



Mikko Kohvakka^a

Kolme näkökulmaa maakuntien liittojen tilalliseen orientaatioon 1990-luvulla ja 2000-luvun alussa

Three perspectives on the spatial orientations of regional councils in the 1990s and early 2000s

This research examined how the features that foster territoriality and relationality are associated with each other in the spatial orientations of regional councils, that is, in the way they define their positions *vis-à-vis* other regional spaces and the way they carried out spatial planning in Finland in the 1990s and early 2000s. The cases of interest were the regional councils of Kymenlaakso, South Karelia and North Karelia, which represent provinces located near the Finnish–Russian border. The spatial orientations espoused by the regional councils were studied through three interrelated approaches: geohistorical, possibilistic and interactive. Through these perspectives, the research aimed to show (1) how the spatial orientation adopted by each regional council had its own historical roots, (2) how the spatial orientations, despite prevailing structural conditions, did not adhere to any predetermined path but were defined through open and tense processes and (3) how the spatial orientations of the regional councils were connected to those of national and supranational actors in a mutually constructive manner. This study argues that rather than an inquiry into spatial orientation *per se*, one should make an inquiry into how spatial orientation is expressed – and questioned or opposed – in a particular temporal and regional context.

Keywords: spatial orientation, regional councils, relational and territorial thinking

Johdanto

”On mahdollista ajatella, että 1990-luvulla muodostuu uusi myyttisiin käsityksiin nojaava maantieteellisesti kaksinapainen suomalaisuuskuva. [...] Suomi on mielikuvien tasolla jaettu jo moneen kertaan kahteen osaan, joiden nimiksi saattavat vakiintua euro-Suomi ja muu-Suomi. [...] Olemme ehkä palaamassa 1700-luvun porthanilaiseen jakoon, joka perustui erotteluun rannikon sivistyneen ja eteenpäin katsovan kansan ja sisämaan umpimielisen ja kömpelön väen välillä.” (Peltonen 1996, 186–187)

^a Historia- ja maantieteiden laitos, Itä-Suomen yliopisto, mikko.kohvakka@uef.fi

Suomi otti 1990-luvun aikana ison harppauksen kohti entistä kilpailullisempaa ja valtiotilan eheyttä haastavaa valtiokulttuuria. Tämä sai sosiaalishistorioitsija Matti Peltosen kysymään vuonna 1996, oliko professori Henrik Gabriel Porthanin alun perin 1700-luvulla kehittänyt ja pitkäkestoisen suosion saanut rinnastus sivistyneestä, eläväisestä ja ulospäin avautuvasta rannikosta sekä luonnonkauniista mutta pysähtyneestä ja sisäänpäin kääntyneestä sisämaasta jälleen ajankohtainen (Peltonen 1996). Peltosen mukaan ajatus ”kahdesta Suomesta” (ks. myös Klinge 1982) oli näkynyt erityisen hyvin Euroopan unionin jäsenyydestä käydyssä kansanäänestyksessä, missä maa jakautui uutisoinnin mukaan rannikon ja sen lähialueiden muodostamaan ”euro-Suomeen” sekä sisämaan laajalti kattavaan ”muu-Suomeen.”

Maan itärajan ulottuvista ”karjalaismaakunnista” EU-myönteisimpiä olivat perinteisesti Etelä-Suomeen suuntautuneet Kymenlaakso ja Etelä-Karjala, missä jäsenyyden kannattajia oli kaksi kolmasosaa äänestäneistä. Sitä vastoin Pohjois-Karjalassa, josta oli itäsuomalaiseksi mielletävän Kainuun tavoin historiallinen kytkös pohjoiseen, EU:n kannatus jäi 48 prosenttiin (SVT 1995). Asetelma tekee näkyväksi Itä-Suomen vaihtelevat määritelmät suhteessa Etelä- ja Pohjois-Suomeen. Tätä kautta on myös mahdollista tarkastella, kuinka Porthanin kehittänyt ja Klingen sekä Peltosen myöhemmin vahvistama, valtiotilan muodostamiseen ja hallinnointiin liittyvä tulkinta kahdesta Suomesta suhteutuu kolmen edellä mainitun karjalaismaakunnan tilalliseen orientaatioon.

Uudelleen virinnyt keskustelu kahdesta Suomesta liittyi kansallisvaltioiden aseman muutokseen läntisissä teollisuusmaissa. Kylmän sodan päättymisen, uusliberaali globalisaatio, kasvava taloudellinen kilpailu, tietotalouden nousu sekä alueelliselle skaalalle keskittyneet politiikkavaateet rakensivat yhdessä – vähintään puheen tasolla – uudenlaista ”alueellista maailmaa” (Storper 1997), missä alueet olivat keskeisiä globaalisti kytkeytyneen modernin maailman rakennuspalikoita. Toisin sanoen tässä ”uuden regionalismin” (Keating 1998) nimellä kulkeneessa poliittisessa diskurssissa alueet nähtiin käänteentekevinä katalysaattoreina taloudelliselle kehittämiselle.

Taloudellisiin prosesseihin keskittyvässä uuden regionalismin diskurssissa alueet määriteltiin niiden keskinäisestä kytkeytyneisyydestä huolimatta ”perinteisesti” vuosikymmeniä vallinneen territoriaalisen logiikan mukaisesti. Alueiden ja niiden identiteettien oletettiin olevan vahvasti rajattuja ja integroituja kokonaisuuksia (Paasi 2020a; ks. myös Painter 2010, 1091). Tätä logiikkaa, jota Castells (1996, 409) nimitti ”paikkojen tilaksi” (*space of places*), nousi 1990-luvun jälkipuoliskolla haastamaan aikaisempaa vahvemmin relationaalinen lähestymistapa (Massey 1994; Allen ym. 1998) tai ”virtojen tila” (*space of flows*), joka käsitteellisti alueet rajat ylittävien yhteyksien, vuorovaikutusten ja verkostojen kautta (Castells 1996, 408). Rohkeimmat ja yksiulotteisimmat ennustukset olleivat maailman muuttuvan läpeensä rajattomaksi demokratian ja markkinatalouden ohjaamaksi verkostomaiseksi kokonaisuudeksi (Ohmae 1995; Castells 1996), jota ilmentävät globaalisti kytkeytyneet maailmankaupungit (Knox & Taylor 1995). Maltillisemmat relationistit kehittivät (uudelleen) verkostomaisia ja ylijajaisia alueita puhuessaan kaupungin ja esikaupunkien/maaseudun välisen jaon ylittävistä kaupunkiseuduista (Vartiainen 1995) ja valtioiden rajat ylittävistä alueista (*cross-border regions*, Van Houtum 2000, 63–67).

Myös Euroopan unionin jäseneksi vuonna 1995 liittynyt Suomi oli uudessa tilanteessa, jota voidaan nimittää sääntelyvaltion ja kilpailuvallion risteyskohdaksi. Monia valtion ja kuntien toimintoja oli liikelaitostettu, yhtiöitetty ja yksityistetty. Resurssien allokoinnissa oli siirrytty poliittis-byrokraattisesta ohjauksesta markkinaohjaukseen. Tämän myötä liike-elämästä tutut tehokkuuden kriteereihin nojaavat tulosohtauksen menetelmät levisivät julkiselle sektorille (Alasuutari & Ruuska 1998, 6). Toisin sanoen talousvetoinen poliittinen hallinta ja sitä kannatteleva poliittinen kieli, jonka keskiössä oli yhteiskunnan läpileikkaava kilpailukykyisyys, löivät läpi Suomessa 1990-luvun aikana. Sosiotalallisessa katsannossa kilpailuvallion läpimurto seuraili EU:n tilallisia politiikkavisioiden ja -käytäntöjen – aluekehittämisen ”eurooppalaistumista” (Böhme & Waterhout 2008). Käytännön tasolla tämä merkitsi pääasiassa Etelä- ja Länsi-Suomeen sijoittuvien suurimpien kaupunkikeskusten

merkityksen selvää korostumista ja syrjäisistä maaseuduistaan tunnetun Pohjois- ja Itä-Suomeen asemallista heikentymistä suhteessa 1950-luvulta 1980-luvulle vallinneeseen ”hajautetun hyvinvointivaltion” kauteen, jolloin valtion ensisijaisena tehtävänä pidettiin hyvinvoinnin tuottamista ja jakamista tasaisesti ympäri valtiotilaa tulonsiirtojen kautta ja valtio-omisteisuutta hyödyntäen (Moisio 2012, 164–165).

Kilpailuajattelu ja aluekehittämisen eurooppalaistuminen nostivat myös maakunnat ja maakuntien liitot uudella tavalla poliittiseen keskiöön. Maakuntien liitot uudistettiin 1990-luvun alussa yhdistämällä vanhat maakuntaliitot ja seutukaavaliitot uudenkaltaisiksi alueellisiksi suunnitteluelimiksi. Yhteensä 19 uuden maakuntaliiton tehtävänä oli antaa sisältöä relationaaliselle ”alueiden Euroopan” idealle kytkemällä oma maakunta kansainväliseen alueiden verkostoon. Yhteistyön ohella maakuntien odotettiin myös kilpailevan keskenään erilaisista pääomista ja investoinneista. Kansainvälisen kytkeytyneisyyden korostaminen maakuntien liittojen toiminnassa oli selkeä irtiotto edeltävien vuosikymmenten tilanteesta, jolloin aluerakenteesta puhuttaessa korostuivat territorialismin hengessä tasainen aluekehitys, rajojen merkitys ja kansallinen eheys. Tuolloin maakuntaliittojen ja seutukaavaliittojen tehtävänä oli ollut identifoida ja vahvistaa ”luonnollisesti” rajautuneita alueita sekä tehdä kulttuurisia ja symbolisia erontevoja toisiin maakuntiin. (Paasi 2013)

Tässä maantieteellistä historiantutkimusta (Baker 2003, 3) edustavassa artikkelissa pohdin, miten territoriaalisuutta vahvistavat piirteet (rajat ja eronteot) ja relationaalisuutta rakentavat piirteet (virtaukset ja verkostot) suhteutuivat toisiinsa Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Pohjois-Karjalan liittojen ”tilallisessa orientaatioissa” eli niiden tavassa hahmottaa ja määrittää maakunnan asemaa suhteessa toisiin tiloihin sekä niiden harjoittamassa elinkeino- ja liikennepoliittisessa aluekehittämisessä 1990-luvulla ja 2000-luvun alkuvuosina. Pohdinnan kautta pyrin löytämään vastauksen siihen, miten alueen ominaispiirteisiin, intresseihin, yhtenäisyyteen ja identiteettiin nojaava ”perinteinen regionalismi” kykeni säilyttämään asemiaan suhteessa avoimempaan, yhteyksien merkitystä korostavaan ”relationaaliseen regionalismiin” (vrt. Paasi 2009). Tarkoitukseni on myös tarkastella Porthanin, Klengen ja Peltosen ajatusta ulospäin avautuvasta rannikko-Suomesta ja sisäänpäin käpertyneestä sisämaa-Suomesta kysymällä, miten sisään- tai ulospäin kääntyneinä territoriaalisuutta tai relationaalisuutta vahvistavat piirteet maakuntien tilallisessa orientaatioissa lopulta näyttäytyivät.

Täten artikkelilla on kaksi yleisempää tavoitetta. Yhtäältä se pyrkii osoittamaan sen, miten alueen ulkopuoliset vaikutteet kytkeytyvät kontingentilla tavalla tietynlaisiin historiallisesti kerrostuneisiin alueellisiin olosuhteisiin, ja miten tämä kehys luo alueille rajoittavat tai mahdollistavat puitteet niiden ”tehessä aktiivisesti omaa historiaansa” (ks. Soulet 1988). Toisaalta artikkeli pyrkii empiirisellä rikkaudellaan maadoittamaan relationaalisuuden ja territoriaalisuuden suhteesta käytävää ylätasoa teoreettista keskustelua: antamaan sille todistusvoimaa (vrt. Mitchell 2002, 96).

Esittelen seuraavaksi artikkelini teoreettisen viitekehyksen, jonka ideana on yhdistää eksplisiittisesti toisiinsa tutkimuskirjallisuudessa mainitut geohistoriallinen, possibilistinen ja vuorovaikutteinen näkökulma tavalla, joka mahdollistaa maakuntien liittojen tilallisen orientaation relationaalisuuden ja/tai territoriaalisuuden tarkastelun. Tämän jälkeen kuvaan käyttämäni tutkimusaineiston ja vertailevan analyysimenetelmän. Sitä seuraa kolmen maakunnan tilallisen orientaation analysointi. Kunkin tutkimustapauksen käsittely alkaa tutkimuskirjallisuuteen perustuvalla tarkastelulla maakunnan kehityksestä rajattuna tilana aina keskiajalta 1900-luvun loppuun. Näin on mahdollista hahmottaa ne rakenteelliset olosuhteet, ”mahdollisen rajat” (Braudel 1985), jotka kehystivät kunkin maakunnan liiton tilallista orientaatiota 1990-luvulla ja 2000-luvun ensimmäisinä vuosina. Artikkelini päättyy keskustelulukuun, jossa peilaan teoreettista lähestymistapaani ja empiirisen osuuteni tuloksia käytyyn keskusteluun territoriaalisuuden ja relationaalisuuden välisestä suhteesta, sekä loppuyhteenvetoon, jossa tiivistän löydökseni ja sijoitan ne osaksi aluekehityksen ja -politiikan tutkimuskenttää.

Geohistoriallisen, possibilistisen ja vuorovaikutteisen näkökulman kiasmaattinen suhde

Verkostomaantiedettä (Paasi ym. 2018) on hallinnut näkemys, jonka mukaan alueet täytyy käsitteellistää avoimiksi, rajattomiksi ja erilaisten sosiaalisten, taloudellisten, kulttuuristen ja materiaalisten virtausten kautta synnytyiksi. Erityisesti aluetalouksien kehittämisessä on korostettu yhteyksistä saatavia hyötyjä. Tällaisen kytkeytyneisyyden varaan rakentuvia tilallisia ilmentymiä ovat muun muassa yritysclusterit, oppivat alueet ja globaalisti linkittyneet kaupungit, mitkä kaikki nähdään relationaalisessa ajattelussa globaalin talouden alueellisia moottoreina tai globaalien verkostojen ”uusmarshallilaisina” solmuina (Amin & Thrift 1992; Yeung 2005).

Aluetaloudellisesta kehittämisestä vastaavat maakuntien liitot toimivat kuitenkin maailmassa, jossa rajoilla on yhä merkitystä. Erityisesti kansalliset ministeriöt sekä Euroopan unioni pakottavat rahoitusta ohjaavalla sääntelyllään maakunnat toimimaan pitkälti maakunnan sisällä. Tätä kautta valtio ja EU pitävät yllä territoriaalista jaottelua ja vahvistavat maakuntien välisiä rajoja. Erilaisten rahoitusinstrumentteja ohjaavien uudelleenskaalausprosessien avulla valtio ja EU määrittävät ne alueet, joihin kansallinen ja EU-rahoitus voittopuolisesti kanavoidaan. Voittajia tässä 1990-luvulla ja 2000-luvun alussa toteutetussa resurssien ja globaalin huomion uusjaossa ovat olleet suuret kaupungit, kaupunkiseudut ja teollistuneet alueet (Brenner 1998, 465; Brenner 2006, 263).

Relationaaliset ja territoriaaliset käytännöt ja tilalliset orientaatiot eivät ole toisiaan poissulkevia vaan yhtä aikaa läsnä erilaisissa maakuntia muokkaavissa sosiotilallisissa prosesseissa (Painter 2010, 1093–1094). Viime vuosina tätä näkemystä on korostettu aluekehittämistä ja -politiikkaa käsittelevässä kirjallisuudessa, missä alueet nähdään relationaalisina, joskaan ei tyystin territoriaalisuutta hylkivinä entiteetteinä (Cochrane 2018; Jones 2018; Paasi ym. 2018; Zimmerbauer & Paasi 2020). Tällöin voidaan puhua territoriaalisen (rajatun) lähestymistavan ja relationaalisen (verkottuneen) lähestymistavan yhteen kytkeytyneestä suhteesta, joka pyrkii kuroma umpeen binäärisen jaon näiden kahden maailman välillä (Jones 2018; Paasi ym. 2018).

Maakuntien tilallisen orientaation territoriaalisuutta tai relationaalisuutta vahvistavat piirteet rakentuvat kolmen toisiinsa kiasmaattisesti suhteutuvan näkökulman – geohistoriallisen, possibilistisen ja vuorovaikutteisen ulottuvuuden – varaan, jotka kudelmana muodostavat lähestymistapani teoreettisen taustan. Kiasmaattisesti (Toadvine 2011) ymmärrettynä mainitut ulottuvuudet, jotka yhtäältä eroavat toisistaan mutta toisaalta limittyvät toisiinsa, kumpuavat maantieteen alan kirjallisuudesta, ja niillä jokaisella on kytkös keskusteluun relationaalisen ja territoriaalisen lähestymistavan välisestä suhteesta.

Inspiraation lähteenä jaottelulleni on toiminut Schiavonin (2017) historiallis-relationaalis-interaktiivinen lähestymistapa. Tavoitteenani on ollut rakentaa käsitteellinen kehikkoni ihmismaantieteen ja rajatutkimuksen avainkäsitteiden varaan. Lukemalla alan tutkimuskirjallisuutta huomasi, että tilallisista käytännöistä puhuttaessa geohistoria, possibilismi ja vuorovaikutteisuus korostuivat keskeisinä – joskin turhan usein irrallisina – ulottuvuuksina. Tätä kautta pyrin tekemään näkyväksi maakuntien tilallisen orientaation pitkän polkuriippuvaisen historian, unohtamatta myöskään valtakamppailujen kautta marginaaliin ajautuneita kehitysvaihtoehtoja.

Geohistoriallinen ulottuvuus rakentuu havainnolle, jonka mukaan alueet ja alueelliset entiteetit ovat historiallisia prosesseja, minkä vuoksi niiden muotoutuminen on suhteutettava valtiotilassa eri aikoina tapahtuneisiin muutoksiin (Pred 1984; Painter 2010; Vainikka 2015; Paasi ym. 2018; Paasi 2020b). Niin Jones (2004) kuin O’Dowd (2010) ovat esittäneet huolensa siitä, että ihmismaantieteen ja rajatutkimuksen valtavirrassa tilallinen analyysi jättää ajallisen analyysin varjoonsa. Geohistoriallisen ulottuvuuden riittävä huomioiminen auttaa välttämään mielikuvan, että eri toimijoiden tämänhetkinen tilallinen orientaatio olisi syntynyt tyhjästä tai lähimenneisyyden tapahtumien seurauksena.

Polkuriippuvuusajattelussa alueiden varhaisempi kehitys muokkaa niiden tämänhetkisiä ja tulevia kehityssuuntia rajoittamalla kehitysvaihtojen määrää tässä hetkessä ja tekemällä jonkin aikaisempiin valintoihin nojaavan kehityspolun toisia polkuja todennäköisemmäksi. Näin ollen historialla on merkitystä, vaikka se ei merkitse väistämättömyyttä. Erilaiset toimijat voivat vallitsevissa rakenteissa käyttää refleksiivisesti historiaa hyväkseen aluetta muokatessaan.

Possibilistinen mahdollisten vaikutusten ulottuvuus rakentuu Paul Vidal de la Blachen ja Lucien Febvren ajatukselle siitä, että vaikka ympäristö asettaa rajoituksia ihmisen toiminnalle, se myös tarjoaa mahdollisuuksia toimintaan (Febvre 1922, 284, 402). Tämän perusperiaatteen varaan ovat rakentuneet monet historiassa, maantieteessä ja yhteiskuntatieteissä hyödynnetyt teorit. Tällainen teoria on Bourdieun (1983) kenttäteoria, jossa eri toimijat erilaisia pääomia hyödyntäen pyrkivät muokkaamaan kenttää (rakennetta) mieleisekseen. Vastaavasti Giddensin (1981) strukturaatioteoriassa rakenteet ovat yhtä aikaa sekä sosiaalisia järjestelmiä rakentavan toiminnan säätelijöitä että tämän toiminnan lopputuloksia. Possibilistisena pidän myös Jessopin (2001) strategis-relaationaalista lähestymistapaa, jossa institutionaaliset rakenteet ja toimijat tuottavat ja vahvistavat vastavuoroisesti toisiaan.

Eri toimijoiden tilallisen orientaation territoriaalista tai relationaalista virettä tarkasteltaessa possibilistinen ulottuvuus tarjoaa mahdollisuuden korostaa orientaation avointa luonnetta. Toisin sanoen rakenteiden mahdollistamat kilpailevat territorialisoivat (rajoja luovat) ja deterritorialisoivat (rajoja häivyttävät) diskurssit ja lähestymistavat muokkaavat dynaamisesti tilallisen orientaation merkityksiä. Tästä seuraa tarve erottaa tilallisen orientaation kaksi merkitystä toisistaan. Tilallinen orientaatio voidaan ymmärtää kunakin hetkenä vallitsevana näkemyksenä (tilallinen orientaatio väliaikaisena lopputuloksena), tai orientaatio voidaan nähdä pyrkimyksenä toteuttaa sitä erilaisten käytäntöjen avulla (tilallinen orientaatio tekona). Se, mitä tilallinen orientaatio kulloinkin diskursiivisesti tarkoittaa ja minkälaisen konkreettisen materiaalsen sisällön se kulloinkin saa, on jatkuville haastamis- ja neuvotteluprosesseille alisteinen, tutkimusaineistolla osoitettava empiirinen kysymys (vrt. MacLeod & Jones 2007, 1186; Haapala & Lloyd 2018, 16).

Vuorovaikutteinen ulottuvuus pohjautuu maantieteen skaala -käsitteestä käytyyn keskusteluun (MacKinnon 2011). Tänä päivänä alueet ymmärretään skaalanäkökulmasta sosiaalisina konstruktioina, joille annetaan vaihtelevia merkityksiä moni- ja poikkiskaalaisesti niin alueen sisältä kuin ulkopuolelta, kansalliselta tai kansainväliseltä skaalalta. Skaalaa ja verkostoa ei haluta näissä keskusteluissa nähdä yhteismitattomina ja kilpailevina muotoina, vaan alueet voidaan mieltää moniskaalaisten (ylirajaisten) verkottuneiden suhteiden seurauksina (Painter 2010, 1093–1094; ks. myös Paasi & Zimmerbauer 2016). Vastaavasti eri toimijoiden tilallinen orientaatio kehittyvien valtasuhteiden diskursiivisena ja materiaalsena ilmauksena voidaan nähdä poliittisen talouden näkökulmasta moniskaalaisten vuorovaikutteisten suhteiden kautta.

Toisin sanoen tilallisen orientaation konstruointiin ottavat osaa lukuisat eri toimijat tietyn alueen piiristä ja sen ulkopuolelta (ks. myös Jakola 2016, 1807). Näiden eri toimijoiden välinen mahdollisesti jännitteinen vuorovaikutus on tekijä, joka edistää tai jarruttaa tietynlaista tapaa mieltää alueellisen kehityksen materialistista perusolemusta sekä sen diskursiivista tuottamista (Moisio & Sirviö 2021, 114). Esimerkkinä moniskaalaisesta verkottuneisuudesta voidaan mainita neuvottelutilanteet, joissa maakuntien liitot sekä ministeriöt, valtion virastot ja 1990-luvulta lähtien Euroopan unioni ovat dialektisesti kytkeytyneet toisiinsa ja joissa nämä verkottuneet toimijat muokkaavat erilaisia valta-asetelmia hyödyntäen vuorovaikutteisesti käsityksiä soveliaaksi mielletystä tilallisesta orientaatiosta.

Tutkimustapaukset, -aineisto ja -menetelmä

Tutkimustapauksiksi olen valikoinut kolme maakuntien liittoa itäisestä Suomesta: Kymenlaakson liiton, Etelä-Karjalan liiton sekä Pohjois-Karjalan liiton. Näistä Kymenlaakso edustaa rannikko-Suomea ja Pohjois-Karjala perifeerisemmäksi miellettyä sisämaa-Suomea. Niiden väliin sijoittuu ”Suomen sisäsaaristoksikin” (Äikäs 2004, 200) kutsuttu Etelä-Karjala. Yhdistävänä sijainnillisena tekijänä tutkittavilla maakunnilla on rajautuminen Suomen itärajaan. Karjalaisuutta vaalivina rajamaakuntina ne toimivat enemmän tai vähemmän avonaisina ”portteina” Venäjälle. Raja joko turvana, esteenä tai resurssina (Jakola 2016) tarjoaakin hedelmällisen lähtökohdan tutkittavien maakuntien keskinäiselle vertailulle. Historiallisesti ehkä merkittävin erottava tekijä näiden maakuntien välillä liittyy elinkeinorakenteeseen. Metsäala kokonaisuutena kytkee maakuntia yhteen, mutta siinä missä Kymenlaaksossa ja Etelä-Karjalassa painottui metsäteollisuus johtavana elinkeinona, oli alkutuotantoa edustava metsätalous selkeä leimaa-antava piirre muuten palveluvaltaistuvassa Pohjois-Karjalassa.

Sijainnilliset ja elinkeinorakenteelliset kysymykset ovat vaikuttaneet merkittävästi mutta eri tavoin Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Pohjois-Karjalan yhdyskuntarakenteen, liikenneverkostojen sekä sosiaalisen ja inhimillisen pääoman muodostumiseen pitkällä aikavälillä. Näin ollen onkin hedelmällistä arvioida tapauskohtaisesti, miten itäisen Suomen eri osien kehittäminen prosessina sopeutui Suomen ja Euroopan muuttuvaan toimintaympäristöön 1990-luvulla ja 2000-luvun alussa (vrt. Eskelinen & Niiranen 2003, 44–45). Ulotan analyysini vuoteen 2002. Tuolloin Suomessa koettiin ”pieni lama”, jonka jälkeen käynnistyi keskustelu 1990-luvun hajautetun kilpailuvaltiomallin heikkouksista ja tulevaisuuden Suomen rakentamisesta kohti aikaisempaa keskitetymppää ”metropolivaltiota” (Moisio 2012, 195). Tutkimusperiodin rajausta puoltaa myös se seikka, että maakuntien liittojen tilallisia mikrokäytäntöjä ei ole tutkittu 1990-luvun osalta yhtä kattavasti kuin 2000–2010-lukujen osalta (vrt. Paasi 2013; Paasi & Zimmerbauer 2016; Zimmerbauer & Paasi 2020).

Tutkin Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Pohjois-Karjalan maakuntien sosioteknisten käytäntöjen kautta muokkaamaa tilallista orientaatiota analysoimalla liittojen tuottamaa monipuolista arkistoaineistoa: maakuntasuunnitelmia, aluekehittämisohjelmia, toimintasuunnitelmia, kehittämisstrategioita ja lausuntoja vuosilta 1991–2002. Kysymyksenasettelun kannalta relevantin historiallisen primääriaineiston olen kerännyt systemaattisesti liittojen arkistoista siten, että lähteet merkityksellistyvät käsitteellisen kehikon rakentamassa kontekstissa. En siis ole poiminut faktoja lähdeaineistosta vaan olen rekonstruoinut ne teoria- ja kontekstisidonnaisen tulkintaprosessin avulla (Alvesson & Sköldbberg 2009, 108).

Strategioiden, suunnitelmien ja lausuntojen kaikenkattavuus on pakottanut minut tekemään valintoja ja näkökulman rajausta. Tässä artikkelissa olen päättänyt keskittyä elinkeinon ja fyysisen liikenteen kehitykseen ja kehittämiseen. Liikenteen tutkimus on ollut varsin vähäistä valtion alue- ja tilasuhteiden tutkimuksessa (ks. kuitenkin Kotavaara ym. 2011; Alvarez-Palau & Martí-Henneberg 2020; Martí-Henneberg 2021). Tavoitteenani onkin osaltaan kirkastaa sitä tosiasiaa, että tiet, rautatiet, satamat, lentoasemat, raja-asemat ja muu fyysinen liikenneinfrastrukturi tai niiden puute luovat yhteyksiä ja katkoksia valtiotilaan ja rakentavat sitä kautta tietynlaista käsitystä kansantaloudesta ja valtion aluerakenteesta (Skeggs 2004, 49; Shaw & Sidaway 2011, 507; Nenonen 2016, 14–15). Liikenneinfrastrukturi on strateginen tosiasia, joka tekee jostain alueesta tavaroiden, työvoiman, kulttuurin ja muiden pääomien liikkeen solmukohdan ja jättää jonkin toisen alueen marginaaliin. Liikenneongelmat syntyvät sosiaalisesta toiminnasta ja ovat siten sosiaalisia ongelmia. Liikenteessä ei ole kyse vain rakennustavoista ja liikkeestä vaan myös resursseista, ihmisistä ja poliittisista valinnoista.

Tutkimani kansallisen ja eurooppalaisen lainsäädännön ja aluekehityspoliittikan viitekehyksen ehdollistamat dokumentit ovat luonteeltaan tulevaisuussuuntautuneita. Yhdessä ne osoittavat kunkin maakunnan liiton harjoittaman aluekehittämisen päämäärät ja keinot. Valitsemani strategiset suunnitelmat ja ohjelmat viitoittavat liikenteelliset ja elinkeinolliset tavoitteet alueelliselle kehittämiselle. Ne ovat osa alati käynnissä olevaa sosiaalisen tilan tuottamista sekä poliittista ja aatteellista projektia, joka pyrki muuttamaan tai säilyttämään diskursseja ja käytäntöjä, säätelemään resurssien allokointia, synnyttämään erilaisia ymmärryksen muotoja sekä muokkaamaan aluekehittämisessä käytettäviä käsitteitä tiettyjen poliittisten päämäärien saavuttamiseksi (Healey 2007, 9). Eri ministeriöihin ja valtion virastoihin kohdistetuilla lausunnoilla puolestaan maakuntien liitot pyrkivät vaikuttamaan valtion pyrkimyksiin säännellä valtioaluetta ja sen kansalaisia. Kaiken kaikkiaan dokumenttien monipuolisuus ja -skaalaisuus antavat hyvän mahdollisuuden tutkia elinkeino- ja liikennepoliittikan näkökulmasta tilallisen orientaation relationaalista ja/tai territoriaalista olemusta.

Analysiprosessin ensimmäisessä vaiheessa tutustuin tutkittavia maakuntia käsittelevään historiantutkimukseen tunnistaakseni tapahtumat, neuvottelut ja jännitteet, joilla on ollut keskeinen rooli kyseisten maakuntien tilallisessa hahmottumisessa. Erityisesti pyrin tässä vaiheessa löytämään tutkimuskirjallisuudesta sellaisia ”kuvioita” (Reay & Jones 2016) eli diskurssien ilmentämiä symbolien, uskomusten ja käyttäytymisten malleja, toimintaa ohjaavia normeja sekä materiaalisia käytäntöjä, jotka yhdessä kuvastivat kussakin maakunnassa tietynä ajankohtana vallinneita tilallisen orientaation muotoja. Tätä kautta pyrin hahmottamaan historiallisesti syvät rakenteelliset reunuehdot, jotka tekivät tapauskohtaisesti tietyt maakuntien liittojen 1990-luvulla omaksumat tilalliset uskomukset ja käytännöt todennäköisemmiksi kuin jotkin toiset (Jessop 2001, 1224–1225).

Analysin toisessa vaiheessa syvennyin keräämääni arkistoaineistoon ja sitä induktiivisesti tulkiten pyrin ”sieppaamaan” siitä tietynlaista tilallista orientaatiota kuvaavia diskurssiivis-materiaalisia ”kuvioita”. Tämän jälkeen vertailin kunkin tutkimustapauksen kohdalla tekemiäni havaintoja toisiinsa. Metodiani voisi kuvata strukturoiduksi ja keskittyneeksi (George & Bennet 2005, 67). Strukturoiduksi siksi, että kunkin tutkimustapauksen kohdalla arkistoaineistoa luettiin tutkimustavoitetta kuvastavan tutkimuskysymyksen ja käsittekehikon kautta ja keskittyneeksi siksi, että se käsittelee historiallisia tutkimustapauksia ja kysymystä tilallisesta orientaatiosta fyysisen liikenteen ja talouden suhteen perspektiivistä.

Kymenlaakson liitto – hyperliikkuvien kehitysvyöhykkeiden puolesta

Nykyisen Kymenlaakson maakunnan ääriviivat hahmottuivat hitaasti ja jokseenkin epäselvästi 1890-luvulta lähtien (Kaukiainen 2012a; Leino-Kaukiainen 2012, 128–145). Kymijoen laakson alue on historiallisesti tarkasteltuna ollut vuosisatojen ajan ”kohtaamispaikka” (Massey 2008, 123), missä niin idästä kuin lännestäkin tulleet vaikutteet ja (väestö)virratt ovat muokanneet toinen toisiaan. Esihistoriallisella ajalla Kymijoen varsilla kohtasivat hämäläiset ja karjalaiset eränkävijät ja uudisasukkaat. Kristinuskon ja Ruotsin vallan myötä alueen eteläiselle rannikkokaistalle löysivät 1200–1300-lukujen taitteessa ruotsalaiset siirtolaiset, jotka saivat 1600-luvulla seurakseen baltialaisia ja saksalaisia aatelisia. Itäiset vaikutteet saivat lisävoimaa 1700-luvulla, kun Kymijoen itäpuolelle muutti käytyjen sotien ja niitä seuranneiden rajansiirtojen myötä huomattava määrä venäläistä väestöä. (Kaukiainen 2012b, 420–429)

1800-luvulla, ”uuden” Suomen liityttyä Kymijoen itäpuolella sijainneen ”vanhan” Suomen seuraksi osaksi Venäjän keisarikuntaa, kauppa Kymijoen yli Pietarin suuntaan kasvoi tasaisesti. Vuosisadan lopulla alkanut teollistuminen toi 1900-luvun alussa maakuntaan ihmisiä muualta Suomesta, niin maaseudulta kuin vaikkapa Helsingin, Viipurin, Kuopion ja Mikkelin kaupungeista, tehden Kymenlaaksosta yhden merkittävimmistä kasvukeskuksista. (Kaukiainen 2012a, 22; Leino-Kaukiainen 2012, 105)

Kymenlaakson teollistuminen rakentui Suomen tärkeimmän luonnonvaran, puun, varaan. Maakunnan saha- ja paperiteollisuus kytki alueen relationaalisesti kansainväliseen talouteen täysin uudella ja aikaisempaa kokonaisvaltaisemmalla tavalla. Siinä missä rannikkoon rajautuva Kotka-Haminan seutu satamiseen ja ”ensimmäisen sukupolven” sahoineen oli edustanut jo pidempään ulospäin Itämerelle suuntautuvaa aluetta, toivat Pohjois-Kymenlaaksoon perustetut paperitehtaat myös nämä osat maakunnasta vahvemmin ylijarjaisuuden piiriin. Toisaalta tehtaat synnyttivät territoriaalisesti pitkälti omavaraisia, sisäänpäin kääntyneitä ja tarkkarajaisia taajamia, missä työntekijät muodostivat hyvin kiinteitä yhteisöjä. Näiden yhteisöjen jäsenten ei ollut tarvetta käydä Kotkassa tai Haminassa. Sama päti aiemmin kansainvälistyneeseen Kotkan ja Haminan seudun väestöön, jolle maaseutumaisempi pohjoinen Kymenlaakso jäi usein varsin vieraaksi. (Hoffman 2012a, 44–51; ks. myös Haapala & Lloyd 2018, 21, 26)

Toisin sanoen verkottuminen maakuntaa yhdistävänä tekijänä ei ollut mitenkään merkittävä käytäntö Kymenlaaksossa alueen institutionalisoituessa ”kaksinapaiseksi” suurteollisuuden maakunnaksi 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa. Tätä kehitystä korostivat myös liikenneverkkohankkeet, jotka muodostivat oleellisen alueellista vuorovaikutusta, vaihdantaa sekä sosiaalista hierarkiaa jäsentävän kanavan (Nenonen 2016, 14). Maantieverkosto kehittyi 1300-luvulta lähtien Tukholma-keskeisesti siten, että Tukholma–Turku–Viipuri-linjalla kulkeva Rantatie oli keskeisin maantie, jolle Hämeenlinnasta Pohjois-Kymenlaakson kautta Salpausselän harjua pitkin etenevä Ylinen Viipurintie tarjosi toissijaisen vaihtoehdon (Nenonen 2018, 89). Etelä-pohjoissuuntaisten teiden rakentamista hidasti ratkaisevasti kivikkoinen ja soinen maasto (Hoffman 2012a, 60).

Suomen itsenäistymisen jälkeisinä vuosikymmeninä valtiovalta keskittyi kehittämään Helsingistä länteen (Turkuun) ja itään (Viipuriin) suuntautuvia pääteitä tavalla, joka noudatteli varsin uskollisesti keskiaikaisen Rantatien linjauksia, mikä hyödytti eteläistä Kymenlaaksoa (Hoffman 2012b, 202). Vastaavasti raideliikenteessä vuonna 1870 avattu Riihimäki–Viipuri-päärata ohjattiin kulkemaan helposti rakennettavissa olevaa Salpausselkää pitkin (Nenonen 2016, 101), mikä hyödytti puolestaan pohjoista Kymenlaaksoa, ja näin tehdessään jakoi maantien tavoin maakunnan kahtia. Tätä isoa jakolinjaa eivät vuonna 1890 valmistunut pistorata Kouvolasta Kotkan satamaan tai niinkin myöhään kuin 1960-luvulla valmistunut valtatie (15) Kotkasta Kouvolaan suuremmin muuttaneet.

Teollistuminen ja polkuriippuvuuden tavoin kehittynyt liikenneverkosto toivat Kymenlaaksoon kaksinapaisen aluerakenteen, joka vaikutti yhä 1900-luvun lopulla. Näistä rakenteellisista lähtökohdista vuonna 1993 toimintansa aloittanut Kymenlaakson liiton kuntayhtymä lähti määrittämään omaa tilallista orientaatiotaan erilaisten strategisten suunnitelmien avulla. Vaikka historiallisesti ja ihmisten tietoisuudessa Kymenlaakso luettiin usein kuuluvaksi Itä-Suomeen (Eskelinen & Niiranen 2003, 44), Kymenlaakson liiton toimintasuunnitelmissa ja talousarvioissa maakunta asemoitiin alusta lähtien osaksi Etelä-Suomen maakuntien liittoumaa.

Aluekehityksessä Kymenlaakson liitto painotti itä-länsisuuntaisia rajat ylittäviä kehittämisvyöhykkeitä tai -käytäviä. Kehittämisvyöhykeajattelu alkoi Suomessa 1980-luvun lopulla Helsinki–Hämeenlinna–Tampere-vyöhykkeestä. Vahvan sysäyksen ajattelumallille tarjosi Euroopan yhteisön vuonna 1987 hahmottelema ”1992-projekti”, jonka mukaan kansallisvaltioiden rajojen muodostamien esteiden poistaminen johtaisi huomattavaan ylijarjaisuuden ja transnationaalien taloussuhteiden parantumiseen Euroopassa (Priemus & Zonneveld 2003, 169). Kymenlaaksossa relationaalisessa vyöhykesuunnittelussa painopiste oli Turusta Helsingin, Kotkan ja Haminan kautta aina Pietariin ulottuvassa rannikkovyöhykkeessä. Sitä tukemassa oli Pohjois-Kymenlaakson halkova Salpausselän kehitysvyöhyke, joka ulottui Hangosta Lahden ja Kouvolan kautta Lappeenrantaan ja Imatralle ja sieltä edelleen Venäjälle Pietarin suuntaan. (Kymenlaakson liitto 1993) Molemmat vyöhykkeet rakentuivat olemassa olevan pääväyläverkoston varaan. Rannikkovyöhykkeen rungon muodosti E18-tie ja Salpausselkä-vyöhykkeen rungon puolestaan

Riihimäki–Kouvola–Vainikkala–Pietari-rautatie.

Kuten vyöhyke- ja käytävääjattelu yleensä (Priemus & Zonneveld 2003, 173), myös Kymenlaakson liiton omaksuma ”kahden poikittaisvyöhykkeen strategia” oli vahvasti teknokraattinen ja urbanisaatiota vahvistava. Rakentamalla ja kehittämällä kriittistä infrastruktuuria – väyliä, satamia ja logistiikkakeskuksia – vaikutettaisiin ratkaisevasti suotuisaan sosiaaliseen ja taloudelliseen kehitykseen alueella. Toisin sanoen liikennevirrat ja sitä tukeva infrastruktuuri eivät vain juonna juurensa sosiaaliin ja taloudellisiin prosesseihin vaan myös määrittävät niitä mitä suurimmassa määrin. Tätä kautta vahvistuisivat ”tunneliefekti” (Graham & Marvin 2001, 201) tavoin ennen kaikkea ne kaupunkiseudut, joiden läpi suuret rahtitavaravirrat kulkivat. Globaalin liikenneverkoston logistisina solmuina ne houkuttelisivat alueelle uutta yritystoimintaa ja saavuttaisivat johtavan aseman kansallisessa tilallisessa hierarkiassa ja ansaitisivat sitä kautta enemmän lisäresursseja kuin verkostosta ”irti kytketyt” alueet.

”Kymenlaaksossa on kansainvälisesti mitattuna huippumoderni puunjalostusteollisuus. Tämän vientiteollisuuden ja sen tuotteiden kuljetuksen sekä kansainvälisen kauttakululiikenteen vahva osaaminen antaa maakunnalle hyvän pohjan tulevalle kehitykselle. Euroopan integraation laajeneminen Pohjois-Eurooppaan ja Pietarin kehittyminen Venäjän Euroopan puoleisen osan palvelu- ja tuotantokeskukseksi – Venäjän veturiksi – edesauttaa Kymenlaakson kehitysvaiheiden (transitoväylä → sillanpää → kansainvälinen tuotanto- ja palvelukeskus) toteuttamista. Keskeistä on myös Baltian, Puolan ja Pohjois-Saksan kehityksen voimistuminen. Kymenlaaksolle tämä merkitsee uusien markkina-alueiden avautumista ja välittäjätehtävien lisääntymistä sekä ulkomaisten yritysten sijoittumista maakuntaan. Kymenlaakso tulee muodostumaan tärkeäksi solmupisteeksi Itämeren ympäröivien alueiden verkostoitussa ylikansallisessa talousjärjestelmässä.” (Kymenlaakson liitto 1994a, 10)

Kymenlaakson liiton Itämeren alueelle suuntautuva, keskiaikaisen Hansaliiton toiminnasta yhtymäkohtia hakeva kehitysstrategia (vrt. Lamberg 2018, 58) antoi eteläiselle rannikkovyöhykkeelle ja sitä kautta Kotkan–Haminan-seudulle vientisataminen tärkeän roolin. Kansallisen liikenneinfrastruktuurin kehittämissuunnitelmista antamissaan lausunnoissa liitto korosti nimenomaan Etelä-Suomen kehityskäytävän yhdistävänä runkona toimivan E18-tien sekä satamiin johtavien väylien kehittämisen tärkeyttä (esim. Kymenlaakson liitto 1994b; Kymenlaakson liitto 1995; Kymenlaakson liitto 1996a). Monien Pohjois-Kymenlaakson kuntien mukaan tämä kaikki tapahtui niiden kustannuksella. Esimerkiksi Kouvolan seudun kuntayhtymä oli vuonna 1996 Kymenlaakson seutukaavan rungosta antamassaan lausunnossa sitä mieltä, että ”[s]amalla kun Etelä-Kymenlaakson kuntien osalta suunnitelmaluonnoksessa todetaan lukuisia kehittämismahdollisuuksia, jätetään Pohjois-Kymenlaakson kannalta keskeisiä hankkeita huomiotta” (Kymenlaakson liitto 1996b).

Niin ikään seuraavana vuonna Kymenlaakson kehittämisstrategiasta annetuista lausunnoista oli havaittavissa hyvin erilaisia painotuksia. Kun Kotkan kaupunki näki tarvetta kehittää rakenteita rannikkosuuntaisesti ja suunnata strategiaa ”Hansa-historian” viitoittamana laajalti ympäri Itämeren, tuli Kouvolan ja Kuusankosken mielestä keskittyä ”pääasiallisesti nykyisten vahvuksien vahvistamiseen” tavalla, jossa ”Kymenlaakson tuleva taajamakehitys ei ole vain rannikon tuntumassa sijaitsevien liikenneväylien rakentamista”. Pohjois-Kymenlaakson kuntien mielestä yhteyksien kehittäminen pohjoinen-etelä -suunnassa oli maakunnan elinkeinoelämän ja ulkomaankaupan kannalta yhtä tärkeää. (Kymenlaakson liitto 1997) Kouvolan seudun kuntayhtymä jatkoi tätä ajattelua vuonna 2001 toteamalla, että ”[m]aakunnan suuntautumista ei tule ratkaista liian yksipuolisesti vain pääkaupunkiseudulle ja Venäjälle suuntautuvien yhteystarpeiden perusteella. Maakunnalla tulee olla vahva ulottuvuus myös sisämaan suuntaan.” Jos tätä liikennejärjestelmän osaa ei kehitettäisi aktiivisesti Kymenlaaksossa, ohjautuisivat yhteydet Savoan Tampereen–Jyväskylän sekä Lahden–Heinolan–Mikkelin suuntien kautta, mikä puolestaan horjuttaisi Kouvolan asemaa kotimaan liikenteen risteyskohtana. (Kymenlaakson liitto 2001)

Sisämaan suuntaan tapahtuvan ”kansallisen” verkottumisen merkitystä korostava lähestymistapa jäi kuitenkin selvästi valtionrajoja ylittäviä taloudellisia virtauksia painottavan näkökulman jalkoihin. Kymenlaakson liiton ajamana maakunnasta pyrittiin johdonmukaisesti rakentamaan ulospäin Eurooppaan kurottavaa relationaalista tilaa, missä ”territoriaalisesti artikuloitulle” (Jones & MacLeod 2004, 437) kymenlaaksolaiselle kulttuuri-identiteetille oli jätetty vain vähän sijaa. Lähinnä territoriaalisuus ja rajaaminen näkyivät konkreettisina ja mentaalisina erontekoina, jotka vahvistivat jo ennestään historiallisesti syvää eli pitkäikäistä me/he-asetelmaa Etelä- ja Pohjois-Kymenlaakson välillä. Maakunnan territoriaalisen koherenssin ja solidaarisuuden ohuuteen kiinnittivät vuonna 2001 huomiota myös Helsingin yliopiston Aikuiskoulutuskeskuksen Kotkan ja Kouvolan yksiköt Kymenlaakson kehittämisstrategiasta (2002–2010) antamassaan lausunnossa.

”Kymenlaakson tavoitteellisen tason määrittelyssä on varsin lyhyesti sivuutettu kulttuurin yhdistävä merkitys. Kulttuurin merkitystä tulisi maakunnallisen identiteetin, henkisen hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden vahvistajana korostaa.” (Kymenlaakson liitto 2001)

Vuosituhaten taitteen Kymenlaakso pyrkiikin näyttäytymään strategisissa suunnitelmissaan ”castellsilaisena” jatkuvien virtausten – ja muutosten (Kaukiainen 2012b, 435) – tilana, missä osa korkeasti koulutetuista ulkomaalaisista ihmisistäkin ”*asuu vain lyhytaikaisesti*”, kuten vuonna 1994 julkaistussa maakunnan kehittämisstrategiassa (Kymenlaakso 1994a) kuvattiin Kymenlaakson asemaa ”pistäytymispaikkana” tai erilaisten ihmis- ja tavaravirtojen ”risteyspaikkana” (Massey 2003, 60). Maakuntaa voidaan nimittää myös rihmastomaiseksi sommitelmaksi, jolle oli kansainvälisen kytkeytymisen ohella ominaista sen pohjois- ja eteläosien keskinäinen heterogeenisuus ja eriluontoisuus ja jolta puuttui alistaisuus kaikenkattavalle maakunnalliselle ykseydelle.

Etelä-Karjalan liitto – urbaania ydinaluekeskeistä liikkuvuutta

Etelä-Karjalan maakunta syntyi toisen maailmansodan jälkeisten alueluovutusten seurauksena. Se hahmoteltiin rajautumaan idässä Suomen ja Neuvostoliiton väliseen valtakunnan rajaan, pohjoisessa Etelä-Savoon ja Pohjois-Karjalaan sekä lännessä Kymenlaaksoon. Alueen historiaa ilmentävät keskeisten vesistöjen, Saimaan, Vuoksen ja Laatokan tarjoamat mahdollisuudet. Ne ovat houkutelleet asutusta vesistöjen läheisyyteen sekä tarjonneet ihmisille mahdollisuuden liikkua elannon perässä käytännössä jokaiseen ilmansuuntaan.

Rautakaudella (400–1300-luvuilla) varhaismetallikaudelta juontuva alkuväestö sai seurakseen tulokkaita länneestä, joita seurasivat mahdolliset tulokkaat Laatokan Karjalasta, Inkerinmaalta sekä Kymenlaakson rannikolta (Laakso 2018, 182, 188). Viimeistään uuden ajan alussa (1400–1500-luvuilla) vesistöjen risteyskohtiin syntyi kaupallisia ja/ tai puolustusellisia solmukohtia, joista saivat alkunsa myös Vuoksen laskuhaaran suulle perustettu Viipuri sekä Saimaan eteläosassa sijaitseva Lappeenranta (Laakso 2018, 195). Näistä ensiksi mainitusta muodostui helpon saavutettavuuden vuoksi kansainvälisen kaupan keskus, kun taas pikkujokien takana sijainnut sokkeloinen Saimaan saaristomaailma jäi tämän keskuksen takamaaksi. Syntyi luode-kaakkosuuntainen keskus-periferia-asetelma, missä syrjäisemmän Saimaan seudun talonpojat harrastivat – usein jopa territoriaalisesti orientoituneen maanviljelyn kustannuksella – kauppaa ja rahdinajoa luoteesta kohti kaakkoista Viipuria (Haggrén 2018, 321).

Pietarin perustaminen 1700-luvulla lisäsi talonpoikaisen rahdinajon suosiota ja toi koko nykyisen Etelä-Karjalan alueen suhteellisen varhain rahatalouden piiriin. Yhteys Pietarin suuntaan koki lyhytaikaisen katkoksen 1720-luvun alussa, jolloin Viipurin seutu jäi Uudenkaupungin rauhassa Venäjän puolelle. Parinkymmenen vuoden ajan Ruotsin kruunu pyrki rakentamaan Haminasta uutta Viipuria ja eteläisestä Saimaasta sen takamaata. Vahva

yhteys Viipuriin ja Pietariin kuitenkin palautui 1740-luvulla Turun rauhnan myötä, joka siirsi Venäjän ja Ruotsin rajaa Kymijolle asti. (Räihä & Paaskoski 2018, 525–526, 543–546)

Nykyisen Etelä-Karjalan alueen liittäminen Venäjän keisarikuntaan kytki sen vahvasti Pietarin vaikutuspiiriin. Kasvanut kanssakäyminen edellytti parempia kulkuyhteyksiä. Merkittävä parannus toteutui 1800-luvun puolivälissä, jolloin avattiin Saimaan kanava. Se yhdisti koko Saimaan vesistöalueen tiiviimmin osaksi Viipuria, Pietaria ja maailmankauppaa. Kanava johdatteli Etelä-Karjalan taloudellisen ja teollisen modernisaation tielle. Parantuneet kuljetusyhteydet vesitse sekä 1800-luvun lopulla myös rautateitse vauhdittivat merkittävästi Lappeenrannan ja Vuoksenlaakson (Imatran) teollistumista ja luonnonnähtävyyksiin nojaavaa matkailuelinkeinoä. Teollisuuselinkeino satoi ihmisiä alueelle, kun taas matkailunähtävyydet toivat heitä pistäytymään muualta. Territoriaalisuus ja relationaalisuus kietoutuivat toisiinsa uudella tavalla. Sen myötä käynnistyi tehdas- ja talonpoikaisyhteisöjen erkaantuminen toisistaan. Etelä-Karjalan keskiosaan syntyi 1890–1930-lukujen aikana nauhamainen moderni metsäteollisuusvyöhyke alueen pohjois- ja länsireunojen pysyittäytyessä perinteisinä perifeerisempinä maaseutualueina. (Paaskoski 2019a, 8–11) Keskus-periferia-kahtiajako oli jonkin verran jyrkempi Etelä-Karjalassa kuin Kymenlaaksossa, missä maaseutumaiset kunnat sijaitsivat lyhyempien välimatkojen vuoksi lähempänä urbaanimpia keskusseutuja.

Vuonna 1920 solmittu Tarton rauha Suomen ja Neuvosto-Venäjän välillä katkaisi liiketoimet Pietarissa (Leningradissa) ja supisti kaakkoiset yhteydet Viipuriin, joka säilytti toiseen maailmansotaan asti asemansa länsimarkkinoille suuntautuneiden eteläkarjalaisten teollisuustuotteiden ulkosatamana (Tikka 2019, 190–192). Sodan ja Viipurin läänin menetyksen jälkeen rajaseuduksi muuttuneen maakunnan vahva vientiteollisuus käänsi liikkumissuunnan etelään, Kymenlaakson vientisatamiin (Paaskoski 2019b, 694). Lähinnä vain maaseutumaisissa pohjoisosissa katseet kohdistuivat länteen (ts. Savonlinnaan) ja pohjoiseen (ts. Pohjois-Karjalaan). Liikenneinfrastruktuurin kehittämisen keskiöön nousivat maakuntaa lounais-koillisuunnassa halkovat Karjalan rata ja valtatie 6, jotka molemmat rakennettiin 1960-luvun loppuun mennessä uudelleen ulottumaan Sortavalan paikan ottaneeseen Joensuuhun (Pohjonen 2019, 518, 533).

Voidaankin sanoa, että vuonna 1991 toimintansa aloittanut Etelä-Karjalan liitto sai kehitettäväkseen vahvasti teollistuneen maakunnan, missä liikkumisella oli ollut Kymenlaakson tapaan vuosisatojen ajan keskeinen vaikutus ihmisten tilalliseen orientaatioon. Kymenlaaksosta poiketen liikkeen suunta oli vaihdellut enemmän ja siinä oli ollut vahvemmin etelä-pohjoissuuntaisia elementtejä. Tämä johtui pitkälti sotien jälkeisistä rajansiirroista. Karkeasti ottaen rauhnomaiset liikkeet ja virtaukset kaakkoon hidastuivat sotien aikaan (esim. muuttoliike Savoön ja Pohjanmaalle 1570–1595) ja kun Etelä-Karjalasta tuli rajaseutua (erit. 1721 ja 1944). Toisen maailmansodan jälkeen Etelä-Karjalan liiton edeltäjä Etelä-Karjalan maakuntaliitto oli vahvistanut eteläistä liikkumissuuntaa 1970-luvun lopulla eroamalla itäisen Suomen maakuntaliittoja yhteen koonneesta Itä-Suomen liitosta ja hakemalla yhteistyökumppaneita teollistuneesta Etelä- ja Väli-Suomesta. Etelä-Karjalan liitto ”vahvisti” tämän tosiasian vuonna 1994, kun se hyväksyi ensisijaiseksi yhteistyöalueekseen Etelä-Suomen ja toissijaiseksi Itä-Suomen (Etelä-Karjalan liitto 1994a).

Etelä-Karjalan liiton tilallisessa orientaatioissa painottui merkittävimpien asutuskeskusten – Lappeenrannan, Joutsenon ja Imatran muodostaman ”ydinalueen” – sijainti Suomen ja Venäjän rajan välittömässä läheisyydessä. Tätä sijaintietua liitto pyrki 1990-luvulla kaikin keinoin vaalimaan ja vahvistamaan panostamalla huomattavia aluekehitysresursseja nimenomaan teollistuneelle ydinalueelle. Tähtäimenä oli nauhamaisen kasvukeskuksen luominen maakunnan maantieteelliseen keskustaan. Huomion keskipisteessä olivat kansainvälisten liikenneyhteyksien parantaminen raja-asemien läpäisykykyä suurentamalla Imatralla sekä Lappeenrannassa.

”Ehkä merkittävimmän kasvupotentiaalın tulevaisuudessa Etelä-Karjalalle tarjoaa Venäjän läheisyys. Etelä-Karjalan valtakunnallinen ja kansainvälinen sijaintietu varsinkin Venäjän lähialueisiin nähden on huomattava. Etelä-Karjalasta välimatkat Pietariin ja Leningradin alueelle ovat lyhyemmät kuin mistään muusta maakunnasta Suomessa ja sen kautta kulkevat eri liikennemuotojen valtakunnalliset runkoreitit Venäjälle. [...] Lappeenrannan–Imatran aluetta voidaan pitää todellisenä ’Pietarin porttina.’” (Etelä-Karjalan liitto 1993, 25)

Kolmas Pietarin – sekä Laatokan – portti, rajanylityspaikan avaaminen maakunnan pohjoisosaan Parikkalan seudulle ja sen kansainvälistäminen pidemmällä tähtäimellä jäi resurssien priorisoinnissa toissijaiseksi hankkeeksi (Etelä-Karjalan liitto 1994b, 8). Etelä-Karjalan liiton mukaan liikenneverkostoa – kuten aluepolitiikkaa yleensä – oli kehitettävä ”kilpailukyky etusijalla rajallisten taloudellisten voimavarojen puitteissa” (Etelä-Karjalan liitto 1991a; Etelä-Karjalan liitto 1993, 28). Täten katsottiin voitavan vaikuttaa parhaiten teollisuuden ja muun elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja toimintamahdollisuuksiin.

Tieyhteyksistä kilpailukykyisimmäksi Etelä-Karjalan liitto määritteli 1990-luvun alussa maakuntaa pohjois-eteläsuunnassa halkovan valtatie 6:n, jolla oli merkittävä rajanylityspaikkoja kokoava vaikutus (Etelä-Karjalan liitto 1991b). Tie myös kokosi yhteen kaupunkinauhan Lappeenrannan ja Imatran välillä ja tarjosi ydinalueen raskaalle vientiteollisuudelle parhaan tieyhteyden kohti etelää ja Kymenlaakson vientsatamia. Etelä-Karjalan liitto näki tien välitysnopeuden ja turvallisuuden parantamisen palvelevan koko Etelä-Suomea (Etelä-Karjalan liitto 1995). Myöhemmin 1990-luvun lopulla, Parikkalan raja-aseman saatua rekkaliikenteelle soveltuvan tilapäisen rajanylityspaikan statuksen, liitto ulotti valtatie merkityksen tavarankuljetuksessa myös pohjoiseen Karjalan tasavallan ja Arkangelin suuntaan, jolla oli ollut Itämeren ohella Suomen aluetta määrittävä kauppayhteydellinen vaikutus jo 1500–1600-lukujen taitteessa. (Etelä-Karjalan liitto 1998a; Nenonen 2018, 72).

Myös rataverkon kehittämisessä Etelä-Karjalan liitto argumentoi kansainvälisesti ja suuntautui etelään. Tavoitteena oli saada toimiva ratayhteys ”Kymenlaakson satamakaupunkeihin, pääkaupunkiseudulle sekä kansainvälisiin idän liikenneverkkoihin” (Etelä-Karjalan liitto 1991c). EU-jäsenyyden toteuduttua tavaraliikenteessä korostui kapasiteetin ohella oikea-aikaisuus. Raaka-aineiden, puolivalmisteiden ja tuotteiden kuljetukset tapahtuivat yhä tarkemman aikataulun mukaisesti. Ruuhkautuminen aiheuttaisi maakunnan alueellisen kilpailukykyyn sekä maakunnan metsäteollisuuden globaalın kilpailukykyyn heikentymistä. Tämän estämiseksi tarvittiin lisäraiteiden rakentamista pullonkauloihin Imatran ja Luumäen välillä (Etelä-Karjalan liitto 1994b; Etelä-Karjalan liitto 2001). Matkustajaliikenteessä korostui nopeuden merkitys. Etelä-Karjalan liitto tuki valtioneuvoston vuonna 1994 tekemää päätöstä rakentaa itään suuntautuva oikorata Helsingistä Lahteen sekä parantaa radan tason nostoa välillä Lahti–Kouvola–Vainikkala. Yhdessä ne mahdollistaisivat yli 200 km/h liikkuvan junayhteyden muodostamisen Helsingin ja Pietarin välille. Perusteluina liitto käytti kilpailuyhteiskunnalle ominaisia tehokkuusargumentteja:

”Eurooppalaisessa liikennepolitiikassa rautateiden asema tulee korostumaan. Suomessa niukat voimavarat tulisi keskittää päärataverkon kehittämiseen, jolloin Itä-Suomen osalta on keskeisintä Kerava-Lahti rataoikaisun toteuttaminen sekä radan tason nostaminen ja läpäisevyyden parantaminen Vainikkalaan. Luumäki-Vainikkala/Imatra lisäraiteen jättäminen kehittämissuunnitelmien ulkopuolelle heikentää kansainvälistymistavoitteidemme toteuttamista.” (Etelä-Karjalan liitto 1995)

Etelä-Karjalan liiton strateginen valinta painottaa Lappeenranta–Imatra-keskeisyyttä sekä tämän ydinalueen kautta etelään ja itään suuntautuvia nopeita yhteyksiä herätti kritiikkiä maakunnan maaseutumaisissa pohjois- ja länsiosissa. Pohjoisessa Parikkalan seudulla koettiin, ettei liitto tukenut riittävästi sikäläisen raja-aseman avaamista kansainväliselle henkilöliikenteelle. Alueella koettiin oltavan rajan vankeja, mikä haittasi

venäläisiin turisteihin nojaavan matkailulinkeihin kehittämistä ja yhteyksien palauttamista Pietariin ja Laatokan Karjalaan (Etelä-Karjalan liitto 1999). Vastaavasti maakunnan länsiosassa Savitaipaleen seudulla nähtiin, ettei Etelä-Karjalan liitto painottanut riittävästi Lappeenrannasta Mikkeliin, Keski-Suomeen ja Pohjanmaan rannikolle suuntautuvan valtatie 13 kehittämistä.

Kyse ei ollut niinkään näiden väylien kehittämisen sivuuttamisesta vaan niiden lykkäämisestä myöhempään ajanjaksoon, jolloin prioriteettilistan kärjessä olleet urbaanin ydinalueen tavoitteet olivat tulleet täytetyiksi. Toisin kuin Kymenlaakson liitto, Etelä-Karjalan liitto suhtautui kriittisemmin aluekehityksen painottumiseen muutamien kapeiden kehitysvyöhykkeiden varaan. Etelä-Karjalassa ei haluttu alistua ympäristöministeriön tarjoamaan asemaan osana ”Salpausselkävyöhykettä, jonka tehtäväksi on kuvattu täydentää Suomenlahden rannikon itä-länsisuuntaista kehityskäytävää ja yhteyttä Pietarin suuntaan” (Etelä-Karjalan liitto 1994c). Päinvastoin, Etelä-Karjalan liitto painotti monisäikeisten yhteyksien luomista pitkässä juoksussa myös pohjoiseen ja länteen. Hyvä saavutettavuus eri ilmansuunnista tukisi Etelä-Karjalan varsin vahvaa matkailumaakuntaimagoa (Etelä-Karjala 2002a) sekä 1990-luvun lopulla lanseerattua ylimaakunnallista Lakeland-konseptia, jonka tarkoituksena oli yhdessä Etelä-Savon, Pohjois-Savon ja Pohjois-Karjalan kanssa rajata Järvi-Suomesta Lapin veroinen matkailualue (Etelä-Karjalan liitto 1998b).

Vuonna 1998 tehdyssä maakunnan kehittämisohjelman tarkistuksessa Etelä-Karjalan liitto näki maakunnan olevan muun Etelä-Suomen tavoin osa Itämeren talousaluetta. Strategian keskiössä olivat maantie- ja rautatieyhteydet etelään ja kaakkoon, historiallinen Saimaan kanava ja Lappeenrannan lentokenttä, ”EU-itärajan ilmaportti”. Saimaa symbolisena tilana ja sen piirissä vahvistuva läheisiin ja kaukaisiin ihmisvirtoihin nojaava matkailulinkeino tarjosivat puolestaan itäsuomalaisuutta vahvistavan ankkurimiljöön sekä mahdollisuuden relationaalisen ja territoriaalisen orientaation yhdistämiseen (Etelä-Karjalan liitto 1998c, 8; vrt. Vainikka 2015, 32) Neljä vuotta myöhemmin Etelä-Karjalan liitto hahmotteli maakunnan asemaa 2030-luvulla seuraavanlaisesti:

”Aiemmin valtakunnan raja oli maakunnan kehittämistä rajoittava tekijä. Se katkaisi luontaiset yhteydet ja vaikutusalueet ja ohjasi maakunnan aluerakenteen rajan suuntaiseksi. Etelä-Karjala oli Euroopasta katsoen syrjäinen maakunta. Etelä-Karjalan ja Pietarin välinen yhteys on nykyisin ulkoinen yhteys. 30 vuoden kuluttua tuo yhteys on lähempänä toiminnallista vyöhykettä. 30 vuoden kuluttua on Parikkalasta ulkoinen yhteys Luoteis-Venäjälle ja Venäjän merkityksen kasvaessa yhteys Pohjois-Karjalaan on tulevaisuudessa toiminnallinen. Niin ikään Keski-Pohjola–Pietari-kehityskäytävä edellyttää vähintään ulkoisen yhteyden luomista luoteeseen.” (Etelä-Karjala 2002b)

Etelä-Karjalan liiton kunnianhimoinen strateginen visio näki maakunnan aseman kehittyvässä verkostomaisessa rakenteessa hyvin keskeiseksi. Angloamerikkalaisen verkostoajattelun (Freeman 1979; Brass & Burkhardt 1993, 445–446) keskeisyys-käsitystä (*centrality*) mukaillen maakunnasta haarautuisi monia yhteyksiä lähes joka ilmansuuntaan, minkä lisäksi se keskeisen sijaintinsa ja välittäjäasemansa vuoksi ”kontrolloisi” pääsyä monilta muilta alueilta eri ilmansuuntiin. Kun vuosisatoja aikaisemmin ”kaikki tiet veivät Viipuriin” (Haggrén 2018, 275), veisivät ne tulevaisuudessa Etelä-Karjalaan ja etenkin sen urbaanille ydinalueelle.

Pohjois-Karjalan liitto – yhteyksiä maakunnan yhtenäisyyden ehdoilla

Vallitsevan tulkinnan mukaan Pohjois-Karjala alettiin mieltää omaksi erityiseksi alueekseen – maakunnaksi – 1800-luvun jälkipuoliskolla tapahtuneen taloudellisen toimeliaisuuden lisääntymisen ja kansallisuusaatteen viriämisen myötä (Katajala & Juvonen 2006, 13; Merovuo & Kuusisto 2021). Alue näyttäytyi vuosisatojen ajan monessa suhteessa takamaana. Rautakaudella sen erämaissa liikkui niin länneestä kuin kaakosta Laatokan

asutusvyöhykkeen suunnasta saapuneita eränkävijöitä. Näistä ilmiansuunnista alue sai myös lisää pysyvää asutusta (Könönen & Kirkinen 1969, 69–70). Laatokan Karjala ja nykyinen Pohjois-Karjala sen takamaana muodostivat 1400-luvulla yhteisen Novgorodin ja Moskovan alaisuuteen kuuluneen hallintoalueen vuonna 1617 solmittuun Stolbovan rauhaan saakka (Könönen & Kirkinen 1969, 77–84). Käkisalmen läänin pohjoisosan kattanut Pohjois-Karjala siirtyi rauhan myötä osaksi Ruotsia, missä sitä kohdeltiin muusta valtakunnasta erillisenä voittomaana vuoden 1721 Uudenkaupungin rauhaan asti. Tämänkin jälkeen Pohjois-Karjala jäi Tukholma-keskeisessä hallinnassa toissijaiseksi valtakunnan osaksi. Vuosien 1743 ja 1790 rauhanneuvotteluissa Ruotsi yritti huonolla menestyksellä säilyttää strategisesti tärkeät Savonlinnan ja Kymijokivarren seudut tarjoamalla Venäjälle niiden sijasta ortodoksisesta väestöstään tunnettua – joskin luterilaisvaltaista – Pohjois-Karjalan aluetta. (Katajala & Juvonen 2006, 18–22)

Pohjois-Karjala alkoi 1700-luvun lopulta lähtien erottua omaksi Pielisen ja Saimaan vesistöjen ympärille hahmottuvaksi talousalueeksi (Katajala & Juvonen 2006, 24–25; Merovuo & Kuusisto 2021, 31, 35–38). Erityisesti sen väkirikkaimpien eteläosien mutta myös Ouluun ja Vienan Karjalaan kallellaan olleiden pohjoisosien kaupalliset yhteydet suuntautuivat vahvasti Laatokalle ja siitä edelleen kohti Pietaria. 1700-luvun rajansiirrot olivat vaikeuttaneet tämän talousmaantieteellisen suunnan hyödyntämistä, mutta 1800-luvulla tapahtunut liittäminen Venäjään sekä keisarikunnan varoilla tehdyt Saimaan kanava sekä Pielisjoen kanavoitinta (1874–1879) takasivat Pohjois-Karjalan voimien ja raaka-ainetuotannon suoran yhteyden ulkomaankauppaan, Pietarin markkinoihin sekä Suomenlahden piiriin (Juvonen 2006a, 97–105).

Takamaa-asemastaan irti pyristelevä Pohjois-Karjala pyrki 1800-luvun puolivälistä lähtien itsenäisempään hallinnolliseen asemaan, joka huipentui vuonna 1960 oman läänin perustamiseen. Eräänlaisena lähtölaukauksena toimi vuonna 1848 perustettu Joensuun kaupunki. Kaupungin perustamista olivat tukemassa maakunnan porvarit niin etelässä kuin pohjoisessa (Juvonen 2006a, 101–102). Kyseessä oli maakunnassa tai sen välittömässä läheisyydessä syntyneiden ja kasvaneiden miesten hanke – eräänlaisen porvarillisen maakuntahengen ilmentymä. Joensuusta kehittyi 1800-luvun jälkipuoliskolla kauppakaupunki ja vientisatama, jolla oli tiivis vuorovaikutus ympäröivän maaseudun kanssa (Juvonen 2006b, 111–119). Kiinteät yhteydet näkyivät voimien ja pääomien yhdistämisenä kilpailussa muita alueita vastaan. Joensuun asemaa maakunnan yhdistäjänä paransi 1890–1920-luvuilla rakennettu rataverkko, joka ulotettiin Viipurista Sortavalan kautta Joensuuhun sekä edelleen pohjoiseen Nurmeksien ja länteen Outokumpuun. (Juvonen 2006a, 106–107).

Suomen itsenäistymisen jälkeen pohjoiskarjalaiset aktiivit perustelivat alueensa omaleimaisuutta korostamalla Runebergin, Topeliuksen ja Lönnrotin hengessä sisämaan maiseman arvoa (Juvonen 2006c, 437; vrt. Peltonen 1996, 180). Pohjois-Karjalasta löytyi koko Suomen kansallismaisema. Tätä luontomaisemaa oli esiteltävä matkailijoille ja suojeltava Neuvosto-Venäjän muodostamaa uhkaa vastaan. Kansallis- ja maakuntahenkeä uhkunut territoriaalinen ”etuvartioratoriikka” korvautui sotien jälkeen omaksutulla hajautetun hyvinvointivaltion rakentamisella ja (kehitys)aluepolitiikalla, ”pehmeällä maanpuolustuksella”, joka pyrki pitämään valtakunnan itäiset ja pohjoiset rajaseudut asuttuina ja suhteellisen hyvinvoivina, ja patoamaan tätä kautta kommunismin uhkaa (Moisio 2012, 160).

Kehitysaluepolitiikka Pohjois-Karjalassa näkyi väyläverkoston parantamisena sekä valtio-omisteisen teollisuuden rakentamisena myös muualla kuin Joensuun välittömässä ympäristössä (Björn 2014, 9–14; Kinnunen 2014, 114–121). Valtio toteutti niitä toiveita, joille laajoja metsäalueita maakunnassa omistaneet Etelä-Suomen metsäjätit olivat viitanneet kintaalla muutama vuosikymmen aikaisemmin. Pohjois-Karjalasta kehittyi näkemyksiltään ja tavoitteiltaan entistä ”tiheämpi” (Rowley 1997, 896), samanmielisempi verkostomainen kudelma. Tästä huolimatta maakunnan laajempi maantieteellinen asema säilyi 1990-luvulle

pitkälti entisenlaisena. Talousmaantieteellisesti se oli edelleen syrjäinen takamaa, Etelä-Suomen puuta jalostavan teollisuuden raaka-ainereservialue. Poliittisimaantieteellisesti se oli yhä keskeinen etuvartio itään. Konkreettinen ja kuvainnollinen raja etelään ja itään (Björn 2014, 10–14) olivat osaltaan kirkastaneet Pohjois-Karjalan maakunnallista omakuvaa tehden siitä Kymenlaaksoon ja Etelä-Karjalaan verrattuna selkeän alueellisen kokonaisuuden, johon ihmiset samastuivat vahvasti.

Pohjois-Karjalan liiton aloittaessa toimintansa vuonna 1993 se omaksui aluksi hajautettua hyvinvointivaltioajattelua puolustavan strategisen linjan, joka oli luonteeltaan vahvan territoriaalinen ja pyrki vahvistamaan ”moninkertaisen takamaan” asemaa suhteessa eräänlaisen suosituimmuusaseman saavuttaneeseen eteläisempään Suomeen. Toisin kuin kilpailu- ja resurssipriorisointipuhetta jo edellisinä vuosikymmeninä harjoittaneissa Kymenlaaksossa ja Etelä-Karjalassa (Koskivirta 2010, 340), Pohjois-Karjalan liiton tilallisessa orientaatioissa ei kannatettu yhtä vahvasti tiiviiden taajamavyöhykkeiden kehittämistä vaan tuettiin pikemmin eri keskustusten välistä verkostoitumista niin alueellisella kuin kansallisella tasolla. Tämä tavoite näkyi myös Pohjois-Karjalan liiton omaksumassa asenteessa liikenneverkoston kehittämiseen:

”Liikenneverkkoa tulee kehittää siten, että erikoistuva ja verkostoituva Pohjois-Karjala on merkittävä osa Salpausselkääkäytävää ja se avautuu liikenteellisesti hyvin eri suuntiin. Karjalan radan, valtatie 6:n sekä maantie- ja rautatieyhteyksien länteen ja pohjoiseen tulee kuulua kehitettävään valtakunnan tärkeään liikenneverkostoon. Kansainvälisen toiminnan monipuolistumisen kannalta on välttämätöntä myös maan poikittaisyhteyksien kehittäminen maanteiden osalta välillä Värtsilä–Joensuu–Vaasa–Uumaja, rautateiden osalta Värtsilä–Joensuu–Kontiomäki–Oulu sekä lentoliikenteen osalta Joensuu–Petroskoi. Myös valtion yksityistieavustukset tulee säilyttää. Yksityistieverkko on se hiussuoni, joka ulottuu jokaiseen sopukkaan ja tavoittaa sieltä kaikkein pienimmänkin ihmisen ja hänen tarpeensa.” (Pohjois-Karjalan liitto 1994a)

Valtaväylistä pieniin yksityisteihin ulottunut tiheä väyläverkko selittyi maakunnan toimintasuunnitelmiin valikoituneilla perinteisillä strategisilla painoaloilla: kokonaisvaltaisella metsäosaamisella, omiin raaka-aineisiin (puu ja kivi) nojanneella teollisella erikoisosaamisella, luontomatkaileulla sekä maaseutuelinkeinoilla, jotka kaikki edellyttivät resurssien kohdistamista monipuoliseen perustienpitoon (Pohjois-Karjalan liitto 1993). Tätä kautta toteutettaisiin parhaiten liikenneverkolle asetettua palvelutehtävää, joka Pohjois-Karjalan liiton mielestä oli tärkeämpi tavoite kuin verkolle asetettu tarve päästä yhteiskuntataloudellisesti tehokkaimpaan lopputulokseen (Pohjois-Karjalan liitto 1995).

Vaikka eri suunnitelmissa pyrittiin tiheän verkostomaiseen ja tasaisesti eri ilmansuuntiin kurottavaan tilalliseen rakenteeseen, Pohjois-Karjalan liitto joutui ottamaan huomioon poliittisena realiteettina Euroopan unionissa vahvan aseman saaneet ylirajaiset kehitysvyöhykkeet ja -käytävät. Pahimpana pelkona mielessä kummitteli jääminen Pohjois-Eurooppaan mahdollisesti kehittyvän kahden suuralueen – Itämeren alueen sekä Barentsin alueen – väliin. Tätä silmällä pitäen Pohjois-Karjalan liitto päätti vuonna 1996 painottaa strategisesti Atlantilta keskisen Norjan, Ruotsin ja Suomen kautta Karjalan tasavaltaan ulottuvaa Atlantin–Karjalan käytävää siten, että se suuntautuisi Pohjois-Karjalan ja Karjalan tasavallan kohdalta kohti pohjoista ja Barentsin aluetta (Pohjois-Karjalan liitto 1996).

”Pohjois-Karjalan strategisen aseman ja sen huomioon ottaen, että läbes koko Luoteis-Venäjä Karjalan tasavaltaa myöten kuuluu Barentsin alueeseen, on Barentsin alue Pohjois-Karjalalle luonnollinen liittymä. Tätä korostaa vielä Suomen valtion politiikka, joka alleviivaa nk. pohjoista dimensiota ja sen merkitystä myös Euroopan alueiden välisessä yhteistyössä.” (Pohjois-Karjalan liitto 1997a)

Karjalan tasavallan ja samalla myös Barentsin alueen valikoituminen Pohjois-Karjalan tavoitelluimmaksi yhteistyösuunnaksi Venäjällä selittyi pitkälti aluekehityksen

ja elinkeinoelämän painopisteillä. Aluekehityksessä Pohjois-Karjala pyrki olemaan – aikaisemmasta takamaa-asemasta poiketen – omaehtoinen, omaleimainen ja itsenäinen subjekti. Karjalan tasavalta oli paitsi sijainnilisesti läheisin myös tasaveroinen kumppani Pohjois-Karjalalle. Pelkoa ajautua itäisen naapurin takamaaksi ei ollut. Päinvastoin, välittäjäasemaa suhteessa Venäjään hyödynnettäisiin vain silloin, kun se hyödyttäisi Pohjois-Karjalaa (Pohjois-Karjala 1997b, 6).

Katseet kohdistuivat metsään. Venäjän Karjalan metsät olivat olleet tiiviissä yhteydessä Pohjois-Karjalaan jo 1800-luvun puolivälistä lähtien. Maakunnan sahateollisuuden menestys eli läpi 1900-luvun pitkälti Venäjän metsien varassa (Björn 2006, 169–170; Björn 2014, 135–140). Pohjois-Karjalan liiton tavoitteena oli rakentaa tämän perinteen varaan Joensuusta eri liikennemuotoja hyödyntävä Karjalan tasavallan ja Suomen välisen tavaraliikenteen terminaalikeskus (Pohjois-Karjalan liitto 1998). Vuorovaikutusmahdollisuuksia nähtiin myös luonto- ja kulttuurimatkoissa, jossa oli mahdollista yhdistää Pohjois-Karjalan luonto- ja kulttuurikohteet Kolin johdolla Karjalan tasavallan tarjoamiin matkailutuotteisiin. Tässä skenaariossa Pohjois-Karjala toimisi sekä idästä ja lännestä tulevia turisteja houkuttelevana kohteena että länsimaisia turisteja rajan yli edestakaisin välittävänä avaintoimijana (Pohjois-Karjalan liitto 1994b).

Merkille pantavaa Pohjois-Karjalan liiton relationaalisessa ajattelussa oli sen maltillisuus verrattuna ”hyperliikkuvuuden” ja mahdollisimman monipuolisten ylijarjaisien virtausten puolesta puhuneisiin Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan liittoihin. 1990-luvun lopulla tehdyssä aluekehitysohjelman tarkisteessa Pohjois-Karjalan liitto määritteli maakunnan painopisteiksi rajan ja turvallisuuden, puhtauden ja hiljaisuuden sekä tietoyhteiskunnan. Nämä painopisteet nojasivat historian saatossa kehittyneeseen arvopohjaan, jossa korostuivat omaehtoinen kulttuuri ja vahva maakuntahenki.

Kansainvälisten yhteyksien ja rajojen läpäisevyyden merkitys oli ilmeinen kilpailukykytekijä. Tästä huolimatta rajaan yhdistyi myös turvallisuus kilpailutekijänä. Se oli oikeutta ”*elää turvallisessa ympäristössä, kasvattaa lapset ilman pelkoa ja luoda kaikille pohjoiskarjalaisille ympäristö, jossa he voivat vapaasti liikkua ja toimittaa arkielämän askareitaan*”. Tällainen ympäristö oli puhdas ja hiljainen. Puhtaus oli juotavaa järvivettä, tuoreita elintarvikkeita ja runsaita pohjavesivaroja. Hiljaisuus tarkoitti kilpailuetua maailmassa, jossa ”*stressi ja kiihkeä elämäntapa on sääntö*”. Pohjois-Karjala nähtiin henkireikänä, paikkana, jossa levähtää, rauhoittua ja kerätä voimia. Näiden alueellisten ominaispiirteiden varaan voisi syntyä myös uutta turvallisuutta, puhtautta ja hiljaisuutta tuotteistavaa ja parantavaa liiketoimintaa. (Pohjois-Karjalan liitto 1997)

Pohjois-Karjalassa relationaaliset virtaukset olivat Kymenlaaksoa ja Etelä-Karjalaa enemmän alistaisia territoriaalisuutta (maakunnallisuutta ja maakunnan rajoja) vahvistaville käytännöille. Ylijarjaisien verkostojen ja taloudellisten yhteyksien oli oltava sellaisia, jotka suojelivat Pohjois-Karjalan omaehtoisuutta, alueellista vakautta ja kokonaisvaltaista yhtenäisyyttä. Kyseessä oli yritys yhdistää vuosikymmenten saatossa institutionalisoitunut ajatus koko maakunnan kattavasta yhteisöllisyydestä ja hajautetusta hyvinvointipolitiikasta 1990-luvulla päätään nostaneeseen ideaan alueiden väliseen kilpailuun nojaavasta omaehtoisesta alueellisesta kehittämisestä. Pohjois-Karjalan liiton strategisissa suunnitelmissa harjoittama järkeily muistutti maakunnasta kotoisin olleen ja siellä vaikuttaneen aluetutkija Perttu Vartiaisen ajatusmalleja. Ero oli lähinnä siinä, että kun Vartiaisen aluekehitystulkinta pohjasi paikallisempiin kaupunkiseutuihin, sovelsi Pohjois-Karjalan liitto kyseistä tulkintamallia laajemmin koko maakuntaan (vrt. Moisio 2012, 183, 186).

Kolme näkökulmaa relationaalisuuden ja territoriaalisuuden vuorovaikutukseen

Territoriaaliset ja relationaaliset käytännöt ja tilalliset orientaatiot eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan ne ovat yhtäaikaaisesti mutta vaihtelevin painoituksin käytössä erilaisissa

aluetta rakentavissa (de-)territorialisoivissa prosesseissa (Moisio 2008; Elden 2010; Painter 2010; Jonas 2012; Varró & Lagendijk 2013). Kymenlaakson, Etelä-Karjalan ja Pohjois-Karjalan esimerkeistä käy ilmi sekä–että-asetelma. Lähestyin tässä artikkelissa tutkimustapauksia kolmen toisiaan täydentävän lähestymistavan: geohistoriallisen, possibilistisen ja vuorovaikutteisen näkökulman kautta. Näissä kolmessa näkökulmassa on havaittavissa sekä territoriaalinen että relationaalinen ulottuvuus, ja erityisesti se, miten tutkimani maakunnat ovat pitkäkestoisten ja jännitteisten rajoja ja pysyvyyttä rakentavien (territorialisoivien) sekä niitä hämärtävien tai häivyttävien (deterritorialisoivien) prosessien tulosta (Hudson 2007, 1156).

Geohistoriallisen näkökulman kautta pyrin osoittamaan, että niin Kymenlaakson liiton harjoittamalla kahden itä-länsisuuntaisen kehitysvyöhykkeen hyperliikkuvuuden strategialla, Etelä-Karjalan liiton omaksumalla urbaanin ydinaluekeskeisellä välittäjäroolilla kuin Pohjois-Karjalan liiton valitsemalla maakunnan omaehtoisuutta, alueellista vakautta ja kokonaisvaltaista yhtenäisyyttä vaalivalla linjauksella oli jokaisella pitkät historialliset juurensa. Vaikka maakuntien liitot perustettiin 1990-luvun alussa, ne eivät keksineet tilallista orientaatiotaan tyhjästä. Orientaation taustalla oli alueellisten toimijoiden sisäinen sekä heidän kansallisen keskushallinnon edustajien kanssa käymä vuosisatojen mittainen neuvottelu maankäytöstä, elinkeinoista ja erilaisista liikenneväylyistä, mitkä yhdessä rakensivat joko territoriaalisesti vahvasti rajautunutta tai vaihtoehtoisesti ylirajaista käsitystä alueesta.

Mikäli tätä rikasta historiaa ei oteta huomioon, emme kykene havaitsemaan niitä kestäviä rakenteita ja instituutioita sekä niihin vuosien saatossa kohdistunutta vastarintaa, jotka yhdessä muokkaavat sitä, mitä kulloinkin tapahtuu. Se, mikä saattaa näyttää viimeaikaisten tekijöiden tarjoamalta uudelta poliittiselta mahdollisuudelta, voikin olla muovautunut kauemmas historiaan ulottuvien kollektiivisten käytäntöjen myötä (vrt. Armitage 2004, 166; Haupt & Kocka 2004, 24; Saari 2006). Täten (geo)historiaa ei pitäisi typistää pelkäksi irralliseksi tutkimuksen taustaksi tai kontekstiksi. Päinvastoin, (geo)historian voi ymmärtää nykyhetken päätöksiin ja tulevaisuuden suunnitelmiin keskeisesti vaikuttavaksi näkökulmaksi: menneen, nykyisyyden ja tulevaisuuden muodostamaksi kokonaisuudeksi tai ”jatkokomiksi” (vrt. Hobsbawm 1981, 3).

Possibilistisen näkökulman kautta tarkoitukseni on ollut osoittaa, miten tilallisen orientaation eri merkitykset ja lähestymistavat muokkautuivat ja muokkasivat toisiaan dynaamisesti tilallista orientaatiota rakentavissa sosiaalisissa, taloudellisissa ja teknologisissa prosesseissa. Toisin sanoen tarkastelemieni maakuntien liittojen 1990-luvulla omaksuma tilallinen orientaatio ei vallitsevista rakenteellisista olosuhteista – kansallisesta lainsäädännöstä sekä EU:n myötä tapahtuneesta aluepolitiikan rationaliteettien eurooppalaistumisesta – huolimatta noudattanut passiivisesti mitään ennalta määrättyä polkua, vaan tilallinen orientaatio määriteltiin ja sanoitettiin strategisiin suunnitelmiin ja erilaisiin lausuntoihin avoimien, toistuvien ja kiistanalaistenkin prosessien ja neuvottelujen kautta.

Näin ollen tutkimieni tapausten kohdalla 1990-luvulla ei ollut havaittavissa sellaista aluekehittämissuorituksen toiminta- ja ajattelutapojen samankaltaistumista, mitä jotkin kansainväliset tutkimukset ovat esittäneet (esim. Lovering 1999; Stone 2004). Tämä voi osin selittyä sillä, että Euroopan unioniin vasta hiljattain liittyneessä Suomessa – aivan kuten samaan aikaan perustetuissa, valtiojohtoiseen politiikkaan kytketyissä maakuntien liitoissa – elettiin tuohon aikaan alueellisessa ajattelussa selvää murrosvaihetta. Niin kansallisella kuin alueellisella tasolla vasta opeteltiin ”skaalahyppyä” (Smith 1992) eli uusien kytköskien luomista EU:n ylikansalliseen ohjelmaperustaiseen aluepolitiikkaan (Paasi 2009). Täten ”perinteiset kansalliset” maakuntien rajaamiseen ja sisäiseen koheesioon keskittyneet diskurssit sekä ”uudet eurooppalaiset” alueiden välistä vuorovaikutusta ja kilpailua korostavat ajattelu- ja toimintatavat elivät rinta rinnan. Toisaalta joissain maakunnissa alueen institutionalisoitumisen vahvuutta horjuttavilla taloudellisilla ja väestöllisillä virtauksilla ja yhteyksillä oli vahvat vuosisatojen taakse ulottuvat historialliset perinteet (Kymenlaakso),

kun taas toisissa maakunnissa erilaiset relationaaliset prosessit, kuten teollinen kapitalismi, ihmisten liikkuvuus ja tilallinen työnjako kaupungin ja maaseudun välillä, rakensivat vuosien saatossa vahvaa ja tarkkaan rajattua historiallista kulttuuri-identiteettiä (Pohjois-Karjala).

Vuorovaikutteisen näkökulman kautta yritin osoittaa sen, miten maakunnat rakentavat valtiota siinä missä valtio maakuntia. Maakuntien tilallisen orientaation rakentumisen tarkasteleminen vuorovaikutteisen lähestymistavan kautta auttaa ymmärtämään sitä, kuinka poliittinen valta jakautuu sekä materialisoituu tilallista orientaatiota luotaessa ja kuinka tilallinen orientaatio pieneltä osaltaan muokkaa laajempia yhteiskunnallisia prosesseja, kuten valtion aluesuhteiden muutosta. Maakunnan (liiton) tilallinen orientaatio voidaankin mieltää verkostomaisten suhteiden seuraukseksi (Painter 2010, 1093). Ikään kuin alhaalta ylös ponnistavien maakunnallisten toimijoiden poliittinen valta on sitä suurempi, mitä vahvemmin he pystyvät jakamaan valtiollisten, tai EU:n tapauksessa ylikansallisten, toimijoiden kanssa käsityksen toivotuista tavoitteista ja toimintaperiaatteista. Mitä tiheämpi (samanmielisempi) tämä suhteiden verkosto on, sitä sujuvampi on vuorovaikutus eri tason toimijoiden välillä maakunnan tilallista orientaatiota työstettäessä (Rowley 1997, 897).

Pohjois-Karjalan rakentamisen osalta samanmielisten verkosto oli ehkä vahvimmillaan hajautetun hyvinvointivaltion kaudella, kun taas 1990-luvulta lähtien Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan tilallinen orientaatio oli lähempänä sitä, mitä myös monet kansallisen ja EU-tason poliittiset vaikuttajat kilpailu-, vuorovaikutus- ja hyperliikkuvuuskäsityksineen edustivat. Tästä huolimatta sisämaata edustaneen Pohjois-Karjalan liiton tilallisessa orientaatioissa ei ollut 1990-luvulla ja 2000-luvun alkuvuosina havaittavissa sellaista ”umpimielisyyttä” ja ”kömpelyyttä”, joka puoltaisi porthanilaista väitettä kahdesta Suomesta. Pohjois-Karjalassa tilallinen orientaatio ei ollut Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan tapaan yhtä pidäkkeettömän relationaalinen. Tämä johtui pitkälti vuosisatojen aikana syntyneistä fyysisistä ja mentaalisisä rakenteista, jotka eivät tukeneet samalla tavalla poikkiskaalaisia yhteyksiä ja virtauksia kuin eteläisemmissä maakunnissa. Hitaampi, dynaamisesta teollisuusyhteiskunnasta poikkeava liike (Waris 1948, 7–20) ja ”syrjäisyys” suhteessa suurimpiin Itämeren alueen asutuskeskuksiin eivät kuitenkaan merkinneet staattisuutta ja umpioitumista. Pikemmin kyse oli vahvempien verkostojen ja suhteiden rakentamisesta maakunnan sisällä sekä varovaisesta sopeutumisesta uuden yllärajoitetun euro-Suomen olosuhteisiin, mikä näkyi esimerkiksi matkailuelinkeinon kehittämissuunnitelmissa tavalla, jossa kasvavat kansainväliset turistivirrat sopeutettaisiin maakunnan valtteina näyttävyyteensä turvallisuuteen, puhtauteen ja hiljaisuuteen.

Pohjois-Karjala oli eittämättä osa eurooppalaista Suomea, mutta se näyttäytyi omien territoriaalisten ja relationaalisten painotustensa kautta erilaisena kuin Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan edustama euro-Suomi, jotka nekin erosivat toisistaan. Nyanssierot näkyivät myös vaihtelevana suhtautumisena rajaan, joka kuitenkin voittopuolisesti hahmottui jokaisen tutkimustapauksen kohdalla taloudellisena resurssina. Tämä kaikki on selvä osoitus siitä, että territoriaalisuutta ja relationaalisuutta ei tule ottaa annettuina, vaan niitä rakentavat moninaiset käytännöt ovat historian saatossa syntyneiden rakenteellisten olosuhteiden ehdollistamien tapauskohtaisten julkisten neuvotteluiden tulosta.

Loppupäätelmät

Tämän artikkelin tarkoituksena on ollut tehdä näkyväksi tutkittavan alueen geohistoria, sen vaihtoehtoisista kehityspoluista käytävät neuvottelut (possibilismi) ja neuvotteluiden moni- ja poikkiskaalaisuus (vuorovaikutteisuus) toisiinsa kytkeytyneinä ulottuvuuksina. Sosiotilallisten prosessien pitkän aikavälin tutkimus voi tarjota toisenlaisia tulkintoja niiden muodosta ja luonteesta kuin mitä tutkittavan kohteen nykyisyyteen tai lähimenneisyyteen keskittyvät analyysit tarjoavat. Geohistoriallisen analyysin osoittamat polkuriippuvuudet ovat erilaisia kehitysvaihtoehtoja sisältävien possibilististen neuvottelujen tuloksia. Tämän jälkeenkin muutoksessa on kyse historian saatossa muotoutuneiden rakenteiden

synnyttämistä todennäköisyyksistä, ei rakenteiden määrittämästä vääjäämättömästä kehityssuunnasta. Alueita on läpi historian rakennettu ja muokattu vuorovaikutteisesti tuomalla kontingentisti yhteen paikallisia, kansallisia ja globaaleja käytäntöjä, vuorovaikutuksen muotoja sekä valtasuhteita. Tätä kautta syntyneet maakunnat ovat sekä rajattuja territorioita että relationaalisia tiloja, jossa verkottuneisuus voi olla yhtä lailla yllirajaisuutta korostavaa tai paikallisia erityispiirteitä ja rajattua avoimuutta vaalivaa toimintaa. Relationaalinen ei ole aina ulospäin suuntautunutta ja territoriaalinen sisäänpäin kääntynyttä. Kyse on relationaalisuuden ja territoriaalisuuden muodostamasta kiasmaattisesta kudelmasta, joka kytkee kontingentilla tavalla yhteen nämä perinteisesti toisilleen vastakkaisiksi mielletty olemisen tavat. Tätä olisi hyvä korostaa enemmän aluekehityksessä ja -politiikassa.

Kiitokset

Kiitän arvioitsijoita artikkelikäsitteilytusta parantaneista kommentteista. Tutkimusta ovat rahoittaneet Karjalan Kulttuurirahasto ja Karjalaisen Kulttuurin Edistämissäätiö.

Lähteet

- Alasuutari, P. & Ruuska, P. (1998) Johdanto. Teoksessa Alasuutari, P. & Ruuska, P. (toim.) *Elävänä Euroopassa. Muuttuva suomalainen identiteetti*, 5–18. Vastapaino, Tampere.
- Allen, J., Massey, D. & Cochrane, A. (1998) *Rethinking the Region*. Routledge, London.
- Alvarez-Palau, E. J. & Martí-Henneberg, J. (2020) Shaping the Common Ground: State-Building, the Railway-Network, and Regional Development in Finland. *The Journal of Interdisciplinary History* 51(2) 267–296. https://doi.org/10.1162/jinh_a_01557
- Alvesson, M. & Skoldberg, K. (2009) *Reflexive methodology. New vistas for qualitative research*. 2nd Edition. Sage, London.
- Amin, A. & Thrift, N. (1992) Neo-Marshallian Nodes in Global Networks. *International Journal of Urban and Regional Research* 16(4) 571–587.
- Armitage, D. (2004) Is there a pre-history of globalization? Teoksessa Cohen, D. & O'Connor, M. (toim.) *Comparison and History. Europe in cross-national perspective*, 165–176. Routledge, New York.
- Baker, A. R. H. (2003) *Geography and History. Bridging the Divide*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Björn, I. (2006) Metsämaakunta siirtyy kotitarpeesta metsätalouteen. Teoksessa Katajala, K. & Juvonen, J. (toim.) *Maakunnan synty. Pohjois-Karjalan historia 1809–1939*, 147–174. SKS, Helsinki.
- Björn, I. (2014) Rajalla ja ytimessä. Teoksessa Björn, I. (toim.) *Rajan maakunta. Pohjois-Karjalan historia 1939–2014*, 9–18. SKS, Helsinki.
- Bourdieu, P. (1983) The field of cultural production, or: The economic world reversed. *Poetics* 12(4–5) 311–356.
- Brass, D. J. & Burkhardt, M. E. (1993) Potential Power and Power Use: An Investigation of Structure and Behavior. *Academy of Management Journal* 36(3) 441–470.
- Braudel, F. (1985) *Civilization and capitalism 15th–18th century. Vol 1. The structures of everyday life – the limits of the possible*. Harper & Row, New York.
- Brenner, N. (1998) Between fixity and motion: accumulation, territorial organization and the historical geography of spatial scales. *Environment and Planning D: Society and Space* 16(4) 459–481.
- Brenner, N. (2006) Global cities, 'glocal' states: global city formation and state territorial restructuring in contemporary Europe. Teoksessa Brenner, N. & Keil, R. (toim.) *The global cities reader*, 259–266. Routledge, Abington.
- Böhme, K. & Waterhout, B. (2008) The Europeanisation of Planning. Teoksessa Faludi, A. (toim.) *European Spatial Research and Planning*, 225–248. Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, MA.
- Castells, M. (1996) *The Rise of the Network Society*. Blackwell, Oxford.
- Cochrane, A. (2018) Relational thinking and the region. Teoksessa Paasi, A., Harrison, J. & Jones, M. (toim.) *Handbook on the Geographies of Regions and Territories*, 79–88. Edward Elgar, Cheltenham.
- Elden, S. (2010) Land, terrain, territory. *Progress in Human Geography* 34(6) 799–817. <https://doi.org/10.1177/0309132510362603>
- Graham, S. & Marvin, S. (2001) *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Routledge, London.
- Eskelinen, H. & Niiranen, K. (2003) Itä-Suomen talouskehityksen pitkä linja ja nykyiset ongelmat. *Kansantaloudellinen aikakauskirja* 99(1) 43–58.

- Febvre, L. (1922) *La terre et l'évolution humaine*. Renaissance du Livre, Paris.
- Freeman, L. C. (1979) Centrality in Social Networks. Conceptual Clarification. *Social Networks* 1(3) 215–239.
- George, A. L. & Bennett, A. (2005) *Case Studies and Theory Development in the Social Sciences*. MIT Press, Cambridge, MA.
- Giddens, A. (1981) *A Contemporary Critique of Historical Materialism. Vol 1: Power, Property and the State*. Macmillan, London.
- Haapala, P. & Lloyd, C. (2018) Johdanto: rakennehistoria ja historian rakenteet. Teoksessa Haapala, P. (toim.) *Suomen rakennehistoria. Näkökulmia muutokseen ja jatkuvuuteen (1400–2000)*, 6–30. Vastapaino, Tampere.
- Haggrén, G. (2018) Keskiäika vuoteen 1570. Teoksessa Paaskoski, J. & Talka, A. (toim.) *Rajamaa. Etelä-Karjalan historia I*, 240–337. Edita, Helsinki.
- Haupt, H.-G. & Kocka, J. (2004) Comparative history: methods, aims, problems. Teoksessa Cohen, D. & O'Connor, M. (toim.) *Comparison and History. Europe in cross-national perspective*, 23–39. Routledge, New York.
- Healey, P. (2007) *Urban Complexity and Spatial Strategies*. Routledge, London.
- Hobsbawm, E. J. (1981) Looking Forward: History and the Future. *New Left Review* 125(1) 3–19.
- Hoffman, K. (2012a) Kymenlaakson talouselämä autonomian ajan jälkipuoliskolla. Teoksessa Kaukiainen, Y. (toim.) *Kymenlaakson historia II. Rajamaasta maakunnaksi 1810-luvulta 2000-luvulle*, 32–77. SKS, Helsinki.
- Hoffman, K. (2012b) Kymenlaakson elinkeinot 1920- ja 1930-luvulla. Teoksessa Kaukiainen, Y. (toim.) *Kymenlaakson historia II. Rajamaasta maakunnaksi 1810-luvulta 2000-luvulle*, 172–209. SKS, Helsinki.
- Hudson, R. (2007) Regions and regional uneven development forever? Some reflective comments upon theory and practice. *Regional Studies* 41(9) 1149–1160. <https://doi.org/10.1080/00343400701291617>
- Jakola, F. (2016) Borders, planning and policy transfer: historical transformation of development discourses in the Finnish Torne Valley. *European Planning Studies* 24(10) 1806–1824. <https://doi.org/10.1080/09654313.2016.1194808>
- Jessop, B. (2001) Institutional re(turns) and the strategic-relational approach. *Environment and Planning A* 33(7) 1213–1235.
- Jonas, A. E. G. (2012) Region and place: Regionalism in question. *Progress in Human Geography* 36(2) 263–272. <https://doi.org/10.1177/0309132510394118>
- Jones, R. (2004) What time human geography? *Progress in Human Geography* 28(3) 287–304. <https://doi.org/10.1191/0309132504ph481oa>
- Jones, M. (2018) Introduction: For a New Regional Geography. Teoksessa Riding, J. & Jones, M. (toim.) *Reanimating Regions: Culture, Politics, and Performance*, 1–6. Routledge, London.
- Jones, M. & MacLeod, G. (2004) Regional Spaces, Spaces of Regionalism: Territory, Insurgent Politics and the English Question. *Transactions of the Institute of British Geographers* 29(4) 433–452.
- Juvonen, J. (2006a) Uusia yhteyksiä myöten maailmalle. Teoksessa: Katajala, K. & Juvonen, J. (toim.) *Maakunnan synty. Pohjois-Karjalan historia 1809–1939*, 96–108. SKS, Helsinki.
- Juvonen, J. (2006b) Monen alan kauppahuoneet ja liike-elämä. Teoksessa: Katajala, K. & Juvonen, J. (toim.) *Maakunnan synty. Pohjois-Karjalan historia 1809–1939*, 111–145. SKS, Helsinki.
- Juvonen, J. (2006c) Takamaasta maakunnaksi. Teoksessa: Katajala, K. & Juvonen, J. (toim.) *Maakunnan synty. Pohjois-Karjalan historia 1809–1939*, 435–438. SKS, Helsinki.
- Katajala, K. & Juvonen, J. (2006) Mikä oli ja on maakunta? Teoksessa: Katajala, K. & Juvonen, J. (toim.) *Maakunnan synty. Pohjois-Karjalan historia 1809–1939*, 13–26. SKS, Helsinki.
- Kaukiainen, Y. (2012a) Kymenlaakso uuden aikakauden kynnyksellä. Teoksessa Kaukiainen, Y. (toim.) *Kymenlaakson historia II. Rajamaasta maakunnaksi 1810-luvulta 2000-luvulle*, 12–29. SKS, Helsinki.
- Kaukiainen, Y. (2012b) Yhteenveto. Kymenlaakson aluekehityksen suuntaviivoja. Teoksessa Kaukiainen, Y. (toim.) *Kymenlaakson historia II. Rajamaasta maakunnaksi 1810-luvulta 2000-luvulle*, 420–435. SKS, Helsinki.
- Keating, M. (1998) *The New Regionalism in Western Europe: Territorial Restructuring and Political Change*. Edward Elgar, Cheltenham.
- Kinnunen, E. (2014) Väestö ja elinkeinorakenne. Teoksessa Björn, I. (toim.) *Rajan maakunta. Pohjois-Karjalan historia 1939–2014*, 91–121. SKS, Helsinki.
- Klinge, M. (1982) *Kaksi Suomea*. Otava, Helsinki.
- Knox, P. L. & Taylor, P. J. (toim.) (1995) *World cities in a world-system*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Koskivirta, A. (2010) Vahvistuvista aluekeskuksista rakennemuutoksen edelläkävijöiksi. Teoksessa Kaukiainen, Y. & Nurminen, J. (toim.) *Viiipurin läänin historia VI. Karjala itärajan varjossa*, 321–349. Karjalan kirjapaino, Lappeenranta.
- Kotavaara, O., Antikainen, H. & Rusanen, J. (2011) Urbanization and Transportation in Finland, 1880–1970. *The Journal of Interdisciplinary History* 42(1) 89–109. https://doi.org/10.1162/JINH_a_00206
- Könönen, A. V. A. & Kirkinen, H. (1969) *Pohjois-Karjalan historia I. Keskiajasta Stolbovan rauhaan*. Karjalaisen Kulttuurin Edistämissäätiö, Joensuu.
- Laakso, V. (2018) Raudan ja pronssin aika (400–1300 jkr.). Teoksessa Paaskoski, J. & Talka, A. (toim.) *Rajamaa. Etelä-Karjalan historia I*, 168–212. Edita, Helsinki.
- Lamberg, M. (2018) Ylirajainen Suomi 1300–2000. Teoksessa Haapala, P. (toim.) *Suomen rakennehistoria*.

- Näkökulmia muutokseen ja jatkuvuuteen (1400–2000)*, 31–66. Vastapaino, Tampere.
- Leino-Kaukiainen, P. (2012) Maakunnan ääriviivat hahmottuvat. Teoksessa Kaukiainen, Y. (toim.) *Kymenlaakson historia II. Rajamaasta maakunnaksi 1810-luvulta 2000-luvulle*, 78–155. SKS, Helsinki.
- Lovering, J. (1999) Theory led by policy: The inadequacies of the 'new regionalism' (Illustrated from the case of Wales). *International Journal of Urban and Regional Research* 23(2) 379–395.
- MacKinnon, D. (2011) Reconstructing scale: Towards a new scalar politics. *Progress in Human Geography* 35(1) 21–36. <https://doi.org/10.1177/0309132510367841>
- MacLeod, G. & Jones, M. (2007) Territorial, scalar, networked, connected: in what sense a 'regional world'? *Regional Studies* 41(9) 1177–1191. <https://doi.org/10.1080/00343400701646182>
- Massey, D. (1994) *Space, Place, and Gender*. University of Minnesota Press, Minnesota.
- Massey, D. (2003) Paikan käsitteellistäminen. Teoksessa Lehtonen, M. & Löyty, O. (toim.) *Erilaisuus*, 51–85. Vastapaino, Tampere.
- Massey, D. (2008) *Samanaikainen tila*. Vastapaino, Tampere.
- Martí-Henneberg, J. (2021) From State-Building to European Integration: The Role of the Railway-Network in the Territorial Integration of Europe, 1850–2020. *Social Science History* 45(2) 221–231. <https://doi.org/10.1017/ssh.2021.7>
- Merovuori, J. & Kuusisto, A. (2021) ”Suomeen kuuluu Karjalakin” – Maakunnan käsitteellinen rakentuminen 1700-luvulta 1800-luvulle. *Faravid* 41 23–47.
- Mitchell, D. (2002) On Cole Harris. *Historical Geography* 30(1) 93–97.
- Moisio, S. (2008) Towards attractive and cost-efficient state space: Political geography of the production of state transformation in Finland. *World Political Science Review* 4(3) 1–34. <https://doi.org/10.2202/1935-6226.1053>
- Moisio, S. (2012) *Valtio, alue, politiikka. Suomen tilasubteiden sääntely toisesta maailmansodasta nykypäivään*. Vastapaino, Tampere.
- Moisio, S. & Sirviö, H. (2021) Alerakenne, alueellinen erivertaisuus ja Suomen aluekehitys. *Terra* 133(3) 113–126. <https://doi.org/10.30677/terra.100115>
- Nenonen, M. (2016) *Liikennepolitiikan paradoksit. Miten liikennejärjestelmää johdetaan?* Liikennevirasto, Helsinki.
- Nenonen, M. (2018) Alueiden Suomi 1500–2000. Teoksessa Haapala, P. (toim.) *Suomen rakennehistoria. Näkökulmia muutokseen ja jatkuvuuteen (1400–2000)*, 67–91. Vastapaino, Tampere.
- O'Dowd, L. (2010) From a 'borderless world' to a 'world of borders': bringing history back in. *Environment and Planning D: Society and Space* 28(6) 1031–1050. <https://doi.org/10.1068%2Fd2009>
- Ohmae, K. (1995) *The End of the Nation-State: The Rise of Regional Economies*. HarperCollins, London.
- Paasi, A. (2009) The resurgence of the 'Region' and 'Regional Identity': theoretical perspectives and empirical observations on regional dynamics in Europe. *Review of International Studies* 35(1) 121–146. <https://doi.org/10.1017/S0260210509008456>
- Paasi, A. (2013) Regional Planning and the Mobilization of 'Regional Identity': From Bounded Spaces to Relational Complexity. *Regional Studies* 47(8) 1206–1219. <https://doi.org/10.1080/00343404.2012.661410>
- Paasi, A. (2020a) Regional Geography. Teoksessa Kobayashi, A. (toim.) *International Encyclopedia of Human Geography*, 309–320. Elsevier, Amsterdam.
- Paasi, A. (2020b) From bounded spaces to relational social constructs. Conceptualisation of the region in geography. Teoksessa Kohlenberg, P. J. & Godehardt, N. (toim.) *The multidimensionality of regions in world politics*, 17–35. Routledge, London.
- Paasi, A. & Zimmerbauer, K. (2016) Penumbral borders and planning paradoxes: Relational thinking and the question of borders in spatial planning. *Environment and Planning A* 48(1) 75–93. <https://doi.org/10.1177/0308518X15594805>
- Paasi, A., Harrison, J. & Jones, M. (2018) New consolidated regional geographies. Teoksessa Paasi, A., Harrison, J. & Jones, M. (toim.) *Handbook on the Geographies of Regions and Territories*, 1–21. Edward Elgar, Cheltenham.
- Paaskoski, J. (2019a) Rajamaakunta muovautuu. Teoksessa Paaskoski, J. & Talka, A. (toim.) *Rajamaakunta. Etelä-Karjalan historia II*, 7–14. Edita, Helsinki.
- Paaskoski, J. (2019b) Rajamaasta rajamaakunnaksi. Teoksessa Paaskoski, J. & Talka, A. (toim.) *Rajamaakunta. Etelä-Karjalan historia II*, 686–697. Edita, Helsinki.
- Painter, J. (2010) Rethinking territory. *Antipode* 42(5) 1090–1118. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8330.2010.00795.x>
- Peltonen, M. (1996) Suomalaisuus muuttavana omakuvana. *Alkoholipolitiikka* 61(3) 175–189.
- Pohjonen, J. (2019) Uusi rajamaakunta (1952–1991). Teoksessa Paaskoski, J. & Talka, A. (toim.) *Rajamaakunta. Etelä-Karjalan historia II*, 440–565. Edita, Helsinki.
- Pred, A. (1984) Place as a Historically Contingent Process: Structuration and the Time-Geography of Becoming Places. *Annals of the Association of American Geographers* 74(2) 279–297. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1984.tb01453.x>
- Priemus, H. & Zonneveld, W. (2003) What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors. *Journal of Transport Geography* 11(3) 167–177.

- Reay, T. & Jones, C. (2016) Qualitatively capturing institutional logics. *Strategic Organization* 14(4) 441–454. <https://doi.org/10.1177/1476127015589981>
- Rowley, T. J. (1997) Moving beyond dyadic ties: A network theory of stakeholder influences. *Academy of Management Review* 22(4) 887–910.
- Räihä, A. & Paaskoski, J. (2018) Sodassa, rauhassa ja rajalla (1700–1865). Teoksessa Paaskoski, J. & Talka, A. (toim.) *Rajamaa. Etelä-Karjalan historia I*, 504–690. Edita, Helsinki.
- Saari, J. (2006) Samankaltainen tilanne, samanlainen toiminta – globalisoimisen kaksi aaltoa. Teoksessa Saari, J. (toim.) *Historiallinen käänne. Jobdatus pitkään aikavälin historian tutkimukseen*, 149–177. Gaudeamus, Helsinki.
- Schiavoni, C. M. (2017) The contested terrain of food sovereignty construction: toward a historical, relational and interactive approach. *The Journal of Peasant Studies* 44(1) 1–32. <https://doi.org/10.1080/03066150.2016.1234455>
- Shaw, J. & Sidaway, J. D. (2011) Making links: On (re)engaging with transport and transport geography. *Progress in Human Geography* 35(4) 502–520. <https://doi.org/10.1177/0309132510385740>
- Skeggs, B. (2004) *Class, Self, Culture*. Routledge, London.
- Smith, N. (1992) Geography, Difference and the Politics of Scale. Teoksessa Doherty, J. & Malek, M. (toim.) *Postmodernism and the Social Sciences*, 57–79. Palgrave Macmillan, London.
- Soulet, J.-F. (1988) Une nouvelle approche de la France rurale au XIXe siècle? *Revue historique* 279(2) 381–392.
- Stone, D. (2004) Transfer agents and global networks in the ‘transnationalization’ of policy. *Journal of European Public Policy* 11(3) 545–566.
- Storper, M. (1997) *The Regional World: Territorial Development in a Global Economy*. Guildford, New York.
- SVT, Suomen virallinen tilasto (1995) *EU-kansanäänestys 1994*. Tilastokeskus, Helsinki.
- Tikka, M. (2019) Maailmansodan, laman ja kasvun vuodet (1913–1936). Teoksessa Paaskoski, J. & Talka, A. (toim.) *Rajamaakunta. Etelä-Karjalan historia II*, 152–277. Edita, Helsinki.
- Toadvine, T. (2011) The chiasm. Teoksessa Luft, S. & Overgaard, S. (toim.) *The Routledge Companion to Phenomenology*, 336–347. Routledge, London.
- Vainikka, J. (2015) *Identities and regions. Exploring spatial narratives, legacies and perspectives with civic organizations in England and Finland*. Nordia Geographical Publications 44(3). <https://nordia.journal.fi/article/view/64934>
- Van Houtum, H. (2000) III European Perspectives on Borderlands. An Overview of European Geographical Research on Borders and Border Regions. *Journal of Borderlands Studies* 15(1) 56–83.
- Varró, K. & Lagendijk, A. (2013) Conceptualizing the Region – In What sense Relational? *Regional Studies* 47(1) 18–28. <https://doi.org/10.1080/00343404.2011.602334>
- Vartiainen, P. (1995) *Kaupunkiverkko. Kuvasjärjestelmän kehittäminen kansallisiin ja kansainvälisiin tarpeisiin*. Ympäristöministeriö, Helsinki.
- Waris, H. (1948) *Suomalaisen yhteiskunnan rakenne*. Otava, Helsinki.
- Yeung, H. W. C. (2005) Rethinking relational economic geography. *Transactions of the Institute of British Geographers* 30(1) 37–51.
- Zimmerbauer, K. & Paasi, A. (2020) Hard work with soft spaces (and vice versa): problematizing the transforming planning spaces. *European Planning Studies* 28(4) 771–789. <https://doi.org/10.1080/09654313.2019.1653827>
- Äikäs, T. A. (2004) *Imagoa etsimässä. Kaupunki- ja aluemarkkinoinnin baasteista mielikuvien mahdollisuuksiin*. Suomen Kuntaliitto, Helsinki.

Alkuperäisaineisto

- Etelä-Karjalan liitto (1991a) Lausunto valtiovarainministeriön aluepolitiikan rahoitustoimikunnan mietintöön 12.6.1991. Etelä-Karjalan liitto, Annettujen lausuntojen toisteet 1991–1992.
- Etelä-Karjalan liitto (1991b) Muistio pääministeri Esko Ahon ja Etelä-Karjalan maakunnan edustajien tapaamisesta 16.11.1991. Etelä-Karjalan liitto, Liittohallituksen kokous 11.12.1991.
- Etelä-Karjalan liitto (1991c) Lausunto Kymen läänin toimenpidesuunnitelmaan 1993–1996. Etelä-Karjalan liitto, Annettujen lausuntojen toisteet 1991–1992.
- Etelä-Karjalan liitto (1993) Etelä-Karjalan maakuntapolittinen ohjelma. Etelä-Karjalan liitto, Liittovaltuuston kokous 8.10.1993.
- Etelä-Karjalan liitto (1994a) Lausunto NUTS-aluejakoa koskevaan kyselyyn. Etelä-Karjalan liitto, Annettujen lausuntojen toisteet 1994–1999.
- Etelä-Karjalan liitto (1994b) Etelä-Karjalan raja-alueohjelma 1995–1999. Etelä-Karjalan liitto, Liittovaltuuston kokous 14.12.1994.
- Etelä-Karjalan liitto (1994c) Lausunto ympäristöministeriön keskustelumuistiosta ”Alueiden käyttö ja aluerakenne vuonna 2017” 15.6.1994. Annettujen lausuntojen toisteet 1994–1999.
- Etelä-Karjalan liitto (1995) Lausunto liikenneministeriön Suomen liikenneinfrastruktuuri 2010-mietinnöstä 17.5.1995. Etelä-Karjalan liitto, Annettujen lausuntojen toisteet 1994–1999.

- Etelä-Karjalan liitto (1998a) Lausunto Etelä-Suomen yhteyskäytävän strategiasta 18.2.1998. Etelä-Karjalan liitto, Annettujen lausuntojen toisteet 1994–1999.
- Etelä-Karjalan liitto (1998b) Saimaan alueen matkailumarkkinoinnin kehittäminen. Etelä-Karjalan liitto, Maakuntahallituksen kokous 1.9.1998.
- Etelä-Karjalan liitto (1998c) Etelä-Karjalan kehittämisohjelman tarkistus 1997–1999. Etelä-Karjalan liitto, Maakuntavaltuuston kokous 10.6.1998.
- Etelä-Karjalan liitto (1999) Muistio pohjoisten kuntien kunnallisjohtajien kokouksesta 21.9.1999. Etelä-Karjalan liitto, Maakuntahallituksen kokous 18.10.1999.
- Etelä-Karjalan liitto (2001) Kannanotto Ratahallintokeskuksen Rataverkko 2020-suunnitelman ajantasaistamiseksi. Etelä-Karjalan liitto, Maakuntahallituksen kokous 19.12.2001.
- Etelä-Karjalan liitto (2002a) Etelä-Karjalan imago tutkimus. Etelä-Karjalan liitto, Maakuntahallituksen kokous 22.8.2002.
- Etelä-Karjalan liitto (2002b) Lausunto Etelä-Suomen liittoumalle Etelä-Suomen toiminnallinen aluerakenne 2030 -luonnoksesta. Etelä-Karjalan liitto, Maakuntahallituksen kokous 18.12.2002.
- Kymenlaakson liitto (1993) Kymenlaakson liiton toimintasuunnitelma ja talousarvio vuodelle 1993. Kymenlaakson liitto, Yhtymävaltuuston kokous 28.5.1993.
- Kymenlaakson liitto (1994a) Maakunnan kehittämisstrategia. Kansainvälisen tuotannon ja liikenteen keskus. Kymenlaakson liitto, Yhtymävaltuuston kokous 1.11.1994.
- Kymenlaakson liitto (1994b) Kannanotto Kaakkois-Suomen tiepiirin tienpidon suunnitelmaan 12.9.1994. Kymenlaakson liitto, Lausunnot 1993–1995.
- Kymenlaakson liitto (1995) Lausunto liikenneministeriön Suomen liikenneinfrastruktuuri 2010 -mietinnöstä 29.5.1995. Kymenlaakson liitto, Lausunnot 1993–1995.
- Kymenlaakson liitto (1996a) Lausunto Kaakkois-Suomen tiepiirille valtatie 7 parantamisesta moottoritieksi Haminan kohdalla, tarveselvitys Hamina ja Vehkalahti 23.9.1996. Kymenlaakson liitto, Lausunnot 1996.
- Kymenlaakson liitto (1996b) Lausunnot Kymenlaakson seutukaavan rungosta 1996. Kymenlaakson liitto, Lausunnot 1996.
- Kymenlaakson liitto (1997) Lausunnot Kymenlaakson kehittämisstrategiasta 1998–2008. Kymenlaakson liitto, Lausunnot 1997.
- Kymenlaakson liitto (2001) Lausunnot Kymenlaakson kehittämisstrategia 2002–2010-luonnoksesta. Kymenlaakson liitto, Lausunnot 2000–2001.
- Pohjois-Karjalan liitto (1993) Kuntayhtymäsuunnitelma vuosiksi 1994–1998. Pohjois-Karjalan liitto, Liittovaltuuston kokous 11.10.1993.
- Pohjois-Karjalan liitto (1994a) Lausunto ympäristöministeriön Alueiden käyttö ja aluerakenne 2017 -muistioon 22.6.1994. Pohjois-Karjalan liitto, Liittohallituksen kokous 22.6.1994.
- Pohjois-Karjalan liitto (1994b) Toimintakertomus 1.6.–31.12.1993. Pohjois-Karjalan liitto, Liittovaltuuston kokous 8.6.1994.
- Pohjois-Karjalan liitto (1995) Lausunto liikenneministeriön Suomen liikenneinfrastruktuuri 2010 -mietinnöstä 10.5.1995. Pohjois-Karjalan liitto, Liittohallituksen kokous 10.5.1995.
- Pohjois-Karjalan liitto (1996) Karjalan käytävän kehittäminen. Pohjois-Karjalan liitto, Maakuntahallituksen kokous 17.4.1996.
- Pohjois-Karjalan liitto (1997a) POKAT 2006. Pohjois-Karjalan maakunnan kehittämisen puitteet vuoteen 2006. Pohjois-Karjalan liitto, Maakuntavaltuuston kokous 10.11.1997.
- Pohjois-Karjalan liitto (1997b) Toiminta- ja taloussuunnitelma 1998–2000. Pohjois-Karjalan liitto, Maakuntavaltuuston kokous 24.11.1997.
- Pohjois-Karjalan liitto (1998) TEN-suuntaviivapäätösten täydentäminen satamien ja terminaalin osalta 16.3.1998. Pohjois-Karjalan liitto, Maakuntahallituksen kokous 16.3.1998.