

Ilari Karppi (toim.)

# ALUERAKENTEEEN MUUTOKSET JA TULEVAISUUDEN HAASTEET

Vt 2 –yhteysvälin Helsinki-Pori kehittämisen  
yhteiskunnalliset ja alueelliset vaikutukset



Lounaisen Suomen logistiset prosessit alueellisen muutoksenhallinnan haasteina

<b>Tutkimuksen kuvaus</b>	
<b>Tutkimuksen nimi</b> Aluerakenteen muutokset ja tulevaisuuden haasteet. • Vt 2 – yhteysvälin Helsinki-Pori kehittämisen yhteiskunnalliset ja alueelliset vaikutukset. • Lounaisen Suomen logistiset prosessit alueellisen muutoksenhallinnan haasteena	<b>Toimittanut</b> Ilari Karppi  <b>Kirjoittajat (luvut)</b> Ilari Karppi (0–4.1; 5–5.1; 6) Jani Hanhijärvi (4.2–4.3; 5.2)
<b>Julkaisijan osoite</b> Tampereen yliopisto, aluetieteen ja ympäristöpolitiikan laitos 33014 TAMPEREEN YLIOPISTO	
<b>Tiivistelmä</b> Tutkimuksessa tarkastellaan valtatie 2:n vaikutusalueen roolia osana lounaisen Suomen aluerakenteen muutoksia. Siinä arvioidaan niinikään edellytyksiä, joiden vallitessa vt 2:lle voitaisiin jäsentää nykyistä keskeisempi rooli osana lounaisen Suomen väyläverkostoa. Lounaisen Suomen muodostavat tässä tutkimuksessa Hämeen, Pirkanmaan, Satakunnan, Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakunnat.  Tutkimustehtävää taustoittavana yleisenä viitekehyksenä on Suomen teknologiaalähtöinen strategia maailmanlaajuisen talouden työnjaossa ja tähän strategiaan kytkettävissä oleva aluerakenteen muutos suurina erikoistuneita osaamiskeskittymiä painottavaksi. Oleelliseksi kysymykseksi osoittautuu tällöin se, millaista kansallista kilpailukykyvaikutusta vt 2:n parantaminen voi tarjota koko kansantaloudelle. Erityisen näkökulman avaa väyläpäästösten poliittisuus kamppailtaessa niukoista resursseista väylien parantamiseksi. Tätä problematiikkaa lähestytään väyläpoliittisen päätöksenteon taakse mobilisoitavissa olevien laajojen päätöksentekijäryhmien tuottaman hyväksyttävyyden käsitteen avulla.  Tutkimusongelmaa lähestytään eri näkökulmista ja eri lähteistöjä käyttäen. Aluksi analysoidaan lounaisen Suomen maakunnallisten liittojen laatimiin tuoreimpiin kehittämissuunnitelmiin sisällytettyjä näkemyksiä alueen maakuntien kehityksen tulevista suuntaviivoista. Erityinen huomio kiinnitetään näiden suunnitelmien samoin kuin maakunta- ja seutukaavojen väylä- ja infrastruktuurilinjauksia koskeviin kannanottoihin tarkoituksena osoittaa lounaisen Suomen aluekehitysviranomaisten “valinnat” merkittävimiksi väyliksi.  Kirjallisen analyysin perustalta tutkimuksessa siirrytään kolmeen rinnakkaiseen haastatteluosioon. Haastateltavina ovat tällöin eräiden vt 2:n välittömässä vaikutuspiirissä olevien kuntien elinkeinoasioiden parissa työskentelevät virkamiehet, kolmen keskeisen taloudellisen ennustelaitoksen aluetaloutta tutkivat ekonomistit sekä keskushallinnon virkamiehet, jotka työskentelevät väyläpolitiikan, kansallisen teollisuus- ja elinkeinopolitiikan, kaupunkiverkon kehittämistä koskevan päätöksenteon ja väylärakentamisen rahoitusta koskevien kysymysten parissa.  Tutkimuksen perusteella on vt 2:lle mahdollista hahmottaa selvä rooli osana Suomen taloudellisesti ja teknologisesti kehittyneimmän osan tulevia kasvunäkymiä. Lounaisen ja koko Suomen tulevaisuuden kannalta kolme alueen kunnista, Uusimaa, Pirkanmaa ja Varsinais-Suomi ovat avainasemassa. Ne ovat niinikään kasvumaakuntia, toisin kuin Satakunta ja Häme, joista Satakunta laajasti ja Häme Forssan seutukunnan osalta ovat erityisesti vt 2:n välityskyvyn varassa. Vt 2:n välittömimmän vaikutusalueen profiilin nosto edellyttää alueen liittämistä nykyistä selvemmin kehitysvisioihin, joita tarjotaan keskittyvän kehityksen vastapainoksi.  Ruuhekautuvien kasvukeskusten viihtyisyyden heikkeneminen, olemassa olevan infrastruktuurin tehokkaampi hyödyntäminen väestökadosta kärsivillä alueilla ja joukkoliikenteen tukeminen ovat kaikki osia esiteltävää kokonaisratkaisua, jolla vt 2:n parantamisprojektin hyväksyttävyyttä päätöksentekijöiden keskuudessa pystytään lisäämään.	
© Kirjoittajat 2001	
ISBN 951-44-5253-4	

Ilari Karppi (toim.)

## **ALUERAKENTEEN MUUTOKSET JA TULEVAISUUDEN HAASTEET**

**Vt 2 –yhteysvälin Helsinki-Pori kehittämisen  
yhteiskunnalliset ja alueelliset vaikutukset**

**Lounaisen Suomen logistiset prosessit alueellisen muutoksenhallinnan haasteina**

**Tampereen yliopisto**  
Aluetieteen ja ympäristöpolitiikan laitos  
Aluetieteen verkkojulkaisut - Tampere Regional Studies Net Series vol. 1/2001

Cityoffset Oy  
Tampere 2001

ISSN 1458-5499  
ISBN 951-44-5187-2

## sisällys

### 0 • johdanto

- 5 -

### 1 • talouden muutosvoimat ja väyläpolitiikan muotoilu

- 6 -

### 2 • väylävalinnat: vt 2:n vaikutusalueen maakuntien kehittämissuunnitelmat

- 7 -

2.1 • vt 2: vaikutusalueen kehittämisasetelma ...7

2.2 • maakuntakohtaiset näkökulmat ...9

2.3 • päätelmiä ...13

### 3 • vt 2:n vaikutusalue: lounaisen suomen seutujen ja väylästäjien verkko

- 14 -

### 4 • välitystarve: vt 2:n vaikutusalueen talouskehitystä koskevat odotukset

- 17 -

4.1 • muospaineet ja haasteet ...17

4.2 • vt 2:n paikallinen ja maakunnallinen merkitys (JANI HANHIJÄRVI) ...21

4.3 • vt 2 ja sen vaikutusalue osana kansantaloutta (JANI HANHIJÄRVI) ...22

### 5 • politiikka ja hallinto: vt 2, kaupunki- verkko ja vuorovaikutus

- 24 -

5.1 • väyläratkaisuja koskeva julkis- hallinnollinen päätöksenteko ...24

5.2 • vt 2:n parantaminen: paikallinen yhteistyö ja hankkeen hyväksyttävyyden lisääminen (JANI HANHIJÄRVI) ...29

### 6 • päätelmät: logistiikka ja lounaisen suomen muutoksenhallinta

- 31 -

### lähteet ja kirjallisuus

- 33 -

### haastattelut

- 32 -

## 0 • Johdanto

Aluetieteellisen tutkimuksen perinteisimpiä ydinsisältöjä ovat olleet vaikutusalueen käsite ja vaikutusalue tutkimus. Vaikutusalueita voidaan määritellä monin perustein. Tässä tutkimuksessa ne jäsenyivät valtateiden tai kuljetuskäytävien mukaisesti. Kolmen tutkimuksessa esiintyvän käytävän vaikutusalueita ei pyritä rajaamaan tai määrittelemään staattisesti, vaan niiden oletetaan jäsenyvän ja muuttuvan ajallisesti liikenteen ja liikenteen tarpeita synnyttävien prosessien myötä.

Käsillä olevassa raportissa jäljitetään suomalaisen yhteiskunnan talouden ja hallinnon toimintaympäristöissä tapahtuvien muutosten odotettuja heijastumia lounaisen Suomen aluerakenteeseen. Erityisenä näkökulmana ovat **valtatie 2**:lle asetetut kuljetus- ja muut odotukset sekä tien ylläpitoon, kehittämiseen sekä kehittämisen resurssipohjaan kytkeytyvät näkökulmat. Lähestymistapa on siten yhteiskuntataloudellinen ja tulevaa kehitystä laadullisesti luotaava.

Tutkimuksen tarkoituksena onkin jäsentää lounaisen Suomen mahdollisia kehitysvisioita, joita täsmennetään tienpidon erityistarpeiden näkökulmasta tämän tutkimuksen rinnalla tehtävässä **vt 2** Helsinki-Pori –yhteysvälin kehittämisarviossa. Tämän raportin laadinnan keskeisenä lähtöolettamuksena on ollut, että sen kattama arvio yhteysvälin kehittämisen yhteiskunnallisista ja alueellisista vaikutuksista ja SITO konsulttien tekemä selvitys hankkeen teknisestä toteuttamisesta linjataan yhdeksi kokonaisuudeksi.

Hankkeen vastuullisena johtajana sekä raportin toimittajana ja pääasiallisena kirjoittajana on toiminut ma. prof. Ilari Karppi Tampereen yliopiston aluetieteen ja ympäristöpolitiikan laitokselta. Projektitutkijana hankkeessa on työskennellyt hall. yo. Jani Hanhijärvi, joka on kirjoittanut tekemiensä haastattelujen perusteella raportin kappaleet 4.2, 4.3 ja 5.2 tutkimuksessa tarkasteltujen **vt 2**:n varren kuntien väyläpoliittisesta yhteistyöstä ja paikallistalouksien kehitysnäkökymistä.

Tutkimuksen teettämisen on koordinoanut Tiehallinnon Turun tiepiiri ja rahoittanut Satakuntaliitto ja Hämeen liitto yhdessä Porin ja Forssan kaupunkien kanssa. Sitä varten on haastateltu useita **vt 2**:n varren kuntien elinkeinopolitiikan parissa työskenteleviä henkilöitä, ministeriöiden virkamiehiä ja keskeisten ennustelaitosten aluetalousasiantuntijoita. Työn oleelliseen sidosryhmään ovat kuuluneet myös Hämeen, Pirkanmaan, Satakunnan Uudenmaan ja Varsinais-Suomen maakunnalliset liitot sekä Tiehallinnon Turun, Hämeen ja Uudenmaan tiepiirit. Edellä mainitut tahot ovat antaneet työryhmällemme runsaasti arvokasta ja ajankohtaista materiaalia, mistä kaikille tässä yhteydessä kollektiiviset kiitokset.

Edellä mainittuja sidosryhmätahoja edustava suuri ammattilaisverkosto on auttanut myös eräiden työn luonnosvaihetta rasittaneiden terminologisten virheiden oikaisemisessa ja tarjonnut hedelmällisiä näkökulmia, jotka ansaitsisivat syvällisemmänkin pohdinnan kuin mihin tämän hankkeen puitteissa on ollut mahdollista. Erityisen perusteellisista kommentista haluan kiittää tieinsinööri Janne Lintilää Hämeen tiepiiristä ja maakunta-asiamies Kimmo Varjoa Satakuntaliitosta. Virheistä ja virhetulkinnoista kannan luonnollisesti vastuun itse.

Tampereella 17. 9. 2001  
J. Ilari Karppi

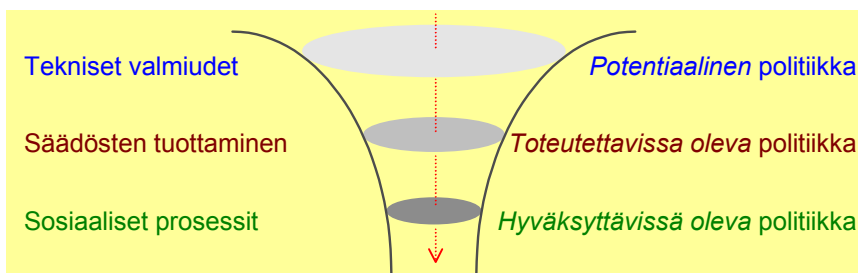
## 1 • Talouden muutosvoimat ja väyläpolitiikan muotoilu

Talouden globalisoituessa *kansakuntien väliselle työnjaolle* perustuvien yhteyksien ja taloudellisen vuorovaikutuksen merkitys kasvaa. Samalla kasvaa myös talouksia linkittävien yhteyksien merkitys. Paikallis- ja aluetalouksien kehityksen kietoutuminen yhteen maailmanlaajusten muutosvoimien kanssa johtaa puolestaan siihen, että ero kansallisten ja kansainvälisten kuljetus- ja viestintäyhteyksien välillä häviää. Erityisen ilmeiseksi tämä näkökulma tulee, kun tietyn (kansan)talouden käytettävissä olevan kuljetus- ja viestintäinfrastruktuurin laatua arvioidaan osana sen kansainvälistä kilpailukykyvarustusta.

Tämä väyläratkaisujen alueellisia ja yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia<sup>1</sup> käsittelevä analyysi rakentuu lähtökohtaisesti olettamukselle, jonka mukaan aluetalouksien piirissä havaittavat muutokset ovat vain osittain seurausta alueen sisäisistä taloudellisista liikevoimista ja niitä muovaavista tekijöistä, kuten elinkeino- ja tuotantorakenteesta. Huomattava osa muutoksista on kytköksissä havaittavissa olevien dynaamisten prosessien edellytyksiin ja rajoitteisiin. Näiden institutionaalisten tekijöiden taustalla ovat nähtävissä niin kansalliset kuin ylikansallisetkin poliittiset valinnat omine, usein tavalla tai toisella talouden tarpeista nousevine lähtökohtineen.

Näistä lähtöolettamuksista johtuen tässä tutkimuksessa ei niinkään painoteta uusklassista ja menneeseen kehitykseen analyttistä näkökulmaansa ankkuroivaa näkökulmaa aluetalouden tulevaan muovautumiseen. Muutos ja *muutosdynamiikassa itsessään tapahtuvat muutokset* asetavat haasteita ymmärtää määrällisten analyysien ratkaisuja monisävyisemmin, millaisessa päätöksentekoympäristössä sekä millaisten vaatimusten vallitessa, millaisen tulevaisuutta koskevan ennakkoinnin puitteissa ja millaisen Suomen kansainvälisen työnjakoposition pohjalta yhteysväliä ratkaisuja tehdään. Valittava, uudemman institutionaalisen (alue)taloustieteen näkökulma korostaakin valintoja tekeviä *toimijoita* ja tehtävänä olevien valintojen rajoitteita.

Tehty näkökulmavalinta mutkistaa käsitystä siitä, mikä *on* (tässä tapauksessa) väyläpoliittinen ratkaisu.



Kuvasta 1 käy ilmi, että relevantteja tapoja arvioida politiikan tasoja on useita.

**Kuva 1.** Toimintapolitiikan tasoja ja lähestymistapoja.

Muutokselle erilaiset teknis-taloudelliset valmiudet rajaavat mahdollisen tai potentiaalisen politiikan alueen. **Potentiaalisten** ratkaisujen maailmassa väylä voidaan rakentaa, kun esimerkiksi maaperä sallii rakentamisen ja sille voidaan laskennallisin keinoin osoittaa taloudellinen käyttötarve. **Toteutettavissa olevien** ratkaisujen maailmassa tarvitaan lisäksi suotuisa säädösympäristö, joka huomioi erilaisin päätös- ja norminantoprosessein väyläkäytön piiristä ulottumattomiin suljetut ympäristöt (esim. suojelualueet). Niiden piiriin eteneminen edellyttää säädösten muutosta. **Hyväksyttävissä olevien** ratkaisujen maailmassa edellytetään lisäksi, että erilaiset sidosryhmät, asiakkaat ja käyttäjäryhmät kykenevät kokemaan tehdyt päätökset oikeudenmukaisiksi ja täten ottamaan ne omikseen.

**Potentiaalisen väyläpolitiikan** alueella päätöksenteon ensisijaisena lähtökohtana on politiikan teknisten muotoiluvalmiuksien suhteuttaminen ulkoisiin tarpeisiin. Tällöin esimerkiksi globaalitalouden muutokset on verraten helppo mieltää sarjaksi annettuna otettavia faktoja: ne muodostavat osan parhaalla mahdollisella tavalla toteutettavan väylätarjonnan kysyntäympäristöä. **Toteutettavissa olevan politiikan** alueella astuu kuvaan myös sääntely – samoin kuin rajankäynti kansallisesti tai ylikansallisesti säänneltävien asioiden välillä. Toimintaympäristön globa-

<sup>1</sup> Raportointiajankohtana vt2:n tulevat kehittämiskäytännöt ovat vielä oleelliselta osin auki.

lisoituminen ja siihen liittyvät väyläpoliittiset ratkaisut muotoutuvat areenaksi, jonka muutoksia pyritään hallitsemaan säädöstimisellä, norminantojärjestelmän tarjoamin keinoin. **Hyväksyttävyyden** alueella ollaan jo tekemisissä niiden perusprosessien kanssa, joiden puitteissa ja vallitessa ratkaisulle lunastetaan viimekätisen poliittisen vallan haltijan, käyttäjäryhmien ja ratkaisusta aiheutuvien kustannusten kattajan tuki.

Näiden näkökulmien olemassaolo on syytä pitää mielessä luettaessa tätä vt 2:n kehittämisen alueellisia vaikutuksia käsittelevää arviota. Se nojautuu poliittisten päätöksentekijöiden tehtävänä olevia valintoja ”teknisesti” muovaavaan suomalaisen kilpailuympäristön muutokseen. Oleellisin tässä raportissa etsittävä näkökulma kytkeytyy kuitenkin tehtävien valintojen sosio-ekonomiseen hyväksyttävyyteen ja sitä kautta *poliittiseen kestävyys*. Avainkysymys tällöin on, millaisista toimijoista koostuva ja kuinka maantieteellisestikin laaja intressipiiri on saatavissa tavoiteltujen vt 2:n parantamisprosessien taakse.

## 2 • Väylävalinnat: vt 2:n vaikutusalueen maakuntien kehitys ja kehittämissuunnitelmat

Tässä luvussa tarkastellaan millaisista lähtökohdista käsin ja millaisiin aluetason tulevaisuusposiitioihin nojautuen vt 2:n parantamistehtävä esitellään erilaisille sidosryhmille ja muulle toimijayhteisölle – tavoitteena saada niiden hyväksyntä ja tuki tehdyille kehittämissuunnitelmaille. Tarkastelu perustuu vt 2:n vaikutusalueen kehittämisestä aluetasolla vastaavien maakunnallisten liittojen eli aluekehityslain (L 1135/1993) mukaisten aluekehitysviranomaisten laatimiin kehittämissuunnitelmiin ja alueellista kehitystä linjaaviin tai arvioiviin dokumentteihin.

### 2.1 • Vt 2: vaikutusalueen kehittämisasetelma

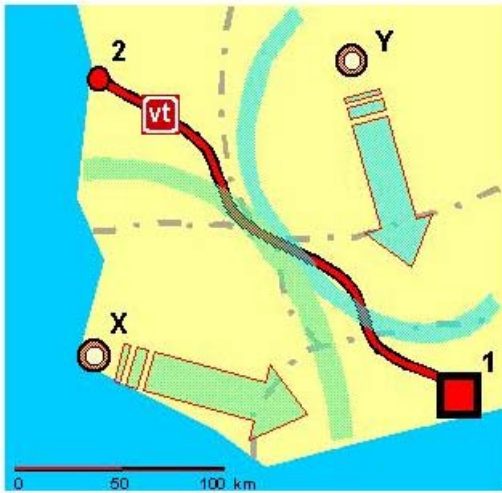
Kehittämistilanne analysoidaan lounaisen Suomen maakuntien liittojen laatimien tuoreimpien maakuntasuunnitelmien ja maakuntakaavojen perusteella. Erityisesti tarkastellaan tapaa, jolla vt 2 ja sen kehittämistilanne on huomioitu jäsennelläessä maakunnan kehittämissuunnitelmissa sekä sen vahvuuksia ja heikkouksia. Vastaavasti tarkastellaan väylän roolia alueellisten kehittämissuunnitelmien asettelussa.

Kehittämissuunnitelmat syntyvät alueen eri toimijoiden laajan yhteistyön tuloksena, joten ne edustavat yksittäisten aluekehitysviranomaisten kannanottoja laajempaa näkemystä kunkin kohdemaakunnan kehittämistilanteesta. Tämä tarkoittaa toisaalta myös sitä, että ne ovat laajemman toimijayhteisön eri sidosryhmilleen suuntaama viesti niiden toimialueen oleellisina pidetyistä kehitysnäkymistä, niin mahdollisuuksista kuin uhistakin. Arvioinnin tarkoituksena onkin ottaa kantaa vt 2:n vaikutusalueen eri suunnittelu- ja kehittämistoiminnoista vastaavien viranomaisten yhteen nivottuihin näkemyksiin väylän kehittämisestä.

Asetelma ei kuitenkaan ole ongelmaton. Kuvan 2 hypoteettisesta mallista käy ilmi, että kooltaan ja sijainniltaan erilaisissa keskuksissa sijaitsevilla toimijoilla on käytännössä hyvinkin paljon toisistaan poikkeavat mahdollisuudet saada kuuluville niille tärkeitä kantoja väyläratkaisuja tehtäessä. Erityisesti puhuttaessa päätöksenteon *hyväksyttävyyden* kriteereistä muodostuu keskeisiksi tekijöiksi suunnittelun kohdealueen yleinen, koko kansakunnan laajuisesti merkityksellinen taloudellinen ja poliittinen painoarvo.

Oleellisia tällaista painoarvoa ilmentäviä parametrejä voidaan jäsentää muutamalla kysymyksellä:

- 1) Kuinka laaja väestö- ja äänestäjäpotentiaali kokee väylän merkittäväksi?
- 2) Kuinka voimakas ja/tai kansallisen teollisuuspoliittisten priorisointien kannalta keskeinen yritysperusteinen käyttää väylää?
- 3) Kuinka väylän varrella olevat asutuskeskittymät suhtautuvat kansallisiin alue- ja kaupunkirakennetta koskeviin näkemyksiin?
- 4) Kuinka suuri maakuntarajat ylittävä vaikutus väylällä on ja kuinka suuri osa sen käyttäjistä luo ylimaakunnallista painetta väylän ylläpitämiseksi/kehittämiseksi?



**Kuva 2.**

Hypoteettinen asetelma tarkasteltavan yhteysvälin (vt) kehittämistä koskevien valintojen muotoutumisesta. Asetelma on yksinkertaistettu sen erityisen kiinnostuksen kohteena olevien osasten korostamiseksi. Ylimmän asteinen *keskus 1* on kolmen muun keskuksen (*2*, *X* ja *Y*) suuntautumisen pääasiallinen kohde. Voimakkaammassa hallinnollisissa *keskuksissa X* ja *Y*, joista käsin valmistellaan myös aluetasoisia väyläpoliittisia ratkaisuja, suurin paine kohdistuu toimenpiteisiin, jotka tehostavat yhteyksiä kohti ylimmän asteista keskusta. *Keskuksen 2* mahdollisuudet nostaa omat *keskukseen 1* suuntautuvat yhteystarpeensa samalle tasolle *X:n* ja *Y:n* kanssa ovat jo lähtökohtaisesti rajalliset.

Toistettakoon vielä, että *kuvassa 2* esitetty asetelma on korostetun teoreettinen malli väyläpoliittisesta päätöksentekotilanteesta *lounaisen Suomen aluerakennetta muistuttavassa ympäristössä*. Siitä puuttuu suuri joukko tosielämän oleellisia yksityiskohtia, kuten muu väylästä ja joukko huomattavia alueellisia keskuksia. Todellisen *vt 2* –asetelman tärkeimmät piirteet ovat siinä kuitenkin mukana.

Mallissa tie jää tavallaan kahden erityisen dynaamiseksi oletetun, koko kansantalouden kannalta merkittävän ja selvästi ylimaakunnallisen<sup>2</sup>, *keskuksesta 1* viuhkamaisesti avautuvan ja *keskuksista X* ja *Y* siihen suuntautuvan kehityskäytävän väliin. *Kuvan 2 keskuksen 2* lailla Satakunnan maakunta ja Pori tien päätepisteenä ovat ilmeisessä vaarassa jäädä vaille konkreettista ylimaakunnallista tukea pyrkimyksissään parantaa pääkaupunkiseudulle johtavaa *vt 2* –pääväyläänsä.

Vuonna 1998 Sitra julkaisi osana *Globalisaatio, hyvinvointi ja työllisyys* –tutkimusohjelmaansa Paavo Okon, Asko Mietttilän ja Jari Hyvärisen analyysin globalisaation vaikutuksista suomalaisen aluerakenteen muutokseen. Siinä maakuntien kehitystä arvioidaan useilla mittareilla, jotka indikoivat Suomen kansantalouden ja sen aluetalouksien kykyä menestyä kiristyvässä kansainvälisessä kilpailussa. 1990-luvun puolivälin kehitystrendien perusteella *vt 2:n* vaikutusalueen maakunnista Uusimaa, Pirkanmaa ja Varsinais-Suomi kuuluvat siinä Suomen kärkialueisiin, kun taas Satakunta ja Häme edustavat lähinnä kotimaista keskikastia (Okko ym. 1998, 50-62).

Keskeisiä näihin sijoituksiin johtaneita taustamuuttujia olivat huipputeknologian osuus alueilla harjoitettavasta tuotannosta sekä tähän tekijään osin kytkeytyvät uusien työtilaisuuksien synty ja vuosittaiset muuttovoitot ja –tappiot. Kaikki alueet eivät kuitenkaan voi vallata kärkisijoja korkean teknologian tuotannon, tutkimuksen ja koulutuksen – tai *uuden talouden* – keskittyminä. Myös asuminen ja muut uuden talouden kovinta ydintä palvelevat toiminnot tarvitsevat tilansa (ks. esim. Karppi & Mälkiä 1999, 145).

Toisaalta oman aikamme suomalaiset uuden talouden perustyökaluja tuottavat informaatio- ja kommunikaatioteknologian huippuyritykset ovat löytäneet globaalin markkinajohtajuuden mahdollistavan kultasuonen, jota on pidettävä *erittäin poikkeuksellisena* pienten kotimarkkinoiden periferisen talouden yrityksille (Karppi 2001, 42-43). Saavutettujen *high-tech* asemien pitäminen on haaste sekä Suomelle että Ruotsille, tekno-suuntautuneimmille Pohjoismaille. Tanskalainen teollisuustaloustieteilijä Peter Maskell (2000, 62-63) onkin väittänyt, että Pohjoismaat pysyvät jatkossakin pääasiallisesti suhteellisen matalan teknologian alueena.

Suomen kansantaloudelle jatkuvia kehitysedellytyksiä luovien tahojen kannalta tällainen väittäjä on äärimmäisen huolestuttava. Suomen valittu kehitysstrategiahan (ks. Lilius 1997) rakentaa korostetusti osaamisintensiivisen tuotannon ja palvelujen varaan. Strategian toteuttaminen edellyttää luovuutta edistäväksi koettujen erikoistuneiden *kriittisten osaamismassojen* syn

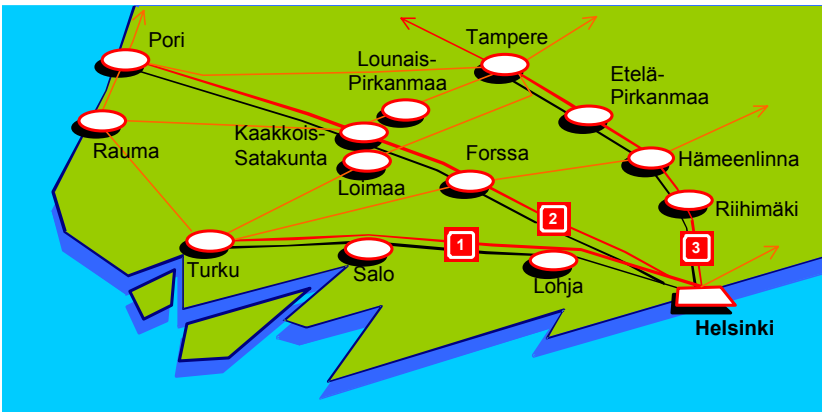
<sup>2</sup> ”Ylimaakunnallisella” viitataan tässä yhteydessä voimakkaaseen intressiin, joka kohdistuu väylän rakentamiseen tai parantamiseen sen suoranaisen/suoranaisten sijaintimaakunnan/kuntien ulkopuolelta.



nyttämistä ja ”globaalit” mittasuhteet täyttäviä työskentely- ja elinympäristöjä: suurkaupunkeja ja kaupunkiseutuja.

Suomi on kuitenkin pienen kansakunnan harvaan asuttama ja keskeisiä kilpailijamaitaan vähemmän kaupungistunut yhteiskunta. Strategian mukaan eteneminen näyttäisi edellyttävän jatkuvaa muuttoliikettä kohti kilpailukykyisimpiä keskuksia ja tiiviisti asutetuille, ”kansainväliset” tai ”eurooppalaiset” mitat täyttävälle asutusnauhoille. Vt 2 –käytävän kehittämiselle tämä merkitsee suurta haastetta.

Seuraavassa tarkastellaan lounaisen Suomen viiden maakunnan näkemyksiä niiden tulevasta aluekehityksestä ja alueellisesta kehittämisestä erityisesti yhteystarpeiden ja niitä tyydyttävien väylien näkökulmasta. Kuvasta 3 käy ilmi vt 2:n sijainti suhteessa kohdealueen merkittävimpien keskusseutujen ytimiin ja lounaisen Suomen muihin tärkeimpiin tieyhteyksiin. Kuva 3



niinikään määrittää tässä raportissa tarkastellun lounaisen Suomen idässä vt 3:een välillä Helsinki-Tampere rajautuvaksi alueeksi, jonka pohjoisrajana on Tampere-Pori-linja sekä länsi- ja etelärajoina Itämeri ja Suomenlahti.

#### Kuva 3.

Lounaisen Suomen kolme tämän tutkimuksen kannalta keskeistä valtatieta ja merkittävimmät niihin kytkeytyvät keskusseudut.

## 2.2 • Maakuntakohtaiset näkökulmat

### Häme

Hämeen maakunta rakentuu kolmen selväpiirteisen kaupunkiytimen (Hämeenlinna, Riihimäki ja Forssa) ympärille. Hämeenlinnan kaupunkiseudun väkiluku on noin puolet koko maakunnan väkiluvusta ja sen odotetaan kasvavan hienoisesti vielä 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen ajan. Riihimäelle odotetaan jopa Hämeenlinnaa hieman korkeampia kasvulukuja. Forssan väkiluku on laskenut 1980-luvun puolivälistä lähtien, ja laskun oletetaan jyrkkenevän jonkin verran tulevaisuudessa.

Hämeenlinna on Etelä-Suomen läänin pääkaupunki, jonka kautta kulkevat sekä valtatie 3 että päärata. Se on osa Helsinki-Hämeenlinna-Tampere (HHT) –nauhakaupunkia ja nauttii siten huomattavasta sijaintiedusta. Hämeen liitto korostaa vt 3/päärata –yhdistelmää myös tulevaisuuden reittiverkoston ytimenä, perusteina esimerkiksi aluerakenteen hajautumisen hillitseminen sekä liikenteestä aiheutuvien häiriöiden ja ympäristövaikutusten keskittäminen muutaman intensiivisesti rasitetun käytävän varrelle.

Riihimäki, pääradan ja Itä-Suomeen/Venäjälle suuntautuvien ratojen huomattava risteysasema, sijaitsee vt 3:n välittömässä vaikutuspiirissä. Sen tulevaa liikenneväyliin suhteutettua sijaintietua uhkaavat suunnitelmat Kerava-Lahti –oikoradan rakentamiseksi, minkä nähdään maakunnassa merkitsevän nykyisen päärataa mukailevan yhdyskuntarakenteen hajautumista osan niin kulkuyhteyksistä kuin pääkaupunkiseudun kasvupaineestakin siirtyessä tälle uudelle linjaukselle. Tämän nähdään puolestaan heikentävän sekä pääradan varren että länsirannikon kasvovoimaa. Forssan seutu kuuluu vt 2:n vaikutusalueelle, ja tien parantamisrahoituksen hitaus nähdään vuoden 1997 Hämeen strategisessa maakuntasuunnitelmassa (s. 13) seudun oleellisena kehittämishankana.

Häme on tutkimuksen kohdemaakunnista toinen, jonka suunnitelmissa vt 2:lle annetaan erityinen alueen kehitysnäkymiin vaikuttava rooli ja asema. Tien vaikutusalueella asuu kuitenkin huomattavasti vähäisempi osa maakunnan väestöstä kuin kolmosmoottoritien jäsentämällä Helsingistä Tampereelle johtavalla linjalla, minkä lisäksi HHT-linjauksen vahvistamisen takana on ollut suuri joukko maakunnan ulkopuolelta tulevia viranomais- ja muita tahoja. HHT-

vyöhykkeellä onkin mitä suurimmassa määrin ylimaakunnallinen strateginen asema: se muodostaa huomattavan osan esimerkiksi Pohjanmaalta pääkaupunkiseudulle suuntautuvaa valtaväylää ja Uudenmaan satamista pohjoiseen suuntautuvaa kuljetuskäytävää.

Hämeen maakunnan aluekehittäjät ovatkin jossakin määrin hankalassa välikädessä. Maakunnan keskeisiin kehittämistavoitteisiin kuuluvat tutkimusintensiiteetin nostaminen elinkeinorakennetta uudistavalla ja HHT-akselin päiden, Helsingin ja Tampereen, edustamaan kehitysdynamiikkaan kytkeytyvällä tavalla. Niiden saavuttaminen näyttäisi edellyttävän merkittävien kehittämisresurssien suuntaamista erityisesti maakunnan pääkaupunkiin. Ratkaisun yleisen hyväksyttävyyden nimissä tämä olisi kuitenkin tehtävä tavalla, joka synnyttää leviämisaikutuksia myös verraten kapeaa kehitysnauhaa ympäröivään maakuntaan.

Vt 3:n valmistuminen HHT-moottoritieksi on puolestaan nostanut esiin kaksi rinnakkaista maakunnallisessa intressissä olevaa tieverkon kehittämislinjausta, vt 2:n (Helsinki-Forssa-Pori) ja kt 54:n & vt 10/12 jäsentämät itä-länsi –yhteydet. Panostaminen itä-länsi –suuntaan on ymmärrettävästi erityisen houkuttelevaa, sillä se kytkisi Hämeen osaksi kansallisia gateway-strategioita tai -malleja. Näiden mallien kautta myös vt 2:lle voidaan nähdä kahtalainen rooli. Välillä Pori/Rauma-Forssa siihen kohdistuvat argumentit voidaan perustella gateway-näkökulmasta (linkki Riihimäelle/Lahteen väylällä vt 10/kt 54). Välin Forssa-Helsinki roolina olisi puolestaan pääkaupunkiseudun kasvupaineiden osittainen purkaminen ja toimiminen työmatkaväylänä. Pääkaupunkiseudun päivittäinen työssäkäyntialue onkin laajentunut jo 1990-luvun puolivälissä Nummi-Pusulan, Karkkilan ja Lopen tasalle, maakuntien väliselle rajalle ja sen ylikin.

*Lähteet: Hämeen maakunnan seutukaavaselostus – 5. seutukaava (1996); Hämeen seutukaava 1.10.1998; Hämeen strateginen maakuntasuunnitelma ja aluekehittämissuunnitelma (1997); Minne matka, Häme? (2001).*

## Pirkanmaa

Pirkanmaan maakuntasuunnitelma nojaa voimakkaasti Tampereen osaamiskeskittymän perustalle rakennetuille kehitysvisioille ja Tampereen seudun osaamiskeskusohjelmalle. Kaksi kolmesta pirkanmaalaisesta asuu Tampereen seutukunnassa, jolle on niinikään keskittynyt jopa 70 prosenttia maakunnan tuotannosta. Keskusseudun vetovoiman ansiosta koko maakunnan väestön ennakoitaan jatkavan kasvuaan myös vuoteen 2020 tehdyssä ennusteessa.

Maakunnan keskeiseksi ongelmaksi todetaan suunnitelmassa suomalaisten maakuntien yleinen ongelma eli pienuus yhdistettynä koko maan syrjäiseen sijaintiin. Tämän nähdään johtavan liittoutumistarpeeseen ja ylimaakunnallisten verkostojen luomiseen. Verkottumisen ja yhteistyöjärjestelyjen pääsuunnaksi mielletään 3-moottoritietä mukaileva kehityskäytävä, suunnitelmassa ”Suomen ainoaksi eurooppalaistyypiseksi alueeksi” (s. 57) luonnehdittu HHT -kaupunkivyöhyke. Vt 3:n vaikutusta katsotaan tarpeelliseksi venyttää tietoisin toimenpitein myös tien Tampereen pohjoispuoleiselle vaikutusalueelle Pirkanmaalla. Muiksi liikenneväyliä mukaileviksi erityisesti painopistesuunniksi nähdään maakunnan niinikään lävistävä vt 9 kehityskäytävällä Turku-Jyväskylä, sekä Kokemäenjokea mukaileva reitistö Satakuntaan. Vt 2:ta ei tuoreimmassa maakuntasuunnitelmassa ja voimassa olevan Pirkanmaan 3. seutukaavan selostuksessa mainita lainkaan.

Vt 3 nousee selvimmin esiin myös Pirkanmaan muiden seutukuntien tavoitteistoissa. Linkittyminen maakunnan keskukseen todetaan niille parhaiten soveltuvaksi keinoksi kohentaa asemiaan kansainvälisessä kilpailussa ja sen jäsentämässä työnjaossa. Erityisesti teollisuuden oma aktiivisuus tutkimus- ja kehittämistoiminnan pirkanmaalaisena erityispiirteenä näyttäisi toisaalta puhuvan lisääntyvän yritystasoisien verkottumisen puolesta siirrettäessä maakunnan keskuksen välittämää kehitysvoimaa muihin seutukuntiin.

Pirkanmaan keskeisin kehityssuunta on joka tapauksessa Tampereelta etelään. Näin otetaan huomioon Euroopan muutokset ja Baltian integroituminen uudelleen osaksi läntisen Euroopan kehitysdynamiikkaa – sekä erityisesti viimeksi mainitun merkitys Helsingistä pohjoiseen jatkavalle kehityskäytävälle. Maakuntasuunnitelmassa ollaan nimetty myös kaupungin ensisijaiset kilpailijat, Oulu ja aivan erityisesti Turku, jotka kilpailevat Tampereen kanssa tutkimuksen ja huipputeknologian keskittymänä maailmanlaajuisesti operoivista teknologiainvestoijista. Aluekehityksestä käytävään keskusteluun kuuluvan yhteistyöretoriikan ohessa Tampere-vetoinen Pirkanmaa etsii tapoja varmistaa mahdollisimman monella ulottuvuudella asemansa valtakunnan

kakkosalueena. Infrastruktuuri on osa tätä ratkaisua, ja muut väyläratkaisut alistuvat vt 3:een ja pääraataan kulmineituville tavoille kytkeä Tampere valtakunnan ydinalueeseen

Osana tulevia kehittämistarpeita maakuntasuunnitelmassa puhutaan niinkään liikenteellisesti edullisten alueiden tehokkaasta käyttöönnotosta. Strategiaa esiteltäessä tällaisiksi alueiksi näyttävät osoittautuvan erityisesti Tampereen naapurikuntien ne alueet, jotka kytkeytyvät luontevimmin olemassa olevien ja parannettavien väylästäjien kautta kolmosmoottoritiehen Tampereelta etelään.

*Lähteet: Pirkanmaan 3. seutukaava – Selostus (1998); Pirkanmaan maakuntasuunnitelma 2001+ (2000); Tampereen seudun osaamis-keskusohtelma 1999-2006.*

## Satakunta

Satakunnan kehittämissuunnitelmissa vt 2:n rooli on keskeisempi kuin minkään muun tutkimusalueen maakunnan laatimissa suunnitelma- ja ohjelmadokumenteissa. Tie johtaa Porista, Satakunnan keskustaungista kohti pääkaupunkiseutua, mukaillen huomattavaa osaa maakunnan teollisesta ydinalueesta: sen merkittävimmistä teollisista keskuksista lähinnä vain Rauma ja Kankaanpää sijaitsevat tielinjasta sivussa.

Vt 2:n nelikaistaistus ja muu parantaminen on nostettu erääksi maakunnan kehittämisen kärkihankkeista – liikennehankkeiden joukossa Pohjanlahden rannikon suuntaisesti kulkevan vt 8:n ja Rauman sataman maakuljetusyhteyden/Rauman sisääntuloväylän (vt 12) rinnalle. Satakunnassa ei toistaiseksi ole lainkaan yleiseurooppalaiseen liikenneverkkoon (TEN) kuuluvia teitä. Tampere-Pori –junarata, jonka toteutettu sähköistys oli Satakunnan ensisijainen liikenteen kärkihanke, kuuluu TEN-rataverkkoon. Maakunnan kehittämissuunnitelmassa vuodelta 1998 TEN-tieksi esitetään Turun ja Oulun välistä vt 8:aa. Toisaalta Satakunnan seutukaava 5:n ”kehittämisen avainalueiden” liikennettä koskevissa suosituksissa toistetaan vuoden 1993 maakuntasuunnitelman ensisijainen priorisointi liikenneyhteyksien parantamiseksi erityisesti pääkaupunkiseudulle, vt 2:n linjauksen mukaisesti.

Satakunnan nykyisten kehitystrendien valossa tieverkon parantamistarvetta perusteltaessa on helpointa tukeutua maakunnan teolliseen luonteeseen ja teollisuuden tarpeisiin – mukaan lukien tarve elinkeinorakenteen edelleen kehittämiseen. Satakunta on yhdessä Itä-Uusimaan kanssa Suomen teollistunein maakunta. Sen perinteisiä vahvuusaloja ovat perusmetallien sekä koneiden ja laitteiden tuotanto, massanvalmistus ja paperituotanto. Alueen vahvasta tuotantoprofiilista ja sen asemasta kansallisessa alueidenvälisessä työnjaossa aiheutuu omat ongelmansa. Satakunnan työttömyys on pitkällä aikavälillä ollut 1-2 prosenttiyksikköä kansallista keskiarvoa korkeampi.

Maakunnan kärkielinkeinot ovat olleet herkkiä suhdanteille, tuotantoteknologisille rakennemuutoksille ja globaalissa kilpailuympäristössä tapahtuville muutoksille. Poriin sijoittuneiden korkeakouluopetusta tarjoavien yksiköiden opetustarjonnan monipuolistaminen eräänä Satakunnan onnistuneista kärkihankkeista on avainasemassa kehitettäessä alueen tuotanto-, palvelu- ja innovaatiojärjestelmiä vastaamaan globaalien kilpailun haasteisiin. Tämä toisaalta korostaa erityisesti tietoliikenteen asemaa liikennemuotona. Liikenneyhteyksien vahvistaminen nähdään alueen kehittämissuunnitelmissa keinona vahvistaa Satakunnan asemaa rannikkomaakuntana, sen kilpaillessa sekä kotimaisista että ulkomaisista investoinneista.

Haaste on huomattava. Alueen kehittämisen suuntaviivat on 1990-luvun alkupuolelta viimeisimpään, ympäristöministeriön vuonna 1999 vahvistaman Satakunnan seutukaava 5:n selostukseen asti kirjattu seuraavasti: ”Tärkeää on, että Satakunta samaistetaan kansallisissa ja kansainvälisissä mielikuvissa osaksi teollistunutta ja palvelukykyistä Etelä-Suomea” (s. 10-11, *kurssivointi JIK*). Kehittämissuunnitelmat näyttävät siis edellyttävän alueen kansainvälistä profiloimista, jonka olisi tukeuduttava alueen kiinnittymiseen sen naapurimaakuntien, erityisesti Uudenmaan ja Varsinais-Suomen, mutta etenkin teknologisen kehityksen osalta myös Pirkanmaan ilmentämään kehitysdynamiikkaan.

Eräs, ei vähimmin liikenneväyläratkaisuihin vaikuttava osa tätä dynamiikkaa on väestökehitys. Satakunnan kehittämissuunnitelma lähtee ajatuksesta, että alue on vetovoimainen asuinmaakunta. Maakunta on kuitenkin kärsinyt ajoittain rajuistakin vuosittaisista muuttotappioista. Maakunnan väestön ikärakenne on heikompi kuin maassa keskimäärin, mikä johtaa huomattavaan väestön vähenemiseen ilman muuttovoittoja synnyttävää kehitystä. Elinkeinoarakenteen uu

distuminen kohti tulevaisuuden tutkimus- ja kehitysintensiivisiä kilpailukykyisiä aloja, koulutustason kohoaminen ja mahdollisuus tarjota laadukkaita asuinympäristöjä yhdessä näitä tukevan liikenne- ja kommunikaatiojärjestelmän kanssa tulevat olemaan avainasemassa tulevaa menestystä tavoiteltaessa.

Edellä mainitut tekijät niinikään määräävät pitkälti sen, kuinka hyvin Satakunnan nivoimisessa osaksi kehitykseltään dynaamisinta eteläistä tai lounaista Suomea onnistutaan. Tässä mielessä Päijät-Hämeen ja Lahden kytkeytyminen voimakkaiden infrastruktuuri- koulutus- ja kulttuuripanostuksin tuella pääkaupunkiseudun kasvuun ja jopa mahdolliseksi kasvupaineen purkamissuunnaksi muodostaa tulevaisuudessa mielenkiintoisen vertailukohtan. Päijät-Häme hyödyntää osin samaa kehityspotentiaalia kuin Satakunta ja on erityisesti väyläratkaisujen osalta ottamassa jo ratkaisevalta vaikuttavaa etumatkaa. Kilpailuasetelmaa ei ole kuitenkaan syytä dramatisoida. Päijät-Häme ja Lahti hyötyvät Helsingin läheisyydestä, mutta Satakunnan ja Porin etäisyys pääkaupunkiseudusta saattavat antaa niille enemmän vapausasteita omaa, muista alueista selvästi erottuvaa imagoa muotoiltaessa.

*Lähteet: Satakunnan aluekehityksen seurantaraportti 2000 (2001); Satakunnan maakunnan kehittämissuunnitelma (1998); Satakunnan seutukaava 5 (2000)*

## Uusimaa

Uusimaa on poikkeus tutkimusalueen maakuntien joukossa. Se on pääkaupunkiseudun ansiosta voimakkaimmin kasvava maakunta, sen talous ja elinkeinot ovat pitkälle kehittyneet ja se on eri liikennemuotojen tärkein solmukohta. Tämän lisäksi pääkaupunkiseutu ja samalla Uusimaa ovat koko kansantalouden merkittävimpiä veturialueina muiden maakuntien ydinkeskusten ensisijaisia suuntautumiskohteita.

Tämä erityisasema tiedostetaan hyvin myös Uudenmaan omissa kehittämissuunnitelmissa. Se tuo maakunnan kehittämiseksi merkittäviä vapausasteita – etenkin solmittaessa kotimaisia liittoutumia ja etsittäessä partnereita muiden alueiden ja niiden edustamien toimintojen joukosta. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että uusmaalaisilla toimijoilla on muiden maakuntien toimijoita paremmat mahdollisuudet muotoilla kehittämissuunnitelmia omista intresseistään lähtien, ilman erityistä tarvetta mukauttaa niitä muilla alueilla tehtäviin linjauksiin. Näistä lähtökohdista uusmaalaisen alueellisen kehittämisen parissa työskentelevien toimijoiden voitaisiin olettaa myös voivan viestiä tavoitteitaan suunnitelmien kautta tavalla, johon muiden maakuntien toimijoiden piirissä tartutaan.

Erytyisiä vapausasteitaan kotimaisten liittoutumien synnyttämisessä uusmaalaiset toimijat tarvitsevat erityisesti selviytyäkseen kansallisvaltioiden rajat ylittävissä alueiden välisessä kilpailussa. Itämeren alue on nähty eräänä Euroopan dynaamisista kasvualueista – alueena, jonka piirissä yhdistyvät yhtäältä perinteisten demokratioiden yhteiskunnallinen vakaumus, korkea teknologian taso ja osaaminen ja toisaalta uusien markkinatalouksien suuri kehityspotentiaali. Näissä oloissa Uudenmaan alueellisten toimijoiden 1990-luvun puolivälin jälkeen kohtaama huomattava ongelma onkin kytkeytynyt maakunnan historiaan alueellisen kehittämissuunnitelman toimenpiteistä perinteisesti sivussa olleena alueena. Erilaisten julkisesti järjestettyjen ohjelmaraamien, kuten EU:n alue- ja rakennepolitiikka, hyödyntämiseen liittyvä eri tahojen toimintaa suunnitelmallisesti koordinoiva yhteistyö- ja ohjelmakulttuuri ei ole ollut alueella erityisen hyvin kehittynyttä.

Edellä esitetystä johtuen ei olekaan kovin yllättävää, etteivät uusmaalaiset aluekehittäjät esitä kovin selviä ylimatekunnallisia visioita tavalla, joka tarjoaisi muiden maakuntien kehittäjille tilaisuuden tarttua niihin kiinni. Uusimaa 2025 –suunnitelmassa ylimatekunnallisia kehittämiskäsitteitä käsitelläänkin tyypillisesti jo tehtyihin ja vahvasti pohjustettuihin infrastruktuurikeskeisiin linjauksiin kytkettyinä (s. 7). Näitä ovat yhtäältä HHT ja E 18 ja toisaalta valmisteilla olevat tai visioituvat infrastruktuuri/logistiikkahankkeet, kuten Kerava-Lahti –oikorata ja Vuosaaren satama tai Baltian halki Keski-Eurooppaan suuntaava Via Baltica ja sitä vt 3 –linjaa Helsingistä pohjoiseen jatkava Via Finlandia.

Täydentävien partnereiden etsintä nostaa tärkeiksi kotimaisiksi yhteistyösuunniksi erityisesti HHT:n: sen suuren ja verraten tiheästi asutetun väestöpotentiaalin ja Tampereella, suuressa sisämaakeskuksessa harjoitettavan korkean teknologian tutkimuksen. Sisämaakeskusten tuotanto puolestaan tarvitsee hyvät yhteydet vientikuljetuksille. Osin samat teknologialähtöiset syyt

painavat myös E 18:n tapauksessa. Tällöin mukaan kytkeytyy lisäksi mahdollisuus luoda laaja yhteistoiminnassa olevien satamien tausta-aluejärjestelmä Länsi/Luoteis-Euroopasta Venäjälle suuntautuvan transitokorridorin yhteyteen. Pääkaupunkiseudun näkökulmasta vt 2 –käytävällä tällaisia ilmeisiä yhteistyökiihokkeita näyttäisi olevan selvästi vähemmän. Suunta voinee palvella lähinnä työssäkäyntialueena ja sitä kautta kasvupaineiden purkajana.

*Lähteet: Uusimaa 2025 (2001); Aluekehittämishjelma – Uudenmaan aluekehittämissstrategia 2000 (1998); Helsingin seudun seutukaava (1992 – vahvistettu 1996); Seutukaavaehdotus ja ehdotus seutukaavan muutokseksi (1999)*

### Varsinais-Suomi

Varsinais-Suomi on eräs Suomen kasvumaakunnista. Turku, maakunnan keskuskaupunki ja Länsi-Suomen läänin pääkaupunki, on kasvanut muutamaan suureen kasvukeskukseen 1990-luvulta alkaen suuntautuneen muuttoaallon myötä selvästi hitaammin kuin pääkaupunkiseutu, Oulu tai Tampere. Alueen kasvu- ja kehitysnäkymät ovat kuitenkin hyvät, mikä heijastuu maakunnassa laadittuihin strategiadokumentteihin.

Varsinais-Suomen merkittävin kasvu- ja kehityskäytävä suuntautuu Turusta Saloon ja edelleen Lohjan kautta Helsinkiin. Tämä väli on osa Suomen merkittävintä käynnissä olevaa TEN-hanketta: E 18 –tien (Suomessa vt 1 ja vt 7) rakentamista moottoritieksi Turusta Helsinkiin, Vaalimaalle ja edelleen Pietariin. Väli Turku-Salo-Lohja-Helsinki muodostaa sekä (alue)taloudellisesti vahvan että imagoaltaan voimakkaaksi rakennettavissa olevan käytävän, joka linkittää toisiinsa yhtäältä käytävän päissä olevat tutkimus-, rahoitus- ja markkinakeskittymät ja toisaalta kaksi sen keskellä olevaa huipputeknologian tuotantoon ja sitä palvelevaan kehittämissuuntaa, yritystasoisin verkostoin toisiinsa kytkeytyvää kaupunkia. Teknologiayritysten vuosina 2000 ja 2001 kohtaamat ongelmat varjostavat osin alueen kehityskuvia, mutta suhteessa Suomen muihin aluetalouksiin ja jopa koko kansantalouden ulkoiseen selviytymiseen sen painoarvo tulee pysymään erittäin suurena.

Alueen vahvuudet suhteessa Suomen asemaan kansainvälisessä työnjaossa eivät rajoitu kapeaan, viestintäteknologialle rakentavaan huipputeknologiaosaamiseen. Bioteknologia on toinen globaali kasvuala – ja nimenomaan ala, jonka nähdään Varsinais-Suomea ja erityisesti Turun seutua leimaavana. Logistiikka, etenkin kytkeytyminen koko pohjoiseurooppalaiseen kuljetusjärjestelmään osana Keski-Euroopasta Luoteis-Venäjälle johtavaa kuljetuskorridorina, on alueelle niinkään merkittävä vahvuustekijä. Tästä johtuen E 18/vt 1 ja Helsingin suunta ovat keskeiset elementit maakunnan tulevaa kehitystä suunniteltaessa.

Tuoreimmassa maakuntasuunnitelmassa (2001) yhdeksi *maakunnan* kuudesta tavoittelun kehityksen strategisesta painopistealueesta on ”kehittää Turun seutua kaikki liikennemuodot yhdistävänä logistisena keskuksena” (s. 9, *kursivointi IK*). Kun juuri ennen tätä painopisteasettelua on maakuntasuunnitelmassa käyty läpi ”Pohjolan Kolmion” ja Tukholmasta kohti itää suuntautuvan yhteyden merkitys maakunnan tulevalle kehitykselle, on Varsinais-Suomen liikenneväyliin kytkeytyvä tavoitteenasettelu ilmeinen: Turku idän ja lännen välisenä *gateway*inä.

Näihin voimakkaisiin rannikon suuntaista kuljetuskäytävää korostaviin kannanottoihin verrattuna muut väylähankkeet esiintyvät suunnitelmassa varsin vaimeasti. Vt 8:n liittäminen TEN-verkkoon on selvä aluerakenteen ja infrastruktuurin kehittämiseen liittyvä strateginen kannanotto. Tämän lisäksi Turusta (niinkään) lähtevät vt 9 ja vt 10 esiintyvät suunnitelmassa viittauksenomaisina mainintoina. Viimeksi mainittujen reittien merkitystä maakunnalle ei kuitenkaan arvioida laajemmin. **Vt 2:n** mahdollista merkitystä maakunnan koillisosan liikennetarpeita ajatellen ei suunnitelmassa edes sivuta.

*Lähteet: Maakuntasuunnitelma 2020 (2001); E 18 vaihemaakuntakaava – Ehdotus 11.6.2001; Andersson: E 18 – Yhteiskunnalliset vaikutukset (2001); A Portrait of Finnish Cities, Towns and Functional Urban Regions (1999).*

### 2.3 • Päätelmiä

Edellä esitetyt maakuntakohtaiset näkemykset ja priorisoinnit on mahdollista koota joukoksi yleisempiä linjanvetoja. Tavoiteltaessa lounaisen Suomen alueella tehtäville väyläratkaisuille laajinta mahdollista hyväksyttävyyttä myös tutkimuksen kohdealueen ulkopuolelta, on mahdollista paikallistaa selviä kansallisia kärkiargumentteja, jotka puoltavat vt 1:n ja vt 3:n priorisointia vt 2:n sijasta. Globaalitalouden ja ”alueiden Eurooppa” -ideologian korostaman alueidenvälisen kilpailun oloissakaan ei silti voida puhua varsinaisesta alueidenvälisestä vastakkainasettelusta

väyläratkaisuja tehtäessä. Liikenneväylät välittävät jokaiselle alueelle elintärkeitä virtoja, joista huomattava osa aina tulee yksittäisen alueen ulkopuolelta ja johtavat alueelta ulos.

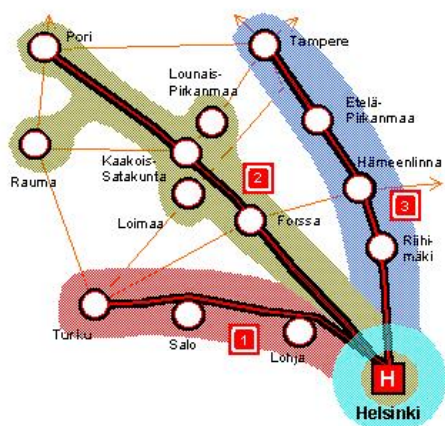
Asetelma vt 2:n kehittämiseksi on haastava, vaikkakaan ei mahdoton. Satakunta on alueen maakunnista ainoa, joka selvästi korostaa vt 2:n parantamistarvetta omalle kehitykselleen. Hämeen linjaukset antavat näille tavoitteille osittaista tukea – kuitenkin alisteisesti HHT-painotukselle. Uudenmaan linjauksissa vt 2 jää katveeseen.

Joistakin Satakunnan naapurimaakunnissa julkituoduista vt 2:n kanssa kilpailevia väyläargumentteja voidaan käyttää myös vt 2 –hanketta puoltamaan. Tällainen on yleisempi gateway-argumentti Suomen roolista pohjoiseurooppalaisessa työnjaossa ja linkkinä Venäjän markkinoille. Pohjoisen Atlantin ylittävä kuljetusreitti Mo i Ranan ja Uumajan tai muiden itäruotsalaisten satamien kautta Suomeen saattaisi linkittää Porin ja Rauman satamat uudella tavalla Pohjolan kolmio -malliin. Myös Vuosaaren satamahankkeen rinnastaminen olemassa olevaan satamakapasiteettiin ja sen käytettävyyteen/saavutettavuuteen erilaisten väylä- ja maakuljetusratkaisujen avulla avaa käyttökelpoisen näkökulman vt 2:lle mahdollisesti kehitettävissä olevaan rooliin suomalaisten alueiden työnjaossa. Uuden logistiikka- ja toiminnanohjausajattelun vallatessa alaa myös Venäjän teollisuudessa merkinnee rautatiekuljetuksia joustavampien kumipyöräkuljetusten lisääntymistä transitossa. Suomessa tämä on jo tilanne.

Maakuntien suunnitelmia voidaan kritikoida ennen muuta tavasta, jolla niissä visioidaan tavoiteltua kehitystä ikään kuin se tapahtuisi suljetuissa pienoismaailmoissa. Maakuntarajat ylittävistä suunnitelmien yhteensovittamisesta tai koordinoinnista ei juurikaan näy merkkejä, vaikka etenkin väyläratkaisujen osalta tällainen koordinointi olisi ensiarvoisen tärkeää. Nyt jokainen maakunta argumentoi ”oman” valtaväylänsä puolesta, eivätkä etenkin Varsinais-Suomi ja Pirkanmaa riskeeraa tätä strategiaa edes maininnalla siitä, että toinen valtatie (vt 2) yhdistää osia maakunnista pääkaupunkiseudulle. Uudenmaan priorisoinnit puolestaan näyttävät nivoutuvan yhteen selvimmässä kansallisessa intressissä olevien linjausten kanssa.

Korridorijattelu ja näkemys monimuotoisista kehityskäytävistä näyttää niinkään olevan verraten heikosti kehittyntä. Esimerkiksi osia vt 2:n käytöstä, erityisesti Kokemäenjoen varren nauhakaupunkialueen tai Forssan–Jokioisten seudun logistisia tarpeita, voitaisiin tarkastella laajemmasta ylimaakunnallisesta alueellista kehittämistä koskevista lähtökohdista kuin siitä, milloin olemassa olevien väylästöjen varassa nämä seudut ovat. Edellisessä tapauksessa yhteistyö Pirkanmaan ja jälkimmäisessä tapauksessa sekä Varsinais-Suomen että Uudenmaan kanssa voisi tuottaa alueiden kehittämiseen uutta ylimaakunnallista lisäarvoa.

### 3 • Vt 2:n vaikutusalue: lounaisen Suomen seutujen ja väylästöjen verkko



Tässä luvussa tarkastellaan eräitä lounaisen Suomen kehitystrendejä ja näkemyksiä alueen maakuntien tulevasta kehityksestä. Alue jaetaan tarkastelua varten kolmen väylän muodostamaan kehityskäytävään. Liikkeelle lähdetään käytävien väestökehityksestä, jonka jälkeen suhteutetaan niiden piirissä tapahtunut tuotannon vienti-intensiteetin ja jalostusarvon muutos väestökehitykseen.

Kuva 4.

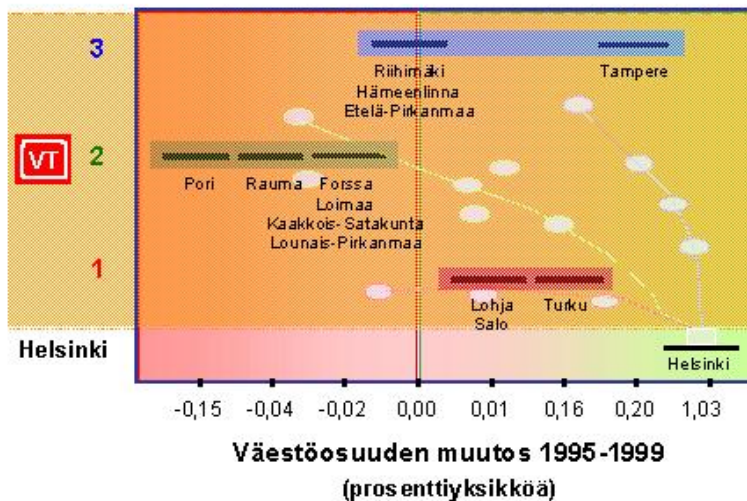
Lounaisen Suomen kolme kehityskäytävää

Esiteltävät indikaattorit on muokattu vastikään julkaistuun kaupunkiverkkotutkimukseen (Antikainen 2001) kootuista Suomen kaupunkiseutujen kehitystä kuvaavista tilastotiedoista. Ne osoittavat kolmen valtatie välittömässä vaikutuspiirissä olevien keskusten väestökehityksen noudattavan kolmea varsin poikkeavaa kehityskulkua. Vt 1:n varren seutukunnille yhteistä on niiden suhteellisen väestöosuuden kasvu 1990-luvun jälkipuolen suuren muuttoaalton myötä. Vt

3:n varrella olevat seutukunnat taas muodostavat väestökehityksensä perusteella kaksi ryhmää. Tampereen kaupunkiseudun väestöosuus on kasvanut voimakkaammin kuin kohdealueen muiden pääkaupunkiseudun ulkopuolisten seutukuntien, kun taas tienvarren muiden seutukuntien väestöosuus on joko pysynyt muuttumattomana tai pienentynyt hieman.

Vt 2:n varren seutukuntien väestöosuus on laskenut kautta linjan, sitä selvemmin, mitä

etäämmällä Helsingistä seutukunnat sijaitsevat. Porin seutukunta on menettänyt väestöänsä suunnilleen samassa suhteessa kuin Turun seutu on saanut uutta.



**Kuva 5.**

Kolmen valtatiealueen maakunnat vertailussa 1990-luvulla tapahtuneen väestöosuuden muutoksen perusteella.

Lähde: Antikainen (2001): Kaupunki-verkkotutkimus

Valtateiden mukaan jäsenyivät alueet eroavat toisistaan myös muilla perusteilla, joista seuraavassa kahden tuotannollisen tekijän, teollisuuden vienti-intensiteetin ja jalostusarvon muutoksia 1990-luvun loppupuolella tarkastellaan suhteessa edellä esitettyihin väestömuutoksiin. Näihin muuttujiin ollaan päädytty tässäkin raportissa esitettyjen Suomen tuotantojärjestelmän muutoksia ja kansainvälistä työnjakoasetelmaa koskevan perusargumentin, globalisoitumisen ja teknologisen osaamisen korostumisen perusteella.

Voidaan olettaa, että **paineet mahdollisimman korkeatasoisen kuljetusinfrastruktuurin tarjoamiseen ja turvaamiseen ovat suurimmat seuduilla, joiden panos Suomen kansantalouden suorituskykyyn on korkein vientiin suuntautuvilla mahdollisimman korkean jalostusarvon toimialoilla.** Tällaisen päätelmän mahdollistaa ainakin osin taulukko 1. Siinä etenkin ”Nokia-seutukunta” Salo ja siihen tuotannollisin linkein kytkeytyvä ”Elcoteq-seutukunta” Lohja nousevat omaan luokkaansa. Vaikka kumpikin niistä on nostanut väestöosuuttaan, on niiden osuus kansakunnan teollisuustuotteiden viennistä ja teollisuuden jalostusarvosta kasvanut väestöosuuden nousuunkin verrattuna 1990-luvun jälkipuolella selvästi. Turun kaupunkiseudun teollinen painoarvo koko Suomen kansantaloudessa, suhteutettuna alueen saamaan muuttovoittoon, on samaan aikaan laskenut, mutta koko vt 1 -alue on selvästi ollut maan korkeaa teknologiaa edustavan vientiteollisuuden ydinveturi.

Vt 3 -alueen tilanne on täysin päinvastainen. Tämän tiealueen kasvuluvut ovat olleet käytännössä yksin Tampereen kaupunkiseudulla sijaitsevan teollisuuden suorituskyvyn varassa. Jopa suhteutettuna Tampereen selvästi kasvaneeseen väestöosuuteen on tämä kasvu ollut erittäin voimakasta. HHT-akselin pohjoispää on sekä laadullisesti että määrällisesti kasvattanut painoarvoaan osana kansantaloutta ja sen ulkoista suorituskykyä.

Vt 2 -alueen profiili poikkeaa jälleen kahdesta rinnakkaisalueestaan. Alueen osuus Suomen teollisuuden viennistä ja arvonlisäyksestä on monin paikoin laskenut jopa suhteutettaessa luvut alueen yleisesti taantuvaan väestökehitykseen. Kuitenkin erityisesti Rauman seutukunnan teollisuus on pystynyt huomattavaan jalostusarvon lisäykseen eli Suomen kansallista kilpailukykyä edistävään laadulliseen kasvuun 1990-luvun kuluessa.

On joka tapauksessa syytä huomata, etteivät indikaattorit ja niiden kuvaamat laajemman aluekokonaisuuden kehityskuvat ole yksioikoisia. Tietyn yleisen kehityskuvan alta esiin piirtyvät yksityiskohdat ansaitsevat nekin tulla nostetuiksi kehittämistä koskevan keskustelun piiriin. Esimerkiksi vt 2:n päässä näyttäisi olevan muutakin kuin rakennemuutoksensa kivuliaasti läpikäyvää auringonlaskun perusteellisuutta.

Seutukunta	Muutokset suhteessa väestömuutokseen 1995-99	
	a) teoll. vienti	b) teoll. jalostusarvo
<b>PK 1 Helsinki</b>	<b>0,04</b>	<b>0,04</b>
<b>VT1</b> 2 Lohja	0,55	0,29
3 Salo	2,61	2,37
4 Turku	-0,17	-0,17
<b>YHT</b>	<b>0,36</b>	<b>0,29</b>
<b>VT2</b> 5 Forssa	-0,03	-0,17
6 Loimaa	0,04	-0,02
7 Kaakkois-Satakunta	0,10	0,01
8 Lounais-Pirkanmaa	0,02	-0,15
9 Rauma	0,04	0,29
10 Pori	-0,05	0,01
<b>YHT</b>	<b>0,00</b>	<b>0,03</b>
<b>VT3</b> 11 Riihimäki	-0,04	-0,22
12 Hämeenlinna	-0,34	-0,21
13 Etelä-Pirkanmaa	-0,19	0,12
14 Tampere	0,43	0,21
<b>YHT</b>	<b>0,18</b>	<b>0,08</b>

**Taulukko 1.**

Pääkaupunkiseutu ja lounaisen Suomen kolmen tiekäytävän seutukunnat tarkastelussa. Seutukuntien ja tiekäytävien teollisuuden viennin ja jalostusarvon kansallisten osuuksien muutokset 1990-luvun jälkipuolella on suhteutettu seutukuntien ja käytävien väestöosuuden muutoksiin samana ajanjaksona.

Lähde: Antikainen (2001): Kaupunkiverkkotutkimus

Tiealueita koskevien havaintojen täydentäminen  
 Tiedetään myönteiseksi.

Maakunta	BKT, mrd. mk 2000, v. 1995 hinnoin	BKT-kasvu 1996-2000 (%)	BKT-kasvu 2001-2005 (%)	Väestö 2000 (1000 h.)	Väestönlisäys 1996-2000 (%)	Väestönlisäys 2001-2005 (%)
<b>Satakunta</b>	<b>25,3</b>	<b>3,4</b>	<b>2,0</b>	<b>238,5</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,7</b>
<b>Häme</b>	<b>15,3</b>	<b>2,8</b>	<b>1,9</b>	<b>165,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>Pirkanmaa</b>	<b>53,0</b>	<b>6,6</b>	<b>3,7</b>	<b>448,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>
<b>Varsinais-Suomi</b>	<b>59,3</b>	<b>7,7</b>	<b>6,2</b>	<b>446,3</b>	<b>0,6</b>	<b>0,5</b>
<b>Uusimaa</b>	<b>218,9</b>	<b>7,2</b>	<b>4,0</b>	<b>1 297,9</b>	<b>1,3</b>	<b>1,1</b>

**Taulukko 2.**

Lounaisen Suomen maakuntien toteutunut ja ennakoitu BKT- ja väestökehitys.

Lähde: Rantala ym. (2001): Alueelliset talousnäkymät 2000-2005.

Purettaessa edellä esitettyä kysymystä hyväksyttävyyss-problematiikan kannalta ja pohdittaessa laajimpien mahdollisten toimijaryhmien sitouttamista päätöksenteon taakse, nousee esiin kolme erityistä prosessia, joissa jokaisessa vt 2:lla on selvästi hahmotettava rooli. Ensimmäinen liittyy kahden lounaissaomalaisen maakunnan hitaan kehityksen välittömään kiihdyttämiseen ja niiden vetämiseen nopeammin kasvavien naapurimaakuntien imuun. Alueen voimakkain kehitys jäsentyy kahden logistisen käytävän, vt 1/E 18:n ja HHT:n mukaisesti. **Kolmannen käytävän avaaminen vt 2:lle parantaisi Satakunnan mahdollisuuksia päästä mukaan samaan kehitykseen ja tarjoaisi Hämeen kehityspotentiaalien paremman käyttöönoton.** Tavoitteen edistäminen edellyttää ensisijaisesti **Satakunnan ja Hämeen vaikuttajatahojen voimakasta mobilisointia** yhteisen hankkeen taakse.

Toinen elementti liittyy kysymykseen olemassa olevan, siis **valmiiksi rakennetun paikallisen infrastruktuurin osittaisesta jäämisestä vajaakäytölle valtakunnan nopeimmin kasvavan osan tuntumassa.** Jos kehitys jatkuu nykyisellään, ja eri alueiden saavutettavuudessa ei tapahdu merkittäviä muutoksia, **lounaisen Suomen väestö on jakautumassa entistä epätasaisemmin.** Väestökato ja infrastruktuurin vajaakäyttö on merkittävä juuri vt 2:n varren seutukunnissa – räikeänä vastakohtana etenkin Helsingin ja hieman vähäisemmässä mutta silti huomattavissa määrin myös Tampereen ja Turunkin seutukuntien ruuhkautumiselle (ks. kuva 5). Tästä näkökul



masta vt 2:n parantamishanketta puoltaa oleellinen jo kaavoitettujen ja rakennettujen alueiden tehokkaamman käyttämisen argumentti.

Kolmas elementti liittyy kysymykseen lounaisen Suomen nopeimmin kasvavien alueiden vedossa kehittyvästä suomalaisesta kansantaloudesta. Maailmanlaajuisen uuden talouden oletetaan rakentuvan luovien kaupunkiytimien varaan. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että muut osat alueiden ja paikkojen verkostoa leikkautuisivat pois talouden dynaamisesta valtavrasta. Myös tulevaisuuden tuotannollisessa maisemassa tarvitaan suurimpien ja teknologiaintensiivisimpien kaupunkien ulkopuolisia alueita, jotka on kytkettävä tiiviisti suurimpiin kaupunkiytimiin. Tietointensiivisen tuotannon lisäksi on valmistettava myös tietointensiivisen tuotannon mahdollistavia rakenteita, järjestelmiä ja infrastruktuuria: tyypillisesti aineellisen tuotannon tuloksia, jotka on pystyttävä kuljettamaan mahdollisimman joustavasti uuden talouden ydinalueille. Myös edellä esitetty ruuhkautumisargumentti soveltuu hyvin kysymykseen uuden talouden ydinalueilla työskentelevien ammattilaisten erilaisista ja edelleen eriytyvistä asumispreferensseistä. Vt 2 voidaan nähdä väylänä, joka parannettuna saattaisi lisätä suomalaisten uuden talouden ydinalueiden kilpailukykyä.

#### 4 • Välitystarve: vt 2:n vaikutusalueen talouskehitystä koskevat odotukset

Tässä luvussa vt 2:n vaikutusalueen elinkeinotoiminnan muutospaineita tarkastellaan aluksi (lu-ku 4.1) tukeutumalla keskeisten ennustelaitosten (ETLA, PTL, PTT) aluetalousasiantuntijoihin. Näkökulma on erityisesti Suomen kansainvälisen kilpailukykyyn ja osaamisperusteisen alueellisen kehittämisstrategian perustoja koskevissa argumenteissa. Tarkoituksena on selvittää, millaisena tutkimuksen kohdealue nähdään koko kansantalouden kehityksen näkökulmasta. Seuraavassa vaiheessa (luvut 4.2 ja 4.3) näkökulma siirtyy vt 2:n vaikutusalueen kuntiin, haastateltavina alueen elinkeinopoliittiset kehittäjät.

##### 4.1 • Muutospaineet ja haasteet

###### Suhdannenäkymät 3-5 vuoden tähtäimellä

Ennustelaitosten edustajien mukaan Suomen suhdanteita ennakoitaessa USA:n talouden taantumien syvyys ja kesto on keskeinen tekijä. Perinteinen dynamiikka, jonka mukaan Yhdysvaltain taloudessa tapahtuvat muutokset heijastuvat ensin Euroopan suuriin talouksiin ja tätä kautta Suomeen, on muuttunut lähinnä siihen suuntaan, että muutosten välittyminen Suomeen on yhä nopeampi. Tässä mielessä USA:n taantumien yleinen profiili, lähinnä sen ”U”- tai ”V”-muoto antaa viitteitä myös Suomen suhdanteiden yleisestä kehityksestä.

Eri ennustelaitosten näkemykset eivät eroa toisistaan kovin dramaattisesti. Suomella nähdään olevan 3-5 vuoden aikajänteellä realistiset mahdollisuudet saavuttaa ”normaali” kolmen prosentin vuotuinen kasvu. Saattaa kuitenkin olla, että vuoteen 2004 asti on varauduttava jopa alle kahden prosentin kasvuun, jolta tämän jälkeen nousee mainitulle kolmen prosentin uralle. Tämä puhuisi U-taantumien puolesta, johon siis kuuluu tuotannon rajua supistuminen taantumien alussa, pitkittynyt hitaan kasvun periodi ja tätä seuraava verraten nopea palautuminen talouden historiallisen kasvu-uran tuntumaan. Tosin raportointiajankohtana maailmantalouden tulevaa kehitystä koskevaa ennakoitua varjostaa yleinen epävarmuus ja siitä aiheutuva, jo laadittujen ennusteiden tarkastaminen alaspäin.

Merkittäviä lyhyen tähtäimen tuotannollisia rakenneongelmia ei näyttäisi olevan näköpiirissä Suomen valitseman teknologiapainotteisen kilpailukykykypolitiikan avainalueella. Esimerkiksi matkaviestinnän tuotantolinjalla olevan tuotesukupolven kanalta kilpailukyky on yhä hyvä, samoin osaamisen riittävyys kehitykseen myös nykyhetkestä eteenpäin. Tässä mielessä 1990-luvun alun talouskriisissä korostuvat, koko talouden tasolla tarkasteltuna, entistä selvemmin schumpeterilaisen ”luovan tuhon” piirteet. Talous ja sen tuotantojärjestelmä pakotettiin radikaaliin uudelleenorganisointiin, useat kannattamattomat toiminnot saivat pidäkkeettömän kuoliniskun ja hyvän peruskoulutuksen saanutta työvoimaa vapautui kanavoitavaksi uusien toimialojen palvelukseen. Kaikki tämä aiheutti suuria inhimillisiä kustannuksia, mutta myös myönte-

siä seurauksia. Jälkimmäisiin kuuluu se, että tapahtuneen seurauksena Suomen talous on varsin vahva kohtaamaan epävarman tulevaisuuden ja jo alkaneen hitaan kasvun kauden.

---

### Tuotantorakenteen muutokset vuoteen 2010

Tuotantorakenteen suurimpien muutosten nähdään tapahtuneen jo 1990-luvun alussa, eikä vastaavaa periodia ole näköpiirissä. Tuolloin päätöksensä saanut, 1980-luvulla vauhdittunut toimipaikkatasoinen siirtymä kohti elektroniikkateollisuuden voimakkaampaa roolia taloudessa nähdään luovan peruskehikon myös edessä oleville muutoksille. Tämä puhuu erityisen **polkuriippuvuuden** korostumisen puolesta ennakoitaessa edessä olevia muutoksia: menneen kehityksen odotetaan sanelevan suuren osan tulevaisuuden muotoutumisesta. Käytännössä tämän voidaan olettaa edelleen lujittavan niitä aluetalouksia, jotka 1990-luvun kuluessa hankkivat johtoaseman korkean teknologian kehittämisessä ja tuotannossa.

*High tech* -ala ja erityisesti informaatio- ja kommunikaatioteknologian (ICT) klusteri tulee nykyisestä taantumasta huolimatta lujittamaan asemaa suomalaisen tuotannon kulmakivenä. Erityisesti informaatio- ja kommunikaatioteknologian tuotannon nähdään lisäksi valtaavan alaa koko OECD-alueen laajuisesti. Tuotannonalojen sisällä tulee tapahtumaan rakenteellisia muutoksia myös perinteisen teollisuuden ICT-intensiteetin kasvaessa. Bulkkituotannon edellytykset heikkenevät jatkuvasti yhtäältä vastikään teollistuneiden maiden liittyessä WTO:n jäseniksi ja toisaalta EU:n kotimarkkinoiden laajetessa Itä- ja Keski-Eurooppaan. Suomen paperiteollisuus edustaa jo oman alansa globaalia teknologiahuippua ja esimerkiksi talonrakennusteollisuuden tuotantoa joudutaan sopeuttamaan tavalla, joka huomioi yhä monimuotoisempaa tietoa käsittelevien organisaatioiden tarpeet jatkuvasti ”älykkäämmistä” rakennuksista.

Kysymys teknologian korostumisen synnyttämästä uudesta riippuvuudesta on sinänsä aiheellinen. Maailman teknologisista veturitalouksista Yhdysvallat on ajautunut viimeksi kuluneen vuoden aikana taantumaa, jota nykyinen epävarmuus syventää. Toisaalta Japanin vuosikymmenen jatkuneelle rakennekriisille ei ole loppua näkyvissä. Kiinaa voidaankin pitää Aasian selvimpänä, myös suomalaisen teknologian kannalta toiveita herättävänä valopilkkuna. Tarkasteltaessa tulevaisuuden mahdollisuuksien kääntöpuolta, osoittautuu suurimmaksi huolenaiheeksi kysymys väestön ikääntymisestä ja työvoiman rakennemuutoksesta. Kyseessä on ainakin osin **kilpajuoksu tuottavuuden kohoamisen, kotimaisen työvoiman saatavuuden ja sen ulkomaisen täydennettävyyden välillä**. Väestön ikääntyessä tuotantorakenne itsessään muuttuu väistämättä kohti **ikäntyvän väestön tarvitsemia palveluja**. Sen sijaan tulevan asutusrakenteen muotoutuminen, etenkin kysymys siitä, **minne ikääntyvä väestö muuttaa tätä palvelukysyntää synnyttämään**, on vielä valinkauhassa. Eläköityvät kansalaiset näyttävät muuttavan kahtaalle kaupunkien pientalovaltaisilta esikaupunkikehiltä: yhtäältä kaupunkikeskustoihin hyvien palvelujen tuntumaan ja toisaalta kakkosasunnoiksi muuttuville vapaa-ajanasunnoille.

---

### Suomen uusi talusmaantiede

Suomen talouden uusi alueellinen rakenne voidaan jakaa karkeasti kahteen osaan. Monipuolisen tuotantorakenteen alueille on mahdollista ennustaa suotuisaa kehitystä perusteollisuuden varassa olevien alueiden kärsiessä. Tätä trendiä vahvistaa muuttoliike. Korkeasti koulutetut osaajat haakeutuvat yhä selvemmin monipuolisille työmarkkina-alueille, joiden piirissä työmarkkinat ovat dynaamisimmat. Lisäksi voidaan olettaa, että korkea koulutus heijastuu myös yksilön kykyyn hankkia ja analysoida informaatiota muuttamisen tai paikallaan pysymisen kannattavuudesta. Käytännössä tämä tarkoittaa esimerkiksi päätöstä siitä, missä vaiheessa kannattaa irtaantua taantuvaksi ennakoidulla seudulla sijaitsevasta kiinteistöstä tai omassa omistuksessa olevasta huoneistosta ja suuntautua kasvavaksi ennakoidun seudun ja sen työmarkkinoiden tuntumaan.

*High tech*/ICT-klusterin tai vastaavien uusien kasvualojen korostuneisuuden voidaan siis tätäkin kautta – ja siis myös tulevaisuudessa – olettaa valikoivan alueita menestyjiin ja taantuviin. Uusimaa, Pirkanmaa, Varsinais-Suomi ja Pohjois-Pohjanmaa tulevat tässä katsannossa säilymään vahvoina niillä jo olemassa olevan, Nokia-keskeisen tuotannon ja vahvan osaamisen ansiosta. Osittain tilannetta tulee mahdollisesti muuttamaan eräät ”keskittymisen noidankehän” lieveilmiöt, joista merkittävin (markkinalähtöinen) on asumisen hinta kasvukeskuksissa. Niinikään jatkuva kaupungistuminen ja muutaman kaupunkiseudun raju kasvu saattavat synnyttää *high tech* -tuotannon korkeasti koulutettujen avainhenkilöiden epätydyttäväksi kokemia asuin-

elin- ja asiantyöympäristöjä. Keskittyvä aluerakenne saattaa hinnoitella itsensä ulos, kun korkeiden hintojen vastapainoksi ei koeta saatavan riittävää laatua. Kolmantena mahdollisena – joskaan ei erityisen todennäköisenä – eteen tulevana muutostekijänä saattavat olla valtion toimenpiteet keskittymisen hillitsemiseksi, kuten esimerkiksi asumistuen säätäminen saman korkuiseksi kautta koko maan, minkä olisi heijastuttava palkkatasojen nousuun elinkustannuksiltaan kalteimmilla seuduilla (Wahlroos... 2001).

On tietenkin ilmeistä, että suurten ja monipuolisten kaupunkiseutujen palkanmaksukyky on parempi kuin pienten ja yksipuolisten. Suurten osaamiskeskittymien synnyttämiä tuotannollisia *agglomeraatioetuja* on sinänsä vaikea mallintaa, mikä on eräs perinteisen aluetaloustieteen keskeisimmistä kompastuskivistä uusklassisen taloustieteen suuntaan (vrt. Krugman 1999). Lähihistorian häiriötekijät samoin kuin kokemukset muiden talouksien piiristä on kuitenkin mahdollista sisällyttää ekonometrisiin malleihin, joilla toimialojen tuotannollinen kehitys hajautetaan alueellisesti. Myös tällaisten menetelmällisten ratkaisujen kautta on päädytty edellä esitettyyn arvioon tällä hetkellä vahvojen tuotantomaakuntien pysymisestä vahvoina myös edessä olevaa kehitystä ennakoitaessa. Eräänlaiseksi menestyskaavaksi näyttää muodostuvan seuraavan kaltainen ”kausaaliketju”:

yliopisto => kasvukeskuksen vetovoima => kriittinen massa => monipuolinen tuotantorakenne  
=> yliopiston paremmat kehitysedellytykset => voimistuva kasvu => jatkuva monipuolistuminen => ...

### Lounainen Suomi uudessa talousmaantieteessä

Edellä esitetystä johtuen odotukset lounaisen Suomen aluetalouksien piirissä ennakoitavasta kehityksestä on varsin helppo jakaa kahteen ryhmään. Uusimaa, Varsinais-Suomi ja Pirkanmaa tulevat säilymään koko kansantalouden veturimaakuntina ja ”*high-tech/ICT* -skenaarion” toteutuessa todennäköisesti kasvattavat sekä väestönsä että tuotantonsa suhteellista osuutta. Sen sijaan Hämeen ja Satakunnan osana nähdään olevan hitaampi kasvu, suhteellisten asemien heikkeneminen ja kehitysvoiman saaminen voimakkaimpien kasvumaakuntien imusta. Tällöin Hämeen eri keskusseutujen sijainnin joko pääkaupunkiseudun ulommalla/seuraavalla kasvurenkaalla (Forssa), valtakunnallisesti merkittävän HHT-vyöhykkeen varrella (Hämeenlinna) tai kummallakin näistä (Riihimäki), voidaan nähdä parantavan maakunnan mahdollisuuksia hyödyntää tällaista ”imustrategiaa”. Asetelma ei kuitenkaan ole ongelmaton, sillä Naapureiden menestykseen tukeutuminen rajaisi oleellisesti maakunnan omia strategisia vapausasteita.

**Avaintekijä arvioitaessa nopeammin tai hitaammin kehittyvien maakuntien odotettavissa olevan muutoksen taustoja on niiden mahdollisuus päästä hyödyntämään alueella sijaitsevan korkeakoulututkimuksen tuloksia osana sen piirissä toimivien yritysten tuotekehitystä.** Sen lisäksi, että korkeakoulut ovat alueen yrityksille resurssi sinänsä, ne ovat eräs väylä päästä kiinni dynaamisimpien talouksien edustamaan kehitykseen – ei ainoastaan kansallisesti vaan maailmanlaajuisesti. Tässä mielessä yliopistotasaisen koulutuksen laajentaminen Porissa – erityisesti, mikäli tätä täydennetään entistä suuremmilla tutkimuspanoksilla – voi merkitä koko Satakunnalle parempia mahdollisuuksia lujittaa asemaansa alueidenvälisessä työnjaossa ja kilpailussa.

Satakunnan nykyisenä, menneestä kehityksestä periytyvänä ongelmana nähdäänkin yhtäältä korkeakoulujen puute tai kapea-alaisuus samoin kuin vanhanaikaiseksi koettu tuotantorakenne. Erot edellä esitettyyn nykyisen keskittymistä suosivan kehityksen ”menestyskaavaan” ovat selvät.

### Julkinen valta ja tulevaisuuden teollisuuspolitiikka

Julkisen vallan tietoisten toimenpiteiden Suomen tuotantorakenteen edelleen kehittämiseksi katsotaan jatkuvan pitkälti jo omaksutulla tiellä. Voittajia tai häviäjiä ei valita ennakolta suurilla teollisuuspoliittisilla päätöksillä, vaan markkinoiden katsotaan valitsevan oikean tien.

Valitulle linjalle luontevasti teknologiapolitiikka ja alueellisten innovaatiojärjestelmien kehittäminen jatkuvat. Valtionyhtiöpolitiikka jää yhä marginaalisempaan rooliin teknologiapolitiikan muotoutuessa yhä markkinaorientoituneemmaksi. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että vain selvästi havaittuja aukkoja Suomen kansantaloudelle keskeisten teknologiaohjelmien kehittämisessä tullaan paikkaamaan uusilla avauksilla. Tässä kansallisen teknologiapolitiikan muotoilijoiden voidaan katsoa voivan hyödyntää EU:n piirissä tehtäviä arvioita Euroopan suhteellisesta asemasta Yhdysvaltoihin ja Japaniin verrattuna. Tällöin teknologiapolitiikasta vastaa

ville toimijoille saattaa aueta monien yritysten tavoittamattomissa olevia, osin teknologisetaloudellisen tiedustelun alueella sijaitsevia informaatiokanavia.

Peruslähtökohta kuitenkin on, että teknologiapoliittiset toimenpiteet tulevat painottumaan erikois- ja riskirahoituksen suuntaan, jolloin **yritykset itse, yhdessä tutkimuslaitosten ja korkeakoulujen kanssa, tekevät viimekätiset päätökset uusien teknologioiden kehittämisestä**. Tällöin niin kutsuttu *institutionaalinen tiheys*, erilaisten rahoitus- ja teknologiaorganisaatioiden, yritysten kanssa yhteistoimintaa harjoittavien viranomaisten samoin kuin oppi- ja tutkimuslaitosten sekä luonnollisesti toisten yritysten saatavuus teknologiaa kehittävän yrityksen verkostopartnereiksi muodostuu keskeiseksi tekijäksi. Uusiin teknologisiin läpimurtoihin perustuvien menestystuotteiden synnyttämisen edellyttämä monipuolinen informaatio, osaaminen, riskinjako sekä erilaisten resurssien varmistaminen on suhteellisesti helpointa ympäristöissä, joissa tarvittavat toimijat ja näiden synnyttämä innovaatioita tukeva kulttuuri ovat jo olemassa. Tässä mielessä markkinasuuntautunut teknologiapolitiikka on todennäköisimmin valmiiksi vahvojen alueiden hyville käytännöille rakentuneita – alueiden vahvuuttahan voidaan pitää niillä kehittyneiden hyvien käytäntöjen eräänä mittana.

Yhteenvetona edellisestä valtion suoran ohjauksyvyn yrityssektorin muutoksiin nähdään siis olevan jokseenkin minimaalinen. Radikaaleja toimenpiteitä tai uusia laaja-alaisempia avauksia ei oleteta olevan näköpiirissä. Pikemmin valtion roolia kuvannee vaatimus tiukasta budjettikurista ja hyvästä hallinnosta.

### Suomen nykyinen tuotantorakenne ja tavoiteltu rooli kansainvälisessä työnjaossa

Suomen koko kansantalouden menestyksen kannalta merkittävä osaaminen ja sen varaan rakentuva tuotanto on keskittynyt huomattavalta osalta kolmeen alueen maakunnista: Uudellemaalle, Varsinais-Suomeen ja Pirkanmaalle. Alueiden nähdään olevan vahvoja tänään, koska ne ovat olleet vahvoja jo eilen. Kiinteät investoinnit itsessään eivät ”ota jalkoja alleen”, mikäli niiden puitteissa harjoitettavalle toiminnalle on tarjolla hyvät edellytykset ja niistä markkinoille lähteville tuotteille tai palveluille on kysyntää. Edellytyksinä korostuvat tällä hetkellä erityisesti **tuotannon arvoa nostava kehittämistyö ja osaavan työvoiman saatavuus sekä alueella tapahtuvan koulutuksen että korkeasti koulutettujen osaajien muuttovoiton kautta**.

Edellä kuvatut menestyvien maakuntien kasvuseuduille tyypilliset tekijät voimistuvat alueita myös jatkossa. Näin ollen niiden keskeiset vahvuudet ja heikkoudet ovat pitkälti samat kuin koko kansantalouden kansainvälisen kilpailukyvyyn vahvuudet ja heikkoudet globaalien talouden korkean teknologian sektoreilla. Tuotantorakenteeltaan epäedullisemmissä hitaamman kasvun maakunnissa asetelma on oleellisesti toinen. Muuttotappiot tekevät alueet vähemmän houkutteleviksi korkeaa osaamista tarvitseville yrityksille. Tämä puolestaan vähentää niiden tuotantorakenteen herkkyyttä dynaamiselle muutokselle. Investoinnit eivät ota näilläkään alueilla jalkoja alleen, mutta eivät pysty myöskään rakenteelliseen uusiutumiseen. Alueiden välisen kehityksen nähdäänkin olevan pitkälti eriytyvää ja nykyhetkestä tulevaisuuteen aukeavan polku-riippuvuuden viitoittamaa.

Kahtiajako näkyy myös lounaisen Suomen piirissä. Sen keskeisimmän vahvuuden kulmakivi on demografinen: suurin osa osaavimmasta väestöstä on keskittynyt tähän osaan maata – tosin jakautuneena epätasaisesti sen eri maakuntiin. Alueen oleellisin heikkous on, kuten tässä raportissa on eri yhteyksissä esitetty, sama kuin koko kansantaloudenkin. Yhdellä yhtiöllä, Nokialla, on alueen tuotantorakenteen monipuolisuudesta huolimatta erittäin hallitseva rooli sen tuottamassa arvonlisäyksessä. Niinikään **väestön keskittymisellä saattaa olla huomattava alueen vetovoimaisuutta heikentävä kääntöpuolensa**. Kasvava, alueelle juuri muualta muuttanut, sille heikosti juurtunut ja sen yhteisörakenteisiin heikosti kiinnittynyt väestö saattaa lisätä alueen turvattomuutta ja heikentää jopa fyysisen elinympäristön laatua. Tässä saattaa piillä nykyisten kasvukeskusten tulevaa kasvua hillitsevä ja *vastakaupungistumisen* uutta aaltoa synnyttävä muutosvoima, josta hitaammin ja hallitummin muuttuneet keskukset pystyvät hyödyntämään.

### Liikenne- ja kuljetusinfrastruktuuri kansainvälisen kilpailukyvyyn kannalta

Kysymys kansallisista kuljetusväylistä on yllättävänkin pitkälle mielikuvien mukaan jäsenyvää, eivätkä edes aluetalouden ja alueellisen kehittämisen parissa työskentelevät asiantuntijat jäsennä päätieverkostoa välttämättä kovin selväpiirteisesti. Korkean profiilin väylät, kuten vt 3/HHT -

käytävä ja vt 1/E 18 niitä jäsentävine suurine väylähankkeineen muodostavat myös eräänlaisen aluetaloustieteilijöiden mielikuvakartan (engl. *mental map*) Suomesta. Väylät merkittävimpiin tutkimus- ja teknologiakeskittymiin ovat yhä parempaa kansainvälistä kilpailukykyä erityisesti kehittyneimmän teknotalouden keinoin tavoittelevan Suomen oleellinen hermoverkko. Sen muotoutumisessa markkinointiviestinnälliset ja imagolliset tekijät alkavat saavuttaa yhä suuremman roolin väylän fyysisen välityskyvyn rinnalla. Tätä ilmentää erityisen selvästi EU:n yleiseurooppalaisen väyläpolitiikan sekä alue- ja rakennepolitiikan piirissä käytävä keskustelu eri liikennemuodot ja niiden teollisuus- teknologia- ja kilpailukykyliittiset linkitykset kattavista kehittämiskäytävistä.

Maan sisäisen infrastruktuurin nähdään kokonaisuudessaan olevan tällä hetkellä kunnossa, joka ei anna aihetta erityiseen huolestuneisuuteen kilpailukyvyn kannalta. Toisin sanoen maan kilpailukyvyn kannalta merkittävimpien tuotantoalueiden katsotaan olevan riittävän kuljetusinfrastruktuurin tavoitettavissa.

Suomen väylästä kansainvälisen roolin arvioinnissa korostuu perinteinen näkemys siitä, että useiden kuljetusmuotojen kannalta Suomi on tosiasiallisesti saari. Geopoliittisen asetelman muuttuminen Itämeren piirissä on muuttanut tätä asetelmaa hieman, ja rajallisessa määrin Suomi on saavuttanut hienoisen mutta ulkoisille muutoksille herkän ”taloudellisen sillanpääaseman” Venäjän avautuneiden markkinoiden suuntaan. Suomi on aktiivisesti tarjonnut *gateway*-asemaansa Venäjälle suuntautuville meri/maakuljetuksille. Erityisesti eteläisen Suomen (E 18) kanssa kilpailevat Itämeren eteläpuoliset itä-länsisuuntaiset transitolinkit samoin kuin Venäjän omat ulkomaankaupan terminaalit ovat kuitenkin jo kehittyneitä, mikä saattaa oleellisesti muuttaa transitoliikenteen tulevaisuutta Suomessa. Toisaalta raskas transitoliikenne kuormittaa sekä tiiverkkoa että ympäristöä, minkä vuoksi ainakin osa sen ajatelluista hyödyistä väyläpoliittisen päätöksenteon premissinä voidaan myös kyseenalaistaa.

Tieliikenteen ja –väylästä sijasta transitoliikenteen tuottamista hyödyistä nauttivat lähinnä satamat; erityisesti Kotka ja Hamina. Nämä ovat niinkään maan merkittävimmät yksityisessä omistuksessa olevat satamat ja sellaisina esimerkiksi liikennejärjestelyjen osalta jossakin määrin erilaisessa asemassa kunnallisiin satamalaitoksiin nähden. Uuden tieto- osaamis- ja teknologiaintensiivisen talouden merkittävien kansainvälisten yhteyksien osalta korostuu erityisesti lentoyhteyksien ja -asemien rooli. Linkittyminen säännöllisillä vuoroyhteyksillä kansainvälisen lentoliikenteen solmukenttiin, Itämeren alueella erityisesti Tukholma-Arlandaan ja Kööpenhamina-Kastrupiin sekä näiden lisäksi myös Helsinki-Vantaaseen nousee merkittäväksi talouden uusiutumista edistäväksi kilpailukykytekijäksi.

#### 4.2 • Vt 2:n paikallinen ja maakunnallinen merkitys (JANI HANHIJÄRVI)

Paikallistason elinkeinotoimelle suunnatuissa haastatteluissa vt 2:a tarkastellaan Porista Forssaan ulottuvan helminauhamaisen kaupunkivyöhykkeen alueella. Tämä vyöhyke sijaitsee kahden maakunnan ja kolmen seutukunnan alueella. Satakunnan maakunnassa Porin seutukunta käsittää kahdeksan kuntaa, joista Pori, Ulvila, Nakkila ja Harjavalta sijaitsevat aivan keskeisellä osalla valtatieä. Seuraavana tarkasteltavana on Kaakkois-Satakunnan kuudesta kunnasta muodostuva seutukunta. Tässä seutukunnassa Kokemäen ja Huittisten keskustaajamat sijaitsevat vt 2:n varrella, muut kunnat sijaitsevat hieman etäämmällä tiestä, mutta niillekin vt 2 on tärkein pääväylä. Viimeisenä tarkasteltavana on Forssan seutukunta (Lounais-Hämeen seutukunta), joka sijaitsee Hämeen maakunnassa. Seutukunnasta Forssan ja Humppilan keskustaajamat sijaitsevat vt 2:n varrella.

Haastatteluista käy hyvin selvästi ilmi eri seutukuntien ominaisuudet ja intressit. Lisäksi on todella hämmästyttävää huomata, kuinka yhteistyökykyisiä kunnat ja seutukunnat ovat. Paikallistasolla ollaan hyvin yksimielisiä siitä, että vt 2 on erittäin merkittävä tie, ja että sen arvoa on vaikea edes mitata. Samoin ajatellaan myös maakuntatasolla (Satakunta), jolla tie koetaan lähes elämän ja kuoleman kysymyksenä. Vt 2:n nähdään sanelevan hyvin pitkälti Satakunnan ja erityisesti väylän vaikutusalueen kehityksen yleisen kulun.

Vt 2:n parantamis- ja kehittämistoimenpiteiden katsotaan merkitsevän positiivista iskuja koko väylän vaikutusalueelle. Uusien yritysten tuloa valtatievarrelle odotetaan, koska pääkaupunkiseutu nähdään jo melko ahtaana, ja logistisesti suuri osa valtatiestä sijaitsee hyvin keskei-

**sellä osalla Suomea.** Uuden yrityskannan tulo alueelle luo monenlaisia positiivisia sysäyksiä, ja on paikallistason mukaan alueen tärkein kilpailukykytekijä.

Tien jättäminen nykyiselleen ilman kehittämistoimenpiteitä aiheuttaa paikallistason näkemyksien mukaan yleisen taantuman jatkumista ja kiihtymistä väylän vaikutusalueella. Ennen muuta väylän vetokykyytekijät tulevat menettämään entisestään merkitystään. Ensi sijassa kaikki lähtee liikkeelle siitä, että kehnokojen valtatieyhteyksien vuoksi alueella olevat yritykset eivät ole innokkaita lisäinvestoimaan. Myöskään uusia yrityksiä alue ei houkuttele, koska silloin ne olisivat kilpailijoitaan huonommassa asemassa. Paikallisen elinkeinotoimen mukaan tämä aiheuttaa väistämättä alueen taantuman. Tämä näkyy ajan mittaan yhä enemmän myös väestönkehityksessä, joka jo tällä hetkellä on negatiivista.

Satakunta on viime vuosina ollut väliinputoajan asemassa suomalaisessa valtion tukipolitiikassa. Se on Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan ohella ainoa väestöään menettänyt maakunta, joka on ollut nettomaksajan asemassa. Esimerkiksi vuonna 1998 valtion menot asukasta kohti olivat väestökatoa kärsivässä Satakunnassa liki 15 prosenttia pienemmät kuin muissa maakunnissa keskimäärin (Tilastokeskus 2001: Julkisyhteisöjen tehtäväluokitus).

Koko maan kehityksen kannalta on erittäin huolestuttavaa, jos maan eteläosissakin alkaa olla taantuvia ja väestöään menettäviä alueita. Keskittyminen yhä harvempiin alueisiin ja väyliin voi olla globaalisti järkevää, mutta onko se sitä koko maan tasapuolisen kehittymisen kannalta. Vaikka nykyinen nopeampoinen globaalitalous vaatii korkeita odotusarvoja ja nopeita tuloksia, pitää pohjan olla laajalla alueella kunnossa, jotta menestymisen edellytykset olisivat myös tulevilla sukupolvilla. **Vt 2:n** vaikutusalue on kuitenkin niin laaja ja merkittävä osa Etelä-Suomea, että sitä ei sovi jättää vaille panostuksia. Se ei ole pelkästään Satakunnan yhteystie pääkaupunkiseudulle, vaan se tukee muidenkin maakuntien liikennettä ja koko maan taloutta.

Väylän vaikutusalueella ollaan erittäin yksimielisiä siitä, että **vt 2:n** merkitys korostuu tulevaisuudessa. Tie tulee yhä merkittävämmäksi osaksi Satakuntaa ja Lounais-Hämettä, koska liikennemäärät tiellä ovat selvässä kasvussa. Tämä johtuu ennen kaikkea teollisuuden kuljetuksiin ja työpaikkaliikenteen kasvusta, mutta myös vapaa-ajanliikenteen kasvuennusteista. Teollisuuden kuljetukset kasvavat muun muassa lisäinvestointien seurauksena. **Lisäksi tavarakuljetukset monilla teollisuuden aloilla ovat siirtymässä yhä enemmän kumipyörien päälle, koska nykyaikainen JOT-ajattelu ja nopeampoinen talous asettavat ajan yhä suurempaan merkitykseen.** Esimerkiksi Harjavallassa toimivan Outokumpu Metals Oy:n tuotanto on kymmenessä vuodessa kaksinkertaistunut, samaan aikaan yhtiön tieliikennekuljetukset ovat arviolta 3-4 -kertaistuneet.

### 4.3 • Vt 2 ja sen vaikutusalue osana kansantaloutta (JANI HANHIJÄRVI)

#### Porin seutukunta

Paikallisen elinkeinotoimen mukaan väylän vaikutusalueella oleva teollisuustoiminta on kansallisesti hyvin merkittävää. Jotkut teollisuusyritykset ovat kansainvälisestikin merkittäviä. Satakunta on Itä-Uudenmaan ohella Suomen teollistunein maakunta. Kaikkein teollistunein osa Satakuntaa sijaitsee **vt 2:n** varrella Porista Harjavaltaan ulottuvalla vyöhykkeellä. Vyöhyke muodostaa maamme mittakaavassa harvinaisen tiiviin aluerakenteen, jossa taajamavyöhyke jatkuu katkeamattomana kymmeniä kilometrejä tien suuntaisesti. **Vt 2:n** länsipää onkin eräänlainen tiivis yritysvelyöhyke, jossa Porin ja Harjavallan välillä on noin 20 kilometrin matkalla noin 15 000 työpaikkaa. Tällainen aluerakenne aiheuttaa väylälle normaaliin valtatiehen verrattuna vielä tavallistakin enemmän painetta.

Porin seutukunnassa tärkeimmät teollisuudenalat tieliikennekuljetuksien kannalta ovat metalli-, puunjalostus- ja kemianteollisuus. Näillä toimialoilla on havaittavissa paljon keskinäistä yhteistyötä. Myös muutaman teollisuudenalan työpaikkojen määrä on 1990-luvulla ollut hyvin nopeasti kasvavaa, toisaalta työpaikkojen menetyksiäkin on ollut. Seutukunnan toimialoista hyvinvointipalvelut työllistävät noin 7 500 ja metallisektori runsaat 5 000 henkilöä, pelkästään Outokumpu Oy työllistää Porissa ja Harjavallassa noin 2 000 henkilöä. Työpaikkaliikenne on erittäin runsasta, koska työssä käydään paljon yli kuntarajojen. Maantieliikenteen kannalta ehkä merkittävin toimiala on metalli, joka on erittäin monipuolinen (mm. perusmetallien ja paperin tuotanto, nosto- ja siirtolaitteiden sekä maa- ja metsätaloukskoneiden valmistus). Metallirytykset ovat lisäksi suunnittelemassa yhteensä miljardien markkojen investointeja. Tulevaisuuden vah

vana toimialana Porin seudulla on automaatio, jossa työpaikkojen suhteellinen kasvu oli 1990-luvun lopulla kymmeniä prosentteja vuodessa. Informaatio- ja kommunikaatioteknologia sekä elektroniikkatuotanto ovat toimialoina vielä melko pieniä. Elektroniikkatuotantoa tosin pyritään kasvattamaan ja edistämään. (Elinkeinopolitiikka 2001-2008, Porin seutu.)

Satakunnassa vt 2:n liikennettä kasvattavat myös Porin ja Rauman ulkomaankauppasatamat. Yleensä ottaenkin vt 2 on keskeinen Rauman seudulle, koska myös Satakunnan eteläisimmälle seutukunnalle tie on valtavyylä pääkaupunkiseudulle. Satamien lisäksi Porissa on sekä merkittävä rautatieasema että juuri kansainväliset mitat saanut lentoasema, jonka volyymin ennustetaan kasvavan tulevaisuudessa paljon. Satamat, rautatieasema ja lentoasema sijaitsevat aivan vt 2:n välittömässä läheisyydessä ja muodostavat näin logistisen kokonaisuuden. Tällainen tiivis ja logistinen kokonaisuus on harvinainen maassamme ja ehdottomasti kehittämisen arvoisen asia.

---

### Kaakkois-Satakunta

Kaakkois-Satakunnassa nähdään, että seutukunnan teollisuus on kansallisesti hieman vähäisemmässä merkityksessä kuin naapuriseutukuntien teollisuus, esimerkiksi metalliteollisuus toimii pienemmässä mittakaavassa kuin Porin seudulla. Eräs alueen tärkeimmistä toimialoista on jo pitkään ollut elintarviketeollisuus. Lisäksi Huittisissa on muutamien erikoisalojen osaamista kuten lämpölasien valmistusta ja pneumatiikan sovellusta. Logistisessa mielessä Huittinen sijaitsee hyvällä ja keskeisellä paikalla, ja kaupungin linja-autoasema onkin Suomen viidenneksi vilkkain. Merkittäviä liikennöinti- ja kuljetusyrittäjiä seutukunnassa on paljon; Kokemäellä Viinikan ja Teljän kuljetusyrittäjät ja Huittisissa Lauttakylän Auto. Naapuriseutukunnistakin löytyy muutamia suurehkoja saman alan yrityksiä. Haastatteluiden mukaan monet tämän alan yritykset tuskin olisivat aloittaneet toimintaansa Kaakkois-Satakunnassa ilman vt 2:n olemassaoloa.

Kaakkois-Satakunnan pohjoispuolella on monenlaista teollista toimintaa harjoittava Lounais-Pirkanmaan seutukunta. Tässä seutukunnassa Vammala ja Äetsä ovat kansallisesti merkittäviä metalli-, puunjalostus- ja kemianteollisuuden alueita. Lounais-Pirkanmaalta suoriin tieyhteys pääkaupunkiseudulle kulkee vt 2:n kautta, mutta sen käyttö on hitauden ja lisäkaistojen puuttumisen vuoksi melko vähäistä. Tällä hetkellä useimmat pääkaupunkiseudulle suuntautuvat kuljetukset menevät Tampereen ja vt 3:n kautta.

---

### Forssan seutukunta

Vt 2:n alueella Lounais-Hämeessä Forssan seudulla oleva teollisuus on kansallisesti yhtä merkittävää kuin Porin seutukunnassa, mutta kansainvälinen merkitys on ehkä pienempi. Tällä alueella on erityisesti elintarvike-, graafisen alan ja rakennusteollisuutta. Nämä kaikki alat ovat riippuvaisia juuri valtateistä ja nopeatempoisesta kumipyöräliikenteestä. Esimerkiksi useimmat seudulla olevat painotalot ja lihanjalostamot joutuvat käyttämään vt 2:a useita kertoja päivässä. Lisäksi Forssassa toimii nykyään Loimi-Hämeen jätehuolto, jonne tuodaan kaikkiaan 22 kunnan jätteet.

Forssan seudulla on teollisuuden lisäksi muutoinkin runsaasti liikennettä. Seutu on niin sanottua ensimmäistä lomavyöhykettä ja pelkästään Forssan naapurikunnassa Tammelassa on yli 3 300 loma-asuntoa. Niistä aiheutuva liikenne ruuhkauttaa vt 2:a erityisesti pääkaupunkiseudun suuntaan perjantai- ja sunnuntai-iltaisina. Lisäksi vt 2:n ja vt 9:n risteyskohdassa Humppilassa on Suomenkin mittakaavassa harvinaisen monipuolinen ja kasvava kauppakeskuskittymä. Kaupunkiseudulla on myös monia kasvavia kulttuuri- ja urheilutapahtumia.

Forssan seutu on huonossa asemassa liikenteelliseltä kannalta, koska vaihtoehtoisia kuljetusmuotoja maantieliikenteen rinnalla ei juuri ole. Rautatie leikkaa kaupungin melko kaukaa, lentokenttä ei ole merkittävä, eikä satamaakaan luonnollisesti ole. Seutu on logistisesti erinomaisella paikalla Suomea, ainoastaan hyvät liikenne yhteydet puuttuvat. Tämän vuoksi alue on monessa mielessä väliinputoaja. Vt 2:n länsipäässä on kaksi satamaa ja melko suora ratayhteys Helsinkiin, mutta väylän keskivaiheilla Kaakkois-Satakunnassa ja Forssan seudulla maantie näyttää olevan ainoa henkireikä. Tämä onkin seudun elinkeinotoimen mukaan erityisen hankala asia.

### Vt 2 ja teollisuuden vaatimukset

Vt 2 rakennettiin pääosin 1950-luvulla. Tien vaaka- ja pystygeometria on kohtalainen, mutta tie on liikennevolyymiinsa verrattuna kapea (päälysteen leveys on 8 m), lisäksi yksityisteiden liittymiä on runsaasti. Vt 2:n liikennemäärä oli 1990-luvun loppupuolella Porin ja Ulvilan välillä arviolta noin 15 000 ajoneuvoa/vrk (ennuste v. 2010: yli 20 000 ajoneuvoa/vrk) ja Forssan seudulla 4000-7000 ajoneuvoa/vrk. Humppilan kohdalla on tutkittu myös raskaan liikenteen osuutta, joka on hyvin suuri eli 18 prosenttia ja arkipäivisin peräti 25 prosenttia kaikista ajoneuvoista. Porin ja Harjavallan välillä raskaan liikenteen osuuden voidaan olettaa olevan samaa luokkaa, koska raskasta teollisuutta on vähintään yhtä paljon. Normaalisti raskaan liikenteen osuus valteilla on 9-11 prosenttia. Lisäksi voidaan todeta vt 2:n onnettomuusriskin olevan 1,6-kertainen verrattuna valtateihin keskimäärin. (Forssan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, 1999.)

Väylän varrella on paljon perinteistä ja raskasta teollisuutta, joka aiheuttaa suuria kuljetusmääriä. Lisäksi useat metalli- ja kemianteollisuuden kuljetukset ovat erittäin vaarallisia, joten valtatieltä odotetaan hyvää kuntoa ja joustavuutta. Esimerkiksi Harjavallan seutu luokitellaan Porvoon seudun ohella Suomen riskialteimpana seutuna tieliikenteen suuronnettomuuksille. Tämä johtuu siitä, että molemmilla seuduilla on paljon teollisuutta, joka vaatii vaarallisten aineiden kuljetuksia. Vt 2:n alueella oleva teollisuus on siis erityisen riippuvainen hyvistä tieliikenneyhteyksistä. Esimerkiksi korkean jalostusasteen teollisuudenalat ovat huomattavasti vähemmän riippuvaisia valtatieyhteyksistä, koska niiden kuljetusmäärät eivät yllä lähellekään raskaan teollisuuden tasoa.

Monien vt 2:n varrella olevien kaupunkien ja kuntien nousu tärkeäksi teollisuuspaikkakunnaksi on ollut paljolti riippuvainen vt 2:n rakentamisesta. Tie on tuonut mukanaan toimintoja, joiden elinehto on ollut hyvä tieyhteys pääkaupunkiseudulle mutta myös pienempiin keskuksiin. Yritykset ja paikkakunnat kokonaisuudessaan ovat vuosien saatossa kehittyneet ja vetäneet mukaansa myös monia muita toimijoita. Paikallistasolla nähdään monien toimintojen kehittyneen vt 2:n ansiosta, mutta samalla katsotaan tien itsensä jääneen kehittymättä. Näinä vuosina ja vuosikymmeninä tämä kehittämättömyys alkaa näkyä monella tapaa.

### Vt 2:n tärkeimmät toimenpiteet

Haastatteluiden mukaan Forssan ja Porin välillä on lukuisia kohtia, jotka kaipaavat pikaisia kehittämistoimenpiteitä. Ehkäpä tärkein on Porista Harjavaltaan ulottuva nelikaistainen tie, myös Forssan seudulla nelikaistaisuus joustavoittaisi huomattavasti liikennettä. Lisäksi muutama risteysalue on nykyisellään erityisen vaarallinen. Eritasoristeyksiä tai mahdollisesti liikenneympeyriä tulisi rakentaa ennen muuta Porin ja Mäntyluodon välillä Ulasoorin, Harjavallassa Torttilan, Kokemäellä Peipohjan ja Forssan seudulla useampaankin risteykseen. Huittisissa puolestaan vt 2 ja vt 12 kulkevat jonkin matkaa päällekkäin. Tällainen kahden valtatieen päällekkäisyys vaatii lisäkaistoja. Tiellä on myös lukuisia näkyvyyden peittäviä kohtia, jotka kaipaavat ohituskaistoja.

## 5 • Poliitiikka ja hallinto: vt 2, kaupunkiverkko ja vuorovaikutus

Tässä luvussa tarkastellaan, millaisin edellytyksin vt 2:n parantamissuunnitelmat voivat tukeutua tämänhetkisiin sektorihallinnon toimintalinjauksiin. Väyläpolitiikkaa tarkastellaan tällöin erityisesti osaamis-, kilpailukyky- ja kaupunkiverkkopolitiikan näkökulmasta. Aluksi (luku 5.1) on haastateltu kansallisen tason viranomaistahoja, jotka edustavat erilaisia näkökulmia suomalaisen kaupunkiverkon muotoutumiseen, keskusten väliseen vuorovaikutukseen ja yhteydenpitotarpeisiin sekä tämän yhteydenpitokysynnän kattamiseen erilaista kommunikaatiota tukevalla väylätarjonnalla. Tämän jälkeen (luku 5.2) tarkastellaan paikallis- ja aluetasoisien väyläpolitiikkaa koskevan yhteistyön muotoutumista.

### 5.1 • Väyläratkaisuja koskeva julkishallinnollinen päätöksenteko

Suomalaiset kaupungit ovat eurooppalaisessa katsannossa pieniä tai korkeintaan keskisuuria, mikä merkitsee tarvetta luoda omaa kaupunkipoliittista käsitteistöä ja määrittellä itse sisältöjä



suomalaisittain sovellettavissa olevalle kaupunkipolitiikalle. Tätä taustaa vasten suomalaisen kaupunkiverkon rakennetta ja muutoksia tarkastellaan toisiaan seuraavilla kaupunkiverkkotutkimuksilla. Muuttoliikkeen voimistuttua 1990-luvulla kaupunkipolitiikka ja erityisesti suurkaupunkipolitiikka ovat kuitenkin muodostuneet vaarallisiksi käsitteiksi. Turvallisempi – joskin samalla sisällöltään epämääräisempi – malli kaupunkijärjestelmän tasapainoisemman kehityksen tukemiseksi on uusi aluekeskusohjelma. **Vt 2:n** välittömimmän vaikutusalueen kunnista valtioneuvosto on 6.9.2001 vahvistanut aluekeskus-statuksen Porille, Raumalle ja Forssalle.

### Suomen kaupunkiverkon muotoutuminen vuoteen 2010 mennessä

Mikäli aluekeskusohjelma lunastaa sille asetetut toiveet, voidaan Suomen kaupunkiverkon olettaa olevan 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen täytyessä nykyistä tiheäsilmäisempi. Tämä tarkoittaisi sitä, että Suomen väestö olisi nykyistä tasaisemmin levittäytynyt muutamaan kymmeneen alueelliseen kasvukeskukseen ympäri maata – osin **luvussa 4.1** mainituista vastakaupungistumista tukevista syistä. Tällä hetkellä voimakkaan julkisen sektorin varassa toimivien hallintokaupunkien asema tulee heikkenemään, kun taas vahva elinkeinopohja – monipuolinen yksityinen sektori – on ratkaisevan tärkeä tekijä menestymiselle. **Monipuolista elinkeinoelämää ei julkisin tuin haluta eikä edes voida synnyttää sinne, minne sellaista ei luontaisin keinoin ole kasvanut**, jolloin avainasemaan paikallista elinkeinopolitiikkaa kehitettäessä nousevat **toimenpiteet, joilla luodaan soveliasta toimintaympäristöä ja riittäviä edellytyksiä elinkeinorakenteen monimuotoistumiselle**.

Mikäli aluekeskusohjelma tai muut tietoiset toimenpiteet kaupunkiverkon kasvun ohjaamiseksi ja säätelemiseksi eivät tehoa, pysyy viiden kasvuseudun (pääkaupunkiseutu, Tampere, Oulu, Turku/Salo, Jyväskylä) kasvu vielä seuraavan vuosikymmenen ajan kehityksen pääsuuntana. Jos muuttoliike jatkuu vilkkaana, pysyy kaupunkiverkko toisaalta dynaamisessa tilassa tavalla, joka mahdollistaa myös kasvu- ja keskittymismalleissa tapahtuvat muutokset. Mikäli suurimpien keskuksien ruuhkautumista ja niitä ympäröivien, yhä laajempien ja yhä korkeampia yhdyskuntataloudellisia kustannuksia aiheuttavien esikaupunkialueiden levittäytymistä luonnon-tilaiseen ympäristöön ei koeta elämänlaatua liikaa heikentäväksi tekijäksi, on viidelle keskusseudulle keskittyvälle kasvulle tuskin tarjolla vaikuttavia vastavoimia.

Väylät ja reitit, kaupunkiverkon solmut yhteen nivovat järjestelmät nähdään ensiarvoisen tärkeiksi. Kansallisella tasolla voidaan puhua kahdesta merkittävästä väylästä. HHT on eräänlainen ”aortta”, josta koko linja Helsinki-Tampere-Seinäjoki-Oulu-Rovaniemi aukeaa valtakunnan pääsuoneksi. ”Aortta” risteää pääkaupunkiseudulla toisen laajan, lopullista muotoutumistaan odottavan väyläkonseptin, Turun, Helsingin, Porvoon ja Pietarin yhdistävän ”E 18 -ideologian” kanssa<sup>3</sup>. Avainkysymys kuitenkin on, mitä näiden – ja rakentamispäätökseen edenneen Helsinki-Lahti -oikoradan – lisäksi tarvitaan. Vielä kriittisempi kysymys lienee se, millaisen lisäreitistön rakentamiseen resurssit riittävät. **Kaupunkiverkon saattamisessa väestöllisesti tasaisemman asutusrakenteen mahdollistavalle tolalle tehokkaat reitit ovat joka tapauksessa ratkaisevan tärkeässä asemassa**. Tällöin huomattava merkitys tasapainoisemmin hajakeskitetyn aluerakenteen tavoittelussa on tehokkaan, fyysisen liikkumistarpeen minimoimaan pyrkivän mutta sen tarvittaessa tehokkaasti mahdollistavan logistisen ja kommunikaatiojärjestelmän turvaaminen.

### Aluerakenteen muutoksen suuntaviivat

Vaikka väestö keskittyy tällä hetkellä muutamalle nopeimmin kasvavalle kaupunkiseudulle, ei tämän siis tarvitse väistämättä merkitä pidemmän aikavälin vallitsevaa trendiä. Jo tällä hetkellä on mahdollista havaita merkkejä keskittymisen edut ylittävistä haittavaikutuksista, jotka vähitellen kanavoivat muuttovirtoja ulos keskusseudujen ydinkaupungeista. Merkittävä aluerakenteellinen kysymys tällöin on **yhdyskuntarakenteen hajaantumisen hallinta**. Nykyisen kasvukeskusten ulkopuolisen infrastruktuurin hyödyntäminen tulisi kanavoimaan näitä muuttovirtoja huomattavasti kestävämmällä tavalla kuin uuden rakennusmaan kaavoittaminen ja käyttöönotto

<sup>3</sup> Erinomaiset termit ”HHT-aortta” ja ”E 18 –ideologia” ovat peräisin aluekeskusohjelman projektijohtaja Ulla-Maija Laiholta sisäasiainministeriöstä.

kasvukeskuksien ulkokehiltä. Liikenteen päästöjen hallitsemiseksi joudutaan samassa yhteydessä ottamaan kuitenkin kantaa myös uusiin joukkoliikenneratkaisuihin

Väestön jatkuvaa keskittymistä muutamalle keskusseudulle on toisaalta mahdollista perustella myös kestävämmän yhdyskuntarakenteen tavoittelulla. Tämä saattaa tosin edellyttää nykyisen yhdyskuntarakenteen merkittävää tiivistämistä, tehokkaampaa rakentamista sekä kasvuseutujen ydinkeskuksissa että niiden välittömällä lähialueilla, mikä merkitsee paluuta kysymyksen **yksilön kannalta hyväksi koetusta ympäristöstä**. Toistaiseksi tällaisten perustavaa laatua olevien asumisen arvopohjaan kytkeytyvien kysymysten käsittely erilaisissa kansallisen tason tulevaisuuskenaarioissa ja -selonteissa on jäänyt verraten yleiselle tasolle.

Havaittavissa olevien rakennemuutosten piirteet heijastelevat osaltaan myös siitä, kuinka kaavoitusta ja maankäyttöä mutta myös elinkeinopoliittista päätöksentekoa koskeva paikallinen päätöksenteko ja päätöksentekokulttuuri muuttuvat. Esimerkiksi Porin ja Rauman nivominen läheisempään yhteistyöhön kaupunkien tekemän aluekeskistyön yhteydessä voidaan nähdä osana tällaista uuden kulttuurin synnyttämistä. Kyse ei suinkaan ole koko Satakunnankaan kannalta vähäpätöisestä asiasta, vaan eräästä mahdollisesti tarjoutuvasta keinosta etsiä ja luoda uusia osaamispotentiaaleja samoin kuin yhteistyöalueita elinkeinojen kehittämiseksi. Samalla pystytään parhaassa tapauksessa löytämään ja lujittamaan myös aineksia entistä voimakkaampien maakunnallisten kehittämisponnistelujen taakse.

### Liikenne- ja väyläpolitiikka alueellisessa kehittämisessä

Väylät ja väyläpolitiikka ovat laaja yhteiskuntapoliittinen kysymys. Eräs keskeinen osa liikenne- ja väyläproblematiikkaa on suurten kasvuseutujen julkisen liikenteen väylätarpeen järjestäminen suhteessa läpikulku- ja ohiajoliikenteeseen. **Infrastruktuurista aiheutuvat kustannukset ruuhkautuvilla alueilla kasvavat – kuitenkin siten, että siihen kohdistettavien panostusten ei välttämättä koeta heijastuvan samassa suhteessa ruuhkien pienenemiseen**. Ruuhkaisuus ja kohoavista investoinneista huolimatta sitä kautta tapahtuva päivittäisen elämisen laadun heikkeneminen muodostaa niinkään osan vastakaupungistumiselle otollista ilmapiiriä.

Väyläpolitiikan ja yleisten yhteiskuntapoliittisten intressien yhteensovittamisessa törmätään kuitenkin oleelliseen epäsuhtaan. Toteutettavissa olevat väyläratkaisut valikoituvat rajatusta konkreettisten vaihtoehtojen joukosta kun taas yleinen yhteiskuntapoliitiikka sulkee sisäänsä laajan eri tasoisten arvovalintojen kirjon. Väyliä riittämättömästä laadusta ei haluta antaa muodostua estettä niiden vaikutusalueiden kehittymiselle. Toisaalta taas tarve väylän parantamiselle on osoitettava vakuuttavin argumentein, joissa vaikutusalueiden kehittämissuunnittelu tukeutuu esimerkiksi elinkeinoelämän selvästi identifioituihin yhteystarpeisiin. Tällainen peruskäytännön näkemys on sikäli ”proaktiivinen”, että **väyläpäätöksillä ollaan valmiina tukemaan aluetasoisia strategioita poistamalla pullonkauloja markkinoiden ”valikoimilta” kehityslinjoilta, mutta ei torjumaan taantumaa alueilla, joiden sisäsyntyiset kehitysvoimat eivät riitä synnyttämään suurempina liikennöintitarpeina näkyvää kasvua**.

Väylästäön kehittäminen rakentuu kuitenkin merkittävistä yksittäisistä, valtion vastuulla olevista investointipäätöksistä. Liike- ja viestintäministeriön budjettikehyksensä rajoissa korkealle priorisoima hanke syrjäyttää väistämättä jonkin toisen tai joitakin toisia hankkeita. Kysymyksen poliittisuutta kuvaa hyvin se, että suurten hankkeiden sovittaminen kehyksiin ja valintojen tekeminen vaihtoehtojen joukosta on tyypillisesti ministeritason aktiivista osallistumista edellyttävä linjavalinta. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla varainkäytön juridiset puitteet eroavat esimerkiksi tilanteesta sosiaali- ja terveyshallinnon alalla, jossa *kansalaiset yksilöinä* ovat erilaisten lakisääteisten toimenpiteiden kohteita ja järjestelmien asiakkaita.

Edellä esitetty merkitsee sitä, että liikennepoliittisia päätöksiä tehtäessä erilaisten vaihtoehtojen ratkaisujen etsinnälle ja niiden priorisoinnille jää enemmän tilaa kuin eräiden muiden hallinnonalojen päätöksenteossa. Tielaitoksen jakaminen Tiehallintoon ja Tielikelaitokseen ei sekään ole muuttanut tätä päätöksenteon poliittista ulottuvuutta. Muutoksen jälkeenkin **tiehallinto valvoo julkisen intressin toteutumista väylästäön rakentamisessa ja ylläpidossa**. Tämän lisäksi hankkeiden mittakaava ja usein poliittinen luonne edellyttävät koko hallinnonalalta selviä priorisointeja arvioitaessa niiden toteutettavuuden eri ulottuvuuksia.

### Väylästä tuleva rakentuminen

Väylärakentamisen painopiste viideksi seuraavaksi vuodeksi on lukittu kahteen laaja-alaiseen ja poliittisille päätöksentekijöille taidokkaasti tarjoiltuun rakentamispäätökseen. E 18 ja Helsinki-Lahti –oikorata tulevat olemaan niin suuren mittaluokan hankkeita samanaikaisesti toteutettavana, että tila niiden ja perustienpidon välissä toteutettaville pienemmille, alueellisesti tärkeillekin hankkeille jää erittäin rajalliseksi. Näin on ainakin, mikäli väylärakentamisen rahoituspohjaa ei pystytä oleellisesti laajentamaan. Nykyiset yksityistä rahaa väylähankkeisiin kanavoivat mallit vain siirtävät valtion maksuosuuden suorittamista tulevaisuuteen, eivät poista tai välttämättä edes vähennä sitä. Valtio ja oikoradan osalta myös osin VR-konserni kantavat kahden suurhankkeen rahoitustaakan.

Epävirallisissa yhteyksissä on kuitenkin esitetty uusia ja radikaalejakin väyläpoliittisia avauksia. Eräs tällaisista olisi raideliikenteen tehostaminen tihein vuorovälein liikennöitävillä uusilla kaupunkiradoilla, joilla avattaisiin uudet rautatieyhteydet Helsingistä luoteeseen (=> Karkkila, Forssa) ja itään (=> Porvoo). Pääkaupunkiseudun tosiasiallinen ulkokehä muotoutuisi näin linjalle Lohja-Forssa-Hämeenlinna-Lahti-Porvoo, jolla nopeisiin yhteyksiin tukeutuva olemassa oleva yhdyskuntarakenne auttaisi purkamaan pääkaupunkiseudun kasvupaineita ilman Helsingin ja sen lähialueiden vähäisiksi käyvien luonnontilaisten alueiden rakentamista. Erilaisista ”paineenpurkumalleista” puhuttaessa on syytä muistaa, että nelikaistaisen moottoritienkin välityskyky HHT-käytävällä on rajallinen. **Mikäli pääkaupunkiseudun kasvu jatkuu voimakkaana, on joka tapauksessa syytä varautua myös HHT:lle vaihtoehtoisia kasvusuuntia mahdollistavien väylästöjen kehittämiseen.** Tästä näkökulmasta vt 2-käytävä voidaan nähdä merkittävänä tulevaisuuden kapasiteettina ja sen parantaminen luontevana osana kaupunkien kasvuna heijastuvaa kansallista tulevaisuusstrategiaa.

Tällaista pääkaupunkiseudun kasvua koskevaa tulevaisuusnäkemystä rasittaa vt 2:n varrella sijaitsevien keskusten heikkous suhteessa muihin Helsingistä vastaavalla etäisyydellä oleviin keskuksiin. Kuitenkin, mikäli Karkkilan ja Forssan kautta kulkevat väylät ja yhteydet olisivat HHT-vyöhykkeen tasoa, voitaisiin niiden nykyistä kehitystä mahdollisesti verrata kehitykseen Hyvinkäällä ja Riihimäellä. Nykyinen keskusverkko, sen polkuriippuvuuksille rakentuva lähitulevaisuuden todennäköinen tuotantorakenne ja niistä johdettavat potentiaaliset liikennevirrat vt 2-linjalla Forssasta luoteeseen huomioiden ei tee tällaisesta vertailusta täysin realistista. Sen sijaan kaupunkirata- ja Forssaan laajenevan pääkaupunkiseudun optio yhdistyneenä vt 2:n parantamiseen henkilöliikenteen syöttöliikenneväyläksi Satakunnasta kaupunkiradan pääteasemalle on mahdollista ottaa lähtökohdaksi pohdittaessa sekä tapoja purkaa ruuhkautuvan pääkaupunkiseudun kasvupaineita että määriteltäessä tarpeita vt 2:n välityskyvyn parantamiselle.

Oleellinen ongelma pohdittaessa suurisuuntaisia väyläpoliittisia ratkaisuja on kysymys resursseista ja valtion budjettirajoitteesta. Valtiovarainministeriössä suhtaudutaan tietyllä epäilyksellä erilaisiin rahoitusmalleihin, jotka mahdollistavat nopeinkin ryhtymisen väylä- ja muihin hankkeisiin, sillä näissäkin hankkeissa valtio väylästä vastuullisena toimijana on hankkeiden viimekätinen rahoittaja. Tämän lisäksi hankkeiden aloittaminen ulkopuolisella rahoituksella ja ilman että ne voitaisiin suhteuttaa selviin liikenne- ja viestintäministeriön asettamiin priorisointeihin vaikeuttaa väyläresurssien käyttöä koskevaa strategista päätöksentekoa budjettipoliittisena kysymyksenä. Sinänsä ulkopuolisen rahoittajan kytkeytymisen hankkeen toteuttamiseen voidaan olettaa tuovan myös yhden arviointikoneiston lisää analysoimaan hankkeen kannattavuutta ja sen toteuttamistarvetta.

Kysymys laajemmista eurooppalaisista kuljetuskorridoreista ja niiden vaikuttavuudesta Suomessa kytkeytynee oleellisimmin kehitykseen Venäjällä. Suomalaiset liikennejärjestelmät ovat sinänsä liian pienimittakaavaisia toimiakseen eurooppalaisena pääväylänä Venäjän markkinoille. E 18 palvelee osittain tätä tarkoitusta, mutta sen todellinen merkitys transitoväylänä on kyseenalainen. Kuten edellä jo esitettiin, transiton merkitys lienee suurin kaakkoisen Suomen satamille. Sen sijaan Venäjän suunnalla saattaa mahdollisesti olla laajempaa kaupunkiverkollista vaikutusta linjalla Lappeenranta-Joensuu-Iisalmi-Oulu. Sen lisäksi, että Baltian ja keskisen Itä-Euroopan muutokset heijastuvat Suomen transitoasemaan, voidaan Venäjän oman uuden satamakapasiteetin (Primorsk/Koivisto) olettaa heikentävän erityisesti bulkkikuljetusten osalta jopa Baltian maiden 1990-luvun myötä Suomen kustannuksella saavuttamaa transitoasemaa.

Eurooppalaista väylävaikutusta Suomeen ulottaa merkittävimmin TEN-väylä E 18. Oikoradan näkeminen ”Pohjolan kolmion” kautta ja HHT **Via Baltican** jatkeena kytkeytynevät kansainvälisiin väyläjärjestelmiin toistaiseksi lähinnä mielikuvien – vaikkakin väyläratkaisuja pohjustettaessa merkittävien – tasolla.

### Suomen tuotannollisen aluerakenteen tulevaisuus

Tulevaisuuden menestyvimpiä alueita tulee ilmentämään monipuolinen osaaminen – tekijä, joka ilmentää jo tämän päivän menestyjiä. Perinteisen tuotannon alueiden menestyksen tulee suurelta osin sanelemaan teollisuusyritysten kyky omaksua uutta teknologiaa. Eurooppalaiset elintarviketastropheit taas nostavat puhtaan ja laadukkaan kotimaisen tuotannon arvoa, mikä parantaa kotimaisen elintarviketuotannon kilpailukykyasemaa. Samoista tekijöistä saattaa hyötyä myös matkailu. Varsinaisina tukijalkoina nähdään edelleen yhtäältä informaatio- ja kommunikatioteknologia ja toisaalta perinteinen yhdistelmä metsä/metalli.

Oleellisempaa kuin pohtia yksittäisten toimialojen kilpailukykyedellytyksistä on tarkastella **alueen koko tuotantojärjestelmän monipuolisuutta**. Monipuolisuus merkitsee vahvuutta alueidenvälisessä työnjaossa ja kyvyssä kehittää monipuolista osaamista. Erikoistuneet osaamiskeskukset sekä koulutus- ja tutkimuslaitokset puolestaan ovat avainasemassa kehitettäessä monipuolisuuteen perustuvia, kunkin alueen tuotannollisen erityisosaamisen varaan rakennettavia vahvuuksia. Tämän lisäksi tarvitaan uutta **ponnistelun ja uusien ratkaisujen löytämisen kulttuuria** – tai suoranaista ”psykodynamiikkaa” yhteisöillä ja alueilla. Ponnisteluja ja uusia ratkaisuja tarvitaan. Erityisesti raskaissa investoinneissa kiinni olevan perusteellisuuden osalta myös tulevaisuuden työmarkkinat kehittyvän suurelta osin kysyntävetoisesti. Tältä osin työvoiman kysyntä säilyy maantieteellisesti pistemäisenä. **Suuri osa kevyemmästä kokoonpano- ja tyypillisestä alihankintateollisuudesta on kuitenkin maantieteellisesti joustavaa** ja pystyy siirtymään sekä työvoiman tarjonnan mukaan että – ja erityisesti ajateltaessa EU:n tulevaa itälaajenemista – erilaisten tukiais- ja paikallisten insentiivipakettien perässä.

Aluetalouksien keskittyminen verraten rajoitetuille erityisaloille jyrkentää **työvoiman kysynnän ja tarjonnan välistä kohtaanto-ongelmaa**. Suurten ikäluokkien eläköityessä on palkkakilpailussa heikoilla olevalle julkiselle sektorille syntymässä pahenevia työvoimakapeikkoja, joiden vaikutusta suurissa kaupungeissa saattaa pahentaa asumisen ja elämän yleinen kalleus. Palkkatasojen kohtuullistuminen (eli suhteellinen aleneminen) myös ”uuden talouden” aloilla näiden muuttuessa yleisen teknologiatason nousun myötä osaksi ”normaalia” tai *mainstream*-taloutta asettaa myös ICT-ammattilaiset uuteen asemaan suhteessa kasvukeskusten ruuhkautumisen myötä kohoaviin elinkustannuksiin. **Ruuhkautuvimpien keskusten vetovoimaisuus ja niiden tarjoama elämisen laatu saattavat pudota** laajalla rintamalla monien sellaisten korkeasti koulutettujen ammattilaisten joukossa, joiden keskittyminen muutamalle kaupunkiseudulle tekee niistä mieluisia sijoittumisalueita osaavinta henkilöstöä tavoitteleville yrityksille. **Alueidenvälisen kilpailun dynamiikka saattaa olla muuttumassa ja johtaa edellä esitettyyn kasvun tasaisempaan jakautumiseen kautta koko kaupunkiverkon**. Myös puheenvuorot maaseudun massiivisesta autioitumisesta ovat todennäköisimpiä kehityskulkuja voimakkaasti dramatisoivia.

### Valtiovallan uusi teollisuus- ja elinkeinopoliittinen rooli

Julkisen vallan tulevat toimenpiteet suomalaisen tuotantorakenteen kehittämiseksi jäävät todennäköisesti hyvin rajallisiksi. Uusiakin avauksia tullaan silti todennäköisesti näkemään, minkä lisäksi jo tehtyjen avauksien esimerkiksi tietoyhteiskuntakehityksen saralla odotetaan konkreettisesti toteutettavista ja erityisen julkisen intressin alaisista tavoista parantaa suomalaisen tuotantojärjestelmän kilpailukykyä. Tällöin tosin joudutaan ottamaan entistä selvemmin kantaa siihen, **kuinka koulutusjärjestelmä rakennetaan eri tasoisten ammattilaisten tuottamiseksi ja jopa siihen, millaisista elementeistä koulutusohjelmien sisällöt koostetaan**.

Pääasiallista tuki-ideologiaa voidaan joka tapauksessa luonnehtia **markkinoiden valintaa ja yleensä markkinamekanismia korostavaksi toimintapolitiikaksi**. Tästä näkökulmasta esimerkiksi teknologian siirtoon, yritysten toimintaympäristön kehittämiseen ja vastaaviin taloudellisen toiminnan *ulkoisvaikutuksiin* (ei siis tuotantoprosessiin itseensä) kohdistettava **tuki keskittyy**

aloille, jotka nähdään kansantaloudellisesti erityisen merkittävinä ja/tai tuovat tuotantojärjestelmän toimintaan jotakin sisällöllisesti uutta ja sen laatua parantavaa.

Julkista tukea elinkeinoelämälle tarjoavia mekanismeja voidaan perustellusti kutsua ”Tekes-malliseksi” järjestelmäksi, jossa avainasemassa on eri tuotannonalojen ja yksittäisten yritysten kyky lisätä uuden teknologian käyttöä tuotantoprosesseissaan ja sitä kautta kasvattaa tutkimus-, kehittämis- ja teknologiaintensiteettiään. Kokonaisten yritystoiminnan innovatiivisten ja rakenteellista uusiutumista tukevien toimintaympäristöjen kehittäminen kuuluu niinkään nykyaikaisen teollisuus- ja teknologiapolitiikan välineistöihin. Vahvojen keskittymien edelleen vahvistuminen näyttää ilmeiseltä seuraukselta valitulla reitillä edettäessä. *Koko kansallista kilpailukykyvarustusta* ajatellen tämä lieneekin edullista.

### Tuotannollinen aluerakenne Lounaisen Suomen keskusseuduilla

Satakunnan rasitteena Suomen uuden talousmaantieteen jäsentymisessä on alueen kesken oleva transformaatio perinteisen teollisuuden leimaamasta maakunnasta kohti tuotannon ja talouden uusia järjestymismuotoja. Alueella on kuitenkin myös mahdollisuuksia. Yhteistyön kehittyminen Porin ja Rauman kesken on eräs näistä. Toisaalta vanhojen teollisten satamakaupunkien – Porin, Rauman ja myös Uudenkaupungin – pidemmälle historiaan menevät kulttuurikaupungin traditiot voivat tarjota merkittävän voimavaran kaupunkien kehittämiseen suomalaisen kaupunkiverkon nykyistä voimakkaammiksi keskuksiksi.

Tätä kehitystä on osaltaan mahdollista edistää nostamalla alueelle johtavat kuljetusyhteydet selvemmin muuhun kansalliseen pääväylästäön rinnastettavissa olevaan luokkaan. Edellä tässä raportissa esitetyistä syistä johtuen väylästäöllisessä katveessa olevien keskusten profiiliin ja kilpailuaseman nostamisen voidaan katsoa suorastaan edellyttävän tällaista tehostamista. **Väylästäön kehittämien näyttäytyy siten jälleen keinona vahvistaa koko suomalaista kaupunkiverkkoa parantamalla edellytyksiä, joilla väestö voi levittäytyä kaupunkiverkon eri osiin ilman että sen täysipainoinen osallistuminen dynaamisimpaan osaan nykyaikaisista työmarkkinoista vaarantuisi.**

Muun lounaisen Suomen osalta tilanne on suurelta osin toinen. Uusimaa pääkaupunkiseudun välittömänä ympäristönä on automaattisesti vahva – samoin muut korkeakoulumaakunnat. Monikeskuksisen Varsinais-Suomen dynaamisin kehityslinja jäsentyy Turun ja Salon välille. Pirkanmaan oleellisin kasvuvoima taas rakentuu Tamperetta ja osin myös Valkeakoskea ympäröivien keskusseudujen teolliselle perinteelle rakentuvan osaamisen varaan.

**Väylästäön rakentaminen ei enää ole aluepolitiikan toteuttamisväline** – toisin kuin suomalaisen aluepolitiikan varhaisvaiheissa. Rakentaminen on kuitenkin myös suhdannepoliittinen joustojärjestelmä. Tämä ominaisuus saattaa jopa korostua, kun liikelaitostamisen myötä mahdollisuus käyttää useita entisiä julkisorganisaatioita (esim. kiinteistölaitos) vastaavanlaisina järjestelminä on ohentunut. Toisaalta taas EU:n ohjelmallinen alue- ja rakennepoliittikka on tuonut uusia horisontaalisia valmistelu- ja toimintojen tarpeellisuuden arviointijärjestelmiä, jotka rakentuvat maakunta- ja aluetasoisien organisaatioiden yhteistoiminnalle.

## 5.2 • Vt 2:n parantaminen: yhteistyö ja hankkeen hyväksyttävyyden lisääminen

(JANI HANHIJÄRVI)

**Vt 2:n** varrella olevien kuntien ja kaupunkien toimissa näkyy erittäin vahva yhteistyön ja yrittämisen henki. Tien varrella Porin ja Forssan seutukunnissa yhteistyö kukoistaa erityisen voimakkaasti. Kaakkois-Satakunnassa yhteistyö on hieman vähäisempää, mutta sielläkin hankkeen hyväksyttävyyden taso on hyvin korkealla tasolla. Koko Satakuntaa ajatellen **vt 2:n** parantaminen kuuluu maakunnan kärkihankkeisiin ja on yleisesti hyväksytty asia.

Porin seutukunnassa seutuyhteistyö koetaan erittäin tärkeäksi ja tulevaisuuden kannalta aivan välttämättömäksi toimintamuodoksi. Siellä on parin vuoden ajan kaupunkiseudun kuntien johtajisto kokoontunut noin kaksi kertaa kuukaudessa tapaamassa toisiaan. Yhteistyö on hyvin yksimielistä ja positiivishenkistä. Kuntien kesken on suurta luottamusta ja asioita pyritään priorisoimaan mahdollisimman paljon. Suureen osaan yhteistyöstä liittyy tavalla tai toisella **vt 2**, onhan se vaikuttamassa useimpiin seutukunnan asioihin ainakin välillisesti.

Porin seutukunnassa vt 2:n varrella on myös neljän kunnan kesken aloitettu Vt2Zone – yhteistyötä. Se perustuu kuntien ja yritysten väliseen yhteistyöhön. Tarkoituksena on lieventää kuntarajojen merkitystä ja näin helpottaa kaikkinaista yhteistyötä, jota harjoitetaan vt 2:n markinoimiseksi ja kehittämiseksi.

Kaakkois-Satakunnassa seutukunnallinen yhteistyö on vähäisempää kuin Porin seutukunnassa. Tämä on luonnollisesti ymmärrettävääkin, koska seudun kunnat ovat eriarvoisessa asemassa vt 2:n suhteen; osa sijaitsee enemmän tai vähemmän syrjässä valtatiestä. Ilmeisesti kaikissa kunnissa ei nähdä ainakaan vielä välittömän suurta tarvetta seutuyhteistyölle. Kokemäen ja Huittisten elinkeinotoimen mukaan alueella on kuitenkin halua yhteistyölle ja siihen tullaan panostamaan.

Maakuntatasolla yhteistyö on hyvin yksimielistä ja tiivistä. Satakunta asettaa vt 2:n kehittämisen erääksi kärkihankkeekseen, ja maakunnan valtateistä se on ehdottomasti tärkein väylä. Maakunnan tasolla yksimielisyys vt 2:n kärkihankkeeksi asettamisesta on kokenut joskus vastatuulta, mutta nykyään yksimielisyyttä löytyy laajalla rintamalla. Haastatteluiden perusteella saattaa kuitenkin havaita, että pientä erimielisyyttä on Pohjois-Satakunnan seutukunnassa vt 2:n tärkeydestä. Tämä on ymmärrettävää, koska vt 2 ei ole seutukunnan pääväylä.

Forssan seutukunnan viisi kuntaa tekevät keskenään hyvin tiivistä yhteistyötä. Seutuyhteistyö on luontaista, koska maakunnalliset kontaktit koetaan jossakin määrin heikoiksi syrjäisen sijainnin vuoksi. Seutukunta sijaitsee viiden eri maakunnan läheisyydessä ja kolmen eri tiepiirin rajamailla. Siksi esimerkiksi monien lähellä olevien kaupunkien kanssa on hankala hakeutua yhteistyöhön.

Hämeen maakunta asettaa maakunnallisesti vt 3:n ja HHT:n tärkeimmäksi väyläkseen. Vaikka vt 2 kulkee jonkin matkaa maakunnan alueella ja on Forssan seutukunnan merkittävin valtaviälä, ei maakunta aseta valtatieä strategioissaan kovinkaan korkealle. Maakunta tunnustaa kuitenkin vt 2:n tärkeyden, mutta todellinen halu tien kehittämiseen tuntuu olevan melko vähissä.

Vt 2:n kehittämisen kannalta tärkeimmäksi yhteistyömuodoksi paikallistasolla nähdään ylimaakunnallinen ja aina valtion päättäjiin asti ulottuva yhteistyö. Tällä on suurin merkitys, koska tärkeimmät päätökset tehdään lähes poikkeuksetta ylimmällä tasolla. Tämä koetaan kuitenkin eräällä tavalla vaikeaksi, koska väylän alueella on harvoja valtakunnantason päättäjiä, jotka pitävät vt 2:n ympäristöä ns. omana alueenaan. Seutuyhteistyö ei sinällään ratkaise vt 2:n ongelmia, vaan paremminkin se nähdään välineenä, jolla pystytään vaikuttamaan voimakkaammin ylemmän tason suuntaan. Vahva seutuyhteistyö on siten hyvin perusteltua ja usein lähes ainoa mahdollinen keino toimia oman alueen hyväksi.

Paikallistasolla on siis havaittavissa erittäin voimakasta yhteistyöhenkeä ja asioiden eteenpäin viemistä. Maakuntatasolla hankkeen hyväksyttävyyden vaihtelee Satakunnan erittäin positiivisesta Hämeen väheksyntään. Valtiovallan suhtautuminen vt 2:n kehittämiseen voisi paikallistasolla olla myönteisempääkin. Penseähkää suhtautumista voi toisaalta pitää ymmärrettävänä, koska tällä hetkellä maassamme on olemassa kaksi kansainvälisessä mielessä erittäin tärkeitä liikenneinfrastruktuurihanketta; E18-moottoritie ja Kerava-Lahti –oikorata. Vt 2:n vaikutusalue ei ole globaalissa mittakaavassa yhtä merkittävää seutua kuin näiden väylien vaikutusalueet. Vt 2:n kehittämisen jättäminen sikseen on kuitenkin kohtalokasta koko maan kokonaisvaltaisen kehittämisen suhteen. Kansallisessa mielessä vt 2:n ympäristö on erittäin tärkeä ja lisäksi se sijaitsee suurimmaksi osaksi äärimmäisen keskeisellä alueella. Useista haastatteluista käy ilmi, että monet ulkomaiset yritykset ovat pitäneet vt 2:n aluetta varteentottavana sijoittumisalueena, mutta kehnohkot liikenneyhteydet ovat kääntäneet katseet lopulta muualle.

### Kokoavia havaintoja paikallishaastatteluista

Paikallistasolla tehdyt haastattelut osoittavat vt 2:n olevan hyvin tärkeä ja aluerakenteellisesti melko yhtenäinen valtatie, jonka keskivaiheilla Kaakkois-Satakunnassa lienee kuitenkin jonkinasteista hajautumista. Porin seutukunnassa erityisesti vt 2:n varsi on vahva ja aluerakenteellisesti erittäin yhtenäinen seutu, jolla on paljon teollisuutta sekä liikennettä. Lisäksi yhteistyö on voimakasta ja kaupunkiseutu on nostanut yleistä imagoaan viime aikoina jonkin verran. Porin seudulta katseet käännetään ensi sijassa pääkaupunkiseudulle päin. Etelä-pohjoissuuntaisia kon

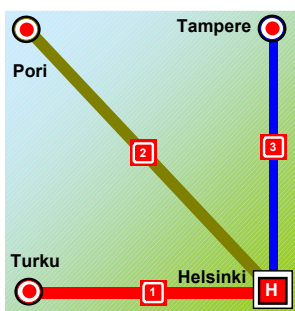
takteja ei juuri haeta, eikä rannikkotietä mielletä läheskään vt 2:n tasolle. Tavoitteet ja toimintamuodot näytävät siis olevan selvillä.

Myös Forssan seudulla harjoitetaan paljon seudullista yhteistyötä. Luontaisten yhteistyökumppanien vähyys on kuitenkin havaittavissa, koska alue sijaitsee harmillisessa tyhjiössä useiden maakuntien rajamailla. Aluerakenne on myös melko tiivis ja alue edustaa hyvin pitkälle samanlaista teollisuutta kuin vt 2:n länsipäähän. Selvästi erottavana tekijänä esimerkiksi Porin seutukuntaan verrattuna on käytävissä olevien kuljetusmuotojen vähyys ja juuri tämän vuoksi vt 2 on sille vieläkin tärkeämpi valtavyälyä kuin muille seutukunnille. Forssan seutukunnalle ja jopa pääkaupunkiseudulle vt 2:n merkitys on aikaisempina vuosikymmeninä ollut mittava, koska pääkaupunkiseutua on rakennettu paljolti forssalaisin voimavaroin.

Kahteen muuhun seutukuntaan verrattuna Kaakkois-Satakunnan alueella vt 2:lle määritellään hieman vähäisempi merkitys, sitä pidetään kuitenkin seudun ykkösväylänä. Seutukunta on muutoinkin aluetta, jonka yhteydet lipeävät moneen eri suuntaan. Tampereelle ja Turkuun on suunnilleen sama matka, Pori on lähimpänä mutta on edellä mainittuja keskuksia pienempi, eikä Helsinkiinkään ole mahdollon matka. Ainakin mielikuvatasolla voidaan ajatella, että seutu hakee luontaisia yhteyksiään ja on hieman epävarma tulevaisuudestaan. Vt 2:n parantamisen voidaan ajatella vahvistavan seudun linkkejä tien suuntaisesti mutta sitä ei voida pitää yksimielisen selvänä asiana, koska kaikinainen talouden muutos ja muutosnopeus ovat varsin yllätyksellisiä ja vaikeita ennustaa.

## 6 • Päätelmät: logistiikka ja lounaisen Suomen muutoksenhallinta

Yksinkertaistettu kuva lounaisen Suomen kolmea pääakselia, valtateitä 1, 2 ja 3 mukailevasta aluetaloudellisista kehitysnäkymistä voitaisiin piirtää kuvan 6 muotoon. Siinä kasvu- ja kehitysvoimaa ylläpitävä muutosdynamikka keskittyy erityisesti pääkaupunkiseudulle, ja leviää sieltä valtateiden 1 ja 3 suuntiin sijoittuneisiin teknologiakeskittyymiin. Kyse on viimekädessä osaamisen perustuvasta moniulotteisesta alueellisesta työnjaosta. Valtateiden 1 ja 3 varsilla olevat keskuksat ovat vahvoja kansallisesti, koska niiden piirissä kehittyneistä toiminnoista osan kasvuvoimastaan saavat yritykset ja/tai monitoimipaikkaisten yritysten näiden käytävien varsilla sijaitsevat yksiköt ovat kilpailukykyisiä myös kansainvälisillä markkinoilla.



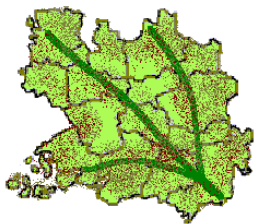
**Kuva 6.**

*Mekaaninen kuvaus lounaisen Suomen pääkaupunkikeskeisestä pääväylästä ja tutkimusalueen rajaavista kaupunkiseuduista.*

Sen sijaan vt 2:n suunta näyttäisi kehittyvän oman, ympäröivistä alueista poikkeavan muutosdynamikkansa mukaisesti. Tien Helsingin puoleinen pää on osa pääkaupungin työssäkäyntialuetta, aivan kuten vastaavat osat vt 1 ja 3 –käytävillä. Tämän jälkeen tien luonteesta ja roolissa näyttää tapahtuvan selvä muutos. Tie tavallaan muuttuu osaksi Forssan seudullista väyläverkostoa ja risteävien väylien (mm. vt 9 ja 10) väliseksi yhdyskäytäväksi. Saavuttaessa Satakuntaan muuttua tie jälleen luonnettaan. Se nivoutuu osaksi Kokemäenjokilaakson nauhamaista asutusta ja vanhinta suomalaista paikallistason ylittävän seudullisen suunnittelun perinnemaisemaa. Samalla tie muuttuu leimallisemmin kuin millään muulla osuudellaan perusteellisuuden logistisia tarpeita ja raskasta liikennettä palvelevaksi kuljetusväyläksi. Poriin tultaessa tie muuttuu toisen kerran suuren kaupunkikeskuksen työssäkäyntialueen liikenteellisesti yhteen nivovaksi kulkuyhteydeksi.

Tämä ei suinkaan ole ainoa mahdollinen kuvaus lounaisen Suomen liikenteellisestä ja logistisesta jäsentymisestä. Kirjaimellisesti ”orgaanisempi” kuva kolmen tarkastellun valtateiden välittömien vaikutusalueiden seutukuntien ja ne pääkaupunkiin liittyvien väylästäjien jäsentymisestä voitaisiin laatia kuvan 7 mukaisesti. Kummassakin kuvassa (6 ja 7) esitetty ”malli” on yhtä virheellinen ja vinoutunut. Alue ei muodosta orgaanista kokonaisuutta, jota pääkaupungin kana-voima kasvuvoima ruokkisi lehtiruodeille analogisesti. Se ei toisaalta ole myöskään mekanistis-deterministinen järjestelmä, joka jakautuu yhtäältä vahvoihin ja ongelmattomiin ja toisaalta

heikkoihin ja ongelmallisiin kehittämisuuntiin. Kahdesta edellä esitetystä mallista kuvan 7 voidaan lopultakin väittää antavan kuvaa 6 ”oikeamman” kuvan tarkasteltavasta aluekokonaisuudesta. Lehtianalogia viittaa prosesseihin ja muutokseen: kokonaisuuden eri osien hyvinvointi riippuu oleellisilta osin siitä, kuinka sen muut osat voivat.



**Kuva 7.**

*Vaihtoehtoinen mielikuvakartta lounaisen Suomen seutukunnista, jotka kuvassa 6 esitetty päyväylästä yhdistää pääkaupunkiseutuun.*

Kuitenkin tarkasteltaessa käsityksiä lounaisen Suomen kehitys- ja kehittämistilannetta pääkaupungista käsin, vaikuttaa kuvan 6 mukainen malli alueen jäsentymisestä paljon laajemmalle levinneeltä. Tämäkin tulkinta on sikäli optimistinen, että pääkaupunkikeskeisessä katsannossa vanhaa teollista ja osin jopa agraarista Suomea edustavaan Lounais-Hämeeseen ja Satakuntaan suuntautuva vt 2 pyyhkiytyy täysin pois mielikuvakartoilta. Pohjoinen ja länsi ovat pääkaupungista katsottuna tarkastellun alueen merkittävimmät kulku- ja kuljetussuunnat. Tähän heikkoon hahmotettavuuteen yhdistettynä infrastruktuurin rappeutumisen edustamaan uhkaan ollaan tukeuduttu viime vuosikymmeninä vietäessä vt 2 -problematiikka päättäjien tietoisuuteen myös verraten selvän mielikuvakampanjoinnin tasolla. Tämän tutkimuksen käsitteistöllä ilmaistuna tavoitteena on ollut nostaa väylän parantamiseen tähtäävän toimintapolitiikan hyväksyttävyyttä.

Ilmeinen avainkysymys pohdittaessa käyttökelpoisia menettelytapoja vt 2:n välittömän vaikutusalueen tuomiseksi riittävässä laajuudessa eteläisen ja lounaisen Suomen tulevaa kehitystä koskevaan keskusteluun on lähestyä aluetta kokonaisuutena ja *orgaanisena osana Suomen taloudellista ja väestöllistä ydinaluetta*. Tien parantamiseen ei liene saatavissa resursseja defensiivisellä, taantuvan kehityksen uhkia esittelevällä strategialla – ei myöskään vetoamalla aiemmin koettuihin vääryyksiin väylästä parantamiseen suunnattuja resursseja jaettaessa ja siitä aiheutuvaan tien heikkoon nykytilaan. Nykyisen heikkouden esittely ei ole perusta, jonka varaan voidaan visioda tulevaa vahvuutta esitteleviä malleja.

Edellä esitetty on helppo löytää luvuissa 4 ja 5 esitellyistä, asiantuntijahaastattelusta koostetuista näkemyksistä. *Väylähankkeita edistetään alueilla, joiden piirissä voidaan osoittaa kehittämistyön myötä synnyttävät kasvuvaikutukset*. Niihin tukeutuen:

- 1 pystytään kokoamaan poliittista tahtoa väyläpäättöksen tueksi;
- 2 saadaan myös lähimaakunnat vaikuttajineen hankkeen taakse; ja
- 3 pystytään osoittamaan lisäarvo, jonka kehittämistyö tuottaa muun väylästä kehittämiin.

Usko markkinamekanismin määräävään asemaan, julkisen sektorin kevenevään otteeseen suurten teollisuuspoliittisten (ja seuraavien viiden vuoden aikana väyläpoliittistenkaan) avauksien tekijänä ja alueellisen kehityksen yleisiin polkuriippuvuuksiin erityisesti tulevan teknologiaraisien kasvun osalta puoltavat kaikki edellä esitettyä.

Edellä esitetyt seikat tosin sisältävät myös muutoksen mahdollisuuksia. Niitä käsiteltiin jo edellä luvun 3 lopussa. Tällöin nostettiin esiin *kolme erityistä prosessia, jotka kulmineituvat kysymykseen vt 2:n parantamistarpeesta, mutta joilla on myös mainittavasti laajempi yhteiskunnalliseen ja alueelliseen muutoksenthallintaan kytkeytyvä sisältö*. Niissä otettiin kantaa:

- 1 lounaisen Suomen kahden hitaamman kasvun maakunnan vetämiseen nopeammin kasvavien naapurimaakuntien imuun;
- 2 valmiiksi rakennetun infrastruktuurin parempaan hyödyntämiseen eteläisessä Suomessa; ja
- 3 ruuhkautumisen pahenemiseen suomalaisilla globaaliin uuteen talouteen tällä hetkellä voimakkaimmin kiinnittyneillä ydinalueilla.

Nämä tekijät kohdistuvat sisällöllisesti erilaisten toimijaryhmien intresseihin mutta auttavat myös tuomaan niitä yhteen. Mukana on yleinen alue- tai suorastaan geopolitiittinen intressi pitää maa – ainakin sen ydinseutujen läheisyydellä – tasaisesti asuttuna, ekologisesti kestävä kehityksen tavoittelu olemassa olevaa infrastruktuuria hyödyntämällä sekä uuden talouden avainmattilaisten mahdollisten asuinpaikkapreferenssien huomioiminen. Tarvitaan kuitenkin myös



uusia konkreettisia toimenpiteitä ja uusia avauksia. Uudet joukkoliikenteen ja työn organisoinnin/hajauttamisen muodot on suorastaan välttämätöntä kytkeä mukaan esitettävien väyläratkaisujen tueksi.

### Päätösargumentit

**Valtatie 2:n** parantamishankkeen nykyiset lähtökohdat ovat varsin haasteelliset. **Kaksi suurta väylähanketta**, vt 1/E 18 ja Helsinki-Lahti –oikorata, vievät tulevina vuosina lähes kaikki uusiin väylähankkeisiin käytettävissä olevat resurssit. Toisaalta **markkinoiden tekemään valintaan** luottava teollisuus- ja elinkeinopoliittikka ei juurikaan tarjoa apua teollisuuden rakennemuutosongelmista kärsiville aluetalouksille.

Väyläpoliittisen päätöksenteon hyväksyttävyysolematiikan kannalta asetelma on yhtä ongelmallinen. **Lounaisen Suomen poliittisille päätöksentekijöille ei ole tarjolla laaja-alaista, maakuntarajat ylittävää tai yleistä lounaissuomalaista näkemystä maan väestöllisen ydinalueen koko väyläverkoston roolista ja kehitystarpeesta osana suomalaista kilpailukyypoliittikkaa.** Alueen piirissä esitettävät painotukset lähtevät kunkin maakunnan ja sen aluekehitysviranomaisen omista tarpeista, mikä ajateltaessa yksittäistä maakuntaa horisontaalisen, sektorirajat ylittämään pyrkivän strategisen suunnittelun kohteena onkin täysin ymmärrettävää.

Alueet toisiinsa linkittävien liikenneverkkojen ollessa kyseessä tällainen keskittyminen juuri kunkin maakunnan kärkitavoitteisiin ei kuitenkaan johda parhaisiin mahdollisiin lopputuloksiin. Asetelmasta hyötyvät maakunnat, joiden pääväylät muodostavat pääasiallisen linkin myös muille maakunnille tai jotka pystyvät perustelevaan ajamiansa tavoitteita esimerkiksi kansallisilla kilpailukykyargumenteilla. **Vt 2:n** tapauksessa kumpikaan premissi ei näytä toteutuvan.

Edellä esiteltyjen ongelma-alueiden sisältä voidaan kuitenkin löytää myös **argumentteja jäsenettäessä tapoja edistää vt 2:n tuomista nykyistä paremmin osaksi kansallista liikenneverkkoajattelua.** Tällöin tienparannushanketta on syytä tarkastella osana **yleisempää ylimaakunnallista aluekehityshanketta.** Tämä väite tukeutuu kansallisen teollisuus- ja elinkeinopoliittisen ajattelun muutoksiin ja laajempaan alueellisen *kehittämisparadigman* muutokseen: markkinoiden jo valitsemien toimintamallien sisällyttämiseen julkisten tukitoimien piiriin ja uuden menestyksen rakentamiseen jo saavutetun menestyksen luomalle perustalle. Uudenlainen avaus lounaisen Suomen väyläpoliittisessa keskustelussa voisikin lähteä liikkeelle **ylimaakunnallisen vision** laadinnasta. Sen avulla tulisi pyrkiä jäsentämään **lounaisen Suomen ja sen piirissä harjoitettujen toimintojen merkitys koko kansantalouden tavoitellulle kehitykselle.**

Tarkastelluista lounaisen Suomen maakunnista kolmen odotetaan tulevaisuudessakin kuuluvan Suomen kasvualueisiin ja näistä maakunnista käsin toimivien yritysten lujittavan asemaamme kansainvälisessä työnjaossa. Niiden myönteiset kehityspolut ovat markkinoiden valitsemia. Sen sijaan **tieto siitä, mitä hitaan tai negatiivisen kasvun maakunnat voisivat tulevaisuudessa tarjota kasvuytimille ja niiden vastaiselle kehitykselle, on toistaiseksi varsin heikosti jäsentynyt.** Kysymys yhteen sovitetun kehitysdynamiikan edellytyksistä – saati sellaisen hahmottaminen koko lounaiselle Suomelle – on jäänyt yhtäältä alueidenvälisen kilpailun ja toisaalta muodollisten allianssien jalkoihin. Kuitenkin tällaiset pohdinnat saattaisivat antaa parhaat edellytykset pohjustaa konkreettisia toimenpiteitä, joiden avulla kohti tavoiteltua tulevaisuutta edetään – väylästä ja **vt 2:n** parantaminen osana näitä toimenpiteitä.

### Lähteet ja kirjallisuus

- Aluekehittämissuunnitelma* (1998) *Uudenmaan aluekehittämissuunnitelma 2000*. Uudenmaan liiton julkaisu A5. Uudenmaan liitto. Helsinki.
- Andersson, Harri (2001) *E18 – Yhteiskunnalliset vaikutukset*. Turun kaupunki ja Varsinais-Suomen liitto. Turku.
- Antikainen, Janne (2001) *Kaupunkiverkkotutkimus 2001*. Aluekeskus- ja kaupunkipoliittikan yhteistyöryhmän julkaisu 1/01. Sisäasiainministeriö/aluekehitysosasto. Helsinki.
- Buzan Barry & Gerald Segal (1998) *Anticipating the Future. Twenty Millennia of Human Progress*. London: Simon & Schuster.
- Böckerman, Petri (2001) *Työpaikkojen ja työntekijöiden vaihtuvuus Suomessa: Alueellinen näkökulma*. Palansaajien tutkimuslaitos. Tutkimuksia 81. Helsinki.
- E 18 vaihemaakuntakaava* (2001) Ehdotus 11.6.2001. Varsinais-Suomen liitto. Turku.
- Forssan seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma* (1999) Forssan kaupunki, Humppilan kunta, Jokioisten kunta, Tammelan kunta, Ypäjän kunta, Hämeen liitto, Hämeen tiepiiri, Etelä-Suomen lääninhallitus, Liikenneministeriö.

- Helsingin seudun seutukaava* (1993) *Taajama-alueet, liikenneväylät ja -alueet*. Ympäristöministeriö osin vahvistanut 18.6.1996; Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja A 19. Helsingin seutukaavaliitto. Helsinki.
- Hernesniemi, Hannu, Pasi Kymäläinen, Pekka Mäkelä, Olavi Rantala, Ritva Rautkylä-Willey & Mikko Valtakari (2001) Suomen avainklusterit ja niiden tulevaisuus. Tuotanto, työllisyys ja osaaminen. ESR-julkaisu 88/01. Helsinki.
- Huovari, Janne, Aki Kangasharju & Aku Alanen (2001) *Alueiden kilpailukyky*. Pellervon taloudellisen tutkimuslaitoksen raportteja No 176. Helsinki.
- Hämeen maakunnan 5. seutukaava* (1996) *Seutukaavaselostus – seutukaavan 5. vaihe*. Hämeen liitto, Julkaisu IA:13. Hämeenlinna.
- Hämeen seutukaava 1.10.1998* (1998) Hämeen liitto, Julkaisu IA:15. Hämeenlinna.
- Hämeen strateginen maakuntasuunnitelma ja aluekehittämishjelma* (1997) Hämeen liitto, Julkaisu IA:14. Hämeenlinna.
- Iisakkala, Jari (2001) *Elinkeinopolitiikka 2001-2008, Porin kaupunkiseutu – Karhukunnat*. Pori.
- Karppi, J. Ilari [toim.] (2000) Kaupunkiohjelmat kaupunkipolitiikan toteuttajina. Kaupunkiohjelmamenettelyn arviointi 1999. Sisäasiainministeriö, aluekehitysosaston julkaisu 5/2000. Helsinki.
- Karppi, J. Ilari (2001) *Competitiveness in the Nordic Economies. Assessments and Structural Features*. Nordregio Working Paper 2001:2. Stockholm: Nordregio.
- Karppi, J. Ilari & Matti Mälikä (1999) Local Partnership for Prosperity and Welfare – Shaping Localities in the Global Information Society. pp. 143 – 150. In: *Politics & Internet – Report on Politics and Internet Congress*, ed. by P. Tiihonen. Helsinki: The Finnish Parliament, Committee for the Future & Sitra.
- Kohti älykästä ja kestävästä liikennettä 2025* (2000). Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki.
- Krugman, Paul (1999) *Development, Geography and Economic Theory*. Cambridge, Mass: The MIT Press.
- Lilius, Reijo [toim.] (1997) *Suomi tietoyhteiskunnaksi - kansallisten linjausten arviointi*. Sitra 159. Elektroninen dokumentti osoitteessa <http://www.sitra.fi/tietoyhteiskunta/suomi/st21/sitra1592.htm> Helsinki: Sitra.
- Maakuntasuunnitelma 2020* (2001) Varsinais-Suomen liitto. Turku.
- Maskell, Peter. (2000) Future Challenges and Institutional Prerequisites for Regional Development Policy Posed by Economic Globalisation. pp. 27 – 87. In: *Future Challenges and Institutional Prerequisites for Regional Development Policy. Four Scenario Reports*, ed. by J.I. Karppi. Nordregio Report 1:2000. Stockholm: Nordregio.
- Minne matka, Häme?* (2001) Keskusteluaineisto, Hämeen maakuntasuunnitelma 2020. Hämeen liitto. Hämeenlinna.
- Okko, Paavo, Asko Miettälä & Jari Hyvärinen (1998) *Globalisaatio ja aluerakenteen muutos*. Sitra 177. Helsinki: Sitra.
- Pirkanmaan 3. seutukaava – Selostus* (1998) Ympäristöministeriö vahvistanut 6.6.1997. Pirkanmaan liiton julkaisu A21. Tampere.
- Pirkanmaan maakuntasuunnitelma 2001+* (2000) Pirkanmaan liitto, Julkaisu A 30. Tampere.
- A Portrait of Finnish Cities, Towns and Functional Urban Regions* (1999) *The Finnish Urban Indicator System*. Committee for Urban Policy, Ministry of the Interior and City of Helsinki Urban Facts. Helsinki.
- Rantala, Olavi [toim.] (2001) *Alueelliset talousnäköymät 2001-2005*. Helsinki: Taloustieto Oy.
- Satakunnan aluekehityksen seurantaraportti 2000* (2001) Satakuntaliitto, Sarja A:252. Pori.
- Satakunnan maakunnan kehittämissuunnitelma* (1998) *Satakunta osaava energinen rannikkomaakunta*. Satakuntaliitto 1998, Kehittämissuunnitelma A:241. Pori.
- Satakunnan seutukaava 5* (2000) Ympäristöministeriö vahvistanut 11.1.1999. Satakuntaliitto. Pori.
- Seutukaavaehdotus ja ehdotus seutukaavan muutokseksi* (1999) Vuosaaren satama ja sen liikenneyhteydet. Uudenmaan liitto, maakuntavaltuusto 28.12.1999. Helsinki.
- Uusimaa 2025* (2001) *Maakuntasuunnitelma*. Luonnos 5.6.2001. Uudenmaan liitto. Helsinki.
- Tampereen seudun osaamiskeskusohjelma 1999-2006* (2000) Elektroninen dokumentti osoitteessa <http://www.hermia.fi/oske/> Tampereen teknologiateollisuus Oy. Tampere.
- Tilastokeskus (2001) *Julkisyhteisöjen tehtäväluokitus*. Helsinki.
- Toiminta- ja taloussuunnitelma 2001-2005* (2001) Liikenne- ja viestintäministeriö. Helsinki.
- Wahlroos: Asumistuella vahvistetaan keskittymistä (2001) *Helsingin Sanomat*. 3.9.2001, s. A6.
- Elinkeinopolitiikka uudessa taloudessa* (2001) Luonnos/11.9.2001. Kauppa- ja teollisuusministeriö. Helsinki.

## Haastattelut

- Vanhempi tutkija Petri Böckerman. Palkansaajien tutkimuslaitos. Helsinki, 15.8.2001.
- Tutkija Janne Huovari. Pellervon taloudellinen tutkimuslaitos. Helsinki, 15.8.2001.
- Yli-insinööri Anneli Tantu. Liikenne- ja viestintäministeriö, liikenneväyläyksikkö. Helsinki, 23.8.2001.
- Yli-insinööri Mikko Ojajärvi. Liikenne- ja viestintäministeriö, liikenneväyläyksikkö. Helsinki, 23.8.2001.
- Tutkimusjohtaja, Dos. Olavi Rantala. ETLA. Helsinki, 23.8.2001.
- Liikenneinsinööri Markku Setälä, Porin kaupunki. 23.8.2001.
- Elinkeinojohtaja Jari Iisakkala, Porin kaupunki, 24.8.2001.
- Toimitusjohtaja Pentti Mattila, Jokilaakson Yrityspalvelu Oy, Ulvila 24.8.2001.
- Elinkeinoasiamies Pekka Virtanen, Harjavallan kaupunki, 27.8.2001.
- Elinkeinoasiamies Juhana Miettinen, Kokemäen kaupunki, 27.8.2001.
- Elinkeinoasiamies Teemu Nieminen, Huittisten kaupunki, 28.8.2001.
- Toimitusjohtaja Timo Lindvall, Lounais-Hämeen Yrityskeskus Oy, Forssa 30.8.2001.
- Projektijohtaja Ulla-Maija Laiho. Sisäasiainministeriö, aluekeskusohjelma. Helsinki, 3.9.2001.
- Budjettineuvos Esko Tainio. Valtiovarainministeriö, budjettiosasto. Helsinki, 5.9.2001.
- Maakunta-asiamies Kimmo Varjo, Satakuntaliitto 5.9.2001 (sähköpostikysely).
- Erikoistutkija Kai Karsma. Kauppa- ja teollisuusministeriö, elinkeino-osasto. Helsinki, 11.9.2001.

*TEEMAHAASTATTELUN KYSYMYSAIHIOT*

## ”Osio E” • Ennustelaitokset

- 1 Suomen yleinen suhdannetilanne seuraavien 3-5 vuoden aikana.
  - 2 Ennakoidut tuotantorakenteen muutokset Suomessa seuraavan vuosikymmenen aikana.
  - 3 ”Suomen uusi talousmaantiede.”
  - 4 Lounainen Suomi osana ”Suomen uutta talousmaantiedettä”.
  - 5 Julkisen vallan toimenpiteet Suomen tuotantorakenteen edelleen kehittämiseksi / tulevaisuuden kansainvälinen työnjako.
  - 6 Lounaisen Suomen nykyinen tuotantorakenne ja Suomen tavoittelema rooli kansainvälisessä työnjaossa.
  - 7 Liikenne- ja kuljetusinfrastruktuurin eri osat ja Suomen tuleva kansainvälinen kilpailukykyvarustus.
  - 8 Suomen kansainvälistä kilpailukykyä ajatellen merkittävimmät liikenne- ja kuljetussuunnat, väylät, välineet ja järjestelmät.
- 

## ”Osio H” • Kansallinen hallinto

- 1 Suomen kaupunkiverkon muotoutuminen noin 10 vuoden tähtäimellä.
  - 2 Suomen aluerakenteen muutosten yleispiirteet.
  - 3 Liikenne- ja väyläpolitiikan asema ja rooli osana alueellista kehittämistä ja aluepolitiikkaa Suomessa.
  - 4 Suomen väyläpolitiikan tulevaisuus eri teema-alueilla.
  - 5 ”Suomen uuden talousmaantieteen” jäsentyminen.
  - 6 Julkisen vallan toimenpiteet Suomen tuotantorakenteen edelleen kehittämiseksi / tulevaisuuden kansainvälinen työnjako.
  - 7 Lounaisen Suomen maakuntien ja niiden keskusten roolit osana ”Suomen uutta talousmaantiedettä”.
  - 8 Lounaisen Suomen nykyinen tuotantorakenne ja Suomen tavoittelema rooli kansainvälisessä työnjaossa.
- 

## ”Osio T” • Tienvarren helminauhakaupungit välillä Forssa-Pori

- 1 • Vt 2 ja paikallistalouksien kehittäminen
  - vt 2:n merkitys paikallistalouksille
  - vt 2:n merkitys odotettavissa olevalle väestökehitykselle
- 2 • Vt 2 ja sen vaikutusalue osana kansallisia väylästäjä ja kansantaloutta
  - väylän vaikutusalueella olevan teollisuuden koettu kansallinen merkitys
  - uhkakuva: tien parantamattomuus ja siitä odotettavat haitat
  - kilpailevat väylähankkeet
- 3 • Vt 2:n parantaminen: yhteistyö ja hankkeen ”hyväksyttävyyden” lisääminen
  - seudullinen yhteistyö tiehankkeen edistämiseksi:
  - maakunnallinen yhteistyö tiehankkeen edistämiseksi:
  - ylimaakunnallinen yhteistyö tiehankkeen edistämiseksi

**Tampereen yliopisto**  
Aluetieteen ja ympäristöpolitiikan laitos

Aluetieteen verkkojulkaisut - Tampere Regional Studies Net Series vol. 1/2001

ISSN 1458-5499  
ISBN 951-44-5253-4