

Sanna Kettunen

**”Elinvoimaa ja yhteistyötä”
Yhteiskuntavastuun rooli Itä-Suomen aluekehityshankkeissa**

Lapin yliopisto

Pro gradu –tutkielma

Matkailututkimus

2025

Lapin yliopisto, yhteiskuntatieteiden tiedekunta

Työn nimi: ”Elinvoimaa ja yhteistyötä” Yhteiskuntavastuun rooli Itä-Suomen aluekehitys-hankkeissa

Tekijä: Sanna Kettunen

Koulutusohjelma/oppiaine: Matkailututkimus

Työn laji: Pro gradu -työ

Sivumäärä: 67

Vuosi: 2025

TIIVISTELMÄ

Aluekehitystä ja alueiden elinvoimaisuutta tuetaan julkisella rahoituksella, sen myötä pyritään tasaamaan alueiden eriarvoisuutta luomalla alueille mahdollisuuksia elämälle esimerkiksi työpaikkojen, infrastruktuurin ja palveluiden muodossa. Aluekehityksen ja sen erilaisten vaikutusten **aiempi tutkimus** on laajalti keskittynyt etenkin elinvoimaisuuden ja alueellisten elinkeinojen menestymisen näkökulmasta, aiheen aiempi tutkimus nivoutuu tiukasti kiinni poliittiseen keskusteluun ja poliittisiin ratkaisuihin elinvoimaisuuden lisäämiseksi.

Tutkielmani **teoreettisena viitekehityksenä** toimii yhteiskuntavastuun käsite, jota olen kohdentanut sosiaalisen vastuullisuuden avulla kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin, jaetun yhteisen arvon sekä avoimuuden ja läpinäkyvyyden käsitteiden kautta, tarkastellakseni aluekehityshankkeiden tuomaa hyötyä alueen paikallisväestölle. Teoreettisen viitekehitykseni tukena käytän työssäni kriittistä realismia, sekä tarkastelen sen kautta sosiaalisen vastuullisuuden rakentumista osana hankkeita sekä niiden sivutuotteina.

Tutkielmani **päättökysymys** on: *kuinka julkinen yhteiskuntavastuu ilmenee Itä-Suomen aluekehityksen hankkeiden ja projektien dokumenteissa?* Osakysymyksillä pyrin täydentämään yhteiskuntavastuun arvon luomista alueen toiminnoissa ja tarkastelemaan kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin tuomista alueelle osana hankkeiden toimintaa elinvoiman ja sen mukanaan tuomien mahdollisuuksien myötä.

Aineistona käytän hankkeista kertovia dokumentteja, kuten internetsivuja ja muita hankkeissa tuotettuja julkisia dokumentteja, Eura2014-palvelun hankekuvauksia sekä hankkeiden loppuraportteja. Tarkastelen teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla hankkeista tuotetun tiedon kautta niiden tuottamaa sosiaalista vastuullisuutta.

Avainsanat: Itä-Suomi, aluekehitys, hankerahoitus, julkinen yhteiskuntavastuu, sosiaalinen vastuullisuus

Sisällysluettelo

1. JOHDANTO	5
1.1 Aluepolitiikka ja aluekehitys Suomessa	7
1.2 Teoreettinen viitekehys.....	9
1.3 Aineisto ja menetelmät	10
1.4 Työn rakenne	11
2. ALUEKEHITYS SUOMESSA	12
2.1 Aluekehitys ja itäsuomalainen elinvoima.....	13
2.2 Matkailu ja aluekehitys.....	14
3. ALUEKEHITYKSEN YHTEISKUNTAVASTUU.....	18
3.1 Yhteiskuntavastuu teoreettisena viitekehyksenä	19
3.2 Yhteiskuntavastuu julkisessa kontekstissa	20
3.3 Jaetun yhteisen arvon käsite	22
3.4 Kokonaisvaltainen hyvinvointi.....	23
3.5 Avoimuus ja läpinäkyvyys	25
3.6 Julkinen yhteiskuntavastuu.....	28
4. AINEISTO JA TEORIAOHJAAVA SISÄLLÖNANALYYSI.....	30
4.1 Kriittinen realismi.....	31
4.2 Aineistona hankeasiakirjat.....	32
4.3 Analyysin kuvaus	33
4.4 Tutkimusetiikka	36
5. VASTUULLISUUDEN TEEMAT TUTKITUISSA HANKKEISSA.....	39
5.1 Avoimuus ja läpinäkyvyys	39
5.2 Yhteisöllisyys ja verkostomainen toiminta.....	44
5.3 Matkailun ympärivuotisuus	47
5.4 Pohdintaa analyysistä	51

7. YHTEENVETO	56
LÄHTEET	58

1. JOHDANTO

Alueellinen kehittäminen on jatkuvassa muutoksessa, kehitystarpeet ja -haasteet muuttuvat globalisaation myötä (Silvasti, 2003a, s. 308), mutta myös valtion hallinnollinen rakenne aluekehityksen toteuttajana vaikuttaa olevan jatkuvassa muutoksessa (kts, esim. Valtionvarainministeriö, 2024). Kestävä kehitys ja sitä tukevat toiminnot ovat tärkeässä asemassa aluekehittämisen strategisissa tavoitteissa takaamassa myös tuleville sukupolville ihmisarvoista elämää alueilla (Silvasti, 2003a, s. 321). Suomessa kansallinen kehitys kulminoituu kilpailukyvyyn ja taloudellisen kasvun lisäämiseen (Silvasti, 2003b, s. 109). Aluekehitys perustuu erilaisten toimintapolitiikkojen yhteyksille ja niiden pohjalta laajan kokonaiskuvan kehittämiseksi, joita yksittäisten toimijoiden odotetaan hyödyntävän tavoitteidensa saavuttamiseksi (Jankkila, 2008, s. 15–16). Matkailu on viime vuosina nostanut merkitystään aluekehityksen toimintona ja alueellisen elinvoiman tuojana lähes jokaisessa suomalaisessa pitäjässä.

Matkailu nähdään etenkin globaalien talouden kontekstissa tekijänä, jolla alueellisesti kyetään ratkaisemaan suuria alueellisia ja sosiaalisia haasteita, kuten esimerkiksi vaikkapa köyhyyttä ja työttömyyttä. Alueelliseen kehitykseen matkailulla ajatellaan tuotavan kestävästä taloudellista kasvua ja sosiaalista hyvinvointia, sekä ympäristön- ja luonnonsuojelua. (Saarinen & Gill, 2019, s. 18.) Matkailusta puhutaan usein kuitenkin irrallisena osana alueellisesta kehitystyöstä. Matkakohde on eri paikka, kuin paikallisille pysyvä ympäristö, vaikka fyysisesti kyse on täysin samasta alueesta. Matkailua varten rakennettu infrastruktuuri on olemassa, vaikka matkailijat loistaisivatkin poissaolollaan (Veijola, 2023, s. 19). Suomessa matkailulla on pyritty kehittämään ja säilyttämään elinvoimaisuutta alueilla, jotka sijaitsevat kauempana asutuskeskuksista ja joilla luonto näyttelee pääroolia. (Tuulentie & Sarkki, 2009, s. 9.) Matkailu tuo tällaisille alueille mahdollisuuksia paremman elintason muodossa, se houkuttelee alueelle uusia asukkaita ja nykyisiä asukkaita jäämään esimerkiksi työmahdollisuuksien muodossa (Jokinen ym., 2009, s. 60). Aluekehityksen näkökulmasta matkailu on paikallisten työllistäjänä ensisijaisessa asemassa, vaikka haasteensa työllisyyden ympärivuotisuudelle tuo matkailutoiminnan sesonkiluontoisuus (Hakkarainen, 2009, s. 132, 141). Matkailu on erottamaton osa suomalaista aluekehitystä, eri alueilla sillä on enemmän painoarvoa kuin toisilla. Lähes kaikilla suomalaisilla kunnilla tai maakuntayhteisöillä on omat Visit-organisaationsa, joiden työpanoksella alueelle pyritään houkuttelemaan lisää matkailutoimintaa ja matkailijoita, erilaisten

vetovoimatekijöiden perässä. Kauppilan (2004, s. 69) mukaan kasvavat matkailukohteet alkavatkin kasvaessaan muistuttaa toisiaan, ja alueita, joista matkailijat ovat lähteneet. Matkailu muuttaa kohdealueensa sosiokulttuurista toimintaympäristöä, jolloin toiminta vaikuttaa välillisesti myös paikallisten ihmisten elämään, esimerkiksi elämänlaadun tai mahdollisuuksien muodossa.

Aluekehityksen tarkoitus on tuoda alueille kilpailukykyä ja elinvoimaa, vähentää alueellisia eroja ja edistää paikallisten ihmisten hyvinvointia. Työtä tehdään kansallisella ja EU:n aluepolitiikan tasoilla, suurena kokonaisuutena alueellisten tavoitteiden mukaisesti, niin ikään yhteistyössä. (Silvasti, 2003a, s. 303.) Globaali maailmantilanne vaikuttaa myös kansallisen aluekehityksen suuntaviivoihin, muutokset maailmalla tulee huomioida aluepoliittisen tavoiteohjelman laatimisessa (Silvasti, 2003a, s. 303). Itäisen Suomen kohdalla tilanne aluekehityksen näkökulmasta on kriittinen. Sijaintinsa ja Venäjän läheisyyden vuoksi elinvoimaisuuden kehittäminen alueella on todettu huoltovarmuuskysymykseksi Venäjän Ukraina aloittaman hyökkäyssodan myötä. Sodan myötä rajan lähiseutu on muuttunut rakenteeltaan, sekä sodalla on ollut suuria vaikutuksia alueen talouteen, niin suoraan kuin välillisestikin, esimerkiksi matkailun kautta. (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2022.) Vielä vuonna 2020 Pohjois-Karjalan maakuntaliitto onkin strategiassaan nimennyt Venäjän valttikortiksi, jonka avulla alue voi kehittyä ja saada investointeja, esimerkiksi venäläisen yritystoiminnan eurooppalaisena tukikohtana länsimaisille markkinoille. (Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, 2020, s. 24.)

Tässä pro gradu -tutkielmassani pyrin ymmärtämään itäsuomalaisen aluekehityksen julkisten organisaatioiden Euroopan aluekehitysrahaston rahoittamia hankkeita ja niiden viestintää yhteiskuntavastuun ja sosiaalisen vastuullisuuden näkökulmasta. Tarkastelun kohteena on Euroopan unionin ja Suomen valtion kansallisen kehitysstrategian mukaiset hankkeet, joita rahoitetaan julkisista rahoituslähteistä aluekehityksen strategisten päämäärien saavuttamiseksi. Tutkin aluekehityshankkeiden tuottamaa yhteiskuntavastuuta ja sosiaalista vastuullisuutta teoreettisesta viitekehiksestä, jonka olen rakentanut kokonaisuudeksi kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin, jaetun yhteisen arvon sekä avoimuuden ja läpinäkyvyyden käsitteiden kautta. Pyrin teoriani kautta kuvaamaan myös julkisen yhteiskuntavastuun käsitettä, jonka näkökulmasta teen analyysia aineistostani. Tavoitteeni on tarkastella toimintaa avoimuuden ja läpinäkyvyyden kontekstista, tarkastellen julkisen yhteiskuntavastuun toteutumista osana hankkeiden julkista dokumentaatiota ja viestintää.

Päätutkimuskysymykseni on, *kuinka julkinen yhteiskuntavastuu ilmenee aluekehityksen hankkeiden ja projektien dokumenteissa?* Osatutkimuskysymyksiäni ovat: Miten avoimuus ja läpinäkyvyys on ymmärretty tekijöiksi osana aluekehityshankkeita ja niistä viestimistä? Millaista kokonaisvaltaista hyvinvointia matkailun aluekehitys tuottaa paikallisille asukkaille? Millaista arvoa hankkeet luovat alueelle?

Aihe on minulle henkilökohtaisesti sydäntäni lähellä, koska olen kotoisin Pohjois-Karjalasta. Vaikka kotiseuturakkauteni on elämäni aikana päässyt jonkin verran rakoilemaan, olen nykyisin häpeilemättömän ylpeä juuristani. Ajattelen, että Itä-Suomen suurin voimavara on sen ihmiset sekä välitön ja leppoisa sosiaalinen ilmapiiri, usein päädynkin erinäisissä tilanteissa puolustamaan ja markkinoimaan Itä-Suomea ja eritoten Pohjois-Karjalaa. Olen todistanut merkittäviä muutoksia alueen elinkeinorakenteessa ja taloudellisessa tilanteessa nuoruudessani; esimerkiksi Pohjois-Karjalan prikaatin loppumista 2010-luvun alussa ja vuonna 2007 alueen suuren työllistäjän Perloksen toimintojen siirtämistä halvemman tuotannon maihin. Molemmat muutokset osuivat suoraan kotikuntaani Kontiolahteen. Minulta on useamman kerran myös kysytty eri yhteyksissä mitä ajattelen Itä-Suomen elinvoimasta ja ”mitä Itä-Suomen tilanteelle tulisi tehdä”? Tämän tutkielman myötä haen substanssia ja mahdollisuutta osallistua alueen kehitykseen, sekä siihen liittyvään keskusteluun.

1.1 Aluepolitiikka ja aluekehitys Suomessa

Suomalainen aluepolitiikka on keskittynyt koko 1900-luvun ja keskittyy pitkälti vieläkin kasvukeskuksia edistävään toimintaan. Maakuntien kehittämistä on tuettu pitkälti tehokkuuden näkökulmasta, mikä näkyy esimerkiksi pienten kaupunkien teollisuuskeskittyminä. 1970-1980 -lukujen taitteessa myös valtion toimintoja pyrittiin sijoittamaan eri puolille Suomea maan ja maakuntien elinvoimaisuuden varmistamiseksi, minkä lisäksi yrityksiä pyrittiin ohjaamaan sijainninhjaustoimiston avulla sijoittamaan toimintonsa alueille, joille kaivattiin asukkaita ja työllisyyttä. (Katajamäki, 2022, s. 90–93.) Nykyisen aluekehityksen perimmäisin tarkoitus onkin varmistaa alueen elinvoimaisuuden jatkuvuus sekä menestyksellisyys juuri kyseiselle alueelle sopivista lähtökohdista, taaten kansalaisille hyvinvointia, yrityksille kannattavan ja mahdollistavan toimintaympäristön sekä alueen luonnolle monimuotoisuutta. (Katajamäki & Lundström, 2012, s. 19–24). Kuitenkin aluekehityksen haaste on poliittisen päätöksenteon jatkuvuuden puute,

hallitusohjelman kestäessä kerrallaan neljä vuotta ei tuloksia ennätetä pitkällä aikavälillä näkemään, ja taas seuraavan hallituksen tavoitteet sekä niihin pyrkivät konkreettiset toimet voivat erota edeltäjänsä tavoitteista merkittävästikin.

Aluekehittämisen peruseriaate on yhteistyöhön pohjautuva, työn tekeminen alueella edellyttää vahvaa kommunikaatiota eri toimijoiden kesken. Strategiset suunnitelmat ja tavoitteet alueen kehittämiseksi luodaan yhteistyössä. (Katajamäki & Lundström, 2012, s. 21). Verkostomainen toiminta on aluekehitystyölle maakunnissa luontainen tapa toimia, jota myös kehitetään jatkuvasti vaikuttavamman yhteistyön toivossa (Haapasaari, 2022, s. 7). Monitoimijaisen yhteistyön on tutkittu myös tuottavan kohdealueelle hyvinvointia tehokkaalla ja moninaisella tavalla (Dogra ym., 2022, s. 597; Leinonen, 2023, s. 66). Hyvinvoinnin tuottaminen ja sen mahdollisimman laajalle jakautuminen on yksi aluekehityksen keskeisistä periaatteista (Katajamäki & Lundström, 2012, s. 19–24). Sotarauta (2008, s. 259) korostaa aluekehityksen instituutioiden kykyä muuttua ja mukautua muutokseen. Innovaatiot eivät hänen mukaansa ole enää todennäköisiä tulevaisuuden kehityksen kannalta, jos kehittävät organisaatiot eivät pysty mukautumaan ja muuttumaan kehityksen vaatimalla tavalla.

Suomessa aluekehityksen vastuualueita on nykyisin jaettu eri toimijoille, sitä hallinnoivat valtio, kunnat sekä alueelliset maakuntaliitot, jotka muodostuvat alueen kunnista (Nissinen, 2016, s. 181–182). Suomalaiseen aluehallintoon tehtiin merkittäviä muutoksia vuonna 2016, jonka myötä aluehallintoa valtion viranomaisista hoitavat Aluehallintovirasto (AVI) ja Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY). (Nyholm, Haveri ym., 2016, s. 152.) Aluehallintoon on tekeillä jälleen uudistus, jolla pyritään tehostaa alueellisia palveluita sekä luoda yhdenmukaisempia lupa- ja valvontakäytäntöjä. Käytännössä uusi, tehtävää varten perustettava virasto tulee ottamaan haltuunsa monia Aluehallintovirastojen, ELY-keskusten ja sosiaali- ja terveystieteiden lupa- ja valvontavirasto Valviran tehtäviä. Uudistuksen myötä on tarkoitus siis perustaa uusi valtakunnallinen lupa-, ohjaus- ja valvontavirasto sekä uudet alueelliset elinvoimakeskukset, nykyisten tilalle. Uuden aluehallinnollisen mallin mukaisen toiminnan on määrä käynnistyä vuonna 2026. (Valtionvarainministeriö, 2024.)

Jankkilan (2008, s. 13) mukaan aluekehityksen perimmäinen ajatus on pyrkiä aluepoliittisin keinoin ohjaamaan kehitystä, sen sijaan että markkinavoimat yksin pääsisivät muovaamaan kehityksen suuntaa. Tällöin siis valtio, kunnat ja erilaiset aluehallinnot, kuten esimerkiksi

maakuntaliitot pyrkivät vaikuttamaan osaltaan alueen kehittymiseen sekä sen tulevaisuuteen niin ikään pitkällä aikavälillä. Halosen (2016, s. 13) mukaan kaupungin tai alueen sisäisellä maineella ja imagolla on myös suuri vaikutus alueen strategisen yhteisöllisyyden, legitimitietin sekä sitouttamisen kannalta ja alueen identiteetti on pitkälti sen kehityksen kulmakivi, joka myös osaltaan sanelee alueen mahdollisuudet kehityksen näkökulmasta. Elinvoimainen maine ja menestys ovat aluekehityksen näkökulmasta tärkeitä tekijöitä, joiden merkitys korostuu alueellisen kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin edistäjänä (Halonen, 2016, s. 13). Zimmerbauerin (2007, s. 31–32) mukaan inhimilliset voimavarat ja sen kehittäjäverkoston, eli ihmisten, vaikutus alueen mahdollisuuksiin ja elinvoimaan on merkittävä. Hänen mukaansa imagon kehittäminen on myös kilpailutekijöiden kehittämistä, joka myös luo elinvoimalle otollisia olosuhteita.

1.2 Teoreettinen viitekehys

Maailma kärsii erilaisista laaja-alaisista haasteista, kuten esimerkiksi ilmastonmuutoksen aiheuttamista sään ääri-ilmiöistä (Soininen ym., 2022, s. 79), kestävä kehitys ja vastuullisuuden keinot pyrkivät vastaamaan näihin haasteisiin ja tarpeeseen säilyttää elinympäristön myös tuleville sukupolville (Soini ym., 2022, s. 15). Suuressa kuvassa yhteiskunnallinen keskustelu on alkanut siirtyä kestävyys siirtymän tavoitteluun (Soininen ym., 2022, s. 93). Kestävyys siirtymää omalta osaltaan vauhdittavat vastuullisuuden kaikilla osa-alueilla edistävät yritysten tuottama yhteiskuntavastuu, eli yritys vastuu (Anttiroiko, 2004, s. 22-23) ja julkisten toimijoiden tuottama yhteiskuntavastuu (Työ- ja elinkeinoministeriö) erilaisilla käytännön toimilla, joilla pyritään tuomaan yhteistä hyvää osaksi toimintaympäristöä ja sidosryhmien kokonaisvaltaista hyvinvointia. Tässä työssä käytän selkeyden vuoksi ainoastaan yhteiskuntavastuun käsitettä.

Anttiroikon (2004, s. 22–23) mukaan yhteiskuntavastuu on toimijan vastuuta omassa sosiaalisessa kontekstissaan, sille ominaisia tekijöitä ovat yhteisölliset arvot sekä inhimillinen ja sosiaalinen elämä. Määrittelen yhteiskuntavastuun tässä työssä, edellä esittämieni teorioiden valossa tarkoittamaan organisaation tai toimijan omilla toiminnoillaan tuottamaa yhteistä hyvää ympäröivään yhteiskuntaan, sen sosiaalinen ulottuvuus pyrkii tuottamaan yhteisönsä ja toimintaympäristönsä jäsenille ja vaikutukselle alttiille henkilöille kokonaisvaltaista hyvinvointia. Aluekehittämisen konkreettinen työ on pitkälti alueella toimivien yritysten ja yhteisöjen vastuulla sekä heistä lähtöisin olevaa toimintaa, jolle

julkinen hallinto pyrkii omalta osaltaan luomaan mahdollisuuksia esimerkiksi rahoituksen tai toiminnan koordinoimisen näkökulmasta (Hautamäki, 2002, s. 137). Yhteiskuntavastuu, ja sen toteuttaminen käytännössä on aluekehityksen näkökulmasta pitkälti näiden alueen elinvoimaa omilla toimillaan tuottavien toimijoiden vastuulla (Jankkila, 2008, s. 151).

Työ- ja elinkeinoministeriön (2024, s. 7–8) aluekehittämissäätöksessä painopisteet on asetettu vuosille 2024–2027 kestävään elinvoimaan ja investointeihin, hyvinvoivaan väestöön ja yhteisöihin sekä vetovoimaiseen elinympäristöön ja monimuotoiseen luontoon. Kansallisen aluekehittämissäätöstrategian teemat siis osaltaan tukevat yhteiskuntavastuun tavoitteita. Kehittämisen ja innovaatiotyön näkökulmasta vastuullisuudella voi olla suuri merkitys toiminnan edistämiseen. Innovaatiot voivat olla vastuullisuutta edistäviä, huomioivia tai vastuullisuudesta lähtöisiä, jolloin ne tuovat vastuullisuuden teemoja osaksi projekteja, organisaatioita ja yhteiskuntaa vaikka se ei olisikaan ollut innovaation ensisijainen tarkoitus sitä kehitettäessä. (Niskala ym., 2019, s. 32–33.) Vastuullisuuden tuottaminen, eli yhteiskuntavastuun huomioiminen osana toimintaa on siis itsessään tärkeää ja arvokasta toimintaa, etenkin julkisen toiminnan näkökulmasta, Valtioneuvoston asettaessa tavoitteita sen varaan. Siksi myös yksittäisten julkisten organisaatioiden toiminnan on tarkoituksenmukaista pyrkiä toimimaan tavoitteiden mukaisesti.

1.3 Aineisto ja menetelmät

Tutkielmani aineisto koostuu julkisista Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) rahoittamien hankkeiden dokumentaatiosta. Euroopan aluekehitysrahaston avulla pyritään tasaamaan erilaisia alueellisia eroja, sekä luomaan elinvoimaa ja kasvua alueellisesti kehityshankkeiden muodossa (Rakennerahastot, Euroopan aluekehitysrahasto EAKR). Aluekehitysrahaston tavoite on siis tukea aluekehittämistä. ELY-keskukset, jotka ovat merkittävä julkinen toimija aluekehityksen kontekstissa (Nyholm, Haveri ym., 2016, s. 152) ja maakuntaliitot, joilla on lakisääteinen kehittämisvastuu alueella (Nissinen, 2016, s. 181–182), ylläpitävät aluekehitysrahaston rahoitushakusuunnitelmia sekä päättävät avustusten jakamisesta hankkeille ja projekteille (Rakennerahastot, ohjeita rahoituksen hakemiseen).

Aineistoani analysoin teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla, jonka avulla pyrin ymmärtämään julkisen toiminnan yhteiskuntavastuuta tarkastelemieni hankkeiden tuottamissa dokumenteissa teoreettisen viitekehitykseni näkökulmasta. Teoriaohjaava

sisällönanalyysi mahdollistaa teorian hyödyntämisen analyysin työkaluna, mutta se ei määrittele sitä ja sen suuntaa kokonaan (Tuomi & Saarijärvi, 2018, s. 109). Kriittinen realismi ohjaa työtäni ja sen mukaisesti pyrin analyysissäni ymmärtämään teorian avulla todellisuutta sekä sen rakentumista. Tavoitteeni on tuottaa tutkimustietoa julkisesti rahoitettujen aluekehitystä tukevien hankkeiden ja projektien vastuullisuudesta, kestävän kehityksen painotuksesta sekä hankkeiden tuottamasta arvosta ympäröivään yhteiskuntaan sekä kansalaisten kokonaisvaltaiseen hyvinvointiin. Kun otetaan huomioon Euroopan aluekehitysrahaston tavoitteet, eli elinvoiman ja kestävän kasvun tuottaminen alueellisesti, käytännössä katsoen analyysini pyrkii tuottamaan tietoa sen tavoitteiden avoimesta ja läpinäkyvästä viestinnästä ja dokumentaatiosta osana hankkeiden toimintaa.

1.4 Työn rakenne

Luvussa 2 esittelen aluekehitystä laajemmassa kontekstissa koko Suomessa esitellen sen hallinnollista toteuttamista. Avaan tarkemmin myös Itä-Suomen aluekehityksen pääpiirteitä, historiaa ja erilaisia aluetta kuvaavia haasteita kehityskulkujen kautta sekä aluekehityksen merkitystä matkailutoiminnan näkökulmasta Itä-Suomen alueella.

Luvussa 3 syvennyn tarkemmin tutkielmani teoreettiseen viitekehykseen, eli yhteiskuntavastuuseen ja sen myötä jaetun yhteisen arvon, kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin käsitteisiin sekä avoimuuden ja läpinäkyvyyden käsitteisiin. Alaluvussa 3.6 määrittelen vielä tutkielmani teoreettisen viitekehyksen avulla julkisen yhteiskuntavastuun käsitteen.

Neljännessä luvussa esittelen aineistoni, analyysimenetelmäni ja kriittisen realismin, eli tieteenfilosofisen paradigman jota sovellan tutkielmassani. Tämän lisäksi esittelen luvussa analyysiäni vertailevan sisällönanalyysin avulla.

Luvussa 5 esittelen analyysini ja sen tuottamat tulokset. Luvussa on myös pohdintaani analyysin tuottamisesta ja yhteiskuntavastuun näkymisestä aineistossani, sekä sen syvemmästä merkityksestä osana Itä-Suomen aluekehitystä. Viimeinen luku on yhteenvetokappale, jossa kokoan tutkielman tulokset yhteen ja keskustelen tarpeesta aiheesta tehtävälle tutkimukselle myös jatkossa.

2. ALUEKEHITYS SUOMESSA

Aluekehitystoimijoiden tulee koostaa aluekehityssuunnitelma, strateginen ohjelma sen täyttämiseksi sekä suunnitelma maankäytölle alueella, joilla ne pyrkivät kauaskatseiseen ja kestäväan alueen kehittämiseen strategisesti. Jokaisella maakuntaliitolla on hallituksensa, jolla on maakunnan kehityksen näkökulmasta korkein poliittinen päätäntävalta. (Nissinen, 2016, s. 181–182.) Maakuntaliitot ovat lakisääteisiä kuntayhtymiä, jotka muodostuvat alueen kunnista. Maakuntaliiton toimivalta perustuu siis kuntien toimivaltaan, jollei oteta huomioon liiton lakisääteisiä tehtäviä jotka ovat alueiden kehittäminen ja maakuntakaavoitus. (Nyholm, Haveri ym., 2016, s. 154) Maakuntaliiton tehtävä on inklusion ja osallistamisen kautta pyrkiä kehittämään elinvoimaista aluetta, ne toimeenpanevat osaltaan myös Euroopan unionin rakennerahastoa olemalla ylin päätäntävaltainen elin jakaessaan rahoitusta alueen kehityssuunnitelmaa edistävälle ja mukaileville projekteille ja hankkeille. (Nissinen, 2016, s. 181–182.) Taloudellisen ja sosiaalisen yhteenkuuluvuuden periaatteet kuuluvat Euroopan unionin perustamissopimukseen, joten alueellisten erojen tasaaminen kuuluu sen perustehtäviin. Unioni rahoittaa ja tukee alueiden kehittymistä alue- ja rakennepoliittisin toimenpitein, rakennerahastojen kautta. (Silvasti, 2003a, s. 301.) Korkeakoulumuutoksen myötä myös ammattikorkeakoulujen rooli osana aluekehitystä on kohonnut Auvisen (2004) mukaan, aluekehitykseen osallistuminen on eräs ammattikorkeakoulujen päätehtäviä koulutuksen sekä tutkimus- ja kehitystoiminnan lisäksi. Pitkään Suomessa on keskusteltu ohjelmaperustaisesta alueellisen kehittämisen mallista, jossa yksityiset ja julkiset toimijat tekevät saumattomasti yhteistyötä alueen elinvoiman parantamiseksi ja alueiden kokonaisvaltaisen kehittämisen näkökulmasta (Airaksinen ym., 2016, s. 285).

Silvastian (2003a, s. 303–304) mukaan aluekehitystyön peruspilarit muodostuvat aina alueella. Tarkoituksena on löytää alueen ominaisuuksista tekijä, joilla se voi menestyä ja kehittyä kilpailukykyiseksi, esimerkiksi alueellisen erityisosaamisen tai saavutettavuuden avulla. Tällaisia tekijöitä ovat esimerkiksi matkailu Suomen Lapissa (Lapin liitto, 2021, s. 26), tai pohjoiskarjalaisen ftoniikan osaaminen ja sen nostaminen älykkään erikoistumisen valttikortiksi (Pohjois-Karjalan maakuntaliitto, 2020, s. 19). Tavallisesti elinkeinorakenteeltaan vahvasti perinteisten elinkeinojen, kuten maa- ja metsätalouden, kautta toimeentulevat alueet ovat taloudellisen kasvun näkökulmasta muutoksen tarpeessa.

Erityisesti kansallisen elinkeinorakenteen muutos onkin iskenyt Itä- ja Pohjois-Suomeen, jotka ovat perinteisesti olleet vahvoja maatalouden alueita. (Silvasti, 2003a, s. 307.)

Uusien hallinnon käytäntöjen mukana on noussut tarve koordinoida yhteistyöverkostoja ja niiden toimintaa. Tällöin julkinen hallinto osallistuu verkostoihin jotka ovat itseorganisoituvia ja niille onkin ominaista keskinäinen riippuvuus. Kuitenkin itseohjautuvampaan toimintaan johtaneesta muutoksesta huolimatta, erityisesti alueellisissa haastavissa tilanteissa valtiolla on mahdollisuus olla aktiivisena toimijana vaikuttamassa hallinnon muodostumiseen. Tällöin tapahtuu metahallintaa, eli pyrkimystä ohjata itseohjautuvia verkostoja sekä manipuloida niiden toimintaa haluamaansa suuntaan. (Airaksinen ym., 2016, s. 285.) Itä-Suomen kohdalla elinvoimaa onkin haettu myös valtion ohjauksella, ministeriöt ja työryhmät ovat työstäneet ehdotuksia Itä-Suomen tilanteen kohentamiseksi (ks. esim. Työ- ja elinkeinoministeriö, 2022b).

2.1 Aluekehitys ja itäsuomalainen elinvoima

Aluekehitystä on tehty ensisijaisesti kaupunkien näkökulmasta, kaupunkia kehitettäessä ympärillä oleva maaseutu saa mahdollisuuden kehittyä sen mukana (Rosenqvist, 2002, s. 60). Itä- ja Pohjois-Suomi ovat alueita, joiden talous on hiipunut viimeisen 30 vuoden aikana merkittävästi maa- ja metsätalouden työpaikkojen vähennyttyä, minkä lisäksi alueen väestörakenne on muuttunut väestön ikääntymisen myötä ja nuorten ihmisten muuttaessa työpaikkojen perässä kasvukeskuksiin (Silvasti, 2003a, s. 306–307). Itäisellä Suomella on aluekehityksen saralla haasteensa ja väestön kehitys on ollut 2010-luvun ajan miinusmerkkistä (Aro ym., 2020, s. 16). Kuitenkin jotkut maakuntien keskuskaupungit ovat onnistuneet houkuttelemaan alueelle osaamista ja osaajia, sekä kääntämään kehityksen suuntaa (ks. esim. Joensuu nousi Suomen 11. suurimmaksi kaupungiksi, 2024).

Itä-Suomen kohdalla EU:n rakenne- ja aluepolitiikkaa toteutetaan kolmessa maakunnassa, Pohjois-Karjalassa, Pohjois-Savossa ja Etelä-Savossa (Rakennerahastot, EU:n alue- ja rakennepolitiikan ohjelman toteutus Itä-Suomessa). Vaikka maantieteellisesti Itä-Suomen ymmärretään useimmiten käsittävän Pohjois-Karjalan, Pohjois-Savon, Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Kainuun ja Kymenlaakson maakunnat (Itä-Suomi Unioni). Näiden alueiden voikin nähdä kilpailevan keskenään, etenkin matkailumarkkinoinnin näkökulmasta. Alueiden kilpaillessa keskenään, ne luovat klustereidensa avulla mielikuvia itsestään sekä

sijainnistaan (Zimmerbauer, 2007, s. 35). Zimmerbauerin (2007) mukaan alueellinen kehitys voidaan nähdä aluerakenteen muokkaamisena ja palveluntarjonnan muutoksena sekä näiden myötä kilpailukyvyyn kasvattamisena, jonka myötä myös alueen imago muuttuu. Donner-Amnell (2020, s. 115–116) on tutkinut aluekehityksen kasvua suurten kasvukeskusten ulkopuolella, jossa kilpailu asukkaista ja investoinneista on kovaa ja alueet pyrkivät erottumaan toisistaan nimenomaisesti erilaisilla kestävän kehityksen mukaisilla toimilla, laaja-alaista elinvoimaa tavoitellen. Hänen mukaansa kehitystä nimenomaan vauhdittavat alueelliset kehityserot sekä tarve vastata ekologisiin 70haasteisiin kestävän kehityksen ratkaisulla.

Maakuntien elinvoimaisuudesta ja elinvoimaisuuden säilyttämisestä on käyty keskustelua jo kauan. Elinvoimaisuus ja se, tuleeko koko Suomi pitää asuttuna, on esiintynyt myös poliittisena kysymyksenä esimerkiksi eduskuntavaalien yhteydessä useita kertoja. (Vatanen ja Kotilainen, 2016, s. 176) ovat tutkineet itäsuomalaisten alueellisten elinkeinorakenteiden kehittymistä ja niiden resilienssiä, mitkä seikat ovat johtaneet sen kehittymiseen ja kuinka se kestää erilaiset aluetta kohtaavat muutokset sekä kehitty näiden myötä. Vatanen ja Kotilainen (2016, s. 184) pohtivat myös vanhojen elinkeinorakenteiden merkitystä nykyisiin aluepoliittisiin ratkaisuihin ja päätöksiin, esimerkiksi paikallistalouden polun negatiivisen kehityksen ja asukkaiden poismuuton myötä, niin ikään elinvoiman löytämisen näkökulmasta. Itä-Suomen aluekehitystä epätasaisuuden näkökulmasta on tutkinut Pyhälä (2024) pro gradu -tutkielmassaan, jossa hän tarkastelee itäisen Suomen kilpailukykyä ja elinvoimaa aluerakenteen kehityksen näkökulmasta. Tärkeässä roolissa Pyhälän (2024) tutkimuksessa on valtion ja alueellisen toiminnan hallinnoinnin keskinäinen suhde, mutta myös maailmantilanteen muutoksen myötä muuttunut toimintaympäristö ja sen mukainen alueellinen kyky kehittyä ja uudistua.

2.2 Matkailu ja aluekehitys

Matkailu on yksi suomalaisen aluekehityksen kärkihankkeista lähes koko Suomessa, myös julkisten alueellisten ja kansallisten toimijoiden näkökulmasta. Matkailualan toimijoiksi määritellään toimialat, jotka saavat välitöntä tuloa matkailusta. Kuitenkin matkailu luo toimintaedellytyksiä ja tuo tuloja myös aloille, joita ei ole suoranaisesti määritelty matkailutoimialoiksi. Matkailun kehittämällä voidaan siis kerryttää elinvoimaisuutta laajemminkin alueen sisällä. (Hakkarainen, 2009, s. 137.) Matkailu on kehittynyt viime

vuosikymmenet pitkälti markkinaehtoisesti, ja sen myötä toiminnot ovat pitkälti yksityisten tahojen omistuksessa. Valtion osallistuminen matkailun kehittämiseen on pitkälti jäänyt 1960-luvulle (Hautajärvi, 2023, s. 59–60.), vaikka julkinen keskustelu ja politiikka alueellisista eroista on jälleen yleistynyt (Donner-Amnell, 2020, s. 115). Työ- ja elinkeinoministeriön (2024, s. 26–28) aluekehityspäätöksessä kansainvälisyys ja saavutettavuus mainitaan merkittäviksi aluekehityksen välineiksi, joiden kautta taloudellista kasvua ja kilpailukykyä kyetään tavoittelemaan. Rakennerahaston tavoitteena on tasata aiemmin mainitsemiani alueellisia eroja, joten myös jaettava rahoitus jakautuu alueille epätasaisesti; Itä- ja Pohjois-Suomen osuus rahoituksesta on 70 prosenttia, kun Etelä- ja Länsi-Suomen 30 prosenttia (TEM, 2022a, s. 34). Aluekehityksen erinäiset ennusteet ovat kuitenkin olleet viime vuosina epävarmoja koronapandemian ja sen yhteiskuntaan sekä työelämään tuomien muutosten takia (Donner-Amnell, 2020, s. 116), eikä paluuta pandemiaa edeltävään aikaan näiltä osin välttämättä olekaan.

Työ- ja elinkeinoministeriön (2022a, s. 18) selvityksen mukaan rahoituskaudella 2014-2020 Suomen matkailun julkista rahoitusta ovat ohjanneet matkailun kehittymistä tavoittelevat strategiat, joiden visiona on ollut kehittää matkailua kestävästi ja tuoden hyvinvointia sekä mahdollisuuksia paikallisille, mutta kuitenkin toimialaa kasvattaen. Matkailua rahoitetaan Euroopan aluekehitysrahaston lisäksi esimerkiksi maaseuturahastosta, sosiaalirahastosta sekä maakuntien kehitysrahastosta muutamia mainitakseni (TEM, 2022a, s. 8). Tässä tutkielmassa tarkastelun alaisena olevan Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) rahoitusta matkailualan toimijoille on jaettu rahoituskaudella 2014-2020 lähes 190 000 000 euroa, yhteensä 667 hankkeelle, mikä on eniten kaikista julkisista rahoitusinstrumenteista (TEM, 2022a, s. 28). Matkailun rahoittaminen useista julkisista rahoituslähteistä kertoo sen merkityksestä sekä elinvoimalle että aluekehitykselle ja koko yhteiskunnalle. Rahoituskaudella 2014-2020 matkailualan kehityshankkeita ovat suurimmaksi osaksi toteuttaneet kunnat, niiden kehitysyhtiöt, alueelliset matkailun kehitysyhtiöt sekä erilaiset yhdistykset ja urheiluseurat. Yritystukien osuus on ollut pieni, ja hankkeita toteuttaneet yritykset ovat olleet verrattain pieniä yrityksiä. (TEM, 2022a, s. 33.)

Bohn (2024) on väitöskirjassaan tutkinut maantieteellisestä näkökulmasta matkailun aluekehitystä. Väitöskirjassaan hän tarkastelee julkisen sektorin, poliittisen vaikutusvallan ja institutionalismin vaikutusta aluekehityksen kiemuroihin niin ikään harvaan asutuilla alueilla, joiden elinvoima perustuu pitkälti matkailuun. Instituutiot osaltaan luovat ja

raivaavat laajemman mittakaavan ja näkemyksen polkua, jota alueen yrittäjät ja matkailun kehittäjät voivat seurata (Bohn, 2024, s. 17). Bohnin (2024, s. 24) mukaan geologinen epäreilu kehitys on myös yleistä, sillä kehitykseen ohjautuvat varat useimmiten jaetaan alueille, joilla fyysisesti on edellytyksiä menestykselle, mutta myös kehityksen sosiaalinen ja poliittinen ilmapiiri ovat myönteisiä sekä avoimia uusille innovaatioille, esimerkiksi halvan tai taitavan työvoiman muodossa. Tällöin lopputulemana voi olla epäsymmetrinen kehittyneisyys alueiden välillä (Bohn, 2024, s. 17). Useat alueet haluavatkin nimetä esimerkiksi matkailun älykkään erikoistumisen strategiakseen, vaikka alueella ei olisikaan matkailijoita houkuttelevaa fyysistä tekijää tai toiminnalle ominaista infrastruktuuria olemassa (Biagi ym. 2021, s. 2). Saarisen (2017, s. 44) mukaan matkailun menestymisen näkökulmasta alueen vetovoima, kuten esimerkiksi nähtävyydet, infrastruktuuri tai palvelut ovat yhteiskunnallisen tilanteen lisäksi edellytyksiä matkailutoiminnalle.

Hytönen ja Kulusjärvi (2023, s. 244) peräänkuuluttavat matkailukohteiden maankäytön vastuullista suunnittelua, sen sijaan, että toiminnalla pyrittäisiin vain ensisijaisesti mahdollisimman suuriin matkailutuloihin. Aluekehittäminen kuntatasolla niin maankäytön suunnittelun kuin kansalaisten osallistamisen näkökulmasta tuo alueelle elinvoimaa mutta myös laaja-alaista hyvinvointia kuntalaisille (Kinnunen, 2024, s. 5). Matkailusta onkin aikojen saatossa haettu monien syrjäisten kylien elinkeinoelämän pelastajaa, sekä kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin tuojaa alueen asukkaille. Matkailun vetovoimatekijöitä on myös onnistuneesti yhdistetty moniin suomalaisiin alueisiin, joilla on ollut tarvetta elinvoimaisuuden kehittymiselle. (Hakkarainen, 2017, s. 17–20.) Matkailun kehittäminen alueellisesti luo mahdollisuuksia esimerkiksi kulkuyhteyksien paranemisen muodossa myös paikalliselle toiminnalle (Hautajärvi, 2023, s. 60). Matkailu on aluekehityksen näkökulmasta keino yhdistää alueen elinkeinoja ja luoda alueelle monimuotoista toimintaa, erityisesti perinteisten elinkeinojen yhdistäminen matkailuun Lapissa on ollut myös eräänlainen kilpailuetu alueen elinkeinotoiminnalle. (Hakkarainen, 2017, s. 20; Lapin liitto, 2021, s. 28.)

Ikäläinen (2020) on pro gradu -tutkielmassaan tutkinut älykkään erikoistumisen strategioita sekä näiden alueellista hallintaa, hän korostaa työssään älykkään erikoistumisen merkitystä aluepoliittisena tekijänä ja tämän myötä aluekehitystä ohjaavana tekijänä. Älykkään erikoistumisen strategiset lähtökohdat myös osaltaan ohjaavat Euroopan unionin alue- ja rakennepolitiikan toimeenpanoa. Älykkään erikoistumisen hankkeita rahoitetaan pääasiallisesti Euroopan unionin rakennerahastoista. (Ikäläinen, 2020, s. 1.) Mäki-Petäjä

(2020) on pro gradu -tutkielmassaan perehtynyt matkailun valtiollisen rahoittamisen ja matkailupolitiikan edistämistoimiin julkisen rahoituksen metahallinnon näkökulmasta. Mäki-Petäjä (2020) on tutkinut valtion toimintaa rahoituksen näkökulmasta niin ikään kokonaisvaltaisena toimintana, jota metahallinnan kautta pyritään johtamaan, tästä viitekehyksestä hän on pyrkinyt aineistonsa avulla ymmärtämään rahoituksen myöntämisen periaatteita ja jakamaan tietoa julkisen rahoituksen jakamisesta matkailulle. Vierjoki (2023) vastaavasti omassa pro gradu -tutkielmassaan on tutkinut matkailun kehittämistä EU-hankkeiden ja -rahoittamisen kautta, tuoden tieteelliseen keskusteluun näkökulman näiden kehitystoimien pysyvyydestä kehitysalueilla, joka on myös kestävän kehityksen näkökulmasta tärkeä teema.

3. ALUEKEHITYKSEN YHTEISKUNTAVASTUU

Yhteiskuntavastuun juuret tieteellisessä keskustelussa ulottuvat 1930-luvulle saakka, tarkemmin käsite on alkanut muotoutua 1960-luvulla yhteiskunnallisen muutoksen myötä (Carrol, 1979, s. 497–498). Garriga ja Melé (2004, s. 51–52) paikantavat yhteiskuntavastuun keskustelun alun ajoittuvan 1950-luvun alkuun, Bowenin merkkiteos ”*Social Responsibilities of Businessman*” aiheesta ilmestyi 1953. Carrolin (1979, s. 497–498) mukaan 1950 ja 1960-lukujen taitteessa ymmärrettiin, että yrityksillä on muitakin vastuita kuin taloudellisen tuoton maksimoiminen. Tällöin yritysten sosiaalinen vastuullisuus otti suuria harppauksia jo työntekijöiden olojen kohenemisen näkökulmasta, mutta myös koko yhteiskunnan olojen parantamisen osalta. Sosiaalisen vastuullisuuden voisikin sanoa olleen eräänlainen 1960-lukua kuvastanut trendi tietoisuuden kasvaessa. (Carrol, 1979, s. 497–498.) Yhteiskuntavastuun historia on värikäs, käsite on kasvanut ja saanut uusia merkityksiä, teorioita sekä sen terminologia on laajentunut. Kuitenkin vielä tänäkin päivänä yhteiskuntavastuu törmää samaan ongelmaan kuin koko historiansa ajan; yhteiskuntavastuun merkitys on kaikille hieman erilainen. (Garriga & Melé, 2004, s. 51.)

Yhteiskuntavastuu jaetaan perinteisesti kolmeen osa-alueeseen: ympäristölliseen, taloudelliseen ja sosiaaliseen vastuuseen (Soini ym. 2022, s. 15). Yhteiskuntavastuuta ja sen sisältöä ovat aikojen saatossa ohjanneet eniten OECD:n toimintaohjeet monikansallisille yrityksille, ILO:n periaatteet kansainvälisen työelämän oikeuksista ja Yhdistyneiden Kansakuntien (YK) ihmisoikeusjulistus sekä yrityksiä ja niiden ihmisoikeuksia koskevat periaatteet (TEM, 2023). Periaatteet tuovat yhteiskuntavastuun muodossa näkyväksi huolellisuusvelvoitteen, jonka myötä toimijoiden on selvitettävä toimistaan aiheutuvat vaikutukset ympäröivään yhteiskuntaan. (Niskala ym., 2019, s. 11.) Kestävä kehitys on keskeinen käsite yhteiskuntavastuun rakentumisessa. (Siivonen ym., 2022, s. 159). Kestävällä kehityksellä Soinin ym. (2022, s. 15) mukaan tarkoitetaan niitä toimia, joilla pyritään turvaamaan elämän mahdollisuudet myös tuleville sukupolville, niin ikään maapallon kestävä kehitys, kuten myös yhteiskuntavastuu, jaetaan usein kolmeen päätekiijään: ekologiseen, taloudelliseen ja sosiaaliseen ulottuvuuteen. Yhdistyneet kansakunnat ovat omalla toiminnallaan pyrkineet edistämään kestävä kehitystä ja vastuullisuuden ulottuvuuksia esimerkiksi globaalilla kestävä kehityksen toimintaohjelmalla, Agenda 2030:lla. Ohjelma pyrkii 17 tavoitteensa kautta opastamaan yhteiskunnan eri toimijoita ottamaan vastuullisuuden teemat osaksi arkipäiväistä

toimintaansa, sekä tuottamaan ympäröivälle yhteiskunnalle sen kautta oikeudenmukaisuutta ja hyvinvointia. (Soini ym., 2022, s. 15.)

3.1 Yhteiskuntavastuu teoreettisena viitekehyksenä

Tarkastelen yhteiskuntavastuun toteutumista prosesseina, joita erinäisissä kehityshankkeissa ja -projekteissa tuotetaan. Aluekehityksen moninaisen toimijakentän takia tarkastelen myös hankkeiden ja projektien yhteistoimijuuden tuottamaa hyvinvointia. Esimerkiksi matkailun alueellisessa kehittämisessä on todettu olevan eniten hyötyjä, kun toimia toteutetaan laajassa yhteistyössä sidosryhmien ja verkostojen kanssa (Kulusjärvi, 2019, s. 10). García-Rosellin (2013, s. 20) mukaan vastuullisuus on sosiaalisesti rakentuvaa toimintaa, esimerkiksi erilaisten sopimusten tai jaettujen näkemysten kautta. Yhteiskuntavastuussa on siis sen sosiaalisen luonteen takia huomioitava ensisijaisesti toiminnan ympärillä olevat ihmiset, sidosryhmät. Kulusjärven (2019, s. 12) mukaan alueellista kehitystä voidaan kutsua vastuulliseksi vasta, kun siinä on huomioitu taloudelliset, sosiokulttuuriset ja ympäristölliset tekijät oleellisina arvoina, johon oleellisena osana kuuluu paikallisten toimijoiden yhteistyö. Matkailun kohdalla tällaisen menestyksekkään kehittämisen tuloksena tulisi olla myös ihmisten kokonaisvaltainen hyvinvointi alueella, mutta myös heidän hyötymisensä toimialan noususta ja kehityksestä, esimerkiksi palveluiden paranemisena sekä erilaisina työmahdollisuuksina, muutamia mainitakseni.

Vastuullisuudesta yritysmaailmassa on alettu viime vuosien aikana puhumaan termillä ESG. Termi koostuu sanoista *environment, social ja government* – vapaasti suomennettuna *ympäristölliset, sosiaaliset ja hallinnolliset tekijät*. (Sekol, 2024, s. 1–3.) Sekol (2024, s. 68–69) korostaakin sosiaalisen vastuullisuuden merkitystä, jota on kokonaisvaltaisen vastuullisuuden myötä alettu ymmärtää laaja-alaisemmin. Hänen mukaansa sosiaalinen vastuullisuus sitoo ympäristöasiat ja hallinnon elimellisesti kiinni toisiinsa. Kaikessa on aina kyse ihmisistä, sillä elämme ihmisten maailmassa. Työntekijöiden arvostaminen ja heistä huolehtiminen tulisikin nähdä kilpailutekijänä, eräänlaisena organisaation vetovoimatekijänä, mutta myös organisaation eettisenä tehtävänä. Koronapandemia ja sen myötä yleistynyt etätyö toi ihmisille erilaisia rooleja, mahdollisuuksia ja riskejä, joten myös organisaatioiden rooli sen työntekijöiden kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin tukijana ja mahdollistajana kasvoi merkittävästi. (Sekol, 2024, s. 70–71.)

Sosiaalisen vastuullisuuden myötä voidaan puhua sosiaalisen toimiluvan käsitteestä, jolla tarkoitetaan yhteiskunnan ja sen jäsenten yleistä hyväksyntää toimialalle, yritystoiminnalle tai sen osille. (Crane ym, 2019, s. 437; Pettersson & Suopajarvi, 2018, s. 5–6.) Käsitteen juuret ovat kaivostoiminnassa, sillä tarkoitetaan kestävän kehityksen mukaisen toiminnan jalkauttamista paikallisyhteisöihin esimerkiksi mahdollisuutena vaikuttaa elinympäristöönsä. Toimiluvan luonne on vapaaehtoinen ja niin ikään vaikeasti havaittava; sen olemassaolo havaitaan silloin, kun sitä ei ole, eli kun paikallisväestö vastustaa toimintaa. Sosiaalisen toimiluvan mukainen toiminta muodostaa erityisen yhteyden toiminnan ja paikallisen väestön välille. (Pettersson & Suopajarvi, 2018, s. 6, 16.) Matkailun kehityksessä vastuullisuuden, niin sosiaalisen kuin ekologisenkin, on nähty olevan ristiriidassa taloudellisen kasvun kanssa. (Kulusjärvi, 2019, s. 11). Tästä huolimatta Suomen matkailustrategiassa vuosille 2022-2028 (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2022c) korostetaan suomalaisen matkailun kestävästä kasvusta. Kauppilan (2004, s. 204) mukaan matkailun kestävä kehitys keskittyykin paikallisen elämän mahdollistamiseen ja tukemiseen, jolloin matkailun liiallinen kehittäminen ja vetovoimaistaminen on automaattisesti kestävyysvastaista. Petterssonin ja Suopajarven (2018, s. 16) mukaan sosiaalinen toimilupa käsitetäänkin helposti matkailutoiminnassa olemassa olevaksi luonnostaan, sillä matkailutoiminta useimmiten perustuu paikalliseen yrittäjyyteen.

3.2 Yhteiskuntavastuu julkisessa kontekstissa

Kansallisella tasolla yhteiskuntavastuu ja sen käytännön tason toteuttaminen ei ole vakiintunutta, joten myös julkisten instituutioiden on tarkasteltava yhteiskuntavastuun merkitystä kriittisesti, sekä ymmärrettävä sitä syvällisesti kyetäkseen toteuttamaan sitä tavoitteiden mukaisesti. (Brejning, 2012, s. 38–39.) De Geerin ym. (2009, s. 269–270) mukaan yhteiskuntavastuun ymmärtäminen yritysten vapaaehtoisena toimintana vaikuttaa ihmisten hyvinvointiin on osittain ristiriidassa hyvinvointivaltion periaatteiden kanssa. Julkinen toiminta perustuu lainsäädäntöön, sen toiminnan on käsitetty siis olevan lähtökohtaisesti vastuullista, eivätkä julkiset organisaatiot ole vastuullisuuttaan raportoineet, vaikka vastuullisuus on ollut selkeä tavoite julkiselle toiminnalle jo kauan sekä poliittisessa että yhteiskunnallisessa kontekstissa (Hellström & Parkkonen, 2022, s. 38). Vastuullisuutta suunniteltaessa julkisessa kontekstissa tulee ottaa tieteellisen tiedon lisäksi huomioon paikallistieto, kansallisen hallintotavan lisäksi (McDonagh, Ólafsdóttir ym., 2020, s. 101.) Julkisen hallinnon ja sen organisaatioiden peruseriaate suomalaisessa kontekstissa on

jatkuva vuorovaikutus toimintaympäristön kanssa (Nyholm, Airaksinen ym., 2016, s. 199). Vastuullisuuden hallinnollisen kokonaisuuden muodostaminen vuorovaikutustekijät huomioiden voikin olla haastavaa, myös paikallisen toiminnan näkökulmasta. Vastuullisuutta tukevat toimet käyvät toteen arkielämässä, joka osaltaan vaikuttaa myös päätöksentekoon. (McDonagh, Ólafsdóttir ym., 2020, s. 101.) Julkinen hallinto ja sen moninainen toimintaympäristö kohtaavat jatkuvasti haasteita, joihin on tarpeenmukaista reagoida. Monimutkaiset haasteet tarvitsevat kuitenkin monitoimijaista ja sektorirajat ylittävää yhteistyötä tehokkaiden ja vaikuttavien ratkaisujen löytymiseksi. (Nyholm, Airaksinen ym., 2016, s. 231.)

Toimintaympäristössä tapahtuvat eriaisteiset muutokset ovat julkisen hallinnon strategisen suunnittelun keskipisteessä, muutosvauhti on kiihtynyt ja sen luonne on nykyaikana globaalimpi kuin aiemmin. Yksi merkittävä globaalinen toimintaympäristön haaste onkin ilmastonmuutos, johon on pyritty sekä kansainvälisesti että kansallisesti löytämään keinoja vastata ja sopeutua. (Nyholm, Airaksinen ym., 2016, s. 199–201). Kiinnostus elinkeinon ja elämän mahdollistavan toiminnan ylläpitämiseen kestäväällä, tulevat sukupolvet ja heidän tarpeensa huomioivalla tavalla on etenkin syrjäseuduilla kasvanut. Tarve huomioida erilaiset tekijät osana kokonaisvaltaista päätöksentekoa ovat tuoneet päätöksenteon tueksi paikallisen, tieteellisen ja asiantuntijatiedon. (McDonagh, Tuulentie ym. 2020, s. 1.) Alueellisen ja paikallisen hyvinvoinnin näkökulmasta, etenkin yhteisöllisen strategian mukaisesti, vastuulliseen toimintaan pyrkiminen on kannattavaa sekä sosiaalisen, taloudellisen että ekologisen hyvinvoinnin näkökulmasta. Tällöin paikallisväestö myös tutkimusten mukaan on sitoutuneempaa toimintaan. (Dogra ym., 2022, s. 590.) Alueellinen ja strateginen vastuullisuus onnistuu todennäköisemmin, kun paikallisväestö osallistuu sen suunnitteluun ja toteutukseen (Asmelash & Kumar, 2019, s. 72). Erityisesti yhteisölähtöinen matkailu tarjoaa tällaisen strategisen vastuullisuutta edistävän toimintatavan, jossa pääpaino on paikallisuuden kehittämisessä ja säilyttämisessä matkailutoiminnan avulla, sen sijaan että matkailu vaikuttaisi negatiivisesti alueen sosiokulttuuriseen ympäristöön. (Dogra ym., 2022, s. 587, 590–591.)

Julkisen hallinnon vaikutus yritysten vastuullisuustyöhön tulee syvenemään lähivuosina, sillä Euroopan unionin yritysvastuudirektiivin (CSRD) myötä myös vastuullisuusraportointi laajenee portaittain koskemaan suuria yrityksiä ja pk-yrityksiä, tehden siitä samalla säännellympää ja yhdenmukaisempaa (Euroopan parlamentti, 2023). Aiemmin

raportointivaatimus on koskenut ainoastaan suuria, yhteiskunnallisesti merkittäviä yrityksiä, kuten esimerkiksi pörssiin listautuneita yrityksiä. Raportointia ei ole sisällön puolesta ohjattu vaan se on ollut hyvin vapaamuotoista. (Työ- ja elinkeinoministeriö.) Euroopan unionissa on myös väläytelty ehdotuksia demokratian syventämistä kansalaisten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien säätämisen näkökulmasta (Nyholm, Airaksinen ym., 2016, s. 203). Yritysvastuudirektiivi ei kuitenkaan päde julkisiin organisaatioihin, ja niiden toimintaan, vaan direktiivin säännöt on rajattu Euroopan alueella toimivalle yrityssektorille (Euroopan parlamentti, 2023.)

3.3 Jaetun yhteisen arvon käsite

Porter ja Kramer (2011) ovat kehittäneet jaetun yhteisen arvon käsitteen, joka perustuu taloudellisen hyödyn ja yhteiskunnallisen arvon samanaikaiselle luomiselle osana liiketoimintaa. Näkemys pyrkii löytämään keinoja, joilla organisaatiot voivat strategisesti tuottaa yhteiskunnalle hyvää sekä taloudellista voittoa omaksi hyödykseen osana ydinliiketoimintaansa samoilla toimilla. Ensisijaista jaetun yhteisen arvon käsitteessä on ajatus siitä, että innovaatiot ovat keino tuottaa uudenlaisia vastuullisia ratkaisuja osaksi yhteiskuntaa ja globaalia maailmaa, jotta kestävyyttä voidaan edesauttaa. Kuitenkin näillä samaisilla innovaatioilla on tarkoitus tehdä taloudellista voittoa ja hyödyttää tästä näkökulmasta omistajia tai osakkeenomistajia. Porterin ja Kramerin mallin lisäksi C.K. Prahalad on kehittänyt niin sanotun BOP-mallin (Bottom of the Pyramid) tai suomeksi käännettynä korkean potentiaalin vähävaraiset markkinat. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että maailman köyhimmälle sosioekonomiselle luokalle tuodaan parempaa elintaso heidän tarpeisiinsa kehitetyillä palveluilla ja tuotteilla. Tällöin yritys samanaikaisesti tuottaa sosiaalista hyvää tarjoamalla tarpeeseen suunnattua tuotetta, sekä tekee sillä taloudellista tulosta. (Niskala ym., 2019, s. 23.)

Konkreettisesti jaetun yhteisen arvon käsite tarkoittaa toimintaympäristön resurssien valjastamista yrityksen tai organisaation käyttöön viisaasti, esimerkiksi tukemalla paikallisia pienyrittäjiä, joiden toiminnan ekologinen jalanjälki on pienempi sekä heidän toimintansa saattaa moninkertaistua ison yrityksen arvoketjuun pääsemisestä. (Niskala ym., 2019, s. 22–23.) Niskala ym. (2019, s. 25) korostavatkin paikallisten klustereiden merkitystä vastuullisen liiketoiminnan osa-alueena. Paikallinen verkostomainen toiminta tuo hyvinvointia alueellisesti useammalle toimijalle, sen sijaan että toiminnot keskittyisivät yhteen tuottajaan,

joka pystyisi toimimaan täysin itsenäisesti. Tämä korostuu myös matkailun kestävyys tavoittelussa, Tervo-Kankareen (2017, s. 238) mukaan paikallisen yhteistyön kautta toimimisen ehdoilla kohteissa on haettu kestäviä toimintatapoja, mikä on myös yhteisöille ja yksilöille toiminnan näkökulmasta erittäin tärkeää. Matkailun kontekstissa siis voisi ajatella, että paikallisesti tuotetut matkailutuotteet ja palvelut tuottavat yritykselle, mutta myös ympäröivälle yhteiskunnalle taloudellista tuottoa, mutta myös erilaisia mahdollisuuksia.

Jo 1990-luvusta saakka verkostomallinen tekeminen on ollut aluekehityksen kannalta olennainen teema menestyksen tavoittelussa. Verkostomaisen yhteistyön takana on ajatus siitä, että alueellinen kehittyminen on kiinni toimijoiden osaamisesta ja täten myös kilpailukyvyistä. (Airaksinen ym., 2016, s. 285.) Voisi siis ajatella, että nykyisin kestävyys osaaminen ja kyky liittää sen teemat onnistuneesti osaksi liiketoimintaa toisi kilpailuetua ja täten myös kilpailukykyä alueellisesti verkostomaisen toimijuuden avulla. Tähän kilpailuedun tarpeeseen vastaa myös Porterin ja Kramerin (2011) yhteisen arvon käsite, joka kuvastaa erittäin hyvin esimerkiksi Työ- ja elinkeinoministeriön (2024, s. 7–8) aluekehittämissä päätöksessä kuvattujen aluekehitystoimenpiteiden tavoitteita.

3.4 Kokonaisvaltainen hyvinvointi

Kokonaisvaltainen hyvinvointi on tavoite, jota vastuullisen yhteiskunnallisen, etenkin julkisen, toiminnan tuloksena tavoitellaan. Sen katsotaan edistyvän laajassa yhteistyössä eri sektoreiden ja toimijoiden välisessä yhteistyössä (Laatikainen, 2019, s. 67). Hyvinvoinnin määrittäminen on kuitenkin haastavaa. Vertailukelpoisen tiedon tuottaminen on kyseenalaista ja kysymys siitä, tulisiko tarkastella ennemmin mitattavissa olevia resursseja vai yksilöiden subjektiivisia kokemuksia, on perustavanlaatuinen kysymys määrittelyssä. (Kattilakoski & Sireni, 2020, s. 10.) Työ- ja elinkeinoministeriön (2024, s. 16) aluekehityspäätöksen mukaan alueellisella kehitystyöllä pyritään tuottamaan kansallisella tasolla hyvinvointia väestön sekä yhteisöjen pariin. Aluekehityspäätöksessä hyvinvoinnilla tarkoitetaan kokemusta omasta ja läheisten elämänlaadusta, siihen kuuluvat erottamattomasti nykyaikaisen elämän edellytykset, kuten toimeentulo, olemassa olevat palvelut ja kouluttautumisen potentiaali. Myös mahdollisuuksien tasa-arvo on tärkeä hyvinvointia määrittävä tekijä. Näitä tekijöitä aluekehittämisen toimilla pyritään edistämään julkisten kehitysohjelmien, aluepoliittisen yhteistyön sekä maakuntaohjelmien ja erinäisten

rahastojen kautta. Leinosen (2018, s. 62) mukaan kaikkien hallinnonalojen osallistamista kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin tuottamiseen sen monitoimijaisen luonteen mukaisesti on korostettu jo WHO:n aloitteesta vuonna 1986, joka osaltaan on korostanut paikallishallintojen merkitystä hyvinvointia lisäävänä hallinnon osana.

Kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin käsite on irtautunut tiukasta terveyskontekstista, ja se on saanut moniulotteisia merkityksiä osana kokemuksia, olosuhteita ja ympäristöä ihmiselämässä (Hakamäki ym., 2022, s. 26). Kuitenkin kansanterveydellä on kantava rooli yhteiskunnan toimimisen ja taloudellisen kestävyuden näkökulmasta (Silvasti, 2003b, s. 104), joten sitä ei sovi unohtaa täysin. Alueellisesta näkökulmasta hyvinvoinnin saavuttaminen on osa elinvoimaisuutta ja palveluita, jonka tulee täyttää kestävyuden tunnusmerkit sekä taloudellisella, ekologisella että sosiaalisella mittapuulla (Hakamäki ym., 2022, s. 27). Salosen (2010, s. 11) mukaan globaalisti jylläävä tehokkuusajattelu on suuri haaste ihmisten hyvinvoinnille, ei pelkästään tekemällä ihmisiä työpaikoilla tarpeettomiksi, mutta jättämällä esimerkiksi eriarvoistumisen, yhteiskunnan työllisyystilanteiden muutosten ja ihmisten turvallisuudentunteen tehokkuuden varjoon. Kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin käsitteen myötä on syytä tarkastella yhteiskuntavastuun kontekstissa myös kestävästä hyvinvoinnin teoriaa. Kattilakosken ym. (2022, s. 26) mukaan teorian perusperiaate on se, että ihmisen hyvinvointi on elimellisesti liitoksissa ekologiseen kestävyyteen. Tällöin luonnon ja ekosysteemien hyvinvointi on tärkeässä asemassa määrittelemässä ihmisen mahdollisuuksia ja rajoja oman hyvinvointinsa tavoittelussa. Kattilakosken ja Sirenin (2020, s. 23) mukaan maaseudulla asuvien ihmisten hyvinvoinnissa korostuvatkin erityisesti luonnon läheisyys ja luontosuhde nykyaikaisten kokonaisvaltaista hyvinvointia tuovien koettujen mahdollisuuksien, kuten palveluiden ja koulutuksen lisäksi.

Sosiaalipolitiikassa, etenkin hyvinvointivaltion kontekstissa, hyvinvointi ymmärrettiin kauan lähinnä elintason kautta. Vasta 1960-luvulla näkemys alkoi laajentua myös muihin elämän osa-alueisiin, kuten yhteisöllisyyteen ja itsensä toteuttamiseen. (Helne, 2003, s. 71.) Sosiaalinen kestävyys nähdään nykyisin monissa yhteyksissä hyvinvoinnin luomisena tai tilanteen mukaan siirtämisenä tuleville sukupolville, jonka lisäksi ihmisoikeuksien ja tasa-arvon lisääminen ovat länsimaalaisessa yhteiskunnassa tärkeimpiä hyvinvoinnin tavoitteita kestävästä kehityksen näkökulmasta. (Silvasti, 2003b, s. 102.) Silvastin (2003b, s. 103–104) mukaan jo vuosituhannen taitteessa hyvinvoinnin esteinä yhteiskunnassa ovat olleet työttömyys, syrjäytyminen sekä sosiaalisten erojen kasvu. Näin 20 vuotta myöhemmin,

yhteiskuntamme sosiaalipoliittiset haasteet ovat pitkälti samoja, mikäli suomalaista mediaa ja sen uutisointia on uskominen.

Työelämän eräänlainen käynnissä oleva murros on kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin käsitteen ja sosiaalisen vastuullisuuden näkökulmasta oleellinen yhteiskunnallinen muutos. Työ ja sen tekeminen muuttuu erinäisistä syistä, esimerkiksi teknologia korvaa ihmisiä, osaamistarpeet muuttuvat ja tehokkuutta kyetään edistämään uusilla tavoilla. (Nyholm, Airaksinen ym., 2016, s. 218.) Kokemus omasta elämänlaadusta ja mahdollisuuksista elämässä ovat kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin peruseräjä (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2024, s. 16). Työ on ollut perinteisesti länsimaissa mahdollisuuksia luova tekijä, jonka avulla myös sosiaalisia eroja on pystytty kuroma umpeen. Murros työelämässä voi aiheuttaa polarisoitumista sekä kansalaisten eriarvoistumista laajassakin skaalassa, mutta myös luoda haasteita yhteiskunnan ylläpitämiseen. (Nyholm, Airaksinen ym., 2016, s. 218.) Työllisyys on siis tärkeä hyvinvoinnin mittari koko yhteiskunnan toiminnan kannalta, julkiset palvelut tarvitsevat toimiakseen työllisiä. Kattilakoski ja Sireni (2020) esittävät tutkimuksessaan naisten näkemyksiä koetusta hyvinvoinnista ja sen haasteista maaseudulla. Tuloksissa nousee vahvasti esiin juuri palveluiden puute tai kaukaisuus, julkisten liikennemuotojen olemattomuus ja osattomuuden kokemus omassa elinympäristössä. Tutkimuksessa ääneen päässeet naiset tosin sanoen kaipaavat elinvoiman mukanaan tuomia mahdollisuuksia ja tasavertaisuutta. Alueellisen kehittämisen nähdään maaseudulla keskittyvän kaupunkikeskuksiin aluekehitysrahastojen ja sen mahdollistamien hankkeiden muodossa.

3.5 Avoimuus ja läpinäkyvyys

Aulan ja Åbergin (2012, s. 203) mukaan organisaatioiden julkisuuskuva on perinteisesti nähty kahdenlaisena; organisaation suunnitelmallisella ja johdetulla viestinnällä, jolla pyritään luomaan mielikuvia ja luottamusta sen toimintaa kohtaan, sekä organisaation ja sen toimintaympäristön väliseen suhteeseen keskittyvällä viestinnällä, joka painottaa toiminnan vaikutuksia kansalaisiin ja yhteiskuntaan sekä tähän dialogiseen suhteeseen. Erkkilän (2012, s. 9–10) mukaan julkisen toiminnan avoimuus ja läpinäkyvyys ovat selvästi muodostuneet sen toimintakyvyn ydinkysymykseksi, jossa vastuun merkitys korostuu. Julkisen toiminnan ajatellaankin olevan erittäin avointa ja läpinäkyvää esimerkiksi demokraattiselle hallintojärjestelmälle ominaisten avointen pöytäkirjojen sekä muiden asiakirjojen myötä.

Viime aikoina keskusteluun onkin noussut erityisesti yksityisten organisaatioiden kohdalla viherpesun käsite, jota mielestäni voi varsin tehokkaasti soveltaa myös julkisten organisaatioiden viestintään.

Organisaatioiden sidosryhmien määrä on kasvattanut kokoaan esimerkiksi Internetin yleistymisen myötä. Viestintä ja sen merkitys on muuttunut julkissuhteiden moninaisuuden myötä, jolloin myös teemojen keskinäinen suhde ja vaikutukset yhteiskuntaan ovat korostuneet. Organisaatioiden toimintaa arvioidaankin nykyisin jo pelkkien suunnitelmien perusteella, sen viestinnän kautta. (Aula & Åberg, 2012, s. 205.) Paanasen ym. (2014, s. 84–86) mukaan myös julkisessa kontekstissa elinvoiman edistäminen ja johtaminen vaativat tuekseen viestintää. Kansalaisten osallistuminen ja sitoutuminen edellyttävät tietoisuutta käynnissä olevista kehityshankkeista, julkisella keskustelulla on vahva rooli mielikuvien luojana. Heidän mukaansa elinvoiman kehittyminen onkin vahvasti riippuvaista rohkeasta viestinnästä, joka kertoo toiminnasta, sen laadusta ja vahvuuksista rehellisesti. Paikalliseen aktiivisuuteen tähtäävistä toimista ja hankkeista viestimällä avoimesti ne tuodaan ihmisille näkyväksi, jolloin ne myös muodostuvat osaksi paikallista elinvoimaa. Ahkeralla ja saavutettavalla viestinnällä kansalaisille suunnatuista toimista saadaan osa paikallista arkea, jolla myös voidaan saavuttaa elinvoimaisuutta. Haasteellisinta onkin saavuttaa kaikki ihmisryhmät vastaanottamaan viestintää ja osallistumaan julkiseen keskusteluun.

Vastuullisuuden peruseriaatteisiin sisältyvät toiminnan avoimuus ja läpinäkyvyys. Isokankaan ja Vassisen (2024, s. 33) mukaan sidosryhmiensä luottamuksen omaa toimintaa ja sen vaikutuksia kohtaan voikin ansaita nimenomaan viestimällä avoimesti ja rehellisesti omista arvoistaan sekä niiden mukaisesta toiminnasta. Heidän mukaansa kestävän toiminnan pohjalla on nimenomaan ympärillä vallitseva luottamus organisaatiota kohtaan, jonka myötä on myös mahdollista ansaita sosiaalinen toimilupa. Sosiaalinen toimilupa tarkoittaa Petterssonin ja Suopajärven (2018, s. 5–6) mukaan paikallisväestön hyväksyntää organisaation tai hankkeen toiminnalle. Toimiluvan luonne on epävirallinen, se on vapaaehtoista eikä sen olemassaoloa voi suoranaisesti arvioida olevaksi. Useimmiten sosiaalisen toimiluvan merkitys toiminnalle ymmärretään silloin, kun sitä ei ole. Tällöin kansalaisviestintä ja julkinen keskustelu käyvät kiivaina. Usein vastustettavasta toiminnasta keskustellaan myös kansallisella tasolla, joka luo suurempaa epäluottamusta vastustettavaa toimintaa kohtaan ja voi täten myös aiheuttaa hankkeelle tai organisaatiolle huomattavaa haittaa. Pettersson ja Suopajärvi (2018, s. 6–7) huomauttavatkin, ettei sosiaalisen toimiluvan

käsitteessä ole olemassa sen toteutumiselle vakiintuneita ehtoja, niin sanotusti asioita, jotka kuntoon hoitamalla toimilupa olisi ansaittu paikallisilta ihmisiltä. Hovilan ja Hytösen (2023, s. 322) mukaan yhteiskunnalliset toimijat pyrkivät osallistumaan elinvoiman kehittämistä koskeviin keskusteluihin, jotka liittyvät rakennettuun ympäristöön, usein esimerkiksi ilmastonmuutoksen ja luonnon monimuotoisuuden katoamisen näkökulmasta. Ympäristövaikutukset ovatkin nousseet vahvasti luotettavuuden mittariksi tällaisissa keskusteluissa, eikä taloudellisilla tai sosiaalisilla hyödyillä pystytä enää argumentoimaan ympäristölle haitallisia aluekehityksellisiä hankkeita.

Hovilan ja Hytösen (2023, s. 316, 320–322) mukaan matkailuun ja sen infrastruktuuriin perinteisesti vahvasti kytkeytyvä Maankäyttö- ja rakennuslaki ohjaa erityisesti matkailun suunnittelua, siitä viestimistä sekä kansalaisten osallistamista siihen liittyvään päätöksentekoon. Se edellyttää infrastruktuuria suunnittelevilta tahoilta avointa viestintää, ihmisten kuulemista sekä osallistavaa suunnittelua. Heidän mukaansa matkailun suunnittelijan on ensisijaista ymmärtää ympäröivää yhteiskuntaa, omaa rooliaan osana sitä sekä omien toimien vaikutusta tulevaisuuden muodostumiselle, joka taas toimii pohjana kestäväälle ja pitkäjänteiselle aluesuunnittelulle. Tällainen suunnittelu pyrkii synnyttämään kestäviä ratkaisuja, jotka palvelevat kaikkia käyttäjäryhmiä. Alueellinen suunnittelu on kaavoittamisen näkökulmasta erityisesti kuntien vastuulla, jolloin kunnat kantavat suurinta valtaa paikallisesta kehittämisestä erityisesti infrastruktuurin näkökulmasta.

Maankäyttö- ja rakennuslaki, joka liittyy oleellisesti aluekehittämiseen ja sen myötä myös matkailun suunnitteluun, asettaa toimijoille vuorovaikutus- ja tiedottamisvelvollisuuden osana prosessejaan, perustuslaillisen ympäristöoikeuden mukaisesti. Perustuslaki siis edellyttää ja turvaa julkisen vallan kautta kaikille mahdollisuuden ja oikeuden vaikuttaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon. Prosessiin on kuitenkin kohdistettu myös paljon kritiikkiä, sillä sen toimivuus ja todellinen vaikuttavuus on kyseenalaista. (Hovila & Hytönen, 2023, s. 324–325.) Maankäyttö- ja rakennuslaki kuitenkin edellyttää toimijoilta avoimuutta ja läpinäkyvyyttä jo projektin suunnitteluvaiheessa, esimerkiksi tiedottamisen ja paikallisten kuulemisen velvoitteilla.

3.6 Julkinen yhteiskuntavastuu

Julkisesta yhteiskuntavastuusta puhutaan melko vähän, olemassa oleva tieteellinen keskustelu ja termin määrittely painottuu yritysten tuottaman yhteiskuntavastuun, tai tässä tapauksessa yritys vastuun käsitteeseen. Yritysvastuun lyhyen määritelmän mukaan vapaaehtoinen yritys vastuun on toimintaa ohjaavaa arvomaailmaa kuvastavia tekoja, jotka alkavat siitä, mihin lainsäädäntö päättyy (Anttiroiko, 2004, s. 22–23). Julkista toimintaa määräävät erilaiset lait, kuin yritystoimintaa, joten tämä määritelmä ei sellaisenaan päde julkisen yhteiskuntavastuun käsitteeseen. Määrittelin käsitteen edellä avaamani teorian mukaisesti niin, että julkinen yhteiskuntavastuu on päätösten ja ratkaisujen tekemistä kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin tuottamiseksi mahdollisimman laajalle yhteiskuntaan, parhaan mahdollisen tieteellisen tiedon, asiantuntijuuden ja paikallisen tiedon huomioon ottaen. Julkisten organisaatioiden joukko ja tehtävät ovat moninaisia, kuten myös niiden mahdollisuudet toteuttaa yhteiskuntavastuuta osana toimintaansa.

Julkisen yhteiskuntavastuun tarkoitus on tuottaa hyvinvointia mahdollisimman monipuolisesti ja mahdollisimman laajalle osana erilaisia julkisia toimintoja ja organisaatioita. Julkisten organisaatioiden sidosryhmät käsittävät lähes kaikki alueelliset toimijat, kansalaisista yrityksiin. Julkisen yhteiskuntavastuun tarkoituksena on tuottaa kestävää toimintaa, joka luo monipuolisia mahdollisuuksia elämälle ja itsensä toteuttamiselle, oli kyse sitten taloudellisesta toiminnasta, tuleville sukupolville myös tulevaisuudessa hyvinvoivan elinympäristön jättämisestä tai kulttuuriperinnön kunnioittamisesta. Edellä mainituista teemoista erityisesti kestävä elinympäristön mahdollistaminen, rakentaminen ja ylläpitäminen, niin ekologisesti, taloudellisesti kuin sosiaalisesti kestävä kehityksen periaatteita tavoitellen ovat esillä tässä tutkielmassa. Julkisen yhteiskuntavastuun näkökulmasta julkisten toimijoiden tulee tehdä päätöksiä huomioiden taloudellisuuden lisäksi myös ekologinen ja sosiaalinen kestävyys. Ajattelen, että julkisessa kontekstissa ekologinen ja sosiaalinen kestävyys ovat painavampia tekijöitä, kuin yritysten tuottamassa yritys vastuussa. Julkinen hallinto on myös Yhdistyneiden kansakuntien kautta vastuussa kestävä kehityksen tavoittelusta kansallisella, mutta myös kansainvälisellä tasolla (Soini ym., 2022, s. 15).

Julkisten organisaatioiden tulee huomioida ja toteuttaa kansalaisten osallisuutta osana toimintaansa ja kehitystoimenpiteitensä. Demokratia on elimellinen osa suomalaista julkista

hallintoa, mutta samalla myös osallisuuden muoto, se toteutuu näkyvästi sekä alueellisesti että kansallisesti esimerkiksi vaaleina ja päätöksenteossa. Nostan tässä työssä yhteiskuntavastuun erääksi toteuttamisen keinoksi erityisesti kansalaisten osallisuuden osana alueellista kehitystyötä, joka on etenkin matkailun kehittämisen ja hyväksynnän näkökulmasta tärkeä seikka (Kinnunen, 2024, s. 5; Pettersson & Suopajarvi, 2018, s. 5–6).

4. AINEISTO JA TEORIAOHJAAVA SISÄLLÖNANALYYSI

Tutkielmani on luonteeltaan laadullinen tutkimus. Laadullisen tutkimuksen tunnusmerkkejä ovat ajallisuus ja paikallisuus, siinä maailma näyttäytyy liutana prosesseja. Laadullinen tutkimus pyrkii ymmärtämään myös tutkittavien toimijoiden näkemyksiä sekä tuomaan heidän ääntään tutkimuksen kautta kuuluviin. (Hakala, 2018, s. 16–19.) Teoriaohjaava sisällönanalyysi on laadullisen tutkimuksen analyysimenetelmä, jonka avulla voidaan tehdä tutkimusta monipuolisesti (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s. 78). Tässä tutkielmassa käytän analyysimenetelmänä teoriaohjaavaa sisällönanalyysiä. Teoriaohjaavan sisällönanalyysin perustana toimii aineisto, josta valitaan analyysiyksiköt. Kuitenkin teoria ohjaa analyysia, ja olemassa oleva tieto voi tätä kautta tarjota mahdollisuuksia uuden tiedon tuottamiselle. Tämä myös kuvaa itse analyysin tekemistä, jossa teoria ja aineisto, lopputuloksena mahdollisesti on näiden tekijöiden yhdistymänä syntynyt täysin uutta tietoa. (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s. 80.) Teoriaohjaavassa analyysissä tutkijan mielikuvia sekä analyysin tekemistä ohjaavat sekä olemassa oleva, tunnettu teoreettinen viitekehys, että tutkimuksen aineisto (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s. 113).

Valitsin tutkielmani aineiston analyysimenetelmäksi teoriaohjaavan analyysin, sillä koen sen tarjoavan yhdessä kriittisen realismin paradigman kanssa parhaan mahdollisuuden tarkastella aineistoni, eli hankeasiakirjojen sisältöä teoreettisen viitekehylene, eli yhteiskuntavastuun ja sosiaalisen vastuullisuuden näkökulmasta. Analyysimenetelmän etu on nimenomaan se, että sen avulla voin ammentaa sekä teoriasta ja aiemmasta tutkimuksesta, mutta myös aineistostani nousevista teemoista, mutta myös yhdistää näitä. Yhteiskuntavastuu ja sen mukaiset toimet ovat vahvasti teoriaan ja tieteeseen pohjautuvia, joten aineistosta nousevia tekijöitä on luontaista peilata olemassa olevaan teoriaan ja analysoida sisältöä sen avulla. Lisäksi ajattelen, että aineistopohjainen sisällönanalyysi ei olisi palvellut työtäni tarpeeksi moninaisella tavalla, sillä tutkimusasetelmallani on vahva, vaikkakin vielä suuremmissa kontekstissa rakentuva teoreettinen ja tieteellinen pohja. Mielestäni on siis tärkeää tarkastella vastuullisuutta jo olemassa olevan tiedon valossa, sekä pyrkiä löytämään sille uusia tapoja toteuttaa sitä käytännössä osana yhteiskunnan toimintoja, etenkin julkisessa kontekstissa.

4.1 Kriittinen realismi

Tutkimustani ohjaa kriittisen realismin paradigma. Kriittisen realismin mukaan todellisuus on objektiivista, ihmisten havaintojen ulkopuolista. Käsitksemme todellisuudesta kuitenkin rakentuvat sosiaalisesti sekä ovat rajallisia, kriittisen realismin avulla siis pyritään ymmärtämään ja selittämään syvällisiä rakenteita, jotka vaikuttavat havaitsemiimme ilmiöihin. (Botterill & Platenkamp, 2012, s. 53–54.) Gorskin (2013, s. 660) mukaan kriittinen realismi on teoria siitä, mitä hyvä tieteellinen tutkimus on. Kriittinen realismi ymmärtää todellisuuden epätäydellisenä. Todellisuuden rakentumiseen vaikuttaa sosiaalisen ympäristön lisäksi historia. (Jennings, 2010, s. 60–61.) Kriittinen realismi pyrkiikin selittämään ja ymmärtämään järjestelmien rakentumista sosiaalisten perustojen kautta. Sen mukaan olemassa todellisuus, joka muodostuu rakenteissa ja on kuitenkin olemassa meistä ja havainnoistamme huolimatta. (Botterill & Platenkamp, 2012, s. 53.) Tärkeintä kuitenkin on tarkastella sosiaalisia rakenteita kriittisesti, jotta niiden rakentumista on mahdollista arvioida tieteellisesti. (Sayer, 1992, s. 6.) Kriittinen realismi siis soveltuu erityisen hyvin julkisen hallinnon ja sen järjestelmien tieteelliseen tarkasteluun, sillä kyseiset järjestelmät ovat olemassa ainoastaan ihmisten toimesta, mutta rakentumisensa jälkeen myös osittain heistä huolimatta. Collins (2011, s. 6) myös korostaa, että ihmisyyden mukanaan tuomat merkitykset ja aiheet luovat osaltaan erilaisia rakenteita, joita myöskään realismin mukainen fyysinen maailma ei pysty ennustamaan.

Syy-seuraussuhteet ovat merkittävä osa todellisuuden rakentumista ja sen ymmärtämistä (Gorski, 2013, s. 667). Kriittisen realismin avulla pystytään tarkastelemaan syvempää kausaliteettia todellisten tapahtumien takana. Sen ontologia käsittää todellisuuden kerroksellisuuden, ilman olemassa olevaa tietoa ei voida ymmärtää todellisuutta ja sen rakentumista. Tästä syystä realismi ja sitä hyödyntävät tieteenalat ovat kriittisen realismin ja sen ontologian, eli olemisen muotojen perusta. (Collins, 2011, s. 4–5.) Tässä työssäni aiempi tutkimus on merkittävässä roolissa oman työskentelyni näkökulmasta, aluekehittäminen ja sen keinot sekä historia ovat merkittävässä asemassa työssäni esimerkiksi vaikuttavuutta ajatellen. Analyysimenetelmäni käyttäminen perustuu aiemmin tuotettuun tietoon, joten on olennaista ottaa huomioon teoreettinen tausta tutkimuksen etenemiseksi.

4.2 Aineistona hankeasiakirjat

Tutkielman aineistona toimivat hankeasiakirjat eli Eura2014-palvelun hanke-esittelyt sekä hankkeiden loppuraporttien tiivistelmät, tämän lisäksi tarkastelen hankkeista julkisesti saatavilla olevia tietoja kuten verkkosivuja, tiedotteita ja muita dokumentteja eli artikkeleita ja opinnäytetöitä. Tutkielmassa tarkastellut hankkeet ovat ohjelmakauden 2014-2020 hankkeita, joten ohjelman mukaisen rahoituksen alainen toiminta on aineiston tarkastelun hetkellä päättynyt. Aineistoa kerään julkisista lähteistä, tässä tapauksessa eura2014-verkkosivustolta, hankkeiden omilta verkkosivuilta sekä hanketoimijoilta itseltään loppuraporttien muodossa. Tarkasteltavat hankkeet rajaen Itä-Suomen alueella tapahtuviksi hankkeiksi, joita on rahoitettu EAKR-rahastosta, ja joiden toteuttajana on julkinen tai puolijulkinen toimija, kuten yliopisto, ammattikorkeakoulu, maakuntaliitto, alueen julkisomisteinen kehitysyritys tai jokin muu vastaava julkisrahoitteinen instituutio. Rajasin aineistoa entisestään valikoimalla joukosta hankkeet, jotka liittyvät alueen matkailun kehittämiseen ja joista oli tarvittavaa tietoa saatavilla. Tämän rajauksen jälkeen analyysiini päätyneet hankkeet valikoituivat sattumanvaraisesti, sekä vielä aineistosta jäi pois muutama hanke, josta en pyynnöistä huolimatta saanut materiaalia. Hankeasiakirjoja vertaan vastaavasti Suomen aluekehityksellisiin tavoitteisiin kansallisella sekä maakunnan tasolla.

Alun perin analyysini ja tutkielmani aineistona oli tarkoitus olla valikoimieni hankkeiden täysin julkiset asiakirjat. Työni luonne muuttui hieman aineiston keräämisen yhteydessä, sillä valikoituneista hankkeista ei löytynytäkään tavoitteideni mukaista dokumentaatiota julkisena. Tämän vuoksi analyysini onkin kaksiosainen, ensimmäiseksi tarkastelen vertailuanalyysin ja teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla hanketoiminnan vastuullisuutta läpinäkyvyyden ja avoimuuden näkökulmasta. Jälkimmäiseksi ulotan analyysini saamiini hankkeiden loppuraportteihin, joita analysoin teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla yhteiskuntavastuun sosiaalisesta näkökulmasta, erityisesti kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin tuottamisen viitekehystä.

Aineistoni päätin kerätä julkisten ja puolijulkisten toimijoiden hankkeista, sillä kuten olen työssäni aiemmin jo todennut esitellessäni teoreettista viitekehystäni, julkisten toimijoiden vastuullisuutta ei ole juurikaan yhteiskuntavastuun näkökulmasta tutkittu. Tutkielmani aineistona toimivat viranomaisasiakirjojen lisäksi hanketoimijoiden verkkosivut ja muut hankkeista kertovat internet-aineistot. Julkisen toiminnan oletetaan yleisesti olevan

vastuullista, sillä se toimii oletettavasti tiettyjen, laissa määrättyjen hallinnollisten suuntaviivojen mukaisesti (Hellström & Parkkonen, 2022, s. 17). Aineiston rajaamisen kautta pyrin saamaan vastauksen siihen, pitääkö tämä paikkaansa näiden julkisrahoitteisten instituutioiden kohdalla. Keräsin aineiston Eura2014-palvelun rakennerahastotietopalvelusta löytyvien tietojen perusteella. Suurin osa *aineistostani on julkisesti saatavilla, joten sen säilyttämistä tai käyttöä eivät rajaa samalla tavoin hyvän tieteellisen käytännön ohjeet, kuin esimerkiksi haastatteluaineiston*. Yhden saamani loppuraportin jakamisen myötä minua kiellettiin jakamasta sitä eteenpäin, joten sen poistan välittömästi analyysini valmistuttua. Aineistoni ei sisällä henkilötietoja, tai muutaakaan salattavaa tietoa, eli sen käsittely ja säilyttäminen eivät edellytä esimerkiksi datan käsittelyyn liittyvän lainsäädännön soveltamista.

Aineistoni koostuu kahteen eri luokkaan jaettavista asiakirjoista, viranomaisasiakirjoista ja dokumenttiaineistoista. Viranomaisasiakirjojen luonne on virallisempi ja säännellympi, kuin dokumenttiaineiston, jotka voivat virallisen viestin lisäksi sisältää organisaation arvojen ja tavoitteiden mukaista viestintää. Dokumenttiaineistot pääasiallisesti keskittyvät kertomaan hankkeen tavoitteista ja tuloksista, mutta ne ovat vähemmän virallisia kuin viranomaisasiakirjat.

Loppuraportit olivat PDF-muotoisia asiakirjoja saadessani ne hankkeiden toteuttajilta. Muun aineiston dokumentoin itselleni kerätessäni aineiston sen hetkessä muodossaan, sillä internetin luonteen takia se voi joko kadota tai muuttua kesken analyysini. Koska aineistoni on valmiiksi olemassa, en erityisesti julkaise tai hävitä sitä tutkimukseni päättyessä, lukuun ottamatta aiemmin mainitsemaani yhden hankkeen loppuraporttia.

4.3 Analyysin kuvaus

Aloitin työni analyysiosion tutustumalla keräämääni aineistoon perin pohjin. Tein keräämästäni aineistosta vertailtavan taulukon, jonka avulla pystyin tunnistamaan hankkeista saatavilla olevat dokumentit sekä sen avulla myös vertailemaan hankkeita ja niiden dokumenttien sisältöä. Listauksen yhteydessä taltioin dokumenttien URL-osoitteet ja niiden tallennuspäivät. Taulukoinnin lisäksi tein aineistostani jo ensimmäisillä lukukerroilla muistiinpanoja, ja yhdistelin samojen hankkeiden eri dokumenteista esiin nousevia teemoja ja yhtäläisyyksiä, sekä hankkeiden keskinäisiä teemallisia eroavaisuuksia.

Aloitin analyysin parissa työskentelyn lukemalla aineistoani läpi useampaan kertaan, pyrkien löytämään aineistosta toistuvia teemoja joiden mukaan voin luokitella sisältöä. Teoriaohjaava sisällönanalyysi antaa tilaa kuitenkin myös teorialle (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s. 80), joten teoreettinen viitekehysteini oli lähes alusta alkaen mukana antamassa suuntaa analyysilleni ja aineistoni tulkinnalle. Teoriaohjaava sisällönanalyysi etenee, kuten aineistolähtöinen analyysi; aineistoa luetaan ja teemoitellaan aineistosta käsin (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s. 133). Vaikka pyrin lukemaan aineistoani neutraalein mielin, aiempi tietämykseni sekä teoreettisen viitekehysten parissa työskentely on vääjäämättä vaikuttanut myös analyysin tekemisen alkuvaiheessa.

Aineistoni koostuu yhteensä yhdeksästä Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) rahoittamasta hankkeesta, jotka ovat rahoituskaudella 2014-2020 toteutuneet Itä-Suomessa. Tarkastelemiani hankkeita ovat rahoittaneet Pohjois-Karjalan maakuntaliitto (viisi hanketta), Etelä-Savon maakuntaliitto (kaksi hanketta), Pohjois-Savon maakuntaliitto (yksi hanke) sekä Etelä-Savon ELY-keskus (yksi hanke), jotka ovat Itä-Suomessa EU:n alue- ja rakennepolitiikan rahoittajaviranomaisia. Kaksi otantani hankkeista on saanut jatkorahoitusta kaudelle 2021-2027. Nämä hankkeet olivat otannan ainoita, joilla oli täysin omat, toteuttajaorganisaatiosta niin sanotusti erilliset nettisivut. Myös yksi hankkeista on synnyttänyt toimintansa tuloksena yritysryhmähankkeen.

PK3-hankkeen tuloksena hankkeen toiminnalle oli tuotettu nettisivut, mutta niillä ei ollut enää mainintaa päättyneestä hankkeesta lainkaan. PK3-hankkeelle oli myös perustettu Facebook-sivu, jossa oli viestitty kattavasti hankkeen toiminnasta ja tapahtumista, sivun päivittäminen on päättynyt hankkeen myötä. Muilla hankkeilla ei ollut omia verkkosivuja, vaan ainoastaan toteuttajaorganisaation verkkosivuilla alasivuja (2) tai ainoastaan listaus organisaation hallinnoimista hankkeista (3), PS1-hankkeesta oli tämän lisäksi substanssiyhteisön verkkosivuilla lyhyt esittely. Yhdestä hankkeesta ei löytynyt verkkosivuja tai mitään mainintaa niiden toteuttajan verkkosivuilta, tai muutoinkaan mitään tietoa Eura2014-palvelun lisäksi. Kyseinen hanke on päättynyt vuonna 2016, joten kyse voi olla siitä että kyseisen hankkeen kohdalla tietojen säilytysaika on tullut täyteen. Kyseisestä hankkeesta en myöskään yhteydenotosta ja lupauksista huolimatta saanut toteuttajaorganisaatiolta mitään tietoja.

Aineistoni viidestä hankkeesta kahden hankkeen toteuttajana oli ammattikorkeakoulu, viiden hankkeen toteuttajana kunta, maakuntaliitto hallinnoi yhtä hanketta ja kaupungin kehitysyhtiö yhtä. Ensimmäisestä ammattikorkeakoulun hallinnoimasta hankkeesta löytyi yhteen webinaariin liittyen diaesitys ja hankkeeseen liittyen on tehty myös yksi opinnäytetyö. Toisen ammattikorkeakoulun toteuttaman hankkeen tuloksena on tuotettu artikkeli ammattikorkeakoulun vahvuusajulkaisuun sekä kokoelmajulkaisu liittyen hankkeen *aiheeseen*, mutta se ei juurikaan kerro hankkeen toteutuksesta tai sen tuomista yhteiskunnallisista hyödyistä, vaan on vahvasti substanssiteos. Tämän lisäksi muista hankkeista julkista materiaalia oli ainoastaan kunnan- ja kaupunginhallitusten kokouspäiväkirjoista mainintoina tai esittelyinä, joiden liitetiedostoja ei kuitenkaan ollut saatavilla. Lisäksi yhdestä kunnan hallinnoimasta hankkeesta oli saatavilla julkisesti hankesuunnitelma sekä maakuntaliiton hallinnoimasta hankkeesta hakukirja. Yhdelläkään hankkeella ei ollut julkista loppuraporttia tai väliraportteja, eikä myöskään vastuullisuusraportteja.

Vertailun osalta suurimmaksi osaksi aineistoni koostuu Eura2014-palvelun tiedoista, sillä hankkeista ei ollut juurikaan muualla dokumentaatiota. Hankkeiden verkkosivut suurimmalta osin pyrkivät tiivistämään Rakenerahaston tietopalvelusta löytyvää tietoa lyhempään muotoon, poikkeuksena korkeakoulun ja maakuntaliiton hankkeet, joista kerrottiin laajasti niiden omissa kanavissa, tässä tapauksessa niiden verkkosivuilla. Taulukossa 1 eritellään hankkeista julkisesti saatavilla olevat dokumentit, joiden pohjalta analyysin ensimmäinen osa on tehty. Huomionarvoista kuitenkin on, että useimmat dokumentit, kuten hankkeiden pohjalta tuotetut verkkosivut ja substanssijulkaisut eivät sisältäneet analyysini kannalta informanttia sisältöä, toisin sanoen ne eivät kertoneet hankkeiden toteutustavoista laajemmin esimerkiksi vastuullisuuden näkökulmasta tai niiden tuottamasta hyödyistä ympäröivään yhteiskuntaan, eli tässä tapauksessa julkisesta yhteiskuntavastuusta.

Aineiston osalta tein päätöksen pitää hankkeet nimettöminä ja nimetä ne tutkielmaani juoksevin numeroin hanketta rahoittavan viranomaisen mukaan. Tarkastelemani hankkeet ovat kuitenkin tunnistettavissa lukijan halutessa ottaa niistä laajemmin selvää esimerkiksi Eura2014-palvelussa. Hankkeiden toimijat itse varmasti tunnistavat omat projektinsa. Päätin koodata hankkeet jo pelkästään tutkielmani sujuvuuden ja luettavuuden kannalta, sillä niiden viralliset nimet ovat pitkiä. Taulukko 1 esittää aineistoani, joka koostuu useista

dokumenteista. Hankkeet olen nimennyt rahoittajaorganisaation mukaan ja juoksevin numeroin. Taulukko sisältää lisäksi tiedon siitä, mitä dokumentteja kustakin hankkeesta oli saatavilla ja täten käytetty tämän tutkielman aineistona.

Taulukko 1. Hankkeista saatavilla oleva julkinen aineisto Eura2014-palvelun hanke-esittelyiden lisäksi.

Hanke	Verkkosivut	Julkinen väli- ja/tai loppuraportti	Muu hankkeesta saatavilla oleva materiaali
ELY1	Kyllä (myös jatkohanke), alisivu myös toteuttajaorganisaation sivustoa	Ei	Hankkeen tuloksena tuotetut alueelliset matkailun verkkosivut.
ES1	Kyllä	Ei	Artikkeli ja substanssijulkaisu
PK1	Kyllä, osana toteuttajaorganisaation sivustoa	Ei	Maininta kaupungin pöytäkirjassa
ES2	Kyllä (myös jatkohanke), alisivu myös toteuttajaorganisaation verkkosivuilla	Ei	Hakukirja
PK2	Kyllä	Ei	Hankesuunnitelma
PK3	Maininta toteuttajaorganisaation verkkosivulla	Ei	Hankkeen tuloksena tuotetut verkkosivut, hankkeen Facebook-sivusto.
PK4	Ei, mahdollisesti joskus ollut	Ei	Hankkeen tuloksena tuotetut verkkosivut, jotka eivät ole enää käytössä. Näille ei pääsyä.
PK5	Ei, maininta toteuttajaorganisaation sivuilla	Ei	
PS1	Kyllä, osana toteuttajaorganisaation verkkosivuja	Ei	Webinaarin diat, opinnäytetyö.

Hankkeiden nimien lisäksi aineiston dokumentit on koodattu tutkielman lukemisen sujuvoittamiseksi analyysiosiossa. Aineistolainauksissa dokumentit on esitetty esitetty kirjaimella D (dokumentti) ja vastaavasti juoksevilla numerolla. Jokaisella hankkeella oli

useampi dokumentti, ja numerointi jokaisen hankkeen dokumenttien kohdalla alkaa numerosta 1. Hankkeilla itsellään tai niiden toiminnalla ei juurikaan ole tämän työn kannalta suurta merkitystä, sillä keskityn tarkastelemaan niiden tuottamia vaikutuksia ympäröivään yhteiskuntaan, sekä sitä, kuinka hankkeista viestitään ulospäin julkisen yhteiskuntavastuun näkökulmasta.

Sain loppuraportit yhteensä kolmesta edellä mainituista hankkeista, nämä raportit toimivat aineistonani analyysin toisessa osassa. Loppuraportteja analysoin teoriaohjaavan sisällönanalyysin avulla. Esitän kuitenkin analyysin valmiissa työssä yhtenäisenä, vaikka työskentelin aineiston parissa ikään kuin kahdessa osassa, sillä analyysin eri osat täydentävät toisiaan merkittävässä määrin eikä tästä syystä olisi tarkoituksenmukaista esittää analyysiä erinäisinä tuloksina. Huomionarvoista on kuitenkin se, että loppuraportit eivät antaneet hankkeiden toiminnan vaikutuksista vastuullisuuden näkökulmasta muita dokumentteja laajempaa kuvaa ja analyysini jäi tästä syystä alkuperäistä toivottani vaillinaisemmaksi.

4.4 Tutkimusetiikka

Tutkimuksen eettisyys on kokonaisvaltainen tekijä (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s. 110), tämä pätee myös minun tutkielmani toteutuksessa ja siihen sitoutumisessa. Hyvän tieteellisen käytännön noudattaminen on elimellinen osa tutkimuksen tekemistä ja tutkielman uskottavuutta (Tuomi & Sarajärvi, 2018, s. 111). Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (TENK, 2018, s. 11) hyvän tieteellisen käytännön (HTK) mukaan luotettavuus, rehellisyys, arvostus ja vastuunkanto ovat eettisen tieteentekemisen peruseriaatteita. Hyvää tieteellistä käytäntöä loukkaavaa toimintaa taas ovat vilppi tieteellisessä toiminnassa ja piittaamattomuus hyvästä tieteellisestä käytännöstä, jotka käsittävät vilpin, sepittämisen, vääristelyn, plagioinnin, piittaamattomuuden lisäksi. (TENK, 2023, s. 16–18.)

Tuomen ja Sarajärven (2018, s. 112) mukaan eettiset haasteet tutkimustoiminnassa ovat käytännössä aineiston keräämiseen ja menetelmien luotettavuuteen liittyviä. He nostavat esiin etiikan esimerkiksi tutkimukseen osallistuvien henkilöiden tiedottamisen ja anonymiteettiongelmat, jotka eivät ole minun tutkimukseni kannalta oleellisia seikkoja, sillä tutkimukseeni ei suoranaisesti osallistu muita henkilöitä, sillä tarkastelen valmiita aineistoja, jotka ovat julkisia. Kuitenkin esimerkiksi aineiston kerääminen ja siihen liittyvät päätökset ja käyttämäni menetelmien luotettavuus ovat merkitseviä tekijöitä tutkielmani eettisyyttä

arvioitaessa. Olen kuitenkin sitoutunut tekemään tutkielmani TENKin hyvän tieteellisen käytännön mukaisesti ja eettisyyttä kunnioittaen, haluan myös kiinnittää tähän erityistä huomiota ja pyrkiä tuottamaan luotettavaa ja rehellistä tietoa osana tutkielmaani.

Olen käyttänyt tekoälyä apuna tutkielmassani ensisijaisesti lähdeluettelon oikeellisuuden tarkistamisessa. Lisäksi tutkielman ja tutkimusasetelman suunnitteluvaiheessa käytin tekoälyä tiedonhankinnan sekä ideoinnin tukena löytääkseni toimivan lähestymistavan aiheeseeni. Tekoäly auttoi minua löytämään lähdekirjallisuutta tutkielmani tueksi, ideointiin käytin sen tuomia välineitä suurimmaksi osaksi aiemmin tehdyn tutkimuksen tarkastelussa.

5. VASTUULLISUUDEN TEEMAT TUTKITUISSA HANKKEISSA

Vastuullisuus jaetaan tavanomaisesti kolmeen osa-alueeseen, eli taloudelliseen, sosiaaliseen ja ympäristövastuuseen. Kuten jo aiemmin työssäni totesin, keskityn sisällöllisesti analyysissäni sosiaalisen vastuullisuuden teemoihin, eli kokonaisvaltaiseen hyvinvointiin, jaettuun yhteiseen arvoon sekä avoimuuteen ja läpinäkyvyyteen. Vastuullisen toiminnan eräs tunnusmerkki on toiminnan avoimuus. (Erkkilä, 2012, s. 9) Tein ensimmäisen huomion hankkeiden vastuullisuudesta ja sen olemassaolosta jo aineiston keräämisen yhteydessä, valikoiduista hankkeista ei ollut juurikaan julkista tietoa olemassa lyhyitä esittelyjä lukuun ottamatta, etenkin väli- tai loppuraportteja ei ollut saatavilla julkisena yhdestäkään hankkeesta. Aineiston kerääminen osoittautui myös hankalaksi, sillä lukuisista pyynnöistä ja yhteenotoista huolimatta en onnistunut saamaan suurimmalta osalta hanketoimijoista hankkeiden loppuraportteja. Tämä on mielestäni erittäin tärkeä huomio osana tutkielmaani, johon palaan analyysissäni ja tulkinnoissani hieman tuonnempana.

Analyysissäni pyrin löytämään aineistostani teemoja, jotka edesauttavat alueella vastuulliseen elinvoimaisuuteen pyrkimistä kestäväen kehityksen mukaisesti. Elinvoimaisuutta tavoitellessaan ja sille mahdollisuuksia luodessaan hankkeita hallinnoivat organisaatiot toteuttavat siis julkista yhteiskuntavastuuta ollen julkisrahoitteisia toimijoita. Aineistosta nousi esille kolme teemaa, avoimuus ja läpinäkyvyys, yhteisöllisyys ja verkostomainen toiminta sekä matkailun ympärivuotisuuteen pyrkiminen. Teemat kuvastavat teoreettisen viitekehysteni valossa vastuullista matkailukehitystä alueellisesti.

5.1 Avoimuus ja läpinäkyvyys

Aiemmin työssäni esitellessäni teoreettista viitekehystäni korostui avoimuuden ja läpinäkyvyyden merkitys vastuullisessa toiminnassa ja osana yhteiskuntavastuuta. Avoin ja läpinäkyvä toiminta ja viestintä ovat elimellisiä tekijöitä yhteiskuntavastuun ja vastuullisuuden rakentumisessa, mutta myös arvon luomisessa. Toimintaympäristön ja paikallisten ihmisten merkitys toiminnalle on merkittävä, sidosryhmille ja heihin liittyvistä asioista viestiminen totuudenmukaisesti sekä avoimesti on erittäin tärkeää. Avoimuuden ja läpinäkyvyyden teeman näkökulmasta myös sidosryhmien osallistumismahdollisuudet päätöksentekoon ovat olennaisia, ilman tiedottamista on mahdotonta odottaa osallistujia, kun taas huonolla tiedottamisella voi odottaa pyytämätöntä palauteryöppyä. Osallisuus ja

kansalaisten osallistaminen suunnitteluun nähdään usein julkisessa toiminnassa itsestäänselvyytenä, esimerkiksi Maankäyttö- ja rakennuslaissa kuulemisesta ja vaikuttamismahdollisuuksista kaavoittamiseen liittyvissä asioissa on säädetty (Hytönen & Kulusjärvi, 2023, s. 244).

Analyysini osoittaa, että osallisuus ei ollut useimpien hankkeiden tavoitteena eikä sitä nähty myöskään arvoa tuottavana elementtinä hankkeen toiminnan näkökulmasta. Vastuullinen suunnittelu on myös vuorovaikutteista paikallisväestön kanssa (Hytönen & Kulusjärvi, 2023, s. 244). Jotta aitoa vuorovaikutusta ja osallisuutta voi syntyä, tulee suunnittelusta ja toiminnasta myös viestiä ulospäin avoimesti. Tarkastelemieni hankkeiden toteutusaika on ollut vuosina 2014-2020, joten huomioon täytyy ottaa myös se, että ajan kuluessa niiden toiminnasta tuotettua dokumentaatiota on voitu myös poistaa.

Ensimmäinen aineistostani tekemäni huomio siitä, kuinka paljon tietoa ja dokumentaatiota valitsemistani hankkeista on julkisesti saatavilla, kertoo jo paljon tarkastelun alla olevien hankkeiden sosiaalisesta vastuullisuudesta ja avoimuuden pyrkimyksistä. Tämä vastaa jo jossain määrin teoriassa esille nostamaani avoimuuden ja läpinäkyvyyden kysymykseen, jonka mukaan avoimuudella voidaan saavuttaa laajaa luottamusta sekä sosiaalista toimilupaa ympäröivässä yhteiskunnassa (Isokangas & Vassinen, 2024, s. 33). Aineistoni eri dokumenteista kuitenkin nousi esille paikallisten ihmisten merkitys osana matkailun kehitystä, vaikka heitä ei aktiivisesti dokumenteissa kerrottu kaivattavan osallistumaan suunnitteluun, muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta. Paikallisväestöä ei nähty kuin muutaman hankkeen kohdalla aktiivisina osallistujina alueellisen matkailutoiminnan kehittämisessä ja tulevaisuuden suunnittelemisessa, heidät esitettiin elimellisenä osana matkailualueetta. Kiinnitän tämän paikallisuuden teeman teoreettisesti sekä kokonaisvaltaiseen hyvinvointiin ja mahdollisuuteen vaikuttaa oman elinympäristön kehittämiseen, mutta myös avoimuuteen ja läpinäkyvyyteen hankkeiden toiminnan osalta. Avoimuus loisti paikallisten ja päätöksentekoon osallistumisen näkökulmasta aineistossani pitkälti poissaolollaan, sillä aineistostani ei käynyt ilmi, kuinka hankkeet syvällisemmin pyrkivät vaikuttamaan paikallisten osallistumiseen alueen kehittämiseksi, sekä oman hyvinvointinsa kehittämisen näkökulmasta. Paikallisia ei siis myöskään nähty arvon tuottajina kehitysprojekteissa, kuin muutamaa erittäin vahvaa poikkeusta lukuun ottamatta, jotka esittelen seuraavassa kappaleessa.

Sisällöllisesti avoimuuden ja vuorovaikutteisuuden näkökulmasta ES2-hanke erottuu edukseen, vaikka silläkään ei ole julkisia raportteja sen toiminnasta, on hankkeen tavoitteista, toimintatavoista ja tavoitelluista hyödyistä viestitty kaikkein kattavimmin. ES2-hanke on yhteistyö- ja koordinoitihanke, jonka tarkoitus on tuottaa monitoimijaista kehitystoimintaa ja verkostoja toiminnan tueksi, joka myös näkyy hankkeen tiimoilta tuotetuista dokumenteista. Hankekirjassa korostetaan yhteistyön merkitystä, paikallisyhteisöjen osallistumista alueen kehityshankkeisiin, paikallisten aloitteellisuutta sekä strategian ottamista omaksi myös yksilötasolla.

We encourage people to engage in civic activism and take over the space in the form of various art and food-themed small events. The aim is also to increase the citizens' contribution to the production of a [area's] strategy.
(ES2, D2)

ES2-hankkeen hankekirja keskittyy esimerkillisesti huomioimaan paikallisuuden ja kiinnittämään sen osaksi alueellista matkailukehittämistä erittäin kokonaisvaltaisesti, korostaen paikallisten ihmisten roolia palveluiden suunnittelussa ja osallistumisessa niiden toteuttamiseen, etenkin ruohonjuuritasolla. Matkailun suunnittelun vastuullisuus on olennaisesti liitoksissa ympäröivän yhteiskunnan ymmärtämiseen, kestävien ja mahdollisimman monia käyttäjäryhmiä palvelevien ratkaisujen kehittämiseen, sekä ihmisten kuulemiseen ja osallistamiseen alueella (Hovila & Hytönen, 2016, s. 320–322). ES2-hanke on poikunut myös jatkohankkeen rahoituskaudelle 2022–2027, kahden hankkeen kokonaisuuden verkkosivut ovat erittäin laajat, sisällöllisesti kuitenkin ensimmäisen hankkeen toiminnasta, tavoitteiden saavuttamisesta sekä tuotetusta hyvinvoinnista alueelle on saatavilla enää vähän tietoa. ES2-hankkeen lisäksi ainoastaan ELY1-hankkeen asiakirjoissa mainittiin osallistava suunnittelu, hankkeen käynnistäminen perustuu paikallisten asukkaiden ja vapaa-ajan asukkaiden kanssa järjestettyihin työpajoihin ja kuulemistilaisuuksiin, jonka myötä matkailualueita pyritään verkostomaisesti kehittämään. Hankkeen tavoitteena on palvella sekä matkailijoita että paikallisia asukkaita ja vapaa-ajan asukkaita, tasapuolisesti. Ainoastaan ELY1- ja ES2- hankkeiden lisäksi PK3-hanke on nimennyt paikalliset ihmiset hankkeen suoraksi kohderyhmäksi. Muut aineistoni kuusi hanketta mainitsevat paikalliset asukkaat ainoastaan välillisenä kohderyhmänä.

PK3-hanke on myös keskittynyt kertomaan hankkeen konkreettisista tavoitteista ja tuloksista, sekä niiden merkityksestä paikallisten ihmisten elämään. Hankkeen tavoitteena onkin tuottaa tapahtumia niin matkailijoille, kuin paikallisille ihmisille, sekä pyrkiä tämän myötä monikulttuurisuuteen ja kulttuurisen tietoisuuden lisäämiseen alueella. Kuten seuraavasta lainauksesta käy ilmi, molempien kohderyhmien palveleminen nähdään hankkeessa yhtä lailla arvokkaana:

Edistetään paikallisen väestön mielenhyvinvointia tapahtumilla ja palveluilla. Matkailijoille paikallisuuden ja [kulttuurin] kokemukset tarjoavat hyvinvoinnin eväitä. (PK3, D1)

Edellisen lainauksen teemojen lisäksi PK3-hankkeen dokumentit korostavat yhteisöllisyyttä, hyvinvoinnin lisäämistä sekä monikielistä ja kaikille avointa palveluntarjontaa. Hanke on pyrkinyt tekemään maakunnassa yhteistyötä erilaisten matkailualan toimijoiden kanssa, sekä viestimään toiminnastaan niin verkkosivuillaan, Facebook-sivuillaan sekä erilaisissa painetuissa esitteissä, jotta toiminta saavuttaisi mahdollisimman paljon ihmisiä, sekä matkailijoita että paikallisia, riippumatta heidän kulttuurisista taustoistaan. Hanke pyrkii luomaan yhteisöllisyyden lisäksi kulttuurillista tietoisuutta. PK3-hankkeen toiminnalla on selkeästi arvoa alueen kulttuurisen ja sosiaalisen ilmapiirin näkökulmasta, se pyrkii tuomaan monimuotoisesti ihmisiä yhteen ja luomaan vapaa-ajan viettotapoja, joissa voi tavata myös muita ihmisiä. Hanke teki myös tiivistä yhteistyötä alueella toimivien pienten matkailuyritysten kanssa, luoden klusteritoimintaa hanketoiminnan ympärille. Sanoisin siis, että hanke pyrki toiminnallaan tuottamaan alueella jaettua yhteistä arvoa Porterin ja Kramerin (2011) mallin mukaisesti.

Aineistosta nousee alueellisia kehitystoimenpiteitä, jotka parantavat paikallisten ihmisten työllisyyttä ja mahdollisuuksia, mutta niitä ei kuitenkaan dokumenteissa kuvata hyvinvointia parantavina tekijöinä, tai hankkeiden vastuullisuustoimina. Sosiaalisen vastuullisuuden ja yhteiskuntavastuun näkökulmasta se, että toiminta luo edellytyksiä ihmisten elämälle myös työn ulkopuolella on merkittävä tekijä. Julkinen yhteiskuntavastuu osaltaan voisikin olla sitä, että julkisten organisaatioiden toiminnan sivutuotteena syntyy uutta yritystoimintaa, kehittyviä innovaatioita ja tämän kautta myös mahdollisuuksia hyvinvoinnin tavoitteluun paikallisväestön keskuudessa ja heistä itsestään lähtöisin. Esimerkiksi ES1-hanke keskittyy kehittämään alueen matkailutoimijoiden digitaalisia valmiuksia sekä lisättyä todellisuutta

osana matkailupalveluita, mutta hankkeen ei kehitystoimenpiteistä huolimatta kerrota mahdollistavan osaamisen, liiketoiminnan tai työllistymisen kehittymistä alueella, vaikka näin todellisuudessa toiminnan tuloksena suurella todennäköisyydellä voisi käydä. Kun taas, kuten seuraavasta lainauksesta käy ilmi, PK2-hanke pyrkii luomaan uutta elinkeinorakennetta alueelle, sekä tunnistamaan tarpeita toiminnan tueksi:

Hankkeen kokonaisuus heijastaa matkailualan strategista sopeutumista muuttuviin olosuhteisiin ja tarpeisiin. (PK2, D1)

Kaksi hanketta, PK2 ja PS1, pyrkivätkin vastaamaan toiminnallaan nimenomaan olosuhteiden, muuttuvan maailman ja matkailijoiden arvopohjan muutokseen, tuomalla alueelle kestävän kehityksen mukaista matkailutoimintaa. Kestävä matkailu pyrkii tuottamaan toiminnallaan hyötyä alueelle laajasti, sekä pyrkii kestävään kasvuun joka ei tuhoa alueen elämää, vaan päinvastoin vahvistaa paikallisuutta ja siellä asuvien ihmisten mahdollisuuksia (Kauppila, 2004, s. 204). Itä-Suomi tunnetaan luontokohteistaan ja syrjäisestä sijainnistaan, joten kestävän matkailun ja sen markkinoimisen kehittäminen olisivat luonnollisia kärkihankkeita alueen matkailuelinkeinolle. PS1-hanke pyrkiikin tuomaan vastuullisuuden osaksi vetovoimaansa ja eduksi kilpailussa muita alueita vastaan, kuten seuraavasta lainauksesta voidaan huomata:

Matkailuun liittyvissä ostopäätöksissä on niin kotimaisilla kuin kansainvälisillä kuluttajasektoreilla ollut voimakasta arvopohjien muutosta entistä vastuullisempiin ostopäätöksiin, ja tämän vuoksi matkailusektorilla on oltava konkreettista näyttöä kestävän matkailun toimista pysyäkseen kilpailukykyisenä. (PS1, D1)

PK1-hankkeen eräs suurimmista tavoitteista oli yritysten digitalisointi, senkään ei kuitenkaan nähty tuottavan elinkeinorakenteen muutosta, vaikka digiratkaisujen tueksi usein tarvitaan ulkopuolista kehitysapua. PK1-hanke pyrkiikin dokumenttien perusteella tekemään alueella vähän kaikkea, keskittymättä kunnolla mihinkään. Aineistosta nousi esiin hankkeen kohdalla esimerkiksi investointihalukkuus alueella sijaitsevaa, etenkin paikallisten suosimaa, urheilupaikkojen keskittymää kohtaan, mutta silti paikallisia ihmisiä ei edes mainittu dokumenteissa hankkeesta hyötyviksi osapuoliksi. Alue nimettiin ainoastaan ”urheilu- ja liikuntamatkailun vetovoimakohteeksi”. Ristiriitaista tämä on etenkin siitä

näkökulmasta, että hankkeen kärkitavoitteena oli myös kestävän matkailun tuotteiden kehittäminen ja kestävän kehityksen sertifikaattien hankkiminen alueelle. Kestävä matkailu pyrkii tuottamaan alueellisia palveluita sekä matkailijoille että paikallisille ihmisille, sekä parantamaan hyvinvointia paikallisten ihmisten keskuudessa (Hakkarainen, 2017, s. 22–23; Tervo-Kankare, 2017, s. 238). Tässä hankkeessa paikalliset on kuitenkin jätetty mainitsematta kokonaan, joten kestävän matkailun tavoittelu on tältä osin kyseenalaista.

5.2 Yhteisöllisyys ja verkostomainen toiminta

Vahvimpana teemana kaikkien hankkeiden dokumenteissa nousi yhteistyö, osassa hankkeita sitä kuvattiin jopa klusteritoiminnaksi. Kuitenkin jokainen hanke korosti monialaista yhteistyötä osana toimintaansa alueellisen elinvoiman saavuttamiseksi. Yhteistyöllä on dokumenteissa hyvin erilaisia tasoja, sitä kuvaillaan yritysten väliseksi yhteistyöksi, alojen väliseksi yhteistyöksi, mutta myös paikallisten ja yritystoimijoiden sekä julkisten organisaatioiden yhteiseksi kehitystyöksi vastuullisemman toiminnan tuomiseksi osaksi alueellista tunnettavuutta. Kannustettiinpa yksittäisiä ihmisiä erään hankkeen dokumenteissa myös järjestämään omia tapahtumia alueella omien tuttavien kanssa. Vastuullisuudesta osana kehityshankkeita voidaan puhua, kun toteuttamisessa on otettu huomioon sekä taloudelliset, sosiokulttuuriset että ympäristötekijät, jossa nimenomaan paikallinen yhteistyö on tärkeä tekijä (Kulusjärvi, 2019, s. 12). Jotta toiminnan tuloksena kyetään tuottamaan hyvinvointia ja elinvoimaa, tulee eri sektoreiden ja toimijoiden tehdä laajaa yhteistyötä (Laatikainen, 2019, s. 67). Yhteistyössä toimiminen on erittäin perusteltua myös yhteiskunnallisesti vaikuttavamman toiminnan näkökulmasta (Nyholm, Airaksinen ym., 2016, s. 231).

Kiinnostavaa aineistossani olikin ensisijaisesti se, kuinka yhteistyö nousi esiin kaikissa dokumenteissa ensimmäisten lauseiden aikana. Yhteistyö oli poikkeuksetta läsnä aineistossani kaikkien hankkeiden jokaisessa dokumentissa. Sitä kuvattiin koronan jälkiä elvyttäväksi voimaksi, jonka avulla elinvoimaan pyritään, kuten seuraavassa lainauksessa:

Hankkeen on määrä elvyttää koronasta kärsineitä matkailun ja tapahtumatuotannon aloja uusille kasvu-urille [alueella] sekä tasoittaa niiden sesonkivaihtelua ympärivuotisemmaksi. Hankkeessa rakennetaan uusi [konsepti], joka kokoaa erilaisten palvelujen tarjoajat [yhteen]. Hankkeessa

toisaalta myös synnytetään [alueelle] uutta tapahtumatuotantoalan yritystoimintaa sekä kokousten ja kongressipalveluiden tuotantoklusteri. (ES2, D1)

Huolimatta siitä, kuinka paljon tai vähän hankkeet pyrkivät viestimään ulospäin omasta toiminnastaan, yhteistyö mainittiin keskeisenä tekijänä kaikkien hankkeiden dokumenteissa. Aineistostani käy ilmi, että tarvetta toiminnan koordinoimiselle on ollut hankkeiden toiminta-alueilla jo kauan ja nyt aloitettu työ tulee jatkumaan vielä kauan tulevaisuudessa. Monia yrityksiä toiminta-alueilla ei tavoitettu osallistumaan hankkeisiin tai niiden järjestämään yhteistyöhön, erityisesti koronapandemian aiheuttamien taloudellisten haasteiden takia, monilla yrityksillä ei ollut varaa irrottaa työvoimaa osallistumaan toimintaan aktiivisen elvytystyön lomasta, mikä kuitenkin voisi olla näiden yritysten toimintaa piristävä ja helpottava tekijä, kun kustannuksia esimerkiksi markkinoinnista kyettäisiin yhteistyön voimin jakamaan. Tarkastelemani julkisten toimijoiden toteuttamat hankkeet ottavat vastuuta verkostojen kokoamisesta ja hallinnoimisesta, sekä pyrkivät vastaamaan alueen toiminnallisiin tarpeisiin ja haasteisiin, kuten seuraavasta lainauksesta käy ilmi.

[Kehittämisen osa-alueita] ovat aluesuunnitelman laatiminen, yhteistyöverkostojen kokoaminen ja alueen viestintää ja markkinointia tukevan brändin rakentaminen. (ELY1, D1)

Verkostoituminen ja yhteistyöverkostojen kehittäminen nimetäänkin tavoitteeksi lähes kaikissa dokumenteissa. Lopuissa verkostoituminen on elimellinen teema osana hankkeen toimintaa, vaikkei sitä varsinaiseksi tavoitteeksi hankkeissa nimettäisikään. Yhteistyön voima on selvästi ymmärretty alueella. Porterin ja Kramerin (2011) mallin mukaista jaettua yhteistä arvoa pyritään luomaan osana rakennettavaa klusteritoimintaa, jotta alueen toimijat saisivat osansa elinvoimaisuudesta ja sen tuomista hyödyistä liiketoiminnalleen mutta myös esimerkiksi mahdollisuutena työllistää paikallisia ihmisiä.

Aineistosta nousi yhteistyön kehittämisen teemana muutaman hankkeen kohdalla alueella liikenne, jota haluttiin osaltaan parantaa osana verkostojen toimintaa. Näissä hankkeissa yhteistyötä korostettiin etenkin julkisten liikenneyhteyksien kehittämisen näkökulmasta. Hankkeissa edesautettaisiin julkisten liikenneyhteyksien saatavuutta yhteistyön kautta,

rohkaisemalla palveluiden käyttäjiä liikkumaan julkisilla sekä osana hankkeiden toimintaa järjestettävien tapahtumien tai vierailuiden kutsuvieraat kyyditettäisiin julkisilla liikennevälineillä. PK5-hanke kertoi pyrkivänsä vaikuttamaan lentoliikenteen kehittämiseen alueella ja erityisesti PK2-hanke korosti tavoittelevansa yhteistyötä VR:n ja muiden (bussi)liikennöitsijöiden kanssa yhteyksien parantamiseksi, sekä luodakseen logistisia mahdollisuuksia tasapuolisesti kaikille osana hankkeen toimintaa. PK1-hankkeen tavoitteena taas on kasvattaa kestävän matkailun myös logistiikan näkökulmasta alueella.

Hankkeessa edistettävät toimet synnyttävät liikkumista ja logistiikkaa alueelle ja alueelta pois. Hankkeen toimissa suositaan joukkoliikennettä. (PK2, D1)

[Hankkeen osa] keskittyy edistämään pienellä hiilijäljellä toimivien liikennejärjestelyjen selvitystyötä ja kestävää matkailun kasvua. (PK1, D1)

Vastuullinen aluekehitys ja sen mukaiset hankkeet pyrkivät tuottamaan toiminnan tuloksena kokonaisvaltaista hyvinvointia paikallisväestölle, paikallisten palveluiden paraneminen ja varmistaminen on hyvä esimerkki tällaisesta toiminnasta (Kulusjärvi, 2019, s. 12). Palveluiden puutteen ja kaukaisuuden lisäksi julkisten liikennemuotojen olemattomuus on merkittävä paikallisten osattomuuden kokemusta aiheuttava tekijä erityisesti maaseudulla, jossa välimatkat ovat pitkiä (Kattilakoski & Sireni, 2020, s. 22–23). Itä-Suomessa, kuten myös muualla suurempien kaupunkikeskittymien ulkopuolella, erityisesti maaseudulla, julkinen liikenne on usein kehnosti järjestettyä. Julkisten liikenneyhteyksien kehittyminen maakunnissa matkailun kehittämisen myötä on merkittävä panostus myös paikallisten ihmisten mahdollisuuksiin ja elintasoon (Kattilakoski & Sireni, 2020, s. 22). Kokemukset mahdollisuuksista omassa elämässä ovat vahvasti liitoksissa yksilön kokonaisvaltaiseen hyvinvointiin (Työ- ja elinkeinoministeriö, 2024, s. 16; Kattilakoski & Sireni, 2020, s. 23). Myös lentoliikenneyhteydet lisäävät luonnollisesti myös paikallisväestön mahdollisuuksia, mutta kestävän kehityksen näkökulmasta erityisesti maata pitkin matkustamisen kehittäminen edistää liikkumista alueella ja sieltä pois, etenkin kun puhutaan Suomen sisäisestä matkustamisesta.

Yhteistyö ja verkostomainen toiminta nähdään dokumenteissa kestävän kehityksen mukaisena toimintana, vastuullisen matkailun edesauttajana, jonka myötä erilaisten toimintaympäristössä esiintyvien tarpeiden täyttäminen on mahdollista. Yhteistyöllä

pyritään vastaamaan alueella esiintyvään tarpeeseen kaikkien hankkeiden dokumenteissa, tarpeet on todettu osana hankkeen käynnistämistä, sitä mitataan ja sen perusteella yhteisöt ja verkostot pyrkivät tuottamaan hyvin suunniteltuja ja, ainakin osittain, kestävän kehityksen mukaisia palveluita. Bohnin (2024, s. 17) mukaan julkisen sektorin tuottama aluekehitys pyrkii ohjaamaan kehityksen suuntaa, jota paikalliset toimijat toteuttavat. Aineistoni perusteella tämä ei kuitenkaan näissä Itä-Suomen matkailuhankkeissa pidä paikkaansa, sillä erilaistiin tarpeisiin vastaaminen nousee esille yhteistyön ja verkostojen, sekä niiden toiminnan kehittämisen ensisijaisena syynä.

Vaikka paikallisia ihmisiä ja heidän osallistamistaan toiminnan kehittämiseen ei dokumenteissa nosteta ensisijaisesti esille, palvelevat useimmat kehityshankkeiden toimet myös paikallisväestöä. Yhteiskuntavastuun näkökulmasta osallisuus ja sidosryhmien kuuleminen jo suunnitteluvaiheesta alkaen, osana toimintaa, on kuitenkin olennainen ja erottamaton osa vastuullista toimintaa, joka jää näistä dokumenteista uupumaan kokonaan.

5.3 Matkailun ympärivuotisuus

Julkisen yhteiskuntavastuun näkökulmasta matkailun ympärivuotisuus alueella vastaa erityisesti ihmisten kokonaisvaltaiseen hyvinvointiin sekä elinvoiman tarjoamiin mahdollisuuksiin luoda yksilön hyvinvointia. Tarve palveluille ruokkii myös paikallista elinkeinoelämää ja luo mahdollisesti työpaikkoja, tässä tapauksessa sesonkiluontoisuuden sijaan pysyvästi, sekä kouluttautumismahdollisuuksia. Matkailun ympärivuotisuudella kyetään myös tasoittamaan alueen matkailullista kysyntää, alueelle kohdentuvat vaikutukset ovat lievempiä, kun matkailijamäärät pysyvät tasaisena ympäri vuoden. Tällöin myös markkinoiden tarpeisiin pystytään vastaamaan paikallisella palveluntuotannolla, sen sijaan että yrityksiä, työntekijöitä ja infrastruktuuria tarvitsisi tuoda muualta. Matkailun ympärivuotisuuteen pyrkivällä toiminnalla voidaan virkistää paikallista elinvoimaa, mutta myös paikallista hyvinvointia yksilötasolla. Tämän kaltaisella kehitystoiminnalla onnistuessaan on mahdollisuuksia tuottaa positiivisia ja myös pitkäkestoisia vaikutuksia ympäröivään yhteiskuntaan.

Matkailun tuominen ympärivuotiseksi matkailualueelle nähdään olevan kestävän kehityksen kannalta tavoiteltava tulos. Matkailun ympärivuotisuuden myötä matkailu tuottaa myös tasaisemmin hyvinvointia yhteiskuntaan, esimerkiksi työpaikkojen pysyessä alueella, niiden

kausiluontoisuuden sijaan (Hakkarainen, 2009, s. 132, 141). Monissa hankeasiakirjoissa matkailun yksinomaan nähtiin tuottavan hyvinvointia alueelle, riippumatta siitä jakautuisiko se tasaisesti vuoden ympäri tai millaisia palveluita matkailijoille pyritään tarjoamaan. Kehitys nähdään automaattisena matkailun ja siihen liittyvien investointien suorana tuloksena, kuten esimerkiksi seuraavassa lainauksessa:

[Alueelle] muodostuu kiinnostava matkailukohde tulevaisuudessa kunhan suunnitellut investoinnit toteutuvat. Se tuo [kunnalle] merkittävän lisäyksen työllisyyteen, yrittäjyyteen ja kunnan elinkeinoelämän elinvoimaisuuteen ja monipuolistumiseen.
(PK4, D1)

Dokumenttien optimistisuus yllätti minut, investoinneista ja niiden tuottamista, lähinnä taloudellisista, vaikutuksista kerrottiin hyvin vakuuttavasti ja positiivisesti. Dokumentit antoivatkin ymmärtää, että pelkkä investoiminen ja sen myötä infrastruktuurin selkä palveluiden luominen alueelle riittäisi vetovoiman rakentamiseksi ja täten myös alueellisen elinvoiman tuottamiseksi. Olemassa olevia vetovoimatekijöitä, kuten luontoa tai nähtävyyksiä ei juurikaan huomioitu osana hankkeita, vaan investoinnit näyttelevät useimmissa dokumenteissa merkittävintä osaa. Kestävän kehityksen teemojen näkökulmasta uuden infrastruktuurin rakentamista on erittäin hankalaa perustella, vaikka kiertotaloutta hyödynnettäisiinkin osana rakentamista. Mikäli kuitenkin olemassa olevat rakennukset ovat täydellä kapasiteetillaan hyödynnettyjä, infrastruktuurin lisääminen voi olla perusteltua, esimerkiksi hotellirakentamisen näkökulmasta. Esimerkiksi, kysyntä Airbnb-asuntojen osalta kasvaa, kun hotellihuoneita ei ole saatavilla, joka taas voi vaikuttaa negatiivisesti paikallisten mahdollisuuksiin asua alueella kohtuulliseen hintaan (ks. esim Reichle ym., 2023, s. 1–2). Mutta samalla jakamistalous tuo mahdollisuuksia myös paikallisille ihmisille hyötyä matkailusta omilla kotikulmillaan.

Muutama poikkeus kuitenkin infrastruktuurin optimistiselle kasvattamiselle löytyy myös aineistoni hankkeista: PK4-hankkeessa alueella on jo olemassa olevaa vetovoimaista infrastruktuuria, joka ylläpitää tasaista matkailijavirtaa etenkin talvikaudella. Hankkeen tavoitteena olikin hyödyntää näitä olemassa olevia vetovoimatekijöitä sekä alueella sijaitsevia rakennuksia, sen sijaan, että alueelle olisi lähdetty etsimään täysin uusia matkailijoita houkuttelevia nähtävyyksiä ja rakentamaan uutta infrastruktuuria. Myös PK5-hanke tavoittelee kansainvälisen matkailun kasvua alueella, tekemällä yhteistyötä ja

investointeja alueelle. Hankkeessa paikallisia ihmisiä ei nimetä kohderyhmäksi, mutta kuitenkin hankkeessa halutaan turvata myös paikallisille palveluita matkailijoiden avulla, ja vastata kestäväen kehityksen vaateisiin sitä kautta (Dogra ym., 2022, s. 587), kuten seuraavasta lainauksesta käy ilmi:

Matkailijat käyttävät paikallisia palveluja ja auttavat säilyttämään mm. hyvinvointipalveluja maakunnassa. – Matkailutuotteissa hyödynnetään paikallista kulttuuria ja eri kulttuurikohteita. Kansainväliset matkailijat rikastuttavat myös maakunnan kulttuuriympäristöä vierailamalla maakunnassa. (PK5, D1)

Olemassa olevan kapasiteetin kannattavuuden lisäämistä toisella asiakassegmentillä voisikin kuvata yhteiskuntavastuun mukaiseksi toiminnaksi. Esimerkiksi matkailijat auttavat säilyttämään palveluita alueella, jotta paikallisten mahdollisuudet paranevat tai säilyvät ennallaan, eivät ainakaan pääse huonontumaan. Tai myös päinvastoin, kun matkailusesonki hiljenee, voidaan matkailijoille suunnattuja palveluita pyrkiä tarjoamaan hieman edullisemmin paikallisille, jotta toimintaa saadaan ylläpidettyä ympärivuotisesti. Ongelmallista yhteiskuntavastuun ja vastuullisuuden näkökulmasta tämä on kuitenkin silloin, kun palveluita lakataan tarjoamasta paikallisille, esimerkiksi taloudellisista syistä; matkailijat voivat olla valmiita maksamaan erinäisistä palveluista ja/tai tavaroista enemmän kuin paikalliset ihmiset.

Matkailun kestäväen kehityksen näkökulmasta matkailutoiminnan ympäristövuotisuus on keino taata elinvoimaisuutta ja palveluita alueella tasaisesti. Elinvoimaisuus ja palvelut alueella ovat osa hyvinvoinnin edistämistä paikallisväestön keskuudessa, ensisijaista näille kuitenkin on taloudellisen, ekologisen ja sosiaalisen kestävyuden saavuttaminen (Hakamäki ym., 2022, s. 27). PS1-hankkeen dokumenteissa kerrotaan, että hankkeen toiminnalla pyritään vaikuttamaan muuttuvaan maailmaan kaikilla vastuullisuuden tasoilla. Organisaatioiden ja niiden toiminnan mukautuminen muuttuviin olosuhteisiin on erittäin olennaista tulevaisuuden kehityksen näkökulmasta, myös aluekehityksen instituutioiden osalta (Sotarauta, 2008, s. 258). PS1-hanke pyrkiikin kehittämään alueen toimintoja kestäväen kehityksen vaatimusten mukaisesti, niin ikään instituutiosta lähtien, tarjoten tukea muille alueen toimijoille osana muutosta:

[Hanke] on [alueella] sijaitsevan ympärivuotisen matkailukeskuksen kestävän matkailun toimenpideohjelma. Hankkeen tarkoitus on päivittää ja tukea alueen ympärivuotisten matkailutoimijoiden tietämystä ja tavoitteellisuutta kestävän matkailun toimenpiteissä. (PS1, D1)

Paikallisen palveluntuotannon nähdään olevan matkailun ympärivuotisuuden elinehtona, matkailua pyritään sitomaan alueeseen ja vetovoimaa haetaan nimenomaan paikallisesta elinkeinoelämästä, sen tarjoamista kulttuurielämästä ja vetovoimasta, kuten esimerkiksi paikallisesta ruuasta. Palveluntuotanto ja yrittäjyys, joka viestii paikallisuutta ja itäsuomalaisia perinteitä on mainittu kaikkien hankkeiden kohdalla, joissakin sitä on korostettu enemmän kuin toisissa. Vahvimmin itäsuomalaiseen kulttuuriin luottavatkin ES2- ja PK3-hankkeet, joiden perimmäisin sisältö on nimenomaan kulttuuri ja sen tuotokset. Nämä hankkeet pyrkivät toiminnassaan myös sitouttamaan paikallisia ihmisiä osaksi toimintaa. Paikallisten ihmisten sitouttaminen osaksi toimintaa voikin olla avainasemassa sosiaalisen toimiluvan saamiseksi (Pettersson & Suopajarvi, 2018, s. 6). Strategiset päätökset paikallisten osallistamiseksi toimintaan lisäävät todennäköisemmin toiminnan vastuullisuutta, myös paikallisväestön elämään positiivisesti vaikuttaen. (Asmelash & Kumar, 2019, s. 72; Dogra ym., 2022, s. 587, 590–591.)

Ainoastaan yhden hankkeen (PS1) pääasiallinen tavoite oli kestävän matkailun edistäminen alueella, kestävyuden kaikista ulottuvuuksista huolehtien. Hanke perusteli alueen halua profiloitua kestävän matkailun ympärivuotisena kohteena, joka pystyy kasvamaan kestävästi myös tulevaisuudessa. PS1-hankkeen lisäksi ainoastaan PK1-hanke pyrki hankkimaan alueen matkailutoimijoille kestävän matkailun sertifikaatteja toiminnan tueksi ja vastuullisen matkailun tietoisuuden lisäämiseksi.

Aineistostani kuitenkin loistaa poissaolollaan esimerkiksi Hakkaraisen (2017, s. 20) korostama mahdollisuus yhdistää alueen perinteisiä elinkeinoja, luoden monipuolista ja kilpailukykyistä matkailutoimintaa. Itä-Suomi on kautta historiansa ollut vahvaa maatalousaluetta, jota muutokset elinkeinorakenteessa ovat heikentäneet. (Silvasti, 2003a, s. 307.) Esimerkiksi Lappi on löytänyt kehitykselleen elinvoimaa, kilpailukykyä sekä monimuotoisuutta elinkeinorakenteeseensa pyrkimällä yhdistämään perinteisiä elinkeinojaan, kuten poronhoitoa ja kalastusta, matkailutuotteiden kanssa. (Hakkarainen, 2017, s. 20; Lapin liitto, 2021, s. 28.)

5.4 Pohdintaa analyysistä

Aineistostani nousi esille useamman hankkeen dokumenteissa eräänlainen perustan luominen matkailutoiminnalle, aluetasolla pyritään rakentamaan matkailulle kysyntää ja palveluita, jonka myötä paikalliset palveluntarjoajat ja yrittäjät verkostoituvat ja myyvät matkailijoille tuotteitaan. Jankkilan (2008, s. 13–16) mukaan aluekehityksen alueorganisaatiotasolla kuuluukin perustua olettamukseen, että markkinavoimat osana kehitystä ohjaavat alueen yrittäjiä ja toimijoita tarjoamaan palveluitaan. Hänen mukaansa alueorganisaatiot, kuten maakuntaliitot, luovat kehitykselle edellytyksiä joita markkinoille tuotteitaan vievät yritykset voivat osaltaan hyödyntää osana toimintaansa, tarkoitus ei kuitenkaan ole, että markkinat yksin ohjaavat alueen kehityssuuntaa. Myös Bohn (2024, s. 83) toteaa julkisen sektorin ja sen instituutioiden rakentavan strategista näkemystä alueen matkailukehitykselle, jota yrittäjät ja matkailun kehittäjät voivat toimissaan pyrkiä seuraamaan. Useat aineistoni dokumentit korostivatkin toimijoiden ja yritysten tukemista, neuvomista ja etenkin digitaalisten palveluiden yhteiskehittämistä alueella. Jankkila (2008, s. 151) toteaa, että yhteiskuntavastuun toteuttaminen alueella jää pitkälti alueella toimiville palveluntarjoajille, sen sijaan, että strategisia suuntaviivoja vetävät organisaatiot keskittyisivät siihen.

Analyysini osoittaa, että Itä-Suomessa halutaan korostaa palveluiden säilymistä alueella, paikallisväestö ei yksin pysty elinvoimaa alueellisesti lisäämään tai kaikissa tapauksissa edes ylläpitämään. Hankkeiden dokumentit kertovat siitä, kuinka verkostomaisen toiminnan avulla matkailijoita pyritään houkuttelemaan alueelle, luoden matkailulle houkuttelevat ja toimivat puitteet paikallisväestön läsnä ollessa. Yksikään hanke ei pyrkinyt toiminnallaan tuottamaan matkailullista toimintaympäristöä, jossa paikallisuus ja paikalliset ihmiset eivät saisi näkyä. Tästä voisikin olla rivien välistä luettavissa se, että elinvoimaisuus on löydettävissä alueelta itsestään (Silvasti, 2003a, s. 303–304), ja alueellinen vetovoima on osittain myös sosiaalista ja kulttuurista, hanketoiminnan ja muiden projektien toimesta rakennettujen toimintaympäristöjen lisäksi. Osa hankkeista on selvästi ymmärtänyt aluekehityksen syvemmän tarkoituksen tuottaa yhteiskuntaan kehitystoimenpiteiden myötä hyvinvointia, elinvoimaisuutta ja mahdollisuuksia myös tulevaisuuteen. Näiden hankkeiden tavoitteissa, mutta myös tuloksissa korostuu pyrkimys sitouttaa koko yhteisö toimintaan sekä tuottaa hankkeen avulla palveluita myös paikallisväestölle. Erityisesti ES2-hanke pyrkii dokumenteissaan nostamaan paikallisidentiteetin voimavarakseen, jonka avulla se

myös kannustaa paikallisia ihmisiä osallistumaan hankkeen toimintaan. Aineistostani nousee esille ensisijaisesti elinvoiman kasvattaminen alueella, mutta vain muutamissa dokumenteissa asiaa käsitellään paikallisten ihmisten elämänlaadun parantamisen näkökulmasta, esimerkiksi paikallisten liikenneyhteyksien tai muiden palveluiden paranemisena.

Samalla osasta aineistoni dokumenteista on havaittavissa pelkän taloudellisen hyödyn tavoittelu, sekä Bohnin (2024, s. 17) ja Biagin ym. (2021, s. 21) kuvaama tarve rakentaa alueellista kehitystä matkailun varaan, vaikka tarpeeksi suurta vetovoimatekijää ei alueelta löytyisikään. Muutamia dokumentteja lukiessani mielessäni vilahtelivat kauhukuvat kestäättömän talvimatkailun tavoittelusta, sekä muutamat varoittavat esimerkit muun muassa Lapista, joissa matkailun kehittäminen ei juurikaan enää joidenkin mielestä palvele paikallista elinkeinoelämää ja paikallisten ihmisten mahdollisuuksia alueella (ks. esim. Lehtonen, 2022). Kulttuurin ja paikallisuuden korostaminen, sekä matkailun ympärivuotisuuteen pyrkiminen olivat kuitenkin aineistossa vahvasti edustettuna, jotka voivat olla alueellisesti matkailun kestävään kehitykseen tähtääviä tekijöitä. Matkailu muuttaa kohteen sosiokulttuurista toimintaympäristöä (Kauppila, 2004, s. 84), joten sen suunnittelulla ja toteutuksella on erityinen merkitys myös paikallisten ihmisten elämään ja mahdollisuuksiin alueella. Vastuullisuuden näkökulmasta paikallisväestön sitouttaminen matkailun kehittämiseen ja toteuttamiseen on tärkeää (Asmelash & Kumar, 2019, s. 72; Dogra ym., 2022, s. 587; Kulusjärvi, 2019, s. 12). Paikallisväestön hyvinvoinnin näkökulmasta kestävä matkailua on suunniteltava osallistaen, mutta elintärkeää on huomioida myös kestävyuden muut ulottuvuudet osana toimintaa. Aineistoni osoitti, että alueelle toivotaan suurta kansainvälistä kasvua, joka voi edesauttaa alueella esimerkiksi lentoyhteyksien ja muun liikennöinnin paranemista. Kansainvälinen kasvu voi kuitenkin tuoda mukanaan ilmiöitä, jotka vaikuttavat negatiivisemmin paikallisten ihmisten elämään, kuten Suomessakin nähdyn Airbnb-asuntojen suosion, jonka myötä suurissa matkailukeskittymissä vuokra-asunnon löytäminen voi olla erittäin hankalaa (ks. esim. Reichle ym., 2023, s. 1–2).

Alkuperäisen suunnitelmani mukaan, toivoin tekeväni hyvin erilaisen työn, kuin mitä tämä valmis tuotos on. Haaveilin tarkastelevani aineistoni kautta hyvin tarkkarakenteista vaikutusarviointia, joka nostaisi esiin teoreettisessa viitekehyksessä toistuvat teemat matkailun aluekehitysprojektien vaikutuksesta paikallisuuteen ja alueelliseen hyvinvointiin.

Kun saatavilla olevan aineisto ja sen sisältö valkeni minulle, kävi ilmi, että minun täytyisi myös muuttaa analyysini tavoitteita, siksi aineistoni ei mielestäni ollut paras mahdollinen aiheeni tarkasteluun, erityisesti analyysimenetelmäni näkökulmasta. Ajattelen, että aineistoni ei ollut itsessään paras kertomaan todellisuudesta teoreettisen viitekehitykseni näkökulmasta, sillä sisällöllisesti se ei juurikaan keskittynyt hankkeiden tuottamiin hyötyihin ympäröivään yhteiskuntaan. Analyysini olisikin tuottanut hedelmällisempää tulosta, mikäli olisin valikoinut aineistoni painottaen hankkeista saatavilla olevaa dokumentaatiota. Ajattelen kuitenkin, että tämä olisi saattanut myös tuottaa hieman vääristynyttä kuvaa erityisesti vastuullisuuden painoarvosta alueen hankkeissa ylipäänsä, sillä oletettavasti vastuullisuuteen ja yhteiskunnan jäsenten kokonaisvaltaiseen hyvinvointiin tähtäävät kehityshankkeet tuottavat enemmän materiaalia toiminnastaan, sekä julkisia väli- ja loppuraportteja. Tällä aineistolla myös koetun hyvinvoinnin arviointi on käytännössä mahdotonta, joten analyysini rajoittuu hankkeiden tuottaman viestinnän pohjalta kuvailtuun mahdollisuuksien rakentumiseen. Olen kuitenkin tyytyväinen siihen, millaisen analyysin aineistostani pystyin tuottamaan.

Taloudellinen vastuullisuus on yksi vastuullisuuden osa alue, joka on myös perustavanlaatuisen tekijä sosiaalisen ja ekologisen vastuun tukijana. Taloudellinen vastuullisuus on ikään kuin perusta vastuulliselle toiminnalle. (Soini ym. 2022, s. 15.) Tästä näkökulmasta avoin viestintä julkisen rahan käytöstä aluekehityksen, elinvoiman ja hyvinvoinnin tuottajana olisi erittäin perusteltua. Aineistoni hankkeet ovat varmasti herättäneet uusia investointeja, muita hankkeita tai elinkeinotoimintaa alueilla, vaikka aineistostani tätä ei kävisikään ilmi. Siitä näkökulmasta myös julkista yhteiskuntavastuuta on mahdollisissa jatkohankkeissa tai alueelle syntyneessä elinvoimassa pyritty sanoittamaan ja toteuttamaan enemmän, kuin aineistooni valikoituneissa hankkeissa. Suuri osa aineistoni projekteista keskittyi koordinoimiseen, tarpeiden

Tutkielman tekeminen, ja etenkin aineiston lukeminen sekä tarkempi analyysi herätti minut pohtimaan hyvin paljon erilaisia asioita liittyen aluekehitykseen, hankkeiden rahoituksen hakemiseen sekä käytännön työn suorittamiseen hankkeiden sisällä. Ennen työni aloittamista, minua peloteltiin sillä että hankkeista kirjoitetaan aina samalla kaavalla, enkä tulisi saamaan aineistostani mitään irti. Huomasin kuitenkin lukiessani, että hankkeiden tekijöillä oli paljon sanottavaa työstään, vaikka kirjoituksiin täytyikin suhtautua hankemaisesti. En nähnyt niin paljon yhteneväisyyttä tai tietynlaisia ”hankelauseita” kuin

olin alun perin ajatellut, toki kaikkien hankkeiden kohdalla kieli oli hyvin samanlaista ja tunnistin sen, mistä minua oli peloteltu.

Erikoista mielestäni monen aineistoni hankkeen kohdalla oli se, että hankkeen toiminta ja sen myötä haetut kehitystoimenpiteet ja tulokset selvästi hyödyttäisivät paikallisväestöä, mutta paikallisia ihmisiä ei kuitenkaan ollut nostettu edes välillisiksi kohderyhmiksi. Tämä jäi mietityttämään minua etenkin siitä näkökulmasta, että aluekehityksen määritelmän mukaan, sen on tarkoitus pienentää alueellisia eroja ja tuoda kehityksen myötä mahdollisuuksia sekä hyvinvointia paikallisille ihmisille (Silvasti, 2003a, s. 303). Tällöin, jo rahoituksen hakemisen näkökulmasta paikallisten hyvinvoinnin sisällyttäminen hankkeen tavoitteisiin voisi olla erittäin tarpeenmukaista. Kenties se myös saattaisi edesauttaa sosiaalisen toimiluvan saamista hankkeen toiminnalle ja mahdollisille alueellisille investoinneille ja rakennushankkeille, kun hankkeen alkuvaiheissa toimintaa olisi perusteltu alueellisen hyvinvoinnin tuottamisella.

Avoimuuden ja läpinäkyvyyden näkökulmasta ajattelen, että hankkeista ja niiden tuloksista olisi ollut hyvä viestiä loppuraporttimuotoisesti myös ulospäin. Pohdin paljon, mikä julkisten väli- ja loppuraporttien olemattomuuden taustalla oli, enkä vieläkään aivan tiedä. Paras arvaukseni on, että hankkeissa työskentelevät ihmiset ajattelevat joko, ettei ihmisiä kiinnosta raporttien lukeminen, tai että työvoima hankkeissa on ollut niin vähäistä, ettei ylimääräiseen työhön yksinkertaisesti ole ollut resursseja. Ehkä julkisten loppuraporttien aika vielä joskus tulee, ja niitä aletaan vaatia osana toimintaa. Vahvasti toivon tätä. Julkisen yhteiskuntavastuun näkökulmasta avoin ja läpinäkyvä raportointi olisi tärkeää. Yrity maailmassa erityisesti pörssiin listautuneet, mutta tulevaisuudessa myös muut suuret yritykset ovat velvollisia raportoimaan vastuullisuudestaan Euroopan unionin yritys vastuudirektiivin (CSRD) mukaisesti (Euroopan parlamentti, 2023). Sekolin (2024, s. 68–71) mukaan kokonaisvaltainen vastuullisuus sitoo yrity maailmassa ekologisen, sosiaalisen ja hallinnollisen toiminnan toisiinsa kiinni, jolloin myös ihmisten merkitys toiminnalle korostuu. Kenties julkisten organisaatioiden tulisi vastuullisuuden näkökulmasta ottaa mallia yritys elämästä ja kaikille avointa raportointia olisi syytä jatkossa edellyttää myös julkista rahaa käyttäviltä toimijoilta, mukaan lukien julkiset toimijat.

Tämän tutkielman analyysin tekemisen ajan olen kauhulla seurannut matkailun kehittämisen uutisia Pohjois-Karjalan Kolilta, jonne Pohjois-Karjalan Osuuskauppa yhteistyössä Lieksan

kaupungin kanssa haluaa rakentaa matkailukeskittymän keskelle kauneinta kansallismaisemaa (Inkinen & Kämppe, 23.01.2025), kaikesta paikallisesta ja viranomaistahojen vastustuksesta huolimatta. Julkisen yhteiskuntavastuun näkökulmasta on tärkeää huomioida myös kulttuurillisia ja historiallisia arvoja, pelkän taloudellisen hyödyn sijaan alueita kehittäessä. Alueet ovat paikallisten elinympäristöä vielä tulevaisuudessakin, vaikka matkailun vetovoima olisi menettänyt hohtoaan.

7. YHTEENVETO

Aineistostani ja analyysistäni käy ilmi, että Itä-Suomessa tehdään moninaista matkailun aluekehitystä, jolla on erilaisia tavoitteita sekä hankkeiden sisäisiä substansseja. Toteutettavien hankkeiden kautta pyritään löytämään piristystä olemassa olevaan elinkeinorakenteeseen, kansainvälisiä ja kansallisia markkinoita kiinnostavia matkailutuotteita sekä tarpeita ja mahdollisuuksia uusiin liiketoimintamalleihin. Pyrkimyksenä oli löytää alueelle myös uudenlaista innovaatiotoimintaa ja -osaamista. Kaiken toiminnan ytimessä on kuitenkin yhteisöllinen toiminta, johon pyritään luomalla yhteistyötä erilaista liiketoimintaa toteuttavien yritysten, seurojen, järjestöjen, yhteisöjen ja myös yksittäisten paikallisten ihmisten voimin.

Julkinen yhteiskuntavastuu ilmenee dokumenteissa hyvin eri tavoin. Päällimmäisenä huomiona hankkeet ja niiden dokumentit keskittyvät luomaan toimintaympäristöä alueellisille toimijoille, jotka tarjoavat palveluitaan suoraan kuluttajille. Aineistoni esittää yhteistyön rakentamisen erittäin tärkeänä tekijänä alueellisen elinvoiman taustatekijänä, johon myös aineistoni hankkeet pyrkivät omalla toiminnallaan vaikuttamaan laaja-alaisesti, luoden mahdollisuuksia ja toimintatapoja, esimerkiksi digitaalisten palveluiden ja markkinoinnin näkökulmasta. Tämä kuitenkin luo arvoa, erityisesti yhteistyön ja verkostomaisen toiminnan näkökulmasta alueelle ja sen yrityksille, jotka taas osaltaan voivat luoda mahdollisuuksia maakunnissa laajemmin, esimerkiksi uusien työpaikkojen näkökulmasta. Arvo on kuitenkin tässä vaiheessa aineistoni perusteella pitkälti taloudellista.

Kokonaisvaltainen hyvinvointi, jota hankkeet viestivät alueelle tuottavansa, ovat hankkeiden välillisiä vaikutuksia. Hyvinvoinnin ja sen tuottamien mahdollisuuksien jakautuminen alueelle riippuu siitä, saadaanko aluetta matkailijoiden näkökulmasta kiinnostavaksi ja sitä myötä luotua uusia mahdollisuuksia elinkeinoille ja yrityksille alueella. Aineiston perusteella alueella tehdään nyt uutta pohjatyötä, jotta uusia asiakassegmenttejä saataisiin houkuteltua alueelle koronapandemian ja Venäjän hyökkäyssodan vaikutettua rajusti paikalliseen matkailuelinkeinoon, venäläisten ollessa ennen tärkein asiakasryhmä alueen palveluissa.

Analyysini osoittaa, ettei sosiaalinen vastuullisuus ja hankkeiden yhteiskuntavastuu ole toiminnan tärkein tavoite, vaan toiminnan sivutuote. Paikalliset ihmiset eivät juurikaan ole

päässeet osallistumaan aineistoni hankkeiden suunnitteluun ja kehittämiseen. Paikallisten ihmisten hyvinvointi on nostettu hankkeen kannalta keskeiseksi tavoitteeksi ainoastaan parissa aineistoni projektissa. Analyysini perusteella matkailulla haetaan alueelle taloudellista tuottoa ja paikallisten palveluiden elävöittämistä, kehitystä ei kuitenkaan aineistossani onnistuta näkemään myös paikallisyhteisöjen hyvinvointia tuottavana toimintana, joka luo mahdollisuuksia mieluisalle elämälle alueella myös ympärivuotisesti asuville ihmisille.

Tutkielmani osoittaa, että matkailun vaikutuksia paikallisväestön hyvinvointiin ja mahdollisuuksiin ei ole tutkittu Suomessa tarpeeksi. Tutkielmani osoittaa myös, ettei matkailun mahdollisuuksia tuottaa hyvinvointia paikallisille käytännössä tunnetta Suomessa tarpeeksi hyvin, eikä matkailulla pyritä tuottamaan kirjallisuudessa tunnettua hyvinvointia paikallisväestölle. Tutkimuksen näkökulmasta, tulevaisuudessa voisikin olla tärkeää tarkastella erityisesti klusteritoiminnan merkityksiä alueelliselle elinvoimalle, sekä julkisesti rahoitettujen hankkeiden todellista toteutuvaa yhteiskuntavastuuta ja välillistä hyvinvoinnin tuottamista alueen ihmisille. Lisäksi uskon, että mielenkiintoista ja kansallisen aluekehitystyön näkökulmasta tarpeellista tutkimusta olisi tehtävissä myös siitä, millaisia strategisia kehitysaihioita julkiset organisaatiot luovat alueellisille toimijoille ja kuinka nämä tuotteitaan myyvät yritykset kokevat hyötyvänsä instituutioiden luomista kehitysmalleista ja niiden sivutuotteista. Yhteiskuntavastuun tarkastelu hanketasolla voi kuitenkin olla haastavaa erityisesti hankkeiden raportoinnin näkökulmasta, sillä saamani hankkeiden loppuraportit eivät juurikaan vastanneet aineistolleni esittämiini kysymyksiin. En ole varsin vakuuttunut tutkielmani tekemisen perusteella siitä, että suurimmasta osasta hankkeista tehdään raportteja, joilla tällaisiin kysymyksiin voitaisiin vastata. Vaikutusarviointien ottaminen osaksi tutkimusta julkisten hankkeiden toimintaympäristönsä tuottaman hyvinvoinnin näkökulmasta voisikin palvella asian tarkastelua tarkoituksenmukaisemmin. Itä-Suomea, paikallista aluekehitystä ja sinne kohdistuvaa matkailua on tarpeellista kehittää monipuolisesti ja kestävästi, niin ikään alueen kulttuuriperintöä ja historiaa kunnioittaen sekä ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen vastuullisuus huomioiden.

LÄHTEET

Airaksinen, J., Haveri, A., Pekkola, E., Nyholm, I. & Stenvall, J. (2016). Julkisen hallinnon kehittämisen trendit ennen, nyt ja tulevaisuudessa. Teoksessa I. Nyholm, J. Stenvall, J. Airaksinen, E. Pekkola, A. Haveri, K. Af Ursin & S. Tiuhonen (toim.), *Julkinen hallinto Suomessa* (s. 237–304). Tietosanoma.

Anttiroiko, A-V. (2004). Yhteiskuntavastuu ja sen määrittelyprosessi. Teoksessa R. Järvinen (toim.), *Yhteiskuntavastuu, näkökulmia yritysten ja julkisyhteisöjen yhteiskunnalliseen vastuuseen*, (s. 17–60). Tampere University Press.

Aro, T., Aro, R. & Mäkelä, I. (2020). *Väestöselvitys 2040*. Ikäryhmäkohtaiset ja alueelliset väestöennusteet sekä uusien opiskelijoiden määrien ennuste kaikilla koulutusasteilla Suomessa 2018–2040. Sitran taustaraportti. Sitra.

Asmelash, A. G. & Kumar, S. (2019). Assessing progress of tourism sustainability: Developing and validating sustainability indicators. *Tourism Management*, 71, 67–83. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.09.020>

Aula, P. & Åberg, L. (2012). Leimahtavat julkisuudet – organisaatioiden uusi haaste. Teoksessa K. Karppinen & J. Matikainen (toim.), *Julkisuus ja demokratia* (s. 201–225). Vastapaino

Auvinen, P. (2004). *Ammatillisen käytännön toistajasta monipuoliseksi aluekehittäjäksi? Ammattikorkeakoulu-uudistus ja opettajan työn muutos vuosina 1992–2010*. [Väitöskirja, Joensuun yliopisto.] (University of Joensuu Publications in Education N:o 100).

Biagi, B., Brandano, M. G. & Ortega-Argiles, R. (2021). *Smart specialisation and tourism: Understanding the priority choices in EU regions*. *Socio-Economic Planning Sciences*, 74, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.seps.2020.100883>

Bohn, D. (2024). Arctic geographies in the making: understanding political economy, institutional strategic selectivity, and agency in tourism pathway development. [Väitöskirja, Umeån yliopisto.]

- Botterill, D. & Platenkamp, V. (2012). *Key Concepts in Tourism Research*. Sage.
- Brejning, J. (2012). *Corporate Social Responsibility and the Welfare State – The Historical and Contemporary Role of CSR in the Mixed Economy of Welfare*. Ashgate.
- Carroll, A. B. (1979). A Three-Dimensional Conceptual Model of Corporate Performance. *Academy of Management Review*, 4(4), 497–505.
- Crane, A., Matten, D., Glozer, S. & Spence, L.J. (2019). *Business Ethics: Managing Corporate Citizenship and Sustainability in the Age of Globalization* (Fifth edition.). Oxford University Press.
- De Geer, H., Borglund, T. & Frostenson, M. (2009). Reconciling CSR with the Role of the Corporation in Welfare States: The Problematic Swedish Example. *Journal of Business Ethics*, 89(4), 269–283. <https://doi.org/10.1007/s10551-010-0393-5>
- Dogra, N., Adil, M., Dhamija, A., Kumar, M. & Nasir, M. (2022). What makes a community sustainably developed? A review of 25 years of sustainable community tourism literature. *Community Development*, 53:5, 585-606, DOI: 10.1080/15575330.2021.2015606.
- Donner-Amnell, J. (2020). Elinvoimaista ja kestäväää kehitystä kasvuseutujen ulkopuolella? Tapaustutkimukset Jämtlannista ja Kainuusta. *Terra*, 132(3), 115–131.
- Erkkilä, T. (2012). *Government Transparency: Impacts and Unintended Consequences*. Palgrave Macmillan.
- Euroopan parlamentti. (2023). Uusi laki yritysvastuun laajentamisesta. Haettu 13.10.2024 osoitteesta: <https://www.europarl.europa.eu/news/fi/press-room/20230524IPR91907/uusi-laki-yritysvastuun-laajentamisesta>
- García-Rosell, J-C. (2013). A Multi-Stakeholder Perspective on Sustainable Marketing: Promoting Sustainability through Action and Research. [Väitöskirja, Lapin Yliopisto.] (Acta Electronica Universitatis Lapponiensis 111).

Garriga, E. & Melé, D. (2004). Corporate Social Responsibility Theories: Mapping the Territory. *Journal of Business Ethics*, 53, 51–71.

Gorski, P.S. (2013). What is Critical Realism? And Why Should You Care? *Contemporary Sociology*, 42(5), 658–670.

Haapasaari, J. (2022). Kohti vaikuttavampaa verkostoyhteistyötä – Tarkastelussa Pohjanmaan liiton aluekehitysverkostojen yhteistyö ja niiden johtaminen. Pro gradu - tutkielma, Vaasan yliopisto, Hallintotieteiden tiedekunta, Aluetiede.

Hakala, J.T. (2018). Toimivan tutkimusmenetelmän löytäminen. Teoksessa R. Valli (toim.), *Ikkunoita tutkimusmenetelmiin 1 (5., uudistettu painos)* (s. 11–23). PS-kustannus.

Hakamäki, P., Koivula, R., Lounamaa, A., Nieminen, V., Rautiainen, A., Saarelainen, T., Salenius, M. & Tuulari, S. (2022). Kunta hyvinvoinnin edistäjänä – Hyvinvoinnin moniulotteisuus lainsäädännössä ja kunta-asiakirjoissa. *Focus Localis*, 50(3), 26–45.

Hakkarainen, M. (2009). Matkailu maaseudun uutena työnä. Teoksessa S. Tuulentie (toim.), *Turisti tulee kylään: matkailukeskukset ja lappilainen arki* (s. 132–159). Gummerus.

Hakkarainen, M. (2017). Matkailutyön ehdot syrjäisessä kylässä. [Väitöskirja, Lapin Yliopisto.] (Acta Universitatis Lapponiensis 357).

Halonen, T. (2016). Maineella menestykseen – mainetyö kaupunkiseudun kehittämisen välineenä. (Tapaustutkimus maineen ja aluekehityksen yhteydestä kolmella kaupunkiseudulla) [Väitöskirja, Lapin Yliopisto.] (Acta Universitatis Lapponiensis 327).

Hautajärvi, H. (2023). Miten Suomen matkailua on suunniteltu? Valtiovetoisuudesta markkinaohjautuvuuteen. Teoksessa S. Veijola (toim.), *Matkailun kestävä Suomi, Vastuullinen suunnittelu kulttuuri- ja luontoympäristössä* (s. 59–120). Turenki: Hansaprint. <https://doi.org/10.21435/tl.283>

Hautamäki, L. (2002). *Teollistuva maaseutu – menestyvät yritykset maaseudun voimavarana*. Kunnallisanon kehittämissäätiön tutkimusjulkaisu, nro 34. Vammalan kirjapaino.

Hellström, E. & Parkkonen, H. (2022). *Vastuullisuuden tulevaisuus – Miten vastuullisuus kohtaa kestäväyyden ja vaikuttavuuden?* Sitran selvityksiä 214. Punamusta.

Helne, T. (2003). *Sosiaalipolitiikan nykyiset haasteet*. Teoksessa T. Helne, R. Julkunen, J. Kajanoja, S. Laitinen-Kuikka, T. Silvasti & J. Simpura (toim.), *Sosiaalinen politiikka* (s. 69–92). WSOY.

Hovila, I. & Hytönen, J. (2023). Muuttuva kaavoituslainsäädäntö osallisuuden mahdollistajana. Teoksessa S. Veijola (toim.), *Matkailun kestävä Suomi, Vastuullinen suunnittelu kulttuuri- ja luontoympäristössä* (s. 313–342). Turenki: Hansaprint. <https://doi.org/10.21435/tl.283>

Hytönen, J. & Kulusjärvi, O. (2023). Vastuullinen vuorovaikutteisuus matkailukohteiden maankäytön suunnittelussa. Teoksessa S. Veijola (toim.), *Matkailun kestävä Suomi, Vastuullinen suunnittelu kulttuuri- ja luontoympäristössä* (s. 241–267). Turenki: Hansaprint. <https://doi.org/10.21435/tl.283>

Inkinen, L. & Kämppi, M-L. (23.01.2025). Pohjois-Karjalan Osuuskauppa haluaa kansainväliset turistit Kolille – aikoo rakentaa luksusmökkejä. *Yle*.

Isokangas, A. & Vassinen, R. (2024). *Viherpesutalous: näin markkinoit ja viestit vastuullisesti*. Alma Talent.

Ikäläinen, M. (2020). *Älykkään erikoistumisen strategioiden alueellinen hallinta*. Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta, Hallintotiede.

Itä-Suomi Unioni, Itä-Suomi pähkinänkuoressa. Haettu 26.3.2025 osoitteesta: <https://www.isury.fi/ita-suomi/>

Jankkila, H. (2008). *Kuntatason valta ja vastuu aluekehitystyössä - Toimijanäkökulma*. [Väitöskirja, Lapin Yliopisto.] (Acta Electronica Universitatis Lapponiensis 43).

Jennings, G. (2010). *Tourism research*. John Wiley.

Joensuu nousi Suomen 11. suurimmaksi kaupungiksi. (2024). Haettu 17.11.2024 osoitteesta: <https://www.joensuu.fi/-/joensuu-nousi-suomen-11-suurimmaksi-kaupungiksi>

Jokinen, M., Mettiäinen, I., Sippola, S. & Tuulentie, S. (2009). Sosiaalinen kestävyys muuttuvissa matkailukylissä: Paikallisia näkemyksiä kehityksestä. Teoksessa S. Tuulentie (toim.), *Turisti tulee kylään: matkailukeskukset ja lappilainen arki* (s. 60–85). Jyväskylä: Gummerus.

Katajamäki, H. (2022). *Suomen aluekehityksen pitkät aallot. Näkökulmia ja tulkintoja*. Painosalama.

Katajamäki, H. & Lundström, N. (2012). Aluekehittäminen on teorian ja käytännön vuoropuhelua. Teoksessa E. Hyyryläinen (toim.), *Näkökulmia hallintotieteisiin* (s. 19–35). Vaasan yliopiston julkaisuja.

Kattilakoski, M. & Sireni, M. (2020). Koettu arjen hyvinvointi ja sen murtumat maaseudun naisten kertomuksissa. *Maaseutututkimus*, 28(1), 7–28.

Kattilakoski, M., Kervinen, K., Harilahti-Juola, V. & Kurikka, P. (2022). Hyvä elämä maaseutukunnissa – osallisuuden ja yhteiskehittämisen avaamia näköaloja kestävään hyvinvointiin ja kuntien älykkääseen sopeutumiseen. *Focus Localis*, 50(4), 24–40.

Kauppila, P. (2024). *Matkailukeskusten kehitysprosessi ja rooli aluekehityksessä paikallistasolla: esimerkkeinä Levi, Ruka, Saariselkä ja Ylläs*. Oulun yliopisto.

Kinnunen, K. (2024). Kuntalaisten osallisuuden heijastuminen kuntastrategioihin maankäytön suunnittelun näkökulmasta. Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta, Hallintotiede.

Kulusjärvi, O. (2019). Towards a poststructural political economy of tourism, A critical sustainability perspective on destination development in the Finnish North. Volume 48:3. [Väitöskirja, Oulun Yliopisto.]

Laatikainen, T. (2019). Sektoreiden välinen yhteistyö, monialaisuus ja moniammatillisuus terveyden edistämässä. Teoksessa A-M. Pietilä & A. Terkamo-Moisio (toim.), *Näkökulmia terveyteen ja sen edistämiseen* (s. 65–72). Grano.

Lapin Liitto. (2021). *Lappi-sopimus, Lapin maakuntaohjelma 2022–2025*. Haettu 09.12.2024 osoitteesta: <https://www.lapinliitto.fi/wp-content/uploads/2022/02/Lappi-sopimus-2022-1.pdf>

Lehtonen, K. (2022). ”Ainahan se on tietysti jonkun marjamettä mihinkä se tulee” Paikallisten osallisuus matkailun vastuullisessa suunnittelussa Rovaniemellä. Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta, Matkailututkimus.

Leinonen, J. (2023). Monitoimijainen yhteistyö hyvinvoinnin edistämisen yhdyspinnoilla. *Focus Localis*, 2, 62–68.

McDonagh, J., Ólafsdóttir, R., Weir, L., Mahon, M., Farrell, M., & Conway, T. (2020). ‘Nothing is sustainable the way it is’ – reflections on local sustainability perceptions and interpretations. Teoksessa J. McDonagh & S. Tuulentie (toim.), *Sharing knowledge for land use management: Decision-making and Expertise in Europe's Northern Periphery* (100–115). Edward Elgar.

McDonagh, J., Tuulentie, S. & Nikula, A. (2020). Building shared knowledge capital to support natural resource governance in the northern periphery: concepts and challenges. Teoksessa J. McDonagh & S. Tuulentie (toim.), *Sharing knowledge for land use management: Decision-making and Expertise in Europe's Northern Periphery* (1–15). Edward Elgar.

Mäki-Petäjä, T. (2020). Matkailun julkisen rahoituksen metahallinta – Viranomaisasiakirjojen sisällönanalyysi vuosilta 2019 ja 2020. Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta, Matkailututkimus.

Nissinen, M. (2016). Smart specialization entering the Finnish territory. Teoksessa D. Kyriakou, M. P. Martinez, I. Periañez-Forte & A. Rainoldi (toim.), *Governing Smart Specialisation* (179–200). Routledge.

Niskala, M., Tarna-Mani, K., Puroila, J. & Pajunen, T. (2019). *Yritysvastuu – Raportointi- ja laskentaperiaatteet*. ST-Akatemia.

Nyholm, I., Airaksinen, J. & Haveri, A. (2016). Julkisen hallinnon uudistamista säätelevät toimintaympäristömuutokset ja kehittämissimpulssit. Teoksessa I. Nyholm, J. Stenvall, J. Airaksinen, E. Pekkola, A. Haveri, K. Af Ursin & S. Tiihonen (toim.), *Julkinen hallinto Suomessa* (s. 197–236). Tietosanoma.

Nyholm, I., Haveri, A., Airaksinen, J., Tiihonen, S. & Stenvall, J. (2016). Julkisen hallinnon rakenne ja hallinnon tasot. Teoksessa I. Nyholm, J. Stenvall, J. Airaksinen, E. Pekkola, A. Haveri, K. Af Ursin & S. Tiihonen (toim.), *Julkinen hallinto Suomessa* (s. 105–196). Tietosanoma.

Paananen, H., Haveri, A. & Airaksinen, J. (2014). *Kunta elinvoiman johtajana*. Suomen Kuntaliitto, Acta nro 255.

Pettersson, S. & Suopajarvi, L. (2018). *Sosiaalinen toimilupa kaivos-, metsä- ja matkailualalla Toimialojen paikallinen hyväksyttävyys Lapissa*. Lapin yliopisto.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto. (2020). *Pohjois-Karjalan strategia 2040*. Julkaisu 197. Grano.

Porter, M.E. & Kramer, M. R. (2011). Creating shared value: How to reinvent capitalism—and unleash a wave of innovation and growth. *Harvard Business Review*, 89(1/2), 62–77.

Pyhälä, E. (2024). Epätasaisesti kehittyvät alueet, Itä-Suomen elinvoima ja kilpailukyky kumppanuusperustaisessa aluepolitiikassa. Pro gradu -tutkielma, Vaasan yliopisto, Hallintotieteiden tiedekunta, Aluetiede.

Rakennerahastot, EU:n alue- ja rakennepolitiikan ohjelman toteutus Itä-Suomessa. Haettu 17.11.2024 osoitteesta: <https://rakennerahastot.fi/ita-suomi>

Rakennerahastot, Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR). Haettu 29.10.2024 osoitteesta: <https://rakennerahastot.fi/euroopan-aluekehitysrahasto-eakr>

Rakennerahastot, ohjeita rahoituksen hakemiseen. Haettu 29.10.2024 osoitteesta: <https://rakennerahastot.fi/ohjeita-rahoituksen-hakemiseen>

Reichle, P., Fidrmuck, J. & Reck, F. (2023). The sharing economy and housing markets in selected European cities. *Journal of Housing Economics*, 60, 1–9.

Rosenqvist, O. (2002). Aluekeskuspolitiikka ja muut yhdentävän maaseutupolitiikan esteet Suomessa. *Terra*, 114(2), 59–67.

Saarinen, J. (2017). Matkailun maantiede. Teoksessa J. Edelheim & H. Ilola (toim.), *Matkailututkimuksen avainkäsitteet* (s. 42–47). Lapland University Press.

Saarinen, J. & Gill, A.M. (2019). Introduction: Placing resilience in the sustainability frame. Teoksessa J. Saarinen & A.M. Gill (toim.), *Resilient destinations and tourism: Governance strategies in the transition towards sustainability in tourism*. Routledge.

Sayer, A. (1992). *Method in social science: A realist approach* (2nd ed.). Routledge.

Siivonen, K., Cantell, H., Ihanainen-Rokio, O., Kurenlahti, M., Laakso, M., Latvala-Harvilahti, P., Pietikäinen, J. & Salonen, A.O. (2022). Kestävyyden keinojen keino. Teoksessa T. Halonen, K. Korhonen-Kurki, J. Niemelä & J. Pietikäinen (toim.), *Kestävyyden avaimet – Kestävyytieteiden keinoin ihmisen ja luonnon yhteiselo* (s. 146–175). Gaudeamus.

Silvasti, T. (2003a). Alueellinen kehitys ja sosiaalinen tasa-arvo. Teoksessa T. Helne, R. Julkunen, J. Kajanoja, S. Laitinen-Kuikka, T. Silvasti & J. Simpura (toim.), *Sosiaalinen politiikka* (s. 301–329). WSOY.

Silvasti, T. (2003b). Kestävä kehitys – ympäristön talouden ja sosiaalisen tasapaino. Teoksessa T. Helne, R. Julkunen, J. Kajanoja, S. Laitinen-Kuikka, T. Silvasti & J. Simpura (toim.), *Sosiaalinen politiikka* (s. 93–119). WSOY.

Sekol, M. (2024). *ESG Mindset – business resilience and sustainable growth*. Kogan Page.

Soini, K., Hukkinen, J., Kaljonen, M., Levänen, J. & Munck av Rosenschöld, J. (2022). Mitä kestävyystiede on? Teoksessa T. Halonen, K. Korhonen-Kurki, J. Niemelä & J. Pietikäinen (toim.), *Kestävyyden avaimet – Kestävyystieteiden keinoin ihmisen ja luonnon yhteiselo* (s. 14–33). Gaudeamus.

Soininen, N., Juhola, S., Kahiluoto, H., Korhonen-Kurki, K. & Salomaa, A. (2022). Kestävyystieteen muutosteorioiden. Teoksessa T. Halonen, K. Korhonen-Kurki, J. Niemelä & J. Pietikäinen (toim.), *Kestävyyden avaimet – Kestävyystieteiden keinoin ihmisen ja luonnon yhteiselo* (s. 79–97). Gaudeamus.

Sotarauta, M. (2008). Instituutioiden muutos ja institutionaalinen yrittäjyys aluekehityksessä. Teoksessa N. Mustikkamäki & M. Sotarauta (toim.), *Innovaatioympäristön monet kasvot* (s. 240–263). Tampere University Press.

TENK. (2023). *Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsittely Suomessa*. Tutkimuseettisen neuvottelukunnan julkaisuja 2/2023. Haettu 25.01.2025 osoitteesta: https://tenk.fi/sites/default/files/2023-03/HTK-ohje_2023.pdf

Tervo-Kankare, K. (2017). Kestävä matkailu. Teoksessa J. Edelheim & H. Ilola (toim.), *Matkailututkimuksen avainkäsitteet* (s. 235–240). Lapland University Press.

Tuulentie, S. & Sarkki, S. (2009). Johdanto: Kun kylästä tulee keskus. Teoksessa S. Tuulentie (toim.), *Turisti tulee kylään: matkailukeskukset ja lappilainen arki* (s. 9–28). Gummerus.

Tuomi, J. & Sarajarvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Tammi.

Työ- ja elinkeinoministeriö. Vastuullisuusraportointi. Haettu 13.10.2024 osoitteesta: <https://tem.fi/vastuullisuusraportointi>

Työ- ja elinkeinoministeriö. (2022a). *Julkinen tuki matkailuhankkeisiin Suomessa vuosina 2014–2020*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2022:7.

Työ- ja elinkeinoministeriö. (2022b). Itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavien toimenpiteiden selvittäminen – Työryhmän loppuraportti. VN/16546/2022.

Työ- ja elinkeinoministeriö. (2022c). *Yhdessä enemmän – kestävä kasvua ja uudistumista Suomen matkailuun: Suomen matkailustrategia 2022–2028 ja toimenpiteet 2022–2023*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2022:51.

Työ- ja elinkeinoministeriö. (2023). *OECD:n toimintaohjeet monikansallisille yrityksille vastuulliseen liiketoimintaan*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2023:38.

Työ- ja elinkeinoministeriö. (2024). *Uudistuvat ja hyvinvoivat alueet, Valtioneuvoston aluekehittämisspätös 2024–2027*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2024:12.

Valtionvarainministeriö. (2024). Valtion aluehallinnon uudistus etenee: Uusien virastojen tehtävät linjattu. Haettu 29.10.2024 osoitteesta: <https://vm.fi/-/valtion-aluehallinnon-uudistus-etenee-uusien-virastojen-tehtavat-linjattu>

Vatanen, E. & Kotilainen, J. (2016). Paikallistalouksien uusiutumiskyky: itäsuomalaisia esimerkkejä. *Terra*, 128(3), 175–186.

Veijola, S. (2023). Johdanto matkailunkestävään Suomeen. Teoksessa S. Veijola (toim.), *Matkailun kestävä Suomi, Vastuullinen suunnittelu kulttuuri- ja luontoympäristössä* (s. 17–55). Hansaprint. <https://doi.org/10.21435/tl.283>

Vierjoki, E. (2023). EU-hankkeet matkailualan kehittäjinä projektiyhteiskunnassa? Pro gradu -tutkielma. Lapin yliopisto, Yhteiskuntatieteiden tiedekunta, Matkailututkimus.

Zimmerbauer, K. (2007). Imago ja kuntarakenteen muutos, Seinäjoen ja Peräseinäjoen kuntaliitoksen vaikutus alueellisen imagon kehittämiseen. *Alue ja ympäristö*, 36(2), 31–42.