1998), mutta myös saavutettavuus (*accessibility*) voidaan määrittää kykynä saavuttaa haluttu kohde, palvelu tai mahdollisuus liikenteen tai liikkumisen keinoin (Albacete et al. 2017). Liikenteen (*transport*) tarkoituksen voidaan ajatella olevan yhdistää tiloja, joita erottavat esimerkiksi etäisyys, aika ja hallinnollisten alueiden rajat (Rodrigue et al. 2013). Liikenne mahdollistaa itsessään liikkumisen, jota Giuliano (1998) kuvaa puolivalmisteeksi, sillä lukuun ottamatta tiettyjä turismin muotoja, ihmiset eivät liiku pelkän liikkumisen takia, vaan matkanteolle on yleensä syy ja päämäärä. Rodrigue et al. (2013) huomauttaa, että matkalla on aina lähtö- ja pääteipiste sekä usein myös välietappeja. Syitä ihmisten liikkumiselle voivat olla esimerkiksi työnteko ja sosiaaliset suhteet (Giuliano 1998). Liikkuminen on välttämätöntä, jotta ihmiset voivat osallistua tilallisesti erillään sijaitseviin toimintoihin. Ihmisten kasvanut liikkuvuus näkyy monina eri ilmiöinä, kuten suurina muuttoliikkeinä sekä massaturismina ja on näin noussut yhdeksi keskeisimmistä tutkimusaiheista sosiaalitieteissä (Montanari & Staniscia 2016). On kuitenkin tärkeää muistaa, että myös monet ei-inhimilliset asiat, kuten tavarat, tieto ja esimerkiksi tauteja aiheuttavat bakteerit ja virukset liikkuvat.

Kuten jo aiemmin todettiin, liikenteen voidaan ajatella olevan puolivalmiste, joka vastaa ihmisten luomaan liikkuvuuden kysyntään (*demand*), eikä liikenteellä olisi tarkoitusta, ellei se liikuttaisi ihmisiä, tavaroita ja/tai tietoa (Rodrigue et al. 2013). Kysynnästä johtuva liikenne voidaan jakaa suoraan johdettuun ja epäsuorasti johdettuun kysyntään. Suorasti johdetulla kysynnällä (*direct derived demand*) viitataan siihen liikenteeseen, joka on taloudellisten toimintojen aikaansaamaa. Tällaisia matkoja ovat esimerkiksi työmatkat ja raaka-aineiden sekä valmiiden tuotteiden kuljettaminen tuotantolaitoksiin ja -laitoksista. Epäsuorasti johdetulla kysynnällä (*indirect derived demand*) viitataan puolestaan liikenteeseen, jonka aiheuttaa muun liikenteen luoma kysyntä. Esimerkkinä tästä voidaan antaa liikenteen mahdollistavan polttoaineen tuotantoon liittyvät kuljetukset.

Liikennejärjestelmän voidaan kaikkein yksinkertaisimmillaan ajatella olevan yhteisnimitys kaikille eri liikkumismuodoille ja niissä tarvittaville välineille ja infrastruktuurille (Kohl 2017). Laajemmin ajateltuna liikennejärjestelmä sisältää sosiaalisten ja taloudellisten toimintojen luoman liikkuvuuden kysynnän, paikat ja solmukohdat, joiden kautta matka kulkee, joista matka alkaa tai joihin matka päättyy, verkostot ja liikennevirrat eri paikkojen välillä sekä liikenneinfrastruktuurin (Rodrigue 2020: 284). Hoyle & Smith (1998) kuvaa liikennejärjestelmää liikennetoimintojen fyysiseksi järjestykseksi, joka koostuu eritasoisista solmukohdista ja niiden välisistä yhteyksistä. Liikenneinfrastruktuuri puolestaan käsittää muun muassa tiet, rautatiet, satamat, lentokentät ja tietoliikenteeseen vaadittavan infrastruktuurin (Banister & Berechman 2000). Toimivaa liikenneinfrastruktuuria on taasen pidetty talouskasvun yhtenä välttämättömänä



edellytyksenä. Hoyle & Smith (1998) myös huomauttaa, että laaja valikoima käytettävissä olevia erilaisia liikenteen muotoja tukee alueen taloudellista ja sosiaalista kehitystä.

## 2.2. Liikenneyhteyksien vaikutukset

Liikenteellä uskotaan olevan positiivinen vaikutus niin taloudelliseen kuin sosiaaliseenkin kehitykseen, mutta pelkkä yhteys esimerkiksi liikenneinvestointien ja taloudellisen kasvun välillä ei vielä riitä selittämään, millä tavalla liikenne itseasiassa vaikuttaa kasvuun ja kehitykseen (Załoga & Milewski 2013). Liikenteen ja kehityksen suhde on varsin monimutkainen ja siihen liittyy monia eri tekijöitä. Banister & Berechman (2000) huomauttaa, että kehittyneissä maissa, joissa liikennejärjestelmän taso on jo ennen uusia liikenneinvestointeja korkea, uudet parannukset eivät itsessään luo taloudellista kasvua, mutta täydentävät muita talouskasvun tekijöitä. Hoyle & Smith (1998) nimeää muutamia yhteiskunnan osa-alueita, joihin liikenne vaikuttaa ja jotka myös vaikuttavat liikenteeseen. Näitä ovat kaupankäynti ja talous, teknologia, paikallinen ja kansainvälinen politiikka, historia, väestö sekä ympäristö ja luonto. Liikenteen positiiviset vaikutukset eli hyödyt voidaan myös jakaa liikenteellisiin ja liikenteen ulkopuolisiin hyötyihin. Liikenteelliset hyödyt (*transport benefits*) ovat itse liikenteessä näkyviä parannuksia, joista esimerkkeinä voidaan antaa nopeampi matkustusaika ja paikan parantunut saavutettavuus (Banister & Thurstain-Goodwin 2011) sekä turvallisuus ja mahdollisesti halvempi hinta (Załoga & Milewski 2013). Näistä nopeampaa matkustusaikaa pidetään usein tärkeimpänä ja tavoitelluimpana liikenteellisenä hyötynä. Liikenteen ulkopuoliset hyödyt (*non-transport benefits*) ovat liikenteestä koituvia johdannaisia hyötyjä, jotka eivät suorasti vaikuta kuitenkaan itse liikenteeseen. Esimerkiksi talouskasvulla on perusteltu liikenneinfrastruktuurin parannuksia (Banister & Berechman 2000). Tällöin talouskasvu olisi liikenteestä koitua liikenteen ulkopuolinen hyöty. Näistä hyödyistä voidaan myös käyttää nimityksiä suora- ja epäsuora hyöty, kuten esimerkiksi Załoga & Milewski (2013) tekee. Załoga & Milewskin mukaan sekä liikenteelliset että liikenteen ulkopuoliset johdannaishyödyt ovat yhteydessä alueen saavutettavuuteen, työllisyyteen, liiketoiminnan tehokkuuteen, sosiaaliseen osallistamiseen tai ympäristöön.

### 2.2.1 Liikenteen positiiviset vaikutukset talouteen

Załoga & Milewski (2013) erittelee liikenneyhteyksien kehittämisen mahdollisina suorina hyötyinä lyhyemmän matkustusajan, pienemmät matkustuskustannukset, ruuhkien vähenemisen ja liikenteen turvallisuuden paranemisen, jotka yhdessä parantavat alueen saavutettavuutta. Paremmen saavutettavuuden nähdään puolestaan luovan positiivisia liikenteen ulkopuolisia vaikutuksia, joita ovat kiinteistöjen arvon, alueen houkuttelevuuden ja kilpailukykyyn nousu, työllistymisen mahdollisuudet sekä sosiaalinen osallistaminen. Eddington (2006 Cit. Holvad & Leleur 2015) puolestaan erittelee liikenteellisinä hyötyinä mahdollisesti alemmat ylläpito- ja matkustuskustannukset, matkustusajan, luotettavuuden,

laadun, mukavuuden sekä turvallisuuden. Näillä uskotaan olevan liikenteen käyttäjien reaktion mukaan erilaisia liikenteen ulkopuolisia vaikutuksia, joita ovat liiketoiminnan tehostuminen, investoinnit ja innovaatiot, klusteroituminen ja agglomeraatio sekä vaikutukset työvoimamarkkinoihin, kilpailukykyyn, kansalliseen ja kansainväliseen kauppaan sekä kansainväliseen liikkuvuuteen. On kuitenkin huomioitava, että erilaisilla alueilla myös liikenteen kehittämisestä koituvat vaikutukset ovat todennäköisesti erilaiset (Załoga & Milewski 2013). Esimerkiksi alueilla, jossa turismin merkitys on suuri, liikenneyhteyksien merkitys kasvaa ja alueilla, joilla on selvä keskuskaupunki, liikenne tähän keskuskaupunkiin on erityisen tärkeä.

Liikenteen positiivinen vaikutus työllistymiseen on ilmeinen. Toimivat liikenneyhteydet laajentavat työnhakijan työhakualuetta ja toisaalta työnantajilla on käytettävissään suurempi ja monipuolisempi potentiaalinen työvoima (Holvad & Leleur 2015). Esimerkiksi Helsingin ja Turun välistä niin kutsuttua Tunnin juna- hanketta on perusteltu sillä, että se yhdistäisi kaksi kaupunkialuetta entistä tiiviimmäksi ja yhtenäisemmäksi työssäkäyntialueeksi (Laakso et al. 2016). Liikenneyhteydet saattavat myös itsessään luoda lisää työpaikkoja sekä mahdollistaa työssäkäynnin syrjäisemmistä asuinpaikoista (Załoga & Milewski 2013). Ihmisten työllistyminen puolestaan vaikuttaa positiivisesti alueen taloudelliseen kehitykseen, kuten myös sosiaaliseen kehitykseen.

Mahdollisen työvoiman laajentumiseen liittyy olennaisesti agglomeraatio (Holvad & Leleur 2015), joka voidaan kääntää suomeksi esimerkiksi kasautumiseksi. Giuliano et al. (2019) määrittelee agglomeraation niiksi ulkoisiksi hyödyiksi, joita yritykset saavat siitä, että ne sijaitsevat fyysisesti lähellä. Agglomeraatiosta koituvat hyödyt voidaan jaotella yhtiöiden lokalisaatiosta (*localisation*) ja kaupungin koosta (*urbanisation economies*) tuomiin hyötyihin (Graham 2007). Lokalisaatiohyödyt ovat yritysten ulkopuolelta tulevia, mutta teollisuudenalan sisäisiä hyötyjä, joihin voidaan pitää yritysten yhteisiä työvoimamarkkinoita, yhteisiä raaka-aineita ja puolivalmisteita, informaation jakamista ja niin sanottuja ”*spillovereita*”. ”*Spillovereilla*” tai ylläikäynnöillä tarkoitetaan tilanteita, joissa vastaanottava toimija yhdistää toiselta toimijalta saamaansa tietoa uuden tiedon kanssa (Yang & Steensma 2014). Kaupungeista tulevat hyödyt sisältävät muun muassa julkisia hyödykkeitä, markkina-alueen ja eri teollisuus ja yritysalojen välisen kanssakäymisen (Graham 2007). Venables (2004) kuvaa agglomeraatioetuja keskeisimmäksi syyksi kaupunkien olemassaololle ylipäänsä. Chatman & Nolandin (2011) mukaan liikenteen parannukset voivat lisätä taloudellista tuottavuutta, mikäli ne mahdollistavat kaupunkien ja klusterien kasvun ja näin lisäävät agglomeraatiota. Holvad & Leleurin (2015) mukaisesti liikenneyhteydet taasen tuovat työnantajia, työntekijöitä sekä kuluttajia lähemmäksi toisiaan. Samankaltaisesti Venablesin (2004) mukaan liikenteen parannukset kasvattavat keskuksen toimintojen tehokasta taajuutta ja tuovat näin reuna-alueita lähemmäksi keskusta. Investoinnit liikenteeseen voivat myös voimistaa yhtiöille koituvia ulkoisia agglomeraatioetuja, kasvattaen näin myös tuotantoa. Tästä taas voidaan päätellä olevan lisää taloudellista hyötyä.

Holvald & Leleurin (2015) mukaan liikenteen parannukset voivat parantaa yritysten tehokkuutta, mikäli ne vähentävät yhtiöille koituvia liikennekustannuksia, lyhentävät matka-aikaa ja parantavat liikenteen luotettavuutta. Vähentyneet liikennekulut voivat myös lisätä yritysten välistä kilpailua, liikenneyhteyksien laajentaessa niiden mahdollista markkina-alueetta, samalla mahdollistaen monen saman alan yrityksen toimimisen samalla alueella. Uudet markkina-alueet voivat myös sijaita ulkomailla, jolloin laiva- ja lentoyhteydet ovat keskeisiä. Liikenneyhteydet saattavat tuoda myös investointeja kansainvälisesti toimivilta yhtiöiltä. Hyvät yhteydet markkinoille ovat keskeisiä, kun kansainväliset yhtiöt valitsevat paikkaa laitoksilleen. Liikenneyhteyksien nähdään myös kasvattavan investointien määrää ja innovaatiotoimintaa. Kasvaneiden investointien nähdään tulevan liikenneyhteyksien tuomien säästöjen sekä laajentuneiden markkinoiden kautta. Liikenneyhteydet voivat myös edesauttaa klusteroitumista, joka edesauttaa samojen alojen yritysten välistä tiedonvaihtoa ja kasvattaa näin mahdollisuutta innovaatioiden syntyyn (SACTRA 1999 Cit. Holvald & Leleur 2015). Holvald & Leleur (2015) kuitenkin huomauttaa, että yhteyttä liikenteellisten parannusten ja innovaatioiden synnyn välillä on vaikea todistaa.

Matkailu, tai turismi, on monille alueille tärkeä elinkeino, joka vaikuttaa alueen talouteen ja näin myös saattaa tasapainottaa alueellisia eroja ja etenkin maaseudulla vähentää poismuuttoa alueelta (Vuoristo & Vesterinen 2001). Matkailulle ei ole onnistuttu luomaan yksiselitteistä määritelmää, mutta Lubbe (2010) jakaa turismin turismiin aktiviteettina ja turismiin liiketoiminnan alana. Turismi aktiviteettina käsitetään henkilön liikkumisena väliaikaisesti toiselle alueelle kuin missä hän asuu tai työskentelee. Turismi liiketoiminta-alana puolestaan määritellään erilaisten turismissa tarvittavien toimintojen verkkona, joita ovat muun muassa majoitusliikkeet, ravintolat ja liikenneyhteydet. Vuoristo & Vesterinen (2001) ei näe liikennettä matkailun perusedellytyksenä, mutta liikenneyhteydet mahdollistavat matkailun kysynnän ja tarjonnan kohtaamisen. Toisin sanoen, matkailun näkökulmasta vetovoimaista aluetta ei ole mahdollista saavuttaa ilman liikenneyhteyksiä.

### 2.2.2. Liikenne kestävyuden tavoittelun osana

Suhteellisen uutena elementtinä on alettu kiinnittää huomiota siihen, miten liikenteen kehittäminen voi edistää kestävyttä (Banister & Berechman 2000). Kestävyys, tai kestävä kehitys, voidaan käsittää nykyisenlaisten yhteiskuntien tarpeiden täyttämistä siten, että näiden tarpeiden täyttäminen on mahdollista myös tulevaisuudessa. Yksinkertaistaen, yhteiskunnat, joissa ihmiset eivät käytä moottoroituja liikennevälineitä, ovat kestävämpiä kuin ne, joissa moottorilla liikkuvat muodot, etenkin yksityisautoilu, ovat hallitsevia liikkumisen muotoja (Cox 2010). Tämä kuitenkin tuntuisi aiheuttavan ristiriidan taloudellisen hyvinvoinnin ja kestävä liikenteen välillä. Kuten Cox, myös Banister (2011) näkee yksityisautoilun päästöt suurena ongelmana. Hän ehdottaa ratkaisuksi kaupunkien suunnittelemista tiheämmäksi, jolloin suurempi

osa matkoista pystyttäisiin tekemään kävellen tai pyöräillen. Näin esimerkiksi pyöräliikenteeseen kohdistuvien parannuksien voidaan näin edesauttavan joissain määrin kestävyyttä. Banister (2011) kuitenkin painottaa, ettei autoilun kieltäminen ole käytännössä mahdollista vaan kaupunkeja tulisi muokata siten, ettei autoa tarvittaisi liikkumiseen kaupungin sisällä.

Kaikkia matkoja ei kuitenkaan voida tehdä jalan tai pyöräillen, kun välimatkat kasvavat suuriksi ja etenkin kaupunkien ulkopuolella auto on monelle pakollinen. Nutley (1998) puhuikin niin sanotusta maaseutualueiden saavutettavuusongelmasta (*accessibility problem*), joka syntyy esimerkiksi tilanteessa, jossa ihmiset liikkuvat sijainnin A ja sijainnin B välillä. A kuvaa tässä tapauksessa maaseutumaista kylää, B kaupunkia tai kaupankäynnin keskusta ja niiden välinen matka on kävely- tai pyöräilyetäisyyttä suurempi. A:sta halutaan liikkua B:hen palveluiden tai toimintojen takia, jotka eivät ole mahdollisia A:ssa. Näitä voivat olla esimerkiksi työssäkäynti, ostokset tai lääkäripalvelut. B:ssä asuville ihmisille nämä palvelut ovat lähellä ja saavutettavissa esimerkiksi kävellen. Näin ollen A:ssa on suurempi tarve liikenteelle kuin B:ssä, mutta useimmiten tarjolla olevat liikennevaihtoehdot ovat rajallisemmat maaseudulla kuin kaupungissa. Näin henkilöauto saattaa jäädä ainoaksi mahdolliseksi liikkumismuodoksi A:sta B:hen. Malli kuvaa tilannetta etenkin kehittyneissä maissa, joissa väestötiheys on pieni. Myös Stanley & Stanley (2017) huomauttaa, että julkisen liikenteen yhteydet ovat kaupunkien ulkopuolella usein puutteelliset.

Pyöräilyn tai kävelyn mahdollisuuksien parantaminen menettää merkityksensä välimatkojen kasvaessa liian suuriksi. Esimerkiksi Lönnqvist et al. (2015) korostaa biokaasun mahdollisuuksia liikenteessä ja ehdottaa, että biokaasun käyttöä tuettaisiin poliittisilla päätöksillä. Pitkillä välimatkoilla kestävyyttä parantavat liikenteelliset parannukset ovat kuitenkin suurimmaksi osaksi joukkoliikennematkaisujen varassa. Toimiva joukkoliikenne voi vähentää yksityisillä kulkuneuvoilla tehtäviä matkoja ja näin vähentää liikenteestä koituvia päästöjä henkilömäärään suhteutettuna (Transit's Role... 2016). Iso osa raiteilla liikkuvista liikennemuodoista toimivat sähköllä ja tuottavat näin vähän päästöjä. Myös polttomoottoreille on olemassa vähäpäästöisempiä vaihtoehtoja, kuten hybridimalleja. Vähäpäästöisiin liikennemuotoihin investoimisen voidaan näin ajatella vaikuttavan positiivisesti alueen kestävyteen. Kestävyttä edistäviä hankkeita toteutetaan monessa eri mittakaavassa kaupunkien sisäisistä projekteista kansainvälisiin sopimuksiin. Black (1998) kuitenkin huomauttaa, että paikallisten hankkeiden vaikutus jää hyvin pieneksi ilman kansainvälisen tason toimia.

Matkailussa varsin uutena ilmiönä esille on noussut niin sanottu kestävä matkailu, joka voidaan käsittää ekologiset, sosiokulttuurilliset ja taloudelliset huomiovana matkailukehityksenä (Staffans et al. 2011). Kestävyttä edistävät toimet voidaan kohdistaa matkailun eri osa-alueisiin, kuten liikenteeseen. Vuoristo & Vesterinen (2001) kuvailee Suomea vielä automatkailun luvatuksi maaksi, jossa hyväkuntoinen ja laaja tieverkko sekä tärkeimpien nähtävyyksien sijaitseminen sen ulottuvissa tekee matkailijoiden liikkumisesta

henkilöautolla ideaalia. Pyrkimykset ekologisuuteen ja kestävyys ovat kuitenkin vaikuttanut ihmisten matkailutottumuksiin, joka on näkynyt muun muassa Interrail-lippujen myynnin kasvuna (Ilmastohuoli sai... 2019). Pohjautuen junien parempaan ekologisuuteen, junamatkojen ja -turismin kysynnän uskotaan kasvavan tulevaisuudessa (Nordin 2005). Etenkin suurnopeusjunayhteyksien laajentuessa, junamatkailun odotetaan haastavan lentomatkailun aseman etenkin lyhyemmällä Euroopan sisäisillä reiteillä.

### 2.2.3. Liikenteen sosiaaliset vaikutukset

Pooley (2016) kuvaa 2000-luvun liikenteellistä tilaa paradoksaaliseksi. Toisaalta ihmisten mahdollisuudet liikkua ovat paremmat kuin koskaan, mutta toisaalta, liikenneyhteyksistä ja liikkumismahdollisuuksista on tullut niin keskeinen osa yhteiskuntia, että ne henkilöt, jotka jäävät odotetun laisten liikenneyhteyksien ulkopuolelle, ovat vaarassa syrjäytyä yhteiskunnallisista toiminnoista. Esimerkiksi Stanley & Stanley (2017) havainnollistaa, millä tavalla yhteiskunnat ovat muuttuneet liikennekeskeisemmiksi. Maanviljelykseen perustuvissa yhteiskunnissa ihmiset taittoivat asuinpaikkojensa ja työpaikkojensa väliset matkat usein kävellen tai käyttäen eläimiä apuna kulkemiseen. Auton omistuksen yleistyessä myös yhteiskunnat muotoutuivat uudelleen tukemaan lisääntyntä liikkuvuutta, joka teki myös liikkumisesta muilla tavoin vaikeampaa. Pooleyn (2016) mukaan liikenteestä johtuvan syrjäytymisen kasvu johtuu paitsi kohonneista odotuksista liikennettä kohtaan myös juuri yksityisautoilun hallitsevasta asemasta liikenteen tarjoajana.

Sosiaalinen osallistaminen (*social inclusion*) toimii vastakohtana sosiaaliselle syrjäytymiselle (*social exclusion*), jota käsitellään kohdassa 2.2.4. Sosiaalinen osallistaminen voi olla liikenneyhteyksien parantamisesta johtuva hyöty ja se on ollut keskeisiä aiheita liikenteen tutkimuksessa ja analysoinnissa 2000-luvulla (Ricci et al. 2016). Liikenneyhteyksien uskotaan mahdollistavan henkilön osallistumisen yhteiskunnan toimintoihin ja näin liikenneyhteyksillä uskotaan olevan välillisiä vaikutuksia esimerkiksi työllisyyteen, koulutukseen, ihmisten terveyteen sekä rikollisuuden laskuun (Zaloga & Milewski 2013). Saattaa olla vaikeaa havainnoida, kuinka suuri vaikutus liikenneyhteyksillä lopulta on sosiaalisiin tekijöihin, sillä moniin ilmiöihin liittyy usein myös taloudellisia tekijöitä. Parantuneet liikenneyhteydet kuitenkin nähdään keinona parantaa sosiaaliseen kehitykseen tarvittavia olosuhteita. Riccin et al. (2016) mukaan saavutettavuus on keskeinen tekijä siihen, pystyykö henkilö osallistumaan sosioekonomisiin toimiin haluamallaan tavalla. Liikenneyhteydet eivät siis yksinään riitä, mutta ne saattavat auttaa henkilöä toimimaan aktiivisemmin ja kyse on näin mahdollisuuksien tarjoamisesta.

Stanley & Stanleyn (2017) mukaan liikenteellisiä mahdollisuuksia tarjotaan usein niihin kohteisiin, joita ihmisten on pakollista saavuttaa. Näitä ovat esimerkiksi työpaikat, opiskelupaikat sekä ostoksien teko. Stanley & Stanley kuitenkin huomauttaa, että liikenneyhteydet ovat merkityksellisiä myös yksilöiden

välisille yhteyksille ja suhteille. Vaikka ihmiset pystyvät hoitamaan keskinäisiä suhteitaan esimerkiksi sosiaalisen median kautta tiettyyn pisteeseen asti, kasvotusten tapaaminen ja fyysisesti samassa paikassa oleminen on tärkeä elementti sosiaalisissa suhteissa ja luottamuksen sekä merkityksellisempien sosiaalisten suhteiden synnyssä. Tällaisten tapaamisten toteuttaminen vaatii kuitenkin usein matkustamista tavalla tai toisella.

#### 2.2.4. Liikenteen ongelmakohtia ja negatiivisia vaikutuksia

Liikenteestä koituvat ongelmat ovat monesti liikenteen ulkopuolisia, sillä suoraan liikenteeseen vaikuttavat muutokset, kuten nopeampi matka-aika tai parempi saavutettavuus ovat yleensä positiivisia muutoksia. Toki, voidaan esittää kysymys, onko nopeampi matkustusaika kaikille positiivinen muutos. Esimerkiksi Malokin et al. (2019) huomauttaa, että henkilö saattaa valita hitaamman kulkutavan, mikäli hän pystyy käyttämään tuon matkustusajan hyödykseen. Näitä hyötyjä voisivat esimerkiksi olla etätöiden tekeminen, opiskelu tai esimerkiksi vain rentoutuminen. Mahdollisesti nämä ihmiset saattaisivat nähdä lyhyemmän matkustusajan henkilökohtaisesti negatiivisena vaikutuksena. Periaatteessa myös ruuhkien, meluongelmien sekä liikenneonnettomuuksien ja -kuolemien voitaisiin ajatella olevan suoraan liikenteellisiä, liikenteen sisäisiä, ongelmia. Pääasiallisesti liikenteen haitat ovat kuitenkin liikenteestä johtuvia ja liikenteen ulkopuolisia.

Asia, joka monesti nousee esille, on liikenteen negatiivinen vaikutus ympäristöön. Banister (2011) kuvailee, että nykyajan yhteiskunnat ovat hiilipohjaisia ja etenkin yksityisautoilu on merkittävä päästöjen tuottaja. Banisterin mukaan ongelmana länsimaissa ei ole niinkään liikkuvuuden ja liikenteen päästöjen sekä ilmastonmuutoksen välisen yhteyden hyväksyminen vaan tosiasiallisten toiminnan muuttaminen tätä vastaavaksi. Hän huomauttaa, että ”ekologisesti valvotuneidenkaan” henkilöiden toimet eivät ole usein riittäviä ja että liikenteen kokonaispäästöt kasvoivat EU-maissa vuodesta 1990 vuoteen 2010. Joukkoliikenteen parannukset nähdään usein ratkaisuna kasvaviin liikenteen päästöihin. Tulee kuitenkin muistaa, etteivät polttomoottoreita käyttävät julkisen liikenteen muodot kuitenkaan ole päästöttömiä. Myös sähköllä liikkuvien liikennevälineiden todellinen ekologisuus kytkeytyy siihen, miten niiden tarvitsema sähkö on todellisuudessa tuotettu. Załoga & Milewski (2013) huomauttaa kuitenkin myös, että liikenteellä saattaa olla myös negatiivisia taloudellisia vaikutuksia. Näin tapahtuisi tilanteessa, jossa parantuneet liikenneyhteydet houkuttelevat henkilöitä muuttamaan pois alueille, joista esimerkiksi työssäkäynti on uusien liikenneyhteyksien ansiosta mahdollista.

Liikenteestä johtuvia ongelmia syntyy myös silloin, kun kaikilla alueilla ei ole samoja liikennöintimahdollisuuksia. Niin sanottua maaseutualueiden saavutettavuusongelmaa (Nutley 1998) käsiteltiin jo kohdassa 3.2. Saavutettavuusongelmia on kuitenkin myös muilla alueilla ja niillä on usein johdannaisia liikenteen ulkopuolisia vaikutuksia. Termi ”transport disadvantage”, eli liikennehaitta, voidaan

määritellä vaikeudeksi käyttää liikennepalveluita (Rosier & McDonald 2011). Näitä vaikeuksia voivat aiheuttaa henkilölle esimerkiksi palvelujen liian korkea hinta, fyysiset vaikeudet saavuttaa palveluja sekä myös julkisen liikenteen palvelujen täysi puuttuminen koko alueelta. Näin ollen sekä yksittäisellä henkilöllä että kokonaisella alueella voidaan katsoa olevan tällainen liikennehaitta, joilla puolestaan on usein johdannaisvaikutuksia. Esimerkiksi De Vos et al. (2012) kiinnittää huomiota niin sanottuun asuindissonanssiin (*residential dissonance*), jolla tarkoitetaan tilannetta, jossa tekijät, kuten varallisuus ja työmatka vaikuttavat henkilön päätökseen asuinseudusta. Tämä valikoitunut tosiasiallinen asuinpaikka saattaa erota suuresti henkilön ideaalista asuinpaikasta, jolloin dissonanssi, eli eripuraisuus, syntyy. Jos tosiasiallisessa asuinpaikassa ei ole saatavilla esimerkiksi julkisen liikenteen palveluita, henkilö saattaa olla pakotettu käyttämään autoa, vaikka ideaalissa asuinpaikassaan todennäköisesti käyttäisikin julkista liikennettä.

Liikkumismuodon valintaa useammin, liikenteen puuttumisesta johtuvien ongelmien tutkimus keskittyy sosiaaliseen syrjäytymiseen (*social exclusion*). Esimerkiksi Załoga & Milewski (2013) huomauttaa, että joukkoliikennereittien sulkeminen voi johtaa sosiaaliseen syrjäytymiseen. Sosiaalisen syrjäytymisen puolestaan nähdään olevan yhteyksissä esimerkiksi työttömyyteen, heikkoon koulutustasoon ja korkeaan rikollisuuteen. Stanley et al. (2007) on tutkinut liikennehaittojen vaikutuksia alueisiin ja yksittäisiin ihmisiin Australiassa ja tullut päätelmään, että huonot liikkuvuuden vaihtoehdot lisäävät ihmisten riskiä jäädä tärkeiden yhteiskunnallisten toimintojen ulkopuolelle ja näin ne vaikuttavat sekä henkilökohtaiseen että yhteisölliseen hyvinvointiin. Stanley et al. mukaan liikenteen saavutettavuuden ongelmia esiintyy eri ihmisryhmissä ja alueilla, mutta ongelmalliseksi nousevat juuri maaseutualueet, joissa liikenneyhteyksien vähyys johtaa myös ylipäänsä vaihtoehtojen vähyyteen, oli kyse sitten työskentelystä, koulutuksesta tai ostoksilla käynnistä. Toimivimmaksi ratkaisuksi julkisen liikenteen saavutettavuuden ongelmiin nähdään henkilöauto. Tämä kuitenkin on ristiriidassa esimerkiksi tässä esseessä edellä mainittujen kestävyiden tavoitteiden kanssa.

Delbosc & Currien (2011) mukaisesti on olemassa tiettyjä riskiryhmiä, jotka ovat etenkin vaarassa syrjäytyä huonojen liikennemahdollisuuksien takia. Näinä riskiryhminä mainitaan vanhukset, etenkin maaseudulla asuvat nuoret, liikuntarajoitteiset, paikallista kieltä osaamattomat henkilöt, pienituloiset, henkilöt ilman auton käyttömahdollisuutta sekä joissain tapauksissa myös naiset ja yksinhuoltajat. On huomioitavaa, että osa näistä riskiryhmistä on päällekkäisiä. Pooley (2016) huomauttaa, että nykyaikaiset yhteiskunnat pohjautuvat pitkälti autolla liikkumiseen, jolloin rajoitetut mahdollisuudet käyttää autoa tai auton käyttömahdollisuuden puuttuminen kokonaan johtavat yhteiskunnalliseen syrjäytymiseen. Stanley & Stanley (2017) on luetellut nimennyt yhtenä ratkaisuna näihin ongelmiin juuri julkisten liikenneyhteyksien fyysisten rajoitteiden poistamisen. Nämä fyysiset rajoitteet voidaan käsittää esimerkiksi invalidien parempina mahdollisuuksina kulkea liikennevälineissä, mutta myös julkisen liikenteen palvelujen tuomisen

niille alueille, joissa niitä ei enemminkin vielä ole. Muina mahdollisina parannuksina luetellaan julkisen liikenteen kustannusten laskeminen, julkisen liikenteen palvelujen houkuttelevuuden parantaminen mutta myös liikenteen tarpeen vähentäminen tuomalla palveluita lähemmäksi ihmisiä, näin vähentäen riippuvuutta kulkuneuvoista.

### 2.3. Raideliikenteen vaikutukset

Raideliikenne käsitetään tässä yhteydessä yhteisnimityksenä rautatie- ja raitiotieliikenteelle. Rautatieyhteydet olivat keskeisiä länsimaiden sekä siirtomaiden teollisuudelle 1800- ja 1900-luvun alkupuoliskolla (Turton & Black 1998). Rautateiden ja junien ylivoimainen kyky kuljettaa rahtia ja ihmisiä pitkiä matkoja johti sen dominoivaan asemaan liikennemuotojen keskuudessa, jonka teitse liikkuvat moottoreita käyttävät liikennevälineet pystyivät haastamaan vasta 1920-luvulla. Rautatiet ovat myös vaikuttaneet suuresti alueelliseen kehitykseen ympäri maailmaa. Hoyle & Smith (1998) antavat esimerkiksi eurooppalaisten valtioiden entiset siirtomaat Afrikassa, joissa rautatiet ovat liikenteellisesti merkittävässä asemassa. Suurin osa Afrikan rautateistä on rakennettu siirtomaa-ajalla palvelemaan siirtomaaisäntien tarkoituksia, ja ne kulkevat usein keskeisestä satamakaupungista sisämaahan liikenteen ja kaupankäynnin solmukohtaan. Tällainen malli edesauttoi raaka-aineiden kuljettamista siirtomaista Eurooppaan, mutta on kuitenkin johtanut nykytilanteessa alueelliseen eriarvoistumiseen useiden sisämaavaltioiden jäädessä täysin ilman rautatieyhteyttä.

Teollistuneissa maissa rautateiden matkustajamäärät laskivat 1950-luvulta aina 1980-luvulle, jonka jälkeen matkustajamäärät ovat pitkälti vakiintuneet (Turton & Black 1998). Pitkillä matkoilla matkustajat ovat siirtyneet rautatieliikenteestä etenkin yksityisautoiluun ja pienemmissä määrin lento- sekä bussimatkustamiseen. Viime vuosina raideliikenne on kuitenkin taas kasvattamassa suosiotaan. Esimerkiksi Suomessa tehtiin vuonna 2017 12,5 miljoonaa kaukojunaliikennematkaa, joka oli 8 % enemmän, kuin edeltäneenä vuonna (VR: Junamatkustuksen... 2018). Samankaltaisesti Ruotsissa junamatkustajien määrä kasvoi yhdellätoista prosentilla tammi-syyskuussa 2019 samalla, kun Ruotsin sisäisten lentojen matkustajamäärä laski 8% (Näin kehitys... 2019). Tämä voi kertoa siitä, että yhä useampi henkilö pitää junaa muita parempana liikkumistapana. Junien ja muiden raiteilla liikkuvien liikennevälineiden etuna niiden nopeutta, (sähköjunien) muita liikennemuotoja pienempiä päästöjä ja ekologisuutta sekä pienempiä turvallisuusriskejä muihin liikennemuotoihin verrattuna (Banister & Thurstain-Goodwin 2011). Myös Scherer & Dziekan (2012) huomauttaa, että ihmiset mieltävät usein raiteilla kulkevat julkisen liikenteen muodot pyörillä kulkevia paremmiksi, vaikka esimerkiksi matka-aika ja hinta olisivatkin molemmilla liikennemuodoilla todellisuudessa samat.



Banister & Berechman (2000) huomauttaa, että liikenteellisten hyötyjen tulisi olla liikenneparannusten ensisijaisia tuloksia. Näin ollen myös raideliikenteen parannusten tulisi ensisijaisesti näkyä esimerkiksi lyhyempänä matka-aikana, parantuneena saavutettavuutena ja pienempinä kustannuksina. Pelkät liikenteelliset hyödyt eivät kuitenkaan välttämättä riitä perusteluiksi suurille liikenteellisille hankkeille. Banister & Thurstain-Goodwin (2011) on eritellyt raideliikenteestä koituvia hyötyjä makro-, meso- ja mikrotasolla. Makrotasolla hyötyinä voidaan pitää valtioiden- ja alueiden välistä kaupankäyntiä, sekä työntekijöiden siirtymistä periferiasta keskusalueiden työmarkkinoille. Mesotasolla raideliikenteellä puolestaan katsotaan olevan neljänlaisia liikenteen ulkopuolisia hyötyjä, jotka ovat pitkälti yhteneviä liikenteen yleisesti tuomien hyötyjen kanssa. Näitä ovat agglomeraatiohyödyt, työvoimamarkkinoiden parantuminen, verkostovaikutukset sekä ekologiset ulkoiset hyödyt.

Agglomeraatiota voidaan pitää paitsi raideliikenteen, myös yleisesti liikenteen tuomana hyötynä ja sitä on tässäkin esseessä jo käsitelty kohdassa 3.1. Agglomeraatiolla tarkoitetaan siis niitä hyötyjä, joita yritykset ja yhtiöt saavat siitä, että ne sijaitsevat lähellä toisiaan (Giuliano et al. 2019). Myös työvoimamarkkinoiden parantumista yleisesti liikenteen tuomana hyötynä käsiteltiin kohdassa 3.1. Combes et al. (2008) kuitenkin huomauttaa, miten juuri raideliikenteen parantaminen vaikuttaa työvoimamarkkinoihin. Combesin mukaan nopeammat raideyhteydet kasvattavat paitsi saatavilla olevan työvoiman määrää myös työaikaa, sillä ihmiset ovat valmiita työskentelemään pidempiä aikoja, kun työmatkoihin ei kulu niin paljoa aikaa. Raideyhteyksien uskotaan myös parantavan taloudellisten verkostojen rakentumista ja ennestään erillisten alueellisten verkostojen yhdistymistä uusien yhteyksien kautta, näin kasvattaen esimerkiksi alueiden välistä kilpailua (Banister & Thurstain-Goodwin 2011). Voidaan kuitenkin ajatella, että nämä kaikki hyödyt ovat saavutettavissa ainakin joillain tasoilla myös muilla liikennöintitavoilla, kuin raideliikenteellä. Raideliikenteen tärkeimmäksi eduksi nousevat näin ekologiset ulkoiset hyödyt. Banister & Thurstain-Goodwinin mukaan näitä ympäristöllisiä hyötyjä ei olla vielä täysin sisäistetty eikä niille voida määrittää rahallista arvoa. Raideliikenteen investoinnit nähdään kuitenkin muita liikennemuotoja ekologisempina ja ympäristöystävällisempinä.

Banister & Thurstain-Goodwinin (2011) mukaisesti raideliikenteen investoinneilla on myös vaikutuksia mikrotasolla. Tällä tasolla on havaittavissa myös mesotason vaikutuksia. Mikrotasolla huomioitavaa ovat kuitenkin maan ja kiinteistöjen arvon nousu. Tällainen arvon nousu on mahdollisesti havaittavissa jo ennen todellisten parannuksia raideliikenteeseen, toimijoiden sijoittaessa alueeseen jo odotettujen liikennöintiparannusten perusteella. Vaikutuksia uskotaan myös olevan liikenneyhteyksien avauduttua ja myöhemmin käyttöönoton jälkeen, kun yhteyksien todellisia liikenteellisiä vaikutuksia voidaan havainnoida. Kiinteistön arvojen kohdalla, liikenneyhteyksien vaikutus asuinkiinteistöjen arvoon tuntuu olevan spatiaalisesti laajempaa kuin liiketoiminnallisissa kiinteistöissä. Banister & Thurstain-Goodwinin (2011: 217) mukaan liikenneyhteyksien vaikutukset asuinkiinteistöjen arvoon voivat ulottua jopa kilometrin säteelle

pysäköistä, kun taas liiketoiminnan kiinteistöjen kohdalla vaikutukset jäävät noin 400 metriin. On kuitenkin huomioitava, että myös monet muut asiat, kuten esimerkiksi tontin koko, asuinalue ja kiinteistön ikä vaikuttavat kiinteistön arvoon.

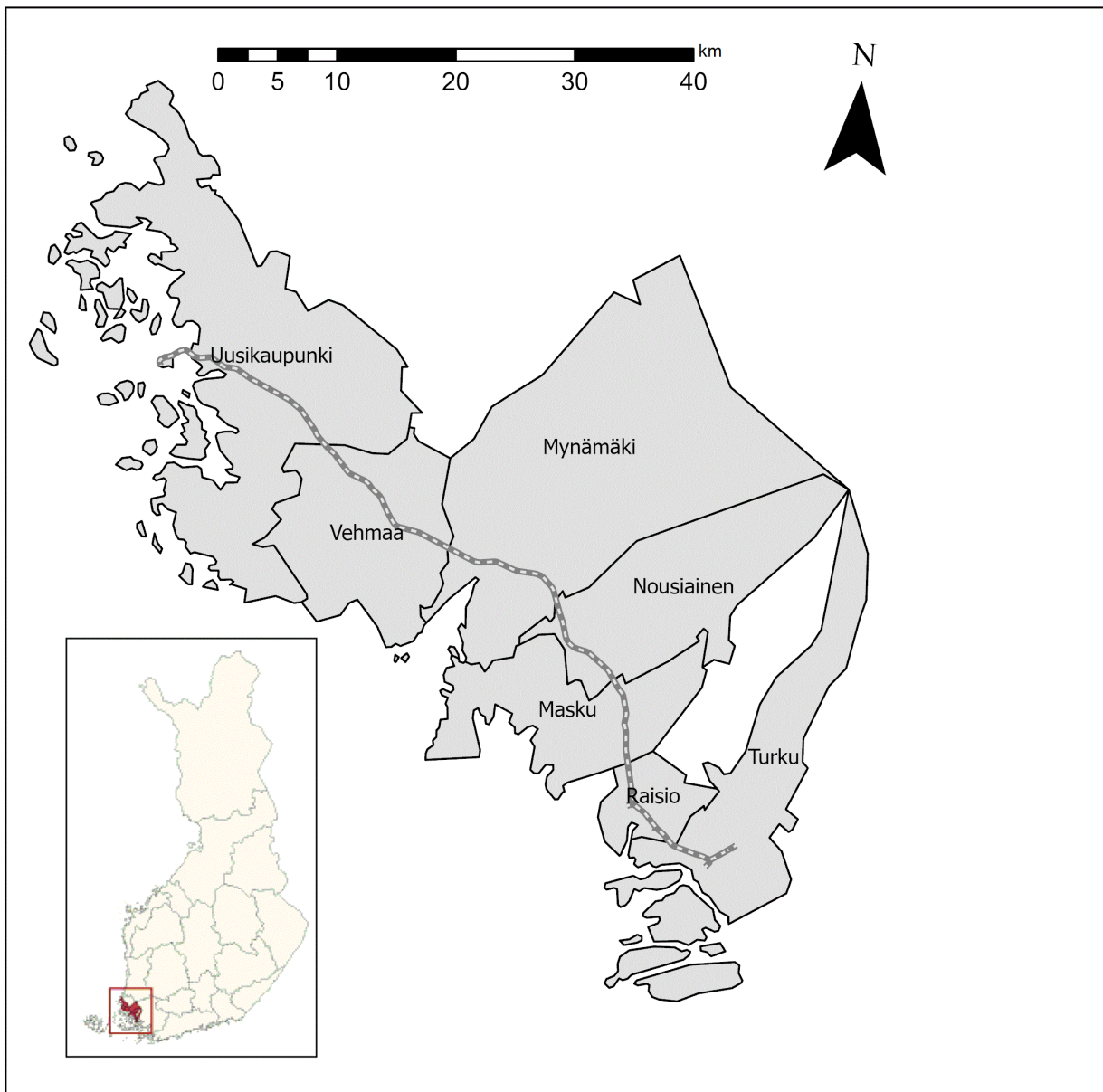
#### 2.4. Johtopäätöksiä käytetystä kirjallisuudesta

Käytetyn kirjallisuuden perusteella, liikenne nähdään erottamattomana osana nykyaikaisia yhteiskuntia, eikä liikenteen tai liikkuvuuden rajoittaminen yleisenä ilmiönä ole ajatus, joka olisi mitenkään näkyvästi esillä ja liikenteen olemattomuus nähdään ennemminkin uhkakuvana. Kieltämisen sijaan liikennettä ja liikkumiskäyttäytymistä pyritään muokkaamaan sellaiseksi, etteivät sen, etenkin ekologiset, haittavaikutukset kasva liian suuriksi. Nykyaikaisia henkilöautoihin pohjautuvia yhteiskuntamalleja haluttaisiin siis muokata ympäristöystävällisemmiksi ja raideliikenne nähdään yhtenä korvaavana mahdollisuutena etenkin lyhyemmillä matkoilla.

Uusilla liikenneyhteyksillä ja investoinneilla uskotaan olevan kauaskantoisia johdannaisvaikutuksia etenkin niillä alueilla, joissa liikenneyhteyksien saatavuus on ennestään heikko. Kuitenkin myös niillä alueilla, joissa yhteydet ovat hyvät, liikenneyhteyksien uskotaan tukevan muita kasvun edellytyksiä. Suurin osa liikenteen hyödyistä tuntuu olevan yhteyksissä siihen, että ne tuovat eri toimijoita, siis ihmisiä, lähemmäksi toisiaan. Esimerkiksi liikenteen positiivisessa vaikutuksessa työllisyyteen keskeisenä ideana on se, että työntekijä ja -antaja ovat ajallisesti lähempänä toisiaan. Samalla tavalla myös agglomeraatiohyödyissä ajatuksena on se, että osaavat toimijat ovat fyysisesti lähellä toisiaan. Ajatus toisten ihmisten tarpeesta on keskeinen myös sosiaalisissa kysymyksissä, joissa liikenne nähdään myös mahdollistajana, jota ilman osallistuminen erilaisiin sosiaalisiin aktiviteetteihin ei olisi mahdollista.

Raideliikenteen positiiviset vaikutukset esimerkiksi sosioekonomiseen tilanteeseen ovat pitkälti yhteneviä muun liikenteen vaikutusten kanssa. Raideliikenteen eduksi tuntuu kuitenkin vakiintuvan sen ekologisuus verrattuna juuri polttomoottoreilla liikkuviin liikennemuotoihin. Etenkin rautatieliikenteen uskotaan palaavan entisaikojen historialliseen loistoonsa Euroopan keskeisenä liikkumismuotona ja haastavan jopa lentoliikenteen lyhyemmillä matkoilla, pohjautuen etenkin niiden nopeuteen, turvallisuuteen ja ekologisuuteen.

### 3. Tutkimusalue – Uudenkaupungin radan radanvarsikunnat



Kuva 1. Tutkimusalueen kartta.

Tämän tutkielman tutkimusalueeksi on rajattu Uudenkaupungin rata, sekä sen varrella sijaitsevat kunnat, joihin suunniteltiin vuoden 2018 pilottihankehakemuksessa liikennöintipaikkaa tai -paikkoja (Kuva 1). Uudenkaupungin radalla tarkoitetaan tässä tutkielmassa Turun päärautatieaseman ja Uudenkaupungin Hangonsaaren seisakkeen välistä Suomen rataverkon yksiraiteista osuutta, joka kulkee Turusta Raision, Maskun, Nousiainen, Mynämäen ja Vehmaan kautta Uuteenkaupunkiin. Edellä mainituista Turku, Raisio ja Uusikaupunki ovat kaupunkeja, mutta viitattaessa yhteen joukkoon, kaikkiin viitataan tässä tutkielmassa kuntina. Pituutta Uudenkaupungin radalla on 70 kilometriä ja sen suurin sallittu nopeus on tällä hetkellä 60 km/h (Ratahallintokeskus 2008: 19), mutta radalla olisi periaatteessa mahdollista sallia 100 km/h nopeus (Alku & Laaksonen 2006: 26). Radan kuntoluokitus on Turusta Raisioon kulkevalla osuudella C1 ja Raisiosta

Uuteenkaupunkiin B1 eli Turku-Raisio osuutta alempi (Alku 2018: 9). Henkilöjuna liikenne Uudenkaupungin ja Turun välillä lopetettiin vuodenvaihteessa 1992-93 (Nummelin 2018: 89), jonka jälkeen rataosuudella on kulkenut pääasiallisesti vain tavarajuna liikennettä (Alku 2018). Tavaraliikenteestä huomattava määrä suuntautuu nykyisin Uudenkaupungin Hangonsaassa sijaitsevalle YARA Suomen rikkihappo- ja lannoitetehtaalle (Nummelin 2018). Tämän lisäksi radalla on suoritettu vuodesta 2010 lähtien erilaisia museo- ja matkailujunavuoroja, joita on järjestetty etenkin Uudessakaupungissa järjestettävien kesätapahtumien ja lomasesonkien aikaan.

### 3.1. Varsinais-Suomi laajassa kontekstissa

Varsinais-Suomen maakunta sijaitsee Suomen lounaisosassa ja koostuu 27 kunnasta (Maakunta s.a.). Se on Suomen kolmanneksi väkirikkain maakunta ja siellä asui Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2019 noin 479 000 asukasta (Kuntien... 2019). Huomionarvoista on, että Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI:n tekemässä vuoteen 2040 ulottuvassa väestöennusteessa (Maakuntakeskusten... 2019) Varsinais-Suomen väkiluvun on arvioitu kasvavan prosentilla, eli noin 5000 hengellä vuosina 2018-2040. Ennusteessa kasvavaan väkilukuun yltyvät Manner-Suomen maakunnista Varsinais-Suomen lisäksi vain Uusimaa ja Pirkanmaa. Maakunnan sisällä väestön uskotaan kuitenkin keskittyvän voimakkaasti kohti keskuskaupunki Turku. Turun kaupungin väkiluvun arvioidaan kasvavan vuoteen 2040 mennessä yhdeksällä prosentilla ja Turun sisemmän työssäkäyntialueen, eli alueen, josta vähintään 20 % työssäkäyvistä käy töissä Turussa, reilut neljä prosenttia. Ennusteen mukaan vuonna 2040 noin 80 prosenttia maakunnan väestössä asuisi tällä Turun ja sisemmän työssäkäyntialueen muodostamalla alueella. Muualla maakunnassa väestömäärä uhkaa pienentyä huomattavasti. Ennusteessa kuitenkin huomautetaan, ettei Uudenkaupungin positiivinen rakennemuutos 2010-luvun jälkipuoliskolla vielä näy merkittävästi ennusteen tekemisessä käytetyissä tilastoissa.

MDI:n ennusteessa Suomen väestön arvioidaan keskittyvän entistä vahvemmin suurille kaupunkiseuduille (Maakuntien... 2019). Väestön keskittyminen kaupunkiin Suomessa voidaan nähdä osana suurempaa länsimaissa tapahtuvaa kehitystä (Yli-Jokipii 2006). Väestön keskittymistä kaupunkiin, tai kaupungistumista, voidaan tarkastella erilaisin mallein, joissa väestön keskittyminen useimmiten alkaa yhteiskunnan teollistuessa, mutta kehitys taittuu lopulta jälkiteolliseksi ja väestö alkaa siirtyä kaupunkia ympäröivälle alueelle (Vartiainen 2006). Tätä kaupungistumisen vastareaktiota voidaan kutsua vastakaupungistumiseksi, jonka vastareaktio puolestaan on jälleenkaupungistuminen. Väestön keskittymisen voidaan siis jossain määrin olevan syklistä. 2020-luvulle tultaessa on jälleen havaittavissa tiettyjä asenteiden muutoksia. Maaseudun tulevaisuuden vuonna 2019 teettämässä tutkimuksessa noin kuudesosa suomalaisista ilmoitti harkitsevansa vakavasti maallemuuttoa (Vainio 2019). Lisäksi henkilöitä, jotka haluaisivat muuttaa maalle, mutta eivät pidä sitä realistisena oli noin neljännes. Työpaikka vaikuttaa

olennaisesti henkilön asuinpaikan valintaan ja saattaa toimia myös muuton estävänä tekijänä. Tämä voi olla syy myös sille, miksi tutkimuksessa yrittäjät suunnittelivat useammin vakavasti maallemuuttoa.

Suomen leimallisena erityispiirteenä voidaan pitää väestön voimakasta keskittymistä pääkaupunkiseudulle, mutta myös tämän alueen ulkopuolella on pieni määrä kasvavia keskuksia, jotka pystyvät tarjoamaan tietoon ja osaamiseen perustuvalle taloudelle sopivan toimintaympäristön (Vartiainen 2006). Näidenkin seutujen ulkopuolella on vielä pienempiä keskuksia tai alueita, jotka pystyvät kehittymään erikoistumalla voimakkaasti. Tutkimusalueella Turku voidaan pitää nykyaikaiselle taloudelle sopivana kasvukeskuksena ja Uuttakaupunkia puolestaan erikoistuneeksi pienkeskukseksi, sen kehityksen sitoutuessa vahvasti kaupungissa sijaitsevaan autotehtaaseen. Eri kaupunkien ja kuntien kehitys ei ole kuitenkaan toisistaan erillistä vaan keskeisiksi ovat nousseet toiminnalliset kaupunkiseudut, jotka jakavat yhteisen työmarkkina-alueen. Tässä seutuistumiseksikin kutsutussa kehityksessä kuntien rajat menettävät merkitystään asutuksen siirtyessä kehyskuntiin ja työpaikkojen keskittyessä keskuskaupunkiin tai liikenteen solmukohtiin. Varsinais-Suomen maakuntastrategiassa (2014) tällaiseen kehitykseen on viitattu työmarkkina-alueen laajentumisena. Maakunnassa tavoitteeksi on asetettu tulevaisuudessa yhdistää Turun, Salon, Loimaan ja Uudenkaupungin työssäkäyntialueet koko maakunnan laajuiseksi työmarkkina-alueeksi, jonka edellytyksenä pidetään tunnin pendelöintiä niin yksityisillä kuin julkisilla liikkumismuodoilla (Varsinais-Suomen liitto 2018).

Turun ympärille rakentunutta ja rakentuvaa toiminnallista kaupunkiseutua ja työmarkkina-aluetta voidaan pitää mesotason alueena. Osa Varsinais-Suomesta lasketaan myös kuuluvaksi niin sanottuun kasvukolmioon, jota voidaan pitää makrotason kaupunkiseutuna. Kasvukolmiolla tarkoitetaan Helsingin, Tampereen ja Turun seutujen rajaamaa kolmiomaista aluetta ja sen vaikutusalueella asuu noin 47 % Suomen väestöstä (Aro 2016). Myös kasvukolmiosta on suunniteltu muodostettavan yhtenäinen työmarkkina-alue, joka olisi mahdollista toteuttaa nopeammilla junayhteyksillä Turun ja Helsingin sekä Tampereen ja Helsingin välillä (Turkki 2018). Turun ja Helsingin välistä nopeampaa junayhteyttä on markkinoitu nimellä ”Tunnin juna”. Helsingin ja Tampereen välistä tunnin junayhteyttä puolestaan on nimitetty Suomiradaksi. Kasvukolmion kaupunkien välisten yhteyksien hierarkiassa Helsingin ja Tampereen välistä yhteyttä on pidetty tärkeimpänä ja Turun ja Helsingin välistä yhteyttä toiseksi tärkeimpänä (Aro 2016). Turun ja Tampereen väliselle yhteydelle ei ole ainakaan tässä vaiheessa annettu kovinkaan suurta painoarvoa. Toteutuessaan kasvukolmion työmarkkina-alueesta toivottaisiin myös kansainvälisesti kiinnostavaa aluetta (Turkki 2018). Silti, kasvukolmiossakin väestönkasvun arvellaan keskittyvän kasvukolmion kärkiin, eli Helsingin, Turun ja Tampereen kaupunkiseuduille, muualla väestön pienentyessä (Maakuntakeskusten... 2019). Tähän kehitykseen on kuitenkin mahdollista vaikuttaa erilaisilla aluepoliittisilla toimenpiteillä ja siksi myös kasvukolmion rajauksesta voidaan kiistellä. Esimerkiksi Soininvaara (2015) on huomauttanut, että Uudenkaupungin, Rauman ja Porin sisällyttäminen

kasvukolmioon olisi mielenkiintoisempi politiikkavaihtoehto, joka kuitenkin onnistuakseen vaatisi laajoja investointeja eritoten raideliikenteeseen.

### 3.2. Tutkimusalueen työmatkaliikenne

Ihmisten liikkumiselle paikasta toiseen on aina jokin syy. Näitä voivat olla esimerkiksi matka kotoa töihin, sosiaaliset suhteet sekä turismi (Giuliano 1998). Näistä päivittäiset työmatkat kodin ja työpaikan välillä ovat parhaiten ennakoitavissa. Alkaessaan, Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen matkoista kokonaisuudessaan noin 50 % on arvioitu olevan työmatkoja ja loppujen opiskeluun, palvelujen käyttöön, vapaa-aikaan sekä julkisen liikenteen vaihtoyhteyksiin liittyviä matkoja (Ratahallintokeskus 2008). Vuonna 2018 Uudenkaupungin radan työmatkaliikennepotentiaalin arvioitiin olevan yli 16 000 työmatkaa päivittäin, muualla kuin kotikunnassaan työskentelevien perusteella (Liite 2... 2018: 17). Työmatkaliikenteen näkökulmasta Turku on tutkimusalueen keskeisin kaupunki. Kuten edellisessä kappaleessa mainitaan, tutkimusalueen kunnista Raision, Maskun, Nousiaisten ja Mynämäen kuntien työssäkävivistä yli 20 % työskentelee Turussa (Maakuntakeskusten... 2019) ja noin puolet kaikista maakunnan työpaikoista sijaitsee kaupungissa (Varsinais-Suomen liitto 2018: 2). Turkuun matkustaa muista kunnista töihin joka päivä noin 37 000 henkilöä. Kun yli 10 % kaikista kunnassa asuvien työmatkoista suuntautuu samaan kaupunkiin, voidaan puhua yhtenäisestä työssäkäyntialueesta (Turun seudun kansalliset... s.a.). Näin ollen kaikki tutkimusalueen kunnat Uuttakaupunkia lukuun ottamatta voidaan laskea kuuluvaksi Turun työssäkäyntialueeseen. Uudenkaupungin radan liikennöinnin kannalta keskeisempiä ovat kuitenkin ne pendelöijät, joiden olisi järkevää käyttää junaa työmatkoillaan. Vuoden 2008 selvityksessä tällaisia Turkuun ja Raisioon pendelöiviä henkilöitä olisi Maskusta noin 800, Mynämäeltä noin 750, Uudestakaupungista noin 200 ja Vehmaalta noin 100 henkeä (Ratahallintokeskus 2008: 34).

Toinen huomattava työmatkaliikennevirta tutkimusalueella suuntautuu Uuteenkaupunkiin ja etenkin kaupungissa sijaitsevalle Valmet Automotiven autotehtaalle, eli tutummin Uudenkaupungin autotehtaalle. Autotehtaan merkittävydestä Uudellekaupungille kertoo muun muassa se, että samoihin aikoihin, kun autotehdas joutui turvautumaan irtisanomisiin vuonna 2006, aloitettiin Vakka-Suomen alueella kampanja työttömien työllistämiseksi (Uudenkaupungin autotehdas... 2006). Uudenkaupungin ja autotehtaan ”symbioosia” on myös esimerkiksi verrattu Salon kaupungin ja matkapuhelinvalmistaja Nokian suhteeseen, joka lopulta johti Salon näivettymiseen Nokian ajautuessa ongelmiin (Kauppinen 2020). Autotehtaalla aloitettiin Mercedes-Benz -merkkisten autojen valmistus vuonna 2013 ja vuonna 2016 autotehdas palkkasi 1000 uutta työntekijää. Samanlainen ”suurrekrytointi” toteutettiin myös vuosina 2018 ja 2019. Muutos voidaan havaita myös tarkastelemalla Uudenkaupungin väkiluvun kehitystä, joka kääntyi selvään nousuun vuonna 2016 (Kuntien... 2019). Tilanne johti myös vuokra-asuntovajeeseen kaupungissa (Kauppinen 2020). Autotehtaan synnyttämä kasvu tyrehtyi kuitenkin viimeistään vuoden 2020 koronapandemiaan.

Autotehtaan tuotanto lopetettiin huhtikuussa 2020 komponenttipulan takia (Hemmilä 2020). Tuotanto jatkui kevennettynä toukokuussa, mutta tehdas aloitti noin 1200 työntekijän yt-neuvottelut kesäkuussa, eikä tuotannon uskota palautuvan pandemiaa edeltäneelle tasolle ainakaan ennen vuotta 2021 romahtaneen kysynnän vuoksi.

Valmet Automotive Oy oli Turun Sanomien selvityksen mukaan koko Varsinais-Suomen suurin työllistäjä vuonna 2019 (Vehmanen 2020a). Vaikka väkilukutilastoista voidaankin päätellä, että autotehtaan rekrytoinnit ovat tuoneet Uuteenkaupunkiin uusia asukkaita, suuri osa työntekijöistä pendelöi tehtaalle töihin muualta. Vuonna 2018 Valmet-Automotive aloitti mainoskampanjan, jonka tarkoituksena oli rekrytoida autotehtaalle uusia työntekijöitä Turun alueelta (Valmet Automotive kampanjoi... 2018). Jo tässä vaiheessa autotehtaan kerrottiin työllistävän yli 800 Turun alueella asuvaa henkilöä ja olevan ”*yksi Turun johtavista työnantajista*”. Turun alueen todettiin olevan autotehtaan tärkein rekrytointialue ja tarjoavan parhaan rekrytointipotentiaalin autotehtaan lähellä. Turun ja Uudenkaupungin välille on järjestetty niin sanottuja työmatkabussivuoroja, jotka kulkevat Turun linja-autoasemalta suoraan Uudenkaupungin autotehtaalle (Rosvall 2018). Näitä vuoroja käyttää päivittäin noin 200 henkeä. Samanlaisia vuoroja autotehtaalle liikennöi myös Porin ja Rauman suunnasta.

Autotehtaan merkittävyys myös Uudenkaupungin radan henkilöliikenteen suunnitelmille voidaan havaita eri selvityksistä. Esimerkiksi vuoden 2018 pilottihankehakemuksessa Uuttakaupunkia kuvailtiin potentiaalisimmaksi uudeksi asemapaikaksi juuri lähellä sijaitsevan ja kasvavan autotehtaan ansiosta (Varsinais-Suomen liitto 2018). On kuitenkin huomioitava, että autotehdas sijaitsee varsin kaukana Uudenkaupungin radasta ja mahdollisista liikennöintipaikoista. Esimerkiksi pilottihankkeessa suunnitellulta Uudenkaupungin asemalta tulisi matkaa Autotehtaalle reilut 3 kilometriä ja Kalarannan seisakkeelta noin 3,5 kilometriä (oma mittaus). Tämä käytännössä tarkoittaisi sitä, että autotehtaan työntekijöille tulisi järjestää jatkoyhteys, esimerkiksi bussilla, junapysäkiltä autotehtaalle. Helpointa tämä olisi todennäköisesti järjestää Kalarannasta, joka sijaitisi Uudenkaupungin linja-autoaseman lähetyvillä. Työntekijöiden motivaatio matkustaa ensin junalla ja sen jälkeen vielä bussilla työpaikalle voidaan kuitenkin kyseenalaistaa (Rosvall 2018). Tällainen ”syöttöliikenne” tulisi suunnitella mahdollisimman sujuvaksi, jotta se pystyisi menestyksekkäästi kilpailemaan henkilöautopendelöinnin kanssa (Varsinais-Suomen liitto 2018). Autotehtaalle on myös kaavailtu rakennettavan rautatieyhteys 1970-luvulla, mutta nämä suunnitelmat ovat jääneet toteuttamatta Uusikaupunki-Kiukainen ja Uusikaupunki-Rauma-Pori -ratahankkeiden kaaduttua (Nummelin 2018).

Valmet Automotiven lisäksi radan vaikutusalueella on myös muita merkittäviä työnantajia. Turkuun suunnitellun Jyrkkälän aseman on arvioitu pystyvän palvelemaan Artukaisten alueelle suuntautuvaa työpaikkaliikennettä, jossa sijaitsevat muun muassa Marlin, Lunden-Jalostajan ja TS-Yhtymän

tuotantolaitokset (Alku & Laaksonen 2006). Erillisiä junaliikenteen aikatauluihin integroitavia työmatkaliikennettä palvelevia linja-autovuoroja on myös suunniteltu Uudenkaupungin Kemiran (nyk. YARA) tehtaalle, Turun Pernon telakalle, Raision tehtaille sekä Naantalın Fortumin öljynjalostamolle. Näistä Naantalın öljynjalostamon toiminta on kuitenkin päätetty lopettaa ja jalostamon alueen uusiokäyttöä suunnitellaan (Vehmanen 2020a). Vuoden 2018 pilottihankehakemuksessa Turun telakalle suuntautuvaa työmatkaliikennettä on puolestaan suunniteltu jatkettavan linja-autolla Turun päärautatieasemalta, eikä aikaisempien suunnitelmien mukaan Raision asemilta (Alku & Laaksonen 2006; Varsinais-Suomen liitto 2018). Periaatteen tasolla juna-asemilta voidaan suunnata linja-autoilla työmatkaliikennettä pitkällekin, mutta työntekijöiden halukkuus tehdä pitkiä juna- ja linja-autoa yhdisteleviä matkaketjuja voidaan kyseenalaistaa (Rosvall 2018).

### 3.3. Uudenkaupungin radan henkilöliikennehistoria 1918-1993

Motivaatio Uudenkaupungin radan rakentamiseen oli pitkälti sidoksissa Uudenkaupungin kaupunkiin, joka oli vielä 1800- ja 1900-luvun vaihteessa merkittävä merenkulkukaupunki, mutta jonka liikenneyhteydet maitse olivat kuitenkin heikot (Nummelin 2018: 10-16). Uudenkaupungin porvarissäädyn edustajat anoivat rautatieyhteyden saamista kaupunkiin ensimmäisen kerran jo vuonna 1891. Tämä ratayhteys olisi suuntautunut Uudestakaupungista Kokemäen Peipohjaan (Jalonen 1991). Uusikaupunki-Peipohja -radan suunnittelu kaatui kuitenkin lopulta Rauma-Peipohja -radan rakentamiseen. Vuonna 1909 Valtiopäivät päätti rakentaa rautatien Turusta Naantalın kautta Uuteenkaupunkiin, mutta lopulta Turun ja Uudenkaupungin välisen rautatien rakennustyöt aloitettiin vasta vuonna 1918. Alkaneita rakennustöitä hidastivat samana vuonna puhjennut Suomen sisällissota ja sen jälkeinen insinöörien tarve jälleenrakennuksessa. Verrattain lyhyen rataosuuden rakentaminen venyi paikallisten päättäjien mielestä liian pitkäksi. Rata avattiin liikenteelle osissa, ensin Turun ja Mynämäen välisellä osuudella vuonna 1923 ja kokonaisuudessaan Turun ja Uudenkaupungin välillä vuonna 1924 (Nummelin 2018: 10-16). Rakennustyöt radalla jatkuivat vielä vuoteen 1925 saakka (Jalonen 1991).

Säännöllinen matkustajaliikenne aloitettiin ensin Turun ja Mynämäen välisellä rataosuudella syyskuussa 1923 (Jalonen 1991). Junat pysähtyivät kaikilla rataosuuden liikennöintipaikoilla ja palvelivat näin hyvin Turussa asioivia matkustajia. Vuoden 1923 aikana matkustajia Mynämälle oli reilut 7700, Nousiaisiin vajaat 4700 ja Raisioon reilut 9000 (Jalonen 1991: 124). Vuonna 1924 matkustajaliikennettä jatkettiin myös Uuteenkaupunkiin. Samoihin aikoihin aloitettiin kuitenkin myös säännöllinen linja-autoliikenne Uudenkaupungin ja Turun välillä, eikä junayhteyttä voitu pitää enää niin kriittisenä, kuin esimerkiksi vielä 1890-luvulla, jolloin rautatieyhteyttä ensi kertaa yritettiin saada kaupunkiin (Vahe 1991). Halvan hintansa ansiosta matkustajaliikenne pärjäsi kuitenkin alkuvuosina verrattain hyvin. Suuri merkitys rautatieyhteydellä oli esimerkiksi Maskulle, josta matkustettiin töihin Turkuun junalla jo 1920-luvulla.



Maskulaiset pendelöivät junilla vilkkaasti Turkuun aina 1950-luvun lopulle saakka, jolloin kilpailutilanne alkoi kääntyä linja-autovuorojen voitoksi (Nummelin 2018).

Kenties huomattavimpia aluerakenteellisia muutoksia Uudenkaupungin radan rakentaminen tuotti Vehmaalla, jossa kuntakeskus siirtyi yksiselitteisesti Vinkkilään (Mäkelä 1981). Enne rautatien rakentamista Vehmaalla oli kaksi vahvaa keskusta; Rautila ja Kirkonkylä. Rautatieasema päätettiin kuitenkin rakentaa Vinkkilän kylään, mahdollisesti sen takia, ettei paikallinen rautatiekomitean jäsen halunnut rautatien kulkevan omien maidensa kautta. Osa alueen maanomistajista vastusti koko rautatien rakentamista samanlaisesta syystä (Vahe 1991). Vehmaalla rautatien toivottiin elävöittävän koko kunnan elämää, mutta vaikutukset kasaantuivat vahvasti uuden aseman ympärille muodostuneeseen taajamaan (Mäkelä 1981). Uuden keskustaajaman lisäksi rautatie toi Vehmaalle kuitenkin myös kiviteollisuutta, joka paitsi tarjosi lisätienestejä paikallisväestölle, toi mukanaan myös uusia asukkaita Vehmaalle. Vehmaata voidaan pitää poikkeuksena, sillä käytännössä vain siellä rautatien rakentaminen vaikutti selkeästi teollisuuden kehittymiseen (Jalonen 1991). Mäkelä (1981) on tiivistänyt Vinkkilän rautatieyhteydelle perustuvaa kehitystä seuraavasti:

*”Rautatien rakentaminen oli se tekijä, joka pani kasvun vauhtiin. Rautatie ei Vinkkilässä niinkään muuttanut mitään vanhaa, vaan se loi uutta: teollisuutta ja palveluksia, jotka tarvitsivat uusia työntekijöitä ja nämä puolestaan asuntoja” (Mäkelä 1981: 97)*

Autoilu Suomessa alkoi voimakkaasti yleistyä radan avaamisen aikoihin 1920-luvulla, joka johti kilpailutilanteeseen matkustajista etenkin linja-autojen ja junien välillä. Uudenkaupungin radalle vaadittiin nopeita toimenpiteitä, jotta junaliikenne pystyisi vastaamaan syntyneeseen kilpailuun (Jalonen 1991). Joukkoliikenteessä linja-autojen etuna pidettiin etenkin niiden reittien muuttamisen helppoutta sekä niiden junia parempaa sopeutumista maastonmuotoihin kuten jyrkkiin nousuihin ja kaarteisiin. Rataosuudella avattiin useita uusia junien liikennöintipaikkoja 1930-luvun alkupuoliskolla (Nummelin 2018), ja tämä johti lopulta liikennemäärien uuteen kasvuun vuosikymmenen alussa (Jalonen 1991). Henkilöliikenne Uudenkaupungin radalla jatkoi kasvuaan Talvi- ja Jatkosodan aikana, kun linja-autoliikenne Turkuun keskeytyi. Linja-autot palasivat liikennöimään ja kilpailemaan matkustajista junien kanssa huhtikuussa 1945 ja niiden kilpailutilanne parani entisestään, kun Uuteenkaupunkiin avattiin linja-autoasema vuosikymmen myöhemmin (Nummelin 2018). Tulevina vuosina junan merkitys päivittäisen liikkumisen välineenä alueella väheni (Vahe 1991).

Uudenkaupungin radan matkustajaliikenne oli tappiollista 1970-luvun alussa ja sille myönnettiin kansallista tukirahoitusta 1980-luvun alussa (Nummelin 2018). Radasta ei ollut lopulta kehittynyt merkittävää talouselämän kehittäjää, vaan esimerkiksi Uudessakaupungissa kasvu keskittyi ennemmin autoteollisuuden ja Kemiran tehtaan ympärille (Jalonen 1991). Radanvarsialueen verrattain pieni väestö ei yksinkertaisesti

tarjonnut liikennöitsijälle riittäviä matkustusmääriä. 1970-luvulta lähtien Uudenkaupungin rata alkoi muodostumaan entistä vahvemmin Uuteenkaupunkiin kulkevien tavarajunien reitiksi (Vahe 1991). Vuoden 1973 tilastojen mukaan Uudenkaupungin radalla matkusti päivittäin noin 470 matkustajaa ja kulki noin 8 matkustajajunaa (Nummelin 2018: 79-80). Matkustuskilometriä kohden Uudenkaupungin radan matkustajamäärä mukaili koko Suomen keskiarvoa. Selvästi suurin osa matkustajista ei käyttänyt vaihtoyhteyksiä ja radan liikenne palveli lähinnä asiointi-, työ- ja opiskelumatkustamista Turkuun ja Turusta. 1980-luvulle tultaessa kunnallisessa kaavoituksessa oli kuitenkin yleistynyt käsitys, jonka mukaan rautatieliikenne ei tulisi olemaan enää tulevaisuudessa merkittävässä roolissa matkustajaliikenteessä. Näin ollen kaavoituksessa siirryttiin keskittymään tieliikenteen parempiin kehitysnäkömiin. 80-luvulla pienimpien liikennöintipaikkojen pysähdyksiä myös karsittiin reilusti. Lakkauttamisaikeista huolimatta, matkustajaliikennettä jatkettiin vielä niin sanotuilla kiskobusseilla (Vahe 1991).

Kesäkuussa 1991 aamujuna Uudestakaupungista Turkuun korvattiin linja-autovuorolla, joka romahdutti paitsi juna- myös kokonaismatkustamista Turkuun (Nummelin 2018: 88-89). Tästä lähtien ensimmäinen juna Turkuun saapui vasta puoli kahdentoista aikoihin, eikä näin pystynyt palvelemaan junavuoroja vielä käyttänyttä opiskelu- ja työmatkaliikennettä. Henkilöliikenne lopetettiin lopulta kokonaan vuodenvaihteessa 1992-1993. Lopettamispäätöstä on kaikesta huolimatta kuvattu nopeaksi ja silloinen Uudenkaupungin kaupunginjohto olisi halunnut jatkaa junaliikennettä Turkuun (Jalava 2016). Reittiä liikennöineen VR:n mukaan kuntien olisi tullut rahoittaa liikennettä, joka ei kuitenkaan käynyt Uudenkaupungin kaupunginjohdolle.

### 3.4. Henkilöjunaliikenteen selvitykset ja radan sähköistäminen

Henkilöjunaliikenne Uudenkaupungin radalla loppui vuodenvaihteessa 1992-93, mutta ensimmäinen selvitys liikenteen palauttamisesta tehtiin jo vuonna 2000 VR Oy:n toimesta ”hintatasolla” (Alku & Laaksonen 2006). VR selvitti henkilöliikenteen aloittamismahdollisuuksia uudelleen ”ideatasolla” vuonna 2004. Kannattavuuteen liittyvät laskelmat on kuitenkin määritetty VR Oy:n sisäiseksi tiedoksi, eikä niitä sen sallittu käytettävän tässä tutkielmassa (Stolp 2019). Varsinais-Suomen liiton vuoden 2006 selvityksessä sivuilla 9-10 kuitenkin mainitaan kyseiset selvitykset (Alku & Laaksonen 2006: 9-10). Tämän mukaan vuoden 2000 selvityksessä tutkittiin paikallisliikenteen mahdollisuuksia Turusta Uuteenkaupunkiin, Saloon, Loimaalle ja Naantaliin. Selvityksessä kuitenkin uskottiin, että liikennöinti ei olisi taloudellisesti kannattavaa. Vuoden 2004 selvityksessä puolestaan päädyttiin siihen, että liikenne olisi kannattavaa, jos se järjestettäisiin kilpailutettuna. Liikenteen kilpailuttamista kannattivat lähes kaikki selvityksen lausunnonantajat VR Oy:tä lukuun ottamatta.

Varsinais-Suomen liitto julkaisi oman henkilöjunaliikenteen toteuttamisselvityksensä Uudenkaupungin ja Turun välillä vuonna 2006 (Alku & Laaksonen 2006). Selvityksessä on kaavailtu, että junalla matka Uudestakaupungista Turkuun kestäisi noin 55 minuuttia kun taas autolla ja bussilla matka kestää reilusta tunnista puoleentoista tuntiin. Liikennöintivälineeksi on ehdotettu kevyttä moottorivaunua tai niin sanottua duoraitiovaunua, joka pystyisi liikennöimään sekä rautatiellä että raitiotieradalla. Tässä vaiheessa henkilöliikenteen edellyttämien kustannusten arvioitiin olevan noin 3,2 miljoonaa euroa ja radan sähköistyksen maksavan noin 11,5 miljoonaa euroa (Alku & Laaksonen 2006: 7). Selvityksessä kuitenkin huomautetaan, että tavaraliikenteen vaatimusten ansiosta itse rata on hyväkuntoinen, eikä henkilöliikenteelle moottorivaunuilla toteutettuna sinällään ollut teknisiä esteitä. Kuitenkin, liikenteen vaatimat asemat, ratapihat ja laiturit on suurelta osin purettu tai poistettu käytöstä. Maankäyttö ja taajamarakenne ovat myös siirtyneet kauemmas radasta lakkautuneen junaliikenteen vuoksi, eivätkä asemat enää sijaitse optimaalisissa paikoissa suhteessa väestön asuinpaikkoihin.

Vuonna 2008 julkaistiin Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen ratatekninen ja liikenteellinen selvitys, jonka oli tehnyt Ratahallintokeskus yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön sekä Varsinais-Suomen liiton kanssa (Ratahallintokeskus 2008). Selvityksessä tarkasteltiin myös Uusikaupunki-Turku-yhteyden lisäksi mahdollisuuksia aloittaa liikennöinti Turun ja Salon ja Turun ja Loimaan välillä. Selvityksessä huomautetaan myös mahdollisuudesta jatkaa Turku-Salo paikallisjunaliikennettä Raisioon tai Maskuun asti, etenkin jos kyseinen osa Uudenkaupungin radasta sähköistetään. Itse Uudenkaupungin ja Turun välistä liikennettä koskevassa osiossa on esitelty kolme eri liikennöintivaihtoehtoa, joissa kaikissa on kahdeksan pysäkkiä. Selvityksessä huomautetaan, että suurimman sallitun nopeuden rataosuudella ollessa 100km/h päästään Turku-Kalaranta osuudella haluttuun 55 minuutin matka-aikaan. Tämä kuitenkin jättäisi kuudella pysähdyksellä junan kääntöajaksi vain viisi minuuttia, vaikka minimiaikana esimerkiksi Helsingin seudun lähijunaliikenteessä on käytetty seitsemää minuuttia. Liian lyhyen kääntöajan ja junakohtaamisesta johtuvan lisäajan takia selvityksessä suositellaan, että Raision ja Uudenkaupungin välillä suurin sallittu nopeus nostettaisiin 120km/h:n.

Selvityksessä suositeltu vaihtoehto U1b on rakennettu dieselkalustolla liikennöitävän paikallisjunaliikenteen ympärille, mutta mahdollisen radan sähköistyksen on arvioitu maksavan noin 10 miljoonaa euroa (Ratahallintokeskus 2008: 73). Sähköistämistä suuremmaksi ongelmaksi tuntuvat muodostuvan rataosuuden runsaat tasoristeykset, joita on yhteensä 114 kappaletta. Jotta radan suurin sallittu nopeus voitaisiin nostaa 100km/h:iin, pitäisi kaikille tasoristeyksille saada varoituslaitteet tai -puomit tai poistaa kokonaan. Kuuden pysähtymisen vuoroihin tarvittu 120km/h nopeus puolestaan vaatisi radan geometrian parantamista, ”noin 50 – 60 tasoristeyksen poistoa lähinnä korvaavilla yksityistiejärjestelyillä” sekä kahden vilkasliikenteisimmän tasoristeyksen muuttamista eritasoristeyksiksi. Tie- ja katujärjestelyjen kokonaiskustannuksiksi on arvioitu selvityksessä noin 11,3 miljoonaa euroa, jonka lisäksi tasoristeysten

poistoon ja ratageometrian parannuksiin on arvioitu kuluvan noin 7 miljoonaa euroa (Varsinais-Suomen... 2008: 74). Seitsemän henkilöliikennepaikan muokkaamisen ja rakentamisen on puolestaan arvioitu maksavan noin 3 miljoonaa euroa. Yhteensä rataosan toimenpiteiden on arvioitu maksavan 22,5 miljoonaa euroa.

Vuonna 2014 julkaistiin PowerPoint-muodossa Laaksosen (2014) Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen kehityspolku, jossa tarkastellaan paitsi paikallisjunaliikenteen käynnistämiseen vaadittavia toimenpiteitä, myös mahdollisia liikennöntikalustoja, matkustajapotentialiaa sekä lähijunaliikenteen järjestämistä Ruotsissa. Kehityspolussa liikenteen aloittaminen on ajoitettu optimistisesti vuoteen 2020. Kehityspolku pohjautuu vuoden 2008 selvitykseen ja siinä mainitaan esimerkiksi sama korkeimman nopeuden nosto 120km/h:iin sekä 22,5 miljoonan euron kustannusarvio. Kuitenkin, arvioidessaan vuoden 2008 selvitystä, Laaksonen (2014) huomauttaa mahdollisuudesta sähköistää Uudenkaupungin rata, sekä ehdottaa mahdollisuutta karsia joitain investointeja tai kohdentaa niitä uudelleen. Itse Turku-Uusikaupunki kehityspolussa ensimmäiseksi vaiheeksi määritetään radan sähköistyksestä päättäminen. Liikenteen toteuttamisvaihtoehtona mainitaan esimerkiksi Dm12-kiskobusseilla tapahtuva liikennöinti. Muina toimenpiteinä mainitaan jälleen tasoristeysten vähentäminen, mutta myös asemien pyörällä saavutettavuuden parantaminen sekä matkailuliikenteen kokeilu sopivalla kalustolla.

Uudenkaupungin rata päätettiin sähköistää vuonna 2018 turvallisuussyihin vedoten (Repo 2018). Yksi merkittävimmistä sähköistämisen hyötyjistä on Uudessakaupungissa toimiva lannoitteita valmistava Yara Suomi Oy, joka kuljettaa raaka-aineita päivittäin rautateitse, esimerkiksi Venäjältä. Sähköistyksen myötä vaarallisia aineita sisältävien tavarajunien ei enää tarvitsisi pysähtyä veturinvaihtoa varten Turun rautatieasemalla. Sähköistämishanke toteutetaan eduskunnan päätöksellä ja sille on näin myös myönnetty valtuusrahaa valtion budjetissa, tarkoituksena tukea suomalaista elinkeinoelämää tehokkaammilla tavarankuljetuksilla (Uudenkaupungin radan sähköistäminen on sijoitus... 2018). Sähköistystöiden hinnaksi on arvioitu noin 21 miljoonaa euroa, joka on siis lähellä vuonna 2008 tehdyn selvityksen arviota (Kossila 2019). Sähköistystyöt alkoivat keväällä 2019 ja niiden on arvioitu valmistuvan vuoden 2021 aikana.

Vuonna 2018 liikenne- ja viestintäministeriö pyysi maakuntia ilmoittamaan halukkuutensa lähteä mukaan vuosina 2020-22 järjestettävään lähijunaliikennepilottiin (Varsinais-Suomen liitto 2018). Hakemukseen liittyvät myös tutkielmassa käytetyt dokumentit Alku (2018), Liite 1... (2018) ja Liite 2... (2018). Varsinais-Suomen liitto päätti hakea alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihanketta Varsinais-Suomeen ja sen hakemus sisälsi kaikki kolme aikaisemmissa selvityksissä ollutta rataosuutta; Turku-Salo, Turku-Loimaa ja Turku-Uusikaupunki. Maakunnallista lähijunaliikennettä perusteltiin etenkin työssäkäynnillä. Esimerkiksi Varsinais-Suomen maakuntastrategiassa (2014) oli määritetty, että maakunnan tulisi muodostaa yhtenäinen työmarkkina-alue. Lisäksi työssäkäyntialueiden laajeneminen oli lisännyt alueella tapahtuvaa

liikennettä, joka vastoin tavoitteita oli joukkoliikenteen sijasta ohjautunut yksityisautoiluun (Varsinais-Suomen liitto 2018). Liikennöinnin Uudenkaupungin radalla olisi ollut tarkoitus alkaa mahdollisimman pian sen jälkeen, kun radan sähköistäminen on valmistunut. Uusikaupunki ja Turku olisivat toimineet pääteasemina ja välipysähdyksiä olisi ollut yhteensä seitsemän (Vilen 2020). Pilottihanketta hakiessa Uudenkaupungin radan potentiaalin nähtiin perustuvan etenkin Uudenkaupungin autotehtaan, eli Valmet Automotiven, työmatkaliikenteeseen ja rekrytointeihin (Varsinais-Suomen liitto 2018: 14). Autotehdas oli tehnyt laajoja massarekrytoiteja ja useat työntekijät kävivät töissä Uudessakaupungissa muista alueen kunnista, kuten Turusta. Myös Valmet Automotive oli ilmoittanut suhtautuvansa positiivisesti pilottihankkeeseen, sillä se helpottaisi työntekijöiden pendelöintiä esimerkiksi Salosta. Varsinais-Suomen hanke ei kuitenkaan päässyt jatkosuunnitteluun vaan tähän vaiheeseen valittiin Kymenlaakson, Etelä-Pohjanmaan ja Pirkanmaan maakuntien hankkeet (Pesonen 2019).

Ennen sähköistämistä mahdollista matkustajaliikennettä suunniteltiin liikennöitäväksi dieselvetureilla (esim. Alku & Laaksonen 2006). Vaikka rataosuuden sähköistäminen pohjautui täysin tavaraliikenteen ja teollisuuden tarpeille, paransi se kuitenkin henkilöliikenteen palauttamisen edellytyksiä ja esimerkiksi Uudenkaupungin Sanomien pääkirjoituksessa 26.1.19 povattiin, että *”ehkä sähköistyksen jälkeen aika alkaa olla kypsä junayhteyden paluulle”* (Sähköistys luo... 2019). Matkustajaliikenteeseen liittyy kuitenkin edelleen monia ongelmakohtia. Kenties keskeisin näistä on matkustajaliikenteen kannattamattomuus liiketoimintana. Tulee muistaa, että alkuperäisenkin matkustajaliikenne Uudenkaupungin ja Turun välillä oli jo pitkään tappiollista, eikä radanvarren pieni väestö mahdollistanut voitollista liiketoimintaa (Jalonen 1991; Nummelin 2018). Myös nykytilanne on samankaltainen ja Heinonen (2019) huomauttaa, että vain noin puolet liikennöintikustannuksista voitaisiin kattaa lipputuloilla. Tämä luo tarpeen huomattavalle subventiolle, kannattamattoman liiketoiminnan tukemiselle. Pystyäkseen kilpailemaan tehokkaasti henkilöautoa vastaan päivittäisessä liikkumisessa, tulisi junan myös olla selvästi autoa nopeampi liikennöintitapa. Matka-ajan lyhentämistä alle tuntiin Uudenkaupungin ja Turun välillä on pidetty kriittisenä. Tämä vaatisi kuitenkin parannuksia paitsi radan geometriaan myös parannuksia radan moniin tasoristeyksiin (Ratahallintokeskus 2008). Tavarajunaa nopeamman liikennöinnin mahdollistamiseksi tasoristeysten määrää tulisi kokonaisuudessaan vähentää ja jäljelle jäävät tasoristeykset muuttaa vartioiduiksi (Heinonen 2019).

Koko Varsinais-Suomen lähijunaliikennehankkeessa voidaan myös havaita toimijataso ongelmiä. Varsinais-Suomen hävittyä kilpailun kansallisesta pilottihankkeesta, hankkeelta puuttuu toimija, jolla olisi halu ja mahdollisuudet kehittää matkustajaliikennettä (Vilen 2020). Pihkalan (2020) mukaan kansallinen rautatieliikennöitsijä VR on suhtautunut kielteisesti lähijunayhteyksiin kaikkialla Suomessa. Pihkalan mukaan VR on pyrkinyt estämään lähijunaliikenteen alkamisen esimerkiksi tekemällä tarkoituksellisesti liian suuria hinta-arvioita sekä vetoamalla liikennöintikaluston puutteeseen, vaikka se esimerkiksi vuosina 2014-

15 romutti noin neljänneksen henkilövaunukapasiteetistaan. VR:n nuivaan suhtautumiseen uskotaan olevan kolme keskeistä syytä; sen haluttomuus toteuttaa tappiollista lähijunaliikennettä velvoiteliikenteenä, sen haluttomuus lisätä sille voitollisen tavaraliikenteen häiriöitä sekä sen tarve suojella omaa monopoliasemaansa. Rautatieliikenne tulisi kuitenkin Suomessa avata kilpailulle Euroopan Unionin rautatiepaketin mukaisesti vuoteen 2026 mennessä (Liikenne- ja viestintäministeriö 2017).

### 3.5. Pilottihankehakemuksen kunnat ja asemat

*Taulukko 1. Eri selvityksissä käytetyt liikennöintipaikat. Silvola 2021, mukailen Alku & Laaksonen 2006, Ratahallinto 2008, Laaksonen 2014, Alku 2018.*

	v. 2006	v. 2008	v. 2014	v. 2018
Pietola	2. luokka	Ei	Ei	Kyllä
Kalaranta	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Uusikaupunki	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Salmi	Kyllä	Ei	Ei	Ei
Kalanti	2. luokka	Ei	Ei	Kyllä
Vinkkilä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Hietämäki	Ei	Ei	Ei	Kyllä
Mynämäki	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Nousiainen	2. luokka	Ei	Kyllä	Kyllä
Masku	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Piuha	3. luokka	Ei	Ei	Ei
Miekelä	3. luokka	Ei	Ei	Ei
Raisio	2. luokka	Ei	Ei	Ei
Kerrola	3. luokka	Ei	Ei	Ei
Nuorikkala	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Ihala	2. luokka	Ei	Kyllä	Ei
Messukeskus	2. luokka	Ei	Ei	Ei
Jyrkkälä	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä
Iso-Heikkilä	3. luokka	Ei	Ei	Ei
Turku	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Kyllä

Uudenkaupungin radalla on sen käyttöhistorian aikana ollut useita eri liikennöintipaikkoja. Nummelin (2018: 22-48) on teoksessaan Turun-Naantalin-Uudenkaupungin rautatie listannut kaikki jossain vaiheessa käytössä olleet liikennöintipaikat, joita Turun päärautatieaseman ja Uudenkaupungin Kalarannan seisakkeen välillä on yhteensä ollut 39. Osa seisakkeista on kuitenkin ollut toiminnassa varsin lyhyen aikaa. Esimerkiksi Vatselan seisake oli toiminnassa vain vuosina 1933-1945 (Nummelin 2018: 31). Eri selvityksissä on eroavaisuuksia liikennepaikoiksi valittujen seisakkeiden ja asemien suhteen (Taulukko 1). Tässä osiossa käsitellään kaikki vuoden 2018 Varsinais-Suomen alueellisen lähijunaliikenteen pilottihankeeseen liitteessä 6 käsitellyt 12 pysäkkiä. On kuitenkin huomioitava, että vuoden 2008 ratateknisessä ja liikenteellisessä

selvityksessä pysäkkien määrä on rajattu kahdeksaan, jotta aikatavoitteisiin päästäisiin. Laaksonen (2014) puolestaan huomauttaa, että alle 2000 asukkaan väestöpohjallisille pysäkeille tulisi olla erityisperusteet.

### 3.5.1. Turku: Päärautatieasema ja Jyrkkälä

Turkua voidaan pitää Varsinais-Suomen yksiselitteisenä keskuskaupunkina. Turun väkiluku oli vuonna 2019 Tilastokeskuksen mukaan noin 193 000 henkeä, joka on huomattavasti enemmän kuin muiden maakunnan kuntien (Kuntien... 2019). Lisäksi Turussa sijaitsee noin puolet koko maakunnan työpaikoista ja kaupunkiin matkustaa päivittäin töihin muista kunnista noin 37 000 henkilöä (Varsinais-Suomen liitto 2018: 2). Kuten jo edellä on mainittu, Turun kaupungin väkiluvun on ennustettu kasvavan vuoteen 2040 mennessä yhdeksällä prosentilla eli reilulla 17 000 asukkaalla (Maakuntakeskusten... 2019). Odotettu kasvu voidaan havaita Turun kaupunkistrategiassa (Turku 2029... 2018), jossa esimerkiksi Turku määritetään kuuluvaksi pohjoisen Euroopan kasvuvyöhykkeeseen, joka strategian mukaisesti sisältää Tukholman, Turun, Helsingin ja Pietarin kaupunkiseudut. Strategiassa myös määritetään, että kasvun tulee olla ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävä sekä tähdätä turkulaisten hyvinvoinnin, aktiivisuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn edistämiseen. Strategiassa pääasiallisiksi liikenteelliseksi tavoitteiksi määritetään niin kutsuttu ”Tunnin juna” -yhteys Turun ja Helsingin välillä sekä paremmat yhteydet Tukholmaan. Kuitenkin, strategiassa myös mainitaan, että joukkoliikennettä kehitetään seudullisesta näkökulmasta.

MDI:n väestöennusteen (Maakuntakeskusten... 2019) mukaisesti, Turun sisempään työssäkäyntialueeseen kuuluvat radanvarsikunnista Raisio, Masku, Nousiainen ja Mynämäki, eli niiden työskentelevästä väestöstä yli 20 % käy töissä Turussa. Vehmaa kuuluu ulompaan työssäkäyntivyöhykkeeseen, eli sen Turussa työskentelevien osuus on 10-20 %. Selvä keskuskaupungin asema sekä suuri työpaikkojen ja työmatkaavien määrä tekevät Turusta Uudenkaupungin radan henkilöjunaliikenteen kenties tärkeimmän kohteen ja yhteyden Turkuun muille kunnille tärkeäksi. Yhteyttä Turkuun on myös perusteltu kaupungin oppilaitoksilla ja opiskelumahdollisuuksien avautumisesta ympäröivien kuntien nuorille (Alku & Laaksonen 2006).

Toteutuessaan, Uudenkaupungin ja Turun välisessä lähijunaliikenteen pilottihankkeessa olisi ollut kaksi pysäkkiä Turussa; Turun päärautatieasema ja Jyrkkälä. Turun päärautatieasema avattiin jo vuonna 1876 ja nykyinen alkuperäistä suurempi asemarakennus valmistui vuonna 1939 (Nummelin 2018: 22).

Liikennöidessään junat Uuteenkaupunkiin lähtivät yleisesti raiteelta 21, jonka numero myöhemmin vaihtui 7:ksi. Turun päärautatieasema on Uudenkaupungin radan liikennöintipaikoista ainoa, jolla on tällä hetkellä henkilöliikennettä. Vaatimusten ollessa samat kauko- ja lähijunaliikenteelle, Turun päärautatieasemalla ei tarvitsisi tehdä muutostöitä (Alku 2018). Kuitenkin, lähijunaliikenteen mahdollisesti alkaessa, junien toiminta tulee sovittaa kaukoliikenteen aikatauluihin ja raiteiden riittävyys tulee varmistaa, ratapihan sisältäessä tällä hetkellä seitsemän henkilöliikenteen käytössä olevaa raidetta (Varsinais-Suomen... 2008).

Kilometrin säteellä päärautatieasemasta asuu reilut 17 300 ihmistä ja sijaitsee vajaat 17 000 työpaikkaa (Laaksonen 2014).

Turkuun on myös suunniteltu linja-auto- ja junaliikenteen yhteisterminaalia, niin sanottua Matkakeskusta (Hjelt 2020a). Matkakeskushanke voidaan nähdä osana laajempaa Aninkaisten kaupunginosan sekä Turun ratapihan kehittämistä. Matkakeskuksen suunnitelmat eivät ole vielä valmiit, mutta uutta terminaalia on kaavailtu nykyisen Turun linja-autoaseman paikalle. Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenne, Ratatekninen ja liikenteellinen selvitys (Ratahallintokeskus 2008: 41) ajoittaa uuden Matkakeskuksen valmistumisen jo vuoteen 2015. Kuitenkin tällä hetkellä tavoitteena on käyttöönotto vuonna 2029 (Hjelt 2020a).

Matkakeskus voidaan liittää osaksi suurempaa Turun ratapihan uudistusta ja sen rakentaminen helpottaisi matkustajien liikennevälineen vaihtamista etenkin junien ja kaukobussien välillä. Nykyisen päärautatieaseman joukkoliikenneyhteyksiä Turun keskustaan on kuitenkin jo nykyisellään luonnehdittu ”palvelutasoltaan korkeiksi” (Varsinais-Suomen liitto 2018: 8).

Toinen Turkuun suunnitelluista pilottihankkeen liikennöintipaikoista on Jyrkkälässä. Jyrkkälä on Turun Pahanien kaupunginosaan kuuluva noin 1300 asukkaan kerrostaloalue, joka on rakennettu 1960- ja 70-lukujen vaihteessa (Tervetuloa... s.a.). Matkaa alueelta Turun päärautatieasemalle on noin kolme kilometriä (Ratahallintokeskus 2008). Aikaisempi Jyrkkälän seisake oli toiminnassa vuosina 1976-1981, mutta harvakseltaan kulkeneet junavuorot eivät pystyneet kilpailemaan matkustajista tiheästi kulkeneiden paikallisbussien kanssa (Nummelin 2018: 24). Pilottihankkeeseen suunniteltu Jyrkkälän seisake on lähestulkoon samalla paikalla vanhan puretun seisakkeen sijainnin kanssa, mutta laiturin rakentamista on kuvattu vaativaksi verrattuna muihin Uudenkaupungin radan liikennöintipaikkoihin (Alku 2018). Kilometrin säteellä pysäkestä asuu noin 3 800 ihmistä ja sijaitsee reilut 1 200 työpaikkaa (Laaksonen 2014).

Työliikenteen ja kerrostaloalueen asukkaiden lisäksi seisakkeen on suunniteltu palvelevan läheisen Gatorade Centerin/Turkuhallin ja Messukeskuksen tapahtumaliikennettä (Ratahallintokeskus 2008). Jyrkkälää on myös kaavailtu lähijunan ja paikallisbussien väliseksi vaihtopaikaksi päärautatieaseman ohella (Alku & Laaksonen 2006).

### 3.5.2. Raisio: Nuorikkala

Raision kaupunki sijaitsee Turun kupeessa ja kuuluu Turun sisempään työssäkäyntialueeseen (Maakuntakeskusten... 2019). Noin 5100 raisiolaista työskentelee Turussa, mutta myös reilut 3300 turkulaista käy töissä Raisiossa (Liite 2... 2018). Kuuluessaan Turun sisempään työssäkäyntialueeseen, Raision asukasluvun voidaan MDI:n väestöennusteen mukaisesti olettaa nousevan vuoden 2019 reilusta 24 000:sta (Kuntien... 2019). Vanhemman, vuoden 2004 ennusteen mukaan Raision asukasluvun arvioitiin olevan vuonna 2020 noin 25 000 ja vuonna 2040 noin 25 400 (Väestöennuste... 2004). Raisio on joka tapauksessa vahvasti yhteydessä Turkuun. Kaupunki kuuluu jo nykyään muun muassa Turun



joukkoliikennepalveluiden piiriin ja on ollut mukana myös Turun pikaraitiotiehankkeen suunnitteluvaiheessa. Raision kaupungin strategiassa 2018-2021 (s.a.) Raisiota on luonnehdittu elinvoimaiseksi ja houkuttelevaksi kaupungiksi hyvällä sijainnilla. Strategiassa tavoitteiksi on muun muassa määritetty asukasluvun kasvaminen strategiakautena 120 hengellä vuodessa sekä Raision houkuttelevuuden parantaminen. Joukkoliikennettä todetaan kehitettävän osana Turun joukkoliikennettä ja uudet asuntoalueet pyritään sijoittamaan hyvien liikenneyhteyksien varrelle.

Nuorikkalan seisake olisi täysin uusi liikennöintipaikka, mutta esiintyy silti kaikissa Varsinais-Suomen liiton teettämässä selvityksissä (Taulukko 1). Alkuperäinen Raision rautatieasema sijaitsee nykyisellä tehdasalueella sivussa Raision keskustasta ja asuinalueista (Varsinais-Suomen... 2008). Uuden Nuorikkalan liikennöintipaikan sijainti on lähempänä keskustaa. Suunniteltu seisakepaikka on Raisionkaari-tien varrella Nuorikkalan, Järämäen ja Kerrolan asuinalueiden läheisyydessä (Alku 2018). Kilometrin säteellä liikennöintipaikasta asuu reilut 4400 henkeä ja sijaitsee reilut 1600 työpaikkaa (Laaksonen 2014). Vaikka pysäkin siirtäminen vanhalta Raision asemalta Nuorikkalaan tuokin junan lähemmäs Raision keskustaa, kuvaillaan Raision keskustan saavutettavuutta Nuorikkalasta vaikeaksi, ellei liikennöintipaikalta toteuteta keskustaan bussilinjaa tai mahdollista raitiotietä (Alku & Laaksonen 2006).

### 3.5.3. Masku: Maskun asema

Myös Maskun kunta kuuluu Turun seutukuntaan ja Turun sisempään työssäkäyntialueeseen ja voidaan MDI:n raportin mukaisesti luokitella kasvavaksi kunnaksi (Maakuntakeskusten... 2019). Maskussa asuu vuoden 2019 tilastojen mukaan reilut 9 500 asukasta, joka on 0,2 % vähemmän kuin edeltävänä vuonna (Kuntien... 2019). On kuitenkin huomioitava, että kunnan asukasluku kasvoi vuosina 1998-2018 noin kahdella tuhannella hengellä. Käytettäessä vuoden 2020 kuntajakoa, eli lisättäessä Maskun kunnan arvioituun väkilukuun myös entisten Askaisten ja Lemun kuntien väkiluvut, vuoden 2004 väestöennusteessa Maskussa arvioitiin olevan asukkaita vuonna 2020 noin 10 000 ja noin 10 700 vuonna 2040 (Väestöennuste... 2004). Kunnan kymmenvuotisessa strategiassa Maskun on visioitu olevan vuonna 2028 kasvava kunta, jossa ”*monipuoliset asumismahdollisuudet ja toimiva infrastruktuuri, jotka mahdollistavat asukasluvun ja työpaikkojen kasvun*” ja jossa ”*monipuoliset julkisen liikenteen palvelut toteutetaan yhteistyössä naapurikuntien kanssa*” (Maskun... 2018: 2).

Maskun rautatieaseman sijaintia voidaan pitää huomattavasti parempana kuin esimerkiksi Raision aseman, sillä Maskussa maankäyttö ja asutus ovat kehittyneet rautatieaseman ympärille ja asema sijaitsee aivan Maskun kirkonkylän vieressä (Varsinais-Suomen liitto 2018; Nummelin 2018). Tämän voidaan osittain johtuvan siitä, että sotien jälkeisenä aikana Maskuun muutti huomattava määrä Karjalan evakoita, jotka asettuivat asumaan kirkonkylän ja rautatieaseman läheisyyteen (Nummelin 2018). Itse rautatieasema on seissyt viime vuodet tyhjillään. Pilottihankkeessa laituria suunniteltiin aseman jo puretun sivuraiteen

paikalle, jolloin sivuraiteen pohja toimisi myös uuden laiturin pohjana ja helpottaisi rakentamista (Alku 2018). Kilometrin säteellä asemasta asuu noin 1400 henkeä ja sijaitsee 555 työpaikkaa (Laaksonen 2014). Vaikka asema palvelisi ensisijaisesti Maskun keskustaa, voidaan sen ajatella myös palvelevan osaa Nousiaisten kunnasta (Ratahallintokeskus 2008). Esimerkiksi vuoden 2006 selvityksessä Nousiaisten asema on jätetty kokonaan pois ja se on korvattu bussiyhteydellä Nousiaisista Maskun asemalle (Alku & Laaksonen 2006). Samassa selvityksessä Maskun aseman tarpeellisuutta on perusteltu alueen hyvällä väestöpohjalla.

#### 3.5.4. Nousiainen: Nousiaisten asema

Raision ja Maskun ohella myös Nousiaisten kunta kuuluu Turun seutukuntaan ja Turun sisempään työssäkäyntialueeseen. Tästä huolimatta Nousiaisten kunnan väkiluvun on arvioitu laskeva, väestönkasvun keskittyessä sisemmällä työssäkäyntialueella Turku lähempänä oleviin kuntiin (Maakuntakeskusten... 2019). Tilastokeskuksen mukaan Nousiaisten väkiluku oli vuonna 2019 reilut 4700 asukasta, joka oli -0,4 % vähemmän kuin edeltävänä vuonna (Kuntien... 2019). Kuitenkin, kuten myös Maskun kohdalla, on huomionarvoista, että väkiluku kasvoi vuosina 1998-2018 noin 600 hengellä ja kasvun trendi muuttui negatiiviseksi käytännössä vasta 2010-luvun loppupuolella. Vuoden 2004 ennusteessa Nousiaisissa arvioitiin olevan vuonna 2020 noin 4900 asukasta ja vuonna 2040 noin 5100 asukasta (Väestöennuste... 2004). Vuodet 2018-2021 kattavassa strategiassaan Nousiaisten kunta painotti kiinnittävänsä huomiota etenkin seniori- ja vuokra-asumiseen, mutta myös pyrkivänsä parantamaan liikenneyhteyksiä Turkuun (Nousiaisten... 2018). Keskeiseksi liikenteelliseksi parannukseksi mainittiin juuri junaliikenteen liikennöintipaikan avaaminen Nousiaisiiin.

Poiketen aiemmin käsitellyistä liikennöintipaikoista, Nousiaisten asemaa ei ole merkitty junan pysähtymispaikaksi kaikissa selvityksissä (Taulukko 1). Liikenteen alkaessa Uudenkaupungin radalla 1920-luvulla Nousiaisiiin rakennettiin suuri asemarakennus, josta ei kuitenkaan ikinä muodostunut yhtä vilkasta liikennöintipaikkaa kuin mitä odotettiin (Nummelin 2018). Kuitenkin, poiketen esimerkiksi Maskusta, itse asemarakennus on kunnostettu ja toimii nykyisin vuokrattavana juhlatilana. Pilottihankkeessa matkustajalaituria kaavailtiin vanhalle asemalle vievän Laaleistentien varrelle, heti tasoristeyksen jälkeen (Alku 2018). Uuden laiturin rakentamista on kuvattu helpoksi. Selvityksessä kuitenkin myös huomautetaan, että aseman välittömässä läheisyydessä ei ole runsasta asutusta ja matkaa Nousiaisten keskustajaman keskelle tulee vajaat kaksi kilometriä. Lisäksi taajaman ja aseman väliin jää vilkas 8-tie, jonka takia Nousiaisten asema todennäköisimmin palvelisi lähinnä matkustajia, jotka tulevat asemalle ensin henkilöautolla ja vaihtavat tämän jälkeen junaan. Vuoden 2006 selvityksessä huomautetaan, että asema voisi palvella myös läheisestä Lemun kylästä tulevia autoliittyjiä (Alku & Laaksonen 2006). Kilometrin säteellä Nousiaisten asemasta asuu vain reilut 100 ihmistä ja sijaitsee 25 työpaikkaa (Laaksonen 2014). Kuten jo todettua, vuoden 2006 selvityksessä Nousiaisten asema on jätetty kokonaan pois ja korvattu

bussiyhteydellä Nousiaisista Maskun rautatieasemalle (Alku & Laaksonen 2006). Myöskään vuoden 2008 selvitys ei esitä Nousiaisten asemaa liikennöintipaikaksi (Ratahallintokeskus 2008).

### 3.5.5. Mynämäki: Mynämäen asema ja Hietämäki

Vaikka Mynämäki kuuluu Turun seutukuntaan, lasketaan se usein kuuluvaksi Vakka-Suomen alueeseen, joka kuitenkin tulee erottaa Vakka-Suomen seutukunnasta. Nousiaisten tavoin, huolimatta siitä, että Mynämäki kuuluu Turun sisempään työssäkäyntialueeseen, kunnan asukasluvun on arvioitu laskevan tulevaisuudessa (Maakuntakeskusten... 2019). Kunnan asukasluku oli vuonna 2019 Tilastokeskuksen mukaan noin 7600, joka oli 1,4 % vähemmän kuin edeltävänä vuonna (Kuntien... 2019). Verrattaessa vuoden 2018 väkilukua vuoteen 1998, pudotusta oli tullut noin 100 asukkaan verran. Kunnan asukasluvun trendi on ollut laskeva noin vuodesta 2010 lähtien. Vielä vuoden 2004 väestöennusteessa Mynämäen kunnan asukasluvun uskottiin nousevan tasaisesti. Väkiluvun arvioitiin olevan vuonna 2020, vuoden 2020 kuntajakoa käyttäen, yli 8500 ja vuonna 2040 yli 8800 (Väestöennuste... 2004). Siinä missä esimerkiksi Maskun väestökehityksessä on havaittu pientä taantumista, kehitys on Mynämäellä ollut negatiivista jo kauemmin. Vuoteen 2025 ulottuvassa strategiassaan Mynämäki määritti yhdeksi tavoitteekseen kunnan elinvoiman vahvistamisen (Kuntastrategia 2025 s.a.). Tähän pyritään esimerkiksi markkinoimalla Mynämäkeä kuntana hyvällä sijainnilla edesauttamalla liikenneyhteyksien kehittymistä alueella.

Vuoden 2018 pilottihankkeessa Mynämäen kunnan alueelle suunniteltiin kahta liikennöintipaikkaa. Niistä Mynämäen asema on myös mukana kaikissa selvityksissä. Mynämäen alkuperäinen rautatieasema oli toiminnassa vuosina 1923-1993, jonka jälkeen asemarakennus oli pitkään tyhjillään, kunnes se vuonna 2011 siirtyi yksityisomistukseen (Nummelin 2018: 34-36). Aseman vanhaa odotustilaa on kuitenkin sittemmin käytetty museojunavuorojen yhteydessä. Mynämäen asema sijaitsee noin puolivälissä Turku ja Uuttakaupunkia ja sitä käytetään siksi junien kohtauspaikkana (Alku 2018). Nykyisin Mynämäen asemalla on Uudenkaupungin radan ainoa jäljellä oleva kohtauspaikka (Nummelin 2018). Pilottihankkeessa Mynämäen liikennöintipaikka olisi sijoitettu vanhan aseman läheisyyteen noin 4 kilometrin päähän Mynämäen keskustaaajamasta (Alku 2018). Vaikka asema on sivussa itse keskustaaajamasta, on sen sijaintia koko kuntaan nähden kuvattu hyväksi, sillä Mynämäen väestöstä noin kaksi kolmasosaa asuu viiden kilometrin säteellä asemasta (Ratahallintokeskus 2008: 36). Kilometrin säteellä asemasta asuu kuitenkin vain 340 henkilöä ja sijaitsee 84 työpaikkaa (Laaksonen 2014). Vanha kivireunainen asemalaituri on yhä olemassa, mutta pilottihankkeessa tarkoitus olisi ollut rakentaa uusi laiturin vanhan asemarakennuksen vasemmalle puolelle radan pohjoispuolelle ja alueelle oli tarkoitus tehdä myös autoliittymisen mahdollistava parkkipaikka (Alku 2018). Sekä laiturin että pysäköintialueen toteutettavuutta on kuvattu helpoksi. Vuoden 2006 selvityksessä Mynämäen aseman on kaavailtu palvelevan Mynämäen, Mietoisten ja Asemanseudun taajamia, mutta Asemanseudun taajaman ollessa pieni, lähinnä liityntämatkustajia (Alku &

Laaksonen 2006). Tämän helpottamiseksi selvityksessä on myös esitetty rakennettavaksi pyörätie Mietoisista asemanseudulle. Samaa pyörätieyhteyttä esitetään myös vuoden 2014 esityksessä (Laaksonen 2014).

Mynämäen toinen liikennöintipaikka pilottihankkeessa olisi ollut Hietämäki, josta joskus käytetään myös nimitystä Mietoisten Pyhe (esim. Vilen 2020). Hietämäen asemarakennus avattiin vuonna 1924 ja liikennepaikka suljettiin vuonna 1990, kaksi vuotta ennen koko henkilöliikenteen lopettamista (Nummelin 2018: 36-37). Itse asemarakennus oli poistunut käytöstä jo aikaisemmin ja on nykyisin yksityiskäytössä. Hietämäen liikennöintipaikkaa on suunniteltu toteutettavaksi ainoastaan vuoden 2018 pilottihankkeessa (Alku 2018) ja se on mitä ilmeisimmin korvattu muissa selvityksissä pyöräyhteydellä tai muunlaisella liittymisellä Mietoisten ja Mynämäen aseman välillä. Esimerkiksi vuoden 2006 Hietämäen aseman väestöpohjaa kuvaillaan riittämättömäksi ja liikennöintipaikka olisi korvattavissa esimerkiksi bussiyhteyksillä (esim. Alku & Laaksonen 2006). Kilometrin säteellä Hietämäestä asui vuoden 2008 selvityksen mukaan vain 122 henkeä (Ratahallintokeskus 2008: 36). Pilottihankkeessa liikennöinti Hietämäeltä olisi kuitenkin aloitettu. Uusi laiturin paikka olisi rakennettu vanhan laiturin paikalle, jonka kivireuna on edelleen jäljellä ja jota olisi voitu käyttää hyväksi rakentamisessa (Alku 2018). Alueelle suunniteltiin myös autojen liityntäpysäköintiä. Alueen pienen väestöpohjan takia autolla junalle tulevat matkustajat olisivat olleet liikennöintipaikan todennäköisin matkustajamuoto.

### 3.5.6. Vehmaa: Vinkkilä

Vehmaan kunta kuuluu Vakka-Suomen seutukuntaan, mutta lasketaan kuuluvaksi Turun työssäkäyntialueeseen (Maakuntakeskusten... 2019). Vehmaa on väkiluvulla mitattuna tutkimusalueen kunnista pienin. Tilastokeskuksen mukaan kunnassa asui vuonna 2019 noin 2300 asukasta ja kunnan väkiluku oli kasvanut 0,4 % edeltävästä vuodesta (Kuntien... 2019). Väkiluku on kuitenkin ollut jo pitkään laskeva. Esimerkiksi vuonna 1998 kunnan asukasluku oli vajaat 2600 asukasta. Vuoden 2004 ennusteen mukaan kunnan väkiluvun arvioitiin olevan vuonna 2020 noin 2500 ja olevan suunnilleen sama vuonna 2040 (Väestöennuste... 2004). Vehmaan kuntastrategiassa todetaan, että Vehmaan väkiluku laski vuosina 2000-2016, mutta kääntyi pieneen nousuun vuoden 2017 aikana "*Vakka-Suomen elinkeinopoliittisen tilanteen kohentuessa*" (Vehmaan kunta 2018: 4), jolla todennäköisesti viitataan naapurikunta Uudenkaupungin parantuneeseen työpaikkatarjontaan. Strategian yhdeksi tavoitteeksi määritettiin väkiluvun kasvun jatkuminen 2020-luvulla ja että Vehmaan tulisi markkinoida itseään ekologisena maaseutumaisen elämisen mahdollistajana. Hyvinvoivan väestön uskotaan myös vaikuttavan positiivisesti talouteen, jonka myötä Vehmaa vältyisi kuntaliitokselta.

Puhuttaessa Vehmaasta on huomioitava henkilöautoilijoiden suuri määrä kunnassa. Vehmaalla oli vuoden 2018 tilastojen mukaan 628 autoa 1000 asukasta kohden ja tämä suhdeluku oli koko Suomen viidenneksi

suurin (Rosvall 2019). Tilanteen nähdään johtuvan etenkin siitä, että julkisen liikenteen palvelut ovat riittämättömät, eikä normaali elämä ole mahdollista ilman henkilöauton käyttömahdollisuutta. Tämän perusteella voitaisiin sanoa, että Vehmaa kärsii Nutleyn (1998) kuvailemasta maaseudun saavutettavuusongelmasta. Joukkoliikenteen mahdollisuuksien lisääminen on looginen ratkaisu, mikäli vehmaalaisten autosta riippuvaisuutta halutaan vähentää.

Vuodesta 1924 henkilöliikenteen loppumiseen asti käytössä ollut Vinkkilän asema oli henkilöliikenteen vilkkain liikennöintipaikka Raision ja Uudenkaupungin välillä (Nummelin 2018). Vinkkilän vanha asema sijaitsee noin 200 metriä Vehmaan keskustaajamasta, Vinkkilästä. Vuoden 2018 pilottihankkeessa uutta laituria olisi tuotu lähemmäs Vinkkiläntien tasoristeystä, siltikin lähelle vanhan aseman paikkaa (Alku 2018). Laiturin suunniteltu paikka on tasoristeuksen länsipuolella, joka olisi kuitenkin vaativampi rakentaa kuin tasoristeuksen itäpuolelle. Uutta pysäköintialuetta oli suunniteltu jo purettujen sivuraiteiden perustusten päälle. Toisaalta, vielä vuoden 2006 selvityksessä purettujen sivuraiteiden päälle on vielä suunniteltu junanohituksen mahdollistavaa uutta sivuraidetta (Alku & Laaksonen 2006). Joka tapauksessa liikennöintipaikan sijaintia voidaan pitää erinomaisena. Vuoden 2006 selvityksessä Vinkkilän asemana kuvataan palvelevan optimaalisesti kyseistä taajamaa. Vuoden 2008 selvityksessä huomautetaan, että yli puolet Vehmaan asukkaista asuu enintään kolmen kilometrin päässä asemasta (Ratahallintokeskus 2008: 37). Asemasta kilometrin päässä asuu 678 asukasta ja sijaitsee 255 työpaikkaa (Laaksonen 2014).

### 3.5.7. Uusikaupunki: Kalanti/Lahti, Uudenkaupungin asema, Kalaranta, Pietola

Uudenkaupungin kaupunkia voidaan pitää Vakka-Suomen keskuksena. Kaupungissa asui Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2019 reilut 15 500 asukasta, joka on 1,1 % vähemmän kuin edeltävänä vuonna (Kuntien... 2019). Kaupungin väkiluku on täten laskenut noin 2000 asukkaalla vuoden 1998 noin 17 500 asukkaasta. Huomionarvoista asukasluvun kehityksessä on vuosina 2016-2017 koettu voimakas nousu, joka ajoittuu samoille vuosille kaupungissa sijaitsevan Valmet Automotiven autotehtaan suurekrytointien kanssa. Asukasluku kääntyi sittemmin jälleen laskuun. Uusikaupunki on tutkimusalueen kunnista ainoa, jota ei ole MDI:n väestöennusteessa määritetty osaksi Turun työssäkäyntialuetta ja sen voidaan saman ennusteen mukaisesti olevan muuttotappiollista aluetta (Maakuntakeskusten... 2019). Ennusteessa kuitenkin myös huomautetaan, etteivät vuosien 2016-17 tapahtumat näy merkittävästi ennusteen teossa käytetyissä tilastoissa ja alueen väestökehitys voisi näin olla ennustetta vahvempaa. Vuoden 2004 ennusteessa Uudenkaupungin väkiluvun arvioitiin olevan vuonna 2020 noin 14 600 ja vuonna 2040 enää noin 13 200 (Väestöennuste... 2004). Uudenkaupungin strategiassa (Oikeanlaista... s.a.) tavoitteeksi määritettiin 20 300 asukasta vuoteen 2030 mennessä. Strategiassa huomautetaan, että tämä vaatii uusia työpaikkoja ja työntekijöitä autotehtaalalle sekä muihin alueen yrityksiin.

Vuoden 2018 pilottihankemuksessa Uudenkaupungin kaupungin alueelle esitettiin jopa neljää liikennöintipaikkaa (Alku 2018). Turun suunnasta tullessa ensimmäisenä vastaan tulee Kalannin asema, jonka sisällyttämistä pilottihankkeeseen voi pitää tietynlaisena yllätyksenä. Kalannin asema ei nimittäin edes alkuperäisen vuonna 1993 päättyneen Uudenkaupungin henkilöjunaliikenteen aikana noussut vilkkaaksi liikennöintipaikaksi sen sijaitessa kuuden kilometrin päässä silloisen Kalannin kunnan keskustasta Lahden kylässä (Nummelin 2018). Sijaintinsa vuoksi asemaa kutsutaan joskus myös Lahden asemaksi ja tätä nimitystä käytettiin myös pilottihankkeen asemasta. Alkuperäinen asemarakennus rakennettiin vuonna 1924 ja Kalanti suljettiin liikennöintipaikkana 1990 (Nummelin 2018: 44). Pilottihankkeen suunniteltu laituriei olisi sijainnut vanhan aseman välittömässä läheisyydessä, vaan lähempänä Lahdentien tasoristeystä (Alku 2018). Aseman läheisyydessä ei ole koskaan ollut merkittävää asutusta ja pääasiallisesti liitynnäksi junalle oli kaavailtu henkilöautoa tai mahdollisesti bussia. Kilometrin säteellä asemasta asuu vuoden 2006 selvityksen mukaan 96 henkilöä ja viiden kilometrin säteellä 900 (Alku & Laaksonen 2006: 38). Samassa selvityksessä aseman väestöpohjaa kuvaillaan riittämättömäksi henkilöliikenteen aloittamiseksi.

Turusta tultaessa Lahden aseman jälkeen tulee vastaan Uudenkaupungin rautatieasema, jota on ehdotettu liikennöintipaikaksi kaikissa selvityksissä tässä tutkielmassa käytetyissä selvityksissä (Taulukko 1). Asema on avattu vuonna 1924 ja henkilöliikenne lopetettu vuonna 1993 (Nummelin 2018: 44-46). Henkilöliikenteen lopettamisen jälkeen ratapihaa on pienennetty ja esimerkiksi veturitalli ja kääntöpyörä ovat nykyisellään yksityisomistuksessa. Asema sijaitsee nimestään huolimatta Uudenkaupungin keskustan ulkopuolella lähellä Hakametsän aluetta (Alku 2018). Asema on rahtiliikenteen käytössä ja sen vanhoja kivireunaisia asemalaitureita olisi mahdollista käyttää myös henkilöjunaliikenteessä. Aseman saavutettavuutta kävelen kuvaillaan kuitenkin huonoksi, osin johtuen aseman ja Uudenkaupungin keskustan välistä kulkevasta Maantie 196:sta, eli Lokalahdentiestä. Vuoden 2006 selvityksessä (Alku & Laaksonen 2006) liikennöintipaikkaa kuitenkin kuvaillaan välttämättömäksi, sen palvellessa juuri Hakametsän aluetta sekä Vakka-Suomen sairaalaa ja Uudenkaupungin virastotaloa. Asemalle ehdotetaan myös pääasiallista autoliitynnän pysäköintialuetta. Laaksosen (2014) mukaan kilometrin säteellä asemasta asuu reilut 1900 henkilöä ja sijaitsee 1230 työpaikkaa.

Todennäköisesti liittyen Uudenkaupungin aseman ongelmalliseen sijaintiin, kaikissa selvityksissä on myös suositeltu Uudenkaupungin Kalarantaa liikennöintipaikaksi (Taulukko 1). Kalarannan seisake avattiin vuonna 1933 ja siirrettiin vuonna 1956 Sorvakon sillan viereen Uudenkaupungin keskustaan (Nummelin 2018: 46-48). Kalarannasta muodostui vilkas liikennöintipaikka ja siellä myytiin esimerkiksi vuonna 1963 kolme kertaa niin paljon lippuja kuin Uudenkaupungin asemalla. Henkilöliikenne loppui Kalarannassa vuonna 1993 ja asemarakennus on sittemmin purettu, mutta matkustajalaituri on edelleen olemassa. Laituria käytetään nykyisin pysäköintipaikkana, mutta sitä kaavailtiin käytettäväksi asemalaiturina ilman merkittäviä kunnostustöitä vuoden 2018 pilottihankkeessa (Alku 2018). Vuoden 2006 selvityksessä (Alku & Laaksonen

2006) Kalarantaa luonnehdittiin Uudenkaupungin keskustan pääpysäkiksi. Kalarannan aseman on myös uskottu olevan pääasiallinen matkailijoiden käyttämä asema sekä soveltuvan hyvin vaihtoyhteyksiin läheisen Uudenkaupungin linja-autoaseman ansiosta. Kilometrin säteellä Kalarannan liikennöintipaikasta asuu Laaksosen (2014) mukaan vajaat 2400 asukasta ja sijaitsee noin 1200 työpaikkaa.

Vuoden 2018 pilottihankkeessa esitetään myös mahdollisuus junaliikenteen jatkamisesta vielä Kalarannasta länteen (Alku 2018). Selvityksen mukaisesti ” *Kalaranta voi toimia liikenteen pääteasemana, jos liikenne järjestetään niin, että saapuva juna seisoo Kalarannassa vain muutaman minuutin ja lähtee sitten paluuvuorolle Turkuun*” (Alku 2018: 26). Tähän tarvittava aika on kuitenkin pienimmilläänkin noin neljä minuuttia, joka voi rajallisessa tilassa kaupungin keskustassa aiheuttaa ongelmia. Vaihtoehtona pilottihankkeessa ehdotettiin pääteaseman viemistä kaupungin keskustasta ulos Pietolan alueelle tai vaihtoehtoisesti Uudenkaupungin satamaan. Sataman päätepysäkki kuitenkin vaatisi satama-alueelle eriyvän raiteen sähköistyksen ja se olisi matkustajien näkökulmasta sijainniltaan Pietolaa huonompi. Pietolan liikennöintipaikkaa kaavailtiin pilottihankkeessa Pietolanlahden länsipuolelle lähelle samannimistä asuinalueita. Laiturin toteutettavuutta on luonnehdittu ”helpohkoksi”, mutta se vaatisi kävely-yhteyden itse Pietolan asuinalueelle. Huomioitavaa on myös se, että junan toimintamenetelmä olisi Pietolassa sama kuin Kalarannassa, kuitenkin nyt harvemmallalla alueella keskustan ulkopuolella. Vuoden 2006 selvityksessä (Alku & Laaksonen 2006) Pietola oli kategorisoitu toisen luokan pysäkiksi, eli ei-välttämättömäksi. Selvityksen mukaisesti Pietola palvelisi Pietolan ja Janhuan asuinalueita sekä mahdollisesti Uudenkaupungin satamaan ja telakalle suuntautuvaa uutta työpaikkaliikennettä. Vuoden 2008 selvityksessä kilometrin säteellä asemasta arvioitiin asuvan noin 1900 ihmistä (Ratahallintokeskus 2008: 36).

## 4. Aineisto ja menetelmät

Tässä osiossa tehdään katsaus Pro gradu -tutkielman teossa käytettyyn aineistoon, sen keruutapaan sekä aineiston analysoinnissa käytettyihin menetelmiin. Tutkimusaineisto koostuu kahdesta erillisestä osasta; henkilöjunaliikenteen selvityksistä kootusta aineistosta sekä tutkimusalueen kuntapäättäjille suunnatusta kyselystä kootusta aineistosta. Kirjallisen aineiston dokumentit on tehty vuosina 2006-2018. Kyselyaineisto on puolestaan koottu tutkimusalueen kuntapäättäjäillä teetetystä kyselystä. Valtuutetut vastasivat kyselyyn syys-lokakuussa 2020.

### 4.1. Tutkimusaineisto

Henkilöjunaliikenteen uudelleenkäynnistämisestä on tehty useita eri selvityksiä ja dokumentteja, joita on käsitelty tutkimusaluetta käsittelevässä kohdassa 3.4. Selvityksiä ei kuitenkaan ole kokonaisuudessaan otettu analysoitavaan aineistoon vaan siihen on valittu, tutkimuksen aiheen mukaisesti, ne kohdat, jotka

käsittelevät mahdollisen junaliikenteen aloittamisen vaikutuksia. Näin ollen, analysoitavan aineiston muodostavat Uusikaupunki-Turku henkilöjunaliikenteen toteuttamisselvityksen (Alku & Laaksonen 2006) luku 8 (Junaliikenteen vaikutusten arviointi s. 61-71), Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen ratateknisen ja liikenteellisen selvityksen (Ratahallintokeskus 2008) luku 6 (Yhteenveto ja jatkotoimenpiteet s. 76-80), Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihankkeen (Varsinais-Suomen liitto 2018) sivut 2-20, sekä kyseisen hakemuksen liitteen 1 Varsinais-Suomen kuntien ja muiden organisaatioiden lausunnot (Liite 1... 2018). On huomioitava, että vuoden 2006 selvitystä lukuun ottamatta tiedostot sisältävät myös Turku-Salo ja Turku-Loimaa paikallisjunaliikenteen suunnitelmia. Tutkimuksen keskittyessä nimenomaan Turku-Uusikaupunki rataosuuteen, selvästi Salon tai Loimaan rataa käsittelevät kohdat on vielä rajattu pois. Näihin kuuluvat esimerkiksi edellä mainittujen ratojen radanvarsikuntien lausunnot.

Analysoitaessa eri henkilöjunaliikenteen selvityksistä koottua aineistoa on huomioitava, että ne on luotu eri tilanteissa eri tarkoituksiin. Tiedostojen on tarkoitus olla toisiaan tukevia ja uudemmissa selvityksissä viitataan usein vanhempiin selvityksiin. Tämän takia myös junaliikenteen vaikutusten käsittelyn määrä eroaa suuresti eri selvityksissä. Lisäksi tulee muistaa, että vuoden 2018 dokumentit (Varsinais-Suomen liitto 2018) muodostavat hakemuksen kansalliseen pilottiin ja sen tarkoitus poikkeaa täten muista selvityksistä. Uusimmalla ja vanhimmalla selvityksellä on myös ikäeroa reilu vuosikymmen, jonka aikana rataosuus on esimerkiksi sähköistetty. Tämän takia vanhemmat selvitykset sisältävät muun muassa dieselveitureilla toteutettavan liikennöinnin arviointia, joka on rajattu pois analysoitavasta aineistosta sen ollessa nykytilanteessa irrelevanttia. Lisäksi väestönkehityksen ennusteet ovat muuttuneet tänä aikana. Selvityksissä on luonnollisesti myös taustaoletuksena, että liikennöinti järjestetään niissä ehdotetuilla tavoilla.

## 4.2. Kyselyaineisto

Kyselylomakkeita voidaan pitää yhtenä perinteisimmistä tavoista kerätä tutkimusaineistoa (Valli 2010). Kyselylomakkeet yleistyivät 1920- ja 30-luvuilla kvantitatiivisten tutkimusmenetelmien kehittyessä, mutta niiden suosio tieteellisessä käytössä hiipui vuosisadan loppua kohden. Lomakekyselyitä on yleisesti pidetty lähinnä kvantitatiivisen tutkimuksen menetelmänä, mutta sitä voidaan käyttää myös kvalitatiivisessa tutkimuksessa, esimerkiksi jaotteleamalla vastaajia heidän vastaustensa perusteella erilaisiin luokkiin (Tuomi & Sarajärvi 2018). Kyselyn perinteisenä muotona voidaan pitää postitse jaettavaa postikyselyä, mutta kyselylomaketutkimus pitää sisällään myös monia muita muotoja, kuten esimerkiksi erilaiset samanaikaisesti toteutettavat ryhmäkyselyt sekä erilaiset sähköisesti toteutettavat kyselyt (Valli 2010).

Sähköisen kyselyn etuna voidaan pitää sen taloudellisuutta. Kysely pystytään jakamaan sähköisesti suurelle määrälle potentiaalisia vastaajia helposti sähköpostin välityksellä ilman postituksen epävarmuuksia. Lisäksi



kyselystä syntyvä data on heti vastaamisen jälkeen analysoitavissa sekä valmiiksi sähköisessä muodossa, jolloin aineistoa ei tarvitse manuaalisesti syöttää analyysiohjelmistoon (Valli 2010). Tämä vähentää esimerkiksi tutkijasta johtuvien virhelyöntien mahdollisuutta oleellisesti. Sähköisen kyselyn huonona puolena voidaan pitää niiden vaihtelevaa suosiota eri ryhmien keskuudessa. Yleisesti ottaen nuoremmat henkilöt ovat iäkkäämpiä ihmisiä valmiimpia vastaamaan sähköisesti. Lisäksi toteutettaessa kysely sähköisesti tehdään ennako-oletuksia esimerkiksi vastaajan tietoteknisistä valmiuksista sekä hänen pääsystään internetiin.

Tässä tutkielmassa käytetty kyselyaineisto on saatu tutkimusalueen kunnallisvaltuutetuilla teetetystä kyselystä. Kysely on luotu Webropol-alustalla ja jaettu vastaajille sähköpostitse. Kyselyalueen 271:stä kunnallisvaltuutetusta kyselylinkki lähetettiin 262:lle, eli kaikille valtuutetuille, joiden sähköpostiosoite oli julkisessa jakelussa kyseisen kunnan internetsivuilla ja joiden sähköpostiosoitteen Webropol-alusta hyväksyi. Kyselylomake oli auki 28.9.2020 – 18.10.2020 välisen ajan, eli kysely toteutettiin poikittaistutkimuksena, jolloin aineisto kerätään yhdessä tietyssä ajankohdassa (Vastamäki 2010). Kyselyyn vastasi 120 valtuutettua, joka vastaa noin 44,2% kaikista tutkimusalueen valtuutetuista. Koska vastauslinkkiä ei pystytty lähettämään kaikille kunnanvaltuutetuille, on kyselyn vastausprosentti hieman korkeampi, eli noin 45,8 %. Vastanneiden ja vastaamatta jättäneiden ryhmien koostumusta käsitellään tarkemmin luvussa 5.2.

Tutkielman teossa käytetty kyselylomake on liitetty tutkielmaan (Liite 1). Lomaketta tehtäessä on pyritty huomioimaan Vallin (2010: 104-106) erittelemiä *”lomakkeen rakentamisessa huomioitavia tekijöitä”*. Kyselylomakkeen alussa on kysytty vastaajan taustoittavia tekijöitä, kuten ikää, sukupuolta ja tutkielman kannalta oleellista kotikuntaa. Näitä voidaan kutsua ensimmäisen vaiheen *”lämmittelykysymyksiksi”*. Tämän jälkeen on Vallin mukaisesti siirrytty toisen vaiheen *”helppoihin kysymyksiin”*, jonka jälkeen viimeisenä kolmannessa vaiheessa on kysytty laajasti matkustajajunaliikenteen oletetuista vaikutuksista. Tavoitteena on ollut pitää kysely mahdollisimman tiiviinä ja lyhyenä, jolloin vastaajan motivaation voidaan olettaa säilyvän kyselyn loppuun asti. Samasta syystä kysely ei sisällä avoimia kysymyksiä loppuun sijoitettua *”vapaa sana”* kohtaa lukuun ottamatta.

Kyselylomakkeen ensimmäisessä ja kolmannessa vaiheessa on tarjottu valmiit vastausvaihtoehdot. Vastausvaihtoehtojen käyttö on yleisintä ja soveltuvinta taustatietoja kysyttäessä (Valli 2010). Kyselylomakkeessa on kuitenkin myös tarjottu mahdollisuus valita *”en halua vastata”* -vaihtoehto, mikäli vastaaja ei esimerkiksi halua antaa mahdolliseen tunnistamiseen johtavia tietoja. Tällainen tilanne olisi mahdollinen esimerkiksi tilanteessa, jossa kotikunnan ja tietyn poliittisen ryhmän kombinaatioita on vastaajissa vain yksi. Valmiiden vastausvaihtoehtojen käyttö kolmannessa vaiheessa vaatii puolestaan ennakkotietoja vastaajien vastauksista sekä *”muu, mikä?”* -vaihtoehdon. Lomakkeen toisessa vaiheessa on

puolestaan käytetty yksisuuntaista intensiiviaskeikkoa, jota voidaan pitää VAS-asteikosta kehitettynä mittarina (Kuva 4). Toisen vaiheen kysymykset kartoittavat vastaajan yleisiä näkemyksiä matkustajaliikennehankkeesta sekä junaliikenteestä yleisesti ja niitä on käytetty vastaajien jaottelussa erilaisiin ryhmiin. Kolmannen vaiheen kysymykset puolestaan kartoittavat mahdollisimman konkreettisia matkustajaliikenteestä odotettuja vaikutuksia.

Kyselyaineiston tulosten kuvaamisessa on kvalitatiivisten menetelmien ohella käytetty eri keskilukuja sekä hajontalukuja. Keskiluvuista keskiarvo on paljon käytetty ja helposti ymmärrettävä (Keskiluvut 2003). Keskiarvo lasketaan jakamalla vastausten summa vastausten määrällä. Kuitenkin, pienissä aineistoissa asteikon ääripäissä olevat arvot vaikuttavat huomattavasti keskiarvoon. Siksi tässä tutkielmassa on keskilukuna käytetty useimmiten mediaania, joka ei ole niin altis poikkeamille. Mediaani on kaikista arvoista keskimäinen, kun arvot ovat suuruusjärjestyksessä. Ajoittain vastauksista on myös ilmoitettu moodi eli tyyppiarvo, jolla viitataan siihen arvoon, joka on aineiston yleisin. Lisäksi yhdessä tapauksessa kyselyaineiston tuloksia on havainnollistettu myös keskihajonnalla. Keskihajonnalla viitataan siihen, kuinka kaukana annetut arvot ovat keskimäärin keskiarvosta (Hajontaluvut 2017).



Kuva 2. VAS-mittari ja yksisuuntainen intensiiviaskeikko. Silvola 2021, mukailen Valli 2010.

#### 4.3. Sisällönanalyysi ja -erittely

Sisällönanalyysiä voidaan pitää laadullisen tutkimuksen perusanalyysimenetelmänä, joka mahdollistaa monen erilaisen tutkimuksen tekemisen, toimien sekä metodina että väljänä teoreettisena viitekehystenä (Tuomi & Sarajärvi 2018). Sisällönanalyysin määritelmää ei kuitenkaan voida pitää täysin itsestään selvänä.

Pietilä (1976) laskee sisällönanalyysiksi menetöt, jotka joko sanallisesti tai tilastollisesti kuvailevat jotakin dokumenttia, mutta esimerkiksi Tuomi & Sarajärvi (2018) tekee selvän rajan sisällönanalyysin ja sisällönerittelyn välille. Heidän mukaansa sisällönanalyysillä tarkoitetaan nimenomaan dokumenttien kuvaamista sanallisesti, kun taas sisällön erittely tarkoittaa dokumenttien kuvaamista yksinomaan kvantitatiivisin, eli määrällisin menetelmin. Kovin jyrkkä rajanveto sisällönanalyysin ja -erittelyn välille ei kuitenkaan välttämättä ole tarpeellista ja molempia voidaan käyttää rinnakkain samassa tutkimuksessa (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006) kuten esimerkiksi tässä tutkielmassa on tehty.

Laadullinen sisällönanalyysi voidaan jakaa teorialähtöiseen, aineistolähtöiseen sekä teoriaohjaavaan analyysiin, jolla on pyritty korjaamaan nimenomaan aineistolähtöisen analyysin ongelmakohtia (Tuomi & Sarajärvi 2018). Aineistolähtöisen analyysin ajatuksena on, että analyysiyksiköt eivät ole ennalta sovittuja vaan ne valitaan aineiston perusteella. Tässä analyysi kuitenkin törmää tieteenfilosofiseen kysymykseen siitä, mikä on täysin puolueeton, vain aineistosta kumpuava havainto. Teoriaohjaava analyysi puolestaan tiedostaa paremmin jo olemassa olevan tiedon ja käsitykset tutkittavasta aiheesta. Vaikka myös teoriaohjaavassa analyysissä analyysiyksiköt tulevat aineistosta, aikaisempaa teoriaa voidaan käyttää analyysin apuna ja lopullisesta analyysistä voidaan havaita teorian vaikutteita (Tuomi & Sarajärvi 2018).

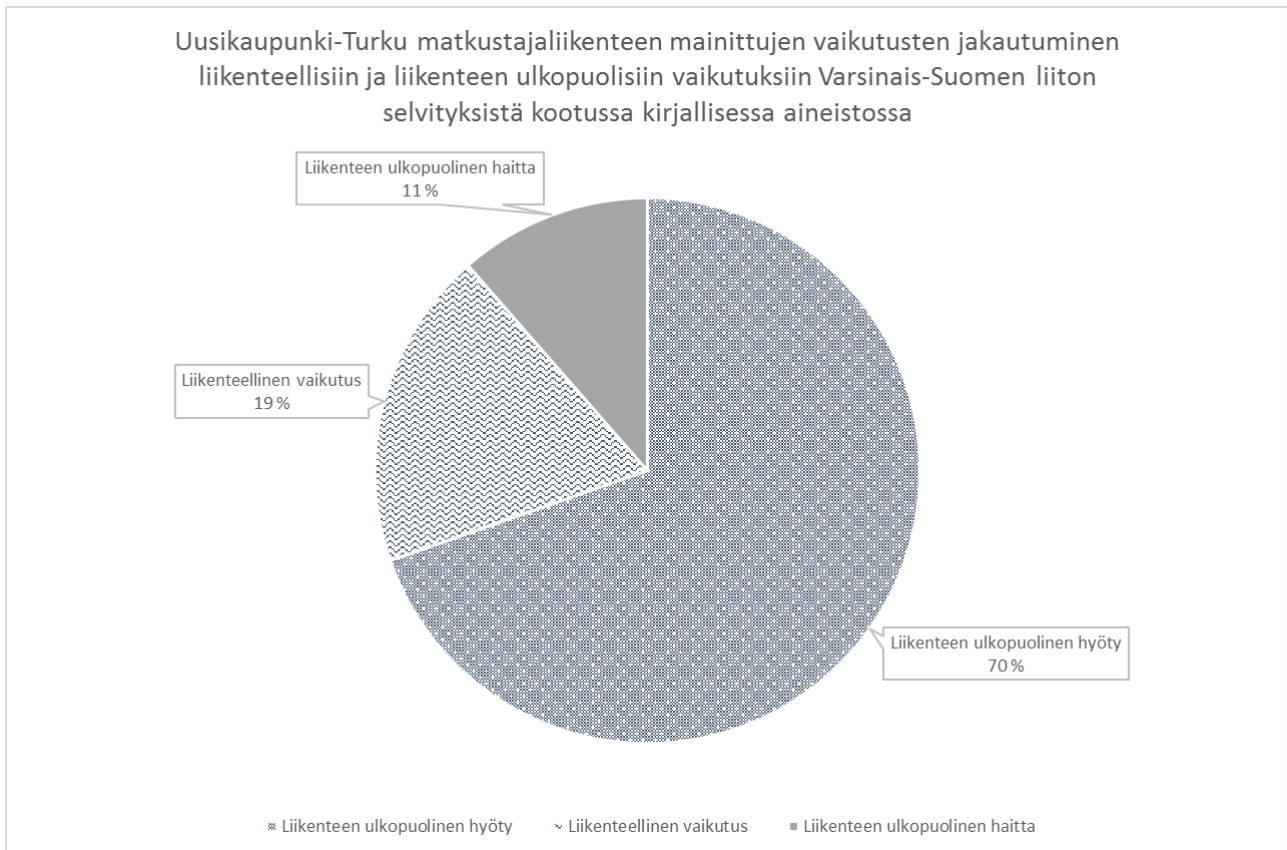
Tässä tutkielmassa niin sanotun kirjallisen aineiston analyysi on pitkälti noudattanut Tuomi & Sarajärven (2018: 109-110) esimerkkiä teoriaohjaavasta analyysistä. Aluksi dokumenteista on pyritty löytämään oletettuja henkilöjunaaliikenteen vaikutuksia, joista on mahdollisimman aineistolähtöisesti muodostettu samankaltaisten vaikutteiden sisältäviä ryhmiä, eli analyysiyksiköitä. Tämän jälkeen mukaan on tuotu teoreettinen viitekehys ja ryhmät on jaettu sen mukaisesti liikenteellisiin sekä ei-liikenteellisiin vaikutuksiin, mitkä on vielä jaettu positiivisiin sekä negatiivisiin vaikutuksiin. Analyysi on tehty NVivo -ohjelmistolla, joka tuottaa samalla myös paljon tilastollista dataa, esimerkiksi analyysiryhmien esiintyvyyksifrekvensseistä. Tätä dataa on visualisoitu ja myös sitä on käytetty apuna tutkimustulosten esittämisessä.

## 5. Tutkimustulokset

### 5.1. Henkilöliikenteen oletetut vaikutukset kirjallisissa lähteissä

Kirjallista aineistoa on eritelty sekä kvalitatiivisin että kvantitatiivisin menetelmin. Aineistosta havaitut oletetut vaikutukset on teoreettisen viitekehysten mukaisesti jaoteltu liikenteellisiin vaikutuksiin, liikenteen ulkopuolisiin vaikutuksiin sekä negatiivisiin vaikutuksiin, jotka ovat samalla myös liikenteen ulkopuolisia vaikutuksia, sillä liikenneinvestointien ensisijainen tarkoitus on tuottaa liikenteellisiä hyötyjä. Nämä kolme analyysiyksikköä jakautuvat pienempiin ala-analyysiyksikköihin. Analyysiyksiköiden suhteellista osuutta on kuvattu kuvassa 3. Lisäksi ala-analyysiyksikköjen määrät on kuvattu taulukossa 2. Näistä visualisoinneista voidaan huomata, että liikenteen ulkopuoliset hyödyt korostuvat kirjallisessa aineistossa. Jo tämä

yksinkertainen huomio voidaan yhdistää teorettisessa viitekehyksessä esitettyyn ajatukseen siitä, etteivät pelkät liikenteelliset vaikutukset riitä perusteluiksi liikenteellisille investoinneille. Kirjallinen aineisto koostuu selvityksistä ja pilottihankehakemuksesta, joiden tehtävänä on perustella henkilöjunaliikenteen aloittamisen mielekkyyttä.



Kuva 3. Vaikutusryhmien suhteelliset osuudet Varsinais-Suomen liiton liikennöintiselvityksistä kootussa kirjallisessa aineistossa.

Taulukko 2. Varsinais-Suomen liiton selvityksistä kootun kirjallisen aineiston vaikutusten maininnat aihepiireittäin.

Liikenteellinen vaikutus			Liikenteen ulkopuolinen hyöty		
	f	% kaikista		f	% kaikista
Saavutettavuus	18	9,0 %	Muu	27	13,4 %
Nopeus	11	5,5 %	Rakentamisen keskittäminen	20	10,0 %
Turvallisuus	3	1,5 %	Yhtenäinen kaupunkiseutu	17	8,5 %
Matkustusmukavuus	3	1,5 %	Kestävä kehitys	15	7,5 %
Käyttövarmuus	2	1,0 %	Muun liikenteen kasvu	15	7,5 %
Kustannukset	1	0,5 %	Vaikutukset elinkeinoelämään	9	4,5 %
<b>Liikenteen ulkopuolinen haitta</b>			Joukkoliikenteen käytön kasvu	6	3,0 %
Muu	12	6,0 %	Työllistymismahdollisuudet	5	2,5 %
Liikenneonnettomuus	5	2,5 %	Vaikutus imagoon	5	2,5 %
Meluhaitta	4	2,0 %	Liikennepäästöjen väheneminen	5	2,5 %
Ympäristöhaitta	2	1,0 %	Vaikutukset sosiaalisiin ryhmiin	3	1,5 %
			Muun liikenteen väheneminen	3	1,5 %

### 5.1.1. Liikenteelliset vaikutukset kirjallisissa lähteissä

Banister & Berechmanin (2000) mukaan liikenteellisten parannusten tulisi ensisijaisesti tähdätä suoraan liikenteessä näkyviin vaikutuksiin. On huomionarvoista, että liikenne on puolivalmiste (Giuliano 1998), ja näin myös liikenteellisiä vaikutuksia voidaan ajatella puolivalmisteena. Liikenteelliset vaikutukset eivät siis itsessään ole lopullisia tavoiteltuja vaikutuksia vaan johtavat muihin vaikutuksiin. Liikenteellisiä vaikutuksia on sisällön erittelyssä löydetty kuusi erilaista: Parempi saavutettavuus, nopeampi matkustusaika, parempi matkustusturvallisuus, matkustusmukavuuden parantuminen, parempi käyttövarmuus sekä pienemmät matkustuskustannukset. Näistä saavutettavuuden frekvenssi oli suurin ( $f=18$ ) (Taulukko 2). Suureen frekvenssiin sisällönerittelyssä vaikuttaa kuitenkin se, että vuoden 2006 selvityksessä (Alku & Laaksonen 2006) henkilöjunaliikenteen vaikutuksia radanvarsikuntien saavutettavuuteen on tarkasteltu yksityiskohtaisesti. Saavutettavuus on kuitenkin keskeinen muiden vaikutusten ilmaantumisen kannalta. Esimerkiksi Załoga & Milewskin (2013) mukaan liikenteen ulkopuoliset hyödyt ovat yhteydessä parantuneeseen saavutettavuuteen ja huono saavutettavuus johtaa myös usein negatiivisiin johdannaisvaikutuksiin (Nutley 1998). Uudenkaupungin radan henkilöjunaliikenteen kontekstissa saavutettavuuden uskotaan olevan hyvä etenkin Uudenkaupungin, Vehmaan ja Maskun keskuksissa, jonka takia myös liikenteen ulkopuolisten vaikutusten uskotaan olevan niissä suurimmat (Alku & Laaksonen 2006). Yleisellä tasolla mainitaan muun muassa, että *”hyvin saavutettavissa oleva kunta saa enemmän investointeja ja huomiota”* (Alku & Laaksonen 2006: 71) ja että *”parantunut saavutettavuus yhdistää työmarkkina-alueet, jolloin erityisesti pienemmän vetovoiman omaavan alueen vetovoima paranee asuinalueena”* (Varsinais-Suomen liitto 2018: 6). Näin ollen hyvää saavutettavuutta voidaan pitää vaatimuksena yhtenäisen kaupunkiseudun muodostumiselle, jota käsitellään tarkemmin luvussa 5.1.2. Ajatus saavutettavuudesta puolivalmisteena, eli vaikutuksena, jolla on johdannaisvaikutuksia, on näin ilmeinen. Saavutettavuus itsessään ei ole liikenteellisten parannusten lopullinen tavoite vaan sillä pyritään muihin johdannaisvaikutuksiin.

Nopeampaan matkustusaikaan tai junan nopeampaan matkustusnopeuteen verrattuna muihin joukkoliikennevälineisiin viitattiin aineistossa 11 kertaa (Taulukko 2). Vuoden 2006 selvityksessä Uudenkaupungin keskustassa sijaitsevan Kalarannan liikennöintipaikan ja Turun päärautatieaseman välisen matka-ajan arvioitiin olevan noin 55 minuuttia, joka olisi vähintään 15 minuuttia henkilöautoa nopeampi (Alku & Laaksonen 2006: 7). Nopeutuvan matka-ajan uskotaan paitsi mahdollistavan pidempien työ- ja opiskelumatkojen tekemisen, myös nostavan kiinteistöjen arvoa ajallisen etäisyyden palveluihin sekä koulutus- ja työpaikkoihin pienentyessä (Alku & Laaksonen 2006). Nopeus on myös edellytys kestävyydelle. Vuoden 2018 pilottihakemuksen mukaisesti *”raideliikenteeseen tukeutuva joukkoliikenne pystyy sen sijaan nopeudellaan ja matkustusmukavuudellaan kilpailemaan henkilöauton kanssa ja muodostaa näin parhaan*

*mahdollisen kehityspolun, jolla Varsinais-Suomen liikennejärjestelmä saadaan nykyistä merkittävästi kestävämmälle pohjalle”* (Varsinais-Suomen liitto 2018: 12). Nopeus on kuitenkin keskeinen työssäkäyntialueen laajentamisen tavoittelussa. Tunnin aikarajaa on pidetty ajallisena ylärajana työssäkäynnille, vaikkakin yli tunnin pendelöivien määrä onkin kasvussa (Varsinais-Suomen liitto 2018). Kuitenkin, työmatka-ajan lyhenemisellä alle tuntiin uskotaan olevan näkyviä aluekehitysvaikutuksia.

Turvallisuuden, mukavuuden, käyttövarmuuden ja alentuneiden kustannusten mainintafrekvenssit ovat verrattain pienet. Vuoden 2006 selvityksessä linjataan, että henkilöjunaliikenne on matkustajien näkökulmasta turvallisempaa kuin pyörillä kulkeva moottoriliikenne ja että junaliikenne voi myös parantaa henkilöautoliikenteen turvallisuutta, mikäli liikenteessä olevien autojen määrä vähenee (Alku & Laaksonen 2006). Tämä on kutakuinkin linjassa Załoga & Milewskin (2013) näkemyksen kanssa siitä, että junaliikenne vähentää ruuhkia ja parantaa liikenteen turvallisuutta. Yleisellä tasolla vuoden 2006 selvityksessä liikenneturvallisuuden on arvioitu nousevan henkilöjunaliikenteen myötä, mutta vuoden 2008 selvityksessä painotetaan, että koko junaliikenteen aloittaminen vaatii ensin investointeja liikenneturvallisuuteen (Alku & Laaksonen 2006; Ratahallintokeskus 2008). Junan matkustusmukavuudesta mainitaan puolestaan esimerkiksi se, että paremman matkustusmukavuutensa ansiosta junaliikenne pystyy tehokkaasti kilpailemaan henkilöautolla liikkumisen kanssa (Varsinais-Suomen liitto 2018). Mukavuuden uskotaan myös välillisesti vaikuttavan positiivisesti rataa lähellä olevien kiinteistöjen arvoon (Alku & Laaksonen 2006).

Esimerkiksi Załoga & Milewskin (2013) mukaan liikenteelliset parannukset voivat johtaa matkustajien näkökulmasta alentuneisiin matkustuskustannuksiin. Aineistossa alentuneet matkustuskustannukset mainitaan käytännössä vain vuoden 2006 selvityksessä, jossa linjataan, että henkilöjunaliikenne mahdollistaisi etenkin työssäkäynnin Turussa kohtuullisilla kustannuksilla (Alku & Laaksonen 2006). Vuoden 2018 pilottihakemuksessa mainitaan, että kuntien oletetaan osallistuvan pilottihankkeen rahoitukseen, mutta että tarkkaa arviota kustannusjaosta eri toimijoiden kesken ei ole (Varsinais-Suomen alueellisen... 2018). Vuoden 2008 selvityksen mukaisesti Uudenkaupungin radan henkilöjunaliikenteen aloittamisen kustannusarvio on noin 20 miljoonaa euroa (Ratahallintokeskus 2008). Tämän ei kuitenkaan voida samalla tavalla olevan henkilöjunaliikenteen vaikutus, sillä investoinnit tulisi tehdä jo ennen henkilöjunaliikenteen aloittamista.

### 5.1.2. Liikenteen ulkopuoliset positiiviset vaikutukset

Liikenteellisillä vaikutuksilla pyritään useimmiten liikenteen ulkopuolisiin johdannaisvaikutuksiin. Kuvasta 2 ja taulukosta 3 huomataan, että liikenteen ulkopuolisista vaikutuksista ”Muu” -ryhmä on frekvenssiltään suurin. Tämän voi tulkita kuvaavan teoreettisen viitekehyksen ajatusta siitä, että liikenneyhteyksien vaikutukset ovat laajoja ja moninaisia. ”Muu” -ryhmän suosiota voidaan kuitenkin selittää myös vain analyysiyksikön luonteella. Kyseessä on yksikkö, johon on yhdistetty yksiköitä, jotka yksinään olisivat

frekvenssiltään hyvin pieniä. Tällaisia ovat esimerkiksi henkilöjunaliikenteen positiivinen vaikutus maakunnallisten ja kunnallisten strategioiden toteutumiseen sekä se, että henkilöjunaliikenne vaikuttaisi matkaketjujen muodostumiseen ja matkustuskäyttäytymiseen (Varsinais-Suomen liitto 2018). Toisaalta, ”Muu” -ryhmä sisältää myös oletettuja vaikutuksia, jotka on ilmaistu ympäröivästä ja edustavat tietynlaista poliittista jargonia. Esimerkiksi oletus siitä, että *”toimenpiteillä, jotka lyhentävät työmatkojen ajallista kestoja alle tunnin matka-ajan sisään, voidaan olettaa olevan näkyviä aluekehitysvaikutuksia”* (Varsinais-Suomen liitto 2018: 7) on varmasti perusteltu, mutta sisällönanalyyysissä se voitaisiin ylimalkaisuutensa vuoksi sijoittaa hyvin moneen analyysiyksikköön. Muita analyysiyksikköön sijoitettuja vaikutuksia ovat esimerkiksi sen oletettu kyky tasoittaa alueiden välisiä taloudellisia eroja, vaikutus asema-alueiden infrastruktuurin käyttöasteeseen (Varsinais-Suomen liitto 2018) sekä junayhteyden mahdollinen vaikutus ympäröivään suuntautuvan muuttoliikkeen väestörakenteeseen (Alku & Laaksonen 2006). On myös huomionarvoista, että ”Muu” -ryhmä korostuu uudemmissa dokumenteissa. Tämä on kuitenkin perusteltavissa kirjoittajien tyylien eroilla sekä dokumenttien luonteella. Uudemmat, vuoden 2018 dokumentit kuuluvat nimittäin valtakunnallisen pilottihankkeen hakemukseen.

Yksittäisistä ryhmistä ”Rakentamisen keskittäminen” nousee suurimmaksi ( $f=20$ ) (Taulukko 3). Toteutuessaan henkilöjunaliikenteen uskotaan ohjaavan uudisrakentamista lähemmäs Uudenkaupungin rataa, etenkin sen asemapaikkojen läheisyyteen. Esimerkiksi vuoden 2006 selvityksessä todetaan, että *”paikallisjunaliikenne voi siirtää tonttien kysyntää rautatiepysäkkien läheisyyteen”* (Alku & Laaksonen 2006: 70). Vuoden 2008 selvityksessä pidetään toivottavana, että *”kunnat keskittäisivät ja tiivistäisivät maankäyttöä asemien läheisyydessä alueilla, joilla paikallisjunayhteys on käytettävissä päivittäiseen liikkumiseen”* (Ratahallintokeskus 2008: 77). Myös vuoden 2018 pilottihankerahakemuksessa todetaan, että junaliikenne on yksi työkalu joukkoliikenteeseen tukeutuvan yhteiskuntarakenteen luomisessa (Varsinais-Suomen alueellisen... 2018) ja että rakentaminen tiivistyy asemaseutujen läheisyydessä. Pilottihankerahakemuksessa myös todetaan, että maakunnan tavoitteena on *”maakunnan kattava paikallisjunaliikenne, jonka varaan uutta maankäyttöä tulee ohjata”* (Varsinais-Suomen liitto 2018: 2). Erikseen mahdollisiksi junaliikenteeseen tukeutuviksi uudisrakentamisen alueiksi mainitaan muun muassa Maskun kirkonkylä, Uudenkaupungin keskustan alueet sekä Mynämäen Asemaseutu (Alku & Laaksonen 2006). Mynämäen kunta myös toteaa lausunnossaan, että *”aseman välittömään läheisyyteen on varaukset sekä asuin- että yritysalueille”* (Liite 1... 2018: 15). Vuoden 2006 selvityksessä tehdään myös huomio siitä, milloin uudisrakentaminen alkaa keskittymään kohti liikennöintipaikkoja;

*”Maankäytön toteutus ei suuntaudu kohti raideliikennettä, jollei säännöllistä ja pysyvää paikallisliikennettä ole tarjolla. Tämän vuoksi ei ole realistista olettaa, että raideliikenteelle voitaisiin ”kasvattaa ennakkoon” asukaspohja, vaan ensin on*

*toteutettava nykyiseen maankäyttöön perustuva raideliikenne, jonka jälkeen maankäytön kehitys voi suuntautua kohti raideliikennettä” (Alku & Laaksonen 2006: 69)*

Liikenteen ulkopuolisten vaikutusten analyysiyksikössä kolmanneksi suurin frekvenssi on ”Yhtenäisellä kaupunkiseudulla” ( $f = 17$ ) (Taulukko 2). Tähän ryhmään sisältyy kohtia, joissa viitataan yhtenäisen ja maakunnallisen kaupunkiseudun lisäksi myös esimerkiksi yhtenäiseen työssäkäyntialueeseen ja asuntomarkkina-alueeseen. Kaikissa näissä tausta-ajatuksena näyttäisi kuitenkin olevan teoreettisessa viitekehyksessäkin mainittu ajatus yhteisen työmarkkina-alueen jakavasta toiminnallisesta kaupunkiseudusta yhteiskuntarakenteen keskiössä (Vartiainen 2006). Tutkimusalueen kontekstissa tärkeä ajatus on se, että Vakka-Suomi (Uusikaupunki ja Vehmaa) ei ole osa Turun kaupunkiseudun työssäkäyntialuetta tai kiinteistömarkkinoita, mutta nämä kaksi aluetta olisi mahdollista yhdistää lyhentämällä niiden välistä ajallista etäisyyttä (Alku & Laaksonen 2006). Sama asia voidaan myös ilmaista Turun kaupunkiseudun laajenemisena lyhentyvän matka-ajan myötä. Laaksonen (2014: 3), joka käsittelee koko maakunnan laajuista paikallisjunaliikennettä, määrittää junaliikenteen keskeisimmäksi tavoitteeksi ”yhdistää Turun ja seutukeskusten (Loimaa, Salo, Uusikaupunki) tiiviin päivittäisen vuorovaikutuksen vyöhykkeet Varsinais-Suomen maakunnan yhtenäiseksi työ- ja asuntomarkkina-alueeksi”. Hyvin samankaltaisia tavoitteita määritetään myös vuoden 2018 koko maakuntaa käsittelevässä pilottihakemuksessa (Varsinais-Suomen liitto 2018). Hakemuksessa henkilöjunaliikennettä kuvataan keinona yhdistää erillään olevia maakunnan työpaikka-, palvelu- ja asumiskeskittyviä, jolloin ne muodostaisivat yhden toiminnallisen työssäkäyntialueen. Pilottihakemuksessa henkilöjunaliikenteen uskotaan sitovan radanvarsien alueet myös osaksi suurempaa Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseutujen muodostamaa kasvukolmion aluetta.

Yhtenäistä kaupunkiseutua voidaan kuitenkin kuvata puolivalmisteeiksi; vaikutukseksi, joka johtaa muihin vaikutuksiin. Vaikka yhtenäisen kaupunkiseudun uskotaan syntyvän henkilöjunaliikenteen vaikutuksesta, ei se kuitenkaan ole itsessään liikenneinvestoinnin haluttu vaikutus vaan keskeisemmiksi nousevat yhtenäisen kaupunkiseudun vaikutukset. Esimerkiksi vuoden 2018 pilottihakemuksessa arvioidaan, että maakunnan työmarkkina-alueiden yhdistyessä ”*pienemmän vetovoiman omaavan alueen vetovoima paranee asuinalueena*” ja ”*alueen yrityksiensä ja muiden organisaatioiden työvoiman saatavuus paranee*” (Varsinais-Suomen liitto 2018: 6). Vuoden 2006 selvityksessä puolestaan lähestytään asiaa varsin konkreettisesti. Mikäli Uusikaupunki liittyy Turun työssäkäyntialueeseen ”*perheen toinen aikuinen voi käydä töissä Turussa ja toinen Uudessakaupungissa*” (Alku & Laaksonen 2006: 68). Vuoden 2008 selvityksessä asia ilmaistaan siten, että ”*toimiva junayhteys laajentaisi Turun kaupunkiseudun työssäkäyntialuetta ja mahdollistaisi työssäkäynnin Turussa Uudestakaupungista ja muista radanvarsikunnista joukkoliikennettä käyttäen*” (Ratahallintokeskus 2008: 77). Nämä linjaukset ovat kutakuinkin yhteneviä Załoga & Milewskin (2013)



kanssa, jonka mukaan liikenneyhteydet mahdollistavat työssäkäynnin keskuksessa syrjäisemmistä asuinpaikoista. Uudenkaupungin kaupunki on puolestaan todennut seuraavasti:

*Liikenteellisesti Vakka-Suomen  
ja Turun seutukunnat tulee sitoa entistä tiiviimmäksi yhteiseksi  
työssäkäyntialueeksi, jolloin työntekijöiden liikkumisedellytysten  
paraneminen edistää molempien seutukuntien mahdollisuutta tarjota  
yrityksille niiden kilpailukykyä tukeva toimintaympäristö ja osaava työvoima (Liite 1...  
2018: 33)*

Yhtenäisen maakunnallisen työssäkäyntialueen tavoittelussa keskeiseksi tuntuu nousevan ajatus liikenneyhteyksien laajentavasta vaikutuksesta sekä työntekijöiden työnhakualueeseen että yritysten potentiaalisen työvoiman asuinalueisiin, jonka esimerkiksi Holvad & Leleur (2015) on tuonut esille. Edellä mainittu Uudenkaupungin kaupungin toteamus (Liite 1... 2018: 33) on kuitenkin siinä mielessä merkittävä, että se vie ajatusta laajemman työhönottoalueen ja työntekijäpoolin vaikutuksesta vielä pidemmälle. Laajemman työssäkäyntialueen ja työntekijöiden kasvavan liikkuvuuden uskotaan vaikuttavan positiivisesti alueen yritysten kilpailukykyyn. Vaikka agglomeraatiota ei mainita kertaakaan kirjallisessa aineistossa, voidaan tämän ajatuksen jossain määrin katsoa kuvastavan teoreettisessa viitekehyksessä esiteltyä agglomeraatioteoriaa. Toisin sanoen, työssäkäyntialueen kasvaessa toistensa kanssa vuorovaikutuksessa olevien ihmisten määrä kasvaa. Lisäksi työntekijöiden lisääntynyt liikkuvuus alueiden ja yritysten välillä kasvattaa mahdollisuutta tuotannolliseen kehitykseen ja niin sanottuihin ”*spillovereihin*”, ylläikäyntöihin. Kaiken tämän toivotaan lopulta johtavan taloudelliseen kasvuun. Tämän ajatusketjun myötä on mahdollista tehdä johtopäätös, että yhdistämällä Turun ja Vakka-Suomen työssäkäyntialueet pyritään Grahamin (2007) kuvailemiin lokalisaatiohyötyihin.

Analyysiyksikön ”Muu liikenne kasvu” ( $f=15$ ) (Taulukko 2) suuri esiintyvyys voi tuntua aluksi yllättävältä, sillä tämän yksikön suuri frekvenssi tarkoittaa käytännössä sitä, että yksi keskeisimmistä henkilöjunaliikenteen aloittamisen oletetuista vaikutuksista on linja-auto-, auto- ja polkupyörämatkojen lisääntyminen. Tämä on kuitenkin selitettävissä junan liikennöintipaikkojen sijainnilla suhteessa keskeisiin asuinalueisiin ja työpaikkakeskittyymiin. Esimerkiksi vuoden 2018 pilottihankehakemuksessa Nousiaisten ja Lahden/Kalannin aseman on suunniteltu palvelevan lähinnä niin kutsuttuja autoliityntämatkustajia (Alku 2018). Vuoden 2008 selvityksessä huomautetaan, että toimivat yhteydet juna-asemille tulee tarjota sekä joukkoliikenteellä, pyörällä, kävellen ja henkilöautolla (Ratahallintokeskus 2008). Junaliikenteen uskotaan lisäävän etenkin polkupyöräilyä asemille (Alku & Laaksonen 2006). Etenkin kestäväenä pidetyn polkupyöräilyn kuvaaminen positiivisena vaikutuksena on helposti perusteltavissa. Linja-auto- ja etenkin henkilöautoliikenteen kasvu tarvitsee kuitenkin perustella tarkemmin. Perustavana ajatuksena voidaan pitää sitä, että vaikka (linja-

)autolla tehtävät matkat asemaseuduille lisääntyisivät, on tämä matka silti lyhyempi ja siten vähäpäästöisempi, kuin sama matka, joka tehdään kokonaan (linja-)autolla. Lisäksi linja-autolla tehtävien matkojen kasvussa voidaan nähdä olevan positiivisia vaikutuksia esimerkiksi paikallisille liikennöintiyhtiöille. On huomioitava, että aineistossa uskotaan junayhteyden vähentävän linja-automatkustajia Uudenkaupungin, Vehmaan ja Turun välisillä linjoilla (Alku & Laaksonen 2006), joten uudet liikennöintilinjat ovat yrityksille varmasti positiivisia ja toivottavia.

Henkilöjunaliikenteen uskotaan lisäävän linja-autoliikenteen käyttöä, mikäli bussi- ja junaliikenne synkronoidaan keskenään ja matkaketjuista saadaan toimivia (Alku & Laaksonen 2006). Junaliikenteen uskotaan lisäävän paitsi Turun paikallisbussiliikenteen käyttöä, myös synnyttävän uusia linja-autovuoroja ja linja-autovuorojen määrän yleisesti kasvavan. Uusia linja-autoyhteyksiä tarvitaan paitsi asemien ja asuinalueiden välille, myös asemien ja tärkeinä matkaketjujen määränpöytä toimivien suurien tehtaiden välille. Erillisiä työvuoroihin sovitettuja linja-autovuoroja ehdotetaan esimerkiksi Uudenkaupungin asemien, sataman ja Kemiran (nyk. YARA) tehtaan välille sekä Raision liikennöintipaikkojen ja Pernon telakan sekä Naantalintien välille (Alku & Laaksonen 2006). Uudenkaupungin autotehdas, eli Valmet Automotive, on keskeinen päämäärä puhuttaessa työmatkaliikenteestä. Vuoden 2018 pilottihakemuksessa kerrotaan, että *”autotehtaan tavoitteena on ... ohjata työntekijöitä kulkemaan yhä enemmän joukkoliikenteessä”* ja että *”autotehdas onkin osoittanut olevansa erittäin kiinnostunut paikallisjunaliikenteen kehittämisestä Turun ja Uudenkaupungin välillä”* (Varsinais-Suomen liitto 2018: 11). Autotehdas sijaitsee kuitenkin noin neljän kilometrin päässä Uudenkaupungin suunnitelluista liikennöintipaikoista ja hakemuksessa arvioidaan, että asemien ja autotehtaan välille tulisi toteuttaa niin sanottu syöttöliikenne, joka mahdollistaa sujuvan matkaketjun aina junamatkan aloituspisteestä autotehtaalle ja toisinpäin.

Myös *”kestävä kehitys”* -ryhmän frekvenssi on 15 (Taulukko 2). On huomioitava, että kestävä kehitys edistävät vaikutukset ja liikenteen päästöjen väheneminen muodostavat sisällönerrittelyssä kaksi eri ryhmää. Jälkimmäisen frekvenssi on 5. Yhdessä nämä kaksi varsin samankaltaista ryhmää nousevat siis hyvin keskeisiksi. Kuitenkin, käsittelemällä kestävä kehitys ja päästövähennyksiä kahtena erillisenä ryhmänä voidaan havainnoida, kuinka nimenomaan kestävä kehitys nousee entistä tärkeämmäksi vertailtaessa 2000- ja 2010-luvulla julkaistuja dokumentteja. Vuoden 2006 selvityksessä kestävyys mainitaan kestävyys ainoastaan kerran kohdassa *”junaliikenteen korkea matkanopeus ja mukavuus mahdollistavat myös pitkien työ- ja opiskelumatkojen kulkemisen ympäristön kannalta kestäväällä tavalla joukkoliikenteellä”* (Alku & Laaksonen 2006: 68). Vuoden 2018 pilottihakemuksessa (Varsinais-Suomen liitto 2018) kestävyys puolestaan mainitaan tekstissä 22 kertaa. Osaksi ero on varmasti selitettävissä kirjoittajien välisillä eroilla, mutta havainnon voi myös tulkita osoittavan sitä, kuinka nimenomaan kestävyys terminä on 2010-luvun loppuun mennessä noussut keskiöön liikenteellisissä projekteissa. Tätä ajatusta tukee

teoreettisesta viitekehystä se, että Banister & Berechmann (2000) on vielä vuosituhannen alussa kuvannut kestävyyttä uutena elementtinä liikenteellisessä kehittämisessä. Olisi kuitenkin väärin sanoa, ettei ekologisiin vaikutuksiin olisi kiinnitetty vanhemmissa selvityksissä huomiota. Esimerkiksi vuoden 2006 selvityksessä sähköjunalla toteutettavan henkilöjunaliikenteen vaikutukset ilmansaasteiden määrään on luokiteltu selvästi myönteisiksi (Alku & Laaksonen 2006). Päästöistä on puolestaan huomautettu, että *”liikenteen ilmansaasteet vähenevät suoraan suhteessa siihen, että liikenne siirtyy autoliikenteestä joukkoliikenteeseen”* (Alku & Laaksonen 2006: 65).

Muiden liikenteen ulkopuolisiin positiivisiin vaikutuksiin kuuluvien analyysiyksikköjen frekvenssi on 10 tai pienempi (Taulukko 2). Näistä monet ovat kuitenkin osittain päällekkäisiä tai liittyvät vahvasti muihin suurempiin analyysiyksiköihin. Kiinteistöjen arvon nousuun viittaavia mainintoja on aineistossa juuri 10. Luku on kuitenkin sinällään hämäävä, sillä ilmiötä käsitellään tarkasti ja laajimmin vuoden 2006 selvityksessä (Alku & Laaksonen 2006) kuin muissa dokumenteissa. Selvityksessä on arvioitu, että kiinteistöjen arvo nousisi etenkin Vehmaalla, jossa Turun työssäkäyntialueeseen liittyminen saattaisi nostaa kiinteistöjen myyntihintoja Turun kaupunkiseudun laita-alueiden tasolle. Yleisesti on myös todettu, että *”toimiva paikallinen raideliikenne... lisää kiinteistöjen arvoa ja kysyntää kävelyetäisyydellä raideliikenteen asemista”* (Alku & Laaksonen 2006: 68). Näkemys on pitkälti yhtenevä Banister & Thurstain-Goodwinin (2011) kanssa, jotka kuitenkin arvioivat, että kiinteistöjen arvo voi lähteä kohoamaan ennen uuden liikenneyhteyden avaamista jo suunnitteluvaiheessa, kun taas aineistossa arvon nousu sidotaan ennemmin jo toimivaksi todettuun liikenteeseen.

Erlaisia elinkeinoelämälle koituvia positiivisia vaikutuksia on mainittu aineistossa yhdeksän kertaa. Keskeinen ajatus aineistossa tuntuu olevan Holvad & Leleurin (2015) näkemystä mukaileva ajatus siitä, että lyhenevä matkustusaika laajentaa ihmisten työpaikkamahdollisuuksia ja yritysten rekrytointialuetta. Elinkeinoelämän hyödyt olisivat näin hyvin lähellä yhtenäisen kaupunkiseudun hyötyjä ja myös *”Työmahdollisuudet”* -ryhmää ( $f=5$ ) (Taulukko 2). Ero ryhmien välillä on kuitenkin painotuksissa. Elinkeinoelämä-ryhmään sijoitetuissa linjauksissa korostetaan etenkin yrityksille koituvia hyötyjä, kun taas *”Työmahdollisuudet”* -ryhmän keskeinen ajatus on kuinka toimiva joukkoliikenne *”mahdollistaa työssäkäynnin maakunnan eri osissa asuinpaikasta riippumatta”* (Varsinais-Suomen liitto 2018: 20). Elinkeinoelämälle koituvista hyödyistä esimerkiksi Uudenkaupungin kaupunki on puolestaan linjannut, että *”työntekijöiden liikkumisedellytysten paraneminen edistää... mahdollisuutta tarjota yrityksille niiden kilpailukykyä tukeva toimintaympäristö ja osaava työvoima”* (Liite 1... 2018: 33). Henkilöjunaliikenteen uskotaan vaikuttavan paitsi uudenlaisten yritysten syntyyn (Liite 1... 2018) ja autoteollisuuden rekrytointimahdollisuuksiin (Varsinais-Suomen liitto 2018) myös vaikuttavan erityisen myönteisesti matkailuun. Esimerkiksi vuoden 2006 selvityksessä uskotaan, että junayhteys lisäisi päiväretkityypistä matkailua Turusta Uuteenkaupunkiin ja vaikuttaisi etenkin Uudenkaupungin keskusta-alueen

matkailupalveluiden liiketoimintamahdollisuuksiin. Myös Laaksonen (2014) linjaa, että junayhteydellä olisi keskeinen merkitys alueen matkailupalvelujen kehittymiselle. Tämä on jokseenkin yhteneväinen näkemys Vuoristo & Vesterisen (2001) kanssa siitä, ettei vetovoimaista matkailukohdetta voida kehittää ilman toimivia liikenneyhteyksiä.

Jo käsitellyn muun liikenteen kasvamisen lisäksi, henkilöjunaliikenteen uskotaan myös kasvattavan yleisesti joukkoliikenteen käyttöä. Tämän ”joukkoliikenteen käytön lisääntyminen” -analyysiyksikön frekvenssi on kuusi (Taulukko 2). Erotuksena esimerkiksi ”Muun liikenteen lisääntyminen” -yksikköön on se, että eritellyissä kohdissa puhutaan joukkoliikenteestä yleisesti tai kokonaisuutena. Aineistossa uskotaan junaliikenteen lisäävän etenkin vapaaehtoista joukkoliikenteen käyttöä voimakkaasti radan vaikutusalueella (Alku & Laaksonen 2006). Tämän voidaan katsoa myötäilevän Scherer & Dziekanin (2012) näkemystä siitä, että vaikutusalueen asukkaat pitäisivät juna muuta joukkoliikennettä parempana liikkumismuotona ja olisivat näin mahdollisesti motivoituneempia käyttämään julkisia liikennevälineitä. Aineistossa lisäksi huomautetaan, että yleisen liikenteen kasvun ohjaamista joukkoliikenteeseen yksityisautoilun sijasta voidaan pitää maakunnallisena tavoitteena (Varsinais-Suomen liitto 2018). Yleisesti vuoden 2018 pilottihakemuksessa linjataan, että henkilöjunaliikennekokeilun tavoite olisi kasvattaa yleisesti joukkoliikenteen käyttömääriä.

Henkilöjunaliikenteen vaikutus radanvarsikuntien imagoon mainitaan kirjallisessa aineistossa viisi kertaa. Joukkoliikenneyhteyksien uskotaan vaikuttavan etenkin heikon vetovoiman kuntiin, joiden houkuttelevuus paitsi asuin- myös työpaikkana paranisi parempien kulkuyhteyksien myötä (Varsinais-Suomen liitto 2018). Erikseen mainitaan Maskun kuntakeskuksena toimiva Maskun kirkonkylä, jonka houkuttelevuuden uskotaan nousevan reilusti junayhteyden myötä (Alku & Laaksonen 2006). Voidaan kuitenkin kysyä, onko paikkakunnan houkuttelevuus asuinalueena tavoiteltava tai itseisarvo. Todennäköisesti paremmalla houkuttelevuudella tavoitellaan uusien asukkaiden muuttamista kuntaan. Kuitenkin, väkiluvun kasvu on aineistossa junaliikenteen vaikutuksena mainittu käytännössä vain otteessa Uudenkaupungin kaupunginvaltuuston pöytäkirjassa, jossa kaupungin strategiseksi tavoitteeksi mainitaan väkiluvun kasvu ja joukkoliikenteen uudistukset tätä tukevana toimenpiteenä (Liite 1... 2018).

Pienemmän frekvenssin liikenteen ulkopuolisista vaikutuksista kannattaa vielä huomioida etenkin oletetut vaikutukset eri sosiaalisiin ryhmiin, joiden frekvenssi on vain 3 (Taulukko 2), mutta joita käsiteltiin laajastikin teoreettisessa viitekehyksessä. Vuoden 2006 selvityksessä todetaan, että ”*paikallisjunaliikenteen käynnistäminen parantaa huomattavasti liikuntaesteisten liikkumismahdollisuuksia*” mikäli liikennöinti toteutetaan esteettömyys huomioiden (Alku & Laaksonen 2006: 64). Vuoden 2008 selvityksessä puolestaan todetaan, että henkilöjunaliikenteen tulee täyttää esteettömyyden vaatimukset (Ratahallintokeskus 2008). Mynämäen kunnanhallituksen pöytäkirjassa puolestaan todetaan, että uudet joukkoliikennemuodot

parantavat lasten ja nuorten liikkumismahdollisuuksia (Liite 1... 2018). On pieni, mutta mahdollisesti merkityksellinen sävyero siinä, kuinka joukkoliikenteen investointeja kuvataan mahdollisuutena ”hillitä ajoneuvoliikenteen kasvua” (Ratahallintokeskus 2008: 77) enemmän kuin mahdollisuutena parantaa autottomien henkilöiden liikkumismahdollisuuksia. Painopiste tuntuisi näin olevan enemmän henkilöissä, jotka voisivat halutessaan kulkea autolla, enemmän kuin henkilöissä, joille tämä ei ole iän tai muun syyn takia mahdollista. Samalla on kuitenkin todettava, että vuoden 2018 pilottihankehakemuksen kysyntäpotentiaalia käsittelevässä liitteessä (Liite 2... 2018) on myös käsitelty korkeakoulu- ja toisen asteen opiskelijoiden määriä radanvarsikunnissa.

Kirjallisesta aineistosta voidaan myös havaita, missä liikenteen ulkopuolisia vaikutuksia uskotaan syntyvän. Załoga & Milewskin (2013) mukaan liikenteen kehittymisestä syntyvät vaikutukset vaihtelevat alueittain. Vuoden 2006 selvityksessä puolestaan todetaan varsin yksioikoisesti, että ”*rautatien yhteyden merkitys olisi suurin Uudellekaupungille ja Vehmaalle*” (Alku & Laaksonen 2006: 68). Tämä perustuu pitkälti ajatukselle siitä, etteivät Uusikaupunki ja Vehmaa ole kiinteä osa Turun kaupunkiseutua, mutta ne liittyisivät siihen henkilöjunaliikenneyhteyden myötä, joka toisi mukanaan monia johdannaisvaikutuksia. Aineiston perusteella kolmas merkittävästi henkilöjunaliikenteestä hyötyvä kunta olisi Masku. Vuoden 2006 selvityksessä on todettu, että ”*parhaimmillaan paikallisjuna voi tukea Maskun kirkonkylän kehittymistä toimivaksi pikkukaupunkikeskukseksi*” (Alku & Laaksonen 2006: 69). Uuttakaupunkia, Vehmaata ja Maskua yhdistävä tekijä on se, että niiden keskusten saavutettavuus junalla on hyvä suunniteltujen liikennöintipaikkojen sijaitessa keskustaa-ajamissa. Nousiaisten ja entisen Mietoisten kunnan (liitetty Mynämäkeen v. 2007) kannalta, joissa juna-asema jää sivuun kuntakeskuksesta, henkilöjunaliikenteen vaikutuksia kuvataan lähestulkoon neutraaleiksi (Alku & Laaksonen 2006). Mynämäellä positiiviset vaikutukset puolestaan pohjautuvat siihen, että uutta maankäyttöä suunnataan kuntakeskuksesta etelään sijaitsevalle Asemansseudulle kohti. Raisiolle ja Turulle uskotaan henkilöjunaliikenteestä olevan hyötyjä lähinnä laajemman kaupunkiseudun muodossa.

### 5.1.3. Negatiiviset vaikutukset kirjallisissa lähteissä

Uusilla liikenneyhteyksillä ja -investoinneilla pyritään aina positiivisiin vaikutuksiin. Liikenne tuo kuitenkin mukanaan myös negatiivisia ei-toivottuja vaikutuksia. Koska liikenneparannuksilla tähdätään useimmiten liikenteellisiin parannuksiin (Banister & Berechmann 2000), mielletään negatiiviset vaikutukset usein nimenomaan liikenteen ulkopuolisiksi johdannaisvaikutuksiksi. Teoreettisessa viitekehäyksessä on huomautettu, että näkökulmasta riippuen, esimerkiksi liikenteen meluhaitat ja liikenneonnettomuudet voidaan mieltää liikenteen sisäisiksi ongelmiksi. Tässä tutkielmassa keskitytään kuitenkin henkilöjunaliikenteen vaikutuksiin, jolloin voi olla selkeämpi käsittää negatiiviset vaikutukset yleisesti liikenteen ulkopuolisiksi. Esimerkiksi junalla matkustettaessa meluhaitta on pieni, mutta sillä voi olla suuri

vaikutus radan varrella sijaitseville asuinalueille, jotka kuitenkin ovat junaliikenteen ulkopuolisia tekijöitä. Periaatteessa esimerkiksi veturin moottoririkon voi käsittää pelkästään junaliikenteen sisäiseksi onnettomuudeksi, mutta esimerkiksi tasoristeysonnettomuus vaatii junaliikenteen ulkopuolisen muun ajoneuvon. Aineistosta pystytään kuitenkin erittelemään ainakin yksi teoreettisen viitekehyksen perusteella liikenteellinen negatiivinen vaikutus. Eddington (2006 Cit. Holvad & Leleur 2015) linjaa, että muuttuvat ylläpitokustannukset ovat liikenteellinen vaikutus. Vuoden 2018 pilottihankehakemuksessa puolestaan linjataan, että henkilöjunaliikenteen myötä joukkoliikenteen *”järjestämiskustannukset nousevat todennäköisesti alussa”* (Varsinais-Suomen liitto 2018: 12). On kuitenkin syytä kysyä, kuinka mielekästä on jaotella negatiivisia vaikutuksia liikenteellisiin ja liikenteen ulkopuolisiin. Taulukossa 2 edellä mainittu lainaus on sijoitettu negatiiviseen ”Muu” -ryhmään liikenteen ulkopuolisten negatiivisten vaikutusten kanssa.

Koska kirjallinen aineisto koostuu pääasiassa dokumenteista, joiden on tarkoitus perustella henkilöliikenteen aloittamista Uudenkaupungin radalla, on loogista, että negatiivisten vaikutusten frekvenssit jäävät verrattain pieniksi. Negatiivisten vaikutusten analyysiyksiköistä suurin on ”Muu” -ryhmä, joka sisältää teoreettisessa viitekehyksessä mainitsemattomia pienifrekvenssisiä negatiivisia vaikutuksia. Näistä esimerkkeinä voidaan antaa kasvava tarve kunnostaa ja ylläpitää liikenneväyliä, hajarakentaminen asemien läheisyydessä, mikäli junaliikenteeseen ei varauduta kaavoituksessa (Alku & Laaksonen 2006) sekä mahdolliset vaikutukset muun junaliikenteen sujuvuuteen ja häiriöherkkyyteen (Varsinais-Suomen liitto 2018). Mielenkiintoinen on myös vuoden 2006 selvityksen huomautus siitä, että sähköistetty junarata muuttaa kulttuuriympäristöä (Alku & Laaksonen 2006). Selvityksessä kuitenkin myös huomautetaan, ettei *”Suomessa rautateiden ja raitioteiden sähköistystä ei yleisesti ole pidetty erityisen negatiivisena maisematekijänä”* (Alku & Laaksonen 2006: 71).

Selkeänä yksittäisenä negatiivisena vaikutuksena Uudenkaupungin radan henkilöjunaliikenteessä korostuvat vakavat liikenneonnettomuudet ja niiden kasvava riski. Vuoden 2006 selvityksen mukaisesti *”junaliikenteen lisääntyminen lisää luonnollisesti selvästi junaonnettomuuden vaaraa”* (Alku & Laaksonen 2006: 65). Etenkin tasoristeysonnettomuuksien kasvava riski huomioidaan selvityksessä. Tasoristeyksiä Uudenkaupungin radalla on huomattava määrä, jopa 114 kappaletta (Ratahallintokeskus 2008: 73). Vuoden 2006 selvityksessä huomautetaan, että *”paikallisjunaliikenteen käynnistäminen lisää tasoristeysonnettomuuksien riskiä sekä viiveitä erityisesti Raison alueen vilkkaissa tasoristeyksissä”* (Alku & Laaksonen 2006: 64). Tämän uskotaan myös johtavan vaatimukseen tasoristeyksien korvaamisesta esimerkiksi eritasoliittymillä. Vuoden 2008 selvityksessä puolestaan vaaditaan mittavia liikenneturvallisuutta parantavia investointeja ennen henkilöjunaliikenteen aloittamista (Ratahallintokeskus 2008).

Aineistossa mainitaan myös meluhaitat sekä ympäristölle koituvat haitat. Vuoden 2006 selvityksessä henkilöjunaliikenteen vaikutukset meluun on arvioitu haitallisiksi (Alku & Laaksonen 2006). Selvityksen mukaisesti ”*henkilöjunaliikenteen lisääntyminen lisää melulle altistumisaikaa*” (Alku & Laaksonen 2006: 65). Vuoden 2008 selvityksessä puolestaan todetaan, että ”*junavuorojen lisääntyminen lisää jossain määrin junaliikenteen melu- ja värinähaittoja ratojen läheisyydessä*” (Ratahallintokeskus 2008: 78). Molemmat myös painottavat meluntorjuntaa etenkin rautateiden läheisyydessä. Henkilöjunaliikenteen negatiivisten ympäristövaikutusten arviointi jää kuitenkin vähäiseksi. Esimerkiksi vuoden 2008 selvityksessä linjataan, että paikallisjunaliikenteen ympäristövaikutukset olisivat vähäiset, junaliikenteen käyttäessä jo olemassa olevaa rautatietä ja liikenneinfrastruktuuria (Ratahallintokeskus 2008). Mainittuja vähäisiä ympäristövaikutuksia ei kuitenkaan eritellä tarkemmin. Vuoden 2006 selvityksessä linjataan, ettei luonnonympäristöön jouduta kajoamaan paljoa ja huomautetaan vielä, että dieselveureilla toteutettava liikennöinti ei ole juuri linja-autoliikennettä ympäristöystävällisempää ja että liikenteelle tulisi asettaa päästörajoitteita (Alku & Laaksonen 2006). Radan sähköistämisen myötä dieselveureilla toteuttavaa liikennettä käsittelevät linjaukset ovat kuitenkin epäolennaisia. Sähköjunaa puolestaan pidetään yleisesti bussia ympäristöystävällisempänä.

## 5.2. Kyselyn vastaajat ja vastaamattomat

Tutkimusalueen kuntapäätäjille suunnattuun kyselyyn vastasi 120 henkilöä, joka vastaa noin 44 % alueen kaikista 271:stä kunnallisvaltuutetuista. Ihmisillä on taipumusta olla motivoituneempia vastaamaan kyselyihin, jotka koskettavat heitä itseään tai mistä heillä on selvä mielipide. Näin ollen, on myös mahdollista, että kyselyaineistossa korostuvat tietyt ihmisryhmät, joilla on kyselyn aiheesta selkeä mielipide. Kyselyaineiston validiteetin kannalta on tärkeää tutkia, millaiset ryhmät ovat vastanneet kyselyyn ja ovatko tietyt ryhmät yli- tai aliedustettuina kyselyaineistossa. Lisäksi vastaamattomien henkilöryhmien tutkiminen mahdollistaa pohdinnan siitä, miksi tietyt ryhmät eivät ole halunneet vastata kyselyyn. Vastaamisprosenttiin vaikuttavat kuitenkin monet tekijät ja etenkin vastaamattomista henkilöistä tehtäviin päätelmiin on suhtauduttava tietyllä varauksella yksinkertaisesti siitä syystä, ettemme varmuudella tiedä yhtään mitä he ajattelevat.

Tutkimusalueen valtuustojen koostumukset on esitetty valtuutettujen määrän, sukupuolen ja puoluetustan osalta siten kuin ne on ilmoitettu kyseisen kunnan verkkosivuilla lokakuussa 2020 (Hallinto s.a.; Kaupunginvaltuusto s.a. Turun...; Kaupunginvaltuusto s.a. Raision...; Kaupunginvaltuusto ja... s.a.; Kunnanvaltuusto s.a. Maskun...; Kunnanvaltuusto s.a. Mynämäen... Valtuusto s.a.). Valtuutettujen iäkiä ei kuitenkaan ollut ilmoitettu minkään kunnan verkkosivuilla, joten ikä jouduttiin laskemaan yhdistämällä YLE:n vuoden 2017 kuntavaalien tulospalvelun dataa (Kuntavaalit 2017) edellä mainittuihin kuntien verkkosivujen tietoihin. Tästä syystä ikästatistiikka on myös epävarmin. Valtuutettujen ikä laskettiin

lisäämällä kolme vuotta vuoden 2017 tietoihin. Tämä laskentatapa huomioi kuitenkin heikosti henkilöt, jotka ovat syntyneet loppuvuodesta ja joiden ikä on tilastoryhmien rajakohdassa. Näin ollen, esimerkiksi loppuvuodesta syntynyt henkilö, joka vuoden 2017 tiedoissa on 27-vuotias, on saattanut kyselyssä merkata itsensä kyselyssä vielä 29-vuotiaaksi, mutta hänen laskettu ikänsä on 30 vuotta. Tällaisten heittojen takia ikätilastot ovat ainoastaan suuntaa antavia.

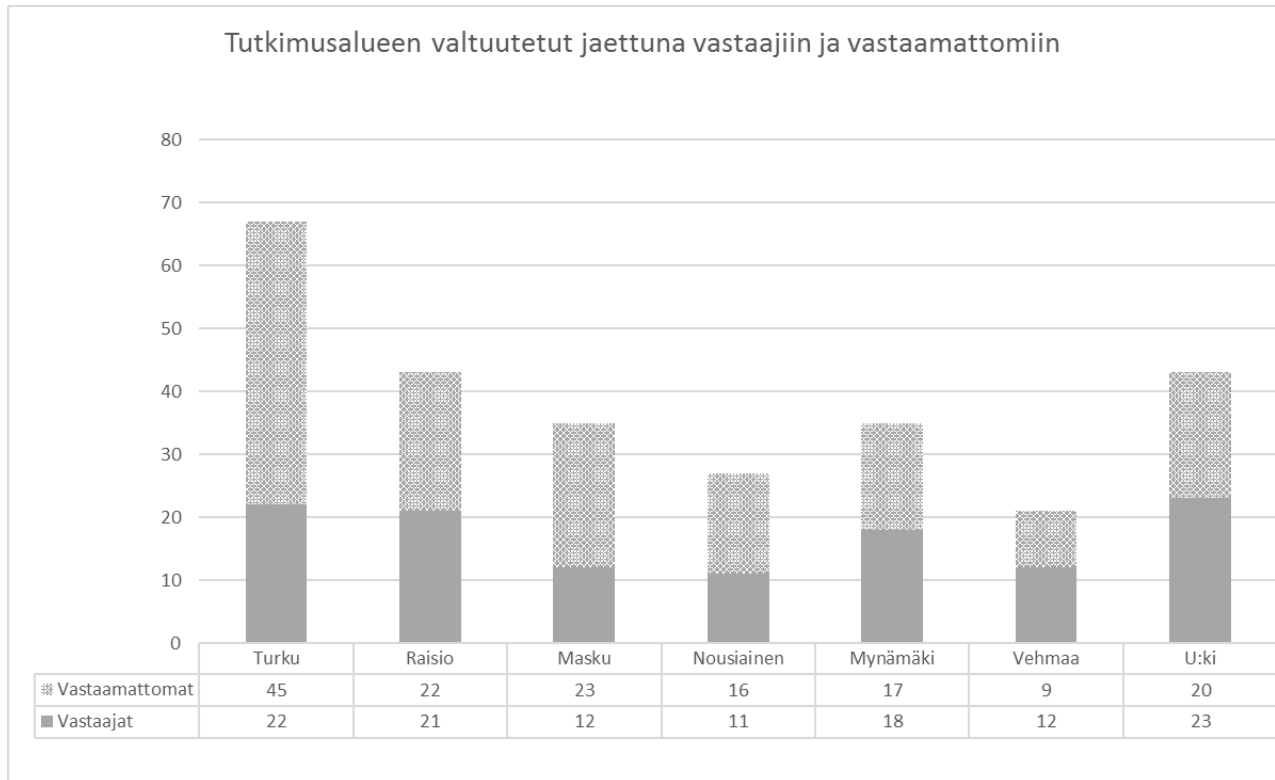
Tarkimmat tilastot saadaan vastaajien ja vastaamattomien kotikunnista, joka tiedetään kaikilta valtuutetuilta. Myös kyselyssä ainoastaan yksi vastaaja on jättänyt kotikuntansa ilmoittamatta, joten esimerkiksi laskettaessa valtuuston vastausprosenttia, on heittoa enimmillään yhden henkilön verran. Pelkästään vastaajien määrää tarkasteltuna kunnat voidaan käytännössä jakaa kahteen luokkaan (Kuva 4). Tärkeämpää on kuitenkin verrata kunnan vastanneiden valtuutettujen määrää suhteessa kunnan kaikkiin valtuutettuihin. Tämä saadaan selville hyvin laskemalla jokaiselle valtuustolle vastausprosentti jakamalla kotikunnan ilmoittaneiden määrä aina kaikkien valtuutettujen määrällä (Taulukko 3). Tiettyjen kuntien yli- ja aliedustavuutta voidaan puolestaan tarkastella esimerkiksi vertaamalla kunnan valtuutettujen prosentuaalista määrää kaikista kunnallisvaltuutetuista vastanneiden prosentuaaliseen määrään.

Vastausprosenttein tarkasteltuna tutkimusalueen kunnat voidaan karkeasti jakaa kahteen ryhmään; Vakka-Suomeen ja muuhun Varsinais-Suomeen. Vakka-Suomeen laskettavissa Uudessakaupungissa, Vehmaalla ja Mynämäellä valtuutettujen vastausprosentti on yli 50 %. Korkein vastausprosentti on Vehmaalla, jossa noin 57 % vastasi varmuudella kyselyyn. Muissa tutkimusalueen kunnissa vastausprosentti jäi alle puoleen. Heikoin vastausprosentti oli Turun kaupunginvaltuustolla, jonka jäsenistä vain noin 33 % vastasi kyselyyn. Huolimatta siitä, mihin kuntaryhmään vastaamatta jättänyt henkilö kuuluu, voidaan todeta, että noin 29-30 % vastaamatta jättäneistä henkilöistä on Turun kaupunginvaltuutettuja. Myös Maskun kunnanvaltuuston vastausprosentti jäi selvästi alle 40 %. Poikkeuksen korkeamman vastausprosentin Vakka-Suomeen ja alhaisemman vastausprosentin muuhun tutkimusalueeseen tekee Raisio, jonka kaupunginvaltuutetuista kyselyyn vastasi noin 49 %. Sitä, mitkä seikat ovat vaikuttaneet eri kuntien vastausprosentteihin ja kuinka paljon niistä voidaan päätellä, käsitellään tarkemmin kappaleessa 6.1.

Huolimatta toiseksi suurimmasta vastaajamäärästä (n=22), Turun kaupunginvaltuusto on kyselyaineistossa aliedustettuna. Turun valtuuston osuus kyselyn vastaajista on noin 6,4 % pienempi kuin sen osuus tutkimusalueen valtuutetuista (Taulukko 3). Myös Maskun kunnanvaltuuston voidaan katsoa olevan aliedustettu. Yliedustettuja puolestaan ovat etenkin Vakka-Suomen kunnat. Suurin yliedustus voidaan



katsoa olevan Uudenkaupungin kaupunginvaltuustolla, jonka valtuutettujen osuus vastaajista on 3,3 % suurempi kuin alueen kaikista valtuutetuista.



Kuva 4. Kyselyyn vastanneet ja vastaamatta jättäneet valtuutetut kunnittain.

Taulukko 3. Valtuustokohtaiset vastausprosentit ja edustettavuudet.

	Valtuutetut	Valtuutetuista	Vastaajia	% Vastaajista	Erotus	Vast. %	Kato (f)	% Kadosta
Yht.	271		120			44,3 %	151	
Turku	67	24,7 %	22	18,3 %	-6,4 %	32,8 %	45	29,8 %
Raisio	43	15,9 %	21	17,5 %	1,6 %	48,8 %	22	14,6 %
Masku	35	12,9 %	12	10,0 %	-2,9 %	34,3 %	23	15,2 %
Nousiainen	27	10,0 %	11	9,2 %	-0,8 %	40,7 %	16	10,6 %
Mynämäki	35	12,9 %	18	15,0 %	2,1 %	51,4 %	17	11,3 %
Vehmaa	21	7,7 %	12	10,0 %	2,3 %	57,1 %	9	6,0 %
U:ki	43	15,9 %	23	19,2 %	3,3 %	53,5 %	20	13,2 %
Ei vastattu			1	0,8 %				

Taulukko 4. Valtuutettujen sukupuolijakauma ja edustettavuus.

	Valtuutetut	Valtuutetuista	Vastaajia	% Vastaajista	Erotus	Vast. %	Kato (f)	% Kadosta
Miehiä	150	55,4 %	74	61,7 %	6,3 %	49,3 %	76	50,3 %
Naisia	121	44,6 %	43	35,8 %	-8,8 %	35,5 %	78	51,7 %
Ei vastattu			3	2,5 %				
M + Ei vast.	150	55,4 %	77	64,2 %	8,8 %	51,3 %	73	48,3 %
N + Ei vast.	121	44,7 %	46	38,3 %	-6,3 %	38,0 %	75	49,7 %

Kuntataustan lisäksi kohtuullisen tarkkaa tietoa saadaan myös vastaajien ja vastaamatta jättäneiden sukupuolesta, olettaen, että vastaajat ovat vastanneet totuudenmukaisesti. Tutkimusalueen 271 valtuutetusta 150 on miehiä, joka vastaa 55,35 % kaikista valtuutetuista. Naisia on valtuutetuista 121, joka vastaa noin 44,65 % valtuutetuista. Vastaajista 74 on ilmoittanut sukupuolekseen miehen ja 43 naisen. Tämän lisäksi 3 vastaajaa on jättänyt kysymyksen kokonaan vastaamatta. He eivät siis ole valinneet vastausvaihtoehtoa ”en halua vastata” vaan jättäneet kysymyksen kokonaan välistä. Tämän takia sukupuoltilastoissa on mahdollisuus enintään kolmen henkilön virheeseen (Taulukko 4). Kaikissa mahdollisissa sukupuolittain tarkastelluissa skenaarioissa naiset ovat kuitenkin aliedustettuina suhteessa heidän määräänsä tutkimusalueen valtuustoissa ja miehet yliedustettuina.

Naisten heikompi vastausprosentti saattaa liittyä vastausprosenttiltaan heikompien kunnanvaltuustojen tasaisempiin sukupuolijakaumiin (Taulukko 5). Prosentuaalisesti naisia on eniten Turun ja Maskun valtuustoissa, eli juuri niiden kuntien, joiden vastausprosentti oli kyselyssä heikoin. Suuremman vastausprosentin valtuustoissa Uudessakaupungissa ja Mynämäellä on puolestaan naisia prosentuaalisesti vähemmän, noin 40 %. Toki, on periaatteessa mahdollista, että naisten alhainen vastausinto laskisi myös paljon naisia omaavien valtuustojen vastausprosenttia, mutta voidaan kuitenkin pitää todennäköisempänä sitä, että kyse on ennemminkin turkualisten ja maskulaisten valtuutettujen haluttomuudesta vastata kuin siitä, että jokin tekijä vähentäisi juuri naisten vastaamishalukkuutta.

*Taulukko 5. Valtuutettujen sukupuolijakauma kunnittain.*

	Miehiä	Naisia	Yht.	Naisia %
Turku	34	33	67	49,3 %
Raisio	24	19	43	44,2 %
Masku	18	17	35	48,6 %
Nousiainen	15	12	27	44,4 %
Mynämäki	21	14	35	40,0 %
Vehmaa	12	9	21	42,9 %
U:ki	26	17	43	39,5 %
Yht.	150	121	271	

Tilastot vastaajien ja vastaamattomien poliittisista ryhmistä ovat suuntaa antavia, sillä puoluekantaansa ilmoittamattomia vastaajia on yhteensä yhdeksän. Todennäköinen syy tällaisten vastaajien suurelle määrälle on yhden hengen valtuustoryhmien suuri määrä tutkimusalueen valtuustoissa ja tästä seuraava automaattinen tunnistautuminen, mikäli ilmoittaa sekä kotikuntansa että puoluetustansa. Puoluekohtaisia vastausprosentteja voidaan siis tarkastella lähinnä suuntaa antavasti. Mikäli oletetaan, että vastaajat ovat ilmoittaneet puoluekantansa totuudenmukaisesti, voidaan todeta, että vähintään 52,6 % Perussuomalaisia edustavista valtuutetuista on vastannut kyselyyn. Myös Suomen Keskusta pääsee lähelle varmaa 50 % rajaa, sillä puolueen tutkimusalueen edustajista on varmasti vastannut 48 %. Toisessa päässä ovat tutkimusalueelliset pienpuolueet RKP ja Kristillisdemokraatit, joilla molemmilla on tutkimusalueella 4 edustajaa. Yksikään vastaaja ei ole ilmoittanut puolueekseen RKP:ta ja Kristillisdemokraattien on

ilmoittanut yksi. Näin ollen RKP:n varma vastausprosentti on 0 % ja Kristillisdemokraateilla 25 %.

Tutkimusalueen suurista puolueista alhaisin varma vastausprosentti on Vihreillä, joiden 22 valtuutetusta varmasti on vastannut 7. Näin ollen Vihreiden varmaksi vastausprosentiksi tulee noin 31,8 %.

Tilastot vastaamattomien ja vastanneiden ikäryhmistä ovat epävarmimmat johtuen ikien laskentatavan sisältämästä tiedostetusta virheen mahdollisuudesta. Tämän takia ikästatistiikkaa voidaan pitää enintään suuntaa antavana. Paras vastausprosentti olisi 60-69-vuotiaiden ikäryhmällä, josta vähintään 52 % olisi vastannut kyselyyn. Ikäryhmä olisi näin 3 % yliedustettu suhteessa ikäryhmäläisten osuuteen kunnanvaltuustoissa. Toiseksi paras vastausprosentti (49,3 %) olisi 40-49-vuotiaiden ikäryhmällä, joka olisi 2,8 % yliedustettuna. Heikoin vastausprosentti olisi 30-39-vuotiaiden ikäryhmällä, josta olisi vastannut 34,8 %. Noin 43 % ikäryhmän valtuutetuista kuuluu Turun kaupunginvaltuustoon. Siksi, ”kolmekymppisten” heikko vastausprosentti voi kertoa jälleen enemmän turkulaisten heikosta vastausinnostasta. Mahdolliset virheet iän mittaamisessa tulee kuitenkin huomioida ja ikästatistiikkaan suhtautua lähinnä suuntaa antavana. Pienessä tutkimuspopulaatiossa yhdenkin ihmisen heitto vaikuttaa suuresti suhteellisiin osuuksiin.

Vastaamatta jättäneistä henkilöistä pystytään tekemään kyselyaineistoa ja valtuustojen kokoonpanoja yhdistelemällä tiettyjä päätelmiä. Esimerkiksi, voidaan todeta, että kyselyyn kokonaan vastaamatta jättäneistä noin puolet on miehiä ja puolet naisia. Naisten osuus tulisi kuitenkin olla suhteellisesti pienempi, sillä heitä on myös suhteellisesti vähemmän tutkimusalueen valtuustoissa. Suurin osuus vastaamatta jättäneistä valtuutetuista kuuluu Turun kaupunginvaltuustoon, jonka osuus vastaamattomista on noin 29 %. Toiseksi suurimman osuuden muodostavat Maskun kunnanvaltuuston jäsenet, joita vastaamattomista henkilöistä on noin 15 %. Vastaamatta jättäneiden puoluetuista tai i'istä ei voida varmaksi sanoa kovin paljoa. On kuitenkin todennäköistä, että vastaamattomia on eniten kokonaisuudessaan suurimmista ryhmistä. Puolueista Kokoomus ja Sosiaalidemokraatit muodostavat vähintään 18,5 % vastaamattomista valtuutetuista. Ikäryhmistä vastaamattomia on puolestaan todennäköisesti eniten 50-59-vuotiaista, joita virheen mahdollisuuden sisältävän tilaston mukaan olisi vastaamattomista noin 28 %. Kyselyaineistossa eniten aliedustettuina suhteessa osuuteen kaikista valtuutetuista näyttäisivät olevan naiset sekä Turun kaupunginvaltuutetut. Eniten yliedustettuja olisivat samalla laskentatavalla puolestaan miehet, Uudenkaupungin kaupunginvaltuutetut sekä 60-69-vuotiaat.

### 5.3. Kyselyaineiston tulokset

Kyselyaineistosta tarkastellaan ensin kaikkien vastaajien vastauksia yhtenä kokonaisuutena, jonka jälkeen vertaillaan eri taustatiedoista koottuja ryhmiä. Kysymykset 5-10 kysyttiin käyttäen yksisuuntaista intensiivisteikkaa siten, että 0 kuvaa vastaajan olevan täysin eri mieltä ja 10 kuvaa vastaajan olevan täysin

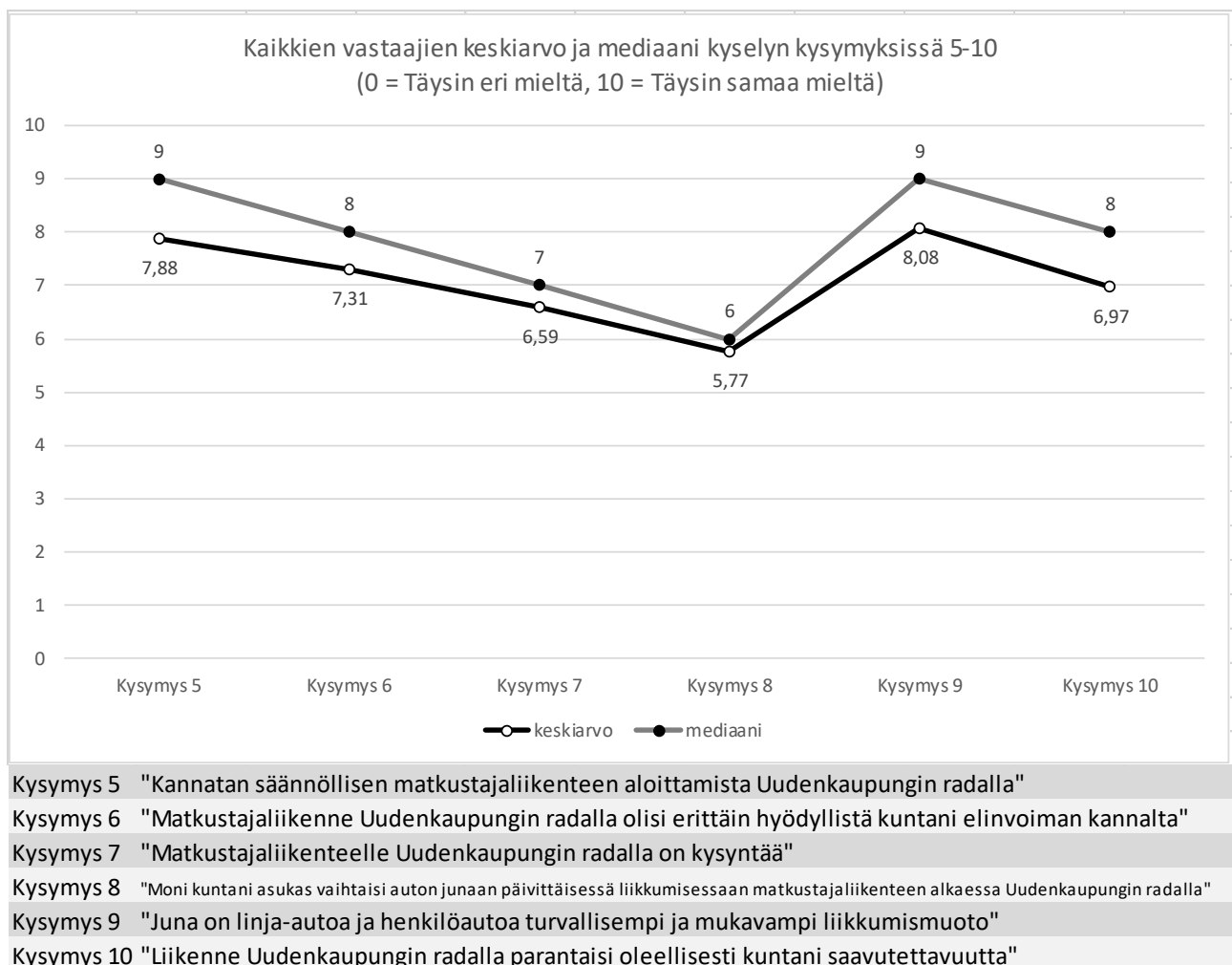
samaa mieltä. Kysymyksen 5 väittämä on ”Kannatan säännöllisen matkustajaliikenteen aloittamista Uudenkaupungin radalla”. Kaikkien vastausten keskiarvo on 7,88 (Kuva 5). Kysymyksen mediaani on kuitenkin korkeampi, 9 ja moodi, eli yleisin annettu arvo 10. Vastaajia, jotka ovat antaneet merkinneet asteikolle arvoksi 10, eli jotka ovat väitteen kanssa täysin samaa mieltä on 45, eli 37,5 % kaikista vastaajista. Vastaajia, jotka ovat antaneet arvoksi 8-10, eli henkilöitä, joiden voidaan katsoa suhtautuvan väitteeseen myönteisesti, on yhteensä 79 eli noin 65,8 % vastaajista. Tätä alempi keskiarvo 7,88 kertoo kuitenkin arvoista myös asteikon alkupäässä. Arvon 0-3, eli selvästi kielteiseksi tulkittavan arvon, oli antanut 11 henkilöä, joka vastaa noin 9 % kaikista vastaajista. Vastausten perusteella 37,5 % voidaan katsoa varmasti kannattavan matkustajaliikennettä ja yli puolen kannattavan vähintään jossain määrin. 9 % vastaajista suhtautuu matkustajaliikenteeseen selvän kielteisesti, loppujen, noin neljänneksen vastaajista, sijoittautuessa kannattamisen ja vastustamisen välimaastoon.

Kysymys 6:den väittämä on ”Matkustajaliikenne Uudenkaupungin radalla olisi erittäin hyödyllistä kuntani elinvoiman kannalta”. Tämän väittämän vastausten keskiarvoksi tulee 7,31 ja mediaaniksi 8 (Kuva 5). Kysymyksen 5 tapaan, myös kysymyksen 6 moodi on 10 ja sen antaneiden vastaajien määrä 39, eli noin 32,5 % vastaajista. Määrä on näin hieman pienempi kuin kysymyksessä 5. Myös arvon 8 tai enemmän antaneiden määrä laskee hieman edeltävästä kysymyksestä 69 vastaajaan ja 57,5 %:iin. Arvon 3 tai vähemmän antaneiden määrä puolestaan nousee hieman edellisestä kysymyksestä 16 vastaajaan, joka vastaa noin 13 % kaikista vastaajista. Vastausten perusteella voidaan kuitenkin sanoa, että noin kolmannes vastaajista uskoo matkustajaliikenneyhteyden olevan hyödyllistä oman kuntansa elinvoimalle ja että yli puolet vastaajista suhtautuu väitteeseen myönteisesti. Noin 13 % vastaajista on väitteen kanssa selvästi eri mieltä, eikä usko matkustajaliikenteen vaikuttavan kuntansa elinvoimaan. Loput, noin 29 % vastaajista, sijoittuvat näiden kahden ääripään väliin.

Kysymyksen 7 väittämä on ”Matkustajaliikenteelle Uudenkaupungin radalla on kunnassani kysyntää”. Suhteessa kahteen edelliseen väittämään, sekä keskiarvo että mediaan jatkavat laskuaan, keskiarvon ollessa 6,59 ja mediaanin 7 (Kuva 5). Huomionarvoista on se, että asteikon maksimiarvo 10 ei ole kysymysten 5 ja 6 tapaan moodi, eli useimmin esiintyvä arvo. Kysymyksen 7 moodi on 8, joka kuitenkin voidaan tulkita vielä edustavan väittämän kanssa pitkälti yhtenevää kantaa. Arvon 8 on valinnut 23 vastaajaa ja arvon 10 sekä 7 puolestaan 20 vastaajaa. Kaksi vastaajaa on jättänyt kysymyksen kokonaan välistä, joten kaikista kysymykseen vastanneista arvon 10 on antanut noin 17 % vastaajista. Arvon 8-10 on antanut yhteensä 43 % vastaajista ja arvon 3 tai alle puolestaan 21 vastaajaa, eli noin 18 % vastaajista. Arvon 6-7 antaa 22 henkilöä, eli noin 19 % vastaajista ja arvon 4-5 14 vastaajaa, eli noin 12 % vastaajista. On siis huomioitava, että vaikka yhtä suuri määrä vastaajista ei enää ole selvästi samaa mieltä väittämän kanssa, antaa 71 vastaajaa, eli noin 59 % vastaajista väittämälle arvon 7 tai enemmän.

Kysymyksen 8 väittämä on ”Moni kuntani asukas vaihtaisi auton junaan päivittäisessä liikkumisessaan matkustajaliikenteen alkaessa Uudenkaupungin radalla”. Kysymyksen on jättänyt kokonaan välistä 5 vastaajaa ja kysymyksen vastaajamäärä on näin 115. Kaikista yksisuuntaisella intensiiviasteikoilla toteutetuista kysymyksistä kysymys 8:n keskiarvo, mediaani ja myös moodi ovat alhaisimmat. Vastaajien antamien arvojen keskiarvo on 5,77 ja mediaani 6 (Kuva 5). Vastausten moodi puolestaan on 5. Kysymykseen arvon 10 on antanut 9 vastaajaa, joka vastaa vajaata 8 % kysymykseen vastanneista henkilöistä. Arvon 8 tai yli on antanut 32 vastaajaa eli noin 28 % vastaajista. Arvon 3 tai alle on antanut puolestaan 26 vastaajaa eli noin 23 % vastaajista. Arvon 5-7 on antanut 53 vastaajaa, joka vastaa noin 46 % kaikista kysymykseen vastanneista. Voidaan siis sanoa, että noin 28 % vastaajista uskoo matkustajaliikenteelle olevan monia päivittäisiä käyttäjiä. Ero on huomattava esimerkiksi kysymykseen 5, jossa vielä selvästi yli puolet suhtautui pitkälti kannattavasti matkustajaliikenteeseen.

Kysymys 10 käsitellään ennen kysymys 9:ää, joka ei suoranaisesti liity Uudenkaupungin rataa, vaan junaliikenteeseen yleisesti. Kysymys 10:n väittämä on ”liikenne Uudenkaupungin radalla parantaisi oleellisesti kuntani saavutettavuutta”. Vastaajien antamien arvojen keskiarvo on 6,97 ja mediaani 8 (Kuva 5). Vastausten moodi on kysymysten 5 ja 6 tapaan 10, jonka on antanut 30 vastaajaa, eli noin



Kuva 5. Kaikkien vastaajien keskiarvo ja mediaani kysymyksissä 5-10.

neljännes vastaajista. Arvon 8 tai enemmän on antanut 64 vastaajaa, eli noin 53 % kaikista vastaajista. Vastaajat ovat yleisesti siis kysymyksen 10 kanssa enemmän samaa mieltä, kuin kysymyksien 7 ja 8. Arvon 3 tai vähemmän on antanut 18 vastaajaa eli tasan 15 % vastaajista. Vastausten perusteella voidaan sanoa, että hieman yli puolet vastaajista on vähintään jossain määrin samaa mieltä sen kanssa, että matkustajaliikenne parantaisi saavutettavuutta heidän kunnassaan.

Kysymyksen 9 väittämä ei sinällään koske Uudenkaupungin rataa vaan on yleisluontoisempi. Väittämän mukaan ”Juna on linja-autoa ja henkilöautoa turvallisempi ja mukavampi liikkumismuoto”. Vastausten keskiarvo on kaikista yksisuuntaisella intensiivasteikolla toteutetuista kysymyksistä paras, 8,08 (Kuva 5). Vastausten mediaani on 9 ja moodi 10. Arvon 10 on antanut 43 vastaajaa ja he muodostavat näin noin 36 % kaikista 119 kysymykseen vastanneesta. Arvon 8 tai enemmän on antanut 86 vastaajaa eli noin 72 % kysymykseen vastanneista henkilöistä. Tämän perusteella voidaan päätellä, että Scherer & Dziekanin (2012) näkemys siitä, että ihmiset pitävät yleisesti raiteilla kulkevia liikennemuotoja pyörillä kulkevia parempana pitää paikkaansa vastaajien keskuudessa. Arvon 3 tai alle on antanut 8 vastaajaa, eli noin 7 % vastaajista. Kysymyksen tuloksen voi päätellä tarkoittavan montaa asiaa. Voidaan esimerkiksi ajatella, että kriittisyys matkustajaliikennettä kohtaan Uudenkaupungin radalla ei välttämättä tarkoita kriittisyyttä kaikkea junaliikennettä kohtaan. Toisaalta, kysymyksen tuloksia voi tulkita tarkoittavan sitä, että kyselyn otos on vinoutunut ja kyselyyn ovat vastanneet pääasiassa ne henkilöt, jotka suhtautuvat junaliikenteeseen hyvin positiivisesti.

Kysymys 11 käsittelee varsinaisia matkustajaliikenteen oletettuja vaikutuksia. Kysymys on toteutettu monivalintakysymyksenä, joka sisältää 40 valmista vaihtoehtoa, sekä mahdollisuuden antaa omia vapaita vastausvaihtoehtoja. Vastaajan on tullut valita omasta mielestään enintään 5 tärkeintä vaikutusta. Kaikki 120 vastaajaa ovat vastanneet kysymykseen valitsemalla vähintään yhden vastausvaihtoehdon. Yhteensä valittuja vastauksia on 568, kun suurin mahdollinen luku on 600.

*Taulukko 6. Kyselyaineiston suosituimmat kymmenen suosituinta vastausta neljästäkymmenestä vastausvaihtoehdosta kysyttäessä matkustajaliikenteen vaikutuksista.*

		Prosenttia	Vastaajia
1.	Mahdollistaa työssäkäynnin Uudessakaupungissa	45,8 %	55
2.	Yhdistää Turun ja Vakka-Suomen yhdeksi kaupunkiseudeksi	44,2 %	53
3.	Laajentaa kuntalaisten työllistymismahdollisuuksia	40,0 %	48
4.	Vähentää liikenteen päästöjä	38,3 %	46
5.	Positiivinen vaikutus kunnan imagoon	30,8 %	37
6.	Kunnasta houkuttelevampi asuinpaikka työkäisille	27,5 %	33
7.	Parantaa kunnan yritysten työntekijöiden saatavuutta	20,0 %	24
8.	Parantaa matkailualan mahdollisuuksia kunnassa	20,0 %	24
9.	Tekee kunnasta ympäristöystävällisemmän	18,3 %	22
10.	Mahdollistaa työssäkäynnin Turussa	16,7 %	20

Taulukossa 6 on listattuna 10 suosituinta vastausvaihtoehtoa, kun vastaajia analysoidaan yhtenä ryhmänä. Suosituimmat vastaukset voidaan jaotella vastausmääriensä perusteella karkeasti kolmeen ryhmään. Neljä suosituinta vastausvaihtoehtoa mahtuvat 10 vastaajan sisään. Neljänneksi suosituimman ja viidenneksi suosituimman vastausvaihtoehdon välissä on 9 vastaajan ero. Viidenneksi ja kuudenneksi suosituin vastausvaihtoehto mahtuvat neljän vastaajan sisään, jonka jälkeen on jälleen selväkö 9 vastaajan ero seitsemänneksi suosituimpaan vastausvaihtoehtoon. Tämän jälkeen yhtä suuria pudotuksia vastausvaihtoehtojen välillä ei ole, vaan vastaajat jakautuvat tasaisemmin vähemmän suosituissa vaihtoehdoissa. Esimerkiksi yhdenneksitoista suosituimman vastausvaihtoehdon ”Junayhteys vähentää liikenneonnettomuuksien määrää” on valinnut 18 vastaajaa. 17 vastaajaa on puolestaan valinnut vastaukseksi sekä vaihtoehdon ”Junayhteys mahdollistaa työssäkäynnin Helsingissä kunnastani” että vaihtoehdon ”Junayhteys keskittää uudisrakentamisen juna-asemien läheisyyteen”.

Załoga & Milewskin (2013) mukaisesti liikenneinvestoinneista koituvat hyödyt ovat erilaisia eri alueilla. Tästä näkökulmasta katsottuna on todennäköistä, että myös oletettujen vaikutusten painotukset vaihtelevat alueittain. Kyselyaineistossa eri alueilta tulevien valtuutettujen näkemyseroja voidaan lähteä tutkimaan esimerkiksi jaotteleamalla vastaajia eri alueellisiin ryhmiin heidän antamiensa taustatietojen perusteella. Taustatiedoissa annettujen alueellisen taustatiedon perusyksikkö on vastaajan kotikunta. Kuntakohtaisten erojen vertailu ei kuitenkaan pienen vastaajamäärän takia ole kovin mielekäästä. Yksi mahdollisuus on yhdistää kuntaryhmiä ja vertailla esimerkiksi vakkasuomalaisen valtuutettujen ja Turun kaupunkiseudun valtuutettujen vastausten eroja. Vakka-Suomen ryhmään kuuluvat tässä tapauksessa kotipaikkakunnakseen Uudenkaupungin, Vehmaan tai Mynämäen ilmoittaneet valtuutetut. Näitä kuntia yhdistävät niiden sijainti tutkimusalueen pohjoisosassa sekä niiden muita korkeampi yli 50 % vastausprosentti. Lisäksi Uudenkaupungin ja Vehmaan on arvioitu olevan matkustajaliikennehankkeen suurimpia hyötyjiä (Alku & Laaksonen 2006). Mynämäellä matkustajaliikenteen onnistuminen puolestaan on kietoutunut uudisrakentamisen suuntaamiseen keskustajamasta kohti rautatieasemaa. Turun seudun ryhmään valitaan Turun, Raision ja Maskun vastanneet valtuutetut. Kuntia yhdistää niiden sijainti tutkimusalueen eteläosassa ja kuuluminen Turun sisempään työssäkäyntialueeseen (Maakuntakeskusten...2019). Näistä Turun ja Raision on arvioitu hyötyvän matkustajaliikenteestä lähinnä laajenevasta kaupunkiseudusta koituvien hyötyjen muodossa (Alku & Laaksonen 2006). Jättämällä Nousiainen pois tästä tarkastelusta, ryhmistä saadaan lähes samankokoiset. Vakka-Suomen ryhmässä on näin 53 vastaajaa ja Turun seudun ryhmässä 55.

Tarkasteltaessa kysymyksiä 5-10, suurimmat erot Vakka-Suomi ja Turun seutu -ryhmien välille saadaan kysymyksissä 6 ja 10. Kysymyksen 6 väittämä ”Matkustajaliikenne Uudenkaupungin radalla olisi erittäin hyödyllistä kuntani elinvoiman kannalta” saa vakkasuomalaisilta keskiarvokseen 7,7 ja mediaanikseen 9, kun taas Turun seudun ryhmän keskiarvo on 6,7 ja mediaani 7 (Taulukko 7). Vakka-Suomen vastausten

moodi on 10, mutta Turun seudun vastauksissa sekä 8 että 10, jonka molemmat ovat valinneet 11 vastaajaa.

Taulukko 7. Vastaajaryhmien Vakka-Suomi (Uusikaupunki, Vehmaa, Mynämäki) ja Turun seutu (Turku, Raisio, Masku) vastausten keskiarvot ja mediaanit kysymyksissä 5-10.

	Kysymys 5	Kysymys 6	Kysymys 7	Kysymys 8	Kysymys 9	Kysymys 10
Vakka-Suomi keskiarvo	7,6	7,7	6,7	5,7	8,1	7,3
Turun seutu keskiarvo	7,9	6,7	6,3	5,8	8,1	6,5
Vakka-Suomi mediaani	9	9	8	6	9	9
Turun seutu mediaani	8	7	7	6	9	7
0 = Täysin eri mieltä, 10 = Täysin samaa mieltä						
Kysymys 5	"Kannatan säännöllisen matkustajaliikenteen aloittamista Uudenkaupungin radalla"					
Kysymys 6	"Matkustajaliikenne Uudenkaupungin radalla olisi erittäin hyödyllistä kuntani elinvoiman kannalta"					
Kysymys 7	"Matkustajaliikenteelle Uudenkaupungin radalla on kysyntää"					
Kysymys 8	"Moni kuntani asukas vaihtaisi auton junaan päivittäisessä liikkumisessaan matkustajaliikenteen alkaessa Uudenkaupungin radalla"					
Kysymys 9	"Juna on linja-autoa ja henkilöautoa turvallisempi ja mukavampi liikkumismuoto"					
Kysymys 10	"Liikenne Uudenkaupungin radalla parantaisi oleellisesti kuntani saavutettavuutta"					

Vakka-Suomen kyselyyn vastanneet valtuutetut pitävät siis yleisesti ottaen Uudenkaupungin radan matkustajaliikennettä huomattavasti keskeisempänä elinvoiman elementtinä, kuin Turun, Raision ja Maskun valtuutetut keskimäärin. Tosin, on huomioitava, että Turun seudun mediaani 7 ei varsinaisesti kuvasta sitä, että junayhteyttä pidettäisiin täysin yhdentekevänä elinvoimalle. Vakka-Suomelle matkustajaliikenne Uudenkaupungin radalla kuitenkin näyttäisi tämän kysymyksen perusteella olevan keskeisempi elinvoiman rakennuspalanen. Niin kutsutussa "vapaa sana" -osuudessa turkulainen kaupunginvaltuutettu on kuvaillut asiaa seuraavasti:

*"(Matkustajaliikenne Uudenkaupungin radalla) Ei ole tärkeimpiä hankkeita Turun näkökulmasta. Tunnin juna ehdottomasti tärkein Turun elinvoimalle. Yhdistää Helsingin, Tampereen ja Turun yhdeksi työssäkäyntialueeksi."*

Vaikka kyseessä on toki vain yksi vastaaja, saattaa lainauksessa kiteytyä monen turkulaisen päättäjän näkemys asiasta. Liikennettä Uudenkaupungin radalla ei välttämättä nähdä negatiivisena asiana, mutta puhuttaessa Turulle koituvista hyödyistä, tarjoaa Kasvukolmio suuremman, jopa kansainvälisen tason potentiaalin. Nopeampi junayhteys pääkaupunkiin tarjoaa Suomen mittakaavassa suurelle Turulle enemmän mahdollisuuksia kuin raideyhteys huomattavasti pienempiin maaseutumaisiin kuntiin. Samainen vastaaja myös huomauttaa, että Uudenkaupungin radan matkustajaliikenteellä saattaisi olla jopa kielteinen vaikutus Turulle ja Tunnin juna -hankkeelle. Näkemystään hän on perustellut siten, että valtio ei rahoittaisi kahta samalla alueella toteutettavaa junahanketta. Tämän vastauksen perusteella junahankkeilla on Turussa selvä priorisointijärjestys ja Uudenkaupungin radan liikennöinnin aika nähdään olevan aikaisintaan vasta sitten, kun Turun ja Helsingin välinen ratahanke on saatu toteutettua.



Toinen kysymys, jossa ryhmien välille saadaan selvä ero, on kysymys 10, jonka väittämä on ”Liikenne Uudenkaupungin radalla parantaisi oleellisesti kuntani saavutettavuutta”. Tässä kysymyksessä vakkasuomalaisten vastausten keskiarvo on 7,3 ja mediaani 9, kun taas Turun seudun vastaajien keskiarvo on 6,5 ja mediaani 7. Turun seudun valtuutetut näkevät siis yleisesti ottaen Uudenkaupungin radan matkustajaliikenteen vaikutuksen kuntiensa saavutettavuuteen pienempänä kuin vakkasuomalaiset. Tulosta voi pitää odotetun laisena, kun huomioidaan, että Suomen mittakaavassa suuri kaupunki, Turku, on jo nyt hyvin saavutettavissa niin junalla, laivalla kuin lentokoneellakin, eikä junayhteys pääasiassa maaseutumaisiin kuntiin lisää saavutettavuutta kokonaisuutena merkittävästi. Vakka-Suomen kunnat puolestaan nojaavat liikenteessään lähinnä linja- ja henkilöautoliikenteeseen. Mynämäkeä lukuun ottamatta ne myös sijaitsevat syrjässä E8-tiestä.

Myös kysymyksissä 5 ja 7 ryhmien välille saadaan pieniä eroja (Taulukko 7). On huomionarvoista, että kysymyksessä 5, ”Kannatan säännöllisen matkustajaliikenteen aloittamista Uudenkaupungin radalla”, Turun seudun keskiarvo, 7,9, on jopa suurempi kuin Vakka-Suomen, 7,6. Tämä kertonee siitä, että väitteen kanssa eri mieltä olevat ovat Vakka-Suomen ryhmässä olleet äärimmäisempiä kuin Turun seudun ryhmässä. Vakkasuomalaisten mediaani on kuitenkin korkeampi. Kysymyksessä 7, ”Matkustajaliikenteelle Uudenkaupungin radalla on kunnassani kysyntää”, vakkasuomalaisten keskiarvo, 6,7, ja mediaani, 8, ovat Turun seutua hieman suuremmat (6,3 ja 7). Kysymyksessä 8, ”Moni asukas vaihtaisi auton junaan päivittäisessä liikkumisessaan...”, ja etenkin kysymyksessä 9, ”Juna on linja-autoa ja henkilöautoa turvallisempi ja mukavampi liikkumismuoto”, ryhmille saadaan kuitenkin sama mediaani ja lähes samat keskiarvot.

Kysymyksessä 11, eli monivalintakysymyksessä, jossa valtuutettujen tulee valita enintään viisi mielestään tärkeintä matkustajaliikenteen vaikutusta, ryhmien välillä voidaan huomata selviä eroja. Turun seudun ryhmän valinnoissa korostuvat selkeästi neljä vastausvaihtoehtoa, joiden vastausmäärät vaihtelevat 69 % ja 49 % välillä (Taulukko 8). Vakka-Suomen ryhmässä yksikään vastausvaihtoehto ei saa näin suurta kannatusta, vaan vastaukset jakautuvat tasaisemmin, eivätkä keskity niin selvästi tiettyihin vastausvaihtoehtoihin. Vakkasuomalaisten suosituimman vastausvaihtoehdon on valinnut 42 % vastaajista, jonka jälkeenkin erot pysyvät pieninä, muutamien vastaajien suuruisina. Sitä, mistä tällainen vastausten selvempi leviäminen toisessa kahdesta lähes samansuuruisesta vastaajaryhmässä kertoo voi olla vaikea spekuloida tämän aineiston perusteella, mutta aihetta pohditaan luvussa 6.2.

Aineiston perusteella Turun, Raision ja Maskun valtuutetut painottavat Uudenkaupungin radan matkustajaliikenteestä puhuttaessa etenkin työssäkäyntiä Uudessakaupungissa. Ryhmän kaksi suosituinta vastausvaihtoehtoa liittyvät suorasti kuntalaisten työssäkäyntiin ja myös neljänneksi suosituin vastausvaihtoehto, Turun ja Vakka-Suomen yhtenäinen kaupunkiseutu, sitoutuu ainakin Varsinais-Suomen

Taulukko 8. Turun seudun (Turku, Raisio, Masku) ja Vakka-Suomen (Uusikaupunki, Vehmaa, Mynämäki) vastaajaryhmien kymmenen suosituinta vastausta neljästäkymmenestä vaihtoehdosta kysyttäessä matkustajaliikenteen tärkeimpiä vaikutuksia.

	Turun seutu	Prosenttia	Vastaajia
1.	Mahdollistaa työssäkäynnin Uudessakaupungissa	69,1 %	38
2.	Laajentaa kuntalaisten työllistymismahdollisuuksia	54,6 %	30
3.	Vähentää liikenteen päästöjä	52,7 %	29
4.	Yhdistää Turun ja Vakka-Suomen seudut yhdeksi kaupunkiseuduksi	49,1 %	27
5.	Vaikuttaa positiivisesti kunnan imagoon	27,3 %	15
6.	Tekee kunnasta ympäristöystävällisemmän	25,5 %	14
7.	Yhdistää kuntani osaksi Uudenkaupungin seutua	20,0 %	11
7.	Tekee kunnastani houkuttelevamman asuinpaikan työikäisille	20,0 %	11
7.	Vähentää liikenneonnettomuuksien määrää	20,0 %	11
10.	Keskittää uudisrakentamisen asemien läheisyyteen	16,4 %	9
	Vakka-Suomi	Prosenttia	Vastaajia
1.	Yhdistää Turun ja Vakka-Suomen seudut yhdeksi kaupunkiseuduksi	41,5 %	22
2.	Parantaa matkailualan mahdollisuuksia kunnassani	34,0 %	18
2.	Tekee kunnasta houkuttelevamman asuinpaikan työikäisille	34,0 %	18
2.	Vaikuttaa positiivisesti kunnan imagoon	34,0 %	18
5.	Laajentaa kuntalaisten työllistymismahdollisuuksia	28,3 %	15
6.	Parantaa paikallisten yritysten työntekijöiden saatavuutta	26,4 %	14
6.	Vähentää liikenteen päästöjä	26,4 %	14
8.	Mahdollistaa työssäkäynnin Turussa	20,8 %	11
9.	Mahdollistaa työssäkäynnin Uudessakaupungissa	17,0 %	9
9.	Tekee kunnasta houkuttelevamman asuinpaikan lapsiperheille	17,0 %	9

liiton tekemien hankeselvitysten perusteella tiiviisti juuri yhteiseen laajempaan työmarkkina-alueeseen. Puhuttaessa työpaikoista ja Uudestakaupungista, autoteollisuus nousee yleensä vääjäämättä keskeiseksi elementiksi. Turkulainen kaupunginvaltuutettu on vapaassa sanassa muun muassa huomauttanut, että Uudessakaupungissa sijaitseva Valmet Automotiven autotehdas olisi ”*todennäköisesti henkilöliikenteen suurin hyötyjä*”. Vaikka Uudenkaupungin autoteollisuuden työpaikat ovat varmasti olleet monien vastaajien mielessä, myös työllistyminen muihin Vakka-Suomen kuntiin tulee esille. Raisiolainen valtuutettu on kommentoinut työssäkäyntiä Vakka-Suomessa seuraavasti:

*”(Matkustajaliikenne)Hanke olisi hyvä. Asun radan vieressä ja voisin jopa hakea (...) töitä Uudestakaupungista tai Vehmaalta jos voisin junalla kulkea. Ruuhka ja elukat ovat todella iso riski liikkeessä Uuteenkaupunkiin töihin.”*

Joka tapauksessa työssäkäynti juuri Uudessakaupungissa nousee keskeiseksi elementiksi Turun, Raision ja Maskun valtuutettujen yhdistetyissä vastauksissa. On huomionarvoista, että työssäkäynti toiseen suuntaan

ei nouse niin merkittäväksi vastaukseksi. Vakkasuomalaisista vain viidennes, eli 11 vastaajaa, on valinnut matkustajaliikenteen vaikutukseksi sen mahdollistaman työssäkäynnin Turussa. Toki, on huomioitava, että vakkasuomalaisten suosituin vastaus, Turun seudun ja Vakka-Suomen yhtenäinen kaupunkiseutu, sisältää ajatuksia yhtenäisestä työmarkkina-alueesta. Se kuitenkin myös sisältää muiden varsinaissuomalaisten työssäkäynnin Uudessakaupungissa, toisin kuin vastausvaihtoehto ”mahdollistaa työssäkäynnin Turussa”. Lisäksi toiseksi suosituin vaihtoehto ”tekee kunnasta houkuttelevamman asuinpaikan työkäisille” sisältänee monen vastaajan mielessä jonkinlaisen ajatuksen työssäkävien työkäisten matkustajajunan käytöstä. Työnkäynnin vaihtoehdot kuitenkin korostuvat selvemmin Turun seudun ryhmän vastauksissa.

Vertailtaessa ryhmien suosituimpien vastausten välisiä eroja, on työssäkäynti Uudessakaupungissa yksi ero, joka voidaan havaita. Vaikka vaihtoehto on suosituin Turun seudun vastauksista, on sen valinnut vakkasuomalaisista vain 9 vastaajaa. Heikompi tulos on kuitenkin odotettua, kun huomioidaan, että yli 40 % ryhmän vastaajista on Uudestakaupungista. Matkustajajunaa tuskin käytettäisiin Uudenkaupungin sisäiseen liikenteeseen, eikä se näin vaikuttaisi uusikaupunkilaisten mahdollisuuksiin työskennellä Uudessakaupungissa. Oleellisempi ero on kenties matkailualan mahdollisuuksien keskeisempi asema Vakka-Suomen vastauksissa. Junayhteyden positiivisen vaikutuksen matkailuun 18 vakkasuomalaista vastaajaa, eli se vastasi noin kolmannesta kysymyksen vastauksista. Turun seudun vastaajista vaihtoehdon oli kuitenkin valinnut vain 5 vastaajaa. Nämä näkemykset ovat mahdollisesti yhteydessä alueiden erilaiseen saavutettavuuteen. Turkuun tulee paitsi kotimaisia, myös ulkomaisia turisteja esimerkiksi matkustajalaivoilla ja lentokentän kansainvälisillä yhteyksillä. Vakka-Suomi puolestaan on julkisilla liikennevälineillä vaikeammin saavutettavissa. Junayhteyden myötä Vakka-Suomen kunnat pystyisivät mahdollisesti markkinoimaan itseään päiväretkikohteena Turusta niin kotimaisille kuin ulkomaisillekin turisteille. Yksi vastaaja on tuonut myös esille kesäasukkaat, joiden liikkumisen hän arvelee junan myötä helpottuvan.

Kahden alueellisen ryhmän välillä voidaan myös nähdä samankaltaisuuksia. Vastausvaihtoehto ”Junayhteys yhdistää Turun ja Vakka-Suomen yhdeksi kaupunkiseuduksi” on Vakka-Suomen suosituin ja Turun seudun neljänneksi suosituin vastausvaihtoehto. Vastausvaihtoehdon ongelma on se, että se on hyvin abstrakti ja käsittää monia erilaisia asioita aina yhteisistä asuntomarkkinoista laajenevaan työvoimaan ja alueelliseen kilpailukykyyn ja sen kanssa on helppo olla samaa mieltä. Toisaalta, tämän voidaan tulkita myös tarkoittavan sitä, että junayhteys nähdään vastaajien keskuudessa toimivana keinona edistää näitä asioita. Myös junayhteyden positiivinen vaikutus kuntien imagoon on saanut molemmissa ryhmissä lähes yhtä paljon vastaajia. Näyttää kuitenkin siltä, että näiden kahden alueellisen luokittelun välillä on selviä eroja. Kenties tärkein ero on se, että Turun seudun valtuutettujen vastaukset kasautuvat muutamiiin vastausvaihtoehtoihin, jotka kytkeytyvät pitkälti ihmisten työssäkäyntiin Uudessakaupungissa. Vakka-

Suomen vastauksissa samanlaisia selvästi erottuvia useasti vastattuja vaihtoehtoja ei esiinny, vaan vastaukset jakautuvat tasaisemmin eri vastausvaihtoehtojen välille.

Kunnat voidaan jakaa myös kirjallisessa aineistossa mainittuihin suurimpiin hyötyjiin sekä kuntiin, joissa matkustajaliikenteen vaikutusten on arvioitu olevan pienempiä. Vuoden 2006 selvityksen (Alku & Laaksonen 2006: 71) mukaisesti matkustajaliikenteen suurimpien hyötyjen on arvioitu olevan Uusikaupunki, Vehmaa sekä Masku, jossa etenkin Kirkonkylän seudun on arvioitu hyötyvän junaliikenteestä. Muiden kuntien ryhmään valitaan Mynämäki, Nousiainen ja Raisio. Jättämällä Turun valtuutetut pois vertailusta, saadaan ryhmistä suunnilleen samankokoiset. Näin suurimpien hyötyjien ryhmään saadaan 47 vastaajaa ja muiden ryhmään 49 vastaajaa. Verrattuna edeltävään alueelliseen vertailuun, voidaan siis ajatella, että Vakka-Suomi -ryhmässä Mynämäen vastaajat korvataan Maskun vastaajilla. Turun seutu -ryhmä puolestaan menee Raisiota lukuun ottamatta uusiksi, kun Mynämäen vastaajat periaatteessa siirretään ryhmään ja edellisestä analyysistä kokonaan puuttuneet Nousiaisten vastaajat otetaan mukaan turkulaisten tilalle. Ryhmien vastauksia voidaan verrata paitsi toistensa kanssa, myös joissain määrin Vakka-Suomi ja Turun seutu -ryhmien kanssa.

Taulukko 9. "Suuret hyötyjät" (Uusikaupunki, Vehmaa, Masku) ja "Muut" (Nousiainen, Mynämäki, Raisio) vastaajaryhmien vastausten keskiarvot ja mediaanit kyselyn kysymyksissä 5-10.

	Kysymys 5	Kysymys 6	Kysymys 7	Kysymys 8	Kysymys 9	Kysymys 10
Suuret hyötyjät keskiarvo	8,3	8,1	7,2	5,85	8,45	7,9
Muut keskiarvo	7,8	7,3	6,51	5,8	7,39	6,8
Suuret hyötyjät mediaani	9	8	8	6	9	9
Muut mediaani	8,5	7	7	6	8	7,5

0 = Täysin eri mieltä, 10 = Täysin samaa mieltä

Kysymys 5	"Kannatan säännöllisen matkustajaliikenteen aloittamista Uudenkaupungin radalla"
Kysymys 6	"Matkustajaliikenne Uudenkaupungin radalla olisi erittäin hyödyllistä kuntani elinvoiman kannalta"
Kysymys 7	"Matkustajaliikenteelle Uudenkaupungin radalla on kysyntää"
Kysymys 8	"Moni kuntani asukas vaihtaisi auton junaan päivittäisessä liikkumisessaan matkustajaliikenteen alkaessa Uudenkaupungin radalla"
Kysymys 9	"Juna on linja-autoa ja henkilöautoa turvallisempi ja mukavampi liikkumismuoto"
Kysymys 10	"Liikenne Uudenkaupungin radalla parantaisi oleellisesti kuntani saavutettavuutta"

Myös tällä alueellisella jaolla saadaan ryhmien välille eroja kysymyksissä 5-10. Suurimmat erot saadaan kysymyksessä 10, jonka väittämä on "Liikenne Uudenkaupungin radalla parantaisi oleellisesti kuntani saavutettavuutta" (Taulukko 9). Tämä on kutakuinkin linjassa kirjallisen aineiston näkemysten kanssa. Matkustajaliikenteen vaikutusten uskotaan olevan heikommat Nousiaisissa ja Mynämäellä etenkin siksi, että niiden asemapaikat sijaitsevat sivussa päätaajamista, eikä junayhteys ilman jatkoyhteyksimahdollisuutta siten parantaisi kuntakeskuksen saavutettavuutta. Myös Raisiossa suunniteltu Nuorikkalan liikennöintipaikka sijaitseisi keskustaaajaman ulkopuolella. Uudessakaupungissa, Vehmaalla ja Maskussa asemapaikka puolestaan sijaitseisi keskustaaajamassa. Toinen kysymys, jossa saadaan selviä eroja ryhmien

välille, on kenties yllättäen kysymys 9, jonka väittäjä on ”Juna on linja-autoa ja henkilöautoa turvallisempi ja mukavampi liikkumismuoto”. Tätä voi pitää yllättävänä siksi, että ryhmien Vakka-Suomi ja Turun seutu keskiarvot sekä mediaanit olivat kysymyksessä käytännössä samat (Taulukko 9). On myös huomioitava, että kaikista käytetyistä alueellisista vertailuryhmistä ryhmä Muut on ainoa, jonka mediaani kysymyksessä 9 on muu kuin 9. Samalla kuitenkin huomautettakoon, ettei mediaani 8 sinänsä ole alhainen arvo.

Yleisesti ottaen voidaan kuitenkin todeta, että kysymystä 8 (Moni kuntani asukas vaihtaisi auton junaan päivittäisessä liikkumisessaan) lukuun ottamatta, Suuret hyötyjät -ryhmän vastausten keskiarvo ja mediaani ovat suurempia kuin Muut -ryhmän (Taulukko 7). Näin ollen Suuret hyötyjät -ryhmä on enemmän samaa mieltä kysymysten väittäjien kanssa. Huomionarvoista on myös se, että Suuret hyötyjät -ryhmän kaikki keskiarvot ovat suurempia kuin Vakka-Suomi -ryhmän, vaikkakin kysymyksessä 8 vain niukasti. Esimerkiksi kysymyksessä 5 ryhmä ”Suuret hyötyjät” antaa keskiarvon 8,3 (Taulukko 9) kun taas ryhmä Vakka-Suomi antaa keskiarvon 7,6 (Taulukko 7). Näin ollen Mynämäen ”poistaminen” analyysiryhmästä ja korvaaminen

Taulukko 10. Vastaajaryhmien ”Suuret hyötyjät” (Uusikaupunki, Vehmaa, Masku) ja ”Muut” (Raisio, Nousiainen, Mynämäki) kymmenen suosituinta vastausta neljästäkymmenestä vaihtoehdosta kysyttäessä matkustajaliikenteen tärkeimpiä vaikutuksia.

Suuret hyötyjät		Prosenttia	Vastaajia
1.	Yhdistää Turun ja Vakka-Suomen yhdeksi kaupunkiseuduksi	48,5 %	23
2.	Laajentaa kuntalaisten työllistymismahdollisuuksia	36,2 %	17
2.	Vaikuttaa positiivisesti kunnan imagoon	36,2 %	17
4.	Parantaa matkailualan mahdollisuuksia	31,9 %	15
5.	Tekee kunnasta houkuttelevamman asuinpaikan työkäisille	29,8 %	14
5.	Vähentää liikenteen päästöjä	29,8 %	14
7.	Mahdollistaa työssäkäynnin Uudessakaupungissa	25,5 %	12
7.	Parantaa paikallisten yritysten työntekijöiden saatavuutta	25,5 %	12
9.	Mahdollistaa työssäkäynnin Turussa	21,3 %	10
10.	Mahdollistaa työssäkäynnin Helsingissä	19,2 %	9
<b>Muut</b>			
1.	Mahdollistaa työssäkäynnin Uudessakaupungissa	52,0 %	26
2.	Yhdistää Turun ja Vakka-Suomen yhdeksi kaupunkiseuduksi	42,0 %	21
3.	Laajentaa kuntalaisten työllistymismahdollisuuksia	32,0 %	16
3.	Tekee kunnasta houkuttelevamman asuinpaikan työkäisille	32,0 %	16
3.	Vähentää liikenteen päästöjä	32,0 %	16
3.	Vaikuttaa positiivisesti kunnan imagoon	32,0 %	16
7.	Yhdistää kuntani osaksi Turun kaupunkiseutua	20,0 %	10
7.	Parantaa paikallisten yritysten työntekijöiden saatavuutta	20,0 %	10
7.	Tekee kunnasta ympäristöystävällisemmän	20,0 %	10
10.	Mahdollistaa työssäkäynnin Turussa	16,0 %	8
10.	Mahdollistaa työssäkäynnin Helsingissä	16,0 %	8

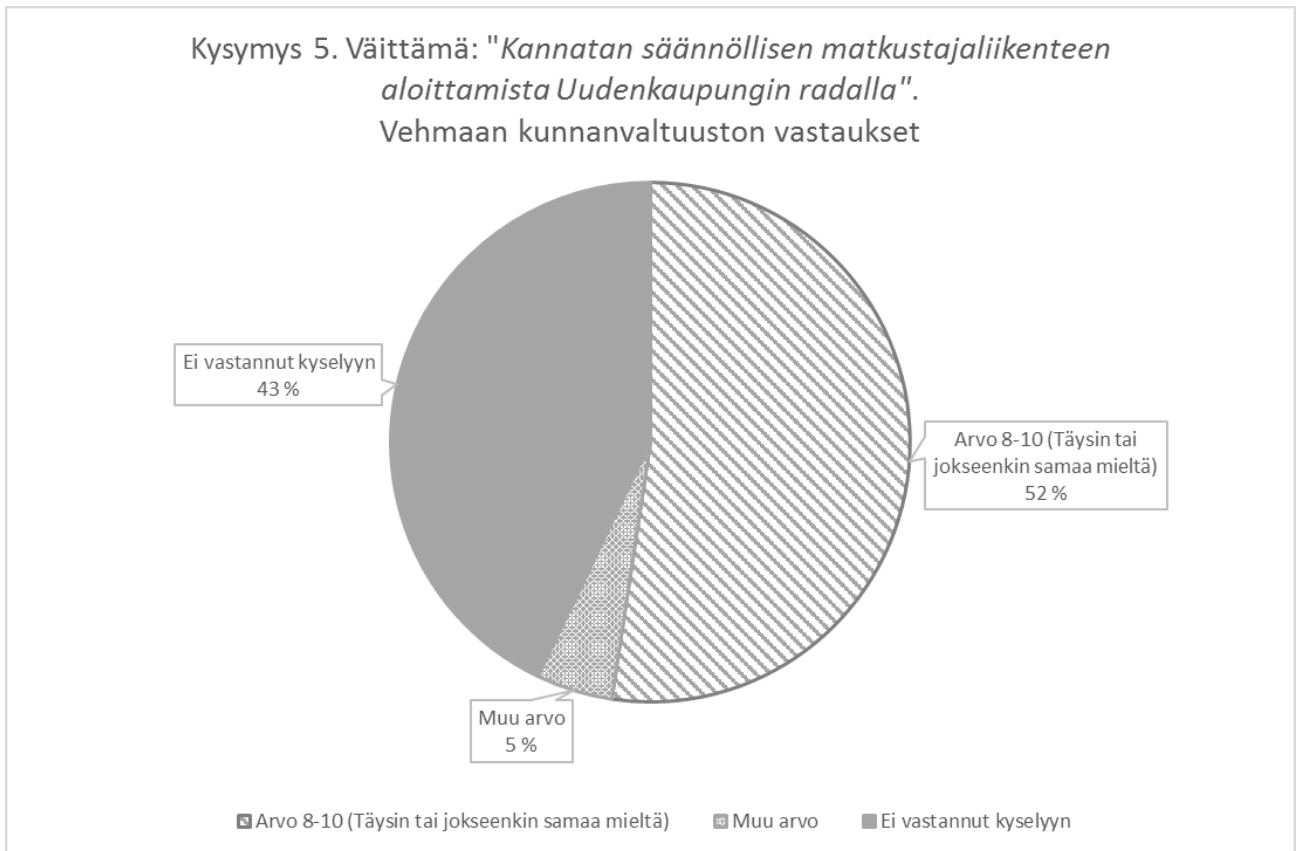
Maskulla nostaa kysymyksiin annettuja arvoja. Tämä kertonee siitä, että mynämäkeläisten valtuutettujen vastauksissa on enemmän pienempiä arvoja, eli useampi heistä on väittämien kanssa selvästi eri mieltä.

”Junayhteys yhdistää Turun seudun ja Vakka-Suomen yhdeksi kaupunkiseuduksi” on Suuret hyötyjät -ryhmän suosituin vastaus kysymyksessä 11 (Taulukko 10). Vastaukset ovat hyvin samankaltaiset kuin Vakka-Suomi ryhmällä taulukossa 7. Mynämäen valtuutettujen korvaaminen Maskun valtuutetuilla tuo lähinnä pieniä muutoksia suosituimpien vastauksien järjestykseen. Lisäksi hieman irrallaan muista olevaa suosituinta vastausvaihtoehtoa lukuun ottamatta, vastausvaihtoehtojen väliset erot ovat pieniä, muutaman vastaajan suuruisia. Huomionarvoista on, että junayhteyden mahdollistava vaikutus Uudessakaupungissa työskentelyyn nousee Turussa työskentelyä suosituimmaksi vaihtoehdoksi. Tätä voi pitää mielenkiintoisena esimerkiksi siksi, että alkuperäisen Uudenkaupungin radan matkustajaliikenteen aikana Maskusta pendelöitiin junalla ahkerasti nimenomaan Turkuun (Nummelin 2018).

Muut -ryhmän suosituimmaksi vastausvaihtoehdoksi puolestaan nousee ”Junayhteys mahdollistaa työssäkäynnin Uudessakaupungissa kunnastani”, jonka on valinnut noin puolet ryhmän vastaajista (Taulukko 10). Vastausvaihtoehto ei kuitenkaan korostu niin selvästi kuin esimerkiksi Turun seutu -ryhmässä (Taulukko 8), vaikka onkin selvästi suosituin vastausvaihtoehto. Mielenkiintoinen huomio on se, että 10 vastaajaa, eli noin viidennes ryhmästä, on valinnut vastausvaihtoehdon ”Junayhteys yhdistää kuntani osaksi Turun kaupunkiseutua”. Näiden vastaajien tarkempi tarkastelu paljastaa, että 90 % heistä on Nousiaisista tai Mynämäeltä. Nämä vastaajat eivät siis ainakaan vielä näe Nousiaisista tai Mynämäkeä osana Turun kaupunkiseutua. Huomionarvoista on myös se, että tällä vastaajien alueellisella jaottelulla vaihtoehto ”Junayhteys mahdollistaa työssäkäynnin Helsingissä kunnastani” on molempien vastaajaryhmien kymmenenneksi suosituin vastausvaihtoehto. Vaikka kyseessä on pieni määrä vastaajia, osalla vastaajista näyttäisi olevan käsitys, että junayhteys sitoisi tutkimusalueen kunnat tiiviimmin myös niin kutsuttuun Kasvukolmioon.

Yksittäisiä kunnista tai niiden valtuustoiden mielipiteistä matkustajaliikennettä kohtaan ei voida sanoa varmaksi paljoka johtuen alhaisista vastausprosentteista. Ongelmaksi nousee se, ettei vastaamatta jättäneistä valtuutetuista tai heidän mielipiteistään voida varmaksi sanoa mitään. Vehmaa tekee tässä suhteessa osittaisen poikkeuksen. Kunnan valtuutetuista kyselyyn vastasi varmuudella 12 valtuutettua, joka vastaa noin 57 % koko valtuustosta. Näin ollen osasta kysymyksiä voidaan varmuudella sanoa, mitä niukka enemmistö Vehmaan kunnanvaltuustosta on varmasti mieltä. Tällainen on mahdollista esimerkiksi tutkittaessa vehmaalaisien valtuutettujen vastauksia kysymyksessä 5 (Kuva 6). Huomionarvoista on myös se, että 75 % vastanneista vehmaalaisista on valinnut kysymyksessä 11 junayhteyden yhdeksi tärkeimmistä vaikutuksista sen, että junayhteys yhdistää Turun seudun ja Vakka-Suomen seudun yhdeksi kaupunkiseuduksi. Tämä vastaa siis 43 % koko Vehmaan kunnanvaltuustosta. Vehmaan kuntakohtaisten

tulosten tarkastelua puoltavat korkea vastausprosentti ja vastaajien samankaltaiset vastaukset. Esimerkiksi Uudenkaupungin valtuuston kohdalla kuntakohtainen tarkastelu ei ole niin mielekästä, sillä vastaajien vastauksissa on enemmän eroja, eikä samankaltaisten yleistysten tekeminen siksi ole mahdollista.



Kuva 6. Ratahankkeen kannatus Vehmaan kunnanvaltuustossa.

Kyselyn vastaajia pystytään jaottelemaan erilaisiin ryhmiin alueellisten taustatietojen lisäksi myös muiden taustatietojen avulla. Vastaajat voidaan esimerkiksi jakaa heidän ilmoittamansa sukupuolen perusteella miehiin ja naisiin. Tästä jaottelusta ongelmallisen tekee se, että miesten ryhmä on huomattavasti naisten ryhmää suurempi. Sukupuolekseen miehen ilmoittaneita on 74 ja naisen ilmoittaneita 43. Tutkimustuloksia voi siis huonosti yleistää kaikkiin valtuutettuihin, sillä on mahdollista, että esimerkiksi matkustajaliikennehankkeeseen positiivisesti suhtautuvat naiset ovat vastanneet aktiivisemmin kuin hanketta vastustavat naiset. Joka tapauksessa, kyselyyn vastanneiden naisten vastaukset kysymyksiin 5-10 ovat keskiarvoltaan ja mediaaniltaan poikkeuksetta miesten vastauksia korkeampia. Tämä kertonee siitä, että väittämien kanssa eri mieltä olevat vastaajat ovat useammin miehiä kuin naisia.

Myös kysymyksessä 11, jossa kysytään tärkeimpiä matkustajaliikenteen vaikutuksia, miesten ja naisten välillä voidaan huomata eroja. Miesten suosituimmat vastausvaihtoehdot ovat "Junayhteys yhdistää Turun kaupunkiseudun ja Vakka-Suomen yhdeksi kaupunkiseuduksi" (51 % vastanneista), "Junayhteys mahdollistaa työssäkäynnin Uudessakaupungissa kunnastani (49 %) ja "Junayhteys laajentaa kuntani asukkaiden työllistymismahdollisuuksia" (39 %). Viimeisin vaihtoehto on naisten jaettu suosituin

vastausvaihtoehto yhdessä vaihtoehdon ”Junayhteys vaikuttaa positiivisesti kunnan imagoon” kanssa (42 %). Tämän jälkeen naisten vastausvaihtoehdoissa ovat ”Junayhteys tekee kunnastani houkuttelevamman asuinpaikan työkäisille” ja ”Junayhteys vähentää liikenteen päästöjä” (molemmat 40 %). Tämän perusteella vastanneet miehet painottavat enemmän työssäkäyntiin liittyviä vaikutuksia, kun taas vastanneet naiset painottavat enemmän junayhteyden parantamaa imagoa ja houkuttelevuutta sekä junan ekologisia vaikutuksia.

Vastaajat voidaan myös kyselyaineiston perusteella jakaa esimerkiksi hankkeeseen selvästi myönteisesti suhtautuviin sekä hankkeeseen kriittisesti suhtautuviin. Tämä on mahdollista kyselylomakkeen kysymyksen 5 vastausten perusteella. Kysymyksen väittämä on ”Kannatan säännöllisen matkustajaliikenteen aloittamista Uudenkaupungin radalla”. Hankkeeseen myönteisesti suhtautuvat määritetään siten, että ryhmään valitaan ne vastaajat, jotka ovat antaneet kysymykseen arvoksi 8, 9 tai 10. Näin ollen heidän voidaan katsoa olevan edellä mainitun väitteen kanssa täysin tai suurelta osin samaa mieltä. Tällä jaottelulla ryhmän kooksi saadaan 79 vastaajaa. Kriittisesti suhtautuvien ryhmä voidaan puolestaan määrittää siten, että siihen valitaan vastaajat, jotka ovat antaneet kysymykseen arvoksi 5 tai vähemmän. Näillä kriteereillä kriittisten ryhmän kooksi saadaan 17 vastaajaa. Koska ryhmät ovat niin eri kokoiset, ei niiden varsinainen vertailu ole kovin mielekässtä ja siksi ryhmiä käsitellään lähtökohtaisesti erikseen.

Hankkeeseen myönteisesti suhtautuvista 46 on miehiä ja 33 naisia. Luvut vastaavat noin 62 % kaikista kyselyyn vastanneista miehistä sekä noin 77 % kaikista kyselyyn vastanneista naisista. Vaikka kannatus on molemmissa sukupuoliryhmissä suurta, on hankkeeseen myönteisesti suhtautuva kyselyaineiston perusteella todennäköisemmin nainen. Ikäryhmistä suurin ovat 50-59-vuotiaat vastaajat, joita on 24. Tämä vastaa noin kolmea neljännestä kaikista ikäryhmän vastaajista. Myös lähes kaikki muut ikäryhmät pääsevät prosenttiluvuissa yli puolen. Ainoastaan 18-29 -vuotiaiden myönteisten vastaajien osuus koko ikäluokan vastaajista jää alle puoleen. Tätä saattaa selittää turkulaisten valtuutettujen suuri osuus ikäluokassa. Lisäksi on huomioitava, että ikäluokassa on vastaajia suhteellisen vähän.

Taulukko 11. Kysymykseen 5 arvon 8-10 antaneiden valtuutettujen valtuustokohtaiset osuudet.

Kys. 5. "Kannatan säännöllisen matkustajaliikenteen aloittamista Uudenkaupungin radalla"			
0 = täysin eri mieltä, 10 = täysin samaa mieltä			
	8,9 tai 10 vastanneet	Vastaajista	Valtuustosta
Turku	9	41 %	13 %
Raisio	13	62 %	30 %
Masku	11	92 %	31 %
Nousiainen	10	91 %	37 %
Mynämäki	9	50 %	26 %
Vehmaa	11	92 %	52 %
U:ki	15	65 %	35 %
Ei vast.	1		



Puolueista suurin myönteisten ryhmässä on Keskusta, jonka jäseniä on ryhmässä 19, joka vastaa 79 % kaikista vastaajista, jotka ovat ilmoittaneet puoluekannakseen Keskustan. Suurin prosenttiluku puolueista, joilla on enemmän kuin 1 vastaaja on Vihreillä, joiden vastaajista 86 % kuuluu ryhmään. Prosentuaalisesti vähiten vastaajia ryhmässä on Perussuomalaisilla, joiden puoluekannakseen ilmoittaneista vastaajista ryhmään kuuluu 40 %. Kuntakohtaisesti tarkasteltuna ryhmässä on eniten uusikaupunkilaisia. On kuitenkin huomioitava, että niistä henkilöistä, jotka ovat ilmoittaneet kotikunnakseen Maskun, Nousiaisen tai Vehmaan, yli 90 % kuuluu myönteisten ryhmään (Taulukko 11). Tämä saattaa kuitenkin kertoa näissä kunnissa vastaajien vinoumasta hankkeen kannattajiin.

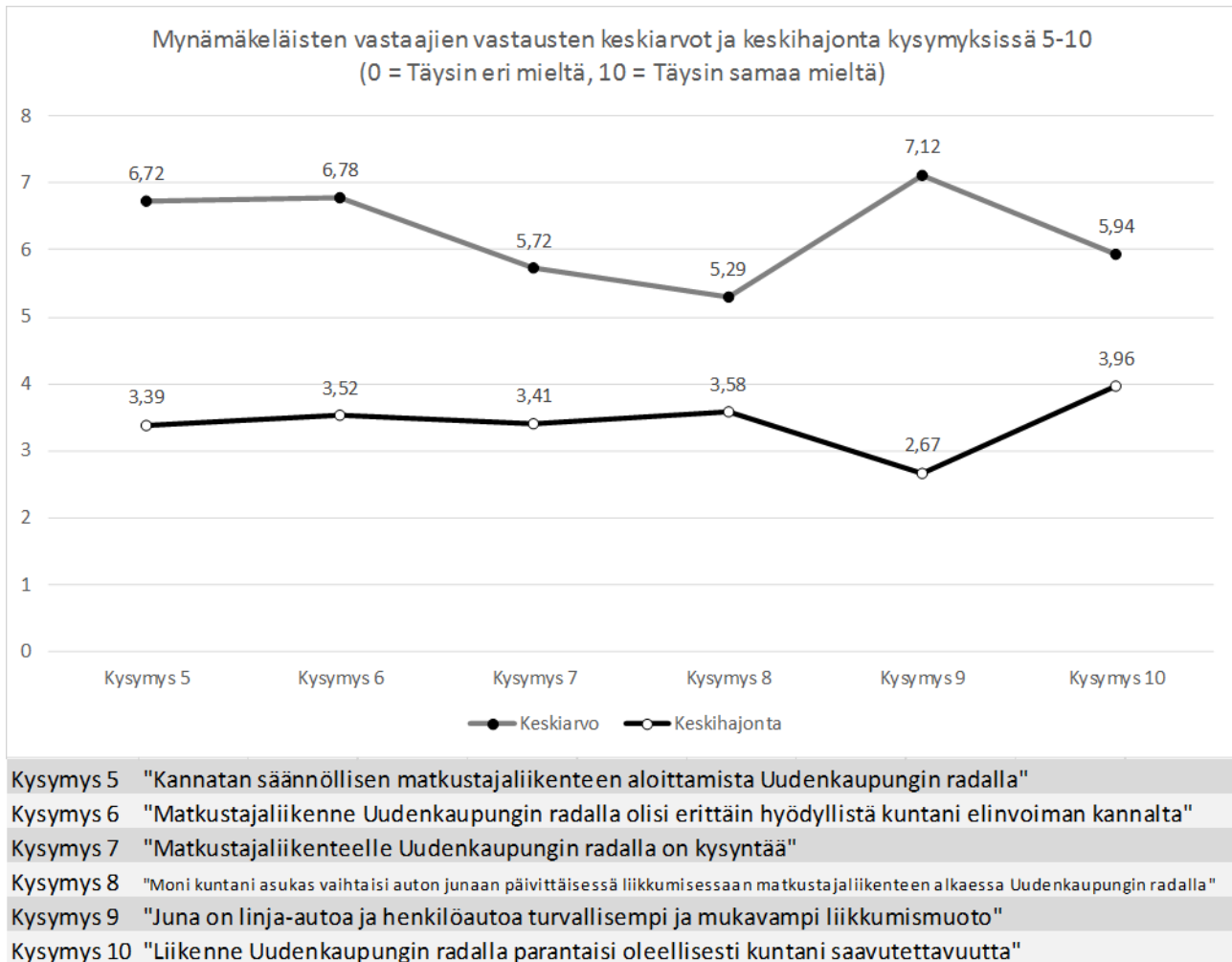
Yleistäen, myönteisten ryhmään kuuluvat vastaajat ovat antaneet korkeita arvoja kysymyksissä 5-10. Vastausten mediaani on vähintään 8 lukuun ottamatta kysymystä 8, jonka mediaani on 7. Kysymyksen väittäjä ”Moni kuntani asukas vaihtaisi auton junaan päivittäisessä liikkumisessaan matkustajaliikenteen alkaessa Uudenkaupungin radalla”. Vastausten keskiarvo on 6,8 ja moodikin ”vain” 7. Näiden vastausten perusteella vaikuttaisi siltä, etteivät edes hankkeeseen myönteisesti suhtautuvat vastaajat yleisesti usko, että enemmistö heidän kuntansa autoilijoista alkaisi käyttämään junaan päivittäisessä liikkumisessaan. Ryhmän vastaukset kysymyksessä 11 eivät puolestaan eroa merkittävästi aiemmin esitetyistä listauksista. Ryhmän suosituin vastausvaihtoehto on ”Junayhteys yhdistää Turun kaupunkiseudun ja Vakka-Suomen seudun yhdeksi kaupunkiseuduksi”, jonka on valinnut 49 % ryhmään kuuluvista vastaajista. Toiseksi eniten vastauksia saa vaihtoehto ”Junayhteys mahdollistaa työssäkäynnin Uudessakaupungissa kunnastani” (44 %) ja kolmanneksi eniten vaihtoehto ”Junayhteys laajentaa kuntani asukkaiden työllistymismahdollisuuksia” (41 %).

Kriittisesti suhtautuvien ryhmästä voidaan erottaa kolme korostuvaa taustamuuttujaa. Eniten korostuvat miehet, jotka muodostavat noin 76 % eli noin kolme neljäsosaa kriittisesti suhtautuvista. Tämä tarkoittaa 13:a vastaajaa. Huomattavasti muista saman luokan taustatekijöistä erottuvat myös puoluekantansa ilmoittaneista vastaajista Kokoomuksen edustajat, jotka muodostavat noin 41 % ryhmän vastaajista, sekä kotikuntansa ilmoittaneista mynämäkeläiset, jotka niin ikään edustavat 41 % kriittisesti suhtautuvista. Kuitenkin, johtopäätös, että esimerkiksi miehet suhtautuisivat yleisesti kriittisemmin matkustajaliikennehankkeeseen olisi hätiköity. Tulee huomioida, että 13 kriittisesti hankkeeseen suhtautuvaa miestä edustavat noin 18 % kaikista vastanneista miehistä. Voidaan kuitenkin todeta, että kyselyaineiston perusteella hankkeeseen kriittisesti suhtautuva valtuutettu on todennäköisemmin mies. Samalla tavalla kriittisesti suhtautuvat edustavat noin 27 % kaikista vastaajista, jotka ovat ilmoittaneet puolueekseen Kokoomuksen. Mynämäkeläisistä vastanneista valtuutetuista puolestaan noin 39 % kuuluu kriittisten ryhmään. Tämä vastaa viidesosaa koko Mynämäen kunnanvaltuustosta.

Yleisesti ottaen, kriittiset, jotka antoivat kysymyksen 5 väittämälle arvon 5 tai vähemmän, antavat pieniä arvoja myös muille yksisuuntaisella intensiivivasteikolla toteutetuille kysymyksille 5-10. Esimerkiksi kysymyksen 6 väittämä, ”Matkustajaliikenne Uudenkaupungin radalla olisi erittäin hyödyllistä kuntani elinvoiman kannalta”, saa kriittisesti suhtautuvien ryhmältä keskiarvokseen 2,41 ja mediaanikseen 2. Alhaisin tulos on kysymyksessä 8, ”Moni kuntani asukas vaihtaisi auton junaan päivittäisessä liikkumisessaan matkustajaliikenteen alkaessa”, jossa keskiarvo on 1,69 ja mediaani 1. Selvän poikkeuksen tähän tekee kysymys 9, jonka väittämä on ”Junaa on linja-autoa ja henkilöautoa turvallisempi ja mukavampi liikkumismuoto”. Tälle väittämälle kriittisten ryhmän keskiarvo on 5,75 ja mediaani 6,5. Huomionarvoista on kuitenkin se, että vastausten moodi on 8. Tämän perusteella voitaisiin todeta, että kriittisyys Uudenkaupungin radan matkustajajunahanketta kohtaan ei suoranaisesti tarkoita sitä, että junaa pidettäisiin huonona kulkuvälineenä. Ratahankkeen kritiikin syyt ovat muualla ja niitä tulee pohtia tarkemmin.

Kysymyksessä 11, jossa kysytään matkustajaliikenteen tärkeimpiä vaikutuksia, kriittisesti suhtautuvien ryhmän suosituin vastaus on ”Junayhteys lisää kunnallisia menoja”, jonka on valinnut 53 % ryhmästä, eli 9 vastaajaa. Ryhmän toiseksi ja kolmanneksi suosituimmat vastausvaihtoehdot ovat, kenties hieman yllättäen, vastausvaihtoehtoja, jotka on ainakin kyselyn teon yhteydessä mielletty positiivisiksi vaikutuksiksi. Sekä vaihtoehdon ”Junayhteys laajentaa kuntani asukkaiden työllistymismahdollisuuksia” että vaihtoehdon ”Junayhteys vähentää liikenteen päästöjä” on valinnut 7 vastaajaa, eli noin 41 % ryhmästä. Vaihtoehdon ”Junayhteys ei vaikuta kuntaani millään tavalla” on valinnut 6 vastaajaa, eli reilu kolmannes ryhmästä. Näiden ryhmien lisäksi ryhmän vastaukset ovat jakautuneet pienempinä frekvensseinä muille vastausvaihtoehdoille.

Vaikka vastausten kuntakohtainen tarkastelu ei ole kovin mielekästä pieneksi jääneiden vastausmäärien takia, on kuitenkin varmasti tarpeen avata vielä Mynämäeltä saatujen vastausten koostumusta. Kunnan valtuutetut korostuivat niin sanotussa ”kriittisten ryhmässä”. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että koko valtuustoa voitaisiin pitää kriittisenä matkustajaliikennehanketta kohtaan. Esimerkiksi kysymyksessä 5, ”Kannatan säännöllisen matkustajaliikenteen aloittamista Uudenkaupungin radalla”, mynämäkeläisten vastaajien keskiarvo on 6,72 ja mediaani 7,5, mutta moodi on 10, eli täysin samaa mieltä. Samantapaisesti kysymyksessä 6 ”Matkustajaliikenne Uudenkaupungin radalla olisi erittäin hyödyllistä kuntani elinvoiman kannalta” mynämäkeläisten vastaajien keskiarvo on 6,78, mediaani 8 ja moodi 10. Kenties mielenkiintoisin vastauskoostumus saadaan kysymyksessä 10, ”Liikenne Uudenkaupungin radalla parantaisi oleellisesti kuntani saavutettavuutta, jossa mynämäkeläisten vastausten moodi on 1 ja 10. Vastausten keskiarvo on 5,94 ja mediaani 8. Edellä mainittuja keskiarvoa, mediaania ja moodia hyödyllisempi mynämäkeläisten vastauksia kuvaava tunnusluku voikin olla keskihajonta (Kuva 7). Suuret keskihajonnat ja verrattain pienet keskiarvot kertovat vastausten keskittymisestä ääripäihin.



Kuva 7. Mynämäkeläisten vastaajien vastausten keskiarvo ja keskihajonta kysymyksissä 5-10.

Kyselylomakkeen "vapaa sana" -osiossa vastaajat saavat vapaasti kommentoida matkustajaliikennesuunnitelmia, Osion vastauksissa korostuvat etenkin näkemykset siitä, että junaliikenteen mahdolliset liikennöintipaikat ovat liian syrjässä muista kuntien ja kaupunkien toiminnoista. Näin ollen monet vastaajat uskovat, että matkustajaliikenteen vaikutusalue rajautuisi tiiviisti asemapaikkojen ympärille ja hyödyttäisi ainoastaan asemapaikkojen välittömässä läheisyydessä asuvia ja työskenteleviä henkilöitä. Tämän voidaan puolestaan katsoa johtuvan ajan saatossa muodostuneesta yhdyskuntarakenteesta, joka on rakentunut pitkälti yksityisautoiluun ja autoteihin nojaavaksi. Eräs vastaajista on kommentoinut asiaa seuraavasti:

*"Koen radan varren asutuksen ja yritysten sijoittumisen muotoutuneen vuosien saatossa siten, ettei henkilöliikenne enää tuo muutosta entiseen. Siksi olen melko varma, ettei henkilöliikenne enää pala radalle (...) Siis ollaan asian kanssa ehdottomasti 20-30 vuotta myöhässä!"*

Jo alkuperäinen vuodenvaihteessa 1992-93 lopetettu junaliikenne Uudenkaupungin radalla loppui osin siksi, ettei radanvarren asukasmäärällä pystytty toteuttamaan liiketoiminnallisesti voitollista liikennöintiä kilpailtaessa henkilö- ja linja-autoilua vastaan. Osa vastaajista uskoo, ettei junaliikennettä tälläkään kertaa

saataisi kannattavaksi. Ratkaisuksi tälle ehdotetaan muun muassa valtion subventiota sekä liikennöinnin kilpailuttamista yksityisellä liikennöitsijällä valtiollisen VR:n sijaan. Yksi vastaajista puolestaan toteaa seuraavasti:

*”Junaliikenne ei ole kilpailukykyistä, koska jatkoyhteydet juna-asemalta töihin tai kotiin ei toimi. Radan vieressä ei ole lisäksi kriittistä massaa asuntoja tai työpaikkoja.”*

Erityisiksi ongelmakohtiksi puhuttaessa radanvarren läheisyydessä sijaitsevien asuntojen ja muiden toimintojen ”massasta” nousevat etenkin Nousiaisten ja Mynämäen kunnat, joissa molemmissa suunnitellut asemapaikat sijaitsevat kuntien keskustaajamien ulkopuolella. Etenkin Nousiaisissa maankäyttö rautatieaseman ympäristössä on lähes olematonta (Alku & Laaksonen 2006). Vastaajat ovat erikseen kommentoineet Nousiaisten ja Mynämäen tilannetta seuraavasti:

*”Nousiaisten kunnan olisi pitänyt jo ajat sitten ohjata kaavoitustaan aseman läheisyyteen, jotta junayhteydestä olisi voitu saada edes jotakin hyötyä. Nyt se juna meni jo”*

*”Radan sijainti kaukana 8-tiestä ja Kustavintiestä on haaste Mynämässä. Kuitenkin tarvitaan auto millä pääsisi asemalle. Työmatkaliikenteessä linja-autolla pääsee lähemmäs kohdetta Uki/Turku. Omat odotukseni henkilöliikenteen käynnistämisestä ovat aika alhaiset”*

Vapaa sana -osiossa tuntuisivat siis korostuvan näkemykset siitä, että matkustajaliikenteestä hyötyisivät ainoastaan aseman välittömässä läheisyydessä asuvat henkilöt, eikä rata siksi hyödytä tarpeeksi montaa kuntalaista. Yksi vastaajista on esimerkiksi huomauttanut, että *”vuoron tulisi olla nopea ja samalla pysähtyä kaikilla asemilla, jotta siitä hyötyisi mahdollisimman moni”*. Toinen vastaaja on ehdottanut, että juna pysähtyisi aina matkustajien tarpeen mukaan tietynlaisena reaaliaikaisena kutsuohjattuna liikenteenä pienemmillä pysäkeillä kuten Maskun Piuhalla tai Kankaisissa. Joka tapauksessa, juuri matka kotoa tai työpaikalta junalle nähdään *”kipupisteenä”*, kuten yksi vastaajista sen esittää. Hänen mukaansa matkustaja valitsee ennemmin henkilöauton, mikäli matka junalle ja junalta vie liian kauan. Niin sanotun syöttö- tai liityntäliikenteen onnistuminen nousee siis tämän perusteella keskeiseksi koko junaliikenteen onnistumisessa. Kuten yksi vastaajista asian tiivistää:

*”Pysäkkien sijainnilla ja niihin liittyvillä liityntäpysäköinnillä on vaikutusta siihen kuinka paljon juna tulee tulevaisuudessa käyttämään. Paikalliselle asemalle tulisi päästä helposti ja turvallisesti kauempaakin.”*

Vaikka kyselyaineistossa sitä ei suoraan sanotakaan, näkevät monet vastaajat siis pysäkeille suuntautuvan liikenteen kasvun matkustajaliikenteen yhtenä vaikutuksena. Yksi vastaajista huomauttaa, että rautatieasemien sijainti lisää sekä taajamien sisäistä liikennettä että päästöjä. Jotta liityntäliikenteestä saataisiin mahdollisimman sujuvaa, on yksi vastaajista myös painottanut saman matkustuslipun tärkeyttä sekä junassa että liityntäbussissa. Toinen vastaaja on puolestaan huomauttanut, että liittymistä junamatkan

molemmissa päissä helpottaisi, mikäli polkupyörän voisi ottaa mukaan junaan. Lisäksi useampi vastaaja on painottanut juna-aikataulujen synkronointia työvuoroihin sekä liityntäliikenteeseen ja lippujen mahdollisimman alhaista hintaa, jotta juna saisi todellisen kilpailuedun henkilöautoa vastaan. Siltikin, vaikka liityntäliikenne saataisiin saumattomaksi ja junalippujen hinnat saataisiin pidettyä alahaalla esimerkiksi subventiolla, on syytä kysyä, kuinka motivoituneita ihmiset olisivat käyttämään junaa. Yksi vastaajista pohjaa näkemyksiään junalla kuljettavien työmatkojen ongelmista omakohtaisiin kokemuksiin:

*”Olin aikoinaan päättämässä paikallisjunaliikennettä Paimion suunnasta Pansion Telakalle. Ei toiminut. Aika odottaa junan lähtöä on työntekijöille liian kallista.”*

Näkemyksistä, että pienetkin saumakohdat matkaketjussa vähentävät työssäkäyvien halua käyttää junaa on matkustajaliikenteen toteuttamisen näkökulmasta varsin ongelmallista, varsinkin jos huomioidaan, että junaradan tarpeellisuutta on perusteltu etenkin työntekijöiden tarpeella liikkua muualta maakunnasta Valmet Automotiven tehtaalle Uuteenkaupunkiin. Matka junalla Turusta Uudenkaupungin autotehtaalle vaatisi kuitenkin vähintään yhden vaihdon autotehtaalle vievään bussiin esimerkiksi Uudenkaupungin rautatieasemalla. Tämän matkaketjun ongelmia ja vaikutuksia pohditaan kappaleessa 6.2.

Toinen tekijä, joka korostuu avoimissa vastauksissa, on matkustajaliikennehankkeen hinta.

Matkustajaliikenteestä kunnille koituvat kustannukset nähdään keskeisenä tekijänä, joka muokkaa kunnallisten päättäjien tahtotilaa pitää hanketta esillä ja mahdollisesti viedä eteenpäin. Uudenkaupungin radan matkustajaliikenteen kohdalla ongelmaksi tuntuu kuitenkin nousevan epätieto juuri kunnille koituvista kuluista. Esimerkiksi yksi vastaajista on todennut, että *”yleisesti ottaen on vaikea kannattaa, tai olla kannattamatta, matkustajaliikenteen aloittamista, kun minkäänlaista hintalappua ei ole tiedossa”*.

Samankaltaisesti toinen vastaajista huomauttaa, että matkustajaliikenteestä koituvat kuntakohtaiset kulut vaikuttavat suuresti kuntien tahtotilaan hankkeen suhteen. Vastaaja ei kuitenkaan ole tällaisia laskelmia nähnyt. Kuluihin liittyvän epävarmuuden lisäksi osa vastaajista on myös varmempia kuluihin koskevista näkemyksistään. Kuluja on sivuttu muun muassa seuraavissa kommentteissa:

*”Nyt olisi korkea aika palauttaa henkilöliikenne radalle. Positiiviset vaikutukset ovat uskoakseni suuret ja hankkeen vaatima rahallinen panostus pieni.”*

*”Tämä puhe henkilöliikenteestä välillä Turku-Uusikaupunki on pelkkää vaalipropagandaa, tietäen että radan kunto sekä ym. muut seikat tekevät korjauskustannuksista niin mahdottoman että se ei maksaisi itseään koskaan takaisin, ja jos linja-auto liikenne ei kannata ilman tukia niin miten sitten juna (...)”*

Jälkimmäisessä sitaatissa linja-autoliikenteen tuilla viitataan mitä ilmeisimmin ostoliikenteeseen, eli muuten tappiollisen liikennöinnin tukemiseen kunnan tai muun toimijan toimesta liikennöintipalvelujen turvaamiseksi. Ajatus on joissain määrin yhtenevä muiden vastaajien ajatuksiin liikennöitsijän tarvitsemasta subventiosta, jotta junaliikenteen lippujen hinnat saadaan pidettyä kilpailukykyisinä. Lisäksi, kunnille

koituvista kuluista puhuttaessa, on huomioitava, että kuntien odotettiin osallistuvan lähijunaliikennepilotin rahoittamiseen, mikäli hanke olisi toteutunut (Varsinais-Suomen liitto 2018).

Vaikka aihe ei varsinaisesti korostukaan kyselyn vastauksissa, kaksi vastaajaa tuo vapaa sana -osiossa esille myös matkustajaliikenteen mahdollisen jatkamisen Uudestakaupungista Raumalle. Toinen vastaajista uskoo, että mikäli matkustajajunaliikenne toteutettaisiin välillä Turku-Rauma, liikenteestä voitaisiin saada liiketoiminnallisesti kannattavaa. Toinen vastaajista huomauttaa, että jatkuessaan Raumalle asti rataosuudella olisi enemmän käyttäjiä ja se palvelisi lähes koko lounaisrannikkoa. Näin ollen, tarkasteltaessa matkustajaliikenteen vaikutusten näkökulmasta, voidaan todeta, että ainakin kahden vastaajan mielestä matkustajaliikenne Uudenkaupungin radalla vaikuttaisi paineeseen rakentaa rautatieyhteys Uudenkaupungin ja Rauman välille. Myös tämän niin kutsutun URPO-radon mahdollisuuksia pohditaan vielä kappaleessa 6.2.

#### 5.4. Kirjallisen aineiston ja kyselyaineiston vertailua

Kirjallisen aineiston ja kyselyaineiston tulosten vertailu onnistuu parhaiten liikenteen ulkopuolisten vaikutusten painotuksien vertailussa. Yleisesti ottaen kirjallisessa aineistossa tuodaan esille useampia ja erilaisempia vaikutuksia, joita matkustajaliikenteen uskotaan tuovan tullessaan. Tämä on kuitenkin täysin odotettua, sillä erilaiset selvitykset ovat asiaan perehtyneiden henkilöiden pitkäaikaisen työn tuloksia, kun taas valtuutettujen mielipiteet on kerätty nopealla kyselytutkimuksella. Lisäksi valtuutettujen tietämys aiheesta voi vaihdella suurestikin ja aihetta on todennäköisesti mietitty yksinkertaisemmin kuin selvityksissä.

Sekä kirjallisessa aineistossa että kyselyaineistossa korostuu ajatus matkustajaliikenteestä Turun kaupunkiseudun ja Vakka-Suomen seudun yhdistävänä voimana. Kvantitatiivisesti tarkasteltuna ”yhtenäinen kaupunkiseutu” on määritelty kolmanneksi suurimmaksi vaikutukseksi kirjallisessa aineistossa ja toiseksi suurimmaksi vaikutukseksi kyselyaineistossa. Ongelmallisen käsitteestä ja sen suosioista tekee se, että se on hyvin abstrakti, eräänlainen sateenvarjotermi, joka kokoo alleen monia erilaisia vaikutuksia. Toisin sanoen, yhtenäistä kaupunkiseutua ei muodosteta sen takia, että yhtenäinen kaupunkiseutu olisi itsessään tavoite ja itseisarvo, vaan siksi, että yhtenäisestä kaupunkiseudusta koituu muita vaikutuksia. Lisäksi, kyselyaineistossa on huomioitava mahdollinen kirjallisen aineiston vaikutus kyselyn vastaajiin. Yhtenäinen kaupunkiseutu saattaa olla tietynlainen korulause, jolla liikennehanketta pyritään mainostamaan ja joka on pinttynyt vastaajien mieleen tärkeänä matkustajaliikenteen vaikutuksena.

Toinen aineistoja yhdistävä tekijä ovat ympäristöarvot, jotka ovat korostetuimpia vaikutuksia molemmissa aineistoissa. Kun kyselyn vastaajia käsitellään yhtenä ryhmänä vaihtoehto ”Junayhteys vähentää liikenteen päästöjä” on neljänneksi suosituin ja vaihtoehto ”Junayhteys tekee kunnastani ympäristöystävällisemmän” yhdeksänneksi suosituin. Kirjallisessa aineistossa, ja etenkin sen uusimmissa dokumenteissa, puolestaan

korostetaan kestävästä kehitystä. Lisäksi, kirjallisessa aineistossa tuodaan esille ajatus Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteestä joukkoliikenteeseen tukeutuvan kestävästä yhdyskuntarakenteen mahdollistajana (Varsinais-Suomen liitto 2018).

Selvästi suurimmat erot kahden aineiston välillä liittyvät uudisrakentamiseen. Junaliikenteen uudisrakentamista rautatieasemien ympärille kokoava vaikutus määritettiin kvantitatiivisesti suurimmaksi yksittäiseksi vaikutukseksi kirjallisen aineiston analyysissä. Näkemykset siitä, että uudisrakentaminen kunnissa merkittävästi keskittyisi radanvarteen liikennöinnin alkamisen jälkeen, jäivät toissijaisiksi. Kyselyaineistossa vaihtoehdon ”Junayhteys keskittää uudisrakentamisen juna-asemien läheisyyteen” valitsi vain 17 vastaajaa, eli noin 14 % vastaajista. Näistä vastaajista 6, eli noin kolmannes, oli Turusta ja 4, eli noin neljännes Mynämäeltä. Kyselyaineistossa jäivät myös vähäisiksi näkemykset, joiden mukaan matkustajaliikenne nostaisi kiinteistöjen arvoa asemapaikkakunnissa. Vaihtoehdon ”Junayhteys nostaa kiinteistöjen arvoa kunnassani” oli valinnut 10 vastaajaa ja vaihtoehdon ”Junayhteys nostaa kiinteistöjen arvoa vain aseman läheisyydessä” 8 vastaajaa. Kuitenkin, etenkin vuoden 2006 selvityksessä (Alku & Laaksonen 2006) matkustajaliikenteen vaikutuksia kiinteistöjen arvoon eri alueilla tarkasteltiin varsin tarkasti. Kyselyaineistossa kiinteistöjen arvon nousuun uskoivat eniten noustelaiset.

Kyselyaineistossa puolestaan korostuivat kirjallista aineistoa enemmän matkustajaliikenteen positiiviset vaikutukset kuntien imagoon. Myös imago on käsitteenä varsin häilyvä ja kunnan imago voi jopa vaihdella riippuen siitä, keneltä asiasta kysytään. Mahdollisesti tästä syystä imagolliset syyt on jätetty pienemmälle huomiolle kirjallisissa lähteissä, joiden kuitenkin pitäisi toimia tietynlaisina perusteluina aloitettavalle liikenteelle. Toki, kirjallisessa aineistossa muun muassa huomautetaan, että ”*paikallisjunayhteys parantaa kylien ja kaupunkien imagoon ja yleiseen kehitykseen myönteisesti*” (Alku & Laaksonen 2006: 71). Kuitenkin, kyselyaineistossa junaliikenteen positiivinen vaikutus imagoon nousee jopa viidenneksi suosituimmaksi vastausvaihtoehdoksi. Eniten imagollisiin vaikutuksiin uskoivat uusikaupunkilaiset vastaajat. Jälleen on kuitenkin syytä miettiä, onko parantunut imago lopullinen haluttu vaikutus, vai pyritäänkö hyvällä imagolla esimerkiksi uusiin asukkaisiin tai turismin kasvuun.

Kirjallisen aineiston ja kyselyaineiston näkemyksiä matkustajaliikenteen saavutettavuuteen voidaan myös joissain määrin vertailla. Vuoden 2006 selvityksessä matkustajaliikenteen vaikutus saavutettavuuteen on arvioitu selvästi myönteiseksi Uudenkaupungin keskusta-alueella, Maskun kirkonkylässä sekä Vehmaan Vinkkilässä (Alku & Laaksonen 2006). Vaikutuksen Raision saavutettavuuteen sekä Turun keskusta-alueen saavutettavuuteen Vakka-Suomen suunnasta uskotaan olevan myönteinen. Kuitenkin, vaikutusten Nousiaisten, Mynämäen ja entisen Mietoisten kunnan (nyk. Mynämäki) uskotaan olevan lähestulkoon neutraalit.

Kyselyaineistossa voidaan tutkia sitä, kuinka moni kunnan vastaajista uskoo matkustajaliikenteen vaikuttavan selvästi positiivisesti kuntansa saavutettavuuteen. Tämä on mahdollista laskemalla niiden vastaajien osuus, jotka ovat antaneet kysymykseen 10 arvoksi vähintään 8, kaikista kunnan vastaajista. Tällä laskutavalla yli 90 % vehmaalaisista vastaajista uskoo matkustajaliikenteen parantavan oleellisesti kunnan saavutettavuutta. Näin uskoo myös 66,67 % Maskun ja 65,22 % Uudenkaupungin vastaajista. Kuitenkin, kenties poiketen kirjallisesta aineistosta, 63,64 % Nousiaisten vastaajista ja 55,56 % Mynämäen vastaajista uskoo matkustajaliikenteen parantavan kunnan saavutettavuutta oleellisesti, vaikka kirjallisessa aineistossa vaikutuksia on kuvailtu neutraaleiksi. Raisiossa ja Turussa, joissa kirjallinen aineisto on kuvannut vaikutusten olevan positiivisia, saavutettavuuden oleelliseen paranemiseen uskoo Raisiossa 38,10 % ja Turussa 18,18 % vastaajista. Vaikka pitkälle vietyjen johtopäätösten tekeminen on vähäisen vastausmäärän takia mahdotonta, näyttäisi siltä, että kyselyaineistossa useampi vastaaja uskoo matkustajaliikenteen vaikuttavan Mynämäen ja Nousiaisten saavutettavuuteen kuin kirjallisen aineiston perusteella voisi olettaa. Turkulaisten ja raisiolaisten saavutettavuuden paranemiseen uskovien määrä taasen jää oletettua pienemmäksi.

## 6. Pohdinta ja johtopäätökset

Pohdintaosuudessa kirjoittaja pyrkii pohtimaan syitä saaduille tuloksille. Ensin käsitellään syitä, jotka ovat saattaneet vaikuttaa kuntien ja alueiden väliseen vastausaktiivisuuteen kyselyaineistoa kerättyessä, jonka jälkeen pohditaan itse kyselyaineistosta saatuja tuloksia. Dokumenttien luonteen takia, kirjallista aineistoa ei pohdita yksittäisesti. Lopuksi pyritään tekemään tutkielman tiivistävät johtopäätökset ja samalla vastaamaan tutkielman alussa asetettuihin tutkimuskysymyksiin.

### 6.1. Pohdintaa kyselyyn vastanneista ja vastaamattomista

Kyselyaineistossa kolmen kunnan valtuustokohtaiset vastausprosentit olivat yli 50 %. Nämä olivat Vehmaa (57,1 %), Uusikaupunki (53,5 %) ja Mynämäki (51,4 %). Raision valtuustoa (vastausprosentti 48,8 %) lukuun ottamatta, valtuustokohtaiset vastausprosentit jäivät muissa kunnissa alhaisemmiksi. Henkilöiden vastaamiseen tai vastaamatta jättämiseen vaikuttavat monet asiat, eikä esimerkiksi ryhmien vastausprosentteista voida tehdä aukottomia päätelmiä. Vastausaktiivisuuteen ovat sähköisesti toteutetussa kyselyssä voineet vaikuttaa esimerkiksi tietotekniset taidot, käytettävissä oleva aika sekä esimerkiksi se, tarkistaako henkilö ilmoittamaansa sähköpostiosoitetta todellisuudessa aktiivisesti. Yhtenä vastausaktiivisuuteen vaikuttavana tekijänä voidaan kuitenkin pitää aiheen kiinnostavuutta vastaajan näkökulmasta. Mikäli vastaajalla on asiasta selvä mielipide tai se koskettaa häntä henkilökohtaisesti,



voidaan häntä pitää todennäköisempänä vastaajana kuin esimerkiksi henkilöä, jolle aihe on vieras ja etäinen.

Ei välttämättä ole sattumaa, että juuri Vehmaa, Uusikaupunki ja Mynämäki nousevat vastausprosentteissa muita kuntia korkeammiksi. Kunnat ovat tutkimusalueen kolme pohjoisinta kuntaa ja ne voidaan kaikki laskea kuuluvaksi Vakka-Suomen maantieteelliseen alueeseen. Maantieteellisen läheisyytensä lisäksi Uusikaupunkia ja Vehmaata yhdistää se, että kuntia on, Maskun ohella, pidetty koko matkustajaliikennehankkeen suurimpina hyötyjinä (Alku & Laaksonen 2006). Lisäksi, vaikuttaisi siltä, että Vehmaa kärsii Nutleyn (1998) kuvaamasta maaseudun saavutettavuusongelmasta, joka saattaa lisätä painetta ja kiinnostusta julkisen liikenteen kehittämistä kohtaan. Kyselylomakkeen vapaiden kommenttien mukaan Uusikaupunkia ja Mynämäkeä puolestaan yhdistää se, että molemmissa kunnissa on ollut yksittäisiä kunnallispoliitikkoja, jotka ovat puhuneet matkustajaliikenteen puolesta ja pitäneet asiaa esillä. Tämä kaikki saattaisi viitata siihen, että Uudenkaupungin radan matkustajaliikennesuunnitelmat ovat olleet vakkasuomalaisille vastaajille tutumpia. Useammalla vastaajalla on ollut asiasta selvä mielipide, ja he ovat siksi olleet innokkaampia vastaamaan. On myös huomionarvoista, että Mynämäellä, jossa junayhteyden vaikutusten ei odoteta olevan niin suuria, oli enemmän hankkeeseen kriittisesti suhtautuvia kuin muissa Vakka-Suomen valtuustoissa.

Yleisesti ottaen, Vakka-Suomen ulkopuolella vastausprosentit jäivät alhaisiksi. Tämän voitaisiin siis ajatella johtuvan siitä, ettei aihetta nähdä yhtä kiinnostavana muualla tutkimusalueella kuin Vakka-Suomessa. Turun kaupunginvaltuuston vastausprosentti oli kaikista valtuustoista heikoin, 32,8 %. Vaikka vastausprosenttiin vaikuttavat monet asiat, on huomioitava, että kyselyn vastauksissa todetaan suoraan, ettei matkustajaliikennöinti Uudenkaupungin radalla ole Turun kannalta tärkeimpiä hankkeita. Näkemys on kuitenkin sinällään perusteltu. Załoga & Milewskin (2013) mukaisesti keskuskaupunkiin suuntautuvan liikenneyhteyden tärkeys korostuu. Turku on Varsinais-Suomen keskuskaupunki, eikä siksi liikenneyhteys ”periferiaan”, toisin sanoen Vakka-Suomeen, muodostu tärkeäksi. Suomen mittakaavassa keskuskaupunki on kuitenkin Helsinki. Samalla ajattelutavalla, liikenneyhteys Turusta, tässä tapauksessa periferiasta, keskuskaupunki Helsinkiin nousee tärkeäksi. Toisin sanoen, Tunnin juna on turkulaisesta näkökulmasta kiinnostavampi. Aiheen kiinnostavuutta turkulaisille vastaajille olisi siis mahdollisesti pitänyt pystyä kasvattamaan. Olisi mielenkiintoista nähdä, olisivatko turkualiset vastanneet innokkaammin esimerkiksi kyselyyn Varsinais-Suomen tai Turun seudun paikallisjunaliikenteestä, saati sitten Tunnin junasta. On kuitenkin huomioitava, etteivät kielteiset näkemykset korostuneet merkittävästi turkulaisten vastaajien keskuudessa.

Maskun ja Nousiaisten tapauksessa vaikuttaisi siltä, että otos on pahoin vinoutunut matkustajaliikennehankkeen kannattajiin. Tämä näkemys perustuu siihen, että 92 % maskulaisista

vastaajista ja 91 % noustelaisista vastaajista kuului ”myönteisten” vastaajaryhmään, eli he antoivat kyselyssä kysymyksen 5 väittämälle arvoksi 8 tai enemmän. Silti, kokonaisuudessaan Maskun vastausprosentti oli toiseksi alin, 34,3 % ja Nousiaisten kolmanneksi alin, 40,7 %. Maskun kohdalla tätä voidaan pitää jopa yllättävänä, sillä etenkin Maskun kirkonkylän on arveltu hyötyvän junayhteydestä (Alku & Laaksonen 2006). Kuitenkin, alhaisemman vastausprosentin lisäksi kuntia yhdistää myös niiden maantieteellinen sijainti ja asemointi Turkuun. Kunnat ovat läheisiä naapureita ja esimerkiksi Maskun Kirkonkylältä tulee matkaa Nousiaisten keskustajamaan noin 4 kilometriä (oma mittaus). Matkustajajunan kannalta on kenties vielä oleellisempaa se, että molempien kuntien keskuksat sijaitsevat Turkuun vievän Valtatie 8:n (usein myös ”Kasitie”) välittömässä läheisyydessä, jota on osin laajennettu nelikaistaiseksi. On siis mahdollista, että junaliikennettä ei Nousiaisissa ja Maskussa nähdä kiinnostavana siitä syystä, että liikuttaessa Turkuun, kuntia palvelee jo valmiiksi verrattain uusi moottoritie ja etenkin Nousiaisissa, koko kuntarakenne tukee enemmän Valtatie 8:n kuin kaukana keskustajamasta sijaitsevan rautatieaseman käyttöä.

Poikkeuksen Vakka-Suomen ja Turun seudun jaotteluun vastausprosenttien näkökulmasta tekee Raision kaupunginvaltuusto, jonka vastausprosentti on 48,8 %, siis naapurikuntia Turku ja Maskua selvästi korkeampi. Syy tähän saattaa kuitenkin olla muita valtuustoja yksinkertaisemmin selitettävissä. Vielä 12.9.2020 Turun Sanomat uutisoi, että Raision vs. kaupunginjohtajan Antti Kortteen tekemän lausuntoehdotuksen mukaan ”*kaupungin nykyinen tai tuleva maankäyttö puolla lähijunaliikenteen asemapaikkaa Raision alueelle*” (Vehmanen 2020b). Kuitenkin, jo 15.9.2020 Turun Sanomat uutisoi, että Raision kaupunginhallitus oli tehnyt muutoksia lausuntoehdotukseen ja että Raisioon tulisi varata paikka lähijunaliikenteen seisakkeelle, mikäli liikennöinti Uudenkaupungin radalla alkaa (Vehmanen 2020c). Aiheesta on todennäköisesti virinnyt keskustelua ja aihe on ollut valtuutetuilla vielä tuoreessa muistissa, kun ensimmäiset kutsut kyselyyn on lähetetty 28.9.2020. Tämä saattaa olla syy, miksi Raision kaupunginvaltuuston vastausprosentti nousee naapurikuntia korkeammaksi.

## 6.2. Kyselyaineiston pohdintaa

Kyselyaineiston yksi kenties keskeisimpiä löydöksiä on se, kuinka matkustajaliikenteen oletetut vaikutukset eroavat alueellisesti. Kun vastaajat jaettiin Uudenkaupungin, Vehmaan ja Mynämäen muodostamaan Vakka-Suomen ryhmään sekä Turun, Raision ja Maskun muodostamaan Turun seudun ryhmään, pystyttiin huomaamaan, että Turun seudun vastauksissa erottuivat neljä vastausvaihtoehtoa, kun taas Vakka-Suomen vastauksissa ero eri vastausvaihtoehtojen välillä olivat pienempiä ja vastaukset jakautuivat tasaisemmin eri vastausvaihtoehtojen välille. Havaittiin myös, että Turun seudun vastauksissa kaksi suosituinta vastausvaihtoehtoa liittyivät suoraan työssäkäyntiin ja yksi välillisesti, kun taas Vakka-Suomen ryhmässä

suosituimpien vastausten joukossa oli muun muassa junayhteyden vaikutuksia imagoon, matkailualan mahdollisuuksiin sekä kuntien houkuttelevuuteen asuinpaikkana.

Kysyttäessä junayhteyden tärkeimpiä vaikutuksia, Turun seudun vastaajat painottivat etenkin matkustajaliikenteen mahdollistamaa työssäkäyntiä Uudessakaupungissa sekä kuntalaisten laajentuneita työllistymismahdollisuuksia. Vakkasuomalaisten vastauksissa eivät kuitenkaan korostuneet ajatukset siitä, että junayhteys mahdollistaisi työssäkäyntiä esimerkiksi Turussa. Näihin vastauksiin voi olla monia syitä, joista yksi voi olla pelkässä kysymyksenasettelussa. Kun puhutaan liikennöinnistä ”Uudenkaupungin radalla”, asiasta tietämättömän voi olla vaikea ajatella, että liikennöinti mahdollistaisi matkustamisen tai työssäkäynnin Turussa. Toisaalta, voidaan pohtia, onko kyse juuri mahdollistamisesta. Liikenneyhteydet esimerkiksi Turkuun saattavat olla tutkimusalueen kunnista jo nykyisellään toimivat, eikä junayhteys tuo tähän sinällään mitään uutta. Kulkuyhteydet Uuteenkaupunkiin voivat kuitenkin olla heikommat ja näin junayhteys nimenomaan mahdollistaisi liikkumisen sinne.

On kuitenkin myös mahdollista, että kyse on selvästä näkemyserosta eri alueiden valtuustojen välillä. Voi olla, että Turun seudulla liikennöinti Uudenkaupungin radalla nähdään nimenomaan tietynlaisena pendelöintijunana Uuteenkaupunkiin, kun taas Vakka-Suomessa junayhteyden vaikutusten oletetaan olevan laajempia ja moninaisempia. Puhuttaessa ulkopaikkakuntalaisten työssäkäynnistä Uudessakaupungissa, keskeiseksi tekijäksi nousee Valmet Automotiven autotehdas. Vuoden 2018 pilottihankehakemuksessa on muun muassa todettu, että *”Uudenkaupungin radan alueellisen junaliikenteen potentiaali liittyy etenkin Uudenkaupungin autotehtaan kehitykseen”* (Varsinais-Suomen... 2018: 14). Hakemuksessa todetaan, että autotehdas on rekrytoinut työntekijöitä muualta maakunnasta ja ilmaissut kiinnostuksensa junaliikennettä kohtaan. Myös kyselyaineiston vapaissa kommentteissa yksi vastaaja on todennut, että Valmet Automotive on *”todennäköisesti koko henkilöliikenteen suurin hyötyjä”*.

Uudessakaupungissa on toki myös muita työpaikkoja autotehtaan lisäksi. Valmet Automotive kuitenkin nousee keskeiseksi kysymykseksi kokonsa, työntekijöidensä ja sijaintinsa takia. Ensinnäkin, Valmet Automotive on Uudenkaupungin ja jopa koko maakunnan suurin työnantaja (Vehmanen 2020). Toiseksi, Valmet Automotive on toteuttanut laajoja rekrytointikampanjoita esimerkiksi Turussa (Valmet Automotive kampanjoi... 2018) ja työntekijät muodostavat siksi suuren potentiaalisen matkustajakunnan junaliikenteelle. Kolmantena, suurimpana ongelmana, Uudenkaupungin autotehdas sijaitsee kuitenkin erillään Uudenkaupungin keskustasta ja suunnitelluilta junan liikennöintipaikoilta matkaa autotehtaalle on noin kolme kilometriä (oma mittaus). Tälle matkalle tarvittaisiin siis todennäköisesti linja-autolla toteutettava syöttöliikenne autotehtaan ja Uudenkaupungin junaseisakkeiden välillä. Hypoteettinen autotehtaan työntekijän matkaketju muodostuu monimutkaisesti, jos hänen tulisi kotiin päästäkseen ottaa ensin bussi Uudenkaupungin rautatieasemalla, vaihtaa siellä junaan ja mahdollisesti vielä kotikunnassaan,

esimerkiksi Turussa, ottaa paikallisbussi junapysäkiltä kotiin. Näin monimutkaisen matkaketjun suosio voidaan kyseenalaistaa, varsinkin, kun jo tällä hetkellä työntekijöille tarjotaan suoria linja-autovuoroja Valmet Automotiven tehtaalle niin Turusta kuin Poristakin (Rosvall 2018).

Muutama vastaaja oli kyselyaineistossa tuonut esille mahdollisuuden jatkaa rautatietä Uudestakaupungista Raumalle. Tätä suunniteltua rautatieosuutta voidaan kutsua URPO-radan (**U**usikaupunki **R**auga **P**ori -rata) ensimmäiseksi osaksi. Mikäli rataa jatkettaisiin Raumalle asti, olisi rata kenties mahdollista linjata siten, että Uudenkaupungin autotehtaan lähelle voitaisiin rakentaa oma junaseisake. Tämä yksinkertaistaisi matkaketjua autotehtaalle huomattavasti ja junaliikenteen vaikutus työssäkäyntiin Uudessakaupungissa saattaisi olla perustellumpaa. Radan jatkaminen Raumalle, saati Poriin asti, toisi kuitenkin mukanaan täysin uuden kulu-ulottuvuuden. Toinen mahdollisuus olisi esimerkiksi rakentaa raidetta vain autotehtaalle asti. Kummatkin näistä vaihtoehdoista jättäisivät kuitenkin Uudenkaupungin keskustassa sijaitsevan Kalarannan seisakkeen sivuun rautatiestä. Kalarannan seisaketta Uudenkaupungin keskustassa on kuitenkin kaavailtu Uudenkaupungin keskeisimmäksi liikennöintipaikaksi (Alku & Laaksonen 2006).

On myös mietittävä, kuinka paljon junaliikennettä voidaan pohjata yhden työnantajan toiminnalle. Autoteollisuutta voidaan kuvata suhdanneherkäksi alaksi ja esimerkiksi juuri Valmet Automotive joutui turvautumaan laajoihin lomautuksiin, kun koronapandemia laski tuotannon kysyntää merkittävästi ja aiheutti tehtaalla komponenttipulan (Hemmilä 2020). Matkustajaliikenteelle tulisi siis olla muitakin käyttöperusteita, kuin pelkkä autotehtaalle töihin meno. Varsinais-Suomen liiton teettämässä selvityksissä on potentiaalisina matkustajina nähty etenkin Turun telakalla työskentelevät henkilöt (Alku & Laaksonen 2006; Varsinais-Suomen liitto 2018). Matka Turun telakalle vaatisi kuitenkin, autotehtaan tapaisesti, liityntäyhteyden junan liikennöintipaikalta telakalle. Tosin, Turun telakan tapauksessa tätä yhteyttä ei tulisi erikseen järjestää, sillä Turun paikallisjoukkoliikenne Föli liikennöi Turun päärautatieasemalta jo nykyisellään telakalle (Varsinais-Suomen liitto 2018). Kenties parhaiten junalla saavutettavissa olisivat Raision tehtaat, mikäli liikennöintipaikka Raisiossa rakennettaisiin lähelle vanhaa Raision asemaa (Alku & Laaksonen 2006).

Vaikka kirjallisissa selvityksissä nostetaan autotehtaan rinnalle myös muita potentiaalisia työpaikkakeskittymiä, on kuitenkin huomioitava, ettei junayhteyden vaikutus työssäkäyntiin Turussa nouse yhtään niin tärkeäksi vaikutukseksi vakkasuomalaisien vastaajien keskuudessa, kuin työssäkäynti Uudessakaupungissa nousee Turun seudun vastaajien vastauksissa. Vaikka kyse voi olla kysymyksenasettelusta, kannattaa myös pohtia sitä mahdollisuutta, ettei Turkuun töihin matkustavia henkilöitä uskota olevan niin paljon kuin Uuteenkaupunkiin. Yksi vastaajista tuo esille sen ongelman, että *”Turun (pää)rautatieasema on syrjässä keskustasta”*. Toinen vastaajista huomauttaa, että *”työmatkaliikenteessä linja-autolla pääsee lähemmäs kohdetta”* kuin junalla. Ongelma työssäkäynnissä

Turussa tuntuisi olevan se, ettei asemapaikkojen välittömässä läheisyydessä uskota olevan tarpeeksi työpaikkoja. Yhtenä keinona lisätä junan houkuttelevuutta olisi jatkaa liikennöintiä Kupittaaalle. Näin esimerkiksi Kupittaaan tiedepuiston työpaikat, sekä Turun yliopiston ja Ammattikorkeakoulun rakennukset olisivat paremmin junalla saavutettavissa.

Liikkuminen työpaikoille on lähes päivittäistä ja siksi pendelöijät tarjoavat tärkeimmän matkustajapotentialin. Kuitenkin, matkustajaliikenne palvelisi myös muita liikkujia. Kirjallisessa aineistossa keskitytään paljon opiskelijoiden tuomaan matkustuspotentialiin. Esille nostetaan Turun korkeakoulujen lisäksi liikkuminen Raision ammatti-instituuttitason oppilaitoksiin, Uudenkaupungin ja Mynämäen lukioihin sekä radanvarren yläkouluihin (Varsinais-Suomen liitto 2018: 14). Nämä näkemykset jäävät kuitenkin kyselyaineistossa marginaalisiksi. Esimerkiksi, vaihtoehdon ”Junayhteys tekee kunnastani houkuttelevamman asuinpaikan opiskelijoille” on valinnut 7 vastaajaa. Yksi vastaajista nostaa erikseen esille mahdollisuuden siitä, että junayhteys lisäisi kouluun hakemista muista paikkakunnista. Lisäksi sama vastaaja huomauttaa, että nuoret voisivat käyttää junaa kulkiessaan urheiluharjoituksiin. Kaiken kaikkiaan, ajatukset siitä, että koululaiset ja opiskelijat tarjoaisivat suuren matkustajapotentialin, jäävät kyselyaineistossa työmatkalaisten varjoon.

Hyvin harva kyselyaineistossa uskoo, että junaliikenne vaikuttaisi asukkaiden palvelujen käyttöön. Eniten siihen, että junayhteys toisi kunnan palveluille uusia asukkaita, uskovat uusikaupunkilaiset vastaajat, joista noin viidennes, eli viisi vastaajaa, on valinnut tämän vastausvaihtoehdon. Palvelujen käyttäjiä tärkeämmäksi nousee kuitenkin junayhteyden tuoma matkailupotentiaali. Vakkasuomalaisien vastaajien keskuudessa vaihtoehto ”Junayhteys parantaa matkailualan mahdollisuuksia kunnassani” nousi jopa toiseksi suosituimmaksi vastausvaihtoehdoksi. Vuoden 2006 selvityksessä todetaan, että junayhteys ”*lisää huomattavasti mahdollisuuksia matkailu- ja vapaa-ajan liikenteen lisäämiseen Uudenkaupungin keskustaann Turun kaupunkiseudulta*” (Alku & Laaksonen 2006: 66). Lisäksi kyselyaineistossa yksi vastaajista toteaa, että junayhteys voisi helpottaa alueen kesäasukkaiden liikkumista. Kyse tuntuisi kuitenkin olevan pitkälti siitä, että junayhteyden myötä etenkin Uusikaupunki pystyisi hyötymään Turun seudulle tulevista turisteista.

Turkuun tulee paitsi kotimaisia, myös ulkomaisia turisteja, kansainvälisten laiva- ja lentoyhteyksien myötä. Junayhteys voisi tukea etenkin Uudenkaupungin kehittymistä Turkuun saapuvien turistien päiväretkikohteena. On kuitenkin selvää, ettei matkustajaliikennettä voida rakentaa turismin varaan. Koronapandemia on osoittanut koko matkailualan herkkyyden liikkuvuuden muutoksille. Lisäksi, matkailun Suomessa voidaan katsoa suurissa määrin keskittyvän, Helsinkiä ja Lappia lukuun ottamatta, kesäkuukausille. Erilaiset Uudenkaupungin radalla tehdyt museojunavuorot ovat kuitenkin olleet suosittuja (Nummelin 2018). Yksi mahdollisuus olisi aloittaa säännöllinen matkustajaliikenne aluksi vain

kesäkuukausina. Tällainen liikennöinti voisi antaa piristysruiskeen etenkin Vakka-Suomen matkailulle ja samalla motivoida potentiaalisia ympärivuotisia matkustajia kokeilemaan junaliikennettä.

Noin 40 % vastaajista, jotka on tulkittu suhtautuvan kriittisesti matkustajaliikennehankkeeseen, ovat ilmoittaneet kotikunnakseen Mynämäen. Kyselyaineiston perusteella vaikuttaisi siltä, että siinä missä esimerkiksi turkulaiset vastaajat vaikuttavat neutraaleilta hankkeen suhteen, Mynämäellä on muodostettu selvä kanta matkustajaliikennehankkeen suhteen joko puolesta tai vastaan. Vaikka Mynämäkeä ei kyselyaineiston perusteella voida varsinaisesti pitää junavastaisena valtuustona (esimerkiksi kysymyksen 5 valtuustokohtainen mediaani on 7,5), on hyvä pohtia, miksi valtuuston jäsenet korostuvat niin sanotussa junahankkeeseen kriittisesti suhtautuvien ryhmässä. Toki, kyse voi aina olla sattumasta. On mahdollista, että juuri Mynämäellä hankkeeseen kriittisesti suhtautuvat ovat syystä tai toisesta vastanneet muita kuntia innokkaammin ja he korostuvat siksi kyselyaineistossa. Tutkielmalle tarkoituksenmukaista on kuitenkin myös pohtia muita vaihtoehtoja.

Nykyiseen Mynämäen kuntaan voidaan katsoa kuuluvan ”alkuperäisen” Mynämäen kunnan lisäksi siihen vuonna 2007 liitetty entinen Mietoisten kunta, sekä jo 70-luvulla liitetty Karjalan kunta. Tutkimusalueen kontekstissa Mynämäki on pinta-alaltaan toiseksi suurin kunta heti Uudenkaupungin jälkeen ja mahdollinen junaliikenne kattaisi koko kunnan pinta-alasta verrattain vähän. Suunnitelluista liikennepaikoista Mynämäen asema sijaitsee entisen Mynämäen kunnan alueella ja Hietämäen seisake entisen Mietoisten kunnan alueella. Jo tämä itsessään voi luoda kriittisyyttä hanketta kohtaan esimerkiksi henkilöissä, jotka asuvat esimerkiksi entisen Karjalan kunnan alueilla verrattain kaukana liikennöintipaikoista.

Matkustajaliikennehankkeen uskotaan maksavan paljon, mutta hyöty junaliikenteestä keskittyy pienelle alueelle.

Myös entisen Mietoisten ja Mynämäen kunnan näkökulmasta, suunnitellut asemapaikat sijaitsevat keskustaajamien ulkopuolella. Mynämäen asema sijaitsee Mynämäen kirkonkylän ja Mietoisten kirkonkylän puolivälissä, noin 4 kilometrin päässä molemmista (oma mittaus). Hietämäeltä Mietoisten kirkonkylälle on puolestaan noin 6,5 kilometriä (oma mittaus). Vertailun vuoksi, edellä mainitussa Uudessakaupungissa, suunnitellut liikennöintipaikat sijaitsevat keskustaajamassa. Kyselyaineistossa moni vastaaja on tuntunut olevan sitä mieltä, että esimerkiksi liityntäliikenne asemapaikoille ei ole matkustajille houkuttelevaa ja että junayhteys palvelisi vain radan välittömässä läheisyydessä asuvia. Tästä näkökulmasta tarkasteltuna, junayhteys ei palvelisi Mynämäellä kumpaakaan suurta taajamaa, vaan vain pientä osaa niistä Asemanseudun ja Hietämäen/Pyheen asukkaista, joilla on tarve liikkua muihin radanvarren kuntiin. Kuitenkin, kunnan odotetaan osallistuvan junaliikenteen järjestämisen kuluihin. Tällaista investointia ei mahdollisesti nähdä kannattavana, sillä sen uskotaan hyödyttävän vain muutamia henkilöitä, eikä koko kunnan varoja haluta suunnata sellaiseen.

Vaikutus, joka nousee kirjallisessa aineistossa keskeiseksi, mutta ei nouse läheskään niin keskeiseksi kyselyaineistossa, on junayhteyden vaikutus uudisrakentamisen keskittymiseen. Kirjallisessa aineistossa tärkeäksi ajatukseksi tuntuu nousevan maakunnallinen kestävä yhdyskuntarakenne, jossa ihmiset asuvat lähellä junarataa ja käyttävät sitä päivittäisessä liikkumisessaan. Uudet asukkaat ja uudisrakentaminen ohjataan liikennöintipaikkojen ympärille rakentuviin uusiin pienkeskuksiin. Kyselyaineistossa näkemykset uudisrakentamisesta tai junayhteyden tuomista uusista asukkaista eivät kuitenkaan nouse kovinkaan tärkeiksi. Tämä voi johtua siitä yksinkertaisesta syystä, että tutkimusalue on pitkälti muuttotappioaluetta. Vuoden 2019 tilastojen mukaan (Kuntien... 2019) tutkimusalueen kunnista vain Turussa ja Vehmaalla väkiluvun muutos edellisvuodesta oli positiivinen. Suurin pudotus oli Mynämäellä, jossa väestö pieneni 1,4 %. Myös esimerkiksi Uudessakaupungissa, autotehtaan rekrytointien tuoma nousu oli kääntynyt noin prosentin laskuun. Tällaisessa tilanteessa vastaajien on voinut olla hyvin vaikea visioida suuria uudisrakentamisalueita, joihin muuttaa uusia asukkaita, jos kunnan väestö yleisesti pienenee.

On kuitenkin huomioitava, että Varsinais-Suomen maakunnan väestön kokonaisuutena uskotaan kasvavan, Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI:n ennusteessa, Turun väestön uskotaan kasvavan vuosina 2018-2040 9 % ja sisemmän työssäkäyntialueen 4,4 % (Maakuntakeskusten... 2019: 9). Kysyntää uudisrakentamiselle ainakin osassa tutkimusaluetta voidaan siis uskoa olevan. Lisäksi, negatiivisen väestönkehityksen hyväksymisen sijasta, kuntien olisi mahdollista pyrkiä hyötymään keskuskaupunki Turun kasvusta. Koronapandemia ja digiloikka ovat vauhdittaneet keskustelua etätyöskentelystä, maallemuutosta sekä monipaikkaisuudessa. Voidaan kuitenkin pitää epätodennäköisenä, että esimerkiksi digitalisaatio poistaisi kaiken tarpeen fyysisesti työpaikalla ajoittain käymiselle tai kasvokkain tapahtuvalle kanssakäymiselle. Edellä mainittujen ilmiöiden valossa, tutkimusalueen pienempien kuntien olisi hyvä pohtia sitä, miten ne pystyisivät markkinoimaan itseään asuinpaikkana esimerkiksi henkilöille, jotka pohtivat maallemuuttoa ja joiden työpaikka sijaitsee esimerkiksi Turussa tai jotka enenevässä määrin ovat siirtymässä käyttämään etätyömahdollisuuksia. Matkustajaliikenteen tuoma helppo liikkuminen ja juna-asemien läheisyyteen rakentuvat maaseutumaisuutta ja urbaania elämäntapaa yhdistelevät asuinalueet voisivat olla yksi mahdollisuus tähän.

Vaikka matkustajaliikennehankkeella uskotaan olevan monenlaisia vaikutuksia, ne ovat hitaasti havaittavia. Vuoden 2006 selvityksessä on esimerkiksi huomautettu, että *”vuotuinen matkamäärä kasvaa, kun junaliikenteen mahdollisuus alkaa vaikuttaa asumis- ja työpaikkavalintoihin”* (Alku & Laaksonen 2006: 52). Maankäytön odotetaan sitoutuvan junaliikenteeseen täysin viimeistään 20 vuodessa liikennöinnin alkamisesta (Alku & Laaksonen 2006: 42). Yksi kyselyyn vastanneista valtuutetuista on puolestaan kommentoinut seuraavasti:

*”Pitkällä aikavälillä matkustajaliikenne toisi Uuteenkaupunkiin uusia investointeja. Siksi näen projektilla olevan monia myönteisiä kerrannaisvaikutuksia, jotka tulisi myös huomioida, kun käydään läpi syitä matkustajaliikenteen aloittamiseksi”.*

On kuitenkin mahdollista, että lyhyen aikavälin vaikutukset nousevat ihmisten mielissä pitkän aikavälin vaikutuksia tärkeämmiksi. Esimerkiksi juuri kunnallispoliitikot saattavat kyseenalaistaa hankkeen mielekkyyden, jonka tuloksia voidaan havaita vasta vuosikymmenen kuluttua, mahdollisesti vasta oman elinajan jälkeen, ja joka lähitulevaisuudessa näkyy lähinnä kasvaneina kunnallisina menoina, etenkin jos liikennettä ei heti saada kannattavaksi. Toisen ulottuvuuden pohdintaan tuo vielä juuri se, että kyselyyn vastanneet henkilöt ovat mukana kunnallispolitiikassa. Kunnallispoliitikot saattavat esimerkiksi pelätä äänestäjien hylkäämäksi tulemista, mikäli he ovat ohjaamassa kunnallisia varoja hankkeeseen, josta heidän äänestäjänsä eivät välttämättä ehdi edes hyötymään. Yhden aspektin luo myös kuntien rahatilanne. ”Vastuullinen rahankäyttö” on tavoiteltavaa, eikä kunnilla ole mahdollisuutta osallistua rahallisesti kaikkiin hankkeisiin. Siksi epävarmaa ja lähinnä pitkän aikavälin tuloksia antavaa hanketta ei välttämättä nähdä houkuttelevana.

Keskeiseksi ongelmaksi muodostuu siis vaikutusten ja ajan ristiriita. Vuoden 2006 selvityksessä on huomautettu, että *”henkilöliikenne Uudenkaupungin radalla on yhdyskuntarakenteeseen vaikuttava muutos, ei niinkään keino rationalisoida tai muuttaa nykyisiä liikennetottumuksia”* (Alku & Laaksonen 2006: 52). Yhdyskunnalliset muutokset ovat hitaita, mutta junalla tulisi kuitenkin olla heti riittävästi käyttöä, jotta liikennöinti olisi voitollista. Muuten maksumieheksi joutuvat mitä todennäköisimmin maakunta ja kunnat, jotka joutuisivat tukemaan junaliikennöintiä ostoliikenteellä ja subventiolla. Riittävän matkustajaliikenteen takaajaksi kaavaillaan Valmet Automotiven työntekijöitä, joiden tehokas junankäyttö saattaisi kuitenkin tarvita raideyhteyden jatkamista itse autotehtaalle asti. Keskeiseksi kysymykseksi saattaa nousta se, halutaanko investoida tulevaisuuteen ja odottaa tuloksia mahdollisesti useampi vuosikymmen.

### 6.3. Johtopäätökset ja jatkotutkimusmahdollisuudet

Tutkimuskysymyksiksi tutkielman alussa määritettiin seuraavat kysymykset;

- 1) Millaisia erilaisia vaikutuksia Uudenkaupungin radan matkustajaliikenteellä uskotaan olevan?
- 2) Millä tavoin Varsinais-Suomen liiton ja tutkimusalueen kunnallisvaltuutettujen näkemykset eroavat toisistaan tai ovat yhteneviä?
- 3) Millaisia alueellisia eroja oletettujen vaikutusten välillä pystytään havainnoimaan?

Tiivistetysti voidaan sanoa, että Uudenkaupungin radan matkustajaliikenteellä uskotaan olevan monenlaisia liikenteellisiä ja etenkin liikenteen ulkopuolisia vaikutuksia, etenkin jos matka-aika saadaan rataparannusten myötä kilpailukykyiseksi. Keskeiseksi vaikutukseksi nousee matkustajaliikenteen Turun kaupunkiseutua ja Vakka-Suomea yhdentävä vaikutus. Tällä niin sanotulla yhtenäisellä kaupunkiseudulla on puolestaan monia johdannaisvaikutuksia, kuten yhteiset työ- ja asuntomarkkinat. Myös ekologiset



vaikutukset, kuten kestävyuden edistäminen sekä liikenteen päästöjen väheneminen nousevat tärkeiksi vaikutuksiksi.

Varsinais-Suomen liiton teettämien selvitysten ja kunnallisvaltuutetuilla teetetyn kyselyn tuloksien välillä voidaan kuitenkin huomata tiettyjä painotuseroja. Merkittävä löytö on se, kuinka paljon keskeisemmäksi ilmiöksi uudisrakentaminen nousee Varsinais-Suomen liiton teettämässä selvityksissä, kuin kunnallisvaltuutetuilla teetetystä kyselyssä. Kirjallisessa aineistossa matkustajaliikenne nähdään keinona luoda kestävämpää liikkumista ja muokata koko maakunnan yhdyskuntarakennetta junaliikenteeseen nojaavaksi. Kyselyvastauksissa ongelmaksi nousee kuitenkin se, etteivät suunnitellut liikennöintipaikat ole tarpeeksi lähellä nykyistä asutusta ja työpaikkoja. Toisin kuin kirjallisessa aineistossa, kyselyaineistossa moni vastaaja näkee myös vaihtoja sisältävät matkaketjut ongelmallisina ja junayhteyden matkustajamäärien pelätään jäävän pieniksi. Tämä voi johtua mahdollisesti selvitysten ja kunnallispolitiikan näkemuseroista. Siinä missä selvitykset ovat tulevaisuusorientoituneita visioita ja pyrkivät muokkaamaan tutkimusalueen yhdyskuntarakennetta, kuntapolitiikka tulkitsee hanketta mahdollisesti herkemmin nykyisestä tilanteesta.

Kirjallisessa aineistossa tuodaan esille, että ne radanvarsikunnat, joiden suunnitellut asemapaikat sijaitsevat kuntien keskustaa-ajamissa, hyötyisivät todennäköisesti enemmän matkustajaliikenteestä, kuin ne, joissa junan käyttö olisi riippuvaista autolla tai linja-autolla tehtävästä liityntäliikenteestä. Kyselyaineiston kenties merkittävimpana löytönä voidaan puolestaan pitää sitä, kuinka matkustajaliikenteen oletetuissa vaikutuksissa voidaan havaita maantieteellisiä eroja, etenkin jakamalla vastaajat alueittain Turun seutuun sekä Vakka-Suomeen. Siinä missä Turun, Raision ja Maskun vastanneista valtuutetuista koottu ryhmä painottaa matkustajaliikenteen vaikutuksia työssä käymiseen Uudessakaupungissa, Uudenkaupungin, Vehmaan ja Mynämäen vastaajista koottu ryhmä ei painota yhtä voimakkaasti esimerkiksi työssä käymistä Turussa, vaan vastaukset jakoutuivat tasaisemmin eri vastausvaihtoehtojen kesken. Havaintoa siitä, että tutkimusalueen eri seuduilla matkustajaliikenteellä uskotaan olevan erilaisia vaikutuksia, voidaan pitää yhtenevinä Zaloga & Milewskin (2013) näkemyksien kanssa siitä, että liikenneinvestoinneilla on eri paikoissa erilaisia vaikutuksia.

Kyselyaineiston vastausmäärät jäävät koko tutkimusalueella varsin alhaisiksi. Kuitenkin, on huomionarvoista, että juuri tutkimusalueen kolmessa pohjoisimmassa kunnassa, Uudessakaupungissa, Vehmaalla ja Mynämäellä, valtuustojen vastausprosentti nousee yli viidenkymmenen. Tämän voidaan tulkita kertovan siitä, että kiinnostus matkustajaliikennettä kohtaan on Vakka-Suomen valtuustoissa suurempaa. Kuitenkin, suurin osa kyselyyn vastanneista hankkeeseen kriittisesti suhtautuvista tulee juuri Mynämäeltä. Tämä voi kertoa aiheesta käydystä aiemmasta keskustelusta ja mielipiteiden vakiintumisesta sekä polarisoitumisesta. Alhaisimman vastausprosentin Turun valtuuston vastaajat puolestaan tuntuvat

hankkeen suhteen neutraalimmilta, eivätkä priorisoi sitä kovin korkealle, mahdollisesti siksi, että Turun ja Helsingin Tunnin juna -hanke nähdään keskuskaupungille kriittisempänä. Pitkälle vedettyjen johtopäätösten tekeminen ei kuitenkaan vastaamattomien valtuutettujen suuren määrän takia ole mahdollista.

Suurimmat mahdollisuudet jatkotutkimukselle tutkielma tarjoaa tilanteessa, jossa matkustajaliikenne Uudenkaupungin radalla on ollut toiminnassa joitakin vuosia. Tällöin on mahdollista verrata oletettuja ja toteutuneita vaikutuksia. Myös vuoden 2021 kuntavaalien myötä on jo pian mahdollista verrata, muuttuvatko käsitykset matkustajajunaliikenteestä valtuustojen vaihtuessa. Tutkielma myös osoittaa tarvetta selvittää mahdollisten matkustajien motivaatiota käyttää junaliikennettä. Erityisen tärkeäksi nousevat Valmet Automotiven autotehtaan työntekijöiden näkemykset ja halu pendelöidä töihin junalla. Kuitenkin, yleisesti kaikkien asukkaiden näkemyksiä junaliikenteen käyttöhalukkuuteen sekä esimerkiksi liityntäliikenteen mielekkyyteen olisi hyödyllistä selvittää.

## 7. Lähdeluettelo

- Albacete, X., Olaru, D., Päül, V. & S. Biermann (2017). Measuring the Accessibility of Public Transport: A Critical Comparison Between Methods in Helsinki. *Applied Spatial Analysis and Policy*. 10, 161-188.
- Alku, A. & M. Laaksonen (2006). *Uusikaupunki-Turku henkilöjunaliikenteen toteuttamisselvitys*. 103 s. Varsinais-Suomen liitto, Turku. 30.10.2020. <[www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Maankaytto/2010/liikenne/vakkasuomi/d\\_raideliikenne.pdf](http://www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Maankaytto/2010/liikenne/vakkasuomi/d_raideliikenne.pdf)>
- Alku, A. (2018). *Paikallisjunaliikenteen liikennepaikkojen toteutettavuus Varsinais-Suomen alueella*. 51 s. Varsinais-Suomen liitto, Turku. 31.10.20. <[www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Maankaytto/Alueellisen\\_junaliikenteen\\_pilottihanke/Liite-6.-Ratainfra-kehittmistarpeet-alueellisen-junaliikenteen-kynnistmiseksi.pdf](http://www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Maankaytto/Alueellisen_junaliikenteen_pilottihanke/Liite-6.-Ratainfra-kehittmistarpeet-alueellisen-junaliikenteen-kynnistmiseksi.pdf)>
- Aro, T. (2016). *Suomen kasvukolmio*. Seminaariesitys. 31.10.2020. <[www.proysitie.fi/wp-content/uploads/2016/09/Kasvukolmio\\_-seminaariesitys\\_FINAL.pdf](http://www.proysitie.fi/wp-content/uploads/2016/09/Kasvukolmio_-seminaariesitys_FINAL.pdf)>
- Banister, D. & Berechman, J. (2000). *Transport Investment and Economic Development*. 370 s. Routledge, London.
- Banister, D. & Thurstain-Goodwin, M. (2011). Quantification of the non-transport benefits resulting from rail investment. *Journal of Transport Geography*. 19: 2, 212-223.
- Banister, D. (2011). Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geography*. 19: 6, 1538-1546.
- Beauchamps, M., Hoihtink, M., Leese, M., Magalhães, B., Weinblum, S., & Wittendorp, S. (2017). Introduction: Security/Mobility and the politics of movement. *Teoksessa* Leese, M. & S. Wittendorp (toim.): *Security/Mobility: Politics of Movement*, 1-14. Manchester University Press, Manchester.
- Black, W. (1998). Sustainability of transport. *Teoksessa* Hoyle, B. & R. Knowles (toim.): *Modern Transport Geography*, 337-351. 2.p. Wiley, Chichester.
- Chatman, D. G. & R. B. Nolan (2011). Do Public Transport Improvements Increase Agglomeration Economies? A Review of Literature and an Agenda for Research. *Transport Reviews*. 31: 6, 725-742.
- Combes, P., Mayer, T. & J. Thisse (2008). *Economic Geography; The Integration of Regions and Nations*. 399 s. 1.p. Princeton University Press, Woodstock.
- Cox, P. (2010). *Moving People: Sustainable Transport Development*. 271 s. 1.p. Zed Books, London.
- Delbosc, A. & G. Currie (2011). The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and wellbeing. *Journal of Transport Geography*. 19, 1130-1137.
- De Vos, J., Derudder, B., Van Acker, V. & F. Witlox (2012). Reducing car use: changing attitudes or relocating? The influence of residential dissonance on travel behavior. *Journal of Transport Geography*. 22, 1-9.
- Eddington, R. (2006). *The Eddington Transport Study – Transport’s Role in Sustaining the UK’s Productivity and Competitiveness*. Main report from the Eddington transport study. HMSO, London. Cit. Holvad, T. & S. Leleur (2015). Transport projects and wider economic impacts. *Teoksessa* Hickman, R., Givoni, M., Bonilla, D. & D. Banister (toim.): *Handbook on Transport and Development*. 736 s. Elgar, Cheltenham.
- Giuliano, G. (1998). Urban Travel Patterns. *Teoksessa* Hoyle, B. & R. Knowles (toim.): *Modern Transport Geography*, 115-134. 2.p. Wiley, Chichester.

- Giuliano, G., Kang, S. & Q. Yuan (2019). Agglomeration economies and evolving urban form. *The Annals of Regional Science*. 63, 377-398.
- Graham, D. J. (2007). Agglomeration, Productivity and Transport Investment. *Journal of Transport Economics and Policy*. 41: 3, 317-343.
- Hajontaluvut (2017). KvantiMOTV. 1.11.2020.  
<[www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/hajontaluvut/hajontaluvut.html](http://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/hajontaluvut/hajontaluvut.html)>
- Hallinto (s.a.). Vehmaan kunta. 1.11.2020. <[www.vehmaa.fi/hallinto/hallintorakenne/](http://www.vehmaa.fi/hallinto/hallintorakenne/)>
- Heinonen, J. (2019). *Uudenkaupungin henkilöjunaliikenne -gradu*. Henkilökohtainen sähköpostiviesti J. Silvolalle. 25.11.2019.
- Hemmilä, I. (2020). Valmet Automotive käynnistää yt-neuvottelut lomautuksista. Satakunnan Kansa. 31.10.2020. <[www.satakunnankansa.fi/a/d155360d-e775-4cff-b451-653246a84600](http://www.satakunnankansa.fi/a/d155360d-e775-4cff-b451-653246a84600)>
- Hjlet, Y. (2020a). Turun matkakeskus nytkähtää eteenpäin. YLE Uutiset. 1.11.2020. <[www.yle.fi/uutiset/3-11188787](http://www.yle.fi/uutiset/3-11188787)>
- Hodgson, F. (2012). Everyday connectivity: equity, technologies, competencies and walking. *Journal of Transport Geography*. 21: 1, 17-23.
- Holvad, T. & S. Leleur (2015). Transport projects and wider economic impacts. *Teoksessa* Hickman, R., Givoni, M., Bonilla, D. & D. Banister (toim.): *Handbook on Transport and Development*. 736 s. Elgar, Cheltenham.
- Hoyle, B. & J. Smith (1998). Transport and development: Conceptual frameworks. *Teoksessa* Hoyle, B. & R. Knowles (toim.): *Modern Transport Geography*, 13-40. 2.p. Wiley, Chichester.
- Ilmastohuoli sai interrailin hurjaan kiitoon (2019). YLE Uutiset. 17.1.2020. <[yle.fi/uutiset/3-10810964](http://yle.fi/uutiset/3-10810964)>
- Jalava, M. (2016). *Uudenkaupungin henkilöjunaliikenteen loppu*. YouTube video, 17:50, julkaistu 17.3.2016. 31.10.2020. <[www.youtube.com/watch?v=KZ71KxOf2vY](http://www.youtube.com/watch?v=KZ71KxOf2vY)>
- Jalonen, T. (1991). Turku-Naantali-Uusikaupunki radan syntyvaiheet. Pro gradu -tutkielma. 149 s. Humanistinen tiedekunta, Suomen historian oppiaine, Turun yliopisto.
- Kauppinen, L. (2020). Uudenkaupungin autotehdas palkkasi tuhansia työntekijöitä ulkomailta asti. Helsingin Sanomat. 31.10.2020. <[www.hs.fi/paivanlehti/03072020/art-2000006559914.html](http://www.hs.fi/paivanlehti/03072020/art-2000006559914.html)>
- Kaupunginvaltuusto (s.a.). Turun kaupunki. 1.11.2020. <[www.turku.fi/luottamuselin/kaupunginvaltuusto](http://www.turku.fi/luottamuselin/kaupunginvaltuusto)>
- Kaupunginvaltuusto (s.a.). Raision kaupunki. 1.11.2020. <[www.raisio.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/paatoksenteko/kaupunginvaltuusto](http://www.raisio.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/paatoksenteko/kaupunginvaltuusto)>
- Kaupunginvaltuusto ja yhteystiedot (s.a.). Uudenkaupungin kaupunki. 1.11.2020.  
<[www.uusikaupunki.fi/kaupunki-ja-hallinto/paatoksenteko/kaupunginvaltuusto/kaupunginvaltuusto-ja-yhteystiedot](http://www.uusikaupunki.fi/kaupunki-ja-hallinto/paatoksenteko/kaupunginvaltuusto/kaupunginvaltuusto-ja-yhteystiedot)>
- Keskiluvut (2003). KvantiMOTV. 1.11.2020. <[www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/keskiluvut/keskiluvut.html](http://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/keskiluvut/keskiluvut.html)>
- Kohl, A. (2017). What is the meaning of transportation system? Azcentral. 5.1.2020.  
<[getawaytips.azcentral.com/what-is-the-meaning-of-transportation-system-12347036.html](http://getawaytips.azcentral.com/what-is-the-meaning-of-transportation-system-12347036.html)>

- Kunnanvaltuusto (s.a.). Maskun kunta. 1.11.2020. <[www.masku.fi/kunta-ja-hallinto/paatoksenteko/kunnanvaltuusto/](http://www.masku.fi/kunta-ja-hallinto/paatoksenteko/kunnanvaltuusto/)>
- Kunnanvaltuusto (s.a.). Mynämäen kunta. 1.11.2020. <[www.mynamaki.fi/kunta-ja-hallinto/paatoksenteko/kunnanvaltuusto/](http://www.mynamaki.fi/kunta-ja-hallinto/paatoksenteko/kunnanvaltuusto/)>
- Kuntastrategia 2025 (s.a.). Mynämäen kunta. 1.11.2020. <[www.mynamaki.fi/kunta-ja-hallinto/strategia/](http://www.mynamaki.fi/kunta-ja-hallinto/strategia/)>
- Kuntavaalit 2017 (2017). Tulospalvelu. Yleisradio. 1.11.2020. <[www.vaalit.yle.fi/tulospalvelu/kv2017](http://www.vaalit.yle.fi/tulospalvelu/kv2017)>
- Kuntien avainluvut (2019). Tilastokeskus. 31.10.2020. <[www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?active1=SSS&year=2019](http://www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?active1=SSS&year=2019)>
- Laaksonen, M. (2014). Varsinais-Suomen paikallisjunaliikenteen kehityspolku. PowerPoint -esitys. 67 s. Varsinais-Suomen liitto. 31.10.2020. <[www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Tietopankki/Julkaisut/2014/Varsinais\\_Suomen\\_paikallisjunaliikenteen\\_kehityspolku.pdf](http://www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Tietopankki/Julkaisut/2014/Varsinais_Suomen_paikallisjunaliikenteen_kehityspolku.pdf)>
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2017). Rautateiden henkilöliikenteen kilpailu avautuu. 31.10.2020. <[www.lvm.fi/-/rautateiden-henkiloliikenteen-kilpailu-avautuu-949421](http://www.lvm.fi/-/rautateiden-henkiloliikenteen-kilpailu-avautuu-949421)>
- Liite 1. Kuntien ja muiden organisaatioiden lausunnot (2018). Varsinais-Suomen liitto. 1.11.2020. <[www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Maankaytto/Alueellisen\\_junaliikenteen\\_pilottihanke/Liite-1.-Varsinais-Suomen-kuntien-ja-muiden-organisaatioiden-lausunnot.pdf](http://www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Maankaytto/Alueellisen_junaliikenteen_pilottihanke/Liite-1.-Varsinais-Suomen-kuntien-ja-muiden-organisaatioiden-lausunnot.pdf)>
- Liite 2. Kysyntäpotentiaali Uudenkaupungin radalla (2018). Varsinais-Suomen liitto. 31.10.2020. <[www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Maankaytto/Alueellisen\\_junaliikenteen\\_pilottihanke/Liite-2.-Kysyntepotentiaali-Uudenkaupungin-radalla.pdf](http://www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Maankaytto/Alueellisen_junaliikenteen_pilottihanke/Liite-2.-Kysyntepotentiaali-Uudenkaupungin-radalla.pdf)>
- Lubbe, B. (2010). Tourism and transport. *Teoksessa* Button, K., Vega, H. & P. Nijkamp (toim.): *A Dictionary of Transport Analysis*, 1.p. 406-407. Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham.
- Lönngqvist, T., Sanches-Pereira, A. & T. Sandberg (2015). Biogas potential for sustainable transport: a Swedish regional case. *Journal of Cleaner Production*. 108, 1105-1114.
- Maakunta (s.a). Varsinais-Suomen liitto. 31.10.2020. <[www.varsinais-suomi.fi/fi/maakunta/maakuntalukuina](http://www.varsinais-suomi.fi/fi/maakunta/maakuntalukuina)>
- Maakuntakeskusten väestöennuste 2040 (2019). Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI. 31.10.2020. <[www.mdi.fi/content/uploads/2019/05/C23\\_vaestoennuste.pdf](http://www.mdi.fi/content/uploads/2019/05/C23_vaestoennuste.pdf)>
- Malokin, A., Circella, G. & P. L. Mokhtarian (2019). How do activities conducted while commuting influence mode choice? Using revealed preference models to inform public transportation advantage and vehicle scenarios. *Transportation Research Part A*. 124, 82-114.
- Maskun kunta strategia vuoteen 2028 (2018). Maskun kunta. 1.11.2020. <[www.masku.fi/media/Strategiakvalt-5.11.2018.pdf](http://www.masku.fi/media/Strategiakvalt-5.11.2018.pdf)>
- Montanari, A. & B. Staniscia (2017). Human Mobility: An Issue of Multidisciplinary Research. *Teoksessa* Dominguez-Mujica (toim.): *Global Change and Human Mobility*, 1-24. Springer, London.
- Myllymäki, P. (2019). *Pro gradu Mynämäki*. Henkilökohtainen sähköpostiviesti J. Silvolalle. 24.11.2019.
- Mäkelä, P. (1981). Maalaiskylästä asemanseuduksi: Vehmaan Vinkkilä n. 1890-1939. *Turun yliopisto/Kulttuurien tutkimuksen laitos/Kansantieteen monistesarja* 18. 125 s.

- Nordin, S. *Tourism of Tomorrow – Travel Trends and Forces of Change*. 97 s. European Tourism Research Institute, Mittuniversitetet, Östersund. 17.1.2020. <[miun.divaportal.org/smash/get/diva2:1660/FULLTEXT01](http://miun.divaportal.org/smash/get/diva2:1660/FULLTEXT01)>
- Nousiaisten strategiassa painotetaan asumista ja liikenneyhteyksiä (2018). Turun Seutusanomat. 1.11.2020. <[www.turunseutusanomat.fi/2018/10/nousiaisten-strategiassa-painotetaan-asumista-ja-liikenneyhteyksia/](http://www.turunseutusanomat.fi/2018/10/nousiaisten-strategiassa-painotetaan-asumista-ja-liikenneyhteyksia/)>
- Nummelin, M. (2018). Turun-Naantalin-Uudenkaupungin rautatie. 152 s. Kustantaja Laaksonen, Keuruu.
- Nutley, S. (1998). Rural Areas: The Accessibility Problem. *Teoksessa* Hoyle, B. & R. Knowles (toim.): *Modern Transport Geography*. 2.p. 185-215. Wiley, Chichester.
- Näin kehitys menee Ruotsissa: junamatkustus +11 %, lentäminen -8 % (2019). Tekniikka ja Talous. 8.1.2020. <[www.tekniikkatalous.fi/uutiset/nain-kehitys-menee-ruotsissa-junamatkustus-11-lentaminen-8-/46663f70-c23a-4022-b0a0-c3d54f87a161](http://www.tekniikkatalous.fi/uutiset/nain-kehitys-menee-ruotsissa-junamatkustus-11-lentaminen-8-/46663f70-c23a-4022-b0a0-c3d54f87a161)>
- Oikeanlaista kemiaa (s.a.). Uudenkaupungin strategia. Uudenkaupungin kaupunki. 1.11.2020. <[www.uusikaupunki.fi/sites/default/files/kaupunki\\_ja\\_hallinto/strategia\\_ja\\_suunnitelmat/uki20300-strategia\\_korj\\_1.1.pdf](http://www.uusikaupunki.fi/sites/default/files/kaupunki_ja_hallinto/strategia_ja_suunnitelmat/uki20300-strategia_korj_1.1.pdf)>
- Pesonen, H. (2019). Pirkanmaa pääsi mukaan alueellisen junaliikenteen pilottiin. Aamulehti. 30.10.2020. <[www.aamulehti.fi/a/201419188](http://www.aamulehti.fi/a/201419188)>
- Pietilä, V. (1976). *Sisällön erittely*. 2.p. 292 s. Gaudeamus, Helsinki.
- Pihkala, E. (2020). Näin VR aina murskaa haaveet lähijunista. *Turun Sanomat* 27.9.2020.
- Pooley, C. (2016). Mobility, Transport and Social Inclusion: Lessons from History. *Social Inclusion*. 4: 3, 100-109.
- Raisio kaupungin strategia 2018-2021 (s.a). Raisio kaupunki. 1.11.2020. <[www.raisio.fi/sites/default/files/media/file/Raisio%20kaupungin%20strategia%202018-2021%201.pdf](http://www.raisio.fi/sites/default/files/media/file/Raisio%20kaupungin%20strategia%202018-2021%201.pdf)>
- Repo, H. (2018). Uudenkaupungin rata sähköistetään turvallisuussyistä. Tekniikka & Talous. 31.10.2020. <[www.tekniikkatalous.fi/uutiset/uudenkaupungin-rata-sahkoistetaan-turvallisuussyista-vaarallinen-kuljetusvaihe-jaa-pois/7bb2ea43-ebe7-3183-b112-7fdeb0198e40](http://www.tekniikkatalous.fi/uutiset/uudenkaupungin-rata-sahkoistetaan-turvallisuussyista-vaarallinen-kuljetusvaihe-jaa-pois/7bb2ea43-ebe7-3183-b112-7fdeb0198e40)>
- Ricci, M., Parkhurst, G. & J. Jain (2016). Transport Policy and Social Inclusion. *Social Inclusion*. 4: 3, 1-6.
- Rodrigue, J-P., Comtois, C. & B. Slack (2013). *The Geography of Transport Systems*. 413 s. 3. p. Routledge, Milton Park.
- Rodrigue, J-P. (2020). *The Geography of Transport Systems*. 456 s. 5. p. Routledge, New York. 5.1.2020. <[transportgeography.org/?page\\_id=284](http://transportgeography.org/?page_id=284)>
- Rosier, K. & M. McDonald (2011). *The relationship between transport and disadvantage in Australia*. CAFCA Resource sheet. 17.1.2020. <[aifs.gov.au/cfca/sites/default/files/publication-documents/rs4.pdf](http://aifs.gov.au/cfca/sites/default/files/publication-documents/rs4.pdf)>
- Rosvall, M. (2018). Turkulaista autonrakentajaa rassaa istua työpäivisin kaksi tuntia bussissa. YLE Uutiset. 31.10.2020. <[www.yle.fi/uutiset/3-10117406](http://www.yle.fi/uutiset/3-10117406)>
- Rosvall, M. (2019). Anttilan perheessä tarvitaan liikkumiseen viisi autoa. YLE Uutiset. 1.11.2020. <[www.yle.fi/uutiset/3-11195970](http://www.yle.fi/uutiset/3-11195970)>

- Saaranen-Kauppinen, A. & A. Puusniekka (2006). *KvaliMOTV – Menetelmäopetuksen tietovaranto*. Yhteiskuntatieteellinen tietovarasto, Tampere. 1.11.2020.  
<[www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L7\\_3\\_2.html](http://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L7_3_2.html)>
- SACTRA (1999). *Transport and the Economy, Final Report*. London: The Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment. Cit. Holvad, T. & S. Leleur (2015). Transport projects and wider economic impacts. *Teoksessa* Hickman, R., Givoni, M., Bonilla, D. & D. Banister (toim.): *Handbook on Transport and Development*. 736 s. Elgar, Cheltenham.
- Scherer, M. & K. Dziekan (2012). Bus or Rail: An Approach to Explain the Psychological Rail Factor. *Journal of Public Transportation*. 15: 1, 75-93.
- Soininvaara, O. (2015). Kaupunkien voitto. Soininvaara.fi. 2.11.2020.  
<[www.soininvaara.fi/2015/10/24/kaupunkien-voitto-6-montako-kaupunkia-suomeen-mahtuu/](http://www.soininvaara.fi/2015/10/24/kaupunkien-voitto-6-montako-kaupunkia-suomeen-mahtuu/)>
- Staffans, A., Tyrväinen, L. & J. Paatero (2011). Luku I: Johdanto *Teoksessa* Staffans, A. & T. Merikoski (toim.): *Miten kestävä matkailualue tehdään?*, 8-19. Aalto yliopisto, Espoo.
- Stanley, J., Currie, G. & J. Stanley (2007). The Way to go? *Tekosessa* Currie, G., Stanley, J. & J. Stanley (toim.): *No way to go: Transport and social disadvantage in Australian communities*. 1.p. 189-199. Monash University ePress, Clayton VIC.
- Stanley, J. & J. Stanley (2017). The Importance of Transport for Social Inclusion. *Social Inclusion*. 5: 4, 108-115.
- Stolp, J. (2019). *Pro gradu -tutkielma -VR*. Henkilökohtainen sähköpostiviesti J. Silvolalle. 27.11.2019.
- Sähköistys luo valmiuksia henkilöliikenteelle (2019). Uudenkaupungin Sanomat. 30.10.20.  
<[www.uudenkaupunginsanomat.fi/2019/01/sahkoistys-luo-valmiuksia-henkiloliikenteelle/](http://www.uudenkaupunginsanomat.fi/2019/01/sahkoistys-luo-valmiuksia-henkiloliikenteelle/)>
- Tervetuloa Jyrkkälään! (s.a). KOy Jyrkkälänpolku Turku. 1.11.2020. <[www.jyrkkala.fi/jyrkkalan-alue/](http://www.jyrkkala.fi/jyrkkalan-alue/)>
- Transit's Role in Environmental Sustainability (2016). Federal Transit Administration. 8.1.20.  
<[www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/environmental-programs/transit-environmentalsustainability/transit-role](http://www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/environmental-programs/transit-environmentalsustainability/transit-role)>
- Tuomi, J. & A. Sarajärvi (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Uudistettu laitos. 205 s. Tammi, Helsinki.
- Turkki, K. (2018). Tunnin junaan Tampereelta Helsinkiin pusketaan eteenpäin. Aamulehti. 31.10.20.  
<[www.aamulehti.fi/a/201191854](http://www.aamulehti.fi/a/201191854)>
- Turku 2029 – Pohjoisen Itämeren kiinnostavin kaupunki (2018). Turun kaupungin päivitetty kaupunkistrategia. 10 s. Turun kaupunki. 1.11.2020.  
<[www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/kaupunkistrategia\\_2018.pdf](http://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/kaupunkistrategia_2018.pdf)>
- Turton, B. & W. Black (1998). Inter-urban transport. *Teoksessa* Hoyle, B. & R. Knowles (toim.): *Modern Transport Geography*. 2.p. 159-183. Wiley, Chichester.
- Turun seudun kansalliset ja kansainväliset osaajavirrat (s.a.). Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI. 31.10.2020.  
<[www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/turun\\_seudun\\_kansalliset\\_ja\\_kansainvaliset\\_osaajavirrat\\_fin\\_al\\_1.pdf](http://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/turun_seudun_kansalliset_ja_kansainvaliset_osaajavirrat_fin_al_1.pdf)>

Uudenkaupungin autotehdas vähentää 222 henkilöä (2006). YLE Uutiset. 31.10.2020. <[www.yle.fi/uutiset/3-5756321](http://www.yle.fi/uutiset/3-5756321)>

Uudenkaupungin radan sähköistäminen on sijoitus teollisuuden kilpailukykyyn ja kotimaiseen elinkeinoelämään (2018). Väylävirasto. 31.10.2020. <[www.vayla.fi/-/uudenkaupungin-radansahkoistaminen-on-sijoitus-teollisuuden-kilpailukykyyn-ja-kotimaiseen-elinkeinoelamaan](http://www.vayla.fi/-/uudenkaupungin-radansahkoistaminen-on-sijoitus-teollisuuden-kilpailukykyyn-ja-kotimaiseen-elinkeinoelamaan)>

Vahe, J. (1991). *Maskun historia II*. 1. p. 425 s. Serioffset, Turku.

Vainio, A. (2019). Lähes miljoona suomalaista miettii vakavasti maallemuuttoa. Maaseudun tulevaisuus. 31.10.2020. <[www.maaseuduntulevaisuus.fi/politiikka/artikkeli-1.764349](http://www.maaseuduntulevaisuus.fi/politiikka/artikkeli-1.764349)>

Valli, R. (2010). Kyselylomaketutkimus *Teoksessa* Aaltola J. & R. Valli (toim.): *Ikkunoita tutkimusmetodeihin I*. 3.p. 261 s. 103 – 127. PS-Kustannus, Jyväskylä.

Valmet Automotive kampanjoi kesällä Turussa (2018). Valmet Automotive. 31.10.2020. <[www.valmet-automotive.com/fi/media/uutiset/valmet-automotive-kampanjoi-kesalla-turussa/](http://www.valmet-automotive.com/fi/media/uutiset/valmet-automotive-kampanjoi-kesalla-turussa/)>

Valtuusto (s.a.). Nousiaisten kunta. 1.11.2020. <[www.nousiainen.fi/paatokset-ja-hallinto/paatoksenteko/toimielimet/kunnanvaltuusto/](http://www.nousiainen.fi/paatokset-ja-hallinto/paatoksenteko/toimielimet/kunnanvaltuusto/)>

Varsinais-Suomen liitto (2018). *Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihanke*. 21 s. Varsinais-Suomen liitto, Turku. 30.10.2020. <[www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Maankaytto/Alueellisen\\_junaliikenteen\\_pilottihanke/Varsinais-Suomen-hakemus-alueellisen-junaliikenteen-pilotiksi-MKH-20181022-hyv.pdf](http://www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Maankaytto/Alueellisen_junaliikenteen_pilottihanke/Varsinais-Suomen-hakemus-alueellisen-junaliikenteen-pilotiksi-MKH-20181022-hyv.pdf)>

Varsinais-Suomen Maakuntastrategia (2014). 70 s. Varsinais-Suomen liitto, Turku. 31.10.2020. <[www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Tietopankki/2014/maakuntastrategia\\_netti.pdf](http://www.varsinais-suomi.fi/images/tiedostot/Tietopankki/2014/maakuntastrategia_netti.pdf)>

Vartiainen, P. (2006). Suomen kaupunkiverkon kehitys ja seutuistuminen. *Teoksessa* Kytömäki, J. & S. Moisio (toim.): *Paikka, kaupunki, valtio – Ihmismääntieteen perspektiivejä*. 1.p. 208 s. 93 – 106. Kirja-Aurora, Turku.

Vehmaan kunta (2018). *Kuntastrategia, kohti 2020-lukua*. 8 s. Vehmaan kunta. 1.11.2020. <[www.vehmaa.fi/wp-content/uploads/2019/02/Vehmaan\\_kuntastrategia\\_26\\_02\\_2018.pdf](http://www.vehmaa.fi/wp-content/uploads/2019/02/Vehmaan_kuntastrategia_26_02_2018.pdf)>

Vehmanen, J. (2020a). Salama iski Naantaliin kuin kirkkaalta taivaalta. *Turun Sanomat* 15.9.2020.

Vehmanen, J. (2020b). Raisiolla ei hinkua lähijunaliikenteen asemapaikaksi. *Turun Sanomat*. 1.11.2020. <[www.ts.fi/uutiset/paikalliset/5064765/Raisiolla+ei+hinkua+lähijunaliikenteen+asemapaikaksi](http://www.ts.fi/uutiset/paikalliset/5064765/Raisiolla+ei+hinkua+lähijunaliikenteen+asemapaikaksi)>

Vehmanen, J. (2020c). Raisio haluaa sittenkin lähijunan pysähdyspaikaksi. *Turun Sanomat*. 1.11.2020. <[www.ts.fi/uutiset/paikalliset/5068057/Raisio+haluaa+sittenkin+lähijunan+pysähdyspaikaksi++vs+kaupunginjohtajan+esitys+nurin](http://www.ts.fi/uutiset/paikalliset/5068057/Raisio+haluaa+sittenkin+lähijunan+pysähdyspaikaksi++vs+kaupunginjohtajan+esitys+nurin)>

Venables, A. J. (2004). *Evaluating Urban Transport Improvements: Cost-Benefit Analysis in the Presence of Agglomeration and Income Taxation*. CEP Discussion Paper No 651. 25 s. Centre for Economic Performance, London School of Economics and Political Science, London.

Vilen, J. (2020). Varsinais-Suomessa olisi kova tarve paikallisjunaliikenteelle. *Turun Seutusanommat*. 30.10.2020. <[www.turunseutusanommat.fi/2020/06/varsinais-suomessa-olisi-kova-tarve-paikallisjunaliikenteelle/](http://www.turunseutusanommat.fi/2020/06/varsinais-suomessa-olisi-kova-tarve-paikallisjunaliikenteelle/)>



VR: Junamatkustuksen suosio kasvoi viime vuonna, kovin nousu reitillä Helsinki–Oulu (2018). YLE Uutiset. 8.1.2020. <[yle.fi/uutiset/3-10017031](http://yle.fi/uutiset/3-10017031)>

Vuoristo, K. & N. Vesterinen (2001). *Lumen ja suven maa; Suomen matkailumaantiede*. 1.p. 345 s. WSOY, Porvoo.

Väestöennuste kunnittain ja maakunnittain vuoteen 2040 (2004). Tilastokeskus. 1.11.2020. <[www.tilastokeskus.fi/til/vaenn/2004/vaenn\\_2004\\_2004-09-20\\_tau\\_002.html](http://www.tilastokeskus.fi/til/vaenn/2004/vaenn_2004_2004-09-20_tau_002.html)>

Yang, H. & K. Steensma (2014). When do firms rely on their knowledge spillover recipients for guidance in exploring unfamiliar knowledge? *Research Policy*. 43: 1, 1496-1507.

Yli-Jokipii, P. (2006). Suomalaisen kaupunkimaantieteen rakentuminen. *Teoksessa* Kytömäki, J. & S. Moisio (toim.): *Paikka, kaupunki, valtio – Ihmiskaantieteen perspektiivejä*. 1.p. 208 s. 15 – 38. Kirja-Aurora, Turku.

Załoga, E. & D. Milewski (2013). The impact of transport on regional development. *Teoksessa* Sobczak, E. & A. Raszkowski (toim.): *Regional Economy in Theory and Practice*. Publishing House of Wrocław University of Economics, Wrocław.

## Uudenkaupungin radan matkustajaliikenteen vaikutukset



Turun yliopisto  
University of Turku

Tervetuloa vastaamaan Uudenkaupungin radan radanvarsikuntien kunnallispäättäjäille suunnattuun kyselyyn. Tämän kyselyn tuloksia käytetään aineistona talouden ja innovaatioiden maantieteellisen tutkimuksen Pro gradu -tutkielmassa, jonka aiheena ovat Uudenkaupungin radan matkustajaliikenteen oletetut vaikutukset. Tutkielman tarkoituksena ei ole esimerkiksi ottaa kantaa matkustajaliikenteen kannattavuuteen tai tehdä ratateknistä selvitystä, vaan selvittää, minkälaisia näkökulmia aiheeseen kunnallisilla päätöksentekijöillä on.

Uudenkaupungin radalla viitataan tässä kyselyssä Turun ja Uudenkaupungin väliseen Suomen rataverkon osaan. Rata kulkee Raision, Maskun, Nousiaisten, Mynämäen ja Vehmaan kuntien kautta. Rata on rakennettu vuosina 1918-1925 ja matkustajaliikenne on lopetettu vuodenvaihteessa 1992-93. VR ja Varsinais-Suomen Liitto ovat sen jälkeen tehneet useita selvityksiä matkustajaliikenteen uudelleenaloittamisesta, joista viimeisin tehtiin vuonna 2018 kansallisen pilottihankehakemuksen yhteydessä.

Kaikki vastaukset käsitellään täysin luottamuksellisesti, eivätkä vastaajat ole millään tavoin tunnistettavissa analyseissa tai tuloksissa. Mikäli haluat lisää tietoa kyselystä tai pro gradu -tutkielmastani, annan mielelläni lisätietoja sähköpostilla ([jomisi@utu.fi](mailto:jomisi@utu.fi)).

Kiitos!

Joona Silvola, Turun yliopiston opiskelija.

### 1. Sukupuolesi

- Nainen  
 Mies  
 En halua vastata

### 2. Ikäsi

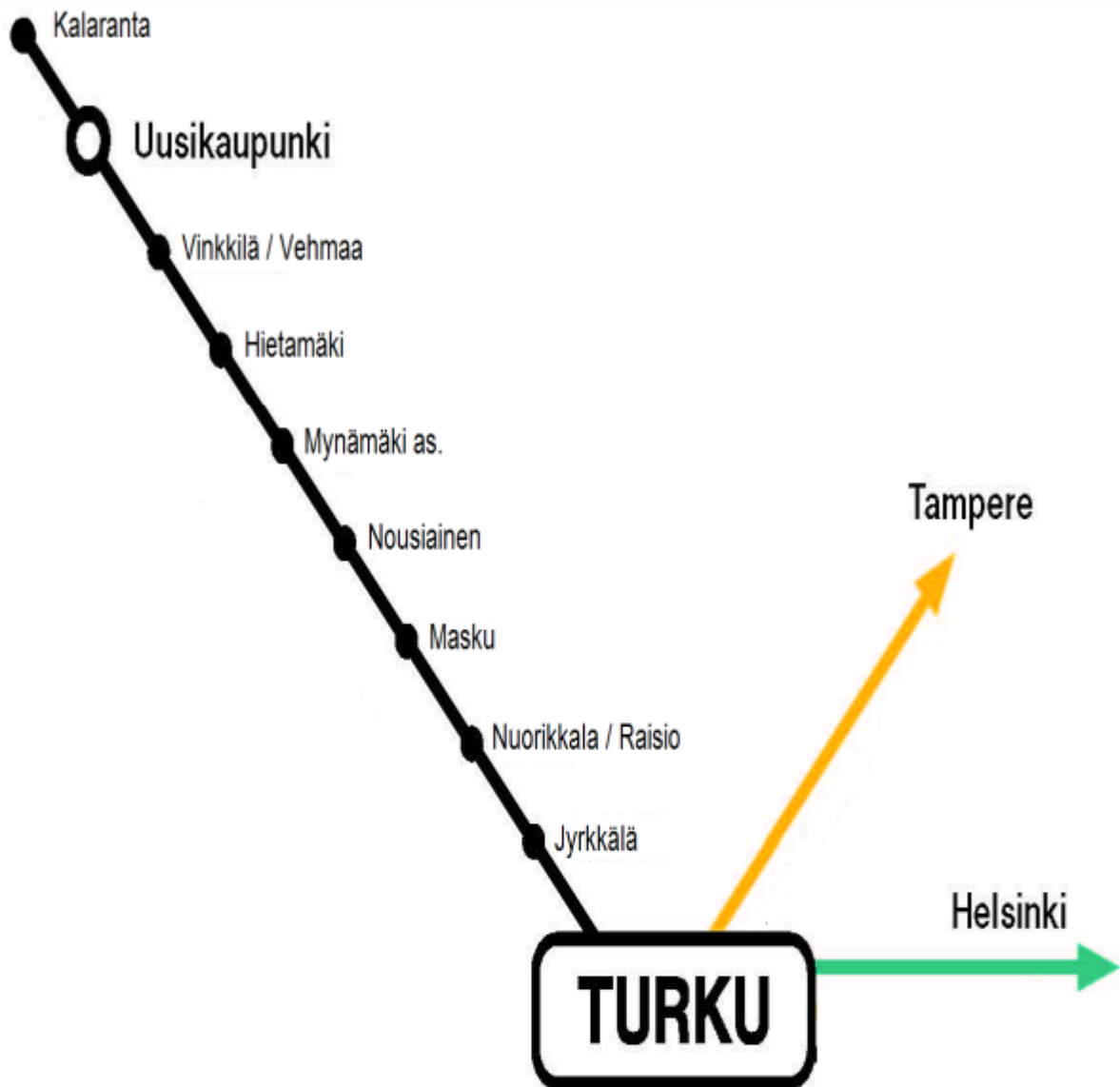
- 18-29       30-39       40-49  
 50-59       60-69       70-79  
 80+       En halua vastata

### 3. Kotikuntasi

- Masku  
 Mynämäki  
 Nousiainen  
 Raisio  
 Turku  
 Uusikaupunki  
 Vehmaa  
 En halua vastata

### 4. Poliittinen ryhmäsi

- KD       SDP  
 Kesk.       Vas.  
 Kok.       Vihr.  
 PS       En halua vastata  
 RKP       Muu, mikä?



Matkustajaliikenteestä Uudenkaupungin radalla on monia eri selvityksiä. Käytä tämän kuvan mukaisia liikennöintipaikkoja pohjana vastauksillesi. Matka-ajan oletetaan olevan nopeampi kuin muilla liikennöintitavoilla. Kartta: Silvola 2020, mukaillen Vilen 2020.

### 5. Kannatan säännöllisen matkustajaliikenteen aloittamista Uudenkaupungin radalla

Täysin eri mieltä  0  Täysin samaa mieltä

**6. Matkustajaliikenne Uudenkaupungin radalla olisi erittäin hyödyllistä kuntani elinvoiman kannalta**



**7. Matkustajaliikenteelle Uudenkaupungin radalla on kunnassani kysyntää**



**8. Moni kuntani asukas vaihtaisi auton junaan päivittäisessä liikkumisessaan matkustajaliikenteen alkaessa Uudenkaupungin radalla**



**9. Juna on linja-autoa ja henkilöautoa turvallisempi ja mukavampi liikkumismuoto**



**10. Liikenne Uudenkaupungin radalla parantaisi oleellisesti kuntani saavutettavuutta**



**11. Mitä vaikutuksia matkustajaliikenteellä Uudenkaupungin radalla olisi kunnallesi? Valitse seuraavista vaihtoehdoista viisi tärkeintä kuntaasi koskien. Mukana on myönteisiä ja kielteisiä vaikutuksia eri aihepiireistä**

**Junayhteys... \***

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> yhdistää kuntani osaksi Turun kaupunkiseutua                           | <input type="checkbox"/> yhdistää kuntani osaksi Uudenkaupungin seutua                            |
| <input type="checkbox"/> yhdistää Turun kaupunkiseudun ja Vakka-Suomen yhdeksi kaupunkiseuduksi | <input type="checkbox"/> mahdollistaa työssäkäynnin Turussa kunnastani                            |
| <input type="checkbox"/> mahdollistaa työssäkäynnin Uudessakaupungissa kunnastani               | <input type="checkbox"/> mahdollistaa työssäkäynnin Helsingissä kunnastani                        |
| <input type="checkbox"/> laajentaa kuntani asukkaiden työllistymismahdollisuuksia               | <input type="checkbox"/> vaikuttaa negatiivisesti kuntani asukkaiden työllistymismahdollisuuksiin |
| <input type="checkbox"/> parantaa paikallisten yritysten työntekijöiden saatavuutta             | <input type="checkbox"/> heikentää paikallisten yritysten työntekijöiden saatavuutta              |
| <input type="checkbox"/> työllistää itsessään monta kuntani asukasta                            | <input type="checkbox"/> johtaa uusien yritysten syntyyn  |
| <input type="checkbox"/> parantaa matkailu-alan mahdollisuuksia kunnassani                      | <input type="checkbox"/> tuo kunnan palveluille ja kaupoiille uusia asiakkaita                    |
| <input type="checkbox"/> suuntaa kuntani asukkaiden palveluiden käyttöä Turkuun                 | <input type="checkbox"/> suuntaa kuntani asukkaiden palveluiden käyttöä U:kiin                    |
| <input type="checkbox"/> suuntaa kuntani asukkaiden palveluiden käyttöä muualle                 | <input type="checkbox"/> keskittää uudisrakentamisen juna-asemien läheisyyteen                    |
| <input type="checkbox"/> nostaa kiinteistöjen arvoa kunnassani                                  | <input type="checkbox"/> laskee kiinteistöjen arvoa kunnassani                                    |
| <input type="checkbox"/> nostaa kiinteistöjen arvoa vain aseman läheisyydessä                   | <input type="checkbox"/> tekee kunnastani houkuttelevamman asuinpaikan työkäisille                |
| <input type="checkbox"/> tekee kunnasta houkuttelevamman asuinpaikan lapsiperheille             | <input type="checkbox"/> tekee kunnastani houkuttelevamman asuinpaikan eläkeläisille              |
| <input type="checkbox"/> tekee kunnasta houkuttelevamman asuinpaikan opiskelijoille             | <input type="checkbox"/> helpottaa lasten ja nuorten liikkumista                                  |
| <input type="checkbox"/> helpottaa liikuntarajoitteisten liikkumista                            | <input type="checkbox"/> helpottaa eläkeläisten liikkumista                                       |
| <input type="checkbox"/> tekee kunnastani ympäristöystävällisemmän                              | <input type="checkbox"/> lisää liikenteen päästöjä  |
| <input type="checkbox"/> vähentää liikenteen päästöjä   | <input type="checkbox"/> tuo mukanaan negatiivisia vaikutuksia luontoon                           |
| <input type="checkbox"/> lisää liikenteen melua   | <input type="checkbox"/> vähentää liikenteen melua  |
| <input type="checkbox"/> lisää liikenneonnettomuuksien määrää                                   | <input type="checkbox"/> vähentää liikenneonnettomuuksien määrää                                  |
| <input type="checkbox"/> lisää kunnallisia menoja   | <input type="checkbox"/> vähentää kunnallisia menoja  |
| <input type="checkbox"/> vaikuttaa positiivisesti kunnan imagoon                                | <input type="checkbox"/> ei vaikuta kuntaani millään tavalla                                      |
| <input type="checkbox"/> Muu, mikä? <input type="text"/>  | <input type="checkbox"/> Muu, mikä? <input type="text"/>  |
| <input type="checkbox"/> Muu, mikä? <input type="text"/>  | <input type="checkbox"/> Muu, mikä? <input type="text"/>  |

Voit valita 1 ja 5 vaihtoehdon väliltä

Valitut vaihtoehdot: 0

**12. Jäikö jotain kysymättä? Haluatko yleisesti kommentoida kyselyä tai matkustajaliikennehanketta? Sana on vapaa!**


500 merkkiä jäljellä