

**Liikenneinfrastruktuurin vaikutukset alueelliseen kilpailukykyyn  
Tarkastelussa Suomirata -hanke**

Sampo Muinonen

LuK-Tutkielma 790351A

Maantieteen tutkinto-ohjelma

Oulun Yliopisto

19.5.2023

## Tiivistelmä

Liikenneinfrastruktuuri on keskeinen tekijä alueellisessa taloudessa niin globaalisti kuin maiden sisäisestikin ja täten myös alueellisessa kilpailukyvyssä, jonka tutkiminen perustuu pitkälti tekijöihin, joille voidaan määrittää taloudellinen arvo. Alueellisen kilpailukyvyn ja liikenneinfrastruktuurin inhimillisille vaikutuksille on taas vaikea määrittää arvoa. Varsinkin Suomessa pitkät etäisyydet vaativat toimivaa liikenneinfrastruktuuria. Ilman toimivaa liikenneinfrastruktuuria Suomen teollisuus ei olisi pystynyt kehittymään ja saavuttamaan nykyistä tärkeää asemaansa. Liikenneinfrastruktuurin rakentaminen on kuitenkin kallista sekä pitkäkestoista ja tärkeimpiä pitkäaikaishyötyjä on vaikea arvioida. Liikenneinfrastruktuurin rakentamisen kannattavuus on täysin aluekohtaista ja varsinkin jo muutenkin hankalien heijastusvaikutusten arvioinnissa aluekohtaisuus on entistä keskeisempää.

Liikenneinfrastruktuuria rakennetaan tyypillisesti julkisella rahalla, niin Suomessa kuin maailmallakin ja julkisella rahalla tuotetun liikenneinfrastruktuurin on todettu olevan yksityisesti rakennettuun vertailtaessa kannattavampaa. Liikenneinfrastruktuurihankkeet perustuvat pitkälti uusregionalismiselta kannalta katsottuna ylhäältä alas –uusregionalismiseen politiikkaan, jolla tarkoitetaan institutionalisoituneiden tahojen kuten esimerkiksi valtion harjoittamaa politiikkaa, joka keskittyy tukemaan varsinkin vahvoja kaupunkialueita. Uusregionalismi pitää aina erottaa niin kutsutusta vanhasta regionalismista, joissa jäykät instituutiot eivät jakaneet valtaansa muille, vaikka ylhäältä alas uusregionalismi omaa hieman samoja piirteitä.

Esimerkkitapaus Suomirata –hanke on Suomalaisen metropolipolitiikan kannalta merkittävä sen tukiessa ja laajentaessa Etelä-Suomen suuria kaupunkeja ja varsinkin niiden työssäkäyntialueita entisestään. Suomessa on suunnitteluvaiheessa lisäksi kaksi muutakin suurta raidehanketta. Vaikka kaksi kolmesta suurimmasta raidehankkeesta vaikuttaa pääasiassa Etelä-Suomen merkittäviin kaupunkeihin, niin koko Suomen mittakaavassa kaikkien liikenneinfrastruktuurihankkeiden määrä suhteessa väkilukuun on päinvastaisesti hyvin pientä. Etelä-Suomen merkittävässä maakunnissa. Valtaosa kaikista liikennehankkeista Suomessa painottuu maakuntiin, joiden merkittävin kunta/kaupunki on kilpailukyvyllisesti vahva Suomen kuntien/kaupunkien vertailussa.

## Sisältö

1. Johdanto .....	4
2. Keskeiset käsitteet .....	5
2.1 Alueellinen kilpailukyky .....	5
2.2 Liikenneinfrastruktuuri ja Suomen liikennejärjestelmä .....	7
2.3 Uusregionalismi.....	8
2.4 Metropolipolitiikka .....	10
3. Liikenneinfrastruktuurin vaikutukset alueelliseen kilpailukykyyn .....	12
4. Esimerkkitapauksena Suomirata -hanke .....	14
4.1 Suomirata –hankkeen vaikutukset alueelliseen kilpailukykyyn.....	15
5. Liikenneinfrastruktuurihankkeiden keskittyminen suuriin kaupunkeihin Suomessa.....	19
6. Pohdinta ja johtopäätökset .....	23

## 1. Johdanto

Suomi on harvaan asuttu maa ja etäisyydet ovat pitkiä, mutta Suomen liikennejärjestelmä on toimiva ja liikenne on sujuvaa, sekä ruuhkat ovat vähäisiä. Verovaroin kustannettava liikenneverkko ja sen rakentaminen, ylläpito sekä palvelutason ylläpitäminen on kuitenkin kallista. (Honkatukia & Antikainen 2004; Hjerpe, Reino & Honkatukia 2005; Vainio & Nippala 2017) Onko ainoa taloudellisesti järkevä keino siis parantaa liikenneinfrastruktuuria huomattavasti vain suuriin kaupunkeihin vievillä väylillä? Alueellisella kilpailukyvyllä ja liikenneinfrastruktuurilla on yhteys toisiinsa, mutta minkälainen se on ja voidaanko sille asettaa tiettyä määritelmää? Voidaanko tätä yhteyttä edes yleistää millään tavalla vai onko käsitteiden välisiä yhteyksiä välttämätöntä tarkastella vertailemalla tietyn alueen liikenneyhteyksiä ja kilpailukykyä? Tässä tutkimuksessa keskitytään siihen, miten liikenneinfrastruktuurin nähdään yleisesti vaikuttavan alueelliseen kilpailukykyyn, eikä niinkään liikenneinfrastruktuurin luomaan saavutettavuuteen esimerkiksi matemaattisten analyysien avulla. Saavutettavuus tulee kuitenkin tutkimuksessa esille puhuttaessa uusien liikennehankkeiden luomasta nopeammasta matkustamisesta kaupunkien välillä.

Alueellisen kilpailukyvyn lisäksi tarkastelussa tulee esille varsinkin siihen vahvasti kytkeytyvä uusregionalistinen aluepolitiikka, joka näkyy myös liikenneinfrastruktuurihankkeissa. Tieteellinen pohja tutkimukselle perustuu kirjallisuuden lisäksi suurelta osin raportteihin ja selvityksiin liittyen hankkeiden tuomaan hyötyyn. Teoriaosuudessa liikenneinfrastruktuurin ja alueellisen kilpailukyvyn yhteyksiä tutkitaan pääasiassa yleisellä tasolla. Esimerkkitapauksena vertaillaan Helsingin ja Tampereen välille kaavailtua Suomirata -raideyhteyttä. Sekä selvitetään miksi liikenneinfrastruktuurihankkeet keskittyvät pääasiassa Etelä-Suomeen hyödyttämään kilpailukyvyllisesti varsinkin edellä mainittujen suurien kaupunkien jo ennestään vahvaa asemaa. Lisäksi selvitetään voidaanko liikenneinfrastruktuurihankkeiden maantieteellinen jakautuminen Suomessa yleistää? Entä voidaanko tietyn tyyppisten kaupunkialueiden painotus liikennehankkeissa mieltää Suomen valtion harjoittamana metropolipolitiikkana? Sekä perehdytään siihen, miten uusregionalismi ja metropolipolitiikka ilmenevät teoriassa ja käytännössä.

## 2. Keskeiset käsitteet

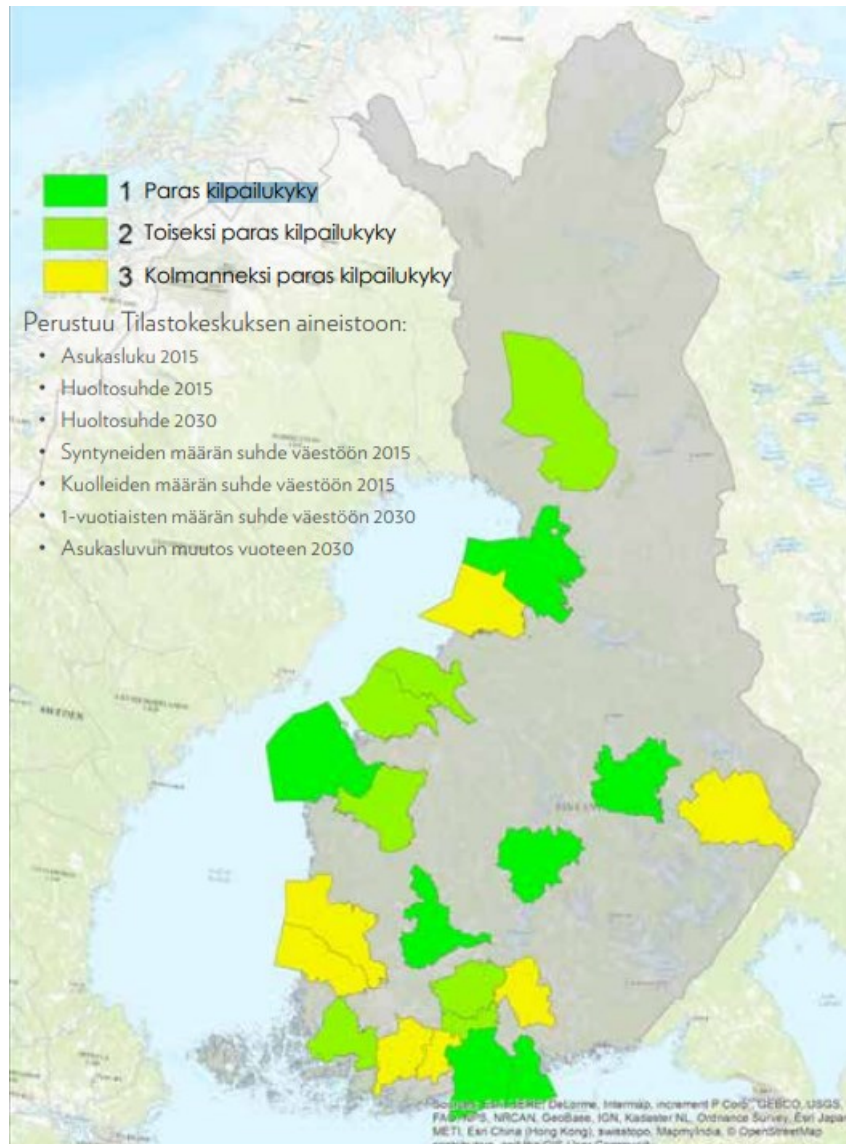
### 2.1 Alueellinen kilpailukyky

Tarkastelen alueellista kilpailukykyä enimmäkseen taloudelliselta kannalta. Käsite liittyy muutenkin kaikista vahvimmin taloudelliseen ajatteluun, vaikka myös inhimillisiä tekijöitä mietitään, joista kerron myös myöhemmin. Alueellisella kilpailukyvyllä pyritään selittämään taloudellisen kehityksen suhteelliset erot alueiden välillä ja perehtymään miten talouden kehitys vaikuttaa alueiden eroavaisuuteen myös tulevaisuudessa. Eritoten innovaatiot ja tietotaso liitetään vahvasti alueelliseen kilpailukykyyn. (Huggins 2014) Keskeisiä käsitteitä ovat myös työvoima, koulutus, investoinnit ja inhimillinen pääoma (Huovari, Kangasharju & Alanen 2001; Kiel, Smith & Ubbels 2014).

Alueelliseen kilpailukykyyn liittyy vahvasti alueen sisällä olevien yritysten tuottavuus sekä alueen liiketoimintaympäristön ominaisuudet (Berger 2011). Voidaankin pitää väistämättömänä, että alueita ja kaupunkeja verrataan taloudellisen tuloksen avulla. Liiallinen kaupunkien ja alueiden vertailu on kuitenkin vaarallista, jos aina etsitään vain alueellisen kilpailukykyyn kannalta voittajia ja häviä. (Kitson, Martin & Tyler 2004: 992) Alueiden menestyksen ei tulisi perustua kilpailuun pitkällä aikavälillä (Huovari ym. 2001, 4). Tällöin kilpailun negatiiviset tekijät nousevat lopulta esiin (Group of Lisbon staff 1995: 103). Siksi on tärkeää määrittää, puhutaanko kilpailusta vai kilpailukyvestä (Kitson ym. 2004). Kitson ym (2004) näkevät siis kilpailukykyyn hyödyllisenä ja katsovat ettei alueiden tulisi yrittää aina vain olla parempia muihin alueisiin verrattuna, vaan löytää omalle alueelle tyypilliset menestystekijät ja hyödyntää niitä. Liiallisen kilpailun negatiivisia puolia ovat esimerkiksi kotimaisten markkinoiden sivuuttaminen, kun globaaleihin markkinoihin keskitytään liikaa ja kansalaisjärjestöjen jättäminen huomiotta (Group of Lisbon staff 1995: 103). Näiden vaikutusten voidaan ajatella aiheuttavan negatiivisia mielipiteitä varsinkin kansalaisissa, mikä taas voi johtaa siihen, ettei poliittisiin elimiin enää luoteta.

Tietyn alueen talouden voidaan katsoa olevan eräänlainen välimuoto yrityksestä ja valtiosta, joka kilpailee muiden alueiden kanssa. Yritys on kilpailukykyinen, jos se luo voittoa toiminnallaan. Alueellinen kilpailukyky on kuitenkin paljon muuta ja siihen liitetään esimerkiksi ihmisten tehokas ja toimiva asuttaminen, kommunikaatio ja liikenne. (Cellini & Soci 2002). Alueelliseen kilpailukykyyn liittyykin paljon sosiaalista ja inhimillistä pääomaa,

jota on usein vaikea mitata, koska käsitteille ei voi helposti määrittää arvoa. Alueiden voidaankin ajatella olevan pysyvämpiä verrattuna yrityksiin. Alueiden instituutiot ovatkin aina jatkuvassa muutoksessa (Zimmerbauer ja Paasi 2017). Toisin kuin huonon kilpailukyvyn omaava yritys, niin alue ei voi vain lopettaa toimintaansa (Kitson ym. 2004: 992).



Kuva 1. Suomen kilpailukykyisimmät alueet vuoteen 2030 mennessä. Kilpailukykykymittarin indikaattoreina asukasluku 2015, Huoltosuhde 2015, syntyneiden määrän suhde väestöön 2015, kuolleiden määrän suhde väestöön 2015, 1-vuotiaiden määrän suhde väestöön 2030 ja asukasluvun muutos vuoteen 2030. (Kuva WSP Finland Oy 2017. Lähteenä: Tilastokeskus, Eero Laesterä ja Perlacon Oy)

Alueellisen kilpailukyvyyn tarkastelemiseksi on luotu kilpailukykykymittareita, joiden pohjalta voidaan tehdä päätöksiä siitä, miksi alue on tai ei ole kilpailukyvyllisesti menestynyt. Kuvan (1) kilpailukykykymittari perustuu indikaattoreihin, joiden mittaaminen on helppoa, koska indikaattorit ovat jo itsessään lukuja. Monien muiden tekijöiden varsinkin sosiaalisten sekä inhimillisen pääoman mittaaminen on paljon vaikeampaa. Siksi kilpailukykykymittareiden luominen on hankalaa, jos halutaan vertailla alueita monipuolisesti (Valtioneuvosto 2020: 2-3). Kyseinen mittari on kuitenkin sopiva tähän tutkimukseen, koska kuvassa (1) näkyvät kilpailukyvyiltään vahvat alueet painottuvat pitkälti suurien kaupunkien ympärille, mikä taas on olennainen osa myöhemmin tässä tutkimuksessa tarkasteltavaa uusregionalismia (kohta 2.3) ja siihen liittyvää metropolipolitiikkaa (kohta 2.4). Kuvan (1) kilpailukykykymittari ottaa kuitenkin huomioon vain väestöllisiä tekijöitä, eikä esimerkiksi bruttokansantuotetta tai muitakaan yritystoimintaan suoraan liitettäviä tekijöitä. Väestöllisten tekijöiden osalta kyseinen kilpailukykykymittari on varsin monipuolinen. Suurissa kaupungeissa ja niitä ympäröivillä alueilla on keskimäärin kaikista parhain huoltosuhte eli vähiten alle 15-vuotiaita ja vähiten yli 65-vuotiaita sataa työkäistä kohti (Tilastokeskus 2022). Huoltosuhteen voidaan siis päätellä ilmaisevan jo itsessäänkin alueellista kilpailukykyä merkittävästi Suomessa, koska kuvan (1) kilpailukyvyllisesti vahvat alueet painottuvat pääasiassa Suomen mittakaavassa suurien kaupunkien yhteyteen.

## 2.2 Liikenneinfrastruktuuri ja Suomen liikennejärjestelmä

Liikenneinfrastruktuurilla tarkoitetaan ajoneuvojen liikkumista varten luotuja toimintoja ja järjestelmää, joka on usein tuotettu julkisella rahalla (Eionet). Tässä työssä keskitytään kuitenkin enimmäkseen liikenneinfrastruktuuriin raideverkoston osalta, koska esimerkkitapauksessa tullaan käsittelemään raideverkostoa. Liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kaikkea liikennettä ja siihen liittyvää kokonaisuutta, joka mahdollistaa henkilö- ja tavaraliikenteen (Traficom 2022). Sen voidaan katsoa olevan eräänlainen kaiken sisältävä termi kaikelle mistä liikenne muodostuu. Liikenneinfrastruktuuri on siis osa liikennejärjestelmää (Liikennevirasto 2018). Liikennejärjestelmään kuuluu myös liikenteen hallinta, liikenteen sääntely, liikenteen tieto, liikennevälineet ja itse liikenne, joka jaetaan tavara-, henkilö- ja tietoliikenteeseen (Liikennevirasto 2018). Liikennejärjestelmä ja liikenneinfrastruktuuri voivat siis vaikuttaa hyvin samankaltaisilta käsitteiltä.

Liikenneinfrastruktuuri on kuitenkin tässä tutkimuksessa parempi termi tarkastelun kohteeksi, koska se sopii kuvaamaan varsinkin liikenteeseen liittyviä rakennushankkeita, joita tullaan tarkastelemaan ja joiden maantieteelliseen jakautumiseen Suomessa perehdytään myöhemmin. Liikenneinfrastruktuuriin liitetyt termit vaihtelevat hieman lähteestä riippuen, mutta tarkoittavat kuitenkin usein samaa. Käsitteiden vaihtelevan käytön takia käsitän myös esimerkiksi liikennehankkeet osaksi liikenneinfrastruktuurihankkeita. Suomen liikenneinfrastruktuurin kehitys lähti tosissaan liikkeelle 1950-luvulla, jolloin varsinkin huonoa tieverkostoa alettiin parantaa ja siitä lähtien myös raideverkostoa on perusparannettu ja modernisoitu määrävälein. Liikenneverkkoja parantamalla Suomen teollisuus on kasvanut, sekä elinkeinoelämän ja työmarkkinoiden toimivuus on mahdollistettu. (WSP Finland Oy 2017). Vainio ja Nippala (2017) painottavatkin liikenneinfrastruktuurin palvelevan elinkeinoelämää ja työssäkäyntiä, sekä lisäksi asumista ja vapaa-aikaa.

### 2.3 Uusregionalismi

Uusregionalismilla tarkoitetaan tärkeimpien kaupunkikeskusten olevan keskeisiä taloudellisessa kasvussa ja sitä voidaan pitää yhtenä kilpailukykyajattelun suuntauksista (Paasi 2017: 1). Harrison (2007) kertoo uusregionalismin käsittävän, että vaikka tietyt prosessit ovat yhä vähemmän kiinni tietyssä alueessa, niin yhä enemmän prosesseja keskittyy kuitenkin kaupunkeihin. Myös Filipovitch (2019) kertoo etteivät kaupunkien territoriaaliset rajat enää määritä aluetta. Filipovitch (2019) myös painottaa, että vallankäyttö on jatkuvassa määrin yhä enemmän hajaantunutta. Tarkkojen territoriaalisten rajojen etsimisen ajan, koetaan olevan ohi (Moisio & Paasi 2013). Syitä kaupunkialueiden vahvistumisen takana käsitellään kuitenkin tarkemmin kappaleessa (2.4), joka käsittelee metropolipolitiikkaa. Uusregionalismi on Hettnen (2003, 23) mukaan kehittynyt globalisaation rinnalla ja sen ollen paljon monimutkaisempi verrattuna vanhaan regionalismiin, jossa päätäntävalta keskittyy valtiolle. Uusregionalismi on myös Hettnen (2003, 23) mukaan vapaaehtoisuuteen perustuvaa ja hän saa uusregionalismin kuulostamaan hyvin liberaalilta verrattuna vanhaan regionalismiin, esimerkiksi yhdistämällä vanhaa regionalismia kylmän sodan aikaiseen maailmaan. Ethier (1998) painottaakin uuden regionalismin suosion kasvaneen, kun vähemmän kehittyneet maat saivat päästää irti tiukoista säädöksistä koskien kaupantekoa. Ethierin (1998) ajattelu voidaankin liittää suoraa Kylmän sodan loppumiseen, kun kommunismi alkoi menettää otettaan.



Moisio ja Paasi (2013) kirjoittavat yli parikymmentä vuotta Kylmän sodan loppumisen jälkeen, että jo ensimmäiset uusregionalismin tutkijat painottivat vahvojen kaupunkiyksiköiden tärkeyttä. Erityisesti tutkimuksissa, joissa Moisio on mukana, painotetaan kapitalismin ja markkinoiden yhteyttä uusregionalismiin, mitä hän kuvailee varsinkin uusliberalismi käsitteellä, sekä määrittää uusregionalistisen ajattelutavan näkyneen geopolitiikassa viimeisten vuosikymmenien aikana vahvasti (Ahlqvist & Moisio 2013; Moisio & Paasi 2013; Moisio 2018). Vaikkakin uusliberalismi liitetään vahvasti uusregionalismiin, niin käsitteenä esimerkiksi Thorsen ja Lie (2006); Venugopal (2015) ja Ferguson (2010) kertovat uusliberalismin saaneen epäselvän maineen. Täten tässä tutkimuksessa uusliberalismi ajatellaan osana uusregionalismia. On tosin hyvä muistaa, että uusliberalismi on käsitteenä uusregionalismia vanhempi. Uusliberalismi on alun perin liitetty Toista Maailmansotaa edeltävään aikaan, mutta Kylmän sodan loppuvaiheilla se alkoi saada kuitenkin uudelleen enemmän huomiota (Transnational Institute).

Uusregionalismin voidaan nähdä ilmentyvän varsinkin kahdella tavalla, jotka ovat ylhäältä alaspäin suuntautuva (top down) ja alhaalta ylöspäin suuntautuva (bottom up) (Padoan 2001; De Frantz 2008; Crescenzi & Rodríguez-Pose 2011) Ylhäältä alaspäin suuntautuva uusregionalismi tarkoittaa valtion ja siihen liittyvien ylemmän tahon instituutioiden luomaa päätöksentekoa (Padoan 2001; Crescenzi & Rodríguez-Pose 2011). Alhaalta ylöspäin suuntautuva uusregionalismi taas on enemmän paikallinen ja paikallisten yhteisöjen tuottama tapa tehdä päätöksiä (Padoan 2001; Crescenzi & Rodríguez-Pose 2011; Moisio & Rossi 2020) Näin ollen alhaalta ylöspäin suuntautuvan päätöksenteon voidaan katsoa olevan kaikista kauimpana jäykästä valtiojohtoisesta kylmän sodan aikaisesta vanhasta regionalismista. Padoan (2001: 251) kertoo ylhäältä alaspäin -tavan syntyneen korjaamaan tuotteiden liikakysyntää, mikä taas liitetään kylmänsodan jäykkiin valtiojohtoisiiin kommunistisiin järjestelmiin. Padoanin (2001: 251) mukaan varsinkin Kylmän sodan loputtua alettiin perustamaan kansainvälisiä ”kerhoja” joiden avulla tuotteiden liikkuvuutta maiden välillä saatiin parannettua ja lopulta halu liittyä kerhoon on johtanut dominoefektiin, jolloin jäykät hegemoniset järjestelmät ovat hajonneet toistensa perään, jotta lupa kerhoon liittymiseen on saatu.

Alhaalta ylöspäin suuntautuva uusregionalismi taas on tärkeää, jotta kerhojen välinen yhteistyö paranisi. Tällöin muutoksen täytyy lähteä alhaalta ja valtioiden sopeutua, jotta kerhot toimisivat paremmin. (Padoan 2001) Padoan (2001) siis käytännössä kertoo, että kerhojen kestävä olemassaolo vaatii myös tukea alhaalta eli paikallisten yhteisöjen eli kansan tukea. Kerhojen olemassaolo vaatii siis päätöksentekoa sekä ylhäältä alaspäin, että alhaalta ylöspäin, jos Padoanin (2001) keskeisen ajatuksen määrittää. Padoan (2001) esittelee Euroopan Unionin

olevan tällainen kerho. Euroopan Unionin yksi tärkeimmistä tavoitteista onkin parantaa tuotteiden ja ihmisten liikkuvuutta maiden välillä (Euroopan unioni). Mikä taas vahvasta Padoanin (2001) olevan samaa mieltä kaikkien tässä edellä mainituiden uusregionalismista edellä tässä kappaleessa kertovien tutkijoiden kanssa siitä, että uusregionalismi on vahvasti yhteydessä vapaaseen markkinatalouteen. Talous ja alueet kohtaavat yhä enemmän ja nopeammin muutoksia, joten ylhäältä alas ja alhaalta ylös ajattelutavat eivät nekään ole pysyviä. Varsinkin alhaalta ylös ajattelutapa on alkanut saavuttaa enemmän suosiota. (Crescenz & Rodríguez-Pose 2011) Crescenz ja Rodríguez-Pose (2011) painottavat kuitenkin Padoanin (2001) tapaan ylhäältä alas ja alhaalta ylös teorioiden välistä yhteyttä. Uusregionalismin voi ajatella olevan vielä enemmän kaupunkikeskuksia painottava käsite, kun sitä vertaa Paasin (1991) määritelmään uudesta aluemaantieteestä, jolla Paasi (1991) painotti nopeasti kiteytettynä kaikenlaista uutta ja ei niin jäykkää ja eikä myöskään yleistävää verrattuna perinteisen aluemaantieteen tutkimukseen. Perinteisessä aluemaantieteessä alueellisten prosessien yleistäminen oli Paasin (1991: 295) mukaan tyypillistä. Perinteisen aluemaantieteen voidaan taas ajatella olevan vanhaan regionalismiin verrattavissa oleva käsite.

## 2.4 Metropolipolitiikka

Metropolipolitiikka kuvaa nimensä mukaisesti kaupunkien ja niiden ympärillä olevan alueen poliittisen merkityksen vahvistumista. Uusregionalismin seurauksena myös metropolipolitiikasta on tullut yhä ajankohtaisempaa (Luukkonen ja Sirviö 2019). Tässä kappaleessa perehdytään tarkemmin syihin metropolialueiden ja vahvojen kaupunkikeskusten vahvistumisen takana. Metropolialueet omaavat vahvan taloudellisen kilpailukyvyn ja nykyään varsinkin teknologisten innovaatioiden kannalta menestyneet kaupunkialueet ovat kasvaneet metropoleiksi (Moisio & Rossi 2020). Moisio ja Rossi (2020) sekä Luukkonen ja Sirviö (2019) määrittävätkin metropolialueiden tekevän kapitalismista urbaania ja yhteistyön olevan tärkeää urbaaneissa yhteisöissä. Kapitalismin keskittymisen urbaaneille alueille, voidaan taas ajatella olevan yhtä lailla keskeinen ajattelutapa koskien uusregionalismia.

Metropolipolitiikka perustuukin paljolti tapaan tehdä päätöksiä alhaalta ylöspäin, koska yhteisöt ovat tärkeässä asemassa. Moisio ja Rossi (2020: 5) kertovatkin alhaalta ylöspäin päätöksentekotavan ilmentyvän varsinkin start up politiikassa, jolla tarkoitetaan alhaalta yhteisöistä, lähtöisin olevaa päätöksentekoa mikä perustuu varsinkin innovaatioille ja on kerännyt suosiota 2010-luvulla laman jälkeisinä vuosina, kun poliittiselle johdolle keskittyneeseen päätöksentekoon ei oltu enää tyytyväisiä. Moisio ja Rossi (2020) kuitenkin

painottavat, että start up politiikalla ei tarkoiteta kuitenkaan täysin ylempien ja perinteisten hallinnollisten elimien sivuuttamista. Moisio ja Rossi (2020) esimerkiksi kertovat start up politiikan ottavan myös huomioon laajemman kansallisen hyvinvoinnin, jolloin valtion ylläpitämiä järjestelmät eli esimerkiksi koulutus on hyödyksi.

Kaupunkiregionalismi (city regionalism) tulee vahvasti esille puhuttaessa metropolipolitiikasta. Kaupunkiregionalismilla kuvataan kaupunkien uudenlaista järjestäytymistä ja vallan uudelleen jakautumista, jonka mukaan kaupunkitilat ovat kilpailun kannalta erittäin merkityksellisiä (Luukkonen & Sirviö 2019; Waite & Bristow 2019). Kaupunkiregionalismin kerrotaan olevan nykyään hyvin merkittävä tapa ymmärtää kaupunkitilan uudelleen järjestäytymistä (Ward & Jonas 2004; Moisio & Jonas 2018: 1; Luukkonen & Sirviö 2019; Waite & Bristow 2019). Varsinkin Luukkonen ja Sirviö (2019) painottavat kaupunkien sisällä tapahtuvaa depolitisaatiota (depoliticization), jolla tarkoitetaan uudenlaista tapaa harjoittaa alhaalta ylöspäin tapahtuvaa päätöksentekoa, joka ei ole kosketuksissa poliittisiin elimiin, vaan asioista päättävät pikemminkin yhteisöt ja valtion organisaatioiden ulkopuolelle sijoittuvat järjestöt (Belda-Miquel, Peris Blanes & Frediani 2016: 335; Luukkonen & Sirviö 2019) Depolitisaatio on siis erinomainen esimerkki alhaalta ylöspäin tapahtuvasta päätöksenteosta. Urbaani depolitisaatio on syntynyt tyypillisesti kaupunkilaisten tyytymättömyydestä perinteisten poliittisten elimien päätöksentekoon, mutta sillä ei tavoitella politiikan täyttä uudelleenasettelua, vaan pikemminkin sosiaalisten tekijöiden parempaa huomioon ottamista (Belda-Miquel ym. 2016). Esimerkiksi Helsingin Suvilahteen rakenteilla olevan tapahtumapaikan (Helsingin sanomat 2023) vastustaminen on esimerkki urbaanista depolitisaatiosta, koska kansalaiset eivät ole tyytyväisiä Helsingin kaupungin päätöksentekoon, koska he kokevat, että heitä ei kuunnella, kun tapahtumapaikka tuhoaisi tärkeän varsinkin alakulttuureiden suosiman alueen.

Ward ja Jonas (2004) eivät kuitenkaan yhdy mukaan muiden tutkijoiden kaupunkiregionalismin tärkeyden jatkuvaan painottamiseen. Ward ja Jonas (2004) kritisoivat kaupunkiregionalismin unohtavan muut alueet, jotka ovat oleellinen osa kaupunkien pärjäämisessä. Heidän mielestään tutkimus liittyen kaupunkiregionalismiin on liian positiivista ja ongelmallisista jos mahdollisiin ongelmiin ei kiinnitetä huomiota. Luukkonen ja Sirviö (2019: 17) taas painottavat kaupunkiregionalismin olevan hyödyksi myös kansalliselle ja alueelliselle taloudelle. Wardin ja Jonaksen (2004) kritiikin voidaan katsoa olevan aiheellista, koska uusregionalismista, metropolipolitiikasta ja kaupunkiregionalismista kertova kirjallisuus on pääosaksi tässä tutkimuksessa käytettyjen lähteiden perusteella reilusti useammin positiivista kuin negatiivista. Ward ja Jonas (2004) kritisoivat myös teoriaa siitä, että nykyään

metropolialueet ovat korvaamassa valtion, kun puhutaan globaalien ongelmien ratkaisemisesta.

Barberin (2013) mukaan kaupunkialueiden odotetaan nykyään olevan keskeinen tekijä, kun ratkaistaan globaaleja ongelmia. Moisio ja Jonas (2018: 2) painottavat kuitenkin, ettei kaupunkialueiden tulisi ajatella olevan ainoa ratkaisu, vaan he yhtyvät Warding ja Jonaksen (2004) ajatukseen, jonka mukaan myös kaupunkien ulkopuolella sijaitsevat alueet tulee ottaa huomioon. Moisio ja Jonas (2018) tosin myös painottavat Hallin (2009) teoriaa siitä, että kaupunkialueet ovat alkaneet levittyä 1900-luvun lopulta alkaen yhä enemmän kohti syrjäisiä alueita. Hallin (2009) teorian ei kuitenkaan tule olla tapa perustella merkittävien kaupunkien jatkuvaa kasvua. Kun tietty alue liitetään suurkaupunkiin, niin vaikutus saattaa olla hyvinkin negatiivinen, jos kyseisen alue menettää instituutiona merkitystä ja esimerkiksi peruspalvelut korvataan kauempana sijaitsevilla.

### **3. Liikenneinfrastruktuurin vaikutukset alueelliseen kilpailukykyyn**

Kilpailukyky ja siihen liittyvät tekijät ovat jatkuvasti keskustelun aiheena, mutta liikenne ja liikenneinfrastruktuuri kilpailukykyyn vaikuttavina tekijöinä ovat saaneet luvattoman vähän huomiota (WSP Finland Oy 2017). Valtioneuvoston (2012) mukaan Suomen liikennesektorin tulisi tukea enemmän, sen alueelliseen kilpailukykyyn vaikuttavia tekijöitä. Niin kuin kilpailukykyyn määrittelyssä myös aiemmin todettiin, niin alueiden kerrotaankin kilpailevan varsinkin työvoimalla, koulutuksella, investoinneilla ja inhimillisellä pääomalla (Huovari, Kangasharju & Alanen 2001; Kiel, Smith & Ubbels 2014). Samaa koskee kuitenkin myös investointeja liikenneinfrastruktuuriin. Onkin tärkeää tarkastella liikennealan suhdetta taloudelliseen kasvuun ja kilpailukykyyn. Kilpailukyky voidaan myös nähdä liikennealan ja talouden tuloksena. Vaikka kilpailukykyyn ja liikenneinvestointien välinen suhde on olemassa, se ei kuitenkaan ole selvä ja yleistettävää johtopäätöksiä on vaikea tehdä. (Kiel ym. 2014)

Honkatukia & Antikainen (2004) taas toteavat liikennehankkeiden vaikuttavan kansantalouteen välittömästi lisäämällä työllisyyttä, mutta rakennusvaiheen jälkeen hankkeiden työllistävä vaikutus ei ole merkittävä. Liikenneinvestointihankkeiden kansantaloudelliset merkitykset tulevat näkyviin vasta pitkällä aikavälillä. Suurimmissa liikennehankkeissa hyödyt jakaantuvat kolmelle vuosikymmenelle ja kustannukset osuvat enimmäkseen hankkeiden alkuvuosille. (Honkatukia & Antikainen 2004) Vainio ja Nippala (2017) huomauttavatkin liikenneinfrastruktuurin rakentamisen kestävänsä kauan ja sen olevan hyvin kallista, siksi liikenneinfrastruktuurin rakentamisen tavoitteita tulee miettiä tarkkaan. Täten voidaankin

päätellä, että hankkeiden hyötyjen tarkasteleminen pitkäaikaisesta näkökulmasta on erittäin tärkeää.

Yksittäiset liikenneinfrastruktuurihankkeet eivät vaikuta merkittävästi talouskasvuun, mutta eri liikenneinfrastruktuurihankkeiden yhteisvaikutukset luovat kasvua, kunhan investoinneilla on tarpeeksi verotuspohjaista rahoitusta. Tulos saatiin vertailemalla liikenneinfrastruktuurihankkeita EU:ssa (Afrac, Aquilina & Conti ym. 2006). Liikenneinfrastruktuurihankkeiden todettiin tietyissä tapauksissa hyödyttävän varsinkin naapuroivien alueiden talouskasvua heijastusvaikutusten (spillover) takia (Boarnet 1998; Afrac ym. 2006). Boarnet (1998) kuitenkin painottaa, että heijastusvaikutukset voivat, myös olla negatiivisia toisille alueille ja suuremman alueen yhteenlasketuissa heijastusvaikutuksissa, ne saattavat aiheuttaa kokonaisuudessaan jopa enemmän tappiota. Heijastusvaikutuksella tarkoitetaan hankkeen tuomia hyötyjä, jotka niin sanotusti heijastuvat hankkeen suorista vaikutuksista esimerkiksi, kun nopeammat liikenneyhteydet houkuttelevat alueelle uusia yrityksiä (JICA 2021). Heijastusvaikutusten tuoma hyöty on aina täysin riippuvainen tutkittavasta alueesta (Boarnet 1998; Yu, De Jong & Storm ym. 2013).

Kuten on jo tullut ilmi alueet kilpailevat myös inhimillisellä pääomalla. Liikennehanke voi olla esimerkiksi kuitenkin inhimillisesti kannattava, jos sen avulla tietyn alueiden asukkaiden saavutettavuus lisääntyy. Yhteysvaikutusten arvioinnissa ongelmana onkin, että useat negatiiviset vaikutukset voivat kumota yhden tai muutaman positiivisen vaikutuksen. WSP Finland Oy (2017) painottaa myös sujuvien yhteyksien tärkeyttä tiettyjen kulttuurihistoriallisesti tärkeiden syrjäseutujen osalta,

#### 4. Esimerkkitapauksena Suomirata -hanke

Suomirata –hanke on Helsingin ja Tampereen välille suunnitteilla oleva ratahanke, joka mahdollistaisi noin tunnin junamatkan kaupunkien välille. Hanke on vielä esiselvitysvaiheessa eli toteutuminen on vielä hyvin epävarmaa (Valtioneuvosto 2023). Helsingin ja Tampereen välinen raideväli on hyvin merkityksellinen ja siksi kyseiselle välille onkin suunnitteilla suuria liikenneinfrastruktuurisia parannushankkeita. Nykyisin matka aika Helsingin keskustan ja Tampereen välillä on noin 1,5 tuntia. Suomirata –hankkeesta vastaa Suomi-rata OY, jonka enemmistöomistajana on Suomen valtio ja toisena merkittävänä omistajana Finavia eli Suomen lentoasemista vastaava valtio-omisteinen yhtiö. Lisäksi osakkaina on useita kuntia ja kaupunkeja. (Väylävirasto 2022) Suomirata –hankkeen kustannusarviot pyörivät karkeasti ottaen 1.5- ja 3 miljardin välillä toteutustavasta riippuen, mutta arviot ovat vielä hyvin epävarmoja (Valtiovarainministeriö 2023: 16).

Suomi-rata Oy tarkasteli esiselvityksessään 30.9.2022 kahta vaihtoehtoa Suomiradan toteuttamiseksi, joihin molempiin kuuluisi nopeampi yhteys Helsingin keskustan ja Helsinki-Vantaan Lentokentän välille (Valtioneuvosto 2023). Vaihtoehdot esiselvityksessä olivat suurnopeusrata Helsingin keskustasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Tampereelle ja toinen vaihtoehto oli lisä- ja oikaisuraiteiden rakentaminen Helsingin ja Tampereen nykyisen pääradan yhteyteen. Suomi-rata Oy:n vertailun tuloksena suurnopeusrata tuottaisi suuremman yhteiskunnallisen hyödyn. (Suomirata 2022) Suomi-rata Oy päätti kuitenkin vielä täydentää esiselvitystä ja täydennyksen odotetaan valmistuvan viimeistään kesäksi 2023 (Valtioneuvosto 2023). Täydennys ei ole vielä valmistunut 27.4.2023 mennessä.

#### 4.1 Suomirata –hankkeen vaikutukset alueelliseen kilpailukykyyn

Liikenneinfrastruktuurihankkeet hyödyttävät toimialoista rakennusvaiheen jälkeen työllisyyden lisääjinä eniten teollisuutta, maa- ja metsätaloutta sekä rakennusalaan. Suurimman hyödyn kokee kuitenkin rautatieliikenne, jolloin sen työllisyyttä lisäävä vaikutus voi olla enimmillään yhden prosentin luokkaa. (Honkatukia & Antikainen 2004) Kuten jo aiemmin kävi ilmi, niin alueiden onkin todettu kilpailevan esimerkiksi työvoimalla ja investoinneilla (Kiel, Smith & Ubbels 2014). Suomirata olisi erittäin suuri investointi ja se aikaansaisi myös paljon työtä varsinkin rakennusvaiheessa.

Suomirata -hankkeen perustellaan tuovan suuren yhteiskunnallisen hyödyn esimerkiksi kasvattamalla Helsingin ja Tampereen työssäkäyntialuetta (Sitowise; Suomirata; WSP Finland Oy 2017). Ihmisten siis oletetaan alkavan matkustaa pidempiä työmatkoja, kun työmatka-aika vähenee. Työssäkäyntialueeseen katsotaan kuuluvaksi kunnat, joiden työvoimasta vähintään 10% käy töissä työssäkäyntialueen keskuksessa (Heikkilä ja Korkainen 2004). Uusregionalisminen ajattelu tukee kaupunkien merkityksen kasvua territoriaalisista rajoista riippumatta (Harrison 2007), mutta kotien etätoimistoista tehtävä työ taas on esimerkki prosessista, joka ei välttämättä ole tiettyyn paikkaan keskittynyttä (Busbach 1996). Ihmisten työ voi siis keskittyä kotien etätoimistoilta useaan eri kaupunkiin, vaikka työntekijä itse tekisi työtään hyvin vaikeasti saavutettavissa olevassa paikassa. Nykyään etätöiden määrä on kasvamassa jatkuvasti (Metsäranta, Aro & Blomqvist, ym. 2021; Keyriläinen 2021), joten onko työssäkäyntialueiden kasvattaminen siis edes välttämätöntä?

Helsingin metropolialueen työssäkäyntialue ulottuu lähes koko Uudenmaan alueelle, Riihimäelle ja Lahteen asti päivittäisissä työmatkoissa. Raideverkon tiheydestä ja bussiyhteyksistä riippuen Helsingin viikoittainen työssäkäyntialue ulottuu, jopa Turkuun, Tampereelle, Kouvolaan ja Kotkaan. (Airikkala, Castrén & Helminen ym. 2022: 56) Helsingin metropolialue ulottuu siis välillisesti, jopa hyvin kauas Pääkaupunkiseudun ulkopuolelle. Suomirata –hankkeen lyhentäessä Helsingin ja Tampereen välistä matkaa voidaan kaupunkien nähdä sulautuvan entistä enemmän yhteen. Airikkala ym. (2022: 61) kuitenkin kertovat, että työssäkäyntialueiden kasvun on yleisesti arvioitu hidastuvan tai jopa pysähtyvän, vaikka ne ovat parin viimeisen vuosikymmenen aikana kaksinkertaistuneet. Airikkalan ym. (2022) mukaan kasvua saattaa kuitenkin tapahtua kasvukeskusten ja nopeiden raideyhteyksien alueelle. Suomirata Oy:n, Sitowisen ja WSP Finland Oy:n painotus Suomiradan hyödyistä työssäkäyntialueiden kannalta on siis täysin aiheellinen.

Työssäkäyntialueet jaetaan tyypillisesti neljään ryhmään kuntien välisen nettomuuton ja luonnollisen väestönkehityksen perusteella. Ryhmillä auttavat ennustamaan alueen tulevaa kehitystä. (Heikkilä & Korkainen 2004: 41). Kuntien välisellä nettomuutolla tarkoitetaan tulomuuton ja lähtömuuton erotusta kuntien välisessä muutossa (Tilastokeskus: käsitteet ja määritelmät). Syntyvyys taas tarkoittaa kuinka paljon lapsia on syntynyt vuodessa tuhatta asukasta kohden (The world bank).

Työssäkäyntialueiden luokitteluryhmät ovat:

1. Syntyvyyden enemmisyys ja positiivinen nettomuutto.
2. syntyvyyden enemmisyys ja negatiivinen nettomuutto,
3. Syntyvyyden vähemmisyys ja positiivinen nettomuutto, Tampere kuului vuonna 2022 tähän ryhmään, mutta väkiluku lisääntyi kuitenkin ennätyksellisesti 4837 asukkaalla (Tampere.fi) Kaikista Heikkilän ja Korkaisen (2004) mukaan tärkein tekijä alueiden tulevaisuuden kehityksen ennustamisessa on väestönkasvu. Myös Helsinki kuului vuonna 2022 tähän ryhmään. Syntyvyyden ollessa kuitenkin ennätysalhainen (Hel.fi/kaupunkitieto 2023). Helsingin positiivinen nettomuutto ulkomailta piti kuitenkin väestön kasvussa (Hel.fi/toimintaympäristö).
4. Syntyvyyden vähemmisyys ja negatiivinen nettomuutto. Tyypillisesti huonoin tulevaisuus kun katsotaan väestönkehitystä. Vuonna 2001 jopa 67% alueista kuului tähän ryhmään, eritoten työssäkäyntialueet Itä- ja Pohjois-Suomessa. (Heikkilä & Korkainen 2004).





Kuva 2. Merkittävät tekijät kaupunkien välisessä liikenteessä (Kuva: WSP Finland Oy 2017)

Suomirata mahdollistaisi paremman kuvassa (2) näkyvän kysyntäohjautuvan liikenteen lisäämällä raidekapasiteettia, jolloin Helsingin ja Tampereen välillä pystyisi toimimaan enemmän junayhteyksiä samaan aikaan. Raidekapasiteetin lisääminen on hyödyllistä varsinkin ruuhka-aipeiden aikana. Last mile -käsitteellä tarkoitetaan lähinnä rahtiliikenteen viimeistä etappia, joka on kaikista tehottomin (Bosona 2020). Eli käytännössä viimeistä toimitusketjua kuluttajalle. Last mile -liikenne on kasvanut jatkuvasti viime vuosina nettikauppojen ohella (Bosona 2020). Suomiradan on kuitenkin hankala ajatella parantavan last mile -liikennettä, koska raideyhteydet eivät ole osa last mile -ketjua. Muut kuvan tekijät ovat tulleet tai tulevat vielä tässä tutkimuksessa esille.

Suomi-rata Oy:n omat selvitykset hankkeen hyödyistä ovat hyvin positiivisia. Valtiovarainministeriö selvityksen (24.1.2023) mukaan mikään suuri rathanke Suomessa ei kuitenkaan olisi kannattava hyötyjä ja kustannuksia suhteuttaessa (Valtiovarainministeriö 2023). Valtiovarainministeriön (2023: 36) mukaan *“Laskelmassa otetaan hankkeen investointikustannusten lisäksi huomioon hankkeen vaikutukset mm. matka-aikoihin ja edelleen*

*matkustajien ja liikennöitsijöiden hyötyihin, onnettomuuksiin, päästöihin, ajoneuvojen käyttökustannuksiin, ylläpitokustannuksiin sekä julkistalouden veroihin ja maksuihin.*”. Näiden tekijöiden avulla saadaan laskettua hyöty-kustannus –luku jonka ollessa vähintään yksi hanke olisi kannattava, mutta kaikkien Suomen suurten ratahankeiden luku asettuu 0.5 alle (Valtiovarainministeriö 2023). Valtiovarainministeriö (2023) kuitenkin painottaa, että hanke on vasta esisuunnitteluvaiheessa, joten laskelmien tarkkuutta on vaikea arvioida. Valtiovarainministeriön (2023) arvioinnit perustuvat seuraavaan julkaisuun: (Lentoradan vaikutusten arviointi. *Uudenmaan liiton julkaisuja E 204 – 2018*).

Uudenlainen hankeyhtiömalli eli valtion toimesta luotu Suomi-rata Oy ei välttämättä sekään ole toimiva ratkaisu. Esimerkiksi liikenne- viestintäministeriön entinen kansliapäällikkö Juhani Korpela kritisoi Suomi-rata Oy:n epäuskottavaksi päättelemiään kannattavuusarvioita, kun Suomi-rata Oy keksi heti uusia positiivisia puolia hankkeelle sen jälkeen, kun hanke Valtiovarainministeriön toimesta todettiin kannattamattomaksi (Kauppalehti 2023). Suomirata –hankkeessa tarkastelussa tulee siis ottaa huomioon Suomi-rata Oy:n puolueellisuus ja koko hankeyhtiömallin valtarakenteiden mahdollinen ongelmallisuus. Hankeyhtiömalli on kuitenkin toiminut muissa liikenneinfrahankeissa Suomessa. Esimerkiksi Kirri-Tikkakoski välillä nelostien parannus valmistui 22 viikkoa etujassa ja pysyi budjetissa, vaikka sitä pidettiin yhtenä Suomen suurimmista tiehankeista (Welado). Hankeyhtiömallin ongelmallisuutta voidaan siis pitää täysin hankekohtaisena.

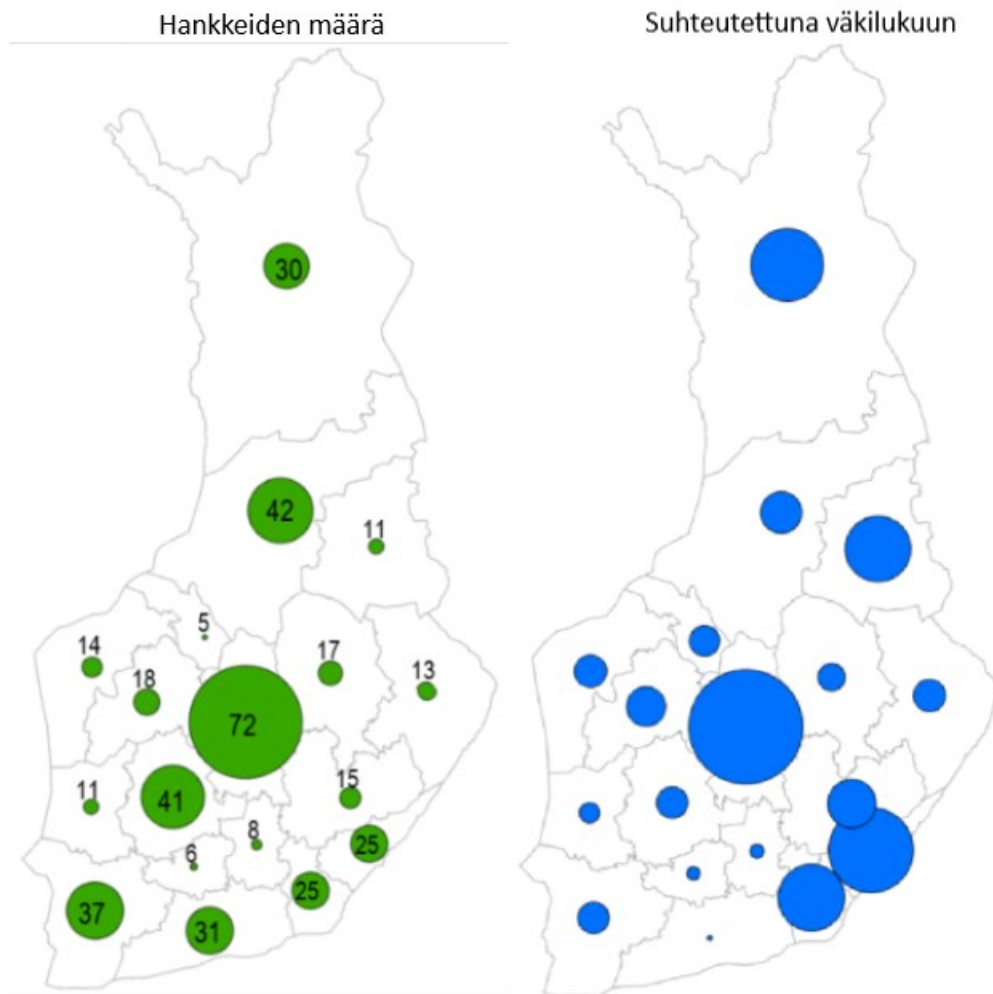
## 5. Liikenneinfrastruktuurihankkeiden keskittyminen suuriin kaupunkeihin Suomessa

Uusregionalismien aluepolitiikka lisääntyy jatkuvasti, kuten aiemmin määriteltiin. Tästä syystä myös liikenneinfrastruktuurihankkeet keskittyvät hyödyttämään suuria kaupunkeja, jotka sijaitsevat pääasiassa eteläisessä Suomessa. Varsinkin Helsingin ja Tampereen merkitys kaupunkeina kasvaa jatkuvasti. Kulkeehan yksi Suomen merkittävimmistä rautatieyhteyksistä Helsingistä Tampereen kautta Ouluun ja Helsingin ja Tampereen väli on Suomen ruuhkaisin henkilöliikenteen osalta. (WSP Finland Oy 2017). Myös Turun merkitys kaupunkina on kasvamassa ja Helsingin ja Tampereen kanssa se muodostaa eräänlaisen maantieteellisen kolmion kaupunkien välille. Rautateiden voidaan siis katsoa olevan merkittävä ilmentymä ylhäältä alas suuntautuvasta uusregionalismista Suomessa, koska Suomalaisia rautateitä ja niihin liittyviä hankkeita hallinnoi valtio-omisteinen Väylävirasto, joka vastaa julkisessa omistuksessa olevista liikenneväylistä (Väyläviraston tunnuslukuja).

Kuvaa (2) tarkasteltaessa tuleekin ilmi, että kaikkiin suuriin Suomalaisiin kaupunkeihin pääsee varsinkin etelä-pohjoinen akselilla matkattua helposti rautateitä pitkin. Suomirata –hankkeen ohella Suomessa on suunnitteluvaiheessa kaksi muutakin suurta hankeyhtiömuotoista rautatiehanketta, jotka ovat Turun tunnin juna ja sekä Itärata (Valtiovarainministeriö 2023). Valtiovarainministeriön (2023) mukaan Turun tunnin junan tavoitteena on nimensä mukaisesti nykyistä nopeampi tunnin kestävä raideyhteys Helsingin ja Turun välille. Itärata kuva (3) yhdistäisi Porvoon pääkaupunkiseutuun rautateitse sen kulkiessa Helsingistä Porvoon kautta Kouvolaan. Itärata mahdollistaisi nopeamman yhteyden Helsingistä Savon ja Karjalan radoille, jotka muokattaisiin sopiviksi 300 km/h kulkeville suurnopeusjunille, jotta matka aika Itäisen Suomen merkittäviin kaupunkeihin lyhenisi (Valtiovarainministeriö 2023). Turun tunnin junan ja Itäradan voidaan Suomiradan ohella päätellä kasvattavan Helsingin metropoli- ja työssäkäyntialuetta entisestään.

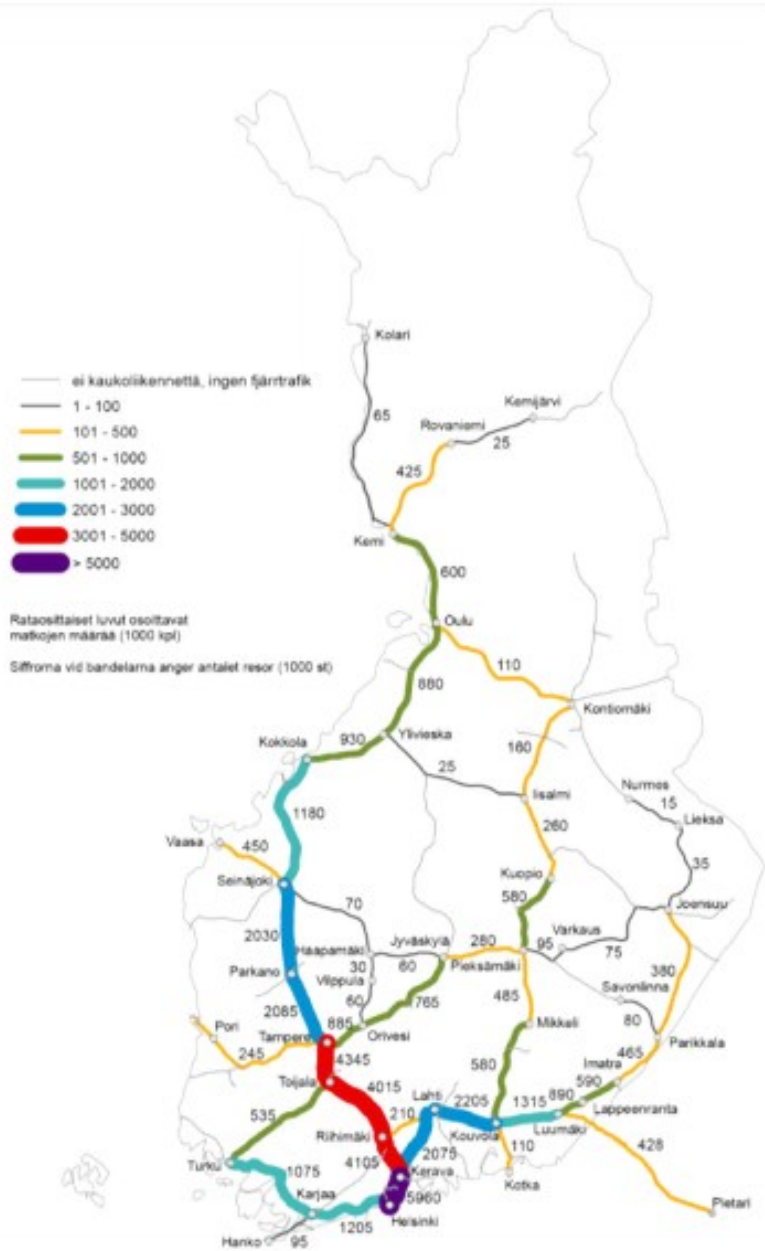


Kuva (3) Itärata (Kuva: Itärata.fi. Viitattu 17.5.2023)



Kuva 4. Käynnissä ja suunnitteilla olevien tie- ja raidehankkeiden määrä maakunnittain Suomessa vihreänä vasemmalla. Oikealla sinisellä liikenneinfrastruktuurihankkeiden määrä suhteutettuna väkilukuun. Kunkin kartan ympyrät ovat suoraa verrannollisia vain saman kartan kanssa. Suhdearvot oikeanpuolinmaisessa kartassa on saatu jakamalla maakunnan hankkeiden määrä maakunnan väkiluvulla. (Kuva: Sampo Muinonen 2023, ArcGIS Pro. Lähteet: Väylävirasto Hankehaku, viitattu 14.5.2023; Tilastokeskus 2022; Maanmittauslaitos 2023)

Kuvan (4) perusteella Keski-Suomen maakunnassa on selvästi eniten käynnissä ja suunnitteilla olevia tie- ja raidehankkeita sekä määrällisesti, että suhteutettua väkilukuun. Tähän on syynä useat tiehankkeet Jyväskylän seudulla (Väylävirasto Hankehaku). Kuvaa (1) tarkasteltaessa tulee ilmi, että Jyväskylä on kilpailukyvyllisesti yksi Suomen merkittävimmistä kunnista. Jyväskylän läpi kulkee esimerkiksi Valtatie 4, joka on merkittävä liikenneväylä Suomessa (Welado). Uudellamaalla taas liikennehankkeita on suhteellisesti vähiten suhteutettuna väkilukuun.



Kuva 5. Rautatieliikenteen matkustajat 2015 (Kuva: WSP Finland Oy 2017. Lähde: Liikennevirasto) Yksi yksikkö vastaa tuhatta matkustajaa. Helsingin ja Tampereen välillä matkusti vuonna 2015, siis hieman yli 4 miljoonaa rautatieliikenteen matkustajaa.

## 6. Pohdinta ja johtopäätökset

Liikenneinfrastruktuuri vaikuttaa alueelliseen kilpailukyyn hyödyllisesti varsinkin, jos liikenneinfrastruktuurin rakentaminen on ollut taloudellisesti kannattavaa. Vaikka rakentamien ei edes olisi kannattavaa voivat alueet kuitenkin hyötyä merkittävästi liikenneinfrastruktuurista esimerkiksi inhimillisten tekijöiden kautta. Ongelmana voidaankin yleisesti pitää kilpailukykykymittarien kuvaavan vain sellaisten tekijöiden hyödyllisyyden summaa, joille on helppo määrittää arvo ja useimmiten juuri rahallinen arvo. Alueellisen kilpailukyvyn ja liikenneinfrastruktuurin tutkimisen tulee perustua pitkälti käytäntöön, koska hyödyt ovat aluekohtaisia. Nykyinen kirjallisuus löytää usein samat tekijät käsitteiden väliltä, mutta tekijöiden takana olevat syyt jäävät usein hyvin yksipuolisiksi. Ehkä liikenneinfrastruktuurin ja alueellisen kilpailukyvyn tutkimuksessa ongelma onkin juuri, se että tuloksia on vaikea yleistää. Lisäksi liikenneinfrastruktuurin rakentamisvaiheen tuomat hyödyt ovat suuret varsinkin työllisyyden lisäämisen näkökulmasta, mutta tärkeimmät hyödyt osuvat kauas tulevaisuuteen, joten niiden arviot ovat virhealttiita. Liikenneinfrastruktuurin ja alueellisen kilpailukyvyn tutkiminen ainakin tukee Paasin (1991) väitettä siitä, että uusi aluemaantiede keskittyy enemmän yhteiskunnallisten järjestelmien tutkimiseen, verrattuna vanhan aluemaantieteen pyrkimykseen yleistää aluemaantieteen teorioita.

Liikennehankkeiden selvitysraportit kuulostavat usein liiankin positiivisilta elleivät ne ole valtion toimesta tuotettuja. Valtion ohjaamalla uusregionalistisella ylhäältä alas politiikalla voidaan siis saada parempia selvityksiä aikaan, koska usein samat yritykset, jotka tuottavat raportteja tulevat myös osallistumaan hankkeen rakennusvaiheeseen saaden siitä taloudellista hyötyä. Kirri-Tikkakoski hanke on kuitenkin hyvä esimerkki siitä, miten ylemmän tahon luovuttaessa valtaa yrityksille liikenneinfrastruktuurihankkeet voivat myös toimia ikään kuin edes hieman alhaalta ylöspäin politiikan avulla. Tulee kuitenkin muistaa, että Suomessa suurista liikennehankkeista vastaa aina valtio ja kunnat, vaikka suunnittelua ja vallankäyttöä rakentamisen aikana luovutettaisiin alaspäin. Suomirata ja muut isot raidehankkeet Suomessa kasvattaisivat alueellista kilpailukykyä ainakin rakennusvaiheen aikana luoden runsaasti työllisyyttä. Suomiradan lähentäisi Helsinkiä ja Tamperetta kohti toisiaan, vaikka fyysinen etäisyys pysyisi samana. Hanke kasvattaisi molempien kaupunkien työssäkäyntialueita, koska nopeampi junayhteys saisi ihmiset kulkemaan pidempiä työmatkoja. Tällainen ajattelu onkin osa metropolipolitiikkaa.

Suomen liikennehankkeiden keskittyminen määrällisesti painottuu maakuntiin, joissa on kilpailukyvyllisesti tärkeä keskus. Tarkastelussa tuli ilmi, että väkilukuun suhteuttaessa

esimerkiksi Uudellamaalla hankkeiden määrä on kuitenkin kaikista vähäisin verrattuna muihin maakuntiin. On siis väkiluvun kannalta perusteltua kasvattaa Helsingin metropolialueen kilpailukykyä entisestään. Keski-Suomessa oli eniten hankkeita suunnittelu ja rakennusvaiheessa niin todellisesti, kuin väkilukuun suhteutettunakin. Tämä kertoo Jyväskylän alueen vahvasta kilpailukyvyllisestä asemasta. Jyväskylä ei ole kuitenkaan poikkeus kilpailukyvyllisesti, koska lähes kaikki Suomen maakuntakeskukset ovat kilpailukyvyllisesti vahvoja.



## Lähteet

- Afraz, N., Aquilina, M., Conti, M., & Lilico, A. (2006). Impact of transport infrastructure on economic growth. *Annex 6 to Final Report of COMPETE: Analysis of the Contribution of Transport Policies to the Competitiveness of the EU Economy and Comparison with the United States, Karlsruhe, ISI.*
- Ahlqvist, T., & Moisiö, S. (2013). *Neoliberalisation in a Nordic State: From Cartel Polity towards a Corporate Polity in Finland. New Political Economy, 19(1), 21–55.* <https://doi.org/10.1080/13563467.2013.768608>
- Airikkala, M., Castrén, A., Helminen, V., Karhinen, S., Kosonen, K. J., Kuivalainen, V., ... & Sahlberg, M. (2022). Alue- ja yhdyskuntarakenteen mahdolliset tulevaisuudet. [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164317/VNTEAS\\_2022\\_58.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164317/VNTEAS_2022_58.pdf)
- Barber, B. R. (2013). *If mayors ruled the world: Dysfunctional nations, rising cities.* Yale University Press.
- Belda-Miquel, S., Peris Blanes, J., & Frediani, A. (2016). Institutionalization and depoliticization of the right to the city: Changing scenarios for radical social movements. *International Journal of Urban and Regional Research, 40(2), 321-339.* <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12382>
- Berger, T. (2011). An overview and analysis on indices of regional competitiveness. *Review of Economics & Finance, 2(17), 17-33.* Article ID: 1923-7529-2011-02-17-17
- Boarnet, M. G. (1998). Spillovers and the locational effects of public infrastructure. *Journal of regional science, 38(3), 381-400.* <https://doi.org/10.1111/0022-4146.00099>
- Bosona, T. (2020). Urban freight last mile logistics—Challenges and opportunities to improve sustainability: A literature review. *Sustainability, 12(21), 8769.* <https://doi.org/10.3390/su12218769>
- Busbach, U. (1996). Activity Coordination in Decentralized Working Environments. *Remote Cooperation: CSCW Issues for Mobile and Teleworkers, 95-112.*
- Cellini, R., & Soci, A. (2002). Pop competitiveness. *PSL Quarterly Review, 55(220).* <https://doi.org/10.13133/2037-3643/9905>
- Crescenzi, R., & Rodríguez-Pose, A. (2011). Reconciling top-down and bottom-up development policies. *Environment and planning A, 43(4), 773-780.* <https://doi.org/10.1068/a43492>

- De Frantz, M. (2008). New regionalism top down: Mobilizing national minority culture. *Regional and Federal Studies*, 18(4), 403-427. <https://doi.org/10.1080/13597560802223987>
- Eionet: European Environment Information and Observation Network. Traffic infrastructure definition. <https://www.eionet.europa.eu/gemet/en/concept/8590> Viitattu 23.4.2023
- Ethier, W. J. (1998). The new regionalism. *The economic journal*, 108(449), 1149-1161. <https://doi.org/10.1111/1468-0297.00335>
- Euroopan unioni. EU:n päämäärät ja arvot. [https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/aims-and-values\\_fi](https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/principles-and-values/aims-and-values_fi) Viitattu 17.5.2023
- Ferguson, J. (2010). The uses of neoliberalism. *Antipode*, 41, 166-184.
- Filipovitch, T. (2019). Governing cities through regions: Canadian and European perspectives, edited by Roger Keil, Pierre Hamel, Julie-Anne Boudreau, and Stefan Kipfer: Waterloo, Canada, Wilfrid Laurier University Press. <https://doi.org/10.1080/07352166.2018.1483138>
- Group of Lisbon Staff, Group of Lisbon, MIT Press, & TheGroup of Lisbon. (1995). *Limits to competition*. Mit Press.
- Hall, P. G., & Pain, K. (Eds.). (2006). *The polycentric metropolis: Learning from mega-city regions in Europe*. Routledge.
- Harrison, J. (2007). From competitive regions to competitive city-regions: a new orthodoxy, but some old mistakes. *Journal of Economic Geography*, 7(3), 311-332. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbm005>
- Heikkilä, E., & Korkalainen, S. (2004). Aluekehitys ja muuttoliike työssäkäyntialueiden näkökulmasta. *Migration-Muuttoliike*, 31(2), 41-44. <https://siirtolaisuus-migration.journal.fi/article/view/91742>
- Helsingin sanomat (2023). Haukuttua viihdekeskusta puolustavat nyt poliitikot: On kyse ”yhdestä yläparkkipaikasta”. <https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000009564473.html> Viitattu 18.5.2023
- Hel.fi/kaupunkitieto (2023). Syntyvyys oli Helsingissä ennätysalhaista vuonna 2022 ja iäkkäiden kuolleisuus kasvoi selvästi. <https://kaupunkitieto.hel.fi/fi/syntyvyys-oli-helsingissa-ennatysalhaista-vuonna-2022-ja-iakkaiden-kuolleisuus-kasvoi-selvasti> Viitattu 17.5.2023.
- Hel.fi/toimintaympäristö. Väestönkasvu ja muuttoliike. <https://toimintaymparisto.hel.fi/fi/vaesto-ja-elinolot/vaestonkasvu-ja-muuttoliike>. Viitattu 17.5.2023.

- Hettne, B. (2003). The new regionalism revisited. *Theories of new regionalism: A Palgrave reader*, 22-42.
- Hjerpe, R., & Honkatukia, J. (2005). Liikenteen kansantaloudellinen merkitys ja liikenneinfrastruktuuri toimintojen yhdistäjänä. <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/148343/k364.pdf>
- Honkatukia, J., & Antikainen, R. (2004). Väylähankkeiden kansantaloudellinen merkitys. <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/148320/k341.pdf>
- Huggins, R., Izushi, H., Prokop, D., & Thompson, P. (2014). Regional competitiveness, economic growth and stages of development. *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Rijeci: časopis za ekonomsku teoriju i praksu*, 32(2), 255-283.
- Huovari, J., Kangasharju, A., & Alanen, A. (2001). Alueiden kilpailukyky. Pellervon taloudellinen tutkimuslaitos. <https://www.ptt.fi/wp-content/uploads/media/liitteet/rap176.pdf>
- Huovari, J., Kieama, I., Keskinen, P., & Lähdemäki, S. (2020). Miten mitata kilpailukykyä ja miten se vaikuttaa tulevaan kasvuun? Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoimikunta 30/2020. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162585/30-2020-Miten%20mitata%20kilpailukyky%C3%A4.pdf>
- Itärata.fi. <https://www.itarata.fi/mika-itarata/#itarata-yhdistaa-puoli-suomea> Viitattu 17.5.2023
- JICA, Japan International Cooperation Agency. *Spillover Effect Study on JICA's transport Master Plans*. [https://www.jica.go.jp/activities/issues/transport/related/ku57pq00002o2oy8-att/spillover\\_effect\\_study.pdf](https://www.jica.go.jp/activities/issues/transport/related/ku57pq00002o2oy8-att/spillover_effect_study.pdf)
- Kauppalehti (2023). *Ratahankkeiden kannattavuusarviot tehtävä virkavastuulla*. <https://www.kauppalehti.fi/uutiset/ratahankkeiden-kannattavuusarviot-tehtava-virkavastuulla/5d05c024-df18-4aaa-b130-1d5254c31a3a> Viitattu 23.4.2023
- Keyriläinen, M. (2021). Työolobarometri 2020–ennakkotiedot. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisu 2021:18. [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162955/TEM\\_2021\\_18.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162955/TEM_2021_18.pdf)
- Kiel, J., Smith, R., & Ubbels, B. (2014). The impact of transport investments on competitiveness. *Transportation Research Procedia*, 1(1), 77-88. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.07.009>

- Kitson, M., Martin, R., & Tyler, P. (2004). Regional competitiveness: an elusive yet key concept?. *Regional studies*, 38(9), 991-999. <https://doi.org/10.1080/0034340042000320816>
- Liikennevirasto. (2018). Henkilöliikenteen palveluiden sanasto. [https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/155049/OPAS%201-2018\\_978-952-317-556-3.pdf](https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/155049/OPAS%201-2018_978-952-317-556-3.pdf)
- Luukkonen, J., & Sirviö, H. (2019). The politics of depoliticization and the constitution of city-regionalism as a dominant spatial-political imaginary in Finland. *Political Geography*, 73, 17-27. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2019.05.004>
- Maanmittauslaitos (2023). Hallintorajat 2023. (Tiedot ladattu Paitulista). <https://paituli.csc.fi/download.html>
- Metsäranta, H., Aro, R., Blomqvist, P., Levä, T., Nissinen, A., & Rannanpää, S. (2021). Etätyön vaikutukset liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin. Valtioneuvoston selvitys 2021:4. [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163413/VN%20Selvitys%202021\\_4.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163413/VN%20Selvitys%202021_4.pdf)
- Moisio, S. (2018). Urbanizing the nation-state? Notes on the geopolitical growth of cities and city-regions. *Urban Geography*, 39(9), 1421-1424. <https://doi.org/10.1080/02723638.2018.1454685>
- Moisio, S., & Jonas, A. E. (2018). City-regions and city-regionalism. In *Handbook on the Geographies of Regions and Territories* (pp. 285-297). Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/10.4337/9781785365805.00034>
- Moisio, S., & Paasi, A. (2013). Beyond state-centricity: Geopolitics of changing state spaces. *Geopolitics*, 18(2), 255-266. <https://doi.org/10.1080/14650045.2012.738729>
- Moisio, S., & Rossi, U. (2020). The start-up state: Governing urbanised capitalism. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 52(3), 532-552. <https://doi.org/10.1177/0308518X19879168>
- Paasi, A. (1991). Muuttuvat aluekäsitteet maantieteen kehityksen heijastajana. *Terra*, 103(4), 293-308.
- Paasi, A. (2017). Alueiden ja paikkojen historia ja identiteetti. *Kotiseutu*, 104, 9-23. [https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/53958718/Paasi\\_kotiseutu\\_revisio-libre.pdf](https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/53958718/Paasi_kotiseutu_revisio-libre.pdf)
- Padoan, P. C. (2001). Globalization, regionalism and the nation state: top down and bottom up. In *Globalization, Institutions and Social Cohesion* (pp. 237-256). Springer Berlin Heidelberg. [https://doi.org/10.1007/978-3-662-04407-0\\_17](https://doi.org/10.1007/978-3-662-04407-0_17)

- Sitowise (2021) Tunnissa Helsingistä Tampereelle: Sitowise aloitti Suomiradan suunnittelun. <https://www.sitowise.com/fi/uutiset/tunnissa-helsingista-tampereelle-sitowise-aloitti-suomiradan-suunnittelun> Viitattu 16.5.2023
- Suomirata (2022). Tiivistelmä Suomiradan vaikuttavuusarvioinneista ja selvityksistä. [https://suomirata.fi/wp-content/uploads/2022/09/Tiivistelma\\_vaikuttavuusarvioinneista\\_suomirata\\_30092022.pdf](https://suomirata.fi/wp-content/uploads/2022/09/Tiivistelma_vaikuttavuusarvioinneista_suomirata_30092022.pdf)
- Suomirata. <https://suomirata.fi/mika-suomirata/> Viitattu 26.4.2023
- The World Bank. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.DYN.CBRT.IN> Viitattu 16.5.2023
- Tampere.fi (2023). Tampereen väkiluku kasvoi ennätysellisen voimakkaasti – kasvun ennakoidaan jatkuvan vakaana. <https://www.tampere.fi/ajankohtaista/2023/01/27/tampereen-vakiluku-kasvoi-ennatysellisen-voimakkaasti-kasvun>
- Thorsen, D. E., & Lie, A. (2006). What is neoliberalism. *Oslo, University of Oslo, Department of Political Science, Manuscript*, 1-21.
- Tilastokeskus (2022). Väestö ja yhteiskunta. [https://www.tilastokeskus.fi/tup/suoluk/suoluk\\_vaesto.html#vaestollinen-huoltosuhde-kunnittain](https://www.tilastokeskus.fi/tup/suoluk/suoluk_vaesto.html#vaestollinen-huoltosuhde-kunnittain) Viitattu 13.5.2023
- Tilastokeskus: Käsitteet ja määritelmät. <https://www.stat.fi/til/muutl/kas.html> Viitattu 13.5.2023
- Traficom (2022). Liikennejärjestelmäanalyysistä ja sen päivittämisestä. <https://tieto.traficom.fi/fi/liikennejarjestelmaanalyysista-ja-sen-paivittamisesta> Viitattu 15.5.2023
- Transnational Institute. A Short History of Neoliberalism. A speech from 1999 by Susan George, in which she draws the clear and brilliant picture of how neoliberalism has progressed since the end of World War II. And what can we do to halt it in its path. <https://www.tni.org/en/article/a-short-history-of-neoliberalism> Viitattu 17.5.2023.
- Vainio, T., & Nippala, E. (2017). Liikenneinfrastruktuuri 2040. <https://publications.vtt.fi/pdf/technology/2017/T283.pdf>
- Valtioneuvosto (2012). Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä. Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012. Ohjelmia ja strategioita 2/2012. [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78030/Kilpailukyky%C3%A4\\_ja\\_hyvinvointia\\_vastuullisell%C3%A4\\_liikenteell%C3%A4.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78030/Kilpailukyky%C3%A4_ja_hyvinvointia_vastuullisell%C3%A4_liikenteell%C3%A4.pdf)

- Valtioneuvosto (2020). Miten mitata kilpailukykyä ja miten se vaikuttaa tulevaan kasvuun? Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoimikunta 30/2020. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162585/30-2020-Miten%20mitata%20kilpailukyky%C3%A4.pdf>
- Valtioneuvosto (2023). Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvitys. Valtiovarainministeriön julkaisuja – 2023:5. [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164565/VM\\_2023\\_5.pdf](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164565/VM_2023_5.pdf)
- Valtiovarainministeriö (2023). *Suurten ratahankkeiden rahoituksen ja investointimahdollisuuksien selvitys. Valtiovarainministeriön julkaisuja 2023:5.* [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164565/VM\\_2023\\_5.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164565/VM_2023_5.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Venugopal, R. (2015). Neoliberalism as concept. *Economy and society*, 44(2), 165-187. <https://doi.org/10.1080/03085147.2015.1013356>
- Väylävirasto (2022). Helsinki-Tampere –ratayhteys. <https://vayla.fi/documents/25230764/35412225/Helsinki-Tampere+ratayhteys.pdf/c87129bd-f227-45a3-95e0-c54f798870d1/Helsinki-Tampere+ratayhteys.pdf?t=1582630410830>
- Väylävirasto Hankehaku. Suunnittelu ja rakentaminen: Hankehaku. Käynnissä ja suunnitteilla olevat rata- ja tiehankkeet. <https://vayla.fi/suunnittelu-rakentaminen> Viitattu 14.5.2023
- Väyläviraston tunnuslukuja. Väylävirasto vastaa valtion väyläverkosta. <https://vayla.fi/tietoa-meista/tapamme-toimia> Viitattu 17.5.2023
- Waite, D., & Bristow, G. (2019). Spaces of city-regionalism: Conceptualising pluralism in policymaking. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 37(4), 689-706. <https://doi.org/10.1177/2399654418791824>
- Ward, K., & Jonas, A. E. (2004). Competitive city-regionalism as a politics of space: a critical reinterpretation of the new regionalism. *Environment and Planning A*, 36(12), 2119-2139. <https://doi.org/10.1068/a36223>
- Welado. Vt4 Kirri–Tikkakoski- hankkeessa moottoritie avattiin liikenteelle viisi kuukautta etuajassa. <https://www.welado.fi/referenssit/vt4-kirri-tikkakoski-hankkeessa-moottoritie-avattiin-liikenteelle-viisi-kuukautta-etuajassa.html> Viitattu 17.5.2023
- WSP Finalnd Oy (2017). Liikenteen infrastruktuuri tulevaisuuden mahdollistajana. [https://www.rt.fi/globalassets/infra/julkaisuja/infraraportti\\_final\\_matalaresoluutio.pdf](https://www.rt.fi/globalassets/infra/julkaisuja/infraraportti_final_matalaresoluutio.pdf)

- Yu, N., De Jong, M., Storm, S., & Mi, J. (2013). Spatial spillover effects of transport infrastructure: evidence from Chinese regions. *Journal of Transport Geography*, 28, 56-66. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.10.009>
- Zimmerbauer, K., & Paasi, A. (2013). When old and new regionalism collide: Deinstitutionalization of regions and resistance identity in municipality amalgamations. *Journal of Rural Studies*, 30, 31-40. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2012.11.004>