

K

A

U

P

U

N

K

I

E

N

S

A

K

S

A



# KAUPUNKIEN SAKSA

**MAAILMAN PARHAAT KAUPUNGIT  
– TOISEN KURSSIN RAPORTTI**

Toim. Tuomas Ilmavirta & Kaisa Schmidt-Thomé

Urbanismisäätiö

Toimittaneet:

Tuomas Ilmavirta & Kaisa Schmidt-Thomé

Graafinen suunnittelu: Emilia Kaartinen

ISBN 978-952-93-5669-0 (sid.)

ISBN 978-952-93-5670-6 (PDF)

Unigrafia Oy

Helsinki 2015

# SISÄLLYSLUETTELO

<b>1. Johdanto</b>	<b>5</b>
<b>2. Saksan kaupungistumisesta</b>	<b>13</b>
Kohti monimuotoisten metropolialueiden verkostoa	14
2.1 Katsaus Saksan kaupunkiseutujen historiaan	18
2.2 Moderni Saksa on monien metropolien ja vahvojen kaupunkiseutujen maa	20
2.3 Metropolialueet ovat osa reformipolitiikkaa ja niillä on omat yhteistyömallinsa	22
2.4 Alueellistuminen vahvistuu myös Saksan keskisuurilla kaupunkiseuduilla	26
<b>3. Hampuri</b>	<b>29</b>
3.1 Hampuri kasvoi Hansakaupunkina	30
3.2 Hampurin HafenCity – näkökulmia uuden keskusta-alueen rakentamiseen	34
3.3 Aluerakentamishankkeen toteutuksesta	39
3.4 Arki ja asuminen Hampurin HafenCityssä – kohti pehmeää hybridiurbanismia?	49
Saksassa kokeillaan rohkeasti uusia energiaratkaisuja	58
HafenCityn kehittämiskonsepti	61
IBA, Wilhelmsburgin uudistaminen	62
NextHamburg – joukkovoimaa visiointiin	64
<b>4. Hannover</b>	<b>67</b>
Hannoverin kaupunkiseutu edelläkävijänä aluehallinnon uudistamisessa	68
4.1 Vahva aluehallinto ja selkeä työnjako	71
4.2 Toimiva integraatio, pinta-alaa ei haluta nyt laajentaa	75
4.3 Osa kaupunkiverkostoa ja neljän kaupungin metropolialuetta	77
4.4 Aluekehityksen laajemmat haasteet: Katse Hannoverista Suomeen	78
4.5 Hajarakentamisen hillintä Hannoverin kaupunkiseudulla	82
<b>5. Ruhr</b>	<b>89</b>
Kriisialueesta metropoliksi?	90
5.1 Uudistuva Ruhr - Yhteiset ponnistukset menestyksekkäitä	93
5.2 Luovat alat Ruhrilla	100
5.3 Sosiaalinen koheesio Duisburg-Marxloh'n perspektiivistä	103
5.4 Onko Ruhr metropoli? Tulkintoja ja pohdintaa	108
IBA–Rakennusnäyttely ja kaupunkikehittämissuunnitelma	114
Kohti interkulttuurisuutta	116
<b>6. Lopuksi</b>	<b>119</b>
<b>Lähteet</b>	<b>123</b>



Kuva: Tuomas Ilmavirta

# **1.** **JOHDANTO**

**SAKSALAISSA SUURKAUPUNGISSA** pikaisesti piipahtava liikematkailija ei välttämättä ihastu näkemäänsä ensi silmäyksellä. Toisen maailmansodan, autoistumisen ja paikoin myös uudehkon rakennuskannan runtelemat keskusta-alueet eivät ehkä houkuttele, vaikka puitteita pitäisikin tehokkaina. Lomailija puolestaan saattaa ihastua maan somiin pikkukaupunkeihin. Muutaman päivän ajan saksalaisissa suurkaupungeissa liikkuva oppii kuitenkin hyvin todennäköisesti arvostamaan suuresti Saksan monimuotoista urbanismia ja elävää kaupunkikulttuuria. Yhdestä monipuolisesta keskuksesta pääsee myös nopeasti toiseen esimerkiksi nopein kaukojunayhteyksin.

Monipuolisimmilla keskuksilla on usein myös monivaiheisin historia. Aluksi on ollut joku hyvä syy asuttaa juuri kyseinen sijainti, sitten on löydetty kaupungin kasvuun riittävät resurssit sekä paikan päällä että hyvien yhteyksien päässä. Usein kohdalle on saattanut osua myös joku sopiva sattumankauppa, vaikkapa hallitsijan sivistyksellinen eetos ja päähänpisto yliopiston

perustamisesta. Jos myöhemmin on löytynyt vielä teollistuvan Euroopan tarvitsemia raaka-aineita tai sijainti niiden kulkureitillä, on hyvät mahdollisuudet, että kaupunki on kasvanut metropoliksi. Jos kaupunki vielä on onnistunut uudistamaan rakenteitaan jälkiteollisten haasteiden edessä ja kriittinen massa edelleen viihtyy kaupungissa tai on parhaillaan hakeutumassa sinne, ollaan melko varmasti paitsi menestyvässä myös viihtyisässä suurkaupungissa.

Tällaisia rikkaan historian ja moniulotteisen kaupunkimaisuuden leimaamia kaupunkeja Saksassa on useita. Suomeen verrattuna kaupunkilaisuus onkin Saksassa monta astetta arkipäiväisempi olotila - kaupunkielämä on eräänlainen oletusasetus. Urbanisoituminen on tapahtunut aiemmin kuin meillä, syntyperäisten kaupunkilaisten osuus on korkea ja arkiset käytännöt ovat muotoutuneet sujuviksi. Esimerkiksi suurten kaupunkien julkinen liikenne ja muutkin julkiset palvelut toimivat yleensä varsin kattavasti.





## **KIINNOSTAVISTA KAUPUNGEISTA TULEE MYÖS ITSENSÄ KÄYNTIKORTTEJA JA HOUKUTTELEVAN ASUMISYMPÄRISTÖN KEHITTÄMISELLE LÖYTYY PAITSI INHIMILLINEN, MYÖS TALOUDELLINEN KIMMOKE.**

Maan yksitoista metropolialuetta muodostavat melko tasavertaisen ja toisiaan täydentävän verkoston luoden moninaisuutta sekä tervettä kilpailua<sup>1</sup>. Kontrasti myöhään kaupungistuneeseen ja ”yhden metropolialueen” Suomeen on suuri. Meillä urbanismiin liitetään usein, varmasti osin myöhäisestä kaupungistumisestamme kumpuavaa, reflektointia ja epävarmuutta. Suhteemme kaupunkilaisuuteen ja kaupunkimaisuuteen sisältää usein pienen varauksen, vaikka, kuten esimerkiksi Pasi Mäenpää (2008) on osuvasti huomauttanut, myös me suomalaiset olemme juuriamme myöten kiinni kaupungissa ja siihen kytkeytyvissä toiminnallisissa, taloudellisissa ja sosiaalisissa verkoissa – halusimme sitä tai emme.

Kaupunkielämämme sujuvuus määrittää oleellisesti arkemme laatua. Urbanismi onkin muun muassa kaupungeissa asumisen arkisia kulttuureita: esimerkiksi sosiaalista vuorovaikutusta, työpaikkoja, virkistytymistä, laadukasta julkista tilaa ja sujuvaa sukkulointia arjen rastilta toiselle. Kaupungit ja niiden tarjoamien elinympäristöjen laatu määrittävät yhä vahvemmin myös ”menestystämme”: niin taloudellisen uudistuminen, sosiaalinen eheys kuin arjen sujuvuus ponnistavat osaltaan kaupungeista. Halutuimmat työntekijät haluavat asua laadukkaimmissa kaupungeissa (esim. Leinberger 2014, Glaeser 2011, Florida 2002). Tätä kautta kiinnostavista kaupungeista tulee myös itsensä käyntikortteja ja houkuttelevan asumisympäristön kehittämiseksi löytyy paitsi inhimillinen, myös taloudellinen kimmoke.

Kun jatkuva kaupungistuminen korostaa kaupunkien merkitystä, kaupunkipolitiikalla voidaan vaikuttaa merkittävästi niin

1 Tarkastelutavasta riippuen Saksan kaupunkiverkosto perustuu 109 toiminnalliseen kaupunkiseutuun (OECD 2012) tai yhteentoista metropolialueeseen.



Kuva: Tuomas Ilmavirta

taloudellisiin, sosiaalisiin kuin ekologisiin kysymyksiin. Pienilläkin muutoksilla voidaan saavuttaa suuria parannuksia. Kaupunkien kehittämisen käytännöt nousevat yhä tärkeämmiksi.

Millä resepteillä saksalaista urbanismia sitten kehitetään? Nopea vastaus kuuluu: hyvin monilla. Toisistaan poikkeavat hallinnolliset kontekstit, historialliset kehityskulut sekä rakentamisen ja suunnittelun kulttuurit johtavat alueellisesti erilaisiin käytäntöihin. Ehkä tästä johtuen saksalaisia kaupunkeja muovataan varsin monipuolisilla työkaluilla. Yksi vaihtoehto on ”to think big”, satsata megaprojekteihin ja rakentaa kaupunkien sisään hyvinkin pikkukaupungin kokoisia uusia kokonaisuuksia. Toinen vaihtoehto on pärjällä vähemmällä ja vaalia pientä ja paikallista. Saksassa on esimerkkejä – niin huonoja kuin hyviä – molemmista ääripäistä ja niiden välimaastosta. Ja kiinnostavasti kaupunkien kehittämisen monipuoliset keinovalikoimat tuntuvat elävän rinnakkain ja täydentävän toisiaan.



Järjestyksessä toinen ”Maailman parhaat kaupungit” -kurssi suuntautui kolmelle saksalaiselle kaupunkiseudulle, Hampuriin, Hannoveriin ja Ruhrin alueelle. Kaupunkialueita ja niiden seudullista yhteistyötä on kehitetty Saksassa viime vuosina määrätietoisesti. Saksalaiset kaupungit tunnetaan paitsi toimivasta infrastruktuuristaan ja viirestä kaupunkikulttuuristaan myös kansainvälisyydestään. Maan työmarkkinoille suunnataan edelleen etenkin itäisestä ja eteläisestä Euroopasta, joten joka viidennellä asukkaalla on maahanmuuttajatausta; suurkaupungeissa jopa joka neljännellä (Hampuri) tai kolmannella (Düsseldorf).

Opintomatkan kohteena olleet Saksan tärkeät mutta suomalaisille osin ”tuntemattomimmat” kaupungit tarjoavat kiintoisan vertailukohtan suomalaiseen kaupunkikehitykseen. Hampuri on noin kahdella miljoonalla asukkaallaan Saksan toiseksi suurin kaupunki ja yksi maan kuudestatoista osavaltiosta. Hannover, joka kaupunkina ja toiminnallisena seutuna vastaa kooltaan Helsinkiä, on osavaltionsa Niedersachsenin pääkaupunki. Ruhrin alue puolestaan on



Kuva: Reinhard Kraasch

lukuisista pienistä ja keskisuurista kaupungeista koostuva yli viiden miljoonan asukkaan konurbaatio ja osa Nordrhein-Westfalenin osavaltiota.

Kohteille yhteisiä haasteita ovat muun muassa paikoin erityisen voimakkaisiin yhteiskunnallisiin rakennemuutoksiin sopeutuminen sekä seudullisen hallinnon tarkoituksenmukainen järjestäminen. Niin Hampurin, Hannoverin kuin Ruhrin alueet ovat hankineet kokemusta myös jättimäisistä kaupunki uudistus- ja rakentamishankkeista. Hampurin ja Ruhrin alueilla on järjestetty hiljattain mittavat kaupunki-kehittämisnäyttelyt (IBA) ja Hannoverissa Expo 2000. Hampurin Hafencity, kaupungin keskustaa dramaattisesti muokkaava rakennusprojekti, on parhaillaan yksi suurimmista Euroopassa käynnissä olevista kaupunki uudistushankkeista. Suurieleisten rakennusprojektien lisäksi kaupungeissa on myös vahva paikallisen, pienimuotoisemman kehittämisen traditio. Kaikilla kaupunkiseuduilla on panostettu myös seudullisen yhteistyön vahvistamiseen, mutta käytössä

olevat mallit eroavat toisistaan ja tarjoavat kiinnostavia vertailuasetelmia.

Maailman parhaat kaupungit -kurssin kuluessa pyrimme pureutumaan laajasti rakennemuutosten heijastuksiin kaupungeissa, kaupunki uudistuksen haasteisiin. Urbanismisäätiön tavoitteiden mukaisesti opintomatalla perehdyttiin urbanismia tukeviin käytäntöihin kaupunkiseutujen hallinnoinnin, taloudellisen uusiutumiskyvyn, sosiaalisen eheyden, arjen ja asumisen laadun näkökulmista. Lisäksi esille nousivat muun muassa kestävän kehityksen kysymykset.



Kurssin ja opintomatkan kohteet ja teemat valikoituivat paitsi ajankohtaisten kaupunkikysymysten, myös Saksan erityispiirteiden pohjalta. Saksalaiset kaupungit ja alueet poikkeavat toisistaan historiallisen kehityksen ja nykykäytäntöjen osalta melko paljon. Niinpä luontevaksi tavaksi valmistautua ekskursioon muodostui lähestyä teemoja opintomatkan kohdekaupunkien kautta, ei toisin päin. Hampurin, Hannove-



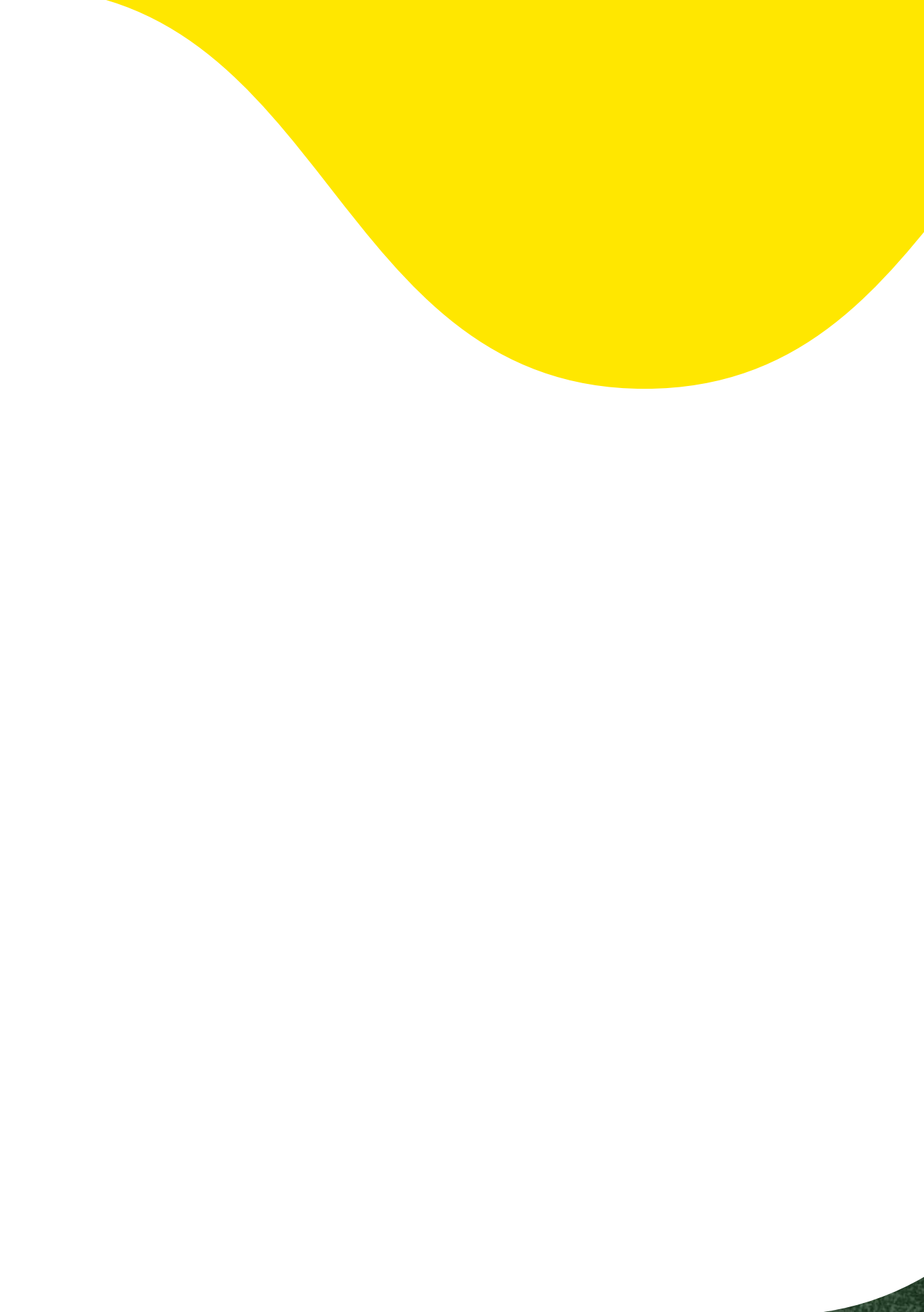
rin ja Ruhrin tarkastelut muodostavat myös tämän julkaisun pääluvut. Näitä pohjustetaan saksalaisten kaupunkien syntyä ja historiaa tarkastelevalla osuudella.

Julkaisussa tarkastellaan saksalaisten kaupunkien urbanismia, hallinnointia ja kehittämisen käytäntöjä ja näiden konteksteja. Mielenkiintoisimpia esimerkkejä näistä on nostettu esille omille aukeamilleen. Syventäviä tietoiskuja ja kurssin osallistujien vapaamuotoisempia pohdintoja opintomatkan kokemuksista on taitettu leipätekstin oheen.

Kirjan tekstit ovat kirjoittaneet kurssin osallistujat, jotka tarkastelivat Saksaa löyhästi teemoittain. Ari Heikkinen, Anssi Joutsiniemi ja José Valanta keskittyivät hallintokysymyksiin; kaupunkien uudistumiskykyyn paneutuivat Heikki Eskelinen, Timo Hintsanen, Mikael Jakobsson ja Kimmo Kurunmäki; sosiaalisen eheyden teemaa tarkastelivat Kauko Aronen, Heikki Helve sekä Teija Ojankoski; ja arjen laadun kysymyksiä pohtivat Inka Kanerva, Juha Kostiainen, Marketta Kyttä sekä Aino-Maija Luukkonen. Kirjassa on käytetty myös Urbanismisäätiön stipendiaatin Hannu Taavitsaisen kirjoittamaa raporttia Saksan

metropolialueista. Lisäksi kirjaan ovat kirjoittaneet Kaisa Schmidt-Thomé, Tuomas Ilmavirta ja Mikko Mälkki. Tekstit ovat toimittaneet raporttiin Tuomas Ilmavirta ja Kaisa Schmidt-Thomé. Sisällöstä vastaa koko kirjoittajajoukko, vastuu mahdollisista virheistä kuuluu toimittajille.

Toivomme, että tämä julkaisu antaa monenlaisia virikkeitä suomalaisten kaupunkien kehittämiselle ja laajemmin keskustelulle suomalaisesta urbanismista.



# 2. SAKSAN KAUPUNGISTUMISESTA



## KOHTI MONIMUOTOISTEN METROPOLIALUEIDEN VERKOSTOA

**SAKSA ON KAUPUNGISTUNUT** jo kauan aikaa sitten – ensin keskiajalla ja toisessa aallossa 1800-luvulla, teollistumisen myötä. Kaupungistumisen ensimmäisen aallon aikaan Saksa oli kuningaskuntien, herttuakuntien ja vapaakaupunkien tilkkutäkki, mikä osaltaan vaikutti kaupunkikehityksen monimuotoisuuteen ja monikeskuksisuuteen. Kaupan, hallinnon, sodankäynnin ja kulttuurin päällekkäiset kudelmät tuottivat monenlaisia toiminnallisia ja kaupunkirakenteellisia kokonaisuuksia. Kaupunkiväestön osuus koko väestöstä on nykyään noin 75% mutta jo 1950-luvulla vastaava luku oli noin 68%. Suomessa kaupunkimaisten kuntien väestömäärä kasvoi yli miljoonalla henkilöllä vuosien 1951 ja 1971 välillä, samalla kun kaupunkiväestön osuus nousi 25:sta 50:een prosenttiin. Nykyään Suomen kaupunkiväestön osuus lähentelee 80 prosenttia.

Todellinen suurkaupungistuminen taaphtui Saksassa kuitenkin vasta väestökasvun kiihtymisen myötä 1800-luvulta alka-

en. Vuonna 1880 suurkaupungin rajana pidetyn 100 000 asukkaan rajan oli ylittänyt vain kymmenen saksalaista kaupunkia, kun nykyään suurkaupungeiksi lasketaan kaikkiaan 76 sikeläistä kaupunkia. Noin puolen miljoonan asukkaan kaupungeja on tuossa nykyjoukossa melkein tusina, mikä on suhteellisen paljon. Toisaalta Saksan kaupungeista vain Berliiniä, joka oli toisen maailmansodan kynnyksellä hetkellisesti Pariisin kokoluokkaa, on joskus voinut kutsua varsinaiseksi metropoliksi.

Kohdekaupungeistamme Hampurin asukasluku ylitti 100 000 rajan jo 1800-luvun alussa ja Hannover pian Hampurin jälkeen. Ruhrin alueen kaupungit saavuttivat saman kokoluokan vasta teollistumisen myötä: Essen ja Dortmund vielä 1800-luvun puolella, Duisburg 1900-luvun alussa. Saksojen yhdistymisen jälkeen maan suurimpien kaupunkien joukosta eniten on kasvanut München, mutta Hampuri seuraa noin puolikkaan prosentin vuosittaisella kasvulla. Pienempien kaupunkien joukos-





## **SAKSA OLI KUNINGASKUNTIEN, HERTTUAKUNTIEN JA VAPAAKAUPUNKIEN TILKKUTÄKKI, MIKÄ OSALTAAN VAIKUTTI KAUPUNKIKEHITYKSEN MONIMUOTOISUUTEEN JA MONIKESKUKSISUUTEEN.**

ta löytyy nopeampaa suhteellista kasvua: esimerkiksi Bonnin ja Freiburgin väkiluku on kasvanut noin prosentin vuosivauhtia. Kaupunkien voimakas kasvu on Saksassa kuitenkin poikkeuksellista.

Kutistuvat kaupungit keskittyvät itäiseen Saksaan ja Ruhrin alueelle. Esimerkiksi Essenin väkiluku on laskenut viimeisen 1960-luvun huippulukemista yli 150 000 asukkaalla (nykyiseen 570 000 asukkaaseen). Duisburg puolestaan on 1970-luvun alusta lukien kutistunut noin 120 000 asukkaalla (nykyiseen 487 000 asukkaaseen).

Saksojen yhdistymisen jälkeen aluepolitiikassa virisi uutta keskustelua suurkaupunkipolitiikan tarpeesta. Edellinen suurkaupunkien ja seutuyhteistyön merkitystä korostanut kausi oli päätynyt jo ennen 1980-luvun alkua (Zimmermann 2012). 1990-luvulla alkoi keskustelu metropolialueista eli useita kaupunkiseutuja kattavista löyhistä yhteistyöryhmistä, joiden kautta haluttiin korostaa metropolien merkitystä Saksan ja Euroopan talouden moottorei-

na. Liittovaltion ja osavaltioiden aluepolitiikasta vastaavien ministereiden yhteistyöfoorumissa (MKRO, Ministerkonferenz für Raumordnung) sovittiin asian edistämisestä yhteistyössä eurooppalaisiksi metropolialueiksi nimettävien alueiden kanssa. Vuonna 1995 sellaisia nimettiin kuusi, ja vuoden 2006 ministerikonferenssissa viisi lisää. Alueet ovat niin laajoja, että niiden piirissä asuu jopa 70 % Saksan väestöstä. Ne kattavat monilla alueilla myös paljon metropolien ympäröivää maaseutua. Metropolialueiden ulkopuolelle jääneitä kaupunkeja on nimitetty mm. Regiopoleiksi. Myös ne ovat pyrkineet verkostoitumaan keskenään<sup>1</sup>.

Metropolialueiden yhteistyö lähti käyntiin liittovaltion fasilitoimana. Mukaan nimetyt metropolialueet päättivät kuitenkin vakinaistaa keskusteluyhteyden ja yhteisen edunvalvonnan perustamalla yhteistyöryhmä IKM:n (Initiativkreis Europäische

1 <http://www.regiopole.de>

Metropolregionen in Deutschland) vuonna 2001<sup>2</sup>. IKM-yhteistyön keskeisin tavoite on metropolialueiden kilpailukyyn kehittäminen. Työ etenee tapaamisissa, joihin metropolit kutsuvat toisiaan muutaman kerran vuodessa rotaatioperiaatteella. Muutaman vuoden välein vaihtuvista teemoista keskustellaan ja vaihdetaan kokemuksia. Keskiössä ovat olleet väestö- ja elinkeinkehitykseen, työvoiman koulutustasoon ja liikenneinfrastruktuuriin liittyvät kysymykset; kakkoskehällä ovat asuntomarkkinoiden, kestävän yhdyskuntarakenteen ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden teemat. IKM pyrkii edistämään yhtenäisenä rintamana metropolinäkökulmaa kansallisessa päätöksenteossa, ja se on laatinut useita kannanottoja kulloinkin ajankohtaisiin poliittikkaprosesseihin niin Saksassa kuin EU-tasolla.

Yhteistyötä on sparrattu liittovaltion toimesta pitkin matkaa. Tutkimuslaitos BBSR ylläpitää seurantajärjestelmää ja julkaisee yhdessä IKM:n kanssa metropolialueiden kehitystä käsittelevän tilastokatsauksen joka toinen vuosi. Myös erilaisia tapahtu-

mia on järjestetty liittovaltion kanssa tiiviissä yhteistyössä. Keskenään metropolialueet ovat työryhmätyöskentelyn ohella laatineet mm. tiedotus- ja markkinointimateriaalia.

Metropoliajattelussa on nähty piirteitä itseään toteuttavien kasvuprofetioiden laatimisesta. On varsin aiheellisesti kysytty, onko metropolialue pelkkä etiketti vai onko sillä myös jonkinlainen todellinen toiminnallis-taloudellinen vastine (Knieling & Petrin 2009). Matern (2009) arvioi, että yksittäistä kaupunkiseutua laajempien kokonaisuusien hahmottaminen voi täydentää aiempia kehitysinstrumentteja, jos metropoleja kehitetään alueellisen vastuun näkökulmasta eikä keskitytä yksioikoiseen keskusvetoiseen brändäämiseen. Astetta skeptisemmät Knieling ja Petrin (2009) luonnehtivat tätä metropoliluokittelua vahvasti kuvaannolliseksi, joka toimii lähinnä lupauksena: kaikki karsinnan läpäisseet alueet pääsevät mukaan kilpailukykykisaan, jossa vain taivas on rajana. Blotvogelin (2006) mukaan metropolien tulisi kisa-huimassaan pyrkiä hahmottamaan, missä liigassa itse asiassa halutaan pärjätä ja mitä se edellyttää metropolialueen toimijoiden yhteistyöltä.

2 Tämä tapahtui liittovaltion rahoittamassa hankkeessa "Netzwerk Regionen der Zukunft", joka kuului aluesuunnittelusta vastaavan ministeriön ohjelmaan "Modellvorhaben der Raumordnung".



Metropoleista on viime vuosikymmeni-  
nä toki keskusteltu muuallakin kuin IKM-yhteistyössä<sup>3</sup>. Edelliseen, vuosina 1968-1975 vallinneeseen seutuyhteistyön tiivistymisvaiheeseen verrattuna 1990-luvun jälkeinen kehitys on tarkoittanut yhteistyöratkaisujen eriytymistä niin organisatorisesti kuin sisällöllisestikin (Zimmermann 2012). Osin on nähty aiemmin pohjustettujen mallien uusia versioita (Hannover, Frankfurt), mutta mukaan on tullut myös aivan uusia seutuyhteistyön toimintamalleja. Mukaan mahtuu kattavia seutuhallintomalleja, sektorikohtaisesti rajattuja kuntayhtymiä, erilaisia yhdistyksiä ja seudullisia elinkeinojen kehittämissyhtiöitä. Näihin verrattuna metropolialueiden yhteistyö erottuu joukosta lähinnä tarkastelun kohteina olevien alu-

eiden koolla. Työssäkäyntialueiden sijaan hahmotetaan laajempia työmarkkina-alueita ja innovaatiokoalitoita.

Saksassa on keskusteltu myös metropolin kriteereistä. Blotevogel ja Danielzyk (2009) ovat eritelleet metropolien neljä funktioyhmää: metropolit 1) innovaatioiden ja kilpailukyyn lähteenä, 2) päätöksenteon ja kontrollin keskuksina, 3) portteina kansainvälisiin (infra)verkkoihin sekä 4) symbolisesti tärkeinä sisältötuotannon keskuksina. Vaikka he tarkoittivat funktioiden erittelyn lähinnä kaupunkien tai kaupunkiseutujen tarkasteluihin, metropolialueet ovat soveltaneet funktiota omien, osin paljon laajempien ja useita seutuja kattavien kokonaisuuksien hahmottamisessa<sup>4</sup>.

3 Esimerkiksi yhteistyöryhmä "Planungsverbände in Ballungsregionen" on ollut lähempänä suomalaista MAL-yhteistyötä kuin IKM.

4 <http://www.deutsche-metropolregionen.org/ueber-ikm/funktionen/>

## 2.1 KATSAUS SAKSAN KAUPUNKISEUTUJEN HISTORIAAN

**SAKSASSA ALUEET** ja kaupungit ovat hyvin monimuotoisia toisin kuin keskitetyt hallituissa maissa, kuten Ranskassa ja Britanniassa. Saksan kilpailukyky selittyy osin sillä, että sadat kaupunkiseudut ovat kilvan kehittäneet elinkeinojaan ja aluetalouttaan.

Monimuotoisuus kumpuaa historiasta. Ennen yhdistymistä 1871 Saksa oli erilaisen valtioiden löyhä liitto. Saksalais-roomalaisen keisarikunnan kaudella (843–1806) Saksassa oli 350–390 valtiota. Napoleonin sotien seurauksena syntyneeseen Saksan

liittoon (1815–1866) kuului 39 valtiota. Alla oleva kartta kuvaa aluejakoa saksalais-roomalaisen keisarikunnan ajalta.

Ennen yhdistymistä vuonna 1871 Saksassa valtiollisina yksiköinä olivat Preussin, Baijerin ja Saksin kaltaisten kuningaskuntien lisäksi suuriruhtinaskunnat, ruhtinaskunnat, vaaliruhtinaskunnat ja herttuakunnat sekä vapaakaupungit kuten Hampuri.

Toinen tuoreempi historiallinen selitys Saksan kaupunkien vahvuudelle ja monista keskuksista koostuvalle aluerakenteelle



*Saksan urbaani monimuotoisuus ja vahvuus kumpuavat historiasta. Saksan lukuisat kuningas-, ruhtinas- ja herttuakunnat kehittivät kilvan omia kaupunkejaan satojen vuosien ajan. Saksalais-roomalainen keisarikunta (843–1806) koostui yli 350 valtiosta kaupunkeineen.*



## **SAKSAN KILPAILUKYKY SELITTYY OSIN SILLÄ, ETTÄ SADAT KAUPUNKISEUDUT OVAT KILVAN KEHITTÄNEET ELINKEINOJAAN JA ALUETALOUTTAAN.**

sekä myös nykyiselle teolliselle mahtiasemalle on se, että Saksassa teollistumisen malli poikkesi muista Euroopan maista. Esimerkiksi teollistumisen emämaahan Britanniaan syntyi vain muutamia Manchesterin ja Birminghamin kaltaisia teollisia keskittymiä, mutta sen sijaan Saksassa teollisuutta sijoittui Ruhrin alueen lisäksi tasaisesti eri puolille maata.

## 2.2 MODERNI SAKSA ON MONIEN METROPOLIEN JA VAHVOJEN KAUPUNKISEUTUJEN MAA

**NYKYINEN MODERNI** ja teollinen Saksan liittotasavalta koostuu 16 osavaltiosta. Osavaltioilla on oma lainsäädäntönsä, ja ne edustavat Saksaa muun muassa EU:n alueiden komiteassa.

Metropolit ovat saaneet Saksassa lisää painoarvoa. Suomen kunta-ajattelusta poiketen Saksassa metropolialueet ovat alueellisesti laajoja ja väestöllisesti vahvoja. Haettaessa Saksan metropolialueille rinnastusta Suomeen ne vertautuvat kenties lähimmin keskusteluun, jossa puhutaan koko Etelä-Suomen kattavasta verkostometropolista.

Saksan metropolialueista pienin on 2,3 miljoonan asukkaan Rhein-Neckar, joka yhdistää kaupunkeja ja maakuntia kolmesta osavaltiosta (Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz ja Hessen). Rhein-Neckar-alueen urbaaneista yksiköistä suurimpia ovat parikaupunki Mannheim-Ludwigsha-

fen-am-Rhein (n. 450 000 as.) sekä yliopistokaupunki Heidelberg (n. 150 000 as.)

Saksan metropolialueista suurin on asukasluvultaan kaksi kertaa Suomen kokoinen Rhein-Ruhr (11 miljoonaa asukasta, 8850 km<sup>2</sup>). Nimensä mukaisesti yhteistyöalueeseen kuuluvat 5,2 miljoonan asukkaan Metropole Ruhr ja 3,5 miljoonan asukkaan Metropolregion Köln-Bonn, samoin kuin edellisten välissä sijaitseva Düsseldorf sekä joitakin maaseutumaisempia maakuntia.



Myös Saksan pääkaupungin ja koko sitä ympäröivän osavaltion yhdistävä Berliini-Brandenburg (6 miljoonaa asukasta) ja München (5,6 milj. as.) sekä Frankfurt/Rhein-Main (5,5 milj. as.) ovat metropoleina väkiluvultaan suurempia kuin Suomi. Frankfurtin metropolialue ulottuu kolmeen osavaltioon Rhein-Neckar -alueen tapaan.

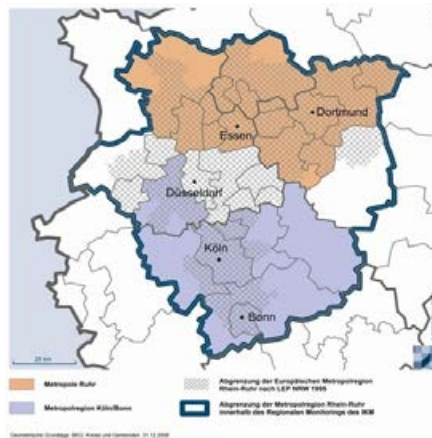
Kaikki Saksan metropolialueet koostuvat Suomeenkin esitetyn verkostometropolimallin<sup>5</sup> mukaisesti useista kaupungeista sekä niihin liittyvistä maakunnista ja maaseutukunnista. Suomelle tyypillistä keskuskaupunkien ja niitä ympäröivien kehyskuntien sekä maaseutumaisen maakunnan vastakkainasettelua ei esiinny Sak-

sassa samassa mitassa kuin meillä. Saksassa tunnutaan korostavan Stadt und Land -kumppanuusajattelua<sup>6</sup>.

Muutamilla metropolialueilla Saksassa keskuskaupunki on taloudellisen suorituskykynsä ja asukaslukunsa ansiosta täysin

hallitsevassa asemassa. Tällaisia omaa metropolialuettaan dominoivia kaupunkeja ovat Berliini, München, Stuttgart ja Hampuri. Tyypillisintä saksalaiselle metropolialueelle on kuitenkin monista kaupunkikeskuksista koostuva rakenne. Monista lähes tasa-arvoisista kaupunkikes-

kuksista koostuva polysentrinen rakenne esiintyy äärimmäisenä Ruhrin alueella. Tähän konurbaatioon kuuluu neljä piirikuntaa (Landkreise) sekä lisäksi 11 piirikuntien ulkopuolella toimivaa vapaata kaupunkia (Kreisfreie Städte<sup>7</sup>). Kuntien itsehallinnon näkökulmasta ilmaistuna Ruhrin alue kattaa 53 kaupunkia tai kuntaa.



5 Suomessa verkostometropoli-käsite esiintyy usein toisenlaisessa merkityksessä kuin Saksassa eli vasta-argumenttina tarpeelle yhdistää metropolin ydin yhtenäiseksi kuntayksiköksi. Myös Yhdysvaltojen *city-county consolidation*-metropoliliitoksia on toteutettu jo 1800-luvulta alkaen; kun Saksa puolestaan toteutti metropoliliitokset yleisesti 1930-luvulla.

6 *Stadt und Land -Partnerschaft* eli kaupungin ja sitä ympäröivän maaseudun tiivis kumppanuus on noussut Euroopan unionissa ja myös OECD:ssä keskeiseksi perusteluksi edistää laajojen metropolialueiden luomista. Kautta Euroopan haetaan keinoja purkaa kaupunkien ja maaseudun vastakkainasettelua.

7 *Kreisfreie Stadt* suomennetaan usein 'piirivapaa kaupunki'. Saksassa Kreisfreie Stadt ei kuulu piirikuntaan (joka on osavaltiotason ja viidessä osavaltiossa käytössä olevan Bezirk-tason jälkeen seuraava julkishallinnon taso). Piirikunnista vapaita kaupunkeja on Saksassa yhteensä 107 (vuonna 2013) ja niiden määrä on ollut kasvava.

## 2.3 METROPOLIALUEET OVAT OSA REFORMIPOLITIIKKAA JA NIILLÄ ON OMAT YHTEISTYÖMALLINSA

**METROPOLIALUEITA ON SAKSASSA** liittovaltion ja osavaltioiden yhteisesti määrittelemänä yhteensä 11. Yhteistyössä määritelty asema tarkoittaa sitä, että metropolialueet ovat saaneet virallisen tunnustuksen aluekehitysministerien konferenssilta (Ministerkonferenz für Raumordnung, MKRO). Metropolialueita on nimetty Saksassa kahdessa aallossa. Vuonna 1995 MKRO nimesi kuusi eurooppalaista metropolialuetta (Europäische Metropolregion, EMR), ja vuoden 2006 alueministerikonferenssi antoi tunnustetun aseman viidelle muulle metropolialueelle. Metropolialueet eivät siis Saksassa ole yksittäisten suurkaupunkien tai osavaltioiden imagosyihin tai paikalliseen politikointiin perustuvia, vaan liittovaltion ja osavaltioiden yhteisessä poliittisessa prosessissa määriteltyjä. Niillä on

myös selkeät, mutta toisistaan poikkeavat yhteistyömallinsa.

Prosessit, joissa Saksan metropolialueet on luotu, ovat lähteneet liikkeelle ensisijaisesti niistä ongelmista, joiden ratkaisemisen tarve on tunnustettu kaupunki- ja osavaltiotasolla. Prosessit ovat myös ohjautuneet alhaalta kaupungeista ja/tai osavaltioista, eivät ylhäältä liittohallituksen tasolta (Der Initiativkreis IKM 2014).

Ensimmäisenä eurooppalaisen metropolialueen muodostamiseen eteni Nordrhein-Westfalenin osavaltio (NRW), joka sisällytti strategista metropolialuetta koskevan konseptin alueelliseen kehittämissuunnitelmaansa vuonna 1995 (Landesentwicklungsplan, LEP NRW). Samana vuonna Rhein-Ruhrin metropolialue tunnustettiin MKRO-tasolla Rhein-Ruhr-metropolihankkeen taustalla vaikuttaneena ajatuksena oli





*Ruhrin alueella kuntien välistä yhteistyötä koordinoi Regionalverband Ruhr.*

muun muassa vahvistaa alueen kehitysnäkymiä hakemalla alueelle vuoden 2012 kesäolympialaisia<sup>8</sup>. Kuten useat Rhein-Ruhrin suuret yhteishankkeet (vrt. Schulze ja Terfrüchte, 2010)<sup>9</sup>, tämäkin aie kuitenkin kariutui. Alueen metropoli-identiteettiä on luotu myös kulttuurihankkeiden kautta.

Vaikka metropolialueet on tunnustettu MKRO-tasolla, kukin niistä on luonut omat yhteistyömallinsa vastaamaan paikallisia tarpeita ja kuntien keskinäistä yhteistointakykyä (Der Initiativkreis IKM, 2013 ja 2014). Hallinnan rakenteet poikkeavat hyvin paljon toisistaan. Yhtenäistä 'Saksan metropolimallia' ei ole olemassa ja metropolialueiden toimivuudessa ja tehokkuudessa arvioidaan olevan suuria eroja (Der

Initiativkreis IKM, 2014).

Myös metropolialueiden koko ja alueellinen rajautuminen on ollut alueilla itse päätettävissä; sitä ei määrätty liittovaltiotasolta. Metropolialueet itse pitävät ratkaisevan tärkeinä tavoitteina laajaa pinta-alaa sekä sen myötä syntyvää suurta väkilukua samoin kuin tarvetta koota toiminnallinen alue kokonaisuutena yhteen metropoliytimen rinnalle. Kysyttäessä Hampurin kaupungin edustajilta, miksi metropolialueita on laajennettu Saksassa alueellisesti tavattoman laajoiksi ja miksi ne tavoittelevat mahdollisimman suurta asukaslukua, vastaus kuuluu "koko on tärkein lisäarvo laajasta metropolialueesta".

<sup>8</sup> Ruhrin alueella ajatus olympiaisännyydestä on ollut esillä ainakin kahdesti, mutta menestys on ollut huono. Vuoden 2012 kisaisännöiden voitti Lontoo, loppusuuralla olivat vastassa Madrid, Moskova, New York ja Pariisi. Hampuri hakee parhaillaan vuoden 2024 kesäisoja voitettuaan Berliiniin Saksan sisäisessä karsinnassa. Müncheniläiset torjuivat kansanäänestyksessä 2013 lopulla ajatuksen talvikisaisännyydestä.

<sup>9</sup> Schulze ja Terfrüchte (2010) arvioivat, että Rhein-Ruhr-metropolialueella on jääty yhteistyössä puolitiehen ja että Saksan suurinta metropolialuetta on kehitetty 'puolella sydämellä'. Keskenään kilpailevat kaupungit eivät ole riittävästi sitoutuneet metropoliyhteistyöhön. Toisaalta Niemenmaa ja Schmidt-Thomé (2011) tuovat esiin, että Ruhrin alueen pitkäaikaisten ongelmien ja supistuvan kehityksen yksi taustatekijä on jääminen väliinputoajaksi, kun kansallisen kehittämisen painopiste suuntautui entisen DDR:n alueelle eli jalkisocialistisiin itäisiin osavaltioihin.



## METROPOLIALUEIDEN MUODOSTUKSEN NÄKÖKULMA ON KOROSTETUSTI GLOBAALI, EI ENÄÄ PELKÄSTÄÄN SAKSALAINEN TAI EUROOPPALAINEN.

Suomalaisesta näkökulmasta<sup>10</sup> tavattoman laajojen metropolialueiden luomista Saksaan perustellaan ensisijaisesti tarpeella menestyä metropolialueiden maailmanlaajuisessa keskinäisessä kilpailussa. Saksa hakee kilpailukykyä metropolialueittensa koolta (Der Initiativkreis IKM, 2014). Metropolialueiden muodostuksen näkökulma on korostetusti globaali, ei enää pelkästään saksalainen tai eurooppalainen. Lisäarvoa argumentoidaan yhteyksillä globaaliin, mutta myös lähialueen kumppaneiden kanssa.

Toisena avaintavoitteena metropolialueita luotaessa ja laajennettaessa on yhdistää nopeutuneiden ja jatkuvasti nopeutuvien liikenneyhteyksien kokoamat alueet toiminnallisesti yhteen. Varsinkin nopeiden junayhteyksien lisääntyminen johtaa siihen, että runsaan tunnin toiminnallisel-

la matkaetäisyydellä asuu yhä suurempi määrä väestöä.

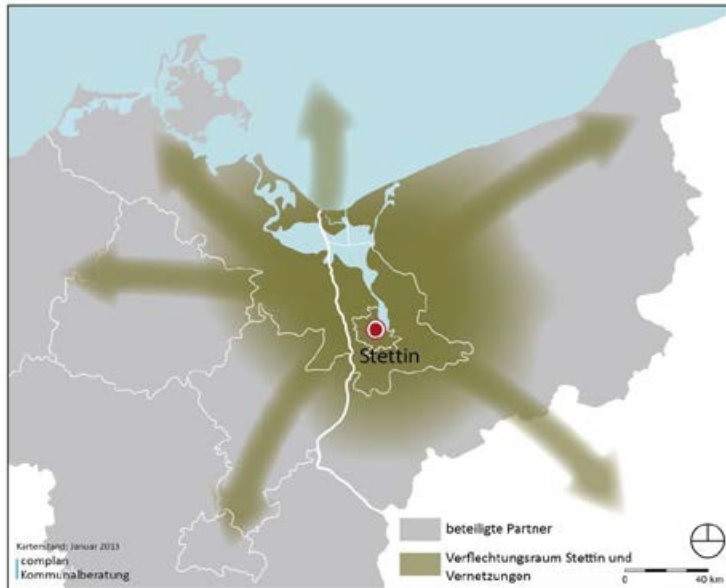
Kasvava asukasluku luo lisää potentiaalia monissa asioissa. Etenkin työssäkäynnin ja asioinnin näkökulmat tulevat esille usein keskusteluissa saksalaisten kaupunki- ja metropoliedustajien kanssa. Taloudellisesti hyvin menestyvien metropolialueiden keskuskaupungeilla on suuri tarve turvata työvoiman saanti yhä laajemmalta alueelta. Toisaalta kaupallisten palvelujen jatkuva kehittäminen metropolin ytimessä vaatii laajaa asiakaspohjaa, jota ollaan valmiita tarvittaessa houkuttelemaan hyvinkin kaukaa (Der Initiativkreis IKM, 2014).

Saksan metropolialueiden organisoiminen on johtanut siihen, että metropoliyksikköjen välillä on varsin tiivis keskinäinen yhteistyö. Kaikki MKRO-tunnustuksen saaneet metropolit ovat mukana alueiden yhteistyöelimessä (Der Initiativkreis Europäische Metropolregionen in Deutschland, IKM).

Uutena ja vahvistuvana piirteenä Saksassa on liittovaltion rajat ylittävien metropolialueiden luominen. Euroopan yhdentymiskehityksen vauhdittumisen myötä metropolialueita on luotu liittohallituksen tuella Saksan länsi- ja etelärajojen yli yhteistyössä naapurivaltioiden sekä niiden kunnallis- ja aluehallinnon kanssa. Liittovaltiorajan ylittävien metropolialueiden

10 Suppean metropolialueen näkökulma on tyypillisen suomalaisen. Esimerkiksi Tukholma on laajentunut erittäin laajan kuntayhteistyön pohjalta yli 50 kuntaa kokoaviksi yhteistyöalueiksi (*Mälardalen* ja *Business Region Stockholm*). Ruotsin pääkaupunkiseutu luo laajaan ja perinteiset hallintorajat ylittävään kuntayhteistyöhön nojautuen kansainvälisesti mainetta Skandinavian pääkaupunkina (*Capital of Scandinavia*). Kööpenhamina puolestaan nojautuu *Juutinrauman alueeseen*, jonka avulla yhdistetään Tanskan pääkaupunkiseudun ja eteläisen Ruotsin voimavarat Euroopan Unionin tasolla ja yhteispohjois- maisesti voimakkaaksi suuralueeksi. Juutinrauma-yhteistyön institutionalisoituminen on edennyt viime vuosina hyvin pitkälle ja alueella toimii kymmeniä yhteistyöelimiä. Koordinoivana elimenä on vuonna 1993 perustettu Juutinrauman komitea (*Öresundskomiteen*).

### Metropolregion Stettin: beteiligte Partner und Verflechtungsraum



#### beteiligte Projektpartner:

Länder Berlin und Brandenburg Gemeinsame Landesplanungsabteilung	Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim	Verein der polnischen Gemeinden der Euroregion Pomerania
Landesentwicklungsabteilung Mecklenburg-Vorpommern	Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte	Verein des Metropolitanraums Stettin
Marschallamt der Wojewodschaft Westpommern	Regionaler Planungsverband Vorpommern	Stadt Stettin
Regionales Raumplanungsbüro der Wojewodschaft Westpommern		Stadt Swinemünde

*Saksan ja Puolan rajan ylittävää yhteistyötä virittävät Itämeren etelärannalla Helsinkiä hieman pienempi Stettinin kaupunki ja sen lisäksi Swinemünde sekä kahdeksan muuta hankekumppania Saksan koilliskulmasta ja Puolan puolelta.*

kehittämistyön tueksi muodostettiin maaliskuussa 2011 niitä varten oma yhteistoimintaelin (Initiativkreis Metropolitan Grenzregionen, IMeG), johon kuuluu kahdeksan rajan ylittävää *cross border*-metropolialuetta perustajajäsenenä.

Euroopan unionin laajennuttua itään vuonna 2004 rajat ylittävää metropolialueiden muodostusta on ryhdytty edistämään myös muun muassa Saksan ja Puolan rajalla. Uuden saksalais-puolalaisen metropolialueen keskus on Puolan seitsemänneksi suurin kaupunki Szczecin (saksaksi Stettin, 414 000 as.).

Liittovaltion rajat ylittävän metropolimuodostuksen voi ennustaa saavan lisää painoarvoa tulevaisuudessa. Taloudeltaan vahvan Saksan alueet ja kaupungit ovat houkuttelevia kumppaneita alueille maan rajojen ulkopuolella. Eräänä esimerkkinä tästä vahvistuvasta suuntauksesta luoda yhä vahvempia alueita yli rajojen on se, että Hampurista koilliseen eli Juutinrauman suuntaan sijaitseva vyöhyke on vahvistumassa, kun Fehmarnin salmen alirakennettava kiinteä tunneliyhteys valmistuu lähivuosina.

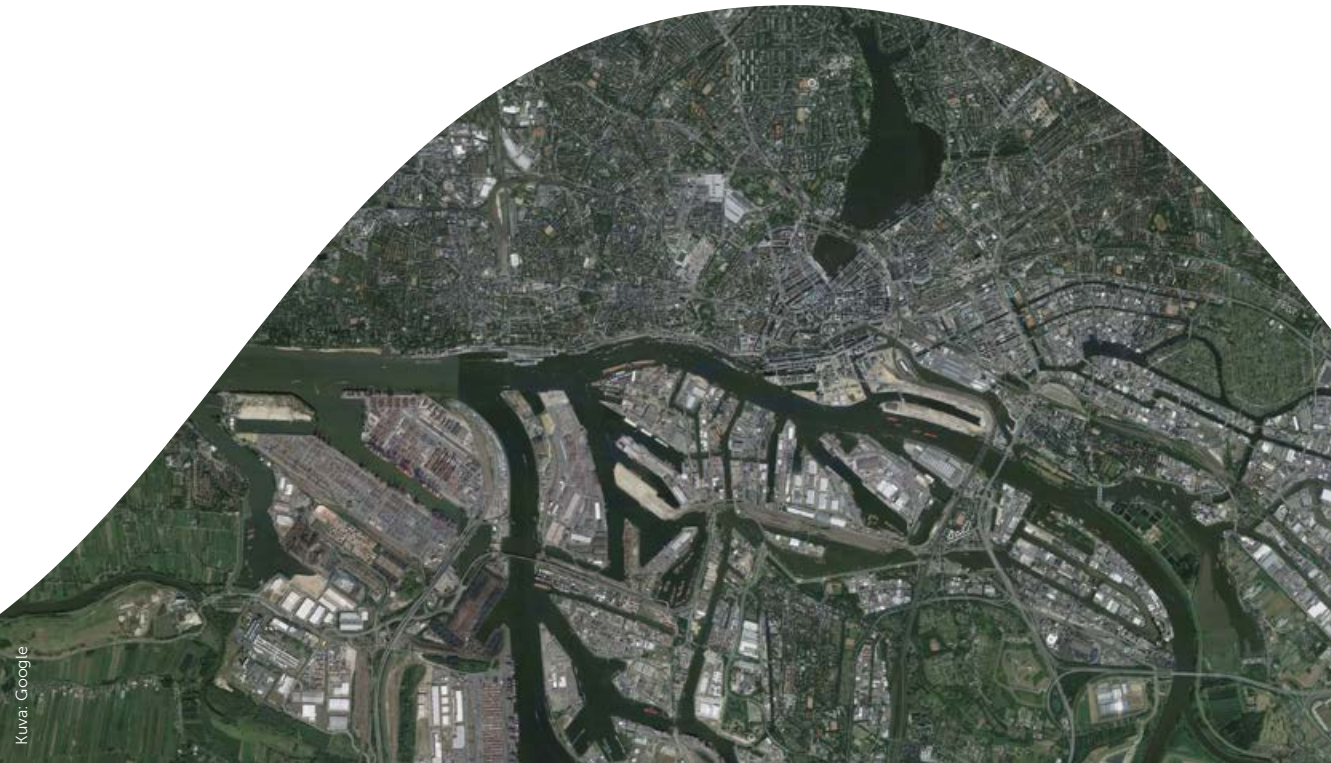
## 2.4 ALUEELLISTUMINEN VAHVISTUU MYÖS SAKSAN KESKISUURILLA KAUPUNKISEUDUILLA

**SUOMEA AJATELLEN** on huomionarvoista, että myös niissä osissa Saksaa, joissa kaupunki- ja väestörakenne eivät luo edellytyksiä rakentaa laajoja metropolimittakaavan ratkaisuja, on pyritty suuria kaupunkeja ja niihin toiminnallisesti liittyvää maaseutua yhdistävien metropolialueiden muodostamiseen. Uudet hallinto- ja yhteistyömallit ovatkin kokeneet vahvan nousun. Myös Saksan keskisuuret ja monet pienemmätkin kaupungit ovat pyrkineet nostamaan asemaansa luomalla aiempaa vahvempia alueyksiköitä ja yhteistyömalleja tuekseen. Mielenkiinto tällaisia yhteistyö- ja hallintamuotoja kohtaan on uudelleen kasvamassa muun muassa siitä syystä, että Euroopan yhdentymisen ja globalisaation katsotaan korostavan alueiden tasolla tapahtuvan koordinaation ja päätöksenteon tarvetta entisestään.

Saksassa alue- ja kaupunkitutkijoista osa ounastelee, että 1990-luvulla alka-

neen metropolikäänteen oheen tai sen ohi on nousemassa keskisuurten ja pienempien kaupunkiseutujen laajaa alueellista kokoamista painottava suuntaus (Knieling 2014). Toisaalta metropolialueiden arvioidaan vahvistaneen Saksassa asemaansa 1990-luvulta alkaen siinä määrin, että ne pysyvät päätöksenteossa ja tutkimuksessa suuren mielenkiinnon kohteena tulevaisuudessakin. Painotuksen pysyvyyttä tukee myös se, että Saksa on taloudellisesti riippuvainen metropolialueiden kyvystä tehdä tulevaisuustietoisia päätöksiä kilpailukykyensä kehittämiseksi. Lisäksi nykyisen koalitionhallituksen puolueet saavat suuren osan kannatuksestaan metropoliväestöltä eikä olisi niiden etujen mukaista kääntää voimavarojen käyttöä ohjaavan politiikan painopistettä pienemmille alueille (Der Initiativkreis IKM 2014).





# 3. HAMPURI



## 3.1 HAMPURI KASVOI HANSAKAUPUNKINA

**HAMPURI ON ONNISTUNUT** säilyttämään itsenäisen valtiollisen asemansa vuosisatojen ajan, vaikka valtiomuoto on muuttunut Saksassa monta kertaa (Saksalais-roomalainen keisarikunta, Saksan liitto, yhdistynyt Saksan keisarikunta, Weimarin tasavalta, kansallissosialistinen vaihe, sodan jälkeinen liittotasavalta ja jälleenyhdistynyt Saksa). Suurkaupungiksi Hampuri nousi 1930-luvulla, jolloin siihen liitettiin lukuisia kuntia, kuten keskustan länsipuolella sijaitseva Altona ja Elbe-joen haarojen väliin levittäytyvä laaja Wilhelmsburgin saari. Metropoliliitoksen tuloksena Hampurin väkiluku kasvoi yli 40 prosentilla ja alkoi lähestyä kahden miljoonan asukkaan rajaa.

Skandinavia liittyi Hampurin historiaan läheisesti. Hampurin alueella 600-luvulta

sijainnut kylä alueineen liitettiin 810 tienoilla Kaarle Suuren (742–814) johtamaan frankkien valtakuntaan ja alueelle rakennettiin linnoitus (Hammaburg). Vuonna 832 Hammaburgiin saapui munkki Ansgar tehtävänänsä käännyttää Pohjolan pakanakansat kristinuskoon. Käännytys sujui aluksi huonosti: kesällä 845 viikingit hyökkäsivät yllättäen Hammaburgiin ja Ansgar pakeni Bremeniin. Viikingit hävittivät Hammaburgin, mutta Ansgar palasi piispana vuonna 853 ja jatkoi käännytystyötään<sup>1</sup>.

Suotuisalla paikalla Elbe- ja Alsterjokien haarassa sijaitseva Hampuri kuului Suomen saakka vaikuttaneen Hansa-liiton keskeisiin kaupunkeihin keskiajalla. Kun Lübeck menetti 1400-luvun alussa asemansa, vahvistui Hampuri huomattavas-

---

1 Suomi liitettiin läntisen kirkon piiriin vasta 1000-luvulla. Jakautuminen lännen ja idän kirkkoihin 1054 kiihdytti kilpailua alueista ja Paavin aloitteesta alkaneen ristiretkiaatteen vaikutuksesta Suomea alettiin kytkeä katolisen kirkon piiriin. Lännen ja idän raja vakiintui kuitenkin vasta 1323 Suomessa (Pähkinäsaaren rauhan raja).





ti. Hampuri toimi kuusi vuotta 1410–1416 Hansan pääkaupunkina.

Martin Lutherin naulattua 31.10.1517 teesinsä Wittenbergin kirkon oveen Hampuri asettui heti uskonpuhdistuksen kannalle ja 1536 kaupunki liittyi protestanttisten kaupunkien liittoon. Hampuri koki vahvan kasvukauden ja kirjasi 1526–1551 tulonsa kolminkertaistumisen 25 vuodessa. Kaupunkia ja sen puolustusta alettiin kohentaa suurilla hankkeilla, jotka jatkuivat 1600-luvulle.

Viimeiset Hansa-päivät pidettiin 1669, mutta Hansan loppuminen ei haitannut Hampurin vahvistumista<sup>2</sup>. Uskonpuhdistuksen kannalle alusta alkaen asettunut vapaamielinen Hampuri tarjosi suojaa Alankomaista ja Englannista uskonnollisen vainon vuoksi saapuneille siirtolaisille.

Myös inkvisitiota pakenevat juutalaiset löysivät uuden kodin Hampurista.

Nykyinen Hampurin keskusta perustuu pääosin 1842 jälkeisiin suunnitelmiin. Kaupunkivaltion symboliksi nousi 1897 uusrenessanssityylinen Raatihuone. Myös maailman suurin yhtenäinen kauppavarastojen kompleksi, punatiilinen Speicherstadt rakentui 1800-luvun lopulta alkaen. Speicherstadtin kupeelle entiselle satama-alueelle nousee parhaillaan Euroopan suurimpana kaupunki uudistushankkeena Hafen City. Myös Speicherstadtista etelään sijaitseva Wilhelmsburg<sup>3</sup> on kaupunkiuudistuksen kohteena, ja tavoitteena on liittää alue kiinteäksi osaksi kaupungin keskustaa.

2 Merkinä Hampurin vahvistumisesta kaupunkikaupunkina Hansa-liiton loppumisen aikaan on muun muassa se, että kaupungin kauppiat varustivat 1668–69 kaksi saattuelaivaa (Leopoldus Primus ja Wappen von Hamburg) suojaamaan kauppalaivoja merirosvohyökkäyksiä vastaan. Hampuri vahvistui myös kulttuurikaupunkina, kun ensimmäinen oopperatalo avattiin 2.1.1678 eli vajaa vuosikymmen viimeisten Hansa-päivien jälkeen.

3 Wilhelmsburg on Hampurin laajin kaupunginosa (n. 35 km<sup>2</sup>) ja se liitettiin vasta 2008 osaksi kaupunkikeskustaa (Hamburg-Mitte). Wilhelmsburgista ydinkeskustaan on noin seitsemän minuutin metromatka. Asukkaista (49 000) neljäsosa on alle 18-vuotiaita, ulkomaalaistaustaisia tätäkin suurempi osa.



*Henning Voscherau herätti pormestarina (1988–1997) Hampurin ja nosti esiin idean Hafen City-kaupunki uudistushankkeesta sekä käynnisti metropolialueen vahvan kehittämissivaiheen.*

Hampuri noudattaa nykyisin urbaania kahden tason strategiaa. Sisäisten kaupunkiudistusten ohella toteutetaan tavoitetta luoda vahva metropoliliittouma ympäröivien osavaltioiden ja alueiden kanssa. Uudenlaiseen strategiseen otteeseen herääminen tapahtui 1980- ja 90-lukujen taitteessa ja sitä vauhdittivat tuolloin tapahtuneet Euroopan suuret muutokset. Hampurin pormestariksi kesällä 1988 noussut Henning Voscherau (SPD) oivalsi Itä-Saksassa käytyään, että kommunistihallinto on romahtamassa. Jotta Hampuri pystyisi käyttämään hyväkseen rautaesiripun repeämisestä avautuvat mahdollisuudet, kaupunki tuli Voscheraun mielestä herättää. Hampuri oli ikään kuin vaipunut

uneen 1970- ja 80-luvuilla ja kaupunkikehittämisote oli vaisu.

Pormestarina Voscherau nosti 1991 esiin idean Hafen City-hankkeesta. Vuosina 1992–94 luotiin Hampurille ja ympäröiville alueille yhteinen kehittämissivio (Leitbild) ja 1994–96 määriteltiin alueen kehittämis-työlle suuntaviivat (Orientierungsrahmen) sekä sovittiin suurhankkeista, yhdistettiin joukkoliikenne ja luotiin yhteiset toimieliimet<sup>4</sup> metropolialueeksi muuntuneelle Hampurille (Blatter 2006).

1990-luvulla aloitettua työtä jatkettiin vuonna 2000, jolloin Hampurin metropolialue sai laajan neuvotteluprosessin tuloksena uuden aluekehittämissivohjelman, jonka päätavoitteena oli kohentaa alueen

4 Hampurin metropolialueen ylintä strategista päätösvaltaa käyttää *aluneuvosto (Regionsrat)*. Käytännön johtamistyöstä vastaa *ohjausryhmä (Lenkungsausschuss)*, jota tukee *toimisto (Geschäftsstelle)*. Lisäksi on luotu työryhmiä eri toimialoille ja erillinen neuvosto elinkeinojen edistämiseksi (*Wirtschaftsförderungsrat*). Elinkeinojen kehittämistyö on nostettu aluekehitystyön

tärkeäksi päämääräksi ja tässä tarkoituksessa on luotu mm. koko metropolialueen kattava reaaliaikainen toimitilojen tietojärjestelmä palvelemaan alueella toimivia ja sinne asettuvia yrityksiä. Tiedot yritysten käytettävissä olevista toimitiloista päivitetään joka yö.



kilpailukykyä (Blatter 2006). Vuonna 2012 metropolialue laajentui voimakkaasti etenkin itään, josta tuli mukaan Mecklenburg-Itäpommeriin kuuluvia alueita.

Uusimpana strategisena askeleena Hampuri suuntautuu Skandinaviaan ja kehittää yhteistyötä etenkin Juutinrauman alueen kanssa. Kun nykyinen Hampurin pormestari Olaf Scholz (SPD) aloitti kautensa keväällä 2011, hän teki ensivierailunsa Kööpenhaminaan. Yhteyksiä edesauttaa se, että Kööpenhaminaa vuodesta 2010 johtava ylipormestari Frank Jensen (sd) on kansainvälisesti suuntautunut<sup>5</sup>. Hampurin ja Juutinrauman strategista liittoutumista siivittää lisäksi se, että alueiden yhteys kohtuu Fehmarnin salmen ylittävän kiinteän yhteyden valmistuessa lähivuosina.



**HAMPURI NOUDATTA  
NYKYISIN URBAANIA  
KAHDEN TASON  
STRATEGIAA. SISÄISTEN  
KAUPUNKIUUDISTUSTEN  
OHELLA TOTEUTETAAN  
TAVOITETTA LUODA VAHVA  
METROPOLILIITTOUMA  
YMPÄRÖIVIEN  
OSAVALTIOIDEN JA  
ALUEIDEN KANSSA.**

## 3.2 HAMPURIN HAFENCITY – NÄKÖKULMIA UUDEN KESKUSTA-ALUEEN RAKENTAMISEEN

**SUURISTA KAUPUNKISUUNNITTELUHANKKEISTA** tekee mielenkiintoisia niiden keskeisyys kaupunkipolitiikassa, -hallinnossa ja -markkinoinnissa. Suuret hankkeet on usein nostettu tavanomaisesta kaupunkisuunnittelun hallinnosta ylemmäs keskusjohdon strategisiksi projekteiksi. Suomessa hyviä esimerkkejä ovat muun muassa Helsingin aluerakentamiskohteet ja suurten kaupunkien keskustojen kehittämishankkeet. Suurhankkeet ovat laajoja ja kompleksisia, jolloin niissä on erityinen tarve koordinaatiolle yli hallintokuntien ja julkisen ja yksityisen välille. Suurissa hankkeissa kehitetään ja sovelletaan erilaisia julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksia tai muuta yhteistyötä tuomaan uusia ideoita, yhdistämään resursseja ja tehostamaan toteutusta.

Saksassa paikalliset asiantuntijat kehoittavat suhtautumaan positiivisesti hankkeiden kompleksisuuteen, ei välttämään ja vähentämään sitä.

### **HAFENCITY PROJEKTINA**

HafenCity on lähellä Hampurin keskustaa Elben rannalla sijaitseva vanha satama- ja teollisuusalue, josta parhaillaan kehitetään ja rakennetaan kokonaan uutta kaupunkimaista aluetta. HafenCity sijaitsee lyhyen kävelymatkan päässä keskustasta ja siitä on tarkoitus tulla kiinteä osa ydinkeskustaa. Alueen laajuus on 157 hehtaaria, josta maa-alue on 127 hehtaaria. HafenCityn rakentamisen myötä keskusta laajenee 40 prosentilla. Projekti käynnistyi vuonna 1997 ja kehittämistä ohjaava yleiskaava valmis-



*Hafencity muodostuu osaksi  
Hampurin keskustaa.*

tui 2000. Kaavaa täydennettiin vuonna 2010 alueen itäisellä osalla.

Rakennusoikeutta alueella on 2,3 miljoonaa k-m<sup>2</sup>, minkä johdosta alue on saanut tittelin Euroopan tämän hetken suurimmasta sisäkaupunkihankkeesta. Rakennusoikeus jakautuu seuraavasti: asuntorakentamista 690 000 k-m<sup>2</sup>, toimistotilaa 1 100 000 k-m<sup>2</sup>, kauppoja, näyttelytiloja, palveluita, ravintoloita 220 000 k-m<sup>2</sup>, oppilaitoksia, museoita, hotelleja, vapaa-ajan tiloja ym. 300 000 k-m<sup>2</sup>. Kokonaisinvestoinnin suuruudeksi on arvioitu 10,4 mrd €, josta yksityistä pääomaa on 8 mrd €. Tähän mennessä alueella on rakennettu 1500 asuntoa ja sinne on sijoittunut 450 yritystä.

Alueelle on tulossa lähes 6 000 asuntoa ja 45 000 työpaikkaa. Yksi alueen kiinnostavista ja lippulaivahankkeista on Elbphilharmonie-konserttitalo. Se rakennetaan hotelliksi uudistettavan entisen varastorakennuksen katolle. Lisäksi Hafencityssä on useita ekologisen rakentamisen hankkeita mm. tulvalta suojautumiseen liittyen.

Hampuri oli Euroopan viherpääkaupunki (European Green Capital) vuonna 2011 ja Hafencity oli yksi vuoden kärkihankkeista.

#### **VAHVA OTE KAUPUNKIUUDISTUKSEEN**

Hafencityn kehittämishanketta kuvaa vahva julkisen sektorin rooli, joka kanavoituu Hampurin kaupunki-osavaltion ja sen omistaman kehitysyrityksen – Hafencity Hamburg GmbH:n – välille. Hampurin kaupunki-osavaltio on siirtänyt alueen maanomistuksen, suunnittelun ja toteutuksen ohjauksen mainitulle kehitysyritykselle. Yhtiön operatiivisen toiminnan rahoittaa kaupunki-osavaltio. Varsinainen päätösvalta koskien kaavoja ja muuta maankäytön suunnittelua on kaupunki-osavaltion keskushallinnolla, eli ministeriöillä ja parlamentilla. Tämä poikkeaa Hampurin normaalista maankäytön suunnittelusta, jossa kaupunginosilla on merkittävä kaavoittajan rooli. Hafencity onkin niin kutsuttu eri-

tyissuunnittelualue, ja tähän statukseen kuuluu se, että lopullinen päätöksenteko ja kaavojen hyväksymiset tehdään kaupunki-osavaltion keskushallinnossa.

### HALLINNOLLINEN HALTUUNOTTO

Hampurin kaupunki-osavaltion parlamentti päätti vuonna 1997 perustaa julkisomisteisen kehitysyhtiön vastaamaan HafenCity-projektista. HafenCity Hamburg GmbH edustaa alueen maaomistajaa – kaupunki on siis siirtänyt sille maaomaisuuden hallintavallan ja -vastuun – ja toimii koko alueen vastuukehittäjänä. Yhtiö laatii tai laadituttaa kaavat, vastaa infrastruktuurin suunnittelusta ja rakentamisesta ja julkisten alueiden rakentamisesta sekä markkinoi aluetta investoijille, myy valmistellut kiinteistöt investoijille ja kytkee investoijat toteutukseen. Kehitysyhtiön ohjausryhmä koostuu kaupunki-osavaltion ministereistä. Yhtiöllä on myös neuvottelukunta, jossa on laaja-alaisesti asiantuntijoita muun muassa arkkitehtijärjestöstä, kauppakamarista ja yliopistosta.

HafenCity-projekti nimettiin erityissuunnittelualueeksi vuonna 2006, jolloin alueen kaavoitusta ryhdyttiin ohjaamaan kaupunginosahallinnon sijaan suoraan keskushallinnosta kaupunkikehityksen ministeriöstä. Linkit keskushallinnon, kehittämissyhtiön ja alueen toteuttajien vä-

lillä haluttiin tiiviiksi. Kokonaisuudessaan HafenCity-hankkeen hallinnollinen järjestely voidaan tiivistää seuraaviin seikkoihin:

- Kehitysyhtiö valmistelee kaavaehdotukset hyödyntäen monialaista neuvottelukuntaa.
- Kaupunkikehityksen ja ympäristön ministeriössä on HafenCityn vastuukaavoittaja, joka työryhmineen käsittelee kehitysyhtiöltä tulevat kaavaehdotukset sekä laatii ohjeistukset ja periaatteet maankäytön suunnittelulle ja arkkitehtuurin laadulle.
- Kaupunkikehityksen toimikunta hyväksyy kaavat ja tonttien myynnit. Toimikunnassa on poliitikkoja vallitsevien voimasuhteiden mukaisesti Hampurin parlamentista ja kaupunginosavaltuustoista sekä viranhaltijoita niin ikään osavaltio- ja kaupunginosatasoilla.
- Kaupunkikehityksen ja ympäristön ministeriö myöntää rakennusluvat.
- Talousministeriö koordinoi kiinteistöpolitiikkaa.
- Vastuu yksittäisistä julkisen sektorin projekteista kuuluu asianmukaiselle ministeriölle. Osavaltion satamaviranomainen huolehtii vesiväylistä.

HafenCityn vastuutahojen kokemusten mukaan kehittämissyhtiön perustaminen ja erityissuunnittelualue-status on tehnyt

mahdolliseksi HafenCityn kokonaisvaltaisen kehittämisen. Resursseja ei ole tarvinnut lähteä kokoamaan paloittain sektori-ministeriöistä tai muilta tahoilta. Tarvittava alueen uudistus – maanhankinta, suunnittelu, infran rakentaminen jne. – rahoitetaan keskitetystä kaupunki-osavaltion lähteestä erityissuunnittelualue-statuksen johdosta. Aluekohtaisena ”yhden asian yhtiönä” HafenCity Hamburg GmbH operoi tehokkaammin kuin hajautetussa projektihallinnassa. Yhtiöllä on suora ja korkean tason poliittinen edustus takanaan, ja poliittinen toimija on selkeämmin tilivelvollinen projektin etenemisestä verrattuna usealle sektorille hajautettuun projektihallintaan.

Tähän järjestelyyn liittyy toki riskinsä. Jos HafenCityyn ei kohdistuisi investointihaluja, muodostuisi kehitysyhtiölle ja sitä kautta Hampurin julkistaloudelle infran rakentamisesta ja muista suurista kuluista taloudellinen taakka. Poliitikot joutuisivat haeskelemaan perusteluja rahankäytölle. Tähän saakka on kuitenkin käynyt niin, että Hampuri on ollut noususuhdanteinen, kasvava ja kiinnostava investointikohde. Täysin painvastoin kävi esimerkiksi Berliinissä 1990-luvun lopussa ja 2000-luvun alussa, jolloin kaupunki ajautui pulaan vastaavanlaisten julkisrahoitteisten suurhankkeiden (kehittämisaalueet, *Entwicklungsbiete*) kanssa.

## JÄMÄKKÄ TONTINVARAUSMENETTELY

HafenCity Hamburg GmbH käyttää osahankkeiden toteutuksen varmistamiseksi tontinvarausmenettelyä (*Anhandgabe*), joka kuvaa vahvaa otetta kaupunkiuudistukseen.

Tontinvarausmenettely lähtee liikkeelle siitä, että kehitysyhtiö pyytää investoijilta tarjouksia tontin kehittämiseksi. Kehitysyhtiö hyödyntää saatuja tarjouksia laatiessaan tontille yleispiirteistä toteutuksen kehystä, mutta valitsee tarjousten joukosta yhden investoijan, jolle se varaa tontin.

Tontinvarauksen yhteydessä lyödään lukkoon tontin hinta ja toteutuksen aikataulu tarkempine prosessisääntöineen ja toteutuksen sisältöohjeineen. Varaus on voimassa korkeintaan 18 kuukautta. Sinä aikana investoijan tulee valmistaa tontille kaava yleiskaavan pohjalta, määritellä mihin toimintoihin tontti käytetään ja kuvata täsmällisesti toteutusprosessi ja rahoitustapa. Investoijan tulee järjestää arkkitehtuurikilpailu, minkä tuloksena investoija esittää kokonaissuunnitelmansa rakennusluvan saamiseksi. Investoijan tulee maksaa tontti ja käynnistää rakentaminen *neljän viikon sisällä rakennusluvan myöntämispäivästä*.

Vuonna 2000 hyväksytty HafenCityn yleiskaava muodostaa perustan tontinvarausmenettelylle ja yksittäisille toteutus-sopimuksille. Yksityiskohtaisempiin kaava-hankkeisiin jää sopimuksellista pelivaraa ja tilaa investoijavetoisille innovatiivisille



## **TONTIVARAUSMENETTELY EI OLE LAKIIN KIRJATTU VÄLINE, VAAN HALLINNOLLINEN JÄRJESTELY, JOKA ON SOVITETTU PAIKALLISEEN POLIITTISEEN KULTTUURIIN.**

ratkaisuille. *Tarvittava ohjaus tapahtuu neuvotteluin ja tontinvaraussovimuksin.* Tämä eroaa selvästi tavanomaisesta hierarkkisesti kaavasuunnittelusta Hampurissa. Toimikseen se vaatii keskushallinnon vahvaa luottamusta kehittämissyhtiötä kohtaan, koska yritys hallinnoi ja koordinoi sopimuksin investoijien toteutushankkeita.

Entä Suomessa? Merkkejä monipuolisuudesta ja joustavammasta kaavaprosessista on ilmassa. Tampereen Vuoreksessa on käytetty kumppanuuskaavoitusta. Siellä toteutussuunnittelu on käynnistetty varhain ja varsin väljän kaavan pohjalta. Samalla kun asemakaavan laadintaan on ryhdytty, on tontit varattu ja kaupunki on yhdessä rakentajien kanssa tehnyt tarkemmat toteutussuunnitelmat. Näin on päästy rakentamaan heti, kun asemakaava on hyväksytty ja tontti luovutettu.

Kehittämissyhtiö ei neuvottele varauksen aikana muiden potentiaalisten investoijien kanssa tontista. Varauksen saaneella investoijalla on rauha keskittyä projektinsa suunnitteluun ilman jatkuvaa kilpailua muiden kanssa. Lisäksi investoijalla on mahdollisuus panostaa huolelliseen suunnitteluun ilman, että sen tarvitsee vielä laittaa tonttiin rahaa. Raha liikkuu vasta rakennusluvan yhteydessä. Tämä tarkoittaa

myös sitä, ettei investoijan tarvitse maksaa kiinteistöstä veroja varauksen aikana.

Usein varaus sisältää vaatimuksen omistuspohjaisesta tilojen käytöstä. Investoijan tulee löytää pysyvä (esim. 10 vuoden) käyttäjä joko koko kiinteistöön tai osaan siitä. Tällä järjestelyllä estetään puhdas spekulatiivinen kehittäminen ja minimoidaan kehittämissyhtiölle ja kaupungille koituvia riskejä hankkeen lopputuloksista.

Kaikkiaan tontinvarausmenettelyllä vaikuttaa olevan selviä etuja sekä julkiselle että yksityiselle osapuolelle: laadunvarmistus sopimuksessa vaadittuine arkkitehtikilpailuineen, vahva investointien koordinointi ja aikataulut, nopea toteutus viivästyssanktioineen, riskien ja kustannusten pieneminen yksityiselle toimijalle sekä investointien tuoma arvonnousu alueella.

Tontinvarausmenettelyä ei käytetä ainoastaan HafenCityssä, vaan sitä on käytetty laajemmin Hampurissa jo useita vuosikymmeniä. Se ei ole lakiin kirjattu väline, vaan hallinnollinen järjestely, joka on sovitettu paikalliseen poliittiseen kulttuuriin. Viime aikoina Hampurissa on ryhdytty soveltaamaan mainittua menettelyä yksittäisten hankkeiden ohella myös suuriin aluerakentamisen projekteihin, tavoitteena parantaa kykyä ottaa kompleksisuus vastaan.



### 3.3

## ALUERAKENTAMISHANKKEEN TOTEUTUKSESTA

**HAFENCITY ON MITTAKAAVALTAAN** poikkeuksellisen suuri aluerakentamishanke. Yli 150 hehtaarin kokoinen alue kasvattaa Hampurin keskustamaisen ydin-kaupungin pinta-alaa jopa 40 prosenttia. HafenCityn on todettu olevan 2000-luvun yksi suurimmista eurooppalaisista kaupunki uudistushankkeista. Tämän kokoluokan hankkeessa aluerakennushankkeille tyypilliset haasteet korostuvat ja mahdolliset virheet kertautuvat. Havainnot toteutuksen etenemisestä kertovat kuinka haasteellimmat sudenkuopat on onnistuttu välttämään.

HafenCityssä ongelmiin on osattu varautua ja määrätietoiset ratkaisut kelpaavat esikuviksi yleisemminkin kaupunki uudis-

tushankkeisiin – myös pienemmän mittakaavan kokonaisuuksiin.

### **SEKOITTUNUT KAUPUNKIRAKENNE – ELÄVÄ KAUPUNKIKESKUSTA**

HafenCityä on 1990-luvulla käynnistyneen uudistamistyön alusta asti kuvattu Hampurin uudeksi keskustaksi. Keskustamaisuuden tärkeäksi ominaisuudeksi on samalla määritelty alueen toimintojen monipuolisuus ja tietoinen pyrkimys toimintojen sekoittamiseen. Alueelle sijoittuu sekä asumista että työpaikkoja, suuryritysten pääkonttoreita ja start-up -yrityksiä, sekä yliopistoja että yhdistystilaa, hotelleja, museoita, hallintoa ja vapaa-ajantiloja. Kaikella



Kuva: Timo Hintsanen

*Keskustamaiseksi alueeksi mieltämiseen on vielä matkaa: Vuonna 2014 jaossa ol-leessa kaupunkikartassa HafenCityä ei vielä ole esitetty ydinkaupunkia kuvaavalla punaisella värillä.*

tällä tavoitellaan aidosti kaupunkikeskustamaista urbanismia – jatkuvasti elävää, dynaamista ja samalla sosiaalisen läsnäolon myötä turvallista ja kutsuvaa toimintaympäristöä.

Yksi tapa luoda toiminnoiltaan sekoitunutta kaupunkirakennetta olisi ollut se, että monipuolisia toimintoja olisi sijoitettu HafenCityn eri osiin: asumisen alue, työpaikkojen alue, kulttuurikorttelit ja palvelukeskittymät omille alueille. Tällainen malli ei kuitenkaan kunnianhimoisiin tavoitteisiin Hampurissa riittänyt: HafenCityssä onkin toimintoja sekoitettu määrätietoisesti ja läpimenevästi jopa kortteli- ja rakennustasolle asti. Useimmat rakennuksista eivät ole yhtä tarkoitusta varten vaan rakennusten eri osissa on hybridimäisesti eri toimintoja. Tyypillisimmillään rakennuksissa vähintään kaksi alinta kerrosta on varattu palveluille tai työtiloiksi ja vasta niitä ylemmät kerrokset asumiselle.

Kuvaavaa on se, että suunnitelmissa toimintojen sekoittamiskaavioita kaupun-



## **HAFENCITYSSÄ TAVOITELLAAN AIDOSTI KAUPUNKIKESKUSTAMAISTA URBANISMIA – JATKUVASTI ELÄVÄÄ, DYNAAMISTA JA SAMALLA SOSIAALISEN LÄSNÄOLON MYÖTÄ TURVALLISTA JA KUTSUVAA TOIMINTAYMPÄRISTÖÄ.**

kikuvatarkasteluissa ei esitetä pelkästään maantasokerroksen tasolla vaan myös ylemmistä kerroksista. Vastaavia tutkielmia ei suomalaisissa kaupunkiudistushankkeissa ole esittä.

Pitkälle viedystä tavoitteellisesta ajattelusta kertoo myös tapa, jolla puistoja ja vapaa-alueita on sijoitettu uudistuvaan kaupunkistrukturiin: ratkaisuksi ei ole riittänyt tavanomainen suurehkojen keskuspuiden tarkoituksenmukainen sijoittelu alueelle vaan muun kaupunkirakenteen sisään on ajettu myös pienten niin sanottujen taskupuistojen verkosto. Samoin myös korttelien sisäosien käyttö on julkisempaa kuin normaalissa kaupunkirakentamisessa on totuttu. Piha-alueet ovat leikkiympäristöineen ja oleskelualueineen vapaammin kaikkien käytettävissä. Alueen periaatteisiin kuuluu myös, että kaikki korttelien ulkotilat ovat otettavissa kulttuuritapahtumien käyttöön.

Paikalla tehdyt havainnot osoittivat, että sekoittuneella kaupunkirakenteella on saavutettu alkuperäinen tavoite: kaupun-



Überseeboulevard.

kiympäristön läpimenevä elävyys ja vireys. Havainnoinnissa ei ole toisaalta syytä unohtaa tiivyyden, volyymin ja mittakaavan merkitystä. Riittävä rakentamisen tehokkuus ja rakenteen tiiviyys luovat intensiivistä läheisyyden ilmapiiriä, joka elävöittää kaupunkitilaa ja mahdollistaa riittävän kysynnän monipuoliselle palvelutarjonnalle. Tämä tiiveys on saavutettu aluetehtävällä  $e=1.8$ , joka on ainutlaatuisen tiivis nykyaikaisessa pohjoiseurooppalaisessa kaupunkirakentamisessa.

Keskustan osaksi on helpompiliittyä, kun sijaitsee vanhan keskustan lähellä. HafenCity sijaitsee poikkeuksellisen lähellä vanhaa keskustaa – kävelymatka esimerkiksi kaupungintalolle on alle kilometri ja päärautatieasemalle noin kilometri.

### UUDISTUVAN ALUEEN LIITTÄMINEN VANHAAN KAUPUNKIRAKENTEeseen

Yksi laajojen aluerakentamishankkeiden haasteista on se kuinka uudistuva alue onnistutaan liittämään organisesti vanhaan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Uudistuville teollisuus-, varasto-, satama- ja ratapiha-alueille luonteenomaista on se, että vaikka ne saattavat sijaita hyvin lähellä urbaania kaupunkirakennetta ne sijaitsevat lähtökohtaisesti irrallaan olemassa olevasta rakenteesta. Irrallisuuteen tyypillisiä syitä ovat estevaikutusta synnyttävät ratapihat, liikenneväylät, suojaviheralueet tai kuten HafenCityssä myös satama-altaat.

HafenCityn kaavan (Masterplan) ratkaisut uudistuvan alueen liittämiseksi

pohjoispuolella sijaitsevaan vanhaan keskustaani liittyvät liikkumisen verkostoihin. Alueelle saapumista ei ohjata yhden tai kahden pääväylän kautta vaan yhdistävää katuverkkoa on läpimenevästi jatkettu hyvin tiheänä. Tämä johtaa varsin runsaaseen siltarakentamiseen, mutta saavutetut toiminnalliset ja kaupunkikuvalliset hyödyt ovat kiistattomia.

Yksi erityisen kiinnostava ja onnistunut väylä, joka liittyy HafenCityn vanhaan kaupunkirakenteeseen on Überseeboulevard. Tämä täysin uusi kävelykatu poikkeaa muusta HafenCityn suorakulmaisesta ja tasaleveästä katuverkosta. Kadulle on luotu kiinnostavuutta, viihtyvyyttä ja valoisuutta tekemällä siitä mutkitteleva ja aukiomaisiksi välillä levenevä. Katua reunustavien rakennusten alimmat kerrokset ovat kokonaan liiketiloja ja tuovat ympärivuorokautista elävyyttä katutilaan.

Überseeboulevard toimii aktiivisena napanuorana vanhan ja uuden kaupunkirakenteen välillä ja samanaikaisesti uuden puolen viettelevän kiinnostavana vetonaulana kahviloinen, klubeineen, gallerioineen ja pikkupuutiikkeineen. Vaikka ympäristö on korostuneesti kävely- ja pyöräilypainotteinen, lisää alueen tavoitettavuutta viereinen Überseequartierin kaksikerrok-

sinen maanalainen pysäköintihalli, joka 3100-paikaisena on koko Saksan suurin.

## **URBAANI UUDISTUMISKYKY JA AIKAPERSPEKTIIVI**

Urbanin uudistumiskyvyn arvioinnissa aikaperspektiivi on hyvin olennainen. Uudistumiskyky liitetään helposti yksinomaan kykyyn käynnistää ja toteuttaa muutosta nopeasti. Muutosnopeus ei kuitenkaan voi olla itseisarvo. Yhtä lailla tärkeitä on ymmärtää historiallisen jatkuvuuden ja kerroksellisen kaupunkihistorian rooli uudistumisessa. Aikaperspektiivi säilyy osana ja tuo lisäarvoa uudistuneeseen kaupunkiympäristöön, kun uudistus asemoidaan osaksi urbaania jatkuvuutta.

HafenCityssä konkreettisina ilmeneismuotoina jatkuvuuden ymmärryksestä ovat satamavaiheesta säilytettävät osat rantaviivasta ja laitureista – yhteispituudeltaan jopa yli kymmen kilometriä – sekä historiallinen säilytettävä rakennuskanta, jota luovasti muovataan uusiin käyttötarkoituksiin.

Eryyisen tärkeässä roolissa ovat Speicherstadtin valtaiset punatiiliset varastokorttelit, joita on hyvin innovatiivisesti aktivoitu uuteen käyttöön.



*Speicherstadtin varastorakennuksia  
Brooksfleetin kanavan varrella.*

## **ONKO KESKENERÄISYYDEN TUNNELMA VÄISTÄMÄTÖN**

Historian näkyminen toteutuneessa ympäristössä ei ole ainoa ajanäkökulmaan liittyvä kriittinen tekijä. Myös tie kuinka suunniteltuun lopputulokseen päästään, osoittaa kyvyn aikaelementin hallintaan. Monesti liian vähälle huomiolle jää uudistuvan alueen rakennusaikaisen keskeneräisyyden leiman välttäminen.

Kun alueen uudistaminen kestää jopa kymmeniä vuosia, on vaarana jatkuva keskeneräisyyden ja työmaalla asumisen

tunnelma. Määrätietoisella ohjelmoinnilla, harkitulla rakentamisen vaiheistuksella ja jämäkästi kiinni pidettävällä aikataululla on HafenCityssä vältetty tämä vaara. Keskeisiä elementtejä määrätietoiselle toteutukselle ovat pitkäjänteinen, yli vaalikausien ylittyvä poliittinen tahtotila sekä yhtenäinen kaupungin maanomistus

Toisaalla kuvatulla, tiukasti 18 kuukauden aikatauluun sidotulla tontinvarausaika-ajalla esimerkiksi edistetään ripeää toteutumista huolellisesti harkitussa järjestyksessä. Näin alueen uudistuminen etenee osa-alue osa-alueelta ja käsiteltävät



alueet tulevat kerralla kokonaan valmiiksi ja nosturit ja rakentajat siirtyvät uudelle osa-alueelle.

Nyt 2014 kun HafenCityn rakentamisen aloituksesta on kulunut 15 vuotta on noin puolet alueen pinta-alasta valmista kaupunkirakennetta, noin viidennes rakenteilla ja loput käytännössä koskematon joutoaluetta. Itse rakennusten kerrosalasta on valmiina reilusti alle puolet. Niinpä koko HafenCityn alueen lopullisen valmistumisen arviota on jouduttu siirtämään lähelle 2020-luvun loppua.

HafenCity osoittaa myös, että monia isoimmista infrastruktuuri-investoinneista kannattaa toteuttaa etupainotteisesti eli rakentamisen alkuvaiheissa. Tyypillisesti esimerkiksi alueen läpiajoliikenteen vähennystä edistävät väylä- ja siltahankkeet sekä julkisen liikenteen hankkeet kannattaa toteuttaa mahdollisimman varhain. Tällöin haasteeksi muodostuu rahoitus: mittaville investoinneille ei ole odotettavissa ko-

vinkaan nopeaa tuottoa. Tällöin vaaditaan sekä pitkäjänteisyyttä että vankkaa uskoa kokonaisuuden etenemiseen.

Hyvin konkreettinen ja usein vain pieniä lisäpanostuksia edellyttävä keino välttää keskeneräisyyden leimaa, on toteuttaa julkiset kaupunkitilat viimeistä piirtoa myöten valmiiksi viimeistään siihen mennessä kun ensimmäiset asukkaat alueelle muuttavat. Tässäkin on kyse ennen kaikkea infrarakentamisen etupainotteisuudesta. Kuitenkin niinkin pieni asia kuin hieman totuttua isompien puiden istuttaminen puistoihin, aukioille ja katuvarsiin hälventää keskeneräisyyden leimaa. Esimerkiksi Dallmankai Treppenin tai Magellan-Terrassen aukioille on istutettu suurehkoja puita, mikä takaa alueen viihtyisyyttä ja luontevaa liittymistä paikkaansa merkittävällä tavalla.

*Ranta-aukio Magellan-Terrassen.*

## **KILPAILUILLA LAATUA JA VAIHTE- LEVVUTTA KAUPUNKIKUVAAN**

HafenCityssä ympäristön korkean laadun saavuttamisen kannalta yksi keskeisistä elementeistä on läpimenevä menettelytapa laatukilpailujen järjestämisestä. Arkkitehti- ja suunnittelukilpailuja on järjestetty suunnittelun kaikilla tasoilla yleissuunnittelusta yksittäisten rakennusten tasolle asti. Jo suunnittelun alkuvaiheessa linjattiin, että osa-alueista tullaan järjestämään 10–12 kaupunkisuunnittelukilpailua, 5–6 maisema-arkkitehtuurikilpailua, ja pyrki- myksenä on ollut järjestää rakennussuunnittelutasolla jokseenkin jokaisesta koh- teesta arkkitehtikilpailu. Kilpailut ovat olleet pääsääntöisesti kansainvälisiä ja myös ar- vostelulautakunnat ovat olleet kansainväli- siä. Yhteensä kilpailuja on järjestetty kym- meniä.

Suunnittelun alkuvaiheessa vuonna 1999 käynnistettiin alueen kokonaissuun- nittelusta useampivaiheinen masterplan- kilpailu. Kilpailua ei järjestetty kokonaan tyhjistä ilman rajoituksia vaan sen pohja-

na oli jo muutamia alueen kokonaisraken- teen linjauksia, jotka kilpailussa määriteltiin kiinni pidettäväksi lähtökohdiksi. Kilpailun voittajiksi kansainvälinen jury valitsi eh- dotuksen Hamburgplan, jonka tekijäksi osoittautui hollantilais-saksalainen ryhmä Kees Christiaanse / ASTOC. Jo helmikuussa 2000 kilpailuehdotuksesta jatkotyöstetty masterplan hyväksyttiin luottamuselimis- sä alueen kehittämisen rungoksi. Mielen- kiintoista ja tuolle ajalle vielä tyyppillistä oli se, että suunnitelma julkistettiin, asetettiin nähtäville ja sen myötä tuotiin julkiseen keskusteluun vasta hyväksymispäätök- sen jälkeen. Toki masterplan oli viisaasti monessa mielessä joustava ja sopeutuva muutoksiin, joita julkinen keskustelu yhtä lailla kuin toteutuksen muuttuvat realiteetit siltä edellyttivät.

Kilpailumenettelyä HafenCityssä on jatkettu johdonmukaisesti ylemmän mit- takaavataso ratkaisuihin tukeutuen niin korttelitasolla kuin tonttitasolla kilpailuteh-

tävää aina yksityiskohtaisempaan suunnittelutarkkuuteen kohdentaen.

Hyvin merkittävää ympäristön koetun laadun kannalta on se, että kilpailuja järjestetään myös julkisesta kaupunkitilasta: puistoista, promenadialueista, laiturialueista, aukioista ja kaduista.

Yksi tuoreimmista julkisen kaupunkitilan kilpailuista alueella on vuonna 2012 järjestetty Baakenhafen Quartierin rantavyöhykkeen kilpailu, joka käsitti koko korttelikonaisuuden, puistosaaren ja muita julkisia kaupunkitiloja – ei kuitenkaan katujen liikennealueita. Kilpailu järjestettiin useiden muiden kilpailujen tapaan kansainvälisenä kaksivaiheisena kilpailuna. Kansainvälistä kiinnostusta kilpailuun tosin rajoitti se, että kilpailukielenä käytettiin ainostaan saksaa. Kilpailu- ja arvostelu-aika kaikkineen kilpailutehtävän julkistamisesta lopulliseen ratkaisuun kesti vain noin kahdeksan kuukautta vaikka prosessi kilpailijoiden valintoineen ja kaksivaiheisine suunnittelukilpailuineen oli varsin komplisoitu. Suomalaiseen kilpailujärjestelmään verrattuna kilpailun järjestämisen ja arvostelun etukäteisaikataulutus oli tiukasti etukäteen määritelty ja aikataulussa myös pysyttiin.

Arvostelu-aikatauluun sitoutuminen nähdään tärkeänä myös kilpailijoiden oikeusturvan kannalta.

Useiden eri mittakaavatasoisten kilpailujen järjestäminen on varmistanut samanaikaisesti sekä toteutuksen laatua että kaupunkikuvan riittävää vaihtelua. Ilman kilpailutoimintaa tuskin olisi kyetty yhtä hyvin välttämään ripeätahtiseen aluerakentamiseen usein liittyvää liiallisen yhdenmukaisuuden ja tasapaksuuden vaaraa.

## MITÄ JUURUTETTAVAA HAFENCITYSTÄ

- sekoittuneella rakenteella elävää keskustamaista ympäristöä
- uudisalueen orgaaninen liittäminen ydinkaupunkiin
- historiallisen jatkuvuuden ja kerroksellisuuden korostaminen
- keskeneräisyyden hallinta ja onnistunut toteutuksen vaiheistus
- kilpailut laadun nostajana ja monimuotoisuuden takaajana



## ELÄMÄNLAATU JA ARJEN SUJUUVUUS

Esimerkkeinä kansalaisten osallistumisesta voidaan käyttää Hannoverin seutuhallinnon koordinoimaa uuden aluetason suunnitelman valmistelua, Hampurissa toteutettua NextHamburg -hanketta ja Hampurin St. Paulin kansalaisaktivismissä rakennusten purkamista vastaan.

Hannoverin aluetason suunnitelmaa valmistellaan kansallisen kaupunkikehityspoliitiikan pilottihankkeena kehittämällä seutuhallinnon ja kansalaisten tiiviissä yhteistyössä yhteistä tulevaisuudenkuvaa vuoteen 2025. Useissa julkisissa tilaisuuksissa ja internetkeskustelussa kansalaiset, poliitikot ja ammattilaiset ovat tuoneet esiin näkemyksiään ja keskustelleet niistä. Keskustelu perustuu viiteen perusteemaan: elämänlaatu ja huolenpito ml. demografinen muutos, alueen taloudellinen kehitys ja työpaikat, asuminen ja liikenne, kulttuurimaisema sekä ilmastonsuojelu. Kunkin teeman ympärille on järjestetty keskustelufoorumi. Kuhunkin foorumiin kutsuttiin sellaisia kansalaisryhmiä, jotka liittyivät asianomaiseen teemaan. Tavallisen kansalaisen silmin ensi näkemältä abstrakteista teemakokonaisuuksista keskusteltiin laajasti hyvin erilaisista näkökulmista. Teemaseminaarit järjestettiin alueen eri paikkakunnilla. Projektin internetsivut toimivat informaatiokanavana, jonka kautta välitettiin taustatietoa teemoista. Internetin kautta oli myös mahdollista esittää kommentteja ja puheenvuoroja.

NextHamburg on ollut julkisrahoitteinen hanke, jonka tavoitteena on aktivoida kansalaiset luomaan kaupungin tulevaisuusvisiota. NextHamburg tarjoaa välineitä osallistumiseen joko internetin kautta, hankkeen toimitiloissa Hampurin keskustassa tai osallistumalla työpajoihin tai tulevaisuustyöpajoihin, joissa teemoja edelleen jalostetaan. Kahdesti vuodessa pidetyissä istunnoissa kansalaiset ja kaupunkisuunnittelijat keskustelevat kaupunkisuunnittelun kulloisestakin tilanteesta ja vaihtavat ajatuksia tulevaisuusvisioista. Kesällä 2014 Hampurin kaupunki järjesti seminaarin asumiseen liittyvistä konkreettisista teemoista ja pyysi Facebookissa vapaaehtoisia keskustelemaan asiantuntijoiden kanssa Hampurin keskusta-asumisen edustamisesta.

NextHamburg on kerännyt yli 1000 projekti-ideaa ja julkaissut kirjan, joka sisältää kansalaisten visioita Hampurista. Se antaa oman panoksensa vallitsevaan kaupunkikehityskeskusteluun ja paljastaa julkisten ohjelmien yleisiä heikkouksia osoittaen, kuinka monipuolisia ideoita kansalaisilla on. Hanke on osoittanut, että kansalaisten osallistumiseen voidaan kehittää uusia välineitä ja on samalla tuottanut koko joukon erilaisia dokumentteja.

Toisaalta eri kansalais- tai aktivistiryhmät ovat osoittaneet oma-aloitteisuutta muun muassa Hampurin St Paulissa, jossa vastustetaan voimallisesti 1960-luvulla rakennetun

kerrostalokompleksin, niin sanottujen Esso-talojen (Esso Häuser) purkamista. St. Paulin kerrostalot eivät ole ulkoisesti – arkkitehtonisesti tai ympäristönäkökulmasta – suojelun tarpeessa, mutta suojeluliike on kerännyt paljon kannattajia. Kaupunkiaktivismi yhteiskunnan keskiluokkaistumisen eli gentrifikaation vastustamisen ympärillä on ollut Hampurissa historiallisesti vahvaa. HafenCityssä sen sijaan ei ollut luotettu yksin kansalaisaloitteelliseen aktiivisuuteen, vaan oli palkattu sosiologi aktivoimaan asukkaita yhteistyöhön keskenään.

Ottaen huomioon Hannoverin alueen ja Hampurin väkiluvun verrattuna suomalaisiin alueisiin tai kaupunkeihin voidaan kysyä, kuinka kattavaa kansalaisten osallistuminen yllä esiteltyihin hankkeisiin on ollut tai miten kansalaisten ideat ovat johtaneet käytännön toimiin vaikkapa elämisen laadun parantamiseksi. Saksan kaltaisessa monikulttuurisessa ja maskuliiniseltakin vaikuttavassa yhteiskunnassa kaikkien kansalaisryhmien mukaan saaminen yhteisen hyvän tulevaisuuden visioimiseksi on haasteellinen tehtävä. Käydyissä keskusteluissa välittyi kuitenkin vilpitön halu kansalaisten osallistumisen lisäämiseen; oli sitten kyseessä Hannoverin aluehallinnon poliittinen johto tai viranhaltijat, puhumattakaan NextHamburgin edustajista. Saksan kokemukset kannustavat pohtimaan, miten Suomessa, uudessa



Kuva: Tuomas Ilmavirta

kuntarakenteessa kansalaisten osallistumista voidaan lisätä nykyisestä. Saksassa sosiaalista mediaa ei näytetä hyödynnettävän yhtä suuressa määrin kuin Suomessa. Suomalaisesta näkökulmasta tuntuu vieraalta, että erään vierailumme yhteydessä kommentoitiin poliitikkojen vähäistä osallistumista sosiaaliseen median hyväksikäyttöön toteamalla, että 55-vuotiaalle naisministerille on tieto välitettävä painetun sanomalehden välityksellä, koska tämä tuskin käyttää sosiaalista mediaa. Suomalaisministerillä kun on tapana käyttää sosiaalista median tiedon välitykseen päivittäin. ●

## 3.4

# ARKI JA ASUMINEN HAMPURIN HAFENCITYSSÄ – KOHTI PEHMEÄÄ HYBRIDIURBANISMIA?

### LAPSET JA PERHEET URBAANISSA YMPÄRISTÖSSÄ

Metropolit eri puolilla maailmaa ovat viimeisen vuosikymmenen aikana olleet yllättyneitä lapsiperheiden kiinnostuksesta urbaania asumista kohtaan. Jotkut kaupungit, kuten Tukholma, huomasivat jo 2000-luvun alusta lähtien, että keskusta-alueilla asuvien lapsiperheiden osuus lähti rivakkaan nousuun (Lilius, 2014). Helsingissä samaan ilmiöön havahduttiin vasta lähes vuosikymmen myöhemmin (Helsingin aluesarjat, 2012).

Euroopan lisäksi lapsiperheiden viehtymystä urbaaniin asumiseen on hämmentänyt muuallakin maailmassa, mm. Australiassa (Brydon, 2014), koska pitkään oli vallalla käsitys, että esikaupungit ja lähiöt tarjoavat parhaat, jopa ainoat mahdolliset kehykset lapsiperheiden elämäntavalle (Karsten, 2003). Esikaupunkien turvallisuus, rauhallisuus, suuret pihat ja edulliset asuin-

neliöt houkuttelevat edelleenkin osaa lapsiperheitä, mutta samalla urbaanien alueiden palveluja, lyhyitä välimatkoja, julkista liikennettä ja erilaisten asukkaiden sekoittuneisuutta arvostavien perheiden osuus näyttää kasvavan. Parhaimmillaan urbaani ympäristö tukee työn ja perheen yhteensovittamista ja mahdollistaa kaikkien perheenjäsenten itsenäisen elämän (Lilius, 2014). Lapsiystävällisyys ei synny kuitenkaan yksinomaan leikkipaikkoja rakentamalla: edulliset asumiskustannukset,



*Kuva 1. Hampurin HafenCity on varsin tiiviisti rakennettu alue veden äärellä, keskustan välittömässä läheisyydessä.*

lähipalvelut ja kävely-ystävällisyys ovat yhdyskuntasuunnittelijoiden mukaan keskeisiä perheystävällistä aluetta suunniteltaessa (Warner & Ruckus, 2013). Edelleen on kuitenkin epäselvää, ovatko urbaanien ympäristöjen suunnittelijat ja kehittäjät täysin tietoisia urbaanin ympäristön vetovoimasta myös perheille tai ylipäätään asukas- ja ihmisystävällisen suunnittelun tärkeydestä.

### **HAFENCITYN PERHEYSTÄVÄLLISYYS**

Hampurin HafenCityssä lapsiperheiden kiinnostus aluetta kohtaan yllätti alueen suunnittelijat. Odotusten vastaisesti niiden perheiden osuus, joissa on alle 18-vuotiaita lapsia on HafenCityssä noussut 12,8 prosenttiin. Erityisesti pikkulapsiperheiden osuus on korkea: perheitä, joissa on alle 5-vuotiaita lapsia on HafenCityssä 5,1%, mikä on hieman enemmän kuin muualla Hampurissa (4,7%). (www.hafencity.com). Lapsiperheiden kiinnostus yllätti mm. alu-

een koulujen suunnittelijat, jotka huomaisivat pian, että alueelle alunperin suunniteltujen koulujen määrä oli liian pieni. (Ks. Kuva 2)

Verrattuna Helsingin uusiin alueisiin keskustan tuntumassa lapsiperheiden osuus ei HafenCityssä kuitenkaan vaikuta kovin suurelta. Helsingin Arabianrannassa lapsiperheiden osuus on 28% ja Ruoholahdessa peräti 35%. (Helsinki alueittain 2013).

HafenCityä ja Helsingin Jätkäsaaren suunnitelmia verrannut professori Frank Othengrafen Leibniz Universität Hannoverista näkee, että HafenCity on panostanut urbaaniuteen eikä viherrakenne ole itseisarvo kun taas Jätkäsaassa ja Helsingin suunnittelussa ylipäätään korostuvat vahva panostaminen viheralueisiin, moderniin arkkitehtuuriin ja uuteen teknologiaan (mm. Othengrafen 2012). HafenCityssä julkisten aukoiden, viheralueiden ja kevyen liikenteen reittien yhteismäärä on 20% kun taas Jätkäsaassa pelkästään puistoja on



*Kuva 2. HafenCity kiinnostaa myös perheitä.*

23%. Othengrafen pitää myös erittäin merkittävänä sitä että Helsingissä voimavaroja kohdistetaan sosiaaliseen koheesioon ja asukasrakenteen sekoittamispolitiikkaan.

Mielenkiintoista kyllä, HafenCity Hamburg GmbH on palkannut alueelle kaupunkisosiologin, jonka tehtäviin kuuluu mm. asukastapahtumien järjestäminen, asukkaiden informointi, verkostoitumisen edistäminen ja ongelmatilanteiden selvittely. Jokainen uusi asukas saa alueen muuttaessaan tietopaketin joka sisältää tietoa mm. alueen historiasta, tapahtumista, asukasyhdistyksestä, asukkaiden nettifoorumeista ja omasta lehdestä, jonka perusti puolivahingossa eräs asukas, joka halusi jakaa kokemuksiaan uudella alueella asumisesta. Pikkulapsiperheiden verkostoitumiseen on satsattu erityisesti: heille on järjestetty ryhmähaastatteluja ja alueen leikkipuistoa suunniteltiin osallistuvassa prosessissa yhdessä heidän kanssaan. Parhaillaan Schatzinsel-leikkikentän leikkitaloa ylläpitää van-

hempien verkosto. Leikkitalon suunnitteli eräs vanhempi, joka oli arkkitehti, ja asukkaat ovat keränneet yrityksiltä varoja talon ylläpitämiseen.

HafenCityn lapsi- tai perheystävällisyyttä on vaikea arvioida kävelemällä alueen halki pikaisesti tai kuuntelemalla alueen kehittäjien puheenvuoroja. Satunnaiselle matkailijalle HafenCity ei näyttäydä erityisen lapsi- tai perheystävälliseltä. HafenCityn julkisessa tilassa lapset ja nuoret ovat varsin näkymättömiä eikä leikkipuistoja näytä olevan kovinkaan tiheässä. Osin tämä voi johtua siitä, että leikkipaikkoja on yllättävissä paikoissa kuten kattoterasseilla. Julkiset tilat ja kanavien ympäristö vaikuttavat varsin tyylyltä ja vihreyttä on niukasti. Vastaan ei tule montakaan paikkaa, joka houkuttelisi pysähtymään, istahtamaan tai katselemaan katuelämää. Myöskään perheille tärkeät arkipalvelut kuten ruokakaupat, eivät pistä silmään HafenCityssä.



Kuva: HafenCity GmbH

*Kuva 3. HafenCityn  
julkiset tilat  
houkuttelevat  
perheitä: ylhäältä alas,  
Grasbrook-puisto ja  
Magellan terassit.*



Kuva: HafenCity GmbH

Koska sukellus Hafencityn arkielämään perheiden näkökulmasta ja eräänlaiseksi standardikokijaksi eläytyminen on likipitäen mahdottomuus, turvaudumme seuraavaksi Brecknerin ja Menzlin (2011) tutkimukseen Hafencityn sosiaalisesta elämästä. He toteavat, että vaikka kirjallisuus on täynnä skeptismiä siitä, voiko uudella urbaanilla alueella syntyä itseorganisoituvaa, aktiivista sosiaalista elämää, Hafencity näyttää olevan vahva poikkeus. Heti ensimmäisten asukkaiden muutettua alueelle Hafencityssä alkoi näkyä merkkejä sellaisesta aktiivisesta naapurustolaisuudesta, jota on totuttu pitämään vain pikku-

kaupungeille ja kylille tyypillisenä – tutkijat löysivät merkkejä tutustumis- ja verkostoitumishalusta, toisten auttamisesta, alueeseen sitoutumisesta, yhteisistä säännöistä ja jopa juoruilusta ja joidenkin asukkaiden poissulkemisesta. Asukkaiden yhteisöllisyys on Hafencityssä muotoutunut sekä suoraksi face-to-face- että digitaaliseksi vuorovaikutukseksi ja kanavoitunut sekä organisoituihin yhdistyksiin että epämuodollisiin verkostoihin. Yhteisöllisyys näkyi esim. säännöllisinä naapurustotapaamisina ja erilaisten juhlien, kirpputorien ja korttelijuhlien järjestämisenä, joihin ovat tervetulleita myös muut kuin asukkaat. Tut-

kijat huomauttavat, että HafenCityyn on muuttanut pääosin keski- ja yläluokkaisia asukkaita, joilla on tavallista enemmän sosiaalista pääomaa, tietoa, taitoa ja resursseja yhteisöllisyyteen ja yhteisen edun ajamiseen. Monet asukkaista yllättivät itsensä yhteisöllisyytensä, koska HafenCityssä heillä virisi halu osallistua yhteisön elämään ensimmäistä kertaa elämässään. Rehellisyyden nimissä tutkijat huomauttavat, että kaikkia HafenCityn asukkaita yhteisöllisyys ei toki innosta. Heille tuleekin varata mahdollisuus yksityisyyteen ja anonyymiuteen, koska ehkä juuri näiden vuoksi he ovat muuttaneet urbaaniin ympäristöön. Ongelmaksi muodostuu vain se, jos yksityisyyden turvaaminen tai yhteisöllisyydestä vetäytyminen saa nimbyilyn piirteitä.

Tutkijat päättävät, että ei ole sattumaa, että yhteisöllisyys on puhjennut kukkaan HafenCityssä. Vaikka yhteisöllisyyttä ei voi heidän mielestään varsinaisesti suunnitella, monet suunnitteluratkaisut voivat tarjota siihen mahdollisuuksia. Esimerkiksi viherialueet ja asuntojen välittömässä läheisyydessä olevat ulkoalueet, koulut, päiväkodit ja perheystävälliset asunnot ovat omiaan houkuttelemaan perheitä ja samalla mahdollistamaan yhteisöllisyyden eri-ikäisten ja eri elämäntilanteissa olevien asukkaiden välillä. Jopa sellaisilla yksityiskohdilla kuten

koripallokoreilla tai skeitattavilla rakenteilla on merkitystä erityisesti jos alueelle pyritään houkuttelemaan monentyyppisiä käyttäjiä myös alueen ulkopuolelta. Monissa tontinluovutuskilpailuissa perheystävällisyys on mainittu selvänä ehtona. HafenCityssä on oltu tarkkana myös siitä, mitä alueelle ei ole saanut suunnitella. Pientalot tai villat ovat olleet pannassa samoin kuin täysin yksityiseen käyttöön tarkoitettut pihat. Eräs HafenCityn menestysresepteistä on Brecknerin ja Menzlin (2011) mukaan kaupunkitilojen asteittainen muuttuminen yksityisistä puolijulkisiksi ja julkisiksi. Yhteisöllisyyden kannalta erityisen tärkeitä ovat puolijulkiset tilat kuten sisäpihat, kattoterrassit tai vaikkapa ylileveät portaikot, joissa on innostuttu järjestämään konsertteja.

HafenCityssä on siis selvästikin onnistuttu kehittämään ”pehmeää”, yhteisöllistä urbanismia. Samantyyppistä kyläurbaania meininkiä löytyy Kytän jne. (2010) tutkimuksen mukaan myös Helsingin Arabianrannasta, jossa naapurustolaisiksi nimetyt asukkaat olivat dominoiva asukasryhmä ja heitä luonnehti mm. kiinnostus naapureihin tutustumiseen, lähipalveluiden käyttöön ja pitkäaikaiseen asumiseen alueella. Tämän tyyppistä kaupunkielämää kuvaava myös Berliinissä käytetty Kiez-käsite, jolla viitataan asuinalueeseen, jolla on oma

selkeä identiteetti, asukkaiden kohtaamispaikkoja ja kylätunnelma, jonka asukkaat tuntevat hyvinkin voimakasta sitoutumista asuinalueeseensa, sen ilmapiiriin, palveluihin ja sosiaalisiin suhteisiin (Nuorteva, 2007).

Ylläolevan HafenCityn perheystävällisyyden arvioinnin lisäksi voisi arvioida myös alueen lapsiystävällisyyttä lasten omasta näkökulmasta. Tällöin keskeisenä kriteerinä voi pitää sitä, missä määrin alue mahdollistaa lasten itsenäisen liikkumisen ja toimimisen alueella (Kyttä, 2008). Valitettavasti suoraan lapsilta kerättyä palautetietoa HafenCitystä ei ole saatavilla. Saksalaisilla lapsilla on yleisesti ottaen varsin hyvät mahdollisuuden itsenäiseen liikkumiseen: kansainvälisen tutkimuksen mukaan, jossa oli mukana 16 maata Suomi oli ykkönen ja Saksa kolmas (Bicket, 2013). Olisi varsin mielenkiintoista tietää lasten ja nuorten omia kokemuksia HafenCitystä. Näitä olisi mielenkiintoista verrata Helsingin Arabianrannassa tehtyyn tutkimukseen, jossa kävi ilmi, että alue tarjoaa hyvät mahdollisuudet lasten itsenäisen liikkumiselle ja monipuolisten tarjoumien löytymiselle

(Kyttä & Tynnilä 2007). Alueen lapsiystävällisyyttä tukevat siellä erityisesti puoliavoimet suurkorttelipihat, jotka ovat alueen suunnittelun eräs keskeinen erikoisuus. Helsingin Jätkäsaarella puolestaan liikeneratkaisujen lähtökohtana on ollut lasten liikenneturvallisuus ([www.hel.fi](http://www.hel.fi)), mikä ehkä osoittautuu tärkeäksi alueen lapsiystävällisyyden edellytykseksi.

### **KOHTI HYBRIDIURBANISMIA?**

Vierailu HafenCityssä pakotti taas kerran miettimään, mitä urbaanius oikein on ja voiko sitä suunnitella. Joidenkin määritelmien mukaan urbaaniutta ei todellakaan voi suunnitella, koska urbaanius kiteytyy juuri suunnittelemattomiin, yllätyksellisiin kohtaamisiin ja tapahtumiin (Ilmonen, 2010). Ainakaan urbaaniuden suunnittelun ei pitäisi perustua vain pyrkimykseen hoidella tietäntyyppistä asukaskuntaa kuten luovaa luokkaa (creative class) tai vain tietäntyyppisiä työpaikkoja. Laajaan empiiriseen aineistoon perustuva yhdysvaltalainen tutkimus (Reese, 2012) todisti nimittäin hiljattain, että kaupungin taloudellinen





## **LAPSIPERHEITÄ HOUKUTTELEVAT SATSAUKSET KUTEN KOULUT, TURVALLISET KADUT, PUISTOT, KIRJASTOT, JULKISET PALVELUT JA TILAT NÄYTTÄVÄTKIN ENNUSTAVAN PARHAITEN KAUPUNGIN TALOUDELLISTA KILPAILUKYKYÄ.**

menestysresepti koostuu pikemmin kyvystä houkutella ”siittävää luokkaa” (procreative class). Lapsiperheitä houkuttelevat satsaukset kuten koulut, turvalliset kadut, puistot, kirjastot, julkiset palvelut ja tilat näyttävätkin ennustavan parhaiten kaupungin taloudellista kilpailukykyä. Näihin perinteisiin elinympäristön arjen sujuvuuden varmistajiin satsaaminen hyödyttää taatusti kaikenikäisiä asukkaita ja alueella vierailijoita, ei vain lapsiperheitä.

Ollakseen aidosti urbaania julkisen tilan tulee kutsua sekä asukkaita että alueella vierailijoita (Ilmonen, 2010). Jos vielä lähiörakentamisen aikaan hyvän ympäristön kriteeriksi riitti lapsi- ja perheystävällisyyden varmistaminen (Lilius, 2014), enää tämä ei riitä vaan parhaiden urbaanien alueiden tulisi houkutella myös muita käyttäjiä perheitä kuitenkin unohtamatta. Kutsuttakoon ”hybridiurbanismiksi” urbaanin tilan kykyä houkutella julkisen tilan ja alueen palvelujen aktiivisiksi käyttäjiksi hyvin monenlaista käyttäjäkuntaa, joiden sitoutumisen aste paikkaan vaihtelee suurestikin. HafenCityssä houkuttelevuutta on tavoiteltu lukuisilla julkisilla palveluilla, museoilla, yliopistoilla

ja muilla kouluilla, risteilyalusten laituri-paikoilla, ravintoloilla, kaupoilla jne. (Sepe, 2014). Tässä suhteessa HafenCity ehkä peittoaa suomalaiset vertailukohteet.

Ehkä urbaaniuden synnyttäminen on lopulta niinkin yksinkertaista kuin New Yorkin johtavan suunnittelijan Amanda Burdenin resepti: Parhaat kaupungit ovat kuin hyviä bileitä – ihmiset viiptyvät niissä, koska heillä on hauskaa.

## GENTRIFIKAATIO

Gentrifikaatio urbaanina ilmiönä nousi useasti esiin opintomatkamme aikana. Ilmiöstä oltiin erittäin huolissaan ja sitä pidettiin pahana. Se, mikä suomalaisesta näytti peruskorjaukselta tai laadukkaalta, hallintarakenteeltaan monimuotoiselta uudistuotannolta sekä kaupunkirakenteen kehittymiseltä ja nykyaikaistumiselta, näytti saksalaisten mielestä köyhien ajamiselta pois kaupungista.

Kun kuulimme, että Hampurissa 1-2 hengen talouksia on 80 % ja kaikista asunnoista vuokra-asuntoja 80 %, tajusimme, ettei gentrifikaatio vaikkapa Helsingissä ja Hampurissa ole täysin samanlainen ilmiö. Jos omistusasuntovaltaisessa kaupungissa asuntojen hinnat alueen keskiluokkaistumisen myötä nousevat, se on eduksi valtaosalle asukkaita, koska heidän asunto-omaisuutensa arvo nousee. Vuokravaltaisella alueella perusparantaminen tai purkamista seuraava uudisrakentaminen nostavat vuokria. Vuokrien noustessa monet joutuvat jopa muuttamaan pois ja gentrifikaatio rasittaa siten talouksia ja koko yhteisöä.

Gentrifikaatio onkin ongelmallinen käsite. Se on arvo- sekä tunnelatautunut ja sen merkitys suomalaisesta vinkkelistä on verrattain vähäinen. Suomalainen sosiaalipoliittikka ja esimerkiksi Helsingissä vahva sosiaalisia eroja tasaava asuntopolitiikka ovat estäneet ilmiön haittoja.

Saksassa gentrifikaatio on kuitenkin ajankohtainen ja kiistanalainen kysymys. Jännitteitä on niin perinteisten luokkarajojen kuin kantaväestön ja uus-saksalaisten välillä. Maan väestö moninaistuu koko ajan. Esimerkiksi Frankfurtissa kolmella neljästä alle kouluikäisestä lapsesta on ulkomaalaistaustaiset juuret. Kaikki näistä ei toki ole elannon perässä Saksaan muuttaneista perheistä – eivätkä kaikki heikompiosaiset tietenkään tule maahanmuuttajaperheistä – mutta suomalaisesta vinkkelistä nämä ovat hätkähdyttäviä lukuja.

Yhteiskunnan sosiaalinen polarisoituminen ei kosketa pelkästään heikommassa asemassa olevia. Saksassa teema tuntuu olevan pinnalla laajemminkin kaupunkikeskustelussa eikä kysymys ei jää pelkästään kaupunkiaaktivistien huolenilmausten varaan. Esimerkiksi Wilhelmsburgin IBA-hanke irtisanoutuu gentrifikaatiosta julistamalla alueen kehittämisen fundamenteikseen kaksi slogania: "Living means staying" ja "Upgrading without displacement". Tavoitteena on kehittää kaupunkia paikallisista lähtökohdista yhdessä paikallisten kanssa heitä sekä alueelle muuttavia uusia asukkaita varten. Huomionarvoista kuitenkin on, ettei gentrifikaatiokriittisyys Saksassakaan tarkoita kaupungin kehittämisen vastustamista. Se tarkoittaa kaupungin muutokseen kytkeytyvien tilallisten epätasa-arvoisuuksien kritisoimista ja pyrkimystä luoda tasa-arvoisempaa kaupunkia. Gentrifikaation myötä pelätään menetettävän kaupunkien ja kaupunginosien ominaisuudesta jotain sellaista, joka tekee niistä kiinnostavia. Liian yksipuoleiset asumisympäristöt voivat olla myös kaupungin vetovoiman kannalta haitallisia.

Hampurissa onkin tehty poliittinen päätös siitä, että 30 prosenttia asuntotuotannosta on sosiaalista asuntotuotantoa. Asuntopolitiikka on siis sinänsä varsin sosiaalista ja vuokrat vaikuttavat suomalaisesta näkökulmasta erittäin kohtuullisilta myös kaupungin keskustassa. Mikäli meille kerrotut luvut pitävät paikkansa, esimerkiksi Hafencityn alueen uudistuotanto on paikoin hämmästyttävän kohtuuhintaista. Hampurissa uusi asutus allokoidaan seitsemälle hallinnolliselle alueelle niiden väkiluvun mukaisesti. Mietimme tukeeko tällainen mekaaninen, väestöperusteinen allokointi olemassa olevan infran, joukkoliikenteen, työpaikka-alueen jne kasvumahdollisuuksia parhaalla mahdollisella tavalla. ●

## HAMPURIN JA HANNOVERIN ASUNTOTUOTANNOSTA

**HAMPURISSA** on 1,8 miljoonaa asukasta. Kaupungin ennustetaan kasvavan 55 000 asukkaalla 17 vuoden aikana (2009-2025), mikä tarkoittaa noin 3 200 asukasta vuodessa. Vertailun vuoksi: Helsingin väestö kasvoi 8 700 hengellä vuonna 2013, Tampere 3 000 hengellä. Hampurin pinta-ala on 755 km<sup>2</sup>, josta on rakennettua ympäristöä 59 prosenttia.

Noin 80 prosenttia Hampurin kotitalouksista on yhden tai kahden hengen talouksia. Asuntokannasta yli 3/4 on vuokra-asuntoja.

Asuntotuotanto-ohjelmassa vuodelta 2011 asetettiin tavoitteeksi, että Hampurissa valmistuu vuosittain 6 000 uutta asuntoa, joista 1/3 on *kohtuuhintaisia* vuokra-asuntoja. Tähän suhteutettuna HafenCityyn suunniteltujen asuntojen määrä vastaa koko kaupungin yhden vuoden asuntotuotantotavoitetta. Kun asuntotuotantotavoitteita vertaa Suomen suurten kaupunkien tavoitteisiin (Helsinki 5 000 asuntoa/v., Tampere 1865 asuntoa/v.) ja suhteuttaa kaupunkien koon mukaan, voidaan Hampurin asuntotuotantoa pitää varsin maltillisena. Kuitenkin huomiota herättää se, että 6 000 asuntoa vuodessa on varsin paljon verrattuna kaupungin väestönkasvun ennusteeseen 3 200 asukasta vuodessa! Tarkoittaako tämä sitä, että nykykannasta poistuu iso määrä asuntoja, jotka täytyy korvata uusilla? Tuskin taustalla ainakaan on asumisväljyyden

merkittävä kasvu – kaikki trendit puhuvat pikemminkin väljyykskehityksen kääntymisen puolesta.

**HANNOVERIN** kaupungissa on 525 000 asukasta. Asiantuntija-arvion mukaan kaupunki kasvaa noin 2,3 prosenttia vuoteen 2025 mennessä, eli kutakuinkin noin 1 000 asukkaalla vuodessa. Tällä hetkellä Hannoverin seudulla kasvavat voimakkaimmin keskuskaupungin läheiset kehyskunnat. Vuoteen 2025 ulottuvassa arviossa Hannoverin seudun väkiluku kääntyy vuoden 2016 jälkeen hienoiseen laskuun, Hannoverin kaupungissa jatkuu pieni kasvu.

Hannoverin asuntokannasta 80 prosenttia on kerrostaloasuntoja. Kerrostalot ovat enimmäkseen korkeintaan 5-kerroksisia. Tästä huolimatta varsin pienelle pinta-alalle (200 km<sup>2</sup>) on luotu reilun puolen miljoonan asukkaan vihreä kaupunki.

Asuntorakentamisen tavoite Hannoverissa on 8 000 asuntoa vuoteen 2025, mikä tekee keskimäärin alle 700 asuntoa vuodessa! Luku on erityisen alhainen verrattuna suomalaisten suurten kaupunkien tavoitteisiin, mutta vastaa luonnollisesti Hannoverin arvioitua väestönkasvua. ●

# SAKSASSA KOKEILLAAN ROHKEASTI UUSIA ENERGIARATKAISUJA

**SAKSASSA OLLAAN** uudistamassa radikaalisti koko kansallista energiajärjestelmää. Energiewenden (Energiaikäänne) tavoitteena on luopua kokonaan ydinvoiman käytöstä ja siirtyä laajassa mitassa uusiutuvien energialähteiden hyödyntämiseen siten, että vuonna 2050 sähkön loppukulutuksesta 80 % olisi tuotettu uusiutuvilla energiamuodoilla. Vastaavasti kasvihuonekaasujen päästöjä pyritään pienentämään 80 %:lla vuoteen 2050 mennessä. Hajautettua tuotantoa edistetään, älykkäitä ohjausjärjestelmiä kehitetään ja energian varastoinnin malleja tutkitaan. Tavoitteena on myös synnyttää uutta osaamista ja luoda kansainvälistä liiketoimintaa. Tähän mennessä arvioiden mukaan on syntynyt 360 000 työpaikkaa uusiin energiaratkaisuihin liittyen. Koska kaikkia tulevaisuuden ratkaisuja ei tunneta, on toimijoita rohkaistu kokeilemaan uusia mahdollisuuksia.

Wilhelmsburgissa vuosina 2006–2013 järjestetyn Die Internationale Bauausstellung Ham-

burgin (IBA) yhtenä teemana olivat nimenomaan uudenlaiset energiaratkaisut. Niitä toteutettiin kymmeniä, osa näistä oli hyvinkin eksoottisia: jotkin ratkaisuista liittyivät yksittäisten rakennusten energiantuotantoon, osa paikallisen tason hajautettuihin energiajärjestelmiin.

Yksi kiinnostavimmista projekteista on Energiabunkkeri, joka nimensä mukaisesti on vanha toisen maailmansodan aikainen ilmatorjunnan bunkkeri. Vuosien hyödyttömänä olon jälkeen sodasta ehjänä selvinnyt bunkkeri otettiin energiantuotannon käyttöön. Bunkkerin ytimessä on biokaasulla toimiva CHP-yksikkö. Tämän lisäksi bunkkeri kokoaa yhteen hukkalämpöä lähialueen tuotantolaitoksesta, omaa aurinkokeräimillä tuotettua lämpöä sekä aurinkopaneeleilla tuotettua sähköä. Vuositasolla bunkkeri tuottaa 22 500 Mwh lämpöä ja 3000 Mwh sähköä, mikä riittää kattamaan 3000 lähialueen asukkaan lämmöntarpeen ja 1000 asukkaan sähköntarpeen. Suuri rakennus pinnoillaan näyttävät aurinkokeräin ja



*Energiabunkkeri ennen muodonmuutostaan.*

-paneelirivistöt on myös vahva viesti uusiutuvien energiamuotojen tärkeydestä. Kansalaisille tarjotaan energiainformaatiota ja 30 metrin korkeuteen kohoavan rakennuksen terassikahvilasta voi ihailla näkymiä yli Hampurin.

Erittäin kiinnostava projekti on myös vielä kehitysvaiheessa oleva Potential Undergroud. Tutkijat ovat havainneet, että syvällä Elben saarten alle hiekkakivikerrostumissa on vettä, jonka lämpötila paineessa on noin 130 astetta. Tavoitteena on porata maaperään reikiä 3000–4000 metrin syvyyteen ja pumpata kuumaa vettä ylös. Lämmitä vettä voidaan hyödyntää suoraan kaukolämmitykseen ja kuumaa höyryä käyttää sähkön tuotantoon turbiinin ja generaattorin avulla. Arvioiden mukaan muutaman tuhannen asukkaan energiatarpeet voitaisiin ratkaista mallin avulla.

Näiden esimerkkien ohella alueella on tavanomaisempia passiivitaloratkaisuja, uusien ekologisten materiaalien kokeiluja, huolellisesti suunniteltua hulevesien käsittelyä, asumista ja

toimitiloja yhdistäviä hybridiratkaisuja sekä "ve-teen" rakentamista, mikä tarkoittaa, että rakennukset ovat täysin matalan veden ympäröimiä. Hulevedet hoituvat mukavasti, muuten kysymys on ehkä enemmänkin kauneusarvoista.

Energiewendeä viedään tosissaan eteenpäin ja kokeilukulttuuri on käsinkosketeltavan voimakasta. Lähestymistavasta olisi paljon opittavaa Suomessa, jossa ei ole saatu aikaan edes yhteisiä pelisääntöjä siitä miten lähituotantoa voidaan syöttää verkkoon ja miten se korvataan. ●



# HAFENCITYN KEHITTÄMISKONSEPTI

**HAFENCITY LIENEE** Euroopan suurin käynnissä oleva uudistushanke, jossa entinen brown-field-alue muutetaan kaupunkimaiseen käyttöön. Yksi hankkeen kiinnostavimpia piirteitä on kehittämisen toimintamalli. Hampuri on antanut kaikki maa-alueet 100 % omistamansa yhtiön, HafenCity Hamburg GmbH:n, haltuun. Yhtiö vastaa hankkeen käytännön toteuttamisesta. Malli antaa joustavuutta päätöksentekoon ja maan myynnistä saadut tulot tuovat tulorahoitusta, jolla uusien alueiden infrastruktuuria voidaan toteuttaa. Yksittäiset tonttien myynnit hyväksytään kuitenkin kaupungilla.

Asuntojen ja toimitilojen rakennuttamisesta vastaavat yksityiset rakennuttajat ja kiinteistökehittäjät (developer). HafenCityn kehitysyritys myy tontteja yksittäin, eikä suuria maa-alueita ole luovutettu eteenpäin yksittäiselle toimijalle. Muutenkin kehitysyritys on mukana tiiviisti seuraamassa jokaista hanketta. Tontinluovutuksen ehtona on arkkitehtikilpailu. Lisäksi HafenCityyn on lanseerattu oma ympäristösertifikaattinsa (HafenCity Ecolabel), jonka vaatimukset rakennuttajan on täytettävä. Sertifikaatti voidaan haakea jo suunnitelmien perusteella, jotta sitä voidaan hyödyntää markkinoinnissa. Kehitysyritys asettaa siis rakennuttajille monenlaisia vaati-

muksia, mutta toisaalta maan hinta on kohtuullisella tasolla, 430-480 e/ kem<sup>2</sup>. Verrattaessa sitä Helsingin kalleimpiin hintoihin kuten Leppäsuon 3000 e/ kem<sup>2</sup>, kasvavassa kaupungissa Euroopan sydämessä se tuntuu jopa edulliselta.

Arkkitehtuurin ja kaupunkikuvan ohella energiaratkaisuihin on kiinnitetty erityistä huomiota kansallisen Energiakäänteen (Energiewende) hengessä. Alueella hyödynnetään maalämpöä, polttokennoja, aurinkolämpöä sekä hajautettua yhdistettyä sähkön ja lämmön tuotantoa (CHP), minkä lisäksi alueen ulkoa tuodaan energiaa. Ylipäättään pyrkimys on joustavuuteen ja paikallisten resurssien hyödyntämiseen. HafenCityn itäosan lämmöntuotannon aiheuttamat kasvihuonekaasupäästöt ovat luokkaa 89 g/Kwh. Energiantuotannossa on myös toteutettu erilaisia kokeiluprojekteja.

Alueen pysäköintinormi on 0,6 paikkaa asuntoa kohden ja toimistoissa 1 paikka 100 kem<sup>2</sup> kohden. Uusissa kohteissa tullaan normia asuminen osalta laskemaan 0,4 asuntoa kohden.

HafenCityn kehityskonsepti on monin tavoin kiinnostava ja tähän mennessä saavutetut tulokset ovat lupaavia niin kaupunkikehityksen yleisilmeen kuin rakentamisen laadun ja nopeuden suhteen. ●

# IBA, WILHELMSBURGIN UUDISTAMINEN

**HAMPURIN VUOSINA 2007–2013** toimineen IBA-hankkeen kohdealueena oli Wilhelmsburgin kaupunginosa. IBA:n tavoitteena oli tarttua alueen kehittämiseen pitkäjänteisesti ja paikallisista tarpeista ponnistaen. Keskeisestä sijainnistaan huolimatta Wilhelmsburgin on perinteisesti ajateltu olevan kaupungin takapihaa, sillä Elbe-joki ja laaja satama-alue erottavat sen keskustan kaupunkirakenteesta. Asutus on alun perin rakennettu varomattomasti Elbe-joen varteen ja investointeja Wilhelmsburgiin ovatkin hillinneet myös 1960-luvulla toteutuneet tulvariskit. 2000-luvun alussa Wilhelmsburg oli maahanmuuttajien (alueella asuu yli 100 kansallisuutta) sekä työläisten verrattain väljästi asuttama taantuva kaupunginosa.

Satamatoimintojen vähä vähältä muuttaessa pois ja keskustan laajetessa etelään Hafencityn rakentamisen myötä, Wilhelmsburg tarjosi Hampurille loogisen kasvusuunnan. Kaupunginosa oli otollinen kohde vuonna 2007 alkaneelle IBA-

hankkeelle, ja projektin sloganiksi valikoituikin integraatiota keskustaan korostava ”Leap across Elbe”. IBA käsitteli Wilhelmsburgin kehittämistä kolmen teeman kautta. Tavoitteena ollutta ”tulevaisuuden metropolin” luomista etsittiin ”ilmastonmuutoksen hillinnästä”, ”metropolivyöhykkeistä” sekä kehittämissuunnan johtavasta teemasta ”cosmopolis”. Tällä tarkoitettiin muun muassa monikulttuurisuuden potentiaalin kääntämistä kaupungin vahvuudeksi sekä sosiaalisen eheyden vaalimista.

Wilhelmsburgia on kehitetty monimuotoiseksi monimuotoisilla keinoilla: IBA-sateenvarjon alla on muun muassa rakennettu infrastruktuureja, tuettu paikallisia järjestöjä, kannustettu luovia toimialoja, panostettu koulutukseen ja luotu kaupunginosa-alueita. Hankkeita ei ole saneltu ylhäältä vaan valtaa on annettu ruohonjuuritason toimijoille. Yhdessä tekeminen ja toimijoiden tukeminen ovat olleet punaisia lankoja. Myös yliopisto on sitoutettu toimintaan ja osa





**IBA-PROJEKTIN MYÖTÄ  
ALUEELLE ON SAATU  
RUNSAASTI UUTTA  
RAHOITUSTA JA UUSIA  
INVESTOINTEJA. ON  
PYSTYTTY LUOMAAN NIIN  
TYÖPAIKKOJA, PALVELUITA  
KUIN LAAJENTAMAAN ALUEEN  
ASUNTOTARJONTAA.**

hankkeista on toteutettu osana korkeakoulutus-  
ta. Esimerkiksi "University of Neighbourhoods"  
-projekti tarjosi tilat ja toiminta-alustan monille  
pienimuotoisille kaupunginosahankkeille. Lähtö-  
kohtana oli yhdessä tekeminen ja yhteisö: slogan  
"Start with the people" konkretisoitui muun mu-  
assa kaupunkiviljelynä, yhteistilojen rakentami-  
sena, kokkailuna, yhteisinä illallisina, tosiin tutus-  
tumisena ja muuna yhteisöllisyyden luomisena.

IBA-projektin myötä alueelle on saatu run-  
saasti uutta rahoitusta ja uusia investointeja. On  
pystytty luomaan niin työpaikkoja, palveluita kuin  
laajentamaan alueen asuntotarjontaa. Kriitikiltä-  
kään ei ole vältytty. Painotuksistaan huolimatta  
hankkeen on kritisoitu keskittyvän liiaksi yksittäi-  
siin rakentamishankkeisiin ja imagonluomiseen  
pitkäjänteisen muutoksen sijaan.

Seitsemänvuotisen IBA-hankkeen myötä  
kaupunginosa on henkisesti lähempänä keskus-  
taa kuin aiemmin. Jää nähtäväksi kuinka IBA:n  
tarjoama kiihdytyskaista vaikuttaa kaupungin-  
osan tulevaisuuteen. Säilyvätkö Wilhelmsbur-  
gin erityispiirteet kehityksen vauhdissa vai huk-  
kuvatko IBA-investoinnit taantuvan talouden  
jalkoihin?●

# NEXTHAMBURG – JOUKKOVOIMAA VISIOINTIIN

**NEXTHAMBURG ON ORGANISAATIO** ja toimintatapa, jonka tavoitteena on luoda ”joukkoistettu visio” kaupungin kehittämisestä ja laajemmin tukea paikallisdemokratiaa sekä kaupunginosayhteisöllisyyttä. Kaupunkilaisten näkemyksiä kerätään ennen kuin alueet tulevat aktiivisen suunnittelun kohteeksi. Näin pyritään edistämään aitoa osallistumista ja viestimään kaupungille kaupunkilaisten näkemyksistä laajemmista kehityskaarista proaktiivisesti.

NextHamburg syntyi pilottiprojektissa, jota toteutettiin pitkään liittovaltion hankerahoituksella. Vuosina 2009-2011 hankkeessa pyrittiin tuottamaan kansalaisten visio Hampurin tulevaisuudesta. Työpajoissa, verkkokeskusteluihin ja ideapankkia kartuttamalla pyrittiin keräämään aineksia, joilla pystyttäisiin vaikuttamaan kaupungin politiikantekoon. Prosessi tuotti lähes 300 hankeideaa ja siihen osallistui kaikkiaan ar-

violta 3 000 kaupunkilaista. Vuonna 2012 hanke järjesti tulevaisuusleirin ja julkaisi kirjan, joka esittelee NextHamburgin tulemia teemoittain ja kuvaa sarjan konkreettisia aloitteita kustakin teemasta. Arjen elämänlaadun ja sujuvan liikkuvuuden rinnalla käsitellään ekologisen ja sosiaalisen vastuun kysymyksiä ja peräänkuulutetaan kokeilukulttuuria.

Kansalaisten laatimasta visiosta on sittemmin pyritty myös kohti niiden toteuttamista. Parhaiden ideoiden hankkeistaminen on käynnissä NextHamburgin spin-offiksi luonnehdittavassa Stadtmacher-pilottihankkeessa, jonka kustannukset katetaan liittovaltion kaupunkikehittämisvaroin. Stadtmacher tavoittelee alueiden kehittämiseen laaja-alaista koalitiota, jossa ovat mukana virallisen suunnittelukoneiston lisäksi laajasti kansalaiset kuin yksityiset toimijat. Vuoden 2015 helmikuussa käynnistyneessä kokeilus-

**THE NEXTHAMBURG MISSION**

**CROWDSOURCING A FUTURE AGENDA**

The Nexthamburg community has created a future vision for the city that is constantly worked on. The vision is aiming to give impulse to the actual urban development through urban programmes.

**SHELTER FOR NO-NO-DEBATES**

Nexthamburg is a place for ideas about the future city that would otherwise not be heard in daily business. We believe each idea is valuable. What seems impossible can grow into wonderful projects.

**CITIZENS' PROJECT INCUBATOR**

From the citizens' vision a growing number of future projects is emerging. Nexthamburg helps the community to promote their projects and to make them politically and technically feasible.

**DIE BÜRGERVISION: 35 ZUKUNFTSSZENARIEN, 300 IDEEN.**

an die 300 beliebtesten Projektideen der Nexthamburg-Community 2012 als Buch erschienen. zeigt es. Sie ist die Grundlage für die

AN CHEN	DIE STADT GEHT AUFS WASSER	GEODESIGN FÜR HAMBURG	HAMBURG HOCH HINAUS
DIE STADT WIRD ENTRÜPFELT	QUARTIERE REPARIEREN	FREIE UND FAMILIENSTADT HAMBURG	

sa ovat mukana paitsi jo aiemmin NextHamburgin mallia kokeillut Kassel, myös uudet tulokkaat Mönchengladbach (osana yleiskaavaprosessia "MG 3.0") ja Heidelberg, jossa Stadtmacher kytkeytyy etenkin Heidelbergissä vuoteen 2022 asti käynnissä olevaan IBAan.

Vaikka NextHamburgin malli on perusteellisuudessaan työläs ja siten kallis tapa saada liikkeelle kaupunkilaisten toivomia aloitteita, siitä ollaan oltu laajasti kiinnostuneita myös muualla. Toimintatapaa on käytetty lähes sellaisenaan myös ulkomailla: tästä esimerkkinä toimivat NextIstanbul ja NextBangalore. Vuodesta 2012 alkaen NextHamburg on toiminut järjestönä, jolle on saatu rahoitusta säätiöiden lahjoituksina sekä eri toimijoiden yhteishankkeisiin. Sen rinnalla toimii myös yritysmuotoinen Nexthamburg Plus UG, jonka kautta konsultoidaan muissa kaupungeissa käynnissä olevia Next-prosesseja.

Mahdollinen voitto käytetään Next-projektien väliseen kokemusten vaihtoon. Lisäksi brändiä on laajennettu tarkastelemaan erityisteemoja; tästä esimerkkinä toimii liikkumisen tulevaisuutta Hampurissa kartoittava NextMobility-projekti. Kytkeä joidenkin tuntemaan NextHelsinki-ideakilpailuun (<http://www.nexthelsinki.org/>) NextHamburgilla ei kuitenkaan ole. ●



# 4. HANNOVER



## HANNOVERIN KAUPUNKISEUTU EDELLÄKÄVIJÄNÄ ALUEHALLINNON UUDISTAMISESSA

**ETENKIN HELSINGIN SEUTUA**, mutta myös muuta Suomea ajatellen on kiintoisaa tutustua tuloksiin, joita Hannoverin kaupunkiseudulla on saavutettu aluehallinnon uudistamisessa. Hannover on Ala-Saksin (*Niedersachsen*) osavaltion pääkaupunki, ja 515 000 asukkaallaan lähes Helsingin kokoinen. Kaupunkiseutunakin Hannover rinnastuu hyvin Helsingin seutuun, koska asukkaita on noin 1,3 miljoonaa. Pinta-alaakin on sama kuin 14 kunnasta koostuvalla Helsingin metropolialueella eli noin 2300 km<sup>2</sup>.

Hannoverin kasvu on ollut Helsinkiä maltillisempaa. Hannoverin kaupunkiseudun väestö on pitkän tasaisen vaiheen jälkeen lähtenyt uudelleen nousuun ja lisääntynyt 16 000 hengellä viimeisen kymmenen vuoden aikana. Väestönkasvu tulee pääosin maahanmuutosta, sillä alueen syntyvyys on ollut kuolleisuutta alhai-

sempää. Erityisesti Hannoverin ydinalueille suuntautuvan väestönkasvun ennakoidaan jatkuvan myös vahvana, sillä vuoteen 2013 mennessä väestönkasvun ennakoidaan olevan 2,3% eli yhteensä 27.000 asukasta.

Hannover on ollut monessa suhteessa aluehallinnon kehittämisen edelläkävijänä Saksassa, etenkin keskisuurten kaupunkiseutujen osalta. Vuonna 2001 Hannoverin seudulla voimaan astunutta mallia on koetettu soveltaa useilla muillakin keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Hannoverin malli, johon päädyttiin monien opettavisten kehittämis- ja välivaiheiden jälkeen, on saanut mainetta eräänä aluehallinnon järjestämisen parhaista käytännöistä (best practice).

## HALLINTOKAUPUNGIN PITKÄT PERINTEET

Vuonna 1815 Hannover nousi Wienin kongressin perustaman Hannoverin kuningaskunnan pääkaupungiksi. Aiemmin alue oli Braunschweig-Lüneburgin herttuakuntaa, mutta Hannoverin kuningaskunnasta muodostui sitä vahvempi, koska siihen liitettiin lukuisia kreivi- ja herttuakuntia ja kaupunkeja, mm. Gosslar. Vuoteen 1837 saakka Hannoverin kuningaskunta oli personaaliunionissa Britannian ja Irlannin kanssa.

Vuonna 1866 Hannoverin kuningaskunta menetti itsenäisyytensä Preussin ja Itävallan sodan seurauksena ja alue alitettiin Preussin maakunnaksi. Hannover säilytti kuitenkin asemansa pääkaupunkina ja sitä vahvistettiin lukuisilla kuntaliitoksilla, joita toteutettiin toisiaan seuraten 1800-luvulla ja 1920-luvun alussa, jolloin kaupungin pinta-ala oli jo 130 km<sup>2</sup>. Lisäksi 1930-luvulla Hannoverissa toteutettiin

iso kuntauudistus, kuten monilla muillakin Saksan kaupunkiseuduilla.

Toisen maailmansodan jälkeen Hannover liitettiin yhdessä useiden muiden alueyksiköiden kanssa osaksi Ala-Saksin osavaltiota ja siitä tuli osavaltiopääkaupunki. Hannover nousi edistysellisten hallintoideoiden ja poliittisten reformien pioneeriksi Saksassa. 1950-luvulla hallintovirkamiehet ja tutkijat kehittivät muun muassa seudullisen kaupungin ideaa (*regional city*, ks. Blatter 2006). Ideoinnin tuloksena Ala-Saksissa säädettiin vuonna 1963 erityislaki, jolla osavaltion pääkaupunkiseudulle luotiin ensimmäinen laajempi aluehallinto-organisaatio (*Verband Großraum Hannover*, VGH) (Blatter 2006). VGH-rakenteella koetettiin poistaa Ala-Saksin pääkaupunkiseudun pirstaloituneesta hallinnosta aiheutuneita ongelmia ja siihen liitettiin keskuskaupungin ohella

*Yrjö IV oli viimeinen Hanover-suvun hallitsija, joka hallitsi 1830–1837 sekä Britanniaa että Hannoverin kuningaskuntaa. Yrjö IV:n jälkeen Britannian valtaistuimelle astui pitkään hallinnut kuningatar Viktoria (1837–1901), mutta hän ei voinut hallita Hannoveria, koska sen laki esti naisen nousun kuningaskunnan johtoon.*



kolme maakuntaa ja yli 200 kuntaa. Kokonaisuutta johtamaan asetettiin epäsuoralla menettelyllä valittu valtuusto. Alue-suunnittelu kuului VGH:n tehtäviin alusta lähtien, mutta 1968 tehtäviä laajennettiin joukkoliikenteeseen. Ala-Saksissa 1970-luvun puolivälissä toteutettu hallintoreformi (*Gebiets- und Verwaltungsreform*) VGH:n valta edelleen lisääntyi. Samalla laajennettiin muun muassa Hannoverin kaupunkia, liitettiin yhteen kolme maakuntaa ja supistettiin kuntien määrä kymmenesosaan aikaisemmasta. Lisäksi VGH määrättiin vuonna 1974 annetulla osavaltion lailla muuntumaan monitoimialaiseksi *Mehr-zweckverband*-alueyksiköksi (Wenzel 1998).

Vuonna 1980 päädyttiin perustamaan VGH:n tilalle uutena kompromissiratkaisuna rajattuihin tehtäviin keskittyvä *Zweckverband Großraum Hannover* (ZGH), jonka avulla yritettiin yhdistää keskustaupungin ja sitä ympäröivän maakunnan intressejä vapaaehtoisuuden pohjalta. ZGH koetti huolehtia aluesuunnittelusta ja elinkeinojen edistämisestä. Lisäksi ZGH:n toivottiin varmistavan asukkaiden lähivirkistysmahdollisuudet. Yhtymän hallinto perustui kunnallispoliitikkojen kaksois-

mandaatteihin eli heidän tuli pyrkiä edistämään oman maakuntansa tai kaupunkinsa etujen ohella alueen yhteisiä intressejä kokonaisuutena (Wenzel 1998).

Vapaaehtoisuuden vaihe oli Hannoverin seudulla lyhyt välivaihe, ja keskustelu tarvittavista sitovista ratkaisuista alkoi 1990 uudelleen osavaltiohallitusta muodostettaessa. Neljäs ratkaisuyritys tuli 1992, jolloin luotiin lakisääteinen kaupunkiseudun yhteistyöorganisaatio (*Kommunalverband Großraum Hannover*, KGH). Sen keskeinen tehtävä oli aluesuunnittelu. KGH saikin valmisteltua aluekehitystyölle yhteiset suuntaviivat (*Leitbild*) 1990-luvun puolivälissä, mutta samalla nousi jo uusia tarpeita ja ideoita tehostaa aluehallintoa. Innoittajina olivat muun muassa Frankfurtin kaupunkiseudulla tuolloin esiin nousseet radikaalit aluehallintoideat (Blatter 2006).

Myös KGH jäi lyhyeksi välivaiheeksi. Hannoverin alueelle esitettiin 1995–1997 keskustaupungin ja sitä ympäröivän piirikunnan sekä aikaisempien ylikunnallisten järjestelyjen yhteenkokoamista, näiden omasta esityksestä. Asia eteni osavaltiohallinnon käsittelyyn.

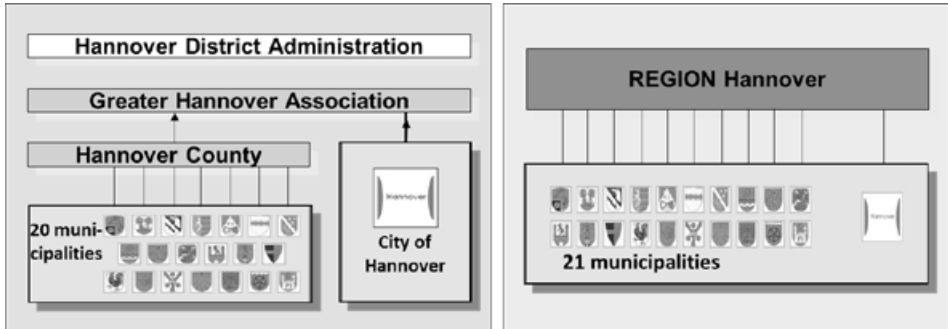


## 4.1

# VAHVA ALUEHALLINTO JA SELKEÄ TYÖNJAKO

**PERUSTEELLISTEN KESKUSTELUJEN** ja ensimmäisten suorien vaalien jälkeen uusi Hannoverin aluehallinto *Region Hannover* aloitti toimintansa 31.10.2001. Alueeseen kuuluu Hannoverin lisäksi 20 kuntaa. Samalla lakkautettiin aiempi monitasoinen malli, eli alueella aiemmin toimineet Hannoverin piirihallinto (*Hannover Bezirksverwaltung*), suur-Hannoverin yhteistyöorganisaatio (*Kommunalverband Großraum Hannover*) ja Hannoverin kaupunkia ympäröineen alueen piirikunta (*Landkreis*). Jäljelle jäivät vain *Region*, Hannoverin kaupunki ja 20 muuta kaupunkia tai kuntaa. Hannoverin kaupunkia ei muutoksen yhteydessä pilkottu pienempiin osiin, eikä ympäryskuntia toisaalta liitetty Hannoverin osaksi. *Region Hannover* ei myöskään laajentunut aiempien yhteistyöalueiden ulkopuolelle.

Keskeinen syy uudenlaisen ratkaisun syntymisen taustalla oli vuosikymmenien aikana yhteisen tekemisen myötä lisääntynyt kuntien välinen luottamus. Onnistuminen ruokki seuraavien askelten ottamista. Erityisesti joukkoliikenteessä harjoitettu lähes 40 vuoden yhteistyöjakso muokkasi mielipideilmastoa myönteiseksi myöhemmälle yhteistyökehitykselle. Tärkeä virstanpylväs oli vuonna 1995 alkanut keskustelu kaupunkiseudun rakenteen mielekkyydestä, itsenäisten kuntien toiminnan päällekkäisestä sekä elinkeinotoiminnan keskinäisestä kilpailusta. Myös kolmen muutokseen sitoutuneen ruohonjuuritason toimijan (Herebert Dröste, Valentin Schmidt ja Jobst Fiedler) nouseminen muutosagenteiksi oli tärkeä prosessin kannalta. Eri vaiheissa toteutetuilla suurilla kuntarakennatratkaisulla



Kuva 1. Hannoverin seudun hallinto ennen vuotta 2001 vasemmalla ja oikealla vuodesta 2001 alkaen (Priebs 2014)

oli aluehallintoreformia pohjustava merkitys. Region Hannoverin muodostaminen ei enää ollut vaihtoehto tai korvike kuntaliitoksille, vaan se rakentui osaltaan sille perustalle, että keskuskaupunki oli saanut useiden kuntaliitosratkaisujen kautta vahvan aseman<sup>1</sup>.

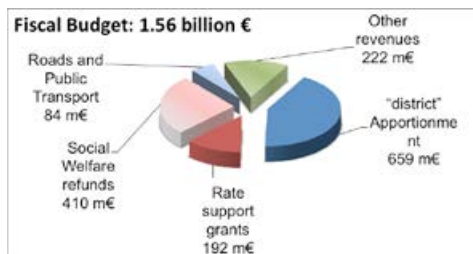
Hannoverissa aluehallinnolle annettiin erittäin laajat tehtävät. Työnjako on varsin selkeä: Region vastaa kaikista strategisesti tärkeistä tehtävistä, kunnat hoitavat lähipalveluja, kuten peruskouluja. Aluesuunnittelu on kuntia sitovaa ja myös vähittäiskauppan sijoittelussa on päästy vapaaehtoiseen konsensusmalliin, johon valtaosa (19) kunnista on sitoutunut.

Joukkoliikenteen järjestäminen on Regionin vastuulla ja se myös omistaa kaksi liikenneoperaattoria. Poliitikot pitävät joukkoliikenteen ohjauksessaan ja tariffialueen

laajentaminen on vireillä. Elinkeinojen kehittäminen kuuluu strategisista tehtävistä tärkeimpiin ja sitä toteutetaan tiiviissä yhteistyössä alueen kuntien kanssa. Sosiaalitoimi mukaan lukien nuorisotoimi vie yli puolet Regionin budjetista. Sairaaloitoimi on alueen budjetin ulkopuolinen toiminto, mutta siitä vastaa Regionin kokonaan omistama yhtiö. Eri tasojen välisen työnjaon perusteellisesta hahmottamisesta kertoo se, että Hannoverin eläintarhakin on keskuskaupungin sijasta Regionin vastuulla, koska se palvelee myös muita kuin ydin-kaupungin asukkaita.

Lisäksi Region Hannover hoitaa mm. ympäristötoimessa lukuisia valtiollisia tehtäviä, joita osavaltiohallitus on sille osoittanut. Aluehallinnon johtava viranhaltija (*Erster Regionsrat*) Axel Priebs kuvaakin tilannetta niin, että hänestä kolmannes on osavaltion virkamiestä. Osavaltio ohjaa alueen toteutettavaksi tehtäviä ja antaa tarvittaessa niiden hoitamiseen ohjeita, mutta ei määrärahoja.

<sup>1</sup> Vuonna 1974 toteutettu kuntauudistus oli erittäin voimakas ja Hannoverin alueen yli 200 kunnasta muodostettiin 20 kuntaa.



*Kuva 2. Hannoverin aluehallinnon tulot vuonna 2014.*

## REGION HANNOVERIN TEHTÄVÄT

- nuorisoasiat ja sosiaalihuolto
- alueellinen suunnittelu ja kehittäminen
- joukkoliikenne ja alueellinen tieverkko
- virkistysalueet ja eläintarha
- ammatilliset oppilaitokset
- julkiset terveyspalvelut ja sairaalat
- luonnon- ja ympäristönsuojelu
- jätehuolto
- elinkeinopolitiikka ja työllisyyden edistäminen
- yleinen turvallisuus (ydinkaupunkiseudun ulkopuolella)

## HANNOVERIN ALUEELLISEN PÄÄTÖKSENTEKOJÄRJESTELMÄN KOOSTUMUS

- 85-jäseninen valtuusto (valitaan suorilla vaaleilla)
- Hallituksen puheenjohtajana toimiva presidentti (suoraan vaaleilla valittu, yksi aluevaltuuston 85-jäsenestä); vuodesta 2006 alkaen Hauke Jagau
- Aluehallitus ja 15 sektorikohtaista komiteaa
- Ei kuntakohtaisia toimielimiä

Hannoverin aluehallinnon kokonaisbudjetti vuonna 2014 oli kokonaisuudessaan 1,56 mrd €. Yli puolet menoista kohdistui sosiaalihuollon kuluihin.

Aluehallinnon tulot puolestaan muodostuivat kuvan 2 osoittamalla tavalla. Erytisen kiinnostavaa jakaumassa on 659 miljoonan momentti "district apportionment", joka pitää sisällään alueeseen kuuluvien kuntien sisäisen tulontasauksen. Tämän niin kutsutun "solidaarisuuselementin" kautta taloudellisesti paremmassa asemassa olevat kunnat maksavat seudullisista menoista suuremman osan. Näin myös seudullisten maankäyttökiistojen ratkaisu helpottuu: seudun kannalta järkevät, mutta tiettyjen kuntien näkökulmasta epäedulliset ratkaisut voidaan kompensoida taloudellisesti. Näin pitkällä tähtäimellä kokonaisuuden kannalta järkevien ratkaisujen saavuttaminen helpottuu.

Kaavio 1. Työnjako paikallisten ja alueellisten elinkeinotoimijoiden kesken Hannoverin alueella.



## ELINKEINOPOLITIIKASTA

Hannoverin metropolialueen elinkeinopolitiikan kärjet ovat varsin pragmaattisia ja tuttuja myös muilta kasvavilta työmarkkina-alueilta. Keskeisen haasteen ja paikoin jopa esteen alueen tuottavuuden kasvulle ja elinkeinoelämän kehitykselle muodostaa osaavan työvoiman puute. Ja tilanteen on tältä osin ennakoitu tulevaisuudessa vaikeutuvan entisestään. Tämän vuoksi alueellisen kehitysorganisaation, Region Hannoverin elinkeino- ja työllisyyspoliittisen toiminnan strategiset toimintaloheet on tuleviksi vuosiksi painottuneet seuraaviin kysymyksiin:

### HANNOVERIN ALUEEN ELINKEINOPOLIITTISET PAINOPISTEET

- Osaavan työvoiman kouluttaminen ja sitouttaminen alueelle
  - erityisesti kädentaitoja vaativien pätevöittämis- ja laatu-koulutusten järjestäminen yritysten strategiaan osaamistarpeisiin
- PK-yritysten organisaatioiden ja osaamisen kehittäminen
  - Kilpailukyvyyn vahvistaminen uusien ICT –pohjaisten liiketoimintaprosessien avulla
  - Uusien konseptien, teknologioiden ja työkalujen testaaminen innovaatiokapasiteetin kasvattamiseksi
- Nuorisoikäluokkien kehittäminen
  - Nuorten työttömyysohjelmat ja lisäkoulutusmahdollisuuksien tarjoaminen
  - Työssäoppimisen mahdollisuuksien lisääminen
  - Nuorten kiinnostuksen herättäminen teknisii ammattaja kohtaan
- Työvoimapotentialin nostaminen
  - naisten työvoimaosuuden nostaminen (esim. kotiäidit)
  - ammattitaitoisen työvoiman maahanmuuton lisääminen
  - työuran ja perheen välisen tasapainon parantaminen
  - johtaja-asemassa olevien naisten mentorointiohjelma
- PK-yritysten yhteistyön lisääminen
  - innovatiivisten rekrytointiprosessien kehittäminen ammattitaitoisen työvoiman saamiseksi
  - yhteistyön laajentaminen yliopistojen ja avointen yliopistojen kanssa
  - työn ja täydennyskoulutuksen välisen suhteen kehittäminen
  - koulutuksen ja uudelleen koulutuksen rakenteelliset parannustoimet

## 4.2 TOIMIVA INTEGRAATIO, PINTA-ALAA EI HALUTA NYT LAAJENTAA

**HANNOVERIN HALLINTOMALLIA** kohtaan on tunnettu suurta mielenkiintoa keskisuurilla kaupunkiseuduilla Saksassa ja se on saanut seuraajia. Esimerkiksi Saarbrückenin (*Regionalverband Saarbrücken*) ja Aachenin kaupunkiseuduilla (*Städteregion Aachen*) ovat päätyneet samankaltaisiin ratkaisuihin kuin Hannoverissa. Vahva aluehallinnon malli on ollut esillä myös Kasselin kaupunkiseudulla Hessenissä samoin kuin teknologia-alueena profiloituvan Karlsruhen seudulla Baden-Württembergissä.

Oleellisena Hannoverissa pidetään ensinnäkin sitä, että hallinnossa ja tehtävissä saavutettiin täysi integraatio. Presidentti ja parlamentti valitaan suorilla vaaleilla. *Region* on saanut vastuulleen kaikki aiemmat väliportaantason tehtävät, osan keskuskaupungin tehtävistä ja lisäksi valtiollisia toimintoja.

Toiseksi on tärkeää havaita, että tehokkaasti järjestetty hallinto on merkittävä tekijä alueen taloudellisen menestyksen tukena. Tästä perinteisenä esimerkkinä Saksassa on Stuttgartin alue, jossa osavaltion ja autoteollisuuden johto toimivat aktiivisesti luodakseen teollisesti tärkeälle alueelle yhteisen hallinnon. Hannoverissa päästiin yksinkertaisempaan ratkaisuun kuin Stuttgartissa, jonka alueellinen hallinta on yhä monitasoista.

Tulevaisuuden osalta Hannoverissa on tunnistettu useita tehtäviä, joissa *Region* voisi ottaa vahvemman roolin. Sen sijaan alueen pinta-alaa ei aiota ainakaan tässä vaiheessa laajentaa. Hannoverista 25 kilometriä kaakkoon sijaitseva Hildesheimin kaupunki (n. 100 000 as.) on jo pyrkinyt mukaan, mutta hakemus on toistaiseksi torjuttu.

## KAUPUNKISEUTUJEN KUNTAJAKO JA KAUPUNKISEUDUN MENESTYS

Viime aikoina on käyty keskustelua Helsingin metropolialueen hallintomuutosten, mahdollisen suurkunnan, ja kaupunkiseudun menestyksen suhteesta. On epäilty, että monista kunnista ja niiden välisestä kilpailusta koostuva rakenne tuottaisi paremman kokonaisuuden. Tämän oletuksen vahvistamiseksi on kehoitettu myös perehtymään kansainvälisiin kokemuksiin (mm. Helsingin Sanomien yleinsönosasto 16.6.2014).

Asiaan antaa yhden näkökulman saksalainen taloustieteellinen tutkimus – Björn Kauderin väitöskirja – kaupunkiseutujen rakenteen, verokilpailun ja kaupunkiseudun menestyksen välisistä suhteista (Kauder 2011).

Saksassa saatujen tulosten mukaan keskuskaupunki verottaa yrityksiä tyypillisesti enemmän, jos sen ympärillä samalla yhtenäisellä suurkaupunkiseudulla on harvoja ympäristökuntia ja jos keskuskaupungin osuus koko seudun väestöstä on suuri. Keskuskaupungin kyky verottaa paranee kilpailevien verottajayksiköiden lukumäärän vähentyessä tai keskuskaupungin suhteellisen aseman vahvistuessa. Saksalaistutkimus ei lähde siitä oletuksesta, että matala verotus olisi automaattisesti hyvä asia, vaan pikemminkin tarkastelee jatkossa yritysveroon vaikuttavien tekijöiden vaikutusta koko seudun kasvun kannalta. Kaupunkiseutujen kehitystä vertailevasta empiirisestä aineistosta päätellään, että hajautunut hallinnon rakenne johtaa aliverotukseen, julkisten palvelujen alituotantoon ja tehottomuuteen sekä niiden vääränlaisen sisällölliseen painottumiseen koko seudun edun näkökulmasta, mikä näkyy jatkossa matalampana kasvuna.

Tutkimuksen johtopäätöksissä todetaan, että tästä näkökulmasta näyttäisi loogiselta liittää ympäröivät kunnat keskuskaupunkiin tai sulauttaa seutu yhdeksi verotusyksiköksi, jotta tarpeellinen koko kaupungin rahoitusaseman paraneminen toteutuisi. Kaupunkiseudun kuntien yhdistämisillä tai yhteisen verotusalueen muodostamisella on vaikutusta myös siihen, millaisia julkisia palveluja kaupunkiseudulla tuotetaan. Tällä on tutkimuksen mukaan julkisen rahoituksen määrän ohella vaikutusta kaupunkiseudun kokonaisuuden kasvuun ja menestykseen.

Saksalaisten tulosten mukaan kaupunkiseudut, joissa on tehty liitos tai muulla tavoin järjestetty yhteinen verotusalue kasvavat nopeammin verrattuna niihin kaupunkiseutuihin, joissa liitosta ei ole tehty. Tällä on vaikutusta koko seudun kehittymiseen; näkökulmina tutkimuksessa nostetaan esiin muun muassa julkisen liikenteen kattavuus ja julkisten palvelujen tehokkuus.

Mielenkiintoinen on myös tutkimuksessa esitetty viittaus siihen, että useista kilpailevista kunnista koostuvasta rakenteesta seuraa paitsi eritasoista verotusta, myös julkisten palvelujen erilaisia painotuksia.

Mitä tämä havainto voisi tarkoittaa? Kaupunkiseudun kokonaisedun kannalta hajautunut rakenne ja sen sisällä verokilpailu voi tuottaa esimerkiksi liian vähän kohtuuhintaista asumista, kun seudun kunnat ajautuvat kilpailemaan ”hyvistä veronmaksajista”. Hajautunut rakenne ja sen sisäinen verokilpailu ei aina kannusta toimimaan kaupunkiseudun kokonaisedun kannalta järkevästi. Esimerkiksi segregaatoinn haittojen ehkäiseminen, haavoittuvimpien alueiden palveluiden ja ympäristöjen kohentaminen, näyttätyy kuntien kannalta kaksiteräisenä miekkana.

Kolmantena huomiona hajautunut rakenne ja sen sisäinen verokilpailu tuottaa liian vähän tukea joukkoliikenteen kilpailukykyyn, sillä joukkoliikenne on omiaan lisäämään alueen vetovoimaisuutta pienituloisen väestön näkökulmasta (Glaeser 2011). Hajautunut rakenne jarruttaa koko seudun kannalta oleellisia (elinkeinopoliittisiakin) investointeja urbaaneihin vetovoimatekijöihin, kuten puistoihin ja kaupunkikulttuuriin, koska kuntien välisen kilpailun vallitessa voidaan hyötyä naapurikunnan investoinneista.

Kun koordinaatio saadaan riittäväksi, julkishyödykkeiden tarjonta koko seudun menestyksen näkökulmasta tehostuu ja julkisten palveluiden sisältö virittyy paremmin kokonaisuuden edun näkökulmasta. Tämän on Saksassa havaittu johtavan koko seudun kasvuun. ●

## 4.3 OSA KAUPUNKIVERKOSTOA JA NELJÄN KAUPUNGIN METROPOLIALUETTA

**ALUEHALLINNON LUOMINEN** ei ole ainoa Hannoverin tueksi luoduista innovatiivisista hallinto- ja yhteistyöratkaisuista. 1990-luvun alussa Hannover ja sitä ympäröivät kaupungit liittoutuivat laajaksi kaupunkiverkostoksi (*Städtenetz*). Saksassa tunnettiin tuolloin laajaa mielenkiintoa kaupunkien keskinäiseen verkostoitumiseen<sup>2</sup>, mutta alueellisena innoittajana oli erityisesti valmistautuminen Hannoverissa vuonna 2000 järjestettyyn maailmannäyttelyyn. Hannoverin alueen kaupunkiverkosto otti nimekseen *Städtenetz Expo Region* ja siihen tuli mukaan viisi perustajakaupunkia: Hannover, Celle, Hildesheim, Hameln ja Nienburg. Pian verkosto laajen-

tui kolmen muun kaupungin (Peine, Stadthagen ja Walsrode) liittyessä mukaan. Expo Region -kaupunkiverkosto toimi kaupunkien kehittämistyön tukena ja yhdyssiteenä noin 15 vuotta, kunnes 2010-luvun alussa toimintamuotoa päätettiin muuttaa laajennetun talousalueen verkostoksi (*Netzwerk Erweiterter Wirtschaftsraum Hannover, EWH*).

*Region Hannover* on mukana myös Ala-Saksin tärkeimpien talous- ja teollisuuskeskusten luomassa neljän kaupungin metropolialueessa (*Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg*). Metropolialueen laajuisesta yhtiömuotoisesta uudelleenorganisoinnista päätettiin kesällä 2009 Ala-Saksin osavaltion ja alueen kuntien ja sidosryhmien kesken. Metropolialue ulottuu etelästä Hessenin osavaltion rajalta aina Nienburgin pikkukaupunkiin (32 000 as.) eli yli 50 km Hannoverista pohjoiseen.

2 Kaupunkiverkostojen syntyä ja organisointumista tuettiin Saksassa muun muassa liittohallituksen kokeilulla 1990-luvun lopulla. Ennen kokeilua, ja sen yhteydessä Saksaan syntyi kymmeniä lähinnä keskisuurten ja pienempien kaupunkien keskinäisiä verkostoja ja ilmiö on jatkunut eri muodoissaan myös kokeilun jälkeen.

## 4.4 ALUEKEHITYKSEN LAAJEMMAT HAASTEET: KATSE HANNOVERISTA SUOMEEN

**SAKSAN RAKENTEELLISET** ja kaupunkiseutujen voimavaroja kokoavat uudistukset alkoivat jo 1930-luvulla. Uudistusten vauhti on sittemmin jatkunut tasaisena ja luonteeltaan ne ovat olleet kaupungistumiskehitystä tukevia, suurempia hallinnollisia entiteettejä kokoavia ja alueen toiminnallista yhteistyötä lisääviä. Kaupungit ja niitä ympäröivät seudut ovat sulautumassa osaksi toisiaan ja yhdiskunnan toteutunut muutoskehitys vahvistaa erityisesti vahvojen kaupunkiseutujen ja samalla aluetaloudellisten moottoreiden asemaa entisestään. *Region Hannover* on tässä suhteessa hyvin valmistautunut. Suomessakin ratkaisusta voisi ottaa mallia. Sitä onkin jo käytetty ajatuksellisena pohjana esimerkiksi Tampereen seudun aluekunta - palvelukunta selvitystyössä.

Demografiset muutokset – joista keskeisinä muuttoliike ja ikääntyminen – kohtelevat Saksan eri osia eri tavoin. Joissakin osin maata, samoin kuin joillakin tuotannonalueilla on huomattavaa niukkuutta osaavasta työvoimasta ja rekrytointiajat ovat venyneet pitkiksi. Tällaisia tuotannonaloja ovat esimerkiksi teollisuuden tuotantotekniikka, tieto ja viestintäteknologia, logistiikka sekä terveydenhuollon eri tehtävät. Erityinen tarve on ollut matemaattisluonnontieteellisten ammattien eli niin sanotun STEM-koulutuksen (STEM = science, technology, engineering and mathematics) saaneista henkilöistä sekä teknisten ja kaupallisten ammattien osaavasta työvoimasta. Tässä suhteessa Hannover on samalla viivalla monien muiden kaupunkiseutujen kanssa, ja tämä näkyy myös elinkeinopoliittisissa painopisteissä (ks. 72).





**KAUPUNGIT JA NIITÄ  
YMPÄRÖIVÄT SEUDUT  
OVAT SULAUTUMASSA  
OSAKSI TOISIAAN JA  
YHDYSKUNNAN TOTEUTUNUT  
MUUTOSKEHITYS VAHVISTAA  
ERITYISESTI VAHVOJEN  
KAUPUNKISEUTUJEN JA  
SAMALLA ALUETALOUDELLISTEN  
MOOTTOREIDEN ASEMAA  
ENTISESTÄÄN.**

Myös taloudellisilla tekijöillä on tärkeä roolinsa muutoksessa lisääntyneen työtömyyden, kaventuneen ostovoiman sekä julkisen sektorin liikkumavaran pienetessä. Tämä osa kaupungistumiskehityksessä on johtanut Saksassa julkisen vallan roolin vähenemiseen, yksityisen sektorin roolin kasvuun sekä kansalaistoiminnan merkityksen lisääntymiseen.

Saksalainen kaupunkikehitys on kulkenut toiminnallisten ja rakenteellisten uudistusten osalta vuosikymmeniä Suomea edellä. Suomalaisesta näkökulmasta kaupungistumiskehityksessä ollaan etenemässä tuskastuttavan hitaasti voimavaroja kokoavaa kaupunkirakennetta kohti eikä toisaalta kaupunkiseutujen välisessä yhteistoiminnassa ole uskallettu ottaa konkreettisia tai riittävän kunnianhimoisia askelia kohti voimavaroja kokoavaa yhteistoimintaa.

## TAMPEREEN SEUDUN SEUTUKAUPUNKIMALLI

Tampereen seudun kunnat ovat osana kuntarakennelain toteutukseen liittyviä toimia selvittelleet eurooppalaisen seutukaupunkimallin mukaista uudenlaista kuntarakennetta. Suomen lainsäädäntö ei vielä mahdollista seutukunta-aluekunta-rakennetta, mutta meneillään olevan kuntalain uudistuksen jälkeen tehtävässä pikavalmistelussa tämän mahdollisuus toteutunee muutaman vuoden kuluessa. Tampereen seudun kunnat ovat omassa valmistelussaan varautuneet uuden kuntamallin mukaiseen rakenteeseen vuonna 2017.

Sosiaali- ja terveyslainsäädännön uudistus kuitenkin näyttäisi pysäyttäneen Tampereen seudun kuntarakennevalmistelun, sillä uuden (tätä kirjoitettaessa lausuntokierroksella olevan) sote-järjestämislain myötä kuntien tehtävistä merkittävä osa poistuisi kuntaorganisaatioiden ulkopuolelle. Tällöin kuntien rooli kokonaisuudessaan myös Tampereen seudulla muuttuisi nykyisestä niin paljon, että tauko valmistelussa on hyvinkin luonteva.

Tampereen seudulla selvitysmiehenä toiminut Rauno Saari luovutti Elinvoimainen Tampereen kaupunkiseutu -selvitystyön loppuraportin 28.1.2014. Selvityksessä mukana olleet kunnat ovat Kangasala, Pirkkala, Ylöjärvi, Lempäälä, Tampere, Orivesi, Nokia ja Vesilahti.

Saaren esitys koostuu kahdesta mallista, joista toinen on uusi kaupunki -malli ja toinen ohjeellinen seutukaupunkimalli. Ensimmäisessä vaihtoehdossa perustettaisiin uusi kaupunki kaupunkiseudun nykyisestä kahdeksasta kunnasta – kyseessä olisi siis kahdeksan kunnan kuntaliitos.

Seutukaupunkimallin kaksitasoisessa hallintojärjestelmässä tehtäviä ja päätösvaltaa olisi molemmilla tasoilla – ja tämä

siis olisi radikaali uudistus suomalaiseen kuntarakenteeseen. Molempien tasojen valtuustot valittaisiin kuntavaaleissa suoralla vaalilla. Seutukaupungin valtuuston ohjauksessa hoidettaisiin seudun toiminnallisen kokonaisuuden kannalta keskeiset asiat. Tällaisia ovat esimerkiksi isot seudulliset investoinnit kuten vesihuolto, maankäytön yleissuunnittelu, seututason elinkeino-, asunto-, liikenne- ja maapolitiikka sekä toisen asteen koulutus.

Saaren selvityksessä ennakoitiin sote-järjestämislain tuomat muutokset kuntien tehtävissä siten, että seutukaupunkitasolla kaavailaan hoidettavan myös tulevan sote-järjestämislain mukaiset sote-alueen vastuukunnalle tulevat tehtävät. Saari on korostanut, että seutukaupunkitason tulisi olla riittävän vahva toimija, jotta muutoksella saavutetaan lisäarvoa suhteessa nykytilaan.

Mikäli uudistuva kuntalaki tulee mahdollistamaan kaksitasoisen kuntahallinnon, muut tehtävät hoidettaisiin läheisyysperiaatetta painottaen palvelukunnissa. Palvelukunnat olisivat itsenäisiä tehtävissään ja toimisivat palvelukuntien valtuuston ohjauksessa. Palvelukunnissa huolehditaan lähipalveluista ja lupa-asioista, paikallisesta kehittämisestä, lähipalvelua tuottavien yksiköiden kehittämisestä sekä edistetään kuntalaisten osallistumista päätöksentekoon ja erityisesti palveluiden kehittämiseen.

Molemmissa Saaren esittämissä vaihtoehdoissa uuden kunnan johtaminen perustuu pormestariin, jossa pormestarin valitsee kaupunginvaltuusto voimassa olevan kuntalain mukaisesti. ●

## PORMESTARIMALLI

Suomalaisissa kunnissa kunnan hallintoa, taloudenhoitoa ja muuta toimintaa johtaa kunnanjohtaja, jonka kunnanvaltuusto on valinnut. Suomen kuntalaki mahdollistaa sen, että valtuuston toimikaudeksi valittu kunnanjohtaja voidaan valita kunnanhallituksen puheenjohtajaksi. Tämä ns. pormestari-malli on toistaiseksi käytössä vain Tampereella ja Pirkkalassa. Kaikissa muissa kunnissa kunnanjohtaja toimii virkamiehenä, jonka ohella kunnassa on luottamushenkilöpohjalta valittu kunnanhallituksen puheenjohtaja.

Kuntien toimintaympäristön kompleksisuus, poliittisen johtamisen läpinäkyvyys ja äänestysaktiivisuuden vähentyminen viime vuosikymmenien kuluessa ovat mm. olleet tekijöitä, jotka ovat saaneet niin asiantuntijat kuin poliitikotkin keskustelemaan vakavasti poliittisen johtamisen uudistamisesta ja luottamushenkilöiden vaikutusmahdollisuuksien vahvistamisesta. Lisäksi on yleisesti koettu, että kunnanjohtajan tehtävässä soikeutuu usein epätoivottavalla tavalla virka- ja poliittinen johtajuus. Virkamiesvallan rinnalle on haettu uutta poliittisen johtamisen mallia.

Monessa suuressa kaupungissa, mm. Oulussa, Turussa ja Espoossa on siirrytty johtamisjärjestelmään, jossa keskeisille luottamushenkilöille maksetaan kuukausipalkkaa vastaavaa korvausta poliittisen johtamisen tehtävistä. Espoossa puolipäivästä korvausta saavat kaupunginhallituksen puheenjohtajistoon kuuluvat, Turussa kaupunginhallituksen puheenjohtaja saa kokopäiväpalkkaa samoin kuin Oulussakin. Näissä kaupungeissa poliittista johtajuutta on vahvistettu, ja aika näyttää, johtaako se pormestari-mallin siirtymiseen.

Pormestari-mallia on kuvattu perinteistä kunnanjohtajamallia avoimemmaksi ja kansanvaltaisemmaksi johtamisjärjestelmäksi: Tampereella pormestari-malliin siirryttäessä tavoitteena oli antaa poliittiselle johtamiselle kasvat, saada poliittinen päätöksenteko mukaan asioiden valmisteluun, selventää rajoja virkamieskunnan ja politiikan välillä sekä siirtää tarkoituksenmukaisuusharkinta politiikan tehtäväksi. Lisäksi konseptiin kuuluu, että pormestari joutuu mittaamaan kannatuksensa kunnallisvaalien yhteydessä. Saksassa, kuten monissa muissakin Euroopan maissa pormestarit ovat toimineet jo pitkään, ja poliittinen johtajuus on luonteva osa kunnanjohtajan roolia. ●

## 4.5 HAJARAKENTAMISEN HILLINTÄ HANNOVERIN KAUPUNKISEUDULLA

**KAIKKIAAN** noin 50 vuotta Hannoverin kaupunkiseudulla harjoitettu aluesuunnittelu on asiantuntijoiden mukaan onnistunut kehittämään fyysistä rakennetta kokonaisvaltaisesti. Maankäyttö ja julkinen liikenne on onnistuttu kytkemään toisiinsa; yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja isot taajaman ulkopuoliset keskittymät on saatu pidettyä aisoissa. Toisaalta asiantuntijat pitävät osittain huonona piirteenä sitä, että seudullinen suunnittelu koskettaa enemmän fyysistä kuin strategista suunnittelua.

Hannoverin kaupunkiseudun aluehallinto (Region Hannover) ohjaa yksityiskohtaisempaa maankäyttöä 10 vuoden välein uudistettavalla seutusuunnitelmallaan (*Regionale Raumordnungsprogramm, RROP*), jonka tuorein versio on vuodelta 2005 (*RROP2005*). Sen lähin vastine Suomessa on maakuntatason aluesuunnittelu.

Vuoden 2005 suunnitelma edustaa hajautettua keskittämistä ja keskusten hierar-

kiaa. Yhdyskuntarakenne perustuu vahvaan ytimeen sekä pienempiin mutta vahvoihin ympäryskaupunkeihin. Tämän lisäksi erotellaan maaseutumaisemmat yhdyskunnat, jotka soveltuvat asuinrakentamiseen sekä kylät, joiden osalta rakentamista ohjataan erityisen tarkasti. Suunnitelma esittää alueita ja vyöhykkeitä, joita ei saa kaavoittaa, eli ei myöskään rakentaa. Näillä rajoituksilla pyritään ehkäisemään yhdyskuntarakenteen hajautumista, ylläpitämään viheralueet ja luontomaisemat rajaamalla kylien kasvu sisäänpäin sekä turvaamalla palveluiden säilyminen.

Suunnitelmassa tunnistetaan noin 130 kylää, joiden yhdyskuntarakennetta seudullisesti erityisesti ohjataan. Nämä kylät saavat kasvaa korkeintaan 5 prosentilla (joissakin tapauksissa 7 prosentilla) suunnitelmakauden aikana. Näiden lisäksi on tunnistettu noin 40 kylää tai lähiötä, joissa sallitaan merkittävämpi rakentaminen, koska

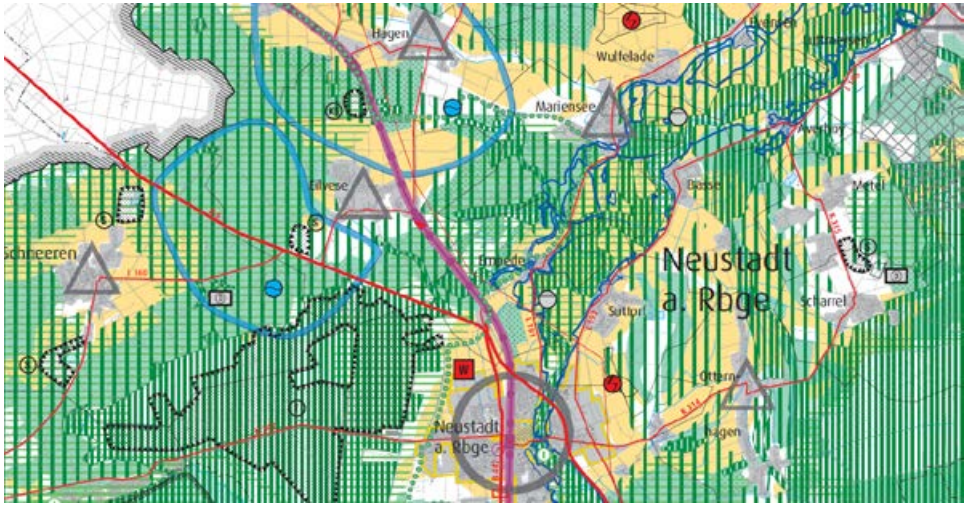
alueet täyttävät tietyt joukkoliikenteeseen ja palveluinfrastruktuuriin liittyvät kriteerit.

Hajarakentamisen sääntelyn ohella Hannoverin seudulla on vahvat välineet – joita myös käytetään – kaupan sijoittumisen ohjaamiselle. Kaupan keskittymät ovat kuitenkin usein keskustelun ja kiistelyn aiheena, samoin tuulimyllyt. Hajarakentamisen hillintä sitä vastoin on aikojen saatossa tullut hyväksyttäväksi politiikaksi ja käytännöksi. Kunnissa on ymmärretty, että hajarakentamisen hillinnässä on kyse kouluisista, kaupoista ja kunnallistekniikasta kylissä sekä luonnonympäristön, maaseudun ja maatalouden mahdollisuuksista kylien ulkopuolella.

Vaikka nykyinen hallintomalli (*Region Hannover*) korostaakin vahvasti strategisen seutusuunnittelun ja operatiivisen kunnallisen maankäytön suunnittelun välistä eroa, on huomattava, että seututason suunnitelmien keskeisimpänä strategisena tavoitteena on vuodesta 1965 alkaen ollut taajamarakenteen ja liikennejärjestelmän yhtenäisyys. Vuonna 2005 laadittu ohjelmallinen maankäytön suunnitteluasiakirjan (aiemmin mainittu *RROP2005*) keskeisimmiksi tavoitteiksi maankäytön suunnittelua johtava ylin virkamies Axel Prieb, mainitsee meilläkin tuttuja periaatteita, kuten:

- Taajamien ja joukkoliikenteen suunnittelun samanaikaisuus
- Vahva keskustaajama, mutta myös vahvat ympäryskunnat (hajakeskittämisen periaate)
- Teollisuusalueiden valmistelu ja kehittäminen (seutusuunnittelijoiden ja taloussuunnitteluyksikön kanssa)
- Hajaantumisen estäminen ja luonnonympäristön laadun takaaminen (avoin tila, taajamien hierarkia, rajoitteet n. 130 pienelle kylälle)
- Ilmastonsuojelu ja uusien energiamuotojen kehittäminen
- Kauppakeskusten rajoittaminen kaupallisten toimintojen säilyttämiseksi kaupunkikeskustoissa (Prieb 2014)

Vastaavasti, jos tarkastelee itse RROP2005:n karttaliitteitä, on helppo huomata, että ulkoasultaan ja merkinnöiltään on dokumentissa kyse innostavammasta asiakirjasta kuin oma maakuntakaavamme (ks. kuva 3). Varsinaiset erot suomalaiseseen löytyvät kuitenkin määräysten tasolta. Priebin kuvaamat 130 kyläaluetta on otettu mukaan taajama-alueiden luokitteluun omine määräyksineen. Maaseutumaisesti rakennetut alueet on jaettu hierarkioihin tiiviimpää taajamarakennetta vastaavasti



Kuva 3. Ote Hannoverin RROP2005 suunnitelman hajarakentamisalueelta.

ja luodulle kolmijakoiselle tyypittelylle on omat määräyksensä. Ensimmäisen ryhmän muodostavat maatalouden tarvetta palvelevat alueet, toisen tiivistyviksi halutut kyläalueet ja kolmannen näiden ulkopuolelle jäävä muu haja-rakentamisen alue. Suomessa vastaavaa vyöhykemäistä kaavoitusta on jossain määrin sovellettu Uuden Oulun yleiskaavassa, jossa käytössä ovat kaupunkikehittämisen ja maaseutukehittämisen vyöhykkeet.

Määräyksissä huomio kiinnittyy tarkkuuteen, jolla strategisia tavoitteita siirretään alemmalla tasolla tapahtuvaan päätöksentekoon. Vaikka määräyksissä on osin samanlaisia tulkinnan varaisuuksia kuin meilläkin (vrt. alueet on sovittava, kohtuullinen kehittäminen jne.), on toisaalla käytetty erityistä täsmällisyyttä strategian siirtämiseksi toteutukseen. Tällaisia toimia ovat merkiksi velvoite tarkemmasta yksilöinnistä alemmalla suunnitelmatasolla (*Landes-Raumordnungsprogramm*, LROP),

rajoite haja-rakentamisen kasvusta prosentuaalisena määränä nykytilanteesta, tai siirtämällä maakuntatason strategia kiinteistörekisteriin (saks. *Kataster*).

Hannoverin esimerkkiä vapaasti tulkiten voi väittää, että suomalaisesta hajarakentamisen ohjauksesta puuttuvat konkreettiset seututasolla käytettävät välineet. Yhtenä keskeisenä ongelmana on yhdyskuntarakennetta kuvaavien käsitteiden epämääräisyys. Taajama-käsitteemme vastaavat saksan *Siedlung* tai englannin *settlement* on maiden paikallisissa maankäyttösuunnitelmissa pyritty määrittämään niin tarkasti, että strategiset tavoitteet voidaan niihin kohdentaa.

Suomalaisen taajaman on kuitenkin merkitykseltään kulloiseenkin tarpeeseen joustava: milloin se tarkoittaa 200 metrin päässä toisistaan olevia viiden talon ”ryppäitä”, milloin taas liikennemerkein erotettua 50 km/h:n tuntinopeudella leimattua tienosaa. Tämä on osin yllättävää, koska

koko maankäyttöä ohjaavan lainsäädäntömme perusta on vuoden 1958 rakennuslaista alkaen perustunut taaja-asutuksen ja haja-asutuksen erottamiseen toisistaan. Vanhaa asemakaavoituksen perinnettä noudattaen taajamaksi (taaja-asutukseksi) tulisi nimittää vain alueita, jotka tullaan myöhemmässä vaiheessa detailikaavoituksen keinoin tarkentamaan. Koska suomalainen rakennettu ympäristökin on pääsääntöisesti rakentamatonta, voisi rakentamisen ohjauksessa tuoreella tavalla määritelty taajamaraja määrittää myös ulkopuolelleen jäävää haja-asutusta, jota voitaneen myös meillä vallitsevan suunnittelutarveratkaisun sijaan ohjata Hannoverin esimerkin mukaisin hajarakentamismääräyksin.

Tosin tässäkin on omat haasteensa. Samantyyppinen lähestymistapa on kansainvälisen suunnittelukirjallisuuden tuntemassa, hajaantuvan kasvun hillitsemiseen kehitetyssä suunnittelukeinossa – *Urban Growth Boundary*ssa (UGB). Tämän erityisesti USA:ssa ja anglo-amerikkalaisissa maissa<sup>3</sup> käytössä oleva suunnittelunormin tarkoitus on määrittää kaupunkiseudun ulkoreuna, jonka sisälle uuden rakentamisen on sijoitettava. Tunnetuin sovellus lieinee Portlandissa, Oregonissa vuonna 1979 käyttöön otettu UGB, jonka tavoitteena oli metropolialueen hajaantumisen estäminen ja yritys houkutella sijoittajia kaupunkikeskustaan. Vuosikymmeniä tämä on ollut eriateisten kiistojen kohteena, eikä suunnittelukeinon todellisesta tehokkuudesta edelleenkaan ole yksimielisyyttä. (Squires 2002, 16; Abbott 2002, 217).

Torontossa vastaavaan on puolestaan pyritty rajaamalla kaupungin kasvua vihervyöhykkeellä (Green Belt). Tämä Portlandin UGB-malliin rinnastettavissa oleva käytäntö on kuitenkin myös osoittautunut kiistanalaiseksi. Vaikka vyöhyke esimerkiksi tarjoaa virkistysalueita, säilyttää luonnonympäristöjä ja toimii ruoantuotannon kannalta merkittävänä ”lähiutuotantoalueena”, on sen merkitys yhdyskuntarakenteen hajautumista estävänä käytäntönä asetettu kyseenalaiseksi. Käytännössä kaupunki on alkanut kasvaa vihervyöhykkeen ulkopuolelle hajauttaen yhdyskuntarakennetta entisestään. Tämä puolestaan pidentää entisestään työmatka-aikoja, lisää ruuhkia ja aiheuttaa infrastruktuurikustannuksia. Torontossa kritiikki on kohdistunut myös vihervyöhyke-käytännön epämääräisyyteen osana suunnittelujärjestelmää. Toronton Green Belt perustuu poliittiseen päätökseen, jonka jatkuvuus riippuu päivänpoliittisesta tuesta. Päätös on purettavissa koska vain eikä näin ollen rohkaise sitoutumaan pitkäjänteiseen suunnitteluun (kts. Ilmavirta et al. 2013).

Suunnittelun tuloksellisuutta ajatellen kyse ei tässäkään rakentamisen säätelyn muodossa ole niinkään uudesta käänteentekevistä innovaatiosta vaan laajemmasta poliittis-lainsäädännöllisestä perustasta, jolla maankäytönsuunnittelua tehdään. On oletettavaa, ettei mikään yksittäinen uusi merkintä- tai määräystapa automaattisesti poista muusta yhteiskunnallisesta toimeliaisuudesta syntyviä ongelmia. Ja kääntäen, maankäytön suunnittelun mekanismit tarvitsevat tuekseen kytkennän muuhun yhteiskunnalliseen toimeliaisuuteen.

<sup>3</sup> Muita vastaavia nimiä periaatteiltaan samanlaiselle rakentamisaikajointeille ovat mm. *Green Belt*, *Urban Growth Area*, *Urban Service Area*, *Town Boundary*, *Village Curtilage*, *Village Envelope*.

## MASKULIINISUUS VAI KONSERVATIIVISUUS?

Keskustellessamme arjen sujuvuuden tai sujumattomuuden ilmenemisestä Saksan-opintomatkallemme, teimme karrikoidun yhteenedon monien käytänteiden ”maskuliinisuudesta”. Termi ja havaintomme ovat täysin epätieteellisiä ja perustuvat tuntemukseen siitä, että suunnittelussa, käytännössä ja keskusteluissa tunnutaan usein toimittavan vahvemman ehdoilla – esimerkiksi autoilevan, keskiluokkaisena, valkoihoisen miehen.

Taustamateriaalin mukaan Saksassa on vähemmän suurkaupan keskittymiä kuin Suomessa. Tämä herätti meissä hämmästystä, sillä meidän seurueemme ei sunnuntaista tiistaihin kestäneen Hampurin-vierailun aikana nähnyt kuin yhden Lidl-lähikaupan. Se sijaitsi maahanmuuttajavaltaisessa Wilhelmsburgin kaupunginosassa. Kysimme oppaamme toimineelta Julian Petrinilta miksi emme näe bussipysäkkejä emmekä lähikauppoja. Petrin vastasi osuneemme arkaan kohtaan. Arki hänen mukaansa toimii siten, että perheillä on 1–2 autoa ja kerran viikossa käydään ostamassa jääkaappi täyteen ruokaa hypermarketista. Ainakaan Wilhelmsburgissa ei pientaloalueita palveleva joukkoliikenne ole kovin kattavaa, kuvaili oppaamme, vaan se perustuu runkolinjaan, joka ei poikkeaa asuinalueille.

Hafen Cityn suurella uudella asuinalueella, joka oli vielä itä-osiltaan vasta suunnittelun asteella, mutta jonka länsiosissa jo asuttiin, on päätetty tehdä kivijalkakauppoja yhden suuren ostoskeskittymän sijaan. Kauppoja olikin jo paikoitellen avattu, mutta emme nähneet yhtään ruokakauppaa.

Tuumimme, että arjen toimivuuden kannalta on hankalaa, ettei lähikauppoja ole. Vanhukset, autottomat, maahanmuuttajaäidit, vammaiset ja muut ”heikot” ryhmät eivät pysty asioimaan hypermarketissa. Luokittelimme tämän ”maskuliiniseksi” käytännöksi.

Arjen sujuvuuden kannalta keskeisen joukkoliikenteen järjestäminen oli Hafen Cityssä tarkan suunnittelun kohteena. Suunnitelmat pysäköintipaikkojen rajoittamiseksi olivat niin ikään kunnianhimoiset. Jo rakennetussa Hafen Cityssä autopaikkainormi on 0,6 autopaikkaa/asunto, rakenteilla olevassa Itä-HafenCityssä tavoitteena on 0,4 autopaikkaa/asunto sekä yksi pysäköintipaikka/100 toimistoneeliötä. Autoriippuvuudesta ollaan siis rimpuilemassa pois. On toivottavaa, että lähipalvelujen tarjonta kohtaisi nopeasti alueellisen kysynnän, jottei tavoitteesta jouduta lipsumaan.

Kun rakennuttajaorganisaation ja yliopiston edustajat esittelivät meille alueen toimintoja, korostettiin koulutuspalvelujen tarvetta. Myös päivähoidon tarve ja sijoittuminen mainittiin, mutta sosiaali- ja terveystalvueluita tai kirjastoja ei lainkaan. Taloja on kuitenkin suunniteltu monikäyttöisiksi siten, että asuntojen ja palvelujen yhdistäminen on mahdollista – alakerroksessa kauppa- ym palveluja ja ylemmissä kerroksissa asuntoja. Tulvansuojelun vuoksi Hafen Cityn alimmat kerrokset on varattu pysäköinnille. Näin ollen veden vierelle rakennetun jalankulkuväylän toinen puoli oli bunkkerimainen seinämä sen sijaan, että kadunvarsilla olisi ollut kahviloita ja muita palveluja. Lasten kannalta ympäristö on turvaton, koska veteen rajautuvaa julkista tilaa ei ollut



aidattu, pudotus veteen oli tulvavaran ja nousu/laskuveden vuoksi useita metrejä, eikä vedestä ollut portaita ylös. Myöskään pelastusrenkaita tai -veneitä ei näkynyt. Suunnitelun ja suunnitteludiskurssin "maskuliinisuus" näkyi mielestäni silloin, kun HafenCity GMBH:n edustaja kertoi, että joidenkin asuintalojen pohjakerroksesta pääsee sisäpihoille, joilla voi poikkeustapauksissa olla lapsille leikkutilaa ja leluja, mutta totesi, että se ei hänen mielestään kuulu urbaaniin tilaan.

Hannoverin alueella vallitsee työvoimapula - ei ole tarpeeksi osaamista eikä tuotantotyöntekijöitä. Seutu pyrkii aktivoimaan maahanmuuttajia ja naisia työhön kannustamalla työn ja perheen yhteensovittamiseen. Tärkeimpänä toimenpiteenä työn ja perheen yhteensovittamiseen kannustamisesta mainittiin päivähoitopaikkojen lisääminen. Päivähoito on joissain kaupunginosissa kunnan, joissain kirkon järjestämää, mutta molemmat ovat samanhintaisia. Tarjonta ei kuitenkaan vastaa kysyntää. Hannoverissa tiedostetaankin ettei heidän palvelunsa ole vielä skandinaavisella tasolla.

Hannoverin seudulla hedelmällisyysluku on Suomeen verrattuna alhainen: Hannoverissa 1,3 ja seudulla 1,4. Suomen kokonaishedelmällisyysluku vuonna 2012 oli 1,8, kun se EU-maissa oli keskimäärin 1,6. Naisten kokoaikatyöhön työllistymisen aste on Hannoverissa 45% , joten alueella on suuri työvoimapotentiaali, jota ei saada käyttöön.

Työperäisen maahanmuuton lisääminen ei tullut esitetyissä keinovalikoimissa juurikaan esiin. Tämä tuntui oudolta, sillä ikäpyramidin ongelmat kuvattiin varsin osuvasti: Hannoveris-

sa alle 6-vuotiaita lapsia on 5,1 prosenttia ja yli 85-vuotiaita vanhuksia 2,5 prosenttia väestöstä.

Hallintorakenteen kehittämistä lukuun ottamatta Hannoverin alueen kehittämistavoitteet eivät mielestämme olleet missään esitellyssä asiassa kovinkaan kunnianhimoisia. Kehittäminen kuulosti konservatiiviselta, vanhanaikaiselta, varovaiselta. Erityisesti hätkähdytti asuntorakentamistavoite: koko Hannoverin alueelle on tavoitteena rakentaa 8 000 asuntoa vuoteen 2020 mennessä. Tavoite on varsin vaatimaton verrattuna esimerkiksi Helsingin kaupungin vuotuisen tavoitteeseen, joka on 5 000 asuntoa vuosittain (!), josta on toteutunut 3 000 asuntoa vuosittain. Helsingin asukasluku on 616 040 (huhtikuu 2014), Hannover on suunnilleen samankokoinen (vuonna 2008 520 000 asukasta).

"Joukkoliikenteestä ei voi puhua, koska Volkswagen on niin vahva", kertoi Region Hannoverin aluepresidentti. Ja niinhän se on, Volkswagen on kaupungin suurin työllistäjä. Sen tehtailla on noin 15 000 työpaikkaa.

Ehkä "maskuliinisuus" oli sittenkin huono adjektiivi kuvaamaan havaintojamme. Konservatiivisuus olisi ollut parempi.





# **5. RUHR**



## KRIISIALUEESTA METROPOLIKSI?

**RUHRGEBIET ON** useimmille eurooppalaisille jo maantieteen kouluopetuksesta tuttu - ikoninen esimerkki hiileen ja rautaan perustuneesta teollistumisesta ja urbanisaatiosta. Pinta-alaltaan suunnilleen Helsingin seudun kokoiselle alueelle Reinin sivujokien (Emscher, Lippe ja Ruhr) tuntumassa kasvoi hyvin suuri kaupunkien ja kaivoskylien tihentymä.

Hiilikaivostyöläisten lukumäärä saavutti huippunsa, likimäärin puoli miljoonaa, jo ensimmäisen maailmansodan jälkeen. Rauta- ja terästeollisuuden kasvusykli eteni eri tahdissa, minkä seurauksena kaivos-toiminnan ja teollisuuden osuus alueen työvoimasta oli vielä vuonna 1960 yli 60 prosenttia. Nykyisin tämä osuus on noin neljännes, eli samaa suuruusluokkaa kuin Saksassa keskimäärin.

Paikan päältä katsottuna Ruhrin alue on tilkkutäkki. Vierekkäin ja lomittain on isoja, persoonattoman oloisia kaupunkeja kuten Bochum ja Essen, Gelsenkirchenin kaltaisia kaivosasutusten ryppäitä rapistuvine yhdysraiteineen, siisteiksi ehostettuja luontoalueita ja retkeilyreittejä sekä kiinnepisteinä teollisen perinteen monument-

teja. Tämän kaiken kutoo yhteen kattava ja hyvin toimiva liikenneyhteyksien verkosto. Kaupunkipolitiikan ja kaupunkien kehittämisen näkökulmasta kiinnostavimmat kysymykset koskevat sitä, onko Ruhr toipunut rakennemuutoksesta ja miten se asemoituu nykyisin Saksassa ja Euroopassa – ja onko sitä yhtenä, toiminnallisesti ja symbolisesti uusiutuneena kokonaisuutena enää ylipäätään olemassa.

### KAUPUNKIKESKITTYMÄN RAKENNEMUUTOS

Ruhrin alue on Suomen perspektiivistä ihan omassa sarjassaan. Sille ei ole kotimaista vastinparia, vaikka Vuoksenlaakson teollisuusvyöhykettä kutsuttiinkin aikanaan Suomen Ruhriksi. Rakennemuutoksen volyymin ja hallinnan osalta suomalaiseksi vertailukohtaksi käy parhaiten pienviljelyn ja metsätyön muodostaman maaseudun talousmuodon hajoaminen 1950-luvulta alkaen. Myös se johti satojen tuhansien työpaikkojen häviämiseen parissa kolmessa vuosikymmenessä. Olennainen ero on siinä, että tämä kotimainen rakennemu-

tos tapahtui hajallaan eri puolella laajaa maata. Entisen tuotantoperustan luoma infrastruktuuri ja inhimillinen pääoma (kuten pientilat ja pokasahan käsittelytaidot) menettivät käyttöarvonsa.

Ruhrin alueen tilanne on ollut ratkaisevasti erilainen. Merkittävä osa suurten teollisuuskaupunkien infrastruktuurista (esimerkiksi asuntokanta, liikenneverkot ja teollisuuskiinteistöt) ja urbaanista elämänmallista soveltui tai oli muunnettavissa uusien toimintojen käyttöön. Lisäksi hyvin lähellä toisiaan Länsi-Euroopan ytimessä sijaitsevat, Suomen asukaslukua yhdessä vastaavat väestökeskittymät tarjosivat yritystoiminnalle kasautumisetuja ja monipuoliset paikalliset markkinat. Nämä lähtökohdat edesauttoivat siinä, ettei Ruhrin alueen asukasluku ole romahtanut talouden perinpohjaisen rakennemuutoksen seurauksena. Nykyisin se on 5,2 miljoonaa eli vain noin 10 prosenttia vähemmän kuin puoli vuosisataa sitten.

Ruhrin uuden tuotantoperustan kehittämisessä korostetaan nykyisin luonnonvarojen sijasta koulutuksen ja tutkimuksen luomaa inhimillistä pääomaa. Myös tässä ei

ole kovin kaukaa haettua nimetä vertailukohta Suomen maaseudun rakennemuutoksesta. Ruhrin alueen ensimmäinen yliopisto perustettiin vuonna 1964. Suomessa Oulun yliopiston perustettiin 1950-luvun lopussa ja Itä-Suomen korkeakoulut vuosikymmen myöhemmin. Vuonna 2012 Ruhrin alueella oli 220 000 opiskelijaa 21 yliopistossa tai ammattikorkeakoulussa eli lähes yhtä paljon kuin Suomessa.

Ruhrin muutos ei ole tietenkään edennyt suoraviivaisesti. Ei ole yllätys, että siinä on käyty kamppailua entisen tuotantoperustan säilyttäjien ja uuden etsijöiden välillä. Viimeksi mainitut ovat päässeet vähintään niskan päälle, mutta ei se ole taannut aina menestystä – suomalainen muistaa Ruhrilta ehkä parhaiten Nokian Bochumin tehtaiden alasajon.

## **RUHRIN ALUEEN HAASTAVAT LÄHTÖKOHDAT**

Neljän viimeisen vuosikymmenen aikana Ruhrin alueelta on teollisen rakennemuutoksen myötä kadonnut noin puoli miljoonaa työpaikkaa, joista suurin osa kai-

vosteollisuudesta. Liittovaltion tukitoimin rakennemuutosta on pyritty sekä hidastamaan että nopeuttamaan. Ilman subventioita Ruhrin teollisuus olisi jouduttu ajamaan alas nopeasti, mutta toisaalta oli selvää, että uutta sampoaa olisi jossain vaiheessa ryhdyttävä takomaan. Ensin rakennepolitiikka nojasi reindustrialisaatioon, mutta 1960- ja 1970-luvuilla painopiste siirtyi alueen infrastruktuurin ja joukko liikenteen kehittämiseen sekä teollisuusalueiden uudelleenkäyttöön. Merkittävänä uudistuksena oli korkeakoulujen perustaminen Ruhrin alueelle 1960-luvulla. Vasta 1970-luvulla voidaan puhua rakennepolitiikan neointustrialisaatioosta, kun katse alkoi siirtyä kokonaan uusille teollisuuden aloille. Myös perinteiset teollisuusyritykset alkoivat investoida ympäristötekologiaan, mikä olikin luontevaa ympäristöongelmien ja kiristyneiden päästövaatimusten vuoksi.

Viime vuosikymmenten aikana kehittämispolitiikka on keskittynyt entistä tietointensiivisemmille aloille sekä enenevässä määrin ns. pehmeiden sijoittumistekijöiden varmistamiseen. Palvelualat työllistävät nykyään kaksi kertaa enemmän osa-

valtion (Nordrhein-Westfalen) asukkaita kuin vuonna 1970, ja nopeimmin kasvavat sektorit löytyvät juuri palvelutuotannosta: esim. mainostoiminta, tutkimus- ja kehityspalvelut sekä kuljetus ja logistiikka. Myös ns. luovan talouden nousulta sekä vapaa-ajan palvelutarjonnalta toivotaan alueelle työllistävää ja elävöittävää vaikutusta. Ruhrin alue on saanut viime vuosikymmenten aikana paljon vetoapua EU:n rakennerahastoista. Päättäneellä rahastokaudella (2007–2013) Ruhrin alue kuului kokonaan Tavoite 2 -alueisiin, joiden kautta Nordrhein-Westfalenin osavaltio (NRW) sai EU:sta 1,3 miljardia euroa. Valtaosa tästä summasta sekä osavaltiolta ja yrityksiltä tulevasta omarahoituksesta kohdistui nimenomaan Ruhrin alueelle.

## 5.1 UUDISTUVA RUHR - YHTEISET PONNISTUKSET MENESTYKSEKÄITÄ

**RUHRIN ALUE** on erikokoisten yhdyskuntien rykelmä, jonka suurin yhteinen nimittäjä on ollut teollinen lähihistoria. Uusi yhteinen nimittäjä on kuitenkin vähintään kehiteillä. Vahva yhteinen suunnitteluorganisaatio on pitkään puuttunut, eikä niin sanotusta kirkontorniajattelusta eli kaupunkien välisestä kilpailusta ole päästy kokonaan eroon. Esimerkiksi markkinoinnin saralla alueen kaupungit ovat vasta 2000-luvulla alkaneet toden teolla tiivistää yhteistyötään. Yksi näkyvästi kaupungeja yhdistänyt ponnistus liittyi vuoden 2010 kulttuuripääkaupunkivuoteen, joka lanseerattiin nimellä "Ruhr.2010" – Essenin kaupungin johdolla mutta alueen kaikkien 53 kaupungin nimissä. Kulttuurivuoden budjetti oli 62,5 miljoonaa euroa: 17 miljoonaa tuli liittovaltiolta, 12 NRW:n osavaltiolta ja loput seutu- ja paikallistasolta ja sponsoreilta. Erilaisia yhteistoiminnallisia kulttuuriprojekteja toteutettiin yhteensä 634, ja niiden puitteissa järjestettiin 5 500 tapahtumaa. Vuoden kävijämääräksi arvioitiin 11 miljoonaa, josta noin 15% tuli ulkomailta. Vuoden antia on arvioitu varsin positiivisesti (esim. ECORYS 2011) ja kasvaneiden

matkailijavirtojen ohella etenkin yhteistyön tiivistyminen ja syveneminen on koettu arvokkaana (Prosek 2012). Kulttuurivuoden jälkeen markkinointitarkoituksiin vakiintui myös Ruhr-metropolin käsite (Metropole Ruhr).

Toisaalta Ruhrilla on tehty, osin kokonaan parrasvalojen ulottumattomissa, paljon pitkäjänteistä työtä alueen rakennemuutoksen eteen. Kaksi kirjainlyhennettä nousee tässä yli muiden: RVR (Regionalverband Ruhr) ja IBA (Internationale Bauausstellung).

### 5.1.1 REGIONALVERBAND RUHR

Aluekokonaisuuden kannalta merkittävä päätös oli aluesuunnitteluorganisaation Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR) perustaminen vuonna 1920. Sen tehtävänä oli koordinoida maankäytön ja liikenteen suunnittelua. Tämä organisaatio säilytti merkittävän asemansa aluekehityssuunnittelussa myös toisen maailmansodan jälkeen, mutta menetti sen 1970-luvun hallintouudistuksissa.

### 5.1.2 IBA – KAUPUNKIUUDISTUSOHJELMA JA KEHITTÄMISNÄYTTELY

Vuonna 2004 perustettiin Regionalverband Ruhr (RVR), jonka keskeiset tehtävät ovat nykyisin aluesuunnittelu, aluekehittäminen sekä alueen markkinointi. Se on ottanut käyttöön käsitteen Ruhrmetropole kuvaamaan alueen uudistumista ja asemaa Euroopassa. Tätä toteuttaa aluekehittämisyksikkö Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr, joka keskittyy valittujen vahvojen toimialojen ja klusterien vahvistamiseen sekä Ruhrin kehittämiseen logistiikkakeskuseksi ja matkailukohteena. Vuodesta 2009 alkaen RVR vastaa myös alueen lakisääteistä, suomalaista maakuntasuunnittelua vastaavasta prosessista (Regionalplanung). Ruhrin seudullinen elinkeinojen edistämisyhtiö (Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr GmbH) on RVR:n tytäryhtiö.

Ruhrin – aikanaan hyvin kehnon – ympäristön tilan parantaminen alkoi jo aiemmin. Raskaan teollisuuden perintö on pyritty muuntamaan rasitteesta vetovoimatekijäksi. Emscher-jokialueen kehittäminen jätevesien uomasta maisemapuistoksi on suurprojekti, jonka tulokset ovat muuttaneet näkyvästi Ruhrin maisemaa ja vaikuttaneet vahvasti myös Ruhrin alueen imagoon.

Ruhrin alueella virallisen kymmenvuotiskauden 1989–1999 ajan toiminut IBA-kaupunkiuudistusnäyttely kantoi nimeä Emscher Park, koska se kohdentui pahoin saastuneen Emscher-joen ympäristöön. Kaikkiaan 800 neliökilometrin ja 17 kaupungin alueelle ulottuneen IBA:n kokonaisbudejtti oli useita miljardeja. Yksi isoimmista ponnistuksista oli jokiuoman teollisten maisemien yhdistäminen laajaksi maisemapuistojen kokonaisuudeksi (Emscher Landschaftspark). Siihen liittyi muun muassa joen uoman ennallistamista, teollisessa käytössä olleiden rakennusten uusiokäyttöä ja ympäristötäidetä esimerkiksi maisemoinnin yhteydessä (Reicher ym. 2001). IBA:n piiriin kuului myös uudisrakentamiskohteita – niin asunto- kuin toimitilarakentamista, tiedepuistojakin. IBA oli samalla myös huomattava rakennepoliittinen satsaus alueen yleiseen houkuttelevuuteen ja matkailuelinkeinoon. Ruhrin alueen valinta yhdeksi EU:n kulttuuripääkaupungiksi vuonna 2010 voidaankin nähdä eräänlaisena jatkeena IBA:n tavoitteille.

IBA-näyttelyt (IBA, Internationale Bauausstellung) ovat muodostuneet Saksassa väljästi määritellyksi kaupunki- ja yhdys-



kuntarakentamisen innovointi- ja kehittämishankkeiden traditioksi. IBA:n asema toimintamuotona on vakiintunut vähitellen usean vuosikymmenen aikana. Ilmaus Internationale Bauausstellung IBA tuli käyttöön Berliinin 1980-luvun kehittämis- ja näyttelyohjelman yhteydessä, mutta kyseinen ohjelma tähtäsi tietoisesti aiempien kaupunkirakentamisnäyttelyiden traditioiden jatkamiseen. Erityisesti tällöin haluttiin luoda ymmärrettävä yhteys ja eräänlainen vertailukohta suhteessa Berliinissä 1950-luvulla järjestettyyn "Interbau"-näyttelyyn. IBA-traditiota koskevan historiakirjoituksen yhteydessä IBA-jatkumoon on sittemmin liitetty vanhempiakin rakennusnäyttelyitä jopa yli sadan vuoden takaa.

IBA-prosessien pituus on vaihdellut eri tapauksissa, mutta ne ovat aina olleet useiden vuosien pituisia ja joihinkin tiettyihin kohdealueisiin sidottuja. Esimerkiksi Berliinissä vuosina 1984–87 järjestetyn IBA:n valmistelu alkoi 1970-luvun puolivälissä. Vastaavasti Ruhrin alueen IBA (kohdealueena "Emscher Park") kesti virallisestikin yli kymmenen vuotta, ohjelman sijoituessa vuosiin 1989–1999.

Tyypillisesti IBA:n yhteydessä on etsitty ja tuotettu uusia ratkaisuja, sekä rakentamisen ja arkkitehtuurin fyysisiin malleihin (arkkitehtuurikilpailut, koerakentaminen

jne.) että mm. asukasvuorovaikutukseen. Viime aikoina kehittämisen kohteena ovat olleet myös mm. erilaiset rahoitusjärjestelyt ja toteutusmallit.

IBA-prosessiin liittyy aina useita kymmeniä yksittäisiä rakennus- ja muita hankkeita, joille IBA muodostaa yleisemmän kehyksen, eräänlaisen sateenvarjon. Hankkeiden välinen koordinaatio, niitä yhdistävät teemat ja tavoitteet, rahoitusjärjestelyt, tiedotus, aikataulutus, ym. muodostavat yhteiset puitteet, eli IBA:n.

### **EMSCHER PARK RUHRILLA**

1980-luvun lopulla Saksassa käynnistyi parin vuoden sisällä kaksi IBA-statuksen alla tapahtuvaa kehittämishanketta. IBA-näyttelyiden traditio alkoi näin vahvistua; sekä vakiintua että laajentua sisällöllisesti. Toinen hankkeista tapahtui Berliinissä ja toinen keskittyi Ruhrin alueelle, jossa projektin fokus oli uuden tyyppinen. Edessä oli sekä talouden perustaminen uudelle pohjalle että teollisen tuotannon jälkeensä jättämien ekologisten ongelmien selvittely. Myös Ruhrin alueen sisäinen balanssi hyvinvoinnin jakaantumisen suhteen eri osa-alueiden välillä vaati julkisen sektorin toimenpiteitä. Käynnistettiin seutua laajemmin elvyttämään tähtäävä prosessi,



Kuva: Tuxyso / Wikimedia Commons

jota alettiin toteuttaa IBA-sateenvarjon alla ("Internationale Bauausstellung Emscher Park"). Nyt ensimmäistä kertaa IBA-hanke käsitteli kokonaisen seudun suuria yhteisiä hankkeita, ja kysymyksenasetteluun tulivat mukaan maisema-arkkitehtuuri ja ekologisen tasapainon/kestävyyden tavoittelu. Mukana ohjelmassa oli kaikkiaan 17 kuntaa, kohdealueena noin 70 km pitkä ja 15 km leveä alue Emscher-joen molemmin puolin. IBA-kontekstissa uusia kysymyksiä olivat myös teollisen rakennusperinnön ja muunkin teollisen perinnön (esim. pilaantuneen maan) erityiskysymykset. Ohjelma päättyi virallisesti vuonna 1999, mutta kuntien välinen yhteistyö ja hankkeiden koordinointi Ruhrin alueella on jatkunut ja osin laajentunutkin IBAn jälkeen.

Keskeinen kysymys on, miten antaa positiivisia impulsseja ja ohjata kehitystä toivottuun suuntaan pidemmällä tähtäi-

mellä. Tällöin on tarpeen sekä luoda jotain pysyvää hyvää fyysisten rakenteiden tasolla että edistää suunnitteluun ja toteutukseen liittyviä toimintakulttuureja ja otolliseen suuntaan vieviä sosiaalisia prosesseja.

### **5.1.3 TEOLLISEN HISTORIAN HELMINAUHA 'ROUTE DER INDUSTRIEKULTUR'**

Pitkäjänteisellä yhteistyöllä syntyneistä helmistä erinomaisena esimerkkinä toimii teollisia kulttuuriperintökohteita yhdistävä 'Route der Industriekultur' eli kokonainen kohteiden helminauha. Sen Ruhrin alueella kiemurtelevaa yli 400 kilometrin mittaista reittiä rytmittää 25 'ankkuripistettä' eli kulttuuriperintökohdetta, joita yhdistää alueen teollinen historia. Mukaan kuuluu elämyspuistoiksi, museoiksi ja muuhun kulttuuri- ja virkistystoimintaan muunnettuja te-

ollisuuslaitoksia, sekä mm. maisemoituja kaivujätekuukuloita, joiden päällä voi ihailla usein paitsi ympäristötaidetta myös Ruhrin tilkkutäkkimäisiä maisemia lintuperspektiivistä. Osaa kohteista on kehitetty matkailukäyttöön IBA:n kautta kanavoidulla rahoituksella, osaa aivan paikallisin voimin. Kokoon on saatu vetovoimainen kokonaisuus, jonka ainutlaatuisuutta korostaa mahdollisuus nauttia kaikesta polkupyörän selästä. Polkupyöräilijöille on oma hyvin opastein varustettu infrastruktuurinsa, joka täydentyy etenkin ravintola- ja majoituspalvelujen osalta jatkuvasti matkailun kasvattaessa suosiotaan. Reitin voi taittaa myös yhdellä 2 500 lainapyörästä. Lainapyörän voi noutaa miltä tahansa ja palauttaa mille tahansa reitin 300 lainauspisteestä.

Route der Industriekultur – samoin kuin monet sen ulkopuolelle jäävät kulttuuriperintö- ja maisemointikohteet – on rakennettu paitsi matkailuvalteiksi myös paikallisen väestön elämänlaadun parantamiseksi. Ennen täysin suljetut ja osin pahoin saastuneet teollisuusalueet on avattu puhdistettuina alueen asukkaiden virkistyskäyttöön. Kyse on samalla koko Ruhrin alueen keksimisestä uudelleen jälkiteollisena maisemakavalkadina, josta löytyy niin henkireikiä paikalliselle väestölle kuin vaikuttavia, isoja matkailijavirtoja houkuttelevia elämyskomplekseja. Jälkimmäisistä esimerkiksi käy mm. Zeche Zollverein, joka

kuuluu myös UNESCO:n maailmanperintökohteisiin.

Zeche Zollverein on 100 hehtaarin kokoinen alue, jossa kaivettiin hiiltä ensimmäisen kaivoskuilun vihkimisestä vuonna 1847 viimeisen kuilun sulkemiseen 1986. Teollinen toiminta päättyi kokonaan vuonna 1993, kun koksamokin lopulta suljettiin. Nordrhein-Westfalenin osavaltio lunasti alueen ja määritteli sen suojelukohteeksi. 2000-luvulla alue on vähitellen otettu kulttuuri- ja virkistyskäyttöön mittavien muutos- ja entisöintitöiden valmistuttua. Puitteet ovat huikean hienot. Kun kaivosta 1920-luvulla ryhdyttiin laajentamaan, uuden asemakaavan ja rakennuskannan suunnittelivat arkkitehdit Fritz Schupp ja Martin Kremmer. 1932 valmistui puhtaan geometrinen, moderni kokonaisuus, jonka tiiliarkkitehtuuri edusti aikansa huipputa. Myös alueen uudelleenkäyttösuunnitelmat tilattiin nimekkäiltä arkkitehdeiltä: aluetta ovat olleet uudistamassa niin Rem Koolhaas kuin Norman Foster yhtiöineen. Alueen päärakennus, entinen 'hiilipesula' (Kohlenwäsche) on nyt Ruhr-museon käytössä. Kattilahallissa puolestaan sijaitsee designmuseo; painehallissa gourmet-ravintola; ja koksamon kupeessa pääsee kesällä pulahtamaan uima-altaaseen ja talvella luistelemaan. Zollverein houkuttelee vuosittain yli 2 miljoonaa vierailijaa – useita tuhansia päivittäin.

#### **5.1.4 DUISBURG INNENHAFEN UNOHDETUSTA VILJASATAMASTA KAUPUNGIN KÄYNTIKORTIKSI**

Duisburg on noin 500 000 asukkaan kaupunki, joka sijaitsee Ruhrin alueen länsilaidalla. Kun Rein-joen uoma muuttui 1200-luvulle tultaessa, Duisburgin keskiaikainen satama jäi kuivalle maalle. Läheisen Rein- ja Ruhr-jokien kohtaamispuolella tuntumassa satama kuitenkin jatkoi kasvuaan maailman suurimpien sisävesisatamien joukkoon. Duisburgin keskustan suora yhteys Reinille palautui vasta Innenhafenin kanavan rakentamisen myötä 1800-luvun lopulla. Innenhafen menestyi koko Ruhrin aluetta palveleena puutavaran ja viljan käsittelysatamana, kunnes sen toimintamalli alkoi vanhentua ja silloja uhkasi purkutuomio. Koska vajaakäyttöiseksi muuttunut alue sijaitsi keskustan tuntumassa, se saatiin 1980-luvulla junailtua

yhdeksi IBA-hankekohteista. Vuonna 1989 alkaneen kunnostus- ja uudisrakennusprojektin suunnittelijoihin kuului niin ikään muun muassa Norman Foster. Innenhafenin uudistamistöiden toteuttamisesta vastasi kaupungin ja osavaltion vuonna 1993 perustama kehittämissyhtiö. Nykyään alue on yksi Duisburgin kaupungin käyntikortteista: sinne on saatu houkutelua valko-kaulusväkeä työllistäviä yrityksiä ja keskiluokkaisia asukkaita, joille on tarjolla myös virkistysmahdollisuuksia. Osassa satamallasta vedenpinta on nostettu lähes rantapromenadin tasolle, mikä lisää rantojen houkuttelevuutta. Liiketiloiissa toimii myös ravintoloita ja mm. Legoland. Alueen lipulaivaprojekteihin kuuluu mm. Küppersmühle, joka muutettiin viljankäsittelylaitok-





sesta taidemuseoksi Herzog & de Meuronin suunnitelmien mukaan.

Vaikka Innenhafen onkin yksi Route der Industriekulturin 'ankkuripisteistä', sen toteuttaminen ei ole ollut ongelmaton. Satama-altaan paraatipaikalle suunnitellun Eurogate-rakennuksen oli määrä kruunata kokonaisuus, mutta futuristiselle lasiselle palatsille ei ole löytynyt rahoittajaa. Toinen kustannuksillaan yllättänyt ja siten ongelmallinen lippulaivaprojekti sen sijaan toteutui, kun vanha makasiini muunnettiin arkistoksi, joka sai myös erikoisen, tornimaisen lisäosan. Etenkin aiemmin mainitun Küppersmühlen laajennussuunnitelmat ovat olleet iso ja kallis farssi. Museon katolle oli määrä nostaa lasinen suorakaitteen muotoinen lisäosa, mutta kun hank-

keen kustannukset ylittyivät jo varhaisessa vaiheessa, kansan suussa 'kenkälaatikoksi' kutsutusta projektista luovuttiin kesken kaiken, ja lisäosan keskeneräinen runko purettiin pois. Tappiot joutui kärsimään Duisburgin kaupungin oma yleishyödyllinen asuntotuotantoyhtiö, joka oli jostain syystä pistetty rahoittamaan museon laajennusprojektia. Duisburgin kaupungin harjoittama kehittämisspolitiikka vaikuttaa-kin paikalliselta suhmuroinnilta verrattuna Ruhrilla seudullisessa yhteistyössä toteuttuihin toimenpiteisiin.

## 5.2 LUOVAT ALAT RUHRILLA

**LUOVASTA TALOUDESTA** toivotaan Ruhrin alueella uusia sysäyksiä taloudelliseen rakennemuutokseen. Nordrhein-Westfalenin osavaltion elinkeinopolitiikassa luova talous on kolmas painopiste teollisuuden ja perheyrittäjien toimintaedellytysten edistämisen jälkeen. Myös Ruhrin alueen yhteisessä elinkeinon kehittämisorganisaatiossa (Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr) on alaa koskeva toimenpidekokonaisuus. Kulttuurisektorin ja -perinnön yhteisestä infrastruktuurista huolehtii osaltaan myös Ruhrin yhteistyöorganisaatio RVR (Regionalverband Ruhr).

Ruhrin teollisen rakenteen muutos näkyy myös yritysrakenteen muutoksena. Vuonna 2009 Ruhrin alueen kaupungeissa yritykset, joiden henkilöstön lukumäärä on 0–9 henkilöä, työllistivät pääsääntöisesti yli 90 % alueen työllisistä henkilöistä. Hammin kaupungissa määrä oli pienin (88,99 %) ja suurin (91,94 %) puolestaan Bottropin kaupungissa. Rakenne on muuttunut merkittävästi ja se asettaa kiinnostavan kysymyksen: millainen merkitys luovilla aloilla on ollut tässä muutoksessa?

Alueen kehitystä ja luovuutta tarkasteltaessa on hyvä kiinnittää huomiota myös siihen seikkaan, että Ruhrin alueen yliopistot ovat hyvin nuoria. Alueen vanhinkin

yliopisto on perustettu vasta vuonna 1962 (Ruhr-Universität Bochum) ja alueella sijaitsee vain viisi yliopistoa viimeisimmän (Privatuniversität Witten/Herdecke) ollessa varsin pieni oppilaitos. Verrattaessa tilannetta Suomeen ja sen yliopistoverkoston rakentamiseen voidaan todeta Suomessa yliopistoverkoston kehittyneen laajemmaksi ja aikaisemmin kuin Ruhrin alueella<sup>1</sup>.

### ECCE – EUROPEAN CENTRE FOR CREATIVE ECONOMY

Ruhrin kulttuuripääkaupunkivuosi 2010 oli kulttuurisektorin kannalta suurehko satsaus, jonka hyödyistä osa heijastui mm. matkailusektorille. Kyseessä oli Ruhrin alueen yhteinen ponnistus, jolle on haettu jatkuvuutta perustamalla pysyvämpi organisaatio ECCE – European Centre for Creative Economy. Dortmundissa sijaitsevan ECCE:n tehtäviin kuuluvat kaupunginosien kehittäminen yhdessä luovan luokan toimijoiden kanssa, messu- ja verkostotoiminta, Ruhrin alueen luovan talouden nä-

<sup>1</sup> Duisburgissa jo vuonna 1559 aloittaneen oppilaitoksen pohjalta perustettiin vuonna 1655 Duisburgin yliopisto, joka kuitenkin lakkautettiin 1818. Kuuluisin oppiahjossa aikanaan vaikuttanut henkilö lienee merkittävä kartografi ja humanisti Gerhard Mercator.



kyvyyden edistäminen ja eurooppalaisten rahoituslähteiden hyödyntäminen.

RUHR 2010 oli ensimmäinen Euroopan kulttuuripääkaupunkihanke, joka tunnisti erilaisia luovan talouden teemoja sosiaalisen ja kulttuurisen muutoksen ajureina. ECCE (omistajina neljä suurta kaupunkia, kaksi aluehallinto-organisaatiota, talouden edistämistoyhdistys ja taideyliopisto) toi luovan liiketoiminnan näkyväksi kulttuurivuotena filmitoiminnasta peleihin ja musiikkiin, kirjallisuudesta muotoiluun, tarjoten alueelle mahdollisuuden rakenteelliseen muutokseen. Tällä pyrittiin korostamaan luovien alojen merkitystä eurooppalaisen talouden kolmanneksi suurimpana toimialana.

Luovien alojen kehittämisessä on hyödynnetty myös kumppanuutta Dortmundin ammattikorkeakoulun kanssa. Oppilaitos on sisällyttänyt konseptien kehittämisen osaksi koulutusohjelmiansa rakennetta. Näin on tuotu luovien alojen ja niiden liiketoiminnan kehittäminen konkreettiseksi osaksi opintoja.

Luovien alojen kehittämisessä korostuu verkostoituminen. Jos Hampurissa (Kreativ Gesellschaft) painottuu tilan välittämisen merkitys, kaupungin rooli luottamuksen luojana, esimerkiksi tilojen takaajana (välivuokrausta) ja erilaisten tapahtumien mah-

dollistajana, Ruhrin alueella näkökulma on kuitenkin selkeästi elinkeinorakenteen muutosta edistävä ja luovien alojen monipuolisuutta korostava.

Kiinnostava avaus on vuodesta 2009 alkanut toiminta, jota kutsutaan nimellä Kreativ.Quartiere Ruhr. Sen tavoitteena on löytää ja tukea vapaata kaupunkitilaa taiteilijoille ja luoville ihmisille. Aloite on synnyttänyt hyvin monimuotoista toimintaa, joka vaihtelee kaupungista toiseen. Toiminta sinällään tuskin on ainutlaatuista, mutta erikoispiirteensä on sen yhteistyö eri kaupunkien kesken. Jokainen mukana oleva toimijataho edistää tavoitetta omat erityispiirteensä huomioiden. ECCE ei kuitenkaan rajaa mitään alaa pois luovien alojen piiristä vaan hakee siihen eri aloja hyödyttävää synergioita. Tämä näkyy erityisen selkeästi luovien alojen, teknologian, kestävän kehityksen, opetuksen ja kaupunkisuunnittelun näkemisenä yhtenä uutena eri toimijoita yhdistävänä mahdollisuutena.

Luovien alojen kehittämisessä tavoitellaan myös eurooppalaista ulottuvuutta. Tämä näkyy esitetyissä hankkeissa, joiden kumppaneita sijaitsee useissa EU:n jäsenmaissa. ECCE:n henkilöstön mukaan Ruhrin alueesta onkin tullut Euroopan luovan talouden keskus. Asian voimakas esille



## TÄRKEÄÄ ON TAHTOTILA, JOLLA ROHKAISTAAN RIKKOMAAN VALLITSEVIA RAJA-AITOJA JA NOSTAMAAN ESILLE UUSIEN YHDISTELMIEN ELINKEINOTOIMINNAN EDELLYTYKSIÄ

tuominen ei ole pelkästään markkinointia, vaan myös osoitus selkeästä tahtotilasta, jota tukevat osaltaan myös alan työpaikkojen kehitysluvut. Toisaalta luovien alojen määrittely tuntuisi ECCE:n puitteissa olevan melko perinteistä. Esimerkiksi elokuvateollisuuden, digitalisaation, muotoilun ja suunnittelun toimenpiteitä ei erityisesti korosteta, vaikka nämäkin alat ovat Ruhrin alueella nousussa.

### OPPIA SUOMEEN?

Luovien alojen kehittäminen on esillä kaikissa maissa. Ruhrin alueella kaupungit ovat ottaneet luovat alat strategiseksi elinkeinorakenteita uudistavaksi painopistealaksi ja konkreettisesti panostaneet niiden kehittämiseen. Kaupungit ovat sitoutuneita luovien alojen kehittämiseen ja ne esitetään usein tasa-arvoisesti muiden elinkeinojen kanssa. Luovat alat nähdään strategisesti tärkeänä, kasvavana koko-

naisuutena ja niiden kehitystä seurataan muun muassa tilastojen avulla.

Luovien alojen kehittämisessä kaupunkien rooli on mahdollistajan rooli. Kaupungit tukevat toimijoita, kuten ECCE, jotka organisoivat alan kehitykseen liittyviä yhteistyöhankkeita. Toisaalta kaupungit toimivat tilakysymyksissä mahdollistajina ja voivat joissakin tapauksissa turvata myös toimitilojen vuokraajien vuokrasaavat - kuten Hampurin Kreativ Gesellschaft on tehnyt toimimalla jälleenvuokraajan roolissa. Tämä ei kuitenkaan ole taloudellisen kasvun kannalta merkittävintä, vaan tärkeämmältä vaikuttaa tahtotila, jolla rohkaistaan rikkomaan vallitsevia raja-aitoja ja nostamaan esille uusien yhdistelmien elinkeinotoiminnan edellytyksiä. Teknologiaa, muotoilua, sähköisiä toimintaympäristöjä, elokuvateollisuutta tai kestäväää kehitystä edistävät yritykset hyötyvät avoimesta ilmapiiiristä, jota kaupungit laajoilla kehityshankkeilla ja mahdollistavilla toimilla ovat edistäneet.



## 5.3

# SOSIAALINEN KOHEESIO DUISBURG-MARXLOH'N PERSPEKTIIVISTÄ

**DUISBURG ON** yksi Ruhrin alueen monikulttuurisimmista kaupungeista. Sen noin 494 000 asukkaasta arviolta kolmanneksella on maahanmuuttotausta (Stadt Duisburg 2012). Ulkomaiden kansalaisia on noin 17 % väestöstä, yli 82 000 asukasta (Stadt Duisburg 2013). Suuri osa heistä on turkkilaisia tai turkkilaistaustaisia. Kaupungin arvioin mukaan Duisburgissa turkkilais-taustaisia on noin 70 000 – puolet heistä on lapsia ja nuoria. Duisburgin Marxloh'ssa maahanmuuttotaustaisten osuus on yli 60% kaupunginosan asukkaista (vrt. ulkomaiden kansalaisten osuus 42%); alle kouluikäisten lasten osalta jopa kolme neljäsosaa (Stadt Duisburg 2012).

Marxloh täyttää monta ns. ongelmalähiön tunnusmerkkiä, mutta oikeastaan se ei ole lähiö laisinkaan, vaan kaupunki-mainen kylä tai kaupunginosa, joka vielä vuonna 1929 oli hallinnollisestikin Duisburgista erillään (osana Hambornia). Työttömyysprosentilla mitattuna Marxloh on toki yksi kaupungin ongelma-alueita, vaik-

ka tarkkoja lukuja kaupungin onkin vaikea antaa. Työttömät, Hartz IV-tuen saajat, työttömyyskorvauksen nostajat ja sosiaaliturvan saajat menevät tilastoissa lomittain; toisaalta moni saattaa tehdä töitä (perhe) yrityksessä, vaikei virallisesti sen palkkalis-toilla olisikaan.

### **MARXLOH'N KEHITYSKAARESTA**

Vielä 1960-luvulla Duisburg oli Saksan vauraimpia kaupunkeja, ja Marxloh varsin arvostettu osoite. Marxloh'n pääkadulle (Weseler Strasse) tultiin ostoksille kauempaakin. Alueesta suurin osa on rakennettu 1880–1910 välisenä aikana, Ruhrin teollistumisen vuosikymmeninä. Silloiseen rakennuskantaan oli paikoin panostettu paljon, ja sodan jälkeinenkin rakentaminen sopeutettiin vanhaan korttelirakenteeseen. Pääkatujen risteyksessä kohtaa edelleen kaksi raitiovaununlinjaa, jotka yhdistävät Marxloh'n naapureihinsa (Hamborn, Beeck, Laar), jotka ovat päällisin puolin varsin sa-

mankaltaisia kaupunkikyliä. Niiden loisteliaampien aikojen tunnelmasta pääsee edelleen jyvälle kaupungintalojen, kirkkojen ja muiden julkisten rakennusten lähistöllä, vaikka niistä moni nykyään onkin vajaakäytössä tai jopa tyhjillään. Kaupunginosien vaihtumisyöhykkeet tunnistaakin helpoimmin juuri tyhjillään seisovien kivijalkaliikkeiden suuresta määrästä: liiketilat täyttyvät kaupunkilylien ytimissä vielä astetta paremmin. Myös asuntokantaa seisoo paljon tyhjillään. Kun Marxloh'ssa vielä 1960-luvun alkupuolella oli lähes 30 000 asukasta (vrt. vuonna 1925 jopa 35 000), vuoden 2013 lopussa vastaava luku oli 18 643.

1990-luvulle tultaessa Marxloh ei totisesti voinut maineellaan kehua. Aiempi kantaväestö oli harventunut ja köyhtynyt, eikä tulokkaiden kirjavalla joukollakaan elintaso ollut kummoinen. Useiden kauhistukseksi Marxloh'n keskustan tuntumaan ehdotettiin suuren moskeijan rakentamista. Vielä useampien ihmetykseksi moskeijan rakentamisesta ei kuitenkaan syntynyt minkäänlaista kiistaa. Kun moskeija (Ditib-Merkez-Moschee) otettiin käyttöön vuonna 2008, se sai paljon positiivista huomiota ja kiitosta Saksan toiseksi suurimman us-

kontokunnan läsnäolon tunnustamisesta (esim. Halm & Meyer 2013)<sup>2</sup>.

Yli neljän miljoonan euron hanke rahoitettiin seurakuntalaisten keräämillä pienlahjoituksilla ja henkilökohtaisilla lainoilla. Neljä vuotta kestäneen rakentamiskokouksen jälkeen uskonnon harjoittamiselle saatiin vihdoinkin arvokkaammat puitteet. Ai-



emmin rukoilemaan oli kokoonnuttu jos jonkinlaisissa, hyvin arkisissakin tiloissa. Uuden moskeijan ulkoasun haluttiin muistuttavan niistä moskeijoista, joissa 30–40 vuotta sit-

ten kotimaansa jättäneet turkkilaiset olivat käyneet rukoilemassa. 34 metrin korkuisen minareetin juurelle, kupolikattoiseen saliin mahtuu kerrallaan 800 rukoilijaa. Toisin kuin monessa muussa saksalaiskaupungissa, jossa moskeijahankkeille on löytynyt vastustajia, Duisburgissa hankkeessa oltiin lähinnä ylpeitä. Siksi Merkez-moskeijan rakentamista kutsutaan myös Marxloh'n ihmeeksi.

Moskeijan lähistölle on rakennettu jonkin verran uusia asuntoja moskeijan läheisyyttä arvostavalle maksukykyiselle keskiluokalle. Moskeijaa vastapäätä sijaitseva pitkään valtava tyhjä tontti, kun tontin omistaja (Immeo-niminen kiinteistökehitysyhtiö) odotteli kaikessa rauhassa maan arvon nousua. Moskeijan rakentanut Ditib-seurakunta teki kuitenkin vuoden 2015 helmikuussa kaupat 10 000 neliömetrin

2 Saksassa on toki paljon moskeijoja – pelkästään Nordrhein-Westfalenissa yli 800, joista Ruhrin alueella melkein puolet – mutta ne ovat usein pieniä ja varsin huomaamattomia.

tontista, ja kaavailee sille nyt asuin- ja palvelurakennuksia. Tontilta aikaa sitten puretun korttelin (Elisenhof) paikalle oli aiemminkin suunniteltu rakentamista, mutta hankkeet olivat eri syistä kariutuneet. Tontin toisella laidalla sijaitsee Marxloh'n katalinen kirkko. Ditibin väki haluaa, että sinne luodaan selkeä kulkureitti uuden Elisenhofin läpi, yhtenä symbolina eri seurakuntien läheisistä suhteista.

Naapurustoon on tätä nykyä suoranaista tunkua, kun moni muslimi haluaa hakeutua arvostetuille asuinpaikoille pitkään kaivatun pyhätön tuntumaan. Tämä on kiinnostavaa, sillä perinteisesti etnisten keskittymien syntyminen on esimerkiksi Suomessa nähty olevan kiinteistöjen arvoa laskeva tekijä. Marxloh'ssa rapautunut kaupunginosa on stigmatisoitumisen sijaan saanut pontta uusien asukkaiden toimeliaisuudesta: kaupankäynnistä, uskonnonharjoittamisesta ja kansalaistoiminnasta. Yksi Marxloh'ssa keksitty ja useaan kertaan palkittu toimintamalli on kunnostaa tyhjillään olevia asuntoja uusille asukkaille, yhteisöllisiä vastapalveluksia vastaan. Etenkin opiskelijat ovat olleet kiinnostuneita tästä vaihdannasta, jossa eräänlaisena koulukummina toimimalla (esim. saksan kielen

tukena ulkomaalaistaustaisille lapsille) voi asua Marxloh'ssa ilmaiseksi<sup>3</sup>.

Nykyään Marxloh on myös matkailukohde, tosin varsin omalaatuinen sellainen. Se houkuttelee juhlapukujen ostajia laajalta alueelta. Etenkin turkkilaistaustaisia morsiuspareja tulee koko Rhein-Ruhr-metropolialueelta mutta myös Saksan rajojen takaa (mm. Alankomaista ja Belgiasta) hankkimaan juhlapukunsa Marxloh'n morsiuspukumailin varrelta. Juhlapukuliikkeiden määrä pääkaduilla on viime vuosina kasvanut hurjaa vauhtia. Kyse on yhtäältä uudenlaisesta elinkeinosta, josta työttömyydestä kärsivän väestön on paras pitää kiinni. Toisaalta pukubisnes uhkaa poistaa asukkaiden arjen kannalta tärkeitä palveluja katukuvasta, tai vähintäänkin ajaa niitä sivummalle tuottavamman kaupan tieltä. Ainakaan toistaiseksi pukuturistit eivät juuri hyödytä alueen muuta elinkeinoelämää. Marxloh'ssa ei juuri ole majoitusliikkeitä, joten/koska vierailijat ovat useimmiten vain vajaan päivän mittaisella shoppailuretkellä tai yöpyvät muualla.

3 Ks. Tausche Bildung für Wohnen <http://www.tbfw-marxloh.org/>



## MADE IN MARXLOH

Viime vuosien kehitys on kohottanut Marxloh'n asukkaiden omanarvontuntoa: ulkomaalaisghetto on saanut yhä useammin myös positiivista huomiota. Esiin on nostettu Marxloh'n turkkialaistausten kasvattien menestystarinoita<sup>4</sup> sekä kehittäjäaktiivien tarjoamia opastettuja kaupunginosakierroksia<sup>5</sup>. 'Made in Marxloh' on suosittu slogan, jolla viitataan 'Made in Germany'-menestystarinaan eli siihen, miten sitkeäkin stigma voi väistyä ja kääntyä suorastaan voitoksi<sup>6</sup>. Slogan oli näyttävästi esillä myös Ruhrin kulttuuripääkaupunkivuotena 2010, kun liikenteeltä suljetulla moottoritillä järjestettiin "Stilleben A40"-tapahtuma. Marxloh osallistui tempaukseen marssittamalla paikalle sata morsiuspukuun pukeutunutta neitoa, jotka kantivat kelta-mustia Marxloh-kylttejä<sup>7</sup>.

4 esim. Spiegel 2007 <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/duisburg-marxloh-wo-der-pott-deutschen-und-tuerken-gehoeert-a-499612.html>; Deutsche Welle <http://www.dw.de/migranten-viertel-mit-neuem-image/a-5847277>

5 Spiegel 2014 <http://www.spiegel.de/reise/deutschland/kieztour-im-ruhrgebiet-duisburg-marxloh-entdecken-a-973058.html>

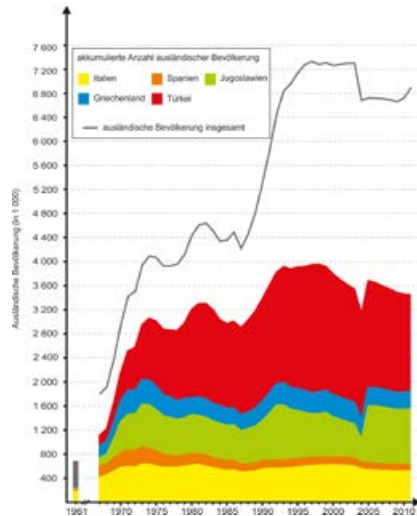
6 Englantilaiset vaativat aikanaan, että saksalaiset tuotteet merkitään ('Made in Germany'), etenkin ettei 'kakkoslaatuista' saksalaista terästä vaan myytäisi primana, jota tietenkin heille edusti vain oman maan tuotanto. Varsin pian rasitukseksi aiotusta merkinnästä tuli kuitenkin monien tuotteiden laatutakuun symboli. Polttomerkitä tuli siis positiivinen brändi.

7 [http://www.duisburg.de/micro/eg-du/news/Review\\_A\\_40\\_Braeute\\_18\\_Juli\\_2010.php](http://www.duisburg.de/micro/eg-du/news/Review_A_40_Braeute_18_Juli_2010.php)

## MUUTTOLIikkeestä

Saksan muuttotase on ollut lähes koko toisen maailmansodan jälkeisen ajan positiivinen, vaikka muuttovirtojen suuruus on vaihdellut huomattavastikin sekä lähtö- että kohdemaan taloudellisesta ja poliittisesta kehityksestä riippuen. ARL:n tuoreessa julkaisu (Gans 2015) sisältää yhteenvedon sodanjälkeisen ajan muuttoliikkeen vaiheista. Heti sodan jälkeen liikkeellä oli miljoonia koteihinsa palaavia pakolaisia, karkotettuja, entisiä pakkotyöläisiä ja sotavankeja sekä pysyvästi kodittomiksi jääneitä. DDR:n perustamisen jälkeen muutto kohdistui läntiseen Saksaan, mutta samaan aikaan Saksasta muutettiin ulkomaille, ja tilalle ryhdyttiin rekrytoimaan ulkomaalaista työvoimaa. (Myös DDR:ssä kärsittiin työvoimapulasta, jota helpotettiin hankkimalla ja kouluttamalla väkeä muista sosialistisista maista.) Muurin rakentamisen jälkeen vierastyöläisten muutto laajeni edelleen paitsi määrältään myös muuton kohdealueiden osalta Länsi-Saksan eteläosista kohti pohjoista. Kun työttömyys 1970-luvun alussa lähti jyrkkään nousuun, päättyi myös ulkomaalaisen työvoiman systemaattinen hankkiminen vuonna 1973. Silloin läntisessä Saksassa eli melkein neljä miljoonaa ulkomaalaista. 1980-luvulla keskeiseksi muuttajaryhmäksi nousivat (myöhäis-)paluumuuttajat eli eri puolille Itä-Eurooppaa aikanaan muuttaneet saksalaiset ja heidän jälkeläisensä. Muurin murruttua tämä virta nousi merkittävämmäksi, mutta myös turvapaikanhakijoiden ja pakolaisten merkitys muuttajina kasvoi, etenkin Jugoslavian hajoamissotien seurauksena. Vuodesta 1998 alkaen maahanmuuton edistäminen on ollut laimeata ja valikoivaa. Muuttovirrat ovat myötäilleet talouskehitystä ja jatkaneet monimuotoistumistaan niin demografisilla, sosio-kulttuurisilla kuin etnisillä muuttajilla tarkasteltuna, samoin kuin muuton pysyvyyden suhteen.

Muuttoliikkeen kohdistumisen alueellista vaihtelua Saksan sisällä selittävät esimerkiksi muuton ajankohta, muuttajan kansallisuus, koulutustaso ja muuttomotiivi. Jotkut



muuttajaryhmät ovat sijoittuneet hyvin keskittyneesti (esim. koulutettu japanilaisväestö), mutta toiset (esim. useassa aallossa tulleet puolalaiset) ovat levittyneet varsin tasaisesti läpi Saksan. Jotkut kaupungit ovat "erikoistuneet" vastaanotettavaan tiettyjä ryhmiä: esimerkiksi Wolfsburgissa italialaisten osuus on ylivoimainen (n. 50%; vrt. turkkilaisia 5% ulkomaan kansalaisista), kun taas läheisessä Salzgitterissä ulkomaan kansalaiset ovat lähinnä turkkilaisia (60%; vrt. italialaisia 4%). Ero selittyy lähinnä sillä, että autoteollisuudessa (Wolfsburg) ryhdyttiin rekrytoimaan vierastyövoimaa aikaisemmin kuin terästeollisuudessa (Salzgitter), ja että vierastyövoiman tärkeimpänä lähtömaana oli ensin Italia ja vasta 1970-luvun puolivälistä lähtien Turkki. Hampuri puolestaan on mm. Saksan suurin afgaani- ja ghanalaiskeskittymä (22 %:n eli n. 12 000 henkilön osuus Saksassa asuvista afgaaneista ja neljännes maan ghanalaisista).

Saksassa puhutaan toisaalta maahanmuuttajista (Migranten), toisaalta maahanmuuttotautaisista (mit Migrationshintergrund). Tilastotarkasteluissa käytetään myös ulkomailla syntyneiden määriä, Saksassa asuvien ulkomaan kansalaisten määriä sekä mm. otantaperustaisia laskentoja. Laajimman maahanmuuttotautaisuuden määritelmän mukaan 16 miljoonalla Saksassa asuvalla on maahanmuuttotautaisuutta, kun heistä ulkomaalaisia on vain n. 7 miljoonaa ja ulkomailla syntyneitä hieman alle 10 miljoonaa<sup>1</sup>. Maahanmuuttotautaisien osuus vaihtelee kokonaissäestöstä vaihtelee pienten paikkakuntien n. 12 %:sta suurten kaupunkien n. 27%:iin. Ulkomaan kansalaisten osuus kaikista maahanmuuttotautaisista on kaikissa kaupunkikokoluokissa alle puolet.●

1 Vuoden 2011 väestönlaskennassa maahanmuuttotautaisiksi laskettiin kaikki vuoden 1949 jälkeen nykyisen Saksan alueelle muuttaneet samoin kuin kaikki Saksassa syntyneet ulkomaalaiset ja kaikki saksalaisena syntyneet, joilla vähintään toinen vanhemmista on maahanmuuttaja tai Saksassa syntynyt ulkomaalainen.

## 5.4 ONKO RUHR METROPOLI? TULKINTOJA JA POHDINTAA

**METROPOLI ON** omaksuttu kaupunkiseudun kokoa, monimuotoisuutta ja uusiutumiskykyä korostavana käsitteenä kehittämisspolitiikan käyttöön monissa maissa. Sille ei ole varsinaisia kriteereitä, mutta tavoitellut saattomielteet ovat samantapaisia kaikkialla. Metropolin on suuri kaupunkiseutu, jonka menestys perustuu yritysten, ammattitaitoisen työvoiman sekä tutkimus- ja koulutusyksikköjen luomiin kilpailutekijöihin. Tämän ohella metropoli on liikenne- ja kongressikeskus sekä pääkonttorien sijaintipaikka. Lisäksi sillä on myönteisesti erottuvia piirteitä esimerkiksi kulttuurin, asumisen ja muiden urbaanien toimintojen aloilla.

Saksassa laajojen metropolialueiden puitteissa harjoitettava kaupunkien kehittäminen on saanut merkittävän aseman koko maan kilpailukykyyn ja menestyksen rakentamisessa. Nämä metropolit on nimet-

ty liittovaltion ja osavaltioiden yhteistyönä aluekehitysministerien konferenssissa.

Ruhrin alue, vaikka se on nostanut metropolin brändinsä kärkisanaksi, ei ole Saksan virallisessa, yhdentoista maantieteellisesti hyvin kattavan metropolin järjestelmässä oma kokonaisuutensa. Se on niistä suurimman, ja ehkä hajanaisimman, Rein/Ruhr -metropolin, osa.

Tämä kaksitasoinen asetelma tuntuu perustellulta. Yhtäältä Ruhrilta puuttuu metropolin piirteitä. Esimerkiksi sen globaalit lentoyhteydet ovat osin Frankfurtin varassa, eikä alueen symbolinen status ole ainakaan vielä lähelläkään metropolitasoa. Toisaalta RVR:n ja muiden Ruhrin uudistajien pyrkimys metropoliksi tiivistää juuri niitä asioita, joita alueella tavoitellaan. Rakennemuutos on edennyt, mutta edelleen kesken, ja erillisten kaupunkien jalkapalloklubimentaliteetti elää yhä vahvana.

## TEOLLISESTA JÄLKITEOLLISEEN MAISEMAAN

Vielä muutama vuosikymmen sitten teollisen maiseman käsitteelle saatettiin naureskella Ruhrilla: mitä se ylipäänsä voisi olla ja mitä järkeä sellaista olisi vaalia teollisen tuotannon päätyttyä? Harva osasi arvata, miten suuri voimavara teollisesta perinteestä voisi muodostua. Kunnostustöihin on toki investoitu valtava määrä rahaa, eikä panosten tuottavuutta pystytä tarkasti arvioimaan, mutta harva ryhtyy väittämään, ettei toimilla olisi edistetty Ruhrin alueen rakennemuutosta ja asukkaiden elämänlaatua. Myös kasvavat matkailijavirrat ovat tulleet jonkinasteisena yllätyksenä etenkin paikalliselle valtaväestölle, joka ei vielääkään osin ymmärrä, miksi kukaan tulisi viettämään vapaa-aikaansa Ruhrille. Osittain on kyse siitä, etteivät Ruhrin alueen asukkaat ole itsekään olleet perillä siitä, millaisella seudulla he asuvat: teolliset kompleksit olivat ulkopuolisilta suljettuja ja edustivat siellä työskenteleville ensisijaisesti juuri työtä. Harva tunsi hyvin alueen muita kaupunkeja, joissa käytiin korkeintaan oman jalkapallojoukkueen vieraspelejä katso-massa. Lähiturismi onkin seudulla varsin uusi ja nopeasti kasvava ilmiö.

Berliinistä on sanottu, että se on köyhä mutta seksikäs. Pessimistin mielestä Ruhr on pelkästään köyhä: Saksan velkaantuneimmat kaupungit sijaitsevat kaikki Ruhrilla. Realistin mielestä alueella on paljon potentiaalia, ja optimistille vain taivas on

rajana alueen kehittämisessä. Tarjolla on paljon edullista toimitilaa ja erinomainen logistinen sijainti ydin-Euroopan markkinoiden tuntumassa. Väestön koulutustaso kasvaa vääjäämättömästi, ja kulttuuritarjontaa on vaativaankin makuun. Alueen imago on jo ratkaisevasti muuttunut eikä uudelleentulkintojen tiellä seiso kukaan. Suomesta käsin katsottuna tekee mieli toivoa, että Ruhrin metropoli pystyisi jatkosakin hyödyntämään omintakeisuuttaan määrätietoisesti eikä ryhtyisi matkimaan muita. Vaikka on toisaalta helppo ymmärtää esimerkiksi keskiluokkaisuutta hinkuvaa Duisburgia, jossa kaupunkiuudistus on ollut megaprojektivetoista ja siten kovin riskialtista, omaperäisyydestä ei kuitenkaan pitäisi liikaa tinkiä. Ruhrin metropolialueen kehittämiseen sopii rento, rosainen ja hie-man radikaali ote.

Ruhrilla on edelleen edessään suuria haasteita. Alueen laajuus ja teollisen infrastruktuurin määrä on suomalaisesta vinkkelistä käsittämätön. Asukasluvultaan lähes Suomen kokoinen (laskettaessa mukaan alueeseen kytkeytyvät Kölnin ja Düsseldorfin alueet, Rhine–Ruhr-metropolialue, asukasmäärä kaksinkertaistuu) metropolialue on joutunut keksimään paitsi identiteettinsä, myös liki pitäen koko olemassaolonsa perustan uudelleen viime vuosikymmeninä. Teollisuuden ympärille syntyneen Ruhrin kaupunkirakenne heijastelee hiili-



kaivosten ympärille rakentunutta teollista yhteiskuntaa, ja rakenteeltaan Ruhr on maailmanlaajuisestikin ainutlaatuinen verkostometropoli. Ruhrilla osa sirpaloituneen kaupunkirakenteen esteistä on kuitenkin onnistuttu kääntämään vahvuuksiksi. Tästä esimerkkinä toimii muun muassa teollisen maiseman uudelleentulkinta niin esteettisesti kuin toiminnallisesti; teolliset tapahtumapuistot, robustit maisemataideinstallaatiot ja näitä kytkevät pyöräilyreitit luovuttavat tulkintaa paikallisesta mutta kansainvälisestä Ruhrista.

Ruhrilla monet kaupunki uudistushankkeet tuntuvatkin ponnistavan ensisijaisesti paikallisesta kulttuurista ja olevan myös tarkoitettu etupäässä paikallisille asukkaille. Vaikka esimerkiksi Duisburg pyrkii globaalin keskiluokan houuttelemiseen hyödyntämällä tyypillisen tuntuista "Bilbao-reseptiä" huippuarkkitehteineen ja yrityspuistoinneen, kaikkein kiinnostavimmat ja menestyneimmät Ruhrin hankkeista kumpuavat

paikallisista erityispiirteistä ja paikallisen historian uudelleen tulkinnasta. Lakkautettu hiilikaivos voi toimia niin museona, lounasravintolana, virkistyspaikkana, uuden taloudellisen toiminnan syntysijana, pyöräretkeä rytmittävänä pysäkkinä kuin upeasti valaistuna maisemamonumenttina.

Vaikkei Ruhr vielä uusi Bilbao olekaan, lähtökohtiin nähden alue on menestystarina. Vaiheittainen muutos vaatii aikaa ja etenee empien, mutta paikoin liki mahdollottomista lähtökohdista on onnistuttu luomaan kiinnostavia ratkaisuja, joista parhaissa pistää silmään paitsi niiden ennakkoluulottomuus ja radikaalius, myös tietty arkisuus. Vaikka Ruhr painii edelleen suurten haasteiden kanssa, on alueella jo nyt onnistuttu luomaan jotain niin kiinnostavaa, ettei olisi ihme mikäli paikallisuuden lähtökohdaksi ottavan kaupunkikehittämisen hyötyjä alettaisiin tulevaisuudessa kutsua Ruhr-efektiksi.



## KAUPUNKIVILJELYÄ SAKSASSA

Kaupunkiviljelyä käsittää useita viljelyn muotoja kaupunkialueella. Se on ikaikainen tapa ja kattaa niin yrttien kasvattamisen ikkunalaudalla, tomaattien viljelyn parvekkeella kuin aktivistien yhteisön omaksi kasvipuutarhaksi valtaaman tyhjän tontin. Kaupunkiviljelyn suosio on voimistunut selvästi parin vuosikymmenen aikana, joskaan sen suosio ei perustu enää välttämättömyyteen, kuten vielä sata vuotta sitten, kun elintarvikkeista oli pulaa, vaan enimmäkseen huoleen ympäristöstä ja elintarvikkeiden terveellisyydestä. Samoin siihen liittyvät kiinteästi naapuruston yhteisöllisyyttä korostavat arvot, mutta jossakin määrin myös protestia ja poliittisia kannanottoja. Perinteisten viljelypalstojen lisäksi tilaa viljelylle ja uudelle vihreämmälle kaupungille on valloitettu tyhjiltä tonteilta, puistoista, parkkialueilta, katoilta – kaikkialta, missä on nähty mahdollisuus vaikka vain pienimuotoisellekin viljelypalstalle.

### KAUPUNKIVILJELYN (URBAN GARDENING) UUSI TULEMINEEN

Kaupunkiviljely on tuhansia vuosia vanha ilmiö, joskin kaupunkiviljelyliikkeen, kuten se nykyisin käsitetään, katsotaan saaneen alkunsa Yhdysvalloista New York Citystä. Kaupungissa alettiin 1970-luvulla perustaa yhteisöpuutarhoja naapurustoihin, joita pidettiin epävakaina ja turvattomina. Vuonna 1973 vihreiksi guerilloiksi itseään kutsuva ryhmä alkoi levittää siemenpommeja (paketti, jossa vähän multaa, lannoitetta ja siemeniä), jotka sitten omia aikoja alkoivat kasvaa ja kukkia, avoimille ja tyhjille paikoille. Tästä rauhanomaisesta ja kantaottavasta toiminnasta sai lopulta alkunsa täysimittainen kaupunkiviljelyn ohjelma. Protestiryhmän jäsenet vuokrasivat kaupungilta kauan tyhjillään olleen tontin kuukausittaisella yhden dollarin maksulla, puhdistivat tontin ja siitä rakentui lopulta "Bowery Houston Community Farm and Garden". Siitä tuli kaupungin ensimmäinen yhteisöpuutarha ja alku maailmanlaajuiselle trendille.

### KAUPUNKIVILJELYN HISTORIA SAKSASSA

Saksa on edistänyt omaa kaupunkiviljelyään 1900-luvun alkupuolelta lähtien tarjoamalla viljelypalstoja asukkaiden käyttöön. Nämä Schrebergarten-nimellä kutsutut palstat ovat pieniä viljelyaloja, joita on mahdollista ostaa tai vuokrata. Ne sijaitsevat useimmiten kaupunkien reunamilla ja ovat tyyppillisesti ensimmäinen näkymä raiteita myöten

kaupunkeja lähestyvälle matkustajalle. Palstoillaan ihmiset voivat kasvattaa kasviksia ja mitä tahansa syötäviä kasvikunnan tuotteita tai luoda oman viherkeitaansa ystäviensä ja perheidensä kanssa.

Edelleenkin Saksassa on yli miljoona Schrebergartenia ympäri maata. Palstan saaminen edellyttää käytännössä jäsenyyttä järjestössä, joka vastaa palstoihin liittyvästä hallinnosta. Eritoten väkirikkailta alueilla palstoja ei riitä kaikille ja niitä joutuu jonottamaan.

Viime vuosikymmenen alun suuren suosion jälkeen Schrebergartenit ja niiden luomat yhteisöt menivät pois muodista useiksi vuosikymmeniksi, sillä monet ihmiset, jotka olivat sodan vuoksi pakotettuja kasvattamaan omat elintarvikkeensa, halusivat näyttää, että heillä on varaa ostaa ruokansa. Erityisesti 1950-60-luvuilla palstojen määrä väheni, kun kaupungit kasvoivat ja viljelyalueille rakennettiin asuntoja ja liikenneväyliä. Tämän jälkeen palstaviljelyalueiden määrä ei ole enää vähentynyt.

Saksan yhteisöviljelmiin liittyi alkuaikoina vahva poliittinen lataus. Yhteisöjen toimintaa luonnehti demokraattinen päätöksenteko ja ajatus viljelyn kasvattavasta ja opettavaisesta merkityksestä. Yhteisöviljelmät kytkettiin myös työväenkysymystä. Weimarin tasavallassa viljelypalstat kytkettiin osaksi kaupunkisuunnittelua ja julkisen tilan politiikkaa.

Nytemmin tee-se-itse-kulttuurin vahvistuminen on tehnyt palstaviljelystä uudelleen suosittua ja viljely on vähitellen palannut keskelle asuinalueita. Se on antanut naapuruyhteisön jäsenille jälleen mahdollisuuden osallistua omien ruokatarpeiden tuotantoon aivan kodin lähetyvillä. Mukaan on lähtenyt monenlaisia toimijoita, joista julkisuudessa näkyvän roolin on saanut esimerkiksi hipstereiksi kutsuttu joukko, joka on sekä kiinnostunut luomaan ei-kaupallista yhteisöllistä tilaa että halukas kasvattamaan itse ruokaa pöytänsä.

Kaupunkiviljelyn uuden suosion kansallisena esimerkkinä ja edelläkävijänä Saksassa voidaan pitää mm. Berliinin Kreuzbergissa perustettuja viljelyksiä. Samoin mm. Saksan kansallinen kulttuurisäätiö (Kulturstiftung des Bundes) järjesti vuosina 2009–2012 toteutetun tutkimus- ja kehittämissuhteen "Über Lebenskunst" (joka lausuttaessa Überlebenskunst kääntyy selviämisen taidoksi), jolla se tuki viljelykulttuurin uutta tuleamista ja halusi korostaa siihen liittyviä monia

ympäristöllisiä ja inhimillisen elämän kannalta myönteisiä arvoja.

### HENGISSÄ SELVIÄMISESTÄ VAPAA-AJANVIETTEEKSI

Ihmisiä vetää kaupunkiviljelyprojekteihin monet syyt, yhtenä tärkeimmistä yhteisöllisyys – kysymys, johon on vaikea tarrua tai jota on vaikea saada aikaan modernin kaupungin nimettömissä rakenteissa. Yhteisöpuutarhoissa eri-ikäiset ja -taustaiset ihmiset löytävät yhteistä tekemistä kylvö- ja korjuupuuhissa. Siellä on mahdollista tavata omia naapureita ja päästä luontevasti osaksi ympäröivää yhteisöä. Lisäksi oman ruoan kasvattaminen tuottaa mielihyvää, vahvistaa elämän yleistä merkityksellisyyttä ja on samalla myös opettavaista.

Monille ei-kaupallisen kaupunkitilan edistäminen on myös poliittinen kannanotto. Itseorganisoidut, julkista tilaa vapaasti käyttävät toiminnot, ilmaisevat selvästi yhteisesti jaettua näkemystä siitä, että vihreä kaupunki kuuluu kaikille. Kysymys ei ole kuitenkaan uuden yhteisöutopian tavoittelusta, vaan sosiaalisesta vuorovaikutuksesta, joka hitaasti muuttaa kaupunkia yhteisöllisemmäksi.

Joitakin kaupunkiviljelyn motivoi pyrkimys murtaa yksityisen ja julkisen vastakkainasettelua. Kaupunkiviljely nähdään yhdeksi tavaksi muuttaa yksityistä kiinteistöomaisuutta, kuten tyhjiilleen jääneitä tontteja, julkiseen yhteisön hyödyttävään käyttöön. Tunnettu esimerkki tällaisesta on Tempelhofer Freiheit -liike (”Tempelhof vapaaksi”), joka on viherryttänyt osan Tempelhofin lentokenttää. Toisaalta suurelle joukolla kaupunkiviljelyn harrastajista viljelyyn ei liity mitään poliittisia vaikuttimia. Tavoitteena on yksinkertaisesti vain tilan löytäminen omien ruokatarpeiden kasvattamiseksi ja mieleisen harrastuksen harjoittamiseksi.

Huoli ilmastonmuutoksen vaikutuksista, väestön kasvusta ja saasteista ovat keskeinen motiivi valtaosalla kaupunkiviljelyn harrastajista. He haluavat etsiä luovia ratkaisuja ruoan tuotantoon ja siksi paikallisen ja luonnonmukaisesti tuotetun ruoan puolesta ollaan valmiita näkemään vaivaa. Tavanomaisten palstojen lisäksi viljely levittäytyy esimerkiksi katoille (”good food from the roof”).

Yksi kunnianhimoisimmista saksalaisista kaupunkiviljelyn projekteista on ECF (Efficient City Farming). Tässä hankkeessa on lähdetty suunnittelemaan kaupunkitilaan konttilijelmää, jossa yhdistyvät kalankasvatus ja tomaatin viljely uuden

käyttötarkoituksen saaneissa laivakonteissa. Kalojen ulosteet kerätään ja käytetään lisäravinteena kasveille, jotka kasvavat kontin kattona olevassa kasvihuoneessa. Tuloksena on vettä tehokkaasti säästävä luonnonmukainen minimaatila, joka tuottaa kuluttajien lähellä kasvatettua kalaa ja kasviksia.

Yksi tunnetuimpia kaupunkiviljelyä edistäneistä tehneistä tempauksista on Berliinin Kreuzbergin kaupunginosan sydämessä Moritzplatzilla vuonna 2009 käynnistetty Prinzessinnengarten projekti. Se on laajentunut alkuvaiheen salaattiviljelmästä keitaaksi, joka monipuolistaa kaupungin biodiversiteettiä ja pienilmastoa. Hanke on lisännyt kierrätystä ja tietoisuutta hiilidioksidipäästöistä sekä luonut kiinnostavan ja suosittu ”keitaan” keskelle köyhien asuinalueita. Täältä luonnonmukaisen lähiruoantuotannon malli on levinnyt nopeasti ympäri Saksaa.

Kaupunkiviljelylle on useita tärkeitä perusteluja, joiden vuoksi sen rooli ravinnontuotannossa kasvaa ympäri maailmaa. Esimerkiksi YK:n Elintarvike- ja maatalousjärjestö FAO pyrkii monin tavoin edistämään ravinnontuotannon lisäämistä kaupunkiympäristöissä. Järjestö ei rajaa tavoitteitaan vain ravintokasveihin, vaan edistää kampanjoissaan myös lihan tuotantoa, lääkekasvien kasvatusta ja vesitalouden parantamista. FAOn mukaan ruoantuotanto kaupungissa parantaa ihmisten mahdollisuuksia tuottaa ja hankkia ruokatarpeensa edullisesti, jolloin ruoan maailmanmarkkinahintojen vaihtelu ei vaikuta liikaa köyhimpien ruoansaantiin.

Yhteiskunnan kehittyneisyys ja vauraustason näkyvät selvästi siinä, mitkä asiat korostuvat kaupunkiviljelyn motiiveina. Kun köyhissä maissa ensisijaisena ajurina näyttäytyy riittävä ravinnon tuotanto, Saksan kaltaisissa kehittyneissä maissa viljelyyn innostavat päällimmäisinä hiilipäästöjen vähentäminen ja puhdas lähellä tuotettu ravinto. Samoin yhteisöllisyys on tärkeässä roolissa. Se, että ruoka voidaan tuottaa lähellä, vähentää kuljetusmatkoja, minkä katsotaan pienentävän ilmastonmuutoksen keskeistä seurantamittaria eli hiilijalanjälkeä. Toisaalta kaupunkiviljelyä säädellään ja säädöksiä valvotaan enemmän kehittyneissä maissa, minkä kääntöpuolelta voi olla se, että sääntelyllä voidaan myös tarpeettomasti estää viljelyllä haettavien hyötyjen saavuttamista.

### KAUPUNKIVILJELYN MYÖNTEISET LIEVEILMIÖT

Kaupunkiviljelyn lisääntymisen myötä on havaittu, että se tuo mukanaan alueille myös lisää palveluita, kun paikalliset

tuoreen sadon myyntiä varten järjestetyt torit ja markkinat houkuttavat paikalle ihmisiä. Näin syntyy luonteva tilaisuus järjestää muitakin tapahtumia. Vähitellen aktiivisuuden viriämisen on todettu lisänneen kahviloiden ja ravintoloiden ja muidenkin palveluiden syntymistä sekä muutoinkin heijastuneen myönteisesti viljelyalueiden maineeseen ja alueella toimiviin yrityksiin.

Kaupunkiviljely on innostanut myös erilaisten tietoteknisten sovellusten kehittämiseen. Viljelyprosessia tukemaan ja tuotteiden jakelua edistämään on syntynyt start-up yrityksiä. Sovellukset ovat päässeet kaupalliseen levitykseen toistaiseksi lähinnä Yhdysvalloissa. Euroopassa ja Saksassa ne ovat vasta tulossa markkinoille.

#### SAKSASTA MALLIA SUOMEEN?

Suomessa kaupunkiviljely ei ole yhtä olennainen osa kaupunkisuunnittelua kuin Saksassa, mutta viljelyharrastuksen jatkuvan lisääntymisen myötä tarvetta sen nykyistä laajemmalle huomioimiselle selvästi on. Suomessa on toki pitkät kaupunkiviljelyn perinteet, kuten edelleenkin voimissaan oleva siirtolapuutarhakulttuuri osoittaa. Viljelypalstoja on järjestetty lähes jokaisessa kaupungissa viljelystä innostuneiden käyttöön. Silti kaupunkiviljelykulttuuri on Saksassa Suomea edistyneempää. Saksassa kaupunkiviljelyä on tutkittu harvinaisen paljon, mikä vahvistaa sitä käsitystä, että kaupunkiviljelyllä on oma merkityksellinen asemansa. Sekä osavaltiot että kaupungit säätelevät ja tukevat kaupunkiviljelyä monin tavoin ja molemmissa se otetaan huomioon eri hallinnon sektoreilla.

Suomessa kaupunkiviljelyn huomioon ottaminen eri toimijoiden keskuudessa voimistuu kuitenkin koko ajan - näkyvimmin lähiökehittämissä, jossa se nähdään yhtenä keinona rakentaa korttelitason yhteisöjä ja muun muassa vähentää yksinäisyyttä. Kaupunkiviljelyä on alettu ottaa aiempaa paremmin huomioon myös kaupunkisuunnittelussa. Esimerkiksi Jyväskylän Kankaan uudella asuinalueella, samoin kuin Oulun kaupungin vuokra-asuntojen asukasdemokratiatoiminnassa viljely on huomioitu. Kaupunkiviljely näyttäytykin alueen houkuttelevuutta lisäävänä tekijänä, kun halutaan luoda hyvän arjen edellytyksiä. Nykyään ihmisten asumispreferensseissä korostuvat itse asunnon lisäksi myös asuinalueen viihtyisyys ja arjen sujuvuus. Nuorille sukupolville lähikoulu ei enää riitä, sillä myös lähiruoka alkaa kuulua perusvaatimuksiin.

Arvomaailmaltaan ja motiiveiltaan kaupunkiviljely Suomessa ja Saksassa eivät eroa toisistaan, mutta volyymiltään ja järjestäytymisasteeltaan maat erottuvat toisistaan selvästi. Saksassa kaupunkiviljely läpäisee myös kaupunkisuunnittelun prosesseja laajemmin kuin Suomessa. Saksassa on myös onnistuttu luomaan jakelumarkkinoita paikallisten yksityisten viljelijöiden tuotteiden myyntiin. Suomessa tämä on vielä kehittämätöntä. Lisäksi käytäntö on osoittanut, että erilaiset elintarviketurvallisuuteen ja muihin aloihin liittyvät säädökset voivat tehokkaasti estää tuotteiden laajamittaisen jakelun. Toisaalta Suomessa on onnistuttu Ravintolapäivä-tapahtumassa saamaan lähellä tuotettua satoa muidenkin kuin itse viljelijöiden käyttöön, kun taas Saksassa vastaavaa ilmiötä ei tunneta. Joka tapauksessa tarve lähellä tuotettujen viljelytuotteiden jakelukanavien rakentamiseksi on olemassa. On selvää, että pienet markkinat ja kapeat jakelukanavat eivät pysty kilpailemaan suurten kaupakettujen kanssa, mutta se ei ole tarkoituskaan. Tärkeintä olisi saada lähellä tuotettuja elintarvikkeita lähiseudun asukkaille. Etuna olisi lisäksi kuljetusmatkojen lyheneminen, sillä varsinkin Suomen kaltaisissa pitkien välimatkojen maissa kuljetuskustannusten lyhentäminen pienentää merkittävästi myös hiilijalanjälkeä.

Kaiken kaikkiaan kaupunkiviljely on Suomessa selvästi pienimuotoisempaa kuin Saksassa, mutta molemmissa maissa korostuu sen tärkeät hyvät tavoitteet ja ennen kaikkea urbaania yhdessäoloa ja hyvinvointia parantavat käytännöt. ●

---

#### Lähteet:

Gröning 1996 & Sipari & Lehtonen 2014; sekä <http://www.ipick.ca/edmonton/berlin-urban-farmers-make-the-best-of-brownfields>  
<http://www.fao.org/docrep/x0262e/x0262e22.htm>  
[http://www.xconomy.com/national/2014/08/13/startups-take-a-shine-to-urban-agriculture-can-they-reward-investors/2/#h\[\]](http://www.xconomy.com/national/2014/08/13/startups-take-a-shine-to-urban-agriculture-can-they-reward-investors/2/#h[])  
<http://foodtank.com/news/2014/03/ten-urban-agriculture-projects-in-berlin-germany>  
<http://www.fao.org/urban-agriculture/en/>  
<http://www.ipsnews.net/2011/07/urban-farming-takes-root-in-europe/>  
<http://www.young-germany.de/topic/live/food-fun/urban-gardening-in-germany>  
[http://ueber-lebenskunst.org/index\\_en.html](http://ueber-lebenskunst.org/index_en.html)

# IBA- RAKENNUSNÄYTTELY JA KAUPUNKIKEHITTÄMIS- OHJELMA

**IBA** eli 'kansainvälinen rakentamisnäyttely' on Saksassa 1900-luvun alkupuolelta asti toiminut kaupunkisuunnittelun ja -rakentamisen sekä laajemman yhdyskuntakehittämisen konsepti, jolla koordinoidaan ja toteutetaan mittavia hankekokonaisuuksia. "Internationale Bauausstellung" on sanatarkasti käännettynä "kansainvälinen rakennusnäyttely". IBA-näyttelyt, tai oikeastaan ohjelmat ja prosessit, käsittelevät ja koskettavat kuitenkin nykyään selvästi tätä määrittelyä laajemmin rakentamista, arkkitehtuuria, kaupunkisuunnittelua ja -politiikkaa sekä kaupunkien ja kaupunkiseutujen sosiaalista kehitystä. Niissä lähestytään rakentamisen, kaupungin ja arkkitehtuurin problematiikkaa eri näkökulmista, ja pyritään edistämään paikallisten prosessien kehittämistä. Jälkimmäisellä lienee kulloinkin kohdealueena olevan seudun kannalta vähintään

yhtä suuri merkitys kuin rakennetuilla "lopputuotteilla". IBAa voisikin luonnehtia kaupunkikehittämisen tai seudun kehittämisen *välineeksi* (*Instrument der Stadtplanung und des Städtebaus*), ja oppimisprosessiksi, joka saa erilaisia muotoja kulloisenkin kontekstin mukaan.

IBAn on siis paitsi kehittämisen väline ja toimintakehys, myös kaupunki- ja aluekehittämiseen liittyvä brändi. Liittämällä tietyllä alueella käynnistyvät prosessit ja hankkeet yhteen IBA-sateenvarjon alle tehdään kehitysprosessin tavoitetaso ja kunnianhimo tunnetuksi sekä kehittämiseen osallistuville osapuolille että ulkopuoliselle yleisölle, muun muassa alan muille toimijoille. IBA-kehys myös mahdollistaa sen, että hankkeet voivat saada enemmän huomiota ja herättää laajempaa ja näin vaikuttaa vahvemmin myös alan yleiseen kehitykseen.



*Hampurin IBA:n myötä Wilhelmsburgiin rakennettiin uusi hallintorakennus.*

IBA-traditio ei ole muodoltaan tiukasti määritelty, ja jokainen uusi IBA määrittelee käytäntöjä taas hieman uudella tavalla. Ideana on reagoida ajankohtaisiin kontekstisidonnaisiin haasteisiin ja etsiä niille ominaisia kehittämismalleja. IBA-prosessi edellyttää aina useiden toimijoiden yhteispeliä ja sitoutumista yhdessä asetettaviin tavoitteisiin, sekä luonnollisesti rahoituksen ym. järjestämistä hankkeille. Siksi IBAn käynnistymisen perustuukin väistämättä laajempaan paikalliseen ja alueelliseen tahtotilaan ja aloitteeseen.

Julkisten yleishyödyllisten toimijoiden rooli ja rahoitus ovat olleet IBA-prosesseissa tähän asti keskeisiä, mutta nykyään IBA edellyttää yhä enenevässä määrin julkisen ja yksityisen rahoituksen ja intressien erilaisia yhdistämistapoja. Määrittelemällä kehitysprosessi IBAKsi, ja pohtimalla tavoitteita sitä kautta, voidaan eri toimijoi-

ta houkuttaa mukaan sitoutumaan yleishyödyllisiin tavoitteisiin.

Vaikka ratkaisuja etsitään sidottuina kohdealueen omiin, ajankohtaisiin erityisongelmiin, tavoitteena on ollut, että pystyttäisiin tuottamaan kontekstista toiseen siirrettävissä olevia ratkaisuja ja esimerkkejä. Esimerkiksi Ruhrin alueen IBA Emscher Parkin myötä yleinen tietoisuus ja ymmärrys teollisen rakennusperinnön erityiskysymyksistä ja niiden potentiaalista ja hyödynnettävyydestä muun muassa alueidentiteetin kannalta nousi entistä vahvemmin yleiseen keskusteluun kansainvälisestikin. ●

# KOHTI INTERKULTTUURISUUTTA

**ULKOMAALAISTAUSTAISEN VÄESTÖN** kohtaamien vaikeuksien helpottamiseksi on Saksassa vastuutahojia monella aluehallinnon tasolla. Duisburgin kaupungilla on monien muiden kaupunkien tapaan oma 'integraatiokonsepti' eli menettelytapa. Poikkihallinnollisena yksikkönä kaupunginjohtajan alaisuudessa toimi ennen oma osastonsa (Referat für Integration), mutta sen on korvannut vuonna 2013 perustettu uusi organisaatio, 'Kommunales Integrationszentrum'. Integraatiokeskuksen perustaminen liittyy Nordrhein-Westfalenin osavaltion vuonna 2012 säätämään lakiin (Gesetz zur Förderung der gesellschaftlichen Teilhabe- und Integration), jolla pyritään edistämään sosiaalista oikeudenmukaisuutta ja maahanmuuttajien ja kantaväestön tasavertaisia mahdollisuuksia. Keskuksen tehtäviin kuuluu kielenopetuksen järjestäminen sekä nuorten maahanmuuttajien avustaminen työmarkkinoille pääsyssä. Yksikön perustamisen toivotaan tuovan ratkaisuja myös köyhyysmuutok-

si kutsutun ilmiön tuomiin ongelmatilanteisiin: muun muassa Romanian ja Bulgarian alueelta on viime vuosina muuttanut Duisburgiin vähäosaista väestöä (etenkin romaneja), eikä kaupungilla ole ollut resursseja ja/tai kykyä toimia muutovirran kanssa.

Kaupungissa toimii myös maahanmuuttajien valitsema 18-jäseninen 'integraatiovaltuusto' tai '-raati', jossa keskustellaan etenkin eri väestöryhmien ja kulttuurien kohtaamiseen liittyvistä ristiriitatilanteista ja jota kuullaan maahanmuuttajia erityisesti koskettavissa asioissa. Maahanmuuttajille on myös erilaisia infopalveluja ja tukipisteitä<sup>1</sup> ja oma nettiportaali<sup>2</sup>. Etenkin terveydenhuollon ja sosiaalipalvelujen tasapuolisesta saatavuudesta ja hyödyntämisestä pyritään huolehtimaan tiedotuskampanjoin ja tarjoamalla esim. psykiatrista hoitoa riittävän monella kielellä<sup>3</sup>. Tukea ja erilaisia palveluja tarjoaa kaupungin lisäksi myös kolmas sektori: yhdistykset sekä kirkot tai muut uskonnolliset organisaatiot<sup>4</sup>. Myös joillakin sää-



Kuva: Kaisa Schmidt-Thomé

tiöllä on integraatioprojekteja ja hyvin pitkäjän-  
teistäkin -toimintaa<sup>5</sup>.

Vaikka integraatiolle on oma lainsäädäntön-  
säkin, kriitikot haluaisivat puhua muuttoliikkeen  
tuomista muutostarpeista toisin sanoin – ja  
samalla kehystää koko asian toisin. Esimerkiki-  
si Mark Terkessidis, joka usein saa tässä asiassa  
äänensä kuuluviin Saksassa, ei pidä ongelma-  
nasettelusta, jonka mukaan tulokkaiden on in-  
tegroiduttava ja kantaväestön keksittävä siihen  
entistä parempia keinoja. Hän kehittäisi mie-  
luummin kulttuurienvälisyyttä ja toivoisi, että  
uusia toimintatapoja voitaisiin kehittää yhdessä  
(ks. myös Brinkmann & Uslucan 2013). Kaikkien  
osapuolten tulee pystyä kehittämään toiminta-  
taansa muuttuvassa yhteiskunnassa, eikä ole  
edes suotavaa, että muualta tulleiden 'ongelmia'  
yritetään ratkoa muokkaamalla tulokkaista mah-  
dollisimman vähän sellaisilta vaikuttavista kansa-  
laisia. Sen sijaan, että muuttoliike nähtäisiin jon-  
kin normaalitilan tilapäisenä horjumisena, sitä

tulisi pitää uutena normaliteettinä. Terkessidik-  
sen vastaus on 'Interkultur' (Terkessidis 2010),  
radikaali kulttuurienväläinen avautuminen, jossa  
tulokkaita eikä toki kantaväestökään enää redu-  
soida oman kansalaisuutensa tai alkuperänsä  
edustajaksi vaan kohdataan yksilöinä ja yhteis-  
kunnan jäseninä. ●

1 esim. <http://www.awo-integration.de/>

2 <http://www.wir-sind-du.de/>

3 <http://www.phg-du.de/index.php/migranten.html>

4 esim. <http://www.georgswerk.de/index.php?id=90>

5 esim. <http://www.tamvakfi.de/index.html> ja Mercator Stiftung: <https://www.stiftung-mercator.de/en/our-themes/integration/overview/>

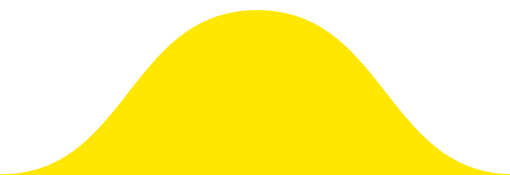




# 6. LOPUKSI

**YKSI MAAILMAN PARHAAT KAUPUNGIT -TOIMINTATAVAN**

kantavista ajatuksista on nostaa suomalaiseen yhteiskuntapoliittiseen keskusteluun urbanismia edistäviä kysymyksiä ja näkökohtia sekä avata keskustelua siitä, kuinka parhaita kansainvälisiä käytäntöjä voitaisiin juurruttaa Suomeen. Olemme koonneet keskustelun avauksiksi oheen viisi näkökohtaa, jotka mielestämme nousivat esiin julkaisun ja opintomatkan annista. Toivomme niiden sekä koko tämän julkaisun tuovan virikkeitä keskusteluun suomalaisten kaupunkien kehittämisestä.



### **ROHKEUS TEHDÄ SEKÄ PIENTÄ ETTÄ SUURTA.**

Kaupungit, joihin meillä oli mahdollisuus Saksassa tutustua, käyttävät kaupunkien kehittämiseen monipuolisia ratkaisuja. Kohteiden moninaisuutta kunnioittaen maltetaan etsiä kuhunkin kohteeseen parhaiten sopivia työkaluja. Edistyksellisinä itseään pitävillä kaupungeilla on rohkeutta tehdä sekä suurta että pientä.

### **LUOTTAMUKSEN RAKENTAMINEN JA VAALIMINEN ON ENSIARVOISEN TÄRKEÄÄ.**

On kyse sitten eri hallintotasojen välisen yhteistyön kehittämisestä, alueellisen hallinnon luomisesta tai merkityksellisemmän asukasdemokratian mahdollistamisesta, luottamus toimijoiden välillä on ensiarvoisen tärkeää. Saksassa asukkaiden epäluottamus hallintoa kohtaan saattaa yllättää suomalaisen, mutta hallintoyhteistyön saralla on saavutettu hyviä tuloksia.

### **PITKÄJÄNTEISYYS ON AVAIN ONNISTUNEeseen KAUPUNKIKEHITTÄMISEEN.**

IBA:n kaltaisten suurhankkeiden onnistumisen edellytyksenä oleva määrätietoisuus ja eri toimijoiden sitoutuminen yhteiseen päämäärään, tai se pitkäjänteisyys, joka hallintorakenteiden kehittämisessä on tullut tarpeeseen, tekee vaikutuksen. Parhaat ratkaisut tunnevuvat myös kumpuavan paikallisista tarpeista ja lähtökohdista.

### **KUINKA SUHTAUDUMME MONINAISTUVAAN EUROOPPAAN?**

Maahanmuuton kohteena ja integraatiokysymysten ratkaisijana Saksa on Suomea astetta pidemmällä. Silti Saksan ja Suomen haasteet muistuttavat toisiaan: maahanmuutto niin työvoima- kuin sosiaalisen eheyden kysymyksenä on ajankohtainen. Yhä moninaisemman Euroopan ymmärtämispyrkimyksille ei voi kääntää selkäänsä.

### **HISTORIALLISET KERROKSET LUOVAT ELÄVÄÄ JA JOUSTAVAA KAUPUNKIA.**

Yksi kaupunkiuudistuksen haasteista on tasapainoilu vanhan ja uuden, keskeneräisen ja valmiin välillä. Kerroksellisen kaupungin luominen, niin toiminnallisesti, sosiaalisesti kuin rakennustaiteellisesti, synnyttää paitsi elävää kaupunkitilaa ja urbaania moninaisuutta, myös joustavuutta kaupungin tuleviin tarpeisiin vastaamisessa.

## LÄHTEET

**Abbott, Carl.** (2002). *Planning sustainable City - The Promise and Performance of Portland's Urban Growth Boundary*. Teoksessa Squires, Gregory D.: *Urban Sprawl: Causes, Consequences, & Policy Responses*. The Urban Institute Press, Washington DC.

**Bicket, M.** (2013). *Children's Independent Mobility. 16-Country International Comparison*. Unpublished manuscript, April 2013, Policy Studies Institute, London UK.

**Blatter, J. K.** (2006). *Geographic Scale and Functional Scope in Metropolitan Governance Reform: Theory and Evidence from Germany*. *Journal of Urban Affairs* 28:2, 121–150.

**Blotevogel, H. H.** (2006). *Metropolregionen in der Raumordnungspolitik - Bloße Rhetorik oder Paradigmenwechsel?* Teoksessa: *Agglomerationen - Situation und Perspektiven*. 8. Junges Forum der ARL 1. bis 3. Juni 2005 in Gelsenkirchen. Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL), Hannover. S. 5-19. Blotevogel, H.H. & Danielzyk, R. (2009). *Leistungen und Funktionen der Metropolregionen*. Kirjassa: Knieling, J. (Ed.): *Metropolregionen und Raumentwicklung, Teil 3: Metropolregionen. Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit*. ARL, Hannover. S. 22-29.

**Breckner, I. & Menzl, M.** (2011). *Neighbourliness in the City Centre: Reality and Potential in the Case of the Hamburg HafenCity*. Teoksessa Dirksmeier, P. & Helbrecht, I. (toim.) *New Urbanism: Life, Work, and Space in the New Downtown*. Farnham: Ashgate. pp. 133 – 148.

**Brinkmann, Heinz Ulrich & Haci-Halil Uslucan** (2013, toim.). *Dabeisein und Dazugehören. Integration in Deutschland*. Springer VS-Verlag.

**Brydon, A.** (2014). *Families in the City*. Master's thesis. Faculty of Architecture, Building & Planning. University of Melbourne.

**ECORYS** (2011). *Ex-post evaluation of 2010 European Capitals of Culture*. [http://ec.europa.eu/programmes/creative-europe/actions/documents/ecoc/ecoc-2010-report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/programmes/creative-europe/actions/documents/ecoc/ecoc-2010-report_en.pdf)

**Florida, R.** (2002). *The Rise Of The Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community And Everyday Life*. New York, NY: Basic Books.

**Gans, Paul** (2014, toim.). *Räumliche Auswirkungen der internationalen Migration*. Forschungsberichte der ARL 3, Hannover. <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-07540>

**Glaeser, E. L.** (2011). *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. New York: Penguin Press.

**Gröning, Gert** (1996). *Politics of Community Gardening in Germany*. Paper presented at the 1996 Annual Conference of The American Community Gardening Association (ACGA). "Branching Out: Linking Communities Through Gardening" September 26 - 29, 1996, Montréal, Canada. <http://www.cityfarmer.org/german99.html>

**Halm, D. & Meyer, H.** (2013, toim.). *Islam und die deutsche Gesellschaft*. Springer VS-Verlag.

**Helsingin seudun aluesarjat**. <http://www.aluesarjat.fi/>

**Helsinki alueittain 2013** (2014). Toim. Tea Tikkanen. Helsingin kaupungin tietokeskus. [http://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/14\\_04\\_22\\_Helsinki\\_alueittain\\_2013\\_Tikkanen.pdf](http://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/14_04_22_Helsinki_alueittain_2013_Tikkanen.pdf)

**Ilmavirta, Tuomas, Lehtovuori, Panu & Mattila, Hanna** (toim.) (2013). *Kokemuksia Torontosta. Maailman parhaat kaupungit – ensimmäisen kurssin raportti*. Urbanismisäätiö, Helsinki.

**Ilmonen, M.** (2010) .Mitä on urbaani? Urbanin määrittelyä tarkastelussa. Teoksessa Lehtonen, H. ym. *Asutaan urbaanisti! Laadukkaaseen kaupunkiasumiseen yhteisellä kehityksellä*. Aalto yliopisto, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja B 99, pp. 19-28.

**Der Initiativkreis IKM**, (2013). *Governancemodellen der Europäischen Metropolregionen in Deutschland im Überblick*. Verkkojulkaisu: [http://www.deutsche-metropolregionen.org/fileadmin/ikm/IKM-Veroeffentlichungen/Governance-Modelle\\_Deutsche\\_Metropolregionen\\_April\\_2013.pdf](http://www.deutsche-metropolregionen.org/fileadmin/ikm/IKM-Veroeffentlichungen/Governance-Modelle_Deutsche_Metropolregionen_April_2013.pdf)

**Der Initiativkreis IKM** (2014). *Haastattelu verkoston sihteeristöissä 11.4.2014*.

**Karsten, L.** (2003). *Family gentrifiers: Challenging the city as a place to build a career and raise children*. *Urban Studies*, 40, 2573 – 2584.

**Kauder, Björn** (2011). *Institutions and Public Sector Performance: Empirical Analyses of Revenue Forecasting and Spatial Administrative Structures*. Dissertation, LMU München, Faculty of Economics. [http://edoc.ub.uni-muenchen.de/13683/1/Kauder\\_Bjoern.pdf](http://edoc.ub.uni-muenchen.de/13683/1/Kauder_Bjoern.pdf)

- Knieling, J. & Petrin, J.** (2009). Das Bildversprechen der Metropolregion: Potenziale und Risiken einer bildmächtigen Raumkategorie. Kirjassa: Knieling, J. (Ed.): Metropolregionen und Raumentwicklung, Teil 3: Metropolregionen. Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit. ARL, Hannover. S. 300-322.
- Knieling, J.** (2012). Metropolregionen – Strategische Handlungsfelder für eine zukünftige Stadt- und Regionalentwicklung. Kirjassa: Monstadt, J. et al. (Eds.) Die diskutierte Region: Probleme und Planungsansätze der Metropolregion Rhein-Main. S. 13-40.
- Kurunmäki Kimmo** (2005). Partnerships in Urban Planning – “Development Area” in National and Local Contexts in Finland, Germany and Britain, Datutop 26, Tampere 2005.
- Kyttä, M.** (2008). Children in outdoor contexts. Affordances and independent mobility in the assessment of environmental child friendliness. VDM Verlag Dr. Müller, Saarbrücken, Germany.
- Kyttä, M. Pahkasalo, K. & Vaattovaara, M.** (2010). Asuminen – eletty unelma. Teoksessa Junto, A. (toim.) Asumisen unelmat ja arki. Tallinna: Gaudeamus, pp. 91 – 150.
- Kyttä, M. & Tynnälä, J.** (2007). Lasten ja nuorten Arabianranta. Teoksessa Kangasoja, J. & Schulman, H. (toim.) Arabianrantaan! Uuden kaupungin miihinousu. Porvoo: WS Bookwell Oy. pp. 208 – 229.
- Leinberger, C. B.** (2009). The Option of Urbanism: Investing in a New American Dream. Washington, DC: Island Press.
- Lilius, J.** (2014). Is There Room for Families in the Inner City? Life-Stage Blenders Challenging Planning. Housing Studies, 29:6, 843-861.
- Matern, A.** (2009). Metropolregionen als neue Kohäsionsräume? Neue Wege der Raumentwicklung am Beispiel der Metropolregion Hamburg. Kirjassa Dannenberg, P. et al (Eds.). Innovationen im Raum - Raum für Innovationen: 11. Junges Forum der ARL, 21.-23.5.2008 in Berlin. Verlag der ARL, Hannover. S. 222-239.
- Mäenpää, Pasi** (2008). Avara urbanismi. Yritys ymmärtää suomalainen kaupunki toisin. Teoksessa Lehtonen, Hilikka et al. Asuttaisiinko toisin? Kaupunkiasumisen uusia konsepteja kartoittamassa. Toimittanut Markku Norvasuo. Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisu B 95. Espoo: Teknillinen korkeakoulu.
- Niemenmaa, Vivi & Schmidt-Thomé, Kaisa** (2011). Kutistuvat kaupungit – esimerkkinä Saksan uudet osavaltiot ja Ruhrin alue. Terra 123:4, 227-234.
- Nuorteva, J.** (2007). Kiez. Voima, 3.
- OECD** (2012). Redefining “urban”: A new way to measure metropolitan areas. OECD Publishing. <http://www.oecdbookshop.org/en/browse/title-detail/Redefining/?K=5K9FJ375MPHK>

- Othengrafen, F.** (2012). *Uncovering the Unconscious Dimensions of Planning. Using Culture as a Tool to Analyse Spatial Planning Practices.* Ashgate
- Prosek, Achim** (2012). Berlin, Weimar, Ruhr – die deutschen Europäischen Kulturhauptstädte zwischen Kulturfestival, Stadtentwicklung und Identitätspolitik. *Informationen zur Raumentwicklung* 11-12/2012, 617-626.
- Reese, L.** (2012). Creative class or procreative class: implications for local economic development policy. *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, Vol. 7 Issue 1, 5-26.
- Ruhr.2010 - Change through Culture – Culture through Change.** <http://vps69.rackhosting.com/sites/default/files/Hanns-Dietrich-Schmidt.pdf> <
- Schulze, K. & Terfrüchte, T.** (2010). Keine Metropolregion an Rhein und Ruhr? *Geographische Rundschau* 11/2010, 32-35.
- Sepe, M.** (2014). Urban transformation, socio-economic regeneration and participation: two cases of creative urban regeneration. *international Journal of Urban Sustainable Development*, Vol. 6, No. 1, 20-41.
- Sipari, Pinja ja Lehtonen, Jaakko** (2014). Viljellään kaupungissa. Opas yhteisö- ja pienpala-staviljelmien perustamiseen Helsingissä. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut 2014:1/ Arkkitehtuuriosasto.*
- Squires, Gregory D.** (2002). *Urban Sprawl: Causes, Consequences, & Policy Responses.* The Urban Institute Press, Washington DC.
- Stadt Duisburg** (2012). Sozialbericht. [http://www.duisburg.de/vv/50/medien/Sozialbericht\\_Duisburg\\_2012.pdf](http://www.duisburg.de/vv/50/medien/Sozialbericht_Duisburg_2012.pdf)
- Stadt Duisburg** (2013). Einwohner nach Deutschen und Ausländern, nach Ortsteilen und Stadtbezirken am 31.12.2013. [http://www.duisburg.de/vv/l-03/medien/Einwohner\\_nach\\_Deutschen\\_und\\_Auslaendern\\_am\\_31122013.pdf](http://www.duisburg.de/vv/l-03/medien/Einwohner_nach_Deutschen_und_Auslaendern_am_31122013.pdf)
- Terkessidis, Mark** (2010). *Interkultur.* Edition Suhrkamp 2589. [http://www.suhrkamp.de/buecher/interkultur-mark\\_terkessidis\\_12589.html](http://www.suhrkamp.de/buecher/interkultur-mark_terkessidis_12589.html)
- Warner, M.E. & Rukus, J.** (2013). Planners' role in creating family-friendly communities: action, participation and resistance. *Journal of Urban Affairs*, Volume 35, Number 5, pages 627–644.
- Wenzel F.** (1998). *Reformansätze vestehender Instrumente der Stadt-Umland-Kooperationen am Beispiel der Region Hannover.* Geographische Institut der Technischen Universität München.

Zimmermann, K. (2012). Regionalreformen im Vergleich: München, Rhein-Neckar, Rhein-Main, Stuttgart und Hannover. Kirjassa: Monstadt, J. et al. (Eds.) Die diskutierte Region: Probleme und Planungsansätze der Metropolregion Rhein-Main. Campus Verlag, Frankfurt am Main. S. 315-334.

## **TIETOLÄHTEINÄ TOIMINEET ASIAANTUNTIJAT:**

Frank Bothmann, Regionalverband Ruhr

Uwe A. Carstensen, HafenCity GmbH:n keskeinen konsultti

Rüdiger Eichholtz, taiteilija, Lokal Harmonie

Bernd Fesel, neuvonantaja, ecce | european centre for creative economy

Angelika Fritsch, maisema-arkkitehti, Amt für Landes- und Landschaftsplanung, Hamburg

Johannes Gerdemann, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg

Sonja Goliasch, Region Hannover

Dirk E. Haas, arkkitehti, Gesellschaft für explorative Landeskunde

Ulrich Heckmann, Regionalverband Ruhr

Michael Heesch, virastopäällikkö, Hannoverin kaupunginsuunnitteluvirasto

Veronika Hilbermann, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg

Klaus Hoppe, osastonjohtaja, Amt für Landes- und Landschaftsplanung, Hamburg

Hauke Jagau, presidentti, Region Hannover

Frank Joneit, Regionalverband Ruhr

Jörg Knieling, professori, HafenCity Universität

Bernd Kniess, professori, HafenCity Universität

Jenny Kornmacher, projektipäällikkö, Hamburg Kreativ Gesellschaft

Helga Kügel, Region Hannover

Rolf Köppen, satamavalokuvaaja ja Oskar-laivan kippari

Gudrun Lethmate, Regionalverband Ruhr

Ursel Lünsmann-Pielke, Amt für Landes- und Landschaftsplanung, Hamburg

Susanne Metz, virastopäällikkö, Amt für Landes- und Landschaftsplanung, Hamburg

Frank Othengrafen, apulaisprofessori, Leibniz Universität Hannover

Walter Pelke, rehtori, HafenCity Universität

Julian Petrin, arkkitehti, perustaja, NextHamburg

Ben Pohl, tohtorikoulutettava, HafenCity Universität

Jan Polivka, tutkija, TU Dortmund

Axel Prieb, Deputy Chief Executive (Regionsrat), professori

Christa Reicher, professori, TU Dortmund

Anne Ritzinger, osastopäällikkö, Akademie für Raumforschung und Landesplanung

Stefanie Rogg, projektipäällikkö, ecce | european centre for creative economy

Gabriele Schmidt, viestintäjohtaja, Akademie für Raumforschung und Landesplanung

Dirk Schubert, professori, HafenCity Universität

Michael Schwarze-Rodrian, kansainvälisten asioiden päällikkö, Regionalverband Ruhr

Guido Sempell, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg

Boris Sieverts, taiteilija, Gesellschaft für explorative Landeskunde

Alexander Skubowius, elinkeinopäällikkö, Region Hannover

Martin Sondermann, tohtorikoulutettava, Leibniz Universität Hannover



**Harald Spiering**, Regionalverband Ruhr

**Oliver Sprenger**, koordinaattori, Kreativquartier Duisburg-Ruhrort

**Barbara Thiel**, Regionsrätin, Region Hannover

**Martin Tönnies**, suunnittelujohtaja, Regionalverband Ruhr

**Maria Wagener**, osastopäällikkö, Regionalverband Ruhr

**Thomas Warnecke**, toimittaja, Stadtpanorama, Duisburg

**Bernhard Weber**, koordinaattori, Kreativquartier Duisburg-Ruhrort

**Jörn Weinhold**, tutkimusjohtaja, HafenCity Universität

**Wolfgang Willkomm**, professori, HafenCity Universität



**Saksa tunnetaan** menestyvistä ja pitkiä perinteitä omaavista kaupungeista, jotka ovat onnistuneet yhdistämään kilpailukyvyn ja laadukkaan elinympäristön. Raportissa käsitellään kaupunkikehitystä kolmella saksalaisella kaupunkialueella ja nostetaan esiin Suomen näkökulmasta kiinnostavia kaupunkien uudistamisen käytäntöjä.

Urbanismisäätiön tehtävänä on edistää urbanismin ymmärtämistä Suomessa ja luoda edellytyksiä suomalaisen hyvinvoinnin ja kilpailukyvyn edistämiseksi kaupunkikehityksen parhaiden käytäntöjen avulla. Säätiö järjestää kahden vuoden välein suomalaisen kaupunkikehityksen huippuosajille ja keskeisille vaikuttajille suunnatun kutsukurssin "Maailman parhaat kaupungit - kokemusten juurruttaminen Suomeen". Toivomme, että raportti antaa virikkeitä suomalaisten kaupunkien kehittämiseksi ja vilkkaana käyväälle keskustelulle suomalaisesta urbanismista.

ISBN 978-952-93-5669-0 (sid.)

ISBN 978-952-93-5670-6 (PDF)