



ASEMANSEUDUT KAUPUNKIKEHITTÄMISEN KESKIÖSSÄ

Loppuraportti

MAL-verkoston työpaja
14.5.2014, klo 11.30-16.00
Scandic Tampere Station

Ari Hynynen
Tampereen teknillinen yliopisto
Arkkitehtuurin laitos

Jari Kolehmainen
Tampereen yliopisto
Johtamiskorkeakoulu



Sisällysluettelo

Työpajan tavoitteet	3
Työpajan organisointi	3
Työpajan ohjelma	4
Työpajan sisältö	4
Ennakkokysely	4
Johdattelu päivän teemaan	5
Keskusteluteemat ja –kysymykset.....	6
Työpajan tulokset	6
Ennakkokyselyn vastaukset	6
Työpajakeskustelun sisältö	8
Yleiskeskustelu ja yhteenveto keskeisistä keskusteluteemoista.....	11
Työpajan johtopäätökset.....	12
Mahdollisia tutkimusteemoja.....	12
Jatkotoimet.....	13
Liitteet.....	14



Työpajan tavoitteet

Työpajan tavoitteena oli tunnistaa osallistuvien kaupunkien asemanseutujen kehittämiseen liittyviä tutkimus- ja kehittämistarpeita. Erityisesti pyrittiin löytämään sellaisia yhteisiä nimittäjiä, joihin tukeutuen olisi mahdollista 1) vahvistaa kaupunkien yhteistyötä asemanseutujen kehittämisessä sekä 2) käynnistää yhteinen, kohdennettu tutkimus- ja kehittämishanke. Nämä kaksi tavoitetta tukevat toisiaan: asemanseutujen keskinäinen yhteistyö on hyödyllistä esimerkiksi vertaisoppimisen ja –kehittämisen näkökulmasta. Tätä voidaan kuitenkin merkittävästi tehostaa yhteisellä, organisoidulla tutkimus- ja kehittämishankkeella. Laaja osallistujajoukko muodostaa keskusteluyhteisön, jossa sen osapuolilla on mahdollisuus oppia toisiltaan. Käytännöllisestä näkökulmasta voi todeta, että laajemmalle hankekonsortiolle on mahdollista saada paremmat resurssit kuin yksittäiselle kehittämishankkeelle.

Tutkimus- ja kehittämistyötä tarvitaan, sillä asemanseudut ovat strategisesti keskeisiä paikkoja niin kaupungeille kuin joukkoliikenteen operaattoreillekin. Erityisesti kaupunkien näkökulmasta näiden alueiden kehittämiseksi asetetaan useita toiminnallisia, maankäytöllisiä, liikenteellisiä kaupunkikuvallisia ja jopa elinkeinopoliittisia tavoitteita. Niiden suunnitteluprosessit ovat uudentyypisiä sekä sisällöllisesti että prosessiensakin puolesta. Samoin asemanseuduilla kohtaavat alue- ja yhdyskuntarakenteen eri mittakaavat aina paikalliselta kansalliselle tasolle saakka. Lisäksi maanomistusolot ovat usein monimutkaiset ja osallisjoukko heterogeeninen. Näistä lähtökohdista avautuu useita keskeisiä kysymyksiä:

- Millaiset tavoitteenasettelut määrittävät asemanseutujen kehittämistä?
- Millaisia potentiaaleja nämä keskeiset alueet sisältävät ja miten ne saadaan realisoitua?
- Kuinka toimijoiden hyvinkin erilaiset tavoitteet ja intressit saadaan sovitettua yhteen?
- Millaisia uusia hankinta- ja kiinteistökehittämisen malleja prosesseissa tarvitaan?

Työpajan organisointi

Kaupungeilta pyydettiin etukäteen materiaalia asemanseutuja koskevista kehittämishankkeistaan. Toimitettu materiaali analysoitiin ja analyysien pohjalta tuotettiin keskusteluteemoja työpajaa varten. Keskustelu ohjelmoitiin siten, että sen pohjalta voitiin jo työpajatilaisuudessa hahmotella mahdollisia tutkimus- ja kehittämisteemoja. Nämä teemat perustuivat pääosin kaikkia mukana olevia asemanseutuja yhdistäviin yhteisiin nimittäjiin.



Työpajan ohjelma

Työpajan alussa Liikenneviraston ylijohdaja Kari Ruuhonen tarkasteli asemanseutujen kehittämistä oman virastonsa näkökulmasta ja esitteli tuoreita selvityksiä. Tämän jälkeen kaupunkien ja maakuntaliittojen edustajat esittelivät omia suunnitelmiaan. Osallistujat jaettiin neljään ryhmään, joiden tehtäväksi annettiin vastata kolmeen kysymykseen. Jokaiselle ryhmälle osoitettiin oma fasilitaattori, joka moderoi keskustelua. Lopuksi kokoonnuttiin yhteiseen tilaan, jossa fasilitaattorit esittivät ryhmiensä keskeisen keskustelulisällön. Tämän jälkeen käytiin lyhyt yhteis keskustelu, jossa pyrittiin löytämään yhteisiä nimittäjiä kehittämishankkeille, sekä kartoittamaan mahdollisia tutkimustarpeita.

Työpajan sisältö

Ennakkokysely

Työpajan ennakkokysely lähetettiin ilmoittautuneille osallistujille viikkoa etukäteen. Kysely käsitti kahdeksan kysymystä, jotka jakautuivat kahteen kategoriaan. Ensimmäisessä vastaajia pyydettiin hahmottelemaan omien kokemuksensa ja näkemyksensä perusteella asemanseutujen kehittämisen sisältöjä ja tavoitteita, toisessa kategoriassa kehittämisen sidosryhmiä ja prosesseja. Kysymykset oli asetettu seuraavasti:

Kehittämisen sisällöt ja tavoitteet:

- Mitä kaupungin sisäisiä rakennettuun ympäristöön ja liikennejärjestelmään liittyviä tavoitteita asemanseudun kehittämisellä on?
- Mitä laajempaan aluerakenteeseen ja liikennejärjestelmään liittyviä tavoitteita asemanseudun kehittämisellä on?
- Mitä kaupungin sisäisiä elinkeino- ja kaupunkielämään liittyviä tavoitteita asemanseudun kehittämisellä on?
- Mitä kaupungin ulkoiseen kilpailukykyyn (esim. yritykset, asukkaat) vaikuttavia tavoitteita asemanseudun kehittämisellä on?

Kehittämisen sidosryhmät ja prosessit:

- Mitkä paikalliset tahot tulee huomioida asemanseudun suunnittelu- ja hankintaprosessissa?
- Mitkä ylipaikalliset tahot tulee huomioida asemanseudun suunnittelu- ja hankintaprosessissa?



- Mitkä paikalliset tahot tai ilmiöt voivat yllättävästi suunnata uudelleen asemanseudun kehittämistä ?
- Mitkä ylipaikalliset tahot tai ilmiöt voivat yllättävästi suunnata uudelleen asemanseudun kehittämistä ?

Kysymysten tavoitteena oli saada vastaajat pohtimaan asemanseutujen kehittämishankkeitaan kaupunkikehittämisen laajempaa taustaa vasten. Tästä syystä kysymysapparaatti ojentuu neljään ulottuvuuteen. Ensimmäinen näistä kartoittaa kehittämistyön sisällöllisiä ja prosessuaalisia ulottuvuuksia. Toiseksi kehittämistä haluttiin pohdittavan 'kovan', fyysisen kaupungin näkökulmasta, ja toisaalta 'pehmeämmästä' institutionaalisesta näkökulmasta. Kolmas ulottuvuus koski kaupungin kehittämisdynamiikkaa, joka voidaan nähdä jatkumona suunnitellun top-down politiikan ja emergentin bottom-up toiminnan eri muotoina ja yhteisvaikutuksina. Neljäntenä ulottuvuutena kyse-lyssä oli paikallisuus-ylipaikallisuus –akseli, sillä kaupungeissa juuri asemanseudut ovat niitä kohtia, jotka ovat kytkeytyneet laajempiin alueellisiin verkostoihin, ja joissa paikalliset ja ylipaikalliset tekijät ja toimijat ovat keskinäisessä vuorovaikutuksessa.

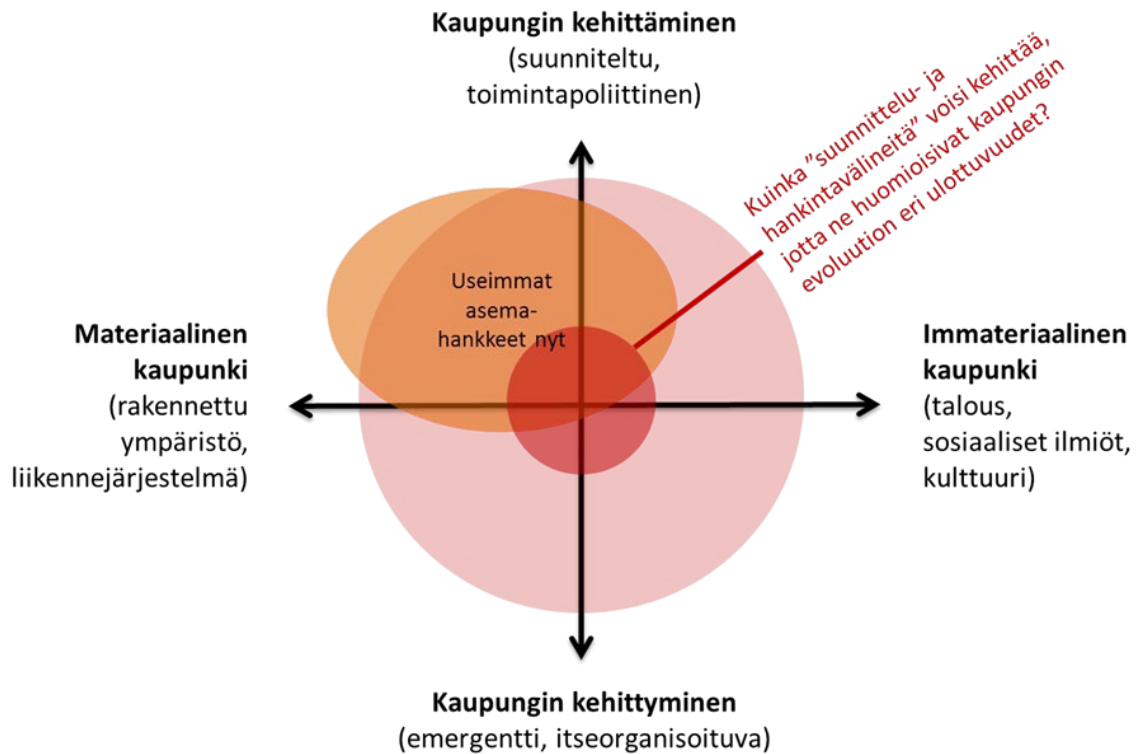
Ennakkokyselyn vastausten lisäksi fasilitaattoreilla oli käytössään myös osallistujien ennakkoon toimittamaa materiaalia asemanseutujen hankkeistaan. Tämä materiaali koostui pääasiassa alueiden fyysisistä suunnitelmista, joiden taustoja oli vaihtelevasti avattu teksteillä.

Johdattelu päivän teemaan

Ennakkomateriaalin analysointi vahvisti fasilitaattoreiden näkemystä siitä, että asemanseutujen kehittämistä on tarkasteltava kaupunkikehittämisen laajempaa taustaa vasten. Liikenneviraston tuoreen selvityksen¹ mukaan asemanseutujen kehittämishankkeissa on havaittavissa eroja sen mukaan, miten niissä painottuvat liikennekysymykset, asemien korjaaminen ja palvelutason nostaminen, tai kaupunkikehittäminen. Ennakkomateriaalin perusteella työpajan painotus tuli olemaan selvästi jälkimmäisessä, eli kaupunkikehittämisessä.

Kaupunkikehittämisen laajempaa kenttää havainnollistettiin alla esitetyllä kaaviokuvalla. Siinä tiivistettiin edellä kuvattuja kehittämisulottuvuuksia kahden akselin muodostamaan nelikenttään, jossa ennakkoon lähetetyt ja työpajassa esitellyt hankkeet näyttivät sijoittuvan vasempaan ylälohkoon. Esitetyn asetelman mukaan hankkeissa korostui fyysisen kaupunkiympäristön kehittäminen virallisen suunnitteluorganisaation toimintana. Tuomalla esiin, että yhteydet immateriaaliseen kaupunkikehittämiseen ja kaupungin emergenttiin, itseorganisoituvaan dynamiikkaan jäivät suhteellisen ohuiksi, haluttiin lievästi provosoida ja aktivoida keskustelua.

¹ Meriläinen, A. & Kunnas, J. (2014). Kehittämismallit ja –keinot rautatieasemien ja asema-alueiden palvelujen ja ympäristön parantamiseksi. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 8/2014, s.46.



Kaavio 1. Kaupunkikehittämisen kenttä (Kolehmainen & Hynynen).

Keskusteluteemat ja -kysymykset

Ryhmätöiden keskustelurungoksi muotoiltiin kolme kysymystä, joihin ryhmiltä haluttiin vastauksia:

1. Millaiset tavoitteet ja teemat toistuvat eri kaupungeissa?
2. Mihin tavoitteenasettelun ulottuvuuksiin tulisi kiinnittää enemmän huomiota?
3. Mihin sidosryhmiin ja kehittämistyön prosesseihin tulisi kiinnittää enemmän huomiota?
Miten?

Työpajan tulokset

Ennakkokyselyn vastaukset

Ennakkokyselyn tulokset kokonaisuudessaan ovat tämän raportin liitteenä, mutta seuraavaan yhteenvedon on koottu niissä tyypillisesti esiintyneet yhteiset piirteet ja tekijät:

Kehittämisen sisällöt ja tavoitteet

Mitä kaupungin sisäisiä rakennettuun ympäristöön ja liikennejärjestelmään liittyviä tavoitteita asemanseudun kehittämisellä on?



- Kaupungin sisäisten ja ulkoisten matkaketjujen yhteen nivominen
- Keskustan kehittäminen (asemanseutu luontaista keskustan laajentumisaluetta)
- Kaupunkirakenteen integroituminen ja erilaisten estevaikutusten lieventäminen

Mitä laajempaan aluerakenteeseen ja liikennejärjestelmään liittyviä tavoitteita asemanseudun kehittämisellä on?

- Kaupungin liikenteellisen aseman parantaminen a) raideliikenteen edellytyksiä ja palvelutasoa parantamalla ja / tai b) integroimalla eri kulkumuotoja (esim. juna- ja lentoliikenne)

Mitä kaupungin sisäisiä elinkeino- ja kaupunkielämään liittyviä tavoitteita asemanseudun kehittämisellä on?

- Osin jakautuneet tavoitteet: Osa kaupungeista korostaa asemanseudun merkitystä nimenomaan liikenteellisten ja kaupallisten palveluiden keskuksena niiden luonnollisten asiavirtojen takia. Osa kaupungeista taas korostaa asemanseudun geneerisempää keskustamaista luonnetta, eli erilaisten toimintojen sekoittumista.

Mitä kaupungin ulkoiseen kilpailukykyyn (esim. yritykset, asukkaat) vaikuttavia tavoitteita asemanseudun kehittämisellä on?

- Suora vaikutus: uusi maankäyttö mahdollistaa uusien yritysten ja uusien asukkaiden sijoittumisen. Laadullisesti ja toiminnallisesti uudenlainen alue mahdollistaa myös uudenlaisten toimijoiden sijoittumisen kaupunkiin.
- Epäsuora vaikutus: asemanseutujen laadukas maankäyttö parantaa kaupunkikuvaa ja sitä kautta nostaa kaupunkien imagoa ja kilpailukykyä
- Kehityskäytävien ja työssäkäyntialueiden laajentuminen

Kehittämisen sidosryhmät ja prosessit

Mitkä paikalliset tahot tulee huomioida asemanseudun suunnittelu- ja hankintaprosessissa?

- Kapea osallisuus: suoraan alueeseen liittyvät toimijat (ml. asukkaat) ja viranomaiset
- Laaja osallisuus: edellisten lisäksi ”neloiskierre” ja asema-alueen potentiaaliset paikalliset toimijat

Mitkä ylipaikalliset tahot tulee huomioida asemanseudun suunnittelu- ja hankintaprosessissa?

- Kapea osallisuus: alueen ulkopuoliset maanomistajat, liikenneoperaattorit ja viranomaiset
- Laaja osallisuus: em. lisäksi asema-alueen potentiaaliset, alueen ulkopuoliset toimijat ja muut sidosryhmät (esim. rahoittajat, TEM)



Mitkä paikalliset tahot tai ilmiöt voivat yllättävästi suunnata uudelleen asemanseudun kehittämistä?

- Paikallisten päättäjien tahtotila ja muu kunnallispoliittinen tilanne (esim. kehittämisvarojen kohdentaminen)
- Keskeisten paikallisten toimijoiden mahdolliset keskinäiset ristiriidat
- Muut isot infraratkaisut (esim. katuraitiotie)
- Alueen asukkaiden vastustus
- Asukkaiden ja asiakkaiden muuttuvat preferenssit (esim. asuminen, kulutuskäyttäytyminen)

Mitkä ylipaikalliset tahot tai ilmiöt voivat yllättävästi suunnata uudelleen asemanseudun kehittämistä?

- Maanomistajien kokonaisuuden kannalta lyhytnäköinen ansaintatavoittelu
- Valtion tahtotilan muutokset
- Yleinen taloudellinen tilanne
- Joukkoliikenteen yleiset kehityssuunnat (esim. teknologia, energiatehokkuus ja energian hinta, kilpailun vapautuminen)
- Realisoituvat riskit (esim. rautateiden kemikaalikuljetukset)
- Muiden kaupunkien toimet (kyse on liikennejärjestelmästä)

Työpajakeskustelun sisältö

Seuraavassa esitetään ryhmittäin yhteenveto tilaisuudessa käydystä työpajakeskustelusta:

Ryhmä 1

Millaiset tavoitteet ja teemat toistuvat eri kaupungeissa?

- Logistiset tavoitteet jäivät hieman varjoon
- Kaupunkien kehittäminen korostuu
- Estevaikutusten kunnianhimoinen poistaminen

Mihin tavoitteenasettelun ulottuvuuksiin tulisi kiinnittää enemmän huomioita?

- Toiminnallisuus, ei pelkkien seinien rakentamista
- Laadukkaan väliaikaisen toiminnan mahdollistaminen (pitkä toteutusaika)
- Kaupunkilaisten/asukkaiden/asiakkaiden/matkustajien huomioiminen (takapihoista olohuoneiksi)



Mihin sidosryhmiin ja kehittämistyön prosesseihin tulisi kiinnittää enemmän huomiota? Miten?

- Laaja osallistaminen vrt. suppea suunnitteluprosessi
- Elinkeinoelämän huomioiminen
- Yhteiskunnallinen hyöty vrt. byrokratia ja budjetointi
- Kilpailut vaihtoehtoisten näkemysten lähteenä: kilpailun ohjeistuksen tärkeys
- Kokoavan keskustelun/foorumien tärkeys

Ryhmä 2

Millaiset tavoitteet ja teemat toistuvat eri kaupungeissa?

- Keskustan kehittäminen, kaupungin keskustan jatke
- Maan omistukseen sekä menoihin ja tuloihin liittyvät intressit
- Matkojen ketjuttamisen tarve, liikkumisen lisääntyminen
- Moniomistajuus

Mihin tavoitteenasettelun ulottuvuuksiin tulisi kiinnittää enemmän huomioita?

- Raamit kehittämiselle, mutta itse kehittäminen tapahtuisi enemmän yritysten ja toimijoiden kautta → mahdollistaminen
- Elävyyden tuominen: kytkeytyminen muuhun kaupungin elämään (esim. opiskelijat); Toiminnan varmistaminen. → käyntikortti
- Prosessin yksinkertaistaminen / uuden toimintamallin luominen
- Matkojen ketjuttaminen
- Perusedellytysten huomioiminen: liikenteen vaatimukset, rakentamisen edellytykset jne.

Mihin sidosryhmiin ja kehittämistyön prosesseihin tulisi kiinnittää enemmän huomiota? Miten?

- Valtion tulot/menot → rata-alueiden myymisestä varat LiVille
- Toimintojen linkittäminen, yritetään nähdä koko paketti (oman "loossin" ulkopuolelle)
- Prosessin yksinkertaistaminen / uuden toimintamallin luominen

Ryhmä 3

Millaiset tavoitteet ja teemat toistuvat eri kaupungeissa?

- Toiminnallinen yhdistelmä
- Estevaikutuksen häivyttäminen
- Keskustan eheyttäminen/tiivistäminen



Mihin tavoitteenasettelun ulottuvuuksiin tulisi kiinnittää enemmän huomioita?

- Liikennepalveluista ei juurikaan puhuttu. Tosin perinteisiä palveluja ei välttämättä tarvita-kaan
- Miten asemanseudun kehittäminen vaikuttaa keskustan muihin palveluihin?
- Mistä tulee lisäarvo asemanseutujen kehittämiseen
- Minne kasvu sijoittuu kaupungeissa ja miten siihen halutaan vaikuttaa – tällä on merkitystä asemanseutujen kehittämiseen
- Kaupunkimaisuus, kävely + pyöräily. Suunnitelmien joustavuus voidaan hoitaa esimerkiksi kaavoituksen C-merkinnällä, joka mahdollistaa toiminnallisen miksauksen
- Asemarakennuksen ja –toiminnan tuleva rooli
- Suojeluasiat, vanhojen kiinteistöjen potentiaali ja esteettömyys

Mihin sidosryhmiin ja kehittämistyön prosesseihin tulisi kiinnittää enemmän huomiota? Miten?

- Esityksissä tunnistetut toimijat isoja ja vahvoja, mutta liikennöitsijät eivät ehkä nousseet tarpeeksi esille
- Valtiolla tahtoa, muttei resursseja. LiVin resurssointi ongelmallista suhteessa paikalliseen kehittämiseen
- Matkakeskusten suunnitteluohjeet päivitettävä suunnittelun tueksi
- Tarvitaan asemanseutujen kansainvälinen benchmarkkaus - millaisia konsepteja löytyy keskisuurista 100 000-200 000 asukkaan kaupungeista
- Tarvitaan matkakeskushankkeiden kansallisen tason koordinointi, eri tason matkakeskus-ten tyypittely ja konseptien hakeminen
- Hankintasysteemien tutkiminen, kilpailutus, kaupallisten toimijoiden mukaan kytkeminen
- Asemanseutujen kehittämishankkeet tarvitsevat kaupungin koordinoitihenkilön – millä resursseilla pienet ja keskisuuret kaupungit rekrytoivat?
- Ruohonjuuritason toimintaa ei saa 'häiritä', sen sijaan tarvitaan laukaisija, toiminnan ja puitteet mahdollistava asemakaava

Ryhmä 4

Millaiset tavoitteet ja teemat toistuvat eri kaupungeissa?

- Toistuvat teemat: Keskustan kehittäminen, estevaikutusten poistaminen, kaupunginosien yhdistäminen, tiivistäminen, maanomistusolot, eri liikennemuotojen yhdistäminen,
- Johtavatko samanlaiset tavoitteet ja lähtökohdat samanlaiseen lopputulokseen (ml. suunnittelustandardit)?
- Erilaiset "ankkuri-investoinnit" luovat erilaisuutta (vrt. Pori)
- Kuinka pitkälle voidaan antaa valtaa yhdelle toimijalle?
- "Kaupungin omaleimaisuus tursuaa radan viereen"



- Toimiiko kaikissa kaupungeissa sama mittakaava (talouden reaali-teetit)?
- Mikä on aikataulu?

Mihin tavoitteenasettelun ulottuvuuksiin tulisi kiinnittää enemmän huomioita?

- Kokonaisuutena parhaat hankkeet toteutuvat
- Eri kaupungeissa asemanseudun kehittäminen motivoituu eri lähtökohdista (esim. Tikkurilan hankkeen kytkeytyminen lentoliikenteeseen)
- Kasvuseuduilla asemahankkeet muuttavat eri paikkojen suhteellisia painoarvoja
- Onko kyse asemista itsestään vai aseman seuduista?

Mihin sidosryhmiin ja kehittämistyön prosesseihin tulisi kiinnittää enemmän huomiota? Miten?

- Toteutumista varmistaa se, että toteuttaja on tiedossa → Tarvitaan toimija, joka juoksee toteutuksen kasaan
- Vuoropuhelu kaupunkien ja valtiotoimijoiden välillä → Kasvu- MAL-sopimusmenettelyn merkitys

Yleiskeskustelu ja yhteenveto keskeisistä keskusteluteemoista

Yksi keskeisimpiä keskusteluteemoja oli asemanseutujen kehittämishankkeiden resursointi. Tämä seikka suuntasi keskustelua kahtaalle. Yhtäältä pohdittiin ylipaikallisten toimijoiden, Liikenneviraston ja VR:n rooleja ja resursseja asemanseutujen kehittämisessä, ja toisaalta sitä millä keinoilla kaupungit pystyisivät paikallisesti hyödyntämään asema-alueisiinsa sisältyvän potentiaalin. Valtion toimijoillekin tilanne on uusi, ja sitä varten on juuri perustettu työryhmä², jonka tehtävänä on koordinoita valtion maanomistajien toimenpiteitä muun muassa asemanseutujen ja ratapihojen kehittämishankkeiden toteuttamiseksi. Nähtäväksi jää, miten työryhmän toiminta vaikuttaa resursointiongelmiiin. Ilmeistä kuitenkin on, että valtion suunnalta tulevat kehittämispanokset ovat rajalliset ja edellyttävät hankkeiden priorisointia kansallisella tasolla, sekä luonnollisesti vahvaa tukeutumista paikallisiin kehittämisresursseihin. Tässä mielessä valtio esiintyy tällä hetkellä kaupunkikehittämisen kentällä (ks. kaavio 1) ylipaikallisena emergenttina tekijänä. Resurssinäkökulmasta olisikin hyvä tunnustella sellaisten allianssityyppisten toteutuskonsortioiden synnyttämistä, jotka mahdollistaisivat uudella tavalla tarvittavien investointien (esim. rata- ja laiturimuutokset) ja niiden mahdollistaman uuden maankäytön hyötyjen ja kustannusten oikeudenmukaisen jaon. Tämä vauhdittaisi hankkeiden käytännön toteutusta.

Paikallistason kehittämisessä asema-alueiden fyysinen, asema- ja osayleiskaavatasoinen suunnittelu, on vahvoissa kantimissa. Kaupunkien suunnitteluorganisaatioiden toiminta ja konsulttiavun

² Valtiovarainministeriön Asettamis päätös 25.4.2014: Valtion maanomistajien yhteistyöryhmä. VM030:00/2014, 632/00.01.00.01/2014.



hyödyntäminen ovat vakiintuneet tehokkaaksi, osaavaksi ja varmaotteiseksi hallinnon toiminnaksi. Myös osallistumismenettelyissä ja tulevaisuuteen suuntautuvassa visiointityössä on kehitteillä uusia, entistä inklusiivisempia menetelmiä. Tavoitteena ei ole ainoastaan hoitaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmissa luvattuja lakisääteisiä vuorovaikutusprosesseja, vaan saada myös lisäarvoa alueen kehittämiseen toimijakenttää mobilisoimalla.

Tässäkin kohdassa voidaan hyvin viitata aiemmin esitettyyn kaupunkikehittämisen kenttää kuvaavaan kaavioon. Pitkällä aikajänteellä toteutuvaa kaupunkikeskustan rakentumista ei voida ohjata vain kaavoilla, havainnekuvilla ja 3D-animaatioilla, vaan on otettava huomioon kaupungin evolutiiviset ja immateriaaliset olemuspuolet. Hyvin suunnitellut ja läpiviedyt osallistumisprosessit voivat olla tässä suureksi avuksi, mutta tarvitaan myös näkemystä ja menetelmiä siitä, miten alueen kehittymistä johdetaan monien välivaiheiden ja tilapäisten käyttäjien kautta kohti jonkinlaista tavoitetilaa. Tavoite ei ole koskaan lopullinen, vaan johonkin ajankohtaan sijoittuva 'pysäytyskuva' tai 'sumeampi' konseptisuunnitelma. Tavoitteet myös muuttuvat matkalla, jolloin toteuttamispolut haarautuvat, ja näitä on pystyttävä jossain määrin ennakoimaan.

Pitkä toteuttamisjänne – tai evolutiivisen kaupunkikäsityksen näkökulmasta 'toteutumisjänne' – edellyttää toimilta ja toimijoilta vahvaa tulevaisuusorientaatiota. Rautieasema vuonna 2050 saattaa olla hyvin toisenlainen kuin tänään. Sama koskee kaupunkielämää, jos ajatellaan työn ja kulutustottumusten muutoksia. Teknologia tulee muuttamaan liikkumista ja liikennettä. Digitaaliset 'Smart Cityt' pilvipalveluineen odottavat jo nurkan takana.

Kaupunkikehittämisen näkökulmasta tämä kaikki voidaan nähdä mahdollisuutena. Asemanseudut ovat kaupunkiensä keskeisiä solmukohtia, urbaaneja tihentymiä, joihin keskittyy tavattomasti ihmismisvirtoja, ostovoimaa, toiminnallista diversiteettia, teknologiaa ja mediaa. Eväät ja 'momentum' monipuoliseen innovointiin ovat ilmeiset. Alueet kehittämisprosesseineen toimivat - niin haluttaessa - alustoina kokonaan uudenlaisten kaupunkikonseptien ja niihin liittyvien tuotteiden ja palveluiden lanseeraamisessa ja kokeilemisessa.

Työpajan johtopäätökset

Mahdollisia tutkimusteemoja

"Asemanseutujen keskinäinen kohtalonyhteys"

Analyysi asemanseutuhankkeiden keskinäisistä yhteyksistä: mitkä hankkeet tukevat toisiaan, mitkä ovat keskenään kilpailevia? Mitkä ovat keskeisimmät hankkeiden väliset kytkökset eri tasoilla (esim. liikennejärjestelmät, investorien kiinnostus)? Tarkastelun pohjaksi tarvitaan viimeisin tieto valtakunnallisen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehitysnäkymistä. Tässä voidaan hyödyntää syksyllä 2014 valmistuvaa Suomen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvaa ALLI:a, sen tausta-aineistoksi kerättyä laajaa materiaalia sekä uudempia ministeriöiden ja liikenneviraston



selvityksiä. Kaupunkien edustajat ja valtakunnalliset toimijat tuodaan yhteiseen pöytään, jossa paikallisia ja ylipaikallisia tavoitteita sovitetaan yhteen. Tavoitteena on löytää kaupunkien asemanseuduille yhtäältä toisistaan erottuvat, mutta toisaalta toisiaan tukevat profiilit.

"Tiekartta ja sen vaihtoehdot"

Tavoitteena on laatia asemanseudun rakentumiselle tavoiteltu tiekartta sekä sen vaihtoehtoiset toteutusskenaariot. Skenaarioiden pohjana on tulevaisuustaulukko, jonka muuttujiksi ja muuttujan arvoiksi tunnistetaan kunkin kaupungin realistiset vaihtoehdot. Koko prosessi toteutetaan kohdekaupunkien asiantuntijoiden (esimerkiksi maankäyttö, liikennesuunnittelu, tilahallinto, elinkeinonväki, palveluvastuuhenkilöt) kanssa yhteistyössä. Skenaarioissa huomioidaan vaiheittain toteutuminen pitkällä aikavälillä, sekä tunnistetaan välivaiheiden käytöt ja käyttäjät. Oleellista on välttää se, etteivät asemanseudut jää joko "ikuisiksi lupauksiksi" tai pitkän toteuttamisprosessin ajaksi "ikuisiksi rakennustyömaiksi", vaan että niiden potentiaali otetaan käyttöön jo rakentumisvaiheen ja väliaikaiskäytön aikana. Väliaikaiskäyttö voi myös osin ohjata vähittäin tapahtuvaa asema-alueiden toteuttamista. Yhtenä keskeisenä tavoitteena on vaihtaa ja siirtää hyväksi todettuja oppeja ja käytäntöjä osallistuvien kaupunkien välillä.

"Uudenlaiset asemanseudut innovaatioiden lähteenä"

Kysyntäpohjaisen innovaatiopolitiikan hengessä selvitetään, millaisten uusien teknologioiden, tuotteiden ja palveluiden koemarkkinana ja referenssiasiakkaana asemanseudun kehittäminen voi toimia. Myös koko asemanseudun toteuttaminen voidaan nähdä hankintana, joka uudentyyppisenä kohteena edellyttää uutta ajattelua, menetelmäkehitystä ja organisatorisia järjestelyjä. Julkisten hankintojen tematiikka on keskeisellä sijalla muun muassa INKA-ohjelmassa. Siitä puhutaan paljon, mutta kovin paljoa ei vielä ison mittakaavan innovatiivisten hankintojen esimerkkejä ole olemassa. Tavoitteena on luoda uutta kehitystä generoiva toteuttamisprosessi ja alue, sekä yleisempi malli kaupunkien ja valtakunnallisten toimijoiden käyttöön.

Jatkotoimet

Tämä raportti toimitetaan työpajaan ilmoittautuneille ja osallistuneille kaupungeille ja muille tahoille. Tunnustellaan kaupunkien, MAL-verkoston, Liikenneviraston ja VR:n kiinnostusta ryhtyä yhteiseen hankevalmisteluun. Kartoitetaan mahdolliset muut osallistujatahot sekä rahoittajavaihtoehdot. Laaditaan tarkempi hankesuunnitelma ja haetaan rahoitusta tutkimus- ja kehittämistyölle.



Tampereella 30.05.2014

Ari Hynynen
ari.hynynen@tut.fi

Jari Kolehmainen
jari.kolehmainen@uta.fi

Liitteet

1. Työpajan ohjelma
2. Ennakkokyselyn tulokset