

# TEM raportteja

## 12/2012

---

### Liikennekäytävästä kehittämisvyöhykkeeksi?

Jäämeren käytävän hyödyntäminen alueellisessa kehittämisessä Pohjois-Lapin ja Itä-Finnmarkin välillä

Laura Pouru

Alueosasto

23.4.2012



# Sisältö

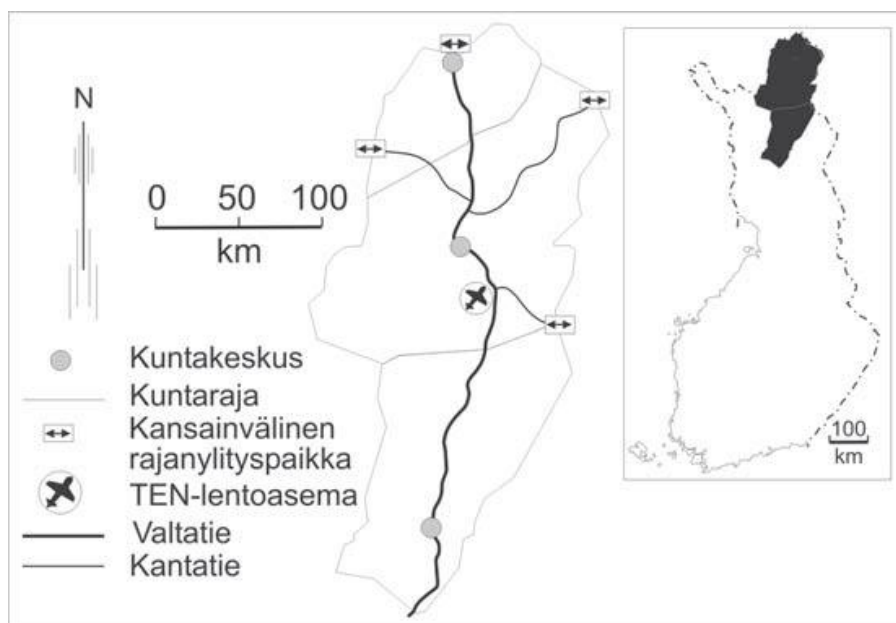
<b>1 JOHDANTO .....</b>	<b>1</b>
1.1 Tutkimuksen lähtökohdat .....	1
1.2 Jäämeren yhteyden historiasta .....	4
<b>2 SPATIAALINEN SUUNNITTELU JA VYÖHYKEMÄISET KEHITTÄMISMALLIT .....</b>	<b>6</b>
2.1 Alueellista kehittämistä, spatiaalista suunnittelua vai territoriaalista kehittämistä .....	6
2.2 Strateginen spatiaalinen suunnittelu .....	8
2.3 Vyöhykemäiset aluekehittämisen mallit .....	10
<b>3 KEHITTÄMISVYÖHYKKEIDEN HYÖDYNTÄMINEN ALUEKEHITTÄMISESSÄ .....</b>	<b>15</b>
3.1 Kehittämisyöhykkeet fyysis-toiminnallisena kehittämismallina .....	15
3.2 Liikenneväylät kehittämisyöhykkeiden fyysisenä runkona .....	16
3.3 Yhteistyö ja verkostot kehittämisyöhykkeiden toiminnallisena puolena .....	17
3.4 Rajat ylittävä kehitystyö kehittämisyöhykkeiden kansainvälisenä ulottuvuutena .....	19
<b>4 TUTKIMUSALUEEN ERI ULOTTUVUUDET .....</b>	<b>21</b>
4.1 Jäämeren käytävä .....	21
4.2 Pohjois-Lapin seutukunta .....	23
4.3 Pohjois-Lappi ja Jäämeren käytävä osana Barentsin aluetta .....	25
4.4 Finnmarkin lääni .....	26
<b>5 TUTKIMUSMENETELMÄT JA TUTKIMUKSEN TOTEUTUS .....</b>	<b>28</b>
5.1 Kvalitatiivinen tutkimusote .....	28
5.2 Haastattelu tutkimusmetodina .....	29
5.3 Haastatteluaineiston keruu ja rajaaminen .....	31
5.4 Haastatteluaineiston analyysi .....	33
<b>6 NÄKÖKULMIA JÄÄMEREN KÄYTÄVÄÄN .....</b>	<b>36</b>
6.1 Tutkimusalueen viimeaikainen kehityskonteksti .....	36
6.2 Kansainvälisen yhteistyön näkymät Suomen, Norjan ja Venäjän välillä .....	38
6.3 Käytävät ja vyöhykkeet käsitteinä ja spatiaalisen suunnittelun välineinä .....	41
6.4 Jäämeren käytävä liikenneväylänä .....	45
6.5 Jäämeren käytävä toiminnallisena kehittämismallina .....	49
6.6 Jäämeren käytävä alueen yhdistävänä kehityssuuntana? .....	52
<b>7 POHDINTAA JA JOHTOPÄÄTÖKSIÄ .....</b>	<b>54</b>
<b>Lähteet .....</b>	<b>58</b>

# 1 JOHDANTO

## 1.1 Tutkimuksen lähtökohdat

Tämä raportti on Työ- ja elinkeinoministeriön tarpeisiin muotoiltu versio yhteiskuntamaantieteen pro gradu-tutkielmastani. Tutkimuksessa on tarkastelu Pohjois-Lapin seutukunnan halki etelästä pohjoiseen kulkevaa Jäämeren käytävää, joka on yksi Sisäasiainministeriön raportin *Kehittämisyöhykkeet aluekehittämisessä* (22/2007) mukaisista Suomen merkittävimmistä kehittämisyöhykkeistä. Tutkimuksen taustalla on viimeaikainen kiinnostuksen kasvu pohjoisia alueita kohtaan - erityisesti Lapin kaivoshankkeiden nousu sekä Barentsin alueen kasvavat kehitysmahdollisuudet suurhankkeineen sekä mahdollisesti tulevaisuudessa avautuvine meriväylineen.

Jäämeren käytävän kehittämisellä tavoitellaan Pohjois-Suomen sitomista paremmalla infrastruktuurilla Barentsin alueeseen sekä Pohjois-Lapin elinkeinoelämän kehittämistä. Jäämeren käytävä kulkee Rovaniemeltä Sodankylän, Inarin ja Utsjoen kautta Norjaan ja Venäjälle valtatie 4:ää seurailleen, ylittäen valtakunnan rajat Raja-Joosepin, Näätämön, Utsjoen sekä Karigasniemen kohdilta (kuva 1). Jäämeren käytävään liittyy keskeisesti myös visio Rovaniemi-Kirkkonielemi-rautatiestä.



**Kuva 1.** Jäämeren käytävä (Jauhiainen ym. 2007a, 31).

Keskustelu Lapin kehittämiskäytävien logistisesta puolesta käy parhaillaan kuumana, ja käytävien liikennepotentiaalista ollaan laatimassa selvityksiä muun muassa Liikenneviraston ja Lapin liiton toimesta. Tässä tutkimuksessa Jäämeren käytävää on tarkasteltu laajemmasta näkökulmasta kuin pelkkänä logistisena väylänä, ja huomio on erityisesti Jäämeren käytävän potentiaalisissa spatiaalisen suunnittelun ja alueellisen kehittämisen välineenä. Tutkimuksessa pyritään selvittämään, onko Jäämeren käytävällä potentiaalia kehittyä logistisesta väylästä kokonaisvaltaisemmaksi kehittämisvyöhykkeeksi. Tutkimus pyrkii vastaamaan kysymyksiin:

- Miten eurooppalaisesta spatiaalisesta suunnittelusta peräisin oleva vyöhykemäinen kehittämismalli soveltuu Pohjois-Euroopan olosuhteisiin?
- Onko Jäämeren käytävä pelkkä liikennekäytävä vai onko sillä mahdollisuuksia laajentua kehittämisvyöhykkeeksi?
- Miten alueen kehittäjät näkevät Jäämeren käytävän roolin alueen kehityksessä?

Tutkimuksen kohteena on nimenomaan Jäämeren käytävän suuntautuminen Norjaan, sillä mielestäni Barentsin alueeseen liittyvässä tutkimuksessa Norja on jäänyt liian vähäiselle huomiolle. Suomessa on tehty paljon selvityksiä ja tutkimuksia Luoteis-Venäjään ja Murmanskin alueeseen liittyen (esim. Myllylä 2008). Pohjois-Norjan suhteen ei vastaavaa tutkimusta ole löydettävissä. Myös valtakunnallisissa selvityksissä yhteistyömahdollisuudet Venäjän kanssa ovat olleet näkyvämmiin esillä kuin yhteistyömahdollisuudet Norjan kanssa. Esimerkiksi Työ- ja elinkeinoministeriön vuonna 2010 laatimassa selvityksessä *Arktinen ja Itämeren kasvualue Suomen intressien polttopisteessä* keskitytään vain Venäjän tarjoamiin arktisen yhteistyön mahdollisuuksiin, eikä yhteistyömahdollisuuksia Norjan kanssa oteta huomioon lainkaan (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010a).

Tutkimus on toteutettu pääasiallisesti haastattelututkimuksena. Tutkimusta varten on haastateltu keskeisiä toimijoita Pohjois-Lapin ja Itä-Finnmarkin alueiden kehittäjäverkostosta. Lisäksi tutkimusta varten on tutkittu alueen suunnittelu- ja kehittämisasiakirjoja. Tutkimusta varten haastateltiin seuraavia henkilöitä: Sodankylän kunnan kehittämisjohtaja Jukka Lokka, Inarin kunnan elinkeinoyhtiö Inlike Oy:n toimitusjohtaja Janne Seurujärvi, Lapin kauppakamarin toimitusjohtaja Timo Rautajoki, Lapin liiton aluekehitysasiantuntija Samu Rötkönen, Lapin liiton entinen ohjelmajohtaja Sami Laakkonen, Lapin liiton Pohjoiskalotin neuvoston pääsihteeri Paula Mikkola,

Finnmarkin lääninliiton strategisesta ja kansainvälisestä infrastruktuurista vastaava asiantuntija Eirik Selmer, Kirkkoniemen yrityspuiston johtaja Arve Tannvik sekä Etelä-Varangerin kunnan suunnittelu- ja rakennusjohtaja Håvard Lund. Haastatteluiden analyysiosiossa (luku 6) kukin haastateltu asiantuntija on koodattu omalla koodillaan, sillä tutkimuksen kannalta on nähty oleellisempänä asiantuntijan edustaman instituution kuin asiantuntijan nimen käyttäminen. Taulukko haastattelukoodauksista löytyy sivulta 33.

Alkuperäinen tarkoitukseni oli laatia Työ- ja elinkeinoministeriölle tiivistelmä tämän tutkimuksen tuloksista, mutta koska tutkimusaineistoni analyysistä tuli niin vahvasti teoriaohjaava, päätin liittää pro gradu-tutkielmani teoreettisen keskustelun myös tähän raporttiin, jotta tutkimustulokset olisivat helpommin ymmärrettävissä. Raportti koostuu teoreettisesta keskustelusta (luvut 2 ja 3), jonka jälkeen on esitelty tarkemmin tutkimusaluetta (luku 4), ja sen jälkeen kerrottu tutkimuksen metodologiasta, etenemisestä sekä mm. haastateltavien valinnasta (luku 5). Tämän jälkeen käydään läpi empiiristä tutkimusmateriaalia (luku 6), jonka merkityksiä pohditaan syvemmin luvussa 7.

## 1.2 Jäämeren yhteyden historiasta

Suomen pohjoiset rajat määriteltiin ensimmäisen kerran ykistyiskohtaisesti 1800-luvulla. Suomen siirtyminen Ruotsin vallan alta Venäjän vallan alle ja tästä seuranneet uudet rajanvedot saivat myös Norjan ja Venäjän määrittelemään omat pohjoiset rajansa selkeämmin. Tämä johti pohjoisten rajojen sulkeutumiseen ja Suomen Lapin asukkaiden vapaa liikkuvuus Jäämeren rannalle päättyi. Tiukentuneet rajanylityssäädökset hankaloittivat suomalaisten kaupan, kalastuksen ja poronhoidon harjoittamista, sillä Jäämeren rannikko oli ollut monelle elintärkeä kalastusalue ja kauppapaikka. (Lähteenmäki 2006, 41-42; Lähteenmäki 2003, 77.) Kuten Lähteenmäki kuvaa tilannetta: ”Saamelaiset eivät päässeet kesäisin tietttömien taipaleiden takaa käymään kauppaa Torniossa, norjalaiset puolestaan estivät kulun merelle, ja venäläiset omivat uhkailulla ja väkivalloin heidän porojaan” (Lähteenmäki 2003, 77).

Rajojen määrittelyn ja sulkemisen jälkeen Suomessa koettiin, että pohjoinen raja oli luonnoton ja vääryydellä vedetty. Ajatus omasta yhteydestä Jäämerelle eli aktiivisesti suomalaisten keskuudessa koko 1800-luvun autonomian ajan. Useita virallisia aloitteita laadittiin Venäjän hallitsijoille pienekköjen rannikkokaistaleiden luovuttamisesta Suomen hallintaan. (Heininen 1990; Lähteenmäki 2003.)

Aloitteet Suomen omasta maakaistaleesta Jäämeren rannalta eivät kuitenkaan tuottaneet tulosta ennen kuin Suomen itsenäistymisen jälkeen vuonna 1920, jolloin Neuvosto-Venäjä luovutti Suomelle Petsamon alueen. Petsamon alue oli noin 10 000 neliökilometrin suuruinen alue, joka rajoittui lännessä Norjaan Paatsjokea pitkin ja idässä alueen erotti Neuvosto-Venäjältä viivasuora rajalinja. Alueella asui noin 1400 asukasta, ja alueella sijaitsevasta Liinahamarin satamasta tuli Suomen ainoa valtamerisatama ja ympärivuotinen satama. Suomalaisia muutti alueelle, ja vuoteen 1939 mennessä alueella asui jo yli 5000 ihmistä. (Lähteenmäki 2003, 79-82.)

Petsamon liittämistä Suomeen pidettiin piristysruiskeena koko Suomen Lapille, ja aluetta kehitettiin voimakkain toimenpitein. Petsamoon perustettiin kansanopistoja, kouluja ja posteja sekä valtion avuin raivattiin peltoja ja rakennettiin teitä. Teistä merkittävin oli yli 500 kilometriä pitkä Jäämerentie, joka yhdisti Rovaniemen Liinahamarin satamaan. Muun muassa turismista, nikkeliteollisuudesta ja meriliikenteen kehittämisen parista uskottiin löytyvän kehitysmahdollisuuksia alueelle. (Lähteenmäki 2003, 79-82.) Suomi ehti pitää Petsamon aluetta hallinnassaan parikymmentä vuotta, kunnes vuonna 1944 Suomi joutui luovuttamaan alueen

takaisin Neuvostoliitolle. Petsamon luovuttaminen oli kova isku erityisesti Itä-Lapille sekä osittain myös Pohjois-Lapille muun muassa liikenneverkoston kannalta (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 81).

Petsamoon oli suunnitteilla myös rautatie *Petsamon rata*, jolla oli tarkoitus yhdistää Liinahamarin satama Suomen rataverkkoon. Radasta tehtiin taloudellisia laskelmia, joissa päädyttiin lopputulokseen, että edullisin reitti olisi rakentaa rata Kemijärven, Sodankylän, Inarin sekä Salmijärven kautta Petsamon vuonolle. Laskelmissa kuitenkin todettiin, että radan rakentaminen ei olisi taloudellisesti kannattavaa, koska liikenne Kemijärveltä pohjoiseen jäisi liian vähäiseksi ja laivaliikenne Liinahamarin satamastakaan ei kasvaisi niin suureksi, että valtion kannattaisi sijoittaa kalliiseen rata- ja satamahankkeeseen. Laskelmissa kuitenkin todettiin, että tilanne radan kannattavuuden suhteen saattaisi muuttua, jos Lapin malmivarantoja voitaisiin ryhtyä hyödyntämään. (Valtionrautatiet 1912-1937 osa I 1937, 166-167.)

## 2 SPATIAALINEN SUUNNITTELU JA VYÖHYKEMÄISET KEHITTÄMISMALLIT

### 2.1 Alueellista kehittämistä, spatiaalista suunnittelua vai territoriaalista kehittämistä

Alueiden kehittämiseen liittyvä tutkimus, keskustelu ja politiikka ovat Euroopassa kokeneet varsinaisen renessanssin 2000-luvulla. Yksi merkittävä syy tähän on ollut vuonna 1999 valmistunut *European Spatial Development Perspective* -dokumentti, jota Faludin (2010, 106) mukaan voi kutsua kaiken 2000-luvun eurooppalaisen spatiaalisen suunnittelun ”äitidokumentiksi”. Suomessa ESDP tunnetaan nimellä *Euroopan aluesuunnittelun ja aluekehityksen suuntaviivat*. Dokumenttia on myös kritisoitu monista seikoista, mutta sillä on kaikesta huolimatta ollut merkittävä vaikutus Euroopan maiden 2000-luvun spatiaaliseen kehittämispolitiikkaan (Faludi 2010, 106).

ESDP:n pinnalle nostama käsite spatiaalinen suunnittelu (spatial planning) on antanut uudenlaisen viitekehyksen spatiaalista muutosta ohjaavalle suunnittelulle ja politiikalle. Käsitteen käyttöön on kuitenkin todettu liittyvän tulkinnallisia vaikeuksia. Esimerkiksi Aldenin (2006, 28) mukaan käsite on todettu harvinaisen ongelmalliseksi kääntää eri kielille, koska jokainen tulkitsija tulkitsee sen oman maan suunnittelukäytännön perinteen mukaisesti. Joissain maissa spatiaalinen suunnittelu viittaa urbaaniin maankäytön suunnitteluun kun taas toisissa maissa sillä käsitetään paljon laajempi aluekehittämisen konteksti. Aldenin (2006, 28) mukaan kaiken kaikkiaan käsitteet spatiaalinen suunnittelu, aluesuunnittelu (regional planning) ja alueellinen kehittäminen (regional development) ovat niin lähellä toisiaan ja niin monitulkintaisia, että kansainvälisessä keskustelussa ne aiheuttavat helposti väärinkäsityksiä ja sekaannusta.

Käsitettä spatiaalinen suunnittelu onkin pyritty määrittelemään monessa yhteydessä. Aldenin (2006, 27-28) mukaan yhteisymmärrykseen on päästy siitä, että spatiaalinen suunnittelu kattaa huomattavasti laajemman väline- ja tavoiteskaalan kuin pelkän maankäytön suunnittelun. Hänen mukaansa spatiaaliselle suunnittelulle keskeistä on nimenomaan maankäytön suunnittelun sekä taloudellisen, sosiaalisen sekä ympäristöllisen kehittämisen yhdistäminen. Kunzmannin (2006, 44) mukaan käsite spatiaalinen suunnittelu viittaa uuteen tapaan ohjata ja hallita alueellista kehitystä. Hän erottaa spatiaalisen suunnittelun aluesuunnittelusta (regional planning) siten, että spatiaalinen suunnittelu on ”kunnianhimoisempi ja kokonaisvaltaisempi lähestymistapa alueelliseen kehitykseen, joka yhdistää kaikki tietyn alueen toimijat seuraamaan yhteistä visiota alueen



*kehittämisestä*” (Kunzmann 2006, 43). Spatiaalinen suunnittelu on hänen mukaansa edistystä aluesuunnittelusta, joka usein jää pelkästään maankäytön tasolle.

Waterhout (2011, 96) esittää näkemyksen, että EU:n terminologiassa ollaan jo siirtymässä spatiaalisesta suunnittelusta seuraaviin, kuvaavampiin käsitteisiin - territoriaalisen kehitykseen (territorial development) ja territoriaaliseen koheesioon (territorial cohesion). Hänen mukaansa käsitteiden spatiaalinen ja territoriaalinen ero tulee siitä, että sana territory viittaa sosiaalisesti rakentuneeseen alueeseen, kun taas sana space viittaa analyyttisemmin ainoastaan maa-alueisiin riippumatta niiden sosiaalisesta rakentumisesta, historiasta tai paikallisidentiteetistä. Waterhoutin mukaan käsite spatiaalinen suunnittelu keskittyy maankäyttöön kun taas territoriaalinen kehitys ja koheesio keskittyvät alueiden kokonaisvaltaisempaan kehittämiseen. Myös Dührin ym. (2010, 29) mukaan käsitettä spatiaalinen suunnittelu on alettu korvata käsitteellä territoriaalinen koheesio sekä käsitteellä spatiaalinen kehittämispolitiikka (spatial development policy), koska näitä käsitteitä ei yhdistetä yhtä tiiviisti maankäytön suunnitteluun.

Kaiken kaikkiaan, tarkasteli asiaa minkä tahansa käsitteen (spatial planning, regional planning, spatial development policy, territorial development, territorial cohesion) kautta, tavoitteena kaikissa on alueen monimuotoinen kehittäminen yhdistämällä maankäytön suunnittelu laajempiin taloudellis-poliittisiin kehittämistoimiin. Tässä tutkimuksessa spatiaalisella suunnittelulla viitataan nimenomaan tällaiseen politiikkaan. Suomalaisessa teoriakirjallisuudessa ei puhuta niinkään spatiaalisesta suunnittelusta, kenties juuri käsitteen monitulkintaisuuden vuoksi, vaan alueiden kehittämisestä. Alueiden kehittämisellä viitataan alueiden kehityksen kannalta keskeiseen toiminnalliseen puoleen, mutta maankäytöllistä puolta ei ole niin tiiviisti yhdistetty käsitteeseen. Näin ollen spatiaalisen suunnittelun voi nähdä askeleena kohti fyysisen maankäytön suunnittelun ja toiminnallisen kehittämispuolen yhdistämistä. Tässä tutkimuksessa käytetään sekä käsitettä spatiaalinen suunnittelu että käsitettä alueiden kehittäminen, johtuen yllä mainitusta käsitteiden hienoisesta merkityserosta, jonka vuoksi käsitteitä ei ole haluttu käyttää synonyymisesti..

## 2.2 Strateginen spatiaalinen suunnittelu

”Eurooppalainen spatiaalinen suunnittelu ei käsittele maankäytön sääntelyä vaan on ennen kaikkea strategista suunnittelua” (Dühr 2010, 189). Käsitteen strateginen spatiaalinen suunnittelu voi eritellä esimerkiksi seuraavasti: termi strateginen viittaa suunnittelun yleisiin, hieman abstrakteihin suuntaviivoihin, toimintakehykseen (framework). Termi spatiaalinen puolestaan viittaa toiminnan sijaintiin, oli se sitten paikallaan pysyvää tai liikkuvaa (the where of things). Termit suunnittelu tai kehittäminen puolestaan viittaavat muutokseen - kehitykseen menneestä ja nykytilasta kohti tulevaisuutta. (Healey 2004, 46.) Strategisen spatiaalisen suunnittelun voi siis käsittää yleisenä toimintakehyksenä tilassa tapahtuvaan muutokseen ja kehitykseen.

Faludin (2001, 664) mukaan strategisten suunnitteludokumenttien tavoitteena on muokata spatiaalisessa suunnittelussa mukana olevien toimijoiden ajatuksia. Myös Dührin ym. (2010, 186-187) mukaan huomio on suuntautumassa entistä enemmän strategisen suunnittelun mahdollisuuksiin vaikuttaa alan toimijoiden ajatusmalleihin sekä tapaan käsittää asioita. Strategisen spatiaalisen suunnittelun ensisijaisena tavoitteena on Dührin ym. mukaan yhdistää eri alojen toimijoita ja luoda heille yhtenevää käsitystä asioiden tilasta ja mahdollisista ratkaisumalleista. Tämä johtuu siitä, ettei eurooppalaisella spatiaalisessa suunnittelulla ole suoranaista vaikutusvaltaa tai vaikutuskeinoja, joten on pyrittävä vaikuttamaan epäsuorien kanavien kautta alan toimijoihin. Dühr (2010, 186) esittääkin Faludin (2001) pohjalta, että strategisen spatiaalisen suunnittelun yhteydessä on tarkoituksenmukaisempaa puhua strategioiden soveltamisesta kuin toimeenpanemisesta. Toimeenpaneminen nimittäin viittaa suoraan vaikuttamiseen, strategian konkreettiseen toteuttamiseen, kun taas soveltaminen viittaa erilaisten toimintavaihtoehtojen uudenlaiseen tulkintaan strategian puitteissa.

Sotarauta & Akson (2001, 23-25) kuvaavat strategista suunnittelua välineeksi, joka mahdollistaa alueen muutoksen tunnistamisen, strategisen tietoisuuden levittämisen sekä toiminnan suuntaamisen. Suomalaisessa keskustelussa strateginen suunnittelu nähdään myös välineenä, jolla saadaan kehittämiseen systematiikkaa, suunnitelmallisuutta ja pitkäjänteisyyttä (Linnamaa 2004, 22). Linnamaan mukaan strateginen suunnittelu on noussut merkittävään asemaan alueiden kilpailukyvyyn kehittämisessä.

Strategisesta spatiaalisesta suunnittelusta on lähes mahdoton puhua ilman jonkinlaista kartografista visualisointia, sillä viittaahan käsite *spatiaalinen* tilaan, sijaintiin. Kuten Dühr (2003, 941) asian

ilmaisee ”*Jos kuva kertoo enemmän kuin tuhat sanaa, niin kartta kertoo enemmän kuin miljoona sanaa*”. Kartoilla onkin merkittävä rooli strategisen suunnittelun välineinä. Strategisten tavoitteiden kuvaaminen kartalla on kuitenkin huomattavasti hankalampaa kuin niiden kuvaaminen sanallisesti (Dühr 2003, 937). Tämä johtuu siitä, että kirjallinen kuvaus mahdollistaa erilaisia tulkintoja tavoitteista kun taas karttavisualisointi on yksiselitteisempi esitys, jota ei ole mahdollista tulkita yhtä monella tavalla, yhtä monen alueen eduksi. (Faludi 2002, 19.)

Tämä ongelma havaittiin myös ESDP:n suunnitteluprosessissa. ESDP:n luonnosvaiheessa dokumenttiin kuului kartoja havainnollistamaan tavoiteltavaa Euroopan aluerakennetta, mutta lopullisessa versiossa ei ole yhtäkään tavoitekarttaa (Dühr 2003, 934). ESDP:ssä puhutaan mm. ”eurokäytävistä” (eurocorridor) eli kehittämiskäytävistä, joiden on tarkoitus toimia tulevan kehityksen runkona. Eurokäytävien luonnostelu kartalle ei kuitenkaan onnistunut ESDP-prosessin kuluessa, joten lopullisessa dokumentissa ei ole käytävistä yhtään karttaesitystä. Priemus ja Zonneveld (2003, 169-170) arvioivat tämän johtuneen mm. siitä, etteivät laatimisprosessissa mukana olleet maat päässeet yhteisymmärrykseen siitä, mitkä alueet nimettäisiin eurokäytäviksi.

Karttojen merkitystä strategisessa spatiaalisessa suunnittelussa voi siis kuvata varsin monimuotoiseksi. Kartoilla on mahdollista korostaa tai häivyttää tiettyjä seikkoja, kohdistaa keskustelua tiettyihin painopisteisiin, muokata diskursseja, määrittää tavoitteita, vaikuttaa huomionkohteisiin, sovittaa eri intressiryhmien toiveita yhteen ja jopa manipuloida muita osapuolia. Myös päätös siitä, mitä karttaesitykseen otetaan mukaan ja mitä ei, on merkittävä vaikutuskeino toisten alueiden puolesta ja toisia vastaan. Lisäksi ylikansallisissa suunnitteluprosesseissa kartografisten esitysten käyttö vähentää kielimuurin merkitystä ja saattaa helpottaa yhteisten strategisten tavoitteiden kuvaamista ja ymmärtämistä. Kartografiset kuvaukset strategisista tavoitteista saattavat myös tukea uusien instituutioiden syntyä. (Dühr 2003, 931-932.)

## 2.3 Vyöhykemäiset aluekehittämisen mallit

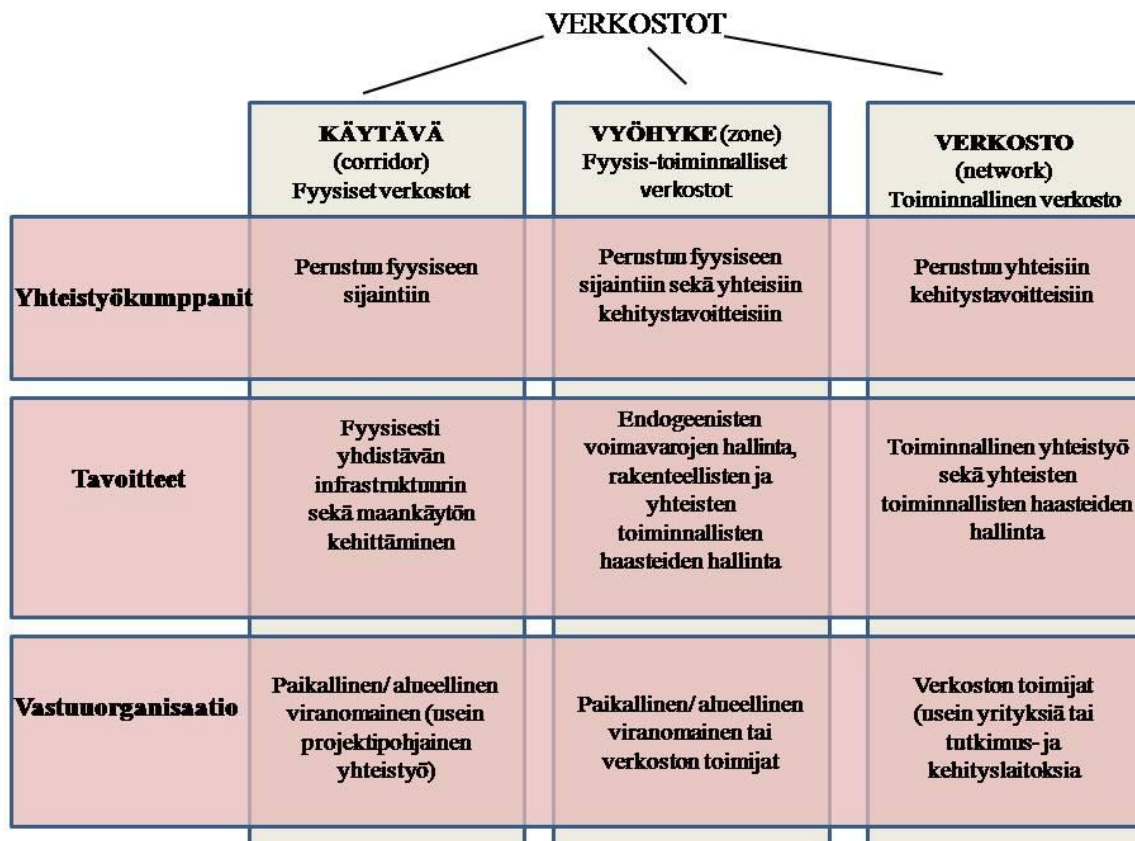
Yhtenä esimerkkinä strategisen spatiaalisen suunnittelun välineistä voidaan pitää kehittämisvyöhykkeitä, jotka pyrkivät luomaan uudenlaista ajattelumallia alueille. Kehittämisvyöhykkeet ylittävät perinteiset kunnalliset, maakunnalliset ja usein jopa valtakunnalliset rajat, mikä pakottaa ja mahdollistaa ottamaan huomioon uudenlaisia toimintamalleja. Priemus ja Zonneveldin (2003, 169) mukaan käytävämäiset kehittämismallit ovatkin yksi esimerkki ESDP:n vaikutuksesta Euroopan maiden kansalliseen spatiaaliseen politiikkaan.

Käytävämällisellä suunnittelulla on pitkät perinteet urbaanissa suunnittelussa, mutta vasta ESDP:n myötä käytävät alettiin käsittää myös laajemmassa merkityksessä kehittämiskäytävinä (development corridor). ESDP:n innoittamana kehittämiskäytävät ja kehittämisvyöhykkeet on otettu mukaan monien Euroopan maiden kansalliseen suunnittelupolitiikkaan paitsi liikenneväylinä, myös taloudellisen kasvun ja alueiden integroimisen välineinä. (Priemus&Zonneveld 2003, 169.) Tätä nykyä käytävämäisten kehittämismallien kirjo eurooppalaisen kehittämisen kentällä onkin varsin kirjava. Käytäviin ja vyöhykkeisiin liittyy kuitenkin sama tulkinnallinen ongelma kuin moniin muihin suunnittelukäsitteisiin – niille ei ole yksiselitteistä määritelmää. Termit käytävä ja vyöhyke ovat niin ”löyhiä”, että ne mahdollistavat monenlaisia tulkintoja pelkästä liikennekäytävästä aina taloudellisen integraation vyöhykkeeseen (Vries&Priemus 2003, 228).

Priemus ja Zonneveld (2003) pohtivat konseptin käytävä (corridor) sovellusta Alankomaisessa suunnittelukäytännössä ja nostavat esiin ongelman, joka syntyy konseptin erilaisista tulkinnoista eri hallinnonaloilla. Ensimmäisen tulkinnan mukaan käytävä on ennen kaikkea *liikenneinfrastruktuuriakseli*, jolla tavoitellaan sujuvampaa liikennettä. Toisen tulkinnan mukaan käytävän ensisijainen tarkoitus on edesauttaa alueen taloudellista kehitystä, ja liikenneinfrastruktuurin tulisi tukea tätä *talousakselin* kehitystä. Kolmannen tulkinnan mukaan käytävän ensisijaisena tavoitteena on tulevan kaupunkirakentamisen (asuin- ja työssäkäyntialueet) ohjaaminen, eli käytävä käsitetään *urbanisaatioakselina*. Priemus ja Zonneveldin mukaan konseptin merkityksistä pitäisi päästä poikkihallinnolliseen yhteisymmärrykseen ennen kuin sitä voidaan kunnolla hyödyntää alueellisen kehittämisen välineenä.

Jauhiaisen ym. (2007b, 35-39) mukaan myöskään suomalaisessa keskustelussa kehittämisvyöhykkeille ei ole selkeää määritelmää eikä toimintamallia, vaan erilaisia verkostoja, käytäviä ja vyöhykkeitä kutsutaan yhtäläillä kehittämisvyöhykkeiksi. Jauhainen ym. (2007b, 36)

ovatkin erotelleet *käytävän*, *vyöhykkeen* ja *verkoston* kunkin omanlaisekseen alueelliseksi toimintamalliksi (kuva 2).



**Kuva 2.** Verkostoitumiseen perustuvat alueellisen kehittämisen toimintamallit, laadittu Jauhiainen ym. (2007b, 36) kaavion sisältämien tietojen pohjalta.

Jauhiaisen ym. luokittelun mukaan *käytävä* on ennen kaikkea fyysinen verkosto, jolle keskeisiä ominaisuuksia ovat fyysinen infrastruktuuri sekä maantieteellinen yhtenäisyys. Käytävän tavoitteena on usein parantaa infrastruktuurin ja maankäytön yhteensovittamista ja täten lisätä käytävällä liikkuvia materiaaliavirtoja. *Verkosto* puolestaan on toiminnallinen verkosto, jossa maantieteellisellä sijainnilla ei ole merkitystä, sillä verkostot perustuvat yhteistyöhön, joka ei perustu samalla alueella sijaintiin. *Vyöhykkeessä* yhdistyvät kaksi edellistä ominaisuutta - sekä fyysinen yhtenäisyys että toiminnallinen verkostoituminen. Vyöhykkeelle on keskeistä sujuvan liikenneyhteyden lisäksi vyöhykkeen toimijoiden väliset verkostot ja yhteiset kehittämistavoitteet.

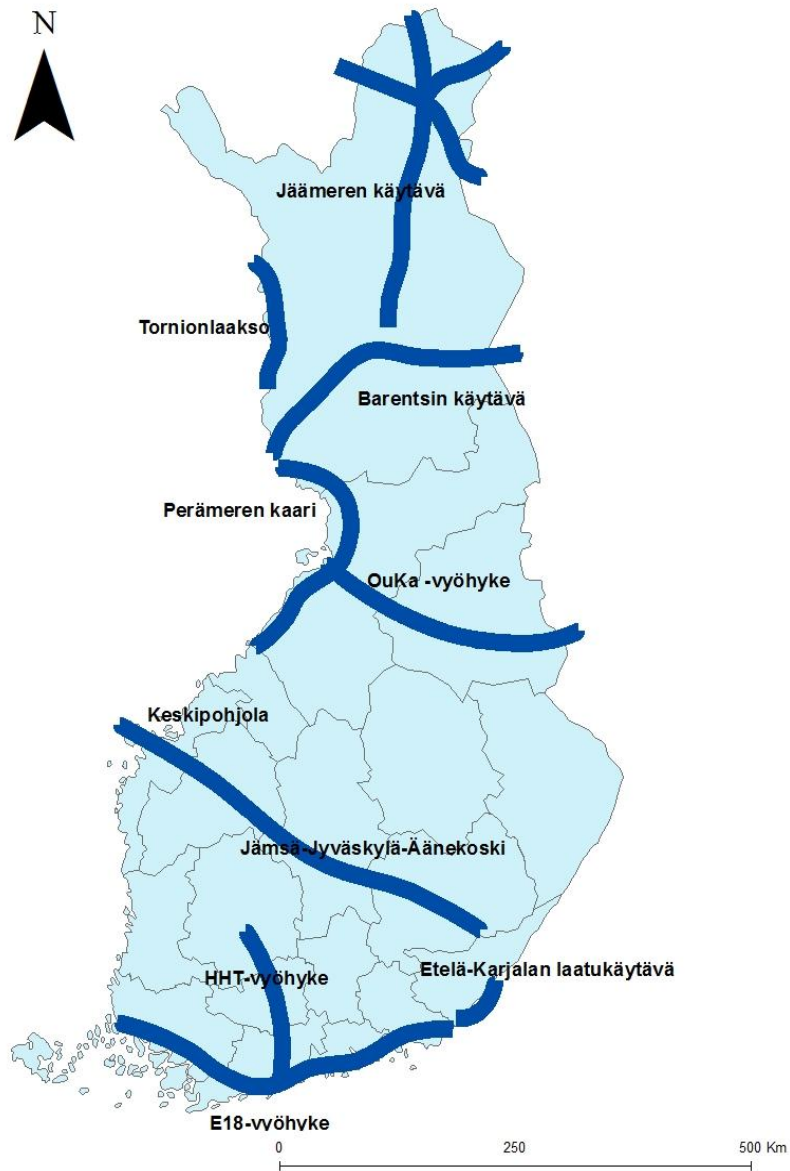
Näin ollen vyöhykettä voinee ajatella kokonaisvaltaisempana kehittämisen mallina kuin käytävää. Jauhiaisen ym. mukaan käytävän on kuitenkin mahdollista laajentua pelkästä liikenneinfrastruktuurin ja liikennevirtojen edistämisestä kokonaisvaltaisemmaksi kehittämisvyöhykkeeksi, jos alueen toimijoita otetaan monipuolisemmin mukaan toimintaan ja alueelle luodaan yhteistä identiteettiä. (Jauhiainen ym. 2007b, 35-36.)

Kehittämisvyöhykkeitä on tutkittu paljon länsieurooppalaisessa kontekstissa (esim. Priemus&Zonneveld 2003, Vries&Priemus 2003, Chapman ym. 2003). Näissä tutkimuksissa kehittämisvyöhykkeet sijoittuvat tiheästi asutettuun Länsi-Eurooppaan, missä käytävät ovat osa kaupunkirakennetta tai yhdistävät kahta suurta kaupunkikeskusta. Esimerkiksi Vries ja Priemus mainitsevat ilmansaasteet, hallitsemattoman urbanisaation sekä tunnelivaikutukset kehittämisikäisten suurimmiksi ongelmiksi. Myös Priemus&Zonneveldin sekä Chapmanin ym. tutkimuksissa tutkimuskohteena ovat suuria kaupunkeja yhdistävät megacorridorit. Yhdysvalloissa ja Japanissa vyöhykemäinen kehitys puolestaan muodostuu lähekkäin sijaitsevien miljoonakaupunkien ketjuista, jotka ovat ajan kuluessa käytännössä kasvaneet yhteen. Albrechts&Tasan-Kok (2009, 301) kutsuvat tällaista kaupunkiketjumaista kehitystä megalopolikseksi.

Kehittämisvyöhykkeitä on myös tutkittu Kiinassa (esim. Wong&Tang 2005; Zhang 2011) Kiinassa kehittämisvyöhykkeet ovat olleet ennen kaikkea valtionhallinnon luomia vyöhykkeitä, joiden alueella on toteutettu poikkeuksellista ulkomaista investointia houkuttelevaa politiikkaa. Kiinan kehittämisvyöhykkeitä voikin kutsua taloudellisen kehityksen vyöhykkeiksi (economic development zone) tai paikoittain jopa vapaan kaupan vyöhykkeiksi (free trade zones) (Wong&Tang 2005, 304; Zhang 2011, 145.) Kiinassa kehittämisvyöhykkeisiin on kohdistettu muun muassa verohelpotuksia tai vapautuksia työlainsäädännöstä taloudellisen toiminnan houkuttelemiseksi alueelle (Wong&Tang 2005, 304). Vaikka Kiinan vyöhykkeet saivat alkunsa keskushallinnon aloitteesta, myös aluetason hallinto havaitsi pian kehittämisvyöhykkeiden kehityspotentiaalin, mistä seurasi varsinainen ”vyöhykebuumi”, jonka seurauksena kehittämisvyöhykkeitä syntyi useiden kaupunkien liepeille. Kiinalaiset kehittämisvyöhykkeet sijaitsevatkin useimmiten urbaanien alueiden reuna-alueilla. Tästä on seurannut konflikteja muiden maankäyttömuotojen mm. maanviljelyn kanssa ja lopulta monet kehittämisvyöhykkeistä eivät kuitenkaan ole toimineet tavoitellulla tavalla ja uudet investoinnit ovat jääneet saapumatta. (Zhang 2011, 145-146.)

Jos edellisten esimerkkien vyöhykkeet muodostuvat tiiviisti asutuista kaupunki- ja teollisuuskeskittymien ketjuista, niin Suomen kehittämisvyöhykkeet muodostuvat suurimmaksi osaksi harvaan asutusta maaseudusta ja muutamasta suuremmasta keskuksesta. Suomen kehittämisvyöhykkeiden ongelmat syntyvätkin nimenomaan vyöhykkeiden hajanaisuudesta, harvasta asutuksesta, pitkistä välimatkoista sekä toimijoiden vähydestä. Kehittämisvyöhykkeitä suomalaisessa kontekstissa ei ole tutkittu kovinkaan paljoa. Ainoa löytämäni aihepiiriin liittyvä tutkimus on Jussi S. Jauhiaisen työryhmän vuonna 2007 julkaisema tutkimus, jonka pohjalta on laadittu Sisäasiainministeriölle selvitys ”Kehittämisvyöhykkeet aluekehittämisessä” sekä julkaistu Fenniassa artikkeli ”Regional development zones in Finland: territorial cohesion and competitiveness”. Näissä tutkimuksissa Suomen merkittävimiksi kehittämisvyöhykkeiksi kaavaillut kehittämisvyöhykkeet näkyvät kuvassa 3.

Jauhiaisen ym. tutkimuksessa selvitettiin suomalaisten kehittämisvyöhykkeiden mahdollisuutta edistää alueiden kehitystä näiden endogeenisistä voimavaroista lähtien. Tutkimuksessa pohdittiin, miten kehittämisvyöhykkeiden avulla pystyttäisiin samanaikaisesti edistämään vyöhykkeen kilpailukykyä sekä vyöhykkeen sisäistä koheesiota. Tutkimuksen pohjalta Jauhainen ym. toteavat, että vuonna 2006 suomalaiset kehittämisvyöhykkeet näyttäytyvät vyöhykkeiden toimijoille enemmänkin epämääräisinä toiveina alueen kehityssuunnasta kuin konkreettisena alueen kehittämismallina tai toimintastrategiana. Kuitenkin Jauhainen ym. näkevät kehittämisvyöhykkeet tärkeinä konkreettisia välineinä joilla rakentaa territoriaalisen koheesion mukaista viitekehystä suunnittelutoiminnalle. (Jauhainen ym. 2007b, 32; 41)



**Kuva 3.** Suomen merkittävimmät kehittämisvyöhykkeet vuonna 2006 © Laura Pouru (Laadittu Jauhaisen ym. (2007b, 39) kartan tietojen pohjalta)



## 3 KEHITTÄMISVYÖHYKKEIDEN HYÖDYNTÄMINEN ALUEKEHITTÄMISESSÄ

### 3.1 Kehittämisyöhykkeet fyysis-toiminnallisena kehittämismallina

Vyöhykemäiset alueellisen kehittämisen mallit voi nähdä tyypillisenä esimerkkinä 2000-luvun alueiden kehittämisestä. Aldenin (2006, 23) mukaan 2000-luvulla alueellisen kehittämisen keskiöön ovat nousseet alueiden sisäsyntyiset voimavarat, sosiaalinen pääoma, innovaatiot, kilpailukyky ja verkostoituminen. Tämä on ollut kehystyssuuntana myös suomalaisessa alueiden kehittämisessä, kun julkisen sektorin tulonsiirtoihin perustuneesta syrjäseutujen tukipolitiikasta siirryttiin alueiden sisäsyntyiseen kehitykseen, innovaatioihin ja ohjelmallisuuteen 1990-luvulta alkaen (Jauhiainen ja Niemenmaa 2006, 95-97).

Sotaraudan (2001, 13) mukaan alueiden kehittämisessä on 1990-luvun puolivälin jälkeen korostunut alueiden kyky kehittää omaa kilpailukykyään. Sotarauda (2001, 13) sekä Linnamaa (2004, 89) luettelevat alueen kilpailukyyn kehittämisen kannalta keskeisiä resursseja:

- fyysiset resurssit kuten infrastruktuuri, sijainti ja liikenneyhteydet
- yritykset ja niiden osaaminen ja resurssit
- inhimilliset voimavarat
- kehittämistyön rahoitusmahdollisuudet
- asuin ja elinympäristön laatuun liittyvät tekijät
- hyvin toimivien verkostojen olemassaolo ja niihin kuuluminen
- imago

Näistä elementeistä suuri osa osuu tavalla tai toisella yksiin kehittämisyöhykkeiden tavoitteiden kanssa. Myös kehittämisyöhykkeillä pyritään kehittämään alueen fyysisiä resursseja, alueen verkostoja sekä alueen imagoa. Jauhiaisen ym. (2007a, 18) mukaan kehittämisyöhykkeissä yhdistyykin perinteiset ja nykyaikaiset aluekehittämisen periaatteet. Kehittämisyöhykkeissä yhdistyy perinteinen ideologia liikenneinfrastruktuurin ja muiden materiaalistien resurssien vaikutuksesta alueen kehitykseen sekä 2000-luvun ideologia inhimillisestä pääomasta ja

verkostoista alueen tärkeimpänä voimavarana.

Jauhiaisen ym. (2007b, 38) mukaan kehittämisvyöhykkeiden tavoitteissa yhdistyy myös perinteinen ideologia hyvinvoinnin tasavertaisesta jakamisesta (cohesion) ja nykyaikaisempi ideologia alueen kilpailukyyn (competitiveness) kehittämisestä. Kehittämisvyöhykkeillä pyritään nimittäin sitomaan keskuksat ja niiden läheiset syrjäisemmät alueet tiiviimmin toisiinsa niin että alueen kokonaiskilpailukyky paranee. Tähän ei kuitenkaan pyritä passiivisella tulojen siirrolla vaan rohkaisemalla vyöhykealueen toimijoita aktiivisempaan yhteistyöhön keskenään.

### **3.2 Liikenneväylät kehittämisvyöhykkeiden fyysisenä runkona**

Vyöhykemäisiä kehittämismalleja löytyy monenlaisia, mutta yhteistä lähes kaikille niille on liikenneväylä yhdistävänä akselina. Kehittämisvyöhykkeen voikin määrittellä muodostuvan liikenneväylästä ja siihen tavalla tai toisella sitoutuvasta toiminnasta (Jauhiaisen ym. 2007a, 17). Jauhiaisen ym. mukaan liikenneväylä voi olla niin maantie, rautatie kuin vesiväyläkin, kunhan se toimii vyöhykkeen runkona ja fyysisesti yhdistää vyöhykkeen toimijoita. Jauhiaisen ym. mukaan liikenneinfrastruktuuri on erityisen merkittävässä roolissa käytäville (corridor), joiden ensisijaisena tavoitteena on kehittyä liikenneväylänä. Myös vyöhykkeelle (zone) liikenneväylällä on merkittävä rooli alueen toimijoiden yhdistäjänä sekä liikennevirtojen mahdollistajana. (2007b, 35-36.)

Liikenneyhteyksien vaikutus alueen kehitykseen on ikuinen liikenne- ja talousmaantieteellinen dilemma. Liikenneyhteyksillä on merkittävä rooli niin globaaleissa, kansallisissa kuin alueellisissa taloudellisissa kokonaisuuksissa, mutta niiden suoranaista vaikutusta alueen kasvuun ja kehitykseen on vaikea tutkia. Rodriguen (2006, 4) mukaan liikenneyhteyksien vaikutus alueen kehitykseen perustuu siihen, että paremmat liikenneyhteydet parantavat alueen saavutettavuutta. Parempi saavutettavuus puolestaan parantaa alueen kilpailukykyä, sillä ihmisten ja yritysten on helpompi saavuttaa paikkoja, joihin on hyvät liikenneyhteydet kun taas paikat, jotka sijaitsevat heikkojen liikenneyhteyksien päässä jäävät helposti ihmisten ja yritysten saavuttamattomiin. Rodriguen mukaan alueellisten liikenneyhteyksien kehittyminen on aina ollut yhteydessä taloudelliseen kasvuun.

Bråthen (2004, 145-147) on kuitenkin sitä mieltä, että liikenneyhteyksien ja alueellisen kehityksen välisiä syy-seuraus-suhteita on hankala tutkia eikä voida pitää itsestäänselvyytenä, että liikenneyhteyksien paraneminen johtaa positiiviseen kehitykseen alueella. Bråthein mukaan on

olemassa tiettyjä ehtoja, joiden täytyminen lisää todennäköisyyttä, että liikenneyhteyksien kehittäminen edesauttaa alueen kehitystä. Ensimmäisenä ehtona hän pitää liikenneyhteyksien tilaa lähtötilanteessa - mitä huonommat liikenneyhteydet ovat lähtötilanteessa, sen suuremmat ovat mahdollisuudet, että uusilla hankkeilla saadaan aikaiseksi positiivista kehitystä. Erityisesti positiivista kehitystä on odotettavissa, jos paremmilla liikenneyhteyksillä saadaan poistettua keskeinen liikenteen pullonkaula. Toisena ehtona Bråthen nimeää alueen kehityspotentiaalin – alueelta täytyy löytyä osaavaa työvoimaa, laajenemiskykyinen yrittäjähenkkinen elinkeinoelämä, kehittymiskykyinen teollinen ympäristö sekä kasvumyönteinen poliittinen ilmapiiri. Jos nämä seikat täyttyvät, on todennäköistä, että liikenneyhteyksien parantaminen toimii positiivisena lähtölaukauksena alueen kasvun kehitykselle. Ja päinvastoin - jos alueella ei ole tarpeeksi sisäistä kehityspotentiaalia, niin eivät paremmat liikenneyhteydetkään edistä alueen kehitystä.

Monien kehittämisvyöhykkeiden keskeisenä ideana on kehittää alueen sisäisiä liikenneyhteyksiä. Tämä perustuu Rodriguen teorian mukaiseen uskoon liikenneyhteyksien kehittämisestä alueen kehityksen moottorina. Bråthenin teorian mukaisesti voisi kuitenkin esittää kysymyksen, onko alueella tai vyöhykkeellä tarpeeksi sisäistä kehityspotentiaalia kyetä hyödyntämään parempia liikenneyhteyksiä. On nimittäin myös mahdollista, etteivät paremmat liikenneyhteydet johdakaan toivottuun kehityssuuntaan alueella, vaan voi käydä niin, että paremmat liikenneyhteydet lisäävät alueen asiointiliikennettä suurempiin keskuksiin, mikä puolestaan johtaa paikallisten palveluiden näivettymiseen (Bråthen 2004, 145).

### **3.3 Yhteistyö ja verkostot kehittämisvyöhykkeiden toiminnallisena puolena**

Kehittämisvyöhykkeillä tavoitellaan paitsi alueen fyysisten yhteyksien paranemista myös alueen toimijoiden välisen yhteistyön tiivistymistä. Kehittämisvyöhykkeitä voikin pitää esimerkkinä verkostomaisesta aluerakenteen järjestymisestä (Jauhiainen ym. 2007a, 17-18). Linnamaa (2004, 59) määrittelee verkostoituneen alueen seuraavasti: *”Verkostoitunut alue on muista alueista imagollisesti poikkeava, suhteellisen rajoitettu maantieteellinen alue, jossa vallitsee toimijoiden voimakas yhteenkuuluvuuden tunne, ja jonka toimijat ovat kiinnittyneitä toisiinsa sekä yhteistyötä että kilpailua ilmentävin suhtein”*. Kehittämisvyöhykkeiden yhteydessä verkostoitumisella tavoitellaan monentasoista verkostoitumista – niin alueen eri sektoreiden sisäistä verkostoitumista

kuin eri sektoreiden välistä poikittaista verkostoitumista.

Verkostoitumisen taustalla on usko yhteistyön voimaan – siihen että yhdessä saadaan aikaiseksi enemmän kuin yksin. Yhteistyön kautta on helpompi muun muassa vaihtaa kokemuksia, saada tuoreita näkökulmia, yhdistää ajatuksia ja voimavaroja, ottaa mallia hyväksihavaituista käytännöistä sekä solmia uusia kontakteja. Lisäksi yhteistyöverkosto on toimijana vahvempi kuin yksittäinen toimija, mikä antaa verkostolle paremmat mahdollisuudet esimerkiksi lobata tai tehdä aloitteita tärkeäksi kokemaansa asian puolesta. (Dühr ym. 2010, 137.) Linnamaan (2004, 51) mukaan toimijoiden verkostoituminen perustuu vastavuoroisiin, ei-hierarkkisiin vuorovaikutussuhteisiin ja toimijoiden lisääntyneeseen keskinäiseen riippuvuuteen sekä tämän oivaltamiseen ja hyödyntämiseen.

Kehittämisyöhykkeistä puhuttaessa ehkä keskeisimpänä verkostoitumisen tasona voi nähdä Linnamaan määrittelemän alueen kehittäjäverkoston. Linnamaa (2004, 55-56) on erotellut erilaisia verkostoja ja hän erottaa muista verkostoista omanlaisena verkostonaan alueen kehittäjäverkoston: *”Alueen kehittäjäverkosto muodostuu kaikista niistä toimijoista, jotka omalla toiminnallaan ja keskinäisellä yhteistyöllään vaikuttavat olennaisesti alueen kehitykseen ja joiden välillä on toiminnallinen yhteys”* (Linnamaa 2004, 55). Alueelliseen kehittäjäverkostoon voi kuulua esimerkiksi kunnat, avainyritykset, yrittäjien etujärjestöt, oppi- ja tutkimuslaitokset, rahoituslaitokset ja kansalaisjärjestöt. Linnamaan mukaan alueellista kehittäjäverkostoa voi kuvata löyhästi organisoituneeksi strategiseksi verkostoksi, jolla ei välttämättä ole vakiintunutta organisoitumisen muotoa tai pysyviä foorumeja, mutta jonka pyrkimyksenä on vaikuttaa alueen pitkän aikavälin kehitykseen.

### 3.4 Rajat ylittävä kehitystyö kehittämisvyöhykkeiden kansainvälisenä ulottuvuutena

Suomalaisessa kontekstissa puhuttaessa kehittämisvyöhykkeillä on myös kansainvälinen ulottuvuus, sillä suurin osa suomalaisista kehittämisvyöhykkeistä ylittää Suomen valtakunnalliset rajat - Barentsin käytävä, OuKa-vyöhyke, Etelä-Karjalan laatukäytävä sekä E18-vyöhyke ulottuvat Venäjälle; Keskipohjolan vyöhyke, Perämeren kaari sekä Tornionlaakson käytävä ulottuvat Ruotsiin ja Jäämeren käytävä sekä Norjaan että Venäjälle. Näin ollen kehittämisvyöhykkeet ovat myös rajat ylittävän kehitystyön välineinä, jotka nivoutuvat rajayhteistyön kontekstiin.

Rajaseutujen yhteistyö on ollut yksi EU:n aluekehittämispolitiikan merkittävimmistä muodoista 1990-luvulta lähtien. Rajaseutuyhteistyötä harjoitetaan sekä EU:n sisä- että ulkorajoilla erilaisten hankeohjelmien puitteissa. Blatter ja Clementin (2000, 87) mukaan rajayhteistyöllä on kaksi tärkeintä perustetta. Ensimmäinen perustuu valtakuntien sisäisen periferian (rajaseutu) sekä ydinalueen (poliittiset keskuksat) välisiin jännitteisiin, joiden vuoksi rajaseutujen paikalliset toimijat hakevat kumppaneita rajan toiselta puolelta. Toinen perustelu tulee ylikansallisista yli rajojen kulkevista virroista ja riippuvuuksista, joita rajaseudun alueiden kannattaa yhdessä yrittää hyödyntää parhaiden mahdollisten etujen saavuttamiseksi ja haittojen välttämiseksi.

Dühr (2010, 348) luokittelee Böhmen (2003) mukaan erilaisia kansainvälisen rajayhteistyön muotoja. Kehittämisvyöhykkeiden puitteissa tehtävää yhteistyötä kuvannee parhaiten *akselimallinen yhteistyö*, joka perustuu olemassa olevaan tai suunniteltuun liikenneinfrastruktuuriakseliin ja sen ympärille rakentuvaan muuhun kehitystyöhön (esim. turismin kehittäminen). Toinen kehittämisvyöhykkeiden ideologiaan sopiva kehittämismalli on *kansainvälinen alueellinen yhteistyö*, joka perustuu olemassa olevaan tai syntyneeseen olevan rajat ylittävän toiminnallisen alueen tai yritysten klusterin kehittämiseen. Kolmantena Dührin malleista, joka koskettaa kehittämisvyöhykkeitä on *epätasapainoinen yhteistyö*, joka kuvaa rajat ylittävää yhteistyötä, jossa suurin osa osallistujista on toisen maan alueelta. Epätasapainoisesta yhteistyöstä voi puhua silloin, jos kehittämisvyöhyke ei kata vastaavia alueita rajan molemmin puolin.

Suomen rajoilla rajaseutuyhteistyötä on harjoitettu EU:n puitteissa 1990-luvulta alkaen, mutta myös tätä aiemmin yhteistyötä yli rajojen on harjoitettu erityisesti Pohjoismaiden kesken. Pohjoismaiden pohjoisten alueiden rajaseutuyhteistyön keskeisenä yhdistäjänä on ollut pohjoinen periferisyys.

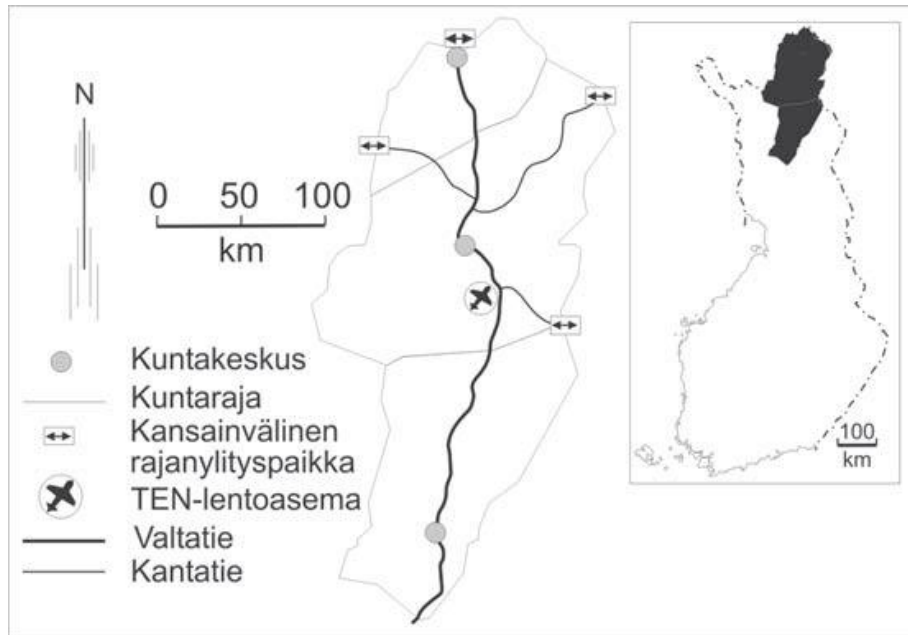
Karpin (2002, 256) mukaan Pohjoismaiden pohjoisia alueita voi ajatella periferian periferiana: Pohjoismaat ovat periferiaa Euroopan mittakaavassa ja niiden pohjoiset alueet ovat periferiaa Pohjoismaiden sisäisessä mittakaavassa. Mønnesland & Westlundin (2000, 123-124) mukaan Pohjoismaiden periferisille rajaseuduille on ominaista, että välimatkat alueella ovat erittäin pitkiä ja hankalakulkuisia (pitää ylittää vuoristoja, vuonoja tai metsiä), ja näiden pitkien etäisyyksien päässä sijaitsee vain hyvin pieniä ja heikkoja asutuskeskuksia. Tällainen rakenne ei houkuta rajayhteistyöhön eikä alueilta usein edes löydy tarpeeksi monipuolista toimijakenttää yhteistyöhön. Lisäksi näin harvaanasutuille ja kaukana toisistaan sijaitseville alueille ei kovin helposti synny yhteenkuuluvuuden tunnetta.

## 4 TUTKIMUSALUEEN ERI ULOTTUVUUDET

### 4.1 Jäämeren käytävä

Kehittämisyöhykkeet ovat olleet mukana suomalaisessa suunnittelukäytännössä 1980-luvun loppupuolelta lähtien (Jauhiainen 2007b, 38). Vuonna 1995 Ympäristöministeriön laatimassa *Alueiden käyttö ja aluerakenne vuonna 2017* -suunnitelmassa puhutaan kaupunkivyöhykkeistä, jotka muodostavat Suomen tulevaisuuden aluerakenteen rungon. Vuosikymmen myöhemmin, vuonna 2006 valmistuneessa Ympäristöministeriön *Suomen aluerakenteen ja alueidenkäytön kehityskuva* -suunnitelmassa puolestaan puhutaan kehittämisyöhykkeistä, jotka täydentävät ja tukevat Suomen monikeskuksista aluerakennetta. Molemmissa suunnitelmissa kehittämisyöhykkeet muodostuvat suurimpien kaupunkiseutujen ja niitä yhdistävien liikenneväylien ympärille. (Ympäristöministeriö 1995, 46; Ympäristöministeriö 2006, 25.)

Vuonna 2007 valmistuneessa Sisäasiainministeriön tutkimuksessa *Kehittämisyöhykkeet aluekehittämisessä* on Suomen merkittävimmiksi kehittämisyöhykkeiksi luokiteltu myös vyöhykkeitä suurten kaupunkiseutujen ulkopuolelta. Yksi tällainen vyöhyke on Jäämeren käytävä (kuva 4). Jäämeren käytävä kulkee Pohjois-Lapin seutukunnan halki yhdistäen alueen sekä Norjaan että Venäjään. Jäämeren käytävän runkona toimii valtatie 4, joka Inarissa haarautuu neljään eri suuntaan – valtatie 4 jatkaa Utsjoen kautta Norjaan, samoin seututie 87 Näätämön ja kantatie 92 Karigasniemen kautta Norjaan ja kantatie 91 Raja-Joosepin kautta Venäjälle. Pohjois-Lapin maakuntakaavassa Jäämeren käytävä on merkitty valtakunnallisesti tärkeänä kansainvälisenä liikennekäytävänä (Pohjois-Lapin maakuntakaava Inari-Sodankylä-Utsjoki 1:250 000).



**Kuva 4.** Jäämeren käytävä (Jauhiainen ym. 2007a, 31).

Jäämeren käytävän toimintasuunnitelman (2009) mukaan käytävää on tarkoitus kehittää ensisijaisesti liikennekäytävänä, mutta myös elinkeinoelämän ja alueen vetovoiman kehittäminen nähdään käytävän tärkeinä tavoitteina. Samoin käytävän päämääränä on Pohjois-Lapin, Pohjois-Norjan ja Luoteis-Venäjän välisen kanssakäymisen lisääminen (Jauhiainen ym. 2007a, 31).

Jäämeren käytävän toimintasuunnitelmassa (2009, 22) käytävän tavoitteiksi linjataan:

- 1) Pohjois-Lapin taloudellinen kasvu,
- 2) asema kansainvälisenä käytävänä Barentsin alueella, missä logistiikka-kuljetus- ja terminaalipalvelut sekä tieverkosto toimivat moitteettomasti,
- 3) lisätä yritysten mahdollisuuksia osallistua Barentsin alueen miljardihankkeisiin,
- 4) lisätä kuljetuksia ja yritysyhteistyötä Norjaan ja Luoteis-Venäjälle,
- 5) hyvän tieverkon ja tarvittavien palvelujen kehittäminen Pohjois-Lappiin,
- 6) palvelu- ja logistiikkakeskuksen avaaminen kuljetusyritysten käyttöön,
- 7) lisätä Pohjois-Lapin matkailun vetovoimaa,



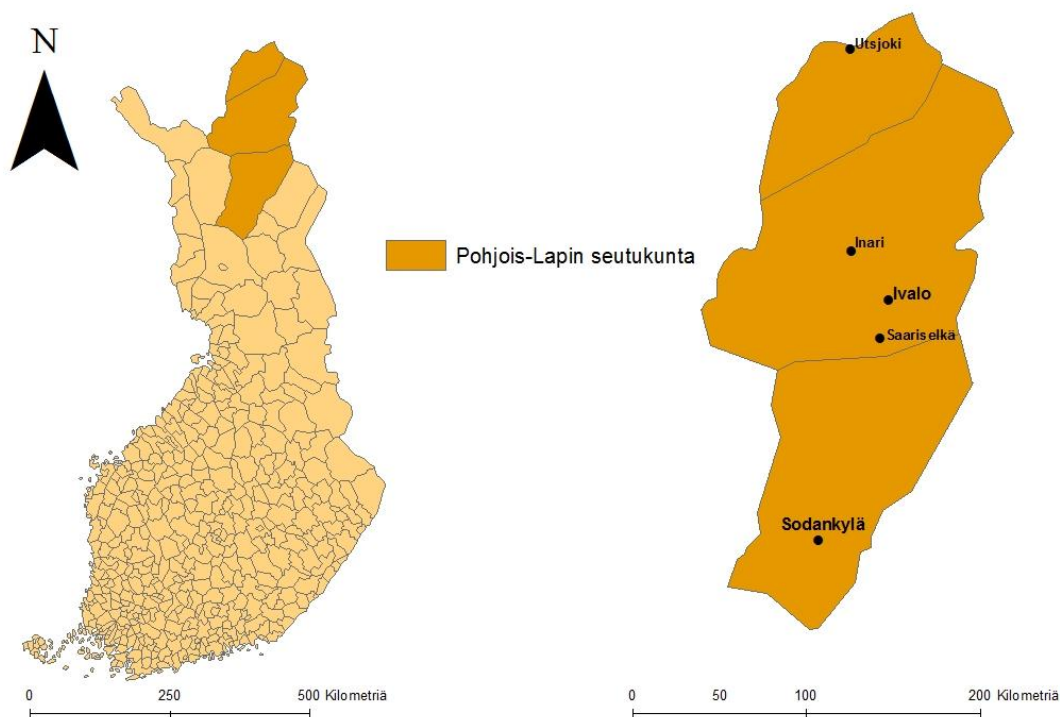
8) olla edelläkävijä uusiutuvien energiamuotojen kehittämisessä ja käytössä.

Jäämeren käytävän tavoitteena on tulla strategisesti tärkeäksi kulkuväyläksi Jäämerelle ja Kuolan niemimaalle, sekä olla EU:n tärkein yhteys pohjoiseen vuoteen 2020 mennessä. Jäämeren käytävän toimintasuunnitelman (2009) mukaan Jäämeren käytävän vahvuuksia on mm. strateginen sijainti Norjan ja Venäjän rajalla, asema EU:n TEN-T-tieverkostossa ja TEN-T-tien läheisyys Kuolan niemimaalle. Keskeinen rooli Jäämeren käytävän kehittämisessä on Rovaniemi-Kirkkonielemi-rautatiella eli ns. Jäämeren rautatiellä, josta on jo laadittu kaksi esiselvitystä. Radan tavoitteena on palvella Lapin kaivannais-, metsä- ja matkailuteollisuutta sekä yhdistää Suomi Kirkkonielemi Jäämeren satamaan (Esiselvitys Jäämeren rautatie Rovaniemi-Kirkkonielemi 2010, 3).

Jäämeren käytävän haasteiksi on arvioitu muun muassa pieni väestöpohja, pitkät välimatkat, eri toimijoiden välisen yhteistyön vähäisyys, kielitaidon puute sekä tullimuodollisuudet Norjan ja Venäjän kanssa (Jäämeren käytävän toimintasuunnitelma 2009; Jauhianen ym. 2007a, 30-34 ).

## **4.2 Pohjois-Lapin seutukunta**

Jäämeren käytävä kulkee Rovaniemeltä Pohjois-Lapin seutukunnan kautta Jäämerelle. Tämän tutkimuksen pääasiallisena tutkimusalueena on siis Pohjois-Lapin seutukunta, joka muodostuu Sodankylän, Inarin ja Utsjoen kunnista (kuva 5). Pohjois-Lapin seutukunta kattaa 10 prosenttia koko Suomen pinta-alasta ja kolmanneksen Lapin maakunnan pinta-alasta. Vuonna 2010 seutukunnan alueella oli 16 854 asukasta, mikä on yli 10 000 asukasta vähemmän kuin vuonna 1980. Seutukunnan alueesta suurin osa on asumatonta erämaata, ja se onkin yksi Suomen harvaanasutuimmista seutukunnista (0,6 asukasta neliökilometriä kohti). Asutus seutukunnan alueella on levittäytynyt jokien ja järvien rannoille sekä pääteiden varsille. Seutukunnan kaksi suurinta keskusta ovat Sodankylä (8 802 as.) ja Ivalo (3 998 as.), ja pienempiä keskuksia ovat Inari, Utsjoki sekä Saariselkä. Yli puolet (52%) seutukunnan pinta-alasta on erilaisia luonnonsuojelualueita. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010b; Tilastokeskus 2011; Pohjois-Lapin maakuntakaava Inari-Sodankylä-Utsjoki kaavaselostus 2008, 8.)



**Kuva 5.** Pohjois-Lapin seutukunta © Laura Pouru

Seutukunnan tärkeimmät elinkeinot muodostuvat yhteiskunnallisista palveluista sekä kauppa-, majoitus- ja ravitsemissektorista. Voimakkaimmin kasvavia toimialoja ovat matkailu- ja kaivannaisteollisuus. Myös tukku- ja vähittäiskauppa, kuljetus, puunjalostus, tietopalvelut sekä porotalous ovat seutukunnassa merkittäviä toimialoja. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2008, 66.) Erityisesti kaivosteollisuuden kehittämiseen on alettu panostaa Pohjois-Lapissa ja vuoden 2012 alussa toiminnan alueella aloitti Kevitsan kaivos. Myös muita, jopa paljon Kevitsan kaivosaluetta suurempia kaivosvarauksia on suunnitteilla. Toinen vahvimmin kasvava elinkeino seutukunnan alueella on matkailu. Saariselkä ja Luosto ovat kaksi alueen tunturimatkailukeskusta. Matkailuelinkeino on keskittynyt voimakkaasti Inarin kunnan alueelle, missä Saariselkä sijaitsee, sillä majoitustoiminnan työpaikoista yli 70 prosenttia sijaitsee Inarissa. (Pohjois-Lapin maakuntakaava Inari-Sodankylä-Utsjoki kaavaselostus 2008, 8.)

Pohjois-Lapin seutukunta on Suomen ja EU:n mittakaavassa ainoa seutukunta, jolla on yhteistä rajaa sekä Venäjän että Norjan kanssa. Viime vuosina seutukunnassa onkin havahduttu Barentsin alueen läheisyyden tuomiin mahdollisuuksiin seutukunnan kehittämisessä. (Työ- ja

elinkeinoministeriö 2010b, 120.) Yksi välineistä, joilla pyritään sitomaan Pohjois-Lappia ja koko Suomea paremmin Barentsin alueeseen on Jäämeren käytävä.

### 4.3 Pohjois-Lappi ja Jäämeren käytävä osana Barentsin aluetta

Jäämeren käytävällä pyritään avaamaan Suomelle ja Lapille yhteys Barentsin alueelle. Barentsin mereksi kutsutaan Pohjoisen Jäämeren merialuetta, joka rajautuu idässä Novaja Zemljan saariryhmään, pohjoisessa Huippuvuoriin, lännessä linjaan, joka kulkee Huippuvuorilta Karhusaarten kautta Nordkappiin sekä etelässä Vienanmereen. (Limits of oceans and seas... 1953, 7). Barentsin alue puolestaan on suurpiirteisempi käsite, jolla asiayhteyksistä riippuen on erilaisia maantieteellisiä määritelmiä. Viralliseen Barentsin euroarktiseen alueeseen kuuluu alueita Ruotsista, Norjasta, Suomesta ja Venäjältä (kuva 6). Tässä tutkimuksessa Barentsin alueella viitataan lähinnä Barentsin mereen sekä sen eteläiseen rannikkoon, eli Norjan Finnmarkin lääniin sekä Luoteis-Venäjään rannikon oblasteihin.



Kuva 6. Barentsin euroarktinen alue (Lapin yliopisto - Arktinen keskus 2009).

Kylmän sodan jännitteiden päättymisen ja Barentsin meren alueelta löytyneet luonnonvarat ovat viimeisten parinkymmenen vuoden aikana tehneet Barentsin alueesta yhden kiinnostavimmista arktisista alueista. Barentsin meren rannikkovaltioilla Norjalla ja Venäjällä on alueella mittavia kaasu- ja öljyvarantoja, joista suurin osa on vielä hyödyntämättä. Vuosikymmenten kädenväännön jälkeen Norja ja Venäjä pääsivät vihdoinkin huhtikuussa 2010 sopuun rajalinjasta, joka jakaa Barentsin merialueen rikkaudet maiden kesken. Työ- ja elinkeinoministeriön Lappi-työryhmän loppuraportin mukaan European High North -alueen investointien arvioitu arvo vuoteen 2015 mennessä on noin 50 miljardia euroa. Tämä kaikki ei mene pelkästään öljy- ja kaasuinvestointeihin, vaan mm. Ruotsin Norrbottenissa aiotaan vuoteen 2015 mennessä investoida noin 3 miljardia euroa kaivos- ja infrastruktuurihankkeisiin ja Pohjois-Norjassakin on suunnitteilla investointeja 1,2 miljardin edestä muuhun kuin öljy- ja kaasuteollisuuden off-shore-hankkeisiin. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2008, 98.)

Luonnonvarojen lisäksi Barentsin alueen kiinnostavuutta lisää mahdollisuus uusien laivareitteihin arktisten vesialueiden läpi. Suunnitelmat Koillisväylästä läpi Siperian pohjoispuolisten merialueiden käyvät vuosi vuodelta realistisemmiksi, kun merijään sulaminen kiihtyy ja laivanrakennusteknologia kehittyy. Joidenkin arvioiden mukaan Koillisväylän säännöllinen liikenne voisi alkaa jo neljän-viiden vuoden kuluttua (Jaakkola 2011, 44). Kuljetusreitin muuttuminen kaupallisesti kannattavaksi vienee kuitenkin vielä vuosia ja on riippuvaista monista tekijöistä, mutta mahdollisuudet ovat lupaavat.

#### **4.4 Finnmarkin lääni**

Tämä tutkimus kohdistuu Barentsin alueesta erityisesti Norjan pohjoisimpaan lääniin, Finnmarkiin (kuva 7). Finnmarkin lääni kattaa pinta-alaltaan noin 15 prosenttia Norjan pinta-alasta, mutta asukkaita läänissä on vain 73 500, eli 1,5 prosenttia koko maan väestöstä. Läänin suurin keskus on Alta (18 800 asukasta) ja hallinnollinen keskus on Vesisaari (6100 asukasta). Näiden lisäksi Hammerfest (9800 asukasta) ja Etelä-Varanger (9800 asukasta) ovat läänin suurimpia kuntia. Etelä-Varangerin kuntakeskuksena toimii Kirkkoniemi.

Finnmarkin läänin tärkeimpiä elinkeinoja ovat kalastus, öljy- ja energiateollisuus, matkailu sekä poronhoito. Myös julkiset palvelut työllistävät paljon asukkaita. (Finnmark statistikken 2010). Finnmark on pitkään kärsinyt muuttotappiosta ja lääni onkin perinteisesti ollut yksi Norjan vahvimmin aluepoliittisilla tuilla tuetuista lääneistä (Lindquist 2010, 26). Viimeisten parin vuoden aikana Finnmarkin asukasluku on kuitenkin ollut kasvussa, pääasiassa maahanmuuton vuoksi (Finnmark statistikken 2010). Finnmark on Norjan ainoa lääni, jolla on yhteistä rajaa Venäjän kanssa, ja läänin koko eteläinen raja puolestaan on yhteistä Suomen kanssa.



**Kuva 7.** Finnmarkin lääni (NORUT - Northern Research Institute 2012).

## 5 TUTKIMUSMENETELMÄT JA TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

### 5.1 Kvalitatiivinen tutkimusote

Tämä tutkimus on toteutettu kvalitatiivisen lähestymistavan kautta. Valitsin kvalitatiivisen lähestymistavan, koska halusin pyrkiä ymmärtämään Jäämeren käytävän mahdollisuuksia kehittämismallina mahdollisimman syvällisesti ja kokonaisvaltaisesti. Hirsjärven ym. (2002, 123) mukaan kvalitatiivisen ja kvantitatiivisen tutkimuksen määrittelyiden kenttä on hyvin kirjava, ja määrittelyihin liittyy paljon sekaannusta ja epäselvyyttä. Hirsjärven ym. (2002, 153) sekä Metsämuurosen (2011, 87) mukaan kvalitatiivisen tutkimusotteen määrittely yksiselitteisesti onkin erittäin hankalaa, sillä kvalitatiivisen tutkimuksen muotoja on yhtä monenlaisia kuin on tieteenalojen tutkimustraditioita. Heidän mukaansa kvalitatiivisella tutkimuksella ei siis ole omia teorioita, metodeja tai paradigmoja, joiden voisi sanoa kuuluvan vain kvalitatiiviselle tutkimusperinteelle.

Seuraavassa on kuitenkin lueteltu Hirsjärven ym. (2002, 124;155) pohjalta joitakin kvalitatiivisen tutkimuksen ominaispiirteitä, jotka ovat tämän tutkimuksen kannalta oleellisia:

- 1) kokonaisvaltaisen tiedon hankinnan luonne
- 2) rikas ja syvä aineiston luonne (vrt. kova ja luotettava kvantitatiivisen aineiston luonne)
- 3) tutkimusstrategian strukturoimattomuus, joustavuus sekä muotoutuminen tutkimuksen edetessä
- 4) ihmisen suosiminen tiedon keruun instrumenttina,
- 5) kohdejoukon tarkoituksenmukainen valinta,
- 6) aineiston monitahoinen ja yksityiskohtainen tarkastelu, ja siitä nousevien merkityksellisten teemojen esiin nostaminen.

## 5.2 Haastattelu tutkimusmetodina

Tutkimuksen toteuttamismetodiksi valitsin haastattelun. Haastattelu on yksi käytetyimpiä tiedonkeruumuotoja sen joustavuuden vuoksi (Hirsjärvi & Hurme 2009, 34). Juuri joustavuuden vuoksi koin haastattelun myös tähän tutkimukseen soveltuvaksi metodiksi – haastattelulla on helppo saada tietoa eri alojen asiantuntijoilta sekä haastattelua on helppo muokata kutakin haastateltavaa varten sopivaksi. Ruusuvuori ja Tiittulan (2009, 23) mukaan haastattelu on tavoitehakuista keskustelua, jota ohjaa haastattelijan tutkimustavoite. Tässäkin tutkimuksessa haastatteluita ohjasi tutkimukseni tutkimustavoitteet, jotka estivät haastattelutilanteen muuttumisen täysin vapaaksi keskusteluksi, sillä osalla haastatelluista olisi riittänyt puhuttavaa aiheen tiimoilta vaikka kuinka pitkäksi toviksi.

Hirsjärvi ja Hurmeen (2009, 34-35) mukaan haastattelu on perusteltu tutkimusmetodi, kun

- 1) halutaan antaa haastateltavalle mahdollisuus ilmaista itseään mahdollisimman vapaasti,
- 2) halutaan haastattelutilanteessa selventää ja syventää saatuja vastauksia,
- 3) tutkitaan vähän kartoitettua aihetta, josta tutkijan on etukäteen vaikea arvioida vastausten suuntaa,
- 4) jo ennalta tiedetään, että tutkimuksen aihe tuottaa monitahoisesti ja moniin suuntiin viittaavia vastauksia.

Muun muassa nämä olivat perusteluina haastattelun valitsemiselle tutkimusmetodiksi.

Haastattelun huonoina puolina nähdään metodin työläys sekä epätarkkuus. Haastatteluihin valmistautuminen, aineiston purkaminen ja aineiston analyysi vievät jokainen vaihe paljon aikaa. Lisäksi haastattelijan henkilökohtaisilla haastattelutaidoilla on merkitystä – miten hän käyttäytyy, muotoilee kysymykset sekä antaa haastateltaville aikaa vastata. Myös haastateltava itse voidaan nähdä metodin heikkoutena, sillä haastattelutilanteesta riippuen haastateltavat saattavat pyrkiä antamaan sosiaalisesti hyväksyttäviä vastauksia. (Hirsjärvi ym 2002, 192-194.)

Tutkimushaastattelutyyppejä on monenlaisia standardoidusta lomakehaastattelusta syvähaastatteluun. Tämä tutkimus on toteutettu puolistrukturoituna teemahaastatteluna. Hirsjärvi ja Hurmeen (2009, 47-48) mukaan puolistrukturoidussa haastattelussa jokin haastattelun näkökohta on

lyöty lukkoon, muttei kaikkia. Heidän mukaansa teemahaastattelu on hyvä nimitys puolistrukturoidulle haastattelulle, koska nimityksestä käy ilmi, että haastattelu perustuu ennalta määritettyihin teemoihin. Teemahaastattelussa yksittäisiä kysymyksiä ei välttämättä ole etukäteen muotoiltu kaikille samoiksi, vaan kysymysten tarkka muoto ja järjestys saattavat vaihdella. Teemahaastattelu ei kuitenkaan ole täysin vapaa kuten syvähaastattelu, vaan sitä ohjaa haastattelun teema-alueet.

Valitsin teemahaastattelun tämän tutkimuksen toteutusmetodiksi, koska haastattelun kohteena on eri alojen asiantuntijoita, joten en nähnyt täysin saman kysymyspohjan esittämisen kaikille heille (strukturoitu haastattelu) palvelevan tutkimuksen tarkoitusta parhaalla mahdollisella tavalla. Sen sijaan näin tarkoituksenmukaisempaa kysymysten tapauskohtaisen muotoilun, jolloin saadaan tutkimuksen kannalta oleellisempaa tietoa kunkin asiantuntijan näkökulmasta. Tutkimuksessa ei kuitenkaan ole lähdetty syvähaastatteluun, koska tutkimuksen kannalta on ollut tärkeää käsitellä samat aihepiirit jokaisen haastateltavan kanssa. Osa tutkimuksen haastatelluista on norjalaisia, ja heidän kanssaan haastattelut on toteutettu osittain englanniksi ja osittain norjaksi. Pysin pitämään näiden haastatteluiden teemat samoina kuin suomalaisten haastatteluissa, mutta haastattelutilanteessa kävi ilmi, ettei norjalaisilla ole yhtä laajaa käsitystä aihepiiristä, joten sen vuoksi heidän kanssaan ei ole käsitelty kaikkia teemoja yhtä syvällisesti kuin suomalaisten haastateltavien kanssa.

Kaikki tässä tutkimuksessa haastatellut henkilöt ovat erilaisissa asiantuntijatehtävissä toimivia henkilöitä. Haastateltavat on valittu haastattelun kohteeksi nimenomaan asiantuntijuutensa ja institutionaalisen asemansa vuoksi, koska heillä on uskottu olevan merkityksellistä tietoa tutkittavasta aiheesta. Alastalo ja Åkerman (2010, 373-375; 390) erottavat asiantuntijahaastattelun tutkimusmenetelmänä muista haastattelumenetelmistä siksi, että asiantuntijahaastattelussa kiinnostuksen kohteena ei niinkään ole haastateltu itse vaan hänen omaamansa tieto. Tämä vaikuttaa muun muassa siihen, että haastateltavien valinta on harkittua ja haastateltavat ovat harvoin korvattavissa, koska kukaan muu ei voi omata samaa asiantuntijatietoa tutkittavasta aiheesta.

Vaikka tähän tutkimukseen haastateltavat henkilöt on valittu ensisijaisesti institutionaalisen asemansa vuoksi, tutkimuksessa on faktatiedon lisäksi pyritty selvittämään myös näiden henkilöiden henkilökohtaisia käsityksiä Jäämeren käytävästä, joten haastattelumetodia ei voine kutsua puhtaaksi asiantuntijahaastatteluksi, jossa kiinnostuksen kohteena on pelkkä faktatieto. Alastalo (2005, 59) toteaaakin, että nykyään enää harvoin on tutkimuskohteena pelkästään



haastateltavan henkilön omaama tieto, vaan vallitsevaksi on muodostunut ajatus, että tutkimuskohteena on suoraan haastateltava henkilö ajatusmaailmoineen.

Koska asiantuntijahaastatteluiden tavoitteena on kerätä faktuaalista tietoa tutkimuksen kohteena olevasta ilmiöstä, Alastalo ja Åkermanin (2010) mukaan niihin liittyy aina myös väärin vastausten riski. Tämän vuoksi asiantuntijahaastatteluihin perustuvassa tutkimuksessa on tärkeää peilata haastatteluista saatua tietoa muihin ilmiötä koskeviin aineistoihin, kuten muihin haastatteluihin, hallinnollisiin asiakirjoihin ja lehtiaineistoihin. Tässä tutkimuksessa haastatteluista saatua tietoa on peilattu aluetta koskeviin kehittämisdokumentteihin.

Tämän tutkimuksen kahdeksasta haastattelusta kolme on suoritettu muulla kielellä kuin haastattelijan äidinkielellä. Vieraskielinen haastattelu asettaa haastattelijan lisähaasteiden eteen, sillä haastattelijan tulee paitsi hallita haastattelukieli, olla myös perillä kohdemaan kulttuurista ja vuorovaikutustavoista (Pietilä 2010, 412). Norjassa viettämäni opiskeluvuoden ansiosta koen tuntevani norjalaisen vuorovaikutuskulttuurin hyvin, joten uskon, että lähtökohtani tulkita norjalaisia haastateltavia ovat olleet hyvät. Lisäksi pohjoismaisten kulttuurien samankaltaisuus on omiaan vähentämään kulttuurierojen aiheuttamia tulkintaongelmia tämän tutkimuksen haastattelutilanteissa. Pietilän (2010, 413) mukaan haastattelija selviää yleensä vieraskielisen haastattelun sisällön ymmärtämisestä vähintään sanakirjan avulla, mutta suuremman ongelman aiheuttavat kielen hienojakoisimmat merkitykset, kielikuvat ja näiden funktiot vuorovaikutustilanteessa. En kuitenkaan koe, että nämä seikat olisivat suuremmin häirinneet haastattelutilanteita tai haastatteluiden analyysia. Kaikki haastattelemani henkilöt tiesivät, ettei norja ole äidinkieleni, joten he puhuivat tarkoituksella yksinkertaisesti ja selkeästi.

### **5.3 Haastatteluaineiston keruu ja rajaaminen**

Tutkimusaiheeseen tutustuminen alkoi kesäkuussa 2011, jolloin osallistuin Jäämeren käytävään liittyvään seminaariin Kirkkoniemessä. Seminaari oli hyvä lähtökohta tutkimukselle ja sieltä saaduista kontakteista oli hyötyä haastateltavien tahojen etsimisessä. Varsinainen haastatteluaineisto on kerätty syksyn 2011 aikana kahdella haastattelumatkalla, joista toinen suuntautui Lappiin ja toinen Pohjois-Norjaan. Ensimmäisen haastattelumatkan aikana lokakuussa haastattelin suomalaisia toimijoita Lapissa ja seuraavan haastattelumatkan aikana joulukuussa norjalaisia toimijoita Kirkkoniemessä ja Vesisaaressa. Lisäksi yksi haastattelu tehtiin Joensuussa, missä yksi

haastateltavista on nykyään töissä.

Tutkimusta varten haastattelin seuraavia tahoja:

- 1) Sodankylän kunta,
- 2) Inarin kunta,
- 3) Lapin kauppakamari
- 4) Lapin liitto (kaksi haastattelua ja yksi kirjallinen lausunto)
- 5) Etelä-Varangerin kunta (Sør-Varanger kommune)
- 6) Finnmarkin lääniliitto (Finnmark fylkeskommune)
- 7) Kirkkoniemen yrityspuisto (Kirkenes Næringshage)

Kaikilla haastatelluilla tahoilla on merkittävä rooli Linnamaan (2004, 56) määrittelemässä alueen kehittäjäverkostossa. Linnamaan mukaan alueen kehittäjäverkosto muodostuu toimijoista, jotka omalla toiminnallaan ja keskinäisellä yhteistyöllään vaikuttavat olennaisesti alueen kehitykseen, ja joiden tehtävänä on löytää yhteisiä innovaatioita alueen kehittymisen edistämiseksi. Lapin kauppakamaria ja Kirkkoniemen yrityspuistoa lukuun ottamatta tämän tutkimuksen haastatellut on valittu julkisen hallinnon instituutioista. Päätin rajata haastateltavien joukon julkiseen hallintoon, koska spatiaalinen suunnittelu ja alueellinen kehittäminen ovat ensisijaisesti julkisen sektorin hallinnassa (Faludi 2002, 6). Pohjois-Lapin kunnista on haastateltu vain Sodankylän ja Inarin edustajia, koska kaikki Jäämeren käytävän linjaukset kulkevat näiden kuntien alueelta kun taas Utsjoki jää useissa linjauksissa (esim. Rovaniemi-Kirkkoniemi-rautatie) käytävän ulkopuolelle. Lisäksi sekä Inarissa että Sodankylässä Jäämeren käytävä on yksi kuntien strategisista kärkihankkeista. Lapin liiton rooli haastatteluaineistossa puolestaan paisui suureksi, koska ensimmäinen haastattelemani henkilö ei kokenut tietävänsä aiheesta tarpeeksi, joten hän ohjasi minut käytävien ja vyöhykkeiden suunnitteluprosessissa mukana olleen asiantuntijan puheille. Lisäksi hän oli pyytänyt Norjaa ja Venäjää koskeviin teemoihini kirjallisen kannanoton maakuntaliiton kansainvälisten suhteiden asiantuntijalta.

Olisi ollut mielenkiintoista haastatella myös yksityisen ja kolmannen sektorin edustajia aiheeseen liittyen. Toisaalta haastatteluista kävi ilmi, että Jäämeren käytävä liikenneinfrastruktuuria

laajempaan kehittämismallina on julkisen hallinnon edustajillekin suhteellisen uusi käsite, joten voi olla että yksityisen ja kolmannen sektorin haastatteluissa olisi päädytty puhumaan lähinnä mahdollisesta Jäämeren rautatiestä, mikä tuntuu olevan konkreettisin tapa käsittää Jäämeren käytävä. Tutkimus olisi myös paisunut liian suureksi ja kohdejoukon rajaaminen olisi ollut entistä hankalampaa, jos mukaan olisi otettu myös alueen avainyrityksiä tai kolmannen sektorin, kuten ympäristöjärjestöjen edustajia. Halusin tutkimukseen kuitenkin hieman elinkeinoelämän näkökulmaa ja siksi valitsin Lapin kauppakamarin ja Kirkkoniemen yrityspuiston mukaan tutkimukseen. Norjalaiset haastattelutahot puolestaan pyrin valitsemaan suomalaisia haastattelutahoja vastaaviksi – Etelä-Varangerin kunta vastaamaan kuntatasoa, Finnmarkin lääninliitto (fylkeskommune) vastaamaan maakunnallisen tason hallintoa ja Kirkkoniemen yrityspuisto vastaamaan Lapin kauppakamaria.

Näiden haastatteluiden jälkeen koin haastatteluaineistoni alkavan kylläntyä, enkä uskonut lisähaastattelujen tuovan enää uutta tietoa julkisen hallinnon näkökulmasta tutkimusaiheeseen. Valtakunnallinen hallinto, yksityinen sekä kolmas sektori olisivat voineet antaa uutta näkökulmaa tutkimukseen, mutta olin päättänyt rajata nämä alat tutkimuksen ulkopuolelle. Eskola ja Suorannan (2005, 61) mukaan kvalitatiivisen tutkimuksen aineistosta ei haeta tilastollisia yleistettävyyksiä vaan pyritään antamaan teoreettisesti mielekäs tulkinta jostakin ilmiöstä. Koin, että suorittamani kahdeksan haastattelua sekä yksi kirjallinen lausunto antoivat riittävän kuvan Jäämeren käytävästä kehittämismallina sekä tarjosivat riittävästi materiaalia tutkimusaineiston teoreettiseen tarkasteluun.

## **5.4 Haastatteluaineiston analyysi**

Lähetin haastateltaville henkilöille haastattelupyynnöt sähköpostitse, suomalaisille suomeksi ja norjalaisille norjaksi. Haastattelut suomalaisten henkilöiden kanssa suoritettiin suomeksi. Norjalaisten henkilöiden kanssa esitin englanniksi kysymykset, joihin haastateltavista kaksi vastasi norjaksi ja yksi englanniksi. Haastattelut suoritettiin yksilöhaastatteluina haastateltavien työpaikoilla ja ne nauhoitettiin myöhempää litterointia varten. Haastattelujen kesto vaihteli vajaasta puolesta tunnista lähes kahteen tuntiin.

Haastatteluihin sisältyi paljon yleistä keskustelua Barentsin alueen suurhankkeista, Koillisväylästä, kaivosteollisuudesta ja muusta aihepiiriin liittyvästä, mutta en kokenut aiheelliseksi litteroida tätä kaikkea yksityiskohtaisesti sana sanalta. Ruusuvuoren (2010, 425) mukaan haastattelun

yksityiskohtainen litterointi ei ole tarpeen, jos tutkijan kiinnostus kohdistuu haastattelussa esiin tuleviin asiasisältöihin. Niinpä litteroin aineistosta sana sanalta vain tutkimusteemoihin oleellisesti liittyvät osiot ja näihin liittyvät omat kysymyksen asetteluni. Vähemmän tärkeitä osioista litteroin pääkohdat muutamalla lauseella sekä merkitsin ylös ajankohdat, jotta tarvittaessa voisin palata näihin osioihin.

Haastatteluiden käsittelyä varten päätin koodata kunkin haastattelun omalla koodillaan. Tällöin haastateltavien käsittely olisi helpompaa ja anonyymimpää kuin jos heitä käsittelisi nimillä. Päätin koodata suomalaiset haastateltavat kirjaimilla HS (haastateltu Suomi) ja norjalaiset kirjaimilla HN (haastateltu Norja), ja näiden perään numerolla, joka erottaa instituutiot toisistaan (taulukko 1). Maakuntaliiton edustajat koodasin saman numeron alle (HS4.1; HS4.2; HS4.3), koska he edustavat samaa instituutiota.

**Taulukko 1.** Haastatellut tahot instituution, toimialan ja koodinimen mukaan.

<b>Koodi</b>	<b>Edustama instituutio</b>
HS1	Sodankylän kunta
HS2	Inarin kunta
HS3	Lapin kauppakamari
HS4.1	Lapin liitto (alueiden kehittäminen)
HS4.2	Lapin liitto (alueiden kehittäminen)
HS4.3	Lapin liitto (kansainväliset suhteet)
HN5	Etelä-Varangerin kunta
HN6	Kirkkoniemen yrityspuisto
HN7	Finnmarkin lääniliitto

Tutkimukseni analyysiotetta voisi kuvailla teoriaohjaavaksi (abduktiiviseksi). Teorialähtöinen (deduktiivinen) analyysi ohjautuu vahvasti teoriasta ja sen tavoitteena on testata jotakin tiettyä teoriaa empiirisen aineiston avulla. Aineistolähtöinen (induktiivinen) analyysi puolestaan rakentuu niin vahvasti empiirisen aineiston pohjalta, ettei siinä pitäisi aikaisemmalla tiedolla tai teorioilla olla mitään tekemistä analyysin tai lopputuloksen kanssa. Teoriaohjaava eli abduktiivinen analyysi on näiden kahden välimuoto, sillä teorialla on ollut tärkeä rooli analyysin toteuttamisessa, mutta analyysissa on myös empirialähtöisiä vaikutteita. (Tuomi & Sarajärvi 2009, 95-97.)

Litteroitujen haastatteluiden lisäksi aineistooni kuului yksi kirjallinen lausunto (HS4.3) liittyen

teemoihin Lapin maakunnallisesta näkemyksestä yhteistyöstä Venäjän ja Norjan kanssa. Päätin analysoida tämän kirjallisen lausunnon yhdessä muun haastatteluaineiston kanssa teemoittelun avulla, vaikkei kirjallinen lausunto täysin verrannollinen litteroituun haastatteluaineistoon olekaan. Käytännössä aineiston teemoittelu tarkoitti kuhunkin teemaan liittyvän litteroidun aineiston keräämistä yhteen, jonka jälkeen aineistoa oli helpompi verrata keskenään ja muodostaa tulkintoja. Teemoittelin haastattelut seuraavien teemojen mukaisesti:

- 1) Jäämeren käytävään liittyvä liikenneinfrastruktuuri,
- 2) Jäämeren käytävän ja kehittämiskäytävien määrittelyä,
- 3) Käytännön toiminta Jäämeren käytävän puitteissa,
- 4) Jäämeren käytävästä strategisena perustana ja kehittämismallina,
- 5) Kansainvälisestä yhteistyöstä Norjaan/Suomeen ja Venäjälle,
- 6) Muuta alueen kehitykseen liittyvää.

## 6 NÄKÖKULMIA JÄÄMEREN KÄYTTÄVÄÄN

### 6.1 Tutkimusalueen viimeaikainen kehityskonteksti

*Sanotaan, kun mulla on sen verran pitkä perspektiivi tähän, että tää aluehan oli suurin piirtein Suomen pohjasakkaa ja täällä pistettiin vaan kiinni kaikkea, mutta nyt aukaistaan. ... eli sanoisin että me ollaan äkkiä semmosesta peräkylästä menty ihan huipulle, niin hullulta kuin se kuulostaakin. Ja tässä on Suomi jääny väliin, meillä ei ministeriöt eikä kaikki ne ei ymmärrä mitä täällä tapahtuu. (HS3)*

Pohjois-Lapin kaksi suurinta kuntaa, Sodankylä ja Inari, ovat elinkeinorakenteeltaan hyvin erilaisia. Sodankylän vahvuus lähtee malmeista ja tulevaisuuden kehitys pyörii malmiteollisuuden ja sen mukanaan tuomien oheistyöpaikkojen ympärillä. Inarin vahvin elinkeinosektori puolestaan on kaupalliset palvelut. Inarin kehityksessä on venäläisillä ostoturisteilla merkittävä rooli, sillä turistien ansiosta kunnan kaupallisten palvelujen skaala on kunnan kokoon nähden varsin laaja. Inarin kunnan edustajan (HS2) mukaan esimerkiksi Ivalon S-marketin liikevaihto on kasvanut pienen Prisman liikevaihdon kokoluokkaan. Myös matkailu on Inarille merkittävä elinkeino, erityisesti Saariselän alueella, mutta myös muualla kunnan alueella.

Molempien kuntien edustajat suhtautuvat hyvin positiivisesti kuntiensa tulevaisuuteen. Inarin edustajan (HS2) mukaan Inarissa on havaittu Barentsin alueen merkityksen kasvu, sillä kauttakulku kunnan läpi on viime vuosina vilkastunut, ja kunta on saanut yhteydenottoja eteläsuomalaisilta firmoilta, jotka harkitsevat sijoittumista kunnan alueelle, lähelle Barentsin markkinoita. Sodankylässä puolestaan yritetään varautua kaivosteollisuuden mukanaan tuomiin uusiin työntekijöihin mm. rakentamalla uusia asuntoja. Sodankylän edustaja (HS1) arvioi, että kunnan väkiluku lähtee pian niin suureen kasvuun, että kunta joutuu vielä vaikeuksiin nopean kasvutahdin käsittelyn kanssa.

Myös kauppakamarin (HS3) ja maakuntaliiton edustajat (HS4.1, HS4.2) suhtautuvat Lapin tulevaisuuteen varsin positiivisesti. Maakuntaliiton ja kauppakamarin näkökulmasta Lapin tulevaisuuden kilpailuvaltteja ovat malmit, matkailu ja bioenergia. Näistä Pohjois-Lapin vahvimpana sektorina haastateltavat näkivät malmit, toiseksi vahvimpana matkailun ja kolmantena bioenergian. Haastatteluissa tuli ilmi myös haasteita, joiden kanssa Lappi kamppailee: kilpailu

Ruotsin ja Norjan kanssa malmiteollisuudessa (HS3), Ruotsin huomasti kehittyvä matkailu, jonka kanssa Suomi joutuu pian kilpailuasetelmiin ellei lähde yhteistyöhön (HS3), liikenteen, tekniikan ja taiteen koulutusalojen lakkauttaminen, sillä ne ovat elintärkeitä matkailun ja kaivosteollisuuden kehittymiselle (HS3, HS4.1) sekä ammattitaitoisen työvoiman puute (HS1, HS4.1, HS3).

Myös Norjan puolella Finnmarkin läänin edustaja (HN3) sekä Etelä-Varangerin kunnan edustaja (HN1) uskovat vahvasti alueen positiiviseen tulevaisuuteen. Tulevaisuuden kehityksen moottoreina nähdään Barentsin meren luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyvät mahdollisuudet, sekä Finnmarkin alueella vielä pitkälti hyödyntämättä olevat turismin ja kaivosteollisuuden mahdollisuudet. Lisäksi kalastuksen uskotaan pysyvän merkittävänä elinkeinona alueella. Etelä-Varangerin kunnalle myös Venäjän rajan läheisyys on suuri mahdollisuus, sillä venäläisten ostosmatkailijoiden määrä kasvaa jatkuvasti.

Norjalaisten haastateltujen (HN2, HN3) puheista sai sen käsityksen, että samalla lailla kun Suomen Lapissa kilpaillaan eri rautatielinjauksista, Pohjois-Norjassa kilpaillaan Barentsin meren herruudesta. Finnmarkin lääni yrittää pärjätä kilpailussa Tromssan läänin taloudellista, väestöllistä (158 492 as.) ja poliittista ylivoimaa vastaan. Kilpaileva rautatielinjaus Kolarista Skibotniin sijoittuu Tromssan läänin alueelle. Tromssan lääni on sijoittanut ja aikoo jatkossakin sijoittaa suuria resurssimääriä kyseisen rautatieyhteyden esiselvittelytyöhön. Finnmarkin läänissä pelätään, että Barentsin meren liikenteeseen ja teollisuuteen liittyvän kasvun keskittyminen Tromssaan heikentäisi Finnmarkin lääniä entisestään muun muassa houkuttelemalla Finnmarkin vähäisiä asukkaita Tromssan puolelle (HN3). Yhtälailla Finnmarkin läänin sisällä Etelä-Varanger ja sen keskus Kirkkoniemi yrittävät pysytellä mukana kehityksessä Hammerfestin rinnalla, vaikka Finnmarkin lääninliiton edustajan (HN3) mukaan tällä hetkellä Kirkkoniemi on Hammerfestia noin kymmenen vuotta kehityksestä jäljessä. Rautatieyhteys Suomeen lisäisi Kirkkoniemen mahdollisuuksia sekä kansallisessa että alueellisessa kilpailuasetelmassa.

## 6.2 Kansainvälisen yhteistyön näkymät Suomen, Norjan ja Venäjän välillä

*Uskon, että Suomen ja Norjan välillä on samankaltaisempi käytöskulttuuri kuin Suomen ja Venäjän tai Norjan ja Venäjän välillä, joten sekin puhuu sen puolesta että meidän pitäisi luoda tämä käytävä. (HN2)*

Lapin näkökulmasta sekä Norja että Venäjä näyttäytyvät tärkeinä tulevaisuuden yhteistyösuuntina. Suomalaiset haastateltavat eivät halunneet lähteä arvioimaan kumpi suunta on tärkeämpi, vaan heidän mukaansa on tärkeää olla yhtä lailla mukana molemmilla markkinoilla. Pohjois-Norjalle puolestaan Venäjä on viime vuosina ollut huomattavasti merkittävämpi yhteistyösuunta kuin Suomi tai Ruotsi. Haastatteluissa kävi kuitenkin ilmi, että sekä suomalaiset että norjalaiset pitävät Suomen ja Norjan välistä yhteistyötä mutkattomampana kuin yhteistyötä Venäjän suuntaan. Toisaalta Venäjällä houkuttelevat luonnonrikkaudet, suuremmat markkinat ja suurempi väestöpohja. Yhteistyötä Venäjälle hidastaa haastateltujen mukaan muun muassa lukuisat byrokraattiset, kulttuuriset, poliittiset sekä sotilaalliset esteet (HN1, HN3, HS1). Norjalaisten näkökulmasta yhteistyötä hankaloittaa lisäksi se, että venäläiset mieltävät Kirkkoniemen Murmanskin kilpailijaksi ja uskovat norjalaisten havittelevan osaa heidän satamatuloistaan.

Lapin maakunnallisella tasolla (HS4.3) sekä Norja että Venäjä ovat tärkeitä yhteistyökumppaneita, mutta maiden kanssa tehtävä yhteistyö on luonteeltaan erilaista. Yhteistyötä Norjan suuntaan määrittää pohjoismaisen yhteistyön pitkät perinteet, joiden myötä on syntynyt toimivia yhteistyömalleja. Yhteistyötä on pystytty tekemään alueiden lähtökohdista ilman valtion sekaantumista, minkä ansiosta Lapin maakunta ja Norjan läänit ovat voineet neuvotella keskenään yhteistyön muodoista ja sisällöistä. Positiivista Suomen ja Norjan välisessä yhteistyössä on myös se, ettei alueella ole ylitsepääsemättömiä kilpailuasetelmia ja molemmin puolin rajaa löytyy toimialoja, joilla on yhteisiä intressejä kehittyä.

Lapin maakunnallinen yhteistyö Venäjän suuntaan sen sijaan määrittyy pitkälti valtiollisten linjausten pohjalta, jotka määräävät kehittämislinjoja myös maakunnallisella tasolla (HS4.3). Tämä johtuu siitä, ettei Venäjän aluehallinnon autonomisuus käytännössä toimi, mikä hankaloittaa yhteistyön rakentamista alueiden lähtökohdista, jos Venäjän keskushallinnon intressit eivät vastaa alueellisia intressejä. Yhteistyöhankkeet Venäjän kanssa ovatkin usein lähteneet Venäjän lähtökohdista (esim. paikallishallinnon kehittämistä pienissä venäläisissä kunnissa), joten Lappi ei



hyödy näistä hankkeista yhtä tasa-arvoisesti kuin pohjoismaisesta yhteistyöstä. Tosin Lapin liiton edustaja (HS4.3) totesi, että nyt ollaan etsimässä uusia yhteistyön malleja, joiden kautta molemmat osapuolet hyötyisivät tasavertaisemmin yhteistyöstä.

Kunnallisella tasolla sekä Sodankylällä että Inarilla molemmilla on pitkät perinteet kuntien välisestä yhteistyöstä (esim. ystävyyskuntatoiminta) Norjaan ja Venäjälle. Inarissa on kokeiltu myös mm. sosiaali- ja terveysalalla yhteistyömuotoja Norjan kanssa. Molempien kuntien edustajien mielestä yhteistyö on aktivoitumassa. Sodankylän edustajan (HS1) mukaan erityisesti kulttuuri- ja matkailupuolella on ollut aktiivisesti yhteistyötä Norjan suuntaan ja hänelläkin on ollut useita tapaamisia viimeisen puolen vuoden aikana sekä Norjan että Venäjän suuntaan.

Sen sijaan sekä Inarin että Sodankylän kuntien edustajien mielestä yritysten välinen rajat ylittävä yhteistyö on ollut harmillisen haasteellista. Inarissa merkittävin kansainvälisen kanssakäynnin muoto on venäläisten turistien asiointi Inarin kaupallisissa ja matkailullisissa palveluissa, mikä on viime vuosina ollut lisääntymään päin. Inarin edustajan (HS2) mukaan rajanylitysliikenne Raja-Joosepin rajanylitysasemalla on tasaisessa kasvussa. Sen sijaan yrityssektorin rajat ylittävä yhteistyö on Inarissa vähäistä. Sodankylässä yritysten toiminta-alueet eivät suuntaudu pohjoiseen, vaan toiminta on paikallista tai Suomeen suuntautuvaa.

*Inarilaiset järjestää aina näitä Interreg-koulutushankkeita, mutta kyllä meiltä on ollut aika laimeeta se mielenkiinto sinne.. että se ei oo sellainen aktiivinen suunta ollut. (HS1)*

Haastateltavien mukaan yritysyhteistyötä Venäjälle hidastaa suomalaisten yritysten varovaisuus sekä Venäjän byrokratia ja erilainen toimintakulttuuri. Yhteistyötä Norjaan puolestaan hidastaa Norjan voimakas omien markkinoiden suojaus sekä Finnmarkin pienet markkinat. Yksittäisiä esimerkkejä yli rajojen ulottuvasta yritysyhteistyöstä löytyy kuitenkin molemmista kunnista mm. rakennusliikkeiden, maanrakennuksen sekä tienrakennuksen saralta. Maakuntaliiton edustajan (HS4.3) mukaan yli rajojen tapahtuvaa yritysyhteistyötä on pyritty tukemaan muun muassa Barentsin yrittäjäneuvoston ja Business Network over Northern Borders -interreg-ohjelman avulla. Lisäksi vastikään perustettu Barents-keskus Finland toimii Barents-osaajien ja alueeseen liittyvän toiminnan koordinaattorina Suomessa.

Norjan ulkopoliitikassa yhteistyö Venäjän suuntaan on jo pitkään ollut yksi tärkeimpiä painopisteitä. Tämä näkyy esimerkiksi vuonna 2006 laaditussa arktisessa strategiassa, jossa Norjan valtio panostaa pääasiassa yhteistyöhön Venäjän suuntaan (The Norwegian Government's High

North Strategy, 2006). Myös Finnmarkin läänin kansainvälisen ohjelman pääroolissa on yhteistyö Venäjän kanssa (Internasjonale strategier for Finnmark fylkeskommune 2011-2014). Norjalaiset haastatellut kertoivat odottavansa mielenkiinnolla vuoden 2012 aikana alkavaa viisumivapaata kokeilua Venäjän ja Norjan välillä, ja toivoivat sen lisäävään ihmisten liikkuvuutta alueella.

*Venäjällä on isot markkinat ja heillä on isot mineraalivarannot. Lisäksi muutos kommunistisesta taloudesta kapitalistiseen luo suuria mahdollisuuksia Venäjällä. Sen vuoksi Venäjän on erittäin kiinnostava yhteistyökumppani, vaikka todellisuus onkin osoittanut että yhteistyö Venäjän suuntaan on hankalaa.* (HN2)

Kaikki norjalaiset haastatellut olivat sitä mieltä, että sen sijaan yhteistyö Suomen suuntaan on paria viime vuotta lukuun ottamatta ollut hyvin vähäistä. Norjalaisten näkökulmasta suurimpana haasteena Finnmarkin ja Suomen Lapin väliselle yhteistyölle näyttäytyy Suomen puolen vähäinen yhteistyösubstanssi – vähäinen väestöpohja ja elinkeinojen yksipuolisuus. Etelä-Varangerin kunnan edustaja (HN1) huomautti, että tasapuolisessa yhteistyössä molemmilla osapuolilla pitäisi olla jotain annettavaa toiselle ja tällä hetkellä Suomen puolella ei ole juurikaan tarjottavaa yhteistyöhön.

*”Se mikä hankaloittaa Pohjois-Norjan ja Pohjois-Suomen välistä yhteistyötä on Pohjois-Suomen harva asutus. Sieltä löytyy hyvin vähän resursseja. Yhteistyöhän tarkoittaa, että molemmilla puolilla on jotain tarjottavaa yhteistyöhön, mutta niin kuin minä asian näen.. tänä päivänä Suomen ja Norjan välillä on liian iso epätasapaino yhteistyön syntymiseksi. Ei sillä, että meitä täällä Finnmarkissakaan paljoa ihmisiä olisi, mutta on meitä sentään vähän enemmän”* (HN1)

*Olemme tehneet kovasti yhteistyötä Venäjän suuntaan viimeiset 10-20 vuotta, mutta emme ollenkaan niin paljoa Pohjois-Suomen suuntaan. Se johtuu siitä, että oikeastaan pitää mennä Rovaniemelle tai Ivaloon asti ennen kuin löytyy jotain substanssia.* (HN3)

Keskusteltaessa kehitysmahdollisuuksista Suomen ja Norjan välillä, norjalaiset mainitsivat energiayhteistyön sekä matkailun saralla tehtävän yhteistyön. Norjalaiset (HN1, HN3) näkevät Pohjois-Lapin parhaan potentiaalin olevan matkailussa. Molempien haastateltujen puheista sai käsityksen, että haastatellut kunnioittavat suomalaisten matkailuosaamista, ja että Finnmarkin läänissä voitaisiin ottaa oppia suomalaisista. Tosin Etelä-Varangerin edustaja (HN1) huomautti, miten suomalaiset puhuvat yhteistyöstä, mutta käytännössä käyttävät Norjan Jäämeren rannikkoa hyväksi jättämättä mitään Norjalle.

*Suomalaiset puhuvat yhteistyöstä turismin saralla, mutta sitten ne vain kускаavat turistit meidän rannikolle ja samantien takaisin hotellille Saariselälle, joten siitä ei jää meille yhtään mitään. Sellainen yhteistyö ei ole ihan tasapainoista. (HN1)*

Toisen selkeän yhteistyömahdollisuuden kaikki norjalaiset haastatellut ja osa suomalaisista haastatelluista näkee Suomen malmien jatkojalostamisessa Norjan energiavaroilla. Heidän mielestään Barentsin mereltä voisi vetää kaasuputken Pohjois-Norjaan tai Suomeen ja tällä energialla jatkoprosessoida louhittuja mineraaleja. Muutenkin haastateltavat näkevät Norjan kaasun vaihtoehtona Suomen ydinvoimalle, jos Suomeen vedettäisiin kaasuputki Barentsin kaasukentiltä.

Finnmarkin läänin edustaja (HN3) totesi, että suomalaisten pitäisi priorisoida Barentsin alueen yhteistyö niin politiikassa kuin talouselämässä, jos suomalaiset yritykset haluavat päästä isommille osingoille Barentsin alueen energiateollisuuden hankkeissa. Lapin kauppakamarin edustaja (HS3) puolestaan piti tärkeänä, että Suomen on pysyttävä mukana kilpailussa Norjan ja Ruotsin kanssa niin matkailualalla kuin kaivossektorillakin. Muuten saattaa hänen mukaansa käydä niin, että Norja vie Suomen malmit ja kaivostyövoiman.

### **6.3 Käytävät ja vyöhykkeet käsitteinä ja spatiaalisen suunnittelun välineinä**

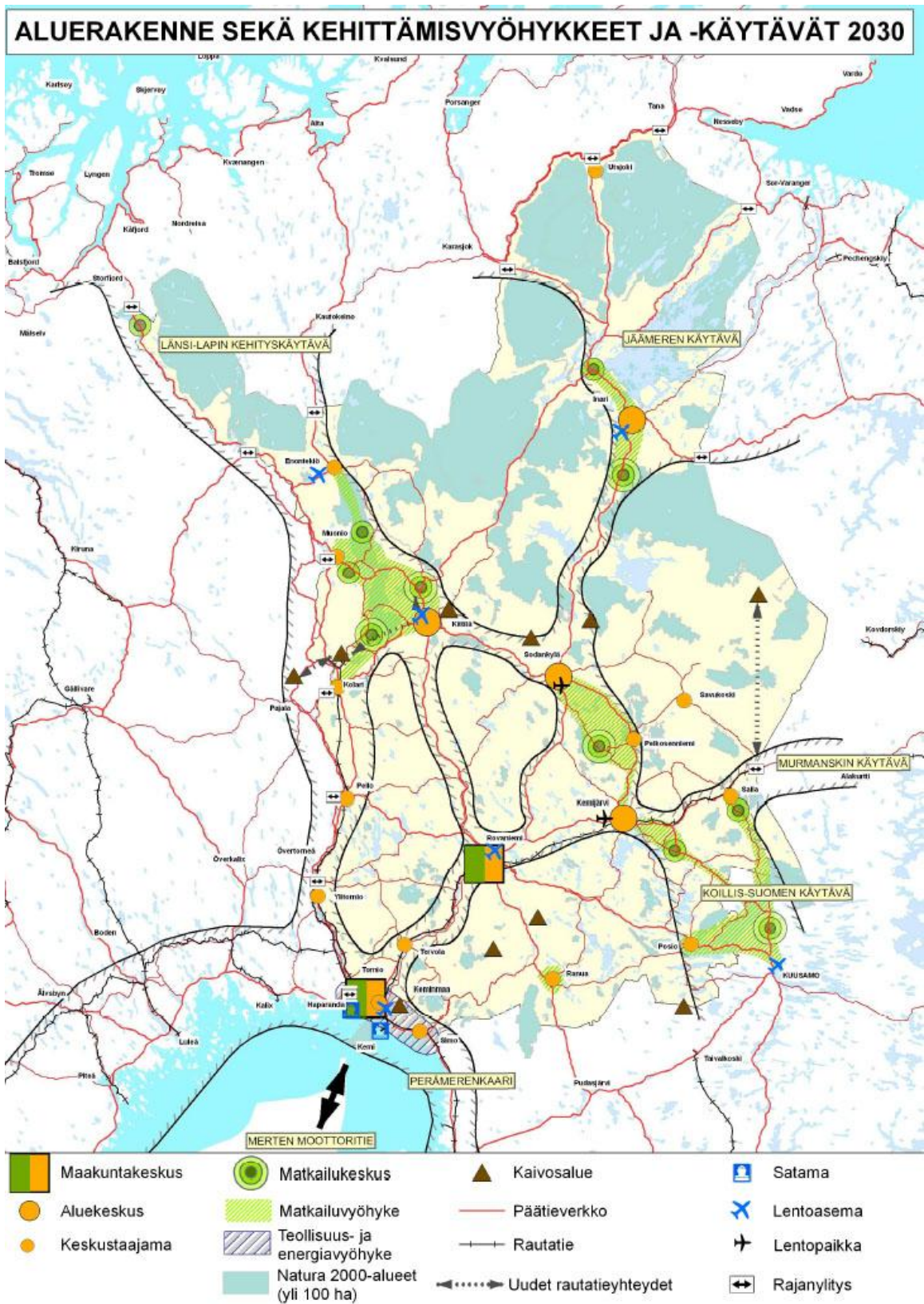
*Se mikä tässä (aluerakennesuunnitelmassa) vielä yleisellä tasolla on hyvä, vaikka oonkin itte vähän jäävi arvioimaan, niin tässä onnistuttiin kuitenkin yhdistämään tällainen maankäytöllinen kehityskäytäväajattelu tällaisiin olemassa oleviin vahvoihin toimialastrategioihin.. eli matkailu, kaivokset, energia. Sikäli se yhteensovitus on ihan toimiva. (HS4.2)*

Maakuntaliiton edustajien (HS4.1, HS4.2) mukaan kehittämiskäytävät ja kehittämisvyöhykkeet tulivat mukaan Lapin kehittämiseen vuoden 2009 maakuntasuunnitelmaprosessin myötä. Maakunnan aluerakennetta jäsennettiin vyöhykkeisiin ja käytäviin maakuntakaavassa, josta ne otettiin mukaan myös maakuntasuunnitelmaan ja sen myötä alueiden kehittämistavoitteisiin. Tavoitteena oli luoda dynaamisempi aluerakennemalli maakunnalle kuin aiemmin käytössä ollut kuntakeskuspainotteinen malli oli ollut (kuva 9). (HS4.1, HS4.2) Kehittämiskäytäviin ja kehittämisvyöhykkeisiin perustavan aluerakennemallin uskotaan kantavan pidemmälle

tulevaisuuteen. Maakuntaliiton edustajan (HS4.1) mukaan käytävät ja vyöhykkeet on luotu pitkälti olemassa olevien yhteistyöperinteiden pohjalta, ja osalla käytävistä on jo pitkä historia, esimerkiksi Perämeren kaarella ja Murmanskin käytävällä. Aluerakennemallia laadittaessa otettiin huomioon erityisesti ne suunnat, joiden uskottiin tulevaisuudessa olevan tärkeimpiä kansainvälisiä suuntauksia. (HS4.2)

Lapin maakunnan kehittämiskäytävät ja kehittämisvyöhykkeet ovat siis saaneet alkunsa alueiden käytön suunnittelusta. Maakuntaliiton edustajien (HS4.1, HS4.2) mukaan käytävien ja vyöhykkeiden toteutus toimii edelleen paremmin kaavoituspuolella kuin kehittämispuolella, ja yhteistyömallit käytävien ja vyöhykkeiden sisällä ovat vasta kehittymässä. Käytävien ja vyöhykkeiden toiminnallisesta puolesta enemmän alaluvussa 6.5.

Käsitteillä käytävä ja vyöhyke on Lapin maakunnassa selkeä ero. Maakuntaliiton edustajien (HS4.1, HS4.2) mukaan kehittämisvyöhykkeet merkitsevät tietyn vahvan elinkeinon ympärille muodostuneita alueellisia vyöhykkeitä. Elinkeinot joiden ympärille vyöhykkeet rakentuvat ovat pääasiassa matkailu, teollisuus ja energiantuotanto. Toisen maakuntaliiton edustajan (HS4.2) mukaan klusteri voisi hyvin olla synonyymi vyöhykkeelle. Kehittämiskäytäviä puolestaan yhdistää tietty liikenneväylä, ja ne perustuvat lisääntyvälle logistiikalle ja vuorovaikutukselle. Lapin maakuntaohjelmassa 2011-2014 (2010, 33-36) kehittämisvyöhykkeet mainitaan elinkeinopolitiikan perustana, ja kehittämiskäytävien rooli nähdään tärkeänä linkkinä alueen verkostomaisessa kehityksessä yli valtakunnan ja maakunnan rajojen.



**Kuva 8.** Lapin maakunnan kehittämiskäytävät ja -vyöhykkeet (Lappi – Pohjoisen luova menestyjä 2010, 35).

Lapin kauppakamarin edustajan (HS3) mielestä uusi vyöhyke- ja käytäväpohjainen aluerakenteen malli on toimivampi kuin aiempi kuntakeskusten kasvuun pohjautunut aluerakennemalli. Hän ei tosin uskonut, että kaikilla aluerakennemallin käytävillä ja vyöhykkeillä on konkreettista pohjaa kehittyä. Jäämeren käytävän kehityssuuntaa hän piti kuitenkin realistisena Sodankylän malmien ansiosta.

*Siis Murmanskiin on tää Sallan käytävä, mut ethän sä nyt väkisin ala tekemään mitään ... niin se käytävä, se ei ole todellinen. Se on poliittisista syistä tehty. (HS3)*

Kuntastrategioiden perusteella Pohjois-Lapin kunnille Jäämeren käytävä merkitsee lähinnä rautatiehanketta. Jäämeren käytävä on mukana sekä Inarin että Sodankylän nykyisissä kuntastrategioissa, mutta ainoastaan liikenneväylän muodossa. Inarin elinkeinopoliittisessa strategiassa Jäämeren käytävä on mainittu yhdeksi Inarin kunnan elinkeinopoliittiseen vaikuttavista kärkihankkeista. Inarin kansainvälistymisstrategiassa korostetaan Jäämeren käytävän Venäjälle suuntautuvan haaran merkitystä enemmän kuin Norjaan suuntautuvien kolmen haaran. Sodankylän kuntastrategiassa Jäämeren käytävä on merkitty ylikunnallisen tason strategiseksi hankkeeksi, jossa Sodankylän on tärkeää olla mukana edistämässä hanketta. Tarkempi tarkastelu osoittaa, että Sodankylän strategiassa Jäämeren käytävä rinnastetaan Jäämeren rautatiehen. (Inarin kunnan kansainvälistymisohjelma 2010-2012; Inarin kunnan elinkeinopoliittinen ohjelma 2010-2012; Sodankylän kuntastrategia 2010-2014).

Molemmissa kunnissa ollaan kuitenkin lähitulevaisuudessa laatimassa uusia strategioita ja molempien kuntien edustajat (HS1, HS2) uskovat Jäämeren käytävän merkityksen kasvavan näissä uusissa strategioissa. Inarissa ollaan pian laatimassa uutta elinkeinopoliittista strategiaa, jossa Inarin edustaja (HS2) uskoo Jäämeren käytävän nousevan entistäkin merkittävämmäksi painopisteeksi. Sodankylässä puolestaan aloitetaan pian uuden kuntastrategian laatiminen, koska aiempaa kuntastrategiaa voisi luonnehtia vanhentuneeksi, sillä se on laadittu ennen kaivosryntäyksen alkua, jolloin kunnan kehityssuunta näytti huomattavasti pessimistisemmältä. Sodankylän edustajan (HS1) mukaan uudessa strategiassa ”pohjoinen ulottuvuus” tulee olemaan yksi merkittävimmistä mahdollisuuksista.

## 6.4 Jäämeren käytävä liikenneväylänä

*Kai se meidän vanhin ajatus on ollut se, että se kehityskäytävä on nimenomaan se, joka menee tonne itään. Ne on, kartalla kun joskus katottiin, niin Skibotn 13 cm uutta rataa, Kirkkoniemi 10cm, ja 7cm tais riittää itään. Mä sanoin, että ei tässä tän kummempaa raideselvitystä enää tarvitakaan. No ehkei se oo ihan noin helppoa. (HS4.1)*

Melkein kaikille haastatelluille – niin Suomen kuin Norjan puolella - Jäämeren rautatie tuntuu olevan konkreettisin tapa käsittää Jäämeren käytävä, sillä suurin osa haastatteluajasta kului rautatiestä puhumiseen. Ainoastaan Lapin liitossa erotetaan kehittämiskäytävät ja rautatiesuunnitelmat toisistaan:

*Mut meidän kehittämiskäytävät ei oo mitään ratalinjauksia. Nyt keskustelu menee vaan ratoihin. (HS4.1)*

Kaikki haastatellut ovat yksimielisiä siitä, että jos rautatie tulee, se tulee pääasiassa kaivosteollisuuden tarpeisiin. Esimerkiksi Etelä-Varangerin kunnan edustajan (HN1) mielestä Jäämeren käytävässä on kyse lähinnä suomalaisten hankkeesta, joka ennen kaikkea palvelisi suomalaisen teollisuuden tarpeita hyödyntää ympärivuoden jäättömänä pysyvää satamaa. Toki rautatie palvelisi myös Etelä-Varangerin kuntaa ja Finnmarkin lääniä, mutta ne eivät hänen mukaansa voi olla lähtökohtina tälle hankkeelle, koska Norjan kansallinen intressi kyseisten alueiden kehittämiseen on liian pieni. Kaikki norjalaiset (HN1, HN2, HN3) korostavatkin, että Jäämeren käytävä – jos se rautatienä ymmärretään - on Suomen hanke, ja Suomen tulisi muodostaa yksimielinen kannanotto mistä kyseinen rautatielinjaus kulkee. Vasta tämän jälkeen Norjan valtio saattaa kiinnostua hankkeesta, koska Norjan lähtökohdista katsoen rautatie ei ratkaise mitään kansallisia kuljetustarpeita. Haastatteluissa esille tullut ainoa rahtitavara, jota mahdollisesti voitaisiin kuljettaa Norjasta Suomeen, on kalatuotteet.

*Norjan kansallinen kehityspainopiste on kaukana Etelä-Norjassa, Oslon ja muiden suurten kaupunkien ympärillä, siellä missä on nopeita pikajunia. Joten Norjan viranomaisten puolesta ei löydy kiinnostusta rautatien rakentamiseen tänne meidän alueelle. Ainoastaan naapurivaltion kiinnostus päästä meidän rannikolle hyödyntämään jäätöntä, syvää ja suojaisaa satamaa, voisi saada Norjankin viranomaiset kiinnostumaan rautatien rakentamisesta tänne Kirkkoniemeen. (HN1)*

*Sanoisin näin, että lopulta poliittinen päätöksenteko ja ohjauskin vaikuttaa noihin ratalinjauksiin, mutta kyllä markkinat ja kuljetuspotentiaali ratkaisee ne ratalinjaukset, missä ne tulee toteutumaan. Eli siinä mielessä sanoisin, että kuntien ei tarvitse oikein verissä päin lähteä niistä kamppailemaan.*  
(HS2)

Norjalaisille haastatelluille Jäämeren käytävä tuntuu merkitsevän ennen kaikkea vaihtoehtoa Kirkkoniemi-Nikel-rautatiehankkeelle, joka ei norjalaisten pyrkimyksistä huolimatta ole viimeisten vuosikymmenten aikana saanut vastakaikua Venäjältä. Haastateltavien mukaan Kirkkoniemessä on suunniteltu rautatieyhteyttä jo useamman vuosikymmenen ajan, aina vuodesta 1988 asti. Lyhyin ja helpoin rautatieyhteys kulkisi Venäjän suuntaan, sillä etäisyyttä Nikelin kaupungin rataan on vain 40 kilometriä. Tämä 40 kilometrin rautatiepätkä yhdistäisi Kirkkoniemen aina Siperian rautatiehen saakka. Myös tämän rautatievision taustalla on ollut idea kuljettaa mineraaleja Venäjältä Kirkkoniemen sataman kautta maailmalle.

Norjalaiset ovat parin viime vuosikymmenen aikana laatineet useita selvityksiä osoittaakseen venäläisille radan hyödyllisyyden sekä sen, että rata ei tekisi Kirkkoniemestä Murmanskin kilpailijaa vaan yhteistyökumppanin, mutta turhaan - venäläiset ovat hylänneet norjalaisten rautatieideat alusta alkaen. Haastateltujen (HN1, HN2) mukaan syynä on venäläisten pelko Kirkkoniemen kasvusta ja Murmanskin satamatulojen menettämisestä Kirkkoniemelle. Finnmarkin läänin edustaja (HN3) totesi, että tältä erää rautatiehanke Venäjälle on kuopattu projekti, koska venäläiset poliitikot eivät ole olleet hankkeelle suopeita ja kaiken lisäksi Venäjän omaa rataverkkoa Nikelin eteläpuolella odottaa 20 vuoden kunnostustyö ennen kuin sitä voisi hyödyntää tarvittavin kuljetusvolyymein. Tämän vuoksi Finnmarkin läänissä on nyt käännytty Suomen puoleen ja yritetään ajaa Rovaniemi-Kirkkoniemi-rautatietä kansallisen tason tietoisuuteen. Toistaiseksi kiinnostus rautatietä kohtaan on kuitenkin ollut lähinnä kunnallisella ja Finnmarkin läänin sisäisellä tasolla.

Suomen puolella haastatteluista oli havaittavissa, että Sodankylälle Jäämeren rautatie näyttäytyy huomattavasti realistisempänä kuin Inarille. Sodankylässä tuleva ratalinjaus otetaan jo huomioon uudessa osayleiskaavassa kun taas Inarissa rautatieaika nähdään hämmöttämässä vuosikymmenten päässä tulevaisuudessa. Tämän taustalla lienee Jäämeren rautatiestä tehty esiselvitys, jonka mukaan rautatie rakennettaisiin kahdessa vaiheessa – ensin Rovaniemeltä Sodankylään ja sen jälkeen Sodankylästä Kirkkoniemeen (Esiselvitys Jäämeren rautatie 2010). Myös Inarin kunnan edustaja nimittäin pitää rautatien rakentamista Sodankylään asti realistisena seuraavan vuosikymmenen



aikana.

Kaikki haastateltavat ovat tietoisia Lapissa vallitsevasta kilpailuhengestä eri rautatielinjausten kesken. Jäämeren käytävän rautatielinjauksen hyvinä puolina nähdään muun muassa helpompikulkuinen maasto kuin Länsi-Lapin rautatielinjauksessa, toimivampi yhteistyökulttuuri Norjaan kuin Murmanskin rautatielinjauksessa Venäjälle sekä Kirkkoniemen sijainti Barentsin suurhankkeiden ytimessä. Sen sijaan huonoja puolia Jäämeren rautatiestä tuli ilmi muun muassa Kirkkoniemen pienuus verrattuna Murmanskiin tai Tromssaan, sekä sijainti suhteellisen kaukana Alta-Hammerfest-alueelta, jota tällä hetkellä voi pitää Finnmarkin keskuksena.

Lapin kauppakamarin edustajan (HS3) mielestä Jäämeren yhteys pitäisikin olemassa olevien suunnitelmien sijaan vetää Hammerfestiin, sillä siellä on hänen mukaansa paras satamakapasiteetti ja muu teollisuus. Hän suhtautuu kuitenkin kaikkiin rautatielinjauksiin varsin skeptisesti, koska hänen mielestään edes EU:n tai liikenneministeriön tasolla ei ole tähän mennessä ollut tarpeeksi syvällistä ymmärtämystä ja osaamista tällaisten suunnitelmien laatimiseen. Hänen mielestään esimerkiksi Kirkkoniemen tai Narvikin satamakapasiteettia ei ole pohdittu tarpeeksi perusteellisesti, tai otettu selvää onko Aasiassa ylipäättään kiinnostusta rahdata tavaraa Norjan kautta Euroopan markkinoille. Maakuntaliiton edustaja (HS4.1) puolestaan on sitä mieltä, että näitä asioita pitäisi pysähtyä rauhassa miettimään itsekäistä näkökulmista, miten Suomi ja Lappi voisivat rautatiestä parhaiten hyötyä kauttakulkumaana – miten saada pysyvää toimintaa ja työpaikkoja.

Muutamassa haastattelussa (HS2, HS3) tuli myös ilmi, että sellaiset perustavanlaiset tosiseikat kuin mitä rautatiellä kuljetettaisiin ja mihin suuntaan ovat vielä auki. Pohjois-Lapin matkailuvetovoima eikä alueen väestöpohja riitä henkilöliikenteen perustaksi, mutta jos rautatie rakennetaan, niin silloin henkilöliikennekin on harkittavissa. Lapin kauppakamarin edustaja (HS3) pitikin tärkeänä, ettei rautatiestä tule yksityisrautatietä vaan sen täytyy olla kaikille avoin. Vaikka Jäämeren rautatietä norjalaisten mukaan kaavaillaan tällä hetkellä ennen kaikkea Suomen mineraaliteollisuuden tarpeisiin, pitävät he todennäköisenä, että myöhemmässä vaiheessa syntyisi tarvetta rahtitavaraliikenteelle molempiin suuntiin sekä turismiliikenteelle, etenkin mahdollisen Koillisväylän avautumisen jälkeen.

Norjalaiset toimijat (HN1, HN2, HN3) uskovat hyötyvänsä rautatiestä Kirkkoniemen sataman kehittymisen kautta. Rautatieyhteys Suomeen nostaisi Kirkkoniemen sataman kansallista merkitystä, mikä helpottaisi uusien satamainvestointien saamista Kirkkoniemeen. Mahdollinen

rautatieyhteys ja sen mukanaan tuomat rahtimäärät nimittäin vaatisivat mittavia satamainvestointeja Kirkkoniemessä. Lisääntyvä satamaliikenne kuitenkin toisi Kirkkoniemelle satamamaksuja, suoria uusia työpaikkoja ja oheistyöpaikkoja sekä lisäisi alueen aktiivisuutta kaiken kaikkiaan. Etelä-Varangerin kunnan sekä Finnmarkin läänin edustajat (HN1, HN3) uskovat, että rautatie olemassaolollaan saattaisi lisätä mineraalibuumia myös Pohjois-Norjan puolella, sillä tällä hetkellä Finnmarkin alueella mineraaleja hyödynnetään hyvin vähän.

Norjalaiset toivovat, että Suomi saisi muodostettua selkeän, yhtenevän kansallisen näkökulman mahdollisesta pohjoisen rautatielinjauksesta. Heidän mielestään vain Suomen johdolla Norjan kansalliset intressit saatetaan saada kääntymään kohti Finnmarkia ja Kirkkoniemeä. He uskovat, että Suomen priorisoidessa yhteyden Jäämerelle Norjan valtiokaan ei voi jäädä lepäämään laakereilleen vaan sen on otettava rautatiesuunnitelmat vakavasti ja annettava vastakaikua Suomelle.

*Olemme tajunneet, että meillä pitää olla 30 vuoden perspektiivi näihin asioihin, koska tällaisten infrastruktuuriprojektien kehittyminen vie paljon aikaa. Tulevaisuuden tarve Kirkkoniemen suursatamalle saattaa tulla ilmeiseksi vasta vuosien päästä, mutta jos tätä keskustelua ei ole käyty sitä ennen, saattaa jo olla liian myöhäistä ja kaikki kehitys meneekin kilpailijalle (Hammerfest) ja Kirkkoniemen mahdollisuus on menetetty. (HN3)*

*Lapin maakunta vain istuu ja odottaa ja odottaa ... Jos he sanovat, että haluavat vielä odottaa, niin pelkään, että tämän projektin mahdollisuudet kuihtuvat kasaan.*

## 6.5 Jäämeren käytävä toiminnallisena kehittämismallina

*Siihen on nyt alettu viimeisen puolen vuoden aikana puhumaan enemmän tällaisesta kehityskäytävästä... et se olis matkailu- ja kulttuurikulkuväylä. Että ei puhuta enää pelkästään jäämeren radasta vaan tällainen jäämeren kehityskäytävä. Elikkä se on saamassa lisää elementtejä, ja ehkä se on ihan hyväkin kun ajattelee sitä, että tää nykyinen infra ei mahdollista raskasta liikennettä... niin että siihen tulee elementtejä mitkä pystytään ottamaan käyttöön heti. Ehkä se menee sellaiseen käytännönläheisempään suuntaan. (HS1)*

Suomalaiset haastateltavat olivat tietoisia Jäämeren käytävästä laajempanakin kehittämismallina, mutta heidän mukaansa käytävän kehityksellinen ulottuvuus on varsin nuori verrattuna ideaan liikennekäytävästä. Inarin kunnan haastateltavan (HS2) mukaan toimintamalli, jossa alueen yrityksiä ja asukkaita on paremmin sitoutettu mukaan käytävän toimintaan, on tavoiteltavissa oleva tila, mutta vielä Jäämeren käytävän kypsyysaste ei ole niin pitkällä. Sodankylän kunnan edustaja (HS1) puolestaan kertoi näkevänsä Jäämeren käytävän laajemman hyödyntämismallin positiivisena, käytännönläheisempänä suuntauksena.

Sodankylän ja Inarin edustajat (HS1, HS2) olivat molemmat sitä mieltä, että Jäämeren käytävän puitteissa toimiminen on lisännyt Pohjois-Lapin kuntien keskinäistä yhteistyötä. Sekä kuntien että maakuntaliiton edustajat olivat sitä mieltä, että merkittävässä roolissa Jäämeren käytävän kehityksessä on ollut Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä, jonka roolina on ollut tiivistää Pohjois-Lapin kuntien yhteistyötä. Maakuntaliiton edustaja (HS4.1) totesikin olevan harmillista, että kuntayhtymän rahoitusta ollaan ajamassa alas, sillä kuntien omat resurssit tällaisten asioiden virittelyyn eivät välttämättä ole kovinkaan suuret.

Sodankylän edustaja (HS1) kertoi myös alkaneensa kaavailla seudullista matkailureittihanketta *Rovaniemi-Nordkapp* Jäämeren käytävän innoittamana. Sijainti matkailureitin varrella voisi tuoda Sodankylällekin matkailutuloja, vaikka Sodankylä ei matkailun ydinaluetta olekaan. Muutenkin hänen mielestään Jäämeren käytävän jalostamisessa matkailuun on paljon potentiaalia. Hän uskoo, että ilman rautatietä teollisuuden mahdollisuudet hyödyntää Jäämeren käytävää ovat heikot, mutta ilman rautatietäkin pienimuotoisempi, pienemmällä resursseilla toteutettu kehittämistoiminta on mahdollista.

Maakuntaliiton vastauksissa (HS4.1, HS4.2) tuli ilmi, että käytävien ja vyöhykkeiden konkretisointi

tapahtuu enimmäkseen alueiden käytön suunnittelun puolella. Maakuntaliiton edustaja (HS4.1) kuvaili kehittämispuolta hiljaisemmaksi ja hankalammaksi. Hän oli sitä mieltä, että vyöhykkeet ja käytävät voisivat olla voimakkaammin mukana maakuntaliiton kehittämispuolellakin. Merkittävimpänä konkreettisena vaikutuksena haastateltavat (HS4.1, HS4.2) näkevät vyöhykkeiden ja käytävien ohjausvaikutuksen – ne ohjaavat kehitysrahoitusta vyöhykkeitä ja käytäviä tukeviin hankkeisiin. Heidän mukaansa hankerahoituksessa tulee priorisoida hyvin käytäviin ja vyöhykkeisiin sitoutettuja hankkeita, sillä käytävien ja vyöhykkeiden tukeminen tukee samalla suoraan maakuntastrategian toteutumista, koska käytävät ja vyöhykkeet ovat tiivis osa maakuntastrategiaa.

*Jos niihin (vyöhykkeiden ja käytävien sisään) syntyy kuntien, kuntayhtiöiden vetämiä verkostoja joihin yritykset tulee mukaan, niin kyllä mä näen, että meidän täytyis lähteä niitä tukemaan. Mut meillä ei oo kauheesti ollut kysyntää sellaisille hankkeille. (HS4.1)*

Toinen maakuntaliiton edustaja (HS4.2) totesi, että käytävät ja vyöhykkeet lähtevät toteutumaan, kun niihin alkaa syntyä kuntien ja yritysten yhteistyöhankkeita ja että osassa vyöhykkeistä ja käytävistä onkin jo vahvat sisäiset yhteistyötraditiot. Toinen edustaja (HS4.1) oli kuitenkin sitä mieltä, että vyöhykkeet ja käytävät ovat enemmänkin suunnittelun apuvälineitä kuin luonnonlakeihin perustuvia kehitysmalleja, jotka kehittyvät siksi, että niitä on alettu kutsua vyöhykkeiksi tai käytäviksi:

*Mun henkilökohtainen mielipide, että ei me voida, ei näillä karttatarjoituksilla voi mitään yritystoimintaa kehittää. Sille pitää olla luontaiset edellytykset siellä tavalla tai toisella, ja siellä on olemassa olevaa yritystoimintaa ja joku potentiaali kehittyä lisää esim. energiaan tai matkailuun liittyvää. Ja sit siinä voidaan jossain vaiheessa alkaa puhua vyöhykkeestä tai käytävästä, jos se sopivasti yhdistää kaksi pistettä toisiinsa niin se voi olla käytävä. (HS4.1)*

Maakuntaliiton edustajien (HS4.1, HS4.2) mukaan vyöhykkeillä ja käytävillä on ollut ohjaavaa vaikutusta myös ulkopuolisiin tahoihin, sillä esimerkiksi puhelinyhtiöt ovat Lapin laajakaistaprojekteja suunnitellessaan ottaneet kehittämiskäytävistä suuntaviivoja.

Norjalaisista haastateltavista kukaan ei ollut tietoinen Jäämeren käytävästä kehittämisvyöhykkeenä. Kysyttäessä ovatko he tietoisia Jäämeren käytävän laajemmasta merkityksestä kehittämisvyöhykkeenä (regional development zone), kaikki vastasivat kieltävästi. He kuitenkin pitivät ideaa positiivisena - Kirkkonien yrityspuiston edustaja (HN2) oli tyytyväinen, että

pohjoisiin alueisiin on suunnattu huomiota suomalaisessa suunnittelussa; Etelä-Varangerin kunnan edustaja (HN1) uskoi, että Jäämeren käytävä voisi lisätä Pohjois-Lapin yhteistyösubstanssia ja Finnmarkin lääninliiton edustajan mukaan Jäämeren käytävä on luonut uuden foorumin, jonka puitteissa tehdä yhteistyötä Suomen ja Norjan välillä. Hänen mukaansa yhteistyön aktiivisuus on parissa viime vuodessa noussut melkein olemattomasta nykyiseen tasoon.

*Jos tämä projekti loppuu ensi maaliskuussa, niin se ei ole hyvä. Tämä voisi nimittäin olla moottorina, johon voisi liittyä muitakin asioita. Koska nyt meillä on jalusta, ja kun on jalusta, niin siihen on helpompi rakentaa muitakin juttuja päälle. Koska tämä on toiminut avaaajana seminaareille ja seminaareissa olemme päätyneet keskustelemaan muistakin mahdollisuuksista (HN3)*

Jäämeren käytävän laajentaminen liikenneväylästä laajemmaksi kehittämismalliksi edellyttää monenlaisten ja monentasoisten yhteistyöverkostojen muodostumista käytävän sisällä. Kahdessa haastattelussa nousi kuitenkin esiin, ettei yhteistyömallien soveltaminen Lappiin aina välttämättä ole kovin yksinkertaista. Lapin kauppakamarin edustajan (HS3) mukaan Lapin kehityksen heikkoutena on lappilainen ihminen – lappilaisten yrittäjien ongelmana on, että he odottavat valtiolta ja kunnalta rahaa tai muuta tukea eivätkä itse tee tarpeeksi. Toisena ongelmana hän näkee lappilaisten kateuden ja keskustelukulttuurin puutteen:

*Ja sit kun ne (seutukunnat) on vihoissa toisilleen ... siis tällä tasolla tää on ja puhutaan kehityskäytävistä, Siis onks tää jotain kehitystä. Siis Lapissa kateus voittaa kiimankin, saatana. Tää on aivan käsittämätöntä, mie en ymmärrä sitä. Hannele Pokka sano kans, että lappilaiset on maailman parhaita kusemaan yhteiseen hiileen. (HS3)*

Sodankylän edustaja (HS1) nosti myös esiin, ettei yhteistyö ole lappilaisille kovin luontevaa ja uskoi yhteistyöhaluttomuuden johtuvan osittain ihmisten pelosta, että joku muu voisi rikastua heidän tekemällään työllä:

*Mut tää pohjoinen ei oo ihan sellaista perinteistä yhteistyöaluetta. Täällä on ollut vähän sellainen tapa, että jokainen hoitaa omat asiansa ja selviytyy ittekseen, ja jos et selviydy niin kuole pois. No ei... mut jos kärjistää. Että se on sellainen vahva henki vieläkin. Että ihan Sodankylän tasollakin on vaikea saada ihmisiä tai yrityksiä tekemään yhteistyötä. Täällä on vähän sellainen yksinpuurtamisen meininki, että se vaatii jotain muutosta, kulttuurillista muutosta tai mitä se nyt onkaan. (HS1)*

## 6.6 Jäämeren käytävä alueen yhdistävänä kehityssuuntana?

*Että mitä tuollainen strateginen yhteistyö voisi olla - eli hyvinkin sateenvarjon alla toimittaisiin ja on yhteinen näkemys, visio, päämäärä siitä minne mennään. luulen, että tämä tulee tiivistymään, ettei ole yksittäistä sos&terveysalan, tai koulutukseen liittyvää hanketta vaan aletaan niinku sieltä ylätasolta rakentaa sitä sateenvarjoa, jonka alla sitä toimitaan. ja tavallaan siinä alkaa sitä identiteettiäkin syntyä joka on sitä yhteistä.*

Sekä Sodankylän että Inarin kuntien edustajat (HS1, HS2) korostivat Jäämeren käytävän kehittämisen olevan pitkäjänteistä työtä. He olivat sitä mieltä, ettei Jäämeren käytävältä voi odottaa nopeita hyötyjä alueelle, vaan sen kehittämistä pitäisi miettiä huolellisesti ja kokonaisvaltaisesti.

*Kyllä kuntaorganisaation näkökulmasta aluekehitys on pitkäjänteistä kehitystyötä, ja pitää oivaltaa se että nyt on lähdetty liikkeelle ja rakennetaan tällaista arktista pohjoista kehityskäytävää, arcticcorridoria, joka on iso kokonaisuus ja vie kauas tulevaisuuteen. (HS2)*

*Ihmiset kattoo asioita kauheen kapeasta sektorista. Ei tietenkään kaikki, mutta tuntuu että se on valitettavan yleistä. että tällainen holistinen näkökulma asioihin on kyllä kiven alla. että se mitä rakennetaan sitä ei hetkessä muuteta. Ne päätökset pitäis tehdä hyvin huolellisesti ja pitkäjänteisesti että minkälaisia rakenteita tehdään. (HS1)*

Maakuntaliiton (HS4.1) ja Inarin kunnan (HS2) haastatteluissa nousi esiin ajatus Jäämeren käytävästä eräänlaisena sateenvarjona koko Pohjois-Lapille. Maakuntaliiton edustaja oli tyytyväinen Jäämeren käytävän brändäämiseen muun muassa käytävän omalla internet-sivustolla. Hän oli sitä mieltä, että brändäämistä kannattaa jatkaa ja kehittää pidemmälle. Hän myös ideoi Pohjois-Lapin palveluiden, yritysten ja yritys yhteistyön kokoamista uudeksi paketiksi saman sateenvarjon alle ja sen kutsumista Jäämeren käytäväksi. Myös Inarin kunnan edustaja mainitsi Jäämeren käytävän sateenvarjona monenlaisille jopa rajat ylittävälle toiminnolle. Hän uskoi, että kehitys menee siihen suuntaan, että päästään luomaan ylikansallisesti yhtenäisiä päämääriä ja strategioita. Näiden hän uskoi edesauttavan alueen yritysten ja ihmisten sitouttamista Jäämeren käytävään.

Kysyttäessä muilta haastatelluilta, miten todennäköisenä he näkevät ylikansallisen strategian, jonka puitteissa Jäämeren käytävää pyrittäisiin kehittämään, Sodankylän edustaja piti ajatusta ensin

hankalana, mutta hetken asiaa pohdittuaan totesi, että todennäköisesti jonkinlaista yhteistä strategiaa on pakko alkaa kehittää, jos maiden välisiä yhteyksiä aiotaan tosissaan kehittää, koska yhteisten strategioiden kautta on helpompi määrittää yhteisiä tavoitteita. Maakuntaliiton edustaja (HS4.1) ei ollut osannut ajatella Jäämeren käytävää ylikansallisena vyöhykkeenä. Lähinnä alueen harvan asutuksen sekä sen vuoksi, että Pohjois-Lapin kehittäminen on ollut enimmäkseen kansallista. Mutta hän näki todennäköisenä, että jos Barentsin suunta aktivoituu, niin todennäköisesti silloin tulee aktivoitumaan monenlainen toimeliaisuus myös Jäämeren käytävän alueella. Maakuntaliiton toinen edustaja (HS4.3) puolestaan viittasi pohjoismaiseen yhteistyöhön, jonka puitteissa ylikansallisten strategioiden luominen on ollut todellisuutta jo pitkään. Tosin hän ei nähnyt realistisena ylikansallisia strategioita Venäjän suuntaan niin kauan kuin Venäjän aluehallinnon autonomisuus ei toimi.

Norjalaisten näkökulmasta seuraava askel Jäämeren käytävän kehittämisessä on Jäämeren käytävän mukaan saaminen seuraavaan kansalliseen liikennesuunnitelmaan (Nasjonal transportsplan). Maininta suunnitelmassa takasi rahallisia resursseja sekä strategisen painotuksen Jäämeren käytävälle, mikä helpottaisi käytävän jatkokehittelyä.

*Kyllä tää kehityskäytävä-idea, jos sitä rummuttaa ja sen kanssa toimii, niin kyllä ne yhteydetkin siitä sitten lisääntyvät - kun on jotain syytä keskustella. (HS1)*

## 7 POHDINTAA JA JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Vries ja Priemus (2003) totesivat käytävien ja vyöhykkeiden olevan varsin löyhiä käsitteitä, jotka mahdollistavat monenlaisia tulkintoja. Tutkimusaineistosta kävi ilmi, että Lapin maakunnassa käytävät ja vyöhykkeet käsitetään melko samoin kuin Jauhiaisen ym. (2007b) tutkimuksissa. Myös Lapissa käytävät perustuvat liikenneinfrastruktuuriin ja vyöhykkeet toiminnalliseen yhteistyöhön. Mikä eroaa Jauhiaisen ym. luokittelusta on se, että Lapin maakunnassa vyöhykkeiden toiminnallinen yhteistyö on jäsentynyt jonkin tietyn vahvan elinkeinosektorin ympärille. Näin ollen vyöhykkeiden verkostoituneisuus perustuu saman sektorin – oli se sitten energiantuotanto, matkailu tai teollisuus – puitteissa toimimiseen.

Tutkimusaineiston pohjalta voinee todeta, että maakunnallisen suunnittelun tasolla Lapin käytäviä ja vyöhykkeitä voi kutsua tyypilliseksi spatiaaliseksi suunnitteluksi. Maakunnallisella tasolla vyöhykkeissä ja käytävissä yhdistyy maankäyttö alueen toiminnallisiin kehitystavoitteisiin. Vyöhykkeiden ja käytävien avulla pyritään ohjaamaan maakunnan spatiaalista muutosta, mihin tarvitaan maankäytön suunnittelua toiminnan mahdollistajana sekä kehittämispuolta, jolla pyritään tukemaan käytävien ja vyöhykkeiden toiminnallisia kehityshankkeita, joiden tavoitteena on edistää alueen taloudellista, sosiaalista tai muuta kehitystä. Näin ollen käytävissä ja vyöhykkeissä täyttyy esimerkiksi Aldenin (2006) määritelmä spatiaalisesta suunnittelusta maankäytön suunnittelun ja alueen taloudellisen, sosiaalisen ja ympäristöllisen kehittämisen yhdistelmänä.

Sen sijaan kunnallisella ja ylikansallisella tasolla Jäämeren käytävän yhteydessä ei voine puhua spatiaalisesta suunnittelusta samassa merkityksessä. Kunnallisella tasolla Jäämeren käytävän hyödyntäminen laajempaan kehittämismallina on vasta alkutekijöissä, mutta käsitettä on alettu laajentaa pelkästä liikenneinfrastruktuurista myös alueen markkinointiin sekä mahdollisesti myös matkailun ja kulttuurin saralle. Kansainvälisellä tasolla Jäämeren käytävä sen sijaan näyttää olevan puhtaasti logistinen käytävä, sillä Norjan puolella ei ole liitetty Jäämeren käytävään muita konteksteja kuin mahdollinen rautatielinjaus. Myös elinkeinoelämän edustajille sekä Suomessa että Norjassa Jäämeren käytävä näyttäytyy lähes ainoastaan rautatienä.

Jauhiainen ym. (2007b) luokittelivat verkostopohjaisia aluekehittämisen malleja verkostoiksi, käytäviksi ja vyöhykkeiksi. Tutkimuksessa Jauhiainen ym. totesivat Jäämeren käytävän osalta, että käytävä on osoitettu uudessa maakuntakaavassa merkittäväksi kansainväliseksi liikennekäytäväksi, mutta varsinaista ohjelmatyötä tai hanketyötä käytävän kehittämiseksi ei ole aloitettu vuoteen 2006



mennessä. Tämän tutkimuksen aineiston perusteella näyttää siltä, että Jäämeren käytävä on edelleen pääasiassa liikennekäytävä, mutta käytävän kehittäminen on kuitenkin edennyt merkittävästi vuodesta 2006. Vuoden 2006 jälkeen Jäämeren käytävälle on laadittu toimintasuunnitelma sekä kaksivaiheinen esiselvitys Rovaniemi-Kirkkoniemi-rautatiestä. Kuitenkin edelleen Jäämeren käytävä täyttää Jauhiaisen ym. (2007b) luokittelun mukaisesti käytävän piirteet, sillä Jäämeren käytävän kehittämisen päätavoitteina on fyysisesti yhdistävän infrastruktuurin kehittäminen ja Jäämeren käytävän puitteissa tehtävä yhteistyö on pääasiassa projektipohjaista (esim. rautatien esiselvitysten laatiminen Interreg-rahoituksen avulla).

Jäämeren käytävän kehityksessä on kuitenkin myös havaittavissa piirteitä toiminnallisen puolen aktivoitumisesta, mikä tarkoittaa käytävän laajenemista vyöhykemäiseen suuntaan. Esimerkiksi Jäämeren käytävän hyödyntäminen matkailun ja kulttuurin saralla, alueen brändääminen, kuntien yhteistyön lisääntyminen, ideat alueen toimintojen ja palveluiden kokoamisesta yhteisen Jäämeren käytävä-sateenvarjon alle, sekä Jäämeren käytävän toimiminen yhteistyöfoorumina Pohjois-Lapin ja Finnmarkin välillä ovat positiivisia esimerkkejä Jäämeren käytävän kehittymisestä sekä tulevista kehitysmahdollisuuksista. Ne ovat myös esimerkkejä siitä, miten Jäämeren käytävä tarjoaa mahdollisuuden alueen kilpailukyvyn parantamisessa Sotaraudan ym. (2001) ja Linnamaan (2004) teorioiden mukaisesti fyysisiä resursseja, yritysten resursseja, alueen verkostoja sekä alueen imagoa kehittämällä.

Toisaalta alueen periferiset olosuhteet, kuten harva asutus, pitkät etäisyydet ja elinkeinorakenteen yksipuolisuus antavat syytä pohtia, ovatko Mønnesland ja Westlund (2000) oikeassa todetessaan, että Pohjoismaiden periferisillä raja-alueilla rajaseutuyhteistyön mahdollisuudet ovat heikot, ja jääkö näin ollen Jäämeren käytävänkin kehityspotentiaali varsin heikoksi. Myös norjalaisten näkemys Lapin heikosta yhteistyöpotentiaalista sekä Suomen puolen haastatteluissa ilmitullut teema lappilaisten yksinpuurtamisen Meinungistä antavat syytä pohtia, onko Jäämeren käytävällä realistisia mahdollisuuksia kehittyä yhteistyöhön ja verkostoihin perustuvaksi toiminnalliseksi kehittämismalliksi.

Rautatien rakentaminen Rovaniemeltä Kirkkoniemeen olisi kaikkein merkittävin askel Jäämeren käytävän kehitykselle. Ajatus Suomen omasta yhteydestä Jäämerelle on satoja vuosia vanha. Jos tilannetta vertaa Petsamon aikana tehtyihin laskelmiin rautatien kannattavuudesta, tilanne on muuttumassa juuri siihen suuntaan (malmivarantojen hyödyntäminen ja pohjoisen laivaliikenteen lisääntyminen), että rautatien kannattavuuden kynnsarvot saattaisivat lähitulevaisuudessa täytyä.

Sekä Pohjois-Lapissa että Itä-Finnmarkissa uskotaan, että kasvava malmitteollisuus ja sen myötä kannattavaksi muodostuva rautatie ovat avain alueen kasvuun. Malmitteollisuuden uskotaan tuovan Pohjois-Lappiin lisää elinvoimaa, ja itäisessä Finnmarkissa puolestaan uskotaan rautatien tuovan realistiset mahdollisuudet kehittää Kirkkoniemen satamaa, mikä lisäisi Itä-Finnmarkin kilpailukykyä. Tällainen infrastruktuurin kehitykseen nojaava usko kasvusta perustuu pitkälti Rodriguen (2006) teoriaan liikenneinfrastruktuurin kehityksen ja taloudellisen kasvun yhteydestä.

Koska Pohjois-Lappi ja Itä-Finnmark ovat kuitenkin äärimmäisen periferistä aluetta, on syytä esittää kysymys, joka Bråthenin (2004) mukaan on oleellinen pohdittaessa uuden liikenneinfrastruktuurin merkitystä alueelle – onko alueella tarpeeksi sisäistä kehityspotentiaalia paremman liikenneinfrastruktuurin hyödyntämiseen? Muuttaako uusi investointi nykyisiä yhteyksiä ratkaisevasti? Löytyykö alueelta osaavaa työvoimaa, laajenemiskykyinen yrittäjähenkkinen elinkeinoelämä, kehittymiskykyinen teollinen ympäristö sekä kasvumyönteinen poliittinen ilmapiiri? Näihin kysymyksiin en tämän tutkimuksen puitteissa kykene antamaan vastausta, mutta niitä on syytä pohtia. Lienee myös syytä pohtia, unohtaisiko Norja rautatiesuunnitelmat Suomen kanssa, jos Venäjä näyttäisi vihreää valoa Kirkkoniemi-Nikel-rautatieyhteydelle?

Vaikka rautatietä ei tulisikaan, Jäämeren käytävän mallia on mahdollista hyödyntää pienemmilläkin resursseilla alueen kehittämisessä. Rautatie on oikeastaan edellytys vain raskaan teollisuuden mahdollisuuksille hyödyntää yhteyttä. Pienempimuotoinen toiminta esimerkiksi matkailun saralla on mahdollista ilman rautatietäkin. Empiirisen aineiston valossa vaikuttaa kuitenkin siltä, ettei Pohjois-Lapin alueella ole täysin ymmärretty Jäämeren käytävän luomia muitakin mahdollisuuksia kuin liikenneinfrastruktuurin kehittämismahdollisuudet. Maakuntaliiton edustajan mukaan alueelta ei ole tullut hankeideoita, joita olisi sitoutettu Jäämeren käytävän toiminnallisen puolen kehittämiseen, vaikka maakuntaliitto olisi valmis tällaisia hankkeita priorisoimaan. Vaikuttaa myös siltä, ettei Jäämeren käytävää kaikkine ulottuvuuksineen ole markkinoitu norjalaisille, mikä olisi kuitenkin tärkeää käytävän kehittymisen kannalta. Vaikka norjalaisilla ei olisikaan perinteisesti ollut suurta intressiä Suomen suuntaan, saattaisi uudenlaiset ajattelumallit poikia uusia ideoita. Kuten Dühr (2003) mainitsi, erilaisilla kartografisilla visualisoinneilla - kuten käytävillä - on merkittävä rooli strategisessa suunnittelussa, ja niiden avulla saatetaan onnistua luomaan uusia ajattelumalleja ja instituutioita tai ainakin vähentämään kielimuuria kansainvälisessä suunnittelussa.

Jäämeren käytävällä lieneekin mahdollisuuksia nimenomaan strategisen suunnittelun välineenä. Ajatus kuntarajat ylittävästä, Suomea ja Norjaa yhdistävästä Jäämeren käytävästä luo uudenlaista

ajattelumallia alueelle. Kuten muutamista haastatteluista jo nousi esille, toiminta Jäämeren käytävän puitteissa on lisännyt kuntien välistä yhteistyötä Suomen puolella sekä muodostanut yhteistyöfoorumin Suomen ja Norjan välille. Vaikka yhteistyö tällä hetkellä pyörii lähinnä rautatieyhteyden ympärillä, olisi tätä yhteistyötä mahdollista laajentaa muillekin aloille. Suomen puolella Jäämeren käytävän merkitys strategisen kehittämisen välineenä näkyy myös siinä, että kunnallisen sekä maakunnallisen tason toimijoilla on suhteellisen yhtenevä näkemys Jäämeren käytävän kehityksestä. Jäämeren käytävän merkitys strategisen kehittämisen välineenä päättyy kuitenkin Suomen rajaan, sillä norjalaiset haastatellut eivät olleet tietoisia Jäämeren käytävän mahdollisuuksista kehittämisvyöhykkeenä tai ylipäätään juuri muuna kuin rautatienä.

Tutkimuksen valossa Jäämeren käytävän tulevaisuus riippuu pitkälti Rovaniemi-Kirkkonielemi-rautatien tulevaisuudesta sekä Pohjois-Lapin toimijoiden yhteistyöhalukkuudesta ja innovatiivisuudesta Jäämeren käytävän konseptin laajemmaksi hyödyntämisessä. Jauhiainen ym. (2007a) kritisoivat tutkimuksessaan suomalaisia kehittämisvyöhykkeitä siitä, että nämä ovat käytännössä suppeaa alueen julkisen kehittäjäverkoston keskinäistä puuhastelua eikä mukana ole tarpeeksi toimijoita elinkeinoelämän puolelta tai alueen asukkaista. Tutkimusaineiston perusteella tämä on totta myös Jäämeren käytävän osalta, joten seuraavana askeleena Jäämeren käytävän kehittämisessä voisi nähdä konseptin laajentamisen myös alueen yritysten ja asukkaiden tietoisuuteen, ja näiden paremman sitouttamisen Jäämeren käytävän toiminnalliseen puoleen. Jauhiaisen ym. (2007a) kehittämisvyöhykkeiden jatkokehittelyideoiden pohjalta voisi Jäämeren käytävän kehittämiseen myös ehdottaa vyöhyketoiminnan keskittämistä muutamaa teemaan, esimerkiksi haastatteluissa esille tulleisiin matkailuun ja kulttuuriin, ja yhteistyön vahvistamista näiden saralla.

## Lähteet

- Alastalo, Marja (2005). Tutkimushaastattelun historia yhteiskuntatieteissä. *Teoksessa* Ruusuvuori, Johanna & Liisa Tiittula (toim.) *Haastattelu – tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus*, 57-77. Vastapaino, Tampere.
- Alastalo, Marja & Maria Åkerman (2010). Asiantuntijahaastattelun analyysi: faktojen jäljillä. *Teoksessa* Ruusuvuori, Johanna, Pirjo Nikander & Matti Hyvärinen (toim.) *Haastattelun analyysi*, 372-392. Vastapaino, Tampere.
- Albrechts, L & T. Tasan-Kok (2009). Corridor and Axis Development.
- Alden, Jeremy (2006). Regional Development and Spatial Planning. *Teoksessa* Adams, Neil, Jeremy Alden & Neil Harris (toim.) *Regional Development and Spatial Planning in an Enlarged European Union*, 17-42. Ashgate Publishing Limited, Chippenham, Wiltshire, Great Britain.
- Blatter, J K & N. Clement (2000). Transborder Collaboration in Europe and North America: Explaining Similarities and Differences. *Teoksessa* Van der Velde, M. & H. van Houtum (toim.) *Borders, Regions and People*, 85-103. Pion Limited, London.
- Bråthen, Svein (2004). Transport og økonomi – et tett samspill. *Teoksessa* Gammelsæter, Hallgeir, Oddbjørn Bukve & Arnljot Løseth (toim.) *Nord-Vestlandet – liv laga?* 142-150. Sunnmørsposten Forlag. Lesja, Norway.
- Böhme Kai (2003). Discursive European integration: the case of Nordic spatial planning. *Town planning review* 74(1) : 11-29
- Dühr, Stefanie, Claire Colomb & Vincent Nadin (2010). *European Spatial Planning and Territorial Cooperation*. Routledge, Abingdon, Oxon.
- Dühr, Stefanie (2003). Illustrating Spatial Policies in Europe. *European Planning Studies* Vol 11:8, 929-948.
- ESDP – Euroopan alue suunnittelun ja aluekehityksen suuntaviivat* (1999). Euroopan komissio, Luxemburg.
- Esiselvitys Jäämeren rautatie Rovaniemi-Kirkkonielemi* (2010). Pohjois-Lapin seutukunta & Kirkenes Næringshage.
- Eskola, Jari & Juha Suoranta (2005). *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. 7. painos. Vastapaino, Jyväskylä.
- Faludi A (2001). The application of the European spatial development perspective: evidence from the north-west metropolitan area. *European planning studies* 9(5):663-675
- Faludi, Andreas (2002). The European Spatial Development Perspective (ESDP): An Overview. *Teoksessa* Faludi, Andreas (toim.) *European Spatial Planning*, 3-38. Lincoln Institute of Land Policy, Toronto, Ontario, Canada.
- Faludi, Andreas (2010). *Cohesion, Coherence, Cooperation: European Spatial Planning Coming of Age?* Routledge, London & New York.

- Finnmark statistikken (2010). Norsk Regnesentral, Oslo, Norway.
- Healey, Patsy (2004). The Treatment of Space and Place in the New Strategic Spatial Planning in Europe. *International Journal of Urban and Regional Research* Vol 28:1, 45-67.
- Heininen, Lassi (1990). Suomen pyrkimys Jäämerelle. *Teoksessa* Heininen, Lassi (toim.) *Pohjoinen Suomen politiikassa*, 143-146. Lapin yliopiston hallintovirasto, Rovaniemi.
- Hirsjärvi, Sirkka, Pirkko Remes & Paula Sajavaara (2002). *Tutki ja kirjoita*. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki.
- Hirsjärvi, Sirkka & Helena Hurme (2009). *Tutkimushaastattelu – Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Gaudeamus, Helsinki.
- Metsämuuronen Jari (2011). *Laadullisen tutkimuksen käsikirja*. Gummeruksen kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Inarin kunnan elinkeinopoliittinen ohjelma 2010-2012* (2010). Inarin kunta.
- Inarin kunnan kansainvälistymisohjelma 2010-2012* (2010). Inarin kunta.
- Internasjonale strategier for Finnmark fylkeskommune 2011-2014*. Finnmark fylkeskommune.
- Jaakkola, Juha (2011). Katse koilliseen päin. *Suomen kuvalehti* 16-17/2011
- Jauhiainen, Jussi S. & Vivi Niemenmaa (2006). *Alueellinen suunnittelu*. Vastapaino, Jyväskylä.
- Jauhiainen, Jussi S, Susanna Harvio, Juho Luukkonen & Helka Moilanen (2007a). Kehittämisyöhykkeet aluekehittämisessä. *Sisäasiainministeriön julkaisu* 22/2007.
- Jauhiainen, Jussi S, Susanna Harvio, Juho Luukkonen & Helka Moilanen (2007b). Regional development zones in Finland: territorial cohesion and competitiveness. *Fennia* 185:1, 31-47.
- Jäämeren käytävän toimintasuunnitelma* (2009). Pohjois-Lapin seutukunta.
- Karppi, Kristiina (2002). Symbolic and Functional Balance on Europe's Northern Borders. *Teoksessa* Kaplan, David H. & Jouni Häkli (toim.) *Boundaries and Place – European Borderlands in Geographical Context*, 255-272. Rowman & Littlefield Publishers Inc., Lanham, Maryland.
- Kunzmann, Klaus (2006). The Europeanization of Spatial Planning. *Teoksessa* Adams, Neil, Jeremy Alden & Neil Harris (toim.) *Regional Development and Spatial Planning in an Enlarged European Union*, 43-64. Ashgate Publishing Limited, Chippenham, Wiltshire, Great Britain.
- Lapin yliopisto – Arktinen keskus (2009). Your window to the Barents region. <http://www.barentsinfo.fi/barentsmap.htm>. 16.03.2011
- Lappi – Pohjoisen luova menestyjä. Lapin maakuntaohjelma 2011-2014* (2010). Lapin liitto.
- Limits of oceans and seas – Special publication no. 23* (1953). International hydrographic organization, Monégasque, Monte Carlo.
- Lindquist, Maria (toim.) (2010). *Regional Development in the Nordic Countries 2010*. Nordregio, Stockholm, Sweden.

- Linnamaa, Reija (2004). *Verkostojen toimivuus ja alueen kilpailukyky*. HAUS kehittämiskeskus Oy, Tampere.
- Lähteenmäki, Maria (2003). Jäämeren valloitus – Naparetkeilijöitä ja skippareita Euroopan pohjoisilla rannoilla. *Teoksessa* Massa, Ilmo & Hanna Snellman (toim.). *Lappi – maa, kansat ja kulttuuri*, 64-83. Karisto Oy, Hämeenlinna.
- Lähteenmäki, Maria (2006). *Terra Ultima – Matka Lapin historiaan*. 1. painos. Kustannusosakeyhtiö Otava, Keuruu.
- Myllylä, Yrjö (2008). *Murmanskin alueen teollinen, logistinen ja sosiaalinen tulevaisuus vuoteen 2025 mennessä*. OY Aluekehitys RD, Espoo.
- Mønnesland, J & H. Westlund (2000). Cross-border Cooperation in Low-density Areas. *Teoksessa* Van der Velde, M. & H. van Houtum (toim.) *Borders, Regions and People*, 116-136. Pion Limited, London.
- NORUT – Northern Research Institute (2012). Finnmark kart 100. <http://www.norut.no/narvik/Norut-Alta-Alta/Bilder/Finnmark-kart-100>. 16.03.2012.
- Pietilä Ilkka (2010). Vieraskielisten haastattelujen analyysi ja raportointi. *Teoksessa* Ruusuvuori, Johanna, Pirjo Nikander & Matti Hyvärinen (toim.) *Haastattelun analyysi*, 411-423. Vastapaino, Tampere
- Pihlaja, Juhani (2004). *Tutkielman ongelmia ratkaisemaan*. SOCEDA, Vammala.
- Pohjois-Lapin maakuntakaava Inari-Sodankylä-Utsjoki 1:250 000* (2008). Lapin liitto, Rovaniemi.
- Pohjois-Lapin maakuntakaava Inari-Sodankylä-Utsjoki kaavaselostus* (2008). Lapin liitto, Rovaniemi.
- Priemus, Hugo & Wil Zonneveld (2003). What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors. *Journal of Transport Geography* 11, 167-177.
- Rodrigue, Jean-Paul, Claude Comtois & Brian Slack (2006). *The Geography of Transport Systems*. 2. painos. Routledge, Great Britain.
- Ruusuvuori Johanna (2010). Litteroijan muistilista. *Teoksessa* Ruusuvuori, Johanna, Pirjo Nikander & Matti Hyvärinen (toim.) *Haastattelun analyysi*, 424-231. Vastapaino, Tampere.
- Ruusuvuori, Johanna & Liisa Tiittula (2005). Tutkimushaastattelu ja vuorovaikutus. *Teoksessa* Ruusuvuori, Johanna & Liisa Tiittula (toim.) *Haastattelu – tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus*, 22-56. Vastapaino, Tampere.
- Sodankylän kuntastrategia 2010-2014* (2010). Sodankylän kunta.
- Sotarauta, Markku, Nina Mustikkamäki & Reija Linnamaa (2001). Alueet uusien haasteiden edessä. *Teoksessa* Sotarauta, Markku & Nina Mustikkamäki (toim.) *Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan elementtiä*. 1. painos. Suomen kuntaliitto, Helsinki.
- Sotarauta, Markku & Timo Laakso (2001). Strateginen suunnittelu Kainuun kehittämistoiminnassa. *Teoksessa* Sotarauta, Markku & Nina Mustikkamäki (toim.) *Alueiden kilpailukyvyyn kahdeksan*

*elementtiä*, 21-44. Suomen kuntaliitto, Helsinki.

Suomen akatemia (2003). Suomen akatemian tutkimuseettiset ohjeet. <http://www.aka.fi/Tiedostot/Tiedostot/Julkaisut/Suomen%20Akatemian%20eettiset%20ohjeet%20003.pdf>. 31.12.2011

Suomen arktinen strategia (2010). *Valtioneuvoston kanslian julkaisuja* 7/2010. Helsinki.

*The Norwegian Government's High North Strategy* (2006). Norwegian Ministry of Foreign Affairs, Oslo / Tromssa.

Tilastokeskus (2011). Väestö. <http://www.tilastokeskus.fi/til/vrm.html> 20.7.2011.

Tuomi, Jouni & Anneli Sarajärvi (2009). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. 6. painos. Tammi, Latvia Työ- ja elinkeinoministeriö (2008). Lappi-työryhmän loppuraportti. *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja/Alueiden kehittäminen* 32/2008.

Työ- ja elinkeinoministeriö (2010a) Arktinen ja Itämeren kasvualue Suomen intressien polttopisteessä. *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja/Alueiden kehittäminen* 43/2010.

Työ- ja elinkeinoministeriö (2010b). *52 eriKOKOista aluetta*. Helsinki.

*Valtionrautatiet 1912-1937 osa I* (1937). Rautatiehallitus, Helsinki.

Vuoristo, Kai-Veikko (2002). *Maailman talousalueet*. 1. painos. WSOY, Porvoo.

Waterhout, Bas (2011). European Spatial Planning – Current State and Future Challenges. *Teoksessa* Adams, Neil, Giancarlo Cotella & Richard Nunes (edit.) *Territorial Development, Cohesion and Spatial Planning*, 84- 102. Routledge, Great Britain.

Wong, Siu-Wai & Bo-sin Tang (2005) Challenges to the sustainability of "development zones": A case study of Guangzhou Development District, China.

Ympäristöministeriö (1995). *Alueiden käyttö ja aluerakenne vuonna 2017*. Helsinki.

Ympäristöministeriö (2006). Kilpailukykyä, hyvinvointia ja ekotehokkuutta – Suomen aluerakenteen ja alueidenkäytön kehityskuva. *Suomen ympäristö* 31/2006.

Zhang, Junfu (2011). Interjurisdictional competition for FDI: The case of China's "development zone fever". *Regional Science and Urban Economics* 41/2011, 145-159.