

TUTKIMUSKATSAUKSIA
5/2013

Vyöhykkeet visioissa ja käytännöissä: näkökulmia suomalaisiin kehittämisvyöhykkeisiin

Helka Kalliomäki

Tästä on kyse

- Vyöhykkeet ovat ajankohtainen aluekehittämisen ja -suunnittelun väline Suomessa. Niillä pyritään ohjaamaan aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehitystä taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävämpään suuntaan.
- Vyöhykkeille asetettuja vaativia tavoitteita on vaikeaa toteuttaa käytännössä: nykyinen suunnittelujärjestelmä ja aluehallinnolliset rakenteet kunta- ja maakuntarajoihin tuovat käytännön haasteita rajat ylittävälle yhteistyölle.
- Vyöhykkeiden onnistunut toteutus edellyttää toimijoiden vahvempaa sitoutumista, taloudellista panostusta sekä uudenlaisia ajattelutapoja aluerakenteen ja toimintojen järjestämisestä.

Kasvukäytävät ja kehittämisvyöhykkeet ovat puhuttaneet viime vuosina kaupunkien ja maakuntien aluekehittäjiä eri puolilla Suomea. Myös muualla maailmassa keskustelua on käyty vilkkaasti erityisesti liikennekäytäviin liittyen.¹⁻² Näillä keskeisten liikenneyhteyksien ympärille rakentuvilla vyöhykkeillä (joista käytetään myös termejä käytävä ja yhteisväli) nähdään lukuisia mahdollisuuksia liittyen mm. alueiden välisen yhteistyön tiivistämiseen ja aluerakenteen ohjaamiseen. Kansallisesta näkökulmasta kehittämisvyöhykkeillä nähdään olevan kasvava potentiaali sekä alueellisen että kansallisen kasvun vauhdittajana, ja ne ovat keskeinen osa kansallista aluekehittämistä ja kaupunkipolitiikkaa Suomessa.

Taloudellisen kasvun näkökulmasta vyöhykkeiden potentiaalin nähdään liittyvän erityisesti elinkeinotoimijoiden tiiviimpään verkostoitumiseen ja työnjakoon sekä vahvistuneisiin liikenneyhteyksiin. Ympäristöllisesti puolestaan vyöhykkeiden nähdään edistävän aluerakenteen ekotehokkuutta niiden ohjattaessa alue- ja yhdyskuntarakenteita keskeisten liikenneväylien suuntaisesti. Näin eheytetään olemassa olevia rakenteita ja tehostetaan rakennetun ympäristön käyttöä sekä vähennetään yksityisautoilua julkisen liikenteen tehokkaamman järjestämisen kautta. Lisäksi vyöhykkeiden nähdään edistävän aluerakenteen tasapainoista kehitystä niiden yhdistäessä kaupunki- ja maaseutualueita strategiseen yhteistyöhön.³

Myös Varsinais-Suomen alueella Pohjoinen kasvukäytävä ja Lounaisrannikon kehittämisvyöhyke ovat herättäneet keskustelua ja innostusta aluekehittäjien parissa.

E18-väylää mukailevan Tukholmasta Turun ja Helsingin kautta Pietariin ulottuvan Pohjoisen kasvukäytävän vahvistaminen on yksi maakunnan kärkihankkeista sen toimissa keskeisenä väylänä Euroopan ja Venäjän välisille kuljetuksille. Kasvukäytävä on myös kansallisesti merkittävä hanke, jolla tavoitellaan mahdollisimman suurta hyötyä merkittävistä liikenne- ja tietoliikenneinvestoinneista.⁴ Hankkeen keskeisimpänä tavoitteena on kansallisen kilpailukyvyyn parantaminen uusien yritysten liiketoimintamahdollisuuksien kautta. Lounaisrannikon kehittämisvyöhykkeellä puolestaan Turun, Uudenkaupungin, Rauman ja Porin kaupungit pyrkivät nostamaan lounaisrannikon asemaa ja näkyvyyttä yritysten toimintaympäristönä ja asukkaiden elinympäristönä.

Tässä katsauksessa tarkastellaan lyhyesti kehittämisvyöhykkeiden asemaa suomalaisessa aluekehittämisessä ja aluesuunnittelussa. Erityisesti keskitytään vyöhykkeille asetettuihin tavoitteisiin eurooppalaisessa ja kansallisessa aluesuunnittelussa ja niiden toteutumiseen käytännössä. Huomiota kiinnitetään etenkin ”pehmeän suunnittelun” nousuun eurooppalaisessa aluesuunnittelussa ja sen aiheuttamiin haasteisiin ja mahdollisuuksiin vyöhykkeiden soveltamisessa. Katsaus on laadittu kirjoittajan Turun Sanomissa 3.4.2013 julkaistun kirjoituksen ja 7.3.2013 Turun kaupungin ja Työ- ja elinkeinoministeriön järjestämässä vyöhyke-seminaarissa pidetyn alustuksen pohjalta, tukeutuen vuonna 2012 valmistuneen väitöskirjatyon tuloksiin kehittämisvyöhykkeiden soveltamisesta Suomessa.⁵ Väitöskirjassa on puolestaan hyödynnetty paljon empiiristä materiaalia, mikä kerättiin Sisäasiainministeriön ja Pohjois-Pohjanmaan liiton rahoittamassa Kehittämisvyöhykkeet aluekehittämisessä -hankkeessa.⁶

Taustaa: eurooppalainen aluesuunnittelu ja ”pehmeät tilat”

Eurooppalaista aluesuunnittelukeskustelua on viime vuosina leimannut normatiivinen visiointi taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävämmästä aluerakenteesta. Monikeskisuus ja territoriaalinen koheesio ovat olleet kehittämisen ohjaavia periaatteita. Monikeskuisuudella on viitattu toisaalta alueiden välisen ja niiden sisäisen alue- ja yhdyskuntarakenteen järjestäytymiseen ja toimintojen väliseen vuorovaikutukseen, ja toisaalta poliittiseen tavoitteeseen aluerakenteen tasapainoisesta kehittämisestä.⁷ Territoriaalisella koheesiolla on puolestaan viitattu yleisellä tasolla tasapainoiseen kehittämiseen, perustuen alueiden vahvuuksiin ja erityispiirteisiin.⁸ Ylipäätään normatiivinen visiointi on liittynyt keskeisesti tavoitteeseen kokonaisvaltaisesta suunnittelusta: alueiden suunnittelussa ja kehittämistyössä tulisi huomioida yhtä aikaa sekä talo-

udellisen kasvun että sosiaalisen ja ympäristöllisen kestävyden periaatteet.

Kokonaisvaltaista suunnittelua on tyypillisesti toteutettu niin sanottujen pehmeiden suunnittelutilojen (soft spaces) kautta. Näillä tiloilla viitataan erilaisiin verkostomaisiin alueisiin, mitkä ylittävät lukuisia hallinnollisia rajoja, ja millä tavoitellaan uutta skaalaetua strategisen kumppanuuden avulla. Pehmeisiin tiloihin liittyy usein myös käsitys epämääräisistä rajoista (fuzzy boundaries), sillä niitä ei voida esittää kartalla perinteiseen rajattuihin alueisiin perustuvaan tapaan, koska verkostot muuttavat jatkuvasti muotoaan uusien alueiden ja toimijoiden myötä.⁹ Ajatus pehmeistä tiloista aluesuunnittelun viitekehyksenä on nojannut relationaaliseen, joustavaan tiläkäsitykseen verkosto-perusteisesta suunnittelusta, kun taas jäykkien hallinnollisten alueiden ja rajattujen tilojen (hard spaces) kautta tapahtuva suunnittelu on edustanut perinteistä säädeltä näkökulmaa suunnitteluun.

Pehmeisiin tiloihin perustuvan suunnittelun on nähty pitävän sisällään paljon potentiaalia liittyen mm. alueiden tiivistyvään yhteistyöhön elinkeinotoiminnassa ja yritysten tiiviimpään verkottumiseen. Myös valtakunnallinen Osaamiskeskusohjelma perustui verkostomaiseen työskentelytapaan, tavoitteena alueiden erikoistuminen ja alueiden välisen työnjaon vahvistaminen.¹⁰ Alueiden välistä yhteistyötä tarvitaan vähäisten resurssien käytön tehostamiseksi ja synergiaetujen saavuttamiseksi. Lisäksi ympäristöongelmat leviävät yhä laajemmille alueille hallinnollisista rajoista riippumatta, ja niiden hoitamiseen tarvitaan laaja-alaisempaa yhteistyötä.

Pehmeisiin tiloihin perustuvalle suunnittelulle on siis olemassa selkeä tilaus, mutta samaan aikaan eurooppalaista aluesuunnittelua on kritisoitu yhä enemmän liian ympäripyöreästä ja abstraktista visioinnista. Kokonaisvaltaisten tavoitteiden sekä alueellisten ja paikallisten käytäntöjen välillä on useissa tutkimuksissa osoitettu olevan kuilu, mikä esimerkiksi Englannissa on johtanut keskusteluun kokonaisvaltaisen, eurooppalaisen aluesuunnittelun epäonnistumisesta.¹¹ Yhtä aikaa taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävä kehitys on hyvin haasteellista toteuttaa käytännössä esimerkiksi maankäytön tasolla. Normatiiviset visioinnit jäävät liian usein strategiapuheeksi onnistuneiden käytäntöjen sijaan.

Vyöhykkeet tavoitteissa ja visioissa

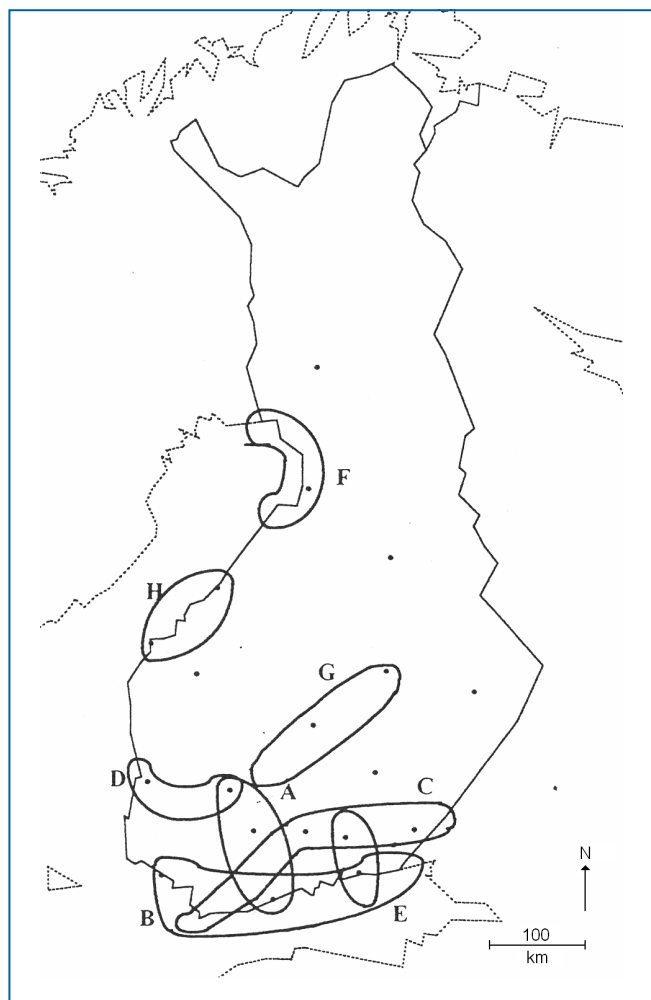
Alueellisen kehittämisen vyöhykkeet voidaan nähdä esimerkkeinä pehmeisiin tiloihin nojaavasta suunnittelusta. Keskeisenä tavoitteena vyöhykkeillä on edistää alueiden välistä verkostoitumista ja erikoistumista. Vyöhykkeet voidaankin nähdä verkostomaisina tiloina, mit-

kä toimivat hallinnollisten alueiden rinnalla. Kuitenkin vyöhykkeet toimivat samanaikaisesti fyysisessä todellisuudessa niiden rakentuessa merkittävien tie- ja rautatieyhteyksien varrelle ja niiden toiminnan määrittäessä rajatuista hallinnollisista alueista käsin. Tämä tekee niistä yhtä aikaa kiinnostavan ja haasteellisen aluekehityksen välineen.

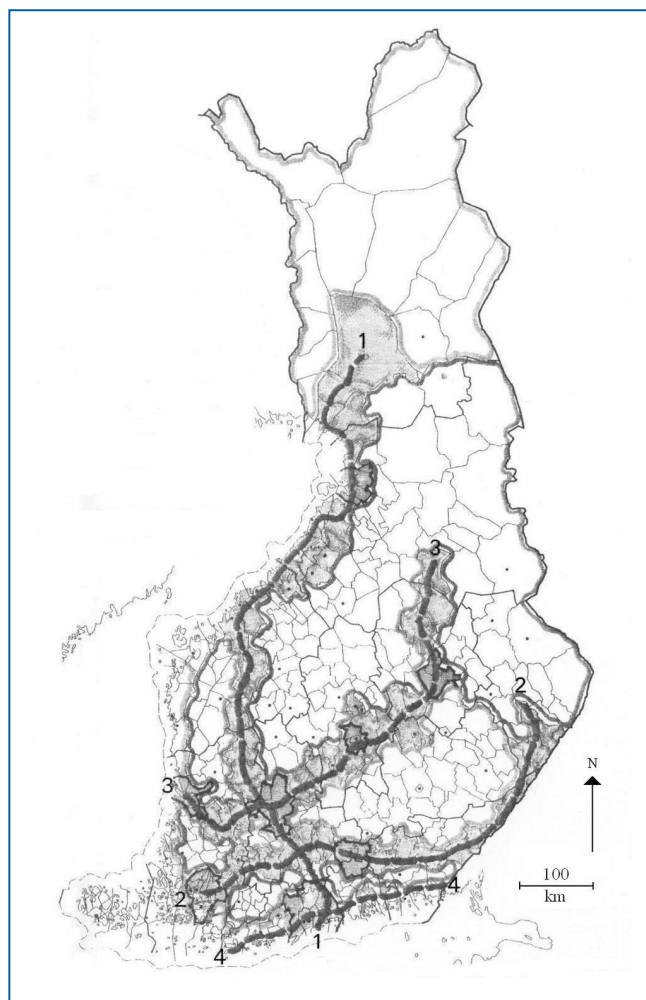
Kehittämisyöhykkeellä tarkoitetaan yleisesti aluekehittämisen välinettä, millä pyritään ohjaamaan kaupunkien kehitystä vyöhykemäisesti kasvukeskusten välille ja niiden lähialueille. Suuri tie tai rautatie muodostaa yleensä vyöhykkeen rungon, mikä yhdistää fyysisesti vyöhykkeeseen kuuluvia toimijoita. Vyöhykkeillä tavoitellaan skaalaetuja yhdistämällä sekä suuria kaupunkeja että pienempiä maaseutukuntia strategiseen yhteistyöhön. Vyöhykkeiden mittakaava voi vaihdella kahden kaupun-

gin välisestä yhteistyöhankeesta useita valtioita yhdistävään strategiseen liikenne- ja kasvukäytävään.

Suomessa vyöhykkeet nousivat aluekehittämisen välineeksi 1980-luvulla. Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhyke (HHT) oli ensimmäisiä vyöhykkeitä, sen toiminnan käynnistyessä Ympäristöministeriön toimesta vuonna 1987. Myös Suomen ja Ruotsin alueille ulottuvan, Itämeren pohjoisimpaan osaan sijoittuvan, Perämerenkaaren toiminta käynnistettiin 1990-luvulla. Ympäristöministeriön johdolla laaditut Suomen aluerakenteen kehityskuvat ovat vahvistaneet vyöhykkeiden asemaa. Vuonna 1995 laadittu ensimmäinen kehityskuva (kuva 1) edisti aluekehittämisen toimijoiden tietoisuutta vyöhykkeistä.¹² Lisäksi vyöhykkeiden merkitys kasvoi 1990-luvulla Suomen EU-jäsenyyden myötä. Myös Jakobson visioi vyöhykkeisiin perustuvaa aluerakennetta



Kuva 1. Ympäristöministeriön (1995: 39, muokattu) visio yhdyskuntarakenteen yhteistoimintavyöhykkeistä.¹² A = Helsinki – Tampere, B = Eteläinen rannikko, C = Salpausselkä, D = Kokemäen jokilaakso, E = Kymijokilaakso, F = Perämeren rannikko, G = Keski-Suomi, H = Merenkurku.

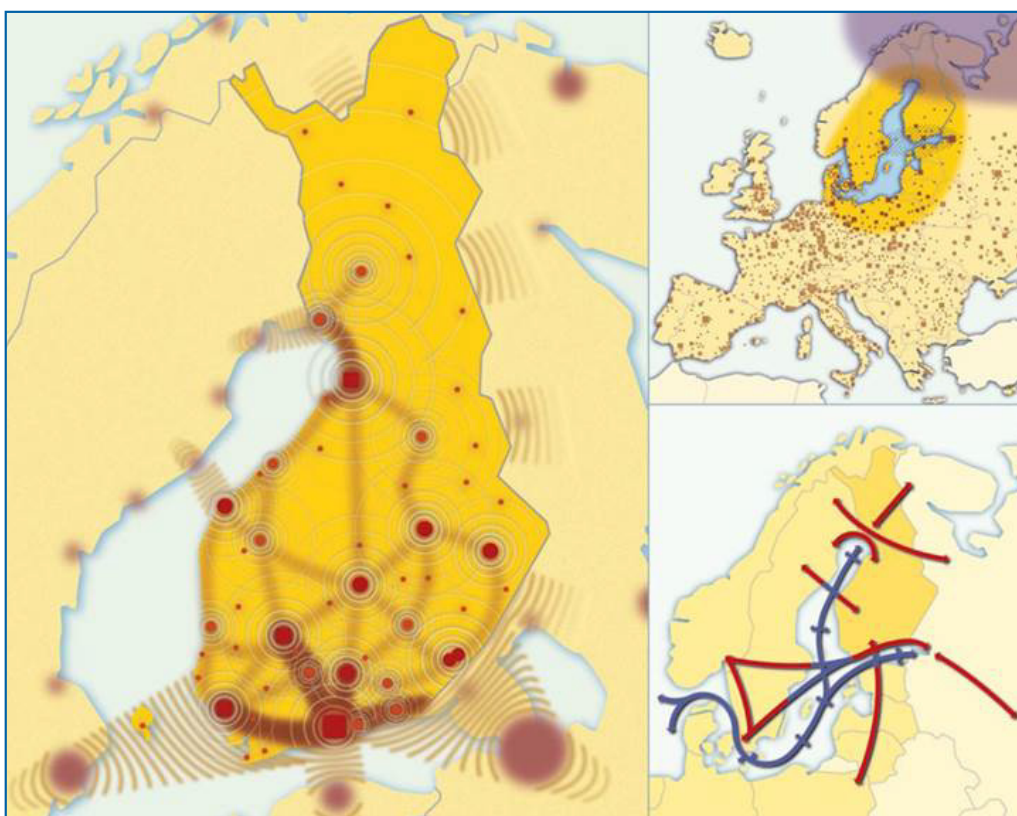


Kuva 2. Vyöhykkeisiin perustuva aluerakenne ja "kehityspoliittinen suunnitelmamaskitsi" Jakobsonin (1992: 95, muokattu) esittämänä.¹² 1 = Runkokäytävä, 2 = Salpausselkäkäytävä, 3 = Järvialuekäytävä, 4 = Suomenlahdenkäytävä.

vuonna 1992 selvityksessään Suomen kaupungistumisesta (kuva 2).¹³ Raportissaan hän esitti, että aluerakenteen ydin rakentuisi muutaman keskeisen liikennekäytävän varaan, mitkä toimisivat ensisijaisina kohteina myös aluepoliittisille kehityksille.

Myöhemmin vuonna 2006 laaditun kansallisen, vuoden 2030 ulottuvan, aluerakenteen vision mukaan hyvin liikenneyhteyksin varustetut kehittämisvyöhykkeet edistävät aluerakenteen monikeskuisuutta ja kaupunkiseutujen verkottumista (kuva 3). Keskeisenä tavoitteena on aluerakenteen ohjaaminen jo olemassa olevien liikenneväylien varrelle. Näin tehostetaan rakennetun ympäristön käyttöä ja tavoitellaan toiminnallisesti yhtenäisiä vyöhykkeitä. Ympäristöministeriön vision (2006: 23) mukaan,

”Monikeskuisuutta ja kaupunkiseutujen verkottumista tulee osaltaan edistää hyvin liikenneyhteyksin varustetuilla kehittämisvyöhykkeillä. Ne linkittävät kaupunkiseutuja vaikutusalueineen toisiinsa sekä edistävät ja suuntaavat yhteistyötä. Vyöhykkeitä kehittämällä voidaan muodostaa toiminnallisesti vahvempia markkina- ja yhteistoiminta-alueita sekä lopulta koko maan monikeskuisuutta tukeva vyöhykkeiden verkosto. Vyöhykkeisiin tukeutuvan yhteistyön tavoitteena on laaja-alaisen suunnittelun keinoin vahvistaa alueiden toimintaedellytyksiä ja vetovoimaa toimintojen sijoittumiseen, liikennejärjestelmien tehostamiseen tai esimerkiksi matkailun kehittämiseen liittyen. Mahdollisuudet vyöhykkeiden toiminnalliseen monipuolisuuteen vaihtelevat eri puolilla maata.”¹⁴



Kuva 3. Visio monikeskuisesta ja verkottuvasta aluerakenteesta vuodelle 2030.¹⁴

Vyöhykkeet käytännössä

Visioissa vyöhykkeet toteuttavat eurooppalaisia kokonaisvaltaisia tavoitteita taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävästä kehityksestä. Käytännön kehittämistoiminta tuo kuitenkin esille tämän kokonaisvaltaisen näkökulman haasteellisuuden. Vaikka vyöhyketoiminta on lisännyt toimijoiden tietoisuutta rajat

ylittävän yhteistyön merkityksestä, sitoutuminen vyöhykkeiden tavoitteisiin on ollut pääosin heikkoa. Käytännössä vyöhykeprojektit ovat keskittyneet lähinnä elinkeino- ja innovaatiopainotteisten yhteistyöverkostojen rakentamiseen keskuskaupunkien välille. Tavoitteena on ollut mm. yritysten kansallinen ja kansainvälinen verkostoituminen ja vyöhykkeiden näkyvyyden kasvattaminen. Yhteinen maankäytön suunnittelu ja rahoituk-

sen hyödyntäminen on sen sijaan ollut vaikeaa kunta- ja maakuntarajojen vuoksi.^{5-6, 15}

Toistaiseksi vyöhykkeet ovat keskittyneet lähinnä aluekehitysviranomaisten ja elinkeinotoimijoiden verkostoitumiseen, ja maankäytön ohjaaminen on jäänyt vähemmälle huomiolle. Tällöin vyöhykkeillä ei ole ollut merkittävää vaikutusta aluerakenteen ohjaamiseen Suomessa. Kokonaisvaltaiset aluesuunnittelun visiot ja kehittämisen käytännöt eivät siis täysin kohtaa, mikä vaikeuttaa myös vyöhykkeiden tuloksellisuuden arviointia. Nykyinen suunnittelujärjestelmä ja aluehallinnolliset rakenteet voidaankin nähdä osittain ristiriitaisina uusien aluerakenteen ohjaamiseen tähtäävien vyöhykkeiden kanssa.⁵

Kaiken kaikkiaan vyöhykkeet ovat olleet huomattavasti helpommin toteutettavissa verkostomaisena tilana, koska toimijoiden yhteistyö on lopulta yksilöiden välistä verkostoitumista. Lisäksi verkostojen nähdään usein palvelevan aluekehittämisen lyhyen aikavälin tavoitteita liittyen esimerkiksi konkreettisten hankkeiden kautta saavutettaviin hyötyihin. Sen sijaan vyöhykkeet ekotehokkuuden edistäjänä ja aluerakenteen/maankäytön ohjaajana vaativat huomattavasti vahvempaa sitoutumista pitkän aikavälin tavoitteisiin, mikä edellyttää myös sitoutumisen viemistä kaavatasolle saakka. Tämä puolestaan edellyttää julkista keskustelua ja eri toimijoiden laaja-alaista kuulemistä. Toistaiseksi vyöhykeyhteistyötä onkin tehty lähinnä aluekehitysviranomaisten ja elinkeinotoimijoiden kesken. Kokonaisvaltaisempi kehittäminen edellyttää yritysten ja asukkaiden laaja-alaista osallistumista ja eri sektori- ja aluerajat ylittävää yhteistyötä. Myös liikenneinfrastruktuurin kehittäminen on toistaiseksi ollut irrallaan hallinnollisten vyöhykkeiden kehittämisestä, mikä ei liene tarkoituksenmukaista, mikäli vyöhykkeiden potentiaalin nähdään rakentuvan suurelta osin tehokkaamman liikenneinfrastruktuurin luomista mahdollisuuksista.

Lopuksi

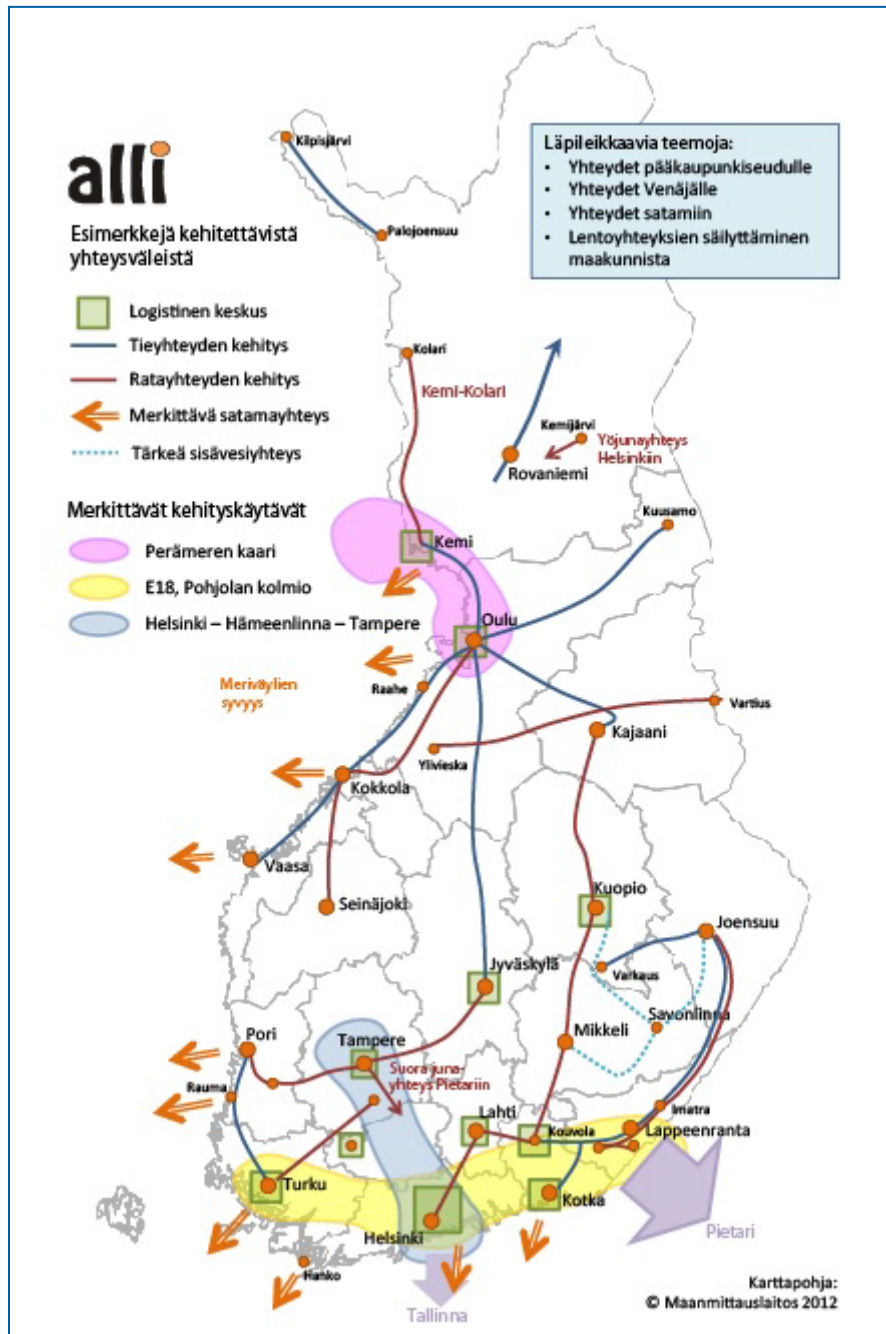
Kokonaisuudessaan vyöhykkeille asetettujen vaativien tavoitteiden saavuttaminen edellyttää, että vyöhykkeet nähdään laajemmin aluekehittämisen hallinnan strategisina kehyksinä.¹⁶ Nykyisin vyöhykkeet ovat enemmänkin projekteja projektien joukossa, eikä niillä ole riittävää ohjausvaikutusta kansallisten tavoitteiden toteuttamiseen. Aluerakenteen ohjaamiseen tähtäävien ”pehmeiden” suunnittelutilojen ja perinteisen suunnittelujärjestelmän täytyy tulla lähemmäksi toisiaan kansallisen aluerakenteen vision toteutumiseksi.

Vyöhykeperusteisen kehityksen toteutuminen edellyttää myös merkittävää muutosta lukuisten toimijoiden ajattelutavoissa. On olennaista pohtia, millä tavalla esimerkiksi asukkaat kokevat vyöhykkeen toimintaympäristönään. Perinteisten aluehallinnollisten yksiköiden sijaan aluekehittämistä tulisi tarkastella vyöhykkeiden kautta. Kokonaisuudessaan tarvitaan uusia luovia ratkaisuja eri hallinnon sektoreiden, tasojen ja alueiden integroimiseksi.

Vuonna 2013 käynnistynyt uuden aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan laadinta on tärkeä askel kohti tiiviimpää sektoreiden välistä yhteistyötä. Edelleen kuitenkin keskustelut esimerkiksi palveluista ja kuntarakenteista ovat irrallaan aluerakenteen ohjaamiseen liittyvästä keskustelusta. Kaikkien sektorikohtaisten tavoitteiden samanaikainen palveleminen lienee mahdollista, mutta esimerkiksi palveluiden järjestämisen näkökulman ulos jättäminen aluerakenne-keskusteluista harvaan asutussa Suomessa ei vaikuta perustellulta. Ei varsinkaan tilanteessa, jossa julkisen sektorin kustannustehokkuus on keskeisesti sidoksissa aluerakenteen järjestämiseen.

Hieman ristiriitaisesti kuntarakenteiden uudelleentarkastelu onkin niputettu yhteen sosiaali- ja terveystalouden uudistamisen kanssa, mistä erillisenä kokonaisuutena ajetaan aluerakenteen ja liikennejärjestelmän uutta liittoa. Nimenomaan näiden kahden rinnakkaisen keskustelun yhteen tuomisella voitaisiin saavuttaa uusia innovatiivisia avauksia tehokkaamman liikenneverkon ja sen mukaan järjestetyn aluerakenteen mukaisesta kuntarakenteesta ja luovasta palveluiden järjestämisestä. Kaupunkiseutujen tasolla erilaiset MAL ja MALPE-sopimukset ovatkin käynnistäneet tärkeää keskustelua uudenlaisesta sektorirajat ylittävästä kehittämisestä.

Parhaillaan vuonna 2013 laadittavaa kehityskuvaa pohjustavassa ALLI-kartastossa on nostettu esille keskeiset kehitettävät yhteysvälit Suomessa (kuva 4).¹⁷ Merkillepantavaa on, että merkittävänä kehityskäytävänä kartastossa on mainittu ainoastaan Perämerenkaari, E18/Pohjolan kolmio ja Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-vyöhyke. Suomen verrattain harva asukastiheys onkin haaste vyöhykemäisen aluerakenteen toteutumiselle, ja edellytykset vyöhykkeiden kehittämiselle tulee punnita tarkoin etenkin edellä mainittujen merkittäviksi nostettujen käytävien ulkopuolella. Harva asukastiheys korostaa entisestään laajan kansallisen ja alueilta noussevan poliittisen tahtotilan merkitystä vyöhykemäisen kehityksen toteutumiseksi. Keskeinen kysymys on, onko alueilla ja keskushallinnossa tahtoa nostaa vyöhykkeet



Kuva 4. ALLI-kartastossa¹⁷ esille nostetut merkittävät kehityskäytävät.

ohjaamaan suunnittelua ja strategista kehittämistä kokonaisvaltaisemmin yli sektori- ja hallinnollisten rajojen.

Vyöhykkeiden onnistunut toteutus näkyy viimekädessä toimijoiden sitoutumisena ja rahoituksena. Kuntien kamppaillessa peruspalveluiden järjestämisen kanssa, merkittävä resurssien lisääntyminen vyöhykkeiden kehittämiseen ei ole kuitenkaan oletettavaa. Lopulta hyvin paljon on kiinni siitä, missä määrin eri toimijat kokevat vyöhykemäisen aluerakenteen potentiaalisena oman

elämänsä näkökulmasta: tarvitaan laaja-alaista, eri toimijat sitouttavaa keskustelua aluerakenteen uudeltaisesta järjestämisestä. Tämä kaikki vaatii johtajuutta ja yhteiskunnallista näkyvyyttä. Laaja-alainen luova visiointi lähtee lopulta innostuneista yksilöistä, joilla on kyky välittää ajatuksiaan uskottavasti laajemmalle yleisölle.

Lisäksi tarvitaan askel kohti konkretiaa. Julkissektori-vetoisuus on hyvä alku, mutta seuraavaksi tulee pohtia miten muut keskeiset intressiryhmät kuten asukkaat,

maaseudun toimijat ja palveluyrittäjät saadaan mukaan toimintaan. Lisäksi strategiapuheet ekotehokkuudesta tulee viedä käytännön tasolle ja pohtia, mitä ekotehokkuus voisi tarkoittaa vyöhykkeiden yhteydessä. Esimerkiksi etätyöpisteet ja erilaiset ”park and ride” liityntäpysäköintiratkaisut ovat jo yleisesti käytössä olevia toimintamalleja maailmalla, hallittaessa sekä kaupunki-

en kasvua että taantumaa. Kokonaisuudessaan vyöhykkeet ovat käynnistäneet tärkeää keskustelua alueiden välisen verkottumisen merkityksestä. Nyt tulee kuitenkin pohtia, miten edetään seuraavalle tasolle: miten vyöhykkeillä edistetään konkreettisesti taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävää aluerakennetta?

Lähteet

- Priemus, H., & Zonneveld, W. (2003). What are the corridors and what are the issues? Introduction to special issue: The governance of corridors. *Journal of Transport Geography*, 11, 167–177.
- Zonneveld, W., & Trip, J.J. (Eds.) (2003). *Megacorridors in North West Europe. Investigating a New Transnational Planning Concept*. Delft: Delft University Press.
- Kalliomäki, H., (2012). Towards comprehensive spatial development in Europe: A critical view from Finland. *Planning Theory and Practice*, 13, 569–589.
- Linkama, E., Kailasto, H., & Forsblom, M. (2013). Pohjoinen kasvukäytävä – tarjolla tuhansia työpaikkoja, miljardeja euroja ja toimiva liikennejärjestelmä! *Liikenteen suunta – liikenteen ja infra-alan t&k-lehti* 2/2013.
- Moilanen, H., (2012). Regional development zones in spatial development in Finland. Governing spatial development through new territorial frames. *Annales Universitatis Turkuensis AII* 269. Väitöskirja, Turun yliopisto, Maantieteen ja geologian laitos.
- Jauhiainen, J.S., Harvio, S., Luukkonen, J., & Moilanen, H., (2007). Kehittämisyöhykkeet aluekehittämisessä. *Sisäasiainministeriön julkaisuja* 22/2007. Helsinki: Sisäasiainministeriö.
- Jauhiainen, J.S., (2011). Monta Monikeskuksisuutta. Arvioita Sektoritutkimuksen neuvottelukunnan alue- ja yhdyskuntarakenteet ja infrastruktuurit (AYI) -jaoston Monikeskuksinen aluerakenne ja alueiden toimivuus -tutkimushankkeista. *Sektoritutkimuksen neuvottelukunta, Alue- ja yhdyskuntarakenteet ja infrastruktuurit* 6/2011.
- Eskelinen, H., (2009). Koheesion kolmas ulottuvuus. Teoksessa T. Hirvonen & A. Suikkanen (Toim.). *ESPON pohjoisessa* (15–26). *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja, Alueiden kehittäminen*, 55/2009.
- Haughton, G., Allmendinger, P., Counsell, D. & Vigar, G., (2010). *The new spatial planning. Territorial management with soft spaces and fuzzy boundaries*. New York: Routledge.
- Osaamiskeskusohjelma (2012). Saatavilla: <http://www.oske.net/> Luettu: 4.6.2013.
- Allmendinger, P., & Haughton, G., (2012). Post-political spatial planning in England: a crisis of consensus? *Transactions of the Institute of British Geographers*, 37, 89–103.
- Ympäristöministeriö (1995). *Alueiden käyttö ja aluerakenne vuonna 2017*. Helsinki: Ympäristöministeriö.
- Jakobson, L., (1992). Suomen kaupungistuminen. Vertailu kansainväliseen kehitykseen ja kehityspoliittiset mahdollisuudet. *Suomen Kaupunkiliiton julkaisu* 700. Helsinki: Suomen kaupunkiliitto.
- Ympäristöministeriö (2006). Kilpailukykyä, hyvinvointia ja ekotehokkuutta. Suomen aluerakenteen ja alueidenkäytön kehityskuva. *Suomen Ympäristö* 31. Helsinki: Ympäristöministeriö.
- Luukkonen, J., & Moilanen, H., (2012). Territoriality in the strategies and practices of the territorial cohesion policy of the European Union: territorial challenges in implementing ”soft planning”. *European Planning Studies*, 20, 481–500.
- Jauhiainen, J.S., & Moilanen, H., (2011). Towards fluid territories in European spatial development: regional development zones in Finland. *Environment and Planning C: Government and policy*, 29, 728–744.
- Rissanen, R., Rehunen, A., Kalenoja, H., Ahonen, O., Mäkelä, T., Rantala, J., & Pöllänen, M., (2013). ALLI kartasto. *Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan pohjustus*. Helsinki: Ympäristöministeriö.

Tutkimuskatsauksia on Turun kaupunkitutkimusohjelman julkaisusarja. Siinä julkaistaan ytimekkäitä katsauksia kaupunkitutkimuksen ja -kehittämisen ajankohtaisista aiheista. Sarjaan kirjoittavat asiantuntijat eivät pääosin työskentele Turun kaupungin organisaatioissa. Esitetyt väitteet eivät välttämättä vastaa kaupungin virallista näkemystä.

FT Helka Kalliomäki (o.s. Moilanen) toimii post-doc -tutkijana Turun yliopiston Maantieteen ja geologian laitoksella. Hänen vuonna 2012 valmistunut väitöskirjansa käsitteli kehittämisvyöhykkeitä Suomessa.

Tutkimuskatsauksia-sarjan toimittaja:

Sampo Ruoppila, tutkimusjohtaja
sampo.ruoppila@turku.fi

Julkaisija:

Turun kaupungin konsernihallinto
Kaupunkikehitysryhmä
PL 355 (Yliopistonkatu 27a), 20101 Turku