



Vaasan yliopisto
UNIVERSITY OF VAASA

Iida Pyykkönen

Alueelliset toimijat aluekehityksen suunnannäyttäjinä

Tarkastelussa Vaasan radan sähköistäminen

Johtamisen akateeminen yksikkö
Aluetieteen pro gradu -tutkielma
Hallintotieteiden maisteriohjelma

Vaasa 2026

VAASAN YLIOPISTO**Johtamisen akateeminen yksikkö**

Tekijä:	Iida Pyykkönen		
Tutkielman nimi:	Alueelliset toimijat aluekehityksen suunnannäyttäjinä: Tarkastelussa Vaasan radan sähköistäminen		
Tutkinto:	Hallintotieteiden maisteri		
Oppiaine:	Aluetiede		
Työn ohjaaja:	Ilkka Luoto		
Valmistumisvuosi:	2026	Sivumäärä:	68

TIIVISTELMÄ:

Rautatie on merkittävä tekijä Suomen aluekehityksen historiassa. Nykyisin suurilta osin sähköistetty rataverkko kuljettaa niin ihmisiä kuin tavaroitakin kustannustehokkaasti ja ympäristöystävällisesti mahdollistaen sekä parantaen paikkojen ja alueiden saavutettavuutta. Monille alueille toimivat junayhteydet ovat elinehto ja merkittävä vetovoimaa sekä imagoa kohentava tekijä.

Tässä tutkielmassa tarkastellaan tapaustutkimuksena Vaasan radan sähköistämistä 1990-luvun lopulta aina vuoteen 2011, milloin sähköistäminen valmistui. Tapausta, missä alueelliset toimijat ajoivat hanketta aktiivisesti eteenpäin valtion eriävistä mielipiteistä huolimatta saavuttaen lopulta tavoitteensa. Teemahaastatteluiden ja sähköistyshankkeen kirjallisten aineistojen avulla luodaan kattava dokumentointi tapauksen kulusta sekä vastataan kysymyksiin alueellisten toimijoiden merkityksestä aluekehityksessä sekä raiteen sähköistämisen merkityksestä Vaasan seudulle. Tutkielman teoreettinen pohja perustuu paikkaperustaiseen aluekehittämiseen toimijuuden ja rakenteellisten tekijöiden kautta.

Paikkaperustaisen aluekehittämisen merkitys on tunnistettavissa kerätystä aineistosta. Tutkielman tapauksessa alueelliset toimijat olivat merkittävässä roolissa alueensa kehityksen edistämisessä. Aineistossa korostuu alueellisten toimijoiden yhteistyö ja kyky mobilisoida rakenteellisia tekijöitä. Näissä toimijaorganisaatioissa yksilöillä nähdään olevan merkittävä rooli heidän johtajuutensa kautta. Toimijuuden ohella oleellista oli myös mahdollisuudet, jotka tunnistettiin ja hyödynnettiin päämäärän saavuttamiseksi.

Vaasan radan sähköistäminen oli merkittävä hanke Vaasan seudulle. Aineiston perusteella on kuitenkin todettava, että sähköistäminen itsessään ei ole alueelle merkityksellinen vaan sähköistetyksen myötä tehdyt toimet ja sen luomat mahdollisuudet. Tällöin korostuu alueellisten toimijoiden kyky valjastaa itse luotu resurssi, liikenneinfrastruktuurin ominaisuus, aluekehityksen voimavaraksi.

AVAINSANAT: aluekehitys, paikkaperustainen aluekehittäminen, sähköistys, toimijuus

Sisällys

1	Johdanto	5
1.1	Tutkimuskysymykset	6
1.2	Rakenne ja aikaisempi tutkimus	7
2	Tapaus: Vaasan radan sähköistäminen	9
2.1	Raiteiden sähköistäminen Suomessa ja Vaasan rata	9
2.2	Vaasan radan sähköistäminen	12
3	Paikkaperustainen aluekehittäminen	20
3.1	Aluekehityksen toimijat ja toimijuus	23
3.2	Aluekehittämisen johtaminen	26
4	Tutkielman aineisto ja menetelmät	29
4.1	Teemahaastattelu	33
4.2	Analyysi	36
5	Tulokset	40
5.1	Vaasan radan sähköistyksen käännekohdat	40
5.2	Alueelliset toimijat aluekehityksessä	42
5.2.1	Aluekehittäminen	42
5.2.2	Alueellinen tuntemus	44
5.2.3	Yhteistyö ja verkostoituminen	45
5.3	Raideliikenteen merkitys aluekehityksessä	47
5.3.1	Alueellinen ja kansallinen merkitys	47
5.3.2	Kilpailukyky ja ympäristöystävällisyys	48
5.3.3	Sähköistyksen ja palvelutason merkitys	50
6	Johtopäätökset	51
6.1	Alueellisten toimijoiden merkitys aluekehityksessä	51
6.2	Vaasan radan sähköistämisen merkitys Vaasan seudulle	54
6.3	Pohdinta ja jatkotutkimusaiheet	55
	Lähteet	58

Liitteet	67
Liite 1. Haastattelurunko	67

Kuvat

Kuva 1. Vaasan rata.....	11
Kuva 2. Yhteenveto Ratahallintokeskuksen sähköistyksen vaikutus selvityksestä vuodelta 1998 (Pussinen, 1998, s. 50).....	13
Kuva 3. Vuoden 2005 selvityksen HK-suhdelaskelmat (Ilikkanen ja Nieminen, 2005, s. 24)	16
Kuva 4. Aluekehittäjäroolit (Parkkinen ja Kolehmainen, 2022, s. 256).....	25
Kuva 5. Aluekehittämisen toimijoiden toimintakenttä (Sotarauta ja muut, 2007, s. 25) 32	
Kuva 6. Aluekehittäjän ominaisuuksia vaikuttavan aluekehittämisen taustalla	43

Kuviot

Kuvio 1. Henkilöliikennemäärät vuosina 1995–2024 Vaasan radalla	34
Kuvio 2. Tavaraaliikennemäärät vuosina 1995–2024 Vaasan radalla	34

Taulukot

Taulukko 1. Ratahallintokeskuksen ja Pohjanmaan liiton kannattavuuslaskelmat vuonna 1998 (Mukaillen Pohjanmaan liitto, 1998, s. 8).....	14
Taulukko 2. Tutkielman tapauksen kirjallinen aineisto	29
Taulukko 3. Haastateltavat ja heidän toimintakenttensä	31
Taulukko 4. Esimerkkejä aineiston pelkistämisestä	38
Taulukko 5. Esimerkkejä aineiston luokittelusta.....	39

Lyhenteet

EU	Euroopan unioni
HK-suhde	Hyöty-kustannussuhde

1 Johdanto

Ihmiset sekä tavarat ovat aina liikkuneet ja ne tulevat jatkossakin liikkumaan. Globalisaation myötä liikkumisen tarve on vain kasvanut. Liikennejärjestelmien kehittäminen samassa vauhdissa liikkumisen tarpeen sekä kehityksen kanssa on kuitenkin ollut haaste ja on edelleenkin (Rodrigue ja muut, 2017, luku 1). Monipuoliset ja toimivat liikkumismuodot mahdollistavat ihmisten ja tavaroiden sujuvan liikkumisen päivittäin. Nykyisten linjausten mukaan liikkumisen on kuitenkin tapahduttava entistä päästöttömämmin ja energiatehokkaammin (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2023, s. 21).

Yksi merkittävä kestävyttä edistävä liikkumismuoto on raideliikenne ja Suomessa onkin 5915 km kilometriä valtion rataverkkoa (Väylävirasto, 2025b, s. 22). Rautatiet ovat historian saatossa muokanneet merkittävästi Suomen aluekehitystä ja osaltaan määritelleet teollisuuden sekä ihmisten sijoittumisen, luoden radanvarsille kehittyviä kasvukeskuksia (Álvarez-Palau ja Martí-Henneberg, 2020). Alueilla raideliikenne nähdään edelleenkin kehittymisen kannalta yhtenä merkittävänä tekijänä (ks. esim. Viialainen, 2010).

Aluekehittäminen on Sotaraudan (2018, s. 2) mukaan yhden tai useamman toimijan puuttumista alueen kehityskulkuun omista arvolähtökohdistaan. Toimijoilla tarkoitetaan kaikkia niitä, jotka vaikuttavat alueiden kehittämiseen. Nämä toimijat ovat esimerkiksi EU, valtio, maakunnat, kaupungit sekä kunnat, elinkeinoelämän edustajat, asukkaat ja kansalaisyhteiskunta. (Ponto ja muut, 2018, s. 12).

2000-luvun alkupuolella Vaasan radan sähköistämässä oli kyse juuri aluekehittämisestä alueen toimijoiden yhteistyössä. Vaasan seudulla nähtiin sähköistyksen olevan merkittävä panostus Vaasan ja koko seudun aluekehitykselle, joten hanketta ajettiin läpi yhteisvoimin valtion eriävistä mielipiteistä huolimatta. (ks. esim. Pohjanmaanliitto, 1998). Tapaus onkin mielenkiintoinen esimerkki onnistuneesta edunvalvonnasta, paikallisten tarpeiden ymmärtämisestä sekä laajasta yhteistyöstä yli kunta- ja aluerajojen.

Tämä tutkielma keskittyy tarkastelemaan Vaasan radan sähköistyksen eri vaiheita sekä alueellista viisautta suhteessa valtioon, korostaen paikkaperustaista aluekehittämistä ja alueellista toimijuutta. Vaikka Vaasan radan sähköistyksen aloittamisesta on kulunut jo melkein 20 vuotta, antaa se silti hyvän näkökulman näihin teemoihin. Monissa hankkeissa on nähtävissä yhtäläisyyksiä Vaasan radan sähköistämisen kanssa alueellisten ja valtiollisten näkemuserojen osalta. Yhtenä esimerkkinä Vaasa-Uumaja välinen laivaliikenne, minkä tähän tutkielmaan haastatellut henkilöt nostivat useasti esille vastaavan kaltaisena tapauksena. Myös sähköistyksen kanssa painitaan edelleen. Esimerkiksi Itä-Suomessa alueen kunnat vaativat valtiolta Joensuu-Pieksämäki radan sähköistystä, koska sillä nähdään olevan merkittävää vaikutusta alueen kehittymiseen. Valtio taas ei jaa Itä-Suomen näkemystä ja uskoa sähköistyksen kannattavuudesta. (ks. esim. Poutiainen ja Ritvanen, 2025; Lassheikki, 2025)

Historiallisen, menneisyyteen sijoittuvan, tapauksen tarkastelu asettaa omat haasteensa. Tutkielmaa toteuttaessa tulin useasti tilanteeseen, jossa pohdin, kuinka käsitellä aihetta suhteutettuna nykypäivän näkemyksiin. Tutkielmassa ilmenee anakronismia eli asioiden ja käsitteiden sijoittamista väärään aikakauteen, jolloin menneisyyttä tulkitaan nykyajan käsitteiden ja politiikan kautta. 1990-luvun lopulla tai 2000-luvun alkupuolella esimerkiksi ympäristövaikutukset tai paikkaperustainen aluekehittäminen ei ollut niin merkittävä tekijä kuin se nykypäivänä on. Päättäntävaltaiset viranomaiset sekä toimintatavat ovat osiltaan muuttuneet myös vuosien saatossa.

1.1 Tutkimuskysymykset

Tutkielman tavoitteena on dokumentoida Vaasan radan sähköistyksen eri vaiheet ja selvittää radan sähköistyksen merkitys Vaasan seudulle sekä mitkä olivat ne tekijät, joiden avulla hanke saatiin ajettua läpi. Vaikka yksityiskohtaisten tapahtumakulkujen dokumentoiminen ei ole yleensä yhteiskuntatieteellisen tutkimuksen tavoitteena, on se perusteltua lisätessään ymmärrystä tapahtumien yhteiskunnallisesta merkityksestä (Alastalo ja Åkerman, 2010, s. 387). Tässä tapauksessa tapahtumakulkujen selvittäminen lisää

osaltaan tutkielman luotettavuutta sekä antaa arvokasta tietoa aluekehittäjien toiminnasta ja motiiveista hankkeen aikana.

Tutkielmaa tehdessä olen pohtinut esimerkiksi alueen toimijoiden merkitystä hankkeen edistämiseksi, ja sitä mitä se heiltä vaati. Mitä kaikkea muuta hankkeen läpi ajaminen edellytti? Millainen merkitys raideliikenteellä oli tai on nykyisin Vaasan seudulle? Miten alueellinen viisaus näyttäytyy tapauksessa suhteessa valtioon?

Tutkimuskysymyksiä muodostuu näiden tavoitteiden pohjalta kaksi:

1. Millainen on alueellisten toimijoiden merkitys aluekehittämisessä?
2. Millainen merkitys Vaasan radalla sähköistämällä on ollut Vaasan seudulle?

Tämä tutkielma keskittyy tarkastelemaan aluekehittämistä Vaasan radan sähköistyksen ja Vaasan seudun toimijoiden kautta. Ytimessä on aluekehittäminen ja sen toimijat. Tutkielma rajataan koskemaan vain Vaasan seutua, koska Vaasan radan sähköistyksessä alueen toimijat olivat aktiivisesti ajamassa hanketta eteenpäin. Vaasan seutuun kuuluivat hankkeen aikaan Vaasa, Mustasaari, Laihia, Isokyrö, Vähäkyrö, Vöyri, Maksamaa, Oravainen, Maalahti ja Korsnäs. Nykyisin seudulla on vähemmän kuntia kuntaliitosten myötä. Vöyri ja Maksamaa yhdistyivät vuonna 2007 Vöyri-Maksamaaksi, Oravainen yhdistyi yhdessä Vöyri-Maksamaan kanssa Vöyriksi vuonna 2011 ja Vähäkyrö liittyi osaksi Vaasaa vuonna 2013. (Kuntaliitto, 2025; Pohjanmaan liitto, n.d.). Lisäksi Isokyrö on siirtynyt osaksi Seinäjoen seutukuntaa vuonna 2021 vaihtaessaan maakuntaa Pohjanmaasta Etelä-Pohjanmaahan (Mäenpää, 2020).

1.2 Rakenne ja aikaisempi tutkimus

Tutkielma pohjautuu tutkimuskirjallisuuteen, Vaasan radan sähköistykseen liittyvään kirjalliseen aineistoon sekä teemahaastatteluin toteutettuun aineistonkeruuseen. Aineisto kerättiin haastattelemalla Vaasan seudun aluekehityksen keskeisten toimijoiden työnteekijöitä ja johtohenkilöitä, jotka hankkeen aikaan olivat aktiivisesti mukana Vaasan seudun kehityksessä sekä tutkimalla sähköistykseen liittyviä kirjallisia dokumentteja. Tässä

tutkielmassa haastateltavia hyödynnetään lähteenä kattamaan ja täydentämään kirjallisen aineiston jättämiä aukkoja Vaasan radan sähköistämisen dokumentoinnissa. Haastateltaviin viitataan H1, H2 jne. heidän anonymiteettinsä säilyttämiseksi.

Tutkielman rakenne etenee johdannosta tapauksen esittelyyn. Luvussa kaksi dokumentoi Vaasan radan sähköistyksen aina 1990-luvulta eteenpäin sekä avaan hieman raiteiden sähköistämisen taustoja Suomessa hyödyntäen kirjallisia aineistoja sekä suoritettuja haastatteluita. Kolmannessa luvussa keskitytään tutkielman teoreettiseen viitekehykseen paikkaperustaisen aluekehittämisen kautta ja määrittellään tarkemmin keskeisimpiä käsitteitä, kuten aluekehittäminen, toimija ja toimijuus sekä paikkajohtajuus. Teoriaosuuden jälkeen käsittelen luvussa neljä tutkielman metodologia, minkä jälkeen etenen tulosten käsittelyyn luvussa viisi. Ensiksi havainnollistan haastateltavien näkemyksiä sähköistämishankkeen merkityksellisistä vaiheista. Tämän jälkeen käsittelen vielä tutkimuskysymyksiin pohjautuvat tutkimustulokset ja viimeisessä luvussa perehdyn vielä johtopäätöksiin sekä jatkotutkimusaiheisiin.

Aluekehittäminen ja aluekehittäjät yleisesti ovat monipuolisesti tutkittuja aiheita. Paikkaperustainen aluekehittäminen on noussut erityisesti Euroopassa pinnalle 2010-luvun taitteessa Barcan (2009) johdolla. Aluekehitystä selittäviä rakenteellisia tekijöitä on tutkittu monipuolisesti jo pitemmän aikaa (ks. esim. Sotarauta ja muut, 2021) ja viime aikoina myös toimijuus on noussut aluekehityksen keskiöön mahdollisuuksien tilojen ohella (ks. esim. Grillitsch & Sotarauta, 2020). Vasta viime vuonna on alettu enemmän tutkimaan rakenteellisten tekijöiden ja toimijuuden välistä suhdetta syvällisemmin (ks. esim. Roessler ja muut, 2025). Tähän tutkimushaaraan tämän tutkielman on tarkoitus myös sijoittua alueellisten toimijoiden merkitystä tarkastellessa. Tutkielman taustalla olevalla teoreettisella pohjalla onkin pitkälle historiaan ulottuvat juuret ja aihepiiri on edelleen aktiivisen tutkimustyön alla. Melkein poikkeuksetta kaikissa artikkeleissa, joihin tutkielman aikana perehdyin, oli huomautuksia merkittävistä tutkimusaukoista tai oleellisista jatkotutkimusehdotuksista aihepiirin osalta.

2 Tapaus: Vaasan radan sähköistäminen

Tässä luvussa käsitellään tapaustudkimusta, raideliikenteen sähköistämisen taustaa Suomessa sekä dokumentoidaan yksityiskohtaisesti tutkielman tapaus saatavilla olevia aineistoja hyödyntäen. Tämän tutkielman tapauksena on Vaasan radan sähköistäminen ja tutkimuskohteena Vaasan radan sähköistämisen merkitys Vaasan seudulle sekä seudun aluekehityksen toimijoiden toiminta Vaasan seudun kehittymisen kannalta.

Tapaustudkimus on kokonaisvaltaista ja yksityiskohtaista tarkastelua jostakin tai joistakin toisiinsa yhteydessä olevista tapauksista, tilanteista tai aiheesta. Tutkimuksen aineistonkeruu voidaan suorittaa esimerkiksi haastatteluin, havainnoimalla, kenttätutkimuksena tai dokumentteja tutkien. (Hamel ja muut, 1993; Hirsjärvi ja muut, 2009, s. 134–135). Tässä tutkielmassa hyödynnettiin tapauksen dokumentointiin kirjallisten aineistojen lisäksi myös asiantuntijahaastatteluja.

Tapaus tulee rajata selkeästi, jotta tutkimuksesta saadaan yhtenäinen kokonaisuus, joka on mahdollista toteuttaa olemassa olevien resurssien ja aikataulun puitteissa. Rajaus kuitenkin voi elää tutkimuksen aikana, etenkin laadullisessa tutkimuksessa. (Malmsten, 2007, s. 58). Tämä tutkielma on rajattu koskemaan vain Vaasan radan sähköistystä Vaasan seudun toimijoiden näkökulmasta, sillä Vaasan seudun toimijat olivat aktiivisesti ajamassa Vaasan radan sähköistystä eteenpäin.

2.1 Raiteiden sähköistäminen Suomessa ja Vaasan rata

Suomen rautatiet ovat pääasiassa valtion omistuksessa ja niiden haltijana toimii Väylävirasto. Valtion omistaman rataverkon rakentaminen sekä kunnossapito toteutetaan valtion talousarvion ja muun rahoituksen mahdollistamin varoin. (Ratalaki 110/2007, 7 §). Raideliikenteen sähköistäminen ulottuu Suomessa aina 1955-luvulle asti, jolloin aloitettiin ensimmäisten sähköistämissuunnitelmien laatiminen. Ensimmäisen sähköistetyn raideliikenteen rakentaminen aloitettiin vuonna 1965 Helsingin ja Kirkkonummen välille

valmistuen vuonna 1969. Aluksi sähköistys keskitettiin pääkaupunkiseudun raiteisiin ja esimerkiksi Seinäjoelle asti sähköistys valmistui jo vuonna 1974. (Pussinen, 1998, s. 8).

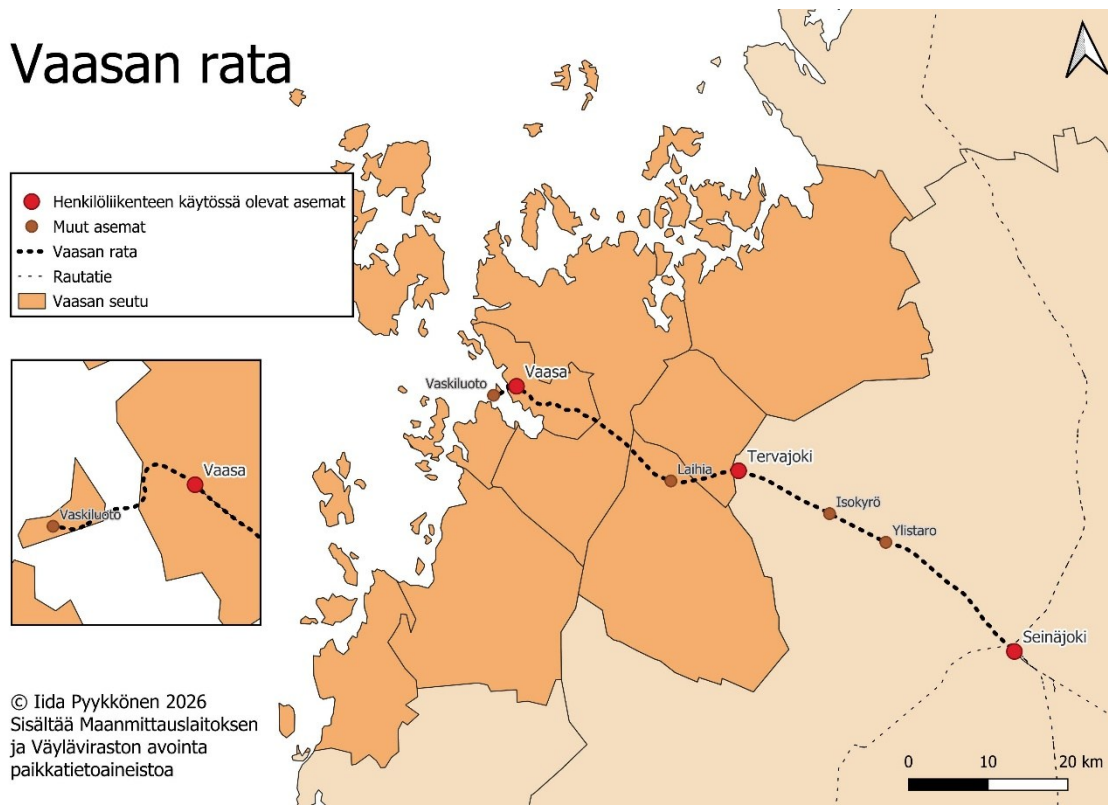
2000-luvun vaihteen molemmin puolin raiteiden sähköistämistä perusteltiin yhteiskuntataloudellisen hyödyn saavuttamisella. Tavaraliikenteen liikennöintikustannukset pienentyisivät ja näin ollen teollisuuden kilpailukyky paranisi sekä junaliikenteen päästöt vähenisivät. Lisäksi sähköistyksellä pyrittiin varmistamaan rautatiekuljetusten kilpailukykyisyys muihin liikkumismuotoihin nähden myös tulevaisuudessa. (Pussinen, 1998, s. 7; Ilikkanen ja Nieminen, 2005, s. 4, 7).

Nykyisin suurin osa raiteiden henkilöliikenteestä kulkee sähköisillä käyttövoimilla, sillä henkilöliikenne sijoittuu 90 % sähköistetyille rataosuuksille. Tavaraliikenne taas hyödyntää edelleen osittain dieselvetoa, johtuen esimerkiksi sähköistämättömien lähtöalueiden ja määränpäiden yleisyydestä erityisesti tavaraliikenteen reiteillä. Sähköistämisen tavoitteet pohjautuvatkin nykyisin lähinnä päästöjen vähenemiseen. (Ojala ja muut, 2024 s. 85–93). Esimerkiksi kilpailukyvyyn merkitys on vähentynyt 2000-luvun alkupuoleen verrattuna, sillä raiteille suuntautuva tavaraliikenne on menettänyt merkitystään. Raiteiden hyödyntäminen tavarakuljetukseen on hyvin keskittynyttä ja sitä hyödynnetään enää lähinnä metsä-, metalli- sekä kemianteollisuudessa tiettyjen yritysten toimesta. (Traficom, 2025).

Vaasan rata kulkee Vaasan Vaskiluodon ja Seinäjoen välillä. Rata on havainnollistettu kuvassa 1. Vaasan keskustan ja Seinäjoen välinen sähköistäminen valmistui vuonna 2011, mutta Vaasan keskustan ja Vaskiluodon välinen rataosa on edelleen sähköistämätön eikä sillä ole säännöllistä liikennettä. Vaskiluodon rataosalle on tehty erilaisia selvityksiä menneiden vuosien aikana, mutta päätöksiä ei ole vielä tehty. Sen potentiaali ja merkitys kuitenkin tunnustetaan Vaasan sataman, teollisuuden ja henkilöliikenteen näkökulmasta. (Vaasan kaupunki, 2022, s. 24). Tässä tutkielmassa Vaasan radasta puhuttaessa tarkoitetaan vain Seinäjoen ja Vaasan keskustan välistä rataosuutta.

Vaasan rata on yksiraiteinen ja tällä hetkellä sen suurin sallittu nopeus on 120 km/h matkustajaliikenteelle ja 100–120 km/h tavaraliikenteelle riippuen kuljetusten akselipainosta. Vaasan ja Seinäjoen välille sijoittuu 4 asemaa, joista vain Tervajoella on enää käytössä oleva henkilöliikenteen pysähdyspaikka. Tällä hetkellä ratavälille suunnitellaan perusparannusta, jossa samalla nostettaisiin suurimpia sallittuja nopeusrajoituksia osittain 140 km/h asti. Perusparannus on välttämätön radan huonon kunnon takia esimerkiksi tukikerroksen jauhaantumisen ja routaongelmien vuoksi. (Pietilä ja muut, 2020, s. 9, 12, 15).

Vaasan rata



Kuva 1. Vaasan rata

2000-luvun alkupuolella ratahallintokeskuksen (nykyinen Väylävirasto) selvityksessä (Iikkanen ja Nieminen, 2005, s. 7) todettiin, että Vaasan radalla on tärkeä rooli Vaasan ja muun Suomen välisen henkilöliikenteen kannalta. Rataa hyödynnettiin päivittäisesti esimerkiksi työ- ja opiskelumatkoihin. Lisäksi arvioitiin, että sähköistämisen mahdollistama suora junaliikenne Vaasa-Helsinki välille, olisi merkittävä tekijä Vaasan seudun alue- ja

yhdyskuntarakenteen kehitykselle. Vaasan seutu oli siihen aikaan ainoa aluekeskusohjelmaan kuuluva suuri kaupunkiseutu, jolla ei ollut sähköistettyä raidetta.

Tunnistetuista positiivisista vaikutuksista huolimatta Ratahallintokeskuksen selvitysten mukaan sähköistämishanke olisi ollut kuitenkin hyöty-kustannussuhteeltaan (HK-suhde) alle kannattavuusrajan useassa selvityksessä (vuosina 1998, 2005 ja 2008), koska raidevälillä tavaraliikenteen määrä oli pieni. Rata olikin sähköistyksien prioriteettilistalla viimeisenä, sillä sähköistyksen nähtiin olevan yhteiskuntataloudellisesti kannattamatonta. (Ikkänen ja Nieminen, 2005, s. 7; Valtiontalouden tarkastusvirasto, 2010, s. 76, 101–102). Pohjanmaan liiton vuonna 1998 laatiman selvityksen mukaan sähköistys olisi kuitenkin erittäin kannattavaa ja edistänyt osaltaan Vaasan seudun aluekehitystä (Pohjanmaan liitto, 1998).

Lopulta kesti aina vuoteen 2008 asti kunnes päästiin lopputulokseen, jossa Vaasan kaupunki ja Mustasaaren kunta ennakkorahoittaisivat sähköistyksen valtion maksaessa kulut takaisin hankkeen valmistuttua. (Ratahallintokeskus, n.d.; Sopimus Vaasa-Seinäjoki rataosan sähköistyshankkeen rakennusaikaisesta rahoittamisesta, 5.3.2009). Tätä edelsi pitkäjänteinen edunvalvontaprosessi Vaasan seudun toimijoiden puolesta, ketkä itse uskoivat vahvasti siihen, että Vaasan seutu tarvitsee sähköistettyä rataa nopeasti kehittyäkseen yhtenä merkittävänä Suomen kaupunkiseutuna.

2.2 Vaasan radan sähköistäminen

Vaasan radan sähköistyksen tausta ulottuu aina 1970-luvulle asti, aikaan, jolloin ratojen sähköistämistä tehtiin Suomessa ahkerasti (H7). Tämä tutkielma keskittyy kuitenkin tarkastelemaan sähköistysprosessia 1990-luvun lopulta eteenpäin, jotta haastatteluista saatujen tietojen tueksi saadaan myös saavutettavissa olevaa kirjallista materiaalia.

Vuonna 1998 Vaasan radan sähköistystä arvioitiin Ratahallintokeskuksen toimesta, joka olisi myös rahoituksen varmistuttua päätäntävaltainen sähköistyksen ajankohdasta (Vaasan kaupunki, 1998, s. 26; Pussinen, 1998). Tällöin todettiin, että raidevälillä kulkee

henkilö- ja tavaraliikennettä, mutta tavaraliikenne on vähäistä. Vähäiset tavarakuljetukset junaa hyödyntäen johtuivat Vaasan seudun elinkeinorakenteesta (Pohjanmaanliitto ja Vaasan tiepiiri, 2001, s. 9). Vuonna 1996 raideosuudella kulki vuodessa noin 380 tavarajunaa ja 4300 matkustajajunaa. Sähköistettävää raidetta oli 81,4 km [*sisälsi myös rataosan Vaskiluotoon asti*] ja arvioitu arvolisäveroton investointikustannus 79 miljoonaa markkaa. (Pussinen, 1998, s. 12, 17).

Rataosan sähköistyksen kannattavuutta arvioitiin YHTALI-laskelman avulla, jolla selvitetiin hankkeen hyöty-kustannussuhde (HK-suhde). HK-suhde saatiin selville seuraavaan laskukaavan avulla: $HK\text{-suhde} = (\text{hyödyt} - \text{haitat}) / \text{investointikustannus}$. Jotta hanke nähtäisiin olevan kannattava, tulisi HK-suhteen olla 1 tai suurempi. Vuonna 1998 HK-suhteeksi saatiin laskelmien jälkeen 0,8 eli hanketta ei nähty kannattavana ja se luokiteltiin suoritettavaksi viimeisenä arvioinnissa mukana olleista rataosuuksista. (Pussinen, 1998, s. 35, 41). Kuvassa 2 on havainnollistettu ratahallintokeskuksen laskemia.

JATKOSÄHKÖISTYKSEN YHTEISKUNTATALOUDELLINEN VAIKUTUSSELVITYS																
TAUSTASELVITYKSET																
Selvityksessä tarkasteltiin useamman eri rataosan sähköistyksen kannattavuutta. Osittain tarkasteltavat rataosat muodostavat yhdessä tärkeitä kuljetusreittejä, joten niiden sähköistäminen on kannattavaa vasta silloin, jos sähköistykset toteutetaan riittävän laajoina. Koko tarkasteltava jatkosähköistysalue käsittää noin 1 218 ratakilometriä ja noin 1 333 raidekilometriä.																
<p>YHTALI-LASKELMA</p> <p>SÄHKÖISTYSTEN HK-SUHTEET:</p> <table border="0"> <tr><td>Tuomioja - Raahe</td><td>2,4</td></tr> <tr><td>Oulu - Rovaniemi</td><td>1,6</td></tr> <tr><td>Oulu - Iisalmi + Kontiomäki - Vartius</td><td>1,6</td></tr> <tr><td>Hyvinkää - Hanko</td><td>1,7</td></tr> <tr><td>Niirala - Säkaniemi + Joensuu - Uimaharju + Joensuu - Siilinjärvi</td><td>1,6</td></tr> <tr><td>Pieksämäki - Joensuu</td><td>1,1</td></tr> <tr><td>Seinäjäki - Vaasa</td><td>0,8</td></tr> </table> <p>Suoritetun herkkyystarkastelun perusteella muut tekijät kuin liikennemäärämuutos, eivät vaikuta merkittävästi sähköistyksen kannattavuuteen.</p>	Tuomioja - Raahe	2,4	Oulu - Rovaniemi	1,6	Oulu - Iisalmi + Kontiomäki - Vartius	1,6	Hyvinkää - Hanko	1,7	Niirala - Säkaniemi + Joensuu - Uimaharju + Joensuu - Siilinjärvi	1,6	Pieksämäki - Joensuu	1,1	Seinäjäki - Vaasa	0,8	<p>TÄYDENTÄVÄT SELVITYKSET</p> <p>SÄHKÖISTYKSEN MUUT VAIKUTUKSET:</p> <p>Sähköistys tukee hyvin kansallisten ja kansainvälisten yhteyksien parantamista, kehittämistä ja laajentamista.</p> <p>Jatkosähköistysinvestoinnit lisäävät eri alueiden välistä tasa-arvoa ja parantavat niiden kilpailuedellytyksiä.</p> <p>Jatkosähköistyksen rakentamisen yhteenlaskettu työllisyysvaikutus on 2 167 htv.</p> <p>Sähköjunaliikenteeseen siirtyminen pienentää liikenteen meluhaittoja ja ympäristövahinkoriskiä.</p>	<p>JAKAUMAVAIKUTUKSET JA RAHOITUSTARKASTELU</p> <p>Suunnitellut jatkosähköistysinvestoinnit ja niiden aiheuttamat hyödyt jakautuvat valtakunnallisesti hyvin laajalle alueelle.</p> <p>Jatkosähköistyksen suurimmat hyödyt kohdistuisivat aluksi Pohjois-Suomeen.</p> <p>Sähköistysinvestoinnit hyödyttävät merkittävästi sekä tavaraa että henkilöliikennettä.</p> <p>Koko tarkasteltu jatkosähköistys merkitsisi valtiolle noin 1 290 Mmk kustannusta.</p>
Tuomioja - Raahe	2,4															
Oulu - Rovaniemi	1,6															
Oulu - Iisalmi + Kontiomäki - Vartius	1,6															
Hyvinkää - Hanko	1,7															
Niirala - Säkaniemi + Joensuu - Uimaharju + Joensuu - Siilinjärvi	1,6															
Pieksämäki - Joensuu	1,1															
Seinäjäki - Vaasa	0,8															
VAIKUTUSSELVITYKSEN YHTEENVETO																
Sähköistyksen jatkaminen on yhteiskuntataloudellisesti perusteltua. Sähköistystä tulisi jatkaa meneillään olevan Turku - Toijala välin sähköistyksen jälkeen Pohjois-Suomen rataosien sähköistyksellä. Suositeltava rataosittainen sähköistysjärjestys Pohjois-Suomessa olisi seuraava: Tuomioja - Raahe, Oulu - Rovaniemi, Oulu - Iisalmi, Kontiomäki - Vartius. Tämän jälkeen sähköistettäväksi tulisi rataosa Hyvinkää - Hanko. Seuraavaksi sähköistyksen painopistealue tulisi keskittää Itä-Suomeen.																

Kuva 2. Yhteenvedo Ratahallintokeskuksen sähköistyksen vaikutus selvityksestä vuodelta 1998 (Pussinen, 1998, s. 50)

1990-luvulla myös Vaasan seudulla tehtiin selvityksiä, joilla pyrittiin selvittämään radan sähköistyksen yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia. Näihin selvityksiin haettiin tukea erityisesti Ruotsin puolelta heidän kokemuksistaan ja toimintatavoistaan sekä radan merkityksestä väylänä Ruotsiin. Selvityksissä oli mukana esimerkiksi asemanseutujen kehittäminen ja jopa joidenkin asemien mahdollinen siirtäminen palvelemaan paremmin kuntien asukkaita. Lisäksi päivittäisen pendelöinnin kehittämismahdollisuuksia selvitettiin. 1990-luvun lopulla alueella aloitettiin kokonaisvaltaisten liikennesuunnitelmien laatiminen Pohjanmaan liiton johdolla. VASELI-hankkeessa selvitettiin miten alueen infraa pitäisi kehittää, jotta se palvelisi kokonaisvaltaisesti alueen tarpeita. (H7)

VASELI-hankkeen osana Pohjanmaan liitto teki oman selvityksensä sähköistyksen kannattavuudesta yhdessä Vaasan seudun toimijoiden kanssa vuonna 1998. Selvityksessä hyödynnettiin samaa henkilöliikennemallia kuin Ratahallintokeskus käytti omassaan vuoden 1998 selvityksessä. Pohjanmaan liiton tekemässä selvityksessä tehtiin pieniä muutoksia henkilöliikenteen aikatauluihin ja suorien junayhteyksien määrään suhteessa Ratahallintokeskuksen selvitykseen, muuten tausta-aineisto pysyessä samankaltaisena vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi. Muutokset koskivat järjestelyjä Seinäjoella sekä Vaasa-Helsinki välin suorien junayhteyksien määrää. Näin HK-suhteeksi saatiin 1,9 eli huomattavasti yli kannattavuusrajan. (Pohjanmaan liitto, 1998).

Taulukko 1. Ratahallintokeskuksen ja Pohjanmaan liiton kannattavuuslaskelmat vuonna 1998 (Mukaillen Pohjanmaan liitto, 1998, s. 8)

	Ratahallintokeskus	Pohjanmaan liitto
Investoinnit Milj. mk		
Sähköistys	79	79
Laskenta-ajan korot	3,9	3,9
Investoinnit yhteensä	82,9	82,9
Vaikutukset (Hyödyt+, haitat-) Milj. mk		
Sähköistyksen yllä- ja kunnossapito	-7,2	-7,2
Liikennöintikustannukset		
Energiakustannus	7,7	7,7
Kunnossapito- ja huoltokustannus	21,9	21,9
Kaluston pääomakustannus	12,2	12,2
Muut liikennetuotantovaikutukset	-	-

Liikennöintikustannukset yhteensä	41,8	41,8
Lipputulot	13,4	81,8
Matkustajien aikasäästöt	8,9	29,1
Junaliikenteen päästöt	8,7	8,7
Investoinnin jäännösarvo	4,1	4,1
Hyödyt ja haitat yhteensä	69,7	158,3
HK-suhde	0,8	1,9

Pohjanmaan liiton selvityksen mukaan kasvavalle junamatkustukselle olisi potentiaalia alueen monipuolisen ja kehittyvän elinkeinoelämän, jatkuvan väestönkasvun sekä opiskelupaikkojen lisääntymisen vuoksi (Pohjanmaan liitto, 1998, s. 8). Radan sähköistämisen ja nopeiden junayhteyksien luominen Etelä-Suomeen nähtiin tärkeänä osana elinkeinoelämän saavutettavuuden parantamista erityisesti työvoiman saatavuuden kannalta sekä jatkuvasti kehittyvän opiskelukaupungin imagon osalta. (Pohjanmaan liitto ja Vaasan tiepiiri, 2001, s. 14, 26–27, 31)

Seuraava Ratahallintokeskuksen kannattavuusarviointi tehtiin vuonna 2005. Silloin vielä sähköistämättömien raiteiden sähköistämällä, mihin Vaasa-Seinäjoki väli myös kuului, ei arvioiden mukaan saavutettaisi merkittäviä säästöjä henkilöliikenteen osalta millään rataosalla Suomessa. Kannattavuutta selvitettiin samaisen HK-suhteen avulla kuin vuonna 1998. Painopisteet olivat erityisesti tavaraliikenteen kustannusten pienenemisessä sekä päästöjen vähenemisessä. Sähköistyksen merkitys henkilöliikenteen osalta kuitenkin tunnistettiin, esimerkiksi alueiden yhdyskuntarakenteen, matkailun ja imagon osalta, mutta näitä ei huomioitu kannattavuuslaskemissa. (Ilikkanen ja Nieminen, 2005, s. 4, 7).

Vuonna 2005 tavaraliikenteen määrä nähtiin edelleen pienenä Vaasa-Seinäjoki välillä, vaikka kasvua olikin hieman tapahtunut. Vuonna 2003 radalla kuljetettiin noin 100 tuhatta tonnia tavaraa, kun se vuonna 1996 oli 66 000 tonnia. Henkilöliikenteen osalta oli tapahtunut pientä laskua. Vuonna 2003 radalla tehtiin noin 340 000 matkaa. Sähköistettävää raidetta oli tarkastelussa 78 km [*Vaskiluodon osuus ei ollut enää mukana*] ja hinta-arvio 16,1 miljoonaa euroa. (Ilikkanen ja Nieminen, 2005, s. 15, 19).

HK-suhteeksi saatiin 0,2 mikä on huomattavasti pienempi kuin vuonna 1998. HK-suhteen lisäksi arvioitiin myös hankkeiden vaikutusten suhteita liikennepoliittisiin tavoitteisiin, kuten elinkeinoelämän ja alueiden kehitykseen. Arvioinnissa ei kuitenkaan otettu edelleenkaan huomioon sähköistyksen mahdollistamia muuttujia, kuten vaihdottomia junayhteyksiä etelään tai muutoksia kalustossa. Vaasan rata jäi taas viimeiseksi selvityksessä olleista sähköistyshankkeista ja Vaasan seudun kehittäminen muilla tavoin nähtiin valtion näkökulmasta järkevämpänä kuin investoimalla raideliikenteeseen. (Ilikkanen ja Nieminen, 2005, s. 20, 24–26, 32). Kuvassa 3 on esitetty tarkasteluissa olleiden ratavälien laskelmat.

SÄHKÖISTYSHANKKEIDEN YHTEISKUNTATALOUDELLINEN KANNATTAVUUSLASKELMA	HYVINKÄÄ- HANKO	SEINÄJOKI- VAASA	NIIRALA- SÄKÄNIEMI JA JOENSUU- UIMAHARJU	JOENSUU- VIINIJARVI- SIILINJARVI	JOENSUU- VIINIJARVI- PIEKSAMÄKI
INVESTOINTIKUSTANNUKSET	Milj. €	Milj. €	Milj. €	Milj. €	Milj. €
Rakennuskustannukset	33,8	16,1	20,5	29,9	40,7
Rakennusaikaiset korot	2,6	1,2	1,6	2,3	3,1
Yhteensä	36,4	17,3	22,1	32,2	43,8
HYÖDYT JA HAITAT	Milj. €	Milj. €	Milj. €	Milj. €	Milj. €
Radan kunnossapitokustannusten muutos	-1,9	-0,9	-1,2	-1,7	-2,4
Tuottajan ylijäämän muutos					
Lipputulojen muutos		0,1			
Liikennöintikustannusten muutos	21,3	1,5	16,8	15,6	11,6
Yhteensä	21,3	1,6	16,8	15,6	11,6
Kuluttajain ylijäämän muutos					
Nykyisten matkustajien hyödyt		0,6			
Siirtyvien matkustajien hyödyt		0,0			
Yhteensä	-	0,6	-	-	-
Ulkoisten kustannusten muutos					
Junaliikenteen onnettomuuskustannukset		0,4	4,8	3,3	2,4
Junaliikenteen päästökustannukset	7,3	0,1			
Tieliikenteen onnettomuuskustannukset		0,2			
Tieliikenteen päästökustannukset		0,7	4,8	3,3	2,4
Yhteensä	7,3	0,7	4,8	3,3	2,4
Investoinnin jäännösarvo	2,0	0,9	1,2	1,7	2,4
HYÖDYT JA HAITAT YHTEENSÄ	28,6	2,8	21,6	18,9	13,9
HK-SUHDE	0,8	0,2	1,0	0,6	0,3

Kuva 3. Vuoden 2005 selvityksen HK-suhdelaskelmat (Ilikkanen ja Nieminen, 2005, s. 24)

Näiden selvitysten aikana hanke ei edennyt suuntaan eikä toiseen useampaan vuoteen. Sähköistys kyllä oli jatkuvasti niin valtion kuin alueenkin eri osapuolten asialistoilla, mutta edistystä ei tapahtunut ja 2000-luvun alun edunvalvontaa kuvattiin heikoksi sekä vääriin henkilöihin kohdistuvaksi (H1). Ratahallintokeskus katsoi tiukasti kannattavuuslaskelmiin ja useita keskusteluita käytiin tuloksetta (H2). Näinä vuosina alueella lähinnä

siis koitettiin ajaa asiaa eteenpäin ja odotettiin, että valtion budjettiin tulisi tilaa Vaasan radalle (H3). Jossain vaiheessa 2000-luvun alkupuolta alkoi kuitenkin uudestaan ”*alueellinen vipinä*” (H6), tarkemmin ottaen vuonna 2007 (H1, H2).

Mustasaaren kunta kutsui kokouksen koolle ehdottaakseen, että alueen kunnat rahoittaisivat yhdessä radan sähköistämistä (H2). Tämä kokous pohjautui vuonna 2007 ilmentyneeseen Raimo Sailaksen (2007, s. 13) liikenneinvestointien rahoituksen kehittämiselvitykseen, jossa esiteltiin uusia ehdotuksia liikenneinvestointien rahoitusmalleihin. Yksi ehdotuksista oli räätälöity erityisesti kunnille, jotka halusivat aikaistaa valtion hankelistalla olevia liikennehankkeita, ilman että valtion hankelistalla tapahtuisi ”etuilua”. Se perustui kuntien täysimääräiseen hankkeen rahoittamiseen, jonka valtio maksaisi takaisin korottomana erikseen sovitun suunnitelman mukaan.

Vaasan seudun toimijoiden tarkoituksena oli saada sähköistyshanke vuoden 2008 liikennepoliittiseen selontekoon. Tavoite oli ollut jo vuonna 2007, mutta se ei ollut onnistunut. (H1). Vuonna 2008 seudun kunnat päättivät yhdessä tarjota hankkeeseen ennakkorahoitusta, perustuen Raimo Sailaksen (2007) rahoitusmalliin, Vaasan kaupungin ja Mustasaaren kunnan johdolla (H1, H2, H6, H7). Samaisena vuonna sähköistyksen kannattavuutta arvioitiin vielä uudestaan Ratahallintokeskuksen toimesta. Tällöin HK-suhteeksi saatiin 0,3 ja henkilöliikenteen oletettiin kasvavan noin 4300 matkalla vuodessa sähköistyksen jälkeen. (Ilikkanen, 2008, s. 15, 23).

Kuntien ennakkorahoituslupauksen turvin Vaasan radan sähköistäminen saatiin vuoden 2008 liikennepoliittiseen selontekoon heikoista kannattavuuslukuista huolimatta (H1, H2, H6). Selonteossa Vaasan radan sähköistystä perusteltiin seuraavasti:

« Rataosan Seinäjoki–Vaasa sähköistyksestä hyötyy sekä tavara- että henkilöliikenne. Henkilöliikenteessä matka-aika Helsingistä nopeutuu, kun veturinvaihto käy tarpeettomaksi. Matkan nopeutuminen lisää myös matkustajamääriä. Rataosalla on nykyisin noin kymmenen henkilöliikenteen junaparia vuorokaudessa. » (Liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä, 2008, s. 61).

Liikennepoliittiseen selontekoon pääseminen ei vielä tarkoita, että valtiolta tulisi rahoituslupausta, sillä ministeriön piti vielä ehdottaa päätöstä sekä eduskunnan hyväksyä se (H1). Kaikki Vaasan seudun toimijat olivat osaltaan tehneet pitkäjänteistä vuosia kestäväää edunvalvontaa asian eteen, tavanneet päättäjiä ja puhuneet asian puolesta jatkuvasti aina mahdollisuuden tullen. Lopulta vuonna 2008 Matti Vanhasen toinen hallitus teki päätöksen rahoittaa sähköistyshanketta näiden kaikkien vuosien jälkeen (H2, H6).

Valtion päätöksen jälkeen Ratahallintokeskus, Vaasan kaupunki sekä Mustasaaren kunta kirjoittivat rahoitussopimuksen, jonka mukaan Vaasa ja Mustasaari rahoittavat hankkeen etenemisen mukaisesti valtion maksaessa rakentamiskustannukset takaisin korottomana vuonna 2013. (Sopimus Vaasa-Seinäjoki rataosan sähköistyshankkeen rakennusajaisesta rahoittamisesta, 5.3.2009). Vaasan radan sähköistys aloitettiin vuonna 2009 ja valmistui vuonna 2011.

Hankkeen ennakkorahoitus oli pääsääntöisesti Vaasan ja Mustasaaren vastuulla ja kokonaissumma oli noin 24 miljoonaa euroa. Kunnat jakoivat kulut väkilukuun suhteutettuna 31.12.2008 olleen väkiluvun mukaan. Lisäksi hankkeen rahoitukseen osallistuivat myös Isokyrön, Laihian, Maalahden, Oravaisten, Vähäkyrön ja Korsnäsin kunnat. (Tietopyyntö Vaasan kaupungille: *Otteita Vaasan kaupunginhallituksen päätöksistä*).

Vuonna 2015 tehtiin jälkikäteinen hankearviointi (Ilikkanen ja Lapp, 2015) Liikenneviraston (entinen Ratahallintokeskus, nykyinen Väylävirasto) toimesta. Jälkiarviointi toteutettiin vuoden 2013 mitattujen hyötyjen pohjalta, jolloin sähköistetty raide oli ollut käytössä kaksi vuotta. Kun nämä hyödyt suhteutettiin aikaisempiin hankearvioihin, saatiin uudeksi HK-suhteeksi 1,8. Sähköistykseen voitiin siis katsoa olevan erittäin kannattava ja vastaavan osaltaan Pohjanmaan liiton vuonna 1998 tehtyä selvitystä sähköistykseen kannattavuudesta.

Sähköistyshankkeen aikana vuosina 2009–2011 Vaasan radan henkilöliikenteen määrä kasvoi viimeisimpään 2008 vuoden hankearviointiin nähden 5,5 %.

Henkilöliikennematkoja tehtiin vuonna 2011 380 000 kpl ja kaksi vuotta sähköistyksen valmistuttua vuonna 2013 jo 460 000 kpl. Ratahallintokeskuksen tekemissä selvityksissä matkustajamäärissä ei uskottu tapahtuvan merkittävää kasvua tulevaisuudessa, mutta kaksi vuotta sähköistyksen jälkeen sitä oli tapahtunut 21 % verrattuna aikaan ennen sähköistystä. (Ikkänen ja Lapp, 2015, s. 41).

Vuonna 2024 henkilöliikennematkoja tehtiin raidevälillä 645 000 kpl (Väylävirasto, 2025a), mikä on melkein tuplasti verrattuna vuoteen 2003. Tavaraliikenne taas on laskeutunut vuodesta 1996 erittäin paljon ja vuonna 2019 tavarajunia kulki vuoden aikana enää vain 61 kpl (Pietilä ja muut, 2020, s. 21). Liikennemäärien osalta on kuitenkin huomioitava, että muutos ei johdu yksinomaan raiteen sähköistämisestä. Muutoksiin vaikuttavat myös luonnolliset kehityskulut, kuten poliittiset ja strategiset päätökset niin valtio, alue kuin elinkeinoelämän tasolla sekä palvelutason muutokset ja alueelliset tekijät, kuten väestö- ja työpaikkakehitys (H2, H4, H8).

3 Paikkaperustainen aluekehittäminen

Aluekehitykselle ei ole olemassa vain yhtä määritelmää sillä sen mittaaminen on arvo-pohjaista ja kontekstisidonnaista (Rantanen, 2024, s. 32). Yksinkertaisesti määriteltynä se on jonkin alueen toimintaedellytysten parantamista suhteessa aikaisempaan. Yksi tai useampi toimija puuttuu tällöin alueen kehitykseen omista arvolähtökohdistaan. (Sotarauta ja muut, 2007, s. 20). Näitä toimijoita kutsutaan aluekehittäjiksi.

Laki alueiden kehittämisestä ja Euroopan unionin alue- ja rakennepolitiikan toimeenpanosta (756/2021) eli ns. toimeenpanolaki määrittelee alueiden kehittämisen seuraavasti:

« Alueiden kehittäminen on valtion, maakuntien liittojen, kuntien ja muiden toimijoiden vuorovaikutukseen perustuvaa hallinnonalojen välistä yhteistyötä ja monitoroitu toimintaa, joka perustuu kansallisiin ja alueiden erilaisiin vahvuuksiin ja tarpeisiin. Alueiden kehittämisen tavoitteena on edistää alueiden kestävä kehitystä, kasvua ja kilpailukykyä, asukkaiden hyvinvointia ja elinympäristön laatua. » (Laki... 756/2021 2 §)

Kehitystä pyritään luomaan siis taloudellisesta, sosiaalisesta, ekologisesta ja kulttuurillisesta näkökulmasta (Stenfors ja Nur, 2022) eri toimijoiden yhteistyöllä, alueiden vahvuuksiin sekä tarpeisiin nojaten.

Aluekehitystä voidaan selittää osittain alueen sisäisillä ja ulkoisilla tekijöillä (Sotarauta ja muut, 2007, s. 20). Kyseisiä tekijöitä nimitetään rakenteellisiksi tekijöiksi, mitkä vaikuttavat aluekehityksen suuntiin joko estäen tai edesauttaen sitä (Rantanen, 2024, s. 34). Nämä tekijät luovat mahdollisuuksia tai rajoitteita alueiden kehitykselle (Grillitsch ja Sotarauta, 2020, s. 704). Rakenteellisia tekijöitä ovat esimerkiksi alueen toimialarakenne, liikenneinfrastruktuuri, maantieteellinen sijainti, koko sekä väestön erilaiset ominaisuudet, kuten koulutustaso ja osaaminen (Sotarauta ja muut, 2021, s. 17). Sisäiset eli endogeeniset tekijät korostavat alueen sisäsyntyistä kykyä valjastaa paikalliset resurssit uuden luomiseen. Ulkoiset eli eksogeeniset tekijät ovat vastaavasti alueen ulkopuolelta tulevia mahdollisuuksia kehitykselle. (Sotarauta ja muut, 2007, s. 20).

Rakenteellisten tekijöiden lisäksi aluekehitystutkimukseen on noussut viime aikoina mukaan toimijuuden tarkastelu (ks. esim. Calignano & Nilsen, 2024; Grillitsch & Nilsen, 2025; Sotarauta & Grillitsch, 2023). Sotarauta ja muut (2021, s. 17) toteavat aiempien tutkimuksien osoittaneen, että rakenteelliset tekijät eivät selitä yksinään alueiden taloudellista kehitystä. Boschman (2017, s. 360) korostaa tarpeellisuutta määritellä alueella toimivien tahojen rooli ja tunnistaa ne tekijät, jotka tekevät paikallisista toimijoista menestyksekkäitä muutoksen aikaansaajia. Toimijoihin ja aluekehityksen johtajuuteen perehdytään tarkemmin seuraavissa alaluvuissa.

Euroopassa paikkaperustainen lähestymistapa on noussut keskeiseksi käsitteeksi aluekehityksen kontekstissa Barcan (2009) Euroopan komissiolle laatiman raportin jälkeen (Luukkonen, 2016, s. 29–30). On siis huomioitava, että paikkaperustainen ajattelu ei ollut tavanomaista vielä Vaasan radan sähköistyneen aikaan 2000-luvun vaihteessa, vaikkakaan Luukkosen (2016, s. 30) mukaan näkökulma ei ollut uusi edes 1990-luvulla sen uusregionalistisen ajattelun yhtymäkohtiensa vuoksi.

Aluekehittämistä voidaan tarkastella paikkaperustaisen lähestymistavan ohella myös paikkasokean lähestymistavan kautta. Näiden välille luodaan usein vastakkainasettelua, jolloin toinen arvotetaan toista paremmaksi tavaksi (ks. esim. Nurse ja Sykes, 2020; Bentley ja Pugalis, 2014). Sotarauta ja muut (2021b, s. 17) tuovat kuitenkin esille, että molempia tapoja tarvitaan ja toista ei tule määritellä huonommaksi tai paremmaksi kuin toista. Heidän mukaansa aluekehityksessä tulisi löytää tasapaino näiden ääripäiden välille.

Ennen paikkaperustaisen ja paikkasokean lähestymistavan tarkempaa tarkastelua on syytä määritellä paikan ja alueen käsitteet. Kehityksen kontekstissa paikka ja alue voidaan nähdä osittain toistensa synonyymeinä, sillä erolla, että alue on aina hallinnollisesti tai muilla kriteereillä rajattu toisin kuin paikka (Kujala ja muut, 2019, s. 10). Paikaksi voidaan määritellä kaikenlaisia sekä kokoisia alueita ja se on yleisesti perustunut kokemuksellisuuteen. Paikkaa on alettu käyttämään korostaessa alueiden erityisyyttä ja omia

voimavaroja. (Luoto ja Virkkala, 2019, s. 78). Paikkoihin syntyy usein tunnesiteitä, jotka voivat saada ihmisiä toimimaan paikkojen hyväksi (Di Maso ja muut, 2025).

Alue voidaan nähdä Karhun (2022, s. 25) mukaan merkityksen saaneena paikkana. Sen määrittelyssä voidaan hyödyntää hallinnollisia tai poliittisia rajoja viitaten esimerkiksi kylään, maakuntaan, seutukuntaan tai valtioiden rajat ylittävään alueeseen (Sotarauta, 2019, s. 65). Alue voidaan rajata myös luonnonmaantieteellisesti, kulttuurisesti tai toiminnallisesti perustuen kyseisen alueen ominaisuuksiin tai määriteltyihin kriteereihin (Sotarauta, 2019, s. 65; Kuusisto, 2000).

Paikkasokean lähestymistavan ytimenä on ajatus, että ei ole tarpeen huomioida alueellisia erityisyyksiä vaan luodaan kaikille yhtäläiset mahdollisuudet paikasta tai kontekstista huolimatta. (Barca ja muut, 2012). Tällöin ajatellaan keskitetyn ohjauksen tuottavan parhaimman lopputuloksen (Vartiainen, 2016, s. 187). Kehitystä voidaan kuvailla ylhäältä-alas suuntautuvaksi eksogeenisiä tekijöitä korostavaksi aluekehittämiseksi (ks. esim. Hyyryläinen ja muut, 2011).

Paikkaperustaisen aluekehittämisen taustalla on taas ajatus paikallisten ongelmien ja voimavarojen tunnistamisesta sekä yhteistyöstä eri sidosryhmien kesken. Alueellisten toimijoiden oletetaan tuntevan parhaiten paikalliset olosuhteet toimien paikallisina ajureina. (Luoto ja Virkkala, 2017, s. 6). Huomioidaan asian paikkasidonnaisuus sekä konteksti sosiaalisten, kulttuuristen ja institutionaalisten ominaisuuksien kautta (Barca ja muut, 2012). Tällöin korostuu endogeeniset tekijät alhaalta-ylöspäin suuntautuvan kehittämisen myötä (ks. esim. Hyyryläinen ja muut, 2011).

Paikkaperustainen lähestymistapa aluekehitykseen korostaa alueellisten toimijoiden roolia, kun paikkasokea lähestymistapa keskittyy enemmän valtiojohtoiseen suuntautuvaan hallintoon. Luodon (2016, s. 77–78) mukaan paikkaperustaisessa aluekehittämisessä alueelliset toimijat toteuttavat alueiden omaehtoista kehittämistä painottaen toimien sijainnillista erityisyyttä yli paikallisten toimijaverkoston osana. Tällöin

alueelliset toimijat yhteistyössä valtiotason toimijoiden kanssa toimivat paikallisia erityisyyksiä hyödyntäen. Tätä yhteistyötä voidaan nimittää neoendogeeniseksi kehittämiseksi, jossa eksogeeniset ja endogeeniset tekijät vaikuttava toisiinsa luoden vuorovaikutusta alueellisten ja valtiotason toimijoiden välille (ks. esim. Hyyryläinen ja muut, 2011; Kuuva, 2014).

3.1 Aluekehityksen toimijat ja toimijuus

Suomessa aluekehittämistä ohjataan lainsäädännön, niin kansallisen kuin EU:n säädöstenkin, kautta (Tarasti ja muut, 2016, s. 27). Toimeenpanolaki (Laki... 756/2021) määrittelee kuudennessa pykälässä aluekehittämisen lakisääteiset vastuut Suomessa jakaen valtiolle ja kunnille. Valtakunnan tasolla vastuu on valtiolla ja maakuntien liitot ovat vastuussa kuntatason tehtävien hoitamisesta. Vaikka aluekehityksessä siirrytäänkin lähemmäs paikkaperustaista näkökulmaa, Ponto ja muut (2018, s. 12, 22) huomauttavat, että valtion osuutta ei tule kuitenkaan väheksyä. Heidän mukaansa valtion rooli on edelleen mahdollistaa alueiden menestys kehittämällä niiden toimintaympäristöä suotuisaksi mahdollistamalla alueiden kehitys alueiden omista lähtökohdista käsin. Tällöin alueiden yhteisöllisyys nousee keskiöön.

Alueiden kehittämisen vastuut jakautuvat valtion tasolla työ- ja elinkeinoministeriölle sekä 1.1.2026 alkaen elinvoimakeskuksille entisten elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskusten sijaan (Laki... 756/2021 6 §). Työ- ja elinkeinoministeriön vastuulla on kehittämisen suunnittelu, yhteensovittaminen sekä seuranta yhteistyössä muiden ministeriöiden ja aluekehityksen toimijoiden kanssa (Laki... 756/2021 9 §). Elinvoimakeskusten tehtävät liittyvät mm. liikennejärjestelmien toimivuuteen ja kestävyteen, alueiden elinkeinoelämän ja alueiden käytön edistämiseen sekä yleisesti alueiden kehittämiseen (Laki elinvoimakeskuksista sekä Työllisyys-, kehittämis- ja hallintokeskuksesta 531/2025 2 §).

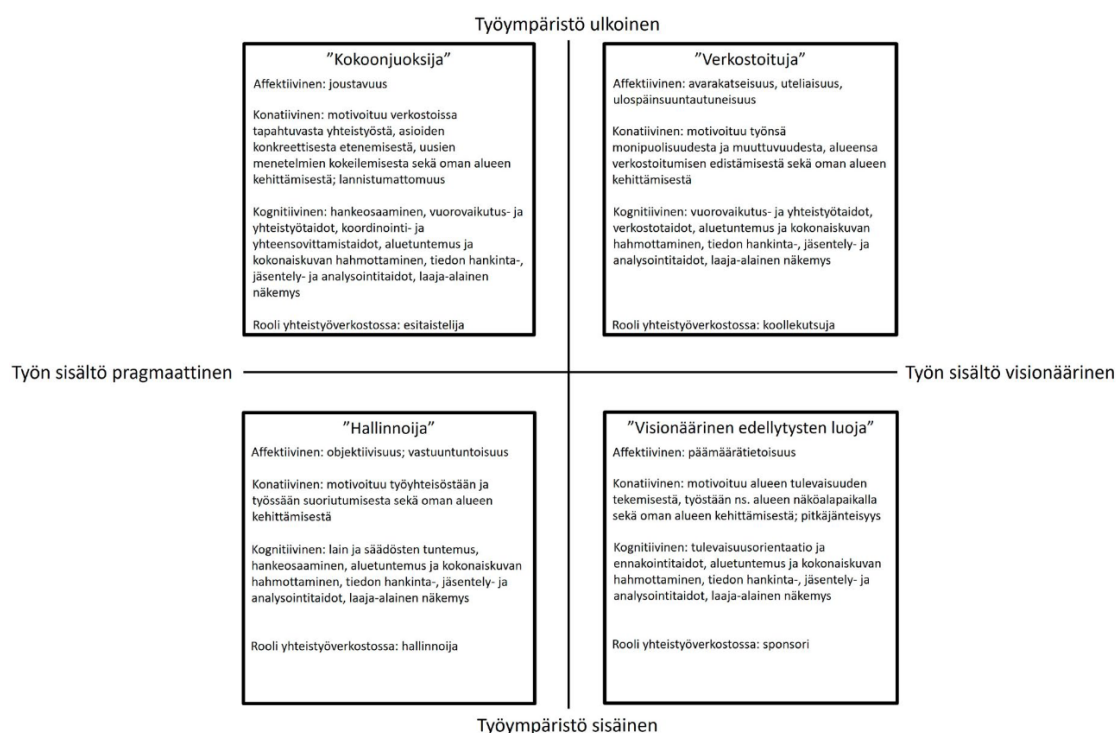
Toimeenpanolain (Laki... 756/2021) 6 § mukaan maakunnan liitot toimivat aluekehittämisen viranomaisena vastaten kuntien tehtävien hoitamisesta alueilla. Lain 7 § mukaan jokaisessa maakunnassa on oltava maakunnan liitto sekä jokaisen kunnan on oltava

alueensa maakunnan liiton jäsen. Lisäksi määritellään maakunnan liittojen olevan kuntayhtymiä ja ylintä päätäntävaltaa käyttäviä jäsenkuntien valtuutetuista koostuva toimielin. Vaasan seudun kunnat kuuluvat Pohjanmaan liittoon (Pohjanmaan liitto, n.d.).

Valtioneuvosto laatii hallituskausittain aluekehittämispäätöksen, joka antaa kansalliset suuntaviivat aluekehittämiselle. Esimerkiksi pääministeri Petteri Orpon hallituskaudella *Aluekehittämispäätös 2024–2027* ohjaa aluekehitystä painottuen kestävään elinvoimaan ja investointeihin, hyvinvoivaan väestöön ja yhteisöihin sekä vetovoimaiseen elinympäristöön ja monimuotoiseen luontoon. (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2024, s. 7–8). Maakunnan liittojen tehtävänä on laatia maakuntaohjelma yhteistyössä alueensa toimijoiden kanssa, mihin sisällytetään aluekehittämispäätöksen painopisteet. Alueella toimivien viranomaisten on taas toiminnassaan otettava huomioon ja pyrittävä edistämään maakuntaohjelman tavoitteita. (Laki... 756/2021 8 §, 25–26 §). Maakuntaohjelman lisäksi maakunnan liittojen on mm. huolehdittava alueensa elinkeinoelämän edellytyksistä, edistettävä saavutettavuutta ja liikennejärjestelmiä sekä alueellista että rajat ylittävää yhteistyötä (Laki... 756/2021 17 §).

Valtio ja maakuntien liitot kuntien ja kaupunkien tuella ovat aluekehityksen oleelliset toimijat. Kun toimija aluekehityksen kontekstissa voi kuitenkin olla periaatteessa kuka tahansa, on oleellista määritellä toimijuutta hieman tarkemmin. Grillitsch ja Sotarauta (2020) rajaavat toimijuuden ihmiseen, jolloin toimijuus käsittää ihmisen tiedostettuja toimia sekä näiden toimien tarkoitettuja ja tahattomia seurauksia. Tällöin tullaan tilanteeseen, jossa organisaatioita voidaan tarkastella toimijoina niiden yksittäisten henkilöiden kautta. Esimerkiksi miten maakunnan liiton työntekijä toimii organisaationsa mahdollistamissa rooleissa? Toimijuuteen vaikuttaa kuitenkin aina myös yksilön henkilökohtaiset ominaisuudet kuten myös toimintaympäristö (Sotarauta ja muut, 2021, s. 23). Tässä tutkielmassa toimijoista puhuttaessa tarkoitetaan alueen organisaatioita, kuten kuntaa tai Pohjanmaan liittoa, sekä näiden luomia mahdollisuuksia, joita yksilöt näissä organisaatioissa toteuttavat. Yksittäisiä henkilöitä ja niiden merkitystä korostaessa painotetaan yksilöä, yksittäistä aluekehittäjää.

Parkkinen ja Kolehmainen (2022) ovat tunnistaneeet 4 aluekehittäjän roolia: kokoonjuoksija, verkostoituja, hallinnoija ja visionäärinen edellytysten luoja. Roolit saattavat vaihdella hankkeiden välillä sekä osaamisen karttuessa aluekehitystyön moninaisuuden takia. Kuvassa 4 on havainnollistettu roolien ominaisuuksia tarkemmin. Näiden lisäksi he tunnistivat näitä kaikkia rooleja yhdistäviksi tekijöiksi oman alueensa ymmärtämisen kaikkine erityispiirteineen sekä aluetta kohtaan koetun merkityksen tunteen.



Kuva 4. Aluekehittäjäroolit (Parkkinen ja Kolehmainen, 2022, s. 256)

Aluekehittäjän rooleista ja niitä yhdistävistä tekijöistä on havaittavissa paikkaperustaiselle aluekehittämiselle tyypillistä vahvaa alueellista sidoksellisuutta sekä aluelähtöistä toiminnan toteuttamista yhteisöllisesti ja osana laajempia verkostoja. Omassa roolissaan toimiva yksilö vaikuttaa alueen rakenteellisiin tekijöihin mahdollistaen kehityksen. Tässä tutkielmassa toimijuuden ja rakenteellisten tekijöiden välistä suhdetta on pyritty käsitteellistämään Grillitschin ja Sotaraudan muutostoimijuuden kolminaisuuden teorian

kautta sivuamalla Giddensin strukturaatioteoriaa, joka korostaa näiden tekijöiden välisiä riippuvuussuhteita (Gionfriddo ja muut, 2025).

Kun Parkkisen ja Kolehmainen (2022) aluekehittäjäroolit keskittyvät pääsääntöisesti yksilön henkilökohtaisiin ominaisuuksiin ja osaamiseen, muutostoimijuuden kolminaisuus nostaa esille mahdollisuuksien tilat toimijuutta ja rakenteellisia tekijöitä yhdistävänä osana (Sotarauta ja muut, 2021, s. 25). Mahdollisuuksien tilat ovat toimijariippuvaisia ja niiden hyödyntäminen lähtee aina toimijasta itsestään (Grillitsch ja Sotarauta, 2020). Toimijaulottuvuuden ohella merkityksellistä on myös aika- sekä alueulottuvuudet. Eri paikoissa ja ajassa on erilaisia mahdollisuuksia sekä rakenteellisia tekijöitä joihin toimijat voivat kyetessään tarttua. (Sotarauta ja muut, 2021, s. 26). Mahdollisuuksien hyödyntäminen aluekehityksessä edellyttääkin ennen kaikkea valveutunutta toimijuutta, jossa yksilöt kykenevät hyödyntämään olemassa olevia resursseja parhaalla mahdollisella tavalla.

3.2 Aluekehittämisen johtaminen

Aluekehityksen johtaminen liittyy vahvasti ihmisten pyrkimyksiin vaikuttaa toisiin toimijoihin ja siihen mitä he tekevät kehityksen saavuttamiseksi. Oleellista on myös paikkojen muovautuminen toimijoiden toiminnan kautta ja miksi näin tapahtuu. (Sotarauta ja muut, 2017). Di Maso ja muut (2025) nostavatkin paikkajohtajuuden yhdeksi tekijäksi selittäessään miksi jotkin paikat menestyvät ja toiset eivät. Paikkajohtajuus korostaa yksilön toimintaa oman organisaationsa mahdollistamissa rajoissa ja sen luomissa mahdollisuuksissa.

Sotarauta (2021) määrittelee paikkajohtajuuden erilaisten toimijaryhmien koordinoimiseksi ja mobilisoinniksi, jolloin voidaan yhteisöllisesti saavuttaa kehitystä jollakin alueella. Paikkajohtaja toimii yli sektorirajojen niin organisaatiotasolla kuin maantieteellisestikin vaikuttaakseen aina valtiotason päättäjiin asti. Sotaraudan (2021) mukaan paikkajohtajuus on välttämätöntä aluekehitykselle. Sen merkitys korostuu alueellisen yhtenäisyyden edistämässä ja päämäärän luomisessa sekä resurssien suuntaamisessa, sillä eri toimijoilla alueella saattaa olla hyvinkin erilaisia intressejä tai näkemyksiä (Roessler ja muut,

2025). Paikkajohtajien tulee tuntea alueensa ja sen kehitykseen vaikuttavat tekijät (Sotara ja muut, 2021).

Kuten aikaisemmin on todettu, ei rakenteellisten tekijöiden luomat mahdollisuudet riitä yksinään toteuttamaan aluekehitystä. Giddens esitti strukturaatioteoriansa kautta toimijuuden ja rakenteiden keskinäisriippuvuutta, missä muutos tapahtuu aina näiden tekijöiden välisen vuorovaikutuksen kautta (Gionfriddo ja muut, 2025). Roessler ja muut (2025) vahvistavat, että oleellista kehityksen edistämiseksi on rakenteellisten tekijöiden muokkaaminen ja aktiivinen hyödyntäminen. Tällöin korostuu Grillitschin ja Sotaraudan (2020) mahdollisuuden tilan ja toimijuuden merkitys.

Roessler ja muut (2025) kuitenkin huomauttavat, että kehityksen mahdollistamat mekanismit ovat edelleen osittain epäselviä. He nostavat keskusteluun mekanismin, jonka mukaan paikkajohtajat muokkaavat paikallista toimijuutta ja alueellista kehityssuuntaa narratiivien kautta vaikuttaen näin mahdollisuustiloihin erityisesti syrjäisemmillä alueilla, joille ei yleisesti nähdä positiivisia kehitysnäkymiä. He näkevät narratiivit, ymmärryksen menneestä ja odotukset sekä mahdollisuudet tulevasta kehityksestä, tehokkaina työkaluina vaikuttaa yleisiin mielipiteisiin sekä alueellisten toimijoiden toimijuuteen.

Alueella havaittavat mahdollisuustilat pohjautuvat Roesslerin ja muiden (2025) mukaan narratiiveihin, jotka ovat tulkintoja siitä mitä pidetään mahdollisena. Narratiivit voivat kuitenkin perustua epätäydelliseen tietoon, virheellisiin oletuksiin tai pohjautua mahdollisuuksiin, jotka eivät koskaan tule tapahtumaan. Tästä huolimatta olemassa olevilla narratiiveilla on kuitenkin aina vaikutusta paikalliseen toimijuuteen, sillä toimijat voivat osallistua kehitysprosesseihin vain omaan tietoisuuteensa nojaten, jolloin narratiiveista voi tulla itseään toteuttavia ennustuksia (ks. Roessler ja muut, 2025; Fløysand & Jakobsen, 2016).

Roesslerin ja muiden (2025) havaintojen mukaan alueen ulkopuolelta tulevat narratiivit ovat riippuvaisia paikkajohtajien kyvystä kääntää ne alueelle suotuisiksi. Alueen

sisäsyntyiset narratiivit voivat taas oikein valjastettuina vaikuttaa jopa alueen ulkopuolisiin mahdollisuuksiin. Tällöin paikkajohtajien merkitys korostuu heidän verkostojensa myötä. Verkostot ovat vuorovaikutuksen kautta syntyneitä toimijoiden tai yksilöiden luomia suhteita, joissa välitetään tietoa, vaihdetaan mielipiteitä ja vaikutetaan asioihin (Vanhala, 2008). Rossler ja muut (2025) nostavat esille myös alueellisen yhteisöllisyyden merkityksen, sillä narratiivien vaikutus mahdollisuuksien tiloihin on aina riippuvainen enemmistön näkemyksistä. Niin yritystenkin kuin muidenkin toimijoiden alueella on oltava yhtenäisiä toimissaan ja toimittava johdonmukaisesti kohti tavoiteltua päämäärää kehitystä havitellessaan.

Kaupunkiseuduilla on usein pirstaloitunutta hallintoa, johon osallistuu useita johtajia monenlaisista rakenteista. Aluekehitykseen osallistuu alueilla myös muita toimijoita kuntien ja maakunnan liittojen lisäksi, kuten yrityksiä, koulutus- ja tutkimussektori sekä järjestöjä. Johtajuus edellyttää tällöin yhteistyöhön perustuvaa ongelmanratkaisukykyä verkostomaisissa rakenteissa. (Mikula & Kaczmarek, 2025). Paikkajohtajat liikkuvat tämän toimintakentän eri tasoilla tunnistaakseen ja mobilisoidakseen olemassa olevia resursseja, luoden narratiiveja, jotka korostavat paikallisia kehitystarpeita (Sotarauta ja muut, 2025; Hurlings & Padt, 2013).

Sotarauta ja muut (2025) eivät kuitenkaan väitä, että paikkajohtajuudella olisi suoraa yhteyttä alueiden menestykselliseen kehittymiseen, mutta tunnustavat paikkajohtajilla olevan suurempaa merkitystä ydinalueiden (kuten Helsinki tai Tampere) ulkopuolella (esimerkiksi Vaasa). Roesslerin ja muiden (2025) esittelemä mekanismi paikkajohtajien ja narratiivien välisestä suhteesta tukee tätä huomiota osoittaessaan, että vahva yhtenäinen alueellinen toimijuus saattaa saada muutoksia aikaan.

4 Tutkielman aineisto ja menetelmät

Tämä on laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus. Laadulliselle tutkimukselle on ominaista hyödyntää ihmisiä tiedonkeruussa, hankkien kokonaisvaltaisesti tietoa aiheesta. Tutkimuksen kohdejoukko valitaan tarkoituksenmukaisesti ja aineisto koostuu todellisista tilanteista. Laadullisessa tutkimuksessa ei ole tarkoituksenmukaista teorian tai hypoteesin testaaminen vaan pyrkimys paljastaa odottamattomia seikkoja. Tarkoituksena on tuoda tutkittavien omat näkökulmat esille. (Hirsjärvi ja muut, 2009, s. 164).

Tutkielman aineistonkeruu toteutettiin haastatteluja ja aiheeseen liittyviä kirjallisia aineistoja hyödyntäen. Aiheeseen liittyvää vapaasti saatavaa kirjallista aineistoa etsin internetistä eri toimijoiden julkaisuarkistoista sekä Vaasan kaupungin kirjastosta. Lisäksi tietopyynnön kautta sain Vaasan kaupungilta (Markku Järvelä, 12.5.2025) ja Väylävirastolta (Harri Lahelma, 25.8.2025) laajan kirjallisen aineiston hankkeeseen liittyvää materiaalia ja tilastoja Vaasan radasta. Oleellista kirjallista aineistoa kertyi yhteensä 14 dokumenttia, joista lopulta 11 hyödynnettiin tapauksen dokumentoinnissa. Loput toimivat edellisten ohella tausta-aineistona tutkielman teossa ja haastatteluiden teemojen laadinnassa. Kerätystä aineistosta tarkastelin erityisesti sähköistämishankkeen eri osapuolien tuottamia kehityssuunnitelmia, kannattavuusselvityksiä, rahoitussopimuksia ja hankkeen selontekoja sekä arviointeja, jotta sain kattavan ymmärryksen sähköistyshankkeen eri vaiheista. Aineistot on esitetty taulukossa 2.

Taulukko 2. Tutkielman tapauksen kirjallinen aineisto

Kirjallinen aineisto	Hankintalähde	Hyödyntäminen	
		Dokumentointi	Tausta-aineisto
Rataverkon jatkosähköistykseen hankearvioinnin päivitys. Ratahallintokeskuksen julkaisu A 14/2008	Doria, Väyläviraston julkaisuarkisto	X	X
Ratahankkeiden jälkiarviointi: Pohjois-Suomen rataverkon sähköistys, Seinäjoki-Vaasa-sähköistys ja Lahti-Vainikkala palvelutason parantaminen. Liikenneviraston suunnitelmia 3/2015.	Doria, Väyläviraston julkaisuarkisto	X	X

Rataverkon jatkosähköistyksen tarveselvitys ja hankearviointi. Strategioita ja selvityksiä 1/2005.	Doria, Väyläviraston julkaisuarkisto	X	X
Seinäjoki-Vaasa-hankearviointi: Nopeudennosto (Sn140).	Doria, Väyläviraston julkaisuarkisto	X	X
Vaasan radan sähköistyksen taloudelliset vaikutukset. VASELI 2020 – Vaasanseudun liikenne	Vaasan kaupunki	X	X
Vaasanseudun liikennejärjestelmän kehittäminen: Loppuraportti, kesäkuu 2001.	Vaasan kaupungin kirjasto	X	X
Rataverkon jatkosähköistyksen yhteiskuntataloudellinen vaikutusselvitys. Ratahallintokeskuksen julkaisu A 1/1998	Doria, Väyläviraston julkaisuarkisto	X	X
Seinäjoki – Vaasa rataosan sähköistys, ratasuunnitelma: Suunnitelmaselostus	Vaasan kaupunki	X	X
Vaasan seudun kehittämisohjelma 1998	Vaasan kaupungin kirjasto	X	X
Otteita Vaasan kaupungin hallituksen päätöksistä (2 kpl)	Vaasan kaupunki	X	X
Sähköistyksen ratasuunnitelman lausuntopyyntö (1 kpl) ja siihen tulleet lausunnot (4 kpl)	Vaasan kaupunki		X
Sopimus Vaasa-Seinäjoki rataosan sähköistyshankkeen rakennusaikaisesta rahoittamisesta, 5.3.2009	Vaasan kaupunki	X	X
Vaasa-Seinäjoki –radan sähköistyksen suunnittelun tarkennuksia	Vaasan kaupunki		X
Vaasan radan henkilö- ja tavaraliikennemäärät	Väylävirasto		X

Kirjallisista aineistoista saatuja tietoja pyrin täydentämään sekä ymmärtämään paremmin haastatteluiden kautta. Lisäksi haastatteluilla kerättiin erityisesti alueen toimijoiden omia näkemyksiä aluekehityksestä eri näkökulmista. Valitsin haastattelun menetelmäksi sen sopivuuden vuoksi. Hirsjärvi ja Hurme (2014, s. 35) määrittelevät haastattelun sopivan erityisesti tilanteisiin, joissa on tarkoitus tutkia vähän tutkittua aihetta, tiedetään jo ennestään aiheen olevan laaja sekä halutaan syventää ja selventää saatuja tietoja.

Tutkielman aineisto kerättiin haastattelemalla sähköistyshankkeen aikaan Vaasan seudun aluekehityksessä mukana olleita henkilöitä sekä henkilöitä, joilla oli intressejä edistää Vaasan seudun kehitystä. Haastateltavat kokosin ns. lumipallo-otannalla (Tuomi ja Sarajärvi, 2018, s. 99), jolloin alussa tiedetään tapauksen keskeiset avainhenkilöt, jotka haastatteluiden edetessä johdattavat uusien potentiaalisten haastateltavien pariin. Haastattelun osalta onnistuin tavoittamaan kokonaisuudessaan kymmenen henkilöä, kun kaikkiaan 13 henkilöä yritin tavoittaa. Kaksi kieltäytyi haastattelusta kehottaen

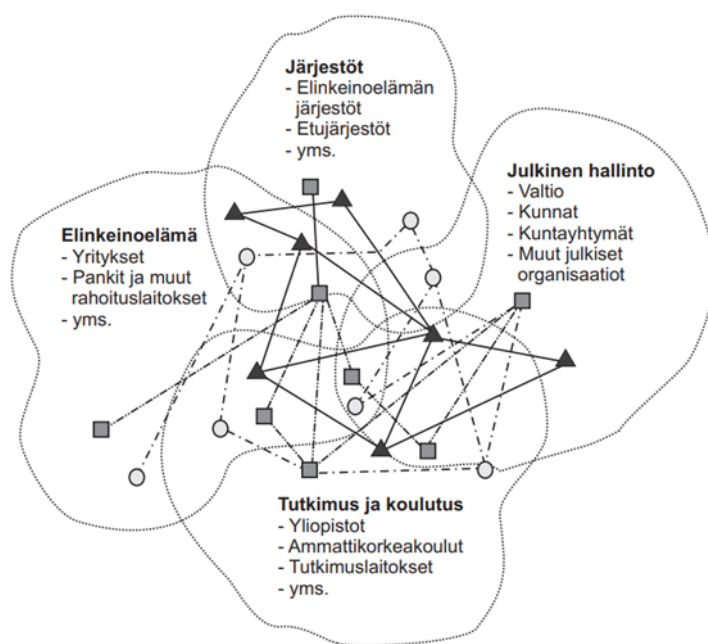
ottamaan yhteyttä toiseen henkilöön, jolla olisi heidän näkemyksensä mukaan parempi tietämys aiheesta. Kolme ei vastannut ollenkaan. Lopulta kahdeksan suostui haastatteluun.

Kahdeksan haastattelua on verrattain pieni otanta, kun noin 15 vastausta riittää keskimäärin Tuomen ja Sarajärven (2018, s. 99) mukaan aineiston kylläntymiseen eli tilanteeseen, jossa aineisto alkaa toistaa itseään. Aineistonkeruun edetessä oli kuitenkin havaittavissa toistoa jo muutaman haastattelun jälkeen. Uudet haastattelut eivät tuottaneet enää merkittävää uutta tietoa eikä uusia oleellisia haastateltavia henkilöitä nousut enää esille, joten lopetin haastattelut kahdeksannen jälkeen. Päätökseen vaikutti osittain myös vaikeus löytää oikeita henkilöitä.

Kaikki haastatellut henkilöt olivat joko oleellisesti mukana sähköistyshankkeen edistämisessä tai seurasivat sitä aktiivisesti oman työnkuvansa puolesta. Haastatteluita toteutettiin aikavälillä 20.8.-10.9.2025 kahdeksan, joista seitsemän suoritettiin etänä Microsoft Teams -ohjelmalla ja yksi suoritettiin kasvokkain haastatteleamalla. Haastateltavat on jaoteltu oheiseen taulukkoon 3 heidän toimintakenttäänsä mukaan hyödyntäen kuvassa 5 havainnollistettua Sotaraudan ja muiden (2007, s. 24–25) neloiskierremallia, joka kuvaa aluekehittämisen toimijoiden toimintakenttiä. Haastateltavien jaottelussa elinkeinoelämä ja järjestöt on yhdistetty toisiinsa neloiskierremallista poiketen. Tutkielmassa haastateltaviin viitataan heidän tunnisteellaan *H1*, *H2* jne. anonymiteetin säilyttämiseksi.

Taulukko 3. Haastateltavat ja heidän toimintakenttäänsä

Haastateltava	Toimintakenttä
<i>H1</i>	<i>Julkinen hallinto</i>
<i>H2</i>	<i>Julkinen hallinto</i>
<i>H3</i>	<i>Elinkeinoelämä ja järjestöt</i>
<i>H4</i>	<i>Tutkimus ja koulutus</i>
<i>H5</i>	<i>Elinkeinoelämä ja järjestöt</i>
<i>H6</i>	<i>Julkinen hallinto</i>
<i>H7</i>	<i>Julkinen hallinto</i>
<i>H8</i>	<i>Elinkeinoelämä ja järjestöt</i>



Kuva 5. Aluekehittämisen toimijoiden toimintakenttä (Sotarauta ja muut, 2007, s. 25)

Ihmisiä haastatellessa eettisyys nousee erityisesti esille ja sitä on pohdittava tutkimuksen jokaisessa vaiheessa aina suunnittelusta raportointiin (Hirsjärvi ja Hurme, 2014, s. 19–20). Tässä tutkielmassa noudatetaan yleisiä eettisiä periaatteita ja ihmiseen kohdistuvan tutkimuksen eettisiä periaatteita sekä hyvää tieteellistä käytäntöä (ks. Tutkimuseettinen neuvottelukunta, 2019; Tutkimuseettinen neuvottelukunta, 2023).

Aineistonkeruu toteutettiin osittain ihmisiä haastattelemalla, joten käsiteltäväksi tuli myös henkilötietoja. Haastatteluun kutsuessa haastateltavilta pyydettiin suostumus tutkimukseen osallistumisesta sekä haastattelun nauhoittamisesta ja esitettiin tietosuoja-aseteloste, josta selviää kerätyn aineiston käsittely ja säilyttäminen. Nämä asiat kerrattiin vielä ennen haastattelun aloitusta. Aineisto anonymisoitiin tarvittavilta osin, jolloin haastateltavat henkilöt eivät ole tunnistettavissa. Aineiston anonymisointi antaa enemmän vapauksia tutkijalle sekä rohkaisee haastateltavia puhumaan avoimemmin, kun heidän henkilöllisyytensä on suojattu (Mäkinen, 2006, s. 114). Vain tutkielman tekijä käsitteli aineistoa säilyttäen ja käsitellen sitä asianmukaisesti. Aineisto tullaan tuhoamaan tutkielman lopullisen arvioinnin jälkeen.

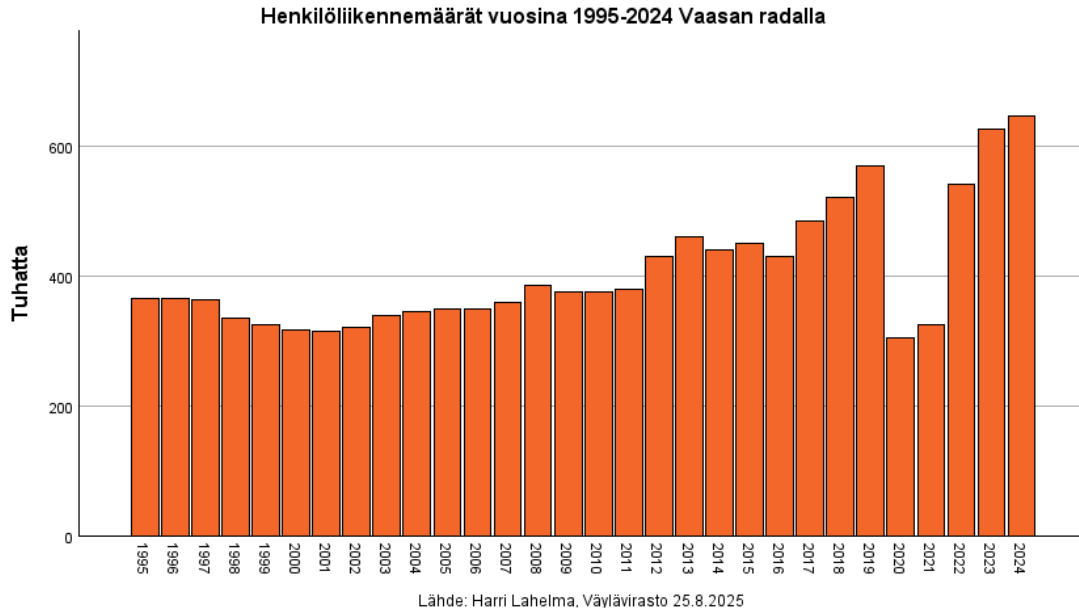
4.1 Teemahaastattelu

Haastattelu on moniin tarkoituksiin soveltuva tiedonhankinnan menetelmä ja sopii erityisesti silloin kun halutaan kerätä ihmisten mielipiteitä sekä ymmärtää heidän käsitystään asiasta (Hirsjärvi ja Hurme, 2014, s. 11). Tapaus- ja historiallisiin tutkimuksiin liittyviä haastatteluita kutsutaan yleensä asiantuntijahaastatteluiksi, jolloin haastateltavilta pyritään hankkimaan tietoa tutkittavasta ilmiöstä, tässä tapauksessa Vaasan radan sähköistyksestä ja Vaasan seudun aluekehityksestä. Tällöin mielenkiinto ei ole henkilössä itsessään vaan tiedossa, jota hänellä oletetaan olevan asiasta hänen asemansa tai osallisuutensa vuoksi. (Alastalo ja Åkerman, 2010, s. 373). Tämän tutkielman haastattelujen tarkoituksena oli kuitenkin kerätä myös haastateltavien omia kokemuksia ja ajatuksia yleisesti aluekehityksestä. Tällöin haastateltavat olivat osaltaan kaksoisroolissa, edustaen ilmiön asiantuntijuutensa ohella myös aluekehittämisen kulttuurin jäseniä tuoden esille omia kokemuksiaan ja kertomuksiaan (Alastalo ja Åkerman, 2010, s. 374).

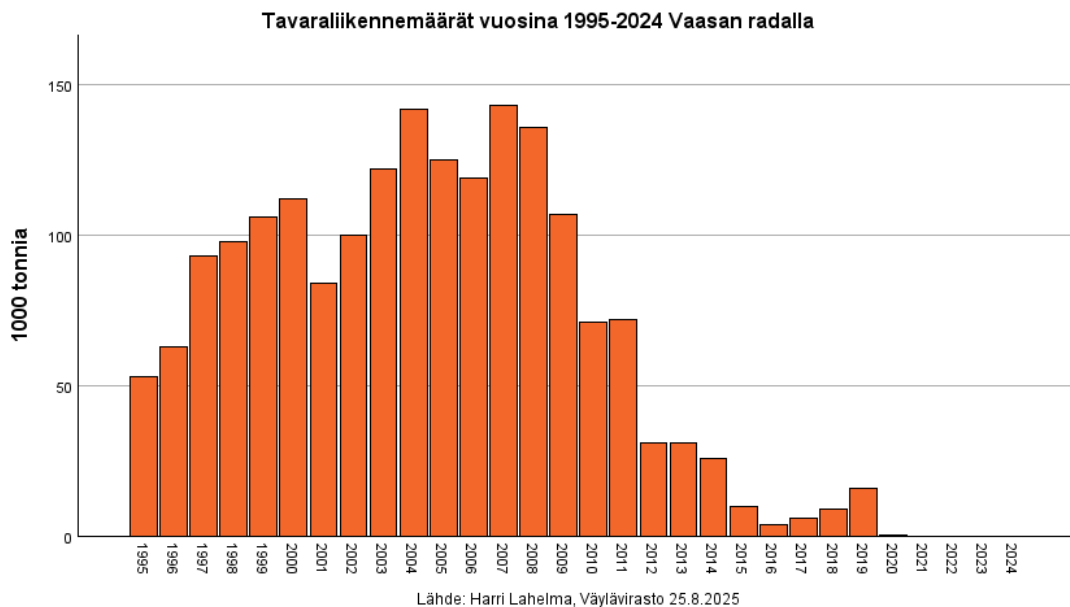
Haastattelu voidaan toteuttaa monessa eri muodossa, kuten lomakehaastatteluna tarkoin kysymyksin tai vapaasti keskustellen strukturoimattomana haastatteluna esimerkiksi puhelimitse. Tämän tutkielman aineistonkeruu toteutettiin puolistrukturoituna teemahaastatteluna. Tarkoittaen, että haastateltavien kanssa keskusteltiin tietyistä teemoista, jotka olivat ennalta määritellyjä ja kaikille haastateltaville samoja. (Hirsjärvi ja Hurme, 2014, s. 43–47). Etukäteen laadittu haastattelurunko oli pohjana jokaisessa tapaamisessa, mutta sen hyödyntäminen saattoi vaihdella tilanteen ja haastateltavan mukaan.

Kaikille haastateltaville, lukuun ottamatta haastateltavaa H1, esitin haastattelun aikana Vaasan radan henkilö- ja tavaraliikennemääriä vuosilta 1995–2024 kuvastavat kuviot (kuviot 1 ja 2). Tavaraliikenne on kuviossa kuvattu radan vilkkaimmalta osuudelta Seinäjoki-Ylistaro rataväliltä. Kuviot toimivat keskustelunavaajina ja ne herättivätkin mielenkiintoa haastateltavien keskuudessa. Haastateltavan H1 haastattelu ehdittiin toteuttaa ennen

kuin sain liikennemäärät sisältävän aineiston, jonka vuoksi hänen haastattelussaan aineistoa ei hyödynnetty.



Kuvio 1. Henkilöliikennemäärät vuosina 1995–2024 Vaasan radalla



Kuvio 2. Tavaraliikennemäärät vuosina 1995–2024 Vaasan radalla

Teemahaastattelussa keskitytään haastateltavan kokemuksiin, tunteisiin ja ajatuksiin tutkittavasta aiheesta, joita tutkija tulkitsee. Yksityiskohtaisten kysymysten sijaan keskitytään teemoihin, joiden mukaan haastattelutilanne etenee. Näin saadaan tutkittavan oma ääni kuuluviin tuoden esille heidän omia tulkintojansa ja merkityksiä aiheesta. (Hirsjärvi ja Hurme, 2014, s. 47–48). Haastatteluissa tutkittavat toivat esille kokemuksiaan ja näkemyksiään omista lähtökohdistaan käsin pohjautuen esimerkiksi heidän asemaansa Vaasan seudun aluekehityksessä. Osa käsitteli aihetta syvällisemmin, osa taas pintapuolisemmin yleisellä tasolla riippuen heidän osallisuutensa laajuudesta radan sähköistykseen.

Haastattelun haasteita on esimerkiksi kohdejoukkoon kohdistuvat ongelmat sekä kysymyksenasettelu. Oikean kohdejoukon valitsemisella varmistetaan, että saadaan tietoa tutkittavasta aiheesta. (Mäkinen, 2006, s. 92–93.). Alastalo ja Åkerman (2010, s. 372–374) korostavat, että asiantuntijahaastatteluissa kohdejoukko on aina rajallinen ja tuskin koskaan korvattavissa. Lisäksi he toteavat, että haastateltava saattaa esimerkiksi muistaa asioita väärin tai jopa valehdella.

Kohdejoukon rajallisuus ilmeni tässä tutkielmassa haasteena löytää henkilöitä, joilla olisi tietoa hankkeesta sekä tavoittaa nämä henkilöt. Useat sähköistyshankkeen aikaiset henkilöt ovat jo eläköityneet sekä siirtyneet pois silloisista viroistaan. Pääsääntöisesti tavoitetut henkilöt edustivat kuitenkin suurinta osaa hankkeen ydintoimijoista ja heidän kertomuksensa tukivat toisiaan, joten rajallisella kohdejoukolla ei ole nähtävissä vaikutusta tutkielman luotettavuuteen.

Kysymyksenasettelun tulisi olla yksiselitteistä ja kysymys ei saa johdatella haastateltavaa vastaamaan tietyllä tavalla. Lisäksi kysymykset tulee laatia niin, että niillä todella saadaan tutkimuksen kannalta oleellisia vastauksia. (Mäkinen, 2006, s. 92–93.). Hirsjärvi ja muut (2009, s. 207) nostavat esille myös haastattelun konteksti- ja tilannesidonnaisuuden. Haastattelutilanteessa haastateltavat saattavat puhua eri tavalla kuin jossain muussa asiayhteydessä sanoisivat. Alastalo ja Åkerman (2010, s. 381) kiinnittävät lisäksi

huomiota, että historiallisten aiheiden osalta haastateltavat nostavat esille asioita ja merkityksiä aina haastatteluhetken näkökulmasta, joka saattaa vaikuttaa oleellisestikin siihen, miten ja mitä asioita he tuovat esille. Tämä ilmenee tutkielmassa anakronismina, jolloin haastateltavat kuvaavat menneisyyttä nykyhetken käsitteillä ja politiikan painotuksiin nojaten.

Tämän tutkielman haastatteluiden tarkoituksena oli saada selville ne seikat, jotka olivat oleellisia hankkeen toteutumisen kannalta. Lisäksi selvitettiin aluekehityksen eri toimijoiden näkemyksiä raideliikenteen merkityksestä Vaasan seudulle sekä miten yksilöt näkevät oman toimintansa merkityksen seudun kehityksen kannalta. Haastateltavat valikoituivat tarkoituksenmukaisesti keskittyen henkilöihin, jotka olivat mukana aluekehityksessä Vaasan seudulla sähköistyshankkeen aikana tai he olivat osallisena organisaatioissa, jotka olivat merkittäviä toimijoita sähköistämishankkeen edistämisessä. Näillä henkilöillä oletin olevan parhain näkemys Vaasan seudun aluekehityksestä, raideliikenteen vaikutuksista alueelle sekä tietoa sähköistyshankkeen kulusta.

4.2 Analyysi

Haastattelujen suorittamisen jälkeen aineisto litteroitiin eli kirjoitettiin tekstimuotoon hyödyntäen Microsoft Teams -ohjelmistossa olevaa automaattista litterointiominaisuutta. Kuuntelin tallennukset uudelleen läpi ja korjasin litterointiominaisuuden valmiiksi luoman teksti vastaamaan todellista sanomaa. Litteroinnin etuna on aineiston helpompi hallittavuus, kun kerätty aineisto on ensin tallennettu ääni- tai videomuotoon (Ruusuvuori ja muut, 2010, s. 13).

Kerätystä haastatteluaineistoista erotin ensin Vaasan radan sähköistystä koskevien tapahtumakulkujen selostukset. Jokaiselta haastateltavalta kysyin heidän oma näkemyksensä radan sähköistyksen vaiheista. Nämä aineistot sijoitin ennen haastatteluja luotuun aikajanapohjaiseen kertomukseen, jonka olin tehty tapausta käsittelevien kirjallisten

aineistojen pohjalta. Näitä kaikkia aineistoja vertailemalla ja yhdistelemällä pystyin luomaan kattavan dokumentoinnin Vaasan radan sähköistyksen eri vaiheista.

Toisessa vaiheessa tein varsinainen haastatteluaineiston analyysin sisällönanalyysiä hyödyntäen. Sisällönanalyysi voidaan toteuttaa aineisto- tai teorialähtöisesti ja se sopii hyvin haastatteluaineistojen analysoimiseen (Elo ja muut, 2022). Tässä tutkielmassa hyödynsin aineistolähtöistä sisällönanalyysiä, jolloin aineisto luokitellaan tutkijalähtöisesti aineistoon perustuen eikä ryhmittelyyn hyödynnetty mitään tiettyä ennalta määriteltyä teoriaa. Luokittelun aikana hyödynsin kuitenkin tutkielman teoreettisen osuuden sisältöä sekä aikaisemmin oppimaani tunnistaakseni paremmin merkityksellisiä tekijöitä ja mahdollisia liitännäisiä olemassa oleviin teorioihin.

Analyysin avulla aineisto järjestetään tiiviiseen yhtenäiseen ja selkeään muotoon sen sisältämää tietoa kadottamatta. Aineiston käsittelyllä lisätään sen informaatioarvoa, jotta voidaan tehdä selkeitä ja luotettavia johtopäätöksiä. Laadullisen aineiston sisällönanalyysi perustuu tutkijan toteuttamaan loogiseen päättelyyn ja tulkintaan, jolloin käsitteitä yhdistelemällä saadaan vastauksia tutkimusongelmiin. (Tuomi ja Sarajärvi, 2018, s. 122–127). Tuomi ja Sarajärvi (2018, s. 117) sekä Hakala (2024, s. 97) huomauttavat kuitenkin, että järjestelty aineisto ei ole vielä tutkimustulokset vaan on kyettävä tekemään tuotetun aineiston pohjalta myös syvällisempiä johtopäätöksiä.

Analyysivaihe aloitettiin käymällä läpi uudestaan jokainen litteroitu haastattelu ja kirjaimella tutkielman kannalta merkittävät asiat ylös. Toiseen tiedostoon kirjattiin Vaasan radan merkitykseen liittyvät asiat ja toiseen alueen toimijoiden toimintaan liittyvät asiat. Lisäksi kolmanteen tiedostoon haastatteluaineistosta erottelin ne merkittävät asiat, jotka edesauttoivat Vaasan radan sähköistystä. Jälkimmäisen tiedoston avulla loin tulosten ensimmäinen osio, jonka avulla havainnollistin niitä käännteentekeviä hetkiä ja toimia, jotka haastateltavat nostivat esille Vaasan radan sähköistämisen osalta.

Aineiston läpikäynnin ja yksittäisten kohtien uudelleen kirjaamisen jälkeen tarkat lainaukset pelkistettiin yleisluontoisimmiksi huomioiksi kahden ensimmäisen tiedoston osalta. Tuomi ja Sarajärvi (2018, s. 122–124) kutsuvat tätä analyysin vaihetta aineiston redusoinniksi eli pelkistämiseksi. Tällöin karsitaan kaikki tutkimuksen kannalta turha pois ja muutetaan haastateltavan sanoma yksinkertaisempaan muotoon. Pelkistämistä on havainnollistettu taulukossa 4. radan merkitykseen liittyvien ydinasioiden kohdalta.

Taulukko 4. Esimerkkejä aineiston pelkistämisestä

Alkuperäinen ilmaus	Pelkistetty ilmaus
<i>Seinäjoella piti vaihtaa sitten pendolinosta ihan vanhan aikaiseen diesel junaan niin sehä niinkun luo sitä eristäytyneisyyttä, että se oli niinkun ilman muuta huono</i>	Junan vaihto huonompaan luo eristäytyneisyyden tunnetta aluetta kohtaan
<i>Myös se, että kuljettiin pääosin Helsingistä ja Turusta tännepäin niin siinä tuli aikaa lisää tietenkin aika lailla sitten, oli se vaihto ja ei pystynyt niinkun istumaan samassa pendolinossa koko ajan niin kyllä sillä on iso iso vaikutus</i>	Junan vaihto toi lisää matka-aikaa ja vaati vaivaa matkustajilta
<i>jos tätä ei olisi tehty niin oltaisko tätä rataa ylipäänsä kunnostettu, että mitä olisi tapahtunut niinkun 30 vuoden päästä?</i>	Pelko radan kohtalosta tulevaisuudessa
<i>miten paljon se imagollisesti sitten tarkoittaa ja näitä muita tekijöitä</i>	Vaikutukset alueen imagoon ja muihin tekijöihin
<i>Mut niinku pahasti pieleen on kyllä mennyt tää nyt niinkun vetovoima mitä se tarkoittaa, kun pendolinolla pääsee perille asti ja lyhin tota matka-aika on 3,5 tuntia</i>	Sujuvan ja nopean raideliikenteen tuoma vetovoima alueelle
<i>iso merkitys on, että kyllä se varmasti syö lentoliikennettä aika lailla Helsingin suuntaan</i>	Vaikutukset muihin liikkumismuotoihin
<i>iso merkitys millä tavalla pääsee Etelä-Suomeen</i>	Yhteydet Etelä-Suomeen

Ydinasioiden kokoamisen ja pelkistuksen jälkeen pelkistetyt ilmaisut ryhmiteltiin eli klusteroitiin alaluokkiin niiden merkityksen mukaan. Ryhmittelyssä aineistosta pyrittiin löytämään ilmaisuja yhdistäviä käsitteitä. Nämä käsitteet ryhmiteltiin ja yhdistettiin eri luokiksi niiden sisällön mukaan muodostaen alaluokkia. Tämän jälkeen alaluokista muodostettiin pääluokkia. (Tuomi ja Sarajärvi, 2018, s. 122–127).

Abstrahointi eli käsitteellistäminen on analyysin viimeinen vaihe, jossa muodostettujen luokkien myötä luodaan teemat, joiden avulla rakennetaan kuvaus tutkimuskohteesta eli

luodaan tutkimuksen tulokset sekä johtopäätökset. (Tuomi ja Sarajärvi, 2018, s. 122–127). Alaluokkien ja pääluokkien muodostusta on havainnollistettu raiteen merkityksen osalta taulukossa 5. Pääluokista muodostui teemat, joiden kautta lähdin purkamaan tutkielman tuloksia. Toimijoiden merkityksestä aluekehitykseen syntyi kolme teemaa, jotka ovat aluekehittäminen, alueellinen tuntemus sekä yhteistyö ja verkostoituminen. Raiteiden osalta teemoja syntyi kolme ja ne ovat alueellinen ja kansallinen merkitys, kilpailukyky ja ympäristöystävällisyys sekä matkan sujuvuus.

Taulukko 5. Esimerkkejä aineiston luokittelusta

Pelkistetty ilmaus	Alaluokka	Pääluokka
Junaliikenteen sujuvuus on oleellista liikkumisen kannalta	Sujuva liikkuminen	Raideliikenteen kilpailukyky ja ympäristöystävällisyys
Pelko radan kohtalosta tulevaisuudessa	Radan tulevaisuuden näkymät	Raideliikenteen alueellinen ja kansallinen merkitys
Junan vaihto toi lisää matka-aikaa ja vaati vaivaa matkustajilta	Junanvaihdon merkitys	Sujuva raideliikenne

5 Tulokset

Tässä luvussa käydään läpi tutkielman tulokset. Ensin perehdytään haastattelujen myötä ilmenneisiin käännekohtiin, jotka nousivat esille Vaasan radan sähköistämisestä. Tämän jälkeen syvennytään haastattelujen kautta saatuihin tuloksiin, joilla pyritään vastaamaan tutkimuskysymyksiin alueellisten toimijoiden merkityksestä aluekehityksessä sekä Vaasan radan merkityksestä Vaasan seudulle. Tutkimuskysymyksiin pohjautuvia tuloksia käsitellään tutkimuskysymyksittäin sisällönanalyysin myötä luotujen teemojen kautta.

5.1 Vaasan radan sähköistyksen käännekohdat

Haastatteluista oli huomattavissa kohtia, joita haastateltavat painottivat. Ehkä tietoisesti, ehkä tiedostamatta. Kun näitä kohtia tarkastelee osana luvussa kaksi dokumentoitua Vaasan radan sähköistyksen kulkua, on huomattavissa, että nämä seuraavassa nostetut tilanteet ovat merkityksellisiä vaiheita radan sähköistyksen edistämisen aikajanalla.

« 70-luvulla [--] silloin kun nää sähköistämiset pantiin täyteen vauhtiin Suomessa, niin kyllähän tietenkin suunnitelmissa oli myös se, että Vaasan rata sähköistetään. [--] oikeastaan tän Vaasan radan osalta oli se tilanne, että kyllä se mainittiin eri selvityksissä myös valtakunnan tasolla, mutta se ei koskaan pärjännyt näillä kannattavuus kriteereillä, joita käytetään infrahankkeissa. [--] Ja silloin [Pohjanmaan liitossa aloitettiin] tekemään laajempia selvityksiä näistä yhteiskuntataloudellisista vaikutuksista, miten se vaikuttaa, että jos rata kehittyy. » H7

Vaasan radan sähköistys oli useasti valtion selvityksessä sähköistyksen osalta. Kannattavuus laskelmat olivat kuitenkin aina vaatimattomia ja valtio ei nähnyt kannattavaksi edistää omistamansa radan sähköistystä. 1990-luvun lopulla Pohjanmaan liitto aloitti oman selvitystyönsä aiheesta toteuttaen näin lakisääteistä vastuutaan alueellisena aluekehittämisen toimijana. Pohjanmaan liiton selvitystyö voidaankin nähdä eräänlaisena aloittavana voimana sähköistyshankkeen alueelliselle omaehtoiselle edistämiselle.

2000-luvun alkupuolta kuvailtiin edunvalvonnan osalta puutteelliseksi. Alueella lähinnä odotettiin, että asia edistyisi valtiolähtöisesti. Hankkeen kannalta vuosi 2007 oli

kuitenkin käänteentekevä. Alueellista edunvalvontaa tehostettiin ja toimintaa yhdenäistettiin. Samana vuonna julkaistiin Raimo Sailaksen (2007) liikenneinvestointien rahoituksen kehittämisselvitys, johon alueella tartuttiin. Tämä on erinomainen esimerkki mahdollisuuksien tilojen hyödyntämisestä. Tartutaan siinä ajassa tarjolla olevaan mahdollisuuteen ja valjastetaan alueelliset resurssit mahdollisuuden hyödyntämiseen, jotta radan sähköistystä saataisiin nopeutettua palvelemaan alueen kehitystarpeita.

« silloin [2007-2008] tehtiin niinkun aivan erilainen runtti. [--] me käytiin läpi kaikkia näitä ministereitä, jotka oli tota asian [kanssa] tekemisissä, niin jotka olisi siinä ministerityöryhmässä. Siinä on aina ministerityöryhmä, joka valmistelee sitä liikennepoliittista selontekoa. Ne tavattiin ainakin suurin osa, niistä käytiin läpi kaikki oleelliset erityisavustajat, kaikki oleelliset virkamiehet eri ministeriöissä, [--] liikennejaoston jäseniä. [--] niinkun koko sen ideana oli, että tosiaan käydään läpi kaikki ne jotka tulee jossain vaiheessa koskemaan niihin papereihin. [--] ryhdistäydettiin niinkun kunnolla siinä edunvalvonnassa. » H1

« Mustasaari kutsuu koolle tällaisen kuntien kokouksen, missä [--] siis he esitivät tällaista yhteistä niin kuin ideaa tai yhteistä esiintymistä, että Vaasan seudun kunnat esiintyisivät yhdessä valtiovaltaan päin. Niin, että me voisimme jollakin tavalla rahoittaa sitä väliaikaisesti tai olla siinä niinkun aktiivinen osapuoli, että saataisiin jotakin konkretiaa, konkreettista aikaan. » H2

Hankkeen kannalta yksi merkittävä tekijä oli saada Vaasan radan sähköistys liikennepoliittiseen selontekoon. Selontekoon pääseminen ei vielä itsessään tarkoittanut mitään, mutta se edisti hankkeen käsittelyyn ottamista. Kun hanke selontekoon vuonna 2008 pääsi, oli oleellista, että joku taho edistäisi hanketta myös valtion päässä ja varmistaisi hankkeen tulevan hyväksytyksi. Tämä korostaa yksilöiden alueen ulkopuolisten verkostojen merkitystä.

« Mutta mitä siihen edunvalvontaan tulee, niin on tärkeitä, että on niinku mainittu nimenomaan tuossa liikennepoliittisessa selonteossa nää suuret hankkeet mitä ollaan viemässä eteenpäin. » H1

« Eräänä aamuna [nimi poistettu] soitti mulle [--] ja kysyi, että voiko hän ilmoittaa tässä hallituksen [tarkennus poistettu] kokouksessa [--] että Vaasan seudun kunnat

voisivat yhdessä välirahoittaa tämän ja sitten valtio maksaa sen tietyllä aikataululla takaisin? » H2

« Mä sitten olin päättänyt että tää Vaasan ja Seinäjoen radan sähköistäminen pitää saada nyt niinkun päätökseen saakka. [--] Ja loppujen lopuksi sitten päätettiin, että Vaasan ja Seinäjoen rata sähköistetään kuntien myötävaikutuksella. [--] voidaan varmaan kirjata, että tämä on koko hallituksen tahto. » H6

On kuitenkin huomioitava, että Vaasan radan sähköistys ei ollut yksittäisten toimien tai yksilön mahdollistama vaan hankkeen edistäminen oli pitkäjänteistä ja monivaiheista alueellista edunvalvontaa sekä monen toimijan yhteistyötä. Näihin tekijöihin paneudutaan laajemmin seuraavissa alaluvuissa.

5.2 Alueelliset toimijat aluekehityksessä

Ensimmäisen tutkimuskysymyksen tavoitteena oli selvittää alueellisten toimijoiden merkitystä aluekehityksessä. Haastatteluaineistosta nousi esille kolme pääteemaa, joiden kautta tuloksia lähdetään seuraavaksi tarkastelemaan. Ensimmäinen teema pohjautuu alueellisiin toimijoihin alueen kehittämisen edistämiseksi. Toinen teema painottuu alueelliseen ja paikalliseen tuntemukseen sekä toimijoiden ja yksilöiden alueellisiin sidoksiin. Kolmas sekä viimeinen teema käsittelee alueellista kumppanuutta ja yhdessä toimimista sekä verkostoitumisen merkitystä aluekehityksen näkökulmasta.

5.2.1 Aluekehittäminen

Haastateltavat painottivat hyvin paljon yksilöiden ominaisuuksia sekä toimintaa puhuesaan aluekehittämisestä ja Vaasan radan sähköistämisen edistämisestä. Aineistosta esiin nousevia tärkeitä aluekehittäjän ominaisuuksia on kerätty kuvaan 6. Nämä ovat pääsääntöisesti yksittäiseen henkilöön kohdistuvia, mutta myös osittain alueellisessa yhteistyössä ilmeneviä ominaisuuksia. Kaikki ovat kuitenkin sidoksissa vaikuttavaan aluekehitystyöhön ja niistä on löydettävissä yhtymäkohtia myös Parkkisen ja Kolehmainen (2022) aluekehittämisen rooleihin.



Kuva 6. Aluekehittäjän ominaisuuksia vaikuttavan aluekehittämisen taustalla

Edunvalvonta, jolla ajetaan oman alueen etuja sekä vaikutetaan päättäjiin, nousi aineistossa keskeisimmäksi osaksi aluekehittäjän arkea. Priorisointi, päätöksenteko, neuvottelu sekä taustatyöt loivat pohjan edunvalvonnalle. Laadukas ja oikein kohdistettu edunvalvonta yhdistettynä omien perusteluiden tueksi tuotettuun tutkimustietoon sekä yksilöiden henkilökohtaisten ominaisuuksien hyödyntämiseen nähtiin merkityksellisenä hankkeiden edistämiseksi. Edunvalvonta koettiin jonkinlaiseksi yksilöä korostavaksi eri toimijoiden yhteistyöksi.

« Pitää osata sanoa ei myös tietyille asioille, että nyt jätetään, että ei kuulu tähän asiaan, koska tämä jos nyt mennään tähän, niin se voi häiritä juuri tätä ykköskeissiä. Pitää osata valita myöskin. » H7

« Tietenkin pitää olla se volyyymi jollain tavalla uskottava. Volyymi, että huolellisesti tehty näitä omia laskelmia tästä hyödyistä ja että ne on jollain tavalla todellisia myös että pystyy rehellisesti sanomaan, että meillä on pohjaa esimerkiksi sille asialle ja sillä on riittävästi hyötyä. » H1

« Ollaan keskenään yhtämieltä ja ajetaan samoja asioita siellä seudulla, mutta sitten myös valtiovaltaan päin. » H2

« Edunvalvonnassa ei ole niinkun sellaista selkeää vastuuhenkilöä tai vastuutahoa, joka tekee sitä kaikkea, vaan se on verkostoitumista ja siinä pitää olla aika innovatiivinen. » H1

5.2.2 Alueellinen tuntemus

Alueellinen tuntemus oli vallitseva teema kaikissa haastatteluissa. Haastateltavat toivat vahvasti esille, että hankeen aikaan alueella tiedostettiin toimivalle raideliikenteelle olevan kysyntää sekä tunnistettiin raiteen merkitys, vaikka valtion tasolla siihen ei uskottu. Esille nousi myös yleisemmällä tasolla huomioita, että Vaasan seutu tai pienemmät alueet ylipäättänsä, tiedostavat omat tarpeensa hyvin, mutta näitä erityispiirteitä ei aina ymmärretä tai nähdä valtion tasolla riittävästi. Tällöin aluekehitystyön nähtiin edellyttävän vahvaa edunvalvontaa ja panostusta alueelta käsin.

Aineiston perusteella edunvalvontatyössä alueellisissa toimijoissa korostui erityisesti vahva usko ja yksilöiden sidokset alueeseen, laaja ymmärrys alueen erityispiirteistä sekä kattavien omien selvitysten pohjalta toimiminen. Paikkojen ja ihmisten välille onkin tunnistettu syntyvän helposti merkityksellisyyttä tai emotionaalista kiintymystä, jolloin esimerkiksi tietynlainen yhteys omaan kotikaupunkiin voi tuoda yksilölle halun puolustaa itselle tärkeää asiaa (ks. esim. Di Maso ja muut, 2025).

« Ratahallintokeskus arvioi tällaisella ratakiskologiikalla hyvin jäykästi, että ei siellä kukaan matkusta, kun ei ole ennenkään matkustanut. Mutta, kun Vaasassa ja Pohjanmaalla tiedettiin, että jos yhteydet pannaan kuntoon, jos rata sähköistetään ja yhteydet Helsinkiin ja Tampereelle tehdään toimiviksi aikataulut, niin matkustajamäärät lisääntyvät radikaalisesti ja niinhän siinä kävi. » H2

« Suomessa on muitakin alueita, joilla se erityispiirre on niinku, että he itse sen tietää, että se siellä on, mutta valtio ei ole vielä sitä ymmärtänyt. » H8

« Listasin näitä argumentteja siis mun omasta rakkaasta kotikaupungista. [--] Niin ei ollut kovinkaan vaikeata niinku puhua [Vaasan seudun] puolesta ja keksiä näitä hyviä argumentteja » H6

5.2.3 Yhteistyö ja verkostoituminen

Alueellinen yhtenäisyys oli keskeisessä asemassa sähköistyshankkeen edistämisessä. Jokainen haastateltava painotti erityisesti yhteistyön merkitystä eri organisaatioiden välillä. Hankkeen kannalta merkittäviksi toimijoiksi nimettiin alueen kunnat, Pohjanmaan liitto, Pohjanmaan kauppakamari sekä Vaasan seudun kehitys Oy (Vasek Oy). Alueellisen yhtenäisyyden koettiin vahvistavan edunvalvonnan vaikuttavuutta sekä lisäävän uskottavuutta valtioon päin. Toimivan ja vaikuttavan yhteistyön ominaisuuksiksi nostettiin luottamus, vapaa tiedonkulku sekä yhteinen päämäärä.

« paikallisten toimijoiden yhtenäisyys ja yksimielisyys siitä mikä on tärkeää on niin kun olellista, koska silloin valtiovaltakin tajuaa, että aha tuo juttu nyt on tuolla päin maata tärkeää, kun kaikki on sitä mieltä. Mutta, jos sulla on erimielisiä keskenään niin helppo sanoa, että olkoot, ei tule sitäkään valtion rahaa tai niinku poistuu tälläisiä mahdollisuuksia niinkuin vaasan radan sähköistyksessä. » H2

« pidettiin toisemme ajantasalla ja päivitettiin tilannetta ja pohdittiin mitenkä vaikuttaa yhteisesti » H3

Yhteistyötä edistäväksi tekijäksi nimettiin myös yhteisen ”keskustelu foorumin” olemassaolo. Vasek Oy:n perustamisen vuonna 2003 koettiin osaltaan edistäneen yhteistyötä alueella ”keskustelu foorumin” ominaisuudessa varmistaen alueen kaikkien toimijoiden kokoontumisen saman pöydän ääreen säännöllisesti.

« Vasek on osoittanut sen merkityksen että ettei niinku porukat puuhastele omissa karsinoissaan vaikka kunnat erillään ja elinkeinoelämä erillään vaan on tällainen yhdistävä foorumi, jossa on elinkeinoelämä, kunnat ja korkeakoulut saman pöydän äärellä säännöllisesti » H2

Alueellisen yhteistyön lisäksi merkitykselliseksi koettiin myös alueiden rajat ylittävä yhteistyö sekä laajempien vaikutusten ymmärtäminen. Edunvalvonnan nähtiin olevan sitä vaikuttavampaa mitä laajemmalta alueelta hankkeen puolestapuhujia oli.

« jos joku toinen joka ei ole siinä niinkun varsinaisessa kohteessa tulee ajamaan sitä tiettyä [hanketta], sillä on tietysti merkitys. » H1

« emme voi pitää tämmöisenä paikallisena tai seudullisena tai maakunnallisena hankkeena vaan se on kysymys niinkun isommasta hankkeesta » H7

Yhteistyön ohella haastateltavat nimesivät oleelliseksi tekijäksi myös yksilöiden henkilökohtaisten ihmissuhteiden sekä verkostojen tärkeyden. Yksittäisillä henkilöillä alueen eri organisaatioissa oli henkilökohtaisia yhteyksiä sähköistyshankkeen aikaan merkittävässä viroissa ja asemissa oleviin henkilöihin, joten yhteydenpito heihin oli helppoa. Näiden verkostojen lisäksi painotettiin kaikkien vaikutusmahdollisuuksien hyödyntämisen tärkeyttä sekä myös näiden mahdollisuuksien luomista tarvittaessa. Jos oli mahdollisuus keskustella jonkun hankkeen kannalta tärkeän henkilön kanssa, oli tilanne hyödynnettävä tuoden esiin merkityksellisiä asioita alueen puolesta.

« mä tunsin hänet hyvin entisiltä opiskelua ajoilta ja että oli helppo tietenkä päästä hänen puheilleen » H7

« kaupunginjohtajat ja muut niin niillä oli erityinen mahdollisuus olla näiden ministereiden kanssa tekemisissä. Kaikilla, jotka halusivat olla tuoda nyt esiin tätä aluetta. [--] niitä pitää luoda niitä mahdollisuuksia » H4

« istuimme kahdestaan sitten melkein 2 tuntia, keskusteltiin, niin ja se olikin tietenkin hyvin hyödyllinen keskustelu, koska kyllä hän on myöhemmin sanonut, että kyllä hän muisti mitä mä painotin silloin » H7

Hankkeiden edistämisen osalta koettiin erityisen oleelliseksi, että alueelta katsottuna oikeat ihmiset istuvat oikeissa pöydissä oikeisiin aikoihin. Tämä korostaa verkostojen, paikallisuuden ja aikaulottuvuuden merkitystä. Vallassa olevilla puolueilla, kansanedustajilla ja erityisesti ministereillä sekä näiden suhteilla alueille nähtiin olevan merkitystä hankkeiden edistämisen osalta. Ei koettu olevan mahdollisuutta edistää hankkeita, jos kukaan päättävässä asemassa oleva ei niitä edistänyt tai kokenut tärkeäksi.

« Hyvin tärkeä on myös se, että just tuollaisissa neuvotteluissa, että siinä niinkun neuvottelupöydässä on joku joka ajaa sitä hanketta. [--] mutta jos ministeri ei niinkun aja hankkeita niin silloin kylläkin tippuu pois » H1

« päätäntävalta on siiloutunut, että yksittäiset ihmiset yksittäisissä organisaatioissa pystyy tekemään ihan käännteentekeviä ratkaisuja » H8

« jos jollakin puolueella ei ole vahvaa kannatusta näillä alueilla niin ei ole myöskään ikään kuin tarvetta palvella näitä alueita vaan palvellaan mieluummin niitä alueita joissa on vahvaa kannatusta » H6

5.3 Raideliikenteen merkitys aluekehityksessä

Toisen tutkimuskysymyksen tavoitteena oli selvittää Vaasan radan sähköistyksen merkitystä Vaasan seudulle. Haastatteluissa radan merkitystä kysyttiin suorilla kohdennetuilla kysymyksillä ajalta ennen sähköistystä sekä sen jälkeen. Seuraavien alalukujen tulokset rakentuvat kuitenkin koko kerätystä aineistosta, eivätkä ne keskity vain erikseen kohdennettuihin kysymyksiin.

Esiin nousseita teemoja on tässäkin edellisen tapaan kolme. Ensimmäinen teema keskittyy radan merkitykseen saavutettavuuden osalta alueellisesta ja kansallisesta näkökulmasta. Seuraava teema käsittelee raideliikennettä osana muita liikkumismuotoja sekä ympäristönäkökulmaa. Kolmas ja viimeinen teema keskittyy tarkemmin Vaasan radan sähköistykseen sekä raideliikenteen palvelutason merkitykseen.

5.3.1 Alueellinen ja kansallinen merkitys

Raiteilla nähtiin olevan merkittävää vaikutusta alueen veto- ja pitovoimaan sekä imagoon saavutettavuuden kautta. Saavutettavuus on yksinkertaistaen helppoutta saavuttaa haluamansa määränpää ja se voidaan nähdä yhtenä aluekehitykseen vaikuttavista tekijöistä. Saavutettavuus ei yksinään riitä alueen kehittymiseen, mutta sen parantuessa tai vastaavasti heikentyessä vaikutus on yleensä aina havaittavissa. (Somerpalo, 2006, s. 14, 36). Haastateltavat korostivat erityisesti raideliikenteen merkitystä yliopistokaupungille opiskelijoiden liikkuvuuden näkökulmasta ja elinkeinoelämälle alueen tulevaisuuden kautta. Opiskelijoiden osalta toimiva raideliikenne nähtiin erityisen merkittävänä ja osittain jopa vaikuttavana tekijänä opiskelupaikan valinnassa. Elinkeinoelämän kannalta

raideliikennettä ei Vaasan seudulla koettu niin merkittävänä tekijänä, koska alueella ei ole raiteita oleellisesti hyödyntävää tavaraliikennettä. Raiteiden nähtiin kuitenkin olevan oleellinen osa alueen imagoa ja houkuttelevuutta yritysten näkökulmasta sekä yksi tekijä työvoiman saatavuuden kannalta.

« opiskelija olisi miettinyt kannattaako sinne edes mennä opiskelemaan, kun on niin hankalat yhteydet » H7

« yksikään yliopistokaupunki suomessa ei jätä vr yhteyksiä kehittämättä, koska se on niin tärkeä opiskelijaliikenteen kannalta » H8

« jotkut uudet toimijat jotka on tullut alueelle niin ois jääny tulematta, koska ne olisi miettinyt että tämä ei oo se tulevaisuuden alue, koska niiden omassa ympäristöajattelussa ja tulevaisuuskuvisa niin raiteet on tärkeässä roolissa. » H3

Kansallisella tasolla katsottuna Vaasan rata nostettiin esille erinomaisena väylänä Etelä-Suomeen ja vastaavasti Vaasan seudulle muualta Suomesta, erityisesti sähköistyksen jälkeän tarkasteluna. Toisaalta raideyhteyksiä alueelta Pohjois-Suomeen taas kuvailtiin huonoiksi. Vaasan rata nähtiin myös tärkeänä tekijänä Suomen huoltovarmuudelle satamaan vievän yhteytensä vuoksi ja korostettiin Vaasan keskustan ja Vaskiluodon välisen rataosan merkitystä tulevaisuudessa huoltovarmuuden ohella myös elinkeinoelämälle sekä satamayhteyksille.

« saavutettavuus on aivan toista luokkaa nyt etelästä, Helsingistä, Tampereelta » H2

« Se, että satamaan menee hyvä raideyhteys on tosi tärkeitä Suomen huoltovarmuuden kannalta » H3

5.3.2 Kilpailukyky ja ympäristöystävällisyys

Kun raide sähköistettiin, junaliikenteen matkustajamäärät lähtivät nousuun. Muutokseen vaikuttivat osaltaan suorien ja vaihdottomien yhteyksien saaminen Vaasa-Helsinki välille, yhteyksien parantuminen sekä ympäristöajattelun voimistuminen. Lisäksi

sähköistyksen jälkeen matkustusmukavuuden nähtiin parantuneen Pendolinojen aloittamassa liikennöinnin ratavälillä, kun vanhanaikaisista sinisistä junavaunuista luovuttiin. Sähköistyksen koettiin toimineen näiden kaikkien tekijöiden yhtenä mahdollistajana ja kehityksen edistäjänä.

Suorat ja vaihdottomat yhteydet mahdollistivat matkustamisen Helsinkiin parhaimmillaan 3,5 tunnissa. Tämä lisäsi junamatkustamisen kilpailukykyä suhteessa lentoliikenteeseen ja autolla liikkumiseen erityisesti matkustusajoissa sekä mukavuudessa. Raideliikenteen helppous matkustaa keskustasta keskustaan koettiin tärkeänä kotimaanmatkailussa ja junan mahdollistama matka-ajan hyödyntäminen, esimerkiksi työskentelyyn, nähtiin tärkeänä tekijänä kilpailukyvyn ja ajankäytön kannalta. Kansainvälisessä liikenteessä raiteilla ei koettu olevan niin suurta painoarvoa, sillä Vaasassa on ollut ja on edelleen toimivat lentoyhteydet Helsinkiin.

*« kun ottaa huomioon siirtymisen lento-asemalle ja odotusajat ja turvatarkastukset, niin matkustaminen Helsingistä lentäen kestää helposti pidempään, kuin tuo junassa mukavasti töitä tehden tai kahvia nauttien ja nuokkuen vietetty aika. »
H3*

« matkustusaika junalla on siis alle 4 tuntia, autolla ei aja alle 5 » H2

Sähköistyksen myötä raideliikenteestä tuli myös entistä ympäristöystävällisempi vaihtoehto. Samoihin aikoihin sähköistämisen valmistuttua ympäristönäkökulmaa alettiin painottamaan enemmän esimerkiksi yritysten toiminnassa. Kun junamatkustus oli kilpailukykyinen lentoliikenteen kanssa, valinta kohdistui yhä useammin ympäristöystävällisempään vaihtoehtoon kotimaan matkustuksessa.

*« lentämisen tarve väheni ja samalla se ympäristötietoisuus niin kun lisääntyi, että ruvettiin miettimään sitä, että mikä on ympäristön kannalta se oikea tapa liikkua »
H3*

« yritykset ja julkiset toimijat haluaa siirtää tämän kansallisen matkustuksen raiteille ihan ilmastoystävällä » H8

5.3.3 Sähköistyksen ja palvelutason merkitys

Vaasan radan sähköistys nähtiin välttämättömyytenä sille, että rataa kehitettäisiin myös jatkossa. Kuten aikaisemmin on todettu, Vaasa oli myös ainoa maakuntakeskus, johon ei kulkenut sähköistettyä raidetta. Sähköistystä pidettiin haastatteluiden mukaan hyvin välttämättömänä ja tärkeänä radan sekä koko seudun tulevaisuuden osalta kansallisesta näkökulmasta katsottuna.

« Vaasa halusi tämmöistä kunnian palautusta ja nousta samaan sarjaan muiden maakuntakeskusten kanssa tämän asian osalta, se oli semmoinen periaatteellinen, henkinen ja arvovaltaankin liittynyt tavoite » H6

« antoi semmoisen vanhainaikaisen, erittäin vanhanaikaisen imagon, kun piti vaihtaa tota niin veturit, vanhanaikaiset dieselveurit » H4

Sähköistämättömän raiteen vuoksi aiheutuva veturin- tai junanvaihto Seinäjoella nähtii Vaasan seudun näkökulmasta ongelmallisena. Tiheämmin liikennöivän, vaihdottoman ja matka-ajaltaan lyhyemmän yhteyden Etelä-Suomeen nähtiin nostavan palvelutasoa Pendolinon myötä, lisäksi samalla Vaasan seudun vetovoimaisuutta sekä parantaen imagoa. Lisäksi suora junayhteys mahdollisti ajankäytön optimoinnin, kun matkan aikana ei tullut turhia keskeytyksiä junan vaihdosta johtuen. Palvelutason nostolla nähtiin olevan yhteys myös liikkennemäärien kasvuun matkustusmukavuuden parantuessa.

« kun tekee töitä, niin jos joutuu Seinäjoella vaihtamaan niin se on meillä äkkiä kun tulee Vaasan suunnalta. Se tulee tunnin päästä suurin piirtein ja silloin voi vielä olla kirjoittelemassa ja kaikkea, sitten pitäisi pakata. Pitää koko ajan ajoittaa mitä tekee siinä. » H1

« pullonkaula siinä mielessä, että sinne tuli diesel veturin vetämät siniset vaunut muutaman kerran päivässä » H2

6 Johtopäätökset

Tutkielman tavoitteena oli Vaasan radan sähköistyksen kautta tarkastella *alueellisten toimijoiden merkitystä aluekehityksessä* sekä *Vaasan radan sähköistämisen merkitystä Vaasan seudulle*. Näihin kysymyksiin pyrittiin löytämään vastaus haastatteleamalla sähköistyksen aikaan aluekehityksen parissa toimivia henkilöitä Vaasan seudulta sekä perehtymällä radan sähköistyksen eri vaiheisiin saavutettavissa olevien kirjallisten dokumenttien kautta.

Seuraavaksi perehdyn tutkimuskysymys kerrallaan tutkielman analyysin myötä syntyneisiin johtopäätöksiin. Tämän jälkeen tarkastelen tutkielmaa yleisemmin pohtien erityisiä huomioita sekä mahdollisia jatkotutkimusaiheita.

6.1 Alueellisten toimijoiden merkitys aluekehityksessä

Analyysin perusteella voidaan todeta alueellisten toimijoiden osalta, että heillä on merkitystä aluekehityshankkeiden edistämässä alueellisessa kontekstissa. Merkitys korostuu tilanteissa, joissa alueen ulkopuolelta ei kehityshanketta tueta tai edistetä aloitteellisesti. Erityisesti, kun alueelliset toimijat voivat toimia vain niissä rajoissa, jotka heille on annettu (Eversole & Walo, 2020). Ennen tarkempiin pohdintoihin etenemistä onkin oleellista vielä huomauttaa, että johtopäätökset kohdistuvat tilanteisiin, joissa päätökset eivät ole vain yksinään alueen omissa käsissä vaan valtiotason toimijat ovat suuressa roolissa hankkeen edistämässä.

Isot aluekehityshankkeet rakentuvat Suomessa hyvin pitkälle lainsäädännön ja poliittisten suuntaviivojen kautta, jolloin korostuu valtion tai EU:n tasolta saatava rahoitus. Esimerkiksi Suomen rataverkko on suurimmilta osin valtion omistuksessa, jonka vuoksi alueiden vaikutusmahdollisuudet rataan ovat rajatut. Tutkielman tapauksen analyysi kuitenkin osoittaa, että rajoitteista huolimatta alueilla on mahdollisuuksia vaikuttaa heitä koskettaviin asioihin.

Paikkaperustainen aluekehittäminen korostaa toimijuuden roolia, mikä tukee johtopäättöstäni alueellisten toimijoiden merkityksestä. Kaiken ytimessä on alueelliset toimijat sekä yksittäiset yksilöt näissä toimijaorganisaatioissa, joiden valta rakentuu oman organisaationsa kautta. Toiminnassa korostuu erityisesti alueellinen tuntemus. Oleellista on myös paikallisuuden tunne, jonkinlainen sidoksellisuus paikkaa kohtaan. Oli kyse sitten työntekijästä, joka työskentelee alueellisia toimintaedellytyksiä edistävässä organisaatiossa tai kansanedustaja, jonka juuret ovat kyseisessä paikassa. Esimerkiksi, kun kansanedustaja esittää synnyinpaikkaansa koskevaa hanketta edistettäväksi, vaikka nykyisin edustaisikin muuta aluetta. Paikallisuutta ja velvoitetta paikkoja kohtaan voidaan tuntea myös muualta käsin. Alueellinen toimija ei aina ole fyysisesti läsnä alueella, tahto edistää paikan kehitystä on oleellista.

Paikkaa kohtaan olevan sidoksellisuuden ja alueellisen tuntemuksen lisäksi voi todeta, että aluekehitystehtävissä toimivan yksilön henkilökohtaisilla ominaisuuksilla on oleellinen merkitys rakenteellisten tekijöiden hyödyntämisessä ja näin alueiden kehittämisessä. Esimerkiksi innovatiivisuus, uskallus tarttua uudenlaisiin haasteisiin tai periksiantamattomuus ovat tärkeitä ominaisuuksia aluekehittäjälle. Kuvassa 6. havainnollistettiin näitä ominaisuuksia tarkemmin. Nämä henkilökohtaiset ominaisuudet edistävät yksilön työskentelyä ja luovat pohjan edunvalvontatehtäville, joka on aluekehittäjän oleellisin työkuva.

Edunvalvontatyössä oleellisiksi tekijöiksi nousi alueellisten toimijoiden yhteistyö sekä yksilöiden jo olemassa olevat verkostot että kyvykkyys luoda uusia. Tapauksen perusteella yhdessä toimiminen yli alue- ja organisaatorajojen edistää edunvalvonnan laatua sekä luo parempia mahdollisuuksia hankkeille. Tapauksen osalta en voi kuitenkaan olla painottamatta myös yksilöiden verkostojen merkitystä, mikä korostuu erityisesti alueellisten toimijoiden alueen ulkopuolisten suhteiden kohdalla. Asioiden edistäminen ja oman alueen tarpeiden esiintuominen on sitä helpompaa, mitä lähempänä verkostot ovat päättävää tahoja. Verkostojen ja ylipaikallisuuden merkitys vahvistaa

paikkaperustaisuutta neoendogeenisen aluekehittämisen kautta, jossa niin sisäiset kuin ulkoisetkin tekijät toimivat vuorovaikutuksessa toistensa kanssa.

Tapauksen pohjalta on todettava, että toimijat tai rakenteelliset tekijät eivät yksinään riitä kuvaamaan alueellisten toimijoiden merkitystä aluekehityksessä. Grillitsch ja Sotara (2020) kuvasivat mahdollisuuksien tilat toimijuutta ja rakenteellisia tekijöitä yhdistävänä tekijänä. Mahdollisuuksien tiloissa yhdistyy aikaulottuvuus edellä mainittuihin tekijöihin korostaen näiden välistä riippuvuussuhdetta, jota Giddens määritteli strukturaaliteoriassa.

Vaasan radan sähköistyksessä ajan voidaankin todeta olleen oleellinen tekijä hankkeen edistymisen kannalta. Alueelliset toimijat tekivät pitkäjänteistä vuosia kestänyttä työtä tavoitteensa eteen. Tehtiin selvityksiä päätöksenteon tueksi, hyödynnettiin verkostoja ja tartuttiin uusiin mahdollisuuksiin verkostoitua, edistettiin pitkäjänteisesti edunvalvontaa yhtenä alueellisena rintamana. Kun oikea aika koitti, uskallettiin tarttua uudenaiseen tarjolla olevaan mahdollisuuteen, kuntien ennakkorahoitukseen, edistää yhteistä tavoitetta, jolloin vuosien edunvalvontatyö konkretisoitui ja radan sähköistys saatiin aloitettua alueellisten toimijoiden ja moninaisten rakenteellisten tekijöiden vuorovaikutuksen myötä.

Johtopäätöksenä voidaan todeta, että alueellisten toimijoiden välinen yhteistyö selkeän päämäärän edistämiseksi oli merkityksellistä yksittäisten aluekehittäjien johtajuuden vaikuttaessa olennaisesti lopputulokseen. Heidän paikallinen sidoksellisuutensa, alueellinen tuntemus, ammattitaito ja roolinsa yhteisöllisyyden sekä verkostojen rakentajina antoivat erinomaiset lähtökohdat edistää vaikuttavaa ja paikkaperustaista aluekehitystä. On kuitenkin muistettava, että kaikki ei ole kiinni vain alueellisista toimijoista ja yksilöiden johtajuudesta. Rakenteelliset tekijät ovat yhtä oleellinen osa aluekehitystä, kuten aikaulottuvuuskin. Aina oikeat ihmiset eivät istu oikealla paikalla oikeaan aikaan.

6.2 Vaasan radan sähköistämisen merkitys Vaasan seudulle

Kuten aikaisemmin on todettu, raideliikenteellä on pitkä historia ihmisten ja tavaroiden kuljettamisessa. Aluekehittämisen näkökulmasta raiteet ovat olleet osaltaan kehityksen mahdollistajia (Álvarez-Palau ja Martí-Henneberg, 2020). Aineistosta on tunnistettavissa viittauksia siihen, että raideliikenne on edelleen hyvin merkityksellinen tekijä alueille. Nykyaikana kuitenkin pelkkä raide ei enää riitä, vaan sen on jatkuvasti kehityttävä ominaisuuksiltaan ja palvelutasoltaan, jotta liikenneinfrastruktuuri voidaan valjastaa aluekehityksen resurssiksi, aluekehitystä mahdollistavaksi rakenteelliseksi tekijäksi.

Sähköistys on ollut viime vuosikymmenten aikana suuri kehitysaskel raideliikenteelle. Matka-ajat lyhenevät, kulkeminen nopeutuu, toiminta on kustannustehokkaampaa ja ympäristönäkökulmasta katsottuna vähäpäästöisempää. Raiteita on sähköistetty ahkerasti valtion toimesta HK-suhdetta hankkeiden priorisoinnissa hyödyntäen. Vaasan rata ei näissä arvioinneissa koskaan menestynyt, joten valtiolla ei ollut kiire sähköistää rataväliä. Tutkielman tapauksessa Vaasan seudun toimijat näkivät alueen kehitysnäkymien takia raiteen nopean sähköistämisen olevan kuitenkin tärkeää.

Näin jälkikäteen tarkasteltuna sähköistyksen merkitystä tukee erinomaisesti jatkuvasti kasvaneet matkustajamäärät ratavälillä sekä jälkikäteisen hankearvioinnin positiivinen HK-suhde (Liikkanen ja Lapp, 2015). Nämä eivät kuitenkaan vastaa kysymykseen millainen merkitys sähköistyksellä on ollut Vaasan seudulle, johon tutkielmassa haettiin vastausta. Johtopäätöksenä voidaan todeta, että sähköistyksellä oli positiivinen ja monitasoinen vaikutus Vaasan seudulle. Tämä tutkielma ei kuitenkaan ota kantaa siihen oliko merkitys kuinka suuri tai vaikuttava, sillä siihen kysymykseen ei aineiston pohjalta pysty vastaamaan.

Merkitys on havaittavissa erityisesti saavutettavuutta tarkastellessa. Alueiden välinen liikkuvuus helpottui ja nopeutui sähköistyksen myötä. Korkeakoulujen osalta merkitys korostui erityisesti opiskelijoiden näkökulmasta heidän käyttäessä paljon julkisia liikenneyhteyksiä. Myös elinkeinoelämän työvoiman saatavuuteen oli tunnistettavissa

liitännäisyyttä. Kotimaan sisäiseen liikkumiseen sähköistyksen nähtiin olevan merkityksellisempi kuin ulkomaille suuntautuvaan matkustamiseen, jolloin lentoliikenne on edelleen ensisijainen vaihtoehto monelle.

Sähköistys itsessään ei kuitenkaan ollut se tekijä, joka loi vaikuttavuutta tai merkitystä alueelle, vaan teot ja mahdollisuudet, joita sähköistys toi. Sähköistyksen mahdollistamien sujuvien junayhteyksien turvin voidaan palvella paremmin esimerkiksi alueen opiskelijoiden ja elinkeinoelämän tarpeita kehittäen samalla alueen imagoa ja houkuttelevuutta. Sähköistyksen myötä myös junaliikenteen ympäristöystävällisyys lisääntyi vaikuttaen näin osaltaan matkustajien päätöksiin. Lisäksi sähköistyksen voidaan nähdä antaneen mahdollisuuksia uusille nykyhetken hankkeille, kuten Vaskiluodon radanosan hyödyntämisen puheet osoittavat. Sähköistyksen voidaankin katsoa olevan liikenneinfrastruktuurin ominaisuus, alueen itsensä edistämä resurssi, joka mahdollistaa alueen kehittämistä. Tämä korostaa toimijalähtöisyyttä ja palaa osaltaan ensimmäisen tutkimuskysymyksen äärelle, toimijuuden merkitykseen aluekehityksessä.

Tutkielman haaste, anakronismi, korostui erityisesti tämän tutkimuskysymyksen kohdalla. Haastateltavat nostivat radan osalta esille asioita, kuten huoltovarmuuden tai raitteen jatkosähköistyksen Vaskiluotoon, joita ei ole todennettavissa kirjallisista lähteistä hankeajalta, mutta ne ovat nykypäivänä kuitenkin merkityksellisiä ja ajankohtaisia. Radan sähköistyksen voidaan katsoa olevan jopa tärkeämpi nykyhetkessä kuin hankkeen aikana. Nyt tehtävät päätökset voivat osoittautua hyvinkin merkityksellisiksi vuosikymmenien päästä.

6.3 Pohdinta ja jatkotutkimusaiheet

Tämä tutkielma sai alkunsa ajatuksesta, jossa alueellista viisautta tarkastellaan suhteessa valtioon. Nykyisen kaltaisessa tilanteessa, jossa alueet jatkuvasti kilpailevat valtion rahoituksista, elinkeinoelämän investoinneista ja väestöstä, on tärkeää olla jatkuvasti kehittyvä ja elinvoimainen alue. Aluelähtöiset toimet ovatkin merkittävässä roolissa alueen aseman edistämässä tässä kilpailussa. Alueellinen viisaus ilmenee paikallisten

toimijoiden kykynä lukea vallitsevaa tilannekuvaa sekä edistää alueen elinvoimaa parantavia hankkeita osana monitasohallinnon pelikenttää.

Tämä tutkielma mukailee paikkaperustaisen aluekehittämisen teoriaa ja antaa osaltaan vahvistuksen jo olemassa olevalle tutkimukselle aluekehittämisestä. Alueellisten toimijoiden, mutta myös yksilöiden merkitys Vaasan radan sähköistyksen tapauksessa on tämän tutkielman avulla todennettavissa. On kuitenkin huomioitava, että tutkielma keskittyy vain yhteen tapaukseen, onnistuneeseen aluekehityshankkeeseen. Tämän pohjalta ei siis ole tehtävissä kovinkaan laajoja yleistyksiä alueellisten toimijoiden merkityksestä aluekehityksessä.

Haastateltavat nostivat esille, että on olemassa muitakin Vaasan radan sähköistyksen kaltaisia tapauksia, joissa alueen ja valtion näkemykset eroavat hankkeen tarpeellisuudesta. Vastaavia hankkeita on muitakin toteutettu, joko aluelähtöisesti tai yhteistyössä valtion kanssa. Toimijuuden merkityksen kannalta olisi mielenkiintoista selvittää onko näistä tapauksista tunnistettavissa samankaltaisuutta. Mitkä tekijät saavat toimijat alueella tunnistamaan potentiaaliset mahdollisuudet sekä uskomaan niihin pitkäjänteisesti valtion eriävistä mielipiteistä tai hankkeen jarruttamisesta huolimatta? Onko kenties ollut hankkeita, jotka osoittautuivatkin lopulta kannattamattomiksi, joiden avulla saisi vertailtavaa näkökulmaa alueellisten toimijoiden merkityksestä ja pystyisi syvällisemmin perehtymään ajatukseen alueellisesta viisaudesta suhteessa valtioon.

Vaasan radan sähköistyksen merkityksen osalta oleellista on tunnistaa sähköistyksen resurssin omaisuus. Sähköistys itsessään ei ole merkityksellinen vaan sen luomat mahdollisuudet ja toimet, joita sähköistyksen myötä voidaan tehdä ja on tehty. Tutkimuskysymykseen radan sähköistykseen liittyen on siis hieman haasteellista vastata. Sähköistyksen merkitys on kuitenkin tunnistettavissa alueella sen luomien mahdollisuuksien kautta. Lisäksi sähköistyksen merkityksen osalta aineisto koostui yksinomaan haastateltavien kertomuksista, joissa oli havaittavissa nykyhetken vaikutuksia, anakronismia.

Kertomukset olisivat todennäköisesti olleet erilaisia, jos ne pyydettäisiin kymmenen vuoden päästä tai vaihtoehtoisesti kymmenen vuotta sitten.

Lähteet

- Alastalo, M. & Åkerman, M. (2010). Asiantuntijahaastattelun analyysi: Faktojen jäljillä. Teoksessa Ruusuvoori, J., Nikander, P. & Hyvärinen, M. (toim.) *Haastattelun analyysi*, (s. 372–302). Vastapaino.
- Álvarez-Palau, E. J. & Martí-Henneberg, J. (2020). Shaping the Common Ground: State-Building, the Railway Network, and Regional Development in Finland. *The Journal of interdisciplinary history*, 51(2), 267-296. https://doi.org/10.1162/jinh_a_01557
- Barca, F. (2009). *An Agenda for a Reformed Cohesion Policy: A place-based approach to meeting European Union challenges and expectations*. Independent Report prepared at the request of Danuta Hübner, Commissioner for Regional Policy. Noudettu 20.11.2025 osoitteesta https://www.researchgate.net/publication/238693442_An_Agenda_for_a_Reformed_Cohesion_Policy
- Barca, F., McCann, P. & Rodríguez-Pose, A. (2012). The case for regional development intervention: place-based versus place-neutral approaches. *Journal of regional science*, 52(1), 134-152. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.2011.00756.x>
- Bentley, G. & Pugalis, L. (2014). Shifting paradigms: People-centred models, active regional development, space-blind policies and place-based approaches. *Local economy*, 29(4-5), 283-294. <https://doi.org/10.1177/0269094214541355>
- Boschma, R. (2017). Relatedness as driver of regional diversification: A research agenda. *Regional studies*, 51(3), 351-364. <https://doi.org/10.1080/00343404.2016.1254767>
- Calignano, G. & Nilsen, T. (2024). Political leaders as agents in regional development. *Regional Studies, Regional Science*, 11(1), 479–495. <https://doi.org/10.1080/21681376.2024.2378780>
- Di Maso, A., Capo, F., Sancino, A., Gerli, P. & Mora, L. (2025). Because we love our place: The role of emotions in place-based leadership. *Regional studies*, 59(1), <https://doi.org/10.1080/00343404.2025.2529953>

- Elo, S., Kajula, O., Tohmola, A. & Kääriäinen, M. (2022) Laadullisen sisällönanalyysin vaiheet ja eteneminen. *Hoitotiede*, 34(4), 215–225. <https://journal.fi/hoitotiede/article/view/128987>
- Eversole, R. & Walo, M. (2020). Leading and following in Australian regional development: Why governance matters. *Regional science policy & practice*, 12(2), 291–302. <https://doi.org/10.1111/rsp3.12232>
- Fløysand, A. & Jakobsen, S. (2017). Industrial renewal: Narratives in play in the development of green technologies in the Norwegian salmon farming industry. *The Geographical journal*, 183(2), 140–151. <https://doi.org/10.1111/geoj.12194>
- Gionfriddo, G., Cucino, V., Lazzeroni, M. & Piccaluga, A. (2025). Hybrid organisations and regional development: Implementing change agency through place-based leadership. *Regional studies*, 59(1). <https://doi.org/10.1080/00343404.2025.2507219>
- Grillitsch, M. & Nilsen, T. (2025). Varieties of extra-regional relations and local agency: a framework for tailored regional development work. *Regional Studies*, 1–13. <https://doi.org/10.1080/00343404.2025.2481080>
- Grillitsch, M. & Sotarauta, M. (2020). Trinity of change agency, regional development paths and opportunity spaces. *Progress in Human Geography*, 44(4), 704–723. <https://doi.org/10.1177/0309132519853870>
- Hakala, J. T. (2024). *Laadullisen tutkimuksen ABC: Menetelmäopas opinnäytteen tekijälle*. Gaudeamus.
- Hamel, J., Dufour, S. & Fortin, D. (1993). The case study: differing perspectives. Teoksessa *Case Study Methods* (s. 2-18). SAGE Publications, Inc. <https://doi.org/10.4135/9781412983587.n1>
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. (2009). *Tutki ja kirjoita* (15. uudistettu painos.). Tammi.
- Hirsjärvi, S. & Hurme, H. (2014). *Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Gaudeamus Oy.
- Horlings, I. & Padt, F. (2013). Leadership for Sustainable Regional Development in Rural Areas: Bridging Personal and Institutional Aspects: Leadership for Sustainable

- Regional Development in Rural Areas. *Sustainable development (Bradford, West Yorkshire, England)*, 21(6), 413-424. <https://doi.org/10.1002/sd.526>
- Hyryläinen, T., Katajamäki, H., Piispanen, S. & Rouhiainen, V. (2011). Neoendogeenisen maaseutupolitiikan ilmeneminen kylätoiminnassa. *Maaseutututkimus*, 19(2), 20–38. <https://journal.fi/maaseutututkimus/article/view/144067>
- likkanen, P. (2008). *Rataverkon jatkosähköistyksen hankearvioinnin päivitys*. Ratahallintokeskuksen julkaisuja A 14/2008. <https://doria.fi/handle/10024/146429>
- likkanen, P. & Lapp, T. (2015). *Ratahankkeiden jälkiarviointi: Pohjois-Suomen rataverkon sähköistys, Seinäjoki-Vaasa-sähköistys ja Lahti-Vainikkala palvelutason parantaminen*. Liikenneviraston suunnitelmia 3/2015. <https://www.doria.fi/handle/10024/121394>
- likkanen, P. & Nieminen, J. (2005). *Rataverkon jatkosähköistyksen tarveselvitys ja hankearviointi*. Strategioita ja selvityksiä 1/2005. Ratahallintokeskus. <https://www.doria.fi/handle/10024/146520>
- Karhu, M. (2022). *Utopiat ja utopiankaltaisuus aluekehittämisessä*. Vaasan yliopisto. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-395-016-0>
- Kujala, P., Luoto, I. & Virkkala, S. (2019). Yrittäjyyden edistäminen maaseutuhallinnossa: paikkasokeaa, paikkatietoista ja paikkaperustaista kehittämistä. *Maaseudun uusi aika* 27(3), 7–24. <https://journal.fi/maaseutututkimus/article/view/144291>
- Kuntaliitto. (2025). KUNTALIITOSSELVITYKSET JA KUNTALIITOKSET 2005-2026. [Excel -taulukko] Noudettu 7.10.2025 osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/laki/kuntien-ja-kuntayhtymien-yhteistoiminta/kuntaliitokset>
- Kuusisto, P. (2000). Arktisen alueen rajaaminen. *Terra* 112:3, 163–167. Noudettu 21.11.2025 osoitteesta <https://terra.journal.fi/article/view/106010>
- Kuuva, N. (2014). *Etelä-Savo maaseudun uuden kysynnän äärellä*. Raportteja 119. Helsingin yliopisto, Ruralia-instituutti. <http://hdl.handle.net/10138/228388>
- Laki alueiden kehittämisestä ja Euroopan unionin alue- ja rakennepolitiikan toimeenpanosta 756/2021. Finlex. Noudettu 21.5.2025 osoitteesta <https://finlex.fi/eli?uri=http://data.finlex.fi/eli/sd/2021/756/ajantasa/2022-12-29/fin>

- Laki elinvoimakeskuksesta sekä Työllisyys-, kehittämis- ja hallintokeskuksesta 531/2025. Finlex. Noudettu 20.11.2025 osoitteesta <https://www.finlex.fi/eli?uri=http://data.finlex.fi/eli/sd/2025/531/ajantasa/2025-06-27/fin>
- Lassheikki, P. (2025, 20. elokuuta). *Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne ei usko Itäradan toteutuvan*. Yle. Noudettu 2.9.2025 osoitteesta <https://yle.fi/a/74-20178228>
- Liikenne- ja viestintäministeriö. (2023). *Kestävää kasvua, hyvinvointia sekä turvallisuutta tiedolla ja tulevaisuuden yhteyksillä: Liikenne- ja viestintäministeriön virkakunnan puheenvuoro haasteista ja mahdollisuuksista vuosille 2023–2027*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2023:3. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-925-3>
- Liikenne- ja viestintäpoliittinen ministerityöryhmä. (2008). *Liikennepoliittikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020*. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 17/2008. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-201-729-1>
- Luoto, I. (2016). Tapahtui Tankokarilla: paikkaperustainen ajattelu ja paikan tekemisen tavat. Teoksessa Riukulehto, S. (toim.) *Kunnat, rajat kulttuuri: Muutoskokemuksia* (s. 77–105). Suomalaisen kirjallisuuden seura.
- Luoto, I. & Virkkala, S. (2017). *Paikkaperustainen aluekehittäminen strategisena ohjenuorana*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2/2017. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-187-6>
- Luoto, I. & Virkkala, S. (2019). Paikkaperustaisen aluekehittämisen neljä kulmakiveä. Teoksessa Lehto, K., Mäntylä, N. & Karppi, I. (toim.) *Governance IV: Hallintaa ja yhteistyötä* (s. 78–89). Vaasan yliopisto. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-476-842-9>
- Luukkonen, J. (2016). Paikallisen tiedon mahdollisuus kansainvälisessä toimintaympäristössä. Teoksessa Luoto, I., Kattilakoski, M. & Backa, P. (toim.). *Näkökulmana paikkaperustainen yhteiskunta*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja, Helsinki. 29–46. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-118-0>

- Malmsten, A. (2007). Rajaaminen. Teoksessa Laine, M., Bamberg, J. & Jokinen, P. (toim.) *Tapaustutkimuksen taito* (s. 57–73). Gaudeamus.
- Mikuła, Ł. & Kaczmarek, T. (2025). Transformative and cooperative leadership in city-regional development: Conceptualising the early stages of place-based leadership. *Regional studies*, 59(1). <https://doi.org/10.1080/00343404.2025.2546979>
- Mäenpää, T. (2020, 17. marraskuuta). *Isokyrö sai vihdoin tahtonsa läpi ja siirtyy Etelä-Pohjanmaahan – maakunnan vaihtaminen on identiteettikysymys, joka herättää huolia ja toiveita*. Yle. Noudettu 15.11.2025 osoitteesta <https://yle.fi/a/3-11646223>
- Mäkinen, O. (2006). *Tutkimusetiikan ABC*. Tammi.
- Nurse, A. & Sykes, O. (2020). Place-based vs. place blind? – Where do England’s new local industrial strategies fit in the ‘levelling up’ agenda? *Local economy*, 35(4), 277–296. <https://doi.org/10.1177/0269094220955113>
- Ojala, T., Hokkanen, E. & Honkasalo, N. (2024). *Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfratohjelma*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2024:10. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-747-1>
- Parkkinen, J. & Kolehmainen, J. (2022). ”Vähän pitää tietää kaikesta”: Aluekehittäjien moninaiset roolit ja kompetenssit. *Työelämän tutkimus*, 20(2), 236–264. <https://doi.org/10.37455/tt.102600>
- Pietilä, K., Halminen, A., Korkeamaa, A. & Alameri, A. (2020). *Seinäjoki-Vaasa-hankearviointi: Nopeudennosto (Sn140)*. Väyläviraston julkaisuja 61/2020. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-317-826-7>
- Pohjanmaan liitto. (1998). *Vaasan radan sähköistyksen taloudelliset vaikutukset*. VASELI 2020 – Vaasanseudun liikenne.
- Pohjanmaan liitto. (n.d.). *Kunnat*. Noudettu 8.5.2025 osoitteesta <https://www.obotnia.fi/fi/pohjanmaan-maakunta/kunnat>
- Pohjanmaan liitto & Vaasan tiepiiri. (2001). *Vaasanseudun liikennejärjestelmän kehittäminen: Loppuraportti, kesäkuu 2001*. Pohjanmaan liitto.

- Ponto, H., Kuhmonen, H. & Osenius, J. (2018). *Keskustelunavauksia alueiden Suomeen*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 23/2018. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-315-3>
- Poutiainen, E. & Ritvanen, I. (2025, 21. elokuuta). *Kunnat vaativat Pieksämäki–Joensuu-radan sähköistämistä: nyt junat ovat niin täynnä, että matkustajat seisovat niissä*. Yle. Noudettu 2.9.2025 osoitteesta <https://yle.fi/a/74-20178393>
- Pussinen, J. (1998). *Rataverkon jatkosähköistyksen yhteiskuntataloudellinen vaikutusselvitys*. Ratahallintokeskuksen julkaisuja A 1/1998.
- Ratahallintokeskus. (n.d.). *Seinäjäki – Vaasa rataosan sähköistys, ratasuunnitelma: Suunnitelmaselostus*.
- Ratalaki 110/2007. Finlex. Noudettu 21.5.2025 osoitteesta <https://finlex.fi/eli?uri=http://data.finlex.fi/eli/sd/2007/110/ajantasa/2023-04-21/fin>
- Rantanen, M. (2024). Monipaikkaiset asukkaat aktiivisina aluekehittäjätoimijoina. *Alue ja Ympäristö*, 53(2), 31–49. <https://doi.org/10.30663/ay.144722>
- Rodrigue, J., Comtois, C. & Slack, B. (2017). *The geography of transport systems* (4. painos). Routledge, Taylor & Francis Group. ProQuest Ebook Central, <https://ebookcentral-proquest-com.proxy.uwasa.fi/lib/tritonia-ebooks/detail.action?docID=4771887>.
- Roessler, M., Grillitsch, M., Miörner, J. & Schiller, D. (2025). Shaping opportunity spaces: The role of narratives in place leadership. *Regional studies*, 59(1). <https://doi.org/10.1080/00343404.2025.2471541>
- Ruusuvuori, J., Nikander, P. & Hyvärinen, M. (2010). Haastattelun analyysin vaiheet. Teoksessa Ruusuvuori, J., Nikander, P. & Hyvärinen, M. (toim.) *Haastattelun analyysi*, (s. 9–36). Vastapaino.
- Sailas, R. (2007). *Liikenneinvestointien rahoituksen kehittäminen*. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 72/2007. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-201-976-9>
- Somerpalo, S. (2006). *Saavutettavuuden mittarit. Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina*. Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisuja 13/2006. <http://urn.fi/URN:ISBN:952-201-524-5>

- Sotarauta, M. (2018). *Aluekehittämisajattelun muutos, peruskäsitteet ja kevyt avaus tulevaan*. Sente työraportteja 41/2018. Tampereen yliopisto, johtamiskorkeakoulu. https://homepages.tuni.fi/markku.sotarauta/verkkokirjasto/sotarauta_alke_wp.pdf
- Sotarauta, M. (2019). Aluekehittämisajattelun muutos ja peruskäsitteet. Teoksessa Lehto, K., Mäntylä, N. & Karppi, I. (toim.) *Governance IV: Hallintaa ja yhteistyötä* (s. 65–77). Vaasan yliopisto. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-476-842-9>
- Sotarauta, M. (2021). Combinatorial power and place leadership. Teoksessa Sotarauta, M. & Beer, A. (toim.) *Handbook on City and Regional Leadership* (s. 152–167). Cheltenham; Edward Elgar Publishing.
- Sotarauta, M., Beer, A. & Gibney, J. (2017). Making sense of leadership in urban and regional development. *Regional studies*, 51(2), 187–193. <https://doi.org/10.1080/00343404.2016.1267340>
- Sotarauta, M. & Grillitsch, M. (2023). Studying human agency in regional development. *Regional Studies*, 57(8), 1409–1414. <https://doi.org/10.1080/00343404.2023.2217224>
- Sotarauta, M., Makkonen, T., Moisio, S. & Kurikka, H. (2021b). *Suomen aluekehityksen skenaariot 2040*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2021:60. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-975-9>
- Sotarauta, M., Kosonen, K. & Viljamaa, K. (2007). *Aluekehittäminen generatiivisena johtajuutena-2000-luvun aluekehittäjän työnkuvaa ja kompetensseja etsimässä*. Tampereen yliopisto. <https://urn.fi/urn:isbn:978-951-44-8498-8>
- Sotarauta, M., Kurikka, H., Kolehmainen, J., Sopenan, S. & Grillitsch, M. (2021). Muutosvoimien kolminaisuus ja mahdollisuuksien tilat. Teoksessa Sotarauta, M., Kurikka, H., Kolehmainen, J. & Sopenan, S. (toim.) *Toimijuus ja mahdollisuuksien tilat aluekehityksessä. Miten kehittyä vastoin kaikkia oletuksia?* (s. 16–49) Tampereen yliopisto Sente-julkaisuja 35/2021. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-03-1872-7>
- Sotarauta, M., Kurikka, H., Kolehmainen, J., Sopenan, S. & Moisio, S. (2025). Place leadership in the geography of opportunities: Survival of small industrial localities

- when industrial giants fall. *Regional studies*, 59(1).
<https://doi.org/10.1080/00343404.2025.2479108>
- Stenfors, P. & Nur, N. (2022). *Aluekehittämisen suuntaviivat 2040*. Työ- ja elinkeinoministeriö. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-950-6>
- Tarasti, L., Koukki, S., Saarinen, M., Ryyppö, O. & Sihvola, S. (2016). *Valtion aluehallinnon ja maakuntahallinnon uudistaminen – lukuun ottamatta sosiaali- ja terveydenhuollon uudistusta*. Valtiovarainministeriön julkaisuja 3/2016.
<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-251-751-7>
- Traficom. (2025). *Rataverkon tavaraliikenteen näkökulmia*. Noudettu 16.10.2025 osoitteesta <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/rataverkon-tavaraliikenteen-nakokulmia>
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Uudistettu laitos. Tammi.
- Tutkimuseettinen neuvottelukunta. (2019). *Ihmiseen kohdistuvan tutkimuksen eettiset periaatteet ja ihmistieteiden eettinen ennakoarviointi Suomessa. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan ohje 2019*. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan julkaisuja 3/2019.
- Tutkimuseettinen neuvottelukunta. (2023). *Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan HTK-ohje 2023*. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan julkaisuja 2/2023.
- Työ- ja elinkeinoministeriö. (2024). *Uudistuvat ja hyvinvoivat alueet: Valtioneuvoston aluekehittämispäätös 2024–2027*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2024:12. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-953-7>
- Vaasan kaupunki. (1998). *Vaasan seudun kehittämissuunnitelma 1998*. Vaasan kaupunki.
- Vaasan kaupunki. (2022). *Kaavaselostus: Vaskiluodon osayleiskaava 2040*. Noudettu 3.10.2025 osoitteesta <https://www.vaasa.fi/tietoa-vaasasta-ja-seudusta/kehityva-vaasa/kaupunkisuunnittelu/yleiskaavoitus/voimassa-olevat-yleiskaavat/vaskiluodon-osayleiskaava-2040/>

- Valtiontalouden tarkastusvirasto. (2010). *Väylähankkeiden toteuttamisen perustelut*. Valtiontalouden tarkastusviraston tuloksellisuustarkastuskertomukset 211/2010.
- Vanhatalo, R. (2008). Mitä ryhmäviestinnän teorit voisivat tarjota verkostojohtamiselle? *Prologi: puheviestinnän vuosikirja 2008*, 51–67. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:jyu-201609074029>
- Vartiainen, P. (2016). Paikkojen hierarkia, mosaiikki, ja verkosto: näkökulmia suomalaiseen aluepoliittiseen keskusteluun. Teoksessa Luoto, I., Kattilakoski, M. & Backa, P. (toim.) *Näkökulmana paikkaperustainen yhteiskunta*, 179–197, Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja: Alueiden kehittäminen 25/2016. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-327-118-0>
- Viialainen, M. (2010). Tulevaisuuden rataverkko aluekehityksen näkökulmasta. *Rautatie-tekniikka 1/2010* (s. 8–9) Rautatiealan Teknisten Liitto RTL ry.
- Väylävirasto. (2025a). *Henkilökaukoliikenteen rataosittaiset matkat vuonna 2024*. Noudettu 5.5.2025 osoitteesta <https://vayla.fi/vaylista/aineistot/tilastot/ratatilastot/rautateiden-henkilo-ja-tavaraliikenne>
- Väylävirasto. (2025b). *Rautateiden verkkoselostus 2026: Julkaisuersio 19.6.2025*. Väyläviraston julkaisuja 67/2025. <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-405-312-9>

Liitteet

Liite 1. Haastattelurunko

TAUSTA

Oma ja/tai organisaatiosi osallisuus hankkeeseen?

Oma näkemyksesi tapahtumien kulusta sähköistysprosessissa?

VAASAN RADAN SÄHKÖISTÄMINEN

Millainen merkitys raideliikenteellä oli Vaasan seudulle ennen sähköistystä?

esim. imago, talous, saavutettavuus, kilpailukyky, vetovoima yms.

Jäikö investointeja toteutumatta ennen vuotta 2008, koska raide oli sähköistämätön?

Miksi valtion kannattavuuslaskelmat olivat niin erilaisia verrattuna alueen omaan selvitykseen?

Mikä sai valtion viimein lupaamaan sähköistyshankkeen aloittamisen?

NYKYHETKI JA MITÄ JOS?

Millainen merkitys raideliikenteellä on alueelle nyt? Onko muuttunut?

esim. imago, talous, saavutettavuus, kilpailukyky, vetovoima yms.

Onko sähköistys mahdollistanut uusia investointeja alueelle?

Millainen on lyhyemmän ja vaihdottoman matka-ajan merkitys Helsinkiin/Tampereelle?

Jos raidetta ei olisi sähköistetty, minkälainen Vaasan seutu olisi nyt?

TOIMIJOIDEN VÄLINEN YHTEISTYÖ ELI KUMPPANUUS

Keskeiset Vaasan seudun toimijat hankkeessa? Oliko jollain erityinen rooli?

Oliko alueella yhteinen näkemys vai löytyikö vastustajia?

Luotiinko yhteinen strategia hankkeen edistämiseksi?

Millainen merkitys alueen toimijoilla oli hankkeen läpiajamisessa?

Millainen aluekehityksen toimijoiden yhteistyö on Vaasan seudulla? Silloin? Nyt?

Olisiko jokin taho pystynyt yksin ajamaan hanketta eteenpäin?

Mitä tällainen prosessi vaatii alueelta ja sen toimijoilta?

ALUEEN JA VALTION SUHDE

Miten näet alueiden ja valtion välisen suhteen aluekehityksen kannalta?

Onko alueilla mahdollisuuksia vaikuttaa heitä koskeviin valtiotason päätöksiin?

Kenen vastuulla aluekehittämisen päätöksien tulisi olla?

Onko valtiotasolla tarpeeksi tietoa alueiden erityisyyksistä?

Otetaanko alueiden erityisyyksiä riittävästi huomioon valtiotason päätöksissä?

Onko esimerkkejä muista tapauksista, joissa valtion ja alueen intressit eroavat toisistaan?

LOPUKSI

Jäikö jokin teema käsittelemättä aiheeseen liittyen, joka tulisi nostaa esille vielä?

Ketä muita tulisi haastatella aiheeseen liittyen?