



Juho-Veikko Vehviläinen

TURKU-TAMPERE-KEHITYSKÄYTÄVÄ

Aluekehitys ja vyöhykemäisyys kolmen liikenneväylän näkökulmasta

Maantieteen pro gradu -tutkielma

Turku 2021

Turun yliopisto
Matemaattis- luonnontieteellinen tiedekunta
Maantieteen ja geologian laitos

VEHVILÄINEN, JUHO-VEIKKO: Turku–Tampere-kehityskäytävä: aluekehitys ja vyöhykemäisyys kolmen liikenneväylän näkökulmasta

Pro gradu -tutkielma, 105 sivua, 5 liitesivua
30 op, maantiede
Ohjaaja: Niina Käyhkö
Toukokuu 2021

Liikenteen runkoväyliin tukeutuvat kehityskäytävät ja -vyöhykkeet ovat merkittäviä aluekehittämisen välineitä, joilla pyritään monikeskukseen ja tasapainoiseen aluerakenteeseen. Käytävien mittakaava vaihtelee, mutta perusrakenne on sama: kaupunkikeskuksia yhdistävä runkoväylä, joka muodostaa alueellisen yhteistyön ja vyöhykemäisen aluerakenteen perustan. Suomessa vakiintuneimpia kehitysvyöhykkeitä ovat Suomen kasvukäytävä sekä Pohjoinen kasvuvyöhyke.

Tampere ja Turku muodostavat yhdessä Helsingin kanssa kaupungistuvan Suomen ydinalueen, jolla asuu laskutavasta riippuen noin puolet suomalaisista. Näiden kahden kaupungin käytävät Helsingin suuntaan ovat vakiintuneet, mutta Turku–Tampere-yhteysvälin toiminnallista syvyyttä ei ole nähty yhtä vahvana. Kuitenkin kaupunkien välistä rautatieyhteyttä sekä valtatie 9 pidetään merkittävänä osana valtakunnallista liikenneverkkoa. Kaupunkeja yhdistää myös kolmas liikenneyhteys, joka muodostuu valtatiestä 12 ja kantatiestä 41.

Tässä pro gradu -työssä tutkitaan Turku–Tampere-yhteysväliä kehityskäytävänä ja vyöhykemäisenä sekä toiminnallisena alueena. Tutkimuksessa tarkastellaan erityisesti kehityskäytävän elinvoimaisuutta, kolmen runkoliikenneväylän eroja sekä paikallisten toimijoiden näkemyksiä alueen nykytilasta ja tulevaisuudesta. Tutkimus perustuu paikkatietoaineistoja soveltaviin spatiaalisiin analyyseihin, näitä tukevaan tilastokatsaukseen sekä kyselytutkimukseen.

Tulokset osoittavat tutkimusalueen jakautuneen tasaisesti kasvaviin Turun ja Tampereen kaupunkiseutuihin, tasapainoisiin ja lievästi laskusuuntaisiin seutukeskuksiin ja suuriin taajamiin sekä voimakkaasti taantuneisiin pieniin taajamiin ja haja-asutusalueeseen. Ennusteet vuodelle 2040 antavat viitteitä keskittyvän trendin voimistumisesta. Runkoliikenneväylien ympärillä havaittu suhteellisen positiivisen aluekehityksen vyöhyke sekä väestökadosta huolimatta nousseet liikennemäärät viittaavat Turun ja Tampereen vuorovaikutuksen lisääntyneen ja aluerakenteessa olevan vyöhykemäisiä piirteitä.

Kyselyn tulosten mukaan paikalliset toimijat kokevat yhteysvälillä piilevän potentiaalia, joka nykyisellään jää osin hyödyntämättä. Kehityskäytävän ytimeksi tulkittiin valtatie 9 ja rautatien muodostama kaksoisyhteys, ja mielipiteet kolmannen yhteyden roolista olivat eriäviä. Yhteysvälin tärkeimmäksi kehityskohteeksi todettiin liikenneyhteyksien parantaminen. Lisäksi noteerattiin alueen toimijat yhdistävän ohjausryhmän puute.

Asiasanat: aluekehitys, kehityskäytävä, kehitysvyöhyke, monikeskisuus, paikkatieto Pirkanmaa, Varsinais-Suomi, YKR-aineisto

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

University of Turku
Faculty of Science
Department of Geography and Geology

VEHVILÄINEN, JUHO-VEIKKO: Turku–Tampere development corridor: regional and zonal development from the view of three traffic routes

Master's thesis, 105 pp., 5 app.
30 ECTS, Geography
Supervisor: Niina Käyhkö
May 2021

Development corridors and regional development zones are widely used tools for regional planning, aiming for polycentric and balanced regional structure. These corridors vary in scale and are based on a traffic connection between central cities which serves as a basis for regional interaction, cooperation, and zonal development. In Finland, most established development corridors are Growth Corridor Finland and Northern Growth Zone.

Tampere and Turku together with Helsinki form a core area of increasingly urbanizing Finland. These two cities have relatively strong corridor-like connections towards Helsinki, but the connection between Turku and Tampere themselves has not been considered comparably strong. However, both railway and National Road (valtatie) 9 connecting cities are considered as important parts of national transport network. Additionally, cities are connected by third traffic route, consisting of National Road 12 and second-class main road (kantatie) 41.

This thesis studies the traffic connection between Turku and Tampere from the perspective of zonal and functional development corridor. The objectives are to study the regional vitality based on actualized and predicted regional development, define differences between functionalities of the three main traffic routes and observe the views of local actors about the study area's present and future state. Study methods include GIS analysis, supplement of these results by statistical overview and an enquiry directed to local actors.

The results divide the study area in three categories: steadily growing city-regions of Turku and Tampere, balanced or slightly stagnating subregion centers and heavily stagnating rural areas as well as small centers within them. Predictions for the year 2040 indicate this concentrating trend to intensify. Both the observed zone of relatively positive development around traffic routes and the growth of traffic on main roads despite population loss indicate the existence of a somewhat zonal regional structure and increased interaction between Turku and Tampere.

Local actors seem to identify unexploited potential on this corridor. The double connection of National Road 9 and railway is widely seen as the principal corridor, while opinions about the third route were mixed. The most important development object was defined as the overall improvement of the traffic routes. Additionally, lack of steering group bringing together local actors was noted.

Keywords: development corridor, development zone, GIS, polycentricity, Pirkanmaa, regional development, Southwest Finland, Urban structure monitoring system

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

Sisällysluettelo

1. Johdanto	4
2. Teoreettinen viitekehys	6
2.1. Alueellisuuden peruskäsitteitä.....	6
2.2. Monikeskuksisuus ja monipaikkaisuus	8
2.2.1. Monikeskuksisuus Euroopan unionissa	8
2.2.2. Monikeskuksisuudesta monipaikkaisuuteen	9
2.3. Kehityskäytävät, kehitysvyöhykkeet ja toiminnalliset alueet	10
2.3.1. Käytävät keskusverkoston sidoksina	10
2.3.2. Kehityskäytävien tunnistaminen, kehittäminen ja hallinto	14
2.4. Suomen aluerakenne, monikeskuksisuus ja kehityskäytävät	16
2.4.1. Suomen aluerakenteen ja aluekehittämisen historia	16
2.4.2. Kehityskäytävät Suomessa.....	19
2.5. Kehityskäytäviä koskeva tutkimus Suomessa.....	22
2.5.1. Aiempia tutkimuksia ja selvityksiä.....	22
2.5.2. Kehityskäytävän toiminnallisen alueen rajaus.....	25
2.5.3. Kehityskäytävätutkimuksen metodologiaa	27
3. Tutkimusalue: Turku–Tampere-kehityskäytävä	29
3.1. Tutkimusalueen rajaus ja yleiskuva	29
3.2. Tutkimusalueen keskusverkosto.....	37
3.2.1. Turku ja Varsinais-Suomi	37
3.2.2. Tampere ja Pirkanmaa	38
3.3. Liikenteen runkoväylät.....	39
3.3.1. Valtatie 9	39
3.3.2. Valtatie 12 ja kantatie 41	41
3.3.3. Turku–Toijala–Tampere-rautatie	42
3.3.4. Muu alueen tieverkosto	44
4. Tutkimusaineistot ja -menetelmät.....	45
4.1. Paikkatieto- ja tilastoaineistot	45
4.2. Tutkimusmenetelmät	46
4.2.1. Päällekkäisanalyysi ja aluekehityksen kokonaiskuva.....	47
4.2.2. Taajama-analyysi ja tilastokatsaus.....	48
4.2.3. Vyöhykeanalyysi.....	49
4.2.4. Liikennemääräanalyysi	53

4.3. Kyselytutkimus.....	54
5. Tulokset.....	56
5.1. Maankäytön, väestön, työpaikkojen ja liikenteen muutokset.....	56
5.1.1. Aluekehitys kunta- ja taajamatasolla	61
5.1.2. Aluekehityksen vyöhykemäisyys.....	67
5.1.3. Liikennemäärien muutokset.....	74
5.2. Kyselyn tulokset	78
5.2.1. Näkemyksiä kehityskäytävän nykytilasta ja elinvoimasta.....	78
5.2.2. Näkemyksiä liikenneväylistä	85
5.2.3. Näkemyksiä alueellisesta yhteistyöstä	88
5.2.4. Näkemyksiä alueen roolista ja kehityskohteista	92
6. Tulosten tarkastelu	95
6.1. Turku–Tampere-yhteysväli kehityskäytävänä	95
6.2. Metodologia ja jatkotutkimus.....	97
6.3. Turku, Tampere ja kehityskäytävä osana monikeskuksista Suomea	98
Kiitokset.....	99
Lähdeluettelo.....	100
Liitteet	

1. Johdanto

2000-luvun aikana on aluesuunnittelun keskeiseksi tavoitteeksi ja ihanteeksi niin Euroopan unionissa kuin Suomessakin noussut käsite monikeskuksisuudesta (Meijers ym. 2005, Jauhiainen ym. 2007, Dühr ym. 2010, Jauhiainen 2011, Vasanen 2013). Monikeskuksisuus tarkoittaa tasapainoiseen aluekehitykseen pyrkivää aluesuunnittelua, jonka keskiössä on kasvukeskusten verkostoituminen ja vuorovaikutus toisten keskusten ja lähiympäristönsä kanssa. Monikeskuksisuuden tavoitteena on ennen kaikkea alueellinen verkostoituminen, alueellisen kilpailukyvyn vahvistaminen sekä mielekäs välimuoto toimintojen keskittämisen ja hajauttamisen välillä. Termi on eurooppalaisessa suunnittelu- ja tutkimustoiminnassa saavuttanut melko vakiintuneen aseman, ja se esiintyy esimerkiksi kolmessa viimeisimmässä Euroopan unionin Alueellisessa agendassa (ESDP... 1999, Territorial Agenda of the European Union ... 2011, Territorial Agenda 2030... 2020).

Monikeskuksisen ja verkostoituneen aluerakenteen eräitä käytännön toteutusvälineitä ovat kehityskäytävät ja kehittämisvyöhykkeet (Jauhiainen ym. 2007, Moilanen 2012, Brunner 2013, Hope & Cox 2015, Nurmio ym. 2017). Peruseräiltään kehityskäytävä on kahta tai useampaa keskusta yhdistävä runkoliikenneväylä, joka toimii alueellisena vuorovaikutuksen ja yhteistyön runkona. Kohdistamalla aluesuunnittelun toimenpiteitä tietoisesti tällaisen käytävä-rakenteen vahvistamiseen pyritään luomaan keskusten välisiä kasvun ja positiivisen aluekehityksen vyöhykkeitä, jotka paitsi vahvistavat keskusten itsensä, myös väliin jäävän alueen elinvoimaa ja kilpailukykyä. Tällaisia tietoisesti aluekehittämisen kohdealueita kutsutaan kehittämisvyöhykkeiksi. Termin yhteydessä käytetään tyypillisesti myös käsitettä toiminnallinen alue eli vuorovaikutukseltaan yhteenkuuluva aluekokonaisuus (Bengs ym. 2009).

Kehityskäytävät ja monikeskuksisuus ovat vahvasti läsnä myös suomalaisessa aluesuunnittelussa ja -tutkimuksessa (Jauhiainen ym. 2007, Moilanen 2012, Nurmio ym. 2017) Termejä käytetään myös esimerkiksi Ympäristöministeriön laatimissa alueidenkäytön kehityskuvissa (Alueiden käyttö ja aluerakenne... 1995, Kilpailukykyä, hyvinvointia... 2006, Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava... 2015). Erilaisia käytävämäisiä rakenteita on hahmoteltu ja tutkittu eri puolilla Suomea, ja erityisen vakiintuneiksi organisaatioiksi ovat muotoutuneet Helsinki–Tampere-yhteysväliin perustuva Suomen kasvukäytävä sekä etelärannikon suuret kaupungit yhdistävä Pohjoinen kasvuvyöhyke. Näille yhteistä on pääkaupunkiseudun mukanaolo sekä runkoväylien rooli osana Euroopan unionin määrittämää TEN-T-ydinverkostoa.

Tampere ja Turku ovat väkiluvultaan Suomen toiseksi ja kolmanneksi suurimmat kaupunkiseudut, keskustaajaman väkiluvun ollessa Tampereella yli 340 000 ja Turussa yli 275 000 asukasta (Taajamat väkiluvun... 2020). Molemmat kaupungit ovat myös vahvasti verkottuneet Helsingin suuntaan Tampereen kuullessa Suomen kasvukäytävään ja Turun Pohjoiseen kasvuvyöhykkeeseen, ja näiden kolmen kaupungin muodostamaa ydinaluetta onkin suomalaisessa keskustelussa kutsuttu usein Suomen ”kasvukolmioksi”, jonka vaikutusalueella sijaitsee laskutavasta riippuen jopa puolet Suomen väestöstä ja työpaikoista (esim. Jakobson 1992, Suomen uusjako... 1999, Hätälä & Rusanen 2010, Kasvukolmio vetää väkeä... 2019, Suomessa on 20 vuoden kuluttua... 2019). Suomen aluerakenteen painottuessa yhä enemmän muutamaan kasvukeskukseen ja paikallaan polkevaan tai taantuvaan haja-asutusalueeseen, arvioidaan tämän kasvukolmion merkityksen tulevaisuudessa yhä kasvavan.

Turku–Tampere-yhteysväli ei valtakunnallisesti näennäisen keskeisestä sijainnistaan huolimatta ole muodostunut yllä mainittujen kaltaiseksi vakiintuneeksi kehittämisvyöhykkeeksi. Lisäksi yhteysväliillä tapahtuvaa vuorovaikutusta ei ole alueidenkäytön kehityskuvissa tai muissa julkaisuissa tyypillisesti nähty kasvukolmion kahden muun kyljen vertaisena (Alueiden käyttö ja aluerakenne...

1995, Kilpailukykyä, hyvinvointia... 2006, Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava... 2015, Nurmio ym. 2017). Yhteysvälin asemaa kehityskäytävänä on käsitelty kahden TEN-T- kattavaan verkkoon kuuluvan runkoväylän, valtatie 9 sekä Turku–Toijala–Tampere-rautatien, näkökulmasta (Turku–Loimaa–Tampere 2007 ja Turku–Tampere-kehityskäytävä 2014). Näitä kahta selvitystä lukuun ottamatta on tätä yhteysväliä käsitelty tutkimuksissa ja selvityksissä melko vähän.

Yllä mainittujen kahden runkoväylän lisäksi kaupunkeja yhdistää vielä kolmas, kantatiestä 41 ja valtatiestä 12 muodostuva yhteys. Laskennallisesti tämä reitti on valtatie 9 muutaman minuutin hitaampi ja muutaman kilometrin pidempi, mutta liikennemääriltään ja alueella asuvalta väestöpohjaltaan verrattavissa valtatie 9 ja rautatien muodostamaan kaksoisyhteyteen. Aiemmissa kehityskäytävää käsittelevissä julkaisuissa on kuitenkin päädytty rajaamaan tämä väylä pois tarkastelusta.

Useita suomalaisia kehityskäytäviä on käsitelty runsaasti tutkimuksissa ja selvityksissä (esim. Jauhiainen ym. 2007, Kalenoja ym. 2016, Neljä käytävää... 2017, Aro ym. 2019). Aiheen käsittelyyn on sovellettu esimerkiksi paikkatietoanalyysia, kysely- ja haastattelututkimuksia sekä sisällönanalyysia ja kirjallisuuskatsausta. Käytävien vaihtelevista kokoluokista ja ilmenemismuodoista johtuen on näiden tutkimus mahdollista moniulotteisin aluetutkimuksen keinoin, joihin sisältyy sekä laadullisia että määrällisiä menetelmiä.

Tämän pro gradu -tutkielman tavoitteena on tutkia Turku–Tampere-yhteysväliä kehityskäytävänä ja vyöhykemäisen aluerakenteen toteutumisen näkökulmasta. Aihetta lähestytään ensisijaisesti yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän (YKR) väestö- ja työpaikka-aineistolle toteutettavien paikkatietoanalyysien, näitä tukevan tilastokatsauksen sekä kyselytutkimuksen keinoin. Tarkastelun näkökulmia ovat yhteysvälillä vuosina 1990–2018 toteutunut aluekehitys, tämän täydentäminen ja aikasarjan jatkaminen vuoteen 2040 tilastokatsauksen muodossa sekä alueellisten toimijoiden näkemysten kartoittaminen kyselytutkimuksella. Lisäksi tarkastellaan yllä eriteltyjen kolmen runkoliikenneväylän välillä mahdollisesti ilmeneviä eroavaisuuksia. Tältä pohjalta voidaan tiivistää kolme tutkimuskysymystä:

1. Millaista Turun ja Tampereen välisen alueen kehitys on ollut väestön, työpaikkojen, maankäytön ja liikenteen osalta 1990–2018 ja mitä muutokset kertovat kehityskäytävän vyöhykemäisyydestä ja elinvoimasta?
2. Miten alue- ja liikennekehitys eroaa Turku ja Tamperetta yhdistävien kolmen runkoliikenneväylän osalta ja millaisia alueellisia ja toiminnallisia eroja väylien välillä voidaan tunnistaa?
3. Millaisia tulevaisuusarvioita alueesta voidaan esittää toteutuneen aluekehityksen, tilastoaineistojen sekä paikallisten toimijoiden näkemysten pohjalta?

2. Teoreettinen viitekehys

2.1. Alueellisuuden peruskäsitteitä

Alueellinen suunnittelu (engl. regional planning) on tiiviisti määriteltynä eri muodoissa tapahtuvaa rajatun alueen taloudellisten, sosiaalisten ja fyysisten resurssien ajallis-tilallista järjestämistä (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, Johnson 2015). Sen tarkka ilmenemismuoto vaihtelee alueen koosta, tyypistä ja kontekstista riippuen: suunnittelun tasot vaihtelevat yksittäisestä tilasta tai paikasta valtionrajat ylittäviin, jopa globaaleihin kokonaisuuksiin asti. Eri tasojen yhteisenä tavoitteena on kuitenkin positiivinen aluekehitys, minkä ilmenemismuotoja ovat taloudellinen, sosiaalinen, ekologinen ja funktionaalinen hyvinvointi.

Aluekehitys on Mäkisen (1993) mukaan yhteiskunnallisen kehityksen maantieteellisesti tai tilallisesti ilmenevä aspekti, jonka luonne vaihtelee alueellisten olosuhteiden mukaan heijastellen alueen tilaa ja lähtökohtia. Pelkkä määrällinen muutos, esimerkiksi väkiluvun kasvu, ei ole aluekehitystä, vaan muutokseen täytyy sisältyä myös laadullista muutosta, kuten elintason ja hyvinvoinnin paranemista tai vaihtoehtoisesti heikentymistä. Alueellinen kehittyneisyys kuvaa sitä, millaiset edellytykset alueen menestykselle ja asukkaiden hyvinvoinnille on aluekehityksen myötä saavutettu (Mäkinen 1993). Aluepolitiikka sen sijaan on tietoista talouspoliittista toimintaa, jolla pyritään vaikuttamaan aluekehitykseen suotuisasti alueellisen kehittyneisyyden puutteita korjaamalla (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 71).

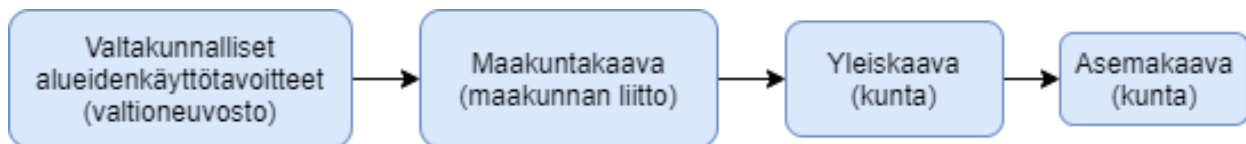
Aluerakenne ja yhdyskuntarakenne ovat usein rinnakkain käytettyjä termejä, mutta näiden merkityksellä on kuitenkin tietty ero. Aluerakenteella tarkoitetaan määrätyn alueen rakennetta kokonaisuutena, esimerkiksi keskusten ja toimintojen yleispiirteistä sijoittumista ja keskinäisiä sijaintisuhteita, kun taas yhdyskuntarakenne tarkoittaa tällaisten aluerajausten sisäistä rakennetta esimerkiksi pendelöinnin ja muun liikkumisen näkökulmasta (Rehunen ym. 2018: 46). Aluerakenteen mittakaavataso on siis yleensä yleispiirteisempi ja keskittyy laajempien aluekokonaisuuksien suhteisiin, kun yhdyskuntarakenne on yksityiskohtaisempi ja spesifimpi tarkastelun taso.

Alueelliseen suunnitteluun vahvasti kytkeytyvä termi on myös aluekehittäminen. Laasonen ym. (2020: 19) kuvaa alueiden kehittämisen perustuvan vuorovaikutukseen, toimijoiden väliseen työnjakoon sekä yhteisiin tavoitteisiin. Tavoitteena on luoda edellytykset aluelähtöiselle, kestäväan kehitykseen perustuvalla taloudellisella kasvulla, joka edistää parhaiten työllisyyttä ja ihmisten hyvinvointia. Lakisääteisen tiivistyksen alueiden kehittämisen tavoitteista tarjoaa laki alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista, jonka mukaan alueiden kehittämisen tavoitteena on:

- 1) vahvistaa alueiden tasapainoista kehittymistä sekä kansallista ja kansainvälistä kilpailukykyä;
- 2) vahvistaa ja monipuolistaa kestäväällä tavalla alueiden elinkeinorakennetta sekä edistää taloudellista tasapainoa;
- 3) edistää kestäväää työllisyyttä sekä väestön osaamista, yhtäläisiä mahdollisuuksia ja sosiaalista osallisuutta;
- 4) vähentää alueiden välisiä ja sisäisiä kehityseroja ja kannustaa käytettävissä olevien voimavarojen täysimääräiseen käyttöön kestäväällä tavalla;
- 5) parantaa alueiden omia vahvuuksia ja erikoistumista sekä edistää niiden kulttuuria;
- 6) parantaa elinympäristön laatua ja kestäväää alue- ja yhdyskuntarakennetta.

(Laki alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista 7/2014)

Toinen aluesuunnittelun roolia ja tarkoitusta Suomessa täsmentävä laki on maankäyttö- ja rakennuslaki, jossa määritetään esimerkiksi alueiden käytön suunnittelun tavoitteet, valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakunta-, yleis- ja asemakaavoja koskevat säädökset (Kaavoituksen tasot 2019, Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999). Tämän lain pohjalta muodostuu suomalaista aluesuunnittelua hallitseva lakisääteinen peruseriaate: valtioneuvoston päättämät ja hyväksymät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ohjaavat maakuntaliittojen laatimaa maakuntakaavaa, mikä taas ohjaa kunnan laatimaa yleiskaavaa, mitä vielä yksityiskohtaisempi kaavataso on asemakaava (kuva 1).



Kuva 1. Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukaiset kaavoituksen tasot (Lähde: Kaavoituksen tasot 2019, mukaillen).

Aluetutkimus on laaja monitieteinen kokonaisuus, mutta erityisesti maantieteellisen aluetutkimuksen perinteiseksi tehtäväksi Suomessa on pitkään koettu valtioalueen ja väestön hallinnan tukeminen (Moisio 2011). 1960-luvulta lähtien se integroitui vahvemaksi osaksi aluesuunnittelua, ja esimerkiksi suunnittelumaantieteen ala yliopistoissa vakiintui. Esimerkki alueellisuuden teorian ja käytännön suunnittelutyön yhdistelmästä oli keskusverkkoteorian oppien hahmottuminen seutukaavaliittojen muotoon. Erään aluetutkimuksen osa-alueen, aluekehitystutkimuksen, voi Bengsin ym. (2000: 5) mukaan jakaa kahteen pääkategoriaan: alueiden kehittymisen tutkimukseen sekä alueiden kehittämisen tutkimukseen. Alueiden kehittämisen tutkimus käsittelee nimensä mukaisesti toteutunutta ja ennakoitavaa aluekehitystä eri ilmenemismuodoissaan, ja Bengs ym. (2000) jakaa tämän viiteen alakategoriaan:

- Aluetaloudet: erilaisten aluetalouksien, esimerkiksi alueellisten työmarkkinoiden tai alueellisten hyvinvointierojen tutkimus
- Muuttoliike: toteutetun muuttoliikkeen suunta, voimakkuus ja alueelliset vaikutukset sekä tulevan muuttoliikkeen mallintaminen
- Maaseutualueet: esimerkiksi kylätutkimus, maaseudun elinkeinotoiminta ja ydin-periferia-vastakkainasettelun tarkastelu
- Kaupungit ja kaupunkiseudut: kaupunkikohtaisten ongelmien, elinvoiman, kilpailukyvyn, yhdyskuntarakenteen ja muiden teemojen tutkimus
- Aluerakenne: aluejärjestelmien ja laajemman yhteiskuntarakenteen tutkimus kokonaisuutena

Alueiden kehittämisen tutkimus sen sijaan painottuu alueellisen kehittämistyön eli aluepolitiikan ja -suunnittelun prosessin tutkimukseen. Tässä on kaksi osa-aluetta: alueellisen kehittämistyön arviointi ja alueellisen kehittämistyön palveleminen (Bengs ym. 2000). Arvioivassa tutkimuksessa teemoja ovat esimerkiksi kansallinen aluepolitiikka, alueelliset strategiat ja eri toimijoiden roolit. Palveleva tutkimus on usein enemmän selvitysluontoista tutkimusta, jossa tärkeimpänä tavoitteena on yleensä kirjaimellinen aluekehityksen palveleminen toimialana, esimerkiksi kehitystyön tehostaminen ja keinovalikoiman laajentaminen.

2.2. Monikeskuksisuus ja monipaikkaisuus

2.2.1. Monikeskuksisuus Euroopan unionissa

1990-luvun lopulta lähtien sekä Euroopan unionin että Suomen aluekehityksen tärkeimpänä periaatteellisena tavoitteena on ollut monikeskuksisuus (engl. polycentrism tai polycentricity) (Dühr ym. 2010: 62, Jauhiainen 2011: 10, Nurmio ym. 2017: 11). Monikeskuksisuus tarkoittaa tasapainoiseen aluekehitykseen pyrkivää aluesuunnittelua, jonka keskiössä on erikokoisten kasvukeskusten verkostoituminen ja vuorovaikutus sekä toisten keskusten että oman lähiympäristönsä kanssa. Tavoitteena tässä synergisessä yhteistyössä on periferian ja ydinalueen välisten erojen loiventaminen sekä vahvempi verkottuminen osaksi paikallista, eurooppalaista ja globaalia talousjärjestelmää ja tietoyhteiskuntaa (Jauhiainen ym. 2007, Dühr ym. 2010). Monikeskuksisuus ei siis niinkään tarkoita olemassa olevaa spatiaalista rakennetta, vaan tavoitetta ja periaatetta, minkä pohjalta toteuttaa tasa-arvoista aluekehitystä ja mielekästä tasapainoa toimintojen keskittymisen ja hajauttamisen välillä (Davoudi 2003, Jauhiainen 2011, Vasanen 2013: 14).

Monikeskuksisuus edustaa Davoudin (2003) ja Dührin ym. (2010) mukaan eräänlaista jatkumoa paitsi maantieteilijä Walter Christallerin jo 1930-luvulla esittämään keskusverkkoteoriaan, myös 1960–1980-lukujen aikana hahmoteltuihin eurooppalaisen aluerakenteen ihanteisiin, joista mainittakoon ns. ”ydin-periferia-malli” sekä ”alueiden Eurooppa”. Näiden pohjalta määriteltiin erilaisia yleiseurooppalaisen yhteistyön ja talouskasvun ydinalueita, joita edustivat esimerkiksi Milanon ja Lontoon välinen ”Sininen banaani”, Benelux-maiden ympärille rakentunut ”Pentagon” sekä Pohjois-Euroopan ”Itämeren peruna” (Jauhiainen & Niemenmaa 2006; Dühr ym. 2010: 62–64). Aikakauden hahmotelmien lähtökohtana tosin oli liian jyrkkä Euroopan polarisointi ydinalueisiin ja periferia-alueisiin, ja monikeskuksisuuden ajatuksessa keskushierarkian ja -verkostojen lähtökohta on skaalautuvampi ja mukautuvampi (Vasanen 2013: 16). Yllä olevat esimerkit ovat silti käyttökelpoisia havainnollistamaan sitä, millaisia talousalueita Euroopassa perinteisesti on tulkittu sijaitsevan.

Merkittäväksi aluepoliittiseksi linjaukseksi monikeskuksisuus nousi vuonna 1999 julkaistun Euroopan aluekehityssuunnitelman ESDP:n myötä (Meijers ym. 2005, Vasanen 2013, Rauhut 2016). Tässä suunnitelmassa, etenevän globalisaation ja Neuvostoliiton romahduksen jälkeisen 1990-luvun tunnelmissa, hallinnollisten rajojen merkitys alueita erottavana tekijänä koetaan väheneväksi, mistä syystä alueiden yhteistyöhön ja rajat ylittävään spatiaaliseen suunnitteluun on kiinnitettävä aiempaa enemmän huomiota (ESDP... 1999). EU:n päätavoitetta, tasapainoista ja kestävästä kehitystä, tuetaan vahvistamalla alueiden välistä taloudellista ja sosiaalista yhtenäisyyttä sekä kehittämällä ”tasapainoinen ja monikeskuksinen kaupunkijärjestelmä sekä uudenlainen kaupunki-maaseutu-yhteys”.

Euroopan unioni onkin ollut otollinen ympäristö monikeskuksisen aluerakenteen toteuttamiselle ja ajatuksen jalostamiselle käytäntöön, sillä ihmisten, pääoman, tavaroiden ja palveluiden vapaa liikkuvuus ja hallinnollisten rajojen vähäinen merkitys mahdollistavat vahvan yhteistyön paitsi valtion rajojen sisällä, myös kansainvälisesti (Jauhiainen ym. 2007). Avoimuus luo edellytykset tehokkaalle ja kilpailukykyiselle vyöhyke- tai käytävämäiselle aluerakenteelle, mikä kaventaa keskuskaupungin ja ympärysalueiden tyypillisesti ilmeneviä alueellisen kehittyneisyyden eroja alueen sulautuessa esimerkiksi yhtenäiseksi taajamaksi tai talousalueeksi.

Vuoden 1999 ESDP:n päivitettyssä versiossa, alueellisessa agendassa vuodelle 2020, mainitaan monikeskuksisuuden ja tasapainoisen aluekehityksen merkitys osana koko Unionin laajuisesti tapahtuvaa positiivista aluekehitystä (Territorial Agenda of the European Union... 2011: 6).

Kehittyneimpien kaupunkien tulisi agendan mukaan toimia monikeskuksisen mallin keskiönä, jotka edistävät toiminnallaan myös ympäröivän seudun positiivista kehitystä. Monikeskuksisuus on työkalu vahvistaa aluekehitystä myös Euroopan ydinalueen eli ”Pentagonin” ulkopuolella sekä välttää ydinalueiden ja periferian välistä polarisoitumista ja alueiden välistä eriytymistä.

Termi esiintyy myös tuoreimmassa versiossa, alueellisessa agendassa vuodelle 2030: osion ”A just Europe” alla mainitaan esimerkiksi monikeskuksisen kaupunki-, metropoli- ja alueverkoston rooli optimaalisen kehityspotentiaalın levittämisessä (Territorial Agenda 2030... 2020: 15). Lisäksi mainitaan monikeskuksisuuden rooli kaupunki-maaseutu-polarisaation vastavoimana, kestävämmän liikennejärjestelmän kehittämisessä ja todetaan, että joka tason päättäjien panosta tarvitaan mallintamaan monikeskuksisuutta niin, että se toteutuu kaikilla tasoilla kaikkialla. Tässä kiteytyykin aiemmin mainittu monikeskuksisuuden kehitysskaskel verrattuna esimerkiksi ydin-periferia-jakoon: mitään aluetta ei kuitata roolittomaksi syrjäseudeksi, vaan kaikilla paikoilla ja alueilla on tehtävänsä.

Kriteerejä sille, onko tietty alue monikeskuksinen vai ei, on vaikea määrittää, sillä pohjimmiltaan se tarkoittaa vain kattotermiä suotuisaksi ja tasapainoiseksi koetun kehityksen eri tekijöille (Rauhut 2016). Lisäksi monikeskuksisuus on terminä vahvasti politisoitunut, joten myös kulloinkin toteutettavalla aluepolitiikalla on suuri vaikutus siihen, mikä on monikeskuksista ja mikä ei. Brezzin & Venerin (2015) mukaan määrittelykriteerit voi kuitenkin jakaa kahteen kategoriaan: morfologisiin ja toiminnallisiin. Morfologiset kriteerit liittyvät mitattaviin suureisiin, kuten asukaslukuun, työttömyyteen ja maankäyttöön, kun taas toiminnalliset kriteerit kytkeytyvät abstraktimpiin käsitteisiin kuten keskusten väliseen yhteistyöhön ja verkostoihin sekä hallinnolliseen ohjaukseen. Yksinkertaisimmillaan monikeskuksisuuden morfologiset kriteerit täyttyvät esimerkiksi silloin, kun tutkittavalla alueella, missä on kaksi tai useampi keskusta, eivät numeeriset suureet, kuten asukasluku keskity ylikorostuneesti vain yhteen sijaintiin (Riguelle ym. 2007). Toiminnallisesta näkökulmasta on tarkasteltava keskusten välisiä suhteita ja verkostoja niin, ettei näin yksinkertaistettua kriteeristöä voi esittää. Rauhut (2016) toteaaakin, että sekä tieteellisen että poliittisen ajattelun näkökulmasta monikeskuksisuuden käsite on vuoden 1999 ESDP:stä lähtien ollut jatkuvassa muutoksessa ja käsitteenä teoreettisesti melko taipuisa.

2.2.2. Monikeskuksisuudesta monipaikkaisuuteen

Monikeskuksisuuden käsitettä täydentämään nousi 2000-luvun aikana käsite monipaikkaisuudesta (engl. multi-locality). Haukkalan (2011: 4) mukaan monipaikkaisuus tarkoittaa ihmisten jokapäiväisiä elinympäristöjä yhä useammin leimaavaa monien merkityksellisten paikkojen ja näiden välillä tapahtuvan liikkumisen kokonaisuutta. Tällaisia yksilön elämään sidonnaisia enemmän tai vähemmän pysyviä paikkoja ovat mahdolliset vapaa-ajan asunnot ja kakkosasunnot, harrastukset, työpaikka tai opiskelu kotikunnan ulkopuolella tai muut vaihtoehtoiset elämäntilanteeseen sidonnaiset kytkökset. Schier ym. (2015) toteaa etenkin asumisen monipaikkaisuuden merkityksen olevan aiemmin arvioitua suurempi, ja Huovari ym. (2020) toteavat tämän ilmenevän Suomen kontekstissa etenkin maaseutualueiden vapaa-ajan asuntojen sekä kausi- tai etätyöhön liittyvän asumisen muodossa. Tosin se, miten laajaa osaa väestöstä monipaikkaisuus todellisuudessa koskettaa, on esimerkiksi yksipaikkaiseen asumiseen perustuvan tilastoinnin vuoksi lähinnä erilaisten arvioiden varassa (Huovari ym. 2020).

Tietoliikenneyhteyksien kehittyminen ja tämän mahdollistamat lieveilmiöt, kuten lisääntyvä etätyön tekeminen, etäopiskelu sekä muu internetin ja sosiaalisen median kautta tapahtuva kanssakäyminen

ovat yhä korostaneet monipaikkaisuuden merkitystä (Haukkala 2011). Tässä korostuu kaupunki-
maaseutu-vastakkainasettelu: työn, opiskelun tai muiden toimintojen fyysinen ja ”tilastollinen”
sijainti voi olla tietyssä kaupunkikeskuksessa, mutta näiden kytkeminen omaan elämään on
mahdollista myös maaseudulta tapahtuvan pendelöinnin muodossa tai vaihtoehtoisesti kokonaan
etänä vaikkapa kesämökiltä käsin (Huovari ym. 2020).

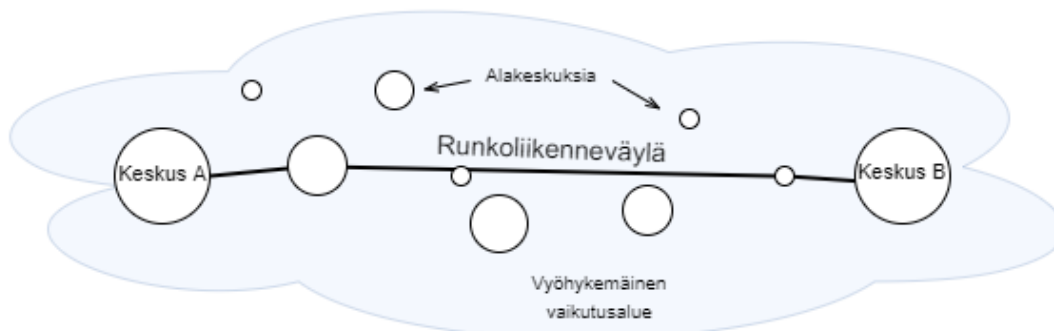
Monipaikkaisuuden käsite on monikeskuksisuuden tapaan varsin kontekstuaalinen ja joustava, eikä
se ole saavuttanut monikeskuksisuuden kaltaista vakiintunutta asemaa, mutta esimerkiksi Huovari
ym. (2020) toteaa yksipaikkaisuuteen perustuvan aluekehityksen olevan tehoton muuttuvassa
yhteiskunta- ja aluerakenteessa, sillä tämä lähestymistapa ei kuvaa alueen todellisia käyttäjämääriä.
Huovari ym. (2020: 2) esittääkin paikkatietoanalyysiin pohjautuvan arvion, jonka mukaan 3,6 %
Suomen työllisistä eli 75 000 henkilöä on potentiaalisesti monipaikkaisia. Lisäksi kausittainen
asuminen koskee tavalla tai toisella jopa 2,4 miljoonaa suomalaista.

Vuonna 2020 maailmaa muuttanut SARS-CoV-2-viruksesta aiheutunut koronaviruspandemia voi
osoittautua monipaikkaisuuden kannalta merkittäväksi käänteeksi. Korona-ajan on jo todettu
kiihdyttäneen monipaikkaisuudesta käytyä keskustelua ja osoittaneen, miten esimerkiksi
liikkumisrajoitukset, karanteenisuositukset sekä rajojen sulkeminen ovat ilmentäneet miljoonien
suomalaisten monipaikkaisuutta aivan uudella tavalla (Pitkänen ym. 2021). Tämän tutkielman
kirjoitusvaiheessa pandemia ei ole vielä ohi, joten sitä käsittelevä tutkimus- ja selvitystyö on vasta
aluillaan.

2.3. Kehityskäytävät, kehitysvyöhykkeet ja toiminnalliset alueet

2.3.1. Käytävät keskusverkoston sidoksina

Eräs monikeskuksisuuden varsin joustavaa käsitettä ja kaupunkiseutujen verkottumista konkretisoiva
aluekehittämisen väline ovat kehityskäytävät (esim. Arnold ym. 2007, Jauhiainen ym. 2007,
Moilanen 2012, Brunner 2013, Hope & Cox 2015, Nurmio ym. 2017). Tiiviin määritelmän mukaan
kehityskäytävä on keskuksia yhdistävä runkoliikenneväylä ja tähän tukeutuva vuorovaikutuksen ja
yhteistyön vyöhyke (kuva 2). Ohjaamalla aluekehitystä tietoisesti tällaista runkoväylää mukailevaksi
vyöhykemäiseksi rakenteeksi pyritään yhdistämään talouskasvu ja kilpailukyky, alueen sosiaalinen
ja taloudellinen yhtenäisyys sekä alueellisia eroja kaventava aluekehitys (Moilanen 2012: 15, Nurmio
ym. 2017: 7).



Kuva 2. Kehityskäytävän perusrakenne: keskusverkosto, näitä yhdistävä runkoväylä ja tämän myötä
tapahtuvan vuorovaikutuksen ja yhteistyön vyöhyke (Lähde: Hope & Cox 2015, mukaillen).

Alueellisesta ja poliittisesta kontekstista sekä kehityskäytävän toiminnallisesta roolista tai tavoitteista riippuen voidaan käyttää useita eri termejä. Englanninkielistä terminologiaa edustavat esimerkiksi *economic corridor* (Brunner 2013), *development corridor* (Hope & Cox 2015), *regional corridor* (Srivastava 2011) sekä *regional development zone* (Moilanen 2012). Suomenkielistä terminologiaa edustavat erilaiset kasvu- ja kehitys- tai kehittämis-alkuiset termit, joista erään jaottelun yhteistyön ensisijaiseen päämäärän perustuen on esittänyt Jauhiainen (2011):

- Kehittämiskäytävä: logistiikan ja materiaalivirtojen kehittäminen muuten melko passiivisella kaupunkien välisellä väylällä.
- Kehittämisverkosto: toiminnallinen yhteistyö kaupunkien ja kaupunkiseutujen määrättyjen toimintojen kehittämiseksi ja kilpailukykyisen kokonaisuuden luomiseksi.
- Kehittämisvyöhyke: liikenneakselin alueen yhteisten ongelmien ratkaiseminen sekä aluerakenteen kehittämiseen yhteiseen infrastruktuuriin ja runkoväylään tukeutuen.

Jauhiaisen (2011) perusteella käytävä- ja vyöhykekäsitteiden käyttöä voidaan jaotella esim. seuraavasti: kehittämiskäytävä (tai kehityskäytävä) tarkoittaa ensisijaisesti liikenneyhteyksiin perustuvaa vuorovaikutusta, kehittämisvyöhyke (tai kehitysvyöhyke) taas liikenneväylään pohjautuvaa, mutta toiminnallisesti syvempää alueellista vuorovaikutusta ja yhteistyötä. Terminologia ei kuitenkaan tutkimus- ja selvitysaineistossa ole täysin vakiintunutta, vaan kasvu-, kehitys-, kehittämis-, liikenne-, käytävä- ja vyöhyke- termejä käytetään vaihtelevasti (ks. esim. Jauhiainen ym. 2007, Neljä käytävää... 2017, Nurmio ym. 2017).

Koska rajanveto käytävän ja vyöhykkeen välillä on varsin tapauskohtaista ja terminologia vaihtelee, käytetään tässä tutkielmassa selkeyden vuoksi pääosin termiä kehityskäytävä kuvaamaan kaikkia sen ilmenemismuotoja. Suorissa lainauksissa käytetään kuitenkin alkuperäisiä käsitteitä. Tutkimuskohteeseen terminologiaa sovelletaan seuraavasti: Turku–Tampere-yhteysväli on liikenneyhteyksiin pohjautuva tunnistettu kehityskäytävä, jossa oletetaan olevan kehittämisvyöhykkeen piirteitä. Keskeinen tutkimuskohde on siis kehityskäytävän vyöhykemäisyys.

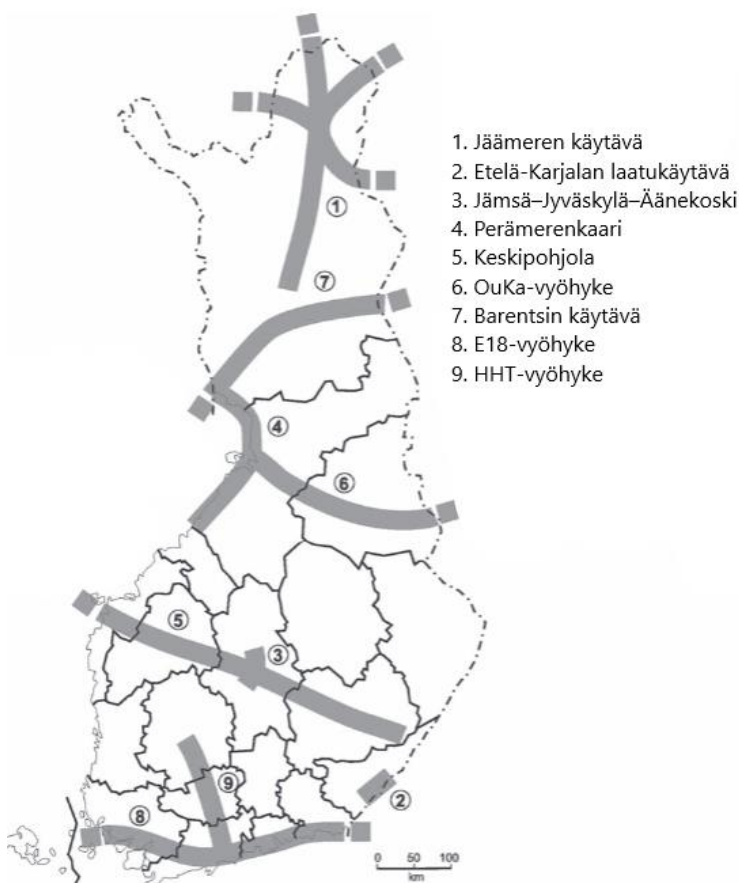
Kehityskäytävät ovat hallinnolliset rajat ylittäviä alueellisia linkkejä ja yhteyksiä, joiden avulla pyritään luomaan talouskasvua ja tasapainoista aluekehitystä kasvukeskuksiin sekä näiden välille (Jauhiainen ym. 2007: 6, Hope & Cox 2015: 2). Käytäviä voidaan käyttää aluesuunnittelun välineinä, joilla alueellinen kehitys pyritään kohdentamaan jo olemassa olevalle merkittävien kaupunkikeskusten väliselle infrastruktuurille ja näin vahvistamaan alueen sosiaalista ja taloudellista yhtenäisyyttä ja kilpailukykyä (Moilanen 2012: 15, Nurmio ym. 2017: 7). Yksinkertaisimmillaan kehityskäytävät perustuvat kahteen tai useampaan ”pääteasemina” toimivaan keskukseen sekä näitä yhdistävään runkoliikenneväylään, joka voi olla tie, rautatie tai vesiväylä. Tämä runkoväylä toimii käytävän materiaalisena kytköksenä ja yhdistää alueen toimijoita vyöhykemäisesti toisiinsa esimerkiksi työmatkailun, rahdin kuljetuksen ja muun yhteydenpidon muodossa (Jauhiainen ym. 2007: 17 & Srivastava 2011: 6). Fyysisen liikenneväylän myötä tapahtuvan pendelöinnin ja muun liikkumisen lisäksi käytävän välityksellä tapahtuu runsaasti myös aineetonta informaation vaihtoa ja vuorovaikutusta.

Kehityskäytävän maantieteellisten rajojen määrittäminen on usein monimutkaista. Jauhiaisen ym. (2007: 17) mukaan kehityskäytävä koostuu tiheämmän ja harvemman infrastruktuurin ja toiminnan osa-alueista, eikä kokonaisuudesta muodostu kauttaaltaan toiminnallisesti yhtenäistä. Tämä ei tosin

ole sinänsä kehityskäytävien huono puoli, vaan sen voi myös ajatella sallivan laajemmat näkökulmat sekä kehitysvaihtoehtojen moninaisuuden (Nurmio ym. 2017). Tyypillisesti infrastruktuuri on kuitenkin runkoväylän varressa tiheimmillään ja harvenee reuna-alueiden lähellä. Eräänä käytävän rajojen määritelmänä voi pitää sen organisatorista pohjaa eli sitä, mitkä hallinnolliset alueyksiköt, kuten kunnat tai valtiot, siihen kuuluvat. Käytävän todellinen vaikutusalue ei kuitenkaan noudattele hallinnollisia rajoja, vaan käytännössä siihen kuuluu vain määrättyjä osia sen varrelle jäävistä hallinnollisista alueista (Jauhiainen ym. 2007: 17).

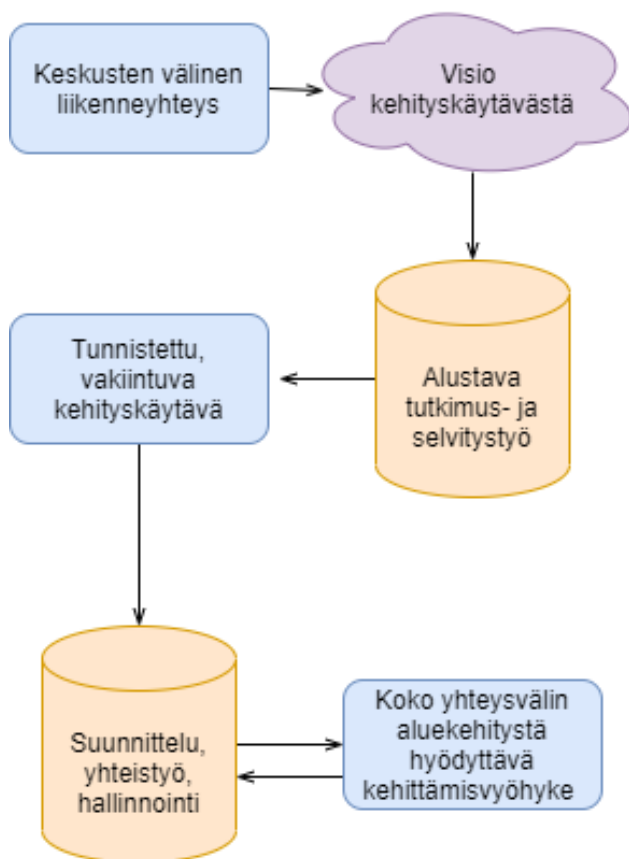
Myös kehityskäytävien kokoluokka vaihtelee: osiossa 2.1.1 mainittu ”Sininen banaani” (Dühr ym. 2010) edustaa Lontoosta Milanoon ulottuvaa valtion rajat ylittävää ja miljoonia ihmisiä yhdistävää vyöhykettä, kun taas Jauhiaisen ym. (2007) käsittelemistä suomalaisista kehittämisvyöhykkeistä monet ovat asukasluvultaan ja mittakaavaltaan hyvinkin paikallisia ja vaatimattomia (kuva 3). Perimmäinen tausta-ajatus hallinnolliset rajat ylittävästä ja koko yhteysväliä hyödyttävästä yhteistyöstä on kuitenkin molemmissa mittakaavoissa sama, käytännön toteutus- ja ilmenemismuodot kuitenkin hyvin erilaiset. Mittakaavaerojen sekä käytävän vaikutusalueen laajuuden pohjalta Arnold ym. (2007) on esittänyt seuraavan jaottelun:

- Domestic trade corridor: valtion rajojen sisäinen kehityskäytävä, jonka tavoitteena on lisätä kaupankäyntiä ja talouskasvua kotimaan sisäisesti.
- Foreign trade corridor: ainakin yhteen naapurivaltioon ulottuva kehityskäytävä, jonka tavoitteena on lisätä kaupankäyntiä laajemmin ja parantaa kansainvälistä kilpailukykyä.
- Transit trade corridor: usean valtion rajat ylittävä kehityskäytävä, jonka tavoitteena on lisätä taloudellista verkostoitumista ja valtioiden välistä vuorovaikutusta.



Kuva 3. Kehittämisvyöhykkeiden mittakaava vaihtelee maakunnan sisäisistä kansainvälisiin vyöhykkeisiin (Lähde: Jauhiainen ym. 2007, mukailen).

Kehityskäytävien ilmenemismuoto vaihtelee siis hyvin paljon riippuen lukuisista alueellisista ja poliittisista tekijöistä (Arnold ym. 2007, Nurmio ym. 2017). On kuitenkin mahdollista käyttää termiä kuvaamaan sekä lähes hyödyntämätöntä, mutta potentiaalia sisältävää liikenneväylää, että jo yhtenäiseksi taajamaketjuksi muodostunutta talousvyöhykettä, sillä tärkein kriteeri eli määritettyjen keskusten välinen yhteys täytyy molemmissa. Vahvasti yhtenäinenkin vyöhyke on käynyt tietyn yleistettävän evolutiivisen kehityskulun läpi, ja esimerkki tällaisesta kehityskulusta on Srivastavan (2011) viisiportainen jaottelu liikenneväylästä (transport corridor) yhtenäiseksi talouskäytäväksi (economic corridor). Srivastava (2011) esittää käytäväkehityksen tyypillisen alkutilanteen, jossa kahta merkittävää keskusta yhdistää liikenneväylä vain liikennöinnin tarpeisiin, mutta joka suunnittelun ja yhteistyön myötä kehittyy vähitellen yhtenäiseksi talouden ja kehityksen vyöhykkeeksi. Myös Hope & Cox (2015) ovat kuvanneet samankaltaista käytävän kehityskulkua (kuva 4).



Kuva 4. Kehityskäytävän "evoluutio" liikenteellisestä yhteydestä alueelliseksi vuorovaikutuksen vyöhykkeeksi (Lähde: Srivastava 2011, Hope & Cox 2015, mukailten)

Toiminnalliset alueet (engl. functional urban regions) on käsite, joka usein esiintyy kehityskäytävien yhteydessä. Toiminnallisten alueiden rajaamiseen ei ole yhtä selkeää määrittelytapaa, mutta Davoudi (2008) ja Nurmio ym. (2017: 7) toteavat toiminnallisten alueiden olevan pohjimmiltaan työssäkäyntiin, asiointiin ja muuhun päivittäiseen tai viikoittaiseen liikkumiseen perustuvia aluekokonaisuuksia. Toisen määritelmän mukaan alueiden toiminnallisuus tarkoittaa alueen erottumista yhteenkuuluvana alueyksikkönä, jolla on kaksi ulottuvuutta: liikenteen ynnä muiden fyysisten tekijöiden ylläpitämät ja niiden varaan rakentuvat aluerakenteet, esimerkiksi kehityskäytävät, sekä toiminnallinen suuntautuminen eli käytännössä alueellisten toimijoiden

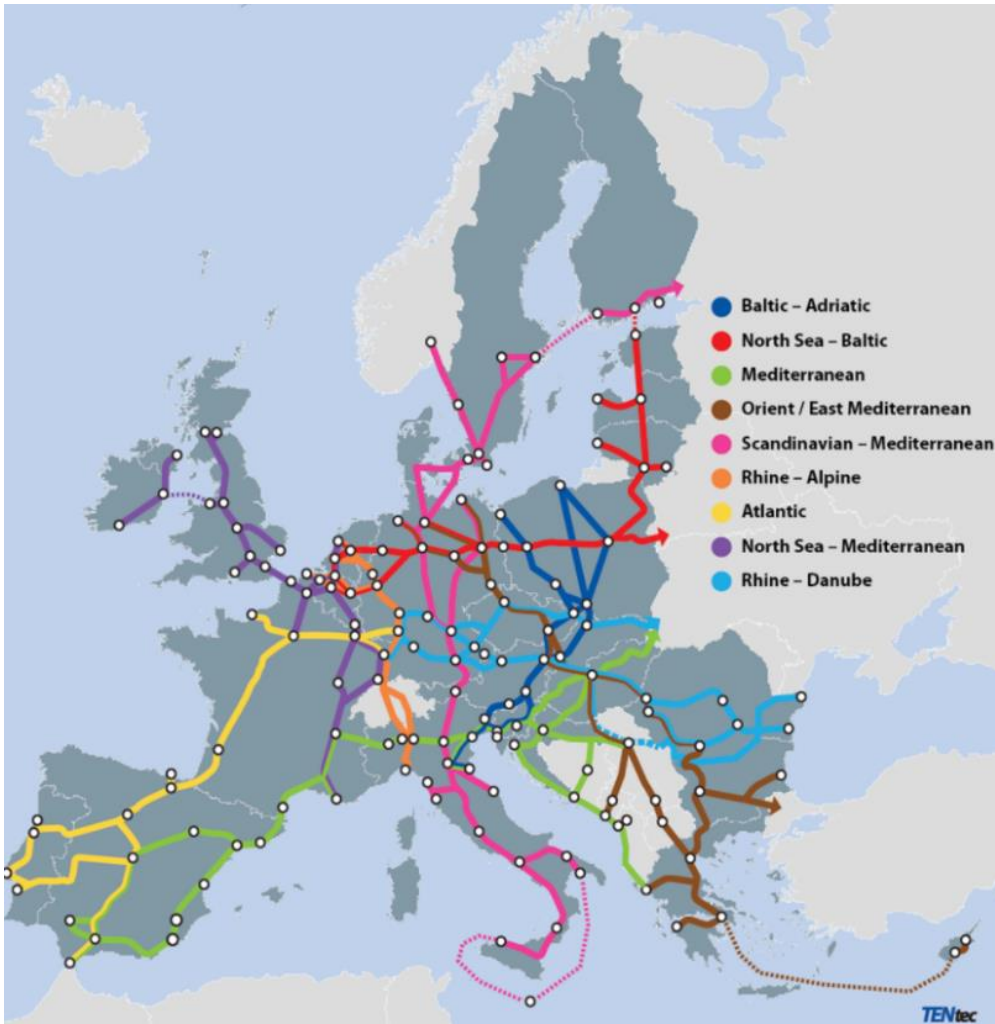
verkostoituminen ja vuorovaikutus (Bengs ym. 2009). Kokonaisuutena ne ovat kuitenkin hyvin monimutkaisia dynaamisen vuorovaikutuksen verkostoja alueiden ja paikkojen välillä. Nurmio ym. (2017) toteaa, että toiminnallisten alueiden ja kasvuvyöhykkeiden määrittelyn tarpeet ovat pitkälti yhtenäiset: toimintojen alueellinen nivoutuminen yhteen, keskusten ja vyöhykkeiden vaikutusalueiden laajuus sekä maaseutu- ja kaupunkialueiden kytkeytyminen osaksi kokonaisuutta.

Toiminnallisia alueita voi kehityskäytävien ohella määrittää monella muullakin tapaa. Eräs suomalainen esimerkki on Suomen Ympäristökeskuksen toteuttama YKR-aineistoon pohjautuva kaupunki-maaseutu-alueuokitus (Helminen ym. 2020). Toinen, kuntien toiminnallisuuteen pohjautuva jaottelu ovat seutukunnat: Kuntaliitto määrittelee seutukaupungeiksi kaupungit, jotka ovat seutunsa ja talousalueensa keskuksia, mutta eivät kuitenkaan maakuntansa keskuksia (Seutukaupungit... 2021). Vuodesta 1994 vuoteen 2014 ne olivat myös osa virallista aluejakoluokitusta (Seutukunta- ja maakuntakatsaus 2015).

2.3.2. Kehityskäytävien tunnistaminen, kehittäminen ja hallinto

Kehityskäytävät eivät rakenteina synny tyhjästä, vaan ovat jo olemassa olevan, enemmän tai vähemmän yhtenäisen ja potentiaalisesti tunnistetun alueen jatkokehittämisen väline (Jauhiainen ym. 2007: 15, Srivastava 2011: 6). Jokaisella alueella, joille kehityskäytäväajatusta sovelletaan, on paitsi jo olemassa olevaa infrastruktuuria, myös mahdollisesti jo vuosisatoja jatkunut oma yksilöllinen kehityspolku, jonka tunnistaminen, soveltaminen ja suuntaaminen myös tulevaisuuteen on aluepolitiikan perustavoite. Kehityskäytävät ovat useissa tapauksissa looginen jatkumo alueelliselle kehityspolulle, mutta, kuten todettua, käytännön ilmenemismuodot ja realiteetit vaihtelevat tapauskohtaisesti.

Eräs Euroopan unionin sisäinen tapa määrittää tärkeimpiä runkoväyliä ja tämän myötä myös pohjaa kehityskäytävälle on TEN-T-nimellä tunnettu Euroopan laajuinen liikenneverkko eli Trans-European Transport Network (kuva 5). Euroopan komissio toteaa TEN-T-verkon tavoitteen olevan liikenteellisten aukkojen, pullonkaulojen ja teknisten esteiden poistaminen sekä EU:n sisäisen sosiaalisen, taloudellisen ja alueellisen yhtenäisyyden vahvistaminen (Trans-European Transport... 2021). Verkko koostuu kahdesta osasta: vuoteen 2030 mennessä rakennettavasta ydinverkosta (core network) sekä vuoteen 2050 mennessä rakennettavasta kattavasta verkosta (comprehensive network). TEN-T-verkkoon kuulumisella on liikenneväylän kehityksen kannalta huomattava merkitys, sillä se vaikuttaa mm. rahoitukseen, väylälle asetettuun vaatimustasoon ja näin ollen mahdollisuuksiin kehittää väylää haluttuun suuntaan (Schade ym. 2015, Euroopan laajuinen... 2021).



Kuva 5. Euroopan TEN-T-ydinverkosto koostuu yhdeksästä käytävästä.
 (Lähde: Trans-European Transport... 2021)

Usein korostetaan, että kehityskäytävien tunnistaminen ja kehitys määräytyvät ennen kaikkea taloudellisen potentiaalin ja kilpailukyvyn näkökulmasta (Jauhiainen ym. 2007, Srivastava 2011. Hope & Cox 2015, Nurmio ym. 2017). Paitsi että näitä hyötyjä tavoitellaan alueellisiin keskuksiin parantamalla näiden välisiä yhteyksiä, on tavoitteena yleensä myös koko vyöhykemäisen vaikutusalueen taloudellinen hyöty ja yhtenäistyminen. Srivastava (2011: 3) tosin toteaa, että käytävämäisyys ei itsessään aiheuta talouskasvua, vaan se enemmänkin kanavoi ja täsmentää taloudellisen kasvun potentiaalista sijaintia. Tätä taloudellisten tavoitteiden keskeistä asemaa kehityskäytävääjattelussa korostaa hyvin lainaus Ympäristöministeriön aluekehitysraportista ”Kilpailukykyä, hyvinvointia ja tehokkuutta”:

”Monikeskuisuutta ja kaupunkiseutujen verkottumista tulee osaltaan edistää hyvin liikenneyhteyksin varustetuilla kehittämisvyöhykkeillä. Ne linkittävät kaupunkiseutuja vaikutusalueineen toisiinsa sekä edistävät ja suuntaavat yhteistyötä. Vyöhykkeitä kehittämällä voidaan muodostaa toiminnallisesti vahvempia markkina- ja yhteistoiminta-alueita sekä lopulta koko maan monikeskuisuutta tukeva vyöhykkeiden verkosto. Vyöhykkeisiin tukeutuvan yhteistyön tavoitteena on laaja-alaisen suunnittelun keinoin vahvistaa alueiden toimintaedellytyksiä ja

vetovoimaa toimintojen sijoittumiseen, liikennejärjestelmien tehostamiseen tai esimerkiksi matkailun kehittämiseen liittyen. Mahdollisuudet vyöhykkeiden toiminnalliseen monipuolisuuteen vaihtelevat eri puolilla maata.”

(Kilpailukykyä, hyvinvointia... 2006: 22–23)

Se, mitkä kaikki tahot ovat osallisia kehityskäytävien hahmottelussa, suunnittelussa, koordinoinnissa ja hallinnoinnissa, vaihtelee alueittain esimerkiksi lainsäädännöllisistä ja talouspoliittisista syistä, mutta tiettyjä yleistyksiä voi tehdä. Ensisijaisen tärkeäksi menestyksekkään kehityskäytävätoiminnan kannalta on todettu koko vaikutusalueen sisäinen toimijoiden yhteistyö sekä julkisella että yksityisellä sektorilla (Srivastava 2011: 4, Hope & Cox 2015: 12, Nurmio ym. 2017: 49). Tämän yhteistyön tulisi ulottua niin yritysmaailmaan, hallinnon eri tasoille aina EU:sta tai valtionjohdosta kunnallispolitiikkaan, oppilaitoksiin ja tutkimustyöhön sekä muihin alueellisiin toimijoihin. Mahdollisimman lukuisien toimijoiden osallistaminen ja aktivoiminen on menestyksekkään aluepolitiikan kannalta tärkeää, sillä talouden painoarvosta huolimatta on etenkin kansainvälisten kehityskäytävien puitteissa huomioitava myös kulttuurisia, historiallisia ja imagollisia seikkoja (Jauhiainen ym. 2007). Näihin osa-alueisiin eivät yksin talouspolitiikan keinovalikoima ja strategiat riitä, vaan tarvitaan laajempaa asiantuntemusta ja yhteistyötä.

Paitsi eri yhteiskunnan osa-alueiden läpi ulottuvaa yhteistyötä, vaaditaan kehityskäytävätoiminnassa myös usean eri aluetason panosta (Nurmio ym. 2017). EU-maissa aluekehittämistyö ja kehityskäytävien hahmottelu lähtee Euroopan unionin asettamista aluekehityksen periaatteista, joiden käytännön toteuttaminen on jäsenmaiden vastuulla (Jauhiainen & Niemenmaa 2006: 139). Näissä periaatteissa korostuu monikeskuksisuuden ja kehityskäytävien merkitys, ja tavoitteet toimivat osatekijöinä kansallisessa toiminnassa (Jauhiainen ym. 2007, Dühr ym. 2010). Esimerkiksi Suomen tapauksessa EU-tason tavoitteet on jatkojalostettu useisiin kansallisen tason kehityskuviin, joista esimerkkeinä Suomen ympäristöministeriön raportit vuosilta 1995, 2006 ja 2015.

Ylikansallisten ja kansallisten toimijoiden laatimien tavoitteiden ja kehityskuvien käytännön toimeenpano koostuu monimutkaisesta kokonaisuudesta tutkimustyötä, selvityksiä ja eri tason toimijoiden, kuten ministeriöiden yhteistyötä. Suomessa tyypillistä on, että ideavaiheen ohituksen jälkeen kehityskäytävähankkeen ympärille muotoutuu vyöhykeorganisaatio, tyypiltään esimerkiksi yhdistys, hanke, ohjausryhmä tai projekti (Jauhiainen ym. 2007). Optimitilanteessa kaikki kehityskäytävää koskeva tutkimus- ja selvitystyö sekä muu toiminta tapahtuvat jollain tasolla tämän katto-organisaation kautta, mutta kehityskäytävien moninaisuus estää yhden tyyppiorganisaatiomallin yleistämisen.

2.4. Suomen aluerakenne, monikeskuksisuus ja kehityskäytävät

2.4.1. Suomen aluerakenteen ja aluekehittämisen historia

Suomen yhteiskunnallista kehitystä toisen maailmansodan jälkeisenä aikana on vahvimmin määrittänyt 1950-luvulla käynnistynyt talouden rakennemuutos ja näihin päiviin asti jatkunut kaupungistuminen (Heikkilä 2003, Tervo 2005, Nurmio ym. 2017). Lähtösyyksinä nopealle, mutta Euroopan mittapuulla myöhäiselle kaupungistumiselle oli toisen maailmansodan lopputulos: hävityn

sodan jälkeen Suomelle jäivät keskeisiksi haasteiksi paitsi raskaat sotakorvaukset, myös yli 400 000 evakon asuttaminen. Nämä haasteet käynnistivät nopeatempoisen muutoksen, jonka päätrendit, eli jatkuva kaupungistuminen ja alkutuotannon väistyminen teollisuus- ja palvelualojen tieltä, ovat vaihtelevalla voimakkuudella jatkuneet 2000-luvulle asti.

Kaupungistumisen voimakkain vaihe osui 1950–1970-luvuille, ja esimerkiksi Mäkinen (1993) kuvaa tätä ”suurta muuttoa” aikakauden merkittävimmäksi ja haasteellisimmaksi aluekehityksen ilmiöksi. 1970-luvun lopulla kaupunkien kasvu tasaantui hetkeksi, kiihtyäkseen jälleen 1990-luvun laman jälkeen todella voimakkaaksi. Eräs selkeä sodanjälkeisen Suomen aluekehittämisen päätavoite oli 1990-luvun alkuun asti pitää koko Suomi asuttuna, mutta ilmiöt kuten globalisaatio sekä vähittäinen integroituminen Euroopan unioniin nostivat kansainvälisen kilpailukyvyn ja toimintojen keskittämisen roolin uudelle tasolle (Jauhiainen 2011: 19). Tämän muutoksen myötä kaupunkikeskusten painoarvot muuttuivat, ja kasvun painopisteiksi vakiintuivat vähitellen etenkin Helsinki, Turku, Tampere ja Oulu ympäryskuntineen eli alueet, jotka nykyäänkin tulkitaan Suomen varsinaisiksi kasvun keskuksiksi (Heikkilä 2003, Hätäla & Rusanen 2010, Makkonen & Inkinen 2015).

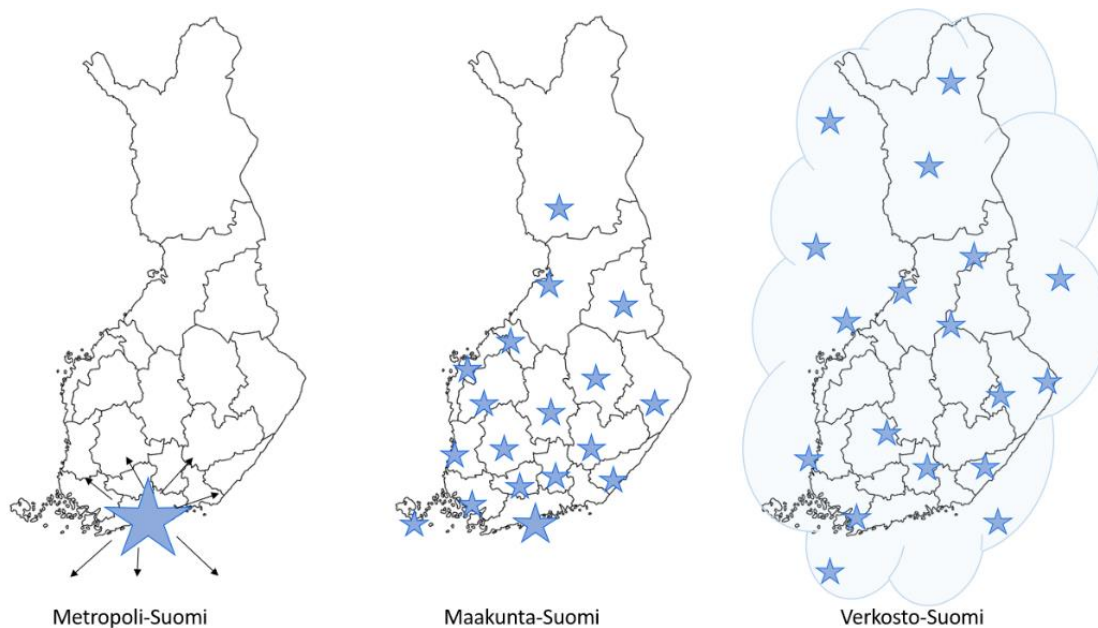
1990-luvulla käynnistynyttä muutosta täydensi 2000-luvun alkuvuosina vauhdittanut tietoyhteiskunnan kehittyminen, ja tällöin kansallisen aluekehittämisen yhä korostetummaksi tavoitteeksi nousi pyrkimys monikeskuksiseen ja tasapainoiseen kaupunkiverkkoon (Nurmio ym. 2017). Tämä mukailee kansainvälisiä trendejä ja esimerkiksi EU:n vuonna 1999 määrittämää alueellista monikeskuksisuuden agendaa (Meijers ym. 2005, Dühr ym. 2010, Vasanen 2013). Jauhiainen (2008) toteaa, että Suomen EU:hun liittyminen osui juuri samaan ajanjaksoon, kun ajatukset kaupungeista innovaatioiden ja kasvun keskuksina nousivat esiin. Sodan jälkeisenä aikana Suomen valttikortteina toimineiden raskaan teollisuuden ja idänkaupan sijaan keskeisiksi tekijöiksi nousivat kansainvälisyys, kaupunkikeskusten innovaatiojärjestelmät, alueellinen toimijoiden välinen yhteistyö ja teknologiayhteiskunta. Euroopan unionin konsepteja monikeskuksisuudesta ja kehityskäytävistä onkin pyritty soveltamaan myös harvaan asutun Suomen olosuhteisiin niin, että alueellinen kehittyneisyys pysyisi mahdollisimman tasavertaisena (Moilanen 2012: 16).

Tämä pyrkimys tasavertaiseen aluekehitykseen ei ole aina toteutunut: vaikka väestön keskittyminen kaupunkeihin ja taajamiin onkin kasvattanut näiden kilpailukykyä ja parantanut näiden palvelutasoa ja -tarjontaa, ovat maaseutu- ja haja-asutusalueet kärsineet väestökadosta, ikärakenteen vääristymisestä ja palvelutason heikkenemisestä (Jakobson 1992, Kangasharju ym. 1999, Nurmio ym. 2017). Tällaiset kaupungistumisen aiheuttamat ongelmat tunnistettiin jo 1960-luvulle tultaessa, ja esimerkiksi aluepolitiikan lainsäädännöllä on pyritty tukemaan heikosti kehittyviä alueita ja panostamaan koko maan laajuiseen kehitykseen (Jauhiainen & Niemenmaa 2006). Tukitoimenpiteistä sekä monikeskuksisesta ja tasapainottavasta aluepolitiikasta huolimatta on väestön keskittyminen vähitellen kärjistynyt entisestään koskemaan vain muutamaa suurinta kasvukeskusta, vaikka tosin Nurmio ym. (2017) toteaa Suomen aluerakenteen edelleen olevan kansainvälisesti vertailtuna varsin tasapainoinen. Keskittyvän trendin tulevasta säilymisestä ja jopa korostumisesta esimerkkinä käyvät aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI:n ja Tilastokeskuksen ennusteet vuodelle 2040 (Suomessa on 20 vuoden kuluttua... 2019, Syntyvyyden lasku heijastuu... 2019), joiden mukaan vuonna 2040 väestöltään kasvavia olisivat ainoastaan Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkiseudut.

Helsingin, Tampereen ja Turun muodostamaa aluetta kuvataan erilaisissa julkaisuissa ja yhteiskunnallisessa keskustelussa tyypillisesti Suomen kasvukolmiona (esim. Jakobson 1992,

Suomen uusjako... 1999, Hätälä & Rusanen 2010, Degerman 2019, Kasvukolmio vetää väkeä... 2019, Suomessa on 20 vuoden kuluttua... 2019). Alueen keskeisyyttä kuvaa esimerkiksi konsulttitoimisto MDI:n toteuttama maakuntakeskusten väestöennuste vuodelle 2040, jonka arvio esittää ainoastaan näiden kolmen kaupunkiseudun olevan kasvusuunnassa kyseisenä ajankohtana (Maakuntakeskusten väestöennuste 2040... 2019, Suomessa on 20 vuoden kuluttua... 2019). Tämäkään kolmio ei tosin muodosta yhtenäistä kasvun aluetta, vaan kaupunkiseutujen väliin jäävien reuna-alueiden sekä koko Kanta-Hämeen maakunnan väestömäärän arvioidaan laskevan voimakkaastikin.

Suomen yhä harvempiin kaupunkikeskuksiin kasautuva aluekehitys muun Suomen kustannuksella onkin herättänyt pohdintaa siitä, millaiseen keskusverkostoon Suomessa tulisi pyrkiä. Sotarauta (2009) esittää kysymyksen olevan pohjimmiltaan se, tulisiko Suomen panostaa tutkimus- ja kehittämistoimintaan muutamalla valitulla kaupunkiseudulla vai pyrkiä vahvistamaan koko yhteiskunnan innovaatiokapasiteettia huomioimalla erilaisten alueiden erilaiset roolit ja tarpeet. Myös Jauhiainen (2011) tiivistää kolme mahdolliseksi koettua mallia: keskittynyt metropoli-Suomi, hierarkkinen maakunta-Suomi sekä vuorovaikutteinen verkosto-Suomi (kuva 6). Näistä ensimmäinen tarkoittaa väestön ja taloudellisen toiminnan merkittävää keskittymistä pääkaupunkiseudulle, mikä Suomen väestöpohja huomioiden on sinänsä täysin realistista. Tämä yhden keskuksen malli olisi yhdyskuntarakenteeltaan paitsi taloudellisesti, myös ekologisesti tehokas, mutta hyvin polarisoiva ja syrjäseutuja syrjivä.

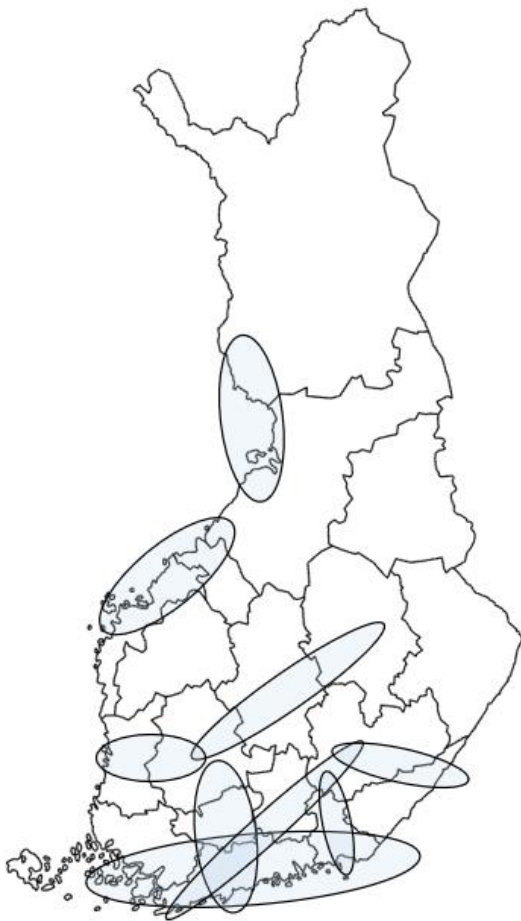


Kuva 6. Kolme yleistettyä mallia Suomen aluerakenteesta: metropoli-Suomi, maakunta-Suomi sekä verkosto-Suomi (Lähde: Jauhiainen 2011, mukaillen).

Maakunta-Suomi edustaa mallia, jossa keskiössä on erikokoisille keskuskaupungeille ja näitä ympäröiville alueille osoitetut selkeät roolit (Jauhiainen 2011). Malli kattaisi koko Suomen pyrkien huomioimaan paikalliset erityispiirteet ja näin kehittämään kaikkia alueita suhteellisen tasavertaisesti. Haasteena tosin olisi suunnitteluprosessin aluepoliittinen herkkyyks sekä vaikeasti toteutettava keskusvetoisuus. Kolmas malli eli verkosto-Suomi perustuu synergiseen keskusten väliseen vuorovaikutukseen, jossa tärkeimmille yhteysväleille muodostuu vyöhykemäisen yhteistyön alueita eli tämän tutkimuksen ylestermillä kehityskäytäviä. Tämä malli kattaa koko Suomen ja jättää toteutustavan varsin joustavaksi, mutta juuri tässä monitulkintaisuudessa piilee myös sen ongelma.

2.4.2. Kehityskäytävät Suomessa

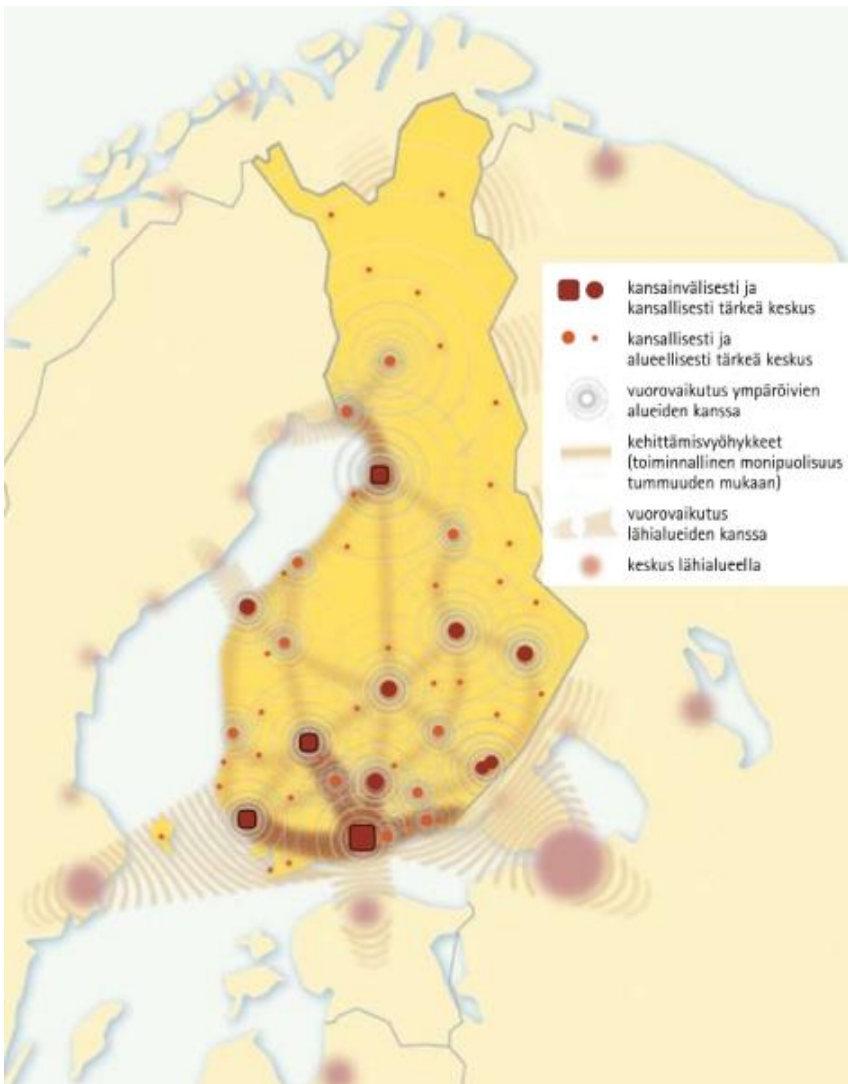
Syventyvä integraatio Euroopan unioniin ja globalisaatio toivat paitsi monikeskuksisuuden, myös kehityskäytävät suomalaiseen aluesuunnitteluun jo 1980-luvun lopulla, ja ensimmäinen ”uuden ajan” merkki oli Helsinki–Hämeenlinna–Tampere-käytävän, HHT-käytävän, kehitystyön käynnistäminen Suomen ympäristöministeriön toimesta 1987 (Jauhiainen ym. 2007, Kalliomäki 2013). 1990-luvun mittaan myös muiden vyöhykkeiden, esimerkiksi Perämerenkaaren, yhteistoimintaa alettiin kehittämään, ja varhainen esimerkki aiheeseen liittyvistä julkaisuista on Jakobsonin (1992) visiointi muutamaan tärkeimpään liikenneväylään pohjautuvasta aluerakenteen ytimestä. Tärkeänä rajapyykkinä voi Jauhiaisen ym. (2007) ja Kalliomäen (2013) mukaan pitää ympäristöministeriön vuonna 1995 julkaistua raporttia ”Alueiden käyttö ja aluerakenne vuonna 2017”. Tässä raportissa Suomen aluerakenteen perusta muodostui kahdeksan ”kaupunkivyöhykkeen” tai ”yhdyskuntarakenteen yhteistoimintavyöhykkeen” varaan (Alueidenkäyttö ja aluerakenne... 1995). Näihin toisiinsa verkottuviin vyöhykkeisiin sisältyi valtaosa Suomen suurista kaupunkikeskuksista ja liikenneväylistä (kuva 7).



Kuva 7. Vuoden 1995 raportin näkemys yhdyskuntarakenteen yhteistoimintavyöhykkeistä (Lähde: Alueidenkäyttö ja aluerakenne... 1995, mukaillen).

Vuonna 1995 hahmoteltuja ajatuksia täydennettiin ympäristöministeriön raportissa ”Kilpailukykyä, hyvinvointia ja tehokkuutta”, joka julkaistiin vuonna 2006. Vuoteen 2030 asti ulottuvassa raportissa käsitellään Suomen asemaa globaalissa maailmassa ja keinoja vahvan aluerakenteen saavuttamiseen. Keskiössä ovat hyvien liikenneyhteyksien ympärille rakentuvat kehittämisvyöhykkeet,

monikeskuksisuus ja kaupunkiseutujen verkottuminen (Kilpailukykyä, hyvinvointia... 2006). Aluerakenteen kehityksen tulee raportin mukaan painottua jo olemassa olevien liikenneväylien varsille ja on ensiarvoisen tärkeää, että yhteydet sekä Helsinkiin että maakunnallisiin keskuksiin ovat toimivat ja nopeat. Tällainen liikenneyhteyksien runkoverkko tukee monikeskuksista ja käytävämäistä aluerakennetta ja mahdollistaa näin myös kaupunkikeskusten välisen maaseudun hyvinvoinnin (Kilpailukykyä, hyvinvointia... 2006, Jauhiainen ym. 2007) Vuoden 1995 kahdeksaan vyöhykkeeseen pohjautuva rakenne on täydentynyt laajemmaksi lähes koko Suomen kattavaksi ja valtionrajat ylittäväksi monitasoiseksi verkostoksi (kuva 8).



Kuva 8. Vuoden 2006 raportin näkökulma monikeskuksisesta ja verkottuvasta aluerakenteesta (Lähde: Kilpailukykyä, hyvinvointia... 2006, mukailten).

Viimeisin ympäristöministeriön aluekehitysraportti, ”Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi. Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva 2050” on rakenteeltaan varsin samankaltainen kuin vuoden 2006 raportti. Monikeskuksisen aluerakenteen todetaan perustuvan toimintakykyisiin keskuksiin ja niiden väliseen monimuotoiseen vuorovaikutukseen (Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava... 2015). Monikeskuksisuus ja verkottuminen koetaan ensiarvoisen tärkeiksi, ja myös näiden yhteys kehityskäytäviin käy ilmi seuraavasta lainauksesta:

”Auerakenteen monikeskuksisuus ja verkottuminen on välttämätöntä Suomen olosuhteissa, jossa väestöpohja on pieni ja pinta-ala suuri. Monikeskuksisessa aluerakenteessa eri tyyppisillä keskuksilla on oma tärkeä ja toisiaan täydentävä roolinsa. Verkottuminen edellyttää kehittämisvyöhykkeiden aktiivista edistämistä sekä kaupunkiseutujen ja suuralueiden lisääntyvää yhteistyötä. Kasvun logiikka suosii keskuksia ja alueita, jotka pystyvät hyödyntämään verkostoitumista ja yhteistyötä eri tasoilla.”

(Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava... 2015)

Raportissa esitelty hahmotelma Suomen monikeskuksisesta aluerakenteesta vuonna 2050 erittelee osaamis- ja palvelukeskittymät merkitykseltään neljään eri kategoriaan ja määrittää lisäksi näiden kasvuyöhykkeet sekä yhteydet ja yhteystarpeet (kuva 9). Kansainväliset yhteydet ovat korostuneet, mutta myös valtion sisäisten liikenne- ja tietoliikenneyhteyksien korostaminen koetaan kilpailukyyn, hyvinvoinnin ja kestävyuden kannalta tärkeiksi (Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava... 2015). Suurten ja keskisuurten keskusten vuorovaikutuksen ja verkottumisen toistensa ja ympäristönsä kanssa arvioidaan tulevaisuudessa korostuvan, mutta vaatimuksena tähän on olemassa olevan liikennejärjestelmän kehittäminen ja saavutettavuuden parantaminen.



Kuva 9. Vuoden 2015 raportin näkemys Suomen aluerakenteesta ja tärkeimmistä yhteystarpeista vuodelle 2050 (Lähde: Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava... 2015, mukailten).

2000-luvun aikana kehityskäytävätoiminta on siirtynyt Suomessa selkeämmin sanoista tekoihin: useiden hahmotelmien konkretisoimiseksi syntyi vuosituhaten alussa johdonmukaisia käytävähankkeita ja vyöhykkeen edunvalvontaa toteuttavia organisaatioita (Jauhiainen ym. 2007). Tyypillisin taustatoimija vyöhykemäisen toiminnan takana on ollut julkishallinto, ja Jauhiainen ym. (2007) toteaa nimellisestä taustaorganisaatiosta huolimatta monen vyöhykkeen olevan edelleen olemassa vain visio- ja ajatustasolla: tutkimuksessa käsitellyistä kuudesta vyöhykkeestä kolme oli vielä ideavaiheessa, kaksi vakiintunut ja yksi, tutkimuksen pääkohteena ollut Oulu–Kajaani-vyöhyke, vakiintumassa. Jauhiainen ym. (2007) mainitsee Helsinki–Hämeenlinna–Tampere-vyöhykkeen eli HHT-vyöhykkeen paitsi aikansa vakiintuneimmaksi, myös Suomen tärkeimmäksi kehittämisvyöhykkeeksi.

Kehityskäytävien ajankohtaisuuden ja käytännöllisyyden toteaa muutamaa vuotta myöhemmin myös Kalliomäki (2013): ”Vyöhykkeet ovat ajankohtainen aluekehittämisen ja -suunnittelun väline Suomessa. Niillä pyritään ohjaamaan aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehitystä taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävämpään suuntaan”. Tällöin todetaan mielenkiinnon heränneen myös Varsinais-Suomessa: sekä Pohjoinen kasvukäytävä (Tukholma–Turku–Helsinki–Pietari) että Lounaisrannikon kehittämisvyöhyke (Turku–Uusikaupunki–Rauma–Pori) todetaan paikallisten aluekehittäjien keskustelun ja innostuksen kohteeksi.

Yllä mainituista esimerkeistä näkyvimpiä edistysaskeleita onkin ottanut Helsinki–Hämeenlinna–Tampere- eli HHT-käytävä (Nurmio ym. 2017). Vyöhykkeen ympärille on perustettu Suomen kasvukäytävä -niminen verkosto, lyhenteeltään SKK, ja yhteistyökumppaniksi on liitetty myös Seinäjoki (Pohjoisen Euroopan kestävä kasvun... 2017). Yhteensä verkostoon kuuluu 20 kaupunkia ja kuntaa, kolme maakuntaliittoa, neljä kauppakamaria ja Suomen Yrittäjät (Yhteistyöverkostomme 2019). Verkosto toteaa kasvukäytävän alueella asuvan joka kolmannen suomalaisen ja sijaitsevan noin 50 % Suomen yrityksistä ja liikevaihdosta. Lisäksi alueella pendelöi yli 300 000 ihmistä päivittäin ja siellä tapahtuu noin 60 % Suomen tutkimus- ja kehittämistoiminnasta. Suomen kasvukäytävää myötäilevä, TEN-T-verkkoon kuuluva Suomen pääradaksi kutsuttu rautatieyhteys on vakiintunut Suomirata-nimiseksi osakeyhtiöksi (Mikä Suomirata? s.a).

Suomen kasvukäytävän ohella toinen vakiintunut verkosto on Tukholma–Turku–Helsinki–Pietari-akselia yhdistävä, Pohjoiseksi kasvuvyöhykkeeksi muotoutunut yhteistyöverkosto. Verkoston kotisivujen mukaan vyöhyke yhdistää yllä mainitulla alueella toisiinsa 330 miljardin euron talousalueen ja yli 13 miljoonaa ihmistä (Mikä on Pohjoinen kasvuvyöhyke? s.a). Verkosto mainitsee myös vahvasti kansainvälisen, TEN-T-verkkoon kuuluvan vyöhykkeen osuudeksi Suomen euromääräisestä viennistä yli 60 %.

2.5. Kehityskäytäviä koskeva tutkimus Suomessa

2.5.1. Aiempia tutkimuksia ja selvityksiä

Suomessa kehityskäytäviä on 1990-luvun lopulta lähtien tutkittu monesta eri näkökulmasta ja aiheesta on tehty lukuisia selvityksiä. Vakiintuneinta ja voimakkainta HHT-käytävää ovat käsitelleet esimerkiksi Välimaa (2011), Granqvist (2014), Söderström (2014) sekä Niemelä (2014). Näistä Välimaan (2011) lisensiaatintyö käsittelee HHT-käytävän merkitystä Hämeenlinnan näkökulmasta ja Niemelän (2014) pro gradu -tutkielma vertailee Tukholmaa ja Helsinkiä ympäröiviä kehityskäytäviä.

Myös Söderström (2014) ja Granqvist (2014) ovat käsitelleet HHT-käytävää sekä vertailleet Helsingin ja Tukholman konteksteja kaupunki- ja yhdyskuntarakenteen näkökulmasta. Lisäksi Jauhainen ym. (2007) suhteuttaa tutkimuksessaan pienempien kehityskäytävien toimintaa HHT-käytävään.

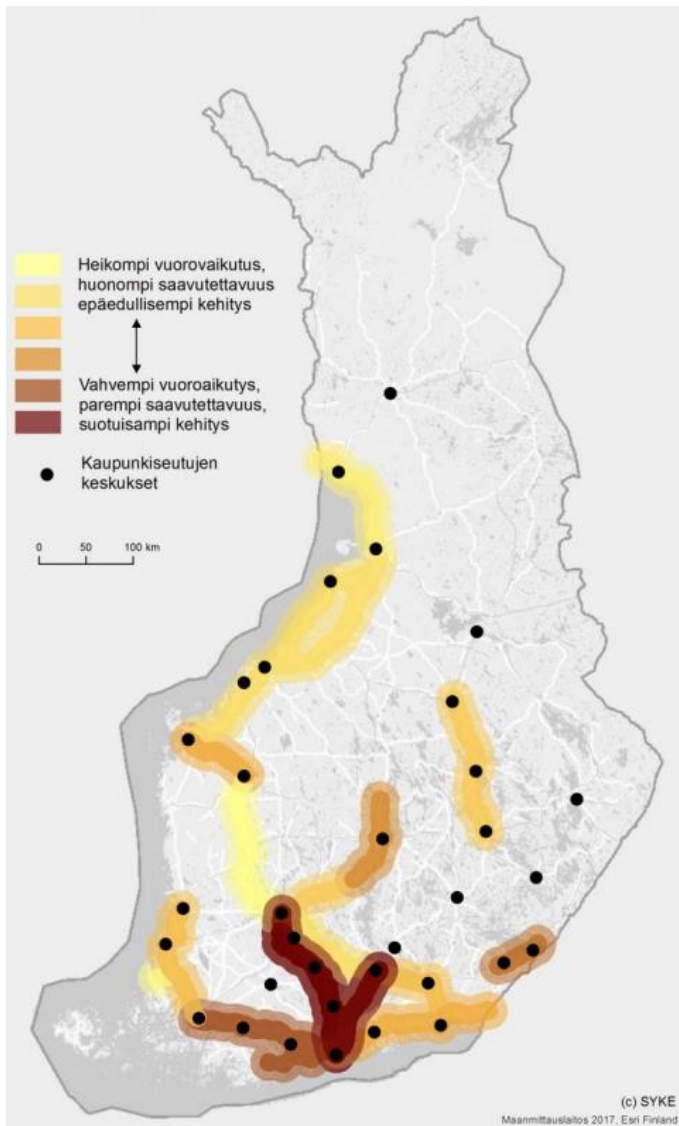
HHT-käytävästä toteutettuja erilaisia selvityksiä edustavat esimerkiksi Aron ym. (2019) toteuttama ja Uudenmaan liiton julkaisema ”*Alueliikkuvuus Suomen kasvukäytävällä: Alueliikkuvuus muuttoliikkeen, pendelöinnin ja työasialiikkuvuuden näkökulmasta*” sekä Strafica Oy:n toteuttama, pirkanmaalaisten toimijoiden tilaama ”*Tampere–Helsinki-ratakäytävän kehittämisen laajemmat taloudelliset vaikutukset*” (Tampere–Helsinki-ratakäytävän... 2019). Näistä ensimmäinen käsittelee käytävän osien välistä alueliikkuvuutta sen kaikissa vapaa-ajan ulkopuolisissa ilmenemismuodoissa, jälkimmäinen taas nimensä mukaisesti ns. pääradan kehittämisestä aiheutuvia vaikutuksia Tampereen ja Helsingin välillä.

HHT-käytävän ulkopuolelta merkillepantava tutkimusesimerkki on Jauhaisen ym. (2007) tutkimus ”Kehittämisyöhykkeet aluekehittämisessä” Tutkimus käsittelee kuutta Suomessa sijaitsevaa kehitys- ja organisaatioasteiltaan eri vaiheissa olevaa kehityskäytävää: Jäämeren käytävää, Etelä-Karjalan laatukäytävää, Jämsä–Jyväskylä–Äänekoski-käytävää, Perämerenkaarta, Keskipohjolaa sekä Oulu–Kajaani-vyöhykettä (ks. kuva 3). Näiden empiiristen esimerkkien sekä teorian pohjalta tutkitaan kehityskäytävien roolia Suomen aluekehityksessä. Yleistävänä lopputulemana todetaan ”kaikilla tutkituilla kehittämisvyöhykkeillä olevan hyviä käytäntöjä”, mutta myös, että vuonna 2006 kehityskäytävät ovat Suomessa enemmänkin visioita ja tasapainoisen kasvun toiveita kuin rakentuvaa todellisuutta (Jauhainen ym. 2007: 84).

Samaan lopputulemaan päätyy myös Moilanen (2012) väitöskirjassaan ”Regional development zones in spatial development in Finland”. Moilasan tutkimus sivuaa Jauhaisen ym. (2007) käsittelemiä kuutta käytävää, mutta keskittyy ennen kaikkea yleisempään tasoon ja alueellisen hallinnon näkökulmaan. Moilanen näkee kuitenkin, että tehokkaammin organisoituna ja päätöksentekoon vahvemmin integroituna kehityskäytävääjattelu sisältää Suomen aluekehityksen tulevaisuuden kannalta lupaavia elementtejä.

Myös selvityksiä on toteutettu HHT-käytävän ulkopuolella: tuoreita esimerkkejä tällaisista ovat Kalenojan ym. (2016) toteuttama ja Liikenneviraston tilaama ”*Helsinki–Turku-käytävän henkilöliikenteen kehitysnäkymät: toteutuspolut yhteysvälin kehittämiseksi*” sekä Uudenmaan liiton tilaama ”*Neljä käytävää – Neljä profiilia: Etelä-Suomen käytäväverkoston profilointiselvitys*”. Näistä ensimmäinen käsittelee nimensä mukaisesti Helsingin ja Turun välisen liikennöinnin kehitystä, kun taas toisessa profiloidaan vertailevasti neljä Helsinkiin kytkeytyvää kehityskäytävää: Helsinki–Turku, Helsinki–Häme–Tampere, Helsinki–Lahti–Kouvola sekä Helsinki–Kotka.

Koko Suomen tasoa tarkastelevaa kehityskäytävätutkimusta edustaa Nurmion ym. (2017) tutkimus, jonka eräänä tavoitteena mainitaan ”tunnistaa (Suomen) toiminnalliset alueet ja kasvuvyöhykkeet ja tuottaa kuvaus niiden nykytilasta ja kehityksestä”. Näistä tuloksista on haettu kytköstä yritysten toimipaikkoja ja ihmisten asuinpaikkoja koskeviin preferensseihin. Suomen kehityskäytävien kontekstia ja vyöhykekehittämisen taustaa on pohjustettu vertailulla kuuteen EU-maahan sekä EU-tason yleiseen kehityskäytäväkeskusteluun. Koko maan kattavien osin paikkatietopohjaisten vertailujen pohjalta on luotu erilaisia näkemyksiä siitä, missä päin Suomea merkittävimpiä kehityskäytäviä sijaitsee (kuva 10).



Kuva 10. Kasvuvyöhykkeiden vuorovaikutuksen vahvuusvertailussa erottuvat erityisesti HHT-käytävä sekä Helsinki–Lahti-käytävä (Lähde: Nurmio ym. 2017, mukaillen)

Turun ja Tampereen välinen kehityskäytävä on ollut keskiössä kahdessa selvityksessä 2000-luvun aikana: konsulttitoimisto FCG:n toteuttama selvitys vuodelta 2007 ja Rambollin toteuttama selvitys vuodelta 2014 (Turku–Loimaa–Tampere... 2007, Turku–Tampere-kehityskäytäväselvitys 2014). Näistä Rambollin selvitys keskittyy pitkälti liikenneteemaan, listaten esimerkiksi tärkeimpiä valtatie 9 ja rautatien kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä, kuten julkisen liikenteen järjestelyjä, ohituskaistoja ja eritasoliittymiä sekä näiden prioriteettia ja kustannusarvioita. FCG:n selvitys sen sijaan käsitteli kehityskäytävää laajemmasta perspektiivistä, ja näkökulmia olivat esimerkiksi maankäytön, elinkeinotoiminnan ja asumisen kehitystrendit ensisijaisesti välillä Turku–Loimaa. Selvityksestä koostettuun raporttiin sisältyivät esimerkiksi paikalliskeskuksille toteutetut erilliset kohdesuunnitelmat sekä koko yhteysvälistä koostettu SWOT-analyysi (kuva 11).

VAHVUUDET <ul style="list-style-type: none"> • Osa runkotie- ja rataverkkoa • Turku–Toijala-rata • Aktiivinen yrittäjyys • Tonttitarjonta ja hinnat • Asumisen helppous, palvelut lähellä • Vyöhyke yhdistää valtakunnalliset kesukset 	HEIKKOUEDET <ul style="list-style-type: none"> • Kasvukolmion vähän hyödynnetty sivu • Ei eduskunnan tärkeimpien hankkeiden joukossa (2/2008) • Ikääntyvä väestö ja valtatie 9 vähäinen hyödyntäminen (Turku–Loimaa)
UHKAT <ul style="list-style-type: none"> • Valtatie 9 ja rautatien vähäinen kehittäminen tai hankkeiden siirtyminen tulevaisuuteen • Pitkät työmatkat (esim. polttoaineen hinnan nousu) • Hallitsematon hajarakentaminen • Perusinfrastruktuurin ja palvelutason heikkeneminen (Turku–Loimaa) 	MAHDOLLISUUDET <ul style="list-style-type: none"> • Valtatie 9 kehittäminen • Etätyö • Verkottuminen yli hallinnollisten rajojen • Turun ja Tampereen osaaminen ja yhteydet • Kehityskäytäväalueen markkinointi • Potentiaali valtakunnallisena poikittaisväylänä • Lähiraideliikenne

Kuva 11. Poimintoja FCG:n vuoden 2007 kehityskäytäväraportin SWOT-analysistä (Lähde: Turku–Loimaa–Tampere... 2007, mukaillen).

Yllä käsiteltyjen esimerkkien sekä aiempien osioiden perusteella pohjalta havaitaan kehityskäytävien ja monikeskuksisuuden linkittyneisyyden toisiinsa olevan siinä määrin vahva, että toista aihetta käsitellessä vähintään sivutaan tyypillisesti myös toista. Tämä pätee ennen kaikkea kehityskäytävätutkimukseen, sillä esimerkiksi Jauhiainen ym. (2007), Moilanen (2012) ja Nurmio (2017) kytkevät kehityskäytävät ja monikeskuksisuuden toisiinsa systemaattisesti ja toistuvasti. Ensisijaisesti monikeskuksisuutta käsittelevissä tutkimuksissa kytkös ei ole niin suora: esimerkiksi Kannisen & Ylä-Anttilan (2011), Vasasen (2013) ja Hirvosen (2017) tutkimuksissa kehityskäytäviin viittaavat maininnat ovat vähäisiä. Monikeskuksisuuden ja monikeskuksisen aluerakenteen tutkimus voi tapahtua irrallaan kehityskäytävistä, mutta kehityskäytävätutkimuksessa kytkös on vaikea välttää.

2.5.2. Kehityskäytävän toiminnallisen alueen raja

Kehityskäytävien tutkimuksen kannalta tärkeäksi mutta haastavaksi vaiheeksi on todettu käytävän sekä tämän perustana toimivan keskusverkoston toiminnallisten rajojen määrittäminen (Jauhiainen ym. 2007, Nurmio ym. 2017). Kuten osiossa 2.3. todettiin, eivät kehityskäytävät infrastruktuuriltaan ja toiminnallisuudeltaan mukaile hallinnollisia rajoja, vaan toiminnallinen alue muodostuu lukuisten erilaisten vuorovaikutuksen muotojen pohjalta. Tästä huolimatta hallinnollisilla rajoilla on mahdollista määrittää kehityskäytävän rajat sen mukaan, mitä kehitysyhteistyössä olevat organisaatiot ovat sopineet tai mikä näiden maantieteellinen kattavuus on (Jauhiainen ym. 2007). Esimerkiksi yhteistyössä mukana olevien kuntien pohjalta voi kehityskäytävän poliittisesti rajata näiden kuntien ulkorajoja mukailevaksi.

Toiminnallisten alueiden rajaaminen vaatii väistämättä yleistystä, sillä yksiselitteinen rajanveto kaikkien vuorovaikutuksen muotojen, kuten työssäkäynnin, maankäytön, tietoliikenneyhteyksien ja kaupankäynnin välillä on mahdotonta (Nurmio ym. 2017). Tästä syystä valitut kriteerit ja menetelmät vaikuttavat suuresti siihen, millaiseksi toiminnallinen alue näiden pohjalta määrittyy. Myös eri näkökulmien tarpeet on huomioitava: tieteellisen aluetutkimuksen tarpeet ja perusteet voivat olla varsin erilaiset kuin esimerkiksi suunnittelu- tai talousnäkökulmien.

Karkeimmillaan toiminnallisten alueiden rajaaminen voidaan jakaa kahteen kategoriaan: top-down ja bottom-up -menetelmät (Robson ym. 2006). Top-down -menetelmillä lähtökohtana ovat tietyt määrättyt keskukset, joihin suuntautuva alueellinen vuorovaikutus määrittää toiminnallisen alueen rajat. Bottom-up -menetelmien näkökulma sen sijaan on alueellisten kokonaisuuksien määrittäminen karkeasti rajatun tutkimusalueen sisäisten vuorovaikutusten perusteella. Ottamalla kaikki käytettävissä oleva data huomioon saadaan huomioitua myös pienten kuntien tai muiden yksiköiden välisiä vuorovaikutuksia, eikä poimita vain muutamaa keskeisintä kaupunkiseutua.

Toiminnallisten vaikutusalueiden rajaamista on aluetutkimuksen näkökulmasta tutkittu myös jo vuosikymmeniä ennen kehityskäytävien ja monikeskuisuuden käsitteiden läpimurtoa, ja Farmer & Fotheringham (2011) on koostanut vaihtoehtoisia esitettyjä menetelmiä neljään kategoriaan: hierarkkinen klusterointi, monivaiheiset ja sääntöperusteiset ryhmittelyt, keskuspaikkalähtöisyys sekä verkostopohjaiset menetelmät. Näistä kolmen ensimmäisen juuret ovat jo 1970–1980-luvuilla mutta Nurmio ym. (2017) toteaa verkostopohjaisten menetelmien nousseen vuorovaikutusten havainnollistajana vasta 2010-luvulla. Käytännössä vaikutusalueen rajaaminen tapahtuu aina kuitenkin tapauskohtaisesti yhdistelemällä eri lähestymistapojen piirteitä.

Suomalaista näkökulmaa kehityskäytävien toiminnallisen alueen rajaamiseen tarjoavat Nurmio ym. (2017), jotka esittävät omassa tutkimuksessaan Robsonin (2006) ja Farmerin & Fotheringhamin (2011) luokitteluihin pohjautuen viisi tarkastelun näkökulmaa:

1. Alueellisten toimijoiden, kuten kaupunkien ja maakuntien, tunnistamat ja määrittämät institutionaaliset vyöhykkeet.
2. Kaupunkikeskusten välisten liikennekäytävien erittely ja näitä ympäröivän vaikutusalueen määrittely ajallisen tai matkallisen etäisyyden pohjalta (linnuntietä tai tieverkkoa).
3. Keskusten ja ympärysalueiden vuorovaikutussuhteiden tunnistaminen esimerkiksi työssäkäyntialueiden ja muun liikennöinnin pohjalta.
4. Keskusten välisen vuorovaikutuksen mahdollisuudet saavutettavuuden näkökulmasta eli millä alueilla olisi lyhyiden etäisyyksien myötä hyvät edellytykset verkottumiselle, vaikka toteutus olisikin vaillinaista.
5. Kasvun ja kehityksen mittaaminen tilastollisten mittareiden, kuten väestön, työpaikkojen, muuttoliikkeen ja yhdyskuntarakenteen keskittymien ja muutosten pohjalta.

2.5.3. Kehityskäytävätutkimuksen metodologiaa

Yllä esitellyistä esimerkkitutkimuksista käy kehityskäytävätutkimuksen metodologinen kirjo hyvin ilmi: edustettuina ovat paikkatietoanalyysi ja kyselytutkimus (esim. Jauhiainen ym. 2007, Nurmio ym. 2017), haastattelut (esim. Turku–Loimaa–Tampere... 2007, Granqvist 2014) sekä sisällönanalyysin tyyppinen aiemman tutkimus- ja selvitysaineiston hyödyntäminen (Kalenoja ym. 2016, Aro ym. 2019). Erilaisia aineistoja ja menetelmiä, niin kvantitatiivisia kuin kvalitatiivisia, voidaan yhdistellä joustavasti sen mukaan, mikä tutkimuksen varsinainen painopiste ja näkökulma on.

Etenkin alueiden kehittymisen tutkimuksen kaikkiin osa-alueisiin liittyen Bengs ym. (2000: 11) mainitsee erilaisen aluetiedon keruun ja käsittelyn tärkeän merkityksen. Tämä tarkoittaa paitsi perinteisiä tilastoanalyyssejä, myös sitä, että ”nykyajan aluekehitystutkimus hyödyntää monipuolisesti maantieteellisiä tietojärjestelmiä (GIS)”. Nykyaikaisempi suomenkielinen termi GIS-järjestelmille on paikkatieto.

Tiiviin määritelmän mukaan paikkatieto on tietoa, joka kytkeytyy tiettyyn maantieteelliseen sijaintiin (Longley ym. 2005). Paikkatietoa kerätään, hallitaan, analysoidaan ja esitetään paikkatieto-ohjelmistoilla ja erilaisilla paikkatietomenetelmillä. Paikkatietoaineistot ja -menetelmät soveltuvat erityisen hyvin sijainniltaan mitattavan ja jäsennellyn tiedon analysoimiseen (Maguire ym.1991). Aluetutkimuksen kannalta hyviä esimerkkejä tällaisista ilmiöistä ovat esimerkiksi liikennemäärät, maanpeite, väestö- ja työpaikkatiedot sekä infrastruktuurin sijainti.

Paikkatietoanalyysit ovat runsaasti hyödynnettyjä menetelmiä kehityskäytävätutkimuksessa ja selvitystyössä (esim. Jauhiainen ym. 2007, Kalenoja ym. 2016, Nurmio ym. 2017). Tyypillisesti käytettyjä menetelmiä edustavat erilaiset naapuruus- ja päällekkäisanalyysit, joiden pohjana voi toimia esimerkiksi YKR-data tai kansainvälisissä tutkimuksissa esimerkiksi Corine-maanpeiteaineisto ja erilaiset valtiolliset tai alueelliset aineistot. Näiden esimerkkien ja muun aineiston, esimerkiksi liikennedatan, pohjalta on mahdollista tutkia teemoja kuten väestön ja työpaikkojen sijaintia, niiden spatiotemporaalisia muutoksia, maankäyttöä ja sen muutoksia sekä muuta alueen tilasta kertovaa tietoa.

Aluetutkimuksen kannalta erityisen kiinnostavaksi kotimaiseksi paikkatietoaineistoksi mainitsi jo Bengs ym. (2000) yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän eli YKR-aineiston. YKR-aineistoa onkin sovellettu niin koko Suomea käsitteleviin aluetutkimuksiin (Hätälä & Rusanen 2010, Nurmio ym. 2017) yksittäisiin kehityskäytäviin (Jauhiainen ym. 2007, Kalenoja ym. 2016) ja esimerkiksi Tampereen kantakaupunkiin (Tulevaisuuden yhdyskuntarakenteen... 2019). Tyypillisimmillään tarkastelun kohde ovat ruutukohtaiset väestö- ja työpaikkamäärät ja näiden historiallinen kehitys.

Tyypillisesti paikkatietoanalyysi ei kuitenkaan ole ainoa tutkimusmenetelmä, vaan sen antamaa numeerista ja spatiaalista informaatiota tukevat esimerkiksi kyselytutkimus, haastattelut tai teoriakatsaus (Jauhiainen ym. 2007, Kalenoja ym. 2016, Moilanen 2012, Nurmio ym. 2017.) Kyselytutkimuksessa tutkija esittää vastaajalle kysymyksiä kyselylomakkeen välityksellä (Vehkalahti 2019: 11). Tyypillisesti menetelmällä tarkastellaan yhteiskunnan ilmiöitä sekä ihmisten toimintaa, mielipiteitä, asenteita ja arvomaailmaa eli teemoja, jotka ovat moniulotteisuutensa vuoksi pitkälti luonnontieteellisten menetelmien ulottumattomissa. Kyselytutkimuksessa on kysymysten tyypistä ja niiden käsittelytavasta riippuen sekä kvantitatiivisia että kvalitatiivisia piirteitä (Tuomi & Sarajarvi 2018).

Jauhiaisen ym. (2007) tutkimus edustaa laajaa kyselypohjaista kehityskäytävätutkimusta, jossa runsaalle määrälle kehityskäytäviin kytköksissä olevia tahoja lähetettiin kyselylomake, joka sisälsi kysymyksiä sekä kehityskäytävistä yleisellä tasolla että kyseistä tahoja erityisesti koskevasta kehityskäytävästä. Kyselyn tavoitteeksi määritettiin vyöhykkeiden tavoitteiden sekä tuloksellisuuden analysoinnin mahdollistaminen. Myös Nurmio ym. (2017) toteuttivat tutkimuksessaan kaksi kyselyä: toinen lähetettiin kaikkiin Suomen kuntiin, toinen valittuihin yrityksiin.

Haastattelututkimus muistuttaa sinänsä tyypiltään ja metodologialtaan kyselytutkimusta, mutta eroksi muodostuu se, että lomakkeen sijaan tutkija esittää kysymyksen haastateltavalle henkilökohtaisesti (Vehkalahti 2019). Kyselytutkimuksessa lomakkeen itsensä on puhuttava puolestaan riittävän selkeästi, mutta haastattelun ollessa henkilökohtaisempi tilanne jää esimerkiksi jatkokysymyksille ja avoimelle keskustelulle enemmän tilaa. Asiantuntijoiden haastattelut ovat olleet muun datan tukena myös vuoden 2007 Turku–Loimaa–Tampere-kehityskäytäväselvityksessä (Turku–Loimaa–Tampere 2007). Haastateltavien joukossa oli esimerkiksi kunnanjohtajia, yritysasiamiehiä, kunnallisia kehittämisjohtajia sekä aluearkkitehteja. Myös Jauhiaisen ym. (2007) sekä Granqvistin (2014) kehityskäytävätutkimuksissa haastatteluainestoilla haettiin vertailupohjaa kvantitatiivisille tuloksille.

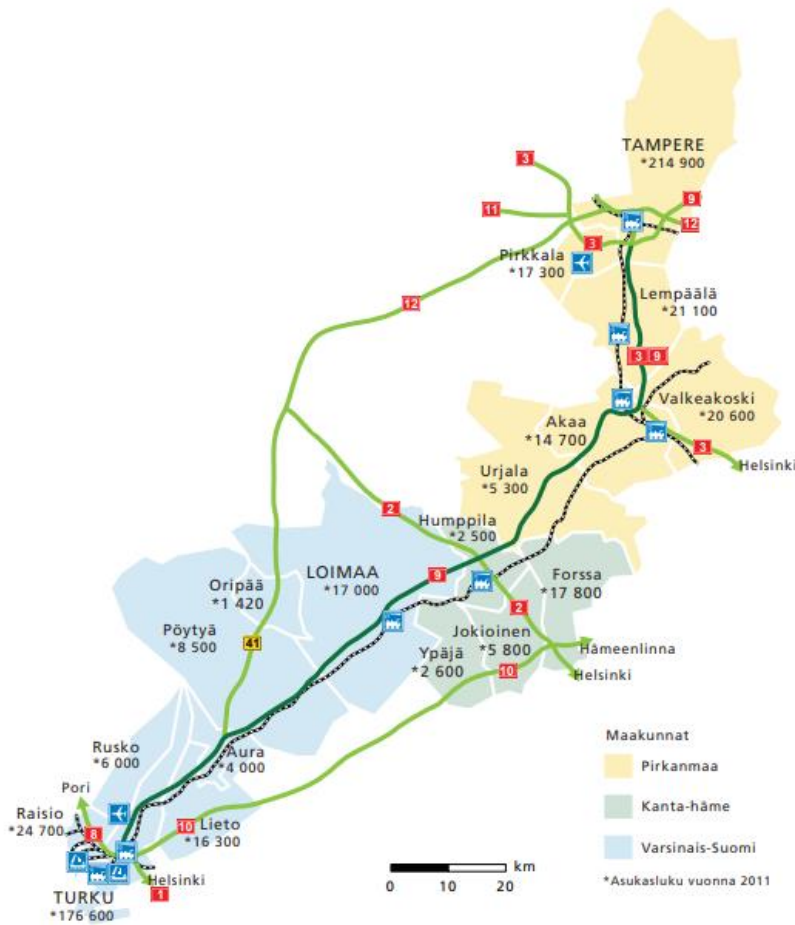
Paikkatietoanalyysijä ja kysely- ja haastattelututkimusta täydentäviä moniulotteisen aluetutkimuksen menetelmiä ovat vielä aihetta käsittelevän tausta-aineiston sisällönanalyysi sekä tieteelliseen teoriakirjallisuuteen perehtyvä kirjallisuuskatsaus. Alue- ja kehityskäytävätutkimuksessa ennen kaikkea aiemman tutkimus- ja selvitysmateriaalin hyödyntäminen ja analyysi on koettu tärkeäksi, sillä etenkin samaan maantieteelliseen alueeseen kytkeytyvä aineisto voi antaa uudelle tutkimukselle arvokasta vertailupohjaa sekä paljastaa suunnittelun ja toteutuneen kehityskulun mahdolliset näkemuserot ja ristiriidat (Kalenoja ym. 2016, Aro ym. 2019)

Käytännön esimerkki teoriakirjallisuuden sekä tausta-aineistojen käytöstä paikkatietoa, tilastotietoa ja kyselytuloksia tukevana materiaalina on aiemmin tekstissä mainittu julkaisu "Alueliikkuvuus Suomen kasvukäytävällä" (Aro ym. 2019). Nimensä mukaisesti tutkimuksen aiheena on alueliikkuvuus, ja jotta paikkatieto- ja tilastoanalyysiin perustuvat tulokset näyttäytyisivät paremmin omassa kontekstissaan, mainitaan laadullisena aineistona käytetyn runsaasti kansallista ja kansainvälistä teoriakirjallisuutta alueliikkuvuuteen vaikuttavista tekijöistä. Myös aiempia alueliikkuvuuteen kytkeytyviä tutkimuksia, selvityksiä ja kartoituksia mainitaan hyödynnetyn runsaasti. Toinen esimerkki aiempien maantieteellistä aluetta koskevien selvitysten hyödyntämisestä on Kalenojan ym. (2016) selvitys Helsinki–Turku-yhteysvälin kehittämisestä henkilöjunaliikenteen näkökulmasta. Selvityksessä pohjustetaan ehdotettuja kehitysnäkymiä ja –suunnitelmia esittelemällä kattavasti esimerkiksi maakuntaliittojen, kuntien ja ratahallinnon toteuttamia aiempia kehittämissuunnitelmia (Kalenoja ym. 2016: 37–46). Laadittujen kehittämissuunnitelmien pohjautuvan melko suoraan aiempien suunnitelmien skenaarioiden analyysiin ja vertailuun.

3. Tutkimusalue: Turku–Tampere-kehityskäytävä

3.1. Tutkimusalueen rajaus ja yleiskuva

Koska Turku–Tampere-kehityskäytävä on suhteellisen vähän käsitelty aihe, keskeisien aiempien julkaisujen ollessa yllä mainitut vuosien 2007 ja 2014 raportit, ei tätä tutkielmaa varten ollut käytettävissä valmista pohjaa siitä, miten yhteysväli toiminnallisena kokonaisuutena rajautuu. Lisäksi aiemmista tulkinnoista poiketen haluttiin tässä tutkielmassa laajentaa perspektiiviä niin, että myös valtatie 12 ja kantatie 41 muodostama väylä tulkittiin osaksi kehityskäytävää. Vuoden 2014 raportissa esitetty, valtatie 9 ja rautatien muodostamaan kaksoisyhteyteen perustuva aluerajaus on siis liian kapea (kuva 12).



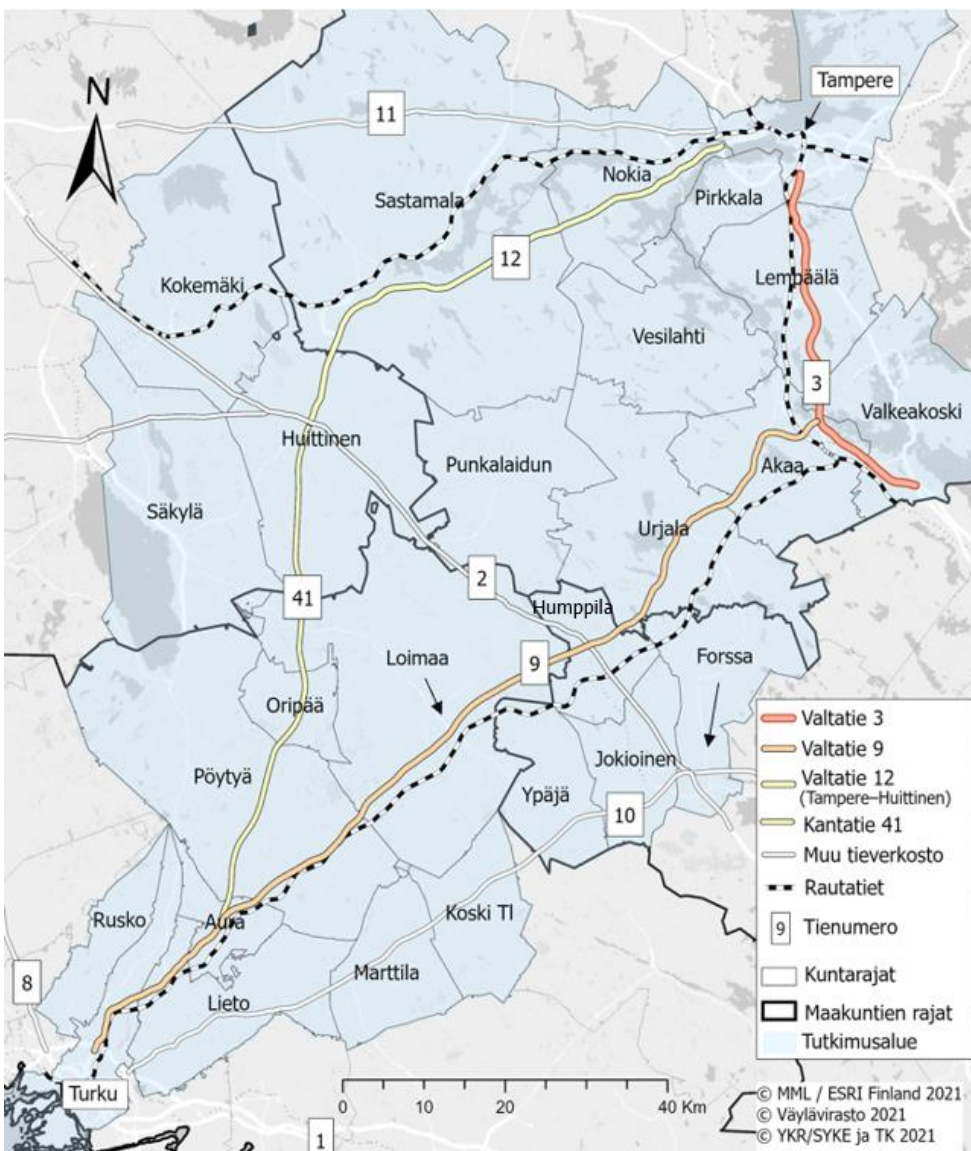
Kuva 12. Vuoden 2014 selvityksen näkemys Turku–Tampere-kehityskäytävästä. Valtatie 12 ja kantatie 41 ovat merkittyinä, mutta näiden varrella sijaitsevat kunnat puuttuvat aluerajauksesta (Lähde: Turku–Tampere kehityskäytäväselvitys 2014)

Tässä tutkielmassa käytettävä aluerajaus päätettiin muodosta kuntarajojen pohjalta, sillä käytettävissä olevat menetelmät eivät olisi mahdollistaneet erityisen luotettavaa alueellisen toiminnallisuuden pohjalta rajaamista. Rajaus toteutettiin soveltaen Nurmion ym. (2017) esittämää viiden lähestymiskulman listaa, ja määritettiin seuraavat ehdot:

1. Kehityskäytävän pääkeskuksia ovat Turku ja Tampere.
2. Turku–Tampere-kehityskäytävän runkoväyliä ovat valtatie 9, valtatie 12 / kantatie 41 ja Turku–Toijala–Tampere-rautatie.

3. Kuntarajoja mukailevaan kehityskäytävään kuuluvat, jos eivät toiminnallisesti niin maantieteellisesti, kaikki ne kunnat, joista ainakin pieni osa sijaitsee jonkun näistä runkoväylistä varrella.
4. Runkoväyliä lähituntumassa, noin 5–10 kilometrin päässä sijaitsevat kunnat eivät välttämättä ole osa Turku–Tampere-kehityskäytävää, mutta näiden lisääminen on perusteltua esimerkiksi paikkatieto- ja tilastoanalyysin syventämisen vuoksi.

Tällä periaatteella tutkimusalueeksi muodostuivat kaikki ne kunnat, jotka sijaitsevat jonkin runkoväylän varrella, sekä sellaiset kunnat, joiden jotkin alueet sijaitsevat suunnilleen alle kymmenen kilometrin päässä runkoväylistä (kuva 13). Tällaisia kuntia oli pääkeskukset Turku ja Tampere mukaan lukien 26 kappaletta. Seutukaupunkeja, eli Kuntaliiton määritelmän (Seutukaupungit... 2021) mukaisia seutunsa ja talousalueensa keskuksia, mutta eivät maakuntiansa keskuksia, ovat Akaa, Huittinen, Loimaa ja Sastamala runkoväyliä varsilla sekä Kokemäki, Forssa ja Valkeakoski hieman näiden ulkopuolella.



Kuva 13. Hallinnollisten rajojen mukaan rajattuun tutkimusalueeseen sisältyy 26 kuntaa neljästä eri maakunnasta.

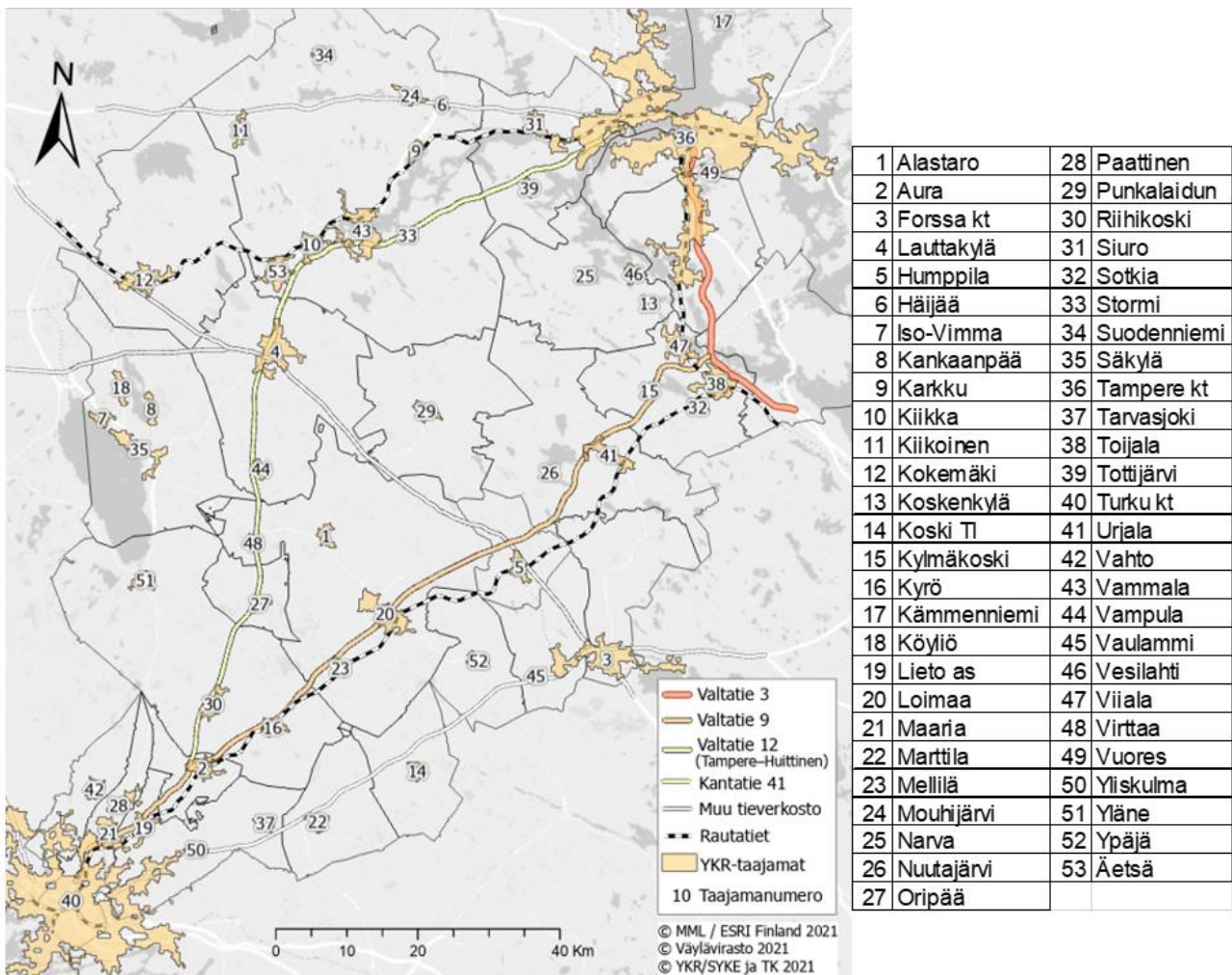
Yllä määritelty ja kuvassa 13 visualisoitu tutkimusalue on tutkielman aineistonkeruun helpottamiseksi määritetty yleistys, jonka ei väitetä olevan Turku–Tampere-kehityskäytävän toiminnallinen alue sellaisenaan. Se on kuitenkin käyttökelpoinen kuvaamaan suunnilleen sitä hallinnollista kokonaisuutta, jonka sisäisestä keskusverkostosta kehityskäytävä pääosiltaan muodostuu. Kuitenkin on oletettavaa, että esimerkiksi valtateiden 10 ja 11 varsilla sijaitsevat alueet ja kuntien keskukset ja alakeskukset nojautuvat enemmän näihin rinnakkaisväyliin, kuin varsinaisiin Turun ja Tampereen välisiin yhteyksiin. Lisäksi esimerkiksi Valkeakoski edustaa kuntaa, joka näennäisestä sijainnistaan valtatie 9 varrella on kuitenkin luultavasti kehityskäytävän ulkopuolella: ensinnäkin sen keskustaajama on kaukana väylän itäpuolella, toiseksi valtatie 9 kulkee tällä alueella rinnan valtatie 3 eli Helsinki–Tampere-moottoritien kanssa, mikä suurella todennäköisyydellä edustaa vahvempaa käytävään. Myös Lempäälä ja Akaa edustavat tällaisia toisenkin käytävän varrella selvästi sijaitsevia kuntia, Akaa tosin sijaitsee mielenkiintoisesti valtateiden 9 ja 3 risteysalueella. Kuntarajoja mukailevassa aluerajauksessa pidetään kaikki kunnat kuitenkin mukana, tiedostaen että osa niistä ei mahdollisesti kuulu käytävään niin vahvasti.

Tutkimusalueen pinta-ala on 10 220 km², ja sillä on tutkielmassa käytetyn YKR aineiston mukaan 683 951 asukasta vuonna 2018 ja 276 737 työpaikkaa vuonna 2015. Tilastokeskuksen luvut samalla kuntarajauksella ovat 696 539 asukasta vuonna 2020 ja 322 782 työpaikkaa vuonna 2018 (Alueella työssäkäyvät... 2020, Tunnuslukuja väestöstä... 2021). Työpaikkalukujen suuri ero johtuu siitä, että kaikkien työpaikkojen sijaintitietoa ei YKR-aineistoa varten ole voitu määrittää. Kuntakohtaisesti esitettynä nämä tilastot osoittavat, miten paitsi Tampere ja Turku seutuineen, myös aiemmin mainitut seutukeskukset erottuvat muita suuremmilla väestö- ja työpaikkaluvuillaan (taulukko 1).

Taulukko 1. Tutkimusalueen kuntakohtaisissa väestö- ja työpaikkatilastoissa erottuvat selkeästi Tampereen ja Turun seutukunnat (Lähde: Alueella työssäkäyvät... 2020, Tunnuslukuja väestöstä... 2021).

Kunta	Väestö 2020	Työpaikat 2018	Maapinta-ala (km ²)	Seutukunta
Akaa	16391	4820	293	Etelä-Pirkanmaa
Aura	3 959	1223	95	Loimaa
Forssa	16800	8233	249	Forssa
Huittinen	9937	4191	533	Pori
Humppila	2174	627	148	Forssa
Jokioinen	5061	1609	180	Forssa
Kokemäki	7013	2329	480	Pori
Koski Tl	2292	932	192	Loimaa
Lempäälä	23828	7391	270	Tampere
Lieto	20146	6532	301	Turku
Loimaa	15770	6411	848	Loimaa
Marttila	1999	525	195	Loimaa
Nokia	34476	11864	288	Tampere
Oripää	1334	455	118	Loimaa
Pirkkala	19803	7840	81	Tampere
Punkalaidun	2785	878	361	Lounais-Pirkanmaa
Pöytyä	8229	2512	750	Loimaa
Rusko	6354	1951	127	Turku
Sastamala	24052	8317	1429	Lounais-Pirkanmaa
Säkylä	6646	3162	407	Rauma
Tampere	241009	127750	525	Tampere
Turku	194391	103533	246	Turku
Urjala	4644	1428	475	Etelä-Pirkanmaa
Valkeakoski	20765	6824	272	Etelä-Pirkanmaa
Vesilahti	4367	831	301	Tampere
Ypäjä	2314	614	183	Forssa
Yhteensä	696539	322782	9347	

Kuntatasolla aluetta tarkastellaan kokonaisuutena, mutta taajamien osalta käytetään sijaintiin liittyvää jaottelua kehityskäytävän ”ydinalueeseen” sekä ”reuna-alueeseen”. Tässä kahtiajaossa rajanvetona toimii etäisyys runkoväyliin: mikäli taajama sijaitsee runkoväylien varrella tai niiden välittömässä läheisyydessä (alle 2 km), kuuluu se jaottelussa ydinalueeseen. Reuna-alueeseen sen sijaan kuuluvat tätä kauempana sijaitsevat taajamat, jotka eivät mahdollisesti kuulu kehityskäytävän toiminnalliseen alueeseen tai jotka saattavat olla ensisijaisesti toisen runkoväylän, esimerkiksi valtatie 2, 10 tai 11 vaikutuspiirissä. Tästä säännöstä poiketen lisätään ydinalueeseen myös Alastaron, Punkalaitumen ja Vesilahden taajamat: nämä sijaitsevat kaukana valtatieväylästä, mutta eivät todennäköisesti voi kuitenkaan kuulua minkään muun runkoväylän ensisijaiseen vaikutuspiiriin, paikallisen tieverkon koostuessa lähinnä seutu- ja yhdysteistä. Ydinalue-reuna-alue-jakokaan ei ole sinänsä väite alueen toiminnallisuudesta, vaan puhtaasti sijaintiin perustuva jaottelu. Tampereen ja Turun keskustaajamat on tulevissa osioissa poistettu taajamatarkasteluista, sillä ne eivät toiminnallisuudeltaan ja asemaltaan kehityskäytävän päätepesteinä ole verrannollisia välialueen taajamiin. Tutkimusalueen taajamien sijainti kartalla on esitetty kuvassa 14.



Kuva 14. Tampereen ja Turun keskustaajamat erottuvat pinta-alaltaankin tutkimusalueen suurimpina taajamakokonaisuuksina (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Kokonaiskuvaa tutkimusalueen keskusverkostosta täydentää ydinalueen taajamista koostettu taulukko 2. Koska valtatie 2 halkaisee tutkimusalueen kahtia suunnilleen keskeltä, voi taajamat jaotella sen etelä- ja länsipuolisiin ja itä- ja pohjoispuolisiin taajamiin. Suurehkoina alueellisina keskuksina ydinalueella erottuvat yli 5 000 asukkaan seutukeskukset Loimaan keskustaajama, Huittisten Lauttakylä, Sastamalan Vammala sekä Akaan Viiala ja Toijala. Yli 1 500 asukkaan taajamia ovat Turun suunnasta lukien Aura, Pöytyän Kyrö ja Riihikoski, Urjala, Sastamalan Äetsä ja Vesilahti. Lisäksi sijainniltaan keskeisenä erottuu erityisesti sekä valtatie 9, valtatie 2 että rautatien risteyksessä sijaitseva Humppila. Yllä mainittu Äetsä sekä läheinen Kiikka muodostavat yhdessä Vammalan kanssa varsin yhtenäisen taajamien ketjun.

Taulukko 2. Tutkimuksen ydinalueen taajamien väestö- ja työpaikkatilastot sekä tutkijan mittaama etäisyys kaupunkikeskuksiin (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021)

VALTATIE 2 ETELÄPUOLI					
Taajama (kunta)	Runkoväylä	Turkuun (km)	Tampereelle (km)	Väestö 2018	Työpaikat 2015
Lieto as	Vt 9	19	145	1191	225
Aura	Vt 9 / kt 41	32	133	2737	805
Kyrö (Pöytyä)	Vt 9	43	122	1779	618
Riihikoski (Pöytyä)	Kt 41	40	128	1553	819
Oripää	Kt 41	55	111	713	258
Mellilä (Loimaa)	Vt 9	57	110	478	109
Loimaa kt	Vt 9	65	99	8803	4341
Virttaa (Loimaa)	Kt 41	64	103	242	29
Vampula (Huittinen)	Kt 41	74	93	466	158
Alastaro (Loimaa)	Vt 2 eteläpuoli	72	111	1142	478
Humppila	Vt 9 / vt 2	89	83	1360	397
VALTATIE 2 POHJOISPUOLI					
Taajama (kunta)	Runkoväylä	Turkuun (km)	Tampereelle (km)	Väestö 2018	Työpaikat 2015
Lauttakylä (Huittinen)	Vt 12 / vt 2 / kt 41	91	75	6623	2977
Punkalaidun	Vt 2 pohjoispuoli	96	72	1191	497
Nuutajärvi (Urjala)	Vt 9	102	71	162	21
Urjala	Vt 9	104	59	2306	977
Äetsä (Sastamala)	Vt 12	106	65	2153	452
Kiikka (Sastamala)	Vt 12	108	60	1160	245
Vammala (Sastamala)	Vt 12	116	52	10202	4701
Stormi (Sastamala)	Vt 12	120	45	230	54
Kylmäkoski (Akaa)	Vt 9	116	48	645	211
Sotkia (Akaa)	Vt 9	123	48	213	27
Viiala (Akaa)	Vt 9 / vt 3	124	36	5160	762
Toijala (Akaa)	Vt 9 / vt 3	129	42	8381	2763
Koskenkylä (Vesilahti)	Vt 9 / vt 12 välissä	130	34	311	38
Narva (Vesilahti)	Vt 9 / vt 12 välissä	131	41	470	83
Vesilahti	Vt 9 / vt 12 välissä	141	34	1635	393
Tottijärvi (Nokia)	Vt 12	139	37	203	44

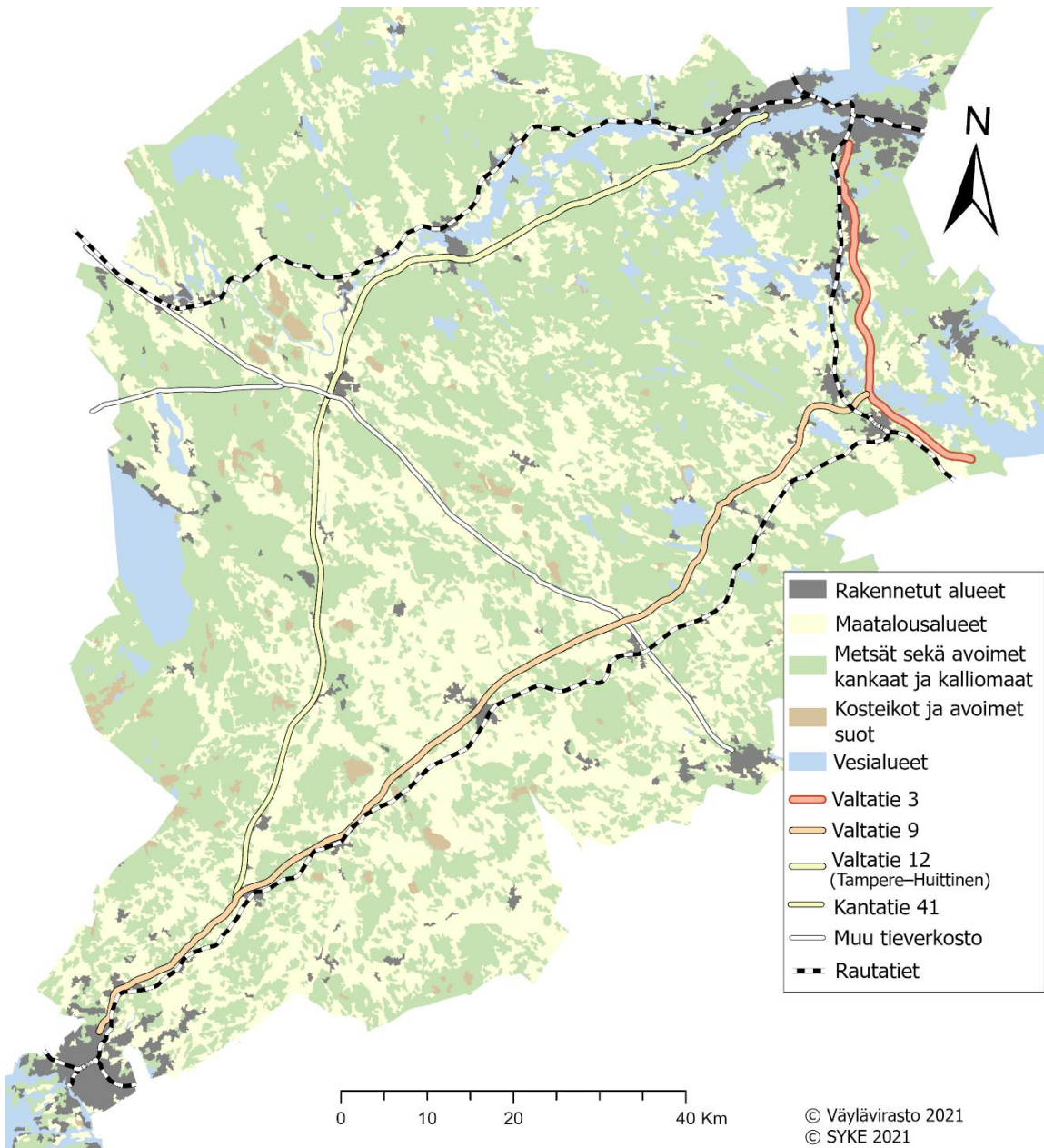
Tutkimuksen reuna-alueiksi määritetyt taajamat jakautuvan valtatie 12 / kantatie 41 pohjoispuolella sijaitseviin taajamiin sekä valtatie 9 eteläpuolella sijaitseviin taajamiin (taulukko 3). Näistä suurimpia keskuksia ovat pohjoisessa Säskylän, Kokemäen ja Sastamalan taajamat sekä Nokian Siuro. Eteläpuolella, käytännössä valtatie 10 varressa, muut taajamat ovat suhteellisen pieniä, mutta

Forssan kaupunkiseutu nousee koko tutkimusalueen suurimmaksi taajamaksi Turun ja Tampereen keskustaajamien ulkopuolelta.

Taulukko 3. Tutkimuksen ydinalueen etelä- ja pohjoispuolella erottuvat suurina paikalliskeskuksina Forssa sekä Kokemäen ja Säkylän taajamat (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021)

YDINALUEEN ETELÄPUOLI					
Taajama (kunta)	Runkoväylä	Turkuun (km)	Tampereelle (km)	Väestö 2018	Työpaikat 2015
Yliskulma (Lieto)	Vt 10	22	148	254	82
Tarvasjoki (Lieto)	Vt 10	32	137	862	135
Marttila	Vt 10	40	139	900	273
Koski Tl	Vt 10	57	128	1232	447
Ypäjä	Vt 10	72	103	941	377
Vaulammi (Jokioinen)	Vt 10	76	105	175	14
Forssa kt	Vt 10	89	93	18505	8826
YDINALUEEN POHJOISPUOLI					
Taajama (kunta)	Runkoväylä	Turkuun (km)	Tampereelle (km)	Väestö 2018	Työpaikat 2015
Yläne (Pöytyä)	Seututie 204 / 210	55	118	940	225
Säkylä	Seututie 204	76	102	2981	1613
Kankaanpää (Säkylä)	Vt 12 eteläpuoli	81	99	540	96
Iso-Vimma (Säkylä)	Seututie 204	83	109	508	482
Köyliö (Säkylä)	Vt 12 eteläpuoli	86	101	744	282
Kokemäki	Vt 2	111	97	4241	1868
Kiikoinen (Sastamala)	Vt 11	128	69	533	113
Suodenniemi (Sastamala)	Vt 11 pohjoispuoli	143	56	413	104
Mouhijärvi (Sastamala)	Vt 11	142	43	1125	306
Karkku (Sastamala)	Vt 11 / vt 12 välissä	131	46	541	226
Häijää (Sastamala)	Vt 11	137	38	393	181
Siuro (Nokia)	Vt 11	154	24	2371	1315

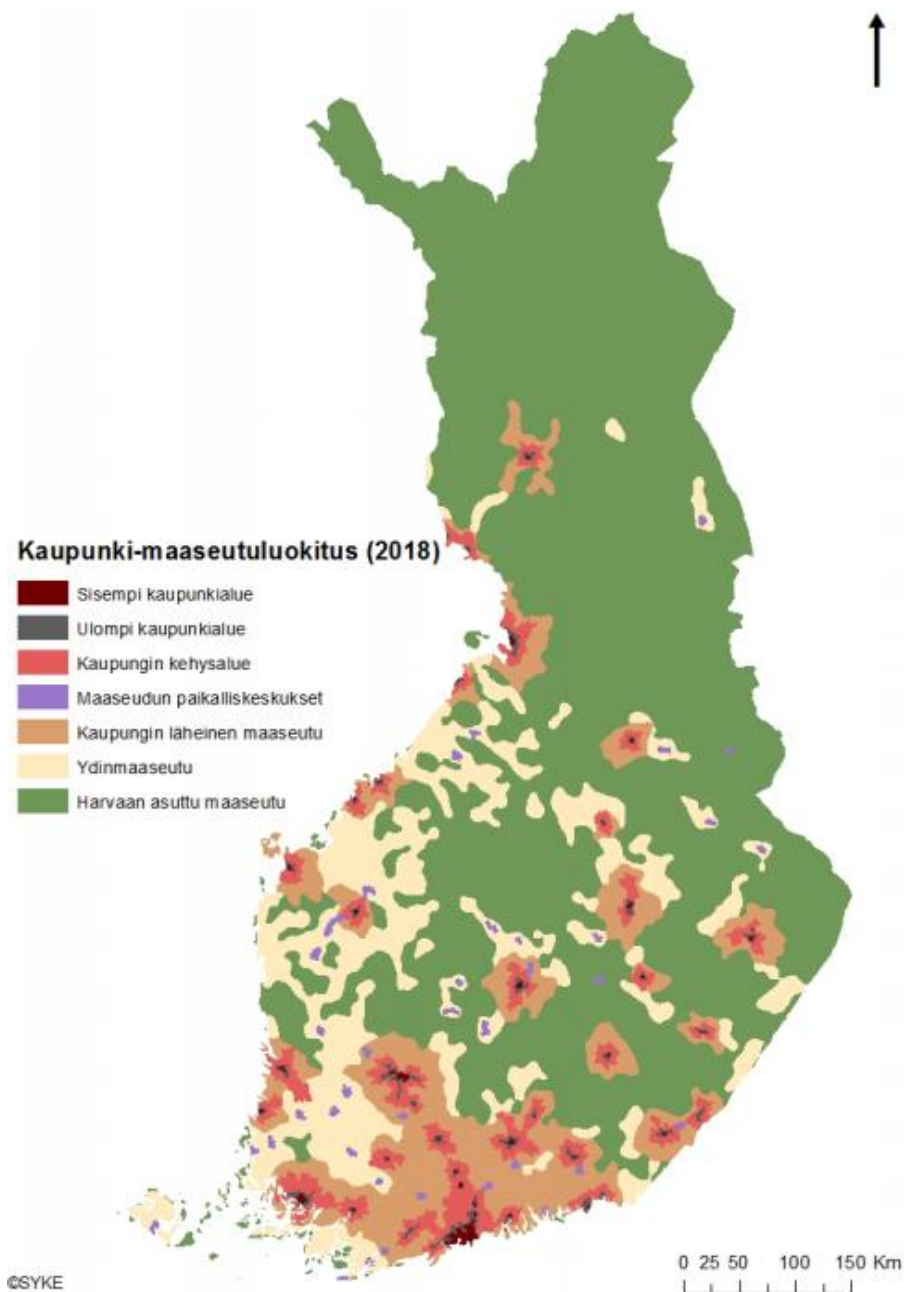
Corine-maanpeiteaineisto vuodelta 2018 osoittaa, että tutkimusalueen hallitsevan maankäytön ja -peitteen muodot ovat pelto- ja metsäalueet (kuva 15). Rakennetun alueen määrä Turun ja Tampereen kaupunkialueiden ulkopuolella on suhteellisen vähäinen ja painottuu erityisesti keskeisimpien liikenneväylien varsille. Maatalousalueet ovat yleisin maanpeitteen muoto erityisesti Varsinais-Suomessa ja Pirkanmaan eteläosissa, mutta lähempänä Tamperetta ja toisaalta kantatien 41 länsipuolella metsäalan osuus korostuu. Vesistöistä erottuvat ennen kaikkea Säkylän Pyhäjärvi, Tampereen Pyhäjärvi, Nokian Kulovedestä alkava Kokemäenjoen alue ja valtatie 3 itäpuolinen Vanajavesi.



Kuva 15. Vuoden 2018 Corine-maanpeiteluokitus osoittaa tutkimusalueen pelto- ja metsävaltaisuuden (Lähde: SYKE 2021).

Tätä Corine-maanpeiteluokituksen antamaa visuaalista vaikutelmaa alueen maatalousvaltaisuudesta tukee Suomen ympäristökeskuksen YKR-aineistoon pohjautuva kaupunki-maaseutu-alueuokitus (Helminen ym. 2020). Koko Suomen tasolla tarkasteltuna erottuu Turun ja Tampereen välinen alue lähinnä ydinmaaseutuna, josta maaseudun paikalliskeskuksiksi nousevat Sastamala, Huittinen ja Loimaa (kuva 16). Näiden luokkien kuvaukset ovat seuraavat:

- Ydinmaaseutu: Intensiivistä maankäyttöä ja/tai paikallistasolla elinkeinorakenteeltaan monipuolista suhteellisen tiiviisti asuttua maaseutua.
- Maaseudun paikalliskeskkukset: Suurempien kaupunkialueiden ulkopuolella sijaitsevat taajamakeskkukset, pikkukaupungit ja isot kirkonkylät



Kuva 16. Kaupunki-maaseutuluokituksessa Turun ja Tampereen välinen alue on enimmäkseen ydinmaaseutua (Lähde: Helminen ym. 2020, mukailten).

Alueet lähimpänä Turku ja Tamperetta sijoittuvat luokituksessa ylempään luokkaan, joka on kaupungin läheinen maaseutu, eli kirjaimellisesti alueiksi, jotka ovat toiminnallisesti ja fyysisesti lähellä kaupunkiseutua (Helminen ym. 2020). Toisin kuin Helsingin ja Tampereen, Helsingin ja Turun sekä Helsingin ja Forssankin välillä, joissa luokitus säilyy yhtenäisesti kaupungin läheisenä maaseutuna, putoaa Turku–Tampere-yhteysväli suurelta osin ”alempaan” luokitukseen. Helsinkiin suuntautuvista vyöhykkeistä onkin hahmotettavissa kirjaimellista ”käytävämäisyyttä” niin Turun, Tampereen, kuin esimerkiksi Lahdenkin suunnasta.

Turku–Tampere-kehityskäytävällä ei ole sellaista yhteistyön verkostoa tai edunvalvojaa, jonka voisi mieltää varsinaiseksi kehityskäytävän ohjausryhmäksi. Osaltaan myös tätä yhteysväliä edustaa

kuitenkin Pro Ysitiö -niminen yhdistys, joka ”edistää koko ysväylän tasapainoista ja perusteltua kehittämistä. Oleellisia näkökulmia on elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä henkilöliikenteen turvallisuus ja sujuvuus” (Ysväylä – Suomen kattavin poikittaisväylä s.a.). Turku–Akaa–Tampere-yhteysvälistä Pro Ysitiön kotisivuilla todetaan seuraavaa:

”Kyseinen yhteysväli on Suomen ”voimakolmion” yksi sivu, jonka kehittäminen on jäänyt jälkeen suhteessa sen taloudelliseen merkitykseen. Erityisesti Varsinais-Suomen positiivinen rakennemuutos perustelee monia Ysväylän kehittämistoimenpiteitä tällä yhteysvälillä. Alueen keskuskaupunkien ja maakuntien tulisi nykyistä vahvemmin tunnistaa tämän kehityskäytävän merkitys.

Yhteysvälin suunnitteluvalmiustilanne on verrattain hyvä (esim. kehityskäytäväselvitys vuodelta 2014) ja useita hankkeita on mahdollista käynnistää nopealla aikataululla. Tiehankkeiden painopiste on liikenneturvallisuuden parantamisessa; liittymäparannukset, kanavoinnit, sillat, ohituskaistat, riista-aidat, tievalaistus ym. Esim. 2-tien ja 9-tien risteysalueen kehittäminen. Ratapuolella hankkeiden painopiste on tasoristeysturvallisuuden ja välityskyvyn parantamisessa. Keskipitkällä aikavälillä Toijala-Tampere –rataosuuden kolmiraiteistaminen palvelee sekä Tampere-Helsinki että Tampere-Turku –yhteysvälejä...”

(Ysväylä – Suomen kattavin poikittaisväylä s.a.)

Tähän tutkielmaan sisältyvässä kyselytutkimuksessa esitetään väite, että Turku–Tampere-yhteysvälillä ei toimi ohjausryhmää, ja kysytään esimerkiksi tällaisen mahdollisesta tarpeellisuudesta. Väitteen ja kysymyksen ohessa todetaan Pro Ysitiö -yhdistyksen olemassaolo, mutta täsmennetään sen olevan ensisijaisesti valtatie 9 liikenneinfrastruktuurin kehittämistä ajava yhdistys, eikä näin ollen toiminnaltaan täysin verrannollinen esimerkiksi Suomen kasvukäytävään ja Pohjoiseen kasvuvyöhykkeeseen.

3.2. Tutkimusalueen keskusverkosto

3.2.1. Turku ja Varsinais-Suomi

Turku on Varsinais-Suomen maakunnan keskuskaupunki ja väkiluvultaan Suomen kuudenneksi suurin kunta. Kaupungin väkiluku vuonna 2019 oli 192 962, Turun keskustaajaman väkiluku 274 896 ja Turun seutukunnan 332 288 (Taajamat väkiluvun... 2020, Kuntien avainluvut 2021). Sekä keskustaajaman että seutukunnan väkiluvulla mitattuna Turku muodostaa Helsingin ja Tampereen jälkeen Suomen kolmanneksi suurimman kaupunkikeskuksen.

Historiallisesti Turku on Suomen vanhimpana pidetty kaupunki, viralliseksi perustamisvuodeksi on vakiintunut 1229 (Yleiskaava 2035... 2013). Keskiajan ja 1900-luvun alun välillä kuului kaupungin historiaan mm. asema Ruotsin vallan aikaisena keskuskaupunkina, tämän aseman menettäminen Helsingille 1800-luvulla ja tämän jälkeen profiloituminen laiva- ja telakkateollisuuteen nojautuvaksi teollisuuskaupungiksi. Meriteema pitääkin kaupungin imagossa ja elinkeinorakenteessa yhä pintansa, viime vuosikymmeninä tosin keskiöön ovat nousseet myös esimerkiksi matkailu ja ICT-ala (Yleiskaava 2035... 2013).

Maantieteellisesti Turun asemaa määrittää toisaalta sijainti Lounais-Suomessa Aurajoen rannalla Itämeren kansainvälisten yhteyksien äärellä, toisaalta melko keskeinen valtiorakenteellinen sijainti ja

esimerkiksi vain noin 150 kilometrin matka Helsinkiin, Tampereelle ja näiden kautta sisä-Suomeen ja Pietariin. Myös pohjoiseen suuntaava rannikkokaupunkeja yhdistävä valtatie 8 muodostaa erään tärkeän yhteyssuunnan, joten Turun sijaintia Suomen aluerakenteessa voi pitää varsin keskeisenä (Varsinais-Suomen tavoitteellinen... s.a.).

Turun kaupungin vyöhykemäisyyden osalta erottuu etenkin Tukholma–Helsinki–Pietari-akselin, nykyään Pohjoisen kasvuvyöhykkeen merkityksen korostaminen (Yleiskaava 2020... 2001). Tätä yhteyttä pyritään konkreettisesti vahvistamaan esimerkiksi Tunnin juna -nimellä tunnetun Helsingin-rautatien oikaisun muodossa. Uhkakuvaksi Turussa koetaan Suomen päärataa myötäilevältä ”Suomen kasvukäytävältä” sivuun jääminen, lisäksi todetaan Tampereen ja länsirannikon (valtatie 8) suuntaisten yhteyksien kehittämisen jääneen vajavaiseksi (Yleiskaava 2020... 2001).

Varsinais-Suomen maakunta on 480 000 asukkaan väkiluvullaan Suomen kolmanneksi suurin maakunta (Tunnuslukuja väestöstä... 2021). Turun jäädessä näin mitattuna kolmanneksi Helsingille ja Tampereelle, seuraa Varsinais-Suomi vastaavasti Uudenmaan ja Pirkanmaan perässä. Turun kaupunkiseutu muodostaa Varsinais-Suomen selkeän ydinalueen, muita merkittäviä seutukeskuksia ovat Salo hieman yli 50 000 asukkaallaan sekä Loimaa, Uusikaupunki ja Parainen, kukin noin 15 000 asukkaan keskuksia. Hieman pienempänä keskuksena erottuu vielä noin 8 500 asukkaan Laitila. Alueen valtakunnallisiksi runkoväylyiksi on määritelty Turusta Helsinkiin johtava valtatie 1, saman yhteysvälin rautatie, sekä Turusta alkavat valtatie 10 Hämeenlinnaan, valtatie 9 Tampereen kautta sisä-Suomeen sekä valtatie 8 Rauman kautta kohti Pohjois-Suomea.

3.2.2. Tampere ja Pirkanmaa

Tampere on Pirkanmaan maakunnan keskustaajama ja väkiluvultaan Suomen kolmanneksi suurin kunta. Kaupungin väkiluku vuonna 2019 oli 238 140, Tampereen keskustaajaman väkiluku 337 541 sekä Tampereen seutukunnan 410 689 (Kuntien avainluvut 2019, Taajamat väkiluvun... 2020). Sekä keskustaajaman että seutukunnan väkiluvulla mitattuna Tampere muodostaa Helsingin jälkeen Suomen toiseksi suurimman kaupunkikeskuksen. Tampere on myös Pohjoismaiden suurin sisämaakaupunki.

Vuonna 1779 perustettu Tampere muodostui 1800-luvun mittaan Tammerkosen ympärille rakentuneen teollisuutensa myötä Suomen merkittävimäksi teollisuuskaupungiksi, ja tämä imago kaupungilla säilyikin pitkälle 1900-luvun loppupuolelle saakka (Lind 2015). 1980- ja 1990-lukujen rakennemuutoksen myötä kaupungin imago on muotoutunut uudelleen, ja nykyään alueella on korkeakoulujen myötävaikutuksella monipuolista osaamista esimerkiksi informaatioteknologian alalla. Juuri imagon ja elinkeinorakenteen monipuolisuutta ja moderniutta arvioidaan erääksi syyksi sille, että Tampereen aluekehitys on 2000-luvun aikana ollut varsin positiivista ja kansallisissa vertaluissa kaupunkiseutu on usein päätynyt Suomen houkuttelevimpien asuinpaikkojen kärkisijoille (Koivula 2020).

Maantieteellisesti Tampere on sisämaakaupunki Pirkanmaan maakunnan keskellä. Keskusta on rakentunut kapeahkole kannakselle Näsijärven ja Pyhäjärven väliin, mutta kaupunkirakenne on levittäytynyt laajalti kaikkiin ilmansuuntiin paitsi pohjoiseen. Helsinkiin matkaa kertyy maanteitse noin 160 km, ja muun valtatieverkoston myötä ovat monet muut sisä-Suomen kaupungit varsin hyvin saavutettavissa. Tampereen keskeistä sijaintia erilaisten taajama- eli kehitysvyöhykkeiden näkökulmasta on listattu jo 1990-luvulla esimerkiksi kantakaupungin yleiskaavassa (Kantakaupungin yleiskaava... 1998). Sijainnin keskeytyttä aluerakenteessa täydentää sijainti Suomen keskeisimmän

rautatien, niin sanotun pääradan varrella. Tampereen ja Helsingin välinen käytävä, Suomen kasvukäytävä, onkin vyöhykkeenä saavuttanut Suomen valtakunnallisesti eräänä tärkeimpänä ja vakiintuneimpana pidetyn aseman, ja tätä käytävää vahvistavia hankkeita ovat esimerkiksi oikaistuun, noin tunnin junayhteyteen pyrkivä Suomirata (Mikä Suomirata? 2019).

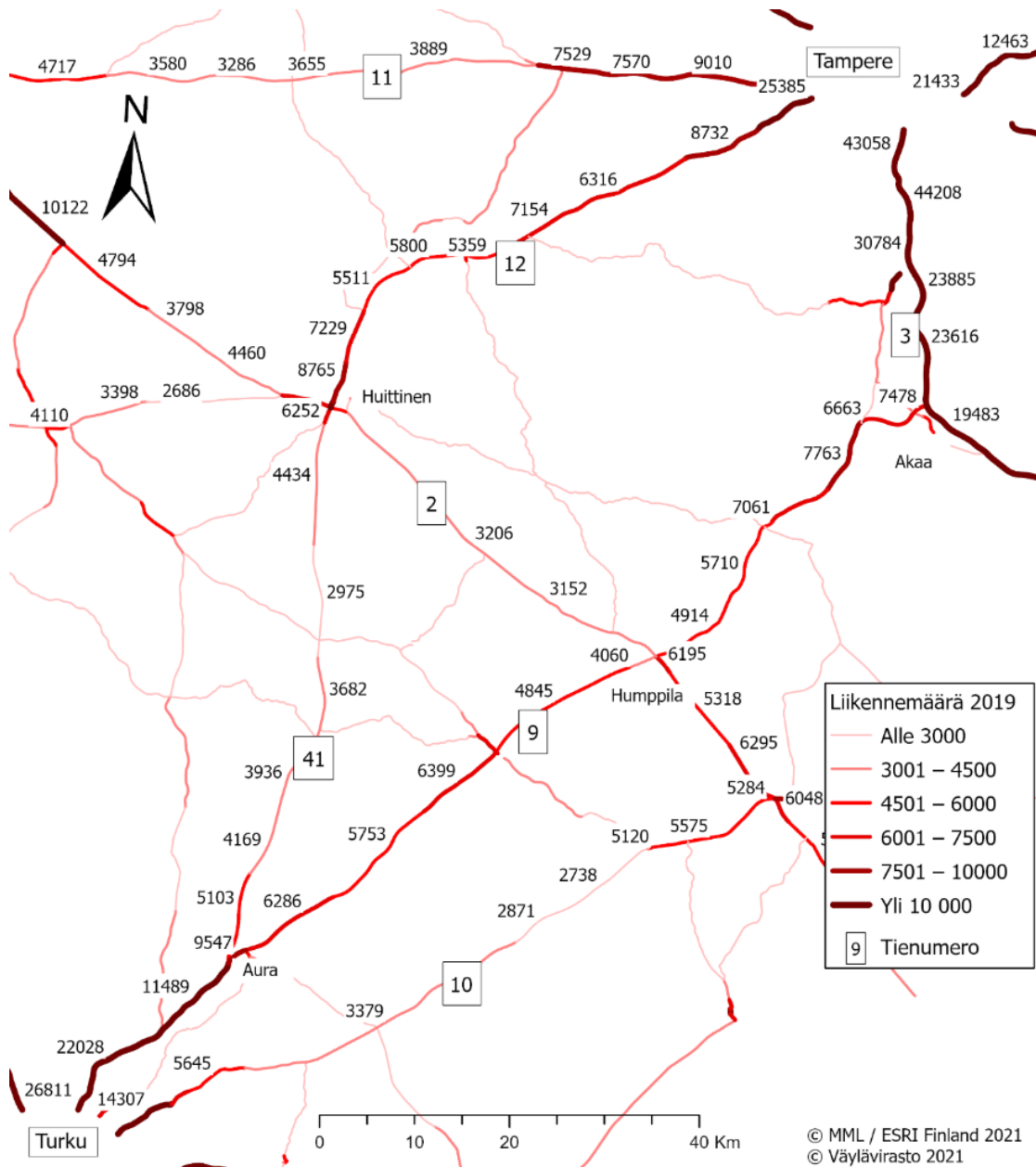
Pirkanmaan maakunta on hieman yli 500 000 asukkaallaan Suomen toiseksi suurin maakunta (Tunnuslukuja väestöstä... 2021). Maakunnan keskellä sijaitsevan Tampereen ollessa selkeä ydinkaupunkialue, ovat muita maakunnan seutukeskuksia noin 24 000 asukkaan Sastamala, noin 21 000 asukkaan Valkeakoski, vajaan 10 000 asukkaan Mänttä-Vilppula sekä vajaan 7 000 asukkaan Ikaalinen. Tampereen keskeinen sijainti maakunnan aluerakenteessa ilmenee hyvin valtakunnallisten liikenneväylien linjauksista: valtatie 3, 9, 11 ja 12 kulkevat kaikki kaupungin kautta, ja lisäksi aiemmin mainittu Suomen päärata kulkee kaupungin läpi.

3.3. Liikenteen runkoväylät

3.3.1. Valtatie 9

Tutkimusalueen keskeisimpiin runkoväyliin kuuluva valtatie 9 on Suomen päätieverkostoon sekä EU:n määrittämään TEN-T-kattavaan liikenneverkkoon kuuluva 663 km pitkä väylä, jonka alkupiste on Turun keskustassa ja päätepiste Niiralan raja-asemalla. Valtaosiltaan tie kuuluu myös Eurooppateiden verkostoon numerolla E63. Väylä muodostaa yhteyden Itä- ja Keski-Suomesta sekä Venäjän puolelta Länsi-Suomeen ja sen viemisatamiin ja sitä pidetään eräänä Suomen merkittävimmistä poikittaisyhteyksistä (Valtatie 9 Turku–Tampere 2018). Reitin varrella sijaitsevia tärkeitä alueellisia keskuksia ovat esimerkiksi Tampere, Jyväskylä, Kuopio ja Joensuu, joten merkitys niin pendelöinnin, vapaa-ajan matkustuksen, raskaan liikenteen kuin alueellisen elinvoimaisuudenkin kannalta on arvioitu valtakunnallisesti suureksi (Turku–Tampere-kehityskäytäväselvitys 2014).

Turun ja Tampereen välillä valtatiellä 9 on mittaa noin 160 kilometriä ja matka-aikaa henkilöautolla kertyy vajaa kaksi tuntia. Reitin voi karkeasti jakaa kolmeen erilaiseen jaksoon: Turusta Auraan ulottuva moottoritien ja leveäkaistatien jakso, Aurasta Loimaan kautta Akaalle jatkuva tavanomainen kaksikaistatie sekä moottoritieosuus Akaalta Tampereelle. Tämä viimeinen noin 30 kilometrin osuus on myös osa Helsingin ja Tampereen välistä moottoritietä eli valtatiestä 3. Liikenteellisiä solmukohtia tällä välillä ovat ainakin risteäminen Aurassa kantatien 41 kanssa, risteäminen Humppilassa valtatie 2 kanssa sekä yhtyminen valtatiehen 3 Toijalan pohjoispuolella. Yhteysvälin liikennemäärät vaihtelivat vuonna 2019 Humppilan seudun noin neljän tuhannen ja Turun lähetyvillä vajaan 20 000:n välillä (kuva 17). Tampere–Helsinki-moottoritieellä määrät nousevat jopa 40 000:een, mutta nämä luvut eivät enää kerro varsinaisesta valtatie 9 liikenteestä, vaan suuri vaikutus on myös valtatiellä 3 eli Helsinki–Tampere-moottoritieellä.



Kuva 17. Alueen runkoväylien sekä seututeiden liikennemääriä vuonna 2019. Turun ja Tampereen lähestymisteillä liikenne on huomattavasti runsaampaa kuin kaukana näistä keskuksista (Lähde: Väylävirasto 2021).

Väylävirasto kuvaa valtatieä 9 Turun ja Tampereen välillä vilkkaaksi mutta vanhenevaksi päätieksi, joka on keskimääräistä päätieverkkoa vaarallisempi puutteellisten ohitusmahdollisuuksien sekä useiden liittymien vuoksi (Valtatie 9 Turku–Tampere 2018). Pääteille määritetty ensisijainen tehtävä, paikallis- sekä pitkänmatkan ja kaukoliikenteen sujuva ja turvallinen välitys, ei näin ollen yhteysvälillä täysin täyty, ja tien palvelutason parannuksen tarve onkin tunnistettu. Käytännön toimenpiteitä, kuten liittymien parantelua sekä ohituskaistojen lisäämistä onkin 2010-luvun aikana toteutettu. Eräänä konkreettisena toimenpiteenä on suunnitteilla Liedon aseman ja Auran välisen leveäkaistatien laajentaminen nelikaistaiseksi (Vt 9 välillä Lieto Asema – Aura s.a.)

3.3.2. Valtatie 12 ja kantatie 41

Tamperetta ja Turkuja yhdistävä toinen maantieyhteys muodostuu Auran ja Huittisten Lauttakylän välisestä kantatiestä 41 sekä Lauttakylän ja Tampereen välisestä valtatie 12 osuudesta. Turusta päin katsottuna tämä tarkoittaa siis, että Auraan asti reitti kulkee samaa valtatieta 9 Auraan asti, jossa yllä mainitussa solmukohdassa käännetään vasemmalle kantatielle 41 kohti Huittisia. Hieman yli 60 kilometrin päässä Huittisten Lauttakylässä kantatie 41 päättyy risteykseen, jonka poikki menee valtatie 2, ja josta tie jatkuu kohti Tamperetta valtatie 12. Noin 65 kilometrin päässä tie risteää Tampereen kehätien kanssa.

Tien asema kuvainnollisesti ”epävirallisena”, mutta käytännössä lähes yhtä nopeana reittinä ilmenee esimerkiksi tarkastelemalla erään navigointisovelluksen tuloksia: hakemalla reittiä ”Turku–Tampere” ehdottaa palvelu reitiksi valtatie 9, matka-ajaksi 2 h 9 min ja pituudeksi 164 km (tilanne 19.4.2021, tutkijan tarkistus). Vaihtoehtoisia reittiä palvelu ei ehdota, mutta vetämällä reitti manuaalisesti kulkemaan Huittisten kautta arvioi sovellus matka-ajan pitenevän viisi minuuttia ja yhden kilometrin. Navigointisovellus mukailee siis virallisia opastauluja, jotka myös ohjaavat kaupunkien välisen liikenteen valtatielle 9. On huomioitava, että navigointisovellusten reittiehdotukset ovat jossain määrin reaaliaikaisia ja vaihtelevat eri ajankohtina, mikä kävi ilmi tekemällä reittihaku useampana päivänä eri kellonaikoihin, mutta trendi on eri hauissa sama: reittien ero on ajallisesti muutama minuutti ja matkallisesti kilometri.

Kaikkiaan mainittu valtatie 12 muodostaa 339 km pitkän kokonaisuuden välillä Rauma–Huittinen–Tampere–Lahti–Kouvola (Valtatien 12 parantaminen... 2012). Valtaosin tie on kaksikaistainen, mutta yllä mainittujen kaupunkien seuduilla Huittista lukuun ottamatta sijaitsee lyhyitä nelikaistaisia osuuksia. Valtatie 9 tavoin myös valtatie 12 kuuluu valtakunnalliseen päätieverkostoon, mutta TEN-T-verkkoon väylästä kuuluu ainoastaan Tuuloksen ja Kouvolan välinen osuus. Liikennemäärät Tampereen ja Huittisten ovat alimmillaan hieman yli viidessä tuhannessa, nousten reilusti Tampereen tuntumassa (kuva 17).

Kantatie 41 kuuluu jo nimensäkin mukaisesti hierarkkisesti ja liikenteelliseltä merkitykseltään alempaan tieluokkaan: valtateiden ollessa kirjaimellisesti valtakunnallisia pääväyliä, on kantateiden rooli täydentää ja palvella maakuntien liikennettä (Tienumerokartat s.a.). Yhdessä valtateiden kanssa ne muodostavat valtakunnan päätieverkon. Tämän tien liikennemäärät vaihtelevat Oripään–Virtaan ympäristön kolmen tuhannen ja Huittisten ja Auran ympäristön noin viiden tuhannen välillä, muodostaen siis Tampereen ja Turun yhteyksistä liikenteellisesti hiljaisimman, mutta kuitenkin suunnilleen yhtä paljon liikennöidyn kuin valtateiden 2, 10 ja 11 hiljaisimmat osuudet (kuva 17).

Vuoden 2014 kehityskäytäväraportissa (Turku–Tampere-kehityskäytävä 2014) todetaan kantatien 41 ja valtatie 12 tarjoavan vaihtoehtoisen yhteyden nimenomaan Tampereen länsipuolelle. Tämä kuvaakin hyvin ehkä suurinta eroa, mikä tällä yhteydellä ja valtatiellä 9 on: valtatie 12 / kantatien 41 reitti yhdistyy Tampereen länsipuolelle muodostaen loogisen jatko yhteyden esimerkiksi Vaasan suuntaan valtatie 3. Valtatie 9 sen sijaan yhdistyy Tampereen eteläpuolelle ja tarjoaa jatko yhteyden paitsi Toijalan kohdalla Helsingin suuntaan, myös Tampereen itäpuolitse Lahteen ja Jyväskylään. Näin tarkasteltuna teiden erilaiset roolit valtakunnallisen liikenteen osalta käyvät hyvin ilmi, mutta Tampereen ja Turun itsensä välillä ovat matka-aika ja etäisyys yllä todetun mukaisesti samalla tasolla.

Samassa raportissa mainittiin myös Tampereen ja Turun välisen linja-autoliikenteen kulkevan pääasiassa Huittisten terminaalin kautta (Turku–Tampere-kehityskäytävä 2014). Tämän osalta tilanne on seitsemässä vuodessa muuttunut: selkeä enemmistö suorista linja-autoyhteyksistä kulkee

vuosien 2019 ja 2020 tilanteessa valtatie 9 pitkin (tutkijan omat tarkistukset, mm. Matkahuolto ja Onnibus). Rautatieyhteyden sijaitessa myös lähellä valtatie 9 ja palvellessa pitkälti samoja taajamia, voi valtatie 12 ja kantatie 41 jo ennestään ”vaihtoehtoiseksi” tulkitun aseman yhä heikentyneen.

3.3.3. Turku–Toijala–Tampere-rautatie

Yllä käsiteltyjen valtateiden 9 ja 12 sekä kantatie 41 lisäksi Turku ja Tampere yhdistää noin 160 kilometriä pitkä rautatieyhteys. Tämä rata alkaa Turun satamasta, jatkuu yksiraiteisena 131 kilometrin matkan Toijalaan ja yhdistyy täällä päärataan jatkuen vajaa 30 kilometriä Tampereelle (Turun seudun rataympäristöselvitys 2010). Arkipäivän suoria junavuoroja kaupunkien välillä oli vielä 2010-luvun alussa kymmenen suuntaansa (Turku–Tampere-kehityskäytäväselvitys 2014), mutta todennäköisesti ennen kaikkea koronaviruspandemiasta johtuen oli vuoromäärä keväällä 2021 vain viisi suoraa vuoroa päivässä (tutkijan tarkistus 13.4.2021). Matka-aika on sekä 2014 että 2021 noin 1 h 40 min. Pysähdyksiä matkan varrella on kolme: Loimaalla, Humppilassa sekä Toijalassa.

Ratayhteys on alun perin rakennettu 1876, sähköistetty vuonna 2000 ja viimeisimmät perusparannukset tehtiin huonokuntoiselle Turku–Loimaa-välille vuosina 2006–2008 (Turun seudun rataympäristöselvitys 2010, Turku–Tampere-kehityskäytäväselvitys 2014). Toijalan ja Tampereen välillä rata osana päärataa kuuluu TEN-T-ydinverkkoon, Turku–Toijala-välillä kattavaan verkkoon. Ratayhteyden tärkeyttä Etelä-Suomen kasvukolmiolle ja valtakunnallisena poikittaisyhteytenä on etenkin Varsinais-Suomen näkökulmasta korostettu (Ahtokivi 2018).

2010-luvun aikana Turku–Toijala-rataosuuden matkustajamäärät ovat olleet laskussa, tuoreimpien lukujen ollessa noin puolessa miljoonassa (taulukko 4). Myös rahtin määrä on ollut laskusuunnassa, mutta sekä matkustaja- että rahtimäärien on ennakoitu nousevan vuoteen 2035 mennessä (Rataverkon kokonaiskuva 2018). Samassa rataverkon kokonaiskuvassa Turku–Tampere-ratayhteyden tulevaisuus koetaan turvatuksi: liikennöinnin arvioidaan tulevaisuudessakin pysyvän taloudellisesti kannattavana eikä monilla rataosuuksilla mahdolliseksi ongelmaksi nouseva väestön väheneminen muodosta tällä rataosuudella akuuttia uhkaa.

Taulukko 4. Turun ja Toijalan välisen rataosuuden rahti- ja matkustajamäärät ovat olleet laskussa, mutta nousua ennakoidaan (Lähde: Suomen rautatietilasto 2010, 2010, Rataverkon kokonaiskuva 2018, Suomen rautatietilasto 2019, 2019).

	Matkustajamäärä	Rahti (tonnia)
2009	615 000	1 115
2018	505 000	997
2035 (ennuste)	600 000	1 190

Ratalinjaus kulkee koko matkaltaan lähellä valtatie 9: etäisyys on suurimmillaankin vain noin viisi kilometriä. Kahden runkoväylän läheinen sijainti toisiinsa nähden muodostaa tästä reitistä ”kaksoiskäytävän”, ilmiö mikä osaltaan on johtanut siihen, että aiemmat kehityskäytäväraportit (Turku–Loimaa–Tampere... 2007, Turku–Tampere-kehityskäytäväselvitys 2014) ovat tarkastelleet kehityskäytävää nimenomaan tämän yhteyden näkökulmasta. Näin tarkasteltuna valtatie 12 / kantatie 41 jää väistämättä sivurooliin.

Kaarteet, pehmeiköt ja lukuisat tasoristeykset laskevat Turku–Toijala-rataosuuden nopeusrajoitukset hieman päärataa alhaisemmiksi (Turku–Tampere-kehityskäytäväselvitys 2014). Myös tavarajunien tärinän on koettu aiheuttavan rataosuudella keskimääräistä enemmän ongelmia, mikä on pakottanut pienentämään kuljetusten painoa ja lyhentämään junien pituuksia. Näistä todetuista puutteista huolimatta rataverkon välityskyvyn kehityskuvassa vuodelle 2035 ei todeta rataosuuden vaativan erityisiä toimenpiteitä tai parannuksia (Kiuru ym. 2015). Myös se, että henkilö- että tavarajunaliikenteen määrien kehitys arvioidaan maltilliseksi, asettaa yhteysvälin toisarvoiseen asemaan voimakkaammin kehittyviksi arvioituihin Helsinki–Tampere- ja Helsinki–Turku-rataosuuksiin verrattuna.

Tutkimusalueella kulkee mainitun Turku–Toijala–Tampere-rautatien lisäksi myös Tampereelta Poriin kulkeva yksiraiteinen rautatie, jolla kulkee korona-aikanakin arkipäivinä yhdeksän matkustajajunaa suuntaansa, matka-ajan ollessa lyhimmillään 1 h 30 min. Lisäksi radalla kulkee tavarajunaliikennettä, josta osa suuntautuu Raumalle (kuva 18). Reitillä olevia, tutkimusalueen sisällä olevia henkilöliikenteen asemia ovat Nokia, Karkku, Vammala ja Kokemäki. Lisäksi ennen Poria junat pysähtyvät vielä Harjavallassa. Tässä tutkielmassa tämä rataosuus jätetään vähälle huomiolle, sillä kyseessä ei ole Turku ja Tamperetta yhdistävä väylä, eikä tällaisesta ratahankkeesta ole ollut juuri suunnitelmiaakaan.



Kuva 18. Tampereen, Porin ja Rauman välinen rautatieyhteys sivuaa tutkimusaluetta valtatie 12 pohjoispuolella (Lähde: Nyby ym. 2020, mukailten)

3.3.4. Muu alueen tieverkosto

Porin ja Helsingin välinen valtatie 2 kulkee tutkimusalueen poikki suunnilleen Turun ja Tampereen puolivälistä. Tämä 227 kilometriä pitkä poikittaisyhteys kulkee myös tutkimusalueen keskivaiheiden kuntien Huittisten ja Humppilan keskustaajamien tuntumasta, tehden näistä kahdesta tutkielman kannalta mielenkiintoisia risteystaajamia. Se on myös lähimpänä Punkalaidunta kulkeva valtakunnallinen pääväylä. Myös tämä valtatie kuuluu EU:n TEN-T-kattavaan verkkoon ja on ehdolla valtakunnalliseen raskaan liikenteen runkoverkkoon (Vt 2 Pori-Helsinki s.a.).

Valtatien 2 varteen sijoittuvien kuntien ja muiden toimijoiden kesken on vuonna 2010 perustettu Helsinki–Forssa–Pori-neuvottelukunta, jonka tehtäväksi määritellään ”koordinoida ja suunnata Helsinki–Forssa–Pori liikennekäytävän kehittämiseksi tarvittavia toimenpiteitä siten, että ne olisivat samansuuntaisia ja vaikuttavia” (VT 2 Pori–Helsinki-kehittämisselvitys 2017). Neuvottelukunnan perustamisen aikoihin esillä oli ollut myös aloite käytävää myötäilevästä ratayhteydestä, mutta toistaiseksi käytännön kehittämistyössä on keskitytty tämän sijaan itse valtatieparantamiseen.

Tutkimusalueen ”ulkosyrjiksi” on aiemmissa osioissa mainittu Turusta Hämeenlinnaan kulkeva valtatie 10, Tampereelta Poriin kulkeva valtatie 11 sekä valtatie 12 Huittista Rauman suuntaan ja tältä risteävä kantatie 43 Laitilasta Euraan. Valtatie 9 kulkee Toijalasta Tampereelle osana Helsinki–Tampere-moottoritietä, ja koska tämä yhteys voidaan melko suurella varmuudella todeta vahvemmaksi käytäväksi, huomioidaan tämä rinnakkaisuus myös runkoväyliä koskevissa paikkatietoanalyysissä käsittelemällä moottoritietä omana erillisenä tieosuutenaan.

Tutkimusalueen sisällä ja reuna-alueilla kulkee myös lukuisia seututeitä, joita ei tässä tutkimuksessa tai Väyläviraston tiehierarkiassa tulkita erityisiksi runkoväyliksi. Myös näiden teiden liikennemäärien kehitystä tarkastellaan kuitenkin Digiroad-liikenneaineiston avulla. Keskeisiä sisäisiä seututeitä ovat esimerkiksi seuraavat:

- 210 Oripää–Loimaa
- 213 Virttaa–Loimaa
- 230 Lauttakylä–Punkalaidun–Urjala
- 231 Alastaro–valtatie 2
- 232 Punkalaidun–valtatie 2
- 252 Vammala–Punkalaidun
- 301 Stormi–Narva–Vesilahti–Lempäälä

4. Tutkimusaineistot ja -menetelmät

4.1. Paikkatieto- ja tilastoaineistot

Tutkielmassa käytetyt paikkatietoaineistot koostuvat kolmesta pääkategoriasta: yhdyskuntarakenteen seurannan aineisto eli YKR-aineisto, CORINE Land Cover -maanpeiteaineisto sekä Digiroad -tieverkkoaineisto. Tämän aineiston tukena käytetään Tilastokeskuksen 5 x 5 km tilastoruudukkoa, sekä erilaisia aineistoja kuntien ja taajamien väestöstä, työpaikoista ja työssäkäynnistä (taulukko 5).

Taulukko 5. Kooste tutkimuksessa hyödynnetyistä paikkatieto- ja tilastoaineistoista.

Aineisto	Tyyppi	Käyttöehdot	Tuottaja	Käytetyt osiot
YKR	250 x 250 m ruuduista koostuva paikkatietoaineisto (vektori)	Edellyttää Liiteri-sopimusta	Suomen ympäristökeskus (SYKE), Tilastokeskus	<ul style="list-style-type: none">•Väestö 1990, 2000, 2010, 2018•Työpaikat 1990, 2000, 2010, 2015•YKR-taajamat•YKR-kaupunkiseudut
Digiroad	Tie- ja katuverkon ominaisuuksia sisältävä paikkatietoaineisto (vektori)	Avointa dataa	Väylävirasto	<ul style="list-style-type: none">•Valtaväylien reitit•KVL 2012 ja 2019 (keskimääräinen vuorokausiliikenne)•RKVL 2012 ja 2019 (keskimääräinen raskas vuorokausiliikenne)
Corine	Maanpeitteen luokituksen paikkatietoaineisto (vektori ja rasteri)	Avointa dataa	Suomen ympäristökeskus (SYKE)	<ul style="list-style-type: none">•Maanpeite 2000 (vektori)•Maanpeite 2018 (vektori)
Tilastoruudukko	5 x 5 kilometrin kokoisista tilastoruuduista koostuva aineisto	Avointa dataa	Tilastokeskus	<ul style="list-style-type: none">•5 x 5 km tilastoruudukko
Kunta-, taajama- ja maakuntatilastot	Kunta- ja taajamakohtaisia tilastoja ja ennusteita vuosilta 1990-2040	Avointa dataa	Tilastokeskus	<ul style="list-style-type: none">•Väestö 1990, 2019 ja 2020•Työpaikat 1990 ja 2018•Väestön keski-ikä•Alueella työssäkäyvät•Huoltosuhde 2020•Väestö- ja huoltosuhde-ennusteet 2040

Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) kehittämä ja yhteistyössä Tilastokeskuksen kanssa koostettu Yhdyskuntarakenteen seurannan aineisto eli YKR-data muodostuu koko Suomen kattavasta 250 x 250 m -ruutuaineistosta, mikä sisältää vektorimuotoista paikkatietoa esimerkiksi väestöstä, työpaikoista ja työssäkäynnistä, maankäytöstä sekä rakennuksista (Tietoa yhdyskuntarakenteesta 2020, Yhdyskuntarakenteen seurannan aineistot 2020). Aineisto on koostettu valtaosin Tilastokeskuksen aineistojen pohjalta, mutta esimerkiksi maankäyttötieto pohjautuu Corine-aineistoon. Aineistoa on tuotettu vuodesta 1990 lähtien, ja päivitetty vähintään viiden vuoden välein. Osa aineistoista, esimerkiksi väestörüudukko, päivitetään joka vuosi. Ruutuaineiston käyttäminen edellyttää Liiteri-sopimuksen tekemistä Suomen ympäristökeskuksen kanssa. Spatiaalisen tarkkuutensa sekä tiheän päivitysvälinensä vuoksi on YKR-aineisto erityisen paljon käytettyä kotimaisessa tutkimus- ja selvitystyössä.

YKR-ruutuaineiston pohjalta on Suomen ympäristökeskus kehittännyt hallinnollisista rajoista riippumattomia yhdyskuntarakenteen aluejakoja (Yhdyskuntarakenteen seurannan aineistot 2020).

Näistä tässäkin tutkimuksessa hyödynnettyjä esimerkkejä ovat YKR-taajamat sekä kaupunkiseutujen jaottelu keskustaajamiin, lähitaajamiin ja kaupunkiseutujen lievealueisiin (Oinonen ym. 2013, Helminen 2020). Näiden määritelmät ovat seuraavat:

- YKR-taajama: Vähintään 200 asukkaan alue, jossa rakennusten tiheys, kerrosala ja ryhmittyminen muodostavat taaja-asutusta. Rajaus on hieman tiukempi kuin yleinen pohjoismainen taajamarajaus. Taajamien ulkopuoliset alueet ovat haja-asutusalueita.
- Keskustaajama: Asukasluvultaan yli 15 000 hengen YKR-taajamat
- Lähitaajama: Keskustaajamaan fyysisesti ja toiminnallisesti liittyvä taajama
- Lievealue: Viiden kilometrin päähän keskustaajaman ulkoreunasta ja kolmen kilometrin päähän lähitaajaman ulkoreunasta ulottuva haja-asutusalue

Taulukossa 5 eriteltyyn mukaisesti tässä työssä on käytetty YKR-ruutuaineistoa väestöstä ja työpaikoista. Historiallinen YKR-ruutuaineisto on vuosilta 1990, 2000, 2010, uusin väestöaineisto vuodelta 2018 ja uusin työpaikka-aineisto vuodelta 2015. Käyttöoikeus näihin saatiin Turun yliopiston maantieteen ja geologian laitoksen lisenssillä. Avoimista aineistoista käytettiin vastaavia taajamajakoja vuosilta 1990, 2000, 2010 ja 2018 ja kaupunkiseutuaineistoa vuodelta 2019.

Corine-maanpeiteaineisto on Euroopan Ympäristöviraston (EEA) koordinoiman kuuden vuoden jaksoissa tapahtuvan yhteiseurooppalaisen maanpeiteseurannan lopputuote (Maanpeitteen seuranta 2020). Jokainen EU:N jäsenvaltio on velvoitettu tuottamaan tiedot omalta alueeltaan, ja Suomessa tätä seurantaa toteuttaa Suomen ympäristökeskus SYKE. Aineisto tuotetaan vektori- ja rasterimuotoisena satelliittikuvien pohjalta, ja lopputuotteen spatiaalinen resoluutio on vanhemmissa aineistoissa 25 metriä, vuoden 2018 aineistossa 20 metriä. Vektoriaineiston yleistystarkkuus on 0,25km², eli tätä pienemmät maanpeitealueet eivät aineistossa näy. Kyseisen vuoden maanpeiteaineistojen lisäksi tuotetaan myös edelliseen, kuuden vuoden takaiseen aineistoon viittaava maanpeitteen muutosaineisto.

Suomessa Corine-aineistoa on tuotettu osana kaikkia 2000-luvun Corine-hankkeita, eli 2000, 2006, 2012 ja 2018 (Maankäyttö- ja maanpeiteaineistojen tuottaminen... 2019). Tässä tutkielmassa käytetään vektorimuotoisena vuosien 2000 ja 2018 aineistoa, mikä on avoimena datana jaossa SYKE:n latauspalvelu LAPIOssa.

Digiroad on Väyläviraston omistama avoimen datan tietojärjestelmä, johon on koottu Suomen tie- ja katuverkon keskilinjageometria sekä tärkeimmät ominaisuustiedot (Digiroad – kansallinen tie- ja katuverkon tietojärjestelmä s.a.). Palvelu on otettu käyttöön vuonna 2004, ja aineisto on avoimena datana jaossa Väyläviraston WMS- ja WFS-rajapintoina sekä ladattavissa Väylän latauspalvelusta. Lisäksi aineistot ovat näkyvissä esimerkiksi Paikkatietoikkunassa. Tässä tutkimuksessa käytetään Digiroad-aineiston keskimääräisiä vuorokauden liikennemääriä (KVL) sekä raskaan liikenteen määriä (RKVL) vuosilta 2012 ja 2019. Lisäksi Digiroad-aineistosta leikattuja alueellisia runkoväyliä käytetään karttavisualisointien taustamateriaalina.

4.2. Tutkimusmenetelmät

Tutkimuksessa käytettiin useita paikkatietomenetelmiä: päällekkäisanalyysiä, läheisyysanalyysiä, aineistojen yhdistelyä ja leikkausta sekä vyöhyke- eli bufferianalyysiä. Geoinformatiikan sanaston (2018) määritelmien mukaan näiden määritelmät ovat seuraavat:

- Päällekkäisanalyysi: paikkatietoanalyysi, jossa käsitellään kahden kohdejoukon kohteiden keskinäistä sijaintia spatiaalisen operaation avulla. Esimerkiksi leikkaus, joukkoerotus ja yhdistäminen.
- Läheisyysanalyysi: paikkatietoanalyysi, jossa käsitellään kohteiden välistä etäisyyttä. Esimerkiksi vyöhykkeen laskenta, lähimmän naapurin haku.
- Vyöhykeanalyysi: läheisyysanalyysissa käytettävä paikkatietoanalyysimenetelmä, jonka tuloksena on alue, jonka reuna ulottuu määrätylle etäisyydelle tarkasteltavasta kohteesta tai kohdejoukosta

Käytettyjä ohjelmistoja olivat avoimen lähdekoodin QGIS-ohjelmisto sekä Turun yliopiston lisenssillä käytetty Esri ArcGIS Pro -ohjelmisto. Pääsääntö oli, että analyysit ja aineiston käsittelyt toteutettiin QGIS:llä, ja ArcGIS Pro:lla toteutettiin paitsi ne analyysit, joista QGIS ei suoriutunut, myös karttojen lopullinen visualisointi ja asettelu. Seuraavissa osioissa mainitut ohjelmistojen työkalujen nimet viittaavat siis QGIS:iin, ellei toisin mainita.

4.2.1. Päällekkäisanalyysi ja aluekehityksen kokonaiskuva

Corine-maanpeiteaineistoa käytettiin tutkielmassa kahdella tavalla: visualisoimalla vuoden 2018 aineiston Corine 1 -luokitusasteesta tutkimusalueen maanpeitteen yleiskartta, minkä lisäksi kartoitettiin tutkimusalueen keskeisimmät maanpeitteen muutokset päällekkäisanalyysillä eli yhdistämällä vuosien 2000 ja 2018 aineistot *Join by spatial location* -työkalulla. Yhdistettyyn aineistoon laskettiin *Field calculator* -työkalulla uusi kenttä, joka sisälsi numeerisena tietona sijainnissa tapahtuneen maankäytön vuosina 2000 ja 2018. Esimerkiksi arvo ”3_1” tarkoittaa, että vuoden 2000 aineiston luokka 3, ”Metsät sekä avoimet kankaat ja kalliomaat”, on vuoden 2018 aineistossa vaihtunut luokaksi 1, ”Rakennetut alueet”.

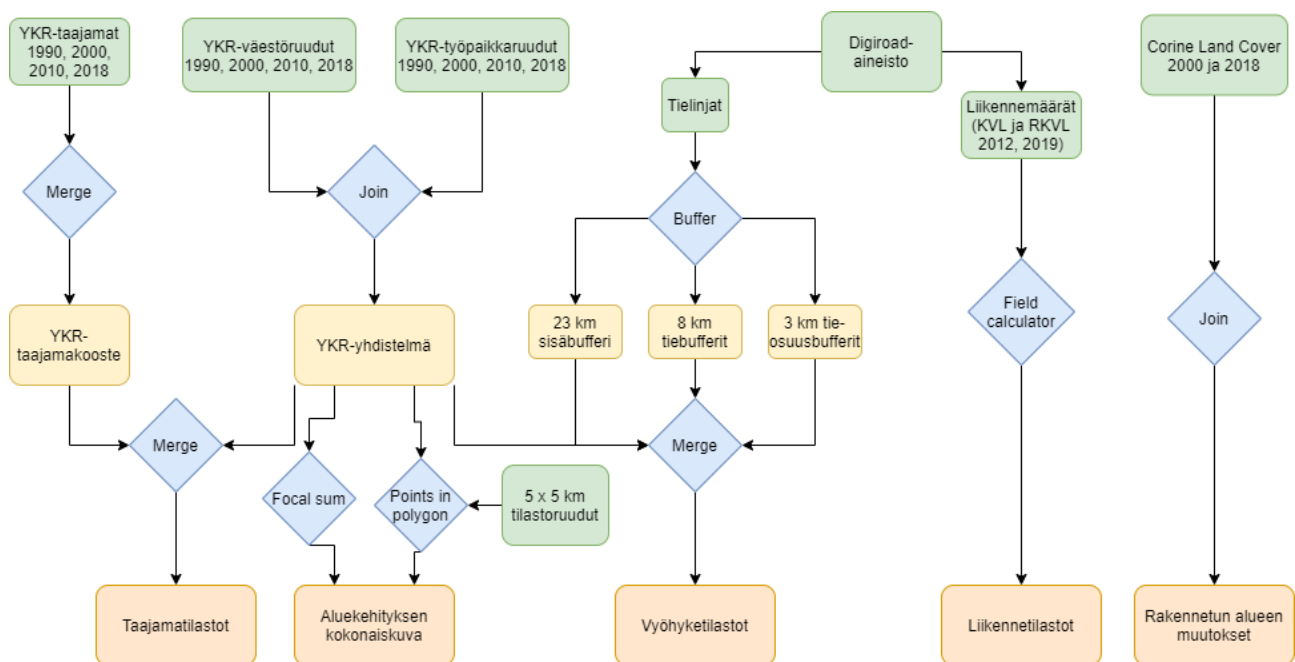
Laajemmin käsiteltiin YKR-aineistoa, jonka väestö- ja työpaikkatietoja käsiteltiin useilla eri työkaluilla. Ensimmäinen vaihe oli yhdistää kaikki tarvittavat aineistot vuosilta 1990–2018 yhdeksi Esri shapefile -tasoksi: tämä oli mahdollista siksi, että kaikkien vuosien YKR-ruudut ovat keskenään yhteensopivia ja samalla logiikalla jaoteltuja: esimerkiksi sijaintitiedon sisältävä ”xyind” -attribuutti on kaikissa aineistoissa samalla ruudulla sama. Käyttämällä *Join by common attribute* -työkalua yhdistettiin vuosien 1990, 2000, 2010, 2015 (työpaikat) ja 2018 (väestö) väestö- ja työpaikka-aineistot yhdeksi ruutuaineistoksi. Aineistoa täydennettiin vielä laskemalla *Field calculator* -työkalulla eri vuosiväleillä tapahtuneet ruutukohtaiset väestö- ja työpaikkamuutokset. Lisäksi yhdisteltiin vielä vuoden 2018 ikäluokkatiedoista kyseisen vuoden väestöllinen huoltosuhte määritelmällä 15–64-vuotiaiden määrä suhteessa muuhun väestöön. Näin tuloksena oli yksi YKR-aineisto, joka mahdollisti sujuvan väestörakenteen sekä historiallisen kehityksen tarkastelun sekä aineiston pilkkomisen *Clip*-työkalulla aina kunkin tutkimusvaiheen tarpeiden mukaan.

Koska YKR-aineiston resoluutio on suhteellisen tarkka, 250 x 250 metriä, on se joskus kokonaiskuvan hahmottamiseen liian yksityiskohtainen. Tästä syystä aineiston resoluutiota ”heikennettiin” kahdella tavalla. Ensimmäiseksi summattiin ruututiedot päällekkäisanalyysillä Tilastokeskuksen 5 x 5 km tilastoruudukkoon: tämä tapahtui muuttamalla ruututiedot ensin pisteiksi *Polygon centroids* -työkalulla ja yhdistämällä nämä pisteet 5 x 5 km ruudukkoon *Count points in polygon* -työkalulla. Lopputuloksena oli 5 x 5 km ruudukko, joka sisälsi summatiedot kyseisen ruudun sisällä tapahtuneista väestö- ja työpaikkamuutoksista.

YKR-aineiston sisältöä yleistettiin myös naapuruusanalyysin keinoin: yhdistämällä neliökilometrin laajuisen alueen summatiedot QGIS:n *r.neighbors* -työkalulla. ArcGIS Prossa tämä menetelmä tunnetaan nimellä *Focal analysis: Focal sum*. Tämä menetelmä yhdistää jokaisen aineistossa olevan ruudun arvot ympäröiviin arvoihinsa määrättyllä säteellä ja laskee asetetuista parametreista riippuen esimerkiksi joko arvojen summan, mediaanin, tyyppiarvon tai keskiarvon. Tässä tutkielmassa päädyttiin siis parametriin summa, mittakaavaan 1km² ja lähtöaineiston kokoon 250 x 250 m. Menetelmällä pyritään häivyttämään yksittäisistä ruuduista aiheutuvat hyvin paikalliset muutokset, ja sen sijaan luomaan tarkkuudeltaan 5 x 5 km ruudukon ja lähtöaineiston välille asettuva alueellinen yleiskuva. Lopulliseen tarkasteluun aineisto rajattiin niin, että näkyvissä ovat yli 20 asukkaan ja yli 10 työpaikan ruudut.

Yllä mainitut menetelmät ja aineiston käsittelytavat johtavat tuloksiin, jotka antavat yleiskuvaa alueesta kokonaisuutena. Tarkoituksena on luoda aineistot, joista saa yhdellä silmäyksellä vaikutelman siitä, millaisia muutoksia alueella on tapahtunut väestön ja työpaikkojen suhteen vuosina 1990–2018 (työpaikat 1990–2015) ja maanpeitteen suhteen vuosien 2000 ja 2018 välillä. Näin muodostunut yleiskuva vastaa osaltaan tutkimuskysymykseen numero 1.

Koko aineiston tarkastelusta muodostunutta yleiskuvaa täydennetään tarkastelemalla tutkimusaluetta pienempinä yksiköinä: valitut tarkastelutasot ovat kuntakohtainen tilastollinen tarkastelu, YKR-taajamarajauksiin pohjautuva analyysi, runkoväylien varsia sekä näiden välialueita tarkasteleva vyöhykeanalyysi sekä tieverkoston liikennemäärät (kuva 19).



Kuva 19. Paikkatietoanalyysin kulkua kuvaava vuokaavio lähtöaineistoista lopputuotteisiin.

4.2.2. Taajama-analyysi ja tilastokatsaus

Taajama-analyysin pohjana käytettiin vuosien 1990, 2000, 2010 ja 2018 YKR-taajamatasoista yhdistettyä taajamatasoa. Yhdistys toteutettiin neljälle tasolle *Merge vector layers* -työkalulla niin, että tulostaso sisälsi kaikki ne alueet, jotka jossain neljästä aineistosta olivat kuuluneet YKR-taajamiin. Tähän yhdistelmäratkaisuun päädyttiin useasta syystä: ensinnäkin, osa taajamista,

esimerkiksi Nuutajärvi Urjalassa ja Tottijärvi Nokiolla, olivat asukasluvultaan eri vuosina 200:n molemmin puolin ja näin toisina vuonna taajamia, toisina eivät. Lisäksi muiden taajamien rajauksissa tapahtuneet muutamankin ruudun muutokset monimutkaistavat eri vuosien vertailukelpoisen analyysin toteuttamista. Jotta joka vuodelle saataisiin vertailukelpoiset ja sujuvasti käsiteltävät aineistot, päädyttiin yhdistämiseen. Tämän yhdistelmäaineiston avulla lasketut väestö- ja työpaikkalukemat poikkeavat siis hieman virallisesta tilastoinnista, mutta taajamien maltillisten kokomuutosten takia ero jää marginaaliseksi. Turun ja Tampereen keskustaajamat rajattiin tästä tarkastelusta pois, sillä nämä kasvavat alueelliset keskuksset eivät edusta kehityskäytävän varrella sijaitsevia taajamia, vaan tarkastellun käytävän päätepiteitä.

Varsinainen taajama-analyysi toteutettiin rajaamalla *Clip*-työkalulla YKR-kokonaisaineisto yhdistellyllä taajama-aineistolla. Tästä syntynyt tulosaineisto sisälsi siis paitsi ainoastaan ne YKR-ruudut, jotka sijaitsivat jonkin YKR-taajaman sisällä, myös tiedon siitä, mihin taajamaan ruutu kuuluu. Tämän jälkeen oli mahdollista laskea taajamakohtaiset väestö- ja työpaikkatiedot *Statistics by category* -työkalulla. Näistä tiedoista koostettiin taulukko, minkä jälkeen taajamat jaoteltiin vielä osiossa 3 esitettyyn pohjautuen kolmeen ryhmään: valtaväylillä tai näiden välissä sijaitsevat päätaajamat, valtatie 12 / kantatie 41 pohjoispuolelle hieman sivuun jäävät taajamat sekä valtatie 9 eteläpuoliset taajamat.

Kuntatasoa käytetään tässä tutkimuksessa Tilastokeskuksen aineistojen aluerajauksena tuottamaan vertailupohjaa äsken esitellylle YKR-taajama-analyysille. Näillä aineistoilla haetaan paitsi vertailupohjaa YKR-analyysin havainnoille vuosien 1990 ja 2020 kuntakohtaisilla väestötiedoilla ja huoltosuhteella, myös paikataan sellaisia tutkimuksellisia aukkoja, joita YKR-aineiston keinoin ei voida täyttää. Näitä ovat kuntakohtainen työpaikkaomavaraisuus sekä huoltosuhte- ja väestöennusteet vuodelle 2040. Tiivistettynä siis YKR-analyysillä kuvataan tässä tutkimuksessa vuosina 1990–2018 toteutunutta aluekehitystä, kun taas Tilastokeskuksen kunta-aineistoilla paitsi vahvistetaan tämä taajamien pohjalta toteutettu analyysi vertaamalla kuntatasoon, myös jatketaan ajallista ulottuvuutta vuoteen 2040 ja verrataan toteutunutta kehitystrendiä ennakoituun kehitystrendiin.

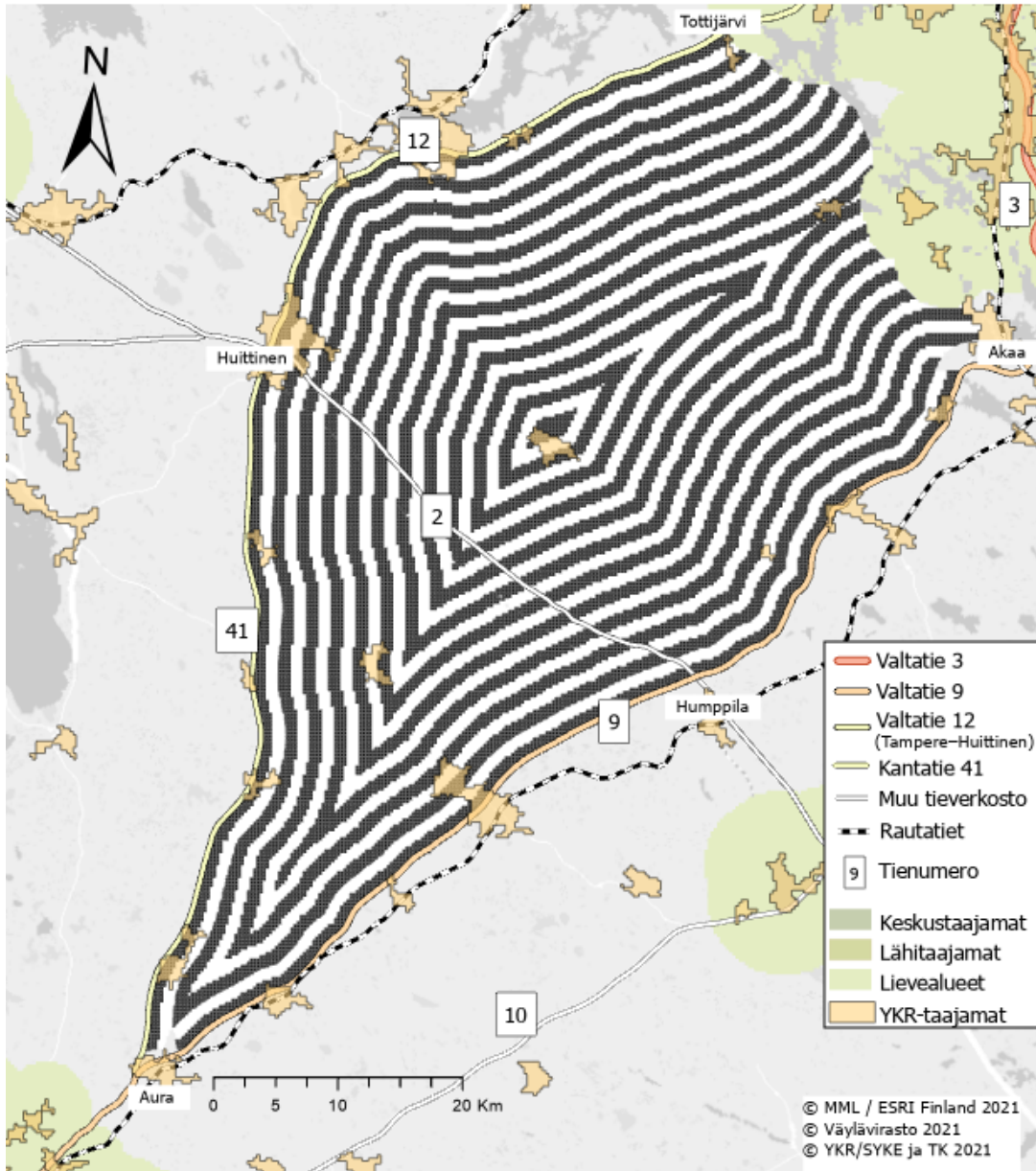
Taajama- ja kuntatason tarkastelut täydentävät tutkimuskysymykseen numero 1 saatavaa vastausta täsmentämällä koko alueen analyysistä saatua yleiskuvaa. Tarkastelun tuloksia käsitellään osiossa 5.1.2.

4.2.3. Vyöhykeanalyysi

Tutkimusalueen vyöhykemäisyyttä tutkitaan selvittämällä, miten väestön ja työpaikkojen määrällinen ja suhteellinen kehitys vuosien 1990–2018 (2015) välillä ilmenee eri etäisyyksillä määritetyistä runkoväylistä eli valtatiestä 9 sekä valtatiestä 12 / kantatie 41. Lähtöoletuksena on siis, että osiossa 2.3 esitetyn mukainen kehityskäytävän perusmääritelmä: ”positiivisen aluekehityksen levittäytymisen kasvukeskusten ulkopuolelle runkoväylää pitkin”, ilmenee tutkimusalueella jollain tasolla. Lisäksi oletetaan, että tutkimusalueen sisäiset yhdystiet esimerkiksi Punkalaitumelle ja Alastarolle eivät ole vyöhykemäisyyden kannalta keskeisiä tekijöitä. Pyrkimyksenä on selvittää, erottuuko vyöhykeanalyysillä jokin tällainen muuta aluetta positiivisemmän aluekehityksen raja, ja jos, niin kuinka kaukana runkoväylistä.

Vyöhykeanalyysi aloitettiin rajaamalla Digiroad-aineistosta valtatie 9 ja 12 sekä kantatie 41 omaksi erilliseksi aineistokseen *Save selected features as* -työkalulla. Näiden ympärille piirrettiin kilometrin

syvyisiä vyöhykkeitä *Multi ring buffer* -työkalulla niin monta, että koko runkoväylien väliin jäävä alue oli vyöhykkeiden sisällä. Vyöhykkeitä kertyi näin 23 kpl, eli kaukaisimmat alueet kuten Punkalaitumen taajama sijaitsevat 22–23 kilometrin päässä valtateistä (kuva 20). Näin luotu vyöhykeaineisto yhdistettiin YKR-kokonaisaineistoon *Join by spatial location* -työkalulla niin, että vyöhykkeiden rajalla sijaitsevat ruudut yhdistettiin siihen vyöhykkeeseen, jonka puolella suurempi osa ruudusta oli. Näin yhdistetystä aineistosta voitiin poimia vyöhykekohtaiset väestö- ja työpaikkamuutokset *Statistics by category* -työkalulla ja näin verrata eri etäisyysvyöhykkeiden aluekehitystä toisiinsa.



Kuva 20. Vyöhykeanalyysissä käytetyt 23 etäisyysvyöhykettä, keskellä Punkalaidun. Vastaava analyysi toteutettiin myös molempien reittien ympärille erikseen 8 km syvyisenä.

Yllä mainittu molempia runkoväyliä koskeva YKR-vyöhykeaineisto käsitti ainoastaan valtatie 9 ja valtatie 12 sekä kantatie 41 väliin jäävän alueen, eikä toista puolta ollenkaan. Tämä rajausta tehtiin siksi, että valtatie 12 pohjoispuolella kulkeva valtatie 11 sekä valtatie 9 eteläpuolinen valtatie 10 ovat lähimmillään alle kymmenen kilometrin päässä näistä runkoväylistä ja näin ollen ”soikevat” vyöhykemäisyydestä syntyvän kuvan. Osittain tästä syystä ja myös mahdollisten runkoväylien välillä ilmenevien erojen vuoksi toteutettiin vyöhykeanalyysi samalla periaatteella myös pelkälle valtatielle 9 sekä pelkälle valtatie 12 ja kantatie 41 muodostamalle reitille niin, että myös väylän toinen puoli oli mukana tarkastelussa. Tässä tarkastelussa vyöhykkeiden määrä rajattiin kahdeksaan kilometriin juuri rinnakkaisväylien läheisyyden vuoksi.

Vaikka taajamien merkitys aluekehityksen kokonaiskuvan kannalta onkin suuri, toteutettiin vyöhykeanalyysistä myös pelkästään haja-asutusalueita kuvaava versio leikkaamalla *Clip* -työkalulla YKR-taajamiin sisältyvien ruutujen aineistot pois. Näin haluttiin selvittää paitsi se, muuttuuko vaikutelma vyöhykemäisyydestä jotenkin tämän tarkastelun, myös se, ilmeneekö haja-asutusalueilla tapahtuva väestö- ja työpaikkakehitys negatiivisempana kuin koko alueella eli onko tutkimusalue muuttunut keskuspaiteisemmaksi.

Tämän kokonaisvaltaisen vyöhykeanalyysin lisäksi toteutettiin lyhyemmille tieosuuksille toteutettu kolmen kilometrin syvyinen vyöhykeanalyysi. Tässä tarkastelussa käytettiin samaa vuosien 1990–2018 aineistoa seuraavasti: tieosuuksien ympärille leikattiin kolmen kilometrin syvyiset vyöhykkeet *Clip*-työkalulla, minkä jälkeen kokonaiskuvan täydentämiseksi vyöhykkeisiin liitettiin *Merge*-työkalulla ne YKR-taajamien osat, jotka osittain olivat osa vyöhykkeitä, mutta joista osa jäi vyöhykkeiden ulkopuolelle. Taajamat lisäämällä arvioitiin saatavan paras kuva vyöhykemäisyyden todellisesta syvyydestä, tosin jälleen toteutettiin vertailu laskemalla myös pelkän haja-asutusalueen lukemat. Tieosuudet, joille summa- ja muutostiedot laskettiin, muodostettiin käyttämällä apuna tärkeimpiä risteysalueita sekä valtatiellä 12 Tampereen lievealueen rajaa. Vertailupohjaa haettiin paitsi tutkimusalueen poikki kulkevan valtatie 2 varren, myös Turkuun ja Tampereelle johtavien tieosuuksien kehityksestä. Näin muotoutuneet tieosuudet ovat seuraavat (kuva 21):

- Tottijärvi–Huittinen: valtatie 12 tieosuus alkaen Tampereen lievealueen rajalta Huittisiin valtatie 12 ja valtatie 2 risteykseen asti.
- Huittinen–Aura: kantatie 41 tieosuus valtatie 2 risteyksestä etelään Auran taajaman pohjoisrajalle asti.
- Kylmäkoski–Humppila: Tampere–Helsinki-moottoritien risteyksestä eriytyneen valtatie 9 tieosuus Toijalan taajaman etelärajalta Humppilaan valtatie 2 risteykseen asti.
- Humppila–Aura: valtatie 9 osuus valtatie 2 risteyksestä etelään Auran taajaman pohjoisrajalle asti.

Sekä valtatie 2 varren tieosuudet:

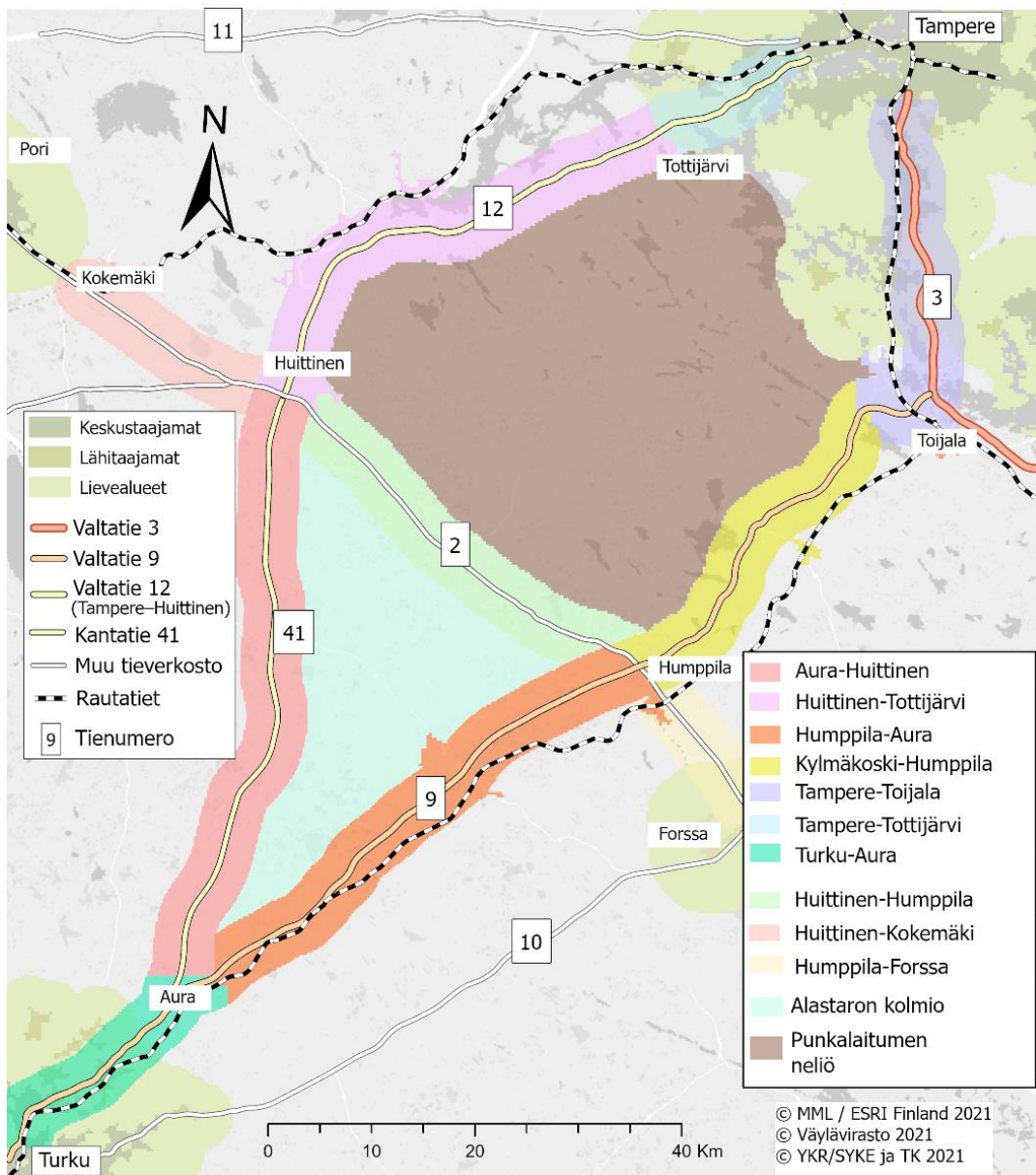
- Kokemäki–Huittinen: valtatie 2 alkaen Kokemäen taajaman pohjoisreunasta Tottijärvi–Huittinen- sekä Huittinen–Aura-vyöhykkeiden reunalle asti.
- Huittinen–Humppila: tutkimusalueen keskellä vyöhykkeiden väliin jäävä valtatie 2 osuus
- Humppila–Forssa: valtatie 2 alkaen Kylmäkoski–Humppila- sekä Humppila–Aura-vyöhykkeiden reunalta Forssan keskustaajamaan asti.

Sekä tiet Turkuun ja Tampereelle:

- Tampere–Tottijärvi: Tampereen kehätieltä Tampereen lievealueen rajalle Tottijärven taajaman reunalle valtatie 12.
- Tampere–Toijala: Tampere–Helsinki-moottoritietä myötäilevä valtatie 9 osuus mukaan lukien Akaan ja Toijalan taajamat.
- Aura–Turku: Turun kehätieltä valtatie 9 moottoritie- ja nelikaistaosuudet mukaan lukien valtateiden 9 ja kantatien 41 risteysalueella sijaitseva Auran taajama.

Vyöhykkeiden väliin tutkimusalueen keskelle hahmoteltiin vielä seuraavat alueet:

- ”Alastaron kolmio”: valtatie 2 eteläpuolelle jäävä suunnilleen kolmion muotoinen maaseutuvaltainen haja-asutusalue, jonka ainoa taajama on Alastaron keskusta.
- ”Punkalaitumen neliö”: valtatie 2 pohjoispuolelle jäävä vastaava, suunnilleen nelikulmion muotoinen harvaan asuttu alue, jolla sijaitsevat Punkalaitumen, Nuutajärven ja Narvan pienet taajamat. Rajattu pohjoisessa Tampereen kaupunkiseudun lievealueen rajaan.



Kuva 21. Tutkimusalue pilkottuna tieosuusiksi ympäröiviin 3 kilometrin vyöhykkeisiin sekä valtaväylien välisiin maaseutualueisiin (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Vyöhykeanalyysiä ei sovellettu Turku–Toijala–Tampere-rautatielle: toisin kuin valtatie, ei rautatie tarjoa liikenteellistä hyötyä koko pituudeltaan, vaan ainoastaan asemapaikkojensa lähipiirissä. Nykyluonteessa rautatien varrella sijaitsevat käytössä olevat asemapaikat taas ovat niin vähäisiä, että näiden mahdollista vaikutusta käsitellään taajama-analyysin yhteydessä, eikä erillistä asemavyöhykeanalyysiä katsottu tarpeelliseksi.

4.2.4. Liikennemääräanalyysi

Alueen runkoväylien osalta tarkasteluun valittiin Digiroad-aineiston pohjalta kaksi näkökulmaa: tieosuuksien keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) sekä raskaan liikenteen keskimääräinen vuorokausiliikenne (RKVL). Vertailuvuosiksi valittiin vanhin ladatussa aineistossa saatavilla ollut, 2012, sekä tuoreimmiksi lukemiksi vuoden 2019 tiedot. Myös vuoden 2020 aineisto olisi ollut saatavilla, mutta se tulkittiin vertailukelvottomaksi liikennöintiin rajusti vaikuttaneen koronaviruspandemian vaikutusten takia: esimerkiksi kevään 2020 sulkutila sekä myöhemmin jatkuneet etätyösuositukset ja muut rajoitukset laskivat liikennemääriä valtaväylillä ympäri Suomea selvästi (Vuosi 2020 ja korona... 2021). Jotta saataisiin luotettavampia arvioita liikennemäärien muutoksista ”normaaliaikana”, päätettiin valita vuotta vanhempi aineisto.

Liikenneteeman käsittelyssä päätettiin paitsi työmäärän, myös ohjelmiston suoriutumisen kannalta kevyemmän aineiston vuoksi laajentamaan perspektiiviä myös runkoväylien roolille ja sijainnille verrannollisten valtateiden tutkimukseen. Tutkimuksen ydinalueen tieverkostolle tällaista vertailupohjaa antamaan valittiin seuraavat:

- Valtatie 2 Porista Helsingin suuntaan
- Valtatie 3 Tampereelta Seinäjoen sekä Hämeenlinnan suuntaan
- Valtatie 8 Turusta Poriin
- Valtatien 9 jatko Tampereelta Jyväskylän suuntaan
- Valtatie 10 Turusta Hämeenlinnaan
- Valtatie 11 Tampereelta Poriin
- Valtatie 12 Huittisilta Raumalle sekä Tampereelta Lahden suuntaan
- Muutama kanta- ja seututie runkoväylien välittömässä läheisyydessä

Liikennemäärien analysointi tapahtui yksinkertaisten laskutoimitusten pohjalta: ensin yhdistettiin vuosien 2012 ja 2019 leikatut aineistot toisiinsa *Join by spatial location* -työkalulla. Tämän jälkeen laskettiin *Field calculator* -työkalulla seuraavat tiedot:

- Kokonaisliikenteen (KVL) määrät ja muutos 2012–2019
- Raskaan liikenteen (RKVL) määrät ja muutos 2012–2019
- Raskaan liikenteen osuus kokonaisliikenteestä (RKVL/KVL) 2012 ja 2019
- Raskaan liikenteen osuuden muutos 2012–2019

Näin saatujen lukemien pohjalta pyritään tulkitsemaan, millaisen vaikutelman Turun ja Tampereen välisten runkoväylien toteutunut liikennekehitys antaa kyseisten kaupunkien ja välikeskusten yhteyksistä ja verkostomaisuudesta. Vertaamalla tätä lukua muihin alueellisiin runkoväyliin pyritään selvittämään, millaisia eroja väylien välillä on ja mitä tämä eteläisen ja läntisen Suomen aluerakenteesta laajemmin kertoo. Liikenneanalyysin keinoin vastataan lähinnä liikenneväylien rooleja ja toiminnallisuutta käsittelevään tutkimuskysymykseen numero 2.

4.3. Kyselytutkimus

Tässä tutkielmassa kyselytutkimuksella haluttiin ottaa selvää, millaisia mielipiteitä kehityskäytävän ydinalueen kuntien sekä Pirkanmaan ja Varsinais-Suomen liittojen edustajilla on alueen nykytilasta, tärkeimmistä kehityskohteista, kehityskäytävän vahvuudesta ja ylipäättään käytävänäkökulman soveltuvuudesta Turku–Tampere-yhteysvälin kontekstiin. Webropol-ohjelmalla luotu sähköinen kysely koostuu kolmesta osasta: ensimmäisenä on lyhyt perehdytys itse tutkielman ideaan sekä kehityskäytävään terminä sekä tämän kylkeen liitetty karttavisuaalisointi tutkimusalueesta. Seuraavaksi on kolme erillistä monivalintaosiota Turku–Tampere-yhteysvälistä yleensä sekä viimeisenä osuutena avoimia kysymyksiä, joiden määrä ja sisältö riippuu vastaajan edustamasta tahosta: jos vastaaja edusti maakunnan liittoa, eivät tietyt kuntia koskevat kysymykset näkyneet näille. Mikäli vastaaja edusti tiettyä kuntaa, tulivat kuntakysymykset sekä mahdollinen tätä kuntaa koskeva erillinen kysymys keskustajaman väestökehityksestä näkyviin. Kysely on kokonaisuudessaan luettavissa tämän tutkielman lopussa liitteenä 1.

Kyselyn vastaanottajaryhmäksi päätettiin rajata kunta- ja maakuntatason asiantuntijat, virkamiehet ja suunnittelijat. Paikkatietoanalyysin mukaan otetuista kunnista päätettiin reuna-alueilla sijaitsevat kunnat kuten Forssa, Kokemäki ja Valkeakoski rajata pois, sillä nämä kunnat eivät sijainneet määritettyjen kolmen runkoväylän välittömässä tuntumassa. Lisäksi päätettiin kysely lähettää maakuntien liitoista vain Varsinais-Suomen liittoon sekä Pirkanmaan liittoon, sillä valtaosa tutkimusalueesta on osa jompaakumpaa näistä. Vastaajaryhmän valinnan perusteena toimi se, että heillä arvioitiin keskimäärin olevan toimenkuvansa kautta ainakin jonkinlainen taustatieto siitä, mitä kehityskäytävällä tai -vyöhykkeellä itse asiassa tarkoitetaan. Näin toivottiin saatavan laajempaa asiantuntemusta ja syvyyttä avointen kysymysten vastauksiin tiedostaen, että vastapainoksi monivalintakysymysten otanta jää rajallisemmaksi.

Vertailun vuoksi toisena loogisena vaihtoehtona olisi ollut esimerkiksi kyselyn lähettäminen kunnanvaltuutetuille, jolloin otanta olisi ollut todennäköisesti laajempi, mutta vastaajien ammatillinen asiantuntemus itse aiheesta rajallisempaa. Myös lukuisten muiden tahojen, kuten kansanedustajien, Väyläviraston, ELY-keskusten tai esimerkiksi erilaisten konsulttitoimistojen tai tutkijoiden osallistaminen kyselyyn olisi ollut perusteltua ja mahdollista. Tämän tutkielman puitteissa haluttiin kuitenkin pitää vastaajaryhmä mahdollisen yhtenäisenä ja ”paikallisena”.

Kunnista ja liitoista pyrittiin tavoittamaan ne vastaajat, jotka organisaation itsensä sisältä tähän arvioitaisiin parhaiksi. Vastaajien tavoittelu alkoi tutkijan soittokierroksella kuntien kaavoitus-, suunnittelu- tai maankäyttötyypisille osastoille, joille esiteltiin tutkimuksen aihe ja pyydettiin arviota, ketkä muutama henkilö olisivat tähän hyviä vastaamaan. Tyypillisimpänä tuloksena saatiin kahdesta neljään vastaajaehdokasta, joista yksi oli usein tavoitettu yhteyshenkilö. Näin kasatulla listalla oli 43 nimeä, joille lähetettiin sähköpostilinkki, viittaus yhteydenottoon puhelimitse sekä lupa jakaa linkkiä organisaation sisällä eteenpäin. Yhteydenottokierros alkoi tammikuun 2021 lopussa ja vastausaikaa kyselyyn oli helmikuun ensimmäiset kaksi viikkoa.

Vastauksia kyselyyn kertyi kaikkiaan 33, eli linkin saaneiden määrän perusteella tarkasteltuna vastausprosentti oli 77 %. Tämä ei kuitenkaan ole yksiselitteinen vastausprosentti, sillä osa vastaajista oli tunnistettavissa eri henkilöiksi kuin ne, joille linkki alun perin lähetettiin. Linkkiä oli siis ainakin muutaman tahon sisällä jaettu eteenpäin. Kuten aiemmin todettiin, on otanta sinänsä rajallinen, mutta vastaajien, esimerkiksi muutaman kunnanjohtajan, oletettava asiantuntemus hyvällä tasolla. Tavoitelluista tahoista kokonaan vastaamatta jäivät Pirkkala, Säskylä ja Vesilahti, muista saatiin 1–4 vastausta. Näille kolmelle kunnalle yhteistä on, ettei yksikään niistä sijaitse käytävän arvioituilla

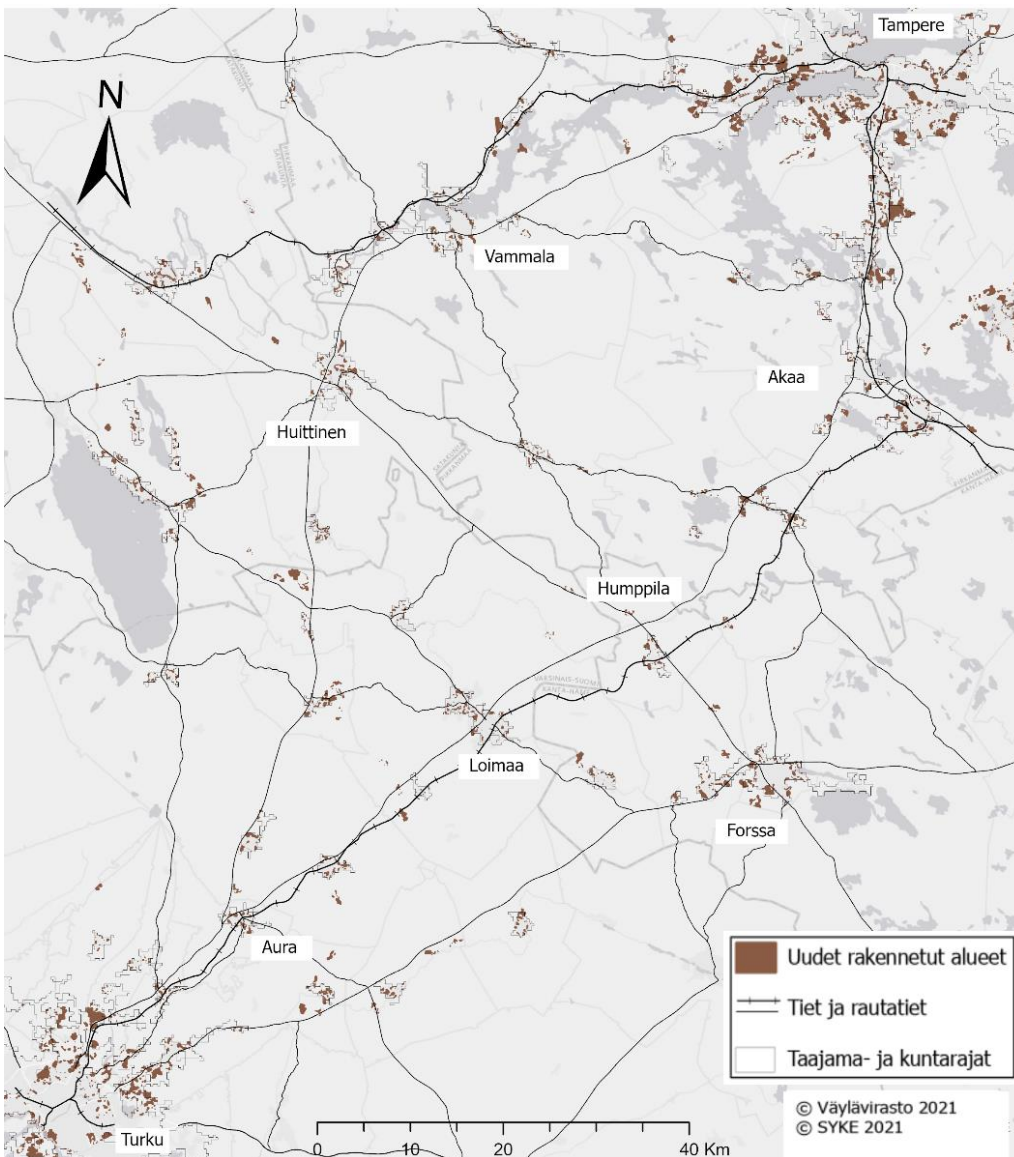
ydinalueilla: Pirkkala on selkeä osa Tampereen kaupunkiseutua, Säkylä varsin erillään runkoväylistä ja Vesilahti näitä molempia. Vastausten puute voi osaltaan kertoa siitä, että näissä kunnissa ei mielenkiintoa yhteysväliä kohtaan ole niin paljoa kuin sijainniltaan keskeisemmissä kunnissa.

Vastaajien suhteellisen vähäinen kokonaismäärä heikentää monivalintakysymysten otannan luotettavuutta, mutta tutkijan ennakoarvion mukaisesti oli avointen vastausten määrä, laatu ja niissä näkyvä vastaajien oma pohdinta hyvällä tasolla. Kattavasta esitettyjen omien näkemysten paljous näkyy tässä tutkielmassa myös sitaattien runsaana määränä. Sitaatit ovat ilmeisimmiltä kirjoitusvirheiltään korjattuja, mutta muuten näiden kirjoitusasu ja sisältö on pidetty alkuperäisenä. Vastaajille annettiin mahdollisuus turvata vastaustensa täysi anonymius, mikä tarkoittaa käytännössä sitä, että sitaateissa yleensä ilmoitettu vastaajan edustama taho ja muut mahdolliset kuntaviitteet on jätetty pois.

5. Tulokset

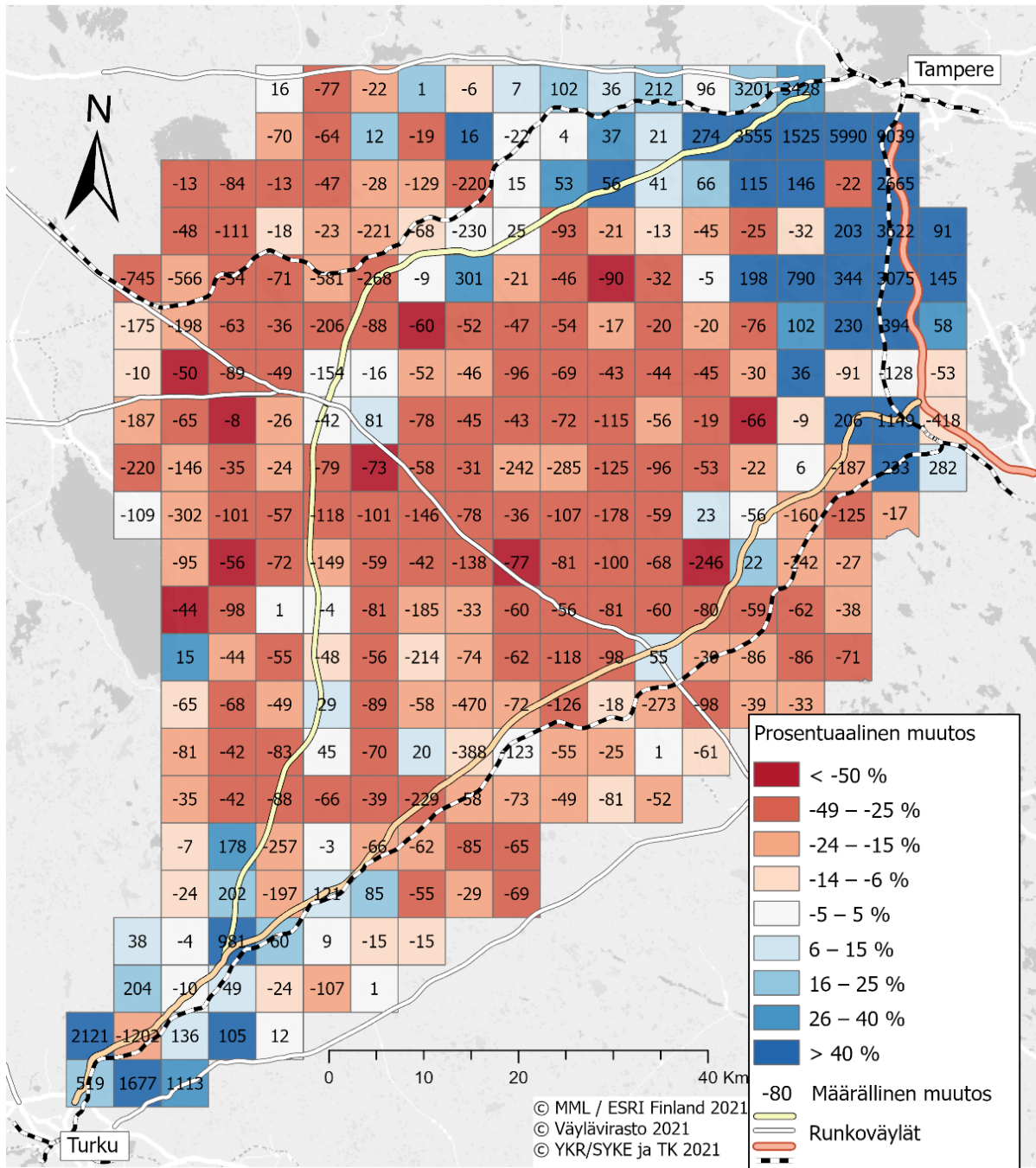
5.1. Maankäytön, väestön, työpaikkojen ja liikenteen muutokset

Rakennetun alueen selkeimmät muutosalueet sijoittuvat Tampereen ja Turun kaupunkiseuduille, mutta itse yhteysväleillä muutokset ovat kauttaaltaan suhteellisen vähäisiä (kuva 22). Selkeimmin erottuvat esimerkiksi Forssa, Valkeakoski ja Tampere–Helsinki-moottoritietä myötäilevä taajamaketju. Rakennetun ympäristön muutosten lisäksi alueella on tapahtunut pelto- ja metsäalueiden muutoksia, mutta näiden muutosten määrät ovat suunnilleen tasapainossa niin, että kokonaispinta-alat eivät ole muuttuneet. Ainoaksi selkeäksi aluerakenteellisen muutoksen indikaattoriksi jää siis kuvassa 22 visualisoitu rakennetun alueen lisääntyminen, mikä osoittaa kasvukeskusten melko voimakkaan ja välialueen taajamien maltillisen kasvun.

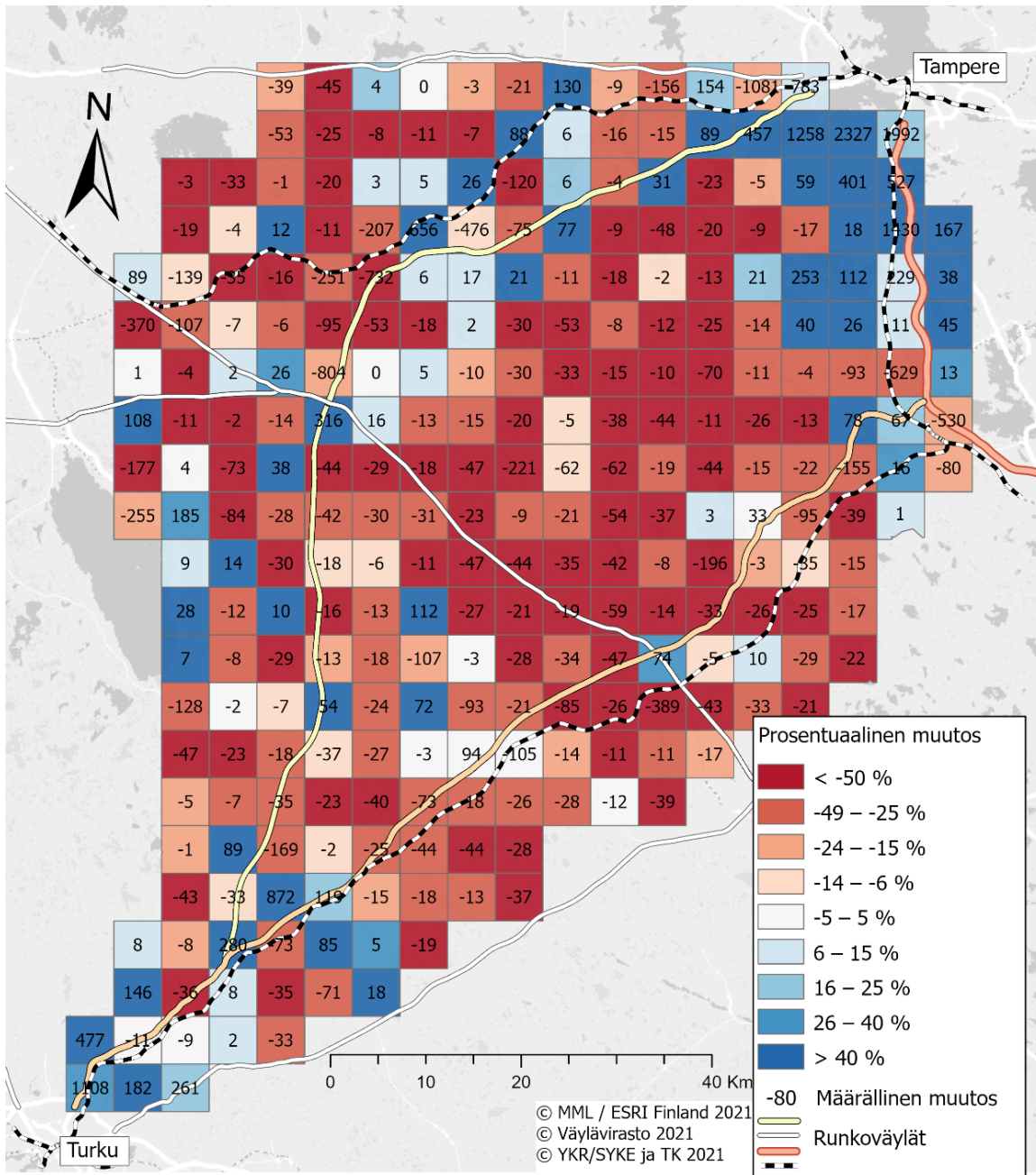


Kuva 22. Rakennetun alueen lisääntyminen osoittaa etenkin Turun ja Tampereen kaupunkiseutujen kasvun. Muut maankäytön muutokset eivät osoittautuneet tutkimuksen kannalta informatiivisiksi (Lähde: SYKE 2021).

Tutkimusalueen väestö- ja työpaikkakehitys tilastoruuduittain osoittaa, että Tampereen ja Turun kaupunkiseudut ovat olleet voimakkaassa kasvussa sekä suhteellisesti että määrällisesti, mutta kauempana näistä keskuksista on kehitys huomattavasti heikompaa (kuvat 23 ja 24). Valtaväylien varsilla sijaitsevien ruutujen kehitys on usein nollan tuntumassa, mutta haja-asutusalueilla kauempana valtaväylistä kehitys on monin paikoin hyvinkin negatiivista. Kehityksessä on paikoin tiettyjä vyöhykemäisyyden piirteitä: erityisesti Tampereelta Helsingin suuntaan, mutta myös Tampereelta Huittisten ja Porin suuntaan sekä Turusta Auran suuntaan myötäilee positiivisempi aluekehitys runkoväyliä. Myös runkoväylien ja valtatien 2 risteysalueilla erottuu paikallinen ympäristöään positiivisempi aluekehitys.



Kuva 23. Väestökehitys vuosina 1990–2018 jakautuu kasvaneisiin Turun ja Tampereen kaupunkiseutuihin ja huonommin menestyneeseen välialueeseen (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021)

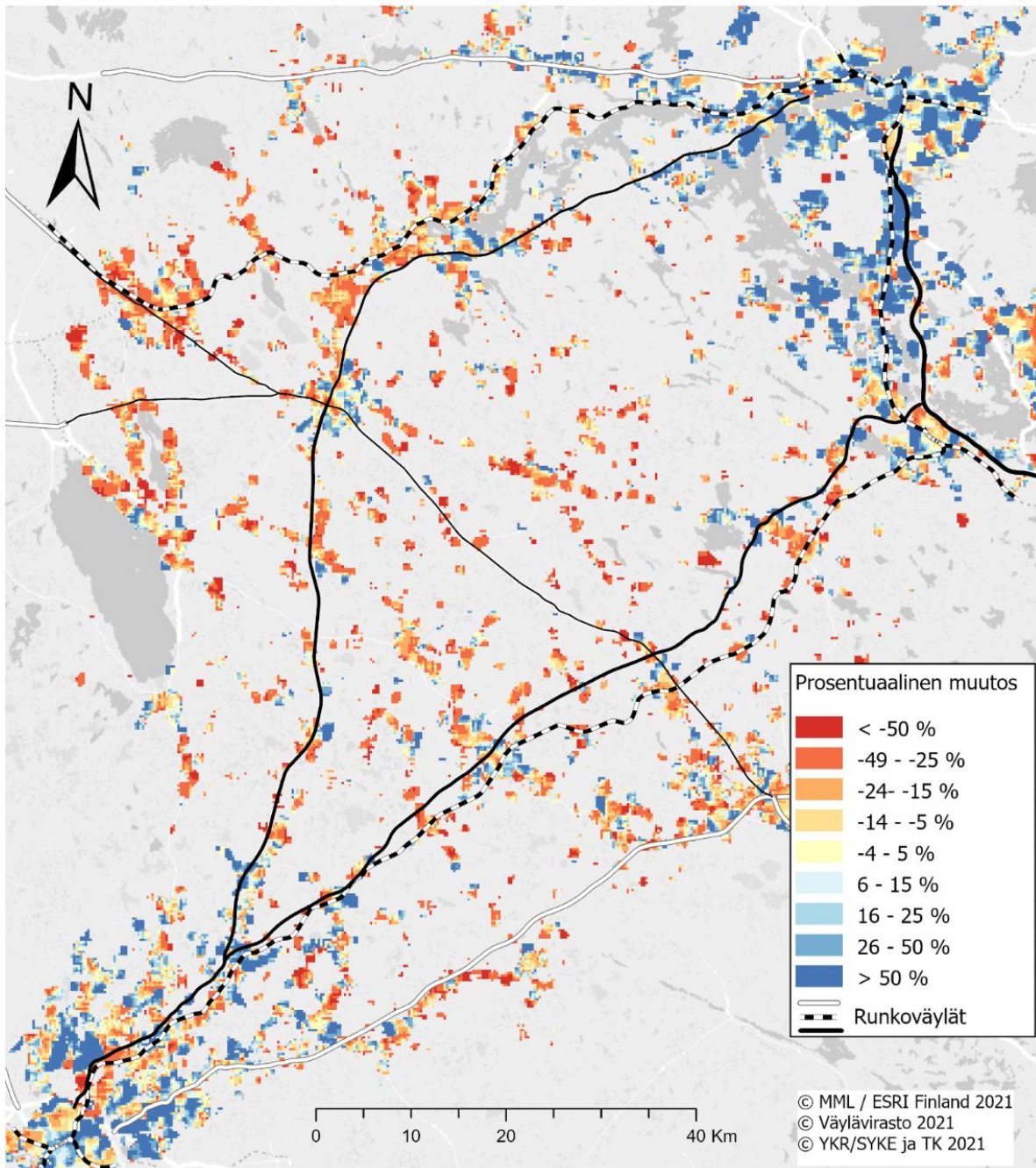


Kuva 24. Työpaikkojen osalta vuosien 1990–2018 muutos jakautuu vielä jyrkemmin kahtia: suuri osa ruuduista on joko voimakkaassa nousussa tai voimakkaassa laskussa (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

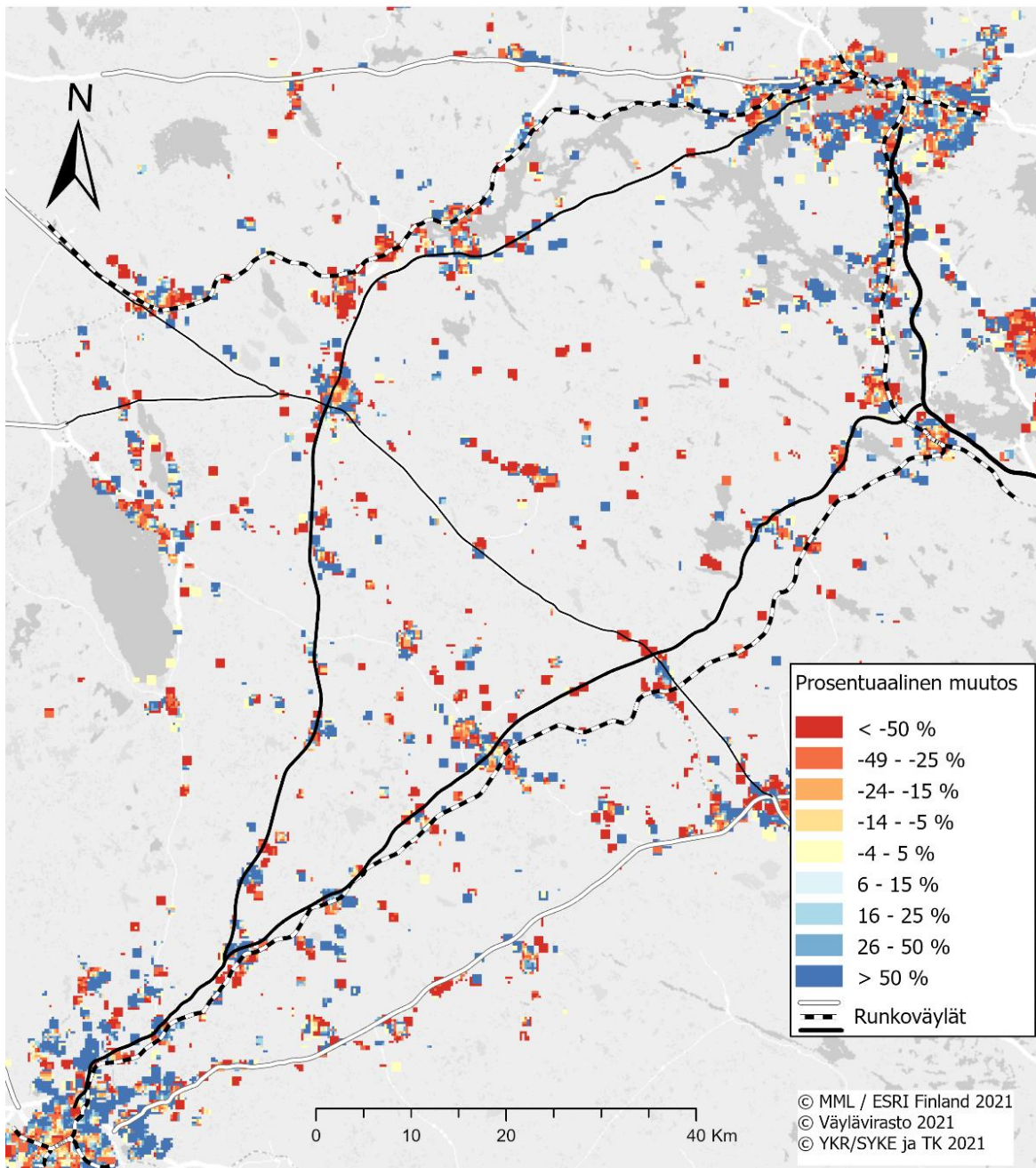
Väestö- ja työpaikkakehitystä kuvaavissa kartoissa on käytetty samaa asteikkoa, mikä osoittaa hyvin työpaikkakehityksessä tapahtuneet väestökehitystä voimakkaammat muutokset sekä laskun että kasvun alueilla. Näistä voimakkaan kasvun ruudut sijoittuvat tyypillisesti liikenteen runkoväylien läheisyyteen ja Turun ja Tampereen kaupunkiseuduille, voimakas lasku taas tapahtuu tyypillisesti kaukana runkoväylistä ja asutuskeskuksista.

Samansuuntainen kehitystrendi ilmenee myös YKR-ruuduille toteutetun focal-analyysin tuloksista (kuvat 25 ja 26). Tällä hieman yksityiskohtaisemmalla menetelmällä tarkasteltuna kasvavat alueet ovat edelleen Tampereen ja Turun kaupunkiseudut sekä etenkin Tampere –Helsinki -moottoritietä myötäilevä vyöhyke. Välialueen taajamista ja haja-asutusalueista syntyvä kuva on pääosin

negatiivinen: laskua on tapahtunut lähes kaikkialla. Kuvissa 23 ja 24 havaittu työpaikkamuutosten jyrkkyys verrattuna väestömuutoksiin toistuu myös tässä tarkastelussa.



Kuva 25. Focal-analyysi osoittaa väestömuutoksissa 1990–2018 vastaavan trendin kuin 5 x 5 km ruututarkastelu, mutta osoittaa selkeämmin myös paikallisemmat kasvun ja laskun alueet (Lähde: YKR/SYKE ja TK 2021).



Kuva 26. Myös focal-analyysillä työpaikkamuutokset 1990–2018 ilmenevät molempiin suuntiin jyrkempinä kuin väestömuutokset (Lähde: YKR/SYKE ja TK 2021).

Kokonaiskuvaksi tutkimusalueen kehityksestä muodostuu Turun ja Tampereen kaupunkiseutujen voimakas kasvu, mutta muun tutkimusalueen joko taantuminen tai suunnilleen nollan tuntumassa olevat muutokset. Paikallisina positiivisen tai ainakin vähemmän negatiivisen kehityksen alueina erottuvat taajama-alueet yleensäkin, mutta etenkin kohtalaisen suuret, Auran, Lauttakylän ja Loimaan kaltaiset risteysalueet ja seutu- ja paikalliskeskukset. Maaseudulla väestö- ja työpaikkakato on erityisen jyrkkää; etenkin työpaikoista on paikoin hävinnyt jopa puolet. Kehityksessä on runkoväyliä myötäilevän vyöhykemäisyyden piirteitä.

5.1.1. Aluekehitys kunta- ja taajamatasolla

Turku–Tampere-etäisyyden mukaan järjestetystä taulukosta 6 käy ilmi aluekehityksen kaksijakoisuus: Tampereen ja Turun lähellä sijaitsevat taajamat erottuvat tyypillisesti parhaiten menestyneinä, välialueen taas huonoiten. Edukseen erottuvat etenkin Tampereen läheltä Vesilahden kolme taajamaa sekä Turun läheltä Liedon asema sekä Aura. Myös Pöytyän Kyrön ja Riihikosken kehitys vaikuttaa muuten positiiviselta, mutta huonohko väestöllinen huoltosuhde erottuu muista. Yhteysvälin puolivälin seudulla kehitys on negatiivisinta: etenkin kaukana valtavyylistä sijaitsevat Alastaro ja Punkalaidun sekä näiden lisäksi Mellilä, Vampula, Nuutajärvi, Urjala, Äetsä ja Kiikka erottuvat etenkin väestö- ja työpaikkakehityksellä mitattuna. Näiden lisäksi ovat vielä Viiala, Sotkia, Stormi ja Humppila menettäneet huomattavan suuren osan työpaikoistaan.

Suuret taajamat erottuvat kaukanakin pääkeskuksista hieman edukseen: jo osiossa 3.3 alueellisiksi alakeskuksiksi todetut Loimaa, Huittisten Lauttakylä sekä Sastamalan Vammala ovat säilyttäneet lähes koko vuoden 1990 väestönsä ja Huittisia lukuun ottamatta myös työpaikkansa. Tosin väestöllinen huoltosuhde näissäkin taajamissa on huono, mutta ei kuitenkaan pienempien taajamien tasolla.

Taulukko 6. Visualisoimalla taajamien väestökehitys kolmella eri värillä havaitaan, että toteutunut aluekehitys heikkenee, kun etäisyys Turkuun tai Tampereelle kasvaa (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Taajama (kunta)	Väestö 1990	Väestö 2018	Väestömuutos	Työpaikat 1990	Työpaikat 2015	Työpaikkamuutos
TURKU						
Lieto as	1058	1191	13 %	125	225	80 %
Aura	1783	2737	54 %	526	805	53 %
Kyrö (Pöytyä)	1552	1779	15 %	461	618	34 %
Riihikoski (Pöytyä)	1337	1553	16 %	594	819	38 %
Oripää	649	713	10 %	256	258	1 %
Mellilä (Loimaa)	617	478	-23 %	143	109	-24 %
Loimaa kt	9193	8803	-4 %	4334	4341	0 %
Virttaa (Loimaa)	259	242	-7 %	27	29	7 %
Vampula (Huittinen)	542	466	-14 %	176	158	-10 %
Alastaro (Loimaa)	1371	1142	-17 %	457	478	5 %
Humppila	1521	1360	-11 %	621	397	-36 %
Lauttakylä (Huittinen)	6745	6623	-2 %	3298	2977	-10 %
Punkalaidun	1442	1191	-17 %	686	497	-28 %
Nuutajärvi (Urjala)	389	162	-58 %	201	21	-90 %
Urjala	2629	2306	-12 %	1075	977	-9 %
Äetsä (Sastamala)	2849	2153	-24 %	1204	452	-62 %
Kiikka (Sastamala)	1330	1160	-13 %	514	245	-52 %
Vammala (Sastamala)	10365	10202	-2 %	4826	4701	-3 %
Stormi (Sastamala)	250	230	-8 %	149	54	-64 %
Kylmäkoski (Akaa)	658	645	-2 %	272	211	-22 %
Sotkia (Akaa)	216	213	-1 %	19	27	42 %
Viiala (Akaa)	4877	5160	6 %	1360	762	-44 %
Toijala (Akaa)	7923	8381	6 %	3256	2763	-15 %
Koskenkylä (Vesilahti)	187	311	66 %	14	38	171 %
Narva (Vesilahti)	273	470	72 %	34	83	144 %
Vesilahti	709	1635	131 %	112	393	251 %
Tottijärvi (Nokia)	209	203	-3 %	19	44	132 %
TAMPERE						

Myös taajamien tarkastelu ikärakenteen pohjalta (taulukko 7) osoittaa, että kaukana Turusta ja Tampereelta sijaitsevilla kunnissa yli 64-vuotiaita on huomattavan suuri osa väestöstä, huippuna Punkalaitumen 41 %. Työikäisten ja alle 18-vuotiaiden osuus sen sijaan kasvaa, mitä lähempänä pääkeskuksia taajama sijaitsee, positiivisimpina Lieto as, Aura, Vesilahden taajamat ja Tottijärvi ja ehkä totutusta keskus- tai taajaman koosta riippuvaisesta kaavasta poiketen myös Sastamalan Stormi.

Taulukko 7. Myös ikärakenne ja huoltosuhde heikenevät kaukana Turusta ja Tampereelta ja ovat positiivisimmat lähellä näitä keskuksia (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Taajama (kunta)	< 15 v	15-64 v	> 65 v	Väestöllinen huoltosuhde	> 65 v %
TURKU					
Lieto as	257	724	210	64,5	18 %
Aura	556	1682	499	62,7	18 %
Kyrö (Pöytyä)	348	1006	425	76,8	24 %
Riihikoski (Pöytyä)	281	901	371	72,4	24 %
Oripää	118	370	225	92,7	32 %
Mellilä (Loimaa)	64	280	134	70,7	28 %
Loimaa kt	1130	4946	2727	78,0	31 %
Virttaa (Loimaa)	39	142	61	70,4	25 %
Vampula (Huittinen)	55	248	163	87,9	35 %
Alastaro (Loimaa)	144	589	409	93,9	36 %
Humppila	193	768	399	77,1	29 %
Lauttakylä (Huittinen)	962	3666	1995	80,7	30 %
Punkalaidun	132	570	489	108,9	41 %
Nuutajärvi (Urjala)	17	95	50	70,5	31 %
Urjala	298	1202	806	91,8	35 %
Äetsä (Sastamala)	277	1231	645	74,9	30 %
Kiikka (Sastamala)	183	644	333	80,1	29 %
Vammala (Sastamala)	1440	5578	3184	82,9	31 %
Stormi (Sastamala)	30	165	35	39,4	15 %
Kylmäkoski (Akaa)	96	384	165	68,0	26 %
Sotkia (Akaa)	28	121	64	76,0	30 %
Viiala (Akaa)	1012	3047	1101	69,3	21 %
Toijala (Akaa)	1471	4935	1975	69,8	24 %
Koskenkylä (Vesilahti)	64	196	51	58,7	16 %
Narva (Vesilahti)	108	254	108	85,0	23 %
Vesilahti	400	1005	230	62,7	14 %
Tottijärvi (Nokia)	48	116	39	75,0	19 %
TAMPERE					

Varsinaisen yhteysvälin ydinalueen taajamia voidaan verrata myös valtatie 9 eteläpuolella sijaitseviin, lähinnä valtatie 10 varressa sijaitseviin taajamiin Turun ja Forssan välillä. Täällä havaitaan sama etäisyyden myötä negatiivisemmaksi muuttuva aluekehitys, tosin ei yhtä johdonmukaisena (taulukko 8). Yliskulman, Tarvasjoen ja Marttilan taajamat ovat ainoat tällä välillä väestöltään kasvaneet, mutta vastaavasti kaikissa näissä työpaikkojen määrä on vähentynyt. Työpaikkamäärän kasvua sen sijaan esiintyy Koski Tl:n ja Ypäjän taajamissa, missä väestö vastaavasti on hieman vähentynyt. Forssa ja Vaulampi sen sijaan ovat menettäneet sekä väestöä että

erittäin paljon työpaikkoja, mutta huoltosuhte näissä on ainakin suhteellisen hyvä. Lukuun ottamatta Vaulammia on väestö myös yleisesti ottaen hieman nuorempaa Yliskulmalla ja Tarvasjoella, suhteellisen lähellä Turku. Merkillepantavaa verrattuna Turku –Tampere -yhteysväillä kiinteämmin sijaitseviin taajamiin on, että suurehko alueellinen keskus Forssa ei huoltosuhdetta lukuun ottamatta vertailussa pärjää Lauttakylälle, Loimaalle ja Vammalalle. Tällainen puoliväliin sijoittuva seutukeskus, vieläpä valtateiden 9 ja 12 verrokkeja reilusti suurempi, ei tällä suunnalla toimi samanlaisena edes vähän paremman aluekehityksen alueena.

Taulukko 8. Valtatien 10 varrella muutoksen trendi on sama kuin tutkimuksen ydinalueella (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021)

Taajama (kunta)	Väestömuutos	Työpaikkamuutos	Väestöllinen huoltosuhte	> 65 v %
TURKU				
Yliskulma (Lieto)	11 %	-53 %	60,8	15 %
Tarvasjoki (Lieto)	25 %	-16 %	70,7	26 %
Marttila	9 %	-7 %	82,9	30 %
Koski TI	-6 %	22 %	105,0	39 %
Ypäjä	-6 %	10 %	88,2	34 %
Vaulammi (Jokioinen)	-8 %	-44 %	66,7	24 %
Forssa kt	-12 %	-22 %	74,8	30 %

Valtatien 12 ja kantatien 41 pohjoispuolella sen sijaan erottuu seuraava trendi: Säskylän ja Kokemäen seudun taajamien väestönkehitys ja ikärakenne erottuu erityisen negatiivisena, kun Sastamalassa ja Nokialla lukemat ovat joko positiivisia ja tai maltillisesti miinuksella myös kauempana valtatiestä 12 (taulukko 9). Näistä taajamista Kiikoinen, Suodenniemi, Mouhijärvi ja Häijää sijaitsevat suhteellisen lähellä valtatiä 11, mikä vaikuttaisi siis tällä otannalla elinvoimaisemmalta seudulta kuin taulukossa 8 käsitelty valtatie 10 ympäristö. Huoltosuhte ja ikärakennekin näissä Tamperetta suhteellisen lähellä sijaitsevilla taajamissa on verraten positiivinen. Säskylän seudullakin tosin positiivisena erottuu työpaikkakehitys Iso-Vimmassa, Kankaanpäässä ja Köyliössä, mutta muuten alueen kehitys ei erotu edukseen, Iso-Vimman väestökadon jäädessä toiseksi ainoastaan Nuutajärvelle ja Yläneen huoltosuhteen ollessa samaa tasoa kuin Punkalaitumen.

Taulukko 9. Säskylän ja Kokemäen taajamissa erottuu jyrkkä väestökato ja lisääntyneet työpaikat, Sastamalassa sen sijaan suhteellisen hyvä aluekehitys (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Taajama (kunta)	Väestömuutos	Työpaikkamuutos	Väestöllinen huoltosuhte	> 65 v %
Yläne (Pöytyä)	-3 %	-25 %	108,4	37 %
Säskylä	-9 %	-5 %	81,0	32 %
Kankaanpää (Säskylä)	-21 %	10 %	76,5	31 %
Iso-Vimma (Säskylä)	-57 %	21 %	69,3	27 %
Köyliö (Säskylä)	-10 %	23 %	84,6	30 %
Kokemäki	-12 %	-15 %	80,0	32 %
Kiikoinen (Sastamala)	7 %	-45 %	80,1	26 %
Suodenniemi (Sastamala)	-4 %	-20 %	102,5	35 %
Mouhijärvi (Sastamala)	5 %	6 %	72,3	24 %
Karkku (Sastamala)	-1 %	53 %	61,5	19 %
Häijää (Sastamala)	32 %	229 %	72,4	23 %
Siuro (Nokia)	8 %	17 %	58,9	18 %
TAMPERE				

Taajamakohtaisille YKR-luvuille saa vertailupohjaa Tilastokeskuksen kuntakohtaisista luvuista (taulukot 10 ja 11). Näistäkin käy selkeästi ilmi, miten sekä väestön että työpaikkojen toteutunut kasvu rajoittuu selvästi Turun ja Tampereen kaupunkiseuduille: näiden kahden seutukunnan kaikkien kuntien väkiluku on noussut yli 15 %, kun taas niiden ulkopuolelta ainoastaan Auran ja Akaan kuntien väkiluku on noussut edes niukasti. Tulevaisuudessa kasvu näyttää jäävän vielä kapeammaksi: Tilastokeskuksen vuoden 2040 väestöennustetta tarkastellessa kasvaviksi kunniksi jäävät enää Lempäälä, Lieto, Pirkkala, Tampere ja Turku.

Taulukko 10. Tampereen ja Turun kaupunkiseudut erottuvat edukseen sekä toteutuneessa että ennakoitussa väestömuutoksessa (Lähde: Väestöennuste 2019: Väestö iän... 2019, Tunnuslukuja väestöstä... 2021).

Kunta	Väestö 1990	Väestö 2020	Väestö 2040 (ennuste)	Väestömuutos 1990-2020	Väestömuutos 2020-2040
Akaa	16048	16391	14545	2 %	-11 %
Aura	2 960	3 959	3842	34 %	-3 %
Forssa	19660	16800	14548	-15 %	-13 %
Huittinen	11429	9937	8484	-13 %	-15 %
Humppila	2707	2174	1637	-20 %	-25 %
Jokioinen	5573	5061	4058	-9 %	-20 %
Kokemäki	9483	7013	5744	-26 %	-18 %
Koski Tl	2803	2292	2031	-18 %	-11 %
Lempäälä	14564	23828	25172	64 %	6 %
Lieto	14094	20146	20741	43 %	3 %
Loimaa	18457	15770	13685	-15 %	-13 %
Marttila	2282	1999	1894	-12 %	-5 %
Nokia	26063	34476	34305	32 %	0 %
Oripää	1414	1334	1178	-6 %	-12 %
Pirkkala	11409	19803	20258	74 %	2 %
Punkalaidun	4138	2785	2256	-33 %	-19 %
Pöytyä	8465	8229	7304	-3 %	-11 %
Rusko	4542	6354	6624	40 %	4 %
Sastamala	27085	24052	21197	-11 %	-12 %
Säkylä	8596	6646	5326	-23 %	-20 %
Tampere	172560	241009	272611	40 %	13 %
Turku	159180	194391	213317	22 %	10 %
Urdala	6129	4644	4018	-24 %	-13 %
Valkeakoski	21724	20765	19933	-4 %	-4 %
Vesilahti	3097	4367	4172	41 %	-4 %
Ypäjä	2801	2314	2066	-17 %	-11 %
SUMMA	577263	696539	730946		

Taulukko 11. Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla myös keski-ikä ja huoltosuhde ovat muuta tutkimusaluetta parempia (Lähde: Väestöennuste: väestöllinen huoltosuhde... 2019, Tunnuslukuja väestöstä... 2021).

Kunta	Väestön keski-ikä	Huoltosuhde 2020	Huoltosuhde 2040 (ennuste)	Huoltosuhteen muutos
Akaa	44,6	68,6	76,5	7,9
Aura	42	66,2	73,4	7,2
Forssa	48,6	77,1	93,4	16,3
Huittinen	47,4	77,6	91,9	14,3
Humppila	47,9	78,2	99,4	21,2
Jokioinen	46,8	71,9	94,2	22,3
Kokemäki	49	77,5	90,6	13,1
Koski Tl	49,8	89,6	92,3	2,7
Lempäälä	39,1	64,5	67,7	3,2
Lieto	41,7	64,4	72,8	8,4
Loimaa	48,2	79,5	93	13,5
Marttila	46,5	77,5	75,5	-2
Nokia	42,2	64,5	70,2	5,7
Oripää	45,6	78,8	88,5	9,7
Pirkkala	40,5	61,8	68	6,2
Punkalaidun	51,5	94,6	105,1	10,5
Pöytyä	44,7	75,7	82,3	6,6
Rusko	41,6	65,9	73,1	7,2
Sastamala	47,9	80,1	93,3	13,2
Säkylä	49,3	80,9	103,2	22,3
Tampere	41	48,2	50,2	2
Turku	42	50,3	51,3	1
Urdala	50	85,2	97,5	12,3
Valkeakoski	45,9	76,2	77	0,8
Vesilahti	42,1	62,1	79,6	17,5
Ypäjä	48,2	71,2	88,8	17,6

Väestöllinen huoltosuhde sekä sen ennuste vuodelle 2040 tukevat jälleen Tampereen ja Turun kaupunkiseutujen muita parempaa asemaa: useassa kaukana näistä keskuksista sijaitsevissa kunnissa lukemien ennustetaan nousevan yli 90:n ja keskusten ympäriskunnissakin jokaisessa yli 70:n, kun Tampereella ja Turussa itsessään se säilyy noin 50:ssä. Myös keski-ikä on korkein yhteysvälin puolivälin kunnissa; Punkalaitumella ja Urjalassa jo nykyään yli 50:n ja monessa muussa kunnassa 50:n tuntumassa.

Kasvua on tapahtunut ainoastaan yllä mainituissa väestönkasvukunnissa, näistä pois lukien Akaa ja Vesilahti. Humppila, Punkalaidun, Urdala ja Ypäjä erottuvat erityisen jyrkällä, yli 40 %:n laskullaan. Tietyillä mittareilla erottuu muutama yhteysvälin puolivälinkin kunta kuitenkin edukseen: työttömyysaste on suhteellisen matala, alle 8 %, Turun ja Tampereen ympäriskuntien ohella Huittisilla, Punkalaitumella, Pöytyällä, Sastamalassa ja Ypäjällä (taulukko 12). Lisäksi Forssa, Huittinen, Loimaa ja Sastamala erottuvat suhteellisen hyvällä työpaikkaomavaraisuudellaan.

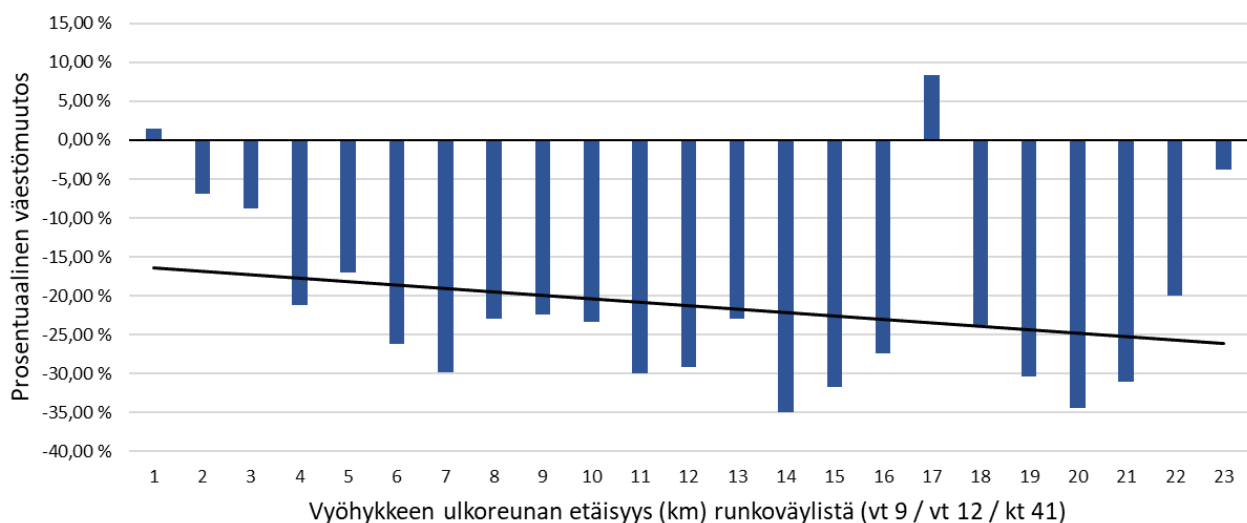
Taulukko 12. Työpaikkamäärien muutos kuntatasolla osoittaa jyrkän trendin: yhdenkään kunnan muutos ei ole alle 10 % suuntaansa (Lähde: Alueella työssäkäyvät... 2020, kuntien avainluvut 2021).

Kunta	Työpaikat 1990	Työpaikat 2018	Työpaikka-muutos	Työpaikkaoma-varaisuus 2018	Työttömyys-aste 2018
Akaa	6035	4820	-20 %	46 %	8,5
Aura	1059	1223	15 %	30 %	6,4
Forssa	11043	8233	-25 %	73 %	11,2
Huittinen	5154	4191	-19 %	66 %	7,3
Humppila	1221	627	-49 %	44 %	10,3
Jokioinen	2240	1609	-28 %	38 %	8,9
Kokemäki	3682	2329	-37 %	53 %	11,3
Koski Tl	1111	932	-16 %	57 %	6,7
Lempäälä	4499	7391	64 %	31 %	6,3
Lieto	4355	6532	50 %	28 %	4,8
Loimaa	7979	6411	-20 %	75 %	9
Marttila	840	525	-38 %	38 %	7,8
Nokia	10432	11864	14 %	42 %	7,8
Oripää	610	455	-25 %	47 %	6,7
Pirkkala	3897	7840	101 %	26 %	6,2
Punkalaidun	1569	878	-44 %	60 %	7
Pöytyä	3153	2512	-20 %	47 %	7,9
Rusko	1332	1951	46 %	23 %	4,7
Sastamala	11126	8317	-25 %	66 %	7,6
Säkylä	3881	3162	-19 %	59 %	6
Tampere	96970	127750	32 %	79 %	11,1
Turku	92917	103533	11 %	76 %	11,9
Urkala	2452	1428	-42 %	56 %	11,1
Valkeakoski	9782	6824	-30 %	59 %	9,3
Vesilahti	923	831	-10 %	27 %	6,4
Ypäjä	1022	614	-40 %	41 %	7,2
SUMMA	289284	322782			

Sekä taajama- että kuntakohtaisten tilastojen pohjalta Turku, Tampere ja näiden ympäryskunnat erottuvat positiivisemmalla väestö- ja työpaikkakehityksellään, paremmalla huoltosuhteellaan ja nuoremmalla väestörakenteellaan. Kauempana sijaitsevilla kunnissa sen sijaan väestö- ja työpaikkakehitys on ollut huonompaa, huoltosuhde ja ikärakenne ovat heikommalla ja tulevaisuuden kehityksestä ennakoitua heikompaa. Erityisen jyrkästi tämä näkyy pienissä taajamissa: välialueen suurehko keskuksena kuten Lauttakylä, Loimaa ja Vammala vaikuttavat menestyvän hieman paikallisia pikkukeskuksia paremmin. Sen sijaan näitä keskuksia suurempi, valtatie 10 varrella sijaitseva Forssa erottuu verrokkikeskuksiaan negatiivisemmilla luvuilla. Ydinkaupunkiseutujen ulkopuolella erottuvat edukseen kaksi kuntaa ja näiden taajamat: Aura Turun lähellä ja Vesilahti Tampereen lähellä. Vesilahdenkin kuuluessa Tampereen seutukuntaan jää Aura ainoaksi muihin seutukuntiin (Loimaa) kuuluvaksi ja silti selkeästi kasvavaksi kunnaksi ja taajamaksi.

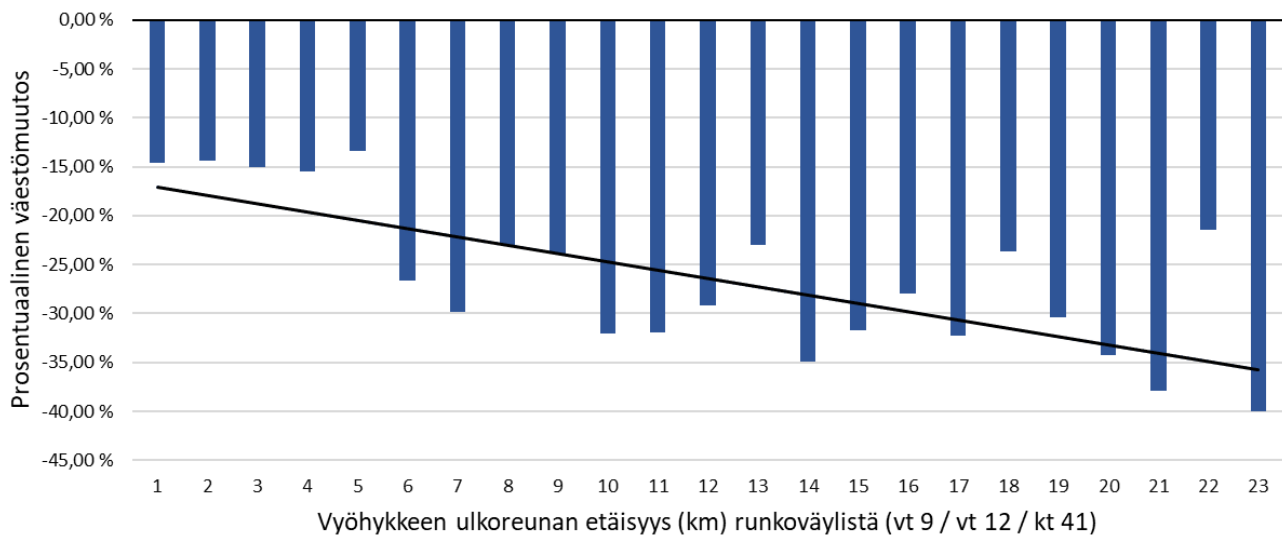
5.1.2. Aluekehityksen vyöhykemäisyys

Tarkastelemalla etäisyysvyöhykkeiden väestömuutoksista koostettua diagrammia (kuva 27) havaitaan, että väestömäärä on tutkimuksen aikavälillä 1990–2018 laskenut kaikilla paitsi kahdella etäisyysvyöhykkeellä. Etäisyyden kasvaessa laskeva trendi erottuu varsin selvästi: mitä kauempana vyöhyke sijaitsee jommastakummasta valtavyölystä, sitä negatiivisempaa suhteellinen väestökehitys on ollut. Taajamien vaikutus näkyy tässä aineistossa selvästi: valtavyölyiden varsilla sijaitsevat keskeisimmät taajamat pitävät ydinvyöhykkeiden muutoksen suhteellisen pienenä, kun taas yli kolmen kilometrin etäisyydellä, missä taajamat vaihtuvat maaseuduksi, on pudotus jo paljon jyrkempi. Kolme kilometriä vaikuttaisikin tämän aineiston perusteella eräänlaiselta rajalta, minkä sisällä väestökato jää alle kymmenen prosentin, kun se muualla ylittää sen. Kehitys onkin systemaattisen negatiivista kaikilla kaukaisemmilla vyöhykkeillä lukuun ottamatta noin 16 kilometrin päässä valtatiestä 12 sijaitsevaa Vesilahden Narvan taajamaa sekä viimeisellä vyöhykkeellä 22 kilometrin päässä sijaitsevaa Punkalaitumen keskustaa.



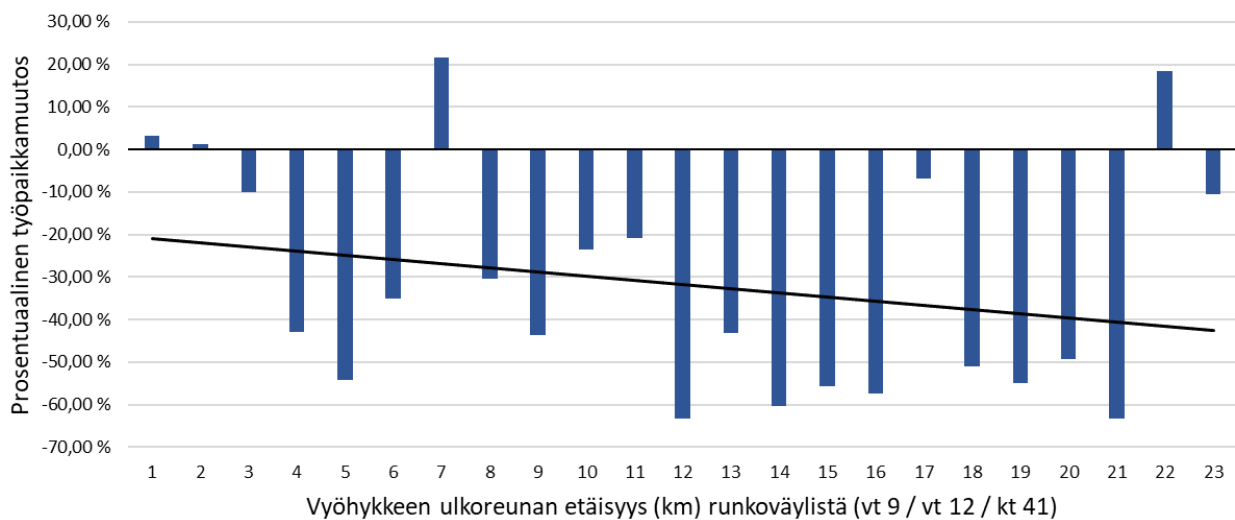
Kuva 27. Väestökato voimistuu, kun etäisyys runkoväyliin kasvaa. Poikkeuksia ovat Narvan ja Punkalaitumen taajamat (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Vaikutelma maaseudun negatiivisesta kehityksestä korostuu entistä jyrkemmin, kun rajataan tarkastelu väestömuutoksiin taajama-alueiden ulkopuolelle (kuva 28). Vaikka osiossa 2 eritellyn mukaisesti haja-asutusalueet ja maaseutu eivät tyypillisesti ole kehityskäytävien tai -vyöhykkeiden keskiössä, antaa tämä vertailu kuvaa taajamien todellisesta merkityksestä. Näin tarkasteltuna väestön määrä ei ole nouseva enää millään etäisyysvälillä, vaan jokaisella vyöhykkeellä on tapahtunut laskua. Väestökato korostuu etenkin yli viiden kilometrin etäisyydellä valtateistä: ennen tätä etäisyyttä väestökato on 10–15 %:n välillä, mutta kaikilla kaukaisemmilla vyöhykkeillä lukema on alle -20 %, pahimmillaan lähellä 40:tä. Myös lineaarinen suuntaviiva osoittaa etäisyyden myötä tapahtuvan laskun olevan tästä perspektiivistä jyrkempää kuin taajamat huomioiden. Tarkastelu antaa vaikutelman, että aluerakenne on polarisoitunut jyrkästi laskusuuntaiseen maaseutuun ja vähemmän laskusuuntaisiin taajamiin.

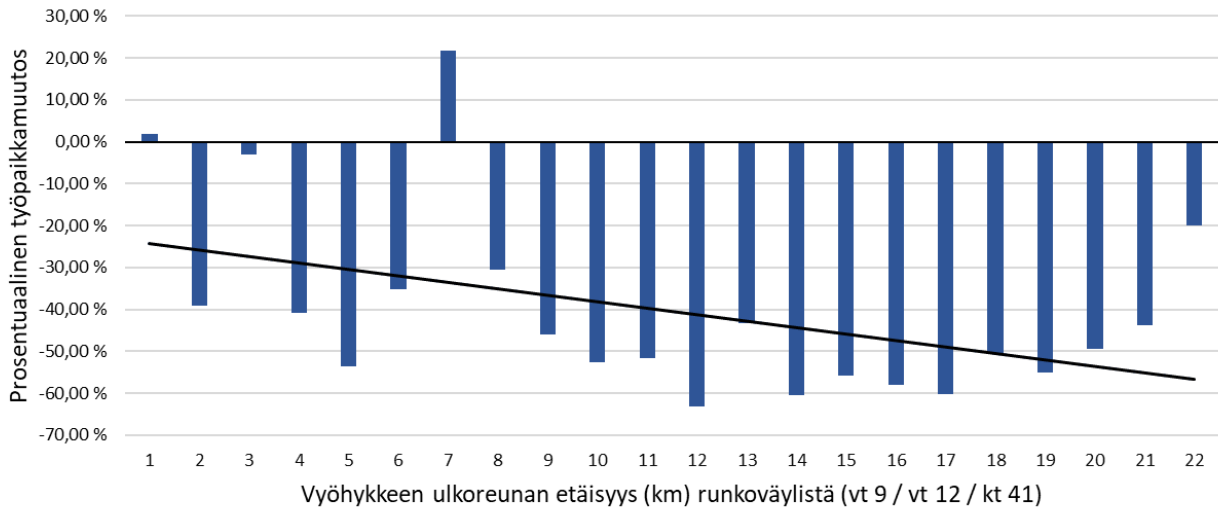


Kuva 28. Haja-asutusalueiden tarkastelussa on väestökato kaukana valtavyylistä jopa kolmasosa (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Sama laskeva trendi erottuu myös työpaikkojen osalta sekä koko väylien sisäpuolisen alueen osalta (kuva 29) että pelkillä haja-asutusalueilla (kuva 30) tarkasteltuna. Työpaikkojen osalta ei Narvan taajama erotu positiivisena piikkinä, sen sijaan havaitaan 6–7 kilometrin päässä sijaitseva Alastaron keskustaajama. Jo lineaarisen suuntaviivan lähtöpiste on viitisen prosenttiyksikköä negatiivisempi kuin väestötaulukossa, ja laskee 20 kilometrin matkalla 20 prosenttiyksikköä. Väestöaineistoon kytkeytyen osoittautuu kolmen kilometrin etäisyys tässäkin jonkinlaiseksi rajaksi: tätä kauempana on työpaikkamäärän pudotus tyypillisesti kymmeniä prosentteja, lähempien vyöhykkeiden jäädessä alle kymmeneen prosenttiin.



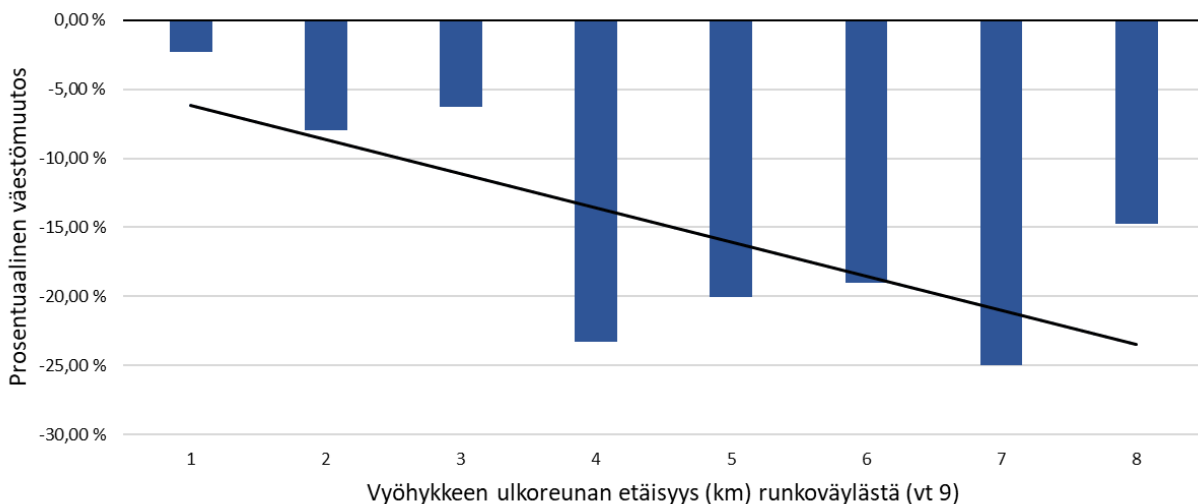
Kuva 29. Työpaikkojen määrän kehitys eri etäisyysvyöhykkeillä ei ole aivan yhtä säännöllisen laskevaa kuin väestön, mutta trendi on kuitenkin selvästi laskusuuntainen (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).



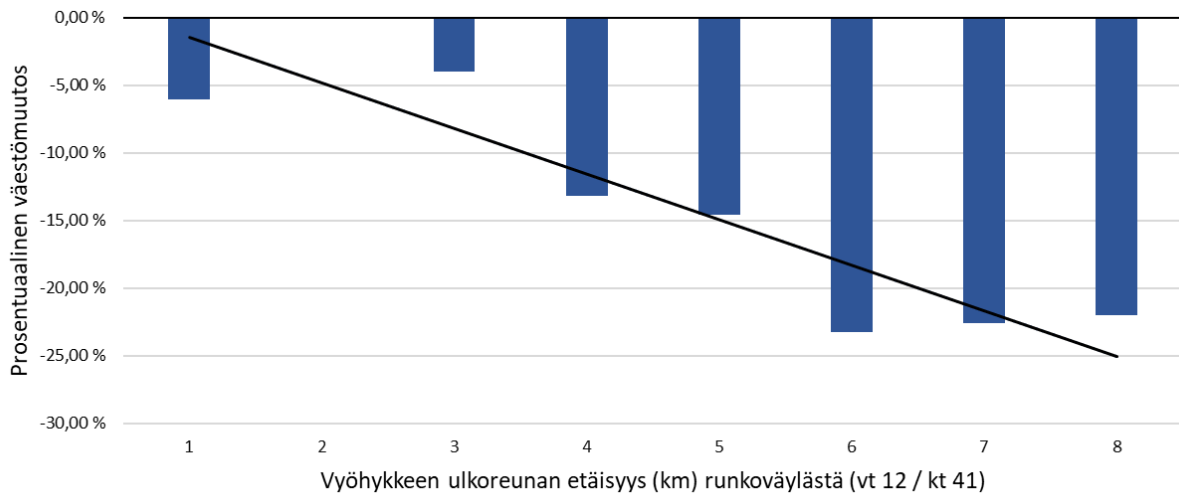
Kuva 30. Haja-asutusalueiden työpaikkakehitys on muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta laskenut erittäin jyrkästi: usealla vyöhykkeellä jopa puolet työpaikoista on kadonnut (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Ilman taajamia tarkasteltaessa tämä lasku on vielä selvästi jyrkempää: vaikka etäisin vyöhyke rajataan pienen otannan (alle 100 työpaikkaa) ja ehkä siten liioitellun jyrkän laskun (-80 %) takia pois, on keskimääräinen työpaikkakato silti hyvin jyrkkää, mitä kauempana valtaväylistä ollaan. Tässäkin tarkastelukulmassa toistuu taajamatarkastelussa havaittu vaikutelma: yli kolmen kilometrin etäisyydellä kehitys kääntyy huomattavan negatiiviseksi. Tosin myös välissä oleva 1–2 kilometrin etäisyysvyöhyke on myös yli 40 % miinuksella.

Tarkastelemalla vyöhykemäistä kehitystä valtatiekohtaisesti (kuvat 31 ja 32) havaitaan myös sekä valtatie 9 että valtatie 12 / kantatie 41 ympäröivä positiivisemmän aluekehityksen vyöhyke. Kolme kilometriä siis muodostuu selväksi rajaksi riippumatta siitä, tarkastellaanko vyöhykemäisyyttä valtaväylien sisäpuolisella alueella vai valtaväyliä ympäröivällä kahdeksan kilometrin syvyisellä vyöhykkeellä.

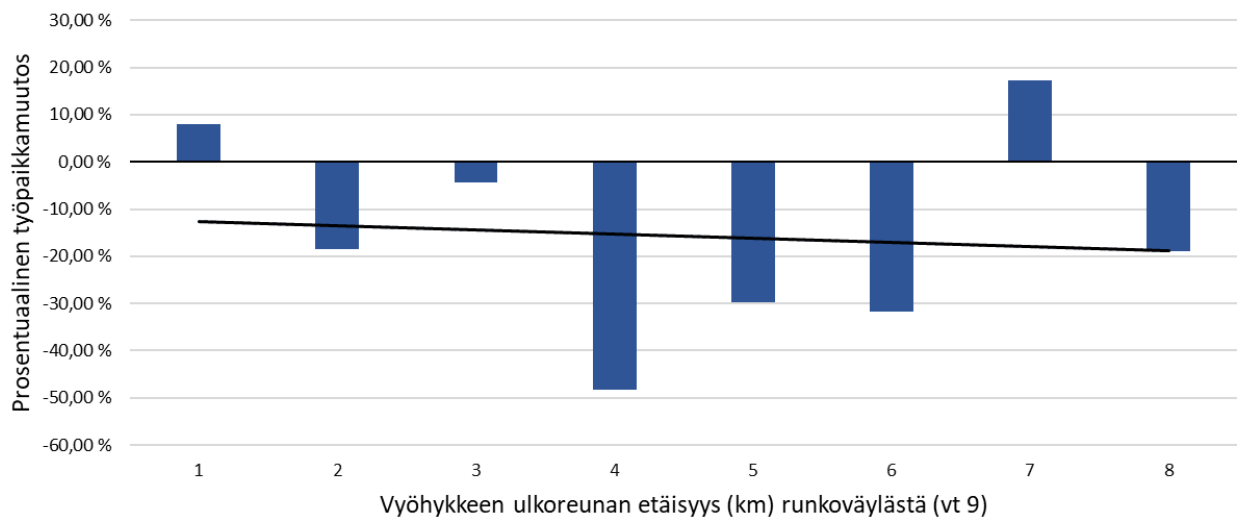


Kuva 31. Valtatien 9 varrella väestökehitys on positiivisinta alle kolmen kilometrin säteellä itse väylästä (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

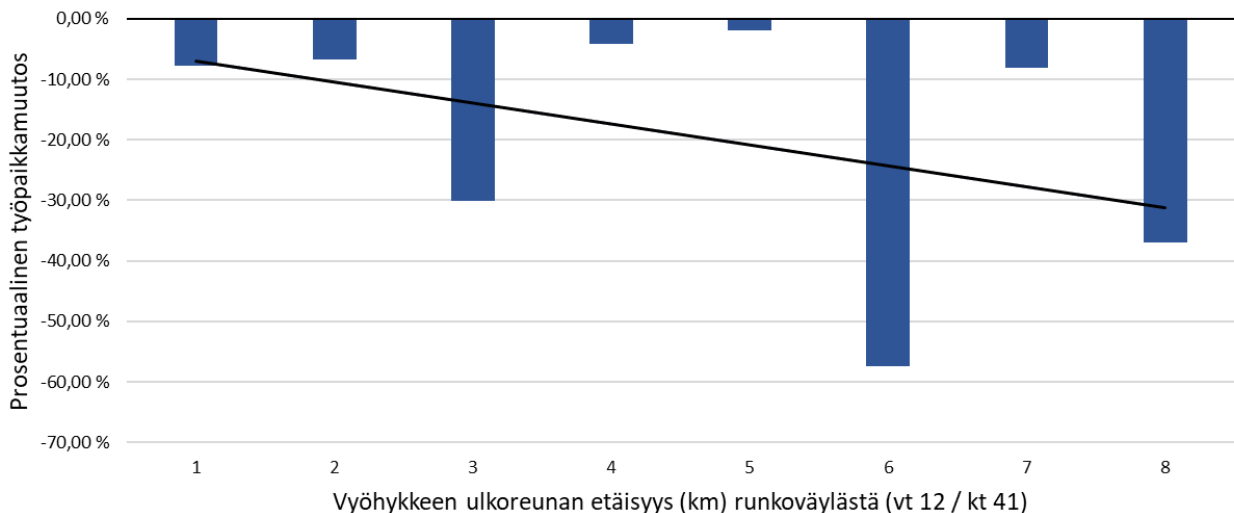


Kuva 32. Myös valtatie 12 ja kantatie 41 varrella väestökehitys on positiivisinta alle kolmen kilometrin säteellä itse väylästä (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Työpaikkamäärien muutosta tarkastelemalla (kuvat 33 ja 34) syntyy varsin toisenlainen kuva: etäisyys runkoväyliin ei vaikuta enää olevan kovin vahvassa yhteydessä työpaikkamäärien kehitykseen, etenkin valtatie 9 suunnalla. Tämän taustalla vaikuttanee valtatie 12 tapauksessa Tampere–Pori-rautatie, mutta valtatie 9 suunnalla vastaavaa selitystä ei löydy. Etäisyysvyöhykkeiden väliset erot ovat todella suuria: molempien valtaviylien ympärillä on noin puolet työpaikoistaan menettänyt vyöhyke, jota edeltävä läheisempi vyöhyke on nollakasvun tuntumassa.



Kuva 33. Valtatie 9 varrella työpaikkojen määrän kehitys ei muodosta erityisen selkeää trendiä, mutta paikoin pudotus on hyvin jyrkkä (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).



Kuva 34. Myös valtatie 12 ja kantatie 41 varrella työpaikkakehityksestä ei muodostu kovin yhdenmukaista trendiä, mutta lineaarinen suuntaviiva asettuu jyrkästi laskevaksi (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Lyhyempien tieosuuksien vyöhykeanalyysi osoittaa ennen kaikkea Tampereelle ja Turkuun päättyvien tieosuuksien huomattavan suuren kasvun: kaikilla näistä osuuksista on tapahtunut yli 20 %:n väestölisäys (taulukko 13). Selkeästi negatiivisinta kehitys taas on ollut Huittisten ja Humppilan välissä valtatiellä 2; tosin tällä tarkasteluvälillä ei ole myöskään ainoatakaan taajamaa. Muista tarkasteluväleistä vertailukelpoisia ovat harvaan asutut Aura–Huittinen- ja Humppila–Kylmäkoski-välit, joista ensin mainitun muutos on vain -4 %, jälkimmäisen taas -10 %. Huittinen–Tottijärvi- sekä Aura–Humppila-välit ovat väestökadoltaan samalla tasolla, mutta sekä vuonna 1990 että 2018 on ensin mainitulla yhteysvälillä noin 8000 asukasta enemmän. Alastaron ja Punkalaitumen ympäristöjen haja-asutusalueilla väestökato on myös runsasta.

Taulukko 13. Tampereelle ja Turkuun päättyvät tieosuudet erottuvat voimakkaalla kasvullaan, valtatie 2 varsi sekä Alastaron ja Punkalaitumen haja-asutusalueet voimakkaalla laskullaan (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Tieosuus	Väylä	Väestö 1990	Väestö 2018	Suhteellinen muutos
Tampere-Tottijärvi	Vt 12	19403	26525	37 %
Tottijärvi-Huittinen	Vt 12	23544	22165	-6 %
Huittinen-Aura	Kt 41	6368	6129	-4 %
Tampere-Toijala	Vt 3 / vt	30263	41522	37 %
Kylmäkoski-Humppila	Vt 9	5022	4516	-10 %
Humppila-Aura	Vt 9	15733	14739	-6 %
Aura-Turku	Vt 9	10717	13087	22 %
Kokemäki-Huittinen	Vt 2	6719	5265	-22 %
Huittinen-Humppila	Vt 2	1457	981	-33 %
Humppila-Forssa	Vt 2	22170	19734	-11 %
Alastaron kolmio		5342	4088	-23 %
Punkalaitumen neliö		10426	7988	-23 %

Poistamalla tieosuustarkastelusta taajama-alueet (taulukko 14) osoittautuu, että molempien valtavyöhykkeiden Tampereen puoleisilla osuuksilla (Huittinen–Tottijärvi ja Humppila–Kylmäkoski) on väestökato vähäisempää kuin Turun puoleisilla osuuksilla (Huittinen–Aura ja Humppila–Aura).

Kuitenkin näidenkin tieosuuksien ympäristössä väestö on säilynyt selkeästi paremmin kuin Alastaroa ja Punkalaidunta ympäröivällä haja-asutusalueella, missä väestö on vähentynyt yli neljäsosalla.

Taulukko 14. Haja-asutusalueilla tarkasteltuna tieosuuksien varsien väestökehitys on negatiivisempaa. Tampereen puoleiset tieosuudet ovat säilyttäneet väestön paremmin (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Tieosuus	Väylä	Väestö 1990	Väestö 2018	Suhteellinen muutos
Tottijärvi-Huittinen	Vt 12	2329	2161	-7 %
Huittinen-Aura	Kt 41	3062	2613	-15 %
Kylmäkoski-Humppila	Vt 9	1732	1564	-10 %
Humppila-Aura	Vt 9	2803	2267	-19 %
Kokemäki-Huittinen	Vt 2	1375	1024	-26 %
Huittinen-Humppila	Vt 2	1457	981	-33 %
Humppila-Forssa	Vt 2	1381	1229	-11 %
Alastaron kolmio		3971	2946	-26 %
Punkalaitumen neliö		8322	6165	-26 %

Tarkastellessa työpaikkamäärien kehitystä 1990–2015 samoilla tieosuuksilla erottuu hiukan väestökehityksestä eroavia trendejä (taulukko 15). Nyt selkeimpänä kasvun alueena erottuu Tampereen ympäristön sijaan Turusta Auraan ulottuva vyöhyke, jolla tosin sekä lähtötaso vuonna 1990 että lopulliset lukemat vuonna 2015 ovat huomattavasti Tampereen lukemia pienemmät. Varsinaiselta tutkimuksen ydinalueelta nousujohteisena erottuu yhteysväli Aurasta Huittisiin, kuuden prosentin laskussa on osuus Aurasta Humppilaan, ja kaikki muut osuudet ovat voimakkaammin miinuksella. Tampereen puoleisten osuuksien lukemat, molemmat -15 %:n tuntumassa, häviävät tässä vertailussa Varsinais-Suomelle selkeästi.

Taulukko 15. Työpaikkojen osalta eri tieosuuksien väliset erot ovat jyrkempiä kuin väestön osalta (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Tieosuus	Väylä	Työpaikat 1990	Työpaikat 2015	Suhteellinen muutos
Tampere-Tottijärvi	Vt 12	7172	7064	-2 %
Tottijärvi-Huittinen	Vt 12	10200	8655	-15 %
Huittinen-Aura	Kt 41	2006	2165	8 %
Tampere-Toijala	Vt 3 / vt	9309	11440	23 %
Kylmäkoski-Humppila	Vt 9	1758	1483	-16 %
Humppila-Aura	Vt 9	6300	5917	-6 %
Aura-Turku	Vt 9	1870	3162	69 %
Kokemäki-Huittinen	Vt 2	2432	2112	-13 %
Huittinen-Humppila	Vt 2	344	181	-47 %
Humppila-Forssa	Vt 2	11547	9135	-21 %
Alastaron kolmio		1521	1206	-21 %
Punkalaitumen neliö		2825	1550	-45 %

Jo aiemmissa osioissa havaittu työpaikkojen kasautuminen keskuksiin käy jälleen ilmi, kun tarkastelusta poistetaan taajamat (taulukko 16). Näin tarkasteltuna kasvusuuntaisiksi nousevat aiemmista tuloksista poiketen Humppila–Forssa sekä Huittinen–Tottijärvi. Näin tarkasteltuna tosin kaikkien yhteysvälien lukemat kaikkina vuosina jäävät alle tuhanteen, määrällistä eroa siis taajamat sisältävään tarkasteluun muodostuu paljon. Alastaron ja Punkalaitumen alueet erottuvat jälleen tieosuuksiin verrattuna hyvin negatiivisessa valossa: Punkalaitumen ympäristössä on menetetty lähes joka toinen työpaikka, Alastaron ympäristössä viidennes. Yksistään Alastaron keskustan poistaminen tästä tarkastelusta lisäsi työpaikkakatoa 11 prosenttiyksikköä.

Taulukko 16. Haja-asutusalueilla tarkasteltuna työpaikkojen absoluuttiset määrät ovat vähäisiä, mutta selkeitä eroja muodostuu (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

Tieosuus	Väylä	Työpaikat 1990	Työpaikat 2015	Suhteellinen muutos
Tottijärvi-Huittinen	Vt 12	409	471	15 %
Huittinen-Aura	Kt 41	739	612	-17 %
Kylmäkoski-Humppila	Vt 9	411	268	-35 %
Humppila-Aura	Vt 9	735	475	-35 %
Kokemäki-Huittinen	Vt 2	239	244	2 %
Huittinen-Humppila	Vt 2	344	181	-47 %
Humppila-Forssa	Vt 2	268	309	15 %
Alastaron kolmio		1064	728	-32 %
Punkalaitumen neliö		1904	949	-50 %

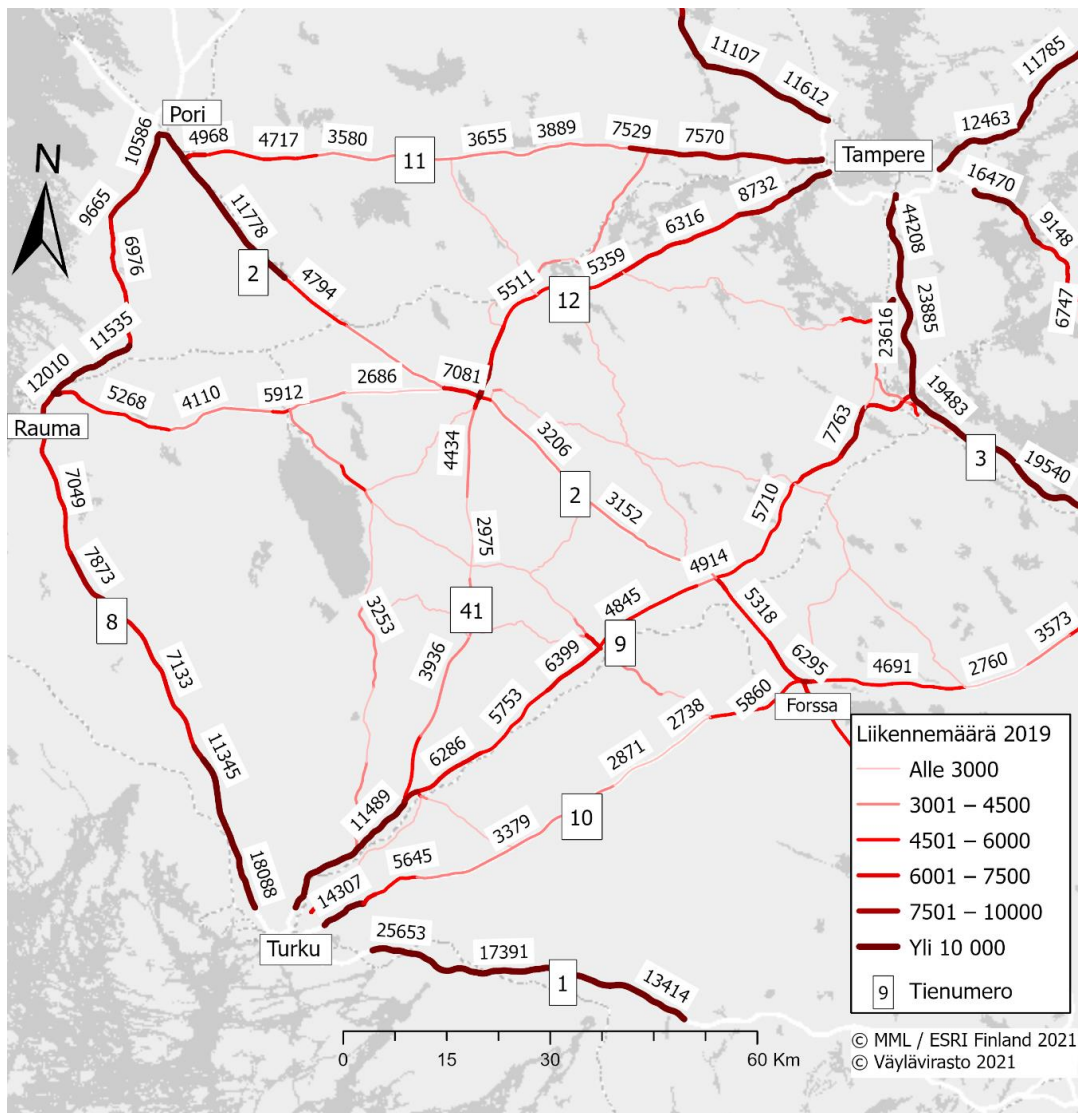
Auran ja Tottijärven sekä Auran ja Kylmäkosken välisille osuuksille koostetut kokonaislukemat ovat melko vertailukelpoiset (taulukko 17). Valtatien 12 / kantatien 41 tuntumassa on sekä vuonna 1990 että 2018 asunut noin 9 000 asukasta enemmän kuin valtatie 9 tarkastellulla osuudella. Lisäksi väestö on säilynyt tämän väylän ympärillä 1,82 prosenttiyksikköä valtatie 9 paremmin. Valtatie 9 tarkastelusta on rajattu pois valtatie 3 myötäilevän Tampere–Toijala-tieosuuden lukemat, jotka huomioimalla olisivat tämän yhteysvälin kokonaisasukas- ja työpaikkamäärät verrokkiaan suuremmat.

Taulukko 17. Koko tieosuuksina tarkasteltuna ovat valtatie 9 ja valtatie 12 / kantatien 41 erot maltillisia. Haja-asutusalueilla valtatie 9 erottuu negatiivisemmalla kehityksellään (Lähde: YKR / SYKE ja TK 2021).

KOKO TIEOSUUDET			TIEOSUUDET ILMAN TAAJAMIA		
Tieosuus	Tottijärvi-Aura	Kylmäkoski-Aura	Tieosuus	Tottijärvi-Aura	Kylmäkoski-Aura
Väylä	Vt 12 / kt 41	Vt 9	Väylä	Vt 12 / kt 41	Vt 9
Väestö 1990	29912	20755	Väestö 1990	5391	4535
Väestö 2018	28294	19255	Väestö 2018	4774	3831
Muutos	-5 %	-7 %	Muutos	-11 %	-16 %
Työpaikat 1990	12206	8058	Työpaikat 1990	1148	1146
Työpaikat 2015	10820	7400	Työpaikat 2015	1083	743
Muutos	-11 %	-8 %	Muutos	-6 %	-35 %

5.1.3. Liikennemäärien muutokset

Kuvassa 35 on esitelty alueen keskeisimpien valtateiden ja kantateiden liikennemäärät vuonna 2019. Kaikkien alueella olevien runkoväylien liikennemäärät ovat suurimmillaan joko Turun tai Tampereen lähellä ja pienimmillään kaukana keskuksista. Sekä Turun että Tampereen lähestymisteillä liikennemäärät ovat monin paikoin yli 20 000, Tampere–Helsinki-moottoritieillä jopa yli 40 000. Myös kauempana keskuksista sekä moottoritie Turusta Helsinkiin (valtatie 1) sekä Tampereelta Helsinkiin (valtatie 3) erottuvat huomattavasti muita teitä suuremmilla liikennemäärillä.



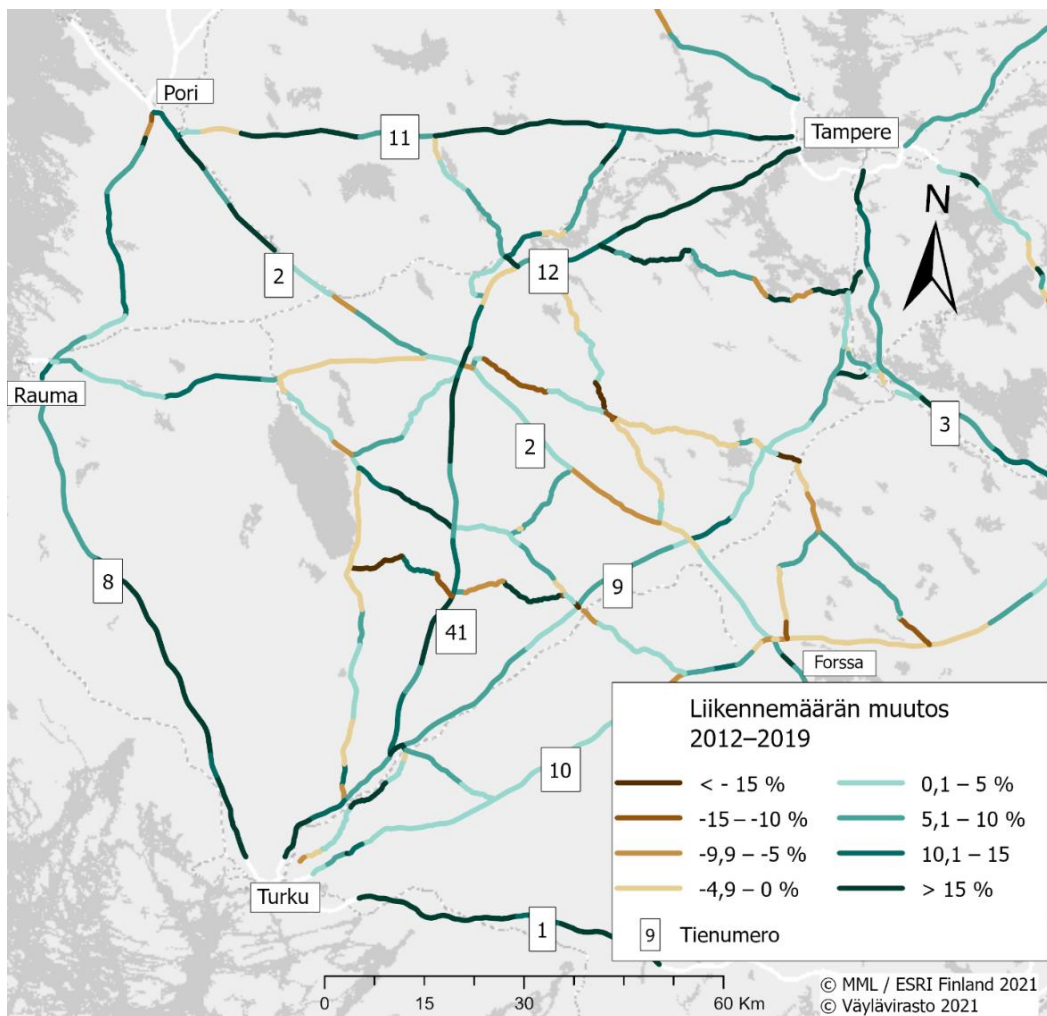
Kuva 35. Vuoden 2019 kokonaisliikennemäärät ovat suurimmillaan lähellä keskuskaupunkeja ja Helsinkiin johtavilla moottoriteillä (Lähde: Väylävirasto 2021).

Myös valtatie 9 liikennemäärät ovat suurimmillaan Turun ja Tampereen lähellä ja pääasiallinen trendi on, että mitä kauempana näistä ollaan, sitä pienempiä lukemat ovat. Pienimmillään lukemat ovat Humppilan molemmin puolin, paikoin vain neljässä tuhattessa, mutta nousevat selkeästi sekä Urjalan että Loimaan kohdalla. Urjalasta lukemat säilyvät kasvussa moottoritiele asti, mutta Loimaa–Mellilä-tieosuuden jälkeen laskevat vielä Auran suuntaan, nousten reilusti Aura–Turku-tieosuudella.

Huittisten ja Tampereen välisellä valtatie 12 osuudella liikennemäärät ovat kaikilla mittausosuuksilla yli 5000 ja käyvät alimmillaan Äetsän ja Vammalan taajamien välillä. Vammalasta kohti Tamperetta lukemat kasvavat vähitellen aiemmin mainittuun yli 20 000:een ja myös valtatie 2 risteyksessä yli 10 000:een. Huittisten ja Auran välillä kantatiellä 41 sen sijaan lukemat laskevat valtateihin 9 ja 12 verrattuna paikoin alhaisiksi, vaihdellen noin kolmen ja viiden tuhannen välillä.

Näiden runkoväylien luvut erottuvat, kantatien 41 hiljaisinta osuutta lukuun ottamatta, kuitenkin huomattavasti suurempina verrattuna paitsi paikallisiin, pienempiä keskuksia yhdistäviin seututeihin, myös tutkimusalueen poikki kulkevaan valtatiehen 2 sekä valtatiehen 10. Humppilan ja Forssan välillä lukemat nousevat yli 5000:n ja Harjavallasta Poriin yli 10 000:n, mutta Huittisten ja Humppilan välillä luvut ovat vain kolmen ja neljän tuhannen välillä. Myös seututeiden liikennemäärät ovat keskimäärin varsin vähäisiä.

Tarkastelemalla vuosien 2012 ja 2019 välillä tapahtunutta suhteellista muutosta liikenteen määrässä (kuva 36) havaitaan kasvua valtaväylistä etenkin Helsinkiin johtavilla moottoriteillä, monin paikoin valtateilla 8 ja 11 sekä tutkimuksen kohdealueella etenkin valtatiellä 12 ja kantatiellä 41. Lasku on ollut jyrkintä paitsi useilla seututieosuuksilla ympäri aluetta, myös osissa valtateita 2 ja 10. Valtatien 9 luvut Turun ja Akaan välillä ovat nousseet melko vähän, viitisen prosenttia, nousten selkeästi kasvaviksi hieman ennen Turku.

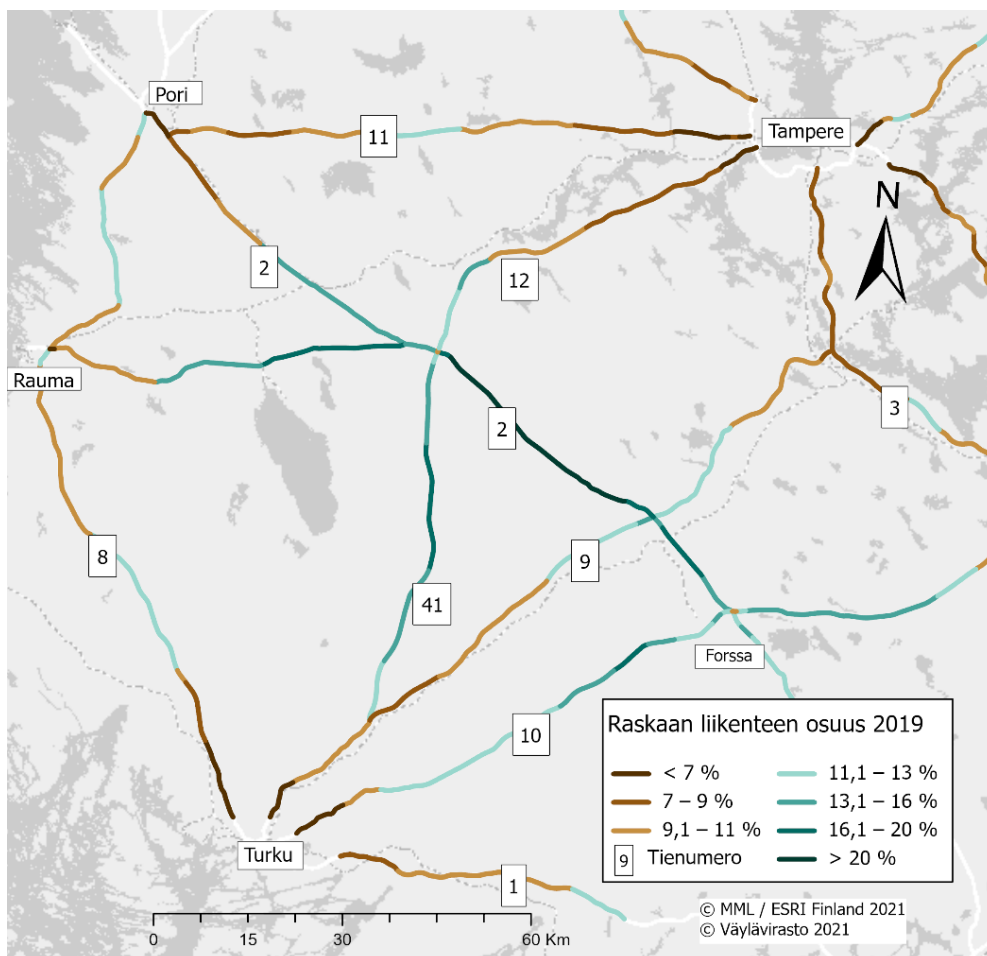


Kuva 36. Liikennemäärät ovat kasvaneet voimakkaasti useilla tieosuuksilla. Valtatien 12 / kantatien 41 muutos on suurempi kuin valtatie 9 (Lähde: Väylävirasto 2021).

Tutkimusalueen runkoväylien osalta erottuu, että valtatien 12 ja kantatien 41 liikennemäärät ovat nousseet suhteellisen jyrkästi, paikoin yli 20 %, mutta valtatien 9 liikennemäärien nousu on tyypillisesti noin viisi prosenttia. Muutokset kuitenkin vaihtelevat paljon tieosuuksittain: Äetsän kohdalla myös valtatiellä 12 on liikennemäärissä laskua, mutta Huittisten ja Vampulan välillä on jopa 27 prosentin nousu. Valtatien 9 eri tieosuuksilla tapahtuneet muutokset ovat tasaisempia: vaihteluväli on lähes koko Akaan ja Auran välillä neljän ja seitsemän prosentin kasvun välillä, nousten ainoastaan hieman Humppilan pohjoispuolella yli 11 prosentin.

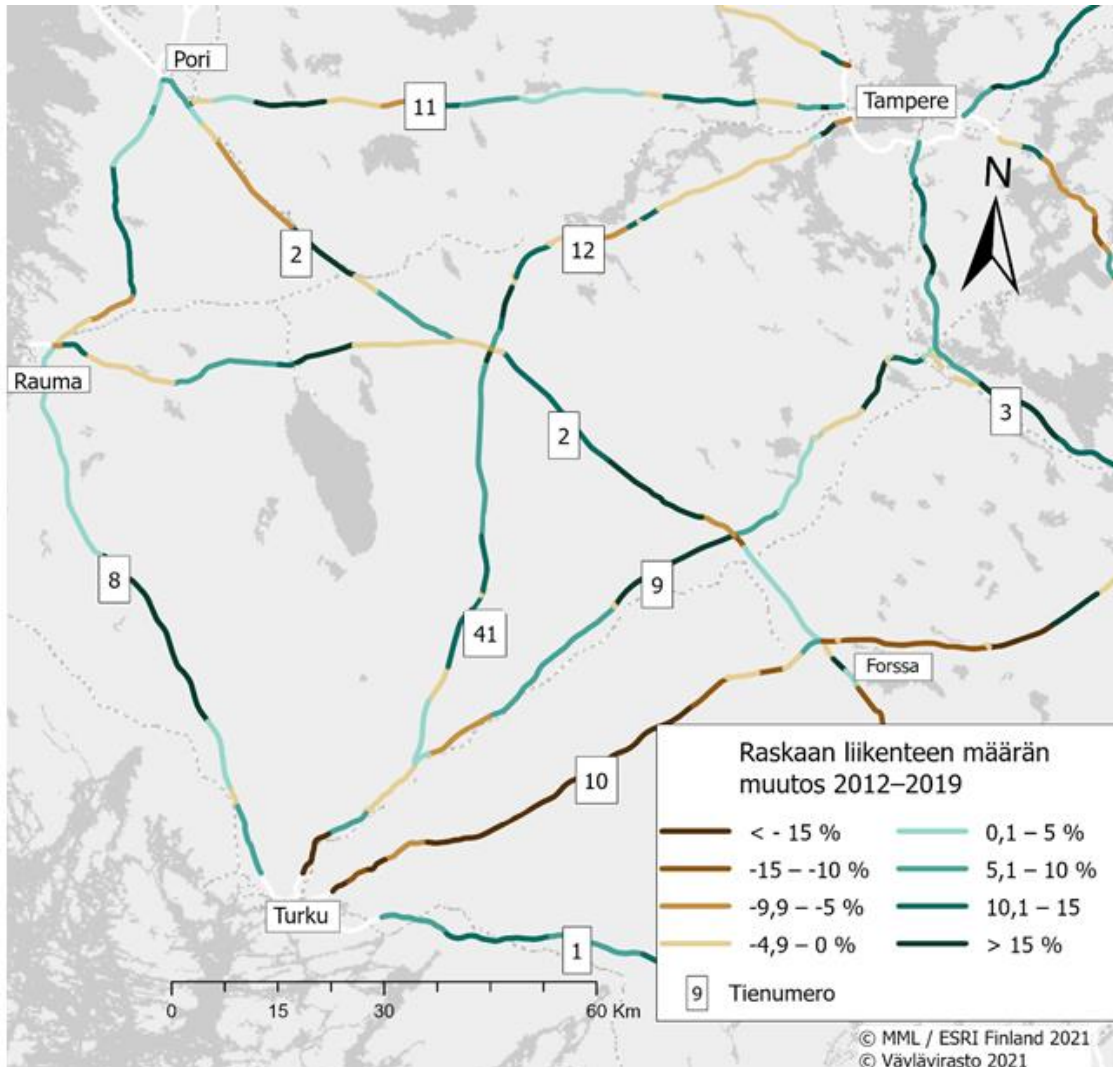
Seututeillä muutokset vaihtelevat: paikoin on tapahtunut yli kymmenenkin prosentin kasvua, esimerkiksi Virttaan ja Säskylän, Karkun ja Mouhijärven sekä Vesilahden taajamien välillä. Valtaosin muutokset ovat hyvin vähäisiä, mutta Loimaan ja Oripään välinen väylä erottuu yli sadan prosentin liikennekasvulla, missä voi olla kyse myös mittausvirheestä. Useimmilla seututieosuuksilla yleistrendi on kuitenkin joko enintään viiden prosentin kasvu tai viiden prosentin pudotus.

Raskaan liikenteen osuudet kokonaisliikenteestä erottuvat erityisen suurina Huittisten ja Humppilan välissä valtatiellä 2, Huittisten ja Euran välissä valtatiellä 12 sekä kantatiellä 41 (kuva 37). Näillä tieosuuksilla raskaan liikenteen osuus on yli 15 % kokonaisliikenteestä. Lähes yhtä suuri prosentiosuus on myös valtatiellä 10, mutta valtatiellä 9 osuus jää hieman alhaisemmaksi. Kaikilla tieosuuksilla raskaan liikenteen osuus vähenee Turun ja Tampereen tuntumassa ja on suurimmillaan kaukana näistä sekä muistakin seutukeskuksista.



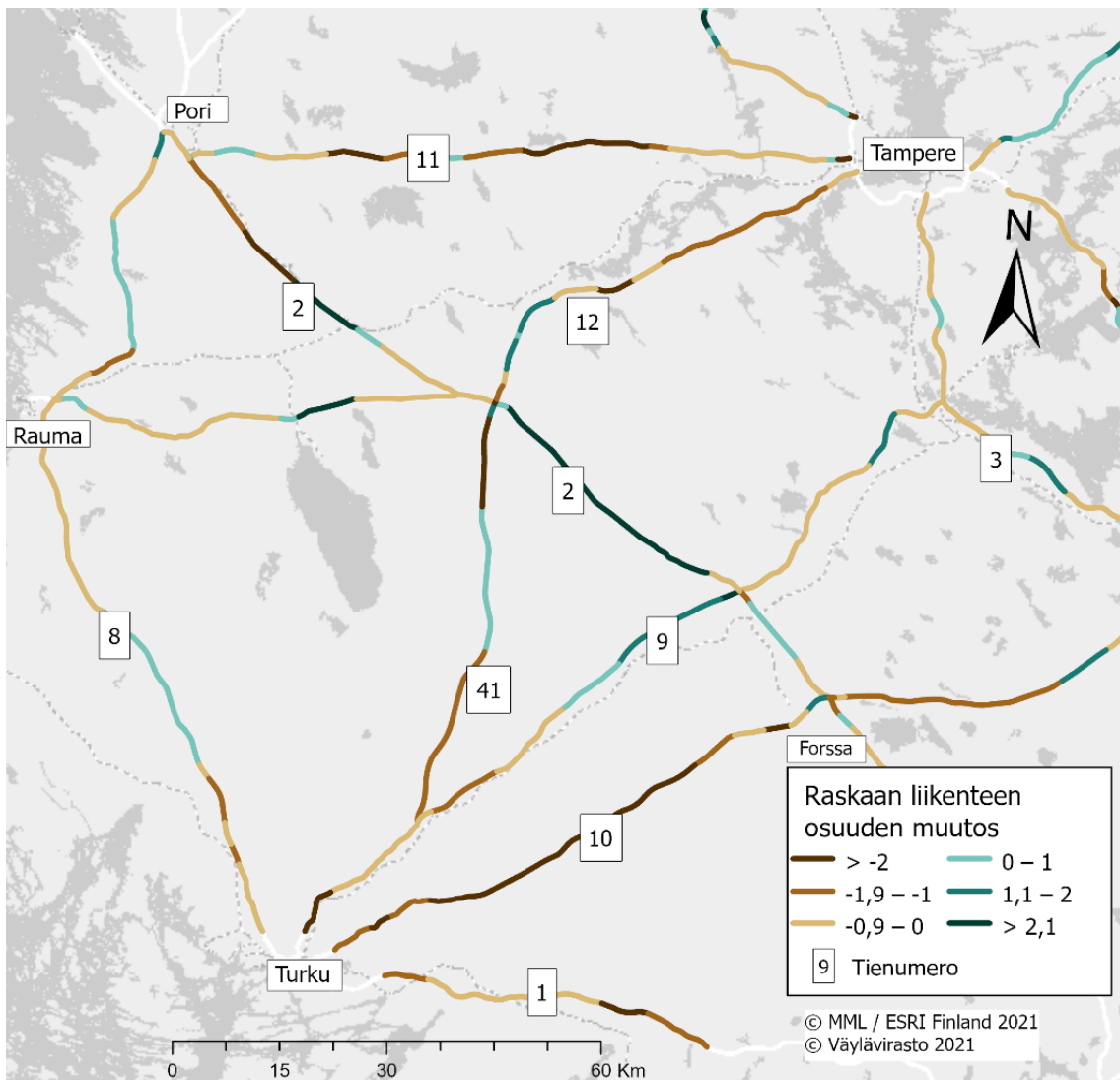
Kuva 37. Raskaan liikenteen osuus on suurin Huittisten, Humppilan ja Forssan ympäristössä eli kaukana Turusta ja Tampereelta. Kaupunkien välisissä yhteyksissä raskaan liikenteen korostuu kantatiellä 41 (Lähde: Väylävirasto 2021).

Raskaan liikenteen määrien muutokset eivät ole linjassa kokonaisliikennemäärien muutoksen kanssa, vaan ovat saattaneet kasvaa myös sellaisilla alueilla, joilla kokonaisliikennemäärät ovat laskeneet (kuva 38). Esimerkiksi valtatiellä 2 nousua on monilla osuuksilla yli 20 %. Ainoana todella selkeänä negatiivisena muutoksena erottuu valtatie 10 lähes koko pituudeltaan: täällä laskua on tapahtunut monin paikoin jopa 15 %.



Kuva 38. Raskaan liikenteen määrät ovat kasvaneet monilla muilla tieosuuksilla, mutta valtatiellä 10 lasku on ollut voimakasta (Lähde: Väylävirasto 2021).

Raskaan liikenteen osuus kokonaisliikenteestä on useimmilla tieosuuksilla hieman laskenut, eli muun tieliikenteen määrä on noussut voimakkaammin tai laskenut vähemmän kuin raskaan liikenteen määrä (kuva 39). Valtatien 10 liikennemäärien lasku erottuu myös tällä tavoin: absoluuttisen vähenemisen lisäksi on siis myös raskaan liikenteen suhteellinen osuus pudonnut siellä merkittävästi. Määrällistä pudotusta on tapahtunut myös esimerkiksi valtatiellä 2 Nakkilan ja Harjavallan välillä sekä Huittisista etelään kantatiellä 41, alue joka suhteellisissa osuuksissa kuitenkin erottui edukseen. Ainoaksi selkeän kasvun osuudeksi erottuu Huittisten ja Humpvilan välinen valtatie 2 osuus: täällä raskaan liikenteen kasvu on ollut koko tutkimusalueen voimakkainta sekä suhteellisesti, määrällisesti että osuutena kokonaisliikenteestä.



Kuva 39. Raskaan liikenteen osuudet ovat laskeneet useimmilla tieosuuksilla. Voimakkainta osuuden lisääntyminen on Huittisten ja Humppilan suunnalla (Lähde: Väylävirasto 2021).

5.2. Kyselyn tulokset

5.2.1. Näkemyksiä kehityskäytävän nykytilasta ja elinvoimasta

Kuntiin sekä maakuntien liittoihin lähetetty kysely keräsi 33 vastausta, ja lähes kaikista tavoitelluista kunnista saatiin ainakin yksi vastaaja. Vastaajia oli jokaista tahoja kohden 1–4 kappaletta, ja nimikkeiltään he edustivat erilaisia suunnittelun, kaavoituksen ja hallinnon asiantuntijoita. Vastaajien joukossa oli myös muutama kunnanjohtaja. Ennalta arvioidun mukaisesti pientä otantaa kompensoi vastaajien asiantuntemus ja mielenkiinto teemaa kohtaan, mikä näkyi erityisesti avointen vastausten kattavuudessa.

Kyselyn alkajaisiksi kysyttiin vastaajilta, onko kehityskäytävä terminä heille tuttu ja voiko tämän tutkimuksen kohdealuetta kuvan 13 mukaisella rajauksella sellaiseksi kutsua. Tähän kysymykseen vastanneista 31 vastaajasta kaikki paitsi yksi olivat ainakin jollain tasolla tutustuneet termiin.

Hajonta oli kuitenkin suurempaa sen suhteen, onko termi sopiva kuvaamaan Turun ja Tampereen välistä aluetta. Tähän kantaa ottaneiden 26 avoimen vastauksen tyyppi jakautui kolmeen ryhmään.

Näistä suurin olivat selkeästi samaa mieltä olevat, jotka eivät esittäneet vastaväitteitä, epäröintiä tai tiukempaa aluerajausta (15 kpl). Tästä ryhmästä tosin on todettava, että vastaus oli usein lyhyt ja ytimekäs ”sopii kuvaamaan” ilman erityisiä perusteluja. Tällaisia perustelemattomia toteamuksia oli seitsemän, jolloin jäljelle jää toiset seitsemän väitettään perustellutta vastaajaa. Nämä perusteet sisälsivät viittauksia esimerkiksi yhteysvälin rooliin osana kasvukolmiota, työssäkäyntialueen yhtenäisyyteen sekä siihen, että yhteysväli toimii paitsi ainoastaan Turun ja Tampereen välisenä yhteytenä, myös koko sisä-Suomen linkkinä Turun satamaan. Eräässä vastauksessa muistutettiin yhteysvälin olevan osa Tukholmasta Petroskoihin ulottuvaa käytäväkokonaisuutta:

”...Liikenteellisesti, jo pitkältä ajalta historiallisesti merkittävä reitistö ja liikenneyhteydet sisämaasta Turun satamaan.”

Urpala

”...tärkeää nähdä, että kehityskäytävä oikeastaan alkaa Tukholmasta ja menee Turun, Tampereen, Jyväskylän, Kuopion ja Joensuun kautta rajalle ja tienä jatkuu vielä Petroskoihin saakka... Ja edelleen, että kehityskäytävä on osa eteläisen Suomen kasvukolmiota Turku – Helsinki – Tampere.

Loimaa

”Kehityskäytävä on tuttu termi. Olemme osa kasvukolmiota, joten näen termin relevanttina Tku-Tre välisen alueen osalta.”

Turku

Toinen suuri ja yleensä laueammin vastannut ryhmä olivat sellaiset vastaajat, jotka pitivät kehityskäytävä- tai vyöhyke-termiä jossain määrin sopivana kuvaamaan aluetta, mutta jotka jollain tavalla kyseenalaistivat joko aluerajauksen, nykytilan vyöhykemäisyyden tai muuten suhtautuivat vyöhykemäisyyteen varauksella. Tällaisia vastauksia oli yhdeksän kappaletta, ja tyypillisimpiä huomioita olivat rajaaminen valtatie 9 ja rautatien suuntaan (3 kpl), ajatus tulevaisuuden toistaiseksi toteutumattomasta potentiaalista (6 kpl) ja yhteysvälin heikkoudesta verrattuna esimerkiksi Helsinki-keskeisiin kehityskäytäviin (3 kpl). Tällä vastaajaryhmällä oli siis uskoa ja näkemystä yhteysväliin kehityskäytävänä, mutta myös jonkinlainen vastaväite, esimerkiksi:

”...Kehitysvyöhykkeenä, eli laajana aluetaloudellisena yhteistyövyöhykkeenä, Turku-Tampere-väli on melko ohut. Liikenneyhteyksiin nojaavana kehityskäytävänä alueella on toteutumattomia potentiaalia...”

Varsinais-Suomen liitto

” ...Kyllä Turun ja Tampereen väliä voi kutsua kehitysvyöhykkeeksi, kylläkin varauksella. Ei ole lainkaan vastaava kuin esim. Helsinki – Tampere tai Helsinki – Turku.”

Huittinen

”...Kehityskäytävä Suomen oloissa liian konkreettinen ja helposti vääriä mielikuvia luova. Turku-Loimaa-Tampere on vyöhyke – tukeutuu sekä rauta- että valtatiehen ja sen varrella riittävän vahvoja keskuksia. Huittinen-Vammala ei täytä näitä kriteereitä myöskään mielikuvatasolla. Kehittämisyöhyke ei tarkoita, että kaikki risteykset ja liittymät olisivat kehittämiskohteita. Siihen tarvitaan riittävää rakenteellista pohjaa ja kytkeytyneisyyttä”

Varsinais-Suomen liitto

Selkeästi negatiivisia ja kehityskäytävän olemassaolon kyseenalaistavia vastauksia tähän kysymykseen saatiin ainoastaan kaksi eli alle kymmenen prosenttia vastaajista. Näiden vastaukset olivat sisällöltään kuitenkin hyvin yhtenevät:

”...On mielestäni tulkinnanvarainen kysymys, voiko em. aluetta nykyisellään kuvata kehityskäytäväksi, koska käytännössä keskuskaupunkien ja niiden kehyskuntien ulkopuolella aluekehitys on varsin epätasaista eikä kaikilta osin positiivista”

Tampere

”...Paikkojen läheisyys tai niitä yhdistävä väylä harvoin riittää kehittämisen pohjaksi. Turku-Tampere on enemmän päätepisteidensä varassa, käytävämäisyyttä etenkin aluekehittämismielessä on vaikea havaita. Välillä olevat keskukset mielellään kytkevät tekemisensä ”kasvukäytävään” mutta tekeminen tässä kontekstissa voi olla ohutta tai olematonta. Liikennevirta, joka määrittelee usein käytävää, ei useinkaan anna riittävästi sisältöä kehittämiselle...”

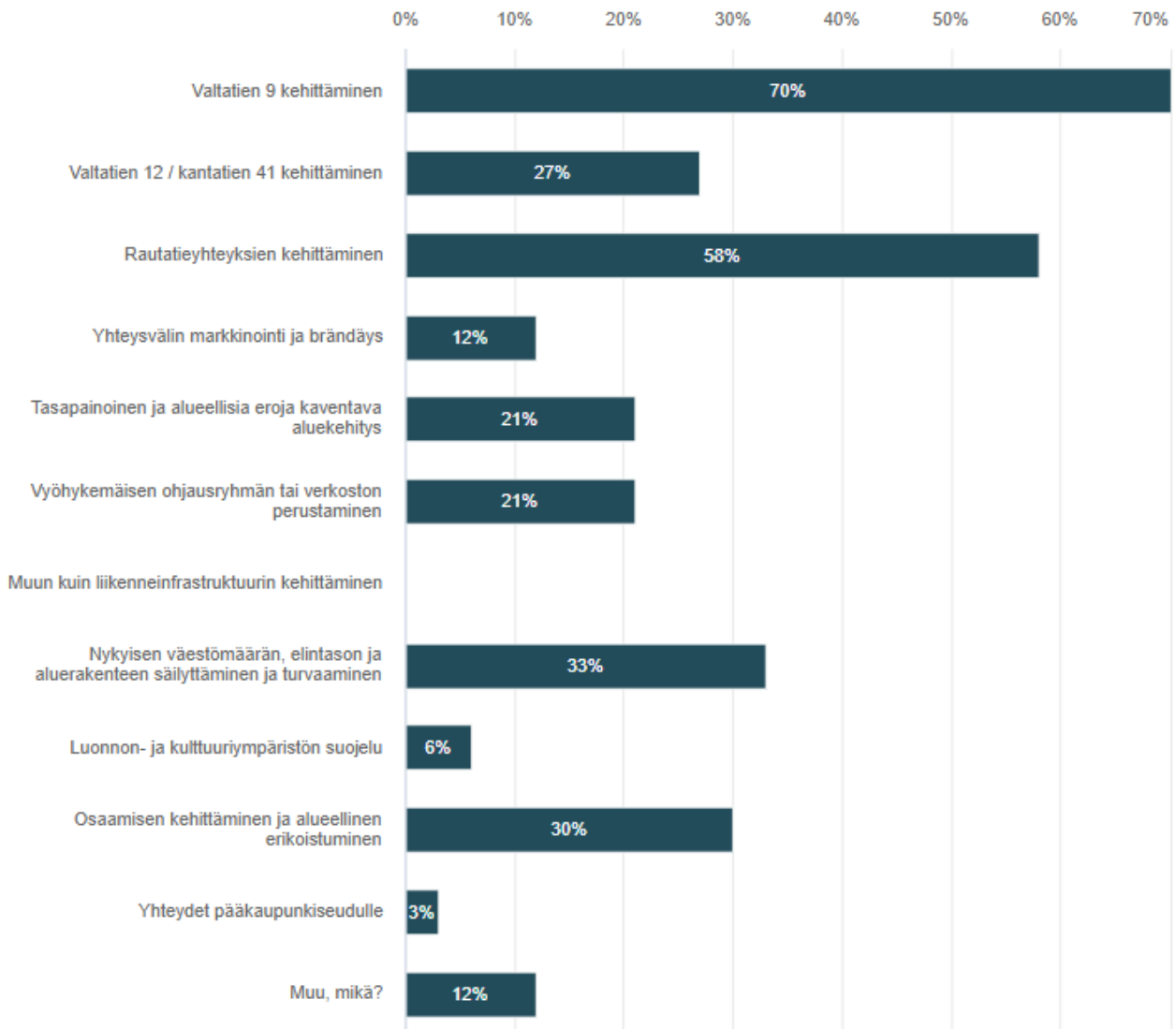
Pirkanmaan liitto

Kyselyn kahdella monivalintakysymyksellä pyrittiin saamaan yleiskuva kehityskäytävän nykytilasta, vahvuuksista ja tärkeimmistä kehityskohteista. Ensimmäisen monivalintakysymyksen tulokset on koostettu kuvaan 40. Kysymyksen asteikolla 1–5 (täysin eri mieltä – täysin samaa mieltä) keskiarvoksi muodostuu 2,9. Erityisesti liikenneyhteydet ja logistiikka -kategorian vastausten keskiarvo jäi hyvin alhaiseksi, ja koko kysymyksen alhaisin keskiarvo on väittämällä valtatie 9 nykytilasta ja riittävydestä. Lisäksi vastaajat olivat eri mieltä esimerkiksi aluepoliittisesta tasavaruudesta ja arvioivat yhteysvälin kilpailukyvyn huonoksi HHT-käytävään ja Pohjoiseen kasvuvyöhykkeeseen verrattuna. Suurimman yksimielisyyden keräsi väite siitä, että yhteysväli tarvitsisi edunvalvojana toimivan verkoston tai ohjausryhmän. Myös monista yhteysvälin valtakunnalliseen merkitykseen liittyvistä väitteistä oltiin varsin yksimielisiä.



Kuva 40. Kooste monivalintakysymyksen numero 5 vastauksista.

Toisessa monivalintakysymyksessä kysyttiin vastaajalta kolmea tärkeintä teemaa, joihin yhteysvälin aluekehityksessä tulisi keskittyä. Tähän kysymykseen vastasi 32 henkilöä, jotka listasivat yhteensä 96 kehityskohdetta (kuva 41). Ainakin hajaääniä saivat kaikki paitsi melko monitulkintainen ”muun kuin liikenneinfrastruktuurin kehittäminen”, mutta selkeäksi kahden kärjeksi nousi valtatie 9 ja rautatien kehittäminen. Myös valtatie 12 / kantatie 41 kehittäminen keräsi mainintoja, mutta hieman vähemmän. Muita yli neljäsosalta ääniä saaneita olivat nykyisen väestömäärän, elintason ja aluerakenteen säilyttäminen ja turvaaminen sekä osaamisen kehittäminen ja alueellinen erikoistuminen.

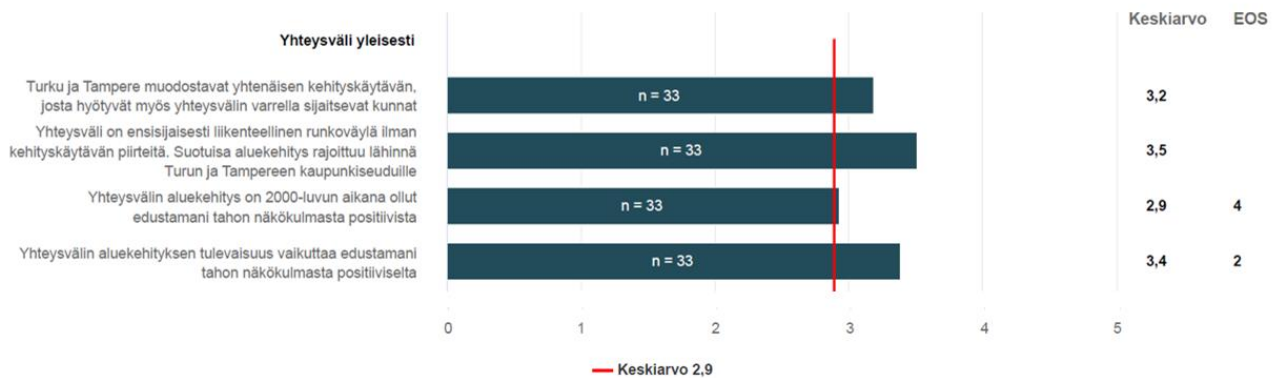


Kuva 41. Valtatien 9 ja rautatien muodostama kaksoisyhteys korostuu yhteysvälin tärkeimmissä kehityskohteissa.

Rautatieyhteyksien kehittäminen sai täsmennystä vielä yhdessä neljästä ”Muu, mikä?” -vastauksesta, jossa mainittiin Turku–Tampere-taajamajunaliikenteen kehittäminen. Myös valtatie 2 kehittäminen mainittiin kerran, ja lisäksi nostettiin esiin maakuntakaavan mukaisen keskusverkon kehittäminen sekä Turun ja Tampereen laaja-alaisen yhteistyön kehittäminen.

Monivalintakysymyksen osio ”yhteysväli yleisesti” antaa kehityskäytävän vahvuudesta ja toteutuneesta aluekehityksestä melko kaksijakoisen kuvan (kuva 42). Vastausten keskiarvossa korostui enemmän suotuisan aluekehityksen rajoittuminen lähinnä Turun ja Tampereen

kaupunkiseuduille kuin sen levittäytyminen koko yhteysvälille. Myös toteutunut aluekehitys nähdään suhteellisen negatiivisena (2,9), mutta luottoa tulevaisuuteen on hieman enemmän (3,4).



Kuva 42. Runkoväylän positiivinen vaikutus enemmän rajautuu kaupunkiseuduille kuin levittäytyy koko alueelle. Tuleva aluekehitys arvioidaan toteutunutta positiivisemmaksi.

Tarkastelemalla tämän kysymyksen vastauksia valtatie 2 etelä- ja pohjoispuolten näkökulmista erikseen käy ilmi eroja maakuntien välillä (taulukko 18). Valtatie 2 eteläpuolella, eli käytännössä Varsinais-Suomessa, saavat kaikki väitteet korkeamman arvosanan kuin valtatie 2 pohjoispuolella eli Pirkanmaalla. Tämä pätee ristiriitaisesti myös ensimmäiseen kahteen väitteeseen, joiden idea oli olla toistensa vastakohtat. Erityisen suuri ero ilmenee näkemyksissä yhteysvälin tulevaisuudesta: Pirkanmaallakin keskiarvoksi muodostuu kohtalainen 2,9, mutta Varsinais-Suomessa luottoa on niin paljon, että keskiarvo on kyselyn korkeimpia, 4,1.

Taulukko 18. Varsinais-Suomessa niin toteutunut kuin ennen kaikkea tuleva aluekehitys koetaan paremmaksi kuin Pirkanmaalla.

	Varsinais-Suomi ja Humppila (n=14)	Pirkanmaa ja Huittinen (n=18)
Turku ja Tampere muodostavat yhtenäisen kehityskäytävän, josta hyötyvät myös yhteysvälin varrella sijaitsevat kunnat	3,6	2,8
Yhteysväli on ensisijaisesti liikenteellinen runkoväylä ilman kehityskäytävän piirteitä. Suotuisa aluekehitys rajoittuu lähinnä Turun ja Tampereen kaupunkiseuduille	3,6	3,4
Yhteysvälin aluekehitys on 2000-luvun aikana ollut edustamani tahon näkökulmasta positiivista	3,2	2,8
Yhteysvälin aluekehityksen tulevaisuus vaikuttaa edustamani tahon näkökulmasta positiiviselta	4,1	2,9

Kehityskäytävän eräs perusominaisuus on se, että niiden keskusten, joiden varaan käytävä muodostuu, positiivinen vaikutus ulottuu vyöhykemäisesti myös käytävän tuntumassa sijaitseviin pienempiin keskuksiin. Tämän toteutumista kysyttiin vastaajilta kysymyksessä 12: ”Miltä osin edustamasi kunta hyötyy Turun ja Tampereen asemista kasvukeskuksina? Entä millaisia haittapuolia kunnalle tästä kohdistuu?” Vastauksia kunnista saatiin 21, eli muutama kuntatason edustaja jätti tähän vastaamatta. Ainoastaan positiivisia puolia listattiin kahdeksassa vastauksessa, pelkkiä negatiivisia kolmessa ja molempia näkökulmia listattiin kahdeksassa vastauksessa. Kaikissa vastauksissa ei erikseen eritelty, mitä nämä hyvät ja huonot puolet ovat, joten seuraavien kappaleiden läheisempi tarkastelu ei muodosta kaikki vastaukset kattavaa listausta.

Positiivisissa puolissa mainittiin tyypillisimmin hyvien liikenneyhteyksien tarjoamat mahdollisuudet, kuten pendelöinti, lyhyt ajallinen etäisyys keskukseen sekä ohikulkevan liikennevirran tarjoamat

mahdollisuudet mm. yrityksille. Tällaisia mainintoja oli vastauksista kahdeksassa. Viidessä vastauksessa mainittiin yleisesti kasvukeskusten vetovoiman ulottuvan myös kyseiseen kuntaan ja näin lisäävän elinvoimaa yleisellä tasolla. Haittapuoliksi nostettiin selkeimmin, kuudessa vastauksessa, kasvukeskusten vetovoimasta kyseiselle kunnalle aiheutuva muuttotappio ja väestörakenteen vinoutuminen. Lisäksi hajamainintoja saivat yritysten houkuttelemisen vaikeus, koulutusmahdollisuuksien ja esimerkiksi erityissairaanhoidon keskittyminen Turkuun ja Tampereelle sekä yleisesti se, että vetovoima ei vain ulotu kyseiseen kuntaan. Tampereelta ja Turusta saatiin vastauksia hieman eri perspektiivistä, ja näissä todettiin kuntien lähinnä hyötyvän yhteistyöstään, eikä kilpailuasetelmasta ole näiden kesken varsinaista haittaa.

Samat teemat toistuivat kysymyksessä 13, jossa vastaajilta tiedusteltiin syytä kunnan keskustaajaman toteutuneeseen väestökehitykseen. Kasvun syiksi arveltiin hyviä liikenneyhteyksiä, Turun ja Tampereen kaupunkiseutujen positiivista vetovoimaa sekä toisaalta myös palvelujen siirtymistä haja-asutusalueelta keskustaajamaan. Laskun syiksi arvioitiin iäkästä väestöstä ja korkeaa kuolleisuutta, kaupungistumista ilmiönä ylipäättään, nuorten muutto kouluttautumaan muualle sekä työpaikkojen väheneminen. Kysymykseen, miten tätä trendiä voisi parantaa, vastaus kytkeytyi vastaus usein liikenneyhteyksien, myös julkisen liikenteen, parantamiseen.

”Ohikulkuliikenteen – ja hyvien liikenneyhteyksien muodossa hyötyjä. Haittana ko. kasvukeskuksiin keskittyvä muuttoliike, joka näkyy muuttotappiona (vielä toistaiseksi).”

Humppila

”Huittisten tienvarsiyritykset hyötyvät Turun ja Tampereen välisestä liikennevirrasta.”

Huittinen

”...Hyötynä on toistaiseksi se, että Turku-Tampere -väliä kulkeva linja-autoliikenne poikkeaa kuntakeskuksessamme. Pendelöinnin osalta on silti haastetta, välimatka noista kasvukeskuksista meidän työpaikkoihin koetaan usein liian pitkäksi. Kasvukeskusten imu ei tahdo ylettyä tänne saakka.”

Urjala

”Paikalliset yritykset vievät tuotteitaan kasvukeskuksiin, kasvu niissä edistää myös Urjalan elinvoimaa. Toisaalta kasvukeskukset vetävät väestöstä, erityisesti nuoria, Urjalasta. Kasvukeskukset tarjoavat koulutusmahdollisuuksia ja erityissairaanhoidon palveluja.”

Urjala

”...Loimaan asukasmäärä on vähentynyt muiden seutukaupunkien tavoin voimakkaasti. Synä ovat ikääntyvä väestörakenne ja alhainen syntyvyys. Muuttovoitto on ajoittain ollut maahanmuuton myötä vuositasolla positiivinen, mutta se ole kompensoinut luonnollista väestön vähenemistä. Tämä on Loimaata laajemmin kasvukeskusten ja kehyskuntien ulkopuolisten kuntien (ml. seutukaupungit) ongelma.”

Loimaa

”Hyötyy nykyisin ehdottomasti. Esimerkiksi Loimaan ykkösyrityksellä Pemamekilla on toimisto myös Turussa ja Tampereella. Loimaan teknologiaklusteri pyrkii hyödyntämään teknistä opetusta ja

tutkimusta Turussa. *Haittana on, että ammattikorkeakoulu siirtyi vallan Turkuun ja sairaalal palveluita myös. Mutta koko yhteysväylillä olisi yhteistyössä paljon voitettavaa.*”

Loimaa

”Sastamalalle on selkeää hyötyä Tampereen kehityksestä. Turun vaikutus ei juurikaan näy, eikä sitä ole osattu oikein arvioidakaan.”

Sastamala

”Saamme hyötyä molempien kaupunkien menestyksestä, tosin olemme syrjässä yhtä paljon kumpaankin nähden. Siksi näenkin kakkostien kehittämisen merkittävänä seikkana Punkalaitumen kannalta”

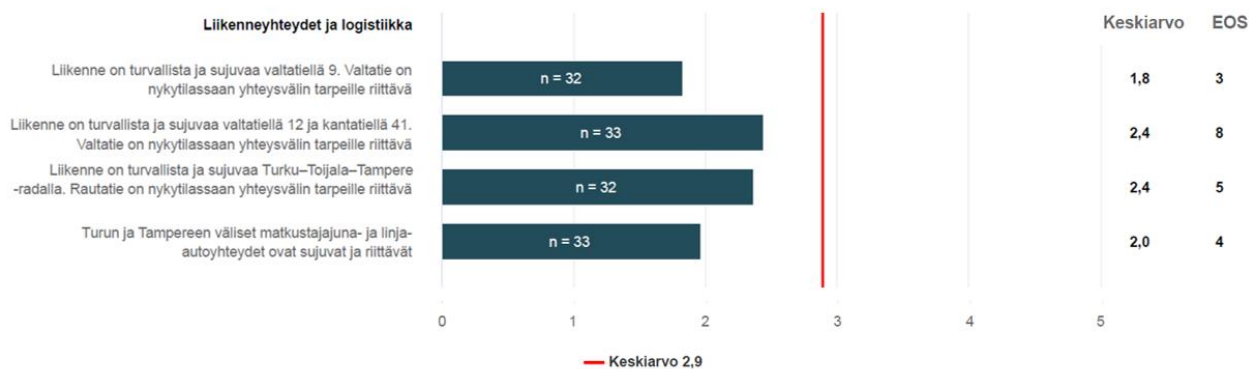
Punkalaidun

”Turun ja Tampereen vaikutus positiivisessa mielessä lähes olematonta.”

Punkalaidun

5.2.2. Näkemyksiä liikenneväylistä

Kyselyn monivalintaosion liikenneyhteyksiin liittyvät vastaukset jäivät keskiarvoltaan varsin alhaisiksi (kuva 43). Kaikkien tutkimuksen kolmen liikenneväylän nykyinen tila turvallisuuden, liikenteen sujuvuuden ja väylän muun riittävyuden näkökulmasta koetaan vastaajien keskuudessa puutteelliseksi. Myös julkisen liikenteen yhteyksien nykytila katsotaan riittämättömäksi, saaden 18 kysymyksestä toiseksi heikoimman keskiarvon. Tätä huonommaksi jääkin ainoastaan valtatie 9 nykytila, jonka heikkoudesta ollaan hyvin yksimielisiä: jopa 42 % vastaajista valitsi vastauksen ”täysin eri mieltä”. Ylipäätään vaihtoehto 4 sai liikenneväylien osalta vain hajanaisia ääniä ja vaihtoehto 5 ei koko kategoriassa ainoatakaan.



Kuva 43. Kaikkien vastausten keskiarvoista erottuu erityisesti valtatie 9 ja julkisen liikenteen nykytilan riittämättömyys. Moni ei ottanut liikennekysymyksiin kantaa.

Tarkastelemalla vastausten jakaumaa sen mukaan, sijaitseeko vastaajan kunta valtatie 9 ja rautatien varrella, vai valtatie 12 tai kantatie 41 varrella käy ilmi, että molempien valtaväylien varsilla puolletaan nimenomaan lähempien liikenneyhteyksien riittämättömyyttä nykytilassaan (taulukko 19). Erityisesti tämä ero näkyy mielipiteissä valtatie 9 tilasta: väylän varrella asuvista kunnista saa yhteys hieman huonomman arvosanan kuin vastauksista yhteensä. Sen sijaan valtatie 12 tai kantatie 41 varrella sijaitsevien kuntien vastauksista valtatie 9 koskien muodostuu selkeästi korkeampi keskiarvo. Valtatie 9 kuntien vastauksista erottuu myös kuusi kappaletta ”en osaa sanoa” -vastauksia toista väylää koskien. Rautatien ja julkisten yhteyksien riittämättömyydestä ollaan eri puolilla tutkimusaluetta melko yksimielisiä.

Taulukko 19. Vastaajan edustaman kunnan sijainti tutkimusalueella vaikutti mielipiteisiin liikenneyhteyksistä selvästi. (Valtatie 9 kunnat: Akaa, Humppila, Lempäälä, Loimaa, Punkalaidun, Urjala; valtatie 12 kunnat: Huittinen, Nokia, Oripää, Sastamala)

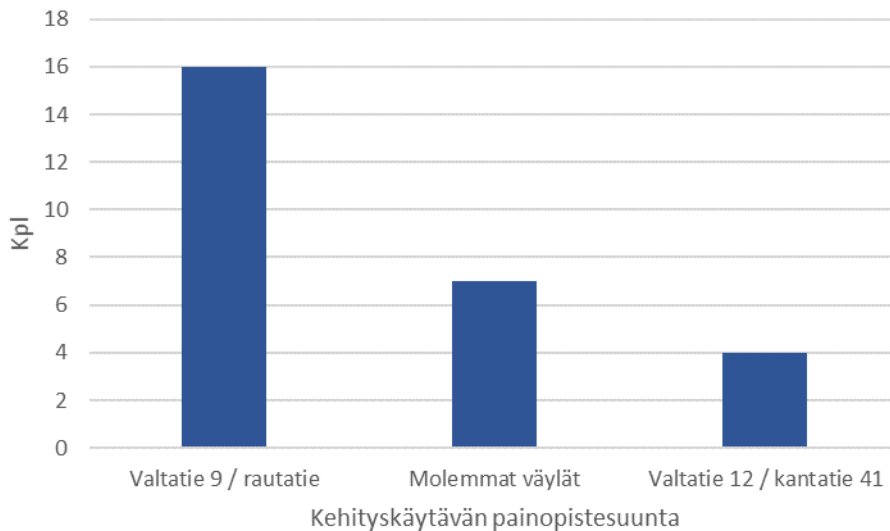
	Valtatie 9 kunnat (n=10)	Valtatie 12 kunnat (n=8)
Liikenne on turvallista ja sujuvaa valtatiellä 9. Valtatie on nykytilassaan yhteysvälin tarpeille riittävä	1,7	2,6
Liikenne on turvallista ja sujuvaa valtatiellä 12 ja kantatiellä 41. Valtatie on nykytilassaan yhteysvälin tarpeille riittävä	2,4 (6 EOS)	2,1
Liikenne on turvallista ja sujuvaa Turku–Toijala–Tampere -radalla. Rautatie on nykytilassaan yhteysvälin tarpeille riittävä	2,1	2,3
Turun ja Tampereen väliset matkustajajuna- ja linja-autoyhteydet ovat sujuvat ja riittävät	2	1,9

Liikenneväyliin suhtautumisessa näkyy selkeä ero toisellakin jaottelulla: valtatie 2 eteläpuoliset kunnat, eli Varsinais-Suomi ja Humppila, vastaan valtatie 2 pohjoispuoli, eli Pirkanmaa ja Huittinen (taulukko 20). Muiden väitteiden arvosanat ovat näiden alueiden välillä varsin samalla tasolla, mutta valtatie 9 tilasta ollaan erityisen erimielisiä. Myös valtaväylävertailusta kaksijakoisen sijaintinsa vuoksi ulos jätettyjen Auran, Pöytyän ja Lieton vastaukset olivat linjassa muiden valtatie 2 eteläpuolisten kuntien kanssa: ysitien nykytilaa pidetään siis Varsinais-Suomessa erittäin huonona.

Taulukko 20. Varsinais-Suomessa erityisesti valtatie 9 nykytila nähdään todella huonona. Muista teemoista maakunnissa ollaan melko yksimielisiä.

	Varsinais-Suomi ja Humppila (n=14)	Pirkanmaa ja Huittinen (n=18)
Liikenne on turvallista ja sujuvaa valtatiellä 9. Valtatie on nykytilassaan yhteysvälin tarpeille riittävä	1,3	2,3
Liikenne on turvallista ja sujuvaa valtatiellä 12 ja kantatiellä 41. Valtatie on nykytilassaan yhteysvälin tarpeille riittävä	2,3	2,6 (5 EOS)
Liikenne on turvallista ja sujuvaa Turku–Toijala–Tampere -radalla. Rautatie on nykytilassaan yhteysvälin tarpeille riittävä	2,4	2,4
Turun ja Tampereen väliset matkustajajuna- ja linja-autoyhteydet ovat sujuvat ja riittävät	2	1,9

Kysymyksessä numero 7 tiedusteltiin vastaajien näkemystä siihen, miten vyöhykemäisen kehityksen painopisteen tulisi jakautua valtatie 9 ja rautatien sekä valtatie 12 ja kantatie 41 välillä. Kaikkien vastaajien kesken tarkasteltuna jakaumaksi muodostuu 16 vastausta jyrkästi rautatien ja valtatie 9 kannalle, seitsemän vastausta, joissa huomioidaan molempien reittien rooli ja neljä vastausta jyrkästi valtatie 12 / kantatie 41 kannalla (kuva 44). Näistä neljästä vastauksesta tosin kahdessa muistutetaan, että kyseessä on nimenomaan kyseisen kunnan kannalta paras vaihtoehto.



Kuva 44. Enemmistö vastaajista toteaa kehityskäytävän painopistesuunnan olevan valtatie 9 ja rautatien muodostamalla kaksoiskäytävällä.

... ”Sijaitsemme valtatie 12 ja kantatie 41 varrella, joten totta kai haluamme painopisteen siihen. Sen varrella aluekehitystä on tehty olemattomasti. Edes linja-autoliikenne ei ole riittävää. Teillä on merkittävää työssäkäynti- ja opiskeluliikennettä ja Turkuun päin olisi enemmänkin, kun saataisiin yhteydet toimimaan.”

Huittinen

Jakauma kallistuu selvästi valtatie 9 ja rautatien suuntaan, mutta syvempiä perusteita on vain viidessä vastauksessa. Näissä mainitaan esimerkiksi rautatieyhteyden rooli kestävässä aluerakenteessa, rajallisten resurssien mahdollisimman tehokas ohjaaminen sekä valtatie 9 ja rautatien vahva rooli osana ylimaakunnallista keskusverkkoa:

”Koska resurssit ovat rajalliset, tulisi ne keskittää VT9 -suuntaan. Tampereen luonnollinen kasvusuunta on etelä; Lempäälä-Akaa (Toijala), ja Turun Aura-Loimaa. Nykyiset kehittämistoimenpiteet ovat riittämättömät.”

Humppila

”Painopisteen tulisi olla valtatie 9 ja rautatieyhteyksien parantamisessa. Asetettujen ilmastotavoitteiden kannalta erityisesti ratayhteyksiä tulisi kehittää.”

Aura

Molempia liikenneväyliä huomioivissa vastauksissa korostetaan, että myös valtatie 12 / kantatie 41 huomioiminen ainakin jollakin tasolla on tärkeää. Lisäksi esitetään näkemys väylästä toisenlaisena aluerakenteen linkkinä:

”Vyöhykkeen ydin seuraa VT9 ja raidekäytävää. Laajemmassa kuvassa Huittisten ja Sastamalan käytävä voidaan nähdä myös osana Tampere-Pori/Rauma-käytävää (jos sellainen on). Aluekehitysnäkökulmasta kehittämisvyöhykettä voisi ajatella myös laajempaa lounaisrannikko-sisä-Suomi-linkkinä.”

Varsinais-Suomen liitto

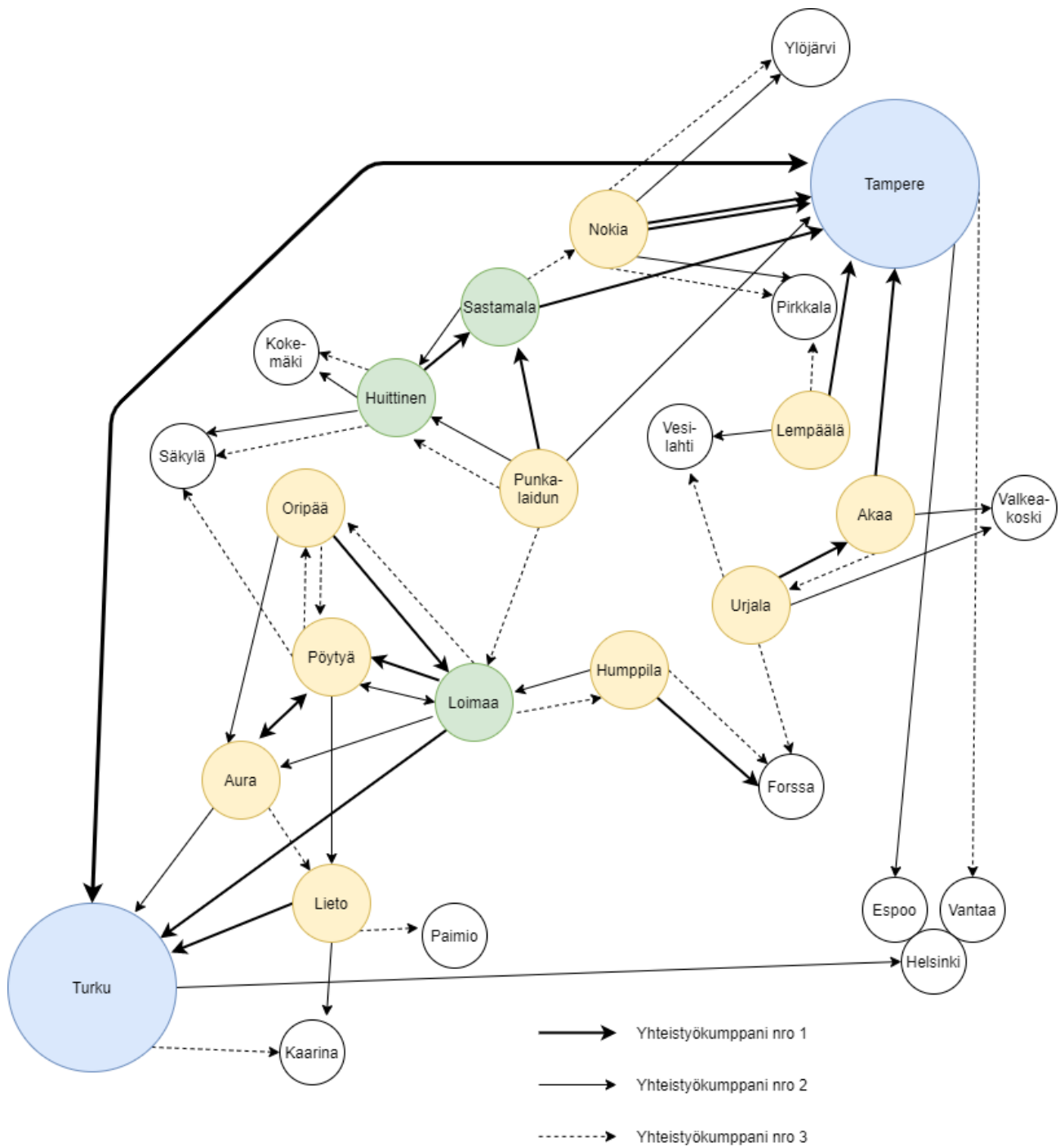
”Näitä on vaikea asettaa suoraan vastakkain. Luontaisesti ratayhteys tuo vahvan kehittämisen painopisteen erityisesti suhteessa EU:n ratoja painottavaan politiikkaan. Myös radan varrella on paljon käyttämätöntä potentiaalia. Erityisesti henkilöliikenteen palvelut ovat alikehittyneet. Näkökulman laajentaminen myös vt12/kt41 suuntaan on kuitenkin mielestäni hyvä.”

Pirkanmaan liitto

Keskuskaupunkien Turun ja Tampereen sekä maakuntaliittojen vastauksissa pääpaino oli selkeästi valtatiellä 9 ja rautatiellä: yhdeksästä vastauksesta seitsemässä mainittiin yksinomaan valtatie 9 ja rautatie, ja valtatie 12 / kantatie 41 saamat kaksi mainintaa olivat lähinnä sivuhuomioita.

5.2.3. Näkemyksiä alueellisesta yhteistyöstä

Kyselyn kysymyksessä numero 11 vastaajia pyydettiin listaamaan oman kuntansa kolme tärkeintä yhteistyökuntaa. Tähän maakuntaliittojen / muiden tahojen vastaajilta piilotettuun kysymykseen vastauksia kertyi 24, joista 22 vastausta sisälsi kysytyn mukaisesti kolmen kunnan listan. Näistä vastauksista koostettiin yhteistyön verkostoa kuvaava havainnekuva (kuva 45). Tätä tarkastelemalla havaitaan, että valtaosa yhteistyökunnista on tutkimusalueen sisäisiä kuntia, ulkopuolisista kunnista useamman kuin yhden maininnan keräsivät vain Valkeakoski, Forssa, Kaarina ja Säkyly. Pääkaupunkiseutu ei kerännyt mainintoja muista kunnista kuin Tampereelta, mistä Helsingin sijaan mainittiin Espoo ja Vantaa, ja Turusta, mistä Helsinki sai yhden maininnan. Kehityskäytävän pääkeskukset Turku ja Tampere mainitsevat toisensa yhteistyökumppaneiksi numero 1, ja lisäksi yhteysvälin varrelle muodostuu useita erityisen vahvan yhteistyön verkostoja, esimerkiksi Pöytyän ympärille.



Kuva 45. Vastauksista muodostettu yhteistyön verkosto osoittaa useita erityisen yhtenäisiä aluekokonaisuuksia.

Avoimessa kysymyksessä numero 8 kysyttiin, millaisilla eri toimenpiteillä vastaajan taho edistää alueellista yhteistyötä. Tämä kysymys jätti vastaajalle melko vapaat kädet kertoa tahonsa yhteistyöstä ja sen suuntautumisesta, ja keskimäärin varsin kattavia vastauksia kertyi 25. Vastauksissa toistuivat usein samat kunnat kuin aiemmin käsitellyssä ja kuvalla 46 havainnollistetussa kuntayhteistyössä, mutta myös erilaisia nostoja tehtiin. Maakuntaliittojen vastauksissa toistui lakisääteisten tehtävien, kuten maakuntastrategian korostaminen, alueellinen edunvalvonta ja seutuyhteistyö. Nokialta ja Sastamalasta nousivat esiin valtatie 12 kehittämishankkeet, esimerkiksi valaistuksen laajentaminen, ja myös valtatie 9 mainittiin usean tienvarsikunnan vastauksessa. Vain yksi kunta, Huittinen, nosti esiin valtatie 2 kehittämisen ja mainitsi erikseen myös HFP-neuvottelukunnan roolin. Pro Ysitie keräsi kolme mainintaa: kaksi Loimaalta ja yksi Akaalta. Merkillepantavaa on, että Tampereen ja Pirkanmaan liiton neljästä vastauksesta kolmessa mainittiin erikseen pääradan tai Suomi-radon kehittäminen.

Väite kehityskäytävää koordinoivan ohjausryhmän tarpeesta keräsi monivalintaosion korkeimman yksimielisyyden, keskiarvon ollessa 3,7. Syitä ohjausryhmän puutteelle ja arvioita sen tarpeellisuudesta tiedusteltiin myös avoimessa kysymyksessä, viitaten Pro Ysitie -järjestön olevan rooliltaan hieman erilainen kuin esimerkiksi Suomen kasvukäytävä ja Pohjoinen kasvuvyöhyke. Tähän vastauksia kertyi 27, ja jakauma oli selvä: 20 avointa vastausta oli tulkittavissa selkeästi ohjausryhmän tarpeellisuutta puoltaviksi. Useassa vastauksessa tyydyttiin vain lyhyesti myöntämään tarpeellisuus, mutta myös perusteluja esiintyi. Usein verkoston puutteen syyksi esitettiin käynnistävän ”moottorin” puutetta tai yleisen tahtotilan vähäisyyttä:

”Olisi tarpeen. Mielestäni tähän tarvittaisiin joko maakuntaliittojen tai alueiden ELYjen vahvaa roolia.”

Urpala

”Kyseessä on poliittinen asia, johon ei jostain syystä ole vielä tartuttu.”

Nokia

”En tiedä tarkasti, miksi ei ole. Jokin ”moottori” yleensä tarvitaan, eli koollekutsuja ja asian edistäjä.”

Pirkanmaan liitto

Perustelujen toistuva teema ohjausryhmää vahvasti puoltavissa ja osin myös sen tarpeellisuuden kyseenalaistavissa vastauksissa oli arvio Turun ja Tampereen nykyisestä Helsinki-keskeisyydestä ja siitä, ettei näiltä kaupungeilta yksinkertaisesti riitä mielenkiintoa tätä vaihtoehtoista väylää kohtaan. Kuitenkin nähtiin, että tähän vaihtoehtokäytävään panostamalla voitaisiin yksinapaisuutta (Helsinki) vähentää ja luoda pääkaupunkiseudun vetovoimalle myös vastavoimaa. Tätä väitettä vastaan asettuu se seikka, että sekä Turku että Tampere asettivat toisensa yhteistyökumppaneiksi numero 1, toisaalta seuraavina tulivat pääkaupunkiseudun kunnat. Helsinki-keskeisyys nostettiin esille kyllä/ei - näkökulmaa syvempää pohdintaa sisältäneistä 21 vastauksesta kuudessa, ja ne olivat tyypillisesti myös kattavimpien ja pisimpien vastausten joukossa:

”Olisi tarpeen. Tätä olen ihmetellyt useasti itsekkin, ja tullut siihen tulokseen, että mikäli Tampere ja Turku tekisivät laajamittaista yhteistyötä voisi sitä myöden syntyä vastavoima jopa pääkaupunkiseudulle. Mutta koska molemmat tähyävät vain Helsingin suuntaan, myös kaikki rahoitus suunnataan ko. hankkeisiin. -Onko kyseessä usean sukupolven takainen kilpailuasetelma Turun ja Tampereen välillä, joka estää vielä nykyisinkin ko. kaupunkien todellisen yhteistyön, josta

molemmat kaupungit voisivat (pääkaupunkiseudun kustannuksella) hyötyä, vai vain resurssipulasta aiheutuva todellisuus, ei itselleni toistaiseksi ole selvinnyt.”

Humppila

”... Mahtaako tilanne olla niin ”arka” että nämä kaksi kaupunkia kisailee niin vahvasti ykköskaupungin huomiosta, joten eivät kykene em. kilpailuasemasta johtuen yhteistyöhön. Molemmat kaupungit ovat keskeisimmässä asemassa välin yhteistyön kehittämisessä. Täytyisi löytää veturi asian eteenpäin viemiselle ja jommankumman kaupungin tulisi tehdä seuraava siirto.”

Lieto

”Turun ja Tampereen päissä Helsingin suunnan kehityskäytävät on varmasti nähty tärkeäimpinä, jolloin poikittais yhteydet ovat jääneet vähemmälle huomiolle. Jos vyöhykettä halutaan brändätä, on jonkinlainen toimielin välttämätön.”

Varsinais-Suomen liitto

Niistä seitsemästä vastauksestakaan, jotka tässä tulkittiin joko kielteisesti tai vähintään epäileviksi, ei moni erityisesti tyrmännyt ajatusta verkoston tai ohjausryhmän mahdollisista hyödyistä, mutta totesi tärkeimpien ensi- tai seuraavien askeleiden tai yhteistyön avaimen olevan kuitenkin jossain muualla. Lisäksi esiintyi muutama arvio, joiden mukaan pienten kuntien ääntä ja intressejä ei täälläkään saataisi kuuluviin. Myös yllä ja kysymyksessä mainittujen verrokkien tehokkuus kyseenalaistettiin:

”Suomen kasvukäytävän ja Pohjoisen kasvuvyöhykkeen tulokset ovat ehkä jääneet tavoiteltuja heikommiksi ja yhteistyö rakoilee. Toki asioita on tehty yhdessä, mutta vyöhyke ei kaikessa tekemisessä näy. Usein keskitytään liikaa ja pelkästään infrahankkeiden edistämiseen toiminnallisen ja aluerakenteellisen kehittämisen jäädessä taka-alalle.”

Varsinais-Suomen liitto

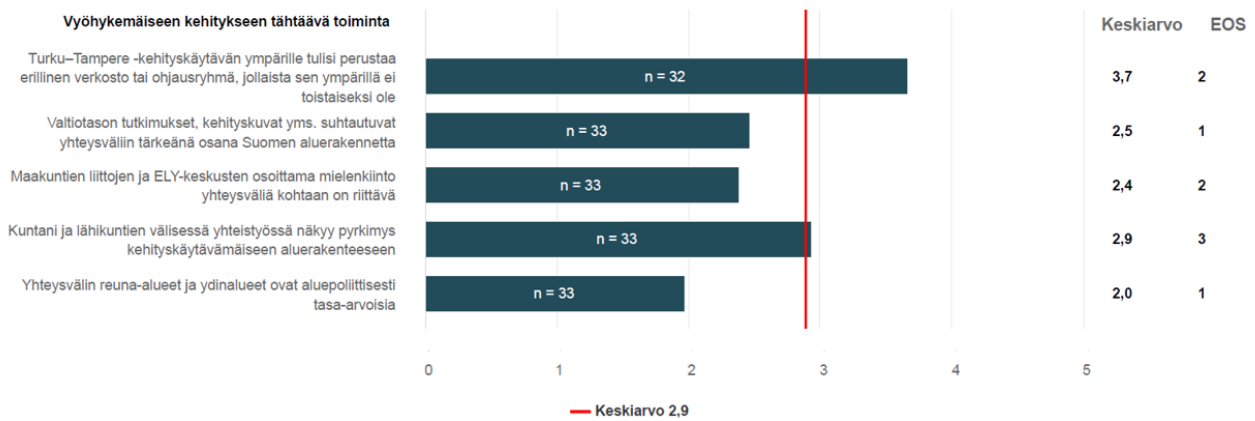
”Kehityskäytävällä olevat kunnat ovat hyvin erikokoisia ja erillään toisistaan, joten yhteisiä etuja on nähtävissä melko vähän. Huittinen, Loimaa ja Toijala ovat myös risteävien liikenne-/kehitysväylien varrella. Projektikohtainen yhteistyö riittänee.”

Pöytyä

”Verkoston puuttumistakin kriittisempää on se, että kehityskäytävän kehittämisestä tuntuu puuttuvan yhteinen visio. Yhteinen tilannekuva ja visio olisivat edellytyksiä sille, että verkostolla olisi edellytyksiä yhteistyötä tukea.”

Tampere

Tarve ohjausryhmälle keräsi suuren yksimielisyyden, mutta muut saman osion väitteet eivät (kuva 46). Kuten aiemmin todettiin, keräsi väite ohjausryhmän perustamisesta kyselyn korkeimman pistekeskisarvon. Myös väite paikallistason yhteistyössä näkyy niukasti yli keskiarvon pyrkimys kehityskäytävämäiseen aluerakenteeseen. Sen sijaan valtiotasojen, ELY-keskusten ja maakuntaliittojen mielenkiinto yhteysvälin kehittämistä kohtaan arvioitiin suhteellisen heikoiksi, arvosanoilla 2,4 ja 2,5. Liikenneväylien ohella negatiivisimpien joukkoon päättyi väite siitä, että tutkimuksessa käsitellyn kehityskäytävän reuna-alueet ja ydinalueet olisivat aluepoliittisesti tasa-arvoisimpia.



Kuva 46. Ohjausryhmän tarve erottui kysymyksen numero 5 vastauksissa suurimman yksimielisyyden keränneenä. Valtion, maakuntien ja ELY-keskusten mielenkiinto koettiin vähäisemmäksi.

5.2.4. Näkemyksiä alueen roolista ja kehityskohteista

Kehityskäytävän liikenneyhteyksien nykytila on kyselyn vastausten perusteella riittämätön. Se, onko tärkein kehityskohde valtatie 9, rautatie vai valtatie 12 / kantatie 41, riippuu kuitenkin paljon siitä, kumman väylän varrelta tilannetta tarkastellaan (taulukko 21). Valtatien 9 varrella sijaitsevien kuntien näkökulmasta juuri kyseinen väylä on tärkein kehityskohde, valtatie 12 varrelta taas korostuu kyseisen reitin kehittämisen tärkeys.

Taulukko 18. Tärkeimmät kehityskohteet riippuvat siitä, minkä väylän varrelta tilannetta tarkastellaan. (Valtatien 9 kunnat: Akaa, Humppila, Lempäälä, Loimaa, Punkalaidun, Urjala; valtatie 12 kunnat: Huittinen, Nokia, Oripää,

	Valtatien 9 kunnat (n=10)	Valtatien 12 kunnat (n=8)
Valtatien 9 kehittäminen	80 %	38 %
Valtatien 12 / kantatie 41 kehittäminen	0 %	88 %
Rautatieyhteyksien kehittäminen	50 %	38 %

Muuttamalla tarkastelu maakuntien väliseksi valtatie 2 linjausta myötäillen näyttäytyy maakuntienkin välillä näkemyseroja (taulukko 22). Varsinais-Suomen vastauksissa erottuu etenkin valtatie 9, mutta myös rautatien kehittäminen huomattavasti verrattuna Pirkanmaahan, jossa vastaukset jakautuvat laajemmin myös muiden kuin liikenneteemaa koskevien vaihtoehtojen ympärille. Kokonaisuus muuttuu vielä hieman tutkimalla ainoastaan Turun, Tampereen ja maakuntaliittojen vastauksia: rautatie 9 nousee tässä tarkastelussa suosituimmaksi vaihtoehdoksi, hieman valtatie 9 edelle. Myös osaamisen kehittäminen ja alueellinen erikoistuminen erottuvat näissä suurimpien toimijoiden vastauksissa verrattuna kokonaisotantaan.

Taulukko 19. Valtatien 9 ja rautatieyhteyksien kehittäminen kiinnostaa erityisesti Varsinais-Suomessa sekä isoissa keskuksissa ja maakunnan liitoissa.

	Varsinais-Suomi ja Humppila (n=14)	Pirkanmaa ja Huittinen (n=18)	Turku, Tampere ja maakuntien liitot (n=10)
Valtatien 9 kehittäminen	93 %	50 %	70 %
Valtatien 12 / kantatien 41 kehittäminen	21 %	33 %	0 %
Rautatieyhteyksien kehittäminen	71 %	44 %	80 %

Kysymyksessä yhdeksän vastaajia pyydettiin suhteuttamaan Turku–Tampere-yhteysvälin kehittämisen tärkeys muihin alueellisesti merkittäviin kehityskäytäviin tai -vyöhykkeisiin. Tällaisiksi mainittiin Suomen kasvukäytävä, Helsinki–Forssa–Pori sekä Pohjoinen kasvuvyöhyke. Avoimeen kysymykseen saadut 27 vastausta sisälsivät jälleen hyvinkin kattavia näkökulmia, mutta vastausten tyyppi ei anna mahdollisuutta luoda selkeää ”tärkein-toiseksi tärkein...”-jaottelua. Sen sijaan verkostoa ja ohjausryhmää käsitelleen kysymyksen vastausten väite Helsinki-keskeisestä aluerakenteesta erottuu näissäkin vastauksissa. Yhteensä 20 vastausta 27:stä on selvästi tämän käytävän tärkeyttä, potentiaalia tai nykyistä liian vähäistä huomiota puoltavia. Toistuvina perusteina käytävässä piilevälle potentiaalille ja merkittävyydelle esitetään mainitun Helsinki-keskeisyyden vähentäminen, Pohjoisen kasvuvyöhykkeen ja Suomen kasvukäytävän yhdistäminen uudella tavalla sekä sen rooli osana sisä-Suomen tärkeintä poikittaisyhteyttä:

”Maan merkittävimmissä kehityskäytävissä on kaikissa yksi kulma pääkaupunkiseudulla. Tku-Tre-yhteys on varmasti maan vahvin poikittaiskäytävä, ja tärkeä kansainvälinen linkki koko maalle etenkin merikuljetusten suhteen”

Varsinais-Suomen liitto

”Valtakunnan tasolla Turku-Tampere-väli voisi tulevaisuudessa olla merkittävä osa Etelä-Suomen yhdyskuntaverkoston ydinalueita ja vahvassa roolissa pks:n metropolikehityksessä mukana, kun tarkastellaan kaupunkiverkostoamme valtakunnan ulkopuolelta.”

Varsinais-Suomen liitto

”Turku-Tampere-yhteysväli olisi luonteva konteksti rakentaa yhteistyötä Suomen kasvukäytävän ja Pohjoisen kasvuvyöhykkeen välille.”

Pohjoinen kasvuvyöhyke

”Näen yhteysvälin kehittämisen tärkeänä ja sisältävän runsaasti potentiaalia. Valitettavasti Suomessa on vallalla vahva Helsinki-keskeisyys, joka näkyy myös kehityskäytävien muodostumisessa. Turku-Tampere-yhteysväliä ei nähdä näissä suurissa kaupungeissa riittävän houkuttelevana kehittämisen kohteena, vaan katseet on suunnattu pääkaupunkiseudun yhteyksiin. Ns. kasvukolmion tämä sivu on jäänyt pitkälti kehitystoimien ulkopuolelle.”

Aura

Seitsemästä kehityskäytävää selkeästi puoltavien vastausten ulkopuolelle jäävästä vastauksesta kahdessa verrattiin yhteysvälin roolia suunnilleen samantasoiseksi valtatie 2 eli Helsinki–Forssa–Pori-yhteyden kanssa, yhdessä valtatie 2 koettiin tärkeämmäksi ja kahdessa todettiin roolin olevan ”vastaava” viittaamatta selkeästi mihinkään tiettyyn verrokkikäytävään. Näiden ohella esitettiin seuraavat pohdinnat:

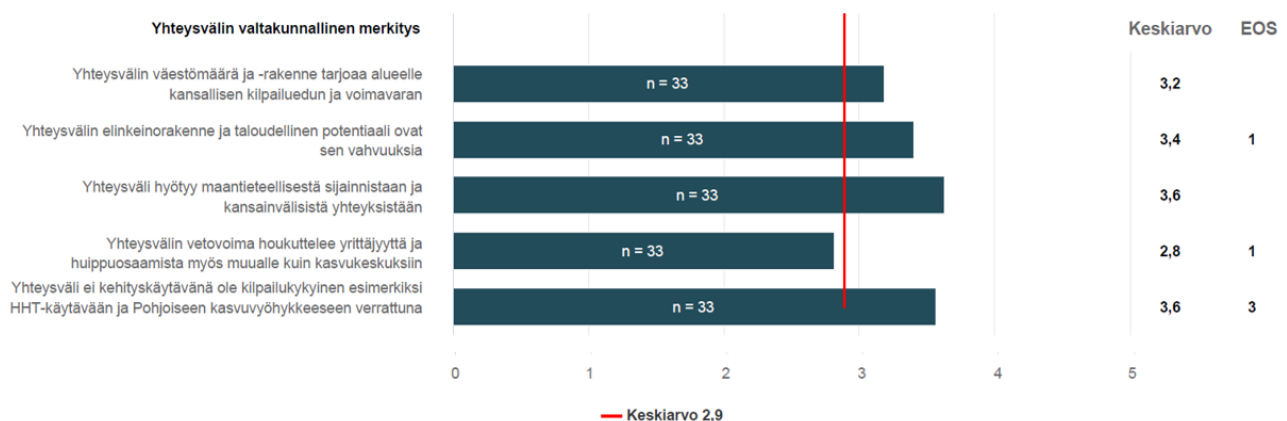
”En ole varma, onko kasvukäytävääjattelu oikea tapa hahmottaa aluekehityksen logiikkaa ja paras tapa suunnata resursseja. Nyt on muotia puhua käytävistä edunvalvonnassa mutta pitäisikö enemmän kehittää aktiviteetteja ja luoda sitä kautta merkitystä myös väylille?”

Pirkanmaan liitto

”Turku-Tre on jäänyt vähän jalkoihin viime vuosina. Sen suhteen olisi varmasti pohdittava, mitä yhteiset tarpeet ovat ja mistä näkökulmasta kannattaisi lähteä etsimään yhteisiä tavoitteita.”

Pirkanmaan liitto

Kyselyn monivalintaosiossa tiedusteltiin vastaajilta mielipiteitä yhteysvälin valtakunnallisesta merkityksestä ja kilpailukyvyistä samannimisessä alakategoriassa, johon kuului neljä kysymystä (kuva 47). Nämä väitteet ylittivät tyypillisesti koko kysymyksen keskiarvon 2,9. Heti ohjausryhmän tarpeen jälkeen toiseksi suurimman keskiarvon saikin väite ”Yhteysväli hyötyy maantieteellisestä sijainnistaan ja kansainvälisistä yhteyksistään”. Vaikka muut väitteet keskiarvon ylittivätkin, jäi väite muunkin kuin kasvukeskusten vetovoimasta yrittäjyydelle ja huippuosaamiselle alle keskiarvon. Yhteysvälin kilpailukyky Suomen kasvukäytävälle ja Pohjoiselle kasvuyöhykkeelle todettiin heikoksi. Turun, Tampereen ja maakuntaliittojen usko kehityskäytävän kilpailukykyyn osoittautuu kyselyn muiden vastaajien näkemystä vähäisemmäksi (taulukko 23).



Kuva 47. Yhteysvälin sijainti ja taloudellinen potentiaali koettiin hyviksi, mutta kilpailukyky Helsinkiin johtaviin käytäviin verrattuna heikoksi.

Taulukko 23. Turku, Tampere ja maakuntien liitot näkevät yhteysvälin kilpailukykyyn huonompina kuin pienemmät toimijat.

	Turku, Tampere ja maakuntien liitot (n=10)	Kaikki muut (n=22)
Yhteysväli ei kehityskäytävänä ole kilpailukykyinen esimerkiksi HHT-käytävään ja Pohjoiseen kasvuyöhykkeeseen verrattuna	4	3,4

6. Tulosten tarkastelu

6.1. Turku–Tampere-yhteysväli kehityskäytävänä

Tässä tutkielmassa on tutkittu Turku–Tampere-yhteysväliä kehityskäytävänä ja vyöhykemäisen aluerakenteen toteutumisen näkökulmasta. Tutkimusmenetelmiä olivat paikkatietoanalyysi, tätä tukeva tilastokatsaus ja kyselytutkimus. Paikkatietoanalyysin keinoin tutkittiin toteutunutta aluekehitystä ja nykyisen aluerakenteen vyöhykemäisyyttä, tilastojen avulla laajennettiin aluekehityksen tarkastelu kuntatasolle ja tulevaisuuden ennusteisiin, ja kyselyllä kartoitettiin paikallisten asiantuntijoiden näkemyksiä alueen nykytilasta, kehityskohteista ja tulevaisuudesta.

Turun ja Tampereen kaupunkiseutujen voimakas kasvu verrattuna välialueen paikallaan polkemiseen ja taantumiseen rinnastuu esimerkiksi Heikkilän (2003), Tervon (2005) ja Nurmion ym. (2017) mainitsemaan, jo vuosikymmeniä jatkuneeseen kaupungistumiseen, joka erityisesti 2000-luvulla on kärjistynyt vain muutaman kaupunkiseudun kasvuun. Erityisen jyrkkää väestö- ja työpaikkakato on haja-asutusalueilla, mutta tietyt seutukaupungit sekä valtavyöhylien risteysalueella sijaitsevat taajamat menestyvät suhteellisen hyvin. Ennusteet tulevaisuuden kehityksestä eivät alueen osalta näytä valoisilta, mikä myös rinnastuu hyvin tuoreimpiin, entistä polarisoituvampaa aluerakennetta ennakoivin ennusteisiin (Suomessa on 20 vuoden kuluttua... 2019).

Turun ja Tampereen kaupunkiseutujen elinvoimaisuus ei näytä heijastuvan erityisen positiivisena väestö- ja työpaikkakehityksenä näistä keskuksista kauempana sijaitseviin taajamiin. Kuitenkin juuri näiden kaupunkien välillä sijaitsevat seutukaupungit, Loimaa, Huittinen, Sastamala ja Akaa ovat menestyneet verrattuna käytävältä sivussa sijaitseviin Forssaan ja Kokemäkeen, joissa väestö- ja työpaikkakato on huomattavan jyrkkää. Se, johtuuko tämä kehityskäytävän runkoväylien positiivisesta vaikutuksesta vai muista alue- ja elinkeinorakenteeseen liittyvistä seikoista, jää kuitenkin varmentamatta.

Erääksi kehityskäytävän peruseriaatteeksi on määritelty runkoväyliä myötäilevä tasapainoisen aluekehityksen leviäminen myös kasvukeskusten väliselle alueelle (Jauhiainen ym. 2007, Hope & Cox 2015). Turku–Tampere-kehityskäytävällä tämä periaate ilmenee molempia maantieväyliä ympäröivänä kolme kilometriä syvänä muuta tutkimusaluetta positiivisemmän aluekehityksen vyöhykkeenä. Runkoväylillä siis on väestö- ja työpaikkakatoa hillitsevä vaikutus, joten tältä osin on perusteltua puhua kehityskäytävän eli liikenteellisen yhteyden lisäksi myös keskusten välialuetta hyödyttävästä kehitysvyöhykkeestä.

Työpaikkakadon ilmeneminen haja-asutusalueilla erittäin jyrkkänä kertoo erityisesti alkutuotannon roolin voimakkaasta vähenemisestä, sillä laajoilla alueella tutkimusaluetta ei muita työpaikkoja ole ollutkaan. Se, että myös useat pienehköt taajamat ja välialueen kunnatkin ovat kärsineet kymmenienkin prosenttien työpaikkakadosta, kertoo todennäköisesti kaupungistumiseen kytkeytyvästä palvelujen ja työpaikkojen kasautumisesta kasvukeskuksiin: yhä useammat peruspalvelutkin muuttavat seutukeskuksista suurimpiin keskuksiin. Keskusverkoston hierarkia muuttuu siis niin, että Turun ja Tampereen rooli suhteessa muihin korostuu entisestään.

Runkoliikenneväylien osalta paikkatietoanalyysin tulokset eivät osoita merkittäviä eroja liikennemäärissä, toteutuneessa aluekehityksessä tai vyöhykemäisyyden syvyydessä. Valtatien 9 liikennemäärät ovat hieman valtatie 12 / kantatie 41 liikennemääriä suuremmat, mutta toisaalta jälkimmäisellä reitillä kasvu on ollut huomattavasti suurempaa. Lisäksi raskas liikenne vaikuttaa käytävän valtatie 12 / kantatie 41 suhteellisesti enemmän, mikä johtunee paitsi elinkeinorakenteesta, myös siitä, että reitin liikennemäärät ovat vähäisempiä ja näin tiellä liikennöinti

kenties liikennöitsijöiden mielestä sujuvampaa. Liikennemäärien kasvu suhteutettuna välialueella ilmenevään väestö- ja työpaikkakatoon voi kertoa Turun ja Tampereen kaupunkiseutujen välisen vuorovaikutuksen lisääntymisestä ja kehityskäytävän vahvistumisesta.

Valtatiet 2 ja 10 eivät muodosta yhtä vahvan vuorovaikutuksen käytäviä tai positiivisen aluekehityksen vyöhykkeitä kuin Turun ja Tampereen väliset yhteydet. Tämä ilmenee vähäisempänä liikennöintinä, valtatie 10 heikompana liikennekehityksenä sekä näiden väylien varsien heikompana väestö- ja työpaikkakehityksenä, sekä taajamissa että haja-asutusalueilla, verrattuna valtatiehen 9 ja valtatiehen 12 / kantatiehen 41. Turun ja Tampereen väliset yhteydet vaikuttavat tämän perustella keskeisemmiltä aluerakenteen ja liikennöinnin sidoksilta.

Varsinais-Suomen ja Pirkanmaan kuntien ja liittojen vastausten välillä ilmenneet erot suhtautumisessa kehityskäytävän toteutuneeseen ja ennakoituun aluekehitykseen sekä liikenneväylien, erityisesti valtatie 9 tilaan, saattavat ilmentää Varsinais-Suomen suurempaa mielenkiintoa Tampereen-yhteyksiä kohtaan kuin Pirkanmaan mielenkiintoa Turkuun päin. Tämä olisi aluerakenteellisestikin sinänsä loogista: Tampere ja Pirkanmaa sijaitsevat ”keskemällä” Suomea, ja pystyvät tarkastelemaan sijaintiaan esimerkiksi Helsingin, Lahden, Jyväskylän, Vaasan ja Seinäjoen sekä Turun ja Rauman suuntien perspektiivistä. Turun ja Varsinais-Suomen maata pitkin suuntautuvat käytävät ovat rajallisempia, sillä lännessä ja etelässä vastassa on meri. Toki tämä avaa erilaisia kansainvälisiä mahdollisuuksia verrattuna Tampereeseen, mutta rajaa ”fyysisempien” maakäytävien määrän pieneksi verrattuna Tampereeseen. Tämän tutkimuksen otannalla ei tämä väite saa vahvistusta, mutta se saattaa olla yksi taustasyy maakuntien näkemyseroihin.

Alueen kuntien ja maakuntien liittojen edustajilla vaikuttaa olevan runsaasti mielenkiintoa alueen kehittämiseen ja halua nykyistä syvempään yhteistyöhön. Avointen vastausten yleissävy antaa kuvan, että kehityskäytävässä on piilevää potentiaalia, jota ei toistaiseksi oikein ole onnistuttu realisoimaan. Tällä otannalla on kuitenkin vaikea arvioida, mistä tämä arvioitu alikehittyneisyys johtuu: suurten toimijoiden Helsinki-keskeisyydestä, kehityskäytävän tavoitteiden ja johtoajatuksen epäselvyydestä vai siitä, että mikään alueen toimija ei ole vain ottanut ”veturin” roolia?

Liikennekäytävien keskeisyyttä kehityskäytävän ja monikeskuksisuuden toiminnassa kuvaa näiden nouseminen selkeästi tärkeimmiksi koetuiksi kehityskohteiksi. Erityisesti valtatie 9 tilaa pidetään nykyään huonona, millä saattaa kehityskäytävän kannalta olla merkittävä vaikutus: jos alueen eräs keskeisimpiä runkoväyliä on todella huonossa kunnossa ja riittämätön, onko koko käytävämäisyyden perusta heikko? Se, että tukkoista ja vaarallista pääväylää pyritään mahdollisuuksien mukaan välttämään, saattaa olla myös eräs selitys valtatie 12 / kantatie 41 liikennemäärien nousulle.

Tehokkaan ja menestyksekkään kehityskäytävätoiminnan avaimeksi on usein todettu alueellisten toimijoiden kattava yhteistyö (Srivastava 2011, Hope & Cox 2015, Nurmio ym. 2017). Suomen kontekstissa tämä tarkoittaa tyypillisesti jonkinlaista edunvalvojana toimivaa ohjausryhmää (Jauhiainen ym. 2007). Kyselyn vastausten perusteella juuri yhteistyössä tai sen puutteessa piilee Turku–Tampere-kehityskäytävän toinen ongelma, liikenneyhteyksien ollessa ensimmäinen. Monet noteeraavat verkoston tai ohjausryhmän puutteen merkittävänä ongelmana, mutta vastapainoksi esiintyy myös epäilyjä siitä, onko tämä välttämättä kuitenkaan niin kriittinen puute.

Vastaajien keskuudessa erottuu selvää mielenkiintoa yhteysvälin nykyistä laajempaa kehittämistä kohtaan, mutta yhteistyön ja vuorovaikutuksen oikeasta ilmenemismuodosta, alueen yhteisistä tavoitteista tai siitä, kuka tätä yhteistyötä vetäisi, ei kyselyn pohjalta voida muodostaa yhtä vastausta. Ratkaisu tähän voisi olla muutaman vastaajankin ehdottama yhteinen tilanteen kartoitus: alueellisten

toimijoiden pitäisi jonkun tahon kokoamana kokoontua yhteen ja luoda tilannekuva siitä, miten Turku–Tampere-kehityskäytävällä nykyään menee, mitkä ovat sen vahvuudet ja heikkoudet ja mitkä ovat eri tason toimijoiden intressit. Myös pienistä kunnista esitetyt väitteet ja monivalintaosion antamat epäsuorat viitteet Tampereen, Turun ja maakuntien liittojen Helsinki-keskeisyydestä saivat tätä kautta täsmennystä. Tämän tutkielman pohjalta on vaikea arvioida, kuinka tiivistä ajatustenvaihtoa ja yhteistyötä eri tasoisten toimijoiden välillä on, mutta vastaukset antavat viitteitä siitä, että näkemyksissä riittäisi keskusteltavaa.

Kehityskäytävän tulevaisuuden uhkakuvaksi voidaan, negatiivisten väestöennusteiden ohella, määrittää suurten toimijoiden arvioidun Helsinki-keskeisen asenteen ja yksinapaisen aluerakenteen korostuminen ja vahvistuminen. Tällaisessa tulevaisuuskuvassa Turku–Tampere-yhteysväli, vaikka ainakin paikallisten silmissä olisikin Suomen tärkein sisämaayhteys ja mahdollinen metropolikehityksen vastavoima, jäisi väistämättä sivuosaan. Toiseksi uhkakuvaksi vaikuttaisikin muodostuvan se, että ”jotain tarvitsisi tehdä”-mentaliteetti jatkuu: vyöhykkeessä selkeästi nähdyn potentiaalinen realisointi tarvitsisi yhteistyötä, yhteisiä tavoitteita ja yhteisiä suuntaviivoja, joihin eivät yksittäisen kunnan rahkeet riitä.

6.2. Metodologia ja jatkotutkimus

Tutkimuksessa tehdyt metodologiset valinnat osoittautuivat toimivaksi kokonaisuudeksi. Paikkatietoanalyysin yhdistäminen tilastokatsaukseen loi tutkimukseen sujuvan aikajänteen, jonka avulla aluekehitystä pystyttiin tarkastelemaan melko saumattomasti 50 vuoden ajalta (1990–2040). Tämä päti erityisesti väestö- ja työpaikka-analyysihin, joissa käytetty YKR-aineisto osoittautui muutenkin joustavaksi tarkasteltavaksi, jonka tarjoamia kaikkia mahdollisuuksia ei tämän tutkielman puitteissa edes hyödynnetty. Liikenne- ja maanpeiteaineistojen analyysiin tätä aikajännettä ei koko laajuudessaan pystytty soveltamaan, mutta näidenkin tulokset tukivat onnistuneesti YKR-pohjaisia tuloksia.

Myös kyselytutkimuksen kysymysten asettelu, vastaajaryhmän määrittely ja vastausten määrä ja laatu osoittautuivat onnistuneiksi. Vastausten painoarvoa lisää useiden vastaajien oletettavasti kattava asiantuntemus sekä usein myös suhteellisen vaikutusvaltainen asema. Kääntöpuolena absoluuttinen vastaajamäärä jäi rajalliseksi, 33:een, minkä myötä esimerkiksi Varsinais-Suomen ja Pirkanmaan ja valtatie 9 ja valtatie 12 välisten vertailujen luotettavuus heikkenee. Rajallinen otanta on syytä muistaa myös esimerkiksi alueellisen yhteistyön verkoston havainnekuva tarkastellessa: jos tietyistä kunnasta vastaajaksi olisikin valikoitunut joku toinen, yhtä pätevä vastaaja, voisivat yhteistyön suunnat näyttää aivan toisilta.

Tämän tutkielman tarkastelukulma keskittyi ennen kaikkea väestö-, työpaikka- ja liikennepohjaiseen aluekehitykseen sekä paikallisille toimijoille kohdennettuun kyselyyn. Tämän näkökulman ulkopuolelle jäävät esimerkiksi kansallisten toimijoiden mielipiteiden kartoitus sekä hyvin ohuesti sivuttu kansantaloudellinen, yrittäjyyden ja yhteysvälin kansainvälisen aseman näkökulma. Lisäksi yhteysvälin aluekehitystä ei liikennemääriä lukuun ottamatta suhteutettu muihin Etelä-Suomen tunnistettuihin kehityskäytäviin. Samoilla menetelmillä toteutettu vertailu esimerkiksi HHT-vyöhykkeeseen, Helsinki–Lahti-vyöhykkeeseen tai muihin käytäviin voisi paremmin suhteuttaa, miten vahva vyöhyke Turku–Tampere oikeasti kansallisella mittapuulla on.

Eräs, esimerkiksi Jauhiaisen ym. (2007) käyttämä alueellista toiminnallisuutta kuvaava menetelmä on kehityskäytävän kuntien välisen pendelöinnin analysointi. Tämä olisi toteutettavissa esimerkiksi YKR-työmatka-aineiston pohjalta, mutta tähän tutkielmaan käytetty YKR-lisenssi ei sitä mahdollistanut. Työmatkojen suuntautumisen tarkastelun pohjalta voidaan määrittää yksi selkeä jatkokysymys: miten Turun ja Tampereen välisen kehityskäytävän vyöhykemäisyys ilmenee yhteysvälin kuntien välisen pendelöinnin kautta?

Kehityskäytävän tarkastelu junaliikenteen ja Turku–Toijala–Tampere-rautatieen näkökulmasta jäi tässä tutkielmassa maantieväyliyä vähäisemmäksi. Tämä johtuu osittain siitä, että nykyinen rautatieliikenne yhteysvälinällä on rajallista ja junat pysähtyvät vain muutamalla asemalla (Toijala, Humppila, Loimaa). Rautatieyhteyden merkitys etenkin tulevaisuuden kestävä liikenteen tavoitteiden kannalta lienee kuitenkin merkittävä, ja tätä aihetta juuri tämän yhteysvälin kannalta olisi syytä tutkia tarkemmin. Esimerkiksi yllä mainitun pendelöintitarkastelun painottaminen rautatieliikenteeseen ja mahdolliseen paikallisjunaliikenteen käynnistämiseen voisi olla mielenkiintoinen jatkotutkimuksen aihe.

Teema, jonka aiheuttamia vaikutuksia tulevaisuuden aluerakenteeseen on tämän tutkielman kirjoitusvaiheessa keväällä 2021 vielä mahdotonta arvioita, on SARS-CoV-2-viruksen aiheuttama COVID-19-koronaviruspandemia. Tutkimuskysymysten asetteluun tai muihin teknisiin seikkoihin koronavirus ei tässä tutkielmassa ehtinyt juuri vaikuttamaan, mutta esimerkiksi kyselyyn saaduissa vastauksissa teema nousi välillä esiin ja on vaikea arvioida, miten paljon helmikuuhun 2021 mennessä kertyneet kokemukset esimerkiksi etätöiden lisääntymisestä vaikuttivat vastaajien näkemyksiin ja mielipiteisiin.

Erityisesti monipaikkaisuudesta käytyä keskustelua on korona-aika kiihdyttänyt ja tuonut termin käsittelyyn uudenlaista konkretiaa (Pitkänen ym. 2021). Esimerkiksi liikennemäärissä vuonna 2020 tapahtuneen, tämänkin tutkielman aineistovalinnassa havaitun pudotuksen on todentanut myös liikenteenohjausyhtiö Fintraffic (Vuosi 2020 ja korona... 2021). ”Koronavuonna” 2020 saatiin myös viitteitä siitä, että vuosia jatkuneessa kaupunkien muuttovoitossa maaseudun kustannuksella nähtiin, jos ei käänne, niin ainakin hetkellinen tasoittuminen ja keskusten kasvun notkahdus (Parikka 2020). Tämän muutoksen tai hiljaisen signaalin pitkäaikaisia vaikutuksia on toistaiseksi vielä vaikea arvioida. On kuitenkin mahdollista, että tuoreimpia, ennen pandemiaa tai sen aikana tehtyjä väestöennusteita ja aluerakenteellisia visioita joudutaan uudelleenarvioimaan yllättävän pian. Se, millaisia jatkotutkimusmahdollisuuksia koronavirus aluekehityksen, monikeskuksisuuden / monipaikkaisuuden tai kehityskäytävien osalta avaa, on vielä epäselvää, mutta todennäköisesti uusia näkökulmia tulee aukeamaan. Koronan myötävaikutuksella tapahtuva kaupunki-maaseutu-asetelman uudelleen muotoutuminen voi muutaman vuoden sisällä muuttaa myös Turku–Tampere-yhteysvälin kokonaiskuvaa merkittävästi.

6.3. Turku, Tampere ja kehityskäytävä osana monikeskuksista Suomea

Tässä tutkielmassa Turku–Tampere-kehityskäytävää tarkasteltiin enimmäkseen ”ruohonjuuritasolta”, käytävän itsensä sisäisen aluekehityksen ja sen sisäisten toimijoiden näkökulmasta. Kehityskäytävän kokonaiskuvaa tarkastellessa on kuitenkin syytä muistaa, että alue ei ole itsessään erityisen vahva tai itsenäinen kokonaisuus tai muusta maailmasta riippumaton toiminnallinen alue, vaan se täytyy suhteuttaa osaksi monikeskuksista Suomea, Eurooppaa ja globalisoitunutta yhteiskuntaa. Se, miten juuri nämä kaksi kaupunkia, näiden välinen kehityskäytävä

ja tutkimusalueen alakeskukset sulautuvat laajempiin aluekokonaisuuksiin, jäi pitkälti sivuhuomioiden varaan.

Tarkastelun mittakaavaa voisi laajentaa monin tavoin: tutkielmassa on käsitelty lyhyesti niin Suomen kasvukolmiota, ylikansallista TEN-T-verkostoa, valtatie 9 koko Suomen halkaisevana poikittaisväylänä ja eri vuosikymmenien näkemyksiä Suomen aluerakenteesta ja keskusverkostosta. Turku–Tampere-kehityskäytävä on enemmän tai vähemmän merkittävä osa näitä kaikkia.

Erityisesti Suomen kasvukolmio, Helsinki–Tampere–Turku, on tämän kehityskäytävän kannalta eräs keskeisimpiä kokonaisuuksia: Helsinki–Tampere- ja Helsinki–Turku-yhteyksien asema on vakiintunut ja tunnistettu, mistä kertovat jo Suomiradan ja Tunnin junan kaltaiset hankkeet ja tavoitteet. Turku–Tampere-yhteysvälin kehityshankkeet, kuten valtatie 9 osuuksien leventäminen nelikaistaiseksi, jäävät tällaisten suurprojektien varjoon. Turun ja Tampereen välille ei välttämättä tarvitakaan moottoritietä ja tunnin suoraa junayhteyttä, mutta mittakaavaltaan valtavan erikokoiset kehittämishankkeet ja -suunnitelmat antavat aiheen jopa kysyä, onko ylipäätään perusteltua puhua kasvun ”kolmiosta” vai kuvaisiko Suomen ydinaluetta paremmin joku muu termi kuin kolmio?

Kehityskäytävää sisältäpäin tarkastellessa jää sivurooliin myös pohdinta siitä, miten Turku–Tampere-kehityskäytävä suhteutuu niihin jatko-yhteyksiin, joihin se sekä Turun että Tampereen päissä kytkeytyy. Tampere toimii käytävän eräänlaisena sisämaan solmukohtana, josta tässäkin tutkielmassa ja kyselyn vastauksissa noteerattiin erityisesti Jyväskylään ja Itä-Suomeen jatkuva valtatie 9, ”Ysikäytävä”. Tampereelta muualle Suomeen suuntautuvia käytäviä edustavat myös yhteydet Helsinkiin, Lahteen ja Seinäjoelle. Turun päässä maayhteyksien ohella merkittäviä jatko-yhteyksiä aukeaa vielä Itämeren kautta esimerkiksi Tukholmaan ja kaukaisempaan Eurooppaan. Lisäksi vielä käytävän poikki kulkee merkittävä valtakunnallinen runkoväylä, valtatie 2. Kaikilla tällaisilla yhteyksillä on vaikeasti arvioitava vaikutus myös siihen kokonaisuuteen, joka tässä tutkielmassa määriteltiin Turun ja Tampereen väliseksi kehityskäytäväksi.

Toinen teema, johon ei voida määrittää yksiselitteistä vastausta, on suurempi kysymys Suomen aluerakenteesta ja sen monikeskuisuudesta: onko Suomi Helsingistä ja pääkaupunkiseudusta riippuvainen yksinapainen metropolivaltio, jossa muun keskusverkoston merkitys on marginaalinen? Vai onko Suomi sittenkin monikeskuisen, maakuntien ja verkostojen moninaisuuteen ja erilaisiin rooleihin perustuva toiminnallinen kokonaisuus? Miten paljon tähän kehitykseen voidaan tietoisella aluesuunnittelulla ja -politiikalla vaikuttaa, ja miten suurelta osin kehitys vain ”tapahtuu”? Se, miten aluetutkimus, -suunnittelu ja -politiikka näihin kysymyksiin suhtautuvat, vaikuttaa merkittävästi myös siihen, muodostuuko paikallisten näkökulmasta potentiaalisesti arvioidusta Turku–Tampere-kehityskäytävästä vähitellen menestyvä yhteistyön ja kasvun vyöhyke, vai jäävätkö suunnitelmat ajatuksen ja visioinnin tasolle.

Kiitokset

Haluan kiittää ohjaajaani Niina Käyhköä hyvästä ohjauksesta ja avunannosta tutkielman eri vaiheissa. Lisäksi olen kiitollinen Turun kaupungin myöntämästä apurahasta sekä Varsinais-Suomen liiton työtovereideni osoittamasta mielenkiinnosta ja asiantuntevista näkemyksistä. Kiitokset myös kaikille kyselyyn vastanneille, joista osan kanssa kävimme aiheesta myös mielenkiintoisia jatkokeskusteluja.

Lähdeluettelo

- Ahtokivi, I. (2018). Vientiteollisuuden suuryritykset älähtivät Turku–Toijala-radasta. *Verkkouutiset* 17.10.2018. 3.4.2021. <www.verkkouutiset.fi/vientiteollisuuden-suuryritykset-alahtivat-turku-toijala-radasta/#8fd461a2>
- Alueella työssäkäyvät (työpaikat) alueen, toimialan (TOL 2008), sukupuolen ja vuoden mukaan, 2007–2018 (2020). Tilastokeskus. 13.4.2021. <stat.fi>
- Alueidenkäyttö ja aluerakenne vuonna 2017 (1995). Ympäristöministeriö. 68 s. Painatuskeskus Oy, Helsinki.
- Arnold, J., G. Ollivier & J. F. Arvis (2007). Best practices in corridor management. Maailmanpankki. 45 s.
- Aro, T., J. Järnefelt, A. Horila, O. Keinänen & O. Myllymaa (2019). Alueliikkuvuus Suomen kasvukäytävällä: alueliikkuvuus muuttoliikkeen, pendelöinnin ja työasialiikkuvuuden näkökulmasta. *Uudenmaan liiton julkaisuja C 90*. 89 s.
- Bengs, C., T. Heikkinen, J. Roininen & K. Schmidt-Thomé (2000). Katsaus aluekehitystutkimukseen. *Sitran raportteja 3*. 50 s.
- Bengs, C., T. Hanell, T. Hirvonen, K. Itkonen, I. Karppi, E. Storhammar, T. Tohmo & V. Viljanen (2009). Alueet ja verkot – alueiden kilpailukyky ja toimivuus. *Sektoritutkimuksen neuvottelukunta. Alue- ja yhdyskuntarakenteet ja infrastruktuurit, julkaisuja 12/2009*. 75 s.
- Brezzi, M. & P. Veneri (2015). Assessing polycentric urban systems in the OECD: Country, regional and metropolitan perspectives. *European Planning Studies* 23: 6, 1128–1145.
- Brunner, H-P. (2013). What is economic corridor development and what can it achieve in Asia's subregions? *ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration* 117. 52 s.
- CORINE-maanpeite 2000, 25 ha (2005). Suomen ympäristökeskus. Paikkatietoaineisto. 26.4.2021. <ckan.ymparisto.fi/dataset/%7BA70BC25F-43A2-4C33-A42D-9C22D9D4A3DB%7D>
- CORINE-maanpeite 2018, 25 ha (2018). Suomen ympäristökeskus. Paikkatietoaineisto. 26.4.2021. <ckan.ymparisto.fi/dataset/%7B0B4B2FAC-ADFI-43A1-A829-70F02BF0C0E5%7D>
- Davoudi, S. (2003). Polycentricity in European spatial planning: from an analytical tool to a normative agenda. *European Planning Studies* 11: 9, 979–999.
- Davoudi S. (2008) Conceptions of the city-region: a critical review. *Urban Design and Planning* 161: 2, 51–60.
- Degerman, R. (2019). Synkkä ennuste: Vain pääkaupunkiseutu, Turku ja Tampere kasvavat – yhä suurempi osa Suomesta tyhjenee. *YLE Uutiset*. 22.2.2019. 22.4.2021. <yle.fi/uutiset/3-10655042>
- Digiroad – kansallinen tie- ja katuverkon tietojärjestelmä (s.a.). Väylävirasto. 6.4.2021. <vayla.fi/vaylista/aineistot/digiroad>
- Dühr, S., C. Colomb & V. Nadin (2010). *European spatial planning and territorial cooperation*. 452 s. Routledge, London.
- ESDP European Spatial Development Perspective: towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union (1999). *Euroopan unionin virallisten julkaisujen toimisto, Luxemburg*. 82 s.
- Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T (2021). Väylävirasto. 30.3.2021. <vayla.fi/vaylista/liikennejarjestelma/tent>
- Farmer, C. J. Q. & A. S. Fotheringham (2011). Network-based functional relations. *Environment and Planning A: Economy and Space* 43: 11, 2723–2741.
- Geoinformatiikan sanasto (2018). Sanastokeskus TSK. 26.3.2021. <www.tsk.fi/tiedostot/pdf/GeoinformatiikanSanasto.pdf>
- Granqvist, K. (2014). Kehityskäytävät Helsingin metropolialueella. *Teoksessa Söderström, P., H. Schulman & M. Ristimäki (toim.): Pohjoiset suurkaupungit: Yhdyskuntarakenteen kehitys Helsingin ja Tukholman metropolialueilla*, 204–220. Edita Prima, Helsinki.
- Haukkala, T. (2011, toim.). Monipaikkaisuus – ilmiö ja tulevaisuus. *Sitran selvityksiä 54*. 56 s.

- Helminen, V., K. Nurmio & S. Vesanen (2020). Kaupunki-maaseutu-alueuokitus 2018. Paikkatietopohjaisen alueuokituksen päivitys. *Suomen ympäristökeskuksen raportteja* 21/2020. 27 s.
- Heikkilä, E. (2003). Differential urbanisation in Finland. *Journal of Economic and Social Geography* 94: 1, 49–63.
- Hirvonen, T. (2017). Monikeskuksisen kunnan indikaattorit. *Arttu2-tutkimusohjelman julkaisusarja* 4/2017. 12 s.
- Hope, A & J. Cox (2015). *Development corridors*. Coffey International Development, Lontoo. 62 s.
- Huovari, J., H. Vihinen, O. Kotavaara & V. Härmälä (2020). Monipaikkaisuuden tunnistaminen muuttaa väestö- ja aluekehityksen kuvan Suomessa. *Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminta: Policy Brief* 7/2020. 7 s.
- Hätälä, J. & J. Rusanen (2010). Suomen aluerakenteen viimeaikainen ja tuleva kehitys. *Nordia Tiedonantoja* 1/2010. 49 s.
- Jakobson, L. (1992). Suomen kaupungistuminen: vertailu kansainväliseen kehitykseen ja kehityspoliittiset mahdollisuudet. *Suomen Kaupunkiliiton julkaisu* nro 700. 110 s.
- Jauhiainen, J. S. (2008). Regional and innovation policies in Finland – towards convergence and/or mismatch? *Regional Studies* 42: 7, 1031–1045.
- Jauhiainen, J. S. (2011). Monta monikeskuksisuutta. *Sektoritutkimuksen neuvottelukunta. Alue- ja yhdyskuntarakenteet ja infrastruktuurit, julkaisuja* 6/2011. 42 s.
- Jauhiainen, J. S. & V. Niemenmaa (2006). *Alueellinen suunnittelu*. 287 s. Vastapaino, Tampere.
- Jauhiainen, J. S., S. Harvio, J. Luukkonen, & H. Moilanen (2007). Kehittämisvyöhykkeet aluekehittämisessä. *Sisäasiainministeriön julkaisuja* 22/2007. 125 s.
- Johnson, D. A. (2015). History of regional planning. *Teoksessa* Wright, J. D. (toim.): *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*, 141–145. Elsevier, Amsterdam.
- Kaavoituksen tasot (2019). Turun kaupunki. 20.4.2021. <www.turku.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu/kaavoituksen-tasot>
- Kalenoja, H., S. Alppi, M. Helelä & E. Väistö (2016). Helsinki–Turku-käytävän henkilöliikenteen kehitysnäkymät: toteutuspolut yhteysvälin kehittämiseksi. *Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä* 4/2016. 80 s.
- Kalliomäki, H. (2013). Vyöhykkeet visioissa ja käytännöissä: näkökulmia suomalaisiin kehittämisvyöhykkeisiin. *Turun kaupungin tutkimuskatsauksia* 5/2013. 7 s.
- Kangasharju, A., J-P. Kataja & V. Vihriälä (1999). Suomen aluerakenteen viimeaikainen kehitys. *Pellervon taloudellisen tutkimuslaitoksen työpapereita* 17. 50 s.
- Kanninen, K. & K. Ylä-Anttila (2011; toim.). Monikeskuksisuuden monet todellisuudet. *Sektoritutkimuksen neuvottelukunta. Alue- ja yhdyskuntarakenteet ja infrastruktuurit, julkaisuja* 4/2011. 98 s.
- Kantakaupungin yleiskaava 27.5.1998 (1998). Tampereen kaupunki. 58 s.
- Kasvukolmio vetää väkeä maaseudulta (2019). *Kauppalehti* 25.2.2019. 22.4.2021. <www.kauppalehti.fi/uutiset/kasvukolmio-vetaa-vakea-maaseudulta/07e7ebe6-8ab6-4a04-a89e-db7a83636672>
- Kaupunkiseudut (YKR) 2019 (2020). Suomen ympäristökeskus. Paikkatietoaineisto. 26.4.2021. <ckan.ymparisto.fi/dataset/%7BE3E29357-4333-4C11-8E0E-FCD7307F91EE%7D>
- Kaupunkiseutujen rajausta (2020). Ympäristöhallinto. 20.4.2021. <www.ymparisto.fi/fi-fi/elinymparisto_ja_kaavoitus/yhdyskuntarakenne/tietoa_yhdyskuntarakenteesta/kaupunkiseutujen_rajausta>
- Kilpailukykyä, hyvinvointia ja ekotehokkuutta: Suomen aluerakenteen ja alueidenkäytön kehityskuva (2006). Ympäristöministeriö. 41 s. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Kiuru, T., J. Sipilä, S. Vihma & M. Viljanen (2015). Rataverkon välityskyvyn kehityskuva 2035. *Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä* 33/2015. 64 s.
- Koivula, J. (2020). Maakuntakaupungit ovat haluttuja asuinpaikkoja – Tampere on sekä halutuim muuttokohde että ykköspaikka mielikuvissa. *Maaseudun tulevaisuus* 15.4.2020.

- Kuntien avainluvut (2021). Tilastokeskus. 13.4.2021. <stat.fi>
- Käyttölupa ja vastuut (2019). Suomen ympäristökeskus. 26.4.2021. <www.syke.fi/fi-FI/SYKE_Info/Tietosuojailmoitus/Suomen_ymparistokeskuksen_SYKE_tietosuoj(59130)>
- Laasonen, V., J. Antikainen, J. Kolehmäinen, B. Heikkinen, K. A. Piirainen, A-M. Järvelin, J. Teräs & E. Turunen (2020). Aluekehittämisen verkostoyhteistyön toiminta- ja rahoitusmallit – Kohti vaikuttavaa verkostotyötä. *Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja* 2020: 18. 160 s.
- Laki alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista (17.1.2014/7). 25.4.2021. <www.finlex.fi>
- Lehtonen, J. (2020). Lisääkö koronavirus lähimatkailua pysyvästi? Helsinki-opas: ”Jos ihminen ei tunne historiaansa, hänellä on surullinen maailma”. *Helsingin Sanomat* 6.5.2020. 20.4.2021. <www.hs.fi/kaupunki/art-2000006497853.html>
- Lind, M. (2015). Tampere – kasvava ja muuttuva kaupunki. *Teoksessa* Hautamäki, R. (toim.): *Tampereen tarina – Teollisuuden synnyttämä kaupunki harjujen ja järvien solmukohdassa*, 7–20. Juvenes Print – Suomen yliopistopaino Oy, Tampere.
- Longley, P. A., M. F. Goodchild, D. J. Maguire & D. W. Rhind (2005). *Geographic information systems and science*. 2. p. 536 s. John Wiley & Sons, New Jersey.
- Maankäyttö- ja maanpeiteaineistojen tuottaminen CORINE Land Cover 2018 -hankkeessa ja Copernicus Land -aineistojen validointi Suomessa (2019). Suomen ympäristökeskus. 6.4.2021. <www.syke.fi/hankkeet/corine2018>
- Maankäyttö- ja rakennuslaki (5.2.1999/132). 25.4.2021. <www.finlex.fi>
- Maanpeitteen seuranta (2020). Suomen ympäristökeskus. 6.4.2021. <www.syke.fi/maanpeiteseuranta>
- Makkonen, T. & T. Inkinen (2015). Geographical and temporal variation of regional development and innovation in Finland. *Fennia* 193: 1, 134–147.
- Maguire, D. J. (1991). An overview and definition of GIS. *Teoksessa* Maguire, D. J., M. F. Goodchild & D. W. Rhind (toim.): *Geographical information systems*, 9–20. Longman, Harlow.
- Meijers, E., W. Zonneveld & B. Waterhout (2005). Polycentric development policies in European countries: an introduction. *Built Environment* 31: 2, 97–102.
- Mikä on Pohjoinen kasvuvyöhyke? (s.a.) Pohjoinen kasvuvyöhyke. 25.3.2021. <www.kasvuvyohyke.fi/pohjoinen-kasvuvyohyke/mika-on-pohjoinen-kasvuvyohyke>
- Mikä Suomirata? (s.a.) Suomirata. 25.3.2021. <suomirata.fi/mika-suomirata/>
- Moilanen, H. (2012). *Regional development zones in spatial development in Finland*. 126 s. Painosalama Oy, Turku.
- Moisio, S. (2011). Maantieteellinen aluetutkimus ja poliittinen valta. *Alue Ja Ympäristö* 40: 2, 78–82.
- Mäkinen, M. (1993). Suomalaisen aluepolitiikan uudet haasteet yhdyntävässä Euroopassa aluekehitys- ja suunnitteluteoreettisesta näkökulmasta. *Tampereen yliopiston aluetieteen laitoksen tutkimuksia B* 64/1993. 99 s.
- Neljä käytävää – Neljä profiilia: Etelä-Suomen käytäväverkoston profilointiselvitys (2017). Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI. *Uudenmaan liiton julkaisuja* E 183. 50 s.
- Niemelä, J. (2014). Kehityskäytävät aluekehittämisen välineenä verkostoituvilla kaupunkiseuduilla – vertaileva tutkimus Helsingin ja Tukholman metropolialueista. 72 s. Pro gradu -tutkielma. Helsingin yliopisto.
- Nurmio, K., A. Rehunen, J. Antikainen, V. Laasonen, V. Helminen, P. Vartiainen & I. Soininvaara (2017). Toiminnalliset alueet ja kasvuvyöhykkeet Suomessa. *Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja* 50/2017. 121 s.
- Nyby, M., A. Alameri, A. Halminen, A. Korkeamaa & K. Pietilä (2020). Tampere–Pori-tarveselvitys. *Väyläviraston julkaisuja* 27/2020. 48 s.
- Oinonen, K., S. Vesala & M. Ristimäki (2013). Rakennetun ympäristön kehityspiirteitä: alueidenkäytön muutokset 1990- ja 2000-luvuilla. *Ympäristöministeriön raportteja* 12 / 2013. 74 s.

- Parikka, H. (2020). Koronavuosi sekoitti muuttoliikkeen: Hämeenlinna kiinnostaa enemmän kuin Helsinki ja ulkomaalaiset palasivat takaisin. *Helsingin Sanomat* 28.11.2020.
- Pitkänen, K., A. Strandell & A. Rehunen (2021). Pandemia teki näkyväksi suomalaisen yhteiskunnan monipaikkaisuuden. 18.4.2021. <tietokayttoon.fi/ajankohtaista/blogi/-/blogs/pandemia-teki-nakyvaksi-suomalaisen-yhteiskunnan-monipaikkaisuuden>
- Pohjoisen Euroopan kestävä kasvun dynamo – nauhakaupunkimainen kehitys- ja palvelualusta: strategia 2040 (2017). Suomen kasvukäytävä. 4.5.2020. <suomenkasvukaytava.fi/wp-content/uploads/2018/04/Final_Strategia_Suomen-kasvukaytava_0806_2017.pdf>
- Rataverkon kokonaiskuva (2018). *Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä* 37/2018. 90 s.
- Rauhut, D. (2016). *Polycentricity: a critical discussion*. 56th Congress of the European Regional Science Association, 23–26.8.2016 Wien, Itävalta. 22 s.
- Rehunen, A., M. Ristimäki & V. Helminen (2018a). Alue- ja yhdyskuntarakenteen kehitystrendit: Suuntaviivoja aluesuunnittelun ja -kehittämisen uudistamiseen. *Yhdyskuntasuunnittelu* 56: 3, 46–51.
- Riguella, F., I. Thomas & A. Verhetsel (2007). Measuring urban polycentrism: a European case study and its implications. *Journal of Economic Geography* 7: 2, 193–215.
- Robson, B., R. Barr, K. Lymperopoulou, J. Rees & M. Coombes (2006). *A framework for city-regions – working paper 1: mapping city-regions*. Office of the Deputy Prime Minister, London.
- Schade, W., M. Krail, J. Hartwig, C. Walther, D. Sutter, M. Killer, M. Maibach, J. Gomez-Sanchez & K. Hitscherich (2015). *Cost of non-completion of the TEN-T*. Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung (ISI).
- Schier, M., N. Hilti, H. Schad, C. Toppel, A. Dittrich-Wesbuer & A. Monz (2015). Residential multi-locality studies – the added value for research on families and second homes. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 106: 4, 439–452.
- Seutukaupungit ja seutukaupunkiverkosto (2021). Kuntaliitto. 14.4.2021. <www.kuntaliitto.fi/yhdyskunnat-ja-ymparisto/kaupunkipolitiikka/kaupunkipolitiikka/seutukaupungit-ja-seutukaupunkiverkosto>
- Seutukunta- ja maakuntakatsaus (2015). Tilastokeskus. 165 s. Multiprint Oy, Helsinki.
- Sotarauta, M. (2009). Näkymä “innovaatio-Suomen” aluekehityksen tulevaisuuteen. Työ- ja elinkeinoministeriön alueiden kehittämissyksikön Aluestrategia 2020 – työryhmän toimeksiannosta laadittu kirjoitus. 13 s.
- Srivastava, P. (2011). Regional corridors development in regional cooperation. *Asian Development Bank Economics Working Paper Series* 258. 21 s.
- Suomen rautatietilasto 2010 (2010). *Liikenneviraston tilastoja* 6/2010. 52 s. Newprint Oy, Loimaa.
- Suomen rautatietilasto 2019 (2020). Tilastokeskus. 3.4.2021. <stat.fi>
- Suomen uusjako: raportti aluekehityksestä ja sen vaikutuksista (1999). Elinkeinoelämän valtuuskunta EVA. 100 s.
- Suomen ympäristökeskuksen SYKE tietosuojailmoitus rekisteröidyille koskien Elinympäristön tietopalvelu Liiterin ja Yleiskaavapalvelun asiakas- ja tiedotusrekistereitä (2021). Suomen ympäristökeskus. 26.4.2021. <[www.syke.fi/fi-FI/SYKE_Info/Tietosuojailmoitus/Suomen_ymparistokeskuksen_SYKE_tietosuoj\(59130\)](http://www.syke.fi/fi-FI/SYKE_Info/Tietosuojailmoitus/Suomen_ymparistokeskuksen_SYKE_tietosuoj(59130))>
- Suomessa on 20 vuoden kuluttua vain kolme kasvavaa kaupunkiseutua (2019). Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI. 4.4.2020. <www.mdi.fi/content/uploads/2019/02/220219_vaestoennuste_yhteenveto.pdf>
- Syntyvyyden lasku heijastuu alueiden tulevaan väestökehitykseen (2019). Tilastokeskus. 4.4.2021. <stat.fi>
- Söderström, P. (2014). Monikeskuisuus Helsingin ja Tukholman kaupunkiseudulla. *Teoksessa* Söderström, P., H. Schulman & M. Ristimäki (toim.): *Pohjoiset suurkaupungit: Yhdyskuntarakenteen kehitys Helsingin ja Tukholman metropolialueilla*, 156–175. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Taajamat (YKR) 1990, 2000, 2010 ja 2019 (2020). Suomen ympäristökeskus. Paikkatietoaineisto. 26.4.2021. <ckan.ymparisto.fi/dataset/%7B28F79998-B5E2-4085-AF80-FB3FA5E9F9BA%7D>
- Taajamat väkiluvun ja väestötiheyden mukaan, 2019. (2020). Tilastokeskus. 29.3.2021. <stat.fi>

- Tampere–Helsinki-ratakäytävän kehittämisen laajemmat taloudelliset vaikutukset (2018). Strafica Oy, Helsinki. 4.5.2020. <www.tampereenseutu.fi/site/assets/files/17822/82_tampere-helsinki_aluetaloudelliset_vaikutukset.pdf>
- Territorial Agenda 2030: A future for all places.* (2020). Euroopan komissio. Hyväksytty epävirallisessa aluesuunnittelusta ja -kehityksestä vastaavien ministerien kokouksessa 1.12.2020 Saksassa.
- Territorial Agenda of the European Union 2020: towards an inclusive, smart and sustainable Europe of diverse regions.* (2011). Euroopan komissio. Hyväksytty epävirallisessa aluesuunnittelusta ja -kehityksestä vastaavien ministerien kokouksessa 19.5.2011 Gödöllössä, Unkarissa.
- Tervo, H. (2005). Regional policy lessons from Finland. *Teoksessa* Felsenstein, D. & B. A. Portnov (toim.): *Regional disparities in small countries*, 267–282. Springer, New York.
- Tienumerointi ja tienumerokartat (s.a.). Väylävirasto. 3.4.2021. <vayla.fi/vaylista/aineistot/kartat/tiekartat>
- Tietoa yhdyskuntarakenteesta (2020). Ympäristöhallinto. 16.4.2021. <www.ymparisto.fi/fi/elinymparisto_ja_kaavoitus/yhdyskuntarakenne/Tietoa_yhdyskuntarakenteesta>
- Trans-European Transport Network (TEN-T) (2021). Euroopan komissio. 25.4.2021. <ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en>
- Tulevaisuuden yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutusten arviointi (2019). Tampereen kaupunki. 4.4.2021. <www.tampere.fi/tiedostot/y/d8WxXKiQd/yk_2017-2021_Ilmastovaikutusten_arviointi_tekninen_raportti.pdf>
- Tunnuslukuja väestöstä alueittain, 1990–2020 (2021). Tilastokeskus. 13.4.2021. <stat.fi>
- Turku–Loimaa–Tampere-kehityskäytävä (2007). Loimaan seutukunnan kehittämiskeskus ja FCG Suunnittelukeskus Oy. 74 s. LogOnBaltic, Turku.
- Turku–Tampere-kehityskäytäväselvitys (2014). Varsinais-Suomen ELY-keskus. 29.3.2021. <vayla.fi/documents/20473/468257/Turku-Tampere_kehityskäytäväselvitys_2-2014.pdf/2f836f91-5784-478d-ab60-caf7a89167c6>
- Turun seudun rataympäristöselvitys (2010). Liikennevirasto. 20.4.2021. <julkaisut.vayla.fi/pdf3/raportti_2010_turun_seudun_rataymparistoseelvitys.pdf>
- Turun yleiskaava 2020 (2001). Turun kaupunki 21.4.2021. <www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/yleiskaava2020_selostus.pdf>
- Uusiutumiskykyinen ja mahdollistava Suomi: Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuva 2050 (2015). Ympäristöministeriö. 47 s. Granö Oy, Helsinki.
- Valtatie 9 Turku–Tampere (2018). Väylävirasto. 3.4.2021. <vayla.fi/vt9-turku-tampere>
- Valtatien 12 parantaminen välillä Alasjärvi–Vatiala, Kangasala ja Tampere (2012). *Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen julkaisuja*. 36 s.
- Varsinais-Suomen tavoitteellinen aluerakenne 2035+ (s.a). Varsinais-Suomen liitto. 2.4.2021. <www.varsinais-suomi.fi/fi/tehtaevaet-ja-toiminta/suunnittelu-ja-kaavoitus/kaavateemat/aluerakenne>
- Vasanen, A. (2013). Evolving polycentricities. The development of urban structure in Finnish urban regions. *Turun yliopiston julkaisuja* AII: 280. 59 s. Painosalama, Turku.
- Vehkalahti, K. (2019). *Kyselytutkimuksen mittarit ja menetelmät*. Helsingin yliopisto. 223 s. 1.4.2021. <helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/305021/Kyselytutkimuksen-mittarit-ja-menetelmat-2019-Vehkalahti.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Vt 2 Pori–Helsinki (s.a.). Väylävirasto. 3.4.2021. <vayla.fi/vt2-pori-helsinki>
- VT 2 Pori–Helsinki-kehittämisseelvitys (2017). *Väyläviraston raportteja* 51/2017. 59 s.
- Vt 9 välillä Lieto asema–Aura (s.a.). Väylävirasto. 3.4.2021. <vayla.fi/lieto-asema-aura>
- Vuosi 2020 ja korona mullistivat suomalaisen liikennemarkkinan, Fintrafficin tilastot kertovat: ennätyskellisen hiljainen liikennevuosi (2021). *ePressi* 19.1.2021. 24.4.2021. <www.epressi.com/tiedotteet/ilmailu/vuosi-2020-ja-korona>

mullistivat-suomalaisen-liikennemarkkinan-fintrafficin-tilastot-kertovat-ennatyksellisen-hiljainen-liikennevuosi.html>

Väestöennuste 2019: Väestö iän ja sukupuolen mukaan alueittain, 2019–2040 (2019). Tilastokeskus. 13.4.2021. <stat.fi>

Väestöennuste 2019: Väestöllinen huoltosuhde alueittain, 2019–2040 (2019). Tilastokeskus. 13.4.2021. <stat.fi>

Välimaa, J. (2011). Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhyke ja sen merkitys Hämeenlinnalle, todellinen vai kuviteltu? 119 s. Lisensiaatintyö. Tampereen teknillinen yliopisto.

Yhdyskuntarakenteen seurannan aineisto (YKR) 1990, 2000, 2010, 2015 ja 2018 (2019). Suomen ympäristökeskus / Tilastokeskus. Paikkatietoaineisto. 26.4.2021.

Yhdyskuntarakenteen seurannan aineistot (2020). Ympäristöhallinto. 20.4.2021. <www.ymparisto.fi/fi-fi/elinymparisto_ja_kaavoitus/yhdyskuntarakenne/tietoa_yhdyskuntarakenteesta/yhdyskuntarakenteen_seurannan_aineistot>

Yhteistyöverkostomme (2019) Suomen kasvukäytävä. 4.4.2021. <suomenkasvukaytava.fi/verkostomme>

Yleiskaava 2035 (2013). Turun kaupunki. 21.4.2021. <www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/turku_yleiskaava_2029_lahtokohdat_ja_tavoitteet.pdf>

Ysiväylä – Suomen kattavin poikittaisväylä (s.a.). Pro Ysitie. 26.3.2021. <proysitie.fi/pro-ysitie/miksi-pro-ysitie/>

Liitteet

Liite 1. Kyselylomake



Turku–Tampere -yhteysväli kehityskäytävänä Kysely kuntien ja maakuntien liittojen edustajille

Hei!

Tämä kysely on osa maantieteen pro gradu -tutkielmaani "Turku–Tampere -yhteysväli kehityskäytävänä – tarkastelussa alueellinen profiili kolmen liikenneväylän näkökulmasta". Tutkimuksen kohdealue tunnetaan ns. kasvukolmion kolmantena kylkenä ja se yhdistää Suomen toiseksi ja kolmanneksi suurimmat kaupunkiseudut toisiinsa. Kansallisesta merkittävydestään huolimatta alue on kuitenkin jäänyt suhteellisen vähälle huomiolle verrattuna esimerkiksi Suomen kasvukäytävään ja Pohjoiseen kasvuvyöhykkeeseen.

Tarkoituksena on tutkia, miltä alueen elinvoimaisuus, aluekehitykselliset trendit ja toimijoiden välisen yhteistyön syvyys vaikuttavat ja antavatko ne edellytykset suhtautua yhteysväliin kehityskäytävänä. Lisäksi vertaillaan, ilmeneekö Turku ja Tamperetta yhdistävien kolmen runkoväylän välillä eroja yllä mainituissa teemoissa. Tutkimusmenetelmiin sisältyy tämän kyselyn ohella esimerkiksi toteutuneen aluekehityksen paikkatietoanalyysiä.

Käsittelen vastauksia anonymisti, mutta lopulliseen tutkielmaan voi sisältyä viitteitä kuntiin ja liittoihin. Rajallisen otannan vuoksi (1–4 hlö / taho) nämä voivat olla yhdistettävissä tiettyyn henkilöön. Mikäli haluat, että varmistan avointen vastausten täyden tunnistamattomuuden, voit kirjoittaa sen viimeiseen kysymykseen.

Mikäli aihe kiinnostaa enemmän, keskustelen mielelläni aiheesta avoimesti syvemminkin ja esimerkiksi toimitan valmiin tutkielman aikanaan teille. Kiitos osallistumisesta!

Ystävällisin terveisin,

Juho Vehviläinen
Turun yliopiston maantieteen ja geologian laitos
Maantieteen osasto

Vastaajan perustiedot

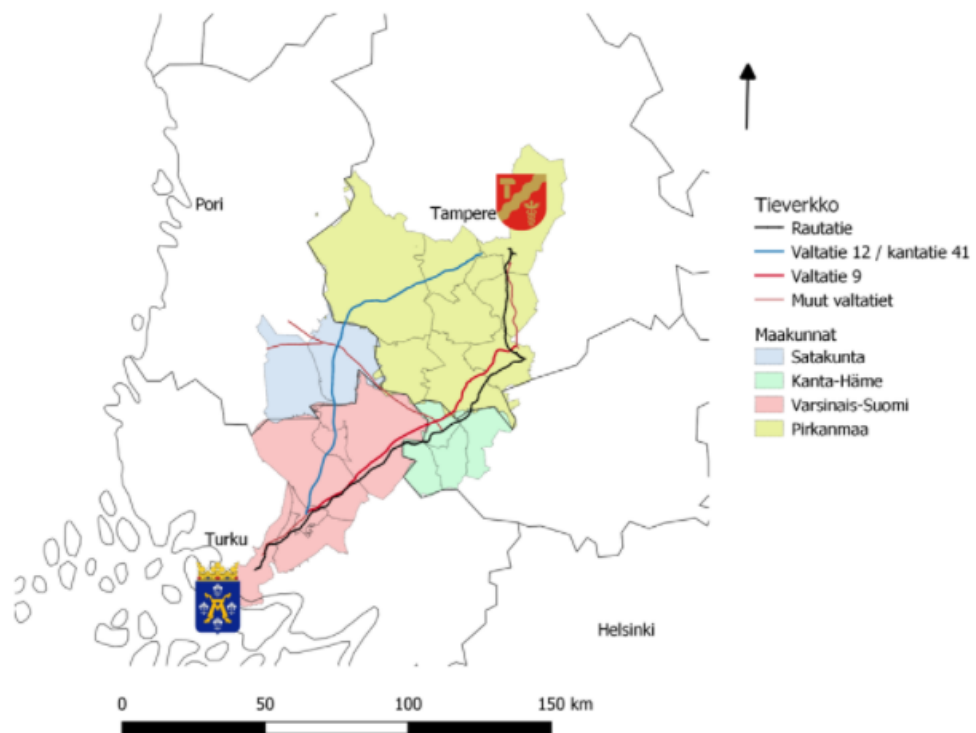
Nimi

Tehtävänimike

Edustamasi kunta tai maakunnan liitto

Alla oleva kartta kuvaa tässä tutkimuksessa esitettyä näkemystä Turun ja Tampereen välisestä kehityskäytävästä. Tärkeimmät kaupunkikeskukset ovat Turku ja Tampere, ja näitä yhdistäviksi väyliksi lasketaan valtatie 9, Turku–Toijala–Tampere -rautatie sekä valtatie 12 ja kantatien 41 muodostama reitti.

Onko termi "kehityskäytävä" tai "kehittämisyöhyke" sinulle ennalta tuttu? Voiko kartalla esitettyä Turun ja Tampereen välistä aluetta mielestäsi kuvata näillä termeillä? (*jos termit eivät ole sinulle tuttuja, löydät tiiviin kuvauksen sivun alareunasta)



Turun ja Tampereen välinen kehityskäytävä. Aluerajauksen perusteena on käytetty niitä kuntia, joiden läpi tai välittömästä läheisyydestä määrätyt runkoväylät kulkevat. Kyseessä eivät ole vyöhykemäisen vaikutusalueen rajat, vaan alueen kuntien hallinnolliset rajat.

(***Kehityskäytävällä** tarkoitetaan kaupunkikeskusten välistä aineellisen ja aineettoman vuorovaikutuksen vyöhykettä, jonka materiaalisena kytköksenä toimii keskuksia yhdistävä runkoliikenneväylä. Tämän usein tulkinnanvaraisen ja sopimuksellisen vyöhykkeen tavoitteena on taata positiivinen ja tasapainoinen aluekehitys ei vain kasvukeskuksiin, vaan myös näiden väliselle alueelle. Terminologia hieman vaihtelee kontekstista riippuen, ja kehityskäytävän sijaan voidaan käyttää myös esimerkiksi termiä **kehittämisyöhyke**.)

Mitä mieltä olet seuraavista yhteysväliä koskevista väittämistä?

1 = Täysin eri mieltä, 3 = En samaa enkä eri mieltä, 5 = Täysin samaa mieltä

EOS = En osaa sanoa

	EOS	1	2	3	4	5
Yhteysväli yleisesti						
Turku ja Tampere muodostavat yhtenäisen kehityskäytävän, josta hyötyvät myös yhteysvälin varrella sijaitsevat kunnat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteysväli on ensisijaisesti liikenteellinen runkoväylä ilman kehityskäytävän piirteitä. Suotuisa aluekehitys rajoittuu lähinnä Turun ja Tampereen kaupunkiseuduille	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteysvälin aluekehitys on 2000-luvun aikana ollut edustamani tahon näkökulmasta positiivista	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteysvälin aluekehityksen tulevaisuus vaikuttaa edustamani tahon näkökulmasta positiiviselta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikenneyhteydet ja logistiikka						
Liikenne on turvallista ja sujuvaa valtatiellä 9. Valtatie on nykytilassaan yhteysvälin tarpeille riittävä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikenne on turvallista ja sujuvaa valtatiellä 12 ja kantatiellä 41. Valtatie on nykytilassaan yhteysvälin tarpeille riittävä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikenne on turvallista ja sujuvaa Turku–Toijala–Tampere -radalla. Rautatie on nykytilassaan yhteysvälin tarpeille riittävä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turun ja Tampereen väliset matkustajajuna- ja linja-autoyhteydet ovat sujuvat ja riittävät	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vyöhykemäiseen kehitykseen tähtäävä toiminta						
Turku–Tampere -kehityskäytävän ympärille tulisi perustaa erillinen verkosto tai ohjausryhmä, jollaista sen ympärillä ei toistaiseksi ole	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Valtiotason tutkimukset, kehityskuvat yms. suhtautuvat yhteysväliin tärkeänä osana Suomen aluerakennetta	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Maakuntien liittojen ja ELY-keskusten osoittama mielenkiinto yhteysväliä kohtaan on riittävä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuntani ja lähikuntien välisessä yhteistyössä näkyy pyrkimys kehityskäytävämäiseen aluerakenteeseen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteysvälin reuna-alueet ja ydinalueet ovat aluepoliittisesti tasa-arvoisia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteysvälin valtakunnallinen merkitys						
Yhteysvälin väestömäärä ja -rakenne tarjoaa alueelle kansallisen kilpailuedun ja voimavaran	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteysvälin elinkeinorakenne ja taloudellinen potentiaali ovat sen vahvuuksia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteysväli hyötyy maantieteellisestä sijainnistaan ja kansainvälisistä yhteyksistään	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteysvälin vetovoima houkuttelee yrittäjyyttä ja huippuosaamista myös muualle kuin kasvukeskuksiin	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Yhteysväli ei kehityskäytävänä ole kilpailukykyinen esimerkiksi HHT-käytävään ja Pohjoiseen kasvuyöhykkeeseen verrattuna	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Valitse mielestäsi kolme tärkeintä teemaa, joihin yhteysvälin aluekehityksessä tulisi keskittyä

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Valtatien 9 kehittäminen | <input type="checkbox"/> Muun kuin liikenneinfrastruktuurin kehittäminen |
| <input type="checkbox"/> Valtatien 12 / kantatien 41 kehittäminen | <input type="checkbox"/> Nykyisen väestömäärän, elintason ja aluerakenteen säilyttäminen ja turvaaminen |
| <input type="checkbox"/> Rautatieyhteyksien kehittäminen | <input type="checkbox"/> Luonnon- ja kulttuuriympäristön suojeleminen |
| <input type="checkbox"/> Yhteysvälin markkinointi ja brändäys | <input type="checkbox"/> Osaamisen kehittäminen ja alueellinen erikoistuminen |
| <input type="checkbox"/> Tasapainoinen ja alueellisia eroja kaventava aluekehitys | <input type="checkbox"/> Yhteydet pääkaupunkiseudulle |
| <input type="checkbox"/> Vyöhykemäisen ohjausryhmän tai verkoston perustaminen | <input type="checkbox"/> Muu, mikä? <input type="text"/> |

Valitse enintään 3 vaihtoehtoa

Valitut vaihtoehdot: 0

Jakautuvatko yhteysväliille kohdistuvat aluekehitykselliset toimenpiteet mielestäsi oikein? Tulisiko vyöhykemäisen kehityksen painopisteen olla valtatie 9 ja rautatie tai valtatie 12 / kantatie 41 suunnassa?

Millaisilla toimenpiteillä edustamasi taho toteuttaa alueellista yhteistyötä (muutenkin kuin Turku–Tampere -akselilla), ja mihin taho näillä toimilla ensisijaisesti pyrkii?

Millaisena näet Turku–Tampere -yhteysvälin kehittämisen merkityksen suhteessa muihin alueellisiin kehittämisstrategioihin tai -ohjelmiin? (esim. Suomen kasvukäytävä, Helsinki–Forssa–Pori -neuvottelukunta ja Pohjoinen kasvuvyöhyke)

Tunnistettujen kehityskäytävien yhteistyötä tukevat usein erilliset verkostot ja ohjausryhmät (ks. edellinen kysymys) Miksi tällaista verkostoa ei ole Turku–Tampere -kehityskäytävällä*, ja olisiko sellainen tarpeen?

*Pro Ysitiie -yhdistys osaltaan edustaa myös tätä yhteysväliä, mutta painopisteenä on "Ysikäytävä" laajemmin ja yhdistyksen roolin voi ajatella olevan erilainen kuin ym. verrokeilla

Mitkä ovat edustamasi kunnan kolme tärkeintä yhteistyökuntaa?

1.

2.

3.

Miltä osin edustamasi kunta hyötyy Turun ja Tampereen asemista kasvukeskuksina? Entä millaisia haittapuolia kunnalle tästä kohdistuu?

(Kuntakohtainen kysymys)

Väestötietoruudukon (YKR) mukaan edustamasi kunnan keskustaajaman väestö on aikavälillä 1990–2018 laskenut xxxx asukkaasta xxxx asukkaaseen. Prosentuaalista laskua on x %. Mistä syistä arvelet tämän trendin pääasiassa aiheutuvan ja miten sitä voisi parantaa?

Haluatko kommentoida jotain muuta aiheeseen liittyen? Haluatko esimerkiksi valmiin tutkielman sähköpostiisi? Sana on vapaa!