

Jyri Lammela

MITEN JA MIKSI PYSÄYTTÄÄ JUNA?

Kuntien vaikutuskeinot sekä vaikuttimet
matkustajajunaliikenteen aloittamiseksi
jo olemassa olevilla rataosilla

Johtamisen ja talouden tiedekunta
Ympäristöpolitiikka ja aluetiede
Pro gradu -tutkielma
Huhtikuu 2023

TIIVISTELMÄ

Jyri Lammela: Miten ja miksi pysäyttää juna? Kuntien vaikutuskeinot sekä vaikuttimet matkustajajunaliikenteen aloittamiseksi jo olemassa olevilla rataosilla

Pro gradu -tutkielma

Tampereen yliopisto

Hallintotieteiden tutkinto-ohjelma, ympäristöpolitiikka ja aluetiede

Huhtikuu 2023

Kuntien konkreettiset toimet joukkoliikenteen kehittämiseksi ovat olleet kasvussa koko 2000-luvun. Syitä on useita, kuten urbanisaatio eli kaupungistuminen, ihmisten muuttuneet asumis- ja liikkumispreferenssit, ilmasto-uholi, hiilineutraalisuustavoitteet, elinvoima- ja vetovoimatekijät sekä alueiden välinen kilpailu. Raideliikenne onkin kokenut renessanssin. Uusia raideliikennehankkeita on käynnissä useissa kunnissa. Raitovaunu ja duoraitiojuna ovat kunnista kiinnostavia joukkoliikennemuotoja, mutta niiden käyttöönotto vaatii merkittäviä investointeja. Samanaikaisesti on tarjolla käyttämätöntä potentiaalia. Suomen rautatierataverkon pituus on 5926 km ja Suomen 309 kunnasta 77 ovat sellaisia, jotka rautatie lävistää, mutta rataosalla ei ole matkustajajunaliikennettä tai matkustajajunaliikenteen junat eivät pysähdy kunnan alueella. Tämä tutkimus etsii vastauksia siihen kysymykseen, miksi kunnat, joiden alueella on rautatie, tekevät työtä sen eteen, että matkustajajunat pysähtyisivät kunnan alueella.

Rautatie on klassinen esimerkki polkuriippuvuusteorian toimivuudesta. Polkuriippuvuus on prosessi, jonka seurauksena nyt havaittava tilanne on kyseisen prosessin historian synnyttämä. Nähtävillä oleva nykyinen tilanne on siten riippuvainen omasta historiastaan ja kuvaa ilmiötä, jossa jossakin hetkessä tehdyt valinnat vaikuttavat tulevaisuuden valintamahdollisuuksiin, koska kaikki tehdyt valinnat merkitsevät muiden vaihtoehtojen hylkäämistä.

Toimiva joukkoliikenne on vetovoima- ja kilpailutekijä sekä ilmentää kunnan elinvoimaa. Alueen vetovoima ja kilpailutekijät kertovat alueen kyvystä houkuttaa asukkaita ja yrityksiä. Toimiva ja vähäpäästöinen joukkoliikenne, kuten raideliikenne, on avuksi tässä kilpailussa. Elinvoima tarkoittaa elinkykyä, elinvoimaisuutta, vireyttä, vitaalisuutta sekä kykyä elää ja kasvaa kestäväällä tavalla.

Tutkielman tulosten perusteella kunnilla on vaikutuskeinoja ja rohkeutta edistää matkustajajunaliikenteen aloittamista yhteistyön ja omien ratkaisujen keinoin. Kunnat luottavat vapaiden markkinoiden toimintaan tässä asiassa, mutta tekevät oman osansa nopeuttaakseen tavoitteen toteutumista.

Avainsanat: elinvoima, Kangasala, kilpailu, kunnat, Lohja, polkuriippuvuus, Rauma, raideliikenne, tapaustutkimus, vetovoima, Ylöjärvi

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck –ohjelmalla.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
1.1	Tutkimuskysymykset.....	3
1.2	Ilmastonmuutos	4
1.2.1	Valtion toimet ja ilmastositoumukset	5
1.2.2	Kuntien toimet.....	6
1.2.3	Liikenteen päästöt	7
1.3	Elinvoima	8
2	TUTKIELMAN TEOREETTINEN VIITEKEHYS JA KÄSITETAUSTA	10
2.1	Polkuriippuvuus.....	10
2.1.1	Polkuriippuvuus ja rautatie	12
2.1.2	Polkuriippuvuus ja joustavuus	13
2.1.3	Polkupertentiaali	14
2.2	Alueiden välinen kilpailu	15
2.2.1	Kilpailu yrityksistä ja yhteisöistä.....	16
2.2.2	Kilpailu vetovoimaisista kohteista, työvoimasta ja asukkaista.....	18
2.2.3	Kilpailu uusista liikenneinfrastruktuurihankkeista ja liikenneinfrastruktuuria ylläpitävistä investoinneista	19
2.3	Alueen kilpailukyky	20
2.4	Kuntien elinvoima sekä elinvoimaisuus.....	21
3	TUTKIMUSOTE	24
3.1	Kvalitatiivinen tapaustutkimus.....	24
3.2	Luotettavuus	26
4	TUTKIMUSKOHTEET JA NIIDEN VALINTA	30
4.1	Tutkimuskohteet eli analysointiyksiköt.....	31
4.1.1	Kangasala	31
4.1.2	Lohja	33
4.1.3	Rauma	35
4.1.4	Ylöjärvi	37

4.2	Väestökehitys ja hiilidioksidipäästöt.....	39
5	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS	42
5.1	Aineiston hankinta haastattelemalla	42
5.2	Haastattelujen toteutus	43
5.3	Menetelmänä aineistolähtöinen sisällönanalyysi	44
6	TULOKSET JA NIIDEN TULKINTA	45
6.1	Polkupotentiaalia	45
6.2	Raideliikenne elinvoimatekijänä	46
6.3	Raideliikenne kaupunkikehityshankkeena	47
6.4	Vaikuttamiskeinot	48
6.4.1	Vaikuttajaviestintä	48
6.4.2	Yhteistyö	48
6.5	Kuntien omat toimet	49
6.6	Uudet avaukset	51
6.7	Kuntien erityispiirteisiin liittyvät tekijät	52
7	TULOSTEN TARKASTELU	54
7.1	Polkuteoria sekä veto- ja elinvoima	54
7.2	Raideliikenne ja kunnan imago	55
7.3	Raideliikenne ja hiilidioksidipäästöjen vähentäminen	56
8	POHDINTA	59
8.1	Havainnot	59
8.2	Kiinnostavia jatkotutkimuksen aiheita	61
SANASTO		63
LÄHTEET		64

KUVIOT

Kuvio 1. Alueiden tutkimus 2022 -tutkimuksen indikaattorit.	23
Kuvio 2. Suomen rataverkko.	30
Kuvio 3. Rautatiet Kangasalan lähialueella.	32
Kuvio 4. Rautatiet Lohjan lähialueella.	34
Kuvio 5. Rautatiet Rauman lähialueella.	36
Kuvio 6. Rautatiet Ylöjärven lähialueella.	38
Kuvio 7. Kohdekuntien väestökehitys 1991–2021.	39
Kuvio 8. Kohdekuntien hiilidioksidipäästöt.	40
Kuvio 9. Kohdekuntien hiilidioksidipäästöt 2011 ja ennuste 2021.	41

1 JOHDANTO

Kunnat ovat innostuneita joukkoliikenteen kehittamisestä, vaikka kunnilla ei ole lakisääteistä tehtävää järjestää avoimia joukkoliikennepalveluja. Palvelujen tarjoamisessa on siten suuria eroja kuntien kesken. Tiheään asutuilla alueilla kunnat huolehtivat, että tarjolla on toimiva joukkoliikkejärjestelmä ja harvaan asutuilla alueilla kunnat yleisesti tukevat työmatka- ja asiointiliikennettä. Kunnilla on kuitenkin yksi lakisääteinen velvoite kuljetusten järjestämisestä. Perusopetuslain pykälä 32 määrittelee koululaiskuljetusten järjestämisen kunnan tehtäväksi tietyin ehdoin.

Kuntien kiinnostus joukkoliikenteen kehittämiseen ja kuntien konkreettiset toimet ovat olleet kasvussa koko 2000-luvun. Syitä on useita, kuten ihmisten muuttuneet asumis- ja liikkumispreferenssit, ilmastohuoli, hiilineuraalisuustavoitteet, elinvoima- ja vetovoimatekijät sekä alueiden välinen kilpailu. Urbanisaatio eli kaupungistuminen on yhdessä kasvaneen ilmastohuolen sekä kallistuneen yksityisautoilun kanssa lisänneet asukkaiden kiinnostusta yksityisautoilun sijaan käyttää joukkoliikennettä. Tästä syystä kuntien maankäytön suunnittelussa ollaan siirtymässä autokaupunki-kaupunkirakennejärjestelmästä takaisin joukkoliikennejärjestelmään (Kosonen 2007, 95). Historiallisesti otetaan siis askel taaksepäin. Kunnat pyrkivät vastaamaan asukkaiden vaatimukseen muuttamalla liikennejärjestelmiään sekä liikkumismallejaan tehdäkseen niistä toimivampia ja mukauttaakseen ne kestäväen kehityksen tavoitteiden sekä ilmastonmuutokseen sopeutumisen kanssa (Newman & Kenworthy 2015, 209). Muutokset näkyvät tarjonnan, palvelujen sekä esimerkiksi matkaketjujen toimivuuden parantumisena.

Kuntien taajamien kasvaessa liikennemäärien kasvaminen on johtanut tilanteisiin, joissa liikenteen ruuhkien vähentämiseksi suuret katuhankkeet olisivat tarpeellisia. Paradoksaalisesti uusien teiden rakentaminen tai nykyisten teiden kehittäminen vain lisäävät liikennettä (Gehl, Viinikainen, Päivänen, Hammarsten & Tuurnala 2018, 8). Liikenteen ruuhkautuminen lisää merkittävästi sen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä. Tämä selittyy sillä, että ruuhkissa moottoriajoneuvojen pakokaasupäästöt ovat matkakilometriä kohti merkittävästi suuremmat kuin normaalisti etenevässä liikennevirrassa (Laakso & Loikkanen 2004, 324). Laakson ja Loikkasen (2004, 336) mukaan ”ruuhkautumisen hallinnasta on kuitenkin tullut yhteiskunnan tärkein motiivi edistää ja tukea joukkoliikennettä”. Raideliikenne on keino siirtää ihmisiä ja yksityisautoja pois tie- ja katuverkosta. Toimivan joukkoliikenteen kehittäminen auttaa kuntia myös ilmastopäästöjen vähentämisessä ja

samalla joukkoliikenne vähentää yksityisautoiluun kannustavan tieinfrastruktuurin rakentamisen tarvetta. Edellä kuvatuista syistä Newman ja Kenworthy (2015, XIII) päätyvät julistamaan, että ”suunnitteluparadigma, joka mahdollisti kaupunkien rakentamisen auton ympärille, on nyt käytännössä kuollut”.

Vuoden 2019 hallitusohjelmassa todetaan, että ilmastonmuutoksen torjunta tulee huomioida kaavoituksessa sekä yhdyskuntarakenteen tulee tukea ilmastonmuutokseen sopeutumista suosimalla kevytliikennettä sekä joukkoliikennettä (Hallitusohjelma 2019, 49).

Hiilidioksidipäästöjen hillitsemiseksi monet kunnat ovat, yhtenä keinona muiden joukossa, päättäneet lisätä joukkoliikennettä sekä ryhtyä sähköistämään sitä. Raideliikenne onkin kokenut renessanssin. Newmanin ja Kenworthyn (2015, 8) mukaan käynnissä on suuri maailmanlaajuinen rautatieliikenteen elpyminen, joka koskee kevyttä raideliikennettä kuten raitiovaunuja ja metroa, raskasta raideliikennettä sekä suurnopeusjunia. Ylen (2014) uutisen mukaan pelkästään Yhdysvalloissa noin kolmekymmentä kaupunkia on aloittanut tai on aloittamassa raitiovaunuliikenteen. Maailman suurkaupungeissa tutkitaan myös sitä, kuinka kaupunkijunat yhdessä suuren moottoritieinfrastruktuurin purkamisen kanssa elvyttäisivät kaupunkiympäristöä (Newman & Kenworthy, 2015, XIII).

Myös Suomessa on käynnissä samansuuntainen kehitys. Tampereen raitiotie avattiin liikenteelle 2021 (kuvio 3.), Helsingissä ja Espoossa liikkuvan metron toistaiseksi viimeisin laajennus valmistui 2022 ja Helsinkiin sekä Espooseen rakennettava pikaraitiolinja, Raide-Jokeri, valmistuu 2023 (Sibakov 2021; Länsimetro 2022; Raide-Jokeri 2023). Turun raitiotien valmistelu etenee, rakentamispäätös voidaan tehdä 2024 tai 2025 (Turun kaupunki 2023). Pissaradan, Helsingin keskustan alle suunniteltu lähijunien kaupunkiratalenkki, tarpeellisuutta pohditaan, vaikka suunnitelmat ovat valmiit (Aalto 2022). Helsingin ja Turun välistä rataa halutaan suoristaa ja matka-aikaa siten lyhentää. Samaa suunnitellaan myös Helsingin ja Tampereen väliselle radalle. (Turun Tunnin Juna 2022; Suomirata 2022) Väyläviraston (2023a) mukaan tätä kirjoittaessa on käynnissä tai suunnitteilla 75 ratahanketta.

Kujalan, Hakalan ja Vierulan (2021, 24) mukaan toimiva joukkoliikenne on myös vetovoimatekijä, joka houkuttelee ihmisiä alueelle. Charles Landry on tutkinut luovia kaupunkeja ja luonut mittariston, Creative City Indexin, joka kertoo paikalle, tässä tapauksessa kaupungille, kuinka hyvin sillä menee. Indeksi perustuu noin kymmeneen poikkileikkaavaan osa-alueeseen kuten työllisyys, teollisuus, yhteiskunnan aktiivisuus, äänestystottumukset ja maantieteellinen sijainti sekä saavutettavuus. (Landry 2022.) Aron (2016, 5) mukaan alueen vetovoimatekijät voidaan jakaa seuraaviin ryhmiin:

kovat ja pehmeät vetovoimatekijät; identiteetti-, maine- ja sijaintitekijät sekä villit kortit. Sijainti suhteessa tuotannontekijöihin, tehokkaat liikenneyhteydet ja paikan saavutettavuus ovat keskeisiä vetovoimatekijöitä (Aro 2016, 12). Laakson ja Loikkasen (2004, 81) mukaan myös paikalliset julkiset palvelut, ympäristö ja turvallisuus ovat tekijöitä, jotka vaikuttavat alueen vetovoimaan.

Vetovoiman tuoma paikan kasvu voidaan nähdä myös elinvoiman kasvuna. Kuntaliiton mukaan asuntopolitiikka, maankäyttö ja joukkoliikenne ovat toimenpiteitä, joilla edistetään kuntien elinvoimaa (Kuntaliitto 2018). Veto- ja elinvoima kuvaavat alueen menestymistä. Ne ovat siten kilpailutekijöitä alueiden välisessä kilpailussa. Tämä kilpailu on totista ja kaikki alueet osallistuvat siihen rakentaen imagoaan sellaiseksi, että se houkuttelisi asukkaita, yrityksiä, työvoimaa ja investointeja voimaannuttamaan aluetta. Vähäpäästöinen joukkoliikenne, kuten raideliikenne, on avuksi tässä kilpailussa.

1.1 Tutkimuskysymykset

Käytössä oleva rataverkko läpäisee 174 kuntaa Suomen 309 kunnasta. Näistä 174 kunnasta 97 kunnan asukkaat voivat käyttää matkustajajunia liikkumiseen astumalla junan kyytiin oman kunnan alueella olevalta asemalta tai seisakkeelta, mutta 77 kunnan asukkaat joutuvat matkustamaan johonkin toiseen kuntaan ennen kuin he ovat matkustajajunien palvelujen piirissä. Tilanne, jossa liikennekelpoinen junarata on kunnan alueella, mutta radalla ei ole matkustajajunaliikennettä tai matkustajajunat eivät pysähdy kunnan alueella, on kuntalaisten näkökulmasta kysymyksiä herättävä. Kuntalaiset toivovat joukkoliikenteen kehittämistä ja luonnollisesti kehitystoiveet nojaavat jo olemassa olevaan raideinfrastruktuuriin varsinkin, jos matkustajajunat ovat aikaisemmin, historiassa, pysähtyneet kunnan alueella yhdellä tai useammalla asemalla tai seisakkeella. Kunnalla organisaationa ei ole velvoitetta järjestää avoimia joukkoliikennepalveluja mutta lähtökohtaisesti kuntalaiset niitä odottavat ja toisaalta kunnat niitä laajalti järjestävät kunkin kunnan resurssit tai tavoitteet, kuten kasvihuonekaasujen vähentämisen, huomioiden.

Tämä tutkimus etsii vastauksia siihen kysymykseen, miksi kunnat, joiden alueella on rautatie, tekevät työtä sen eteen, että matkustajajunat pysähtyisivät kunnan alueella.

Tutkimuskysymykseni ovat:

- Miksi raidematkustajaliikenteen aloittamista tavoitellaan tutkittavissa kunnissa?
- Mitkä ovat pääkeinot tavoitteen saavuttamiseksi?

1.2 Ilmastonmuutos

Ilmasto-opiaan (2017) mukaan maapallon lämpötila on vuodesta 1880 lähtien noussut noin 0,85 °C 2010-luvun alkuun mennessä. Vaikka ilmastoon vaikuttavat monet tekijät, on ilmaston lämpeneminen seurausta ihmisen toiminnasta, kuten fossiilisten polttoaineiden (hiilen, öljyn ja kaasun) polttamisesta. Tämä muutos on suurimpia globaaleja kriisejä kirjoitetun historian aikana (United Nations 2023a).

Huoli hiilidioksidipäästöjen vaikutuksesta maan päällä mitattujen lämpötilojen muutokseen ei ole uusi. Tukholman teknisen korkeakoulun professori ja tuleva kemian nobelisti Svante Arrhenius julkaisi jo huhtikuussa 1896 havaintonsa ja huolensa ilmaston lämpenemisestä kivihiilen ja öljyn käytön seurauksena (Arrhenius 1896; Kuisma 2019, 19–20; Nobel Prize 2023). Kasvihuonekaasuja on muitakin, mutta hiilidioksidi (CO₂) on niistä pahamaineisin. Metaani (CH₄) on laskennallisesti monikertaisesti pahempi, mutta sen elinikä ilmakehässä on vähintäänkin kymmenesosa hiilidioksidin eliniästä. (Koskinen 2021, 24–28.) Kasvihuoneilmiö syntyy kun ilmakehässä olevat kaasut, kuten edellä mainitut hiilidioksidi ja metaani mutta myös vesihöyry, estävät maapallolta lähtevää pitkäaaltoista säteilyä poistumasta ilmakehästä avaruuteen ja samanaikaisesti eivät estä auringon säteilyn kulkua. Seurauksena on ilmaston lämpiäminen. (Suomen Akatemia 1996, 2.)

Ilmastonmuutos vaikuttaa negatiivisesti elävään luontoon kaikkialla maapallolla (WWF 2022). Ilmastonmuutoksen seuranta ja toteaminen on mahdollista pitkillä aikasarjoilla globaaleista sekä paikallisista lämpötiloista ja kasvihuonekaasujen pitoisuuksista. Myös ilmaston ääri-ilmiöiden lisääntyminen kertoo muutoksesta. Indikaattoreina käytetään meren pinnan korkeutta, merien happamoitumista sekä jään määrää arktisilla alueilla. (Stocker 2014, 130–137.)

1.2.1 Valtion toimet ja ilmastositoumukset

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) eli hallitustenvälinen ilmastomuutospaneeli perustettiin 1988 Maailman ilmatieteen järjestö WMO:n ja YK:n ympäristöohjelma UNEP:n toimesta tukemaan ilmastopoliittista päätöksentekoa. Suomessa Ympäristöministeriön asettama kansallinen IPCC-työryhmä valmistelelee Suomen osallistumista IPCC:n toimintaan. (Ilmatieteen laitos 2023.)

Pariisin ilmastopöytäkirja 2015 oli merkittävä askel ilmastomuutoksen torjunnassa, koska ensimmäistä kertaa sitova sopimus toi kaikki kansat yhteen ilmastomuutoksen torjumiseksi. Sopimuksen tarkoituksena on rajoittaa ilmaston lämpiäminen selvästi alle 2 °C, mieluiten 1,5 °C:seen verrattuna esiteolliseen aikaan. (United Nations 2023b.) Suomi ratifioi Pariisin ilmastopöytäkirjan 11.11.2016 (Ympäristöministeriö 2016). Tätä kirjoitettaessa 194 sopimusosapuolta on liittynyt sopimuksen (United Nations 2023c).

EU-lainsäädännön mukaan vuoteen 2030 mennessä Suomen on vähennettävä kasvihuonekaasupäästöjään 39 prosentilla. Vertailuvuotena on vuosi 2005. (Traficom, 2022.) Kasvihuonekaasuiksi kutsutaan kasvihuoneilmiötä aiheuttavia aineita. Ilmastomuutoksen kannalta merkittävimpiä luonnossa esiintyviä kaasuja ovat dityppioksidi, hiilidioksidi, metaani, otsoni ja vesihöyry. Myös monet synteettisistä kemikaaleista kuten kloorifluoratut hiilivedyt sekä fluori- ja bromiyhdisteet ovat voimakkaita kasvihuonekaasuja. (Ilmasto 2020.)

Kansallinen ilmasto- ja energiastrategia on yhteenveto toimista, joilla Suomi pyrkii täyttämään EU:n vuoden 2030 ilmastovelvoitteet, saavuttamaan ilmastolain mukaisen kasvihuonekaasujen vähentämistavoitteen vuoteen 2030 mennessä ja tavoitteen kansallisesta hiilineutraalisuudesta vuoteen 2035 mennessä. Liikenteen osalta tavoite on, että kaikista liikennepolttoaineista sähköpolttoaineet ovat kolme prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Sähköpolttoaineilla tarkoitetaan hiilidioksidista ja vedestä sähköenergialla tehtyä synteettistä polttoainetta. Kansallisessa ilmasto- ja energiastrategiassa todetaan, että koko liikennejärjestelmän energiatehokkuutta parannetaan kehittämällä maantiekuljetusten energiatehokkuutta, liikenteelle suunnattuja palveluja ja kevyen liikenteen olosuhteita. Lisäksi päästöttömään liikenteeseen pyritään erilaisilla hankintatuilla ja kevyen- sekä joukkoliikenteen tuilla. (Huttunen, Kuuva, Kinnunen, Lemström & Hirvonen 2022, 3, 33–35, 81; Sutinen 2021.)

Kansallisessa ilmasto- ja energiastrategiassa esitetään tavoite, että yksityisautoilu ei enää kasvaisi vaan lisääntyvä tarve liikkua paikasta toiseen ohjattaisiin ”kestäviin liikennemuotoihin”. Henkilöautoliikenteen osuus tieliikenteen päästöistä oli vuonna 2020 52,8 prosenttia. Julkinen sektori

voi ohjata omilla ratkaisullaan kansallisen ilmasto- ja energiastrategian tavoitetta. (Huttunen ym. 2022, 38; Motiva 2023.)

Koska Suomi tavoittelee kansallista hiilineuraalisuutta vuoteen 2035 mennessä, tulee samaan pyrkiä myös kunnissa. Monet tiennäyttäjäkunnat, kuten teollisuuskaupunki Äänekoski, pyrkivät hiilineutraaleiksi vuoteen 2030 mennessä. Joensuun kaupunki tavoittelee hiilineutraaliutta jo vuonna 2025. (Lounasheimo ym. 2020, 9; Ympäristöministeriö 2020; Äänekosken kaupunki 2023; Joensuu 2023.)

1.2.2 Kuntien toimet

Ilmastonmuutoksen torjuntaan sopii hyvin toimintaperiaate “ajattele maailmanlaajuisesti, toimi paikallisesti”. Tätä toimintaperiaatetta on käytetty useissa eri yhteyksissä, mutta nykyään se liitetään kansalaistoimintaan ja ympäristön suojeluun. Alun perin tämä toimintaperiaatteeksi muodostunut lause liitetään kaupunkisuunnittelija ja yhteiskunta-aktivisti Patrick Geddesiin (1854–1932). Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitran mukaan kunnilla on merkittävä rooli kasvihuonekaasujen vähentämisessä. Ne voivat vaikuttaa päästöihin esimerkiksi liikenne- ja kaavoitusratkaisuiden avulla. (Sitra 2021.) Kerkkäsen (2010, 187) mukaan kuntien mahdollisuuteen vaikuttaa omiin ilmastopäästöihin vaikuttaa kunnan maantieteellinen sijainti ja koko, elinkeinorakenne ja se, miten energiatuotanto on järjestetty.

Sitran tilaamasta selvityksestä käy ilmi, että 67 prosenttia kunnista oli vuoteen 2021 mennessä asettanut ilmastotavoitteet (Sitra 2021). Vuonna 2008 perustettu Hinku-verkosto kokoaa yhteen ilmastonmuutoksen hillinnän edelläkävijät, kuten energia- ja ilmastoalan asiantuntijat, ilmastoystävällisiä palveluita ja tuotteita tuottavat yritykset sekä päästövähennyksiin sitoutuneet kunnat (Hinku-verkosto 2022). Hinku-kunnat, joita tätä kirjoitettaessa on 92, ovat sitoutuneet tavoittelemaan 80 prosentin päästövähennystä vuoteen 2030 mennessä vuoden 2007 tasosta. Kunnat pyrkivät vähentämään ilmastopäästöjään lisäämällä uusiutuvan energian käyttöä sekä parantamalla energiatehokkuutta. (Hinku-kunnat 2022.)

Lounasheimon ym. (2020, 7) mukaan kunnan organisaationa tekemät toimet alueensa päästövähennyksiin ovat yleensä vaikutuksiltaan vähäisiä verrattaessa koko kunnan alueen päästöihin. Kunnan roolina onkin toimia mallinäyttäjänä muille kunnassa toimiville toimijoille sekä toisille kunnille luomalla edellytyksiä ja toisaalta huomioimalla ilmastovaikutukset omissa

hankinnoissaan. Sustainable Public Procurement (SPP) eli kestävät julkiset hankinnat ovat merkittävä keino vauhdittaa kestävä kehityksen tavoitteiden toteutumista sekä kasvattaa ympäristölle ystävällisten tuotteiden menekkiä ja markkinaosuutta. (Lounasheimo ym. 2020, 7; Alhola & Kaljonen 2017, 9.)

Riekkisen ym. (2020) mukaan yleisimmät konkreettiset toimet, joita kunnat ovat tehneet päästöjen vähentämiseksi, liittyvät energiantuotantoon, rakennusten energiatalouden kehittämiseen, liikenteeseen ja päästöttömien energialähteiden, kuten aurinkoenergian, hyödyntämiseen. Kerkkänen (2010, 189) nostaa maankäytön kuntien vaikuttavimmaksi keinoksi vaikuttaa päästöjen vähentämiseen. Myös Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä viittaa kaavoitukseen päätyessään loppuraportissa esittämään, että ”raideliikenteen vaikutusalueella tehostetaan asemanseutujen potentiaalin hyödyntämistä” ja ”tunnistetaan olemassa olevien raideyhteyksien potentiaali” päivittäisessä liikkumisessa yksityisautoilusta raiteille. Lisäksi osana matkaketjujen kehittämistä tulisi raideliikenteen vaikutusalueella parantaa raideliikenteen saavutettavuutta ja siten lisätä sen houkuttelevuutta. (Särkijärvi, Jääskeläinen & Lohko-Soner 2018, 31–33.) Kerkkänen viittaa polkuteoriaan todetessaan, että aikaisemmin tehdyt valinnat, joita ei pysty muuttamaan tai se on taloudellisesti hyvin kallista, estävät tai hidastavat maankäytön kautta tehtäviä toimia päästöjen vähentämiseksi. Lisäksi maankäytön toimet, kuten kaavoitus, ovat hyvin hitaita prosesseja. Toimintaympäristö voi muuttua prosessin aikana ja siten hyvät suunnitelmat eivät valmistuttuaan enää vastaa kyseisen ajan vaatimuksiin. (Kerkkänen 2010, 187.)

Kuisman (2019, 79) mukaan erilaisia ratkaisuja ja valintoja pohdittaessa kuntien luottamuselimien tulee muistaa se, että ”kunnan eettisenä imperatiivina on elää kestävästi yli ajan”. Ajatus siitä, että missään ajassa ei voi etukäteen ulosmitata tuleville sukupolville kuuluvia resursseja, on merkittävä, kun kunnissa mietitään keinoja päästöjen vähentämiseksi. Kuntien luottamuselimien tulee pystyä tekemään päätöksiä, joiden hyödyt konkretisoituvat tulevaisuudessa, mutta ratkaisusta tai valinnasta aiheutuvat kulut lankeavat maksettavaksi heti.

1.2.3 Liikenteen päästöt

Liikenne- ja viestintäviraston julkaiseman tiedon mukaan Suomen liikenteen hiilidioksidipäästöt olivat vuonna 2021 noin 10,1 Mt CO₂-ekv. Verrattuna vuoteen 2020 liikenteen hiilidioksidipäästöt vähenivät noin kolme prosenttia. Vuonna 2021 tieliikenteen osuus liikenteen hiilidioksidipäästöistä oli noin 93 prosenttia. (Traficom 2022.)

Tieliikenteen päästöt olivat keskimäärin 27,4 prosenttia kunnan alueen kokonaishiilidioksidipäästöistä vuonna 2020. Vastaavasti raideliikenteen päästöt olivat vain 0,4 prosenttia ja kaikki lämmitysmuodot tuottivat yhteensä 25 prosenttia kuntien hiilidioksidipäästöistä vuonna 2020. Merkittävää on, että tieliikenteen päästöt ovat suhteellisesti kasvaneet vuoteen 2005 verrattaessa. Vuonna 2005 tieliikenteen päästöjen osuus oli 23,9 prosenttia kuntien kokonaishiilidioksidipäästöistä. (Hiilineutraalisuomi 2023.) Merkille pantavaa on, että henkilöajoneuvoliikenteen tuottamat hiilidioksidipäästöt vähentyivät koko ajan merkittävästi nopeammin kuin raskaan liikenteen tuottamat hiilidioksidipäästöt (Laakso & Loikkanen 2004, 349). Tilastokeskuksen alueellisten päästötietojen menetelmäkuvauksen mukaan tieliikenteen aiheuttamat päästöt saadaan VTT:n LIPASTO-laskentajärjestelmästä kunnittain (Tilastokeskus 2022a).

Raideliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat puolittuneet verrattaessa vuosia 2005 ja 2020. Vuonna 2005 raideliikenteen hiilidioksidipäästöt olivat 244,8 kt CO₂e ja vuonna 2020 122,3 kt CO₂e. (Suomen ympäristökeskus 2022.) Tilastokeskuksen alueellisten päästötietojen menetelmäkuvauksessa todetaan, että rautatieliikenteen aiheuttamat päästöt kohdennetaan kunnille Suomen ympäristökeskuksen ”kehittämällä menetelmällä, jossa päästöt allokoituvat rataverkoston kunnille kunnittaisten päästökerrointen avulla” (Tilastokeskus 2022a). Laskennan perusaineistona ovat henkilöliikenteen osalta rataosuustiedot eli osuuden pituus, matkamäärät, sähköistystieto ja kuntien pysäkkitiedot. Rataosuuden henkilökilometrit lasketaan ”kertomalla rataosuuden matkojen lukumäärät osuuden pituudella”. Saatu henkilökilometrimäärä suhteutetaan koko maan suoritteeseen painottaen niiden kuntien asukasluvulla, joissa on raideliikenteen pysäkki. Tavaraliikenteen osalta perusaineistona ovat rataosuustiedot eli osuuden pituus, kuljetetut nettotonnit, sähköistystieto sekä rataosuuksien lähtö- ja pääteasemat kunnittain. Kun kuljetetut nettotonnit kerrotaan rataosuuden pituudella, saadaan nettotonnikilometrit, jotka puolestaan jaetaan tasan rataosuuden lähtö- ja päätepestekuntien kesken. (Lounasheimo ym. 2020, 36–37.)

1.3 Elinvoima

Elinvoima-käsitettä käytetään paljon ja monessa yhteydessä. Usein käsitettä ei avata laisinkaan, ihan kuin kaikki ymmärtäisivät käsitteen täysin samalla tavoin. Kielitoimiston sanakirjan (2023) mukaan elinvoima tarkoittaa ”elinkykyä, elinvoimaisuutta, vireyttä, vitalisuutta”. Suomen itsenäisyyden juhlarahasto Sitran (2023) mukaan ”elinvoima-sanassa kiteytyivät energia, vuorovaikutus, dynaamisuus ja uuden etsiminen” ja se ”kumpuaa ihmisten aktiivisuudesta, luovuudesta, toimeen

tarttumisesta ja innostumisesta”. Kososen, Santalaisen, Heikkilän ja Alahuhtan (2022, 91) mukaan elinvoima tarkoittaa ”kykyä elää ja kasvaa kestäväällä tavalla”.

Paanasen, Haverin ja Airaksisen (2014, 24) mukaan käsite yhdistetään usein paikallisen tason elinkelpoisuuteen, vakauteen tai kykyyn uudistua useammin kuin kuntaan tai alueeseen. Huovinen puolestaan tiivistää käsitteen seuraavasti: ”Elinvoimalla tarkoitetaan paikallisyhteisön kykyä uudistua sekä generoida työtä, toimeentuloa ja hyvinvointia” (Huovinen 2017, 397). Putnamin mukaan paikallishallinnon suorituskyky on riippuvainen paikallisista perinteistä ja sosiaalisesta pääomasta sekä alueella asuvien aktiivisuudesta sekä kiinnostuksesta kaikkia koskevien asioiden hoitoon (Putnam, Leonardi & Nanetti 1993, 203; Iisakka 2004).

Aluetutkimuksessa elinvoima on käsitteenä sisältänyt talouteen ja sen kehitystasoteseen sekä kilpailukykyyn liittyviä tekijöitä, joita on pystytty numeerisesti havainnollistamaan. Elinvoiman on nähty syntyvän runsaiden resurssien hyödyntämisen lopputuotteena, prosessina, joka ruokkii itse itsensä niin kauan kun resursseja riittää. (Salmivuori 2022, 88–101.) Elinvoima ei kuitenkaan ole vain resurssien hyödyntämisen seurauksena syntyvää tulosta vaan inhimillisellä toiminnalla ja sosiaalisella kanssakäymisellä on todettu olevan merkittävä vaikutus elinvoiman määrään. Junkkarin (2021, B2) mukaan ”elinvoima tarkoittaa hyvän kierrettä”. Edellisestä johdettuna elinvoima tarkoittaa ”hyvän kierrettä” joka saa kehitysvoimansa ”merkityksellisyyden kokemuksesta”. Elinvoimaan ei voi olla ilman ”elinvoimaisia yksilöitä ja heidän muodostamia yhteisöjä” (Kosonen, Santalainen, Heikkilä & Alahuhta 2022, 40, 91.)

Alueen elinvoimaisuutta vertaillaan suhteessa muihin alueisiin ja alueet viestivät innokkaasti menestymisestä näissä vertailuissa. Asiasta uutisoinnissa kerrataan syitä onnistumiseen. Median perusteella elinvoima näyttäytyy kilpailuna, jossa harva menestyy ja useat jäävät tappiolle. Resursseista on globaali pula osittain johtuen niiden epätasaisesta jakautumisesta ja toisaalta jatkuvan kasvun tavoittelusta. Pula resursseista johtaa kilpailuun, joka koskee kaikkia alueita, myös niitä, joilla resursseja on enemmän kuin muilla. Valtiot kilpailevat resursseista toisten valtioiden kanssa globaalisti ja alueellisesti. Kunnat puolestaan kilpailevat niistä toisten kuntien kanssa ja tässä kilpailussa ei ole luokkia kamppailu-urheilun tapaan, vaan kaikki kilpailevat kaikkia vastaan omista lähtökohdistaan ja omin voimavaroin.

2 TUTKIELMAN TEOREETTINEN VIITEKEHYS JA KÄSITETAUSTA

Tässä luvussa esittelen tutkimukseni teoreettisen viitekehysten eli polkuriippuvuuden, sekä käsitteet kuntien elinvoima ja alueiden välinen kilpailu.

2.1 Polkuriippuvuus

Kun tutkitaan sosiaalisia, taloudellisia tai historiallisia prosesseja, polkuriippuvuus-teoria auttaa ymmärtämään näitä pitkiä kehityskaaria. ”One damn thing follows another” (David 1985, 332) eli vapaasti suomennettuna ”yksi pirun asia seuraa toista” on yksi tapa tiivistää polkuriippuvuuden teoria. Arthurin (1994, 49) mukaan 1920- ja 1930-lukujen Saksassa esitettiin ajatus, että teollisuuden maantieteellinen sijoittuminen ei ollut määrätietoista. Yritykset päätyivät muiden yritysten läheisyyteen johtuen siitä, että yritykset hyötyivät toisistaan. Ajan kuluessa nämä ”historiallisen onnettomuuden” johdosta teollistuneet alueet keräsivät lisää saman toimialan toimeliaisuutta, vaikka erilaiset tapahtumat tai valinnat historiassa olisivat johtaneet teollisuuden sijoittumisen eri alueille (Arthur 1994, 50). Peltosen (2004, 32) mukaan historia tuottaa kehityskaaria, joiden lopputuloksena syntyy hallitsevia standardeja tai sitten marginaaliin jääviä vaihtoehtoja, jotka vähitellen kuuhtuvat kokonaan. Jos prosessi, jota on edeltänyt pitkä historiallinen kehityskulku, on edennyt riittävän pitkälle, ei prosessin lopputulosta, tapahtunutta, voi peruuttaa laisinkaan tai lopputuloksen muuttaminen vaatii suunnattomia resursseja.

Tutkittaessa polkuriippuvuutta (engl. path dependence) on havaittu, että instituutiota vahvistaa ja siten ylläpitää toimintaympäristöstä tuleva instituutiota tukeva palaute sekä kasautuvat hyödyt. Kasautuvilla haitoilla on päinvastainen vaikutus instituutioon. Instituutiota tukeva palaute, kasautuvat hyödyt sekä haitat integroivat instituution omaan historiaansa ja siten lukitsevat instituution sekä sen vaikutusalueen historian (Mustikkamäki & Sotarauta 2008, 246). Polkuriippuvuuden voidaan ajatella olevan prosessi, jonka seurauksena nyt havaittava tilanne on kyseisen prosessin historian synnyttämä. Prosessin tuloksena prosessin historiassa olevin vaiheisiin on mahdotonta palata (Henning, Stam & Wenting 2013, 1350.) David (1985, 332) toteaa, että polkuriippuvassa taloudellisten muutosten sarjassa ajallisesti etäiset tapahtumat voivat vaikuttaa merkittävästi lopulliseen lopputulokseen, kun huomioidaan tapahtumat, joita hallitsevat sattumanvaraiset tekijät systemaattisten voimien sijaan.

Martinin (2010, 4) mukaan Paul Allan Davidin ja William Brian Arthurin muodollisia malleja polkuriippuvuudesta pidetään yleisesti kanonisena polkuriippuvuutta käsittelevässä kirjallisuudessa. Näillä kahdella polkuriippuvuuden standardimallilla on kolme tärkeää yhteistä piirrettä, jotka yhdessä määrittävät muodollisen polkuriippuvuuden tulkinnan:

1. epätodennäköisillä tapahtumilla on pitkän aikavälin vaikutus talouden rakenteisiin
2. mekanismit, kuten lisääntyvät tuotot tai verkostoon liittyvät ulkoiset vaikutukset, vahvistavat jatkuvasti sattumanvaraisten tapahtumien synnyttämiä tilanteita ja kuvio (tilanne) lukkiutuu
3. ulkoiset iskut voivat häiritä lukitun kuvion pysyvyyttä.

Polkuriippuvuus voidaan siis nähdä prosessina, jossa nykyinen tilanne on riippuvainen omasta historiastaan, mutta ei siinä määrin, että se lopulta voisi palata entiseen tilaansa. Tietty peruuttamattomuus ja itseään vahvistavat mekanismit ovat ominaisia polkuriippuvaisille kehitysprosesseille. (Henning, Stam & Wenting 2013, 1349–1350.)

Polkuriippuvuus kuvaa ilmiötä, jossa jossakin hetkessä tehdyt valinnat vaikuttavat tulevaisuuden valintamahdollisuuksiin, koska kaikki tehdyt valinnat merkitsevät muiden vaihtoehtojen hylkäämistä. Tehtyjen valintojen takia päädytään polulle, josta poikkeaminen hankaloituu sen mukaan, mitä pidemmälle ajassa edetään. Prosessissa ratkaisevaa on lähtötilanne eli ”ne olosuhteet, joiden perusteella ensimmäiset valinnat tehdään”. Nämä ensimmäiset valinnat ovat merkityksellisiä koska valintojen seuraamukset akkumuloituvat prosessin edetessä. Polku ei kuitenkaan ole siinä määrin suoraviivainen tai ennustettava, että lähtötilannetiedoilla voisi ennakoita prosessin seuraamukset. Tämän takia ”polkuriippuvaan prosessiin osallistuvien toimijoiden on usein vaikea hahmottaa keskeisten käännekohtien olemassaoloa ja niissä tehtyjen valintojen merkitystä”, koska vähäpätöisilläkin asioilla voi ratkaisevilla hetkillä olla merkittäviä seurauksia. Tästä seuraa se, että ”polkuriippuvuuden pystyy tunnistamaan vasta sitten, kun prosessi on vakiintunut tietylle uralle”. (Andersson 2005, 181–182.)

Polkuriippuvuuden kritiikki on keskittynyt erityisesti kolmeen asiaan: toimijan puutteeseen teoriassa, teorian väitettyyn positiivisuuteen sekä prosessin lineaarisuuteen, johon teoria perustuu (Sydow, Schreyögg & Koch 2020, 722). Hyvönen (2016, 44) toteaa, että polkuriippuvuudelle vastakkaisena käsitteenä voidaan pitää polun luomista (engl. path creation), jolla tässä kontekstissa tarkoitetaan esteen kiertämistä tai voittamista. Keskeistä on tunnistaa ”ne tekijät, jotka luovat riippuvuutta nykyiseen dominoivaan polkuun ja pyrkiä luomaan uusia rakenteita”.

Polkuriippuvuuden syntymistä selittää myös kaupunkitaloustieteen termi agglomeraatio (engl. agglomeration) eli taloudellisen toiminnan alueellinen kasautuminen. Taloudelliselle toiminnalle kasautumisesta on hyötyä siinä, että lähellä on muita yrityksiä ja ihmisiä eli työvoimaa. Vierekkäin oleminen vähentää kustannuksia, synnyttää alihankintaketjuja, luo erikoisosaaajien resurssivarannon sekä saa yritykset erikoistumaan. (Laakso & Loikkanen 2000, 17.) Kasautumisedut jaetaan lokalisatio- ja urbanisatioetuihin. Lokalisatioetuja syntyy, kun samalla alueella olevat yritykset pystyvät toimimaan pienemmin kustannuksin, menestyvät ja sen seurauksen toimialan merkitys kasvaa. Tämä puolestaan houkuttelee alueelle uusia yrityksiä. Urbanisatioetu puolestaan muodostuu, jos kaikkien toimialojen edustajat hyötyvät jollain tavalla koko alueen kasvusta. (Laakso & Loikkanen 2004, 72–73.)

Myös historiallinen institutionalismi kytkeytyy polkuriippuvuuteen kuvaten poliittis-taloudellisen kehityksen polkuriippuvuuksia. Historiallinen institutionalismi tutkii sitä, miten instituutiot muovaavat, jäsentävät ja vaikuttavat käynnissä olevaan kehitykseen ennakoiden ja siten avaten erityisen polun. Tältä polulta on vaikea poiketa ja polku johtaa tiettyyn tuotokseen. Poliittinen toiminta nähdään teoriassa ryhmien välisenä konfliktina niukoista resursseista. (Mattila 2006, 8.) Polkuriippuvuus historiallisissa institutionalismissa sisältää analyttisesti kaksi erillistä väittämää. Ensimmäinen väite koskee argumentteja instituutioiden muodostumisen ratkaisevista hetkistä, joiden takia eri alueet lähtevät toisistaan poikkeaville kehityspoluille. Toinen väittämä olettaa, että instituutiot edelleen kehittyvät vastauksena muuttuviin ympäristöolosuhteisiin ja jatkuvaan poliittiseen ohjailuun tavoilla, jotka ovat historiallisen kehityksen rajoittamia. (Thelen 199, 387.)

2.1.1 Polkuriippuvuus ja rautatie

Yleisin käytetty rautatien raideleveys 1 435 mm on klassinen esimerkki polkuriippuvuudesta. Pufferin mukaan raideleveyden valitsi insinööri George Stephens joka valittiin rakentamaan Liverpoolin ja Manchesterin välinen rautatie vuosina 1826–1830. Stephens valitsi raideleveyden, joka oli ollut jo käytössä lisäten leveyttä 13 millimetrillä. (Pufferin 2000, 939.) Näin syntyi standardileveys 1 435 mm tai 4 jalkaa ja 8½ tuumaa. Suomessa on käytössä 1 524 mm raideleveys, joka on hyvin lähellä Venäjällä ja useissa entisissä Neuvostotasavalloissa käytössä olevaan 1 520 mm raideleveyttä. Pienestä erosta huolimatta Suomen ja Venäjän raideleveydet ovat yhteensopivia. (Piiroinen 2010, 21.)

Burin, Heinosen, Kanervon ja Karjalaisen (2022, 7) mukaan rautatieliikenteellä on mittavia yhteiskunnallisia vaikutuksia. Raideliikenne vaikuttaa ratkaisevasti alueiden saavutettavuuteen, minkä takia ”rautatiejärjestelmässä tapahtuvilla muutoksilla on merkittäviä vaikutuksia muiden markkinoiden toimintaan ja koko kansantalouden dynamiikkaan”.

Rautatierakentaminen on ja on aina ollut kallista ja rautatielinjaukset ovat herättäneet kiivasta keskustelua siitä mikä on tarkoituksenmukaisin, kustannustehokkain, nopein tai kansantaloudellisesti paras linjausvaihtoehto. Investointi uuden radan rakentamiseen on aina lopulta poliittinen päätös ja tämän seurauksen rakennettavan radan lopullinen linjaus on selvillä vasta silloin kun valtio on päätöksensä tehnyt. Syy runsaaseen keskusteluun, vaihtoehtojen lobbaukseen ja intressien puolustamiseen on selvä; kun päätös linjauksesta on tehty, sitä ei enää muuteta ja uutta ratalinjausta on turha odottaa pitkään aikaan.

Edellä kuvatusta johtuen rautatie on hyvin tunnistettava esimerkki polkuriippuvuudesta. Thelenin (1999, 17) mukaan kun polku on valittu, tässä tapauksessa ratalinjaus ja päätös radan rakentamisesta on tehty, kaikki radasta hyötyvät tahot mukauttavat oman strategian vastaamaan tulevaan tilanteeseen. Polkuriippuvuus on syntynyt tehdyn päätöksen myötä ja pysyy pitkään yllä, koska ratalinjakuita muutetaan harvoin. Tästä syystä jokaista valmista rataa tulee tarkastella sen historiallisen taustan valossa. Linjauspäätös kertoo kyseisen ajan yhteiskunnan tarpeista ja poliittisesta päätöksenteosta.

Nykyiset ratahankkeet voidaan selkeästi nähdä hankkeina, joilla kehitetään nykyistä rataverkkoa vastaamaan nykyajan vaatimuksia. Näistä voisi mainita Turun tunnin junan, jolla lyhennetään matka-aikaa Helsingin ja Turun välillä linjaamalla rata uudelleen kulkemaan suorinta mahdollista reittiä (Turun Tunnin Juna 2022). Nykyinen Helsinki-Turku-rata on valmistunut 1903 (Iltanen 2009, 21). Tampereen tunnin junan kohdalla nykyisen ratalinjakuita kehittämisen vaihtoehdoksi on myös esitetty hyvin suoraa linjausta Keravalta Tampereelle (Suomirata 2022). Nykyinen Helsinki-Tampere-rata on valmistunut 1876 (Iltanen 2009, 48).

2.1.2 Polkuriippuvuus ja joustavuus

Onnismaa, Paananen ja Lipponen (2014, 17) ovat yhdistäneet polkuriippuvuuden käsitteen ja Sennettin ajatukset joustavuudesta (engl. flexibility) yhteen. Sennettin (2002, 45) mukaan lujan ja sitkeän materiaalin kuten puun tai ihmismielen pitäisi pystyä antamaan myöten, joustamaan, ulkoisen

voiman vaikutuksesta, mutta voiman vaikutuksen päätyttyä palautua alkuperäiseen asentoon murtumatta. Onnismaan ym. (2014) ajatukset joustavuudesta ja polkuriippuvuuden periksiantamattomuus ovat ensiajattelemalla mahdoton yhtälö, mutta yhtälöä purkamalla voidaan havaita näiden kahden käsitteen yhdistyvän rautatieliikenteen kohdalla. Rautatie on hyvin jäykkä rakenne teknisesti ajatellen ja sen paikkaa on vaikeaa ja kallista muuttaa, joten rautatie ei teknisfyysisenä rakenteena ole joustava. Arki ajattelussa rautatiellä on kolme ilmenemismuotoa: 1) rautatietä ei ole, 2) rautatie on, mutta sillä ei ole junaliikennettä esimerkiksi teknisten puutteiden vuoksi sekä 3) rautatie on ja sillä on henkilö- ja tavaraliikennettä. Silloin kun rautatie on olemassa ja silloinkin kun rautatie on, mutta sillä ei ole liikennettä, rautatie voidaan nähdä joustavana. Teknisesti käyttökunnolle radalle voidaan aikatauluttaa uusi juna kohtuullisen nopeasti. Mikäli rataosuudella on tilaa ja suunniteltujen matkustajaliikenteen pysähdyspaikkojen infrastruktuuri kuten laiturit ovat kunnossa sekä tarvittavat resurssit, kuten junakalusto sekä henkilökunta saatavilla, voidaan uusi matkustajajunavuoro ottaa aikatauluun seuraavan aikataulupäivityksen yhteydessä. Yhtä joustavasti junavuoro voidaan poistaa aikataulusta, jos kyseiselle junavuorolle ei ole käyttöä.

2.1.3 Polkupotentiaali

Kuten edellä on kuvattu, polkuriippuvuus on tilanne, jonka selitys löytyy menneisyydestä, mutta tulokset näkyvät nykypäivässä. Historiassa tehdyt valinnat tai päätökset voivat näyttäytyä nykyhetkessä hyvinä tai haastavina eli ongelmia aiheuttavina. Ongelmaisille ratkaisuille on luuteenomaista, että tilannetta on vaikea muuttaa johtuen ”polun pituudesta” mutta toteutunut polku voi sisältää myös mahdollisuuden, joka on hyödyntämättä. Rautatie, joka on käyttökunnossa, sisältää polkupotentiaalia. Potentiaalın hyödyntämistä kuitenkin estää tai hidastaa kuntien näkökulmasta joukko tekijöitä, joihin on vaikea vaikuttaa. Näitä tekijöitä ovat esimerkiksi infrarakentamisen korkeat kustannukset ja ratahankkeiden riippuvuus valtion taloudellisesta tilanteesta sekä poliittisista tuulista. Myös kilpailun rajoitukset ovat kuntien näkökulmasta historiallisesti estäneet tai hidastaneet rautatien potentiaalın hyödyntämistä.

Valtion rautatiet eli nykyinen VR Group on ainut kaukojunaliikenteen harjoittaja Suomessa tätä kirjoitettaessa, vaikka yhtiön yksinoikeus matkustajaliikenteeseen päättyi 31.12.2020 (VR Group 2021, 2). Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ostaa VR Groupilta henkilöjunaliikenteen palveluja suorahankintasopimuksella. Ministeriön ja VR Groupin välinen sopimus on voimassa vuoden 2030 loppuun asti. Sopimus kattaa laajan joukon HSL-alueen ulkopuolisesta ostoliikenteestä kuten Etelä-

Suomen taajamaliikennettä, kaupunkien välistä kaukoliikennettä, Helsingin ja Rovaniemen, Kemijärven sekä Kolarin välistä yöjunaliikennettä sekä kiskobussiliikennettä vähäliikenteisillä rataosilla. Sopimuksen arvo on 30–40 miljoonaa euroa vuodessa. Tämän lisäksi huomattava osa VR:n tuotoista syntyy ns. markkinaehtoisesta liikenteestä, joissa tuotot syntyvät myytyjen lippujen hinnoista. (Buri, Heinonen, Kanervo & Karjalainen 2022, 16–17.) Tavaraliikenteen osalta yhtiön monopoliasema päättyi jo vuoden 2006 lopussa (Valtioneuvosto 2017).

Kilpailun rajoittaminen, yhden yhtiön pitkään jatkunut yksioikeus on johtanut tilanteeseen, että muiden toimijoiden on hyvin haastavaa päästä markkinoille. Lisäksi Suomen rautateiden erikoisuus, 1524 mm leveä raideleveys on myös hidastanut muiden toimijoiden alalle tuloa, koska länsimaista kalustoa ei ole helposti saatavilla ilman telien vaihtoa. VR Groupin on myös syytetty romuttavan sille tarpeetonta mutta käyttö- tai kunnostuskelpoista kalustoa mieluummin, kun myyvän niitä mahdollisille tuleville kilpailijoille (Pihkala 2020; Eduskunta 2021). Helmikuussa 2022 VR Group ilmoitti, että myy jatkossa julkisesti kalustoa, jonka kohdalla on tehty kierrätyspäätös (VR Group, 2022a).

Polkupertentiaalilla on yhteneväisyyksiä tarjouma-käsitteen kanssa. Tarjouma-käsite on alun perin Gibsonin (1979) kehittämä käsite, jossa tarjouma tarkoittaa niitä asioita, joita ympäristö juuri sillä hetkellä tarjoaa tai tuottaa siinä toimintaympäristössä toimiville eliöille (Kuoppa 2016, 50.) Partasen (2001, 143) mukaan tarjoumat (engl. affordances) ovat toiminnallisesti arvokkaita. Tarjoumia on perinteisesti tarkasteltu yksilön näkökulmasta ja preesensissä tarjoutuvina mahdollisuuksina. Toimiva rautatie sisältää tarjouman varsinkin silloin, kun radalla on matkustajajunaliikennettä.

2.2 Alueiden välinen kilpailu

Historiallisesti sijainti ja yhteydet ovat aina olleet taloudellisen toimeliaisuuden ratkaisevina tekijöinä luonnonolosuhteiden lisäksi. Sijainti suojaudessa laaksossa kauppareitin varressa tai suojaissa luonnonsatama on historiallisesti ollut suotuisa paikka harjoittaa liiketoimintaa. Hyvien edellytysten seurauksena on syntynyt vetovoimaa, jonka seurauksen muiden alueiden toimeliaisuus on vähentynyt. Hyvät edellytykset ovat johtaneet vaurastumiseen, jolla on monia positiivisia vaikutuksia, mutta menestys on johtanut myös kateuteen, josta on seurannut inhimillistä kärsimystä.

Alueet, maakunnat ja kunnat kilpailevat yrityksistä, matkailukohteista, työntekijöistä sekä asukkaista ja liikenneinfrastruktuurin ylläpidosta sekä uusista infrastruktuurihankkeista. Tieteellisesti tutkien,

alueiden välisen kilpailun taustateoria on taloustieteellinen kasvumalli, joka selittää sen, mitä tarvitaan kasvuun eli pääomaa ja työvoimaa (Solow 1956). Myöhemmin on todettu, että lisäksi tarvitaan teknistä edistyneisyyttä, inhimillistä ja sosiaalista pääomaa. Tarkasteltaessa aluetta, inhimillinen pääoma on edellisten lisäksi merkittävä tuotannontekijä, ja erot kilpailukyvyssä syntyvät sen vaikutuksesta. Inhimillinen pääoma mahdollistaa innovaatiot, jotka edelleen lisäävät kilpailukykyä. (Huovari, Kangasharju & Alanen 2001, 8–16.)

Mutta kuka tai ketkä kilpailevat, kun puhutaan alueiden välisestä kilpailusta? Reija Linnamaan (2004, 115.) mukaan kilpailijoina ovat ne toimijat, ”joiden tehtävänä on alueen kehittämisestä huolehtiminen”. Toisin kuin urheilussa tai politiikassa, alueiden välissä kilpailussa on harvoin selvä voittaja tai häviöjä. Alueiden väliset kilpailut päättyvät usein ratkaisemattomina, koska lajeja on runsaasti, strategiana ei aina ole voitto tai siitä syystä, että kilpailua käydään eri aikakausina sekä eri mittareilla. Kilpailu-käsitteen käyttöä alueiden kohdalla on kritisoitu siitä syystä, että kilpailukyvyyn käsite on alueiden kohdalla epäselkeä ja käsite rakentaa mielikuvan kilpailusta yhteistyön sijaan (Huovari, Kangasharju & Alanen 2001, 1).

2.2.1 Kilpailu yrityksistä ja yhteisöistä

Kunnat ovat aina kilpailleet yrityksistä. Ajatuksena on, että uusi yritys tarvitsee työvoimaa, jolloin kunnan työllisyystilanne sekä työpaikkaomavaraisuus paranee ja uusia ihmisiä muuttaa työn perässä kuntaan, jonka seurauksena kunnan saamat verotulot kasvavat niin tuloveron kuin yhteisöveronkin osalta. Seppo Laakso ja Heikki Loikkanen (2004, 204) toteavat, että tekijät, jotka lisäävät alueen houkuttelevuutta asukkaiden arvioissa vaikuttavat myönteisesti myös alueen vetovoimaan yritysten näkökulmasta.

Kun Oy Karl Fazer Ab ilmoitti tammikuun 2022 alussa suunnittelevansa uutta makeistehdasta nykyisten Lappeenrannan ja Vantaan tehtaiden tilalle, viikossa yli 50 kuntaa oli ilmoittanut olevansa valmis tehtaaseen sijaintipaikaksi (Pesu 2022). Investoinnin suuruus on useita satoja miljoonia euroja ja työpaikkoja tehtaaseen tulee satoja (Ojanperä, Talasterä & Karppi 2022).

Myös matkailuun liittyvät kohteet kuten kylpylät, urheilu-, messu-, tapahtuma-areenat ja -alueet ovat kuntien kiinnostuksen kohteena. Näiden kohteiden rakentaminen vaatii suuria investointeja, ja sen vuoksi ne edellyttävät poikkeuksetta kunnalta merkittävää osallistumista, ainakin kaavoituksen sekä infrastruktuurin, kuten teiden ja vesihuollon osalta. Hämeenlinnan kaupungin rakentama Kantolan

tapahtumapuisto avattiin vuonna 2015. 9,5 hehtaarin alue on kävelymatkan päässä kaupungin keskustasta ja rautatieasemasta järven rannalla. Alueelle mahtuu 50 000 henkeä (Hämeenlinnan kaupunki 2023). Vironlahdelle puolestaan rakennettiin Suomen ensimmäinen Outlet Village vuosina 2017–2018. Kunnan osuus investoinnista oli lähes 3 miljoonaa euroa (Karppi 2019). Outlet Village asetettiin konkurssiin syksyllä 2022 (Korpela 2022). Vironlahden kunnan saatavat olivat lähes 200 000 euroa (Kinnunen 2022). Usein kunta on ratkaisevassa roolissa investointia suunniteltaessa. Tampere rakensi kannen rautatieaseman eteläpuolen henkilöratapihan päälle. Kansi mahdollistaa tapahtuma-areenan ja tornitalojen rakentamisen alueelle. (Tampereen kaupunki 2023.)

Yritysten saaminen on haastavaa ja kunnan tulee yritysten kanssa käytävissä keskusteluissa huomioida, että EY:n valtiontukisäännöt rajoittavat julkisen sektorin yrityksille myöntämiä tukia sekä muita etuja. Kunnan myöntämä pääomarahoitusta, laina tai avustus, korkoetu, takausjärjestely, kiinteistöjen hinnoittelu tai raha kuuluvat valtiontukisääntelyn piiriin. (Kuntaliitto 2023a.)

Suomalaiset kunnat eivät kilpaile yrityksistä vain keskenään vaan kilpailu on globaalia. Yrityksen sijaintiin vaikuttavat hyvin monet tekijät kuten rahoituksen, työvoiman, energian tai raaka-aineiden saatavuus, asiakkaiden sijainti, logistiikan toimivuus, turvallisuustilanne, politiikan sekä yhteiskunnan ennustettavuus tai kohdesijainnin tarjoamat edut kuten investointituet ja verohelpotukset. Neste Oyj, jonka suurin omistaja on Valtioneuvoston Kanslia, päätti keväällä 2021, että sen uusiutuvien tuotteiden jalostamo rakennetaan Rotterdamiin eikä Porvooseen. Päätökseen vaikuttivat monet tekijät, kuten ”markkinoiden kasvua tukeva sääntelykehys”, kustannukset sekä paikalliset kannustimet. (Neste Oyj 2021.)

Yritysten lisäksi myös oppilaitokset kiinnostavat kuntia ja maakuntia. Tässä ajatuksena on turvata yrityksille osaavan työvoiman saanti ja samalla saada opiskelupaikan perässä muuttavia jäämään pysyvästi opiskelupaikkakunnalle. Yksittäisen oppilaitoksen poislähtö on iso isku mille tahansa kunnalle. Opettajankoulutuksen ja samalla kaiken yliopistokoulutuksen siirtyminen Savonlinnasta Joensuuhun vuonna 2018 oli merkittävä isku kunnalle, kun noin 1300 ihmistä siirtyi yliopisto-opetuksen siirron mukana (Pölkki 2018).

Yritysten maksama yhteisövero on myös tärkeä tulonlähde kunnille. Vuonna 2023 noin 10 prosenttia kuntien tuloista on yhteisöveron tuottoa (Valtionvarainministeriö 2022, 53, 59).

2.2.2 Kilpailu vetovoimaisista kohteista, työvoimasta ja asukkaista

Kunnat ja maakunnat kilpailevat kohteista, jotka tuovat matkailijoita alueelle tai kohteista, jotka tukevat alueen yritysten toimintaa. Vetovoimaisia kohteita kuten museoita sekä luonto- tai elämyskohteita pyritään saamaan alueelle ja siten varmistamaan asukkaiden ja matkailijoiden kiinnostus aluetta kohtaan. Kun uudelle erä- ja luontokulttuurimuseolle etsittiin sijaintipaikkaa 2020, 25 kuntaa ilmaisi kiinnostuksen ja lopulta kolme kuntaa teki tarjouksen hankkeen rahoittamisesta (Tahkokorpi 2021a). Hankkeen kustannusarvio on 20–30 miljoonaa euroa ja työpaikkoja museon valmistuttua on luvassa noin 20 hengelle (Tahkokorpi 2021b).

Eduskunta hyväksyi loppuvuodesta 2021 Sallan kansallispuiston perustamisen (Rautiainen & Kuivas 2021). Kun asiaa valmisteltiin Ympäristöministeriössä, pohdinnassa olivat myös Evo, Korouoma, Porkkala ja Punkaharju-Haarikko (Tikkanen 2020). Karvisen (2022) mukaan kunnat tekevät aktiivisesti perustamisedotuksia uusista kansallispuistoista. Kuntien innostusta kansallispuistojen perustamisen ehdottamiselle selittää niiden tuomat merkittävät matkailijamäärät sekä kansallispuistojen työllistävä vaikutus puhumattakaan imagoarvosta, jota kansallispuisto tuo kunnalle. Sallaan uskotaan tulevan vajaa 100 uutta työpaikkaa ja verotuloja noin 400 000 euroa vuodessa (Rautiainen & Kuivas 2021).

Kuntien tuloista, maakuntaudistuksen jälkeen, noin 70 prosenttia tulee kuntalaisten maksamista veroista ja kunnallisveron osuus on noin 50 prosenttia kuntien tuloista (Valtionvarainministeriö 2022, 53, 59). Työssäkäyvät kuntalaiset ovat siis haluttuja asukkaita kunnan tulojen muodostumisen, mutta myös elinvoiman näkökulmasta. Taloudellinen huoltosuhde, työttömien sekä työvoiman ulkopuolella olevien suhde työllisten määrään, on Aron ja Laesterän mukaan merkittävin yksittäinen mittari, kun arvioidaan kuntien taloudellista tulevaisuutta (Hynynen 2017).

Kuntien välinen muuttoliike vaihtelee vuosittain. Osa kunnista on voittajia ja osa häviäjiä tässä kuntien välisessä nollasummapelissä. Vuonna 2021 127 kunnan kohdalla oli muuttovoittoa. Viiden kunnan kärki oli Tampere, Kuopio, Oulu, Tuusula ja Kaarina. Vastaavasti 176 kuntaa kärsi muuttotappiosta. Viisi eniten kärsinyttä kuntaa olivat Helsinki, Vantaa, Vaasa, Kemi ja Mikkeli. Kuuden kunnan kohdalla 309 kunnasta tilanne oli neutraali. (Tilastokeskus 2022b.)

Kilpailu osaavasta työvoimasta on tosiasia niin täällä Suomessa kuin globaalisti ja osaavan työvoiman saatavuus on jo vuosia ollut yksi keskeisimmistä suomalaisyritysten kasvun esteistä (Larja & Peltonen 2023, 41). Tutkimusten mukaan vuodesta 2002 osaavan työvoiman saatavuus on noussut yhdeksi tärkeimmistä valintaperusteista, kun yritykset pohtivat sijaintipaikkaa (Rainisto 2004, 49).

Makeistehtaan uutta paikkaa pohtivalle Oy Karl Fazer Ab:lle ”työvoiman saatavuus” sekä ”koulutetun henkilökunnan tarjonta” ovat merkityksellisiä tekijöitä paikkaa valitessa (Pesu 2022). Tämän rajallisen resurssin, eli osaavan työvoiman, kohdalla konkretisoituu kuntien elinkeinotyön syy ja seuraus -dilemma. Laaja asukasohja mahdollistaisi vetovoimaisten oppilaitosten toimintaedellytykset, jonka seurauksena tarjolla olisi osaavaa työvoimaa, jonka takia yritykset siirtyisivät alueelle ja kaikella edellä kuvatulla olisi merkittävä vaikutus kunnan talouteen sekä elinvoimaisuuteen. Vaan miten saada laaja asukasohja sekä osaavaa työvoimaa, jos ei ole oppilaitoksia, yrityksiä ja elinvoimaa?

2.2.3 Kilpailu uusista liikenneinfrastruktuurihankkeista ja liikenneinfrastruktuuria ylläpitävistä investoinneista

Alueet ja kunnat kilpailevat liikenneinfrastruktuurihankkeista. Näiden hankkeiden kustannusarviot ovat niin suuria, että valtio on niiden merkittävin rahoittaja yksin tai yhdessä kuntien kanssa. Joissakin tapauksissa rahoitusta tulee myös Euroopan Unionista. Suuret liikenneinfrastruktuurihankkeet voivat rakennusaikana parantaa työllisyysastetta ja luoda alueen yrityksille liiketoimintamahdollisuuksia. Valmistuttuaan liikenneinfrastruktuurihankkeet parantavat alueen saavutettavuutta ja lisäävät yritysten kiinnostusta sijoittautua alueelle.

Väylien ylläpito on Väyläviraston vastuulla. Pinta-alaltaan Euroopan yhdeksänneksi suurimmassa maassa maanteitä on noin 78 000 km ja korjausvelan arvo on noin 1,6 miljardia euroa, joka on noin 54 prosenttia kaikkien valtion väylien korjausvelasta. Rautateiden osuus korjausvelasta on noin 1,3 miljardia euroa. (Junes, Lumme & Miettinen 2021, 3.) Väylien korjausvelkaa on jokaisella alueella sekä jokaisessa kunnassa ja tämän syystä jokainen päätös jonkin tie- tai rautaosuuden parantamisesta, korjaamisesta tai kehittämisestä tarkoittaa sitä, että muille alueille on vähemmän määrärahoja tarjolla.

Edellä kuvattujen syiden takia alueet ja kunnat tekevät merkittävästi liikenneinfrastruktuuriin liittyvää vaikuttamistyötä joko omatoimisesti tai yhteistyössä muiden kanssa. Suomirata ja Turun Tunnin juna ovat esimerkkejä laajalti huomiota saaneesta yhtiömuotoisesta vaikuttamisesta. Vähemmälle huomiolle ovat jääneet muut yhteistyökuviot kuten esimerkiksi PPH-hanke tai Toijala-Turku rataosuuden lähijunaliikenne. Vuonna 2014 perustettu Pori-Parkano-Haapamäki (PPH)-ratatyöryhmä, johon kuuluu alueen kuntia, kauppakamareita sekä edustajia alueen maakuntaliitoista. Ratatyöryhmä ajaa Pori-Parkano-Haapamäki-radan uudelleen avaamista (Kihniön kunta 2021). Pirkanmaan sekä Varsinais-Suomen liitot sekä radanvarsikunnat toteuttavat yhteisen selvityksen

lähijunayhteyksien kehittämistä rataosuudella Toijala–Turku (Pirkanmaan liitto 2022; Urjalan kunta 2023).

2.3 Alueen kilpailukyky

Liiketaloustieteen professori Michael Porter on luonut niin kutsutun timanttimalin. Sen mukaan kilpailuetu syntyy maantieteellisesti rajatulla alueella ympäristössä, jossa timanttimalin perusosat eli tuotannontekijä- ja kysyntäolot, lähi- ja tukialat sekä kilpailukenttä ovat läsnä. Lisäksi tarvitaan ulkoisia tekijöitä: julkinen valta, kansainväliset liiketoimet ja sattuma. Ulkoiset tekijät vaikuttavat kaikki timanttimalin osiin. (Hernesniemi, Lammi & Ylä-Anttila 1995, 20–66.)

Kilpailukyky on kompetenssia luoda, aikaansaada sekä säilyttää aktiivisuutta, jonka avulla alueen ekonominen hyvinvointi lisääntyy (Huovari, Kangasharju & Alanen 2001, 4). Kososen, Santalaisen, Heikkilän ja Alahuhdan mukaan hankkiakseen kilpailuetua alueen tulee asemoitua mahdollisimman houkuttelevaksi alueen ulkopuolisten silmissä. Kilpailuetu luodaan kehittämällä ominaisuuksia, jotka erottavat alueen sen kilpailijoista. Kilpailukyvyyn ylläpito on jatkuva prosessi, jossa saavutettu etu voi hävitä ilman merkittävän energiamäärän käyttämistä. (Kosonen, Santalainen, Heikkilä & Alahuhta 2022, 94.)

Alueen kilpailukyvyyn peruselementtejä ovat infrastruktuuri, yritykset, inhimilliset voimavarat, asuin- sekä elinympäristön laatu, instituutiot sekä verkostot ja verkostoihin kuuluminen. Nämä elementit eivät ole yksittäisiä saaria, vaan ne ovat linkittyneet toisiinsa ja menestyminen on kiinni jokaisesta elementistä sekä kyvystä päivittää strategiaa vastaamaan havaittuja muutoksia. Linnanmaan mukaan kilpailukyky voidaan jakaa kahtia, rakenteelliseen ja dynaamiseen kilpailukykyyn, jotka kuitenkin ovat sidoksissa toisiinsa. Rakenteellisen kilpailukyky sisältää elementtejä, jotka määrittävät raamit toimijoiden väliselle vuorovaikutukselle, kun taas dynaaminen kilpailukyky liittyy näiden toimijoiden kykyyn yhteistoiminnan avulla oppia ja luoda uutta. (Linnamaa 1999, 25–33.)

Sotarauta, Mustikkamäki ja Linnamaa lisäävät seitsemännen elementin, imagon, joka ei kirjoittajien mukaan ole autonominen elementti, vaan sen katsotaan rakentuvan kuudesta edellä esitellystä elementistä. Imago voidaan nähdä tekijänä, joka muuttuu yksittäisen peruselementin tai useamman vaikutuksesta (Sotarauta, Mustikkamäki & Linnamaa 2001, 16.) Virtanen (1999, 12) toteaa, että alueen (kunnan) nimi ei ole imagotekijä, vaikka yksi imagon tehtävistä on erottaa paikka muista vastaavista paikoista.

Luova jännite on Sotaraudan mukaan alueen kilpailukyvyn kahdeksas elementti. Luova jännite on ensisijaisesti tila. Tässä jännitteisessä tilassa ihmiset etsivät uusia ratkaisumalleja ja toimivat uudella, paremmalla tai tehokkaammalla tavalla aikaisempaan nähden. Luova tila on uudistumisen voimavara sekä peruselementtien kehityksen voimaannuttaja. (Sotarauta 2001, 206–207.)

Alueiden kilpailukyky -tutkimuksessa alueiden kilpailukykyä on arvioitu kilpailukykyindeksin avulla. Se muodostuu neljästä osatekijästä: inhimillinen pääoma, innovatiivisuus, keskittyminen ja saavutettavuus. Inhimillisellä pääomalla tarkoitetaan ihmisten osaamista, tietoja ja taitoja. Mittareina ovat esimerkiksi työikäisen väestön määrä ja korkea-asteen tutkintojen määrä. Innovatiivisuutta mitataan esimerkiksi tutkimus- ja kehitysmenoilla sekä patenttien määrällä. Alueen kilpailukyvyn kannalta keskittyminen on keskeinen tekijä, vaikkakin sitä on vaikea mitata. Mittareina käytetään esimerkiksi liike-elämän palveluiden osuutta alueen työllisistä ja alueen suurimman toimialan osuutta työllisistä. Saavutettavuuden mittareita ovat markkinoiden maantiesaaeutettavuus, lentoliikenteen läheisyys sekä teollisuuden ulkomaanyhteydet. Tutkimuksen mukaan alue, joka menestyy yhden osatekijän osalta, menestyy myös muilla osa-alueilla. Havainto on sama myös silloin, kun alue ei menesty. (Huovari, Kangasharju & Alanen 2001, 21–28, 116.)

Michael Porterin (1991) mukaan on viisi tekijää, jotka selittävät yrityksen menestymisen kilpailussa. Nämä viisi tekijää toimivat myös, kun etsitään selittäviä tekijöitä alueiden kilpailukyvyille. Ensinnäkin kilpailuetu syntyy, kun alue panostaa kehittämiseen sekä innovointiin ja alueella on valmiutta muutosten tekemiselle. Toiseksi ”vahvimmat kilpailuedut syntyvät usein maantieteellisesti pienellä alueella”. (Porter 1991, 624–630). Kolmanneksi tekijäksi Porter nostaa jatkuvan parantamisen merkityksen kilpailuedun ylläpitämisessä. Neljäs tekijä on havainto, että kilpailuedun ylläpitäminen vaatii niiden osatekijöiden kehittämistä joille kilpailuetu pohjaa. Viides tekijä on havainto, että kilpailuedun ylläpitäminen vaatii globaalia strategiaa. Haveri ja Anttiroiko (2013, 16) toteavat, että alueiden elinvoimaisuuden ylläpitäminen vaatii menestymistä globaalissa kilpailussa, joten Porterin ajatus globaalista strategiasta on relevantti alueiden kontekstissa.

2.4 Kuntien elinvoima sekä elinvoimaisuus

Kunnat kuvaavat elinvoima-sanalla oman alueen toimeliaisuutta. Lähtökohtaisesti kaikki kunnat ovat elinvoimaisia, koska ovat edelleen olemassa. Elinvoimattomat kunnat ovat liittyneet tai ne on liitetty johonkin elinvoimaisempaan kuntaan. Niin kutsutulla kriisikuntamenettelyllä eli erityisen vaikeassa taloudellisessa asemassa olevan kunnan arviointimenettely voidaan käynnistää, jos kunnan

taloudellinen tilanne, kuten rahoituksen riittävyys, on olennaisesti ja toistuvasti heikentynyt. Päätös arviointimenettelyn käynnistämisestä tehdään valtiovarainministeriössä.

Kunnallinen päätöksenteko perustuu 1.5.2015 voimaan tulleeseen kuntalakiin. Laissa todetaan, että ”kunta edistää asukkaidensa hyvinvointia ja alueensa elinvoimaa”. Lisäksi lain mukaan ”kunnassa on oltava kuntastrategia”. Strategiassa tulee huomioida ”elinympäristön ja alueen elinvoiman kehittäminen”. (Kuntalaki 37 §.)

Kyöstin, Jänttin ja Airaksisen (2017, 8–9) mukaan elinvoimainen kunta on ”uudistamispuheelle tyypillinen retorinen...yleiskonsepti” jota on vaikea asettaa kyseenalaiseksi. Elinvoimainen kunta on käsite, joka sisältää riittävän väestöpohjan, vahvan taloudellisen kantokyvyn, päätöksentekokyvyn, kyvyn luoda diskurssin avulla uusia avauksia, paikallisten resurssien yhteen saattamisen sekä hyödyntämisen ja voiman, jolla kannatella uskoa tulevaisuuteen.

Salmivuoren (2022, 99) mukaan se, että elinvoimaa on tutkittu paljolti kuntiin ja niiden kehitykseen liittyen, on suomalainen erityispiirre. Vuorento, Rainio ja Vaine (2019, 4) toteavat, että kuntien kohdalla elinvoimasta puhuminen on varsin uusi käsite, jonka keskiössä ovat efektiivinen elinkeino- sekä palvelurakenne, joka vetää puoleensa ihmisiä, yhteisöjä ja yrityksiä. Elinvoima ilmenee kutsuvana toiminta- ja investointiympäristönä sekä aktiivisena, uudistus- ja kehityshaluisena kuntaorganisaationa, jonka talous on kestäväällä pohjalla (Vuorento, Rainio & Vaine 2019, 4–5). Glaeser (2013, 7) yhdistää edellisiin vielä kunnan kyvykkyyden innovoida ja edistää sopeutumiskykyä. Kuntaliiton mukaan asuntopolitiikka, maankäyttö sekä joukkoliikenne sisältävät toimenpiteitä, joilla edistetään kuntien elinvoimaa (Kuntaliitto 2018). Seutukaupunkien vetovoimatutkimuksen mukaan näiden kaupunkien keskeisinä vetovoimatekijöinä pidetään asuinympäristöä, liikenteellistä saavutettavuutta sekä turvallisuutta (Vuorela, Olari-Sintonen, Kultanen & Laamanen 2022, 42).

Salmivuori (2022) jakaa elinvoiman aluetalouskeskeiseen ja ihmiskeskeiseen elinvoimaan. Aluetalouskeskeinen elinvoima nojaa runsaasiin resursseihin, joiden takia alueelle muodostuu suotuisat olosuhteet inhimilliselle toiminnalle, jonka seurauksen syntyy uutta toimintaa ja näin syntyy elinvoimaa synnyttävä positiivinen kierre. Elinvoiman määrään vaikuttavat tarjolla olevat resurssit, alueen sijainti sekä infrastruktuuri, osaamistaso sekä sen hyödynnettävyys sekä sosiaalisen pääoman määrä ja kyvykkyys sen hyödyntämiseen. Elinvoiman on nähty syntyvän runsaiden resurssien hyödyntämisen lopputuotteena, joka ruokkii itse itseään niin kauan kun resursseja riittää. (Salmivuori 2022, 101–103.) Ihmiskeskeisen elinvoiman keskiössä on inhimillinen ja sosiaalinen pääoma, jotka eivät ole ainoastaan talouskehitystä edistäviä tekijöitä vaan tämän prosessin alkuun panevia voimia.

Prosessin sivutuotteena syntyy kilpailuetua ja taloudellista vakautta. Elinvoiman määrään vaikuttavat inhimillisen ja sosiaalisen pääoman lisäksi osallisuuden ja yhteisöllisyyden määrä, alueen luonnonolosuhteet, sosioekonomiset tekijät sekä arvot ja merkitykset. (Salmivuori 2022, 101–103.)

Kunnan elinvoimaan vaikuttavat monet tekijät, mutta se kumpuaa ”sisältä ulospäin ja takaisin sisään” (Kosonen, Santalainen, Heikkilä & Alahuhta 2022, 94). Suomen Kuvalehden vuonna 2017 julkaisemassa tutkimuksessa elinvoimaa selvitettiin seuraavilla mittareilla: taloudellinen huoltosuhde keskimäärin, työllisyysaste, koulutustaso, avoimen sektorin ja yrittäjien osuus kaikista alueen työpaikoista, yritysten määrä 1 000 asukasta kohden sekä äänestysaktiivisuus kuntavaaleissa (Hynynen 2017). Alueiden tutkimus 2022 -tutkimuksessa indikaattoreita on 19 (kuvio 1) jotka jakautuvat kolmeen sektoriin: inhimillinen pääoma; kuten väkiluku ja sen muutos, nettomuutto, tuottavuus; kuten tulotaso ja sen muutos sekä työllisyysaste ja vihreä rakennemuutos. Indikaattoreissa mainitulla lasten pienituloisuusasteella tarkoitetaan osuutta lapsista, joiden kotitalous luokituu pienituloiseksi. (WSP 2022, 12.)



Kuvio 1. Alueiden tutkimus 2022 -tutkimuksen indikaattorit (WSP 2022, 12).

Aron mukaan sijainti on keskeinen tekijä, kun on tutkittu kuntien elinvoimaa ja laitettu kunnat paremmuusjärjestykseen. Kunnat, jotka ovat Suomen etelä- tai länsirannikolla sekä kunnat, jotka ovat Helsinki-Tampere-Seinäjoki-Oulu-radon varressa ovat elinvoimaisimpien kuntien joukossa, koska hyvä saavutettavuus on olennainen osa elinvoimaisuutta mitattaessa. Toisaalta hyvä sijainti ja saavutettavuus eivät yksin riitä. Aro tiivistää, että ”elinvoima tarkoittaa ennen kaikkea kykyä tehdä päätöksiä”. (Hynynen 2017). Asukkaiden halu toimia yhdessä, aktiivisuus, luovuus ja innostuneisuus sekä mahdollisuus luonnon virkistyskäyttöön, metsät ja luonnon monimuotoisuus ovat elinvoimaa ja hyvinvointia lisääviä tekijöitä (Taegen, Verma & Arpiainen 2020, 17, 66; Kortetmäki ym. 2020, 5).

3 TUTKIMUSOTE

Tieteellinen tutkimus on ongelmanratkaisua, jonka tarkoitus on selvittää tutkimuskohteen lainalaisuuksia ja toimintaperiaatteita. Tästä syystä tutkimusta suunniteltaessa tutkija joutuu tekemään paljon valintoja ja varautumaan siihen, että prosessin aikana voi joutua muuttamaan valintojaan. Hirsjärven, Remeksen ja Sajavaaran (2009, 123) mukaan tutkija tekee ”syvimmit ja periaatteellisimmat päätökset ... tieteenfilosofisella tasolla... tiedostaen tai tiedostamatta.” Tieteenfilosofisella tasolla kirjoittajat tarkoittavat metodologian sekä tutkimusstrategian valintaa. Metodologia pitää sisällään tavat sekä keinot, joilla tutkija hankkii, muodostaa ja perustelee tieteellistä tietoa. Tutkimusstrategialla tarkoitetaan joko kvantitatiivista (määrällinen tai numeerinen) tai kvalitatiivista (laadullinen tai merkityksiä todentava) aineistoa.

Yin (2009, 18) toteaa, että tapaustutkimus on empiirinen tutkimus, joka tutkii nykyajan ilmiötä syvällisesti ja tosielämän kontekstissa varsinkin, kun ilmiön ja kontekstin rajat eivät ole ilmeisiä. Traversin (2001) mukaan tapaustutkimukset ”pohjautuvat tutkimusalasta riippuen erilaisiin tieteenfilosofisiin lähtökohtiin, teoreettisiin ja metodologisiin näkökulmiin sekä menetelmällisiin valintoihin” ja tapaustutkimus voidaan nähdä tutkimusstrategiana sekä tutkimuksellisena lähestymistapana eikä ainoastaan aineiston keruu- ja/tai analyysimenetelmänä (Eriksson & Koistinen 2005, 4). Tapaustutkimus on tutkimusstrategiana löysästi määrittyvä, ja sitä voi viedä läpi usean eri analyysimenetelmän voimin (Jyväskylän yliopisto 2015).

3.1 Kvalitatiivinen tapaustutkimus

Tapaustutkimus ei menetelmänä ole vain kvalitatiivisen tutkimuksen muoto, vaikka se voidaan tunnistaa laadullisten tutkimusvaihtoehtojen joukosta (Yin 2009, 19). Anttilan (1998) mukaan kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus on lähtökohtaisesti tapaustutkimusta. Erikssonin ja Koistisen (2005, 4) mukaan laadullisen aineiston käyttäminen on luonteenomaista tapaustutkimukselle. Tämä saattaa osittain johtua siitä, että usein tapaustutkimusten aineistona on haastattelut tai kenttätutkimukset.

Tapaustutkimus on syvälinen tutkimus. Sen vuoksi siinä käytetään erilaisia menetelmiä tiedon keräämiseen ja havaintojen tekemiseen. Tapaustutkimuksessa käytetään yleisesti monipuolista

empiiristä eli kokemusperäistä materiaalia kuten henkilökohtaisia havaintoja, haastatteluja tai kirjoituksia, uutisia, virallisia asiakirjoja sekä muita kirjallisia lähteitä. (Hamel, Dufour & Fortin 1993, 45; Bamberg, Jokinen & Laine 2007, 24.)

Tapaustutkimus on menetelmä saada muiden kuin tutkijan kuvauksia ja tulkintoja tapauksesta, koska tapaus ei näyttäydy kaikille samanlaisena (Stake 1995, 64). Tapaustutkimus antaa tutkijalle mahdollisuuden tehdä innostavaa tutkimusta, koska tapaustutkimus on tutkimussuuntauksena moniulotteinen ja ajassa muuttuva. Tämän tutkimussuuntauksen keskiössä on tutkittava tapaus tai tapaukset, ”joiden määrittelylle tutkimuskysymys, tutkimusasetelma ja aineistojen analyysit perustuvat”. (Eriksson & Koistinen 2005, 1.) Bambergin, Jokisen ja Laineen (2007, 9) mukaan tapaustutkimuksessa tutkitaan usein vain yhtä tapausta tai sitten huomio on kohdistunut pieneen tapausjoukkoon ja tapaus tai tapaukset, tutkimuksen kohde, on yleensä ilmiö tai tapahtuman kulku.

Yin (2003, 45) jakaa tapaustutkimukset kahteen ryhmän sen mukaan onko tutkimuksessa yksi tapaus vai useampi tapaus. Bambergin, Jokisen ja Laineen (2007, 94) mukaan näissä kahdessa tutkimustyyppissä on mahdollista käyttää vain yhtä tai useata ”analyysiyksikköä eli analyysin kohdetta”. Tämä tutkimus on versio, jossa on vain yksi tapaus, mutta neljä analyysiyksikköä.

Tapaustutkimus ei kuitenkaan ole niin toistettava, staattinen tai pysyvä eikä selvärajainen tutkimussuuntaus kuin voisi ajatella, mutta tämän tutkimussuuntauksen avulla voidaan aikaansaada monipuolista, runsasta ja yltäkylläistä tietoa, joka kertoo tapauksen toiminta- sekä rakennesuhteista (Eriksson & Koistinen 2005, 2–3).

Erikssonin ja Koistisen (2005, 4–5) mukaan tapaustutkimuksen aineistoa voi kerätä monilla eri menetelmillä ja aineistoa voi kerätä sekä monista, että erilaisista lähteistä. Pohtiessa eri tutkimussuuntauksien välillä tapaustutkimus kannattaa valita, jos joku tai monet näistä ehdoista täyttyvät:

- tutkimuskysymykset alkavat pääsääntöisesti ”miksi”, ”mitä” tai ”miten” kysymyssanoilla
- tutkijalla ei oikeastaan ole vaikutusvaltaa tapahtumiin
- aihepiiristä on tehty niukasti kokemusperäistä tutkimusta
- tapaus on relevantti tutkittavana aikana.

Bambergin, Jokisen ja Laineen (2007, 12) mukaan tapaustutkimus on toimiva tutkimusmenetelmä, jos tapausten joukko on pieni, tapaukset ovat ”luonnollisesti ilmeneviä”, aineisto on pääasiassa laadullista ja tutkijan tarkoituksena on kerätä laaja aineisto ”tapauksen eri ulottuvuuksista”.

Tämän tutkimussuunnan kohdalla merkittävää on se, että tapaus tai tapaukset pystytään selvästi rajaamaan muusta kontekstista. Tapaustutkimuksen onnistumisen kannalta ratkaisevaa on tapauksen tai tapauksien määrittäminen. Tämä on tutkijan itse tehtävä. Samalla tutkijan tulee perustella ”miksi juuri tietty tapa määritellä tapaus on hyödyllinen tai järkevä”. (Eriksson & Koistinen 2005, 5–6.)

Tapaustutkimukset voidaan jakaa eri tyyppeihin tapauksen ominaisuuksien mukaan. Joskus tutkija ei pääse itse valitsemaan tapausta tai tapaus on tutkijalle erityisen merkityksellinen tai uniikki tapaus. Stake on nimennyt tämän itsessään arvokkaaksi tapaustutkimukseksi (engl. intrinsic case study). Kun tutkijalla on tarve ymmärtää jotain muutakin kuin vain kyseistä tapausta, on kyseessä välineellinen tapaustutkimus (engl. instrumental case study). Kollektiivinen tapaustutkimus (engl. collective case study) on tilanne, jossa tutkittavia tapauksia on useita ja niitä voidaan rinnastaa toisiinsa. (Stake 1995, 3–4; Eriksson & Koistinen 2005, 9–10.)

Anttila nostaa esiin yhden tapaustutkimuksen haasteista, joka liittyy tutkijaan ja tutkittavaan sekä heidän vuorovaikutukseensa. Pelkkä haastattelijan läsnäolo voi vaikuttaa tilanteeseen ja siihen, mitä haastateltava kertoo, vaikka haastattelija ei siihen pyrkisikään. Tämä huomio tulee ottaa esille tutkimuksen luotettavuutta arvioitaessa. (Anttila 1998.)

3.2 Luotettavuus

Anttila (1998) pohtii tutkimuksen luotettavuuteen liittyen sitä, mitä on totuus sekä oikea tieto. Raatikaisen (2020) mukaan ajatus siitä, että ”totuus on jonkinlaista vastaavuutta eli korrespondenssia todellisuuden kanssa” on kovin ”yleinen filosofian historiassa”. Anttila (1998) päätyy toteamaan, että oikea tieto ”vastaa osapuilleen käsitystä todellisuudesta”. Totuudella ja oikealla tiedolla on yhteneväisyyksiä, mutta ongelma on siinä, että kenen todellisuudesta tai tiedosta on kyse; tutkijan omakohtaisesta tulkinnasta tai käsityksestä johtuvasta näkemyksestä vai muiden, sivullisten, havainnoista. Tästä syystä tutkijan tulee tarkastella tutkimuksensa luotettavuutta.

Kaikessa tutkimuksessa lähtökohtaisesti pyritään minimoimaan virheiden mahdollisuus. Luotettavuus merkitsee sitä, että tutkimus on vapaa sattumanvaraisista sekä epärelevanteista osatekijöistä. Laadullisessa tutkimuksessa on mahdollista vapaammin siirtyä analyysistä tulkintoihin ja takaisin toisin kuin määrällisessä tutkimusprosessissa ja tämän takia luotettavuuden arviointi eroaa näiden tutkimusmenetelmien välillä. Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta arvioitaessa huomio kohdistetaan tutkimukseen kokonaisuutena sekä erityisesti tutkimusprosessin ja -raportin

johdonmukaisuuteen. (Varto 1992, 103–104; Eskola & Suoranta 1998, 208; Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 231; Tuomi & Sarajärvi 2009, 134.)

Vaikka tutkijat pyrkivät välttämään virheitä tutkimusprosessin aikana tutkimustulosten reliabelius eli luotettavuus ja validius eli pätevyys vaihtelevat. Reliabiliteetti ilmaisee sen, miten luotettavasti ja toistettavasti käytetty mittari mittaa haluttua ilmiötä. Validiteetti puolestaan ilmaisee sen, miten hyvin tutkimuksessa käytetty mittausmenetelmä mittaa juuri sitä tutkittavan ilmiön ominaisuutta, mitä on tarkoituskin mitata. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 136; Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 231.) Hirsjärvin ja Hurmeen (2008, 185) mukaan käsitteet reliabelius sekä validius pohjautuvat aatokseen siitä, että tutkijan on mahdollista tavoittaa objektiivinen todellisuus sekä totuus. Laadullisen tutkimuksen tutkimuskirjallisuudesta käy ilmi, että reliabiliteetin ja validiteetin käyttöä kritisoidaan, koska ne ovat syntyneet kvantitatiivisen eli määrällisen tutkimuksen piirissä ja toisaalta siksi, että nämä luotettavuuskäsitykset pohjautuvat otaksumaan ”yhdestä konkreettisesta todellisuudesta” (Tuomi & Sarajärvi 2009, 136.) Lincoln ja Guba (1985, 294) toteavat, että erilaiset perususkomukset johtavat erilaisiin tietoväitteisiin ja erilaisiin kriteereihin.

Koska tutkimuksen on pyrittävä siihen, että tuo esiin luotettavaa ja pätevää tietoa tutkimuskohteesta täytyy reliabelisuuden sekä validiuden tilalle tuoda jotakin muuta, jolla tutkija pyrki varmentamaan tutkimuksensa luotettavuuden. Laadullisen tutkimuksen luotettavuuden kirjallisuudessa mainitaan usein vastaavuus tai uskottavuus (engl. credibility), siirrettävyys (engl. transferability), luotettavuus (engl. dependability) ja vahvistuvuus tai vahvistus (engl. confirmability). Vastaavuudella tai uskottavuudella tarkoitetaan tutkimuksen haastattelulähteiden asianmukaista kuvailua ja tutkijan arviota aineiston tosiasiallisuudesta. Tutkijan on pystyttävä osoittamaan, että tutkimus rekonstruoi alkuperäisen konstruktion tavoin tai vastaako tutkijan ”käsitteellistyksensä ja tulkintansa tutkittavien käsityksiä”. Siirrettävyydellä tarkoitetaan tulosten varmentamista siirtämällä ne toiseen, vastaavaan kontekstiin. Tätä näkemystä kritisoidaan, koska yleistettävyys ei ole sosiaalisen todellisuuden monimuotoisuuden takia mahdollista. Luotettavuus viittaa siihen, että ulkopuolinen sekä riippumaton taho arvioi tutkimusprosessin etenemistä sekä tutkimuksen tulokset. Vahvistuvuuden tai vahvistuksen tavoite on tarkastella tehtyjen valintojen ja päätösten oikeutusta erilaisten tekniikoiden tai toisten, vastaavasta ilmiöstä tehtyjen tutkimusten avulla. (Guba 1981, 84–86; Tynjälä 1991, 390–392; Eskola & Suoranta 1998, 211–212; Parkkila, Välimäki & Routasalo 2000, 30; Tuomi & Sarajärvi 2009, 138–139.)

Kiikerin ja Ylikosken (2011, 110–111) mukaan Mertonin tieteen eetosta voi kuvata neljän institutionaalisen normin kautta. Universalismin mukaan tieteellisten väitteiden hyväksyminen tai hylkääminen ei riipu niiden julkaisijan henkilökohtaisista tai yhteiskunnallisista ominaisuuksista.

Tieteellinen kommunismi tarkoittaa, että tutkimustulokset ovat sosiaalisen yhteistyön tuotteita ja siten yhteisiä. (Merton & Storer 1973, 270–275.) Pyyteettömyys puolestaan tarkoittaa sitä, että ”tieteellistä tietoa etsitään ja esitetään omasta henkilökohtaisesta edusta ja arvovallasta huolimatta”. Järjestelmällisen epäilyn periaate tarkoittaa sitä, että ennen johtopäätösten ja lopullisten päätelmien tekoa pitää varmistua siitä, että tulosten empiirinen näyttö on riittävä. (Kiikeri & Ylikoski 2011, 111.)

Tieteen termipankin (2023) mukaan totuusteoria on ”näkemys siitä milloin teoria tai väittämä on tosi”. Totuusteoriat auttavat selvittämään totuuden luonnetta ja suhtautumista tutkimuksen luotettavuuskysymyksiin. Korrespondenssiteoria eli vastaavuusteorian mukaan väite on totta, jos se vastaa todellisuutta eli väittämän ja asiantilan välillä on vastaavuutta eli korrespondenssia. Koherenssiteoria määrittelee totuuden suhteessa aiemmin todeksi arvioituihin asioihin eli väite on totta, jos väite on ”yhtä pitävä tai johdonmukainen muiden ... väitteiden kanssa”. Koherenssiteorian mukaan totuus ”ei voi olla ristiriidassa itsensä kanssa”. Pragmaattisen totuusteorian mukaan väite on totta, jos sen väittämä toimii ja siitä on hyötyä. Konsensus- eli yksimielisyysteorian mukaan väite on tosi, jos siitä ollaan samaa mieltä. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 134–135; Tieteen termipankin 2023.)

Tulosten vahvistettavuuden varmentamiseksi olen kuvannut tutkimuskohteista tutkimuksen kannalta merkitykselliset tiedot nykyisestä tilanteesta liittyen rautatiehen, alueeseen sekä analysointiyksikön tavoitteisiin matkustajajunaliikenteen aloittamisen osalta. Olen myös kuvannut tutkittavaan ilmiöön liittyviä ilmiöitä sekä kuvannut sitä, miten nämä ilmiöt liittyvät toisiinsa. Tulosten siirrettävyyttä silmällä pitäen valitsin analysointiyksiköiksi erilaisia kohteita kuitenkin siten, että kohteilla on yhdistäviä tekijöitä. Tutkimuskohteet näin valiten halusin varmistaa havaintojen siirrettävyyttä sekä havaintojen luotettavuuden.

Tutkimuksen aihe ja teoreettinen viitekehys, polkuriippuvuus, korreloivat keskenään. Rautatie on klassinen esimerkki polkuriippuvuusteorian toimivuudesta. Kaikki raideliikenne rakentaminen vaatii laajoja selvityksiä, pitkiä suunnitteluprosesseja, laajaa yhteisymmärrystä päätöksen aikana ja ymmärrystä siitä, että päätöksillä on pitkäaikaiset vaikutukset, jotka saattavat estää tulevaisuudessa joitakin muita päätöksiä.

Tässä tutkielmassa saatuja tuloksia ei voi yleistää koskemaan kaikkia niitä kuntia, jotka ovat rataverkon piirissä, mutta joissa matkustajajunat eivät pysähdy. Jokainen kunta on uniikki, historiallisten polkujen summa vahvuuksineen, mahdollisuuksineen, uhkineen ja heikkouksineen (Taegen, Verma & Arpiainen 2020, 46, 55). Lisäksi on hyvin mahdollista, että kaikki kunnat, jotka ovat rataverkon piirissä, mutta joissa matkustajajunat eivät pysähdy, eivät tavoittele

matkustajajunaliikenteen aloittamista, johtuen esimerkiksi radan maantieteellisestä sijainnista kuntataajamaan nähden.

Jokaisesta analysointiyksiköstä, kohdekunnasta, on haastateltu vain yhtä johtavaa viranhaltijaa ja tämän takia on mahdollista, että jotakin merkittävää on jäänyt sanomatta johtuen siitä, että tutkijana en osannut tehdä oikeita täydentäviä kysymyksiä tai siitä, että haastateltava ei muistanut ottaa asiaa esille haastattelun aikana. Tätä vajetta olen pyrkinyt täyttämään tutustumalla kohdekuntien tuottamiin kirjallisiin aineistoihin.

4 TUTKIMUSKOHTEET JA NIIDEN VALINTA

Suomen rataverkon pituus on 5926 km (Väylävirasto 2023b). Kuviosta 2 näkyy rataverkon sijoittuminen. Suomen 309 kunnasta 174 kuntaa on rataverkon piirissä. Näistä kunnista 77 on kuntia, joissa matkustajajunat eivät pysähdy, joten noin 900 000 kuntalaisella ei ole mahdollista nousta junaan oman kunnan alueella



Kuvio 2. Suomen rataverkko (Väylävirasto 2023c).

Koska tutkimuksen tarkoitus on selvittää mitä keinoja kunnat käyttävät, jotta matkustajajunat pysähtyisivät kunnan alueella, tutkimuskohteet valittiin edellä mainittujen 77 kunnan joukosta.

4.1 Tutkimuskohteet eli analysointiyksiköt

Tähän tutkimukseen valikoitui kaksi kuntaa Pirkanmaalta, yksi Satakunnasta ja yksi Uudeltamaalta. Tutkimuskohteista Kangasalalla ja Ylöjärvellä on yhdistävinä tekijöinä sijainti vilkkaan rataosan varressa ja lyhyt etäisyys alueen keskuskaupunkiin sekä se, että kyseisillä rataosilla on matkustajajunaliikennettä.

Lohjaa ja Raumaa yhdistää rataosien historia, molemmat rataosat ovat alun perin olleet yksityisiä ja se, että näiden kuntien alueella olevilla radoilla ei ole tällä hetkellä matkustajajunaliikennettä. Erona on se, että Lohjan kohdalla matkustajajunaliikenteen alkamiseen vaikuttaa suunnitteilla oleva ratahanke, kun taas Raumalla rata on olemassa ja matkustajajunaliikenteen aloittamiseksi on jo tehty konkreettisia toimia, kuten Rauman keskusta tulevan seisakkeen suunnittelu. Lohja ja Rauma ovat seutukaupunkeja eli seutunsa ja talousalueensa keskuksia.

Vaikka tutkimuskohteilla on samankaltaisuuksia ja eroavaisuuksia on kohteilla yksi yhteinen nimittäjä; tavoite saada matkustajajunat pysähtymään kunnan alueella ja siten parantaa kuntalaisten joukkoliikennepalveluja.

4.1.1 Kangasala

Kangasalan kaupunki sijaitsee Pirkanmaalla, maakunnan keskuskaupunki Tampereen naapurissa. Etäisyys Kangasalan keskustasta Tampereen keskusta on 20 kilometriä. Kangasala on perustettu vuonna 1865 (Kangasalan kaupunki 2022a). Kangasalan kaupunki on osa Hinku-verkosta (Hinkukunnat 2022).

Vuonna 2005 Kangasalan kunta sekä Sahalahden kunta yhdistyivät uudeksi Kangasalan kunnaksi ja vuoden 2011 alusta Kuhmalahden kunta liittyi Kangasalan kuntaan (Kangasalan kaupunki 2022a). Kangasalan kunnanvaltuusto päätti 13.2.2017, että Kangasala tulee olemaan kaupunki vuoden 2018 alusta lähtien (Kangasalan kaupunki 2022b).

Kangasala on väestömäärältään, 32 622 asukasta, Suomen 35. suurin kunta (Tilastokeskus 2022b). Sahalahden ja Kangasalan yhdistyminen 2005 lisäsi väestöä 2 235 henkilöllä ja Kuhmalahden liitos vuoden 2011 alusta 1 040 henkilöllä (Kangasalan kunta 2017a, 5).

Vuonna 1883 valmistunut Tampere–Haapamäki-rata (kuvio 3) alkaa Tampereelta kulkién Kangasalan, Oriveden, Juupajoen ja Mänttä-Vilppulan kautta Keuruulle.



Kuvio 3. Rautatiet Kangasalan lähialueella. Etelästä tulevan pääradan radan ja koilliseen menevän Tampere–Jyväskylä radan välissä näkyy Tampereen raitiotien Hervantaan johtava haara.

Kangasalalaisille avautui vuonna 1883 mahdollisuus käyttää Tampere–Haapamäki-radalla liikkuvia junia, kun Suinulan pysäkkirakennus valmistui. Kangasalan kirkonkylän asukkaita palvelemaan rakennettiin vuonna 1888 Halinmaan laituria. Laituri oli käytössä vuoteen 1898 asti, jolloin perustettiin Kangasalan asema Halinmaasta hivenen Tampereen suuntaan. Muita liikennepaikkoja olivat Siitama (avattiin 1895), Ruutana (avattiin 1907) ja Säynäjärvi (avattiin 1911). Henkilöliikenne Kangasalan kaupungin alueen liikennepaikoilla päättyi vuonna 1993 kun matkustajajunat eivät enää pysähtyneet Kangasalan asemalla. Henkilöliikenne Säynäjärveltä oli päättynyt jo vuonna 1988, Ruutanasta ja Suinulasta henkilöliikenne päättyi vuonna 1990. (Iltanen 2009, 174–176.)

Valtion tieverkon, rautateiden ja vesiväylien kehittämisestä sekä kunnossapidosta vastaavan Väyläviraston mukaan Kangasalan kaupungin alueella kulkeva rataosuus on Tampere-Jyväskylä. Havisevan liikennepaikka rataosuudella Tampere-Jyväskylä on Väyläviraston (2021a, 3) mukaan ainut Kangasalan kaupungin alueella oleva liikennepaikka. Rata kulkee Kangasalan kaupungin alueella 19 kilometriä.

Kangasalan rajanaapureista Lempäälä, Tampere ja Orivesi ovat kuntia, joissa matkustajajunat pysähtyvät. Valkeakoskella on rautatie, mutta sillä on vain tavaraliikennettä koska, matkustajaliikenne päättyi vuonna 1956 (Iltanen 2009, 76). Kuhmoinen, Padasjoki ja Pälkäne eivät ole rataverkon piirissä.

Kangasalan valtuuston 29.05.2017 § 51 hyväksymässä Kangasalan strategisessa yleiskaavassa 2040 todetaan, että ”Ruutanan taajamaa kehitetään edistään paikallisten palveluiden säilymistä ja monipuolistumista. Alueen osayleiskaavatyötä jatketaan strategisen yleiskaavan tavoitteiden pohjalta. Taajaman kehittämisen lisäksi varaudutaan strategisen yleiskaavan mukaisesti uuteen lähijunaliikenteen seisakkeeseen, jonka läheisyyteen sijoittuu tehokasta, helposti saavutettavaa taajamarakennetta.” (Kangasalan kunta 2017b, 38).

Tampereen raitiotien seudullisessa yleissuunnitelmassa kuvataan raitiotien jatkolinjojen ratavarausten sijainnit. Kangasalan Lamminrahkaan raitiotie tulisi 2030-luvulla Tays Keskussairaалalta Koilliskeskuksen kautta. (Kangasalan kaupunki 2021a)

4.1.2 Lohja

Lohjan kaupunki sijaitsee Uudenmaan maakunnassa. Etäisyys Lohjan keskustasta Helsingin keskustaan on 48 kilometriä. Lohja on perustettu vuonna 1323 (Lohjan kaupunki 2022a). Lohjan kaupunki on osa Hinku-verkostoa (Hinku-kunnat 2022).

Lohjan kunta ja Lohjan kauppala eriytyivät vuoden 1926 alussa ja kauppala muuttui kaupungiksi vuoden 1969 alussa. Lohjan kunta ja kaupunki lakkautettiin 1.1.1997 ja samanaikaisesti tilalle perustettiin uusi Lohjan kaupunki. Sammatin kunta liittyi Lohjan kaupunkiin vuoden 2009 alussa. Karjalohjan kunta ja Nummi-Pusulan kunta liitettiin Lohjan kaupunkiin vuoden 2013 alussa. (Lohjan kaupunki 2022b). Lohja kuuluu Kuntaliiton seutukaupunkiverkoston.

Lohja on väestömäärältään Suomen 24. suurin kunta, jossa asui vuoden 2021 lopussa 45 988 asukasta (Tilastokeskus 2022b). Sammatin liittyminen (2009) lisäsi kaupungin väestöä noin 1 360 henkilöllä.

Karjalohjan sekä Nummi-Pusulän kuntien liitos kaupunkiin (2013) lisäsi kaupungin väestöä 7 662 henkilöllä (Lohjan kaupunki 2014, 4).

Vuonna 1873 valmistunut Hyvinkää–Hanko-rata (kuvio 4) alkaa Hyvinkäältä kulkien Nurmijärven, Vihdin, Lohjan ja Raaseporin kautta Hankoon. Radan rakentaminen rahoitettiin yksityisellä rahoituksella, mutta rata päättyi valtion omistukseen jo vuonna 1875. Radan pituus on 149 kilometriä. (Iltanen 2009, 86, 419.)



Kuvio 4. Rautatiet Lohjan lähialueella.

Lohjan liikennepaikka avattiin vuonna 1873, Virkkala 1874, Kirkniemi 1899, Muijala 1893, Keskilohja 1924 ja Tytyri 1928. Henkilöliikenne rataosuudella Hyvinkää–Karjaa päättyi vuonna 1983. (Iltanen 2009, 86–92.)

Väyläviraston mukaan Lohjan kaupungin alueella kulkeva rataosuus on Hyvinkää–Karjaa, ja Kirkniemen sekä Lohjan liikennepaikka ovat ainoat Lohjan kaupungin alueella olevat liikennepaikat. (Väylävirasto 2021a, 6–8). Rata kulkee Lohjan kaupungin alueella 25 kilometriä.

Lohjan rajanaapureista Raasepori, Salo ja Siuntio ovat kuntia, joissa matkustajajunat pysähtyvät. Inkoon ja Vihdin rautatie lävistää, mutta matkustajajunat eivät pysähdy tai rataosuudella ei ole matkustajajunaliikennettä. Karkkilasta on ollut kapearaiteinen rautatie Hyvinkäälle. Rata valmistui 1911, henkilöliikenne päättyi 1961 ja tavaraliikenne 1967 (Iltanen 2009, 64). Rataosa on purettu. Somero ja Tammela eivät ole rataverkon piirissä.

Lohjan kaupunkistrategia 2017–2025 mukaan ”monipuolisten kulkemismahdollisuuksien ja tunnin juna -hankkeen edistäminen” on yksi Elinvoimaisen Lohjan toimenpiteistä (Lohjan kaupunki 2017, 9). Tunnin junalla tarkoitetaan Espoo-Salo-oikorataa (ESA-rata). Tällä hetkellä hanke tunnetaan Turun Tunnin Juna -nimellä. Hanketta varten on perustettu Turun Tunnin Juna Oy joulukuussa 2020. Yhtiön tehtävä on Espoo–Salooikoradan ja Salo–Turku-kaksoisraiteen ratasuunnitelmien tuottaminen ja rahoittaminen, kunnes radan rakentamisvalmius on saavutettu (Turun Tunnin Juna 2022).

Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan Espoo-Salo-oikoradalla olisi ”kaukoliikenteen toimiessa edellytyksiä parantaa Lohjan joukkoliikenteen palvelutasoa mm. pääkaupunkiseudun suuntaan”. Lisäksi suunnitelmassa todetaan, että ”mikäli ratayhteydelle sijoittuu lisäksi myös lähijunaliikenne, paranee palvelutaso työmatkaliikenteen edellyttämälle hyvälle tasolle”. Suunnitelman mukaan ”Lohjan alueelle on kaavailtu yhtä junaliikenteen asemapaikkaa Lempolaan ... asema tulisi palvelemaan sekä kauko- että lähijunaliikennettä”. (Lohjan kaupunki 2019, 28.)

Lohjan kaupunki on yhdessä Vihdin kunnan kanssa teettänyt duoraitiojunaselvityksen. Selvityksen lähtökohtana oli Vihdin ja Lohjan alueen sisäinen liikenne sekä yhteydet suunnitteilla olevaan Turun Tunnin juna -rataan. Lopputulemana selvityksessä päädyttiin kahteen linjaan, Virkkala–Otalampi ja Lohjan keskusta–Lohjansolmu. (Lohjan kaupunki 2021, 4.)

4.1.3 Rauma

Rauman kaupunki sijaitsee Satakunnan maakunnassa. Etäisyys Rauman keskustasta Porin keskustaan on 43 kilometriä ja Turun keskustaan matkaa on 85 kilometriä. Rauma on perustettu vuonna 1442 (Rauman kaupunki 2021). Rauman kaupunki on osa Hinku-verkosta (Hinku-kunnat 2022).

Rauman kaupunki ja Rauman maalaiskunta yhdistyivät vuoden 1993 alussa (Helsingin Sanomat 1992). Kodisjoen kunta lakkautettiin vuoden 2007 alussa ja liitettiin Rauman kaupunkiin (Helsingin

Sanomat 2006). Lappi liittyi Raumaan vuoden 2009 alusta (Ilta-Sanomat 2007). Rauma kuuluu Kuntaliiton seutukaupunkiverkoston.

Rauma on väestömäärältään Suomen 29. suurin kunta, jossa asui vuoden 2021 lopussa 38 959 asukasta (Tilastokeskus 2022b). Rauman kaupungin ja maalaiskunnan yhdistyminen (1993) lisäsi kaupungin väestöä 8 421 henkilöllä (Tilastokeskus 1993, 6). Kodisjoen liittyminen (2007) lisäsi kaupungin väestöä 522 henkilöllä (Tilastokeskus 2007, 5). Lapin kunnan liittyminen Rauman kaupunkiin 2009 lisäsi kaupungin väestöä noin 3 200 henkilöllä.

Vuonna 1897 valmistunut Rauman rata alkaa Kokemäeltä kulkien Säskylän, Euran ja Eurajoen kautta Raumalle (kuvio 5). Radan rakentamisen, vuosina 1895–1897, rahoitti Rauman kaupunki. Rata siirtyi valtion omistukseen vuonna 1950. Radan pituus on 47 kilometriä. Rauman liikennepaikka avattiin 15.4.1897 ja henkilöliikenne rataosuudella päättyi 1988 (Iltanen 2009, 132–135 ja 419; Rautavuori 2011.)



Kuvio 5. Rautatiet Rauman lähialueella.

Väyläviraston mukaan Rauman kaupungin alueella kulkeva rataosuus on Kokemäki-Rauma ja Rauman liikennepaikka on ainoa Rauman kaupungin alueella oleva liikennepaikka. (Väylävirasto 2021a, 10). Rata kulkee Rauman kaupungin alueella 11 kilometriä.

Rauman rajanaapureista Eurassa ja Eurajoella on rautatie, mutta rataosuudella ei ole matkustajajunaliikennettä. Laitila ja Pyhäranta eivät ole rataverkon piirissä.

Rauman kaupungin henkilöliikenteen kehittämisen tavoitteet ovat parantaa saavutettavuutta ja sisäisiä liikkumismahdollisuuksia sekä aloittaa mahdollisimman pian henkilöjunaliikenne. Rauman kaupungin mukaan ”Rauma-Kokemäki-radalla on hyvät valmiudet henkilöjunaliikenteen käynnistämiseksi uudelleen. Rata on nykyaikainen ja sähköistetty, eikä käytännössä vaadi kunnostustoimenpiteitä. Liikenteen käynnistämiseen tarvittavat investoinnit liittyvät matkustajaliikenteen seisakkeen rakentamiseen” (Rauman kaupunki 2022.)

Väylävirasto on laatinut Rauman seisakkeesta ratasuunnitelman yhteistyössä Rauman kaupungin kanssa. Seisakkeen nimi on Rauman keskusta ja seisake sijoittuu Prismän kauppakeskuksen kohdalle pääraiteen pohjoispuolelle. (Väylävirasto 2022.)

4.1.4 Ylöjärvi

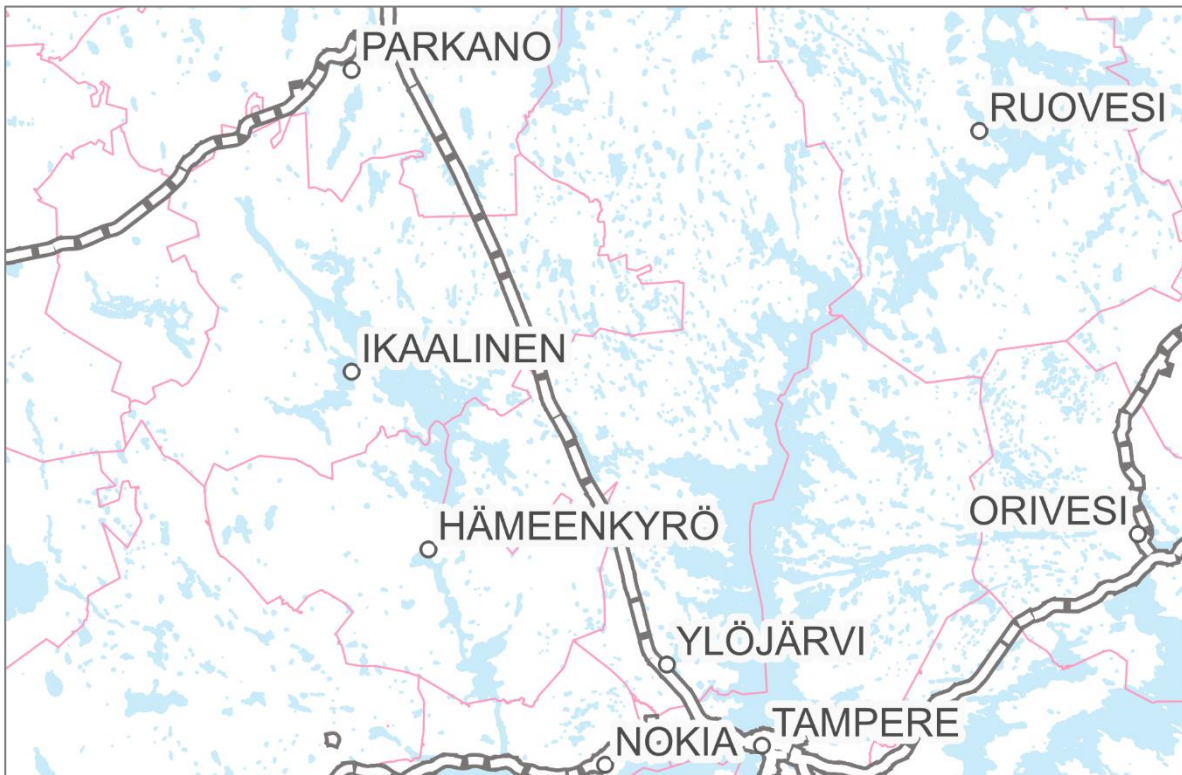
Ylöjärven kaupunki sijaitsee Pirkanmaalla, maakunnan keskuskaupunki Tampereen naapurissa. Etäisyys Ylöjärven keskustasta Tampereen keskustaan on 12 kilometriä. Ylöjärvi on perustettu 1869 (Ylöjärven kaupunki 2022a). Ylöjärven kaupunki on osa Hinku-verkostoa (Hinku-kunnat 2022).

Ylöjärvestä tuli kaupunki vuoden 2004 alussa. Viljakkalan kunta liittyi Ylöjärven kaupunkiin vuoden 2007 alusta ja Kurun kunta vuoden 2009 alusta. (Ylöjärven kaupunki 2022a.)

Ylöjärvi on väestömäärältään Suomen 34. suurin kunta, jossa asui vuoden 2021 lopussa 33 533 asukasta (Tilastokeskus 2022b). Viljakkalan kunnan liittyminen (2007) lisäsi kaupungin väestöä 2 166 henkilöllä (Tilastokeskus 2007, 5). Kurun kunnan liittyminen (2009) lisäsi kaupungin väestöä noin 2 700 henkilöllä.

Tampereen-Parkanon-Seinäjoen rautatien (kuvio 6) rakennustyöt käynnistyivät 1962 ja rata avattiin liikenteelle vuoden 1971 alussa. Radan pituus on 161 kilometriä. (Rautatiehallitus 1987, 79.) Rata alkaa Tampereelta kulkien Ylöjärven, Hämeenkyrön, Ikaalisen, Parkanon, Kihniön ja Kurikan kautta Seinäjoelle.

Väyläviraston mukaan Ylöjärven kaupungin alueella kulkeva rataosuus on Tampere-Seinäjoki. Ylöjärven kaupungin alueella ovat Karhejärven, Lakialan, Majajärven ja Ylöjärven liikennepaikat. (Väylävirasto 2021a, 5–14). Rata kulkee Ylöjärven kaupungin alueella 18 kilometriä.



Kuvio 6. Rautatiet Ylöjärven lähialueella.

Ylöjärven rajanaapureista Nokia, Parkano ja Tampere ovat kuntia, joissa matkustajajunat pysähtyvät. Hämeenkyrön, Ikaalisen ja Kihniön rautatie läpäisee, mutta matkustajajunat eivät pysähdy kuntien alueella. Virrat on ollut rautatieverkon piirissä vuodesta 1937. Matkustajajunaliikenne päättyi 1981 ja tavaraliikenne vuoden 1984 lopussa. (Kellomäki 2016, 107.) Pori-Haapamäki rata on Virtain kohdalla osittain purettu, samoin rautatiesiltoja on purettu. Ruovesi ei ole rataverkon piirissä.

Ylöjärven kaupungin 4.4.2022 hyväksytyn vuoteen 2032 ulottuvan kaupunkistrategian mukaan Ylöjärven kaupunki osallistuu ”raitiotien seudulliseen laajentamiseen” sekä tekee ”edunvalvontatyötä liikenneväylien ja rautatieliikenteen kehittämiseksi” (Ylöjärven kaupunki 2022b, 15).

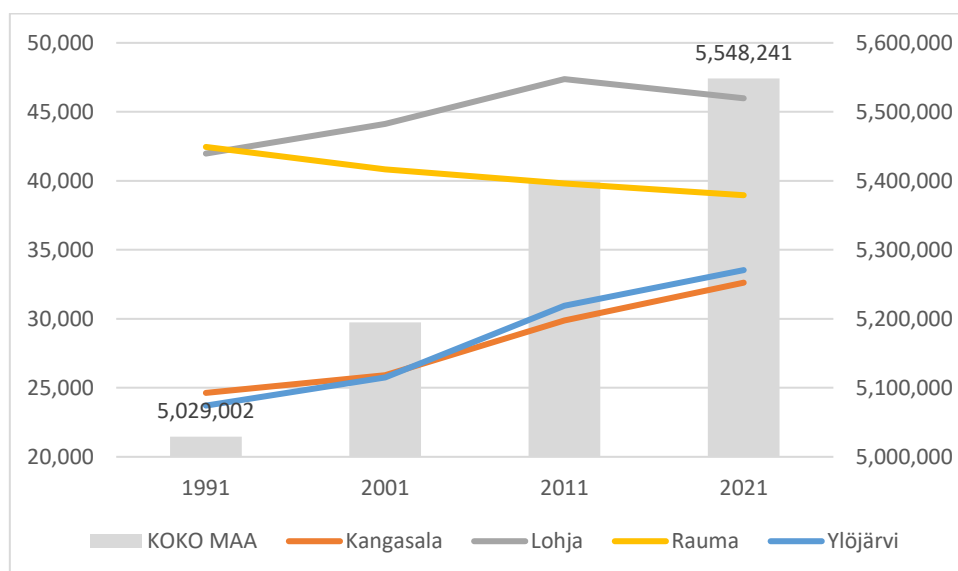
Kangasalan, Tampereen ja Ylöjärven kaupungit sekä Pirkkalan kunta käynnistivät seudullisen raitiotien yleissuunnitteluvaiheen 2019 ja suunnittelu päättyi 2021. Yleissuunnitelmassa määritettiin

raitiotie ratalinjausten ja pysäkkien alustavien sijaintien lisäksi säilytysvarikoiden alustavat sijainnit. (Ylöjärven kaupunki 2022c.)

Ylöjärven kaupunki osallistuu pääradan kehittämistarkasteluihin. Kaupunki on osakkaana Suomi-rata Oy:ssä, joka perustettu tavoitteenaan saada noin tunnin junayhteys Tampereen ja Helsingin välille. (Ylöjärven kaupunki 2022d). Väyläviraston selvityksessä esitetään Ylöjärven liikennepaikalle rakennettavaksi uusi kaksoisraide sekä sivuraide nykyisen pääraiteen viereen. Samalla rakennettaisiin uudet matkustajalaiturit. Uudet sivuraiteilla olevat laiturit mahdollistavat myös lähijunaliikenteen. (Myllymäki, Kiuru, Airaksinen & Sipilä 2019, 41). Raideliikenteen edellytysten parantaminen edellyttää Asemantien raakapuuterminaalien siirtoa (Ylöjärven kaupunki 2022d).

4.2 Väestökehitys ja hiilidioksidipäästöt

Suomen väestö on kasvanut 519 239 henkilöllä aikavälillä 1991–2021 (kuvio 7). Suurinta väestönkasvu oli vuosina 2001–2011, 206 366 henkilöä. Vuosina 1991–2001 väestö kasvoi 165 899 henkilöllä ja vuosina 2011–2021 146 974 henkilöllä. (Tilastokeskus 2022c.)



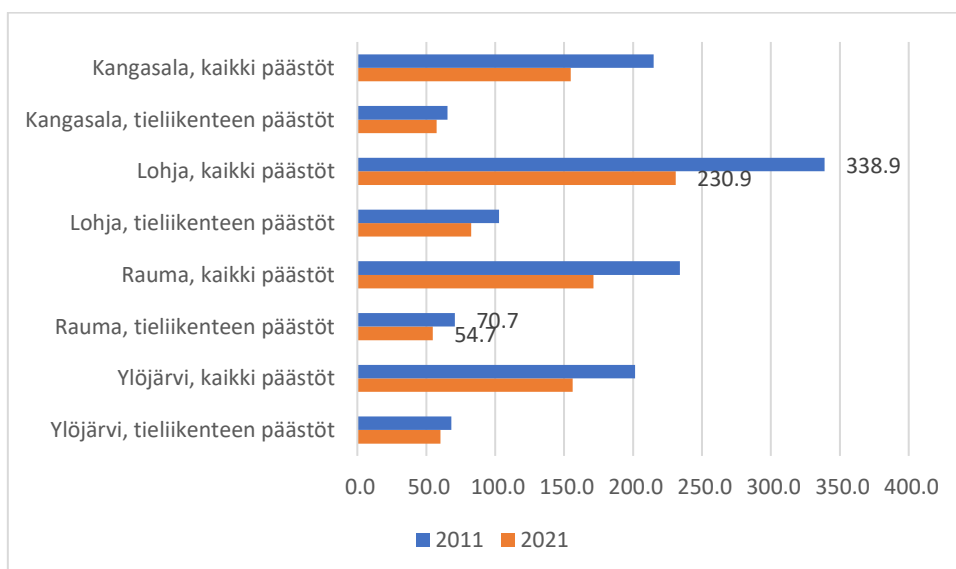
Kuvio 7. Kohde kuntien väestökehitys 1991–2021 (Tilastokeskus 2022c).

Suomessa asuvien hiilidioksidipäästöt asukasta kohden ovat vähentyneet 33 prosenttia verrattaessa vuosia 1991 ja 2019. Vuonna 1991 hiilidioksidipäästöt olivat 11,0 tonnia CO₂ per asukas ja vuonna 2019 7,37 tonnia CO₂ per asukas. (Globalis 2023.)

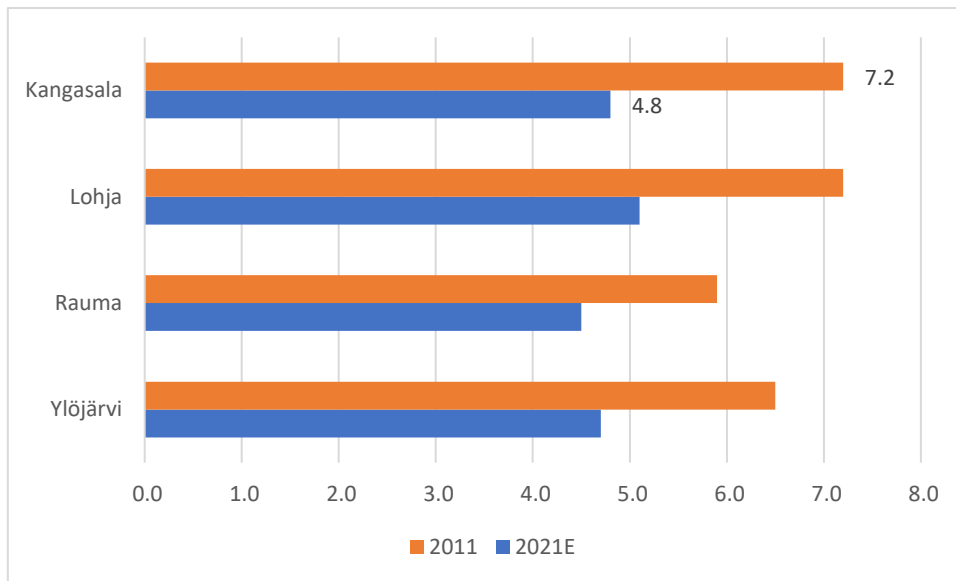
Taloudellisesti kattavan joukkoliikenteen ennakkoehtoja ovat operaattorin näkökulmasta riittävä asukastiheys ja matkustajamäärät. Etenkin raskaassa raideliikenteessä eli kauko- ja lähijunien kohdalla taloudellisesti kannattavan liikenteen edellytyksenä on korkea asukastiheys ja runsas tehtyjen matkojen määrä. (Laakso & Loikkanen 2004, 322.)

Tutkimuskohteista Ylöjärven kaupunki kasvoi eniten, kasvua 1991–2021 9 821 henkilöä. Kangasalan kaupunki kasvoi samalla tarkastelujaksolla 7 988 henkilöllä. Lohjan kaupungin kasvu tarkastelujaksolla oli 4 011 henkilöä. Tarkastelujaksolla suurinta kasvu oli jaksolla 2001–2011 johtuen kuntaliitoksista. Rauman kaupungin asukasmäärä laski tarkastelujaksolla 1991–2021 3 499 henkilöllä. (Tilastokeskus 2022c.)

Kaikki kohdekunnat tuottivat yhteensä 39 prosenttia vähemmän hiilidioksidipäästöjä, kun verrataan vuosia 2011 ja 2021. Eniten, 47 prosenttia, hiilidioksidipäästöjä oli vähentänyt Lohja (kuvio 8), mutta asukasta kohden parhaiten oli onnistunut Kangasala, jossa vähennys oli 33 prosenttia (kuvio 8). Tieliikenteen päästöjen vähentämisessä parhaiten on onnistunut Rauma (kuvio 7), 29 prosenttia kymmenessä vuodessa. (Hiilineutraalisuomi 2023.)



Kuvio 8. Kohdekuntien hiilidioksidipäästöt (kT CO₂e) 2011 ja 2021 (Hiilineutraalisuomi 2023).



Kuvio 9. Kohdekuntien hiilidioksidipäästöt 2011 ja ennuste 2021 (t CO₂e) per asukas (Hiilineutraalisuomi 2023).

5 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Aineiston hankintatapaa tulee pohtia jo hyvin varhaisessa vaiheessa tutkimusta suunniteltaessa. Viimeistään tutkimusongelmaa määrittäessä tutkija joutuu pohtimaan tutkimuksen toteuttamisen käytännöllisiä puolia. Tehdyt valinnat ja päätökset vaikuttavat suuresti tutkimuksen toteuttamisen vaatimaan työmäärään ja siten tutkimusprojektin keston. (Hirsjärvi ym. 2009, 177–179.)

Haastattelut ovat nopea ja vaivaton tapa hankkia suuri aineisto ilman suunnatonta työmäärää. Aineiston saattaminen kirjalliseen muotoon, eli litterointi, on puolestaan hyvin työläs ja aikaa vievä osa tutkimusprosessia. (Anttila 1998.) Ennen litterointityön aloittamista olisi tutkijan hyvä päättää millaista analysointimenetelmää hän aikoo käyttää. Menetelmällä voi olla vaatimuksia litteroinnille. (Hirsjärvi ym. 2009, 222.) Litteroituja poimintoja haastatteluista käytetään tutkimuksen tulosten käsittelyn raportoinnissa.

Hirsjärven ym. (2009, 223–224) mukaan ei ole olemassa yhtä mekaanista tapaa valita tutkimuksen analysointitapa. Analyysi voidaan tehdä monella eri tavalla ja pääperiaatteena on, että tutkija valitsee sellaisen tavan, jonka avulla hän uskoo parhaiten saavansa vastauksia tutkimusongelmaan. Ymmärtämiseen pyrkivässä aineiston lähestymistavassa tarvitaan yleensä laadullista analyysia ja päätelmien tekoa.

5.1 Aineiston hankinta haastattelemalla

Aineiston hankin ensisijaisesti haastattelemalla jokaisesta kohdekunnasta johtavaa viranhaltijaa. Kyseessä ovat siis asiantuntijahaastattelut (elite interviewing), koska valitsen haastateltavat heidän vaikutusvaltansa ja asiantuntemuksen sekä sen vuoksi, että he virkansa puolesta edustavat tutkimuskohdetta (Anttila 1998.) Lisäksi hankin aineistoa perehtymällä kohdekuntien tuottamiin selvitykseen, päätöksiin ja tavoitetiloihin.

Kunnat tuottavat merkittävästi aineistoja päätöksenteon tueksi ja tämä aineisto on varsin hyvin saatavilla kuntien verkkosivujen kautta, vaikka jokaisella kunnalla on yksilölliset verkkosivut ja niillä omanlaiset tavat sijoitella tietoa ja linkkejä. Dokumenttien löytämistä helpottaa internetin ominaisuus arkistoida tietoa, vaikka tiedon hallinnasta vastaava organisaation on tehnyt muutoksia tiedon säilyttämisen hierarkiaan tai tietoja on poistettu. Lisäksi on aina mahdollisuus tehdä tietopyyntö.

Suomen perustuslain (12:2) mukaan ”Viranomaisen hallussa olevat asiakirjat ja muut tallenteet ovat julkisia, jollei niiden julkisuutta ole välttämättömien syiden vuoksi lailla erikseen rajoitettu. Jokaisella on oikeus saada tieto julkisesta asiakirjasta ja tallenteesta.” Myös lain viranomaisten toiminnan julkisuudesta (9:1) mukaan ”Jokaisella on oikeus saada tieto viranomaisen asiakirjasta, joka on julkinen.” Bamberg, Jokinen ja Laine (2007, 12) siteeraavat Hamelia ym. (1993) kun toteavat, että sosiologi Everett Hughes loi analysointi- sekä tarkastelutavan, jolla voidaan analysoida haastattelemalla saatua aineistoa sekä virallista, muualla tuotettua, materiaalia yhtä aikaa.

Haastattelut ovat yksi tiedonhankinnan perusmenetelmistä ja sitä on käytetty Aristoteleen ajoista alkaen. Staken (1995, 114) mukaan haastattelu on vaihtoehtoinen menetelmä, jossa etsitään sijaistarkkailijan, eli haastateltavan, kautta sitä, mitä tutkija ei ehkä olisi itse löytänyt. Tapana kerätä aineistoa haastattelu on kuvaileva eli deskriptiivinen ja erityinen eli spesifinen. Haastattelun tavoitteena ovat tulkinnalliset kuvailut, joiden kohteena on jokin tietty tilanne tai tapahtuma haastateltavien kokemusmaailmasta. (Öberg 1991, 299.) Haastattelujen etuna on se, että tietoa on helpointa saada puhumalla sekä kysymällä ja haastattelut ovat metodi, jonka tiedonhankinnan eri osapuolet varsin usein kokevat miellyttäväksi. Lisäksi haastateltavat tuntevat tämän aineistonkeruutavan ja tietävät millainen tilanne on odotettavissa. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 11.) Kvalen (1996,280) muistuttaa, että litteroitaessa haastattelua tapahtuu kerrontatavan muutos, jossa (puhuttu) keskustelu muutetaan kirjoitetuksi diskurssiksi ja samalla syntyy kerrontatapahybridi, jossa tarina oli alun perin osoitettu tietylle kuulijalle, kasvotusten sekä yksityisesti, mutta litteroinnin myötä se muuttuu julkiseksi, etäiseksi, kirjalliseksi tekstiksi.

Haastattelut sopivat osaksi aineiston hankintaa, koska tutkimukseni aihepiiristä on vähän tutkimusta ja etukäteen oli vaikea tietää, mihin suuntiin vastaukset johtaisivat (Hirsjärvi ym. 2009, 205). Lisäksi oletettavaa oli, että haastattelussa haastateltavat kertoisivat vastauksissaan asioista, jotka ovat kyseisellä hetkellä ajankohtaisia tai asioita, joita haastateltava haluaa erikseen korostaa. Tästä syystä avoimet kysymykset olivat mahdollistavia ja vastaukset hedelmällisiä tutkijan näkökulmasta. Kirjallisista lähteistä painotusten ajankohtaisuuden havaitseminen on haastavampaa muuten kuin tutkimalla aineiston valmistumisen tai hyväksymisen päiväysmerkintöjä.

5.2 Haastattelujen toteutus

Haastatteluaineiston keräsin kesä- ja syyskuussa 2022. Lähestyin haastateltavia ensin sähköpostilla kysyäkseni, suostuuko haastateltava haastateltavaksi ja jos näin kävi, kävimme

sähköpostikirjeenvaihtoa sopivan ajankohdan löytämiseksi. Sopivan ajankohdan löydyttyä, tiedustelin haastateltavalta, sopiiko hänelle, että haastattelu tehdään Microsoft Teamsin avulla ja jos ehdottamani sopi haastateltavalle, lähetin haastateltavalle Teams-kutsun, johon liitin tutkimuskysymykset.

Microsoft Teamsin valitsin haastattelutavaksi seuraavista syistä:

1. Koronapandemian aikana moni meistä, työelämässä tai opiskeluissa, joutui käyttämään Teamsia johtuen etätöistä tai -luennoista, joten sen käyttö on tullut varsin tutuksi
2. Microsoft Teamsissa on äänitys -ominaisuus, jolla haastattelu on kätevä tallentaa myöhempää litterointia varten.

Litteroin haastattelut aineiston tarkempaa analyysia varten. Litteroinnilla tarkoitetaan yleisesti nauhoitetun puhemuotoisen aineiston siirtämistä tekstiksi. Kun tutkimuskohteena ei ole kieli, kielenkäyttö tai vuorovaikutus niin tärkeintä on, että kaikki puhutut sanat ja lauseet kirjoitetaan. (Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.) Kallisen ja Kinnusen (2023) mukaan litterointi on aineiston analyysin alkupiste, jolloin tutkijan on mahdollisuus syventyä aineistoon ja tehdä ensimmäisiä havaintoja sekä päätelmiä aineistosta.

5.3 Menetelmänä aineistolähtöinen sisällönanalyysi

Aineiston käsittelin aineistolähtöisen sisällönanalyysin avulla. Sisällönanalyysi on Anttilan mukaan ”tutkimusmenetelmä, jonka avulla voidaan tehdä toistettavia ja päteviä päätelmiä tutkimusaineiston suhteesta sen asia- ja sisältöyhteyteen.” Pääkohdealueita sisällönanalyysissä ovat verbaalit ja litteroinnin avulla transformoidut kirjalliset sisällöt. Aineisto voi olla melkeinpä mitä tahansa tekstiä, kunhan se selittää tutkittavaa ilmiötä ja sitä voi ”koota, havainnoida ja analysoida.” (Anttila 1998.)

Sisällönanalyysissä aineistoa tarkastellaan, pilkotaan ja uudelleen jäsennetään (Silvasti 2014, 37). Aineistosta etsin kysymysten avulla ilmaisuja, jotka toistuvat aineistossa. Silvasti käyttää tästä työstä sanaa koodaus (Silvasti 2014, 38–44). Ilmaisut pyrin yksinkertaistamaan ja nimeämään. Näin sain pelkistettyjä ilmauksia. Samankaltaiset ilmaisut luokittelin alaluokkiin, jotta kuvattua ilmiötä oli helpompi kuvata ja sanallistaa. Silvasti käyttää termiä teema. ”Teema on koodia laajempi asiakokonaisuus, puhekehys tai aineistosta löytyvä yhtenäinen aihepiiri” (Silvasti 2014, 44). Alaluokat yhdistin pääluokkien alle.

6 TULOKSET JA NIIDEN TULKINTA

Kunnat ovat tottuneet toimimaan itsenäisesti sekä oma-aloitteisesti ja välillä jopa toimivaltuuksia haastaen. Raideliikenteen kohdalla kunnat voivat toimia oma-aloitteisesti, jos kyse on kevyestä raideliikenteestä kuten raitiotiestä tai pikaraitiotiestä, mutta duoraitiojunan ja rautatieliikenteen kohdalla tilanne on toinen. Duoraitioliikenteen periaatteena on raitiotien ja rautatien yhdistäminen, jolloin samalla kalustolla ajetaan kaupungin tai kunnan keskustassa raitiotiellä sekä keskustan ulkopuolella yleisen liikenteen rautatiellä. (Proxio 2022.) Lain liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta (1:1) mukaan Väylävirasto vastaa rataväylien ”palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla” rataväylillä. Näin ollen, kun kyseessä on olemassa oleva tai suunnitteilla oleva rautatie, joka lävistää kunnan tai tulee niin tekemään, ei kunta voi toimia itsenäisesti eikä Väyläviraston toimivaltaa voi haastaa.

Tavoitellessaan matkustajajunaliikenteen käynnistymistä kunnat joutuvat omien toimien lisäksi tekemään yhteistyötä eri toimijoiden kanssa jopa silloin, kun kyseessä on kunnan toimialaan liittyvät tehtävät, kuten kaavoitus. Kunnan oma halu ei yksin riitä, vaan muiden toimijoiden, kuten Väyläviraston tai VR:n tulee myös olla tarpeesta kunnan kanssa samaa mieltä. Tämän takia prosessit ovat hyvin pitkiä, vaikka maallikon silmin matkustajajunaliikenne voitaisiin käynnistää vain lisäämällä seuraavaan aikatauluun uusi pysähdyspaikka. Kuten haastateltava Kangasalalta kiteyttää:

”raideliikenteen kehittäminen on hyvin pitkäjänteistä työtä”

6.1 Polkupotentiaalia

Rautatie, joka on käyttökunnossa mutta hyödyntämättä, sisältää mahdollisuuden eli polkupotentiaalia.

”kun tuo rata tuossa on niin se matkustajajunaliikenteen mukaan saaminen se olisi totta kai toivottavaa, kun se kerran joka tapauksessa valmiina on ja rataa aktiivisesti käytetään”

(Rauma)

On vaikea arvioida, kuinka paljon helpompaa on saada matkustajajunaliikenne käynnistymään radalla, jota käytetään tavaraliikenteen kuljetuksia varten verrattuna tilanteeseen, jossa rataa ei ole.

Vaikka matkustajajunaliikenteen käynnistäminen on pitkä prosessi, on uuden radan suunnittelun ja toteuttamisen ero merkittävä. Matkustajajunaliikenteen käynnistäminen vie varmasti vuosia, mutta uuden radan avaaminen matkustajajunaliikenteelle vie vuosikymmeniä.

6.2 Raideliikenne elinvoimatekijänä

Raideliikenne, kuten muutkin väylät ja liikennemuodot ovat elinvoimatekijä kirjallisuuden perusteella. Tässä aineistossa elinvoima nousi esiin liittyen jo olemassa olevaan muuhun liikenneinfrastruktuuriin ja asukasmääriin sekä osaavan työvoiman varmistamiseen liittyen.

Mikään yksittäinen liikennemuoto ei ole yksin riittävä tai toimiva ratkaisu tarpeelle siirtää tavaroita paikasta toiseen tai ihmisten halulle matkustaa joko kertaluonteisesti tai säännöllisesti eri paikkaan. Toimiva liikennejärjestelmä tarvitsee useita eri liikennevälineitä ja liikennemuotoja kevyestä liikenteestä laivoihin sekä lentokoneisiin asti. Kehittyvät matka- ja logistiikkaketjut parantavat alueen kilpailukykyä ja elinvoimaa. Elinvoiman näkökulmasta yksittäinen lisäys asukkaille tai matkailijoille tarjolla oleviin liikkumismuotoihin tai matkaketjuihin voi olla erittäin merkittävää.

”Ruutanen ja Vatialan suunnassa...niin aikanaan sinne on muodostunut merkittävä asuinyhteisö raideliikenteen varaan” mutta ”1980-luvulla sitten viimeiset junat täällä Kangasalan seudulla kulki” ja nyt ” Ruutanen alue on määritelty...sellaiseksi kasvavaksi ja kehittyväksi asuinalueeksi”

”Rauma on vähän pussinperä tällä hetkellä” mutta ”junaliikenteen kautta... matkailijapotentiaalia vielä saataisiin kasvatettua”

Ylöjärven Siltatien alue on kasvava ja kehittyvä asuinalue ja ”sinne taas ratikka ei yllä” mutta ”tämmöisen toisen lähijunapysäkin mahdollisuus...saataisiin...Siltatien kytketty sitten lähiliikenneverkkoon”

Kuntien elinvoimaisuutta arvioidaan monella eri menetelmällä, mutta asukkaiden määrään ja työvoimaan liittyviä indikaattoreita on varmasti käytössä jokaisessa menetelmässä. Kohdekunnista Kangasala sekä Ylöjärvi ovat parhaiten onnistuneet lisäämään asukkaiden määrää. Raumalla väestökehitys on ollut laskevalla trendillä ainakin 1990-luvun alusta alkaen.

”nuoret ikäluokat...koemme tällä hetkellä väestötappiota ja...väestötappiota tulee ennen kaikkea opiskelijoiden kautta...junaliikenne myös vaikuttaisi siihen...että tänä päivänä opiskelua voidaan hoitaa monella tavalla...ja hyvä joukkoliikenneyhteys esimerkiksi...saattaisi vaikuttaa siihen et täältä ei välttämättä lähdettäisiin niin helpolla...esimerkiksi jatko-opintoja...varten...vaan se hoituisi ehkä jopa täältä paikan päältä”

Pula osaavasta työvoimasta on 2020-luvun todellisuutta, ja alueet tekevät kovasti töitä parantaakseen yritysten mahdollisuuksia rekrytoida osaavaa työvoimaa. Sujuva liikkuminen on yksi keino tässä alueiden välisessä kilpailussa.

”Satakunta kärsii aika vahvaa työvoimapulaa että ja radan kautta nähdään et siinä olisi merkittäviä...mahdollisuuksia niinku saada...työvoimapula hoidettua”

”osaajien houkuttelemisen huomattavan paljon helpompaa kuin ihmiset voi aloittaa sillä, että he tulee töihin Raumalle ja voisivat tulla Tampereen seudulta tai tuolta matkalta niin Rauman suuntaan”

6.3 Raideliikenne kaupunkikehityshankkeena

Kaupunkikehityksellä tarkoitetaan kaupunkien taloudellisen, sosiaalisen ja fyysisen ympäristön kehittämistä ja parantamista. Se pitää sisällään kaikki kaupunkien kehittämiseen liittyvät toimet, kuten kaavoituksen, asuntotuotannon, liikenteen suunnittelun, viheralueiden kehittämisen, palveluiden parantamisen ja taloudellisen kasvun edistämisen. Tavoitteena on saada aikaan viihtyisä, kestävä ja elinvoimainen kaupunkiympäristö, jossa asukkaat viihtyvät ja yritystoiminta kukoistaa.

”Me nähdään nää molemmat ratahankkeet tämmöisenä kaupunkikehitys hankkeina”
(Ylöjärvi)

”seisakkeesta (kun) puhutaan niin sen ympärille se sitten loisi sen...potentiaalinen alueen kehittämiseen” (Ylöjärvi)

”potentiaalia Lohjan kasvuille, että raideliikenteeseen usko niinkun rakentajat ja rakennusliikkeet kiinteistösijoittajat”

6.4 Vaikuttamiskeinot

Alueet ja kunnat ovat varmasti aina tehneet suoraa vaikuttamistyötä ja pyrkineet jokaisessa tilanteessa edistämään omaa asiaansa. Vaikuttamista edistää se, että kunnallispolitiikasta ei ole pitkä matka alue- ja valtakunnan politiikkaan ja osa poliitikoista vaikuttaa kaikilla näillä politiikan tasoilla. Myös kuntien välinen yhteistyö on pitkään ollut kuntien tapa saada äänensä kuuluviin ja usein asiat, joita tavoitellaan, eivät ole vain yhden kunnan etujen mukaisia, vaan muutoksesta hyötyvät myös lähinaapurit. Uutta on yhtiömuotoinen vaikuttaminen kuten Suomi-rata Oy:n, Turun Tunnin juna Oy:n ja Itärata Oy:n kohdalla tehdään.

6.4.1 Vaikuttajaviestintä

Vaikuttajaviestinnällä eli lobbauksella tarkoitetaan epävirallista vaikuttamista päätöksentekijöihin.

Lohjan mukaan ”kovaa lobbaustyötä vaatii, sitä tehdään niinku että saadaan radan rahoittaminen varmistettua seuraavana hallituksen hallitusohjelmaan”

”kansanedustajien kautta...meillä on yhteydet liikennevaliokuntaan” (Lohja)

Ylöjärvi on tehnyt ”ihan suoraan lobbausta ollut kansanedustajien suuntaan” mutta ”valtion päässä että siellä sen poliittiseen päätöksentekoon, niin siihen täytyy vielä niinku enemmän...pistää paukkuja”

6.4.2 Yhteistyö

Kuntien välinen yhteistyö on laajaa ja maakuntarajoja ylittävää. Yhteistyötä tehdään yksittäisissä asioissa, kuten esimerkiksi tietohallinnon järjestämisessä, laajoissa kokonaisuuksissa kuten, esimerkiksi toisen asteen koulutuksen järjestämisessä tai erilaisten verkostojen kautta. Kunnat omistavat yhdessä kuntainliittoja ja yhtiöitä, ovat jäseninä yhdistyksissä sekä yhteenliittymissä. Kunnat myös huomioivat naapurikuntien toimet ja tavoitteet ja tarjoavat vertaistukea toisilleen.

”Nyt...radanvarren muut...kunnat...on lähdössä sitten samalla tavallaan tähän mukaan. Tottakai me olemme siinä niinku verkostossa kannustamassa...sitä että tää hanke saataisiin vietyä eteenpäin myös näiden osalta” (Rauma)

Kuntien yhteistyö yhteisöjen kautta on laajaa ja vaikuttavaksi koettua.

”Kyllä se on kaikkein paras yhteistyö on tämä Tampereen seutuyhteistyö ja...tämä raideliikenteen kehittäminen jäsenyteen osana koko Tampereen kaupunkiseudun niin ja laajemmin Pirkanmaan joukkoliikennejärjestelmää” (Kangasala)

”seutuyhteistyö täytyy... mainita” ja ”samoin sitten Maakuntaliiton suunnitelmissa on nää kaikki otettu esille” sekä ”Tampereen kaupunkiseudun työn kautta kaikissa lausunnoissa, MAL-sopimuksissa, kaikissa tällaisissa ollaan” (Ylöjärvi)

Kangasalan kaupunki on osakkaana Suomi-rata Oy:ssa 19 muun kunnan kanssa.

Lohja on ”Turun tunnin junahankkeessa mukana siellä hallituksessa”

”mehän ollaan kyllä mukana Suomirata-yhtiössä” (Ylöjärvi)

6.5 Kuntien omat toimet

Vaikka kuntien keinot edistää matkustajajunaliikenteen aloittamista on paljolti vaikuttajaviestinnän ja yhteistyön varassa, niin on kuitenkin kuntien tehtäväkenttään kuuluvia toimia, joita kunta voi omatoimisesti tehdä. Kaavoitus on yksi kunnan päätehtävistä ja sillä tavoitetta voidaan edistää.

”Kyllä se meidän osalta tarkoittaa maanhankintaan ja maankäytön suunnittelua, kaavoitusta ja niiden volyymien nostoa (rautatien) lähellä ja myös oivaltavaa yhdistelmää siitä että siihetuodaan sekä asumista että elinkeinoja” jolloin ”näiden molempien yhteisvaikutus voi synnyttää sen riittävän kriittisen massan jotta se raideliikenne saadaan siinä liikkeelle” (Kangasala)

Kaavoitus on maankäytön suunnittelemista eri tarkoituksia kuten liikenneinfrastruktuuria, asumista, kauppa- tai palvelutoimintaa, teollisuutta ja luontoa varten (Österbottens förbund 2023). Rautateillä on ollut heti niiden rakentamisen aloittamisesta lähtien merkittävä vaikutus alueiden maankäyttöön, erityisesti yritystoiminnan ja asuinalueiden sijoittumiseen (Laakso & Loikkanen 2004, 369). Valtiovarainministeriön (2023a) mukaan yksi kunnan lakisääteisistä tehtävistä on kaupunki- ja maankäytönsuunnittelu.

”radan välittömään läheisyyteen meneillään kaavoja joiden tarkoituksena on lisätä sen alueen asujia” (Kangasala)

”ollaan viety Lohjan osayleiskaavat nyt niinku valtuustoon...ja...seuraavana vaiheena toi niinku asemakaavoitus ydinaseman seudulle”

”sinne alueelle (puutavaraterminaali) tehtäessä asemakaava ja se niinku tähtäis sekä sen seisakkeen mahdollistamiseen että sen ympäristön rakentamiseen muutoinkin” (Ylöjärvi)

Kaavoituksen kautta voidaan vaikuttaa siihen, mihin uusia työpaikkoja ja asuntoja rakennetaan. Kaavoituksella kunta ohjaa muuttoliikettä ja pystyy siten rakentamaan kiinnostusta kunnan ulkopuolissa toimijoissa raideliikenteen aloittamiseen.

”tuodaan siihen sekä työpaikkoja sekä lisää asumista jolloin näiden molempien yhteisvaikutus voi synnyttää sen riittävän kriittisen massan jotta se raideliikenne saadaan siinä liikkeelle” (Kangasala)

”jo puhuttais sellasesta seisakkeesta joka olisi vaikka viiden kilometrin päässä ja vähän niinku tyhjän päällä niin...pitäisi ikään kuin panna aivotyötä siihen että vois väestön saada ensin jotta voi todistaa että se kannattaa seisakekin” (Ylöjärvi)

Kunnat voivat tehdä tai teettää omiin tarkoituksiinsa selvityksiä ja suunnitelmia. Tyypillisesti ensin tehdään tai teetetään lähtö- tai esiselvitys, johon tukeudutaan seuraavaa vaihetta suunniteltaessa. Selvityksillä kunta voi osoittaa muille toimijoille olevansa tosissaan kyseisen hankkeen kohdalla ja on valmis käyttämään resursseja hankkeen edistämiseksi.

”olemme muun muassa selvittäneet erikseen sitä, että mihin kohtaan nämä tulevaisuuden pysäkit voitaisiin sijoittaa...niiden osalta on käyty läpi niitä teknisiä edellytyksiä joita tämä sitten vaatii” (Kangasala)

”Raumahan on teettänyt ja tehnyt ratasuunnitelman tosta omasta seisakeesta eli...Rauman osalta että tää hanke on siinä mielessä menossa eteenpäin”

6.6 Uudet avaukset

Kuten aiemmin on todettu, kunnat eivät itse voi tehdä päätöstä matkustajajunaliikenteen avaamisesta vaan asiasta täytyy neuvotella Väyläviraston ja matkustajajunaliikennettä harjoittavan operaattorin kanssa. Tällä hetkellä VR on ainut matkustajajunaliikennettä harjoittava operaattori Suomessa, vaikka matkustajajunaliikenne on avautunut kilpailulle jo vuonna 2021 vapaan pääsyn (Open Access) mallilla. Vapaa pääsyn mallissa operaattorit voivat kilpailla markkinaehtoisesti operointimahdollisuudesta kaikilla rataosilla omalla kalustollaan. Vapaa pääsy -malli on ollut voimassa vuodesta 2009 saakka rataosuuksilla, joilla VR Group ei ole harjoittanut matkustajajunaliikennettä. Näitä rataosuuksia ovat esimerkiksi Rauma–Kokemäki, Turku–Uusikaupunki ja Äänekoski–Jyväskylä. Väylävirasto vastaa ratakapasiteetin jakamisesta operaattoreille. (VR Group 2021, 2; VR Group 2023.)

Ensimmäinen merkittävä mahdollisuus jollekin uudelle operaattorille oli tulla matkustajajunaliikenteen harjoittajaksi, kun Helsingin Seudun Liikenne (HSL) kilpailutti lähijunaliikenteen operoinnin. Toukokuussa 2020 VR Group voitti tarjouskilpailun kymmeneksi vuodeksi alkaen 27.6.2021. Tarjouskilpailussa oli mukana vain yksi toinen tarjoaja, brittiläinen yksityinen Go-Ahead Group (Demokraatti 2020; VR Group 2020). Sitten on markkinoille tullut uusi toimija, jolla ei ole vielä operoitavaa reittiä. Suomen Lähijunat Oy on vuonna 2022 perustettu yhtiö, joka tähyää lähijunaliikenteen käynnistämiseen (Suomen Lähijunat Oy 2023). Merkittävä askel tapahtui syyskuussa 2022, kun VR Group ilmoitti myyvänsä 11 Sm2-junayksikköä tälle uudelle toimijalle (VR Group 2022b).

Aineistosta käy ilmi, että kohdekunnissa markkinatilanteen muuttumista seurataan ja siinä nähdään mahdollisuuksia.

”Suurin piirtein ja ... tietysti kaikki riippuu nyt sitten siitä että onko mahdollista että näillä nykyisillä uudenaikaisilla ajatuksilla raideliikenteen toteuttamisesta, niin me olemme tietysti kiinnostuneita siitä että voiko jokin tällainen nykyinen operointimalli madaltaa sitä kynnystä jolla junat voivat pysähtyä meillä jo aiemmin” (Kangasala)

”jos se raideliikenne vapautetaan vaikkapa yksityiselle toiminnalle toisin kuin tänään niin voi olla että ... pienemmällä asiakasmäärillä kuin ja nykyisessä laskennassa esitetään, siitä voisi tulla myös liiketaloudellisesti toimintaa” (Kangasala).

Aineistosta käy myös ilmi, että rataosuudet, joilla VR Group ei harjoita liikennettä, kuten Rauma–Kokemäki, kiinnostavat uusia toimijoita.

”Itseasiassa meillä on meillä on jo yhteydenottoja tällaiselta yrittäjältä mutt se yhteydenotto on tullut välikäden kautta että tässä odotellaan sitä varsinaista lähestymistä” (Rauma).

6.7 Kuntien erityispiirteisiin liittyvät tekijät

Haastattelut tuottivat merkittävän määrän aineistoa, jota käsittelin aineistolähtöisen sisällönanalyysin avulla. Sisällönanalyysin avulla voi tehdä toistettavia ja päteviä päätelmiä tutkimusaineiston suhteesta sen asia- ja sisältöyhteyteen. Aineistosta etsin kysymysten avulla ilmaisuja, jotka toistuvat aineistossa. (Anttila 1998; Silvasti 2014, 37). Toistuvien ilmaisujen lisäksi jokaisen kohdekunnan kohdalla aineistossa oli jokin erityinen havainto, mikä kiinnitti huomioni tutkijana, mutta nämä havainnot eivät toistuneet muiden kohdekuntien kohdalla. Kuitenkin näissä havainnoissa on jotakin merkityksellistä, jonka vuoksi nostan ne erilliseen tarkasteluun.

Suurimmat joukkoliikenteen käyttämättömyyteen vaikuttavat tekijät ovat heikot yhteydet, aikataulujen sopimattomuus, muiden vaihtoehtoisten liikkumismuotojen paremmuus, käyttökokemuksen puute, hinta, hitaus ja toimimattomat matkaketjut (Pastinen 2018, 2). Kangasalla on tehty samansuuntaiset päätelmät.

”raideliikenne joka on riittävän nopeaa, tiheää ja edullista voi kantaa”

Mentaalinen yhteys nousi aineistosta esiin Lohjan kohdalla. Mentaalisella yhteydellä viitataan tässä kontekstissa haluan kuulua tiiviimmin yhteen 14 pääkaupunkiseudun kunnan kanssa. Lohjan naapurikunnista ainoastaan Vihti kuuluu tähän joukkoon. Ajallisella yhteydellä viitataan raideliikenteen nopeuteen ajoneuvoliikenteeseen nähden, joka on nyt ainut tapa siirtyä Lohjalta pääkaupunkiseudulle.

”mentaalinen ja ajallinen etäisyys pääkaupunkiseudulle”

Kunnilla on halua ja energiaa joukkoliikenteen kehittämiseen. Voimavaroja suunnataan joukkoliikennemuotoihin, joita voidaan kehittää nopeasti ja omatoimisesti pienin teknisin investoinnein yhteistyökumppaneiden kanssa, vaikka samanaikaisesti raideliikenteeseen liittyvät hankkeet etenevät hitaasti. Kunnilla on myös tarve tehdä joukkoliikenteestä selkeä vaihtoehto yksityisautoilulle.

”tehtiin aika niinku merkittävä päätös kaupungin sisäisen joukkoliikenteen kehittämisen osalta nyt eli tehtiin aika isot lisäpanostukset ja vois sanoa että meillä alkaa olla niinku Suomen parasta paikallisliikennettä löytyy varsin kompaktista kaupungista...täällä on selkeästi kysyntää joukkoliikenteelle ja joukkoliikennepalveluille” (Rauma)

Ainostaan paikallisliikenteen kehittämistä ei tavoitella, myös kaukoliikenteen yhteydet kiinnostavat kuntia. Vaikka lähimmälle asemalle, jossa kaukoliikenteen junat pysähtyvät, on vain 12 kilometrin matka ja samanaikaisesti suunnitellaan raitiotieliikenteen sekä tavoitellaan lähijunaliikenteen käynnistymistä, niin rohkeasti on seuraava tavoite jo valmiina.

”siihen voisi tulla kaukojunaliikenne pysäkki ja sitten sitä voisi hyödyntää myös lähijunaliikenteen” (Ylöjärvi)

7 TULOSTEN TARKASTELU

Ilmastonmuutos ja hiilidioksidipäästöt nousivat isoksi osaksi tätä tutkimusta, koska havaitsin, että kirjallisuuden perusteella yksi syy kuntien kiinnostukseen raiteilla tapahtuvaan matkustajaliikenteeseen on tarve vähentää liikenteen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä, jotka ovat kuntien suurimmat yksittäiset päästölähteet. Kuitenkin kuntien motiivina ei ole yksin tarve parantaa joukkoliikennettä tai tehdä ilmastonmuutosta hidastavia tai estäviä toimia vaan on muitakin motiiveja kuten elinvoima tai alueiden välinen kilpailu.

7.1 Polkuteoria sekä veto- ja elinvoima

Polkuriippuvuudella ja kunnan elinvoimalla näyttäisi olevan suora yhteys. Jokin historiassa tehty päätös tai ratkaisu on ollut pohja alueen elinvoimalle. Tämä päätös voi olla tietoisesti tehty kunnan toimesta tai sitten kyseessä oli kunnan ulkopuolisen toimijan päätös. Esimerkkinä kunnan tekemistä päätöksistä voisi olla pientalorakentamisen suuntaaminen naapurikaupungin rajalle ja ulkopuolisen toimijan päätöksistä rautateiden risteysaseman sijoittaminen kunnan alueelle. Molemmissa esimerkeissä elinvoima on saattanut lisääntyä merkittävästi pitkän aikaa, kunnes joku on jossakin tehnyt uuden päätöksen. Naapurikaupungissa sijainnut tehdas on päätetty siirtää muualle ja tämän seurauksena kaikkien tehtaan vaikutuspiirissä olevin kuntien elinvoima on heikentynyt työpaikkojen ja verotulojen vähetessä tai on rakennettu uusi rautatie, joka on siirtänyt liikenteen pois kyseiseltä rautateiden risteysasemalta.

Edellä kuvatun kaltaisia esimerkkejä kuntien elinvoimaan vaikuttavista muutoksista on varmasti jokaisesta Suomen kunnasta ja mukana on epäilemättä myös tällä hetkellä polkuteorian todentamia positiivisina pidettäviä tapauksia, mutta negatiivisiksi koettuja tapauksia on historiallisesti todennäköisesti enemmän. Olisiko näissä tapauksissa jotakin, mitä niistä voisi oppia tulevaisuutta ajatellen? Kuntien hyvään hallintoon kuuluu päätösten vaikutusten ennakoarviointi. Kuntaliiton mukaan kunnat tekevät usein merkittäviä ja laajakantoisia päätöksiä, jotka vaikuttavat kuntalaisiin sekä kunnan talouteen pitkällä aikajänteellä. Tämän vuoksi kunnallisten luottamushenkilöiden tulee arvioida vaihtoehtoja ja niiden kokonaisvaikutuksia pitkälle tulevaisuuteen. (Sundquist & Oulasvirta 2011, 6.) Vaikutusten ennakoarviointia on kunnissa tehty vasta viimeiset kymmenen vuotta, joten

tämän toimintamallin tulokset ovat arvioitavissa vasta tulevaisuudessa, mutta polkuriippuvuuden tulokset näkyvät jokaisen kunnan arjessa.

Kuntien näkemys omista vetovoimatekijöistä on varmasti muuttunut vuosien varrella. ”Pelkkä satama tai rautatie eivät enää 1980-luvulta alkaen riittäneet kaupungin vetovoiman lähteeksi”, toteavat Laakso ja Loikkanen (2004, 305). Suojaisa ja syvä rannikko on sisältänyt potentiaalia ja siitä on saatu maksimaalinen hyöty, kun sen logistiikkayhteyksiä on parannettu rakentamalla rautatie. Nämä kaksi veto- ja elinvoiman lähettä ovat tuoneet vaurautta ja hyvinvointia alueelle. Näiden voimatekijöiden varassa on ollut hyvä ponnistaa eteenpäin. Tutkimuksen edetessä huomaan pohtivani polkuriippuvuuden negatiivisia ilmiöitä sekä sitä, voiko vaurautta tuonut ”polku” synnyttää perusteetonta turvallisuuden tunnetta ja sen seurauksena muiden veto- ja elinvoimatekijöiden pohdinta jää tekemättä, kuten myös varautuminen polun päättymiseen.

7.2 Raideliikenne ja kunnan imago

Haastatteluaineistossa ei ole mainintoja kunnan brändistä tai raideliikenteen vaikutuksesta kunnan imagoon. Sotaraudan, Mustikkamäen ja Linnamaan (2001, 16) mukaan alueen kilpailukyvyyn seitsemäs peruselementti on imago eli yhteisön itsestään tietoisesti rakentama kuva. Taegenin, Verman ja Arpiaisen (2020, 50) mukaan paikan maine koostuu sen identiteetistä ja imagosta sekä näistä muodostuvasta mielikuvasta. Näin muodostuvalla maineella pystyy vaikuttamaan ulkopuolisten ajatukseen kyseisestä paikasta. Rainiston (2004, 64) mukaan imago ratkaisee ”ja mielikuviutus voittaa ihmisen rationaalisen tahdon”. Vaikutelmaan alueen imagosta vaikuttavat ainakin sen todelliset aineelliset, funktionaaliset, historialliset, sosiaaliset sekä kulttuuriset ominaispiirteet ja merkille pantavaa on se, että rakennettaessa paikan imagoa, tulee viesti pohjata todellisuuteen (Kytö, Tuorila & Leskinen 2006, 22). Montgomeryn (1998, 100) mukaan paikan identiteetti on objektiivinen asia eli mitä paikka itse asiassa on. Paikan imago puolestaan on identiteetin sekä paikasta tehtyjen havaintojen yhdistelmä.

Ferbrachen ja Knowlesin (2017, 111) mukaan kevyttä raideliikennettä käytetään muuttamaan kaupunkiympäristöä ja parantamaan sen imagoa. Hue on puolestaan osoittanut, että kevyt raideliikenne parantaa kaupungin imagoa ja kevyen raideliikenteen suunnitelmiin suhtaudutaan julkisuudessa myönteisesti (Crampton 2003, 5). Investointeja raideliikenteeseen voidaan pitää osana kaupungin elinvoimaisuuden ja imagon parantamista (McGreevy 2021, 276). Kuntien imagolle

kuuluminen raideverkon piiriin ja mahdollisuus käyttää matkustajajunia liikkumiseen on merkityksellistä (Kujala, Hakala & Vierula 2021, 28).

Virtasen (1999, 9) mukaan paikan imagotekijä voi olla jotakin konkreettista tai sitten abstraktia. Todelliset, olemassa olevat ja silmin havaittavat imagon luojat voivat olla esimerkiksi luonnon muovaavia kohteita, kuten Paavolan tammi Lohjalla, tai rakennettuja kohteita, kuten Vanha Raahe. Imago sisältää myös kollektiivisen aspektin. Tietyt alueet, kunnat tai kaupungit samaistetaan samaan joukkoon jonkin imagotekijän takia. (Virtanen 1999, 11.) Raitiovaunut, duoraitiojuna, metro tai funikulaari voisi olla edellä kuvan kaltainen rakennettu imagotekijä tai -kohde Lissabonin raitiovaunujen tai Wuppertalerin Schwebebahnin tavoin.

7.3 Raideliikenne ja hiilidioksidipäästöjen vähentäminen

Haastatteluaineistossa ei ole mainintoja siitä, että raideliikenteellä pyritään vähentämään hiilidioksidipäästöjä. Eri puolilta maailmaa tehdyissä tutkimuksissa rautatiet on todettu ympäristöystävällisimmäksi liikennemuodoksi (Fahnehjelm 2014, 4).

Weisten, Metsärannan ja Rinta-Piirron (2020, 58) mukaan raideliikenne on ympäristöystävällisyydessä ylivoimaisin, kevyen liikenteen jälkeen, kulkutapa. Givonin, Brandin ja Watkissin (2009, 83) mukaan raideliikenteen ympäristöystävällisyyden ratkaisee junan tai veturin käyttövoima. Raideliikenteen, rautateiden ja raitioteiden, lisääminen on merkittävä tapa vähentää liikenteen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä yhteiskunnissa, joissa pääosa sähköstä tuotetaan ilmastollisesti kestävästi ja silloin kun raideinfrastruktuuri on valmis sekä käyttökunnossa, mutta uuden raideinfrastruktuurin rakentamisen kohdalla tilanne on toinen. Valtiovarainministeriön selvityksessä tullaan johtopäätökseen, että nykyisillä menetelmillä ja materiaaleilla toteutettujen suurten raideliikennehankkeiden rakentamisen aikaiset päästöt ovat niin suuret, että näiden hankkeiden kuoletusaika liikennöinnin päästövähennyksillä on 140–330 vuotta (Valtiovarainministeriö 2023b, 88).

Vaikka haastatteluaineistossa ei ollut mainintoja ilmastotavoitteista tai päästövähennyksistä, tarkistin mitä kohdekunnat ovat kirjanneet omiin ilmastotavoitteisiinsa raideliikenteeseen liittyen.

Kangasalan kaupungin Ilmasto- ja energiatehokkuustyön tiekartta, joka on hyväksytty kaupunginhallituksessa 26.4.2021, sisältää 74 toimenpidettä viiden eri tavoitteen alla. Eheä

maankäyttö ja kestävä liikenne -tavoite sisältää kaksi liikenteeseen liittyvää toimenpidettä, joilla pyritään lisäämään kävelyä tai pyöräilyä, yhden joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseen liittyvän tavoitteen ja yhden tavoitteen, jolla pyritään parantamaan matkaketjuja. Raideliikenteeseen liittyvä toimenpidettä ei ole. (Kangasalan kaupunki 2021b, 9–23.)

Lohjan kaupunginvaltuuston 9.12.2009 hyväksymän kaupungin ilmasto-ohjelman 2009–2012 liikenne-painopisteen kohdalla todetaan, että maantieliikenteen osuus koko liikenteen päästöistä on 98 prosenttia. Ilmasto-ohjelman tavoitteeksi on asetettu taajamarata. (Lohjan kaupunki, 2009, 34–37.) Lohjan kaupungin Hinku 2.0 -toimenpideohjelman, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 22.1.2022, painopisteet ovat kestävä elämäntavat sekä liikenne, kestävä lämmitys sekä energiankulutus, ekologinen ruoka ja sähköä uusiutuvista energialähteistä. Kestävä liikenne painopisteen kirjauksissa on kirjaus viitaten Uudenmaan tuleviin raideliikennetarkistuksiin ja niiden vaikutuksiin liikenteen päästöihin. Kirjauksessa todetaan, että ”Lohjan kaupungin tulee voimakkaasti edistää toimivan raideyhteyden toteutumista Helsingin ja Turun suuntiin”. (Lohjan kaupunki 2020, 20–21.)

Rauman kaupungin kestävä kehityksen visuaalisesti näyttävä tiekartta 2030 on kuva, joka on laadittu Ympäristöministeriön Kestävä kaupunki -ohjelman rahoitusavustuksen vauhdittamana (Ympäristöministeriö 2019; 2023). Kuvasta ei löydy raideliikenteeseen liittyvää kuvastoa. Näin Rauma toteuttaa kiertotaloutta -kuvassa näkyy Rauman kaupungin kiertotaloustoimia vuodesta 2000 alkaen ja siinä on myös tulevia toimia. Raideliikenteeseen liittyviä toimia ei ole kirjattu, ainoastaan Henkilöliikenteen logistiikan optimointi -hanke liittyy mahdollisesti tutkimukseni aihepiiriin. Rauma toteuttaa kiertotaloutta -kuvaa ei ole saatavilla kaupungin verkkosivuilla.

Ylöjärven Hinku-tiekartassa 2020–2030, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 8.6.2020, todetaan, että liikenne on suurin kunnan päästölähteistä ja toimenpidelistan Eheä maankäyttö ja kestävä liikenne -teeman alla on kirjaus Seuturaitiotiehankeesta sekä Ylöjärven raakapuuterminaalin siirtohankeesta. Yhteensä toimenpidelistalla on 66 toimenpidettä. (Ylöjärven kaupunki 2020, 22–31).

Seuturaitiotiehankkeella viitataan Tampereen raitiotien yleissuunnitelmaan, jossa kuvataan raitiotien jatkolinjojen ratavarausten sijainnit esimerkiksi Ylöjärven kaupungin alueella (Tampereen Ratikka 2023).

Raakapuuterminaalien siirtohankkeella viitataan Väyläviraston selvitykseen, jossa esitetään Ylöjärven liikennepaikalle rakennettavaksi uusi kaksoisraide sekä sivuraide nykyisen pääraiteen viereen. Samalla rakennettaisiin uudet matkustajalaiturit. Uudet sivuraiteilla olevat laiturit mahdollistavat myös lähijunaliikenteen. (Myllymäki, Kiuru, Airaksinen & Sipilä 2019, 41).

Merkittävää on, että ensimmäisenä 66 toimenpiteen listalla on ”Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen hyödyntäen nykyistä infrastruktuuria” (Ylöjärven kaupunki 2020, 22). Kerkkänen (2010, 189) on nostanut juuri maankäytön kuntien vaikuttavimmaksi keinoksi vaikuttaa päästöjen vähentämiseen.

8 POHDINTA

Polkuriippuvuus ei ollut minulle tuttu teoriana tai käsitteenä ennen tämän gradun tekemistä, mutta nyt kun teoriaan on tutustunut, näkee polkuriippuvuutta kaikkialla. Polun voi aloittaa tiedostamatta tai tiedostaen, mutta polun pysäyttäminen on selkeästi valinta. Jopa se, että ei tee mitään polun päättämiseksi on tietoinen valinta. Väistämättä polkuriippuvuus ja politiikan tekeminen kietoutuvat ajatuksissa yhteen. Greener (2005) toteaa, että politiikan muotoilun yhteydessä tehdyillä valinnoilla on rajoittava vaikutus tulevaisuuteen. Tämä johtuu siitä, että instituutioilla ja poliitikoilla on taipumusta hitauteen. Kun tietty polku on valittu, tarvitaan merkittävästi energiaa polun vaihtamiseksi. Historialla on merkitystä, koska institutionaalisen tai poliittisen elämän alkuvaiheessa luodut muodostelmat rajoittavat tehokkaasti toimintaa siitä hetkestä eteenpäin.

Ilmastonmuutos ja hiilidioksidipäästöt nousivat isoksi osaksi tätä tutkimusta, koska havaitsin, että kirjallisuuden perusteella yksi syy kuntien kiinnostukseen raiteilla tapahtuvaan matkustajaliikenteeseen on tarve vähentää liikenteen aiheuttamia hiilidioksidipäästöjä, jotka ovat kuntien suurimmat yksittäiset päästölähteet. Kuitenkin kuntien motiivina ei ole yksin tarve parantaa joukkoliikennettä tai tehdä ilmastonmuutosta hidastavia tai estäviä toimia, vaan on muitakin motiiveja, kuten elinvoima tai alueiden välinen kilpailu.

8.1 Havainnot

Tutkimuksen suunnittelun aikana kiinnostukseni kohdistui ainoastaan rautatiellä tapahtuvaan matkustajajunaliikenteeseen ja kuntien toimiin liikenteen aloittamiseksi. Haastattelujen aikana havaitsin, että kunnilla on myös muita raideliikennehankkeita. Näitä muita kevyitä raideliikennehankkeita yhdistää se, että kyseisissä hankkeissa rakennetaan kokonaan uutta raideinfrastruktuuria, kuten Kangasalla ja Ylöjärvellä, tai osittain uutta, kuten Lohjan suunnitelmissa. Kuntien kiinnostusta kevyeen raideliikenteeseen selittää kaksi tekijää: raskaan rautatieinfrastruktuurin hankkeet ovat Väyläviraston vastuulla ja kevyet raideliikennejärjestelmät ovat investointikustannusvertailussa linja-autoliikennettä kalliimpia, mutta raskasta raideliikennettä edullisempia investointeja (Laakso ja Loikkanen 2004, 344–345). Havaintoni on, että kunnat pyrkivät

hyödyntämään jo olemassa olevaa raideliikenneinfrastruktuuria, mutta ovat myös rohkeasti valmiita rakentamaan uutta.

Tutkimuksen edetessä huomasin pohtivani polkuteoriaa ja sen näkyväksi tekeviä positiivisia ja negatiivisia ilmiöitä sekä sitä, miten ”varaus” voi vaihtua. Pohdin, sisältääkö käsite polkuriippuvuus negatiivisen varauksen ja onko polkupertentiaali siten positiivisesti varautunut käsite. Lisäksi pohdin sitä, mikä käsite kuvaa aikaa ennen polun alkua ja onko se varautunut vai neutraali. Etsin esimerkkiä myös tilanteesta, jossa asian tila on ollut sellainen, että se on koettu negatiiviseksi ja jonkin seurauksena myöhemmin voidaan todeta ”polun” muuttaneen asian tilaa niin, että kokemus on muuttunut positiiviseksi. Päädyin siihen, että rautatie ei ole toimiva esimerkki tässä yhteydessä, koska rautatie paransi heti vaikutusalueensa huonoa liikenneinfrastruktuuria kaikkina vuodenaikoina. Pohdin myös sitä, että tähän asti olen automaattisesti ajatellut ”polun” päättymisen aina muuttuvan asian tilan negatiiviseen suuntaan, koska esimerkiksi matkustajajunaliikenteen päättymisen on huonontanut vaikutusalueen julkista liikennettä ainakin vannoutuneiden junan käyttäjien mielestä. Raideliikenneviitekehyksen ulkopuolelta tähän oli helppo löytää esimerkkejä, jotka kumoavat tämän ajatuksen. Ihmisen ja luonnon vuorovaikutuksessa on paljon esimerkkejä, joissa polun päättymistä voidaan pitää positiivisena asiana välittömästi luonnon kannalta ja pitkällä tähtäimellä myös ihmisen kannalta. Mieleeni tulee television luontodokumentti Etelä-Amerikasta, jossa vuosikymmenten ajan viidakkoa oli raivattu karjankasvatuksen tarpeisiin. Karjankasvatus lopetettiin ja luontoa autettiin ennallistamalla laidunmaat.

Alueiden riippuvuus yhdestä teollisuuden alasta tai jopa yksittäisestä tehtaasta on totta Suomessa. Pienissä yksipuolisesti teollistuneissa kunnissa globaalit muutokset kulutustottumuksissa tai kansainvälinen sääntely voivat aiheuttaa merkittävää uhkaa elinvoimalle, jos huomattava osa kuntalaisista saa elantonsa kyseisestä teollisuudesta. Kansakuntamme vaurastumisen kivijalka, metsä- ja paperiteollisuus, on synnyttänyt keskittymiä, joita on pidetty ikuisina. Vuonna 2006 tapahtunut Voikkaan paperitehtaan lakkauttaminen käy malliesimerkkinä polun päättymisestä. Silmiä avaava tapahtuma johti kuntien keskinäisestä kilpailusta yhdistymiseen, kun uusi Kouvolan kaupunki aloitti vuoden 2009 alussa (Melin & Mamia 2010, 7). Edellisen kaltaisilla tapahtumilla on vaikutusta myös rataverkkoon. Mänttä on ollut merkittävä paperin valmistuspaikkakunta 1860-luvulta alkaen ja rautatie Tampereelta Vaasaan rakennettiin vuosina 1879–1883 kulkemaan Mäntän naapurista Vilppulan kautta (Zetterberg 2011, 42). Mönkkösen (1992, 75) mukaan G.A. Serlachius teki merkittävän määrän vaikuttajaviestintää, organisoi lähetystöjä ja oli suoraan yhteydessä valtiopäiväedustajiin, jotta hänen ”oman ratasuuntaehdotuksen”, Näsijärven itäpuolta, valittaisiin eikä Näsijärven länsipuolta kulkeva ehdotus, joka oli varsin samankaltainen kuin nykyinen Tampere-

Seinäjoki rataosuus. G.A. Serlachius argumentoi, että eivät asutut alueet tarvitse rautatietä, koska siellä on jo hyvät liikenneyhteydet, vaan erämaat. G. A. Serlachius Oy rakennutti yksityisen kapearaiteisen rautatien Vilppulasta Mäntän tehtaille vuosina 1896–1897. Tehtaan tuotannon kasvaessa kapearaiteisen rautatien kapasiteetti ei riittänyt, vaan vuonna 1919 G. A. Serlachius Oy teki ensimmäisen ehdotuksen valtioneuvostolle radan muuttamiseksi leveäraiteiseksi, mutta vasta vuonna 1927 tehtiin päätös radan uudistamisesta. Uusi, vuonna 1929 avattu rata oli VR:n rakentama ja operoima. (Mönkkönen 1992, 105–106, 228.) Paperin valmistaminen on vuosien varrella Mäntässä vähentynyt ja Metsä Tissueen Mäntän tehdas lopetti tavarakuljetukset rautateitse 2021 (Iso-Ettala, 2021a). Välittömästi alkoi keskustelu Vilppula-Mänttä kahdeksan kilometriä pitkän rataosuuden tulevaisuudesta. Pelkona on, että rataosa puretaan (Iso-Ettala, 2021b). Resiinan (2022, 38) joulukuun numerossa todetaan, että Vilppula-Mänttä rataosan kunnossapito suunnitellaan lopettavaksi johtuen teollisuuden kuljetusten loppumisesta.

Traficom on 17.1.2023 julkaissut alueellisen junaliikenteen jatkoselvityksen, jossa on tarkasteltu 13 alueellisen yhteysvälin junaliikenteen liikennöintikustannuksia, matkustajapotentialia ja liikennöinnin kustannustehokkuutta. Selvityksen mukaan kolme kustannustehokkainta yhteysväliä ovat Hanko-Karjaa, Salo-Turku-Naantali ja Tampere-Sastamala mutta nämäkin yhteysvälit edellyttävät merkittävää, 65–85 prosentin, subventiota eli kannattamattoman liiketoiminnan harjoittamisesta maksettavaa tukea. Selvityksessä ei kuitenkaan oteta kantaa siihen kuka subventoinnin rahoittaisi. (Airaksinen, Miettinen, Supponen & Mutikainen 2023, 1, 34.) Liikenteen subventoimiseen mahdollisia tahoja voivat nähdäkseni olla ainoastaan valtio ja liikenteen aloittamisesta hyötyvät kunnat. Subventoiminen on kuitenkin poliittisesti herkkä päätös ja varsinkin kunnissa pelätään sitä, että kun kerran on tehty päätös esimerkiksi lähijunaliikenteen subventoinnista, niin tuleeko siitä automaatti siten, että lähijunaliikenteen operoija matkustajamäärien noususta huolimatta esittäisi tukivaatimuksia kunnalle. Kunnat ja valtio ovat subventoineet lentoliikennettä, koska lentokenttien ja lentoyhteyksien ylläpito on usein taloudellisesti ongelmallista matkustajien vähäisen määrän takia (Tervonen, & Metsäranta 2012, 37).

8.2 Kiinnostavia jatkotutkimuksen aiheita

Tässä tutkimuksessa keskityttiin selvittämään sitä, miksi raidematkustajaliikenteen aloittamista tavoitellaan tutkittavissa kunnissa ja millä keinoilla. Tutkimuksen ulkopuolelle jäivät analyysi siitä, miksi joskus toiminut matkustajaraideliikenne on päättynyt sekä syyt sille, miksi

matkustajaraideliikenteen aloittaminen on vaikeata. Lisäksi olisi mielenkiintoista selvittää mitä ne kunnat ovat tehneet, joissa matkustajajunaliikenne on käynnistynyt uudelleen 2000-luvulla.

Viittasin tässä tutkimuksessa ekonomisti Paul Allan Davidin (1935–2023) toteamukseen, että polkuriippuvuus on sitä, että "yksi pirun asia seuraa toista". Ajatelma sisältää negatiivisen pohjavireen, mutta sitä tutkiessa siitä löytää myös positiivista hämmästyttäviä merkityksiä. Koska polkuriippuvuuden voi todeta vasta historiaa tutkien, tulisiko kehittää historian kautta katsova polkuriippuvuuden tulosten analysointi- ja havainnollistamismalli, jolla tuotaisiin nykyisille päättäjille tiivistetysti esiin kunnan elinvoimaan vaikuttaneet syy- ja seuraussuhteet.

Tutkimuksen teoreettinen viitekehys ja käsitetausta -luvussa paneudun kilpailukykyyn ja elinvoimaan kuntien viitekehysessä. Tutkimuksen edetessä havahtui pohtimaan kertovatko käsitteet samasta ilmiöstä eli onko kilpailukykyinen kunta myös aina elinvoimainen vai onko mahdollista, että kunta on kilpailukykyinen viiteryhmässään, mutta ei elinvoimainen tai päinvastoin? Vuorento, Rainio ja Vaine (2019, 4–5) toteavat, että elinvoima ilmenee kutsuvana toiminta- ja investointiympäristönä sekä aktiivisena, uudistus- ja kehityshaluisena kuntaorganisaationa. Edellisen perusteella voi tehdä johtopäätöksen, että kilpailukyky ja elinvoima korreloivat keskenään, mutta olisiko löydettävissä esimerkkejä myös vastakkaisista tapauksista.

Kunnat kantavat huolta kunnan imagosta ja sen ylläpitämiseksi sekä kehittämiseksi käytetään merkittävästi resursseja. Mitä tapahtuu Vantaan kaupungin imagolle, jos suunniteltava pikaraitiotie toteutuu tai Turun kaupungin imagolle, jos ratikka päätetään tehdä? Muuttavatko pelkät alustavat suunnitelmat raideliikenneinfrastruktuurin rakentamisesta kyseisien alueen imagoa, olisi myös mielenkiintoinen jatkotutkimuksen aihe.

SANASTO

Duoraitiojuna	Duoraitiliikenteen periaatteena on raitiotien ja rautatien yhdistäminen. Samalla kalustolla ajetaan kaupungin tai kunnan keskustassa raitiotiellä sekä keskustan ulkopuolella yleisen liikenteen rautatiellä. (Proxion 2022.)
Keskuskaupunki	Keskuskaupunki tarkoittaa alueen suurinta kaupunkia (Aro 2013, 5).
Kevytliikenne	Kevytliikenne eli 1) jalankulku (kävely, juoksu, potkukelkka, potkupyörä, rollaattori, pyörätuoli, sukset, rullaluistimet) tai 2) polkupyörä (Liikenneministeriö 1999, 26).
Kevyt raideliikenne	Metrot, raitiotiet ja muut kevyen raideliikenteen järjestelmät (Euroopan komissio 2014, 236).
Liikennepaikka	Liikennepaikka on liikenteenohjausta ja matkustaja- ja/tai tavaraliikennettä varten rajattu alue, jonka rataverkon haltija on määritellyt liikennepaikaksi. Liikennepaikka voi koostua liikennepaikan osista. (Väylävirasto 2021b, 10.)
Matkustajajuna	Toiminnallinen kokoonpano, johon matkustajilla on pääsy (Euroopan komissio 2014, 238).
Päärata	Päärata on Suomen rautatieverkon päälinja, joka ulottuu Helsingistä Tampereen ja Oulun kautta Tornioon (Päärata 2023).
Raideliikenne	ts. kiskoliikenne sisältää rautatieliikenteen ja raitiotieliikenteen (Kohi 1977, 22) sekä muut kevyet raideliikennejärjestelmät.
Rataosa	Rataosa on Liikenneviraston määräämä osa rataverkkoa (Väylävirasto 2018, 21).
Rataosuus	Rataosuus on kussakin tilanteessa määritetty osa rataa (Väylävirasto 2018, 21).
Seutukaupunki	Seutukaupunkeja ovat kaupungit, jotka ovat seutunsa ja talousalueensa keskuksia (seutukeskus) tai keskuspajia, mutta eivät ole maakuntien keskuksia (Kuntaliitto 2023b).
Sijainti	Paikka, jossa jokin yksikäsitteisen järjestelmän avulla ilmaistuna sijaitsee (Sanastokeskus 2022).

LÄHTEET

Aalto, M. (2022). *Uudet laskelmat: Helsingin alle suunniteltu 1,5 miljardin euron Pisara-rata voi olla tarpeeton*. Helsingin Sanomat, 18.6.2022, Kaupunki/Liikenne.

Haettu osoitteesta <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000008894023.html>, 19.1.2023.

Airaksinen, S., Miettinen, H., Supponen, A. & Mutikainen, J. (2023) *Alueellisen junaliikenteen jatkoselvitys, Liikennöintikustannukset ja matkustajapotentialiaali*. Traficomın tutkimuksia ja selvityksiä 8/2022. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

Alhola, K. & Kaljonen, M. (2017). *Kestävät julkiset hankinnat–nykytila ja kehittämissuunnitelmia*. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 32/2017.

Andersson, M. (2005). *Ajan haasteet historialliselle sosiologialle*. Teoksessa Marja, Andersson, & Anu-Hanna, Anttila & Pekka, Rantanen (toim.) Kahden muusan palveluksessa. Historiallisen sosiologian lähtökohdat ja lähestymistavat. Historia Mirabilis, 4.

Anttila, P. (1998). *Tutkimisen taito ja tiedonhankinta*. Haettu osoitteesta <https://metodix.fi/2014/05/17/anttila-pirkko-tutkimisen-taito-ja-tiedon-hankinta/>

Aro, T. (2013). *Kuuden suuren kaupunkiseudun demografinen kilpailukyky. Muuttoliikkeen määrä ja rakenne suurilla kaupunkiseuduilla 2000-luvulla*. Valtiovarainministeriö. Haettu osoitteesta https://vm.fi/documents/10623/357692/3%20Kuusi_kaupunkiseutua_raportti_ARO_final.pdf/1bf3fed6-5eec-41aa-b5e0-ea7766730ae3, 15.12.2022.

Aro, T. (2016). *Kaupunkien kovat ja pehmeät vetovoimatekijät*. Kaupunkisuunnitteluseminaari X. 12.10.2016. Haettu osoitteesta <https://www.ouka.fi/documents/64220/16476345/Timo+Aro-Kaupunkien+kovat+ja+pehme%C3%A4t+vetovoimatekij%C3%A4t.pdf/209e2320-6aaf-454c-af33-eb4f512a7825>, 20.12.2022.

Arrhenius, S. (1896). XXXI. *On the influence of carbonic acid in the air upon the temperature of the ground*. The London, Edinburgh, and Dublin Philosophical Magazine and Journal of Science, 41(251), 237-276. Haettu osoitteesta <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/14786449608620846>, 30.1.2023

Arthur, W. B. (1994). *Increasing Returns and Path Dependence in the Economy*. Michigan: Michigan University Press

Bamberg, J., Jokinen, P. & Laine, M. (2007). *Tapaustutkimuksen käytäntö ja teoria*. Teoksessa J. Bamberg, P. Jokinen & M. Laine (toim.). *Tapaustutkimuksen taito*. Gaudeamus. Helsinki.

Buri, R., Heinonen, M., Kanervo, J. & Karjalainen, J. (2022). *Kilpailun vaikutukset henkilöliikenteessä ja tavarajunaliikenteessä. Raideliikenneselvityksen ensimmäinen osa*. Kilpailu- ja kuluttajaviraston Tutkimusraportteja 6/2022. Kilpailu- ja kuluttajavirasto.

Crampton, G. (2003). *Economic development impacts of urban rail transport*. Haettu osoitteesta https://www.econstor.eu/bitstream/10419/116085/1/ERSA2003_295.pdf, 6.2.2023

David, P. (1985). *Clio and the Economics of QWERTY*. The American Economic Review. Vol. 75, No. 2. American Economic Association.

- Demokraatti (2020). *VR päihitti yksityisen brittiyhtiön: pääkaupunkiseudun lähijunaliikenne pysyy suomalaiskäsissä*. 5.5.2020, Kotimaa. Haettu osoitteesta <https://urly.fi/34XA>, 22.3.2023.
- Eduskunta (2021). *Kirjallinen kysymys valtion omistamasta rautatiekalustosta ja sen romuttamisesta*. Kirjallinen kysymys KK 34/2021 vp. Haettu osoitteesta https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kysymys/Documents/KK_34+2021.pdf, 2.2.2023.
- Eriksson, P. & Koistinen, K. (2005). *Monenlainen tapaustutkimus*. Kuluttajatutkimuskeskus, julkaisuja 4:2005.
- Eskola, J. & Suoranta, J. (1998). *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. Vastapaino
- Euroopan komissio (2014). *Euroopan unionin rautatiejärjestelmän liikkuvan kaluston osajärjestelmää ”veturit ja henkilöliikenteen liikkuva kalusto” koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä*. Komission asetus (EU) N:o 1302/2014. Haettu osoitteesta <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1302&from=FI>, 15.12.2022.
- Fahnehjelm, C. (2014). *Different ways to reduce CO2 emissions in railway construction*. Haettu osoitteesta <https://www.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:853138>, 21.3.2023
- Ferbrache, F. & Knowles, R. D. (2017). *City boosterism and place-making with light rail transit: A critical review of light rail impacts on city image and quality*. *Geoforum*, 80, 103–113.
- Gehl, J., Viinikainen, T., Päivänen, J., Hammarsten, H. & Tuurnala, P. (2018). *Ihmisten kaupunki*. Rakennustieto Oy.
- Givoni, M., Brand, C. & Watkiss, P. (2009). *Are railways climate friendly?* *Built Environment*, 35(1), 70-86.
- Glaeser, E. (2013). *The historical vitality of cities*. Teoksessa Wachter, S. M. & K. A. Zeuli (eds.). *Revitalizing American cities*. University of Pennsylvania Press.
- Globalis (2023). *Hiilidioksidipäästöt asukasta kohden*. Haettu osoitteesta <https://www.globalis.fi/Tilastot/co2-paeaestoet-per-asukas>, 25.1.2023.
- Greener, I. (2005). *The potential of path dependence in political studies*. *Politics*, 25(1), 62–72.
- Guba, E. (1981). ERIC/ECTJ Annual Review Paper: *Criteria for Assessing the Trustworthiness of Naturalistic Inquiries*. *Educational Communication and Technology*, 29(2), 75–91.
- Hamel, J., Dufour, S. & Fortin, D. (1993). *Case study methods*. (Vol. 32). Sage publications.
- Hallitusohjelma (2019). *Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta*. Haettu osoitteesta https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161931/VN_2019_31.pdf?sequence=1&isAllowed=y, 20.12.2022
- Haveri, A. & Anttiroiko, A-V. (2013). *Kuntajohtaminen paikallisten kilpailu- ja yhteistyösuhteiden hallintana*. Haettu osoitteesta <https://urly.fi/34TE>, 21.3.2023

- Helsingin Sanomat (1992). *Rauman kaupunki ja mlk yhdistyvät*. Haettu osoitteesta <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000003116062.html>, 13.12.2022.
- Helsingin Sanomat (2006). *Kodisjoki ja Rauma aikovat yksimielisinä yhteen*. Haettu osoitteesta <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000004383951.html>, 13.12.2022.
- Henning, M., Stam, E. & Wenting, R. (2013). *Path dependence research in regional economic development: Cacophony or knowledge accumulation?* *Regional Studies*, 47:8.
- Hernesniemi, H., Lammi, M. & Ylä-Anttila, P. (1995). *Kansallinen kilpailukyky ja teollinen tulevaisuus*. Taloustieto Oy.
- Hiilineutraalisuomi (2023). *SYKE - kuntien ja alueiden khk-päästöt*. Haettu osoitteesta <https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/>, 16.1.2023.
- Hinku-kunnat (2022). *Hinku-kunnat*. Haettu osoitteesta <https://www.hiilineutraalisuomi.fi/fi-FI/Hinku/Hinkukunnat>, 15.12.2022.
- Hinku-verkosto (2022). *Hinku-verkosto*. Haettu osoitteesta <https://www.hiilineutraalisuomi.fi/fi-FI/Hinku>, 15.12.2022.
- Hirsjärvi, S. & Hurme, H. (2008). *Tutkimushaastattelu: teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Gaudeamus Helsinki University Press.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. (2009). *Tutki ja kirjoita* (15. uud. p.). Tammi.
- Huovari, J., Kangasharju, A. & Alanen, A. (2001). *Alueiden kilpailukyky*. Pellervon taloudellinen tutkimuslaitos.
- Huovinen J. (2017). *Kunnat elinvoiman moottoreiksi*. Teoksessa Nyholm I., Haveri A., Majoinen K. & Pekola-Sjöblom M. (toim.). *Tulevaisuuden kunta*. Kuntaliitto, Acta 264. 394–404
- Huttunen, R., Kuuva, P., Kinnunen, M., Lemström, B. & Hirvonen, P. (2022). *Hiilineutraali Suomi 2035–kansallinen ilmasto- ja energiastrategia*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2022:53.
- Hynynen, E-L. (2017). *Suomen kunnat järjestykseen*. Suomen Kuvalehti, 17.3.2017. Haettu osoitteesta <https://suomenkuvalehti.fi/kotimaa/sk-testasi-kunnat-viiden-tahden-hotelleja-yhden-tahden-majataloja/?shared=961925-a60cd8db-4>, 23.1.2023.
- Hyvönen, K. (2016). *Polkuriippuvuus ja polun luominen lähiruuan kehittämistyössä*. Haettu osoitteesta <http://www.mua-lehti.fi/arkisto/1-16/hyvonen.pdf>, 28.3.2023.
- Hämeenlinnan kaupunki (2023). *Kantolan tapahtumapuisto*. Haettu osoitteesta <https://www.hameenlinna.fi/asuminen-ja-ymparisto/puistot-ja-metsat/puistojen-esittely/kantolan-tapahtumapuisto/>, 18.1.2023.
- Iisakka, L. (2004). *Sosiaalinen pääoma suomalaisissa haastattelu- ja kyselyaineistoissa vuoden 1990 jälkeen*. Tilastokeskus. Haettu osoitteesta https://www.stat.fi/org/tut/dthemes/papers/sospaaoma_sospaa.html, 9.2.2023.

- Ilmasto (2020). *Kasvihuonekaasut*. Haettu osoitteesta <http://ilmasto.org/ilmastonmuutos/kasvihuoneilmio-ja-ilmastonmuutos/kasvihuonekaasut.html>, 11.1.2023.
- Ilmasto-opas (2017). *Mittaukset kertovat ilmaston muuttuvan*. Haettu osoitteesta <https://www.ilmasto-opas.fi/artikkelit/mittaukset-kertovat-ilmaston-muuttuvan>, 10.2.2023.
- Ilmatieteen laitos (2023). *IPCC tukee ilmastopoliittista päätöksentekoa*. Haettu osoitteesta <https://www.ilmatieteenlaitos.fi/ipcc-ilmastopaneeli>, 30.1.2023.
- Iltanen, J. (2009). *Radan varrella, Suomen rautatieliikennepaikat*. Keuruu: Karttakeskus.
- Iltta-Sanomien (2007). *Lappi liittyy Raumaan*. Haettu osoitteesta <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000000023381.html>, 13.12.2022.
- Iso-Ettala, S. (2021a). Metsä Tissue lopettaa rautatiekuljetukset. KVM-lehti, 17.9.2021, Puheenaiheet, A5.
- Iso-Ettala, S. (2021b). Radalla yhä varottava liikkuvaa kalustoa. KVM-lehti, 1.10.2021, Puheenaiheet, A4-5.
- Joensuun kaupunki (2023). *Hiilineutraali Joensuu 2025*. Haettu osoitteesta <https://www.joensuu.fi/hiilineutraali-joensuu-2025>, 7.3.2023.
- Junes, J., Lumme, E & Miettinen, H-M. (2021). *Liikenneväylien korjausvelka 2021*. Väyläviraston julkaisuja 5/2021. Haettu osoitteesta https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/181983/vj_2021-05_978-952-317-840-3.pdf?sequence=1&isAllowed=y, 29.1.2023.
- Junkkari, M. (2021). *Elinvoima – Livskraft*. Helsingin Sanomat, 6.6.2021, Sunnuntai.
- Jyväskylän yliopisto (2015). *Tapaustutkimus*. Koppa. Haettu osoitteesta <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/tapaustutkimus>, 15.2.2023.
- Kallinen, T. & Kinnunen, T. (2023) *Etnografia*. Teoksessa Jaana Vuori (toim.) Laadullisen tutkimuksen verkkokäsikirja. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoaarkisto. Haettu osoitteesta <https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvali/laadullisen-tutkimuksen-prosessi/litterointi/>, 9.3.2023.
- Kangasalan kaupunki (2021a). *Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma on valmistunut – raitiotien kehittäminen jatkuu*. Haettu osoitteesta <https://www.kangasala.fi/ajankohtaista/tampereen-raiotien-seudullinen-yleissuunnitelma-on-valmistunut-raiotien-kehittaminen-jatkuu/>, 7.2.2023
- Kangasalan kaupunki (2021b). *Ilmasto- ja energiatehokkuustyön tiekartta. Kohti hiilineutraalia Kangasalaa 2030*. Haettu osoitteesta <https://www.kangasala.fi/wp-content/uploads/2021/05/Ilmasto-ja-energiatehokkuustyon-tiekartta-hyvakskyty.pdf>, 31.1.2023.
- Kangasalan kaupunki (2022a). *Avaintietoa*. Haettu osoitteesta <https://www.kangasala.fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/tietoa-kangasalasta/avaintietoa/>, 31.10.2022.

- Kangasalan kaupunki (2022b). *Pöytäkirjat*. Haettu osoitteesta http://kangasala.ktweb.fi/ktwebbin/dbisa.dll/ktwebscr/pk_tek.htm, 31.10.2022.
- Kangasalan kunta (2017a). *Tilastokirja 2016*. Haettu osoitteesta <https://www.kangasala.fi/wp-content/uploads/2018/05/TILASTOKIRJA-2016.pdf>, 31.10.2022.
- Kangasalan kunta (2017b). *Kangasalan strateginen yleiskaava 2040*. Haettu osoitteesta https://www.kangasala.fi/wp-content/uploads/2018/04/31_selustus.pdf, 12.12.2022.
- Karppi, T. (2019). *Tyhjenevä kunta pani miljoonat peliin rakentamalla hulpean ostoskylän – selvitimme, oliko siinä mitään järkeä*. Yle, 3.4.2019, Virolahti. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/a/3-10720697>, 18.1.2023.
- Karvinen, P. (2022). *Luontomatkailun buumi innostaa kuntia havittelemaan kansallispuistoja – tällä hetkellä jonossa kymmenen hakemusta*. Yle, 23.5.2022, Kansallispuistot. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/a/3-12457605>, 18.1.2023.
- Kellomäki, H. (2016). *Porin-Haapamäen rautatie Virroilla*. Helsinki: BoD.
- Kerkkänen, A. (2010). *Ilmastonmuutoksen hallinnan politiikka: Kansainvälisen ilmastokysymyksen haltuunotto Suomessa*. Acta Universitatis Tamperensis 1549. Tampere University Press, Tampere.
- Kielitoimiston sanakirja (2023). *Elinvoima*. Haettu osoitteesta <https://www.kielitoimistonsanakirja.fi/#/elinvoima>, 23.1.2023.
- Kihniön kunta (2021). *Edustajan nimeäminen Pori-Parkano-Haapamäki -rataryhmään*. Kunnanhallituksen pöytäkirja 10/2021. Haettu osoitteesta <https://www.kihnio.fi/agenda/pdf/2029>, 29.1.2023.
- Kiikeri, M. & Ylikoski, P. (2011). *Tiede tutkimuskohteena: filosofinen johdatus tieteen tutkimukseen*. Gaudeamus.
- Kinnunen, J. (2022). *Zsar velkaa Virolahden kunnalle 188 000 euroa: "Sormet tässä on ristiin laitettava ja toivottava, että saamme vielä positiivisiakin uutisia Zsarista"*. Kaakonkulma, 17.10.2022. Haettu osoitteesta <https://www.kaakonkulma.fi/paikalliset/5421991>, 18.1.2023.
- Kohi, P. (1977) *Maa- ja vesirakennustoiminta Suomessa 1900–1960*. Kasvututkimuksia 8. Suomen Pankin julkaisuja. Helsinki.
- Korpela, H. (2022). *Itärajan palatsimainen Zsar on nyt virallisesti konkurssissa – venäläisille kohdistettu ostoskylä avattiin vain vuosi ennen koronaa*. Yle, 19.10.2022, Konkurssi. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/a/74-20001704>, 18.1.2023.
- Kortetmäki, T., Kotiaho, J., Hytönen, J., Näyhä, A., Tupala, A. K., Baumeister, S., Käppi, M., Purhonen, J., El Geneidy, S., Kuusiahho, V., Silonsaari, J., Matthies, A-L., Säynäjäkangas, J., Ratinen, I., Veijola, S., Mattila, H. & Järvensivu, P. (2020). *Elinvoiman ja elonkirjon puolesta: ekologinen jälleenrakennus kunnissa pandemian jälkeen*. Wisdom Letters. Jyu School of Resource Wisdom.
- Koskinen, J-P. (2021). *Hiilijalanjäljillä*. Helsinki: Otava,

Kosonen, L. (2007). *Kuopio 2015. Jalankulku-, joukkoliikenne ja autokaupunki*. Suomen ympäristö 36/2007. Ympäristöministeriö. Helsinki.

Kosonen, M., Santalainen, T., Heikkilä, T. & Alahuhta, M. (2022). *Elinvoimaetu: missiona kestävän kasvun edelläkävijyys*. Docendo.

Kuisma, J. (2019). *Paikallinen ilmastopoliittika*. Kunnallisanalan kehittämissätiö. Polemia-sarjan julkaisu nro 114.

Kujala, S., Hakala, O. & Vierula, J. (2021). *Suupohjan radasta vahvistuva kehityskäytävä: tavara- ja henkilöliikenteen mahdollisuudet ja aluetaloudelliset vaikutukset*. Helsingin yliopisto. Ruralia-instituutti. Raportteja 208

Kuntalaki 10.4.2015/410

Kuntaliitto (2018). *Elinvoima rakentuu paikallistasolla – kunnissa*. Haettu osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/ajankohtaista/2018/elinvoima-rakentuu-paikallistasolla-kunnissa>, 20.12.2022.

Kuntaliitto (2023a). *Kuntien yritystuet ja maapolitiikka*. Haettu osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/tilastot-ja-julkaisut/verkko-opaat/maapolitiikan-opas/kunta-ja-maapolitiikka/kunnan-yritystuet-ja-maapolitiikka>, 18.1.2023.

Kuntaliitto (2023b). *Seutukaupungit ja seutukaupunkiverkosto*. Haettu osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/yhdyskunnat-ja-ymparisto/kaupunkipoliittika/seutukaupungit-ja-seutukaupunkiverkosto>, 16.4.2023.

Kuoppa, J. (2016). *Kävelynlupaukset kaupungissa. Kolme tapausta kävelijöiden arjesta ja kokemuksista sekä kaupunkisuunnittelusta*. Tampereen yliopisto. Acta Universitatis Tamperensis 2147.

Kvalen, S. (1996). *The 1,000-Page Question*. Qualitative Inquiry, volume 2, number 3, 275–284.

Kytö, H., Tuorila, H. & Leskinen, J. (2006). *Maaseudun vetovoimaisuus ja kuluttajien yksilölliset elämäntavat-Tutkimuskokonaisuuden loppuraportti*. Kuluttajatutkimuskeskus.

Kyösti, A., Jäntti, A. & Airaksinen, J. (2017). *Alueiden sekamelska-seutukaupungit ja kaupunkiseudut alueellisina uudistajina*. Focus Localis, 45(4), 7–23

Laakso, S. & Loikkanen, H. (2000). *Yritysten sijoittuminen, asukkaiden liikkuvuus ja kaupunkialueiden vuorovaikutus*. Sisäasiainministeriö. Kaupunkipoliittikan yhteistyöryhmän julkaisu 1/00.

Laakso, S. & Loikkanen, H. (2004). *Kaupunkitalous: johdatus kaupungistumiseen, kaupunkien maankäyttöön sekä yritysten ja kotitalouksien sijoittumiseen*. Gaudeamus

Laki Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta 936/2018.

Laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta 21.5.1999/621.

- Landry, C. (2022) *Creative Cities Index*. Haettu osoitteesta <https://charleslandry.com/themes/creative-cities-index/>, 20.12.2022.
- Larja, L. & Peltonen, J. (2023). *Työvoiman saatavuus, työvoimapula ja kohtaanto-ongelmat vuonna 2022*. Työvoimatietokartat -hankkeen loppuraportti. TEM-analyyseja 113/2023. Työ- ja elinkeinoministeriö.
- Liikenneministeriö (1999). *Henkilöliikennetutkimus 1998–1999*. Liikenneministeriön julkaisuja 43/99. Haettu osoitteesta <https://www.trafficom.fi/sites/default/files/media/file/HLT98-99-loppuraportti.pdf>, 20.1.2023.
- Lincoln, Y. & Guba, E. (1985). *Naturalistic inquiry*. Sage
- Linnamaa, R. (1999). *Kaupunkiseudun kilpailukyvyn rakenteelliset ja dynaamiset elementit*. Teoksessa Sotarauta, M.(toim.) *Kaupunkiseutujen kilpailukyky ja johtaminen tietoyhteiskunnassa*. (s. 18–40). Helsinki: Suomen kuntaliitto, 1.
- Linnamaa, R. (2004). *Verkostojen toimivuus ja alueen kilpailukyky*. HAUS kehittämiskeskus Oy.
- Lohjan kaupunki (2009). *Lohjan kaupungin ilmasto-ohjelma 2009–2012*. Haettu osoitteesta https://lohja.emmi.fi/l/_QW22bbZd8mH, 1.2.2023.
- Lohjan kaupunki (2014). *Tilinpäätös 2013*. Haettu osoitteesta <https://www.lohja.fi/wp-content/uploads/2017/09/tp2013.pdf>, 12.12.2022.
- Lohjan kaupunki (2017). *Lohjan kaupunkistrategia 2017–2025*. Haettu osoitteesta https://www.lohja.fi/wp-content/uploads/2017/09/strategia_2017.pdf, 13.12.2022.
- Lohjan kaupunki (2019). *Lohjan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2019*. Haettu osoitteesta <https://lohja.emmi.fi/l/Kj5SN8z9KnJJ>, 13.12.2022.
- Lohjan kaupunki (2020). *Lohjan kaupungin Hinku 2.0 -toimenpideohjelma*. Haettu osoitteesta https://lohja.emmi.fi/l/Xq6rft_DzsPK, 1.2.2023.
- Lohjan kaupunki (2021). *Vihdin ja Lohjan duoraitiojunaselvitys*. Haettu osoitteesta <https://lohja.emmi.fi/l/Ls6B7ZLQXFXT>, 13.12.2022.
- Lohjan kaupunki (2022a). *Lohja 700-juhlavuosi 2023*. Haettu osoitteesta <https://www.lohja.fi/kaupunki-ja-hallinto/lohja700-juhlavuosi-2023/>, 12.12.2022.
- Lohjan kaupunki (2022b). *Kaupunkitietoa*. Haettu osoitteesta <https://www.lohja.fi/kaupunki-ja-hallinto/lohjan-kaupunki/historiaa/>, 12.12.2022.
- Lounasheimo, J., Karhinen, S., Grönroos, J., Savolainen, H., Forsberg, T., Munther, J., Petäjä, J. & Pesu, J. (2020). *Suomen kuntien kasvihuonekaasupäästöjen laskenta. ALas-mallin menetelmäkuvaus ja laskentojen tuloksia 2005–2018*. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 25/2020.

Länsimetro (2022). *Metron avajaiset lauantaina 3. joulukuuta – tule mukaan juhlimaan!* Haettu osoitteesta <https://www.lansimetro.fi/uutiset/metron-avajaiset-lauantaina-3-joulukuuta-tule-mukaan-juhlimaan/#9dc91592>, 19.1.2023.

Martin R. (2010). *Rethinking regional path dependence: beyond lock-in to evolution*. Roepke. Lecture in Economic Geography: Economic Geography 86.

Mattila, Y. (2006). *Suomen terveydenhuollon ja sairausvakuutuksen kehityslinjat” Yhteisestä pohjasta eri poluille”*. Ammatillinen lisensiaattitutkielma. Turun yliopisto, sosiaalipolitiikan laitos.

McGreevy, M. (2021). *Cost, reliability, convenience, equity or image? The cases for and against the introduction of light rail and bus rapid transit in inners suburban Adelaide, South Australia*. Case Studies on Transport Policy, 9(1), 271–279.

Melin, H. & Mamia, T. (toim.) (2010). *Tapaus Voikkaa: teollisuusyhteisö murroksessa*. Tampereen yliopiston Porin yksikön julkaisuja 4.

Merton, R. & Storer, N. (1973). *The sociology of science: theoretical and empirical investigations*. University of Chicago Press.

Montgomery, J. (1998). *Making a city: Urbanity, vitality and urban design*. Journal of urban design, 3(1), 93–116.

Motiva (2023). *Perustietoa liikenteestä ja ympäristöstä*. Haettu osoitteesta https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/perustietoa_liikenteesta, 7.3.2023.

Mustikkamäki, N. & Sotarauta, M. (2008). *Evolutionaarisen muutuskäsityksen ja itse- uudistumisen kapasiteetin haaste*. Teoksessa Mustikkamäki Nina & Sotarauta Markku (toim.) Innovaatioympäristön monet kasvot. Tampere: Tampere University Press.

Myllymäki, M., Kiuru, T., Airaksinen, A. & Sipilä, J. (2019). *Tampere–Seinäjoki-tarveselvitys*. Väyläviraston julkaisuja 38/2019. Haettu osoitteesta https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/170535/vj_2019-38_978-952-317-715-4.pdf?sequence=5&isAllowed=y, 14.12.2022.

Mönkkönen, M. (1992). *Mäntän historia 1860–1947*. Vanhan-Ruoveden historia III:8. Jyväskylä: Gummerus.

Neste Oyj (2021). *Neste valitsee Rotterdamin mahdollisen seuraavan maailmanlaajuisen uusiutuvien tuotteiden jalostamon sijaintipaikaksi*. Haettu osoitteesta <https://www.neste.fi/tiedotteet-ja-uutiset/uusiutuvat-ratkaisut/neste-valitsee-rotterdamin-mahdollisen-seuraavan-maailmanlaajuisen-uusiutuvien-tuotteiden-jalostamon-sijaintipaikaksi>, 19.1.2022.

Newman, P. & Kenworthy, J. (2015). *The End of Automobile Dependence: How Cities Are Moving Beyond Car-Based Planning*. Washington, DC: Island Press.

Nobel Prize (2023). *Svante Arrhenius*. Biographical. Haettu osoitteesta <https://www.nobelprize.org/prizes/chemistry/1903/arrhenius/biographical/>, 30.1.2023

- Ojanperä, S., Talasterä, J. & Karppi, T. (2022). Fazer aikoo rakentaa uuden makeistehtaansa Lahteen – kaupunginjohtaja Pekka Timonen: “Lahdelle koitti harvinaisen hyvä karkkipäivä”. Yle, 23.5.2022. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/a/3-12457267>, 18.1.2022.
- Onnismaa, E.-L., Paananen, M. & Lipponen, L. (2014). *Varhaiskasvatusjärjestelmän polkuriippuvuuksien jäljillä*. Kasvatus & aika, 2/2014.
- Paananen, H., Haveri, A. & Airaksinen, J. (2014). *Kunta elinvoiman johtajana*. Kuntaliitto. Acta 255.
- Parkkila, M., Välimäki, M. & Routasalo, P. (2000). *Kuvaileva tutkimus pitkäaikaisessa laitoshoidossa olevan potilaan yksinäisyydestä*. Hoitotiede, 12(1), 26–35.
- Partanen, J: (2001) *James J. Gibson. Ennakkoluuloja ja affordansseja*. Teoksessa Hänninen, V., Partanen, J. & Ylijoki, O.-H. (toim.). *Sosiaalipsykologian suunnannäyttäjiä* (s. 131–1539. Vastapaino
- Pastinen, V. (2018). *Henkilöliikennetutkimus 2016*. Joukkoliikenne. Faktakortti. Liikennevirasto. Haettu osoitteesta <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Faktakortti-HLT2016-joukkoliikenne.pdf>, 23.3.2023.
- Peltonen, L. (2004). *Paikallisen hallintatavan muutos – Tampereen aseveliakselin tie rintamalta regiimiksi*. Yhteiskuntasuunnittelu 42.
- Perusopetuslaki 21.8.1998/628
- Pesu, I. (2022). *Fazer kertoi suunnittelevansa uutta makeistehdasta, ja kuntien sokerihammasta alkoi kolottaa – yli 50 paikkakuntaa otti yhteyttä*. Yle, 19.1.2022, Makeisteollisuus. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/a/3-12275541>, 18.1.2023.
- Pihkala, E. (2020). *Mustaa valkoisella VR:n romutusvalheista: Ministeriön raportin mukaan kalusto olisi vielä liikennekelpoista*. Turun Sanomat, 15.12.2020, Junaliikenne. Haettu osoitteesta <https://www.ts.fi/uutiset/5166007>, 2.2.2023.
- Piiroinen, T. (2010). *Sijaintiin perustuva liikkuvan kaluston pyörän laipan voitelu*. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä: 3/2010.
- Pirkanmaan liitto (2022). *Tampere-Turku-junayhteyden kehittäminen käynnistyy lähijunaliikenteen asemapaikkaselvityksellä*. Haettu osoitteesta <https://www.pirkanmaa.fi/tampere-turku-junayhteyden-kehittaminen-kaynnistyy-lahijunaliikenteen-asemapaikkaselvityksella/>, 14.3.2023.
- Porter, M. (1991). *Kansakuntien kilpailuetu*. Otava.
- Proxion (2022). *Duoraitoliikenne alueellisen kehityksen ja kestäväen liikkumisen mahdollistajana*. Haettu osoitteesta <https://www.proxion.fi/hanke/duoraitoliikenne/>, 15.12.2022.
- Puffert, D. J. (2000). *The standardization of track gauge on North American Railways, 1830–1890*. The Journal of Economic History, 60(4), 933–960

- Putnam, R. D., Leonardi, R. & Nanetti, R. Y. (1993). *Making democracy work: civic traditions in modern Italy*. Princeton University Press.
- Päärata (2023). *Mikä on päärata?* Haettu osoitteesta <https://paarata.fi/mika-on-paarata/>, 28.3.2023.
- Pölkki, M. (2018). *Savonlinna lakkaa olemasta yliopistokaupunki, ja seuraukset ovat järjestyttävät – ”Yli tuhannen ihmisen lähtö on kerralla iso isku”*. Helsingin Sanomat, 22.4.2018, Kotimaa. Haettu osoitteesta <https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000005651687.html>, 18.1.2023.
- Raatikainen, P. (2020). *Totuusteoriat*. Haettu osoitteesta <https://filosofia.fi/fi/ensyklopedia/totuusteoriat#Totuudenkantajat>, 8.3.2023.
- Raide-Jokeri (2023). *Raide-Jokeri on Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välille rakennettava pikaraitiolinja*. Haettu osoitteesta <https://raidejokeri.info/mika-raide-jokeri/>, 19.1.2023.
- Rainisto, S. (2004). *Kunnasta brändi?* Kunnallissalan kehittämissäätiö Kaks. Polemia-sarjan julkaisu nro 54. Vammala: Vammalan Kirjapaino Oy.
- Rauman kaupunki (2021). *Rauman kaupunki viettää ensi vuonna 580-juhlavuotta*. Haettu osoitteesta <https://www.rauma.fi/ajankohtaista/rauman-kaupunki-viettaa-ensi-vuonna-580-juhlavuotta/>, 13.12.2022.
- Rauman kaupunki (2022). *Henkilöliikenteen kehittäminen*. Haettu osoitteesta <https://www.rauma.fi/kaupunki-ja-hallinto/talous-ja-strategiat/edunvalvonnan-karkihankkeet/henkilöliikenteen-kehittaminen/>, 13.12.2022.
- Rautatiehallitus (1987). *Valtionrautatiet 1962–1987*. Helsinki: Valtion painatuskeskus.
- Rautavuori, M. (2011). *Rautatie ihan meren keskelle: Rauman rautatie ja Rauman sataman kehitys vuoteen 1950*. Painorauma Oy.
- Rautiainen, E & Kuivas, R. (2021). *Eduskunta hyväksyi Sallatunturin kansallispuiston perustamisen – kunnanjohtaja: tämä on meidän korona-exit*. Yle, 24.11.2021, Kansallispuistot. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/a/3-12201004>, 18.1.2023.
- Resiina (2022). Numero 4. Tasoristeys, 38.
- Riekkinen, V., Saikku, L., Karhinen, S., Aro, R., Helonheimo, T., Peltomaa, J., Pitkänen, K., Lounasheimo, J., Kokkonen, V. & Seppälä, J. (2020). *Kohti hiilineutraalia kuntaa: ilmastoverkoston vaikutus kunnan ilmastotyöhön ja päästöihin*. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 20/2020.
- Saaranen-Kauppinen, A. & Puusniekka, A. (2006). *KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Haettu osoitteesta https://www.fsd.tuni.fi/menetelmaopetus/kvali/L7_2_1.html, 9.3.2023.
- Salmivuori, E. (2022). *Tutkimuskirjallisuuden tarjoamia määritelmiä ja tulkintoja alueiden elinvoimasta sekä maaseudun elinvoimaisuustekijöistä*. Katsaus. Maaseutututkimus. Finnish Journal of Rural Studies vol. 30 nro 1.

Sanastokeskus (2022). TEPA-termipankki. Erikoisalojen sanastojen ja sanakirjojen kokoelma. Haettu osoitteesta <https://termipankki.fi/tepa/fi/>, 20.12.2022.

Sennett, R. (2002). *Työn uusi järjestys. Miten kapitalismi kuluttaa ihmisen luonnetta*. Suom. Kivinen, E. & D. Tampere: Vastapaino.

Sibakov, J. (2021). *Tampereen ratikka aloittaa liikennöinnin – Näin hanke pysyi jatkuvasti jopa aikataulua edellä ja alitti budjetin*. Helsingin Sanomat, 9.8.2021, Talous / Liikenne. Haettu osoitteesta <https://www.hs.fi/talous/art-2000008166608.html>, 19.1.2023.

Silvasti, T. (2014). *Sisällönanalyysi*. Teoksessa I. Massa (toim.) Polkuja yhteiskuntatieteelliseen ympäristötutkimukseen (s. 33–48). Tampere: Gaudeamus Oy

Sitra (2021). *Selvä enemmistö kunnista on asettanut ilmastotavoitteen, luontotavoitteet paljon harvinaisempia*. Haettu osoitteesta <https://www.sitra.fi/uutiset/selva-enemmisto-kunnista-on-asettanut-ilmastotavoitteen-luontotavoitteet-paljon-harvinaisempia/>, 20.1.2023.

Sitra (2023). *Elinvoima. Elinvoimaisia ratkaisuja tämän hetken haasteisiin*. Haettu osoitteesta <https://www.sitra.fi/aiheet/elinvoima/>, 23.1.2023.

Solow, R. (1956). *Investment and technical change*. Teoksessa Arrow, K. ym (toim). *Mathematical methods in the social sciences*. Palo Alto. Stanford University Press.

Sotarauta, M. (2001). *Kehittämispelit ja alueiden kilpailukyvyyn kahdeksas elementti*. Teoksessa Sotarauta, M. & Mustikkamäki, N.(toim.) *Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä*. Helsinki: Suomen Kuntaliitto, 193–207.

Sotarauta, M., Mustikkamäki, N. & Linnamaa, R. (2001). *Alueet uusien haasteiden edessä*. Teoksessa Sotarauta, M. & Mustikkamäki, N.(toim.) *Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä*. Helsinki: Suomen Kuntaliitto, 13–20.

Stake, R. (1995). *The art of case study research*. Sage.

Stocker, T. (toim.) (2014). *Climate change 2013: the physical science basis: Working Group I contribution to the Fifth assessment report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Cambridge university press.

Sundquist, S. & Oulasvirta, L. (2011). *Vaikutusten ennakoarviointi kunnallisessa päätöksenteossa*. Suomen Kuntaliitto.

Suomen Akatemia (1996). *Ilmastonmuutos ja Suomi: tiivistelmä suomalaisen ilmakehänmuutosten tutkimusohjelman (Silmu) tuloksista*. Suomen Akatemia.

Suomen Lähijunat Oy (2023). *Suomen lähijunat. Junaliikennettä sinne minne tarvitaan*. Haettu osoitteesta <https://lahijunat.fi/> 22.3.2023.

Suomen perustuslaki 11.6.1999/731

Suomen ympäristökeskus (2022). *Kuntien ja alueiden kasvihuonekaasupäästöt*. Haettu osoitteesta <https://hiilineutraalisuomi.fi/download/noname/%7B07BC78A7-68D7-47C2-82E8-DB3FE2AF8D32%7D/178031>, 11.1.2023.

Suomirata (2022). Haettu osoitteesta <https://suomirata.fi/>, 15.12.2022.

Sutinen, T. (2021). *Lähellä Venäjän rajaa suunnitellaan tuotantolaitosta, joka voi pian mullistaa liikenteen ja tuottaa autoihin päästötöntä polttoainetta*. Helsingin Sanomat, 2.1.2021, Talous / Liikenne. Haettu osoitteesta <https://www.hs.fi/talous/art-2000007715588.html>, 7.3.2023

Sydow, J., Schreyögg, G. & Koch, J. (2020). *On the theory of organizational path dependence: Clarifications, replies to objections, and extensions*. The Academy of Management Review, 45(4), 717–734.

Särkijärvi, J., Jääskeläinen, S. & Lohko-Soner, K. (2018). *Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045: Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportti*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 13/2018. Haettu osoitteesta https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161210/LVM_13_18_Toimenpideohjelma%20hiilettomaan%20liikenteeseen%202045%20Liikenteen%20ilmastopolitiikan%20tyoryhman%20loppuraportti.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Taegen, J., Verma, I. & Arpiainen, L. (2020). *Taajamien kehittäminen väestöltään vähenevässä kunnissa: Elinvoimainen taajama-hanke*. Ympäristöministeriön julkaisuja 2020:21 Ympäristöministeriö. Helsinki.

Tahkokorpi, M. (2021a). *Suomen ensimmäinen erämuseo tulee Imatralle – kaupungintalo muuttuu museoksi: "Olemme todella innoissamme"*. Yle, 17.6.2021, Museot. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/a/3-11986915>, 18.1.2023.

Tahkokorpi, M. (2021b). *25 kuntaa kilpailee uudesta valtakunnallisesta museosta, joka esittelisi Suomen luontokulttuuria – hintalappu voi olla jopa 30 miljoonaa euroa*. Yle, 1.2.2021, Museot. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/a/3-11766433>, 18.1.2023.

Ojanperä, S., Talasterä, J. & Karppi, T. (2022). *Fazer aikoo rakentaa uuden makeistehtaansa Lahteen – kaupunginjohtaja Pekka Timonen: "Lahdelle koitti harvinaisen hyvä karkkipäivä"*. Yle, 23.5.2022. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/a/3-12457267>, 18.1.2022.

Tampereen kaupunki (2023). *Kannen alue*. Haettu osoitteesta <https://www.tampere.fi/kaupunkisuunnittelu/kaupunkiymparisto-uudistuu/kannen-alue>, 18.1.2023.

Tampereen Ratikka (2023). *Seudullinen yleissuunnitelma*. Haettu osoitteesta <https://www.tampereenratikka.fi/suunnittelu/seudullinen-suunnittelu/>, 1.2.2023.

Tervonen, J. & Metsäranta, H. (2012). *Liikennejärjestelmän tuet*. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä: 6/2012. Haettu osoitteesta https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/121164/lts_2012-06_978-952-255-114-6.pdf?sequence=1, 24.3.2023.

Thelen, K. (1999). *Historical Institutionalism in Comparative Politics*. Annual Review of political Science, 2.

Tikkanen, J. (2020). *Ministeri: Uudet kansallispuistot Evolle ja Sallaan*. Suomen Luonto 17.11.2020, Luonnonsuojelu. Haettu osoitteesta <https://suomenluonto.fi/uutiset/ministeri-uudet-kansallispuistot-evolle-ja-sallaan/>, 18.1.2023.

Tilastokeskus (1993). *Väkiluku kunnittain ja suuruus järjestyksessä*. Väestö 1993:6. Haettu osoitteesta https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/158278/xvaksu_199200_1993_dig.pdf?sequence=1&isAllowed=y, 13.12.2022.

Tilastokeskus (2007). *Väkiluku kunnittain ja suuruusjärjestyksessä 31.12.2006*. Haettu osoitteesta https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/158301/xvaksu_200600_2007_dig.pdf?sequence=1&isAllowed=y, 13.12.2022.

Tilastokeskus (2022a). *Kasvihuonekaasuinventaarion mukaisten alueellisten päästötietojen laskennan menetelmäkuvaus*. Haettu osoitteesta <https://media.graphassets.com/B0bjqpjiS968Nag6dvLr?dl=true>, 7.3.2023

Tilastokeskus (2022b). *Kuntien avainluvut*. Helsinki: Tilastokeskus. Haettu osoitteesta https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Kuntien_avainluvut/Kuntien_avainluvut_2021/kuntien_avainluvut_2021_viimeisin.px/?rxid=444223df-f91c-4479-891f-5dcd50b983d2, 31.10.2022.

Tilastokeskus (2022c). *Väestömuutokset ja väkiluku, 1749–2021*. Helsinki: Tilastokeskus. Haettu osoitteesta https://pxdata.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__synt/statfin_synt_pxt_12dx.px/, 15.12.2022.

Tieteen termipankki (2023). *Totuusteoria, korrespondenssiteoria, koherenssiteoria ja pragmaattinen totuusteoria*. Haettu osoitteesta <https://tieteentermipankki.fi/wiki/Termipankki:Etusivu>, 8.3.2023.

Traficom (2022). *Liikenteen CO₂-päästöt liikennemuodoittain sekä maakunnittain*. Haettu osoitteesta <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikenteen-co2-paastot-liikennemuodoittain-seka-maakunnittain>, 11.1.2023.

Travers, M. (2001) *Qualitative research through case studies*. Sage. London.

Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2009). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi* (5., uud. laitos.). Tammi.

Turun kaupunki (2023). *Raitiotie*. Haettu osoitteesta <https://www.turku.fi/raitiotie>, 19.1.2023.

Turun Tunnin Juna (2022). Haettu osoitteesta <https://www.tunninjuna.fi/>, 13.12.2022.

Tynjälä, P. (1991). *Laadullisen tutkimuksen luotettavuudesta*. Kasvatus, 22(5–6), 387–598.

United Nations (2023a). *Climate Action. What Is Climate Change?* Haettu osoitteesta <https://www.un.org/en/climatechange/what-is-climate-change>, 23.1.2023.

United Nations (2023b). *The Paris Agreement. What is the Paris Agreement?* Haettu osoitteesta <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement>, 23.1.2023.

United Nations (2023c). *Climate Action. The Paris Agreement*. Haettu osoitteesta <https://www.un.org/en/climatechange/paris-agreement>, 23.1.2023.

Urjalan kunta (2023). *Selvitys henkilöliikenteen käynnistämisestä*. Haettu osoitteesta <http://urjala.tweb.fi/ktwebscr/fileshow?doctype=3&docid=120231>, 14.3.2023.

Valtioneuvosto (2017). *Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle*. Haettu osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM046:00/2017>, 16.1.2023.

Valtiovarainministeriö (2022). *Kuntatalousohjelma 2023–2026*. Kevät 2022.

Valtiovarainministeriön julkaisuja – 2022:26. Haettu osoitteesta

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164004/VM_2022_26.pdf?sequence=1&isAllowed=y, 10.8.2022

Valtiovarainministeriö (2023a). *Kuntien tehtävät ja toiminta*. Haettu osoitteesta

<https://vm.fi/kuntien-tehtavat-ja-toiminta>, 16.4.2023.

Valtiovarainministeriö (2023b). *Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvitys*. Valtiovarainministeriön julkaisuja – 2023:5. Haettu osoitteesta

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164565/VM_2023_5.pdf?sequence=1&isAllowed=y, 1.2.2023.

Varto, J. (1992). *Laadullisen tutkimuksen metodologia*. Kirjayhtymä.

Virtanen, P. (1999). *Kaupungin imago: mikä tekee Pariisista Pariisin ja Pisasta Pisan?*

Rakennustieto.

VR Group (2020). *VR voitti historian ensimmäisen HSL-lähijunaliikenteen kilpailutuksen - uusi operointisopimus vuoteen 2031 saakka*. Haettu osoitteesta

<https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/vr-voitti-historian-ensimmaisen-hsl-lahijunaliikenteen-kilpailutuksen---uusi-operointisopimus-vuoteen-2031-saakka-050520201122/>, 22.3.2023.

VR Group (2021). *VR-Yhtymän näkemyksiä henkilöjunaliikenteen palveluista ja ostoista, henkilöjunaliikenteen tilanteesta ja pahimmista kipupisteistä sekä*

arvioita koronapandemian vaikutuksista kysynnässä ja tarjonnassa lyhyellä

ja pidemmällä aikavälillä. Lausunto. Eduskunta. Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto. Haettu

osoitteesta <https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2021-AK-397425.pdf>, 16.1.2023.

VR Group (2022a). *VR Group asettaa jatkossa myyntiin kierrätyspätöksen saaneen kaluston*.

Haettu osoitteesta <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/vr-group-asettaa-jatkossa-myyntiin-kierratyspaatoksen-saaneen-kaluston-040220220930/>, 22.3.2023.

VR Group (2022b). *VR Group Oyj myy 11 junayksikköä Suomen Lähijunat Oy:lle*. Haettu

osoitteesta <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/vr-group-oyj-myy-11-junayksikko-suomen-lahijunat-oylle-070920221130/>, 22.3.2023.

VR Group (2023) *Kilpailuympäristö*. Haettu osoitteesta

<https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/yrytyksemme/toimintaymparisto/kilpailuymparisto/>, 22.3.2023.

- Vuorela, P., Olari-Sintonen, M., Kultanen, H. & Laamanen, E. (2022). *Seutukaupunkien vetovoimatutkimus 2022*. Innolink. Haettu osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/sites/default/files/media/file/Seutukaupunkitutkimus%202022.pdf>, 20.12.2022.
- Vuorento, R., Rainio, H. & Vaine, J. (2019). *Elinvoima, kasvu ja työllisyys kuntatalouden haasteina*. Helsinki: Suomen Kuntaliitto.
- Väylävirasto (2018). *Ratatekniset ohjet (RATO) osa 1. Yleiset perusteet. Liite 1: Ratatekniset ohjeet: Termit ja määritelmät*. Haettu osoitteesta https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/161517/rato1_maaritelmät_web.pdf?sequence=2&isAllowed=y, 27.1.2023.
- Väylävirasto (2021a). *Rautateiden verkkoselostus 2023. Liite 2B*. Haettu osoitteesta https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/182819/VJ_2021-60_978-952-317-907-3.pdf?sequence=5&isAllowed=y, 31.10.2022.
- Väylävirasto (2021b). *Junaliikenteen ja vaihtotyön turvallisuussäännöt (Jt)*. Väyläviraston ohjeita 3/2021. Haettu osoitteesta https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2021-03_jt_web.pdf, 15.12.2022
- Väylävirasto (2022). *Rauman seisake*. Haettu osoitteesta <https://vayla.fi/rauman-seisake>, 13.12.2022.
- Väylävirasto (2023a). *Hankehaku*. Haettu osoitteesta <https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen/-/project/c/35402107-35402106-35407684>, 11.1.2023.
- Väylävirasto (2023b). *Rataverkko*. Haettu osoitteesta <https://vayla.fi/vaylista/rataverkko>, 13.1.2023.
- Väylävirasto (2023c). *Lataus ja katselupalvelu*. Haettu osoitteesta <https://julkinen.vayla.fi/oskari/>, 30.1.2023.
- Weiste, H., Metsäranta, H. & Rinta-Piirto, J. (2020). *Rataverkon toimenpiteiden liikennejärjestelmä- ja ilmastovaikutukset*. Väyläviraston julkaisuja.
- WSP (2022). *Alueiden tutkimus 2022*. WSP Finland.
- WWF (2022). *Ilmastonmuutos*. WWF Suomi. Haettu osoitteesta <https://wwf.fi/uhat/ilmastonmuutos/>, 20.12.2022.
- Yin, R. (2009). *Case study research: Design and methods* (Vol. 5). Sage.
- Yle (2014). *Raitiovaunut palaavat kaduille Yhdysvalloissa*. Haettu osoitteesta <https://yle.fi/a/3-7272315>, 6.2.2023.
- Ylöjärven kaupunki (2020). *Hinku-tiekartta*. Haettu osoitteesta https://www.ylojarvi.fi/library/files/5f351a66475a6c6df63ad729/hinku-tiekartta_2020-2030.pdf, 1.2.2023.
- Ylöjärven kaupunki (2022a). *Tietoa ja tilastoja*. Haettu osoitteesta <https://www.ylojarvi.fi/tietoa-ja-tilastoja>, 14.12.2022.

Ylöjärven kaupunki (2022b). *Ylöjärvi – rohkea edelläkävijä. Kaupunkistrategia 2022–2032*. Haettu osoitteesta https://www.ylojarvi.fi/library/files/62501918475a6c3e3350f61b/Ylojarven_kaupunkistrategia_2022-2032.pdf, 14.12.2022.

Ylöjärven kaupunki (2022c). *Raitiotie*. Haettu osoitteesta <https://www.ylojarvi.fi/raitiotie>, 14.12.2022.

Ylöjärven kaupunki (2022d). *Raideliikenteen edistäminen*. Haettu osoitteesta <https://www.ylojarvi.fi/raideliikenteen-edistaminen>, 14.12.2022.

Ympäristöministeriö (2016). *Suomi ratifioi Pariisin ilmastopöytäkirjan*. Haettu osoitteesta [https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Ilmasto_ja_ilma/Suomi_ratifioi_Pariisin_ilmastopöytäkirjan\(40889\)](https://www.ymparisto.fi/fi-FI/Ilmasto_ja_ilma/Suomi_ratifioi_Pariisin_ilmastopöytäkirjan(40889)), 23.1.2023.

Ympäristöministeriö (2019). *Kestävä kaupunki -ohjelmalta avustuksia yhdeksälle kokeilulle*. Haettu osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/-/1410903/kestava-kaupunki-ohjelmalta-avustuksia-yhdeksalle-kokeilulle>, 6.2.2023.

Ympäristöministeriö (2020). *Kuntien ilmastoratkaisut -ohjelma 2018–2023*. Haettu osoitteesta <https://ym.fi/hankesivu?tunnus=YM025:00/2020>, 7.3.2023.

Ympäristöministeriö (2023). *Luanikas viherkätine Rauma*. Kestävä kaupunki. Haettu osoitteesta <https://kestavakaupunki.fi/-/luanikas-viherkätine-rauma-1>, 6.2.2023.

Zetterberg, S. (2021). *Yhteisellä matkalla: VR 150 vuotta*. Helsinki: WSOY.

Äänekosken kaupunki (2023). *Elämän kestävä Äänekoski 2030 ilmastotiekartta*. Haettu osoitteesta https://www.aanekoski.fi/asuminen-ja-ymparisto/kestava-kehitys/ElamankestavaAanekoski2030Ilmastotiekartta_A2_pressfogra39.pdf, 3.7.2023.

Öberg, P. (1991). *Suullinen haastattelu ikääntyneiden elämäkertatutkimuksessa*. Gerontologia, 5(4), 298–309.

Österbottens förbund (2023). *Mitä on kaavoitus?* Haettu osoitteesta <https://www.obotnia.fi/fi/aluesuunnittelu/maakuntakaavoitus/mita-on-kaavoitus/>, 20.2.2023