



YHTEEN SOVITTAMISTA

Yhteistyön ja ymmärryksen
syventäminen elinkeinot
huomioivassa maankäytössä



ILARI KARPPI
IINA SANKALA
sekä

Jayla Tammiharju • Henri Helve • Jari Kolehmainen

Teksti: Ilari Karppi & Iina Sankala

sekä

Jayla Tammiharju, Henri Helve & Jari Kolehmainen

Johtamisen ja talouden tiedekunta /
Faculty of Management and Business
Tampereen yliopisto / Tampere University

Tampere 2024

ISBN 978-952-03-3400-0 (painettu)

ISBN 978-952-03-3401-7 (verkkójulkaisu)

Raportti on osa TEM-rahoitteista Kaupunkiseuduille elinvoimaa
-teemaverkostoa (AKKE-rahoitus 2021–2024)

 Tampereen yliopisto



Johdannoksi

Elinkeino- ja maankäyttötiedon keskinäistä suhdetta suomalaisten kaupunkiseutujen kehittämisessä koskeva tutkimuksemme käynnistyi keväällä 2022. Yhteiskunta ja elinkeinot olivat toipumassa maailmanlaajuisesta koronapandemiasta samalla kun Ukrainassa alkanut sota muutti perinpohjaisesti Suomen kansainvälistä asemoitumista. Energian tulevan hintatason määräytymisessä oli runsaasti epävarmuuksia, samoin yritysten rahoituskustannusten. Maailmaa uhkasi ruokakriisi, kansainvälisiä lentokäytäviä suljettiin ja yritykset järjestelivät kriittisten komponenttien toimitusketjuja uusiksi.

Elinkeinojen kehittäminen, yritystoiminnalle edullisten olosuhteiden luominen, on julkista toimintaa, joka ei rajaudu vain yhden hallinnon sektorin sisälle. ”Varsinaisten” yrityskeskeisten toimenpiteiden lisäksi elinkeinotyötä tehdään koulutus-, kulttuuri- ja työvoimapalvelujen piirissä. Asuntopolitiikalla on merkittävä elinkeinopoliittinen rooli, samoin liikennejärjestelmätyöllä. Sairaalat ja terveydenhoito tai järjestyksen ja turvallisuuden ylläpito ovat esimerkkejä julkisen intressin edistämisestä, jonka yhdyspinnat yritystoimintaan ovat merkittävät. Maankäyttö, yhdyskuntien tilallinen suunnittelu, nivoo monet näistä asioista yhteen ja pyrkii samalla huolehtimaan rakennetun ja rakentamiselta suojatun ympäristön kestävästä suhteesta sekä tulevalle kasvulle – kirjaimellisesti – maaperää tarjoavan tilaresurssin saatavuudesta.

Sekä maankäyttö- että elinkeinotyötä tehdään yleisesti yhtä kuntaa laajempien kaupunkiseutujen puitteissa. Kaupunkiseutujen suunnittelu uudenaikaisessa taloudellisessa tilanteessa tarjoaa kontekstin myös tälle tarkastelulle. Tutkimme Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilta kootun empiirien aineiston kautta mahdollisuuksia hyödyntää kaupunkiseuduilla tehtävän elinkeinotyön tuottamaa elinkeinotietoa seutujen maankäytön suunnittelussa – siis kaupunkiseutujen elinkeino- ja maankäyttötiedon yhteensovittamista. Tarkastelun kohteena on samalla

elinkeinoulottuvuuden kytkeminen kaupunkiseuduilla tehtävään maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) tehtävälueita yhdistävään MAL-suunnitteluun.

Tämän kytkemistehtävän vaikeusastetta lisää se, että maankäyttö- ja elinkeinotyö tietopohjineen nojautuvat hyvin erilaisille ajallisille ja tilallisille mittakaavoille. Mittakaavojen lisäksi maankäytön suunnittelu ja elinkeinojen kehittäminen tukeutuvat hyvin erilaisiin ammatillisiin ja säädösperustoihin, mikä puolestaan heijastuu tarkastelluilla tehtäväkentillä käytettävään terminologiaan tai niillä vaikuttavien toimijoiden tapoihin olla vuorovaikutuksessa sidosryhmiensä kanssa. Käytännön kehittämistyön piirissä tarve ylittää tällaiset raja-aidat on toisaalta selvästi tunnistettu: aloite tarkastella yritysekosysteemitasoista seudullista elinkeinotietoa sekä sen hyödynnettävyyttä maankäytön suunnittelussa tuli Tampereen kaupunkiseudun maankäytön ja asumisen viranhaltijatyöryhmältä.

Tämä tutkimus sisältää ekosysteemitarkastelun lisäksi myös katsauksen raideliikenteen paljon huomiota osakseen saaneeseen rooliin kaupunkiseudun kehittämisen strategisena selkärankana. Raiteet, etenkin seudulliset pikaraitiotiet, ovat tyypillisesti asuntorakentajien suosiossa. Tutkimuksemme sisältyvässä raideliikennetarkastelussa raiteita lähestytään kuitenkin tutkimuksen yleisasettelun hengessä elinkeinojen kehittämisen ja siihen kytkeytyvien maankäyttökysymysten näkökulmasta. Tämä tutkimusosuus on toteutettu muusta tarkastelusta poiketen Tampereen kaupunkiseutuun keskittyen, joskin seudullista liikennettä on käsitelty myös Turun kaupunkiseudun asiantuntijoiden kanssa. Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliienne on integroitu osaksi seudun muuta joukkoliikennejärjestelmää, ja Tampere-keskeisenä käynnistynyt pikaraitiotiejärjestelmä on tätä tekstiä kirjoitettaessa laajenemassa seudulliseksi: ensimmäiset kaupunkiseudulle laajentumista koskevat poliittiset päätökset on aikataulutettu syksylle 2024.

Tämä raportti ja koko hankkeen toteuttaminen on hyvän ryhmätyön tulosta. Kokonaisuuden pääsuunnittelijana on ollut Tampereen yliopiston puolelta dos. Ilari Karppi yhtäältä HT Jari Kolehmainen ja toisaalta kansallisen MAL-verkoston kollegojen, ensin Tero Piipon ja sittemmin Kati-Jasmin Kososen ja Eero Purontauksen, myötävaikutuksella. Julkaisun perustekstin ovat kirjoittaneet suurimmalta osin Ilari Karppi yhdessä tutkija Iina Sankalan kanssa – lukuisten hankkeen aikana pidettyjen esitysten ja eri tarkoituksiin tehtyjen lyhyempien kirjoitusten pohjalta. Tekstiasun lopullisesta asettelusta vastaavat Ilari Karppi ja avustava tutkija Jayla Tammiharju, joka on myös kirjoittanut tekstiin sisältyvän katsauksen julkisohjatuista ekosysteemeistä. Raportti sisältää myös Jari Kolehmainen ja tutkija Henri Helven kirjoittamat temaattiset katsaukset.

Henri Helve oli myös merkittävässä roolissa toteuttaessamme yhdessä hänen ja Iina Sankalan kanssa Tampereen kaupunkiseudun yritysekosysteemejä koskevan empiirisen tiedonhankinnan sekä aineiston analyysin ja jatkokäsittelyn syksyllä 2022. Henri osallistui myös Tampereen kaupunkiseudun raideliikennetarkaste-

lun tekniseen ja sisällölliseen toteuttamiseen sekä eri tutkimusosioita koskevan tietoaaineksen analysointiin. Henrin lisäksi kiitokset kuuluvat niille kymmenille sekä maankäytön että elinkeinotyön asiantuntijoille, niin viranhaltijoille kuin elinkeinoyhtiöiden palveluksessa oleville samoin kuin yritysten edustajille etenkin Tampereen, Turun ja Seinäjoen kaupunkiseuduilla. He ovat opettaneet tutkijoille, että vaikka yhteistyö erilaisten kuviteltujen ja todellisten rajojen yli on toisinaan vaikeaa, se on – kuten olemme eri yhteydessä voineet iloksemme sanoa – selvästikin opittavissa.

Tutkimus on tehty osana työ- ja elinkeinoministeriön rahoittamaa laajempaa Elinvoimaa kaupunkiseuduille -teemaverkostohanketta. Hankekokonaisuutta koordinoi kansallinen MAL-verkosto.

Tampereella Minna Canthin päivänä 19.3.2024

Ilari Karppi

Sisällys

1	Matkalla kohti elinvoimaisempia kaupunkiseutuja	8
1.1	Lähtökohtana maankäytön ja elinkeinokehittämisen yhteensovittaminen	9
1.2	Imaginäärinen ja materiaallinen kaupunkiseutu	12
1.3	Seutumittakaavan vaiheittainen oppiminen	13
2	Elinkeinotyö teoreettisena kokonaisuutena ja käytännön prosessina	16
2.1	Elinkeinotyö käsitteellisenä ja käytännöllisenä konstruktiona	16
2.2	Elinkeinokehittämisen organisoitumisenerilaiset muodot	18
2.3	Moninaisuuden tavoittelulla kestävyttäelinkeinotyöhön	22
3	Talouden tilallisuus muuttuu	24
3.1	Missä työtä tehdään? Elinkeinojen maankäytölliset tarpeet muutoksessa	24
3.2	Tilaa teollisuudelle	28
	Teollinen perinne edelleen voimissaan	28
	Yrityspuistot yhteen kokoavina toimialakeskittyminä	29
3.3	Keskustahakuiset toimijat	31
	Tietotalous on versonut teollisuuspohjan päälle ja rinnalle	32
	Lääkealan keskittymän vetovoima ja uudistuva keskustavyöhyke	33
3.4	Elämystalous valtaa alaa	34
	Ydinkeskus voi olla elintärkeä koko seudulle	34
	Kohti elinvoimaista eurooppalaista korkeakoulu- ja kulttuurikaupunkia	35
3.5	Elinkeino- ja maankäyttötieto tarvitsevat yhteensovittamista	36

4	Raiteet, sijainnit ja elinvoima	39
4.1	Raiteet, saavutettavuus ja ekosysteemiensijaintitarpeet.....	40
4.2	TOD – suunnitteluperiaatteesta kehittämistyön käytännöksi.....	41
4.3	Raideliikenteen merkitys elinkeino- ja työpaikka-alueiden seudullisessa kehittämisessä.....	44
	Raiteet yhdyskuntarakenteen ”valtimoina ja laskimoina”.....	45
	Asemanseutujen kehittämiseen kohdistuu paljon painetta, toiveita ja odotuksia	47
	Kaupunkiseutu sopiva taso pehmeän vuoropuhelun käymiselle elinkeinotoimijoiden kanssa?	48
4.4	Raiteiden merkityksestä kootusti.....	49
5	Ekosysteemit ja klusterit tapoina hahmottaa monipuolisen talouden kehittämistä	51
	Julkinen sektori ekosysteemien ja kärkialojen kehittymisen tukijana.....	55
6	Seudullisen organisoitumisen mallit ja merkitys	57
6.1	Vakiintunut ja siiloutunut vai institutionaalisesti epäselvä seutu	59
6.2	Elinkeinotiedon hyödyntämisen tärkeys kaupunkiseutujen kehittämisessä tiivistettynä.....	62
7	Lopuksi: prosessin opetukset	66
	Lähteet	68
	Liitteet	73

1 Matkalla kohti elinvoimaisempia kaupunkiseutuja

Kaupunkiseudut ovat toiminnallisia kokonaisuuksia. Viimeisten vuosikymmenten aikana niille on keräytynyt suurin osa Suomen väestöstä. Asuinpaikan valinta, työssäkäynti ja vapaa-ajan harrastukset laajentavat yhä useamman arjen kuntarajojen yli. Toimiva seutu tuottaa asukkailleen ja vierailleen tarvittavat elämän ja elämysten kiintopisteet ilman tarpeetonta ruuhkissa istumista tai hallinnollista vaivannäköä. Houkuttelevalla ja vetovoimaisella kaupunkiseudulla kyse on myös ripauksesta kauneutta, viihtyisyyttä ja kiinnostavuutta, jota seudun monipuoliset luonto- ja kulttuuriympäristöt kokonaisuutena tarjoavat. Toimiva kaupunkiseutu on siten myös kestävä.

Raportissa tutkimme elinvoimaisten ja vetovoimaisten kaupunkiseutujen rakentamista monipuolisina työn ja yrittämisen paikkoina sekä sitä, miten maankäytöllä ja toimivalla liikennejärjestelmällä luodaan edellytyksiä kestävästi kasvaville ja kehittyville seuduille, jotka houkuttelevat uusia asukkaita ja yrityksiä sijoittumaan. Tarkastelumme viitekehystenä on suurimmilla kaupunkiseuduilla toteutettava MAL-työ, jossa pyritään yhteensovittamaan toiminnallisen kaupunkiseudun tasolla ja kuntien (sekä valtion) välisenä yhteistyönä maankäytön (M), asumisen (A) ja liikkumisen (L) suunnittelua mahdollisimman toimivaksi kokonaisuudeksi.

Puhumme tietoisesti *MAL-työstä* (ks. Puustinen ym. 2016; Mäntysalo ym. 2019). Käsite on laaja, se kattaa ensinnäkin seitsemän suurimman kaupunkiseudun, eli pääkaupunkiseudun, Tampereen, Turun, Oulun sekä vuoden 2021 alusta myös Jyväskylän, Kuopion ja Lahden seuduilla *MAL-sopimusten* (YM 2024) puitteissa valtiotoimijan kanssa tehtävän suunnittelutyön. Tämän lisäksi MAL-työ terminä viittaa suurimpien kaupunkiseutujen lisäksi myös muuhun pienem-

millä seuduilla tehtävään työhön maankäytön sekä asumisen ja liikkumisen yhteensovittamiseksi.

MAL-työ voi sopimuksellisuuksineen vaikuttaa byrokraattiselta. Sillä on kuitenkin merkittäviä vaikutuksia kaupunkiseuduilla asuvien ihmisten arjen sujuvuuteen. MAL-työssä asumisen teema (A) on yksinkertaistetusti koti, josta lähdetään liikkuen (L) kohti työpaikkaa (E). Maankäyttö (M) on se konteksti, jossa näitä elementtejä tarkastellaan suhteessa toisiinsa: maankäytön suunnittelulla muun muassa ohjataan eri toimintojen sijoittumista yhdyskuntarakenteessa.

Joillakin seuduilla on kokeiltu MAL-työtä laajempaa MALPE-työtä, jossa myös elinkeinojen (E) ja palvelujen (P) kehittämisen näkökulmat tuodaan seudullisen MAL-työn kontekstiin. MAL(PE)-työtä voi siis tehdä myös ilman MAL-sopimuksia. Tästä hyvänä esimerkkinä on pidetty esimerkiksi Kotka-Haminan seutua, jossa maankäytön suunnittelu on kytketty tiiviisti seudun elinkeinojen kehittämistyöhön (Hemminki 2023, 50, 60).

Työn tekeminen ja samalla myös työn tekemisen *paikat* ovat kuitenkin olleet viime vuosina murroksessa: muutos on näkynyt yksittäisten ihmisten arjessa esimerkiksi kotona tehtävän etätöiden lisääntymisenä, mutta myös laajemmin elinkeinorakenteessa tapahtuvina muutoksina. Uutiset välittävät jatkuvasti signaaleja kasvavista ja hiipuvista elinkeinoista ja taustalla vaikuttavista globaaleista muutostoimista. Millaisia maankäytöllisiä vaikutuksia elinkeinorakenteen muutoksilla on ja millä aikavälillä nämä muutokset ovat odotettavissa?

1.1 Lähtökohtana maankäytön ja elinkeinokehittämisen yhteensovittaminen

Monilla kaupunkiseuduilla maankäytölle ja elinkeinokehittämiselle on perustettu omat asiantuntija- ja suunnitteluorganisaationsa tai toimintamallinsa. Elinkeinojen kehittäminen on tyypillisesti koottu seudullisiin, kunnallisiin tai keskuskaupungin koordinoimiin elinkeinoyhtiöihin. Näissä julkisvaroin tuetuissa yhtiöissä vaikuttavat elinkeinokehittämiseen keskittyneet asiantuntijat ja strategiat. Seudullinen maankäytön suunnittelu voidaan puolestaan organisoida monin eri tavoin ja monenlaisin kokoonpanoin. Nämä voivat olla seudun kuntakaavoittajia säännöllisesti yhteen kokoavia yhteistyöryhmiä tai vakiintuneemmin seudullisia kuntayhtymiä.

Toimintamalleissaan vakiintuneet seudulliset maankäytön ja elinkeinojen kehittäjät eivät välttämättä kuitenkaan kohtaa tai tunnista toistensa työnkuvia, muuten kuin yksittäisten yritystonttien suunnittelutapausten yhteen tuomana. Tämä onkin herättänyt meidät kysymään, *puhuvatko kaavoittajat ja elinkeinojen kehittäjät samaa kieltä. Mitä elinkeinokehittäjien pitäisi tietää yritysten kannalta tärkeis-*

tä maankäytön suunnitteluprosesseista? Entä kuinka parantaa kaavoittajien ymmärrystä elinkeinonkehittämisestä ja yritysten tarpeista? Nämä kysymykset ovat viitoittaneet työtämme, jonka tavoitteena on ollut edistää elinvoimanäkökulman parempaa huomioimista kaupunkiseutujen MAL-työssä.

Raportissa on tarkasteltu erityisesti Turun ja Tampereen kaupunkiseutujen kehitysnäkymiä elinkeinonkehittämisestä ja niitä tukevan maankäytön näkökulmasta. Tulosten pohjalta esiteltävien jäsenysten, havaintojen ja suositusten toivotaan kuitenkin palvelevan vastaavien kysymysten kanssa painivia kaupunkiseutuja myös laajemmin.

Elinvoimaisten kaupunkiseutujen kehittämistä ja uusiutumisen dynamiikkaa tukeva Tampereen yliopiston osakokonaisuus on toteutettu osana Elinvoimaiset kaupunkiseudut -teemaverkostohanketta (2021–2024), jota rahoitetaan työ- ja elinkeinoministeriön alueiden välisen verkostoyhteistyön instrumentista (AKKE-rahoitus). Valtakunnallinen MAL-verkosto on koordinoanut teemaverkostossa mukana olevien toimijoiden yhteistyötä, eri osahankkeita ja laajempaa hankeviestintää. MAL-verkoston ohjausryhmä on valvonut hankkeen etenemistä sekä toiminut tulosten ja parhaiden käytäntöjen ensisijaisena levittämiskanavana 18 suomalaiselle kaupunkiseudulle sekä muulle jäsenistölle, johon kuuluu edustajia liikenne- ja viestintäministeriöstä, työ- ja elinkeinoministeriöstä, ympäristöministeriöstä sekä valtiovarainministeriöstä, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA:sta, Väylävirastosta sekä Suomen Kuntaliitosta (MAL-verkosto 2021).



Kuva 1. Tutkimusongelma pähkinänkuoressa.

Tampereen yliopisto on kytkenyt omassa osiossaan toisiinsa kaksi tutkimusprosessia ja näkökulmaa elinvoimaisen ja kestävän kaupunkiseudun kehittämiseen:

Elinkeinoalueiden kehittäminen -työpaketissa kartoitettiin seudullisesti tärkeiden yritysekosysteemien ja kärkialojen maankäyttötarpeita sekä tulevaisuudennäkymiä Turun ja Tampereen kaupunkiseuduilla. Lisäksi tutkittiin, miten elinkeinotietoa voitaisiin paremmin hyödyntää seutujen maankäytön suunnittelussa ja osana seuduilla tehtävää yhteistyötä.

- ks. luvut 3, 5 ja 6

Raiteet kaupunkiseudun kehittämisen suuntaviivoina -työpaketissa tutkittiin seudullista työssäkäyntiä ja elinkeinoja palvelevan raideliikenteen kehittämismahdollisuuksia Tampereen kaupunkiseudulla.

- ks. luku 4

Tämä raportti on rakennettu palvelemaan yhtäältä yleisempää keskustelua 1) kaupunkiseutujen MAL-suunnittelun ja elinkeinokehittämisen yhteensovittamisesta, 2) maankäytön ja elinkeinojen kehittämisen erilaisista tietotarpeista, 3) elinvoimankysymysten tilallisuudesta sekä 4) erilaisista seudullisen organisoinnin malleista. Samalla raportti tarjoaa myös tarkempaa analyysia ja benchmarking-tietoa kansallisesti merkittävien Tampereen ja Turun kaupunkiseutujen ajankohtaisista kehittämiskysymyksistä, niissä tunnistetuista haasteista ja onnistumisista.

Yleisempiä lähtökohtia ja teoriataustaa kaupunkiseutujen merkityksestä ja seudullisuudesta on koottu johdannon alalukuihin 1.2 ja 1.3. Luku 2 avaa puolestaan toisen keskeisen näkökulman, elinvoimatyön ja elinkeinokehittämisen teoreettisia taustoja sekä erilaisia malleja. Luvussa 3 jäsennellään Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla tehtyjä havaintoja elinkeinojen erilaisista maankäyttötarpeista ja eri alojen erityispiirteistä sekä pohditaan kerätyn tiedon yhteensovittamista seututason työskentelyssä. Luvussa 4 kuvataan erilaisten raideyhteyksien strategista merkitystä kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteelle ja seudulliselle saavutettavuudelle mm. asumisen, työmatkaliikenteen ja asemanseutujen kehittämisen näkökulmista.

Luvussa 5 palataan Tampereen ja Turun seudun ekosysteemi- ja kärkialatar-kasteluun. Siinä analysoidaan seuduilla valittuja kehittämistapoja sekä niiden maankäytöllisiä vaikutuksia tukeutumalla luvussa 2 esiteltyyn jäsennykseen. Luvussa lisäksi arvioidaan julkisen sektorin roolia sekä pienempien seutujen elin-

keinotyön mahdollisuuksia Seinäjoen esimerkkitapauksen kautta. Luvussa 6 pohditaan Tampereen ja Turun seudun esimerkkien valossa, millaista vuoropuhelua maankäytön ja elinkeinotyön tietoprosessien yhteensovittaminen vaatii ja miten erilaiset tavat järjestää seudullista yhteistyötä vaikuttavat siihen. Luvussa 7 kootaan lyhyesti yhteen tutkimusprosessin aikana syntyneet keskeiset havainnot hyötyineen ja puutteineen.

1.2 Imaginäärinen ja materiaallinen kaupunkiseutu

Kaupunkiseutu tai ”toiminnallinen kaupunkialue” ei tarjoa mitenkään itsestään selvää toimintapuitetta elinkeinotyön järjestämiseen. Eurostat (2023) määrittelee tämän toiminnallisen kaupunkialueen (*Functional Urban Area*, FUA) ydinkaupungin ja sen työssäkäyntialueen muodostamaksi kokonaisuudeksi. FUA on korvannut aiemmin käytetyn *Larger Urban Zone* (LUZ) -termin. Davoudin ja Brooks (2020) mukaan kaupunkiseutu on yksi kuvitelluista yhteisöistä monen muun historiallisestikin tunnistettavan vastaavan sosiaalisen konstruktion joukossa. Voidaan puhua *imaginäärisestä kaupunkiseudusta*, jollaisen tuottaminen edellyttää suunnittelun, kehittämistyön ja ylipäättänsä toiminnan mittakaavan uudelleenasettelua (eng. *scale fixing*). Esimerkiksi Karppi ja Kuusela (2018) korostavat tässä hengesä seutumittakaavaisen tiedontuotannon tärkeyttä toiminnallisen seutumittakaavan rakentamiselle.

Keskeisiä todellisen ja toiminnallisen, ei ainoastaan imaginäärisen, seudun rakentamiselle ovat järjestelmät ja infrarakenteet, jotka antavat seudun vuorovaikutukselle materiaaliset puitteet. Tällaisia ovat esimerkiksi seudullinen raideliikenne ja seudun yritysalueita ja asuinkeskittymiä yhteen nivova väylästä sekä niiden suunnittelu. Tällöin voidaan puhua seudullisista *artefakteista*, monialaisissa suunnitteluprosesseissa hyödynnettävistä *rajaobjekteista* ja suoranaisestä *rajatyöskentelystä*, joka usein on äärimmäisen tärkeässä roolissa integroitaessa suunnittelun eri osa-alueita toimivaksi kokonaisuudeksi (ks. Mäntysalo & Kosonen 2016; Mäntysalo ym. 2019; Karppi & Vakkuri 2019). Edellä esimerkkinä esitetyt yritysalueet ja asuinkeskittymät nivova väylästä voi joko edistää kestävyystavoitteiden saavuttamista tai uhata sitä. Kestävyystavoitteiden saavuttaminen riippuu siitä, kuinka joukkoliikenneystävällistä on sekä asumis- että työpaikkaympäristöjen kaavoitus ja maankäyttö. Pelissä ovat kaikki MAL-toiminnot täydennettynä vähintäänkin elinkeinotyöllä, useimmiten myös julkisten palveluverkkojen kehittämisellä.

Kaupunkiseutujen muotoutuminen elinkeinotyölle soveliaana pidetyksi päätoimintatilaksi on usein tulkittu vastaukseksi kahteen seutujen ulkopuolelta ohjautuneeseen prosessiin, globalisoitumiseen ja uusliberalismin nousuun

(Barca ym. 2012; Rossi 2017; Davoudi & Brooks 2020). Termit viittaavat keynesiläisen, talouden rationaalisen ohjauksen nimiin vannoneen talousnäkemyksen rapautumiseen. Suomalaisittain ja laajemminkin eurooppalaisittain voidaan samassa yhteydessä puhua myös hyvinvointivaltion rapautumisesta. Kaupunkiseutujen jäsentäminen elinkeinotyön kohdealueeksi ottaa lisäksi askeleen eteenpäin Loganin ja Mototchin (1987) kaupungit "kasvukoneina" näkevästä teoriasta ja sen näkemyksestä paikallisista eliiteistä, joiden vastuulla on kasvutavoitteen edistäminen.

Uusliberalismin läpimurron ajatellaan useimmiten näkyvän haluna hahmottaa uudenlaisia asia- tai ilmiökohtaisia julkisen toiminnan tiloja haastamaan perinteiset, usein hyvinvointivaltiollisista toiminnoista ja niiden takana olevista politiikkaprosesseista vastanneet poliittishallinnolliset yksiköt (ks. esim. Graeber 2015). Suomessa puhutaan tällöin yhtäältä valtion- ja toisaalta kuntahallinnosta. Konkreettisten vuorovaikutussuhteiden varaan rakentuneet kaupunkiseudut on mielletty tämän kahtiajaon rikkojiksi, jollaisina niiden on katsottu asettuvan luontevampaan vuoropuheluun globalisaation ja globaalitalouden vaatimuksien synnyttämien kehityskulkujen kanssa. Kaupunkiseudut nähdään tällöin luonteviksi vastauksiksi julkisen ja aivan erityisesti suurkaupunkimittakaavaisen toiminnan yritysmäistymistä (*entrepreneurial city*) koskeviin vaatimuksiin, joita esimerkiksi OECD (2024) on esittänyt julkisen toiminnan ja julkistalouden tehostamisen nimissä.

1.3 Seutumittakaavan vaiheittainen oppiminen

Seutuyhteistyön käytäntöjen oppiminen ottaa oman aikansa. Yhteistyön tilallisenä puitteena olevan seutumittakaavan sisäistäminen ei sekään tapahdu hetkessä. Tampereen kaupunkiseudulla toteutettiin vuonna 2018 elinkeinoalueiden kehittämistä käsittelevä Rajaton seutu -hanke, joka osaltaan teki näkyväksi asetelman kompleksisuuden (Karppi & Kuusela 2018). Tuolloin tehdyn työn tulokset olivat toisaalta merkittävä esiyymmärryksen lähde valmistauduttaessa nyt käsillä olevaan tarkasteluun.

Muodollinen seutuyhteistyö alkoi Tampereen kaupunkiseudulla Tampereen ja sen seitsemän lähikunnan kesken vuonna 2010, joten vuoteen 2018 mennessä käytännön kokemusta yhteistyöstä oli ehtinyt karttua jo vuosien ajan. Kaupunkiseutu ja valtio laativat ensimmäisen MAL-aiesopimuksen vuonna 2011, ja vuonna 2018 oltiin keskellä kaupunkiseudun kolmatta MAL-sopimuskautta. Sen tehtäviin kaupunkiseutu totesi kuuluvan muun muassa elinvoiman vahvistamisen *"parantamalla ulkoisia yhteyksiä ja tukemalla elinkeinojen sijoittumis-*

ta” (Tampereen kaupunkiseutu 2024a). Rajaton seutu -hanke palveli juuri tätä tehtävää.

Vuonna 2018 tämä seutuyhteistyö oli saanut jo vakiintuneet institutionaaliset muotonsa, jotka kytkivät niin seutukuntien poliittiset päätöksentekijät, kuntajoh-tajat kuin useat keskeiset viranhaltijatkin osaksi seutuyhteistyön kokonaisuutta, joka oli ja on edelleen jatkumo yhteisen seututasoisen tilanneymmärryksen ja poliittisen luottamuksen rakentamisesta konkreettisiin, seudun asukkaiden elämäs-sä näkyvään yhdessä tekemiseen. Rajaton seutu -hanke keskittyi tarkastelemaan ensisijaisesti edellytyksiä kaventaa maankäyttö- ja elinkeinosektoreiden välistä kuilua (vrt. Karppi & Vakkuri 2019; Vakkuri ym. 2016).

Ehkä suurin yllätys vuoden 2018 hankkeessa oli, että sektorirajojen lisäksi nou-sivat korostetusti esiin myös kaupunkiseudun kuntarajat. Työskentelyssä käytet-tiin seututasoista karttamateriaalia, josta nämä rajat oli jätetty tarkoituksellisesti pois, eikä kuntien pääkeskuksia ollut siinä erityisesti korostettu. Jo ensimmäises-sä elinkeino- ja maankäyttöjohtajille järjestetyssä työpajassa siihen osallistu-jat kävivät täydentämässä tapahtumaa varten tehdylle seinäkartalle nämä siitä ”puuttuneet” elementit. Tämä oli hyvin konkreettinen osoitus siitä, että hankkeen seuraavat työvaiheet tehtäisiin vahvasti sekä siilo- että kuntakontekstista käsin.

Yksi vuosien 2022–2023 tutkimusprosessin kiinnostuksen kohteista olikin, nä-kyisivätkö – ja missä määrin – tämä jakolinjat edelleen. Seudulla elettiin neljättä MAL-sopimuskautta (2020–2023) ja valmistelun kohteena oli jo viides: millainen olisi nyt kunta- ja kaupunkiseutunäkemyksen välinen tasapaino? Ensimmäinen havainto oli, etteivät kuntarajat nousseet juurikaan esiin, eivät myöskään kunti-en keskuskeskukset Tampereen ydinkeskustan merkitystä lukuun ottamatta. Etenkin elinkeinotyö näyttäytyi lähtökohtaisesti seudullisena, vaikka kaupunkiseu-dun kunnat ovat edustettuina seudun elinkeinoyhtiön Business Tampereen päätöksentekoelimityksissä.

Yritysekosysteemeihin kohdistuneessa tiedonkeruussa käytettiin kahden mit-takaavatasoisen karttamateriaalia. Siinä esitettiin ilman kuntarajoja tai keskuspaik-koja erikseen korostamatta sekä seutu kokonaisuudessaan että suuremmassa mittakaavassa seudun ydin. Haastattelemamme ekosysteemikoordinaattorit sai-vat itse valita tavat, joilla karttamateriaalia käytettiin. Yhtä poikkeusta lukuun ot-tamatta kaikissa haastatteluissa käytettiin ja täytettiin sekä seutu- että ydinmitta-kaavaista materiaalia. Näissä haastatteluissa kuntarajat eivät nousseet lainkaan esiin, vaikka yksittäiset kunnat oman kaavoitustyönsä kautta mahdollistavatkin yritysten sijoittumisen. Sen sijaan monipaikkaistuvasta yritystoiminasta, työn it-sensä monimuotoistumisesta tai saavutettavuuden uudenaikaisista rooleista pu-huttiin paljon. Näihin kysymyksiin palataan tulevissa luvuissa.

Suurin muutos vuoden 2018 prosessiin nähden oli, että tarve korostaa kuntarajojen merkitystä jäi suorastaan minimaaliseksi myös vaiheessa, jossa työkentelyn painopiste siirtyi elinkeinotiedon kartoitusvaiheesta sitä hyödyntävän maankäyttötyön tarkasteluun. Vuoden 2022 lopussa järjestettiin Tampereen kaupunkiseudulla kahden työpajan ja niiden väliin ohjeistetun työvaiheen sarja, jonka kuluessa seudun elinkeino- ja maankäyttöjohtajat sijoittivat ekosysteemihaastatteluista tehtyjen sisältöanalyysien tulokset seutukartoille. Tämän prosessin tuloksia puolestaan käytettiin syötetietona kaupunkiseudun rakennesuunnitelman (Tampereen kaupunkiseutu 2024b) *Elinkeinot ja yhteydet* -osion laadinnassa.

On ilmeistä, että tähän muutokseen on vaikuttanut seututasoista yhteistyötä koskevan kokemuksen karttuminen ja siten seutumittakaavan vaiheittainen oppiminen kehittämistyön käytäntönä. Tällaisia käytäntöjä edustavat konkreettisimmillaan hyvin materiaaliset, yhdistävät ja yhteistä hallinnointia edellyttävät tekijät. Erityisesti raideliikenne, kärjessään seudulliseksi kasvava ja sellaiseksi jo alkujaan ymmärretty raitiotiejärjestelmä pakottaa katsomaan seutukokonaisuutta kuntarajojen läpi eikä kuntarajojen jakamana. Sama koskee myös paikallisjunaliikennettä, joskin rajallisemmin. Junaliikenne on jotakin, jonka tarjoamiin mahdollisuuksiin yhdyskunnat joutuvat pitkälti mukautumaan, kun taas seudullisesta raitiotieliikenteestä saa parhaan hyödyn irti, kun se *mukautetaan* kaikkien järjestelmän piirissä olevien yhteistoimintana osaksi toisiinsa kytkeytyvien yhdyskuntien kehittämistä.

Maankäyttö- ja elinkeinotyön yhdistämisen ydinajatuksiksi voidaan tämän tarkastelun perusteella määrittää elinkeinon kehittämisen kannalta tarkoituksenmukainen maankäyttö yhteisen työssäkäyntialueen piirissä ja ensiluokkaiseen seudulliseen saavutettavuuteen tukeutuen. Ekosysteemien ja niiden jatkuvan kehittämisen näkökulma puolestaan auttaa rikkomaan kaikkea rajoihin sitoutunutta ajattelua, ei vain kaupunkiseutujen sisällä tai toimintoja erottelevien sektoreiden välillä, vaan myös kaupunkiseudulla tapahtuvan tekemisen ja muun maailman välisessä suhteessa.

Kuntakeskeistä ajattelua avaramman seutumittakaavan sisäistäminen on toisinaan haastavaa, mutta ainakin tässä tarkastellun valossa se on opittavissa.

2 Elinkeinotyö teoreettisena kokonaisuutena ja käytännön prosessina

Käytännön elinkeinotyötä tehdään erilaisilla teoreettisista lähtökodista johdetuilla välineillä. Talousteoriaan pohjautuvia klusteri- ja ekosysteemi-instrumentteja perustellaan keskittymis- ja kilpailueduista syntyvillä hyödyillä. Saavutettavissa olevista hyödyistä huolimatta erilaisten elinkeinotyön instrumenttien jalkauttaminen konkreettisille alueille ja niiden käytännön kehittämistilanteisiin ei ole ongelmantonta – ei edes teoriassa. Elinkeinotyötä jäsentävä aluetalouden moninaisuus ja monimuotoisuus (tai niiden puute) ovat merkittäviä alueellisen resilienssin vahvistamisen (tai sen puutteen) elementtejä. Tätä moninaisuutta ja sen vaikutuksia resilienssin kasvattamiselle pyritään edistämään kehittämisselityksen ja -työn välineillä.

2.1 Elinkeinotyö käsitteellisenä ja käytännöllisenä konstruktiona

Elinkeinopolitiikkaa harjoitetaan ja elinkeinon kehittämisselitystä tehdään useilla aluetasoilla ja monilla temaattisilla ja sisällöllisillä kohdennuksilla. Suomessa perinteinen tuotannonalälähtöinen teollisuuspolitiikka jäsenettiin 1990-luvun alun kansallisessa teollisuusstrategiassa klustereiksi (Pietarinen & Ranki 1993; vrt. Ylä-Anttila & Palmberg 2005). Tarve tällaiselle uudelleenjäsentämiselle olikin il-

meinen: kehittyneimmät taloudet kamppailivat jo jälkiteolliseksi¹ kutsutun siirtymän oloissa. Useiden perinteisten tuotannollisten keskusten teollinen perusta uhkasi pettää, kun erityisesti valmistavaa teollisuutta ja sen työpaikkoja siirrettiin kehittyviin talouksiin. Suomessa jälkiteollista siirtymää tai jälkiteollisen tietoyhteiskunnan läpimurtoa hahmotti tuoreeltaan Raimo Lovio (1989) teoksessaan *Suomalainen menestystarina*. Maailman mittakaavassa kuuluisuutta saavutti samoihin aikoihin Robert Reichin (1992) *The work of nations*.

Paikallisen elinkeinopolitiikan pitkään historiaan kuuluvat niin paikalliset elinkeinoasiamiehet kuin 1980-luvulla käynnistynyt teknologiakeskustoiminta (ks. Nevalainen 1989; Lovio 1989, 61–64). Etenkin 1990-luvun talouskriisin jälkimainingeissa samaan joukkoon nousivat uusyrityskeskukset. Tätä moninaisuutta yhdeksi organisaatiorakenteeksi 2010-luvun mittaan koonneet elinkeinoyhtiöt voidaan nähdä heijastumina edellä mainittuun jälkiteolliseen aikaan kytkeytyvästä elinkeinopolitiikan koko toimintaympäristön muutoksesta (ks. Kostiainen 1999). Suurin osa uusista yhtiöistä on monialaisuutensa lisäksi useiden kuntien yhdessä omistamia tai kokonaisen kaupunkiseudun puitteissa toimivia elinkeino- ja kehitysyhtiöitä. Käytämme niiden harjoittamasta sisällöllisesti moninaisesta toiminnasta tässä tarkastelussa nimitystä *elinkeinotyö*.

Suurilla ja toiminnallisesti monipuolisilla kaupunkiseuduilla myös elinkeinotyö on helposti suurimittakaavaista ja monimuotoista. Se toisin sanoen asettautuu lukuisten yritysten ja erilaisten instituutioiden sekä monenlaisten vuorovaikutussuhteiden synnyttämään kehikkoon. Amin ja Thrift (2000) ovat puhuneet tällöin institutionaalisesta tiheydestä tai ”paksuudesta” (*institutional thickness*). Tällaisissa tilallisissa ja toiminnallisissa puitteissa elinkeinotyön merkittäväksi osa-alueeksi muodostuu kytkeytyminen osaamis pohjan jatkuvaan vahvistamiseen ja uudistamiseen esimerkiksi EU:n Horisontti Eurooppa -ohjelmaan sisältyvillä teollisia ja tutkimuksellisia intressejä yhdistävillä hankkeilla. Pienemmillä, tyypillisesti tuotannolliselta rakenteeltaan yksipuolisilla ja mahdollisesti perinteisen teollisuuden raaka-ainelähteisiin kytkeytyvillä paikkakunnilla myös elinkeinotyö saa toisenlaisia muotoja. Niiden elinkeinotyö kytkeytyy osin eurooppalaisiin tai kansallisiin alueellisen kehittämisen tukijärjestelmiin.

1 Jameson (1984) kuuluu jälkiteollinen-termin (*postindustrial*) varhaisiin kritikoihin. Kritiikki onkin monessa mielessä perusteltua. Kehittyneimmät ja rikkaimmat taloudet ovat samalla sekä yhteiskuntina että kulttuureina teknistyneimpiä ja erilaisten teollisten artefaktien suoranaisia tihentymiä. Sellaisina niiden kehitys on kaikkea muuta kuin ”*post industrial*”. Toisaalta Tampereen kaupunkiseudun esimerkki osoittaa, että valmistava teollisuus kykenee ei ainoastaan jatkamaan toimintaansa vaan myös uusiutumaan sisällöllisesti – niin tuotteiden ja prosessien kuin toimintatapojenkin osalta – myös teollisuuden perinteisillä ydinalueilla. Myös Turun kaupunkiseudulla kysymys seudun teollisesta perustasta ja sen muutoksista heijastuu keskeisesti seudun elinkeinotyön kehittämiseen. Kaupunkiseutu- ja tarkastellaan yksityiskohtaisemmin luvussa 3.

Myös monet muut tekijät vaikuttavat elinkeinotyön muotoihin. Se, nauttiiko kaupunkiseutu vakaasta väestönkasvusta ja millaisten vetovoimatekijöiden seurauksena kasvu toteutuu, kuuluu näihin tekijöihin. Tärkeisiin tekijöihin kuuluu myös se, onko kaupunkiseudulla profiililtaan elinkeinotyön sisältöjä tukeva yliopisto (tai useampia) samoin kuin seudun kuntien keskinäisen yhteistyön laatu: onko se vakiintunutta ja päätöksentekoon ennakoitavuutta tuottavaa. Keskeistä on myös rohkeus, jolla seudulla investoidaan liikkumista tai uusiutuvaa taloutta edistävään infrastruktuuriin, sekä seudun kehitystä eteenpäin vievien investointien synnyttämä maine. Nämä kaikki tekijät muodostavat toinen toisiaan ruokkivan kokonaisuuden.

2.2 Elinkeinokehittämisen organisoitumisen erilaiset muodot

Kuinka elinkeinotyö voi sitten organisoitua kaupunkiseuduilla ja millaiseksi seudullinen elinkeinotyö on ymmärrettävissä? Esimerkiksi yritysekosysteemimallissa, jota noudatetaan Tampereen kaupunkiseudulla (ks. luvut 3.1, 5 ja 6), yritysekosysteemit ovat kaupunkiseututasoisen elinkeinotyön instrumentteja. Ekosysteemi näyttäytyy hyvin loogisena kaupunkiseutuspesifinä kehittämiss*poliittisena* välineenä, jossa erilaiset temaattisesti yhteensopivat yritykset, julkishallinnolliset toimijat sekä – näitä vähäisemmässä roolissa – erilaiset yhteisöt, on koottu saman sateenvarjon alle. Sen sijaan se, miksi yritysten on kannattavaa hakeutua kaupunkiseudun tasoisen toimijan koordinoimaan organisaatiojoukkoon, ei ole talusteorian kannalta lainkaan ongelmatonta. Sinänsä kytkentä yrityksen kilpailustrategian ja yhteiskunnallisten intressien välillä on tunnustettu. Michael Porter (1980, xviii) hahmottaa klassikkoteoksessaan *Competitive Strategy* erilaisista toimijoista ja toiminnoista koostuvan kontekstin, jossa kilpailustrategia formuloidaan. Siinä yrityksen heikkoudet ja vahvuudet muodostavat yhdessä strategian avaintoimeenpanijoiden henkilökohtaisten arvojen kanssa yrityksen sisäiset mekanismit, jotka vaikuttavat strategian muototututumiseen. Yrityksen ulkoisia vastaavanlaisia mekanismeja ovat (tässä) ekosysteemin kohtaamat tekniset ja taloudelliset mahdollisuudet ja uhat sekä yleisemmät yritykseen kohdistuvat yhteiskunnalliset odotukset.

Porter puhuu myös erilaisista kilpailuvoimista, joita yritykset joutuvat kohtaamaan. Näiden voimien ytimessä on ekosysteemiin sisältyvien toimijoiden sisäinen kilpailu, joka kohdistuu esimerkiksi merkittäväksi pullonkaulatekijäksi tunnustettuun työvoimaan. Muita yrityksen kohtaamia kilpailuvoimia ovat yhtäältä toimitusketjussa olevien toimijoiden ja asiakkaiden neuvotteluvoima sekä toisaalta yrityksen toiminta-alueelle tai vakiintuneelle ”kotikentälle” tulevien uusien tuokkaiden tai korvaavien tuottajien uhka.

Ekosysteemit julkisohjattuina

Jayla Tammiharju

Innovaatioekosysteemit sellaisenaan viittaa tutkimus-, kehittämis- ja innovaatiotoimijoiden järjestäytyneeseen (alueelliseen) yhteistyöhön, jolla useimmiten tavoitellaan tiettyyn ennalta määritettyyn kärkialaan nojaavia innovaatioita (ks. esim. Nordling 2020, 11). Ekosysteemeissä eri toimijat jakavat kriittistä osaamista ekosysteemipartnereiden kesken (Ormala 2019, 14).

Innovaatioekosysteemit edustavat MAL-työllekin usein ominaista piirrettä: sopimuksellisuutta. Innovaatioekosysteemit ovat luonteeltaan järjestäytyneitä verkostoja sopimuksellisuuden myötä. Sopimuksellisuus tuo innovaatioekosysteemiin erilaiset sopimusehdot ja omavastuurahoitusosuuden eri sopimusosapuolille. Julkinen rahoitus itsessään voi olla luonteeltaan monitasohallinnallista, jolloin osa rahoituksesta voi tulla Euroopan unionilta, osa valtiolta, osa alueellisesti ja osa kaupungeilta.

Sopimukselliset innovaatioekosysteemit ovat kuvailtavissa julkisohjatuiksi, johon viittaa julkisen sektorin kumppanuus sopimuksissa sekä tämän myötä julkisen toimijan rahoitusosuus. Pitkäjänteistä yhteistyötä tuetaan vahvasti julkisella rahoituksella (Ormala 2019, 14). Alueille voi kuitenkin myös organisesti syntyä ekosysteemejä, jotka eivät ole julkisesti ohjattuja. Tällaiset ekosysteemit syntyvät usein markkinaehtoisesti ja sijoittautuvat oman toimialansa kannalta edullisille paikoille ilman vahvaa julkista ohjausta. Tällaisia ekosysteemejä voi syntyä esimerkiksi teknologiarytysten konkurssien jälkeen tai teollisten ekosysteemien kontekstissa luonnonvaraesiintymien ja alueelle sopivan infrastruktuurin läheisyyteen. Erityisesti luonnollisesti syntyvien ekosysteemien syntymisen osalta erilaiset maankäyttö- ja elinkeinotarpeet voivat tulla yllättäen ja venyttää ennakoitavuutta samoin kuin pitkäkestoisena hallintaprosessina toteutettavaa kaavoitusta.

Innovaatioekosysteemeissä keskeinen tavoite on innovaatioiden luominen ja osaamiskeskittymien globaalin roolin kasvattamisen edistäminen (TEM 2024), kun taas ekosysteemeissä korostuu saavutettavuuden ja käytännöllisyyden rooli tietyn toimialan toiminnassa. Yhtäläistä kuitenkin on, että molemmissa ekosysteemityypeissä on vahva viennin edistämisen ja oman toimialan markkinaosuuden kasvattamisen intentio, jota pyritään tukemaan alueellisesti järjestäytyneellä ja ajoittain sopimusohjatulla rakenteella.

Julkisella rahoituksella on innovaatioekosysteemeissä vahva rooli. Innovaatioekosysteemien voidaan ajatella kehittävänsä alueellisesti – tai seudullisesti – elinvoimaa houkutellessaan alueelle työikäisiä korkeakoulutettuja, synnyttäen vahvaa kestävästä osaamiskeskittymää integroimalla korkeakoulujen opiskelijoita kehittämistyöhön ja luomalla korkean osaamistason työpaikkoja.

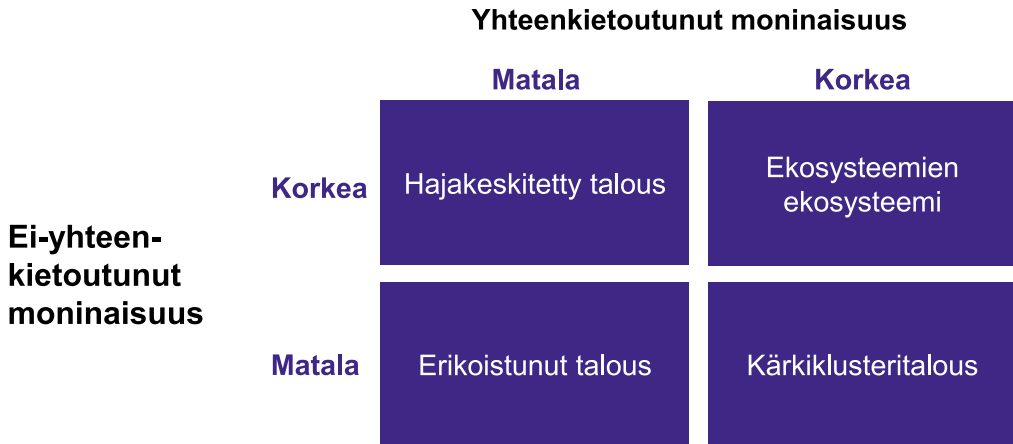


Ekosysteeminäkökulmasta – ja etenkin ekosysteemeille rakentuvan elinkeinotyön näkökulmasta – erityisen kiinnostava on Porterinkin mainitsema yritysten kotikentälle tunkeutumisen este (*entry barrier*). Se voi näkyä esimerkiksi kilpailuna työvoimasta: olemassa olevat yritykset tekevät tilan uusille tulokkaille liian pieneksi, jolloin tulo alueelle estyy. Vastaavasti alueella jo olevien yritysten kilpailu tästä työvoimasta kevenee. Menestyksekkäs, alueen yrityskantaa kasvattava eli markkinoille tuloa rohkaiseva ja generoiva ekosysteemi voikin näyttäytyä ekosysteemin jo muodostaville yrityksille ongelmallisena, eräänlaisena *entry enablerina*. Jotta näin ei olisi, pitää ainakin kolmen ehdon täyttyä. (1) Talouden oltava dynaaminen ja kyettävä muuttamaan rakenteitaan niin, että ne vastaavat muuttuviin tarpeisiin. (2) Koko alueen on oltava vetovoimainen kaikille osaaja- ja tekijäryhmille, joista ekosysteemin yritykset kilpailevat. (3) Alueen osaamisvarustuksen on oltava globaalien kärjen tasalla ja sen on pystyttävä tukemaan sekä yritysten että niiden työvoiman jatkuvaa laadullista kehittymistä.

Nämä kolme kohtaa osoittavat, kuinka laaja-alaisia prosesseja ekosysteemien muodostuminen ja niitä kehittävän yhteisön strategiatyö (*competitive strategy*) ovat. Ne osoittavat myös sen, että kyse on vain osittain yritystasoisesta kehittämistyöstä. Porterin mukaan strategiatyön keskeisiä fundamentteja ja suoranaisia lähtökohtia ovat yritysten päätöksentekijöiden arvomaailma, yritysten todennetut vahvuudet sekä yritysten toimialaa koskevat perusasiat. Samalla siihen vaikuttaa kuitenkin myös laajempi yhteiskunnallinen toiminta- ja päätöksentekokehikko (Porter 1980). Alueen tai kaupunkiseudun vetovoimaisuus ja sen ylläpitäminen ovat tällaisia kehikoita, osaamisvarustus ja sen uusiutuminen erilaisten tutkimusohjelmien, hankkeiden ja sektorirajat ylittävän tutkimusyhteistyön kautta.

Ekosysteemit ilmentävät elinkeino- ja yritysraakenteeltaan monipuolisen kaupunkiseudun tilallistaloudellista jäsentymistä. Ne soveltuvat hyvin uuden talousmaantieteen lähestymistapoja hyödyntävään tarkasteluun. Sen termistöllä näistä talouden muotoutumisen piirteistä puhutaan usein *yhteenkietoutuneena* ja *ei-yhteenkietoutuneena* moninaisuutena (*related/unrelated variety*). Asetelmaa ilmentää kuva 2. Siinä *related variety* viittaa ekosysteemissä oleviin toimijoihin sekä yritysten kehittämiseen kohdistuvaan elinkeinotyöhön. *Unrelated variety* puolestaan viittaa ekosysteemien välissä oleviin prosesseihin sekä osaamiskeskittymien integroitua kehittämistä koordinoivaan elinvoimatyöhön. Tämän tarkastelun kannalta on tärkeää, *kuinka hyvin nämä lähestymistavat voidaan sovittaa osaksi maankäytön suunnittelun ja MAL-työn sisältöjä*.

Suurimmat kaupunkiseudut tarjoavat tyypillisesti luontevimmat puitteet ja parhaat edellytykset monimuotoiselle ja runsaasta yksittäisten toimialojen rajat ylittävälle yhteyksille. Ilmiö tunnetaan aluekehitystä käsittelevän tutkimuksen piirissä institutionaalisenä tiheytenä eli yksinkertaisimmillaan erilaisten toimijoiden suuren määränä rajatulla alueella (Amin & Thrift 2000).



Kuva 2. Elinkeinokehittämisen erilaiset mallit yhteenkietoutuneessa ja ei-yhteenkietoutuneessa moninaisuudessa, mukailtu Aarstad ym. (2016).

Tämä myös keskittymis- tai agglomeraatioetuina tunnettu ilmiö edistää edellä mainitun kaltaisten yhteyksien runsasta syntymistä. Lisäksi keskittymiset edistää sellaisia laadullisia toiminnan rakenteiden uudistumista tukevia yhdistelmiä, jotka syntyvät erilaisten ja erilaisista lähtökohdista nousevien ajatusten kohdassa toisensa. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että perinteinen erikoistuva ja erikoistava, eri toimialoihin ja niiden ydinpiirteiden ympärille rakentunut kehittäminen olisi menettänyt merkityksensä. Kyse on pikemminkin siitä, millaiset konkreettiset puitteet tietyn kokoinen ja omista lähtökohdistaan ponnistava talous pystyy tarjoamaan kehittämistyölle ja sen tavoitteita koskeville näkemyksille.

Jokaisen talouden on tärkeää tunnistaa omia rakenteitansa ja toimintojansa yhdentävät ja eriyttävät kasvutekijät. Ymmärrys järjestelmien toiminnasta on käytännön edellytys työlle, jolla pyritään edistämään niiden kehittämiseen tarvittavia politiikkoja. Tärkeää on myös tunnistaa tämän kehittämistyön edellyttämät toimitukset. Tarvitaan realistinen, toimijoiden yhdessä jakama ja ymmärtämä kehittämisen tilannekuva, jollaisen aikaansaaminen on sitä monimutkaisempaa mitä suurempi ja monimuotoisempi yhteisö tätä tilannekuvaa laatii.

2.3 Moninaisuuden tavoittelulla kestävyttä elinkeinotyöhön

Maankäytön suunnittelun perinteisenä tehtävänä on löytää keinoja myös kaupunkiseutujen skaalatasolla kohdattaviin kestävyys- ja ilmastohaasteisiin. Suunnittelun haastavuutta kuitenkin lisää tarve kytkeä samoihin suunnitteluprosesseihin myös tekijät, joiden taustalla vaikuttavat maailmantalouden, geopolitiikan, teknologioiden ja väestökehityksen muutokset. Tämä monimutkaistaa seudullisen kehittämisen tilannekuvan laadintaa sekä sen pohjalta tehtävien ratkaisujen suunnittelua. Keskeinen lähtökohta etenkin suurten kaupunkiseutujen kestäväälle kehittämistyölle on kuitenkin ilmeinen: ne ovat rakenteiltaan ja tiliallisilta järjestäytymismuodoiltaan monimuotoisia ja myös monimutkaisia eli kompleksisia.

Eräs keino tukea kaupunkiseutujen taloudellisen kehityksen edellytyksiä on monimuotoisuuden vahvistaminen. Tällaisia edellytyksiä ovat esimerkiksi muutoskestävyys, hyödynnettävissä olevien teknologioiden moninaisuus sekä talouden yleistä innovaatiopotentiaalia, uusiutumiskykyä ja resilienttiyttä lisäävät toimet. Osaaminen on erityisen keskeinen tekijä innovaatioille ja uudistumiselle suotuisalle maaperälle. Osaaminen nousee erilaisista, myös julkisin toimenpitein tuettavissa olevista lähteistä. Osaamisen kautta kehitettävien alueellisten kyvykkyyksien ytimessä ovat korkean jalostusasteen yritykset yhdessä yliopistojen, tutkimuslaitosten ja ammattikorkeakoulujen kanssa, yritysten osaava työvoima, yksityiset ja julkiset panostukset tutkimukseen kehittämiseen ja investointeihin. Tätä vahvuuksien kasaamaa voidaan edelleen jalostaa kansainvälisen yhteistyön kautta saatavilla kokemuksilla, mikä edelleen korostaa yritysten, korkeakoulujen sekä tutkimus- ja kulttuurilaitosten merkitystä yhteyksien ja verkostojen rakentajina.

Monimuotoisuuden tuottamia hyötyjä on mahdollista perustella erilaisista näkökulmasta. Uusi kasvuteoria näkee kasvun edellytysten läikkyvän saman toimialan yrityksistä toisiin mutta myös toimialojen ja sektoreiden välillä. Kasvun mittavissa olevat erot kytkeytyvät näin ollen aluetalouksien erilaisiin tai erilaisista rakenteellisista ja institutionaalisista syistä eriytyneisiin kykyihin edistää tällaista läikyntää. Kasvun sisäsyntyisten edellytysten edistäminen hyötyy erilaisten aluetalouksien keskinäisestä oppimisesta, jolle etenkin erilaisten toimijoiden ja näiden välisten potentiaalisten yhteyksien suuri määrä kaupunkiseuduilla tarjoaa hyvät puitteet. Tällaisten ristiinkytkentöjen edistäminen esimerkiksi erilaiset sektorirajat ylittävillä tutkimusohjelmilla auttavat jalostamaan suuren toimijajoukon tuottamasta *määrällisestä* edusta myös *laadullista* etua.

Monimuotoisuuden hyödyt ovat ilmeiset myös riskien minimoinnin näkökulmasta, korostamalla sijoitusriskien hallinnasta tuttua portfolioajattelua. Monimuotoisuus suojaa alueita ja niiden talouksia ulkoisilta kysyntäshokeilta. Alueen yritys rakenteen diversiteetin edistäminen rinnastuu tällöin yritystasois-

ten toimintojen diversifiointiin, monimuotoistamiseen. Monimuotoisesta rakenteesta ja sen hyödyntämisestä kasvun ja kehityksen elementtinä voidaan johtaa yleisempikin perusajatus: alueellisen talouden monimuotoisesta rakenteesta aiheutuu tarve hyvin monimuotoisille kehittämisspolitiikoille ja -instrumenteille. Monimuotoisuus tuottaa erilaisia ratkaisuja, joista parhaat menestyvät. Tämä näkemys poikkeaa jyrkästi edellisen vuosituhanen lopun klusteripainotuksista ja ajatuksesta koko kansantalouden tarkastelutasolta määriteltävissä olevista alueellisista vahvuuksista: julkisen vallan ydintehtäviin saati -kyvykkyyksiin ei kuulu ”päättää”, mitkä alat tai klusterit tuovat kansakunnalle menestystä ja mitkä näin ollen ansaitsevat julkisen tuen (ks. Maskell 2000, 53–54).

Maailmanlaajuisesti vaikuttavat poliittiset, teknologiset ja väestölliset muutokset nostavat tämän kehittämispelin panoksia. Aluetalouksien, jotka eivät edistä erilaisin käytettävissä olevin toimenpitein elinkeinorakenteidensa ja yritystensä monimuotoista kehitystä, nähdään altistuvan rakenteelliselle työttömyydelle ja hitaalle kasvulle. Hallittu kaupungistumiskehitys on yksi monimuotoista rakennetta ylläpitävistä, ruokkivista ja ylläpitävistä tekijöistä. Ensiluokkainen saavutettavuus kaikilla liikkumisen ja viestinnän mittakaavatasoilla tukee kaupunkiseutujen ja niiden keskusten integroitumista, vetovoimaisuutta ja edelleen kehitystä monimuotoisen taloudellisen toiminnan sijaintialueina.

Alueen elinkeinojen monimuotoisuus tukee sen taloudellisen kehityksen edellytyksiä. Monimuotoisuudella voidaan edistää muutoskestävyyttä, hyödynnettävissä olevien teknologioiden moninaisuutta sekä talouden yleistä innovatiivisuutta. Monimuotoisuuden kehitysvaikutuksia voidaan tarkastella uuden kasvuteorian ja riskien minimoinnin näkökulmasta (Taulukko 1).

Taulukko 1. Monimuotoisuuden kehitysvaikutukset kahdesta näkökulmasta.

Uuden kasvuteorian näkökulma	Riskien minimoinnin näkökulma ja portfolioajattelu
Kasvun edellytykset läikkyvät saman alan yrityksestä toiseen mutta myös sektoreiden välillä. Alueellisen kasvun mitattavat erot kytkeytyvät aluetalouksien erilaisiin kykyihin edistää läikyntää.	Monimuotoisuus suojaa aluetta ja sen taloutta ulkoisilta kysyntäshokeilta; alueen yritysrakenteen diversiteetin edistäminen rinnastuu yrityksen toimintojen diversifiointiin.
Huomio pitkän aikavälin kehitysedellytyksiin	
Alue, joka ei edistä yritysten monimuotoista kehitystä erilaisin toimenpitein, altistuu rakenteelliselle työttömyydelle ja hitaalle kasvulle. Hallittu kaupunkikehitys on avainasemassa.	

3 Talouden tilallisuus muuttuu

Seuduille strategisesti tärkeiden kärkialojen, klustereiden ja innovaatioekosysteemien roolia kaupunkiseutujen taloudellisessa jäsentymisessä voidaan tarkastella haastattelujen, kyselyjen ja työpajoissa kerätyn tietopohjan kautta. Yhteistä tietopohjaa rakentamalla elinkeinokehittäjiä ja kaavoittajia voidaan auttaa ymmärtämään toistensa työalueita tavoiteltaessa elinvoimaisempaa kaupunkiseutua nyt ja tulevaisuudessa.

3.1 Missä työtä tehdään? Elinkeinojen maankäytölliset tarpeet muutoksessa

Tampereen ja Turun kaupunkiseuduilla kartoitettiin strategisesti tärkeiden toimialojen nykytilaa, tulevaisuuden kehitysnäkymiä sekä maankäytöllisiä tarpeita. Työn aikana hahmottui kolmijakoinen jäsenitys toimialojen tilallisista ja maankäytöllisistä erityispiirteistä (ks. taulukko 1). *Teollisilla ja tilaa vaativilla* aloilla, kuten kiertotalouden ja valmistavan teollisuuden ekosysteemeissä on tarve suurillekin tonteille sekä häiriö- ja varoalueille, mahdollisesti jopa suljetuille testiympäristöille. Etenkin tavaralogistiikan toimivuus seudulla on näille toimijoille tärkeää.

Keskustahakuiset ja toimistointensiiviset alat hakeutuvat puolestaan kampusten sekä kaupunkimaisten palveluiden läheisyyteen. Näitä tarjoavat etenkin ydinkeskusta ja tärkeimmät asemanseudut, joiden hyvää saavutettavuutta toimistointensiiviset yritykset arvostavat. Toimistojen kysyntä näytti tulosten valossa kohdentuvan yhä tiiviimmälle alueelle. Parantuva saavutettavuus voi lisätä kehittämisellätyksiä myös muilla asemanseuduilla, mutta se yksin ei riitä tietotyön-

tekijöille, jotka kaipaavat työpäiviensä oheen urbaaniutta ravintoloiden, kahviloiden ja kulttuurin muodossa. Osa tämän kategorian yrityksistä myös hyödynsi kaupunkiympäristöä innovaatioiden kehittämisen testialustana tai paikkana kerätä dataa erilaisista liikkumis- ja materiaalivirroista tuote- ja palvelukehityksensä tueksi.

Elämystalous, joka sisältää kulttuurin, matkailun ja tapahtumat oheispalveluineen, on viime vuosina kasvanut vakavasti otettavaksi toimialaksi myönteisine vetovoima- ja imago vaikutuksineen. Alan elinvoimaisuus kietoutuu kuntien ja seudun mainetekijöihin, vapaa-ajan mahdollisuuksiin ja laadukkaisiin luonto- ja kaupunkiympäristöihin. Parantunut henkilöliikennesaavutettavuus tukee tämän alan kasvua, kun matkailijat ja muut asiakasvirrat pääsevät sujuvasti liikkumaan seudun eri vetovoimakohteiden välillä. Toisaalta elämystalouteen kuuluu myös audiovisuaalisten alojen yrityksiä ja tuotantoyhtiöitä, jotka vaativat logistisesti hyvin saavutettavia ja tasokkaita studiotiloja sekä kiinnostavia kuvauslokaatioita.

Taulukko 2. Kolmijakoinen jäsenitys toimialojen tilallisista ja maankäytöllisistä erityispiirteistä.

Teolliset ja tilaa vaativat	Toimistointensiiviset ja keskustahakuiset	Elämystalous
<ul style="list-style-type: none"> • Suuret tontit • Häiriö- ja varoalueet • Suljetut testiympäristöt 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaupunkimaiset palvelut • Helppo saavutettavuus • Kampusten läheisyys • Kaupunki testiympäristönä 	<ul style="list-style-type: none"> • Henkilöliikennesaavutettavuus • Laadukkaat ympäristöt: kaupunki & luonto • Vapaa-ajan kokemukset • Kaupungin ja seudun maine

Tampereen kaupunkiseudulla vuonna 2022 tehtyä tarkastelua rajattiin seudullisen elinkeino- ja kehitysyritys Business Tampereen keskeisiksi tunnistamiin 13 yritys- ja innovaatioekosysteemiin, joiden joukkoa täydennettiin Visit Tampereen edustamalla matkailun ekosysteemillä sekä Tampereen kaupungin vetämällä tapahtumatalouden kokonaisuudella. Turun seudun osuudessa vuonna 2023 hyödynnettiin vastaavasti Business Turun² nimeämää viittä kärkialaa. Turun seudun kärkialat ja Tampereen seudun 15 ekosysteemiä sekä niiden jakautuminen haastattelujen pohjalta tunnistettuun kolmijakoon on koottu taulukkoon 3.

2 Entinen Turun seudun kehitysyritys Turku Science Park Oy, jonka brändi oli 10/2023 asti Turku Business Region.

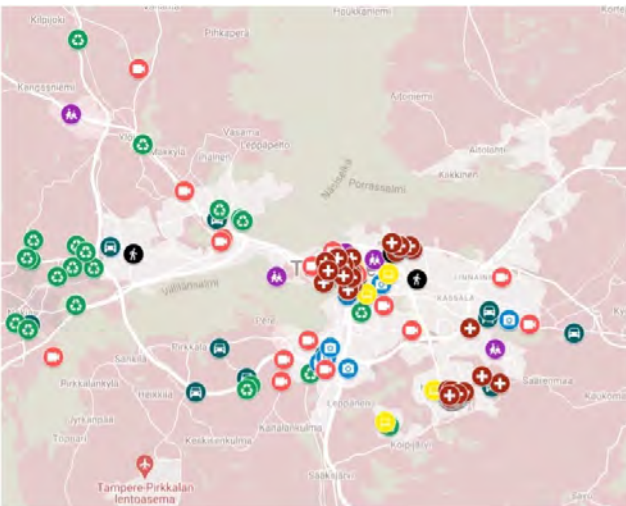
Taulukko 3. Tarkastellut ekosysteemit ja kärkialat.

	Teolliset ja tilaa vaativat	Toimistointensiiviset ja keskustahakuiset	Elämystalous
Tampereen kaupunkiseutu	<ul style="list-style-type: none"> • Kiertotalous ja cleantech • Valmistava teollisuus • Älykkäät koneet ja automaatio • Turvallisuus 	<ul style="list-style-type: none"> • AI ja analytiikka • Autoteollisuus • Koulutus ja osaaminen • Kuvantaminen • ITS Factory • Startup Tampere • Terveysteknologia • Yhteysteknologiat 	<ul style="list-style-type: none"> • Film Tampere • Tapahtumatalous • Matkailu
Turun kaupunkiseutu	<ul style="list-style-type: none"> • Biotalous, cleantech ja kiertotalous (CleanTurku) • Laivanrakennus, suunnittelu ja meriliikenteen kehitys (MaritimeTurku) • Valmistava teollisuus ja uudet teknologiat (TechTurku) 	<ul style="list-style-type: none"> • Lääkekehitys, diagnostiikka, terveysteknologia ja elintarvikkeet (HealthTurku) 	<ul style="list-style-type: none"> • Matkailu, AV-tuotannot ja peliteollisuus (ExperienceTurku)

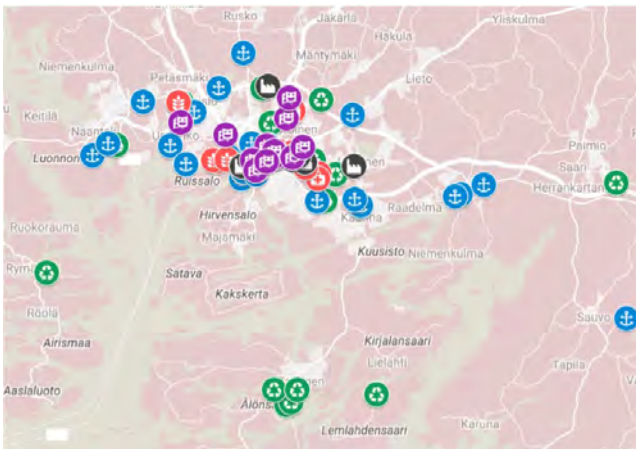
Ekosysteemien ja kärkialojen tila- ja maankäyttötarpeita kartoitettiin molemmilla seuduilla asiantuntijahaastatteluin. Lisäksi Turun seudulla pohjatietoja kerättiin kartoittavalla kyselyllä maaliskuussa 2023 (ks. liite 1). Haastateltavat edustivat seudullisten kehitysyritysten asiantuntijoita, joiden työnkuvana oli edistää tietyn kärkialan tai ekosysteemin kehittämistä seudulla. Pyrimme haastattelemaan vähintään yhden henkilön kustakin kärkialasta tai ekosysteemistä. Taustatyön ja haastattelujen avulla loimme peruskuvaukset kustakin toimialasta: ekosysteemille tai kärkialalle keskeisistä toimijoista ja tuotannon tekijöistä, tilatarpeista ja yhteyksistä sekä tulevaisuudennäkymistä. Nykytilan arvioinnissa hyödynsimme VTT:n tuottamaa kuvausta ekosysteemin eri kehitysvaiheista (Valkokari ym. 2020, 34).

Peruskuvauksen ohella keskeinen osa haastatteluja oli kärkialan tai ekosysteemin paikantaminen seudun kartalla. Keskustelimme asiantuntijan kanssa siitä, millaisia tarpeita kärkialalla tai ekosysteemillä on maankäytön suhteen, ovatko

keskeisimmät sijainnit kaupunkirakenteen ydinpaikoilla, reuna-alueilla vai jossain muualla, kuten kampusalueilla tai valtateiden varsilla. Kysymme myös asiantuntijoiden kokemusta maankäytön prosesseista sekä siitä, kuinka tuttua seudullinen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelua koordinoiva työ (MAL) on. Työtavat haastatteluissa erosivat hieman toisistaan siitä karttojen käytön suhteen riippuen siitä, pidettiinkö haastattelu etähaastatteluna vai läsnä. Eroavaisuuksista huolimatta pyrimme kaikkien haastattelujen osalta ennakkotyönä, haastattelujen aikana sekä jälkikäteen tuottamaan karttakuvauksen kustakin tarkastellusta toimialasta kärkialalle tai ekosysteemille nimettyjen avainyritysten sijaintien pohjalta (ks. kuvat 3 ja 4).



Kuva 3. Ekosysteemien avainyrityksiä Tampereen seudun rakenteessa. Kuvassa mukana sen luettavuuden parantamiseksi osa ekosysteemeistä.



Kuva 4. Kärkialojen avainyrityksiä Turun seudun rakenteessa.

YHTEEN SOVITTAMISTA:

Yhteistyön ja ymmärryksen syventäminen elinkeinot huomioivassa maankäytössä

Ekosysteemien ja kärkialojen peruskuvaukset sekä tuotettu kartta-aineisto samoin kuin maankäyttötarpeiden kolmiluokittelu loivat toimivan pohjan haastatte- luissa, niitä seuranneissa työpajoissa sekä erilaisissa seurantakoukuksissa käy- dylle asiantuntijakeskustelulle seutujen elinvoiman ja maankäytön kehittämisestä.

3.2 Tilaa teollisuudelle



Isoissa maankäytön hankkeissa (teollisuus, logistiikka jne.) koros- tuvat kaupunkien ja tiiveimpien taajamien ulkopuoliset alueet, jotka ovat hyvin saavutettavissa isojen teiden, rautateiden ja vesiväylien äärellä” (Turun kaupunkiseutu)

Niin Tampereen kuin Turunkin seuduilla tunnistettiin tarve teollisuuden suur- tonteille. Tämä on osin seurausta muuttuneesta maailmantilanteesta ja vihreän siirtymän edellyttämistä ratkaisuisista. Suurtonntien valmisteluun liittyy kuitenkin monia vaiheita ja vaatimuksia, mikä tuo korostetusti esiin yritysten nopeasti rea- lisoituvien tarpeiden ja vastaavasti maankäytön aikaa vaativien prosessien yh- teensovittamisen haasteet. Yhä useammin yritykset toivovat myös teollisille si- jainneille tarjoutuvaa kytkentää seudulliseen joukkoliikenteeseen: työntekijöiden mahdollisuudet hyödyntää työmatkoillaan joukkoliikennettä ei ole ainoastaan il- mastokysymys vaan yhä useammin suoranainen työn houkuttelevuustekijä.

Seudun suurtonntien varantoa selvitetessä kunnat joutuvat väistämättä poh- timaan tarvetta yhdyskuntarakenteen laajentamiselle tai olemassa olevien aluei- den kehittämiselle. Jo käytössä olevien tai käytöstä poistuneiden *brownfield- al- ueiden* hyödyntäminen teollisuuden tarpeisiin voi parhaimmillaan vähentää konflikteja teollisuuden sekä luonto-, elämys- ja matkailuelinkeinojen välillä.

Teollinen perinne edelleen voimissaan

Tampereen seudun elinkeinopohja on edelleen vahvasti teollinen ja siihen kytkey- tyvät turvallisuuden, kiertotalouden sekä valmistavan ja älykkään teollisuuden eko- systeemit. Turvallisuuden ekosysteemi on laaja ja monialainen, muita teollisia eko- systeemejä painottuneempi Tampereelle sekä vahvasti verkostoitunut keskinäistä yhteistyötä tukevan alueellisen *Pirkanmaan turvallisuusklusterin* kautta (Business Tampere 2023a). Ns. kovan turvallisuuden yritykset sekä puolustusteollisuuden toi- mijat vaativat ympärilleen varoalueita ja alakohtaisia suojauksia, kun taas monet muut turvallisuusalan yritykset ovat sijoittuneet etenkin Tampereen Hatanpään alueelle se- kä sen jatkeena olevalle eteläiselle Helsinki–Hämeenlinna-suunnan käytävälle.

Seudun kiertotalousekosysteemi puolestaan keskittyy muita ekosysteemejä vahvemmin tilallisesti, ja monet kasvualueet sijaitsivat seudun kuntien raja-alueilla, kuten Kolmenkulma ja Tarasteen alue. Kiertotalouden keskittymät näyttäytyivät erinomaisina kohteina kuntien maankäytön yhteistyölle seudullisten ekosysteemien kehittämisessä, joskin todellisuudessa monilla alueilla kuntaraja määritteli sen, oliko alueella maankäytöllistä valmiutta ottaa vastaan alan toimijoiden kasvua.

Valmistavan teollisuuden ekosysteemi sijoittui laajasti koko seudulle, yleensä joukkoliikenteen saavuttamattomiin. Sijainnit olivat luontaisesti profiloituneet eri suunnille: Kangasalan suunnalla toimi enemmän autoalaa, Ylöjärven suunnalla koneistusta sekä Lempäälän suunnalla logistiikkaa. Ala ei haastattelun mukaan näyttäytytynyt kovin houkuttelevana nuorten keskuudessa, joten valmistava teollisuus kärsii suhteellisen työvoimavaltaisena alana osaajapulasta niin uudistumisen myötä (alan digitalisaatio) kuin perinteisen konepajatyön jatkajien osalta. Digitalisaation myötä uudistuneilla, älykkäillä koneilla ja automaatiolla hyödynnettävillä teollisuudenaloilla oli havaittavissa monipaikkaisuutta, jossa valmistavien sijaintien rinnalla entistä useampi yritys päätyi sijoittumaan tietokeskittymiin eli kampusten ja muiden TKI-toimintojen lähelle.

Yksi tutkimuksessa havaituista muutosvoimista oli teollisuuden osittainen paluu Eurooppaan globaalin maailmantilanteen järkkymisen vuoksi. Millaiset valmiudet kaupunkiseuduilla on ottaa teollisuutta vastaan ja millä tavoin yritysten sijoittumisesta kilpaillaan? Tampereen kaupunkiseudulla tilaa vaativa teollisuus ja matkailuun nojautuva elämystalous eivät toistaiseksi juurikaan riitele sijainneista, mutta jo lähitulevaisuudessa yhteensovittamisen haasteita voi ilmetä etenkin erilaisten suurinvestointien houkuttelussa ja samanaikaisesti huolehdittavissa ennallistamis- tai biodiversiteettikysymyksissä.



Tampereen seudun valttina voidaan nähdä teollisuuden pitkä kehityskaari, jossa korkeaan osaamiseen perustuva älykäs teollisuus pitää huolen siitä, että myös uudet tai palaavat teollisuuden muodot ovat sovittavissa osaksi laajempaa vihreää siirtymää. Tähän tarvitaan kuitenkin myös poliittista tukea ja seudullista yhteistyötä. (Tampereen kaupunkiseutu)

Yrityspuistot yhteen kokoavina toimialakeskittyminä

Kenties tunnistettavin teollinen ala Turun seudulla on meriteollisuus, joka pitää sisällään laivanrakennuksen, suunnittelun ja meriliikenteen kehityksen osana MaritimeTurku-kärkialaa. Meriteollisuudella on seudulla pitkä historia, jonka myö-

tä seudulle on syntynyt merellisen osaamisen tuotanto- ja innovaatiokeskittymä. Meriklusterin toiminnan ytimessä on suuria ja kansainvälisiä veturiyrityksiä (erit. Meyerin telakka), joiden toiminta on vakiintunutta. Telakan verkostossa on valtava määrä pienempiä yrityksiä. Meriteollisuus on monien muiden teollisuudenalojen tapaan uudistumassa digitalisaation ja erilaisten kestävyystavoitteiden kautta, Ne korostavat materiaalikierrätyksen ja vähäpäästöisyyden merkitystä.

Meriklusterilla on sekä tavara- että henkilölogistiikkaan liittyviä tarpeita: Tavaralogistiikka vaatii hyvät meri-, tie- ja raideyhteydet telakalle. Turun kehätien merkitys klusterille on suuri, minkä vuoksi sen levennykset ovat olleet toivottuja joidenkin liikennettä haittaavien pullonkaulojen ratkaisemiseksi. Vaikka bussiyhteys telakan portille on olemassa, suurin osa henkilöstön työmatkoista tehdään kuitenkin edelleen henkilöautolla. Telakan ja verkostoyritysten tapauksessa puhutaan tällöin useiden tuhansien työntekijöiden liikkumisesta.

Turun seudun biotalouden, cleantechin ja kiertotalouden kärkialalla on puolestaan vahva akateeminen ja historiallinen pohja, joskaan alalla ei ole meriteollisuuden tapaan yhtä suurta veturiyritystä. Materiaalivirtojen hyödyntämisen vuoksi clean-kärkialalla yritysten keskittyminen toistensa läheisyyteen on muita aloja vahvempaa.

Maankäytön näkökulmasta edellä mainittujen teollisuudenalojen yritysten sijainnit ovat pääasiassa ydinkaupunkirakenteen ulkopuolisilla alueilla, erityisesti seudun kehyskunnissa. Alojen toimijoille tärkeää on energian saatavuus, logistiikka, raaka-aineiden lähteet sekä synergiat muiden toimijoiden kanssa. Tilatarpeiden osalta myös Turun seudulla ilmeni tarvetta osittain ennalta valmistelluille suurtonteille 20–100 hehtaarin kokoluokassa, jotta uusien teollisten toimijoiden houkuttelu seudulle olisi mahdollista lyhyelläkin aikajänteellä. Teollisuuden edustajat toivoivat näin ollen maankäytöltä ratkaisuja siihen, että seudulla olisi jatkossa varattuna ja tarjottavissa alueita, joilla erilaiset vaikutusselvitykset, kaavat, infrastruktuuri ja logistiset yhteydet olisivat jo ratkottuna eivätkä siten viivytäisi tai rajoittaisi yritysten sijoittumismahdollisuuksia.



Suurin osa (n. 82 %) maankäytön ja elinkeinojen kehittämisen asiantuntijoista piti vuonna 2023 tekemässämme kyselyssä perinteisiä teollisuusalueita tärkeinä elinkeinoalueina. Toisaalta vain puolet vastaajista uskoi niiden merkityksen kasvavan tulevaisuudessa.

Turun seudulla oli kiinnostavaa toimialojen tilallinen keskittäminen toimialoitain profiloiduiksi, teollisia toimintoja tai toimistosijainteja yhteen kokoaviksi yri-

tyspuistoiksi. Näillä tavoiteltiin osin osaajien ja osin materiaalivirtojen kohtaamista meriteollisuuden, kiertotalouden tai kemianteollisuuden toimialoilla. Osa keskittymistä oli vasta suunnitteilla tai rakenteilla, mikä sai pohtimaan sijaintien houkuttelevuutta tilanteessa, jossa myös osan teollisista toiminnoista todettiin monipaikkaistuvan ja toimistovaltaistuvan.

Esimerkiksi meriklusterin suunnitteilla olevan *Blue Industry Parkin* ajatellaan tarjoavan tilaa valmistaville meriteollisuuden yrityksille telakan läheisyydessä. Toisaalta haastatteluissa kävi ilmi, että käytettävissä olevien tilojen koko ja tarkoituksenmukaisuus nähdään yrityksille sijaintia tai muiden toimijoiden läheisyyttä tärkeämpää. Samaan aikaan meriklusterin sisällä on enenevässä määrin myös it-painotteisia yrityksiä, jotka kehittävät älykkäitä ja digitaalisia ratkaisuja yhteistyössä tutkimus-, kehitys ja innovaatiotoimijoiden kanssa. Näihin lukeutuvat esimerkiksi korkeakoulut. Nämä suunnittelutoiminnot ja merialan kestävä ja digitaalisen siirtymän yritykset sijoittuvat ensi sijassa Kupittaalalle.

Meriklusterin ytimen voi arvioida säilyvän teollisena myös tulevaisuudessa. Siten se tulee jatkossakin olemaan muusta yhdyskuntarakenteesta erillinen kokonaisuus. Keskustahakuisemmat it-alan toimistoyritykset samoin kuin merellisen matkustamisen elämyksellisten sisältöjen kehittäjät nousevat kuitenkin tulevaisuudessa sen kannalta entistä suurempaan rooliin. Yrityspuistomaisten keskittymien tulisikin tällöin tarjota toisenlaista lisäarvoa yrityksille, joille telakan itsensä ja aluksen valmistusprosessin läheisyys ei ole avaintekijä.

3.3 Keskustahakuiset toimijat

” Liike- ja toimistorakentamista edellyttävä elinkeinotoiminta taas suosii keskustan ja kantakaupungin lähelle sijoittuvia alueita, joiden näkökulmasta korostuu mm. kaupunkien välisten raide- ja tieyhteyksien ohella kaupungin sisäinen joukkoliikenne ja sen kehittäminen” (Turun kaupunkiseutu)

Työn monipaikkaistuminen ei tarkoita ainoastaan sitä, että työntekijöiden tekemä etätöy lisääntyy yhteiskunnassa. Myös fyysisisiin sijainteihin tyypillisesti kiinnittyneet elinkeinot voivat monipaikkaistua eri tavoin. On todennäköistä, että tilaa vaativa tuotannollinen toiminta sijoittuu myös jatkossa keskustojen ulkopuolelle perinteisiin tuotantoympäristöihin ja teollisuusalueisiin, mutta myös teollisuudessa on nähtävissä monipaikkaistumista ja digitalisaation tuomaa *älylistymistä*, mikä näkyy uudenaikaisina yhteyksinä teollisuuden ja ICT-, tekoäly- ja ohjelmisto-osaajia kokoavien ekosysteemien välillä. Tällöin voi muodostua uudenlaisia sijaintitarpeita: TKI- ja ohjelmisto-osaajat haluavat sijoittua toimistoihin

keskustasijainneilla, hyvien yhteyksien ja palvelujen äärelle. Yrityksillä voi myös olla tarpeita hakeutua oppilaitosten läheisyyteen tehdäkseen itsensä paremmin näkyväksi opiskelijoille ja tuleville osaajille.

Tietotalous on versonut teollisuus pohjan päälle ja rinnalle

Tampereen seudun korkean osaamisen aloilla näkyy vahva kytkeytyminen 1980–2000-lukujen Nokia-menneisyyteen. Microsoftin vetäytyminen Tampereelta vuonna 2016 sai monet Nokia-taustaiset osaajat hakeutumaan muihin töihin tai perustamaan uusia korkean teknologian yrityksiä. Tämän myötä esimerkiksi kuvantamisen ekosysteemi rakentui.

Tekoälyä (AI) ja analytiikkaa hyödyntävät ekosysteemit ovat hyvin Tampere-painotteisia ja korkean osaamistason teknologiaosaamisen aloja, jotka toimivat seudun startup-kentällä sekä it-palvelutaloina tai AI-toimintoja tarjoavina yrityksinä. Tällaiset toimistointensiiviset ja keskustahakuiset alat kytkeytyvät etenkin seudun teollisuuden tarpeisiin sekä julkisille toimijoille tarvittaviin ratkaisuihin – paitsi palvelutuotannossa myös monissa kuntien ja etenkin Tampereen kaupungin infrahankkeissa. Kova kilpailu ohjelmisto-osaajista saa yritykset panostamaan laadukkaisiin toimistotiloihin hyvillä sijainneilla. Etenkin Tampereen ja Helsingin välinen ratayhteys on tärkeä, samoin raitiotieyhteyden myötä saavutettavuuttaan parantaneet kampusalueet keskustassa, Hervannassa ja yliopistollisen sairaalan alueella.

Tarkastelluista ekosysteemeistä kiinteimmin yliopistokampusten yhteyteen näytti sijoittuvan terveysteknologian ekosysteemi, jossa yritykset eivät vaadi paljoa fyysistä tilaa, vaan ennemmin spesifejä tiloja esimerkiksi laboratoriotyöskentelyyn tai pienlaitteiden rakennukseen. Ala näyttäytyi hyvin tutkimus- ja kehittämisintensiivisenä, jolloin sijoittumistarve kietoutuu terveysalan asiakkaiden ja tutkimuslaitosten yhteyteen (kliinispainotteinen keskittymä TAYS ja yliopiston Kaupin kampus, teknologiapainotteinen keskittymä Hervannan kampuksen läheisyydessä sekä keskusta ja erityisesti Tullin alueen toimistokeskittymä)

Nimestään huolimatta autoteollisuuden ekosysteemissä korostui ICT. Tämän vuoksi autoalan tuotekehitystä tehtiin ensi sijassa toimistoympäristöissä. Hervannassa sijaitseva testialue oli autoteollisuuden lisäksi tärkeä myös toiselle liikkumisen ekosysteemille (ITS Factory). Toisaalta haastatteluissa ilmeni, että Hervannan aluekeskuksen rooli on viime vuosina jopa heikentynyt, kun alan firmat ovat hakeutuneet ydinkeskustaan, etenkin pääradan varren uusiin toimistokeskittymiin.

Tärkeimpänä elinkeinoalueena osaamisintensiiviselle taloudelle näyttäytyikin elinvoimainen keskusta. Elinvoimaisuus tarkoittaa sekä toimintojen monimuotoisuutta että hyvää saavutettavuutta valtakunnallisesti, seudullisesti ja paikallises-

ti. Viime vuosina etenkin Tampereen keskustan ja asemanseudun kokema muutos on ollut huomattava: alueelle on valmistunut raitiotie, Nokia-areena ja eteläkannen tornitalot sekä radan varren toimistorakennusbuumi, jonka myötä asemanseutua on julkisuudessa kutsuttu jo Tampereen Piilaaksoksi (Sainio 2023). Tulevaisuudessa asemanseutu kehittyä edelleen uuden matkakeskuksen myötä sekä kannen täydennyksessä uusilla tornitaloilla.

Toisaalta seudulla toimivat pienet ja aloittelevat (startup)yritykset tarvitsevat myös kohtuuhintaisia toimistotiloja, joskin niidenkin sijaintivaatimukset suosivat hyviä ja saavutettavia sijainteja. Näille potentiaalisia sijainteja ovat uudistumista odottavat toimitilat ja toimistot, jotka tarjoavat matalan kynnyksen sijainteja verkostoitumista hakeville pienyrityksille.

Lääkealan keskittymän vetovoima ja uudistuva keskustavyöhyke

Meriklusterin ohella Turun maine on erityisen vahva lääkealan ja -kehityksen kansallisena keskittymänä. Lääkekehityksen, diagnostiikan, terveysteknologian ja elintarvikkeiden kärkiala HealthTurku koostaa yhteen seudun life science -osaajat. Kuluttajapuolen ratkaisujen sijaan painopisteenä asiantuntijoille kehitettävät palvelut, ohjelmat ja ratkaisut (*professional medtech*). Iso osa alan toimijoista innovaatiokehittämisessä ja tutkimustoiminnassa on keskittynyt vahvasti sairaalakampuksen alueelle Kupittaaalle, jonka etuina ovat lyhyet yhteydet sekä kiinteä vuorovaikutus alueen yritysten, yliopiston ja sairaala-alueen (TYKS) toimijoiden kesken.

Turun kaupungilla on Tampereen lailla ollut suuria suunnitelmia keskustan kehittämiseksi. Valmistunut Logomon silta on vasta alkua tulevalle matkakeskukselle ja Kupittaaan tiedepuiston kehittämishankkeelle. Näiden hankkeiden seuraukse-

It-yhtiöiden keskittymiä Tampereen keskustassa



Kuva 5. Aamulehti uutisoi 24.1.2023. Tampereen asemanseudun toimistohankkeista (Sainio 2023).

na Turun keskustan painopiste siirtyisi tulevana vuosikymmeninä itään Itäharjun suuntaan. Jatkossa tulisi seurata, millaisia vaikutuksia keskustan *jatkamisella* on muun keskustan elinvoimalle. Tampereella jokseenkin vastaavanlaisiksi kuvailtavan ilmiön seuraukset ovat olleet positiivisia: Kalevaan ulottuvien raitoteiden ansiosta alue on kehittynyt. On kuitenkin olennaista seurata, riittääkö seudun nykyinen ja tuleva väestöpohja pitämään sekä historiallisen jokirannan alueen että uudistuvan kaupunkikuvan Kupittaaan vetovoimaisena ja elävänä. Entä mitä kehitys tarkoittaa etenkin yrityspuistoille, joiden ajanmukaisuutta ja houkuttelevuutta voi jo nyt osin kyseenalaistaa?

Monipuolista ja sekoittunutta kaupunkirakennetta korostavan suunnittelu-teen näkökulmasta Kupittaaan tiedepuiston kehittämishanke on tervetullut, ja alueen elinvoimaisuuden vahvistumiseen uskoivat myös osa haastatelluista kärkialatoimijoista – samanaikaisesti huolena kuitenkin oli, säilyykö alueen toimisto-ja erityistilojen tarjonta nyt jo kovin halutulla alueella.



Turun seudun lähtötilakyselyn perusteella keskusta-alueita pidettiin tärkeinä elinkeinoalueina:

- **Nyt 77,3 % osittain tai täysin samaa mieltä.**
- **Tulevaisuudessa 68,1 % osittain tai täysin samaa mieltä.**

3.4 Elämystalous valtaa alaa

Ydinkeskus voi olla elintärkeä koko seudulle

Elämystalat ja tapahtumatuotanto ovat kasvattaneet merkitystään sekä kansallista näkyvyyttään Tampereen seudulla viimeisten vuosien aikana. Elokuva- ja audiovisuaalisten alojen vahvistuminen on näkynyt viime vuosina seudulla erilaisina kansainvälisinä ja kotimaisina elokuva- ja sarjatuotantoina, joita Business Tampereen alainen Film Tampere sekä tuotantokannustinjärjestelmä ovat saaneet houkutelua alueelle. Tuotannot vaativat hyviä logistisia yhteyksiä sekä studiotiloja, joita Tampereen seudulla on etenkin Mediapoliksen alueella Tohlopissa. Monipuolinen mutta kompakti seutu mahdollistaa potentiaalisten kuvauslokaatioiden löytämisen, oli kyse sitten luontokohteista tai urbaaneista maisemista. Matkailu ja tapahtumatalous ovat audiovisuaalisen alan kumppaniekosysteemejä.

Tampere on suosittu kotimaan matkailukohde ja seudullinen Visit Tampere pyrkii edistämään laajassa perspektiivissä koko Pirkanmaan matkailuelinkeinoa. Saavutettavuudeltaan erinomaisen seudun kääntöpuolena on kuitenkin matkailun näkökulmasta se, kuinka saada matkailijat yöpymään ja viipymään seudulla pidempään. Haastattelujen perusteella maankäytön ja kaavoituksen näkökulmasta yksityisomistuksessa olevat maa-alueet vaikeuttavat sopivien sijaintien löytämistä esimerkiksi resort-kohteille. Myös hotellitoiminnalle olisi lisää kiinnostusta etenkin Tampereen ydinkeskustassa, kun taas seudun ympäryskunnista puuttuvat monilta osin matkailua tukevat ravintola- ja majoituspalvelut.

Tarkastelimme tapahtumatalouden ekosysteemiä etenkin Tampereen kaupungin alaisena toimintana ja osana ajankohtaisia kaupunkikehittämisen hankkeita. Esimerkiksi monet Tampereen kaupungin Viiden tähden keskusta -kehitysohjelman hankkeista edustavat tapahtumatalouden kohteita: Tammelan stadion, Nokia-areena ja Särkänniemen alueen uudistus. Vieläkin suppeammalle keskustaluueelle asemanseudun ympärille voidaan rajata Tampereen kongressi- ja tapahtumakeskittymä (*Tampere Congress and Events District*), joka pitää sisällään 10 minuutin kävelyn säteellä Tampere-talon, Tullikamarin, Pakkahuoneen ja Tavara-aseman konserttipaikkojen lisäksi mm. Technopoliksen ja yliopiston kiinteistöt.

Tampereen kaupunki uskoo, että tapahtumien avulla uusia kaupunginosia, kuten Hiedanranta, voidaan tehdä tunnetuksi kaupunkilaisille ja vierailijoille, ja muutoksessa olevat alueet voivat toimia väliaikaisesti tapahtumapaikkoina (esim. Hakametsän hallin alue). Tampereen kaupungin tapahtumajohtajan Perttu Pesän mukaan jopa 40 prosenttia alueen tapahtumakävijöistä tulee Pirkanmaan ulkopuolelta, mikä tukee myös seudun matkailun ja kaupan ekosysteemejä.

Kohti elinvoimaista eurooppalaista korkeakoulu- ja kulttuurikaupunkia

Turun seutu haluaa olla vuonna 2029 *Pohjoismaiden kiinnostavin elämyskeskittymä*, jossa toimii yhä suurempi joukko kulttuuri- ja elämysteollisuuden yrityksiä (Business Turku 2023). Elämystalouden osalta Turun seudun profiili painottuu varsin vahvasti matkailuun, jonka puitteissa seudun selkeimpinä vahvuuksina näyttäytyvät Turun kaupungin rikas kulttuuritarjonta sekä ruokaelämykset yhdistettynä seudun saaristoluontoon ja muihin historiallisiin matkailukohteisiin, kuten Naantalin vanhaan kaupunkiin. Matkailun edistäminen on kuitenkin siirtynyt omanaan kehitettävään Visit Turku Archipelago -kehitysyhtiöön, jonka myötä kärkialan fokus on vahvemmin elokuva-, peli- ja kulttuurialan sekä luovien alojen kehittämisessä.

Elokuvupuolella Länsi-Suomen elokuvakomissio WFFC markkinoi Turun seutua kuvauspaikaksi elokuva- ja televisiotuotannoille muun muassa paikallisen tuotantokannustimen avulla. Peliala on kärkialahaastattelun perusteella vielä kehittymättömämpää ja yritykset ovat toistaiseksi pieniä ja sijoittuvat keskustan ja Kupittaaan alueen toimistokeskittyymiin ja ”hubeihin”. Audiovisuaalisten alojen maankäytön tarpeet liittyvät puolestaan riittäviin ja tarkoituksenmukaisiin studiotiloihin sekä logistiikan tarpeisiin, kuten seudun saavutettavuuteen lentoliikenteellä.

Elämysteollisuuden muut liikkumisen tarpeet liittyvät ennen kaikkea henkilöstölogistiikan ja joukkoliikenteen kehittämiseen matkailijoiden näkökulmasta, kuten lauttaliikenteen ja junayhteyksien tarjontaan ja toimivuuteen. Turussa on käynnissä useita elämysteollisuutta tukevia suurhankkeita, kuten ratapihan tapahtuma- ja elämyskeskus, musiikkitalo Fuuga, Suomen historiamuseo ja Tiedepuiston kehittämishanke. Näiden uskotaan lisäävän koko seudun houkuttelevuutta vierailukohteena. Samalla ajankohtaisiksi tulevat elämystalouden ja esimerkiksi hotellitoimijoiden sekä muiden matkailuyrittäjien maankäyttötarpeet erityisesti Turun keskustassa ja Aurajoen varren keskeisillä sijainneilla.

Haastatteluissa kiinnostavana kehityssuuntana näyttäytyi eri alat läpäisevä elämyksellisyys. Etenkin audiovisuaalisten alojen ja muiden digitaalisten elämys tekijöiden limittyminen keskeisille teollisuuden aloille, kuten meriteollisuudessa, tulisi tunnistaa elinkeinojen kehittämisessä. Digitaalisuutta ja elämyksellisyyttä yhdistävät niin sanotut createch-alat, jotka ovat kärkialahaastattelun perusteella vahvistumassa. Nämä myös osaltaan lisäävät yhteistyön mahdollisuuksia seudun muiden kärkialojen kanssa.

3.5 Elinkeino- ja maankäyttötieto tarvitsevat yhteensovittamista

Ekosysteemitarkastelu työpajoiheen toi esiin sen, että Tampereen seutu on edelleen teollinen, vaikka digitalisaation tuoma murros näkyy moninaistuvina tilatarpeina ja monipaikkaisuutena. Samanaikaisesti tietotalous on versonut teollisuus pohjan päälle ja rinnalle, mikä on johtanut toimistointensiivisten ja keskustahakuisten ekosysteemien kehittämiseen seudulla ja kasvaneeseen tilakysyntään etenkin hyvin saavutettavissa toimistokeskitymissä, kuten Tampereen ydinkeskustassa ja asemanseudulla. Toimistojen kysyntä kohdistuu entistä pienemmälle alueelle, jossa raidesaavutettavuus näyttää yhtenä ydintekijänä.

Elämystalous, joka sisältää kulttuurin, matkailun ja tapahtumat oheispalveluineen, tunnistettiin kasvavaksi ja vakavasti otettavaksi elinkeinotoiminnan alaksi,

joka ruokkii seudun tunnettuutta myös laajemmin. Tampereen kantakaupunki on erityisen tärkeä elämystalouden keskittymä, kun taas seudun ympäryskunnissa korostuvat sinivihreän luontomatkailun ja virkistystoiminnan mahdollisuudet.

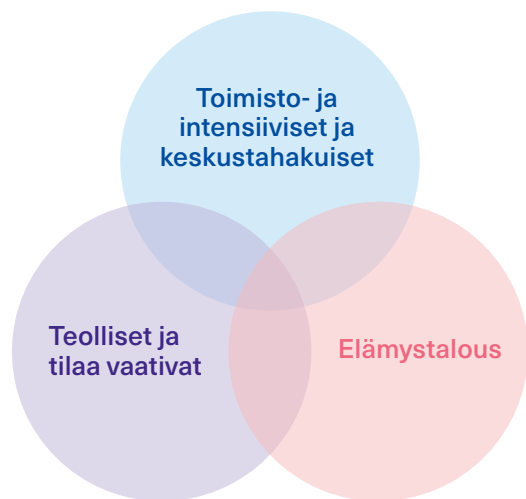
Tampereen seudun ekosysteemien tapaan monien Turun seudun kärkialojen pitkää teollista perinnettä vahvistaa digitaalinen siirtymä kärkenään keskustahakuiset it-yritykset. Kupittaan alue näyttäytyy tällöin poikkeuksellisen vahvana toimialojen keskittymänä Aurajokirannan rinnalla. Toisin kuin Tampereen seudulla, Turun seudulla on osoitettu kärkialoille ja niihin tukeutuville toiminnoille nimettyjä sijainteja.

Työn aikana vahvistui myös havainto siitä, että alkuperäinen kolmijako ei riittävällä tavalla tunnistanut tilatarpeiden moninaisuutta. Toimialojen sisällä on erilaisia tilatarpeita, jotka ovat keskenään linkittyneitä ja osin päällekkäisiä. Teollisimmillakin aloilla on suunnittelutoimintoja keskustasijainneilla ja etenkin uudistuvat teknologia-alat ovat kasvavassa määrin toimistointensiivisiä.

Etenkin Turun seudulla kärkialavastaavien haastattelut muuttivat osin käsityksiä teollisista ja toimistointensiivistä aloista. Esimerkiksi seudun meriteollisuus on perinteikäs, mutta samalla vahvistuu digitaalinen siirtymä, jota luotsaa keskustahakuiset it-yritykset. Samoin TechTurun toiminnassa painottuvat enemmän korkea teknologia kuin perinteiset konepajat. Älyllistyvän teollisuuden digi-intensiiviset yritykset pyrkivät sijoittumaan teollisten sijaintien sijaan Kupittaan tie-depuistoon, ja yhdyskuntarakenteen laidoilla tai kehyskunnissa sijaitsevat yritys- puistot ovat marginaalisempia sijoittumiskohteita.

Vastaavasti toimistointensiiviseksi luokiteltu lääkekehityksen kärkiala näyttäytyi monilta osin myös teollisena, joskin alan erityisyytenä on laboratoriotilojen ja muiden (pienimittakaavaistenkin) erityistilojen tarve. Sen tilatarpeet kohdistuvat myös muihin kuin suurontteihin. Turun seudun lähtötilakyselyssä kolmannes vastaajista näki alan kuitenkin teollisena. Monet alat ovat näin ollen sekä teollisia että toimistovaltaisia eivätkä yksipuolisen teollisia tai toimistovaltaisia. Tämän vuoksi työtä ohjannut kolmijaottelu päivitettiin kuvan 6 mukaiseksi.

Ekosysteemien ja kärkialojen kehityksen tilannekuva seuduilla on



Kuva 6. Limittyvä kolmijakoluokittelu ekosysteemien maankäyttötarpeista.

dynaaminen. On myös huomioitava, että ekosysteemien tarkastelu ei anna koko kuvaa seudun elinvoimasta ja elinkeinorakenteesta, sillä huomiotta ovat jääneet monet keskeiset julkiset toiminnot eivätkä kaupan ja logistiikan alat. Tarkastelu ei myöskään selitä kaikkea, sillä viime kädessä maankäyttö vain yksi yritysten valintoja ohjaavista tekijöistä.

Maankäyttö on luonteeltaan staattisempaa, sillä sitä velvoittavat monet lakisääteiset kuulemis- ja selvitystarpeet, joiden kautta pyritään turvaamaan monia muita tavoitteita. Tämä eritahtisuus on huomioitava ennakoitaessa elinkeinonjen tilatarpeita. Siksi elinkeinonjen kehityksen tilannekuva edellyttää jatkuvaa päivittämistä.

Elinkeinoelämän edustajat peräänkuuluttavat työpaikka-alueiden hyvää saavutettavuutta

Tampereen kaupunkiseudun ekosysteemi-tarkastelun tuloksista pyydettiin lausunnot myös seudun keskeisiltä elinkeinoelämän edustajilta.

Pirkanmaan Yrittäjät vahvistivat omassa lausunnossaan, että osaava työvoima haluaa keskustaan, jossa hyvä saavutettavuus ja urbaani ympäristö luovat mahdollisuuden kohtaamisiin. Verkostomainen toimintatapa käyttää kaupunkitilaa alustana ja tästä syystä kaupungin saavutettavuus on tärkeää.

Tampereen kauppakamari puolestaan lausui teollisuuden merkityksestä sekä vahvistuneesta digitalisaatiosta: Teollisuuden työpaikkojen määrä on viime vuosina vähentynyt, mutta teollisuuden merkitys ei ole vähenemässä tulevaisuudessa.

Onko teollisen toiminnan mahdollista laajentua nykyisillä sijainneillaan ja onko eri kokoisia ja monipuolisia yritystontteja saatavilla nopeasti? Yritysten tilatarpeet ovat moninaisia, mutta pääsääntöisesti toivotaan modernia toimistotilaa läheltä rautatieasemaa.

Koonti: **Kaisu Kuusela, seutusunnittelupäällikkö, Tampereen kaupunkiseutu**



4 Raiteet, sijainnit ja elinvoima

Tässä luvussa tarkastelemme erityisesti Delfoi-tutkimuksella (ks. liite 2) kerätyn asiantuntijatiedon valossa raideliikennejärjestelmien ja niiden kehittämisen suhdetta seudun elinvoiman kasvattamiselle. Kiinnostuksemme kohteena on, millä tavoin raideliikenteen eri muodot mahdollisesti eroavat toisistaan merkitykseltään ja vaikutukseltaan. Etenkin Tampereen kaupunkiseudulla tehtyjä ja tehtäviä raideliikennetkaisuja arvioitiin delfoi-prosessiin osallistuneiden asiantuntijoiden kanssa osana seudun tulevaa maankäyttöä, asuntorakentamista ja elinkeinojen kehittämistä.



Kuvan lähde: <https://tmdinc.net/bart-hastus-implementation-scheduling-support/>

4.1 Raiteet, saavutettavuus ja ekosysteemien sijaintitarpeet

Raideliikenne ja sen kehittäminen on nosteessa niin Suomessa kuin kansainvälisestikin. Tampereen raitiotie, pääkaupunkiseudun Raide-Jokeri ja valtakunnallisesti puhuttavat yhteydet suurimpien kaupunkien välillä (Suomi-rata, Länsiradaksi uudelleennimetty Turun tunnin juna) ovat saavuttaneet valtakunnallista huomiota sekä merkittävänä infrahankkeina että debatoitaessa kehittämistyön painopisteistä ja välineistä. Raiteita on pidetty merkittävänä – jopa valovoimaisena – muutosvoimana ja kaupunkikehittämisen strategisena selkärankana. Samanaikaisesti lisääntynyt puhe kaupunkiseutujen elinvoimasta ja sen edistämisestä on innostanut tutkijoita ja asiantuntijoita erittelemään tekijöitä, joista seudun elinvoimaisuuden voidaan katsoa muodostuvan. Laadukkaiden asuin- ja elinympäristöjen lisäksi esimerkiksi liikkumisen sujuvuutta, saavutettavuutta sekä sen myötä toimivia työssäkäynnin olosuhteita voidaan pitää tärkeinä elinvoiman elementteinä (esim. Karppi & Sankala 2016).

Analysoimme Tampereen kaupunkiseudun ekosysteemikoordinaattoreiden kanssa tekemämme haastattelut aineistolähtöistä sisällönanalyysiä soveltaen ja koodasimme sen tulokset matriisiksi ekosysteemeille tärkeistä sijaintitekijöistä nyt ja tulevaisuudessa (ks. liite 4). Näin pystyimme tuottamaan parempaa ekosysteemien ja ennen muuta niiden sijaintipreferenssien välistä vertailtavuutta. Halusimme näin sekä syventää ymmärrystämme siitä, mitkä ekosysteemit muistuttaisivat toisiaan sijaintipreferenssiensä suhteen, että kääntäen sitä, millaiset sijainnit koetaan erityisen tärkeiksi joko nyt tai tulevaisuudessa. Lisäksi tarkastelimme lähemmin muun muassa Tampereen kolmen eri TKI-kampuksen läheisyyden koettua tärkeyttä nyt ja tulevaisuudessa. Koska koko tarkastelun fokus oli varautumisessa elinkeinojen kehittämistä koskeviin tuleviin maankäyttötarpeisiin, painotettiin tässä pisteytyksessä arvioita eri kampusten tulevasta tärkeydestä.

Teimme samanlaisen tarkastelun myös eri raideliikennemuotojen sekä keskussijaintien ekosysteemeille arvioiduista merkityksistä. Sen mukaan raitiotiejärjestelmän tarjoama hyöty näyttäytyy erityisesti tulevaisuuden mahdollisuutena koulutus-, startup- ja matkailuekosysteemeissä. Kaikkia näitä yhdisti ydinkeskustasijainnin tärkeys tällä hetkellä, koulutus- ja startup-ekosysteemejä myös aseman läheisyys. Raitiotiesaaeutettavuus nähtiin tämän hetken merkittävänä sijaintitekijänä hyvin erilaisissa ekosysteemeissä valmistavasta teollisuudesta ja terveysteknologiasta AI & analytiikkaan ja tapahtumatalouteen asti. Sekä kevyen että raskaan raideliikenteen tämänhetkistä tärkeyttä ekosysteemeille korostava sisältöä oli tunnistettavissa eniten juuri näitä neljää ekosysteemiä koskevasta haastatteluaineistosta.

Ydinkeskustasijainti nähtiin tärkeänä kaikissa muissa ekosysteemeissä paitsi kiertotaloudessa, valmistavassa teollisuudessa ja terveysteknologiassa, joilla kaikilla on erityisiä, joskin toisistaan poikkeavia toimintaympäristöä koskevia vaatimuksia. Erityisesti kiertotalouden avainsijainnit ovat suorastaan kaikenlaisia asumisen ja muiden toimintojen keskittymiä karttavia, kun taas valmistavan teollisuuden ekosysteemille kaupunkiseudun alakeskukset näyttävät merkittävänä sijaintikohteina. Terveysteknologia-ekosysteemille raskaan raideliikenteen asemayhteys on tärkeä samoin kuin aseman esimerkiksi terveysteknologiaksi linkittävä kevyetraideyhteys. Seudun ydinkeskukseen (pää)rautatieasemaan tukeutuva sijainti nousi korostetusti esiin myös yhdeksän muun ekosysteemin nykyisiä sijaintipreferenssejä koskevassa haastatteluaineistossa. Niihin kuuluvat niin kuvantamisen ja autoteollisuuden kaltainen elektroniikka- ja ohjelmisto-osaaminen kuin tapahtumatalous ja koulutuskin. Matkailuekosysteemin piirissä pääkeskukseen asemaan tukeutuvien sijaintien arvioitiin nousevan tulevaisuudessa merkittäväksi, samoin kaupunkiseudun alakeskusten.

Keskeinen nämä sijainnit linkittävä mekanismi on tehokas joukkoliikenne, jonka merkitys elinkeinoalueiden kehittämiseksi nähtiin lähtökohtaisesti tärkeänä sekä Tampereen että Turun kaupunkiseuduilla tehdyissä asiantuntijakyselyissä ja niillä käydyissä työpajakeskusteluissa. Seuraavaksi tarkasteltavan joukkoliikennesuuntautuneen kehittämismallin avaintermi onkin nimenomaan maankäyttö, ei niinkään liikenne, kuten mallin nimen perusteella voisi päätellä.

4.2 TOD – suunnitteluperiaatteesta kehittämistyön käytännöksi

Maailman metropoleissa ja kaupunkiseuduilla on 1990-luvun alusta lähtien, siis jo kolme vuosikymmentä, puhuttu yhdyskuntien, kaupunkien ja kokonaisten kaupunkiseutujen joukkoliikennesuuntautuneesta kehittämisestä (*Transit-Oriented Development*, TOD). Kyseessä ei siten ole erityisen uusi asia, eivätkä suomalaisetkaan kaupunkien ja niissä tapahtuvan liikkumisen tutkijat tai kehittäjät ole viettäneet kuluneita vuosikymmeniä TOD-teemoista sivussa. Liikennejärjestelmiin ja erityisesti väylärakentamiseen kytkeytyvien intressien on silti usein nähty jättävän alleen maankäytön suunnittelun muut ulottuvuudet (ks. Lampinen 2015). Ne kaikki ovat kuitenkin osia kasvavan ja elinvoimaisen kaupunkiseudun strategisen kehittämisen kokonaisuudesta.

TOD mielletään usein suureksi suunnitteluideaksi, ja tiettyyn rajaan asti sen näkeminen erilaisten yhdyskuntien muotoilua koskevien periaatteiden ja suun-

taviivojen lähteenä onkin perusteltua. Näin on esimerkiksi arvioitaessa, edustavako piirustuspöydällä olevat suunnitteluratkaisut joukkoliikennesuuntautunutta tapaa ajatella toimivan yhdyskunnan eri elementtien nivoutumista kestäväksi kokonaisuudeksi. Useinhan yhdyskuntarakennetta pikemminkin täydennetään olemassa olevan joukkoliikennepalvelun yhteyteen sille rinnakkaisena, omassa siilossaan tapahtuvana prosessina. Jälkimmäisen toimintatavan tulokset tunnetaan nimellä joukkoliikennettä sivuava kehittäminen tai *Transit-Adjacent Development*, TAD (Renne 2009).

TOD voidaan kuitenkin ymmärtää myös toisin. San Diegon pikaraitiotietä tutkineiden Boarnetin ja Compinin (1999) mukaan se voidaan asettaa palvelemaan konkreettisempaa kehittämistyötä, jonka ytimessä on toisiaan tukevin askelin tapahtuva eteneminen kohti kestävämpiä, hyvin toteutettuja sekä käytettävyydeltään erinomaisia yhdyskuntia. Vaikka TOD näyttäytyy suurena suunnitteluideana, sen mukaisiin tavoitteisiin edetään usein pienin askelin. Suurella kaupunkiseudulla TOD-tavoitteita edistämään tarkoitettu työ hajautuu useiden paikallisviranomaisten kuntakohtaisia etuja palveleviksi hankkeiksi, joihin vaikuttavat erilaiset paikalliset olosuhteet, muun muassa vaikeudet koota riittävän suuria aluekokonaisuuksia kehittämistyön kohteiksi. Toiseksi, vaikka joissakin pikaraitiotiejärjestelmän piirissä olevia pysäkki- tai terminaalialueita pystytään kehittämään strategisesti ja tuloksekkaasti, ei samaa voi sanoa strategisen maankäytön suunnittelun laadusta kaikilla järjestelmän tarjoaman liikkumispalvelun piirissä olevilla alueilla tai kaikissa kunnissa (Boarnet & Compin 1999).

Parhaimmillaan TOD:ssa on kyse kaupunkiseututasoisen suunnittelu- ja kehittämistyön hallinnasta, kaupunkiseudun päätöksentekojärjestelmän antamasta tuesta vahvalle alueiden käyttöä koskevalle strategiselle suunnittelulle. Boarnetin ja Compinin (1999) mukaan joukkoliikenteen tehokas integrointi maankäyttöön edellyttää alue- tai seututasoisen julkisilta toimijoilta markkinakysynnän, maan saatavuuden, julkisen talouden ja paikallisten tavoitteiden synnyttämien paineiden ymmärtämistä. Luetteloa voidaan täydentää asunto- tai elinkeinopoliittisilla näkemyksillä tavoiteltavasta kehityksestä.

Oppeja ja raidekokemuksia maailmalta



1. Liikumisjärjestelmän kokonaisuus on oleellinen

BART – San Francisco Bay Area, CA

- Liityntäliikenteen ja asemanseutujen suunnittelulla on keskeinen merkitys sille, kyetäänkö kehittämään joukkoliikenteen tuottamat edut hyödyntävää "transit oriented" (TOD) vaiko vain joukkoliikenteen tarjontaan kytkeytyvää "transit adjacent" (TAD) yhdyskuntarakennetta.

Havainto: ns. aito TOD edellyttää tiivistä rakentamista, sekoitettuja toimintoja ja korkealuokkaisia kevyen liikenteen ratkaisuja.

2. Maankäyttöratkaisut ovat avainasemassa

San Diego County, CA

- Kaupunkiseudun tasoinen maankäyttö pirstoutuu myös täällä kunta-kohtaisiksi päätöksiksi. Niiden koordinointi on keskeinen ongelmakoh- ta tehokkaalle TOD-perustaiselle kehittämiselle.

Havainto: teollinen ja kaupallinen maankäyttö asemaseuduilla korostuu enemmän kuin tiivis ja tehokas asuntorakentaminen.

3. Asuinalue- ja raideliikennesuunnittelun integroiminen

Solar City – Linz, Itävalta (2004–2006)

- Tavoitteena helpottaa samalla hankkeella asuntopulaa ja energiaky-symyksiä sekä kestäväyttä kaupunkiliikennettä; tuloksena omintakei-nen jatke ydinkaupungin yhdyskuntarakenteelle.
- Toteutus tukee kestävyyttä liikenne-, energia- ja vesiratkaisu-in sekä runsaan ja kohtuuhintaisen asuntotarjonnan kautta paikallista elinvoi-matyötä, mutta ei tarjoa kortteli- ja katuverkon osalta kaupunkimaista miljööä välittömän keskusta-alueen ulkopuolella.

4. Onnistuuko kaupunkikeskustan elävöittäminen raiteilla?

Downtown Phoenix, AZ (2005–2008)

- Nopeasti rönsyillen kasvaneella kaupungilla ei ollut keskustaa, jota voisi elävöittää uuden, osajien suosiman kaupunkielämän ytimeksi: asuminen ja työpaikat hajallaan kaupunkiseudulla.
- Toteutus tuotti urheilun, viihteen, yliopistokampuksen, asuntorakenta-misen ja raitiotien liiton, vaikka sen ensisijaisena tavoitteena oli työ-matkoja kestävämmäksi tekemään kykenevä raideliikenne. Opetus: raideliikenne on "urbaani objekti", jolla on kyky yllättää.

4.3 Raideliikenteen merkitys elinkeino- ja työpaikka-alueiden seudullisessa kehittämisessä

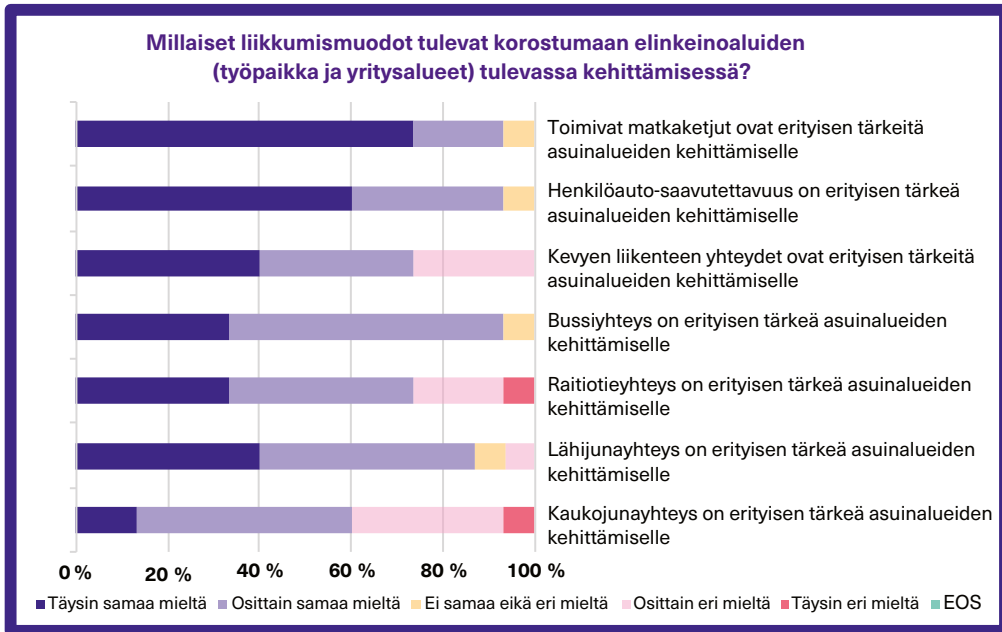
Tampereen kaupunkiseutu sekä Tampere sen keskuskaupunkina ovat vahvas-ti sitoutuneet kestäväen kasvun tavoitteluun sekä aikanaan seudulliseksi raken-tuvan, "joukkoliikennekaupungiksi" kuvailtavan yhdyskuntarakenteen rakentami-seen (ks. Sankala 2017). Liikenne- ja viestintäviraston Traficom:n tilaaman ja WSP Finland Oy:n laatiman henkilöliikennetutkimuksen (HLT2021, ks. Traficom 2023) mukaan kestävien kulkutapojen osuus kaikista matkoista Tampereen kaupunki-seudulla oli noin 42 %, joista raiteiden osuus on kuitenkin vain noin kaksi prosent-tia. Vaikka tuloksissa on huomioitava pandemia-ajan rajoitusten vaikutus ihmisten päivittäiseen liikkumiseen, tutkimuksen mukaan vapaa-ajan matkoja tehdään seu-dulla enemmän kuin työhön, koulunkäyntiin tai opiskeluun liittyviä matkoja (24 %).

Raiteet yhdyskuntarakenteen ”valtimoina ja laskimoina”

Yleisellä tasolla raiteisiin nojaaminen näyttöytyi yhtenä ilmastomyönteisen suunnittelun osana Tampereen seudun suunnittelujärjestelmässä, kytkettynä liikkumisen päästöjen vähentämisen tavoitteeseen. Raidekehittäminen oli siten ainakin julkilausutusti kestävä ja fiksun kasvun tavoittelun ytimessä, joka ohjaa maankäyttöä ja liikkumista koskevaa suunnittelua ja päätöksentekoa. Jo kyselyn ensimmäisellä kierroksella seudullisen raidejärjestelmän kehittäminen nähtiin yksiselitteisen tärkeäksi osaksi kestävästä yhdyskuntakehittämisestä. Myös rakentamisen tehokkuuden tavoitteluun raiteiden varrella suhtauduttiin varsin yksimielisesti, joskin erimielisyyttä seudulla voi aiheuttaa asemanseutujen toteuttamisjärjestys, raiteiden lähialueille sijoittuvan asumisen ja yritystoiminnan volyymien suhde tai rakennettavan asuntokannan jakautuminen omistusasumisen ja kohtuuhintaisen vuokra-asuntokannan kesken.

Eräs työpajaosallistuja kuvasi raiteita seudun elinvoiman ”laskimoiksi ja valtimoiksi”, järjestelmäksi, jossa raiteet kurovat seudun keskuksia yhteen sekä tukevat seudullisen joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja kasvun suuntaamista olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen. Etenkin (seudullisella) raitiotiellä nähtiin olevan keskeisiä asumis- ja työpaikkakeskittymiä yhdistävä vaikutus. Raitiotie- tai kaukojunayhteyksiä ei kuitenkaan nähty yhtä tärkeinä – tai samalla tavalla realistisesti tavoiteltavina suunnittelukohteina – elinkeinoalueiden kehittämiselle kuin toimivat bussiyhteydet, henkilöautosaavutettavuus tai näiden yhdistelmiä mahdollistavat toimivat matkaketjut (ks. diagrammi 1). Huomionarvoista tässä on, että ”elinkeinoalueet” miellettiin terminä helposti teollisiksi, usein yhdyskuntarakenteen reunoilla sijaitseviksi työpaikkakeskittymiksi esimerkiksi keskustoissa sijaitsevien toimistorakennusten ja niitä ympäröivän toiminnallisesti monimuotoisen yhdyskuntarakenteen sijaan.

Myös Turun seudulla keskusteltiin kärkialatoimijoiden kanssa raideliikenteen roolista elinkeinon ja keskustatoimintojen kehittämisessä, vaikka raideliikenteen suurimmat kehityshankkeet odottavat vielä tätä kirjoitettaessa ratkaisuaan. Kupittaaan tiedepuiston alueella sijaitseville yrityksille raideyhteydet näyttöytyivät keskustan läheisyyden ohella keskeisinä vetovoimatekijöinä. Osaamisintensiivisillä aloilla raitiotiehanke ja Länsiradan toteutuminen nähtiin mahdollisuuksina houkutel-la pendelöivää osaajajoukkoa myös kauempaa.



Diagrammi 1. Liikkuemuotojen korostuminen elinkeinoalueiden tulevassa kehittämisessä.



Turun seudulla toteutetun asiantuntijakyselyn vastaajista 72,8 % oli osittain tai täysin samaa mieltä siitä, että raideliikenteen kehittäminen palvelee etenkin keskustahakuisia ja osaamisintensiivisiä aloja.

Elinkeinojen sijoittumistarpeiden ohella kyselyillä ja työpajoilla haluttiin kartoittaa näkemyksiä kestävästä ja sujuvasta työmatkaliikenteestä. Asiantuntijoiden mukaan kestävä työmatkaliikenne seudulla voidaan tukea ainakin laadukkailla liityntäratkaisuilla joukkoliikenteen laatuikäytävälle. Tampereen kaupunkiseudulla tehtyjen Delfoi-kyselykierrosten tulokset raidekehittämisen hyötyjistä vastasivat monilta osin myös ekosysteemi- ja kärkialatarkasteluissa esiin nousseita havaintoja: asiantuntijat näkivät raideliikenteestä hyötyjinä etenkin keskustahakuiset, työvoimavaltaiset sekä osaamisperusteiset elinkeinot, kuten asiantuntija-, IT- ja palvelualat. Seudulliseksi suunnitteluhaasteeksi tällöin jää, kuinka teollisia sijaintoja ja työpaikka-alueita voitaisiin palvella paremmin joukkoliikenteeseen tukeutuen sekä kuinka näin luotujen yhteyksien kannattavuudesta huolehditaan.

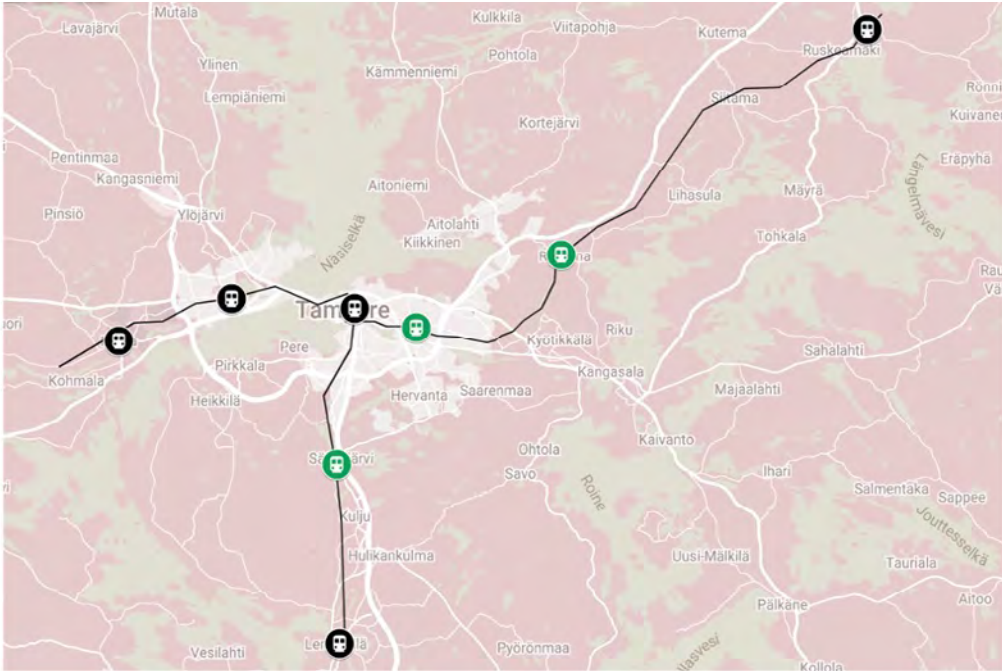
Asemanseutujen kehittämiseen kohdistuu paljon painetta, toiveita ja odotuksia

Kyselykierrosten ja asiantuntijatyöpajojen perusteella on ilmeistä, että asemanseutujen houkuttelevuus ja joukkoliikenteen ja matkaketjujen laatuvaatimukset korostuvat yhä enemmän tulevaisuudessa. Tämä edellyttää asemanseutujen maankäyttöä vahvistavia investointeja palvelujen ja muiden toimintojen houkuttelemiseksi. Toiminnoiltaan sekoittuneet asemanseudut ovat myös tapa edistää kestäväää kaupungistumista: ne kokoavat ympärilleen palveluja, työpaikkoja ja asuimista. Sijainti raideyhteyden lähellä lisää kiinteistöjen arvoa ja houkuttelevuutta, mikä synnyttää omanlaisensa suunnitteluhaasteen. Panostukset asemanseutujen laatuun ja niiden lisääntynyt houkuttelevuus voivat nostaa asumisen hintaa niiden lähialueilla.

” *Sekoittuneisuuden osalta kaikkea ei tarvitse olla kaikkialla, kunhan asemanseutujen ketju on kokonaisuudessaan monipuolinen.* (Tampereen kaupunkiseutu)

Raitiotien pysäkkien ohella seudun lähijunaseisakkeilla on potentiaalia sekoittuneiden toimintojen sijaintialueiksi. Lähijunaseisakkeiden aikaansaamien matkustajavirtojen synnyttäminen ja niiden kääntäminen asiakasvirroiksi eivät kuitenkaan ole vain – tai edes ensisijaisesti – liikenneratkaisuja. Ne edellyttävät määrätietoista maankäyttöä ja halua kehittää sitä kautta edellä kuvattuja TOD-ympäristöjä. Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliiikennettä laajennettaessa potentiaalisiksi kehityskohteiksi tunnistetuilla asemanseuduilla on valmiiksi hyvin erilaiset profiilit ja sekä nykyiset että potentiaaliset käyttäjäkunnat. Siksi niille tulisi myös sallia toiminnallisia painotuseroja: osa asemanseuduista voi olla Messukylän/Hankkion lailla työpaikkaintensiivisiä ja osa Ruutanen lailla selvästi asumisintensiivisempiä. Lähijunayhteyttä onkin tarkasteltava elinkeinoalueiden, asuin ympäristöjen ja kestävien työmatkavirtojen kehittämisen välineenä, ei pelkästään työvoiman liikuttajana ja asiointivirtojen mahdollistajana.

Osin kyse on myös laajemmasta liikkumistapojen muutoksesta, joka ei välttämättä tapahdu nopeasti. Joukkoliikenteen houkuttelevuudella ja sen käyttöhelpouden lisäämisellä kestävä liikuminen kulkutapaosuuden kasvua voidaan kuitenkin tukea. Hyvä suunnittelu ja sitä tukevat maankäyttöratkaisut seisakkeiden lähiympäristössä ovat jälleen avainasemassa. Työpajoissa pohdittiin myös, missä määrin Tampereen raitiotien herättämää innostusta ja positiivista imagoa voidaan kanavoida lähijuniin kulkumuotona. Ilmiöllä voi toisaalta olla myös kääntö-



Kuva 7. Lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva vuosille 2030 ja 2050 sekä tiekartta toteutukselle. (Tampereen kaupunkiseutu 2022). Seutuhallituksen hyväksymät 1. vaiheen pysäkit (vihreällä).

puolensa: onko raitiotiejärjestelmän myönteinen vaikutus ja konkreettisimmillaan Tampereen ratikan huomioarvo jo niin suuri, että sen ulottumattomissa olevien alueiden houkuttelevuus edellyttää eri alueiden yhdenvertaisen kohtelun nimissä yhä merkittävämpiä julkisia panostuksia ja toimia? Tämä tarkoittaisi huomion suurempaa kohdistamista ja panostuksia etenkin bussiliikenteen linjoihin, niiden yhä parempaan integrointiin raideyhteyksiin sekä vaihtojen houkuttelevuuteen.

Kaupunkiseutu sopiva taso pehmeän vuoropuhelun käymiselle elinkeinotoimijoiden kanssa?

Raideosion työpajakeskusteluissa oli mukana myös kaupan toimijoita. Heidän intresseissään raidejärjestelmän kehittäminen on osa liikennejärjestelmän kokonaisuutta, ja asemanseudut näyttäytyvät myös potentiaalisina kaupan sijainteina. Tällaisia ovat etenkin suuremmat aluekeskukset, joilla on merkitystä seudullisina solmukohtina. Raiteiden stabiilius on myös kaupalle hyvä signaali pysyvyydestä ja pitkäjänteisestä kehittämisestä (vrt. Karppi & Sankala 2016). Toisaalta kaupan

suuryksiköt odottavat liikennejärjestelyiltä samanaikaisesti myös henkilöautoliikenteen huomioimista, koska niiden toimintalogiikka perustuu etenkin perheiden suuriin ostoksiin ja autosaaeutettavuuteen. Tämä voi tuoda haasteita suunnittelussa mukana olevien erilaisten intressien yhteensovittamiselle.

Kaupan toimijat kertoivat työpajassa toivoivansa yhteistyötä ja osallisuutta jo kaavoitusprosesseissa, jotta varmistuttaisiin siitä, missä määrin kaavat ja kaupan suunnitellut sijainnit kohtaavat yritysten tarpeet. Myös rakennusvaiheiden aikaisien haittojen minimointiin toivottiin laajempaa yhteistyötä.

4.4 Raiteiden merkityksestä kootusti

Tarkastelumme tulokset vahvistavat näkemystä siitä, että kaupunkiseutu on olenainen mittakaavataso raide- ja joukkoliikenteen kokonaisjärjestelmän kehittämiselle, investointien ohjaamiselle sekä neuvotteluille valtio-osapuolen kanssa osana MAL-sopimusjärjestelmää. Liikennejärjestelmän kokonaisuus muodostuu kuitenkin myös paikallisemmista osista ja asemanseuduista, joiden laatutason ja profiilin nostossa tarvitaan myös palveluja ja elinkeinoja. Asemanseutujen toimintoja kokoava rooli tulee tunnistaa, joskin niissäkin voidaan sallia vaihtelua esimerkiksi keskushierarkian mukaan (pää-, alue- ja alakeskus).

Tampereen seudulla raidejärjestelmän kehittämiselle on tällä hetkellä erinomainen momentum, mistä on pitkälti kiittäminen laajenevan raitiotiejärjestelmän menestystä. Raideliikenteen suosiota ja houkuttelevuutta on pyrittävä laajentamaan myös lähijoukkoliikenteeseen parantamalla edelleen sen tarjontaa. Samalla on muistettava, että raideliikenne on kestävien liikennemuotojen runkoverkko, jonka suunnittelussa tulee huomioida myös kävelyn ja pyöräilyn yhteydet, liityntäpysäköinti, syöttöliikenne sekä eri raideliikennemuotoja täydentävä bussiliikenne osana joukkoliikennejärjestelmän kokonaisuutta.

Kestävän liikkumisen kehittäminen on myös elinkeinotyötä ja lukuisten yritysten välittömässä intressissä. Vuoropuhelun ja ymmärryksen lisäämiselle on siis tarvetta laajemminkin kuin tämän tarkastelun ytimessä olevan maankäytön ja elinkeinotiedon yhteensovittamisen saralla. Myös kestävästä liikennejärjestelmästä koskevan vuorovaikutuksen elinkeinoelämän kanssa on oltava oikea-aikaista ja kohdennettua, minkä lisäksi elinkeinoelämän rooli on tältäkin osin voitava nähdä sisällöllisesti laajempaan kuin edunvalvontana. Perinteisen elinkeinopolitiikan sijaan kyse on ennen muuta yhdyskuntarakenteen toimivuuden tarkastelusta, jossa tunnustetaan työ- ja toimipaikat monien päivittäisten matkojen ja tavaravirtojen kohteina. Niitä koskevia maankäytön kehityskuvia jäsenettäessä yritystason todellisuuden tavoitettava tieto on välttämätöntä.

Elinkeinonäkökulman kaipaa vahvistamista MAL-työssä niin maankäytön ja liikenteen kuin asumisenkin kannalta. On hyödyllistä arvioida, vahvistetaanko elinkeinonäkökulmaa jo olemassa olevassa MAL-työssä näihin siihen jo sisäänrakennettuihin teemoihin, vai olisiko E-elementistä tehtävä oma suunnitteluun osansa, jolloin henkilö- ja tavaraliikenteen kysymyksistä tulisi kaupunkiseututasoisen suunnittelu- ja kehittämistyön "virallisia" osia. Samalla on syytä muistaa, että lisäulottuvuudet merkitsevät lisääntyvää tarvetta sovittaa yhteen erilaisia tarpeita. Tällöin korostuvat väistämättä MAL-työn laajemmat strategiset tavoitteet, kuten ilmastotyön vaatimukset sekä kestävän kehityksen tukeminen ja kehittämistyön haitallisten sivuvaikutusten hillintä.

5 Ekosysteemit ja klusterit tapoina hahmottaa monipuolisen talouden kehittämistä

” *Valtakunnallisesti tarvitsisimme selkeämpää alueiden välistä koreografiaa siihen, miten alueet yhteistyössä toimisivat globaalilla kentällä yhtenä rintamana: pienen väkimäärän isossa valtiossa liikaa sisäistä kilpailua edelleen huolimatta siitä, että alueilla selvästi löydettävissä erityispiirteitä, minä varassa (kansainvälistä) yhteispeliä nykyistä paremmin olisi rakennettavissa.* (Turun kaupunkiseutu)

Tampereen ja Turun seuduilla on paljon samaa, mutta niiden välillä on myös oleellisia eroja. Tampereella seudullinen elinkeinoyhtiö, Business Tampere, on päättänyt eksplisiittisesti kutsua seudun strategisia avainaloja ekosysteemeiksi, kun taas Turun seudulla puhutaan kärkialoista. Turun seudun kärkialoja on myös nimetty lukumäärällisesti vähemmän, joskin monet kärkialat olivat sisäisesti hyvin laaja-alaisia sekä osaamisalueiltaan että toimintatavoiltaan. Kärkialojen kokoamisella laajojen yläteemojen (*tech/health/experience/maritime/clean*) alle on erilaisia vaikutuksia. Yhtäältä se näyttäytyy markkinoinnin tarpeisiin kehitettynä strategisena kehystämisenä, toisaalta käytännön kärkialatyö organisoituu ikään kuin moniksi rinnakkaisiksi alaekosysteemeiksi.

Seudun avainrytysten sijainteja kartalla tarkasteltaessa kummallakin seudulla on havaittavissa toimintojen osittaista keskittymistä. Etenkin kiertotalouden toimialojen kohdalla keskittyminen on ilmeisintä ja sen tukeminen myös perusteltua

erilaisten materiaalivirtojen hyödyntämiseksi. Muuten sijainteja tuntuvat ohjaavan enemmän osaamiseen tai henkilöliikennesijaintiin liittyvät tekijät. Sijoittumisten yleiskuva ei tuota juurikaan yllätyksiä. Toimistosijainnit keskittyvät kampusten ja keskustojen läheisyyteen ja teolliset alat sijoittuvat seudun kehäväylien varteen tai satama-alueiden lähelle. Tampereen kaupunkiseudun työpajoissa tunnistettiin sekoittunut ja monipuolinen kaupunkirakenne yleisenä elinvoimatekijänä, johon myös seudullisessa rakennesuunnitelmassa monin tavoin pyritään. Tampereen ydinkeskusta ja asemanseutu ovat lähes kaikille ekosysteemeille tärkeitä sijainteja. Tampereen asemanseudulla on merkitystä myös keskeisenä tapahtuma- ja matkailukeskittymänä.

Turun seudulla vastaavaa monipuolistamista tehdään osin Kupittaaan alueen kehittämishankkeessa. Tosin samanaikaisesti Turun seudun kehittämismalli rakentuu selvemmin klustereille, ja niiden piirissä olevien toimintojen ennakoituihin tarpeisiin on luotu joko fyysisiä tai hallinnollisia yrityspuistoja. Olemassa tai suunnitteilla olevat yrityspuistot ovat etenkin eri teollisuudenaloille profiloituja teollisuuskeskittymiä, kuten *Smart Chemistry Park* Raisiossa ja *Blue Industry Park* Turussa. Tällaisen yrityspuisto- tai kampusajattelun nähdään tuovan kasaantumisvaikutuksen kautta synergia- ja kilpailuetua, jota eri lähialoja edustavien toimijoiden kohtaamiset synnyttävät. Yrityspuistojen näkyminen sekä kaupunkikuvassa että erottuvina brändeinä luovat mielikuvaa siitä, millaisia yrityksiä kullekin alueelle voisi sijoittua. Yliopiston ja muiden oppilaitosten sijainnista johtuen tutkimusintensiivisten alojen kehityksen nähtiin sopivan hyvin keskustoihin, kun taas pilottilaitosten ja tuotannon sijainnit sopivat kaupunkiseudun muihin kuntiin, jossa tilaa on tarjolla enemmän ja edullisemmin.

Tampereen kaupunkiseudun ekosysteemityössä tarkasteltiin myös niin sanottuja seudun ankkuritoimijoita ja -ekosysteemejä, jotka kytkeytyivät useampaan ekosysteemiin samanaikaisesti ja olivat siten verkottuneita erityisen monin sitein seudun elinkeinokehittämisen kokonaisuuteen. Vahvasti verkottuneet yritykset sijoittuivat useimmin älykkäiden koneiden, automatiikan, AI:n ja analytiikan sekä valmistavan teollisuuden ekosysteemeihin. Kokonaisten ekosysteemien tasolla etenkin turvallisuus, autoteollisuus ja valmistava teollisuus näyttäytyivät ankkuri- tai superekosysteemeinä, joilla oli paljon yhteyksiä toisiin ekosysteemeihin (Liite 3).

Tampereen kaupunkiseudulla merkittävimmät keskittymät ovat ensi sijassa korkeakoulujen kampusalueiden läheisyydessä (keskusta [ihmistieteet, IT/AI], Hervanta [teknologia], Kauppi [lääketiede] ja Tohloppi [media, elokuva]). Tosin niidenkin kehityksessä näkyi viitteitä keskustan vahvistuneesta merkityksestä osin muiden kampusalueiden kustannuksella – jopa Hervantaan valmistuneen raitiotieyhteyden parantamasta saavutettavuudesta huolimatta.

Kampusten läheisyyden merkitys

Turun seudulla kampukset tunnistettiin merkitykseltään tärkeiksi paikoiksi, jotka tukevat etenkin TKI-työtä ja muuta korkeakoulujen ja yritysten välistä yhteistyötä seudulla. Kilpailu osaavasta työvoimasta voi tuoda yrityksiä kampusten lähetyville, tai jopa kampusten tiloihin.



Tampereen seudulla etenkin terveysteknologian ja kuvantamisen ekosysteemeille perinteinen yliopistoyhteistyö on edelleen tärkeää, sillä monen näiden alojen avainyrityksen alkujuuret ovat tutkimusryhmissä ja niiden tuottamissa tuloksissa ja ratkaisuissa. Tampereen seudulla Tohlopin mediakampus *Mediapolis* näyttäytyi entistä tärkeämpänä keskittymänä audiovisuaaliselle alalle. Sen painoarvon voi arvioida kasvavan alueen laajentuessa, uusien studiotilojen rakentuessa mutta myös asuntorakentamisen lisääntyessä kampuksen tuntumassa.

Seinäjoen seutu: seutuyhteistyön potentiaalit toimeliaalla seudulla?

Jari Kolehmainen

Seinäjoki kuuluu yliopistokeskuskaupunkina työ- ja elinkeinoministeriön vetämän ekosysteemisopimusmenettelyn piiriin. Innovaatioekosysteemien kehittämistä tuetaan EU-ohjelmakauden 2021–2027 kestävästä kaupunkikehityksen resurssein. Ajatus on, että kaupungit toimivat alustoina tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnalle sekä tulevaisuuden kannalta tärkeille investoinneille, jotka tukevat vähähiilisyys-, digitalisaatio- ja hyvinvointiin liittyvien innovaatioiden syntymistä.

Seinäjoen ekosysteemisopimuksen pääteema on ”älykäs vihreä kasvu” ja kehittämisen kärjiksi on valittu ruokaekosysteemin kestävä uudistuminen ja älykkäästi uudistuva teollisuus. Ekosysteemisopimuksen toimenpiteiden avulla halutaan vahvistaa alueen tutkimus- ja kehittämis- ja innovaatiotoimintaa sekä tukea alueen elinkeinoelämän kansainvälistä kasvua ekosysteemimäisen työn kautta.

Kummallekin kehittämisen kärjelle on tunnistettu yksityiskohtaisempia tavoitteita ja toimenpidekokonaisuuksia. Ruokaekosysteemin kestävä uudistumisen osalta tavoitteena on erityisesti ruoka-alan kansainvälisyyden

vahvistaminen. Konkreettisesti kysymys on esimerkiksi korkean arvonlisän vientituotteiden kehittämisestä ja skaalaamisesta. Vastaavasti älykkäästi uudistuvan teollisuuden osalta tavoitteena on tukea teollisuuden automatisaation ja digitalisaation vahvistamista. Lisäksi erityistä huomiota kiinnitetään kestäviin ja innovatiivisiin logistisiin ratkaisuihin. Start up -yrittäjyyden ja kasvuyrittäjyyden edistäminen linkittyy molempiin ekosysteemikehittämisen kärkiin.

Valitut kehittämisen kärjet ja niiden keskeiset toimenpidekokonaisuudet ovat hyvin luontevia ja nivELYVÄT osaksi koko Etelä-Pohjanmaan elinkeino- ja aluekehittämisen pitkää linjaa: alkutuotanto ja ruokateollisuus sekä niihin kytkeytyvät elinkeinot samoin kuin valmistava teollisuus kokonaisuudessaan ovat maakunnan talouden selkäranka. Vastaavasti Etelä-Pohjanmaan korkeakouluuyhteisön yhteiset osaamisen painoalat kytkeytyvät suoraan valittuihin ekosysteemikehittämisen kärkiin. Eri tahojen tavoitteiden samansuuntaisuus luo hyvän pohjan vaikuttavalle kehittämistyölle.

Näistä lähtökohdista Seinäjoen ekosysteemikehittämisen alueelliset skaalat ovat monitasoiset, mikä heijastuu myös maankäytön kysymyksiin. Ekosysteemisopimuksen toimet kohdistuvat ennen muuta Seinäjoen kaupungin alueelle, jolloin myös maankäytölliset vaikutukset kohdistuvat maakunnan keskuskaupunkiin ja erityisesti sen tiettyihin osiin. Esimerkiksi älykkäästi uudistuvan teollisuuden näkökulmasta Roveksen yritysalue on tärkeä kokonaisuus. Siellä pyritään luomaan erinomaisia toiminnallisia ja logistisia edellytyksiä kehittyvälle teollisuudelle. Vastaavasti älykkääseen ja innovatiiviseen logistiikkaan liittyviä toimintoja on Rengonharjun lentokentän yhteydessä. Lentokenttä sijaitsee Ilmajoella, mutta hyvin lähellä Seinäjokea. Lentokenttäaluetta hallinnoi Rengonharju-säätiö, jonka taustayhteisökuntia ovat Ilmajoki, Kurikka, Lapua ja Seinäjoki ja joka kuuluu Seinäjoen kaupunkikonserniin.

Näistä helposti tunnistuvista maankäyttökohdeista huolimatta Seinäjoella ei ole erityisen paljoa kiinnitetty huomiota ekosysteemikehittämisen maankäytölliseen ulottuvuuteen. Myös Rengonharju on tietyllä tavalla poikkeus kuntien välisessä maankäytöllisessä yhteistyössä. Tällä hetkellä Seinäjoen kaupunkiseudun (nk. K8-alue) sisäinen yhteistyö ei ole erityisen vahvaa. Vahvemmalle yhteistyölle voisi olla tarvetta, sillä Seinäjoen ekosysteemikehittämisen kärjet eivät toiminnallisesti rajaudu vain keskuskaupungin alueelle. Erityisesti ruokajärjestelmä on spatiaaliselta luonteeltaan sellainen, että se sitoo yhteen ja yhteistyöhön eri toimijoita koko maakunnan alueelta ja sitäkin laajemmin. Seinäjoella tehtävä ekosysteemikehittäminen palveleekin tässä mielessä varsin laajaa aluetta ja sen toimintaedellytyksiä.

Julkinen sektori ekosysteemien ja kärkealojen kehittämisen tukijana

Vuonna 2022 tehdyissä haastatteluissa moni Tampereen kaupunkiseudun ekosysteemivastaava tunnisti kuntien ja muiden julkisen sektorin toimijoiden merkityksen. Erilaiset julkiset infra- ja kehittämishankkeet nähdään tärkeiksi paikallisten innovaatioiden kiinnittymiskohdiksi. Etenkin kaupunkisuunnittelun ja -kehittämisen rooli on monella tapaa keskeinen: yritykset voivat hyödyntää kaupunkiympäristöä ja -infraa sekä erilaisia tiedon ja ihmisten virtoja tietolähteenä ja testausalustana esimerkiksi valaistuksen ja liikkumispalvelujen kehittämisessä. Julkisilla kaupunkikehityshankkeilla on usein moninaisia ja kunnianhimoisia kestävyystavoitteita, jolloin myös niiden intresseissä on tukea uusien ratkaisujen käyttöönottoa. Tämä avaa monille pienille ja aloitteleville yrityksille kiinnostavia referenssikohteita, joista Tampereella esimerkkeinä ovat raitiotien ja Hiedanrannan kaupunginosan kehitysohjelmat ja -hankkeet.

Julkisen sektorin toimijat voivat toimia myös muilla tavoin kumppaneina elinkeinoja kehitettäessä. Kunnat kaavoittavat yritystontit, mutta ne ovat etenkin elinkeinoyhtiöidensä kautta myös aktiivisia elinvoiman kehittäjiä. Yliopistot ja oppilaitokset toimivat usein yritysten yhteistyökumppaneina erilaisissa tutkimus- ja kehittämishankkeissa. Samalla ne tarjoavat osaajayhteisönsä alueen elinkeinoelämän tarpeisiin. Oppilaitosten ohella esimerkiksi sairaalat ja hyvinvointialueet toimivat monella alalla tärkeinä tilaajina ja asiakkaina erilaisille palveluille ja tuotteille.

Laajemmassa kuvassa kestävästi toimiva kaupunkiympäristö palveluineen tukee seudun kiinnostavuutta sijoittumista pohtiville yrityksille ja osaajille sekä heidän perheilleen. Uudet ja kehittyvät kaupunginosat voivat avata elinkeinotoiminnalle uusia houkuttelevia sijainteja tai tukea olemassa olevien sijaintien parempaa saavutettavuutta. Tällaista kehitystä voidaan tukea seudullisen lähijunan, raitiotien tai asema/matkakeskusten kaltaisilla hankkeilla. Kuntarajat ylittävässä yhteistyössä hyvin toimiva seutuyhteistyö ja sillä konkreettisesti saavutettujen hyötyjen esiintuonti on tärkeää.

Ekosysteemien merkittävyys kaupunkiseutujen strategisen maankäytön suunnittelun kannalta

Henri Helve

Osana maankäytön suunnittelua 2000-luvulla on vahvistunut neoliberaalin suuntaus, jossa strategisuus ja strateginen lähestymistapa maankäytön suunnitteluun ovat voimistuneet (Olesen 2014; ks. Albrechts 2006). Julkisella sektorilla strateginen suunnittelu on hallintotasosta riippumattonta ja sitä tapahtuu kaikilla hallinnon tasoilla. Strategisen suunnittelun toteuttamiseksi julkinen sektori jäsentää ja toteuttaa suunnittelua valitsemiensa teemojen kautta. (Bryson, Edwards & Slyke 2022, 317; ks. Bryson 2011.) Uuden julkisen hallinnon tulkinnoissa suunnittelun strategisuutta julkisella sektorilla vahvistaakin se, että strategisen suunnittelun avulla julkinen organisaatio voi ymmärtää paremmin omaa toimintaansa ja sitä mitä, miksi ja miten sen lopulta pitäisi tehdä (Bryson, Edwards & Slyke 2017; Bryson, Crosby & Bryson 2009).

Ekosysteemejä on erilaisia. Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman päivitystyössä tutkimuskohteena olivat seudulla tunnistetut elinkeinoekosysteemit, jotka määritelmällisesti yhdistävät yritys- ja innovaatioekosysteemien piirteitä keskeisenä piirteenä ollen yhteisluonnin ympäristöt (ks. Moore 1993, vrt. ISO 440001). Yhteisluonnin ympäristö ja rakenteet eivät kuitenkaan itsessään sido ekosysteemejä paikkaperustaiseksi. Ekosysteemien sidoksellisuus paikkaan ja toisiinsa erottuukin vasta siinä, mitä esimerkiksi klustereille tulkitaan ominaiseksi (ks. Porter 1990; Valkokari, Hyytinen, Kutinlahti & Hjelt 2021).

Ekosysteemiys on käsitteellisesti joustava ja mahdollistaa erilaisten yritysten mukanaolon yhdessä tai useammassa ekosysteemissä. Luokittelun avainpiirteiden kautta seudullisessa maankäytön suunnittelussa ja hallinnassa voidaan ymmärtää mitkä ovat tiettyjen sijaintien ja maankäytöllisten vaatimusten kannalta keskeisiä tekijöitä suuremmalle joukolle yrityksiä. Ekosysteemejä voisi pitää merkittävänä kaupunkiseutujen strategisessa maankäytön suunnittelussa, kun kaupunkiseutu ja sen muodostavat kunnat ovat itse tunnistaneet ja määrittäneet seudulle keskeiset ekosysteemit.



6 Seudullisen organisoitumisen mallit ja merkitys

Kaupunkiseututasoisen tarkastelun päätteeksi tarkastellaan yksinkertaistetussa muodossa elinkeinotiedon hyödyntämisen pullonkauloja ja seudullisen kehittämisen yhteystarpeita. Seutujen erilaisien organisoitumistapojen vuoksi ei ole olemassa yhtä yksityiskohtaista ja samalla kaikkialle soveltuvaa mallia maankäyttö- ja elinkeinotiedon yhteensovittamiseksi – saati suositusta seututason hallinnolliseksi järjestäytymiseksi. Sen sijaan seutujen erilaiset tarpeet ja erityispiirteet antavat niille lähtökohdat tunnistaa omalle kehittämistyölleen keskeisiä elementtejä ja suosituksia.

Tällainen yhteensovittaminen on väistämättä luonteeltaan strategista. Kuitenkaan esimerkiksi Turun kaupunkiseudulla ei tätä tarkastelua tehtäessä ollut seudullista elinkeinostrategiaa, joka olisi parhaimmillaan voinut toimia seudullisuutta sekä maankäytön ja elinkeinokehittämisen yhteyttä vahvistavana tekijänä – sen lisäksi että sillä olisi luotu tai ainakin ilmennetty seudun yhteistä tahtoa. Haastatteluissa nousi esiin tarve seudulliselle yhteistyölle paitsi maankäytön kysymyksissä, myös strategisissa elinkeinojen kehittämistä koskevilla valinnoilla. Yhtenä kokonaisuutena näyttäytyminen tukisi esimerkiksi seudun *invest in* -työtä ja kansainvälisten sijoittajien houkuttelua. Vaikka kuntien oma aktiivisuus ja kuntakilpailu voivat myös myönteisesti kirittää seudun toimijoita monipuolisten toimintojen ja teollisuustonttien kehittämisessä ja tarjonnassa, nähtiin kuntien yhteistyöllä ja toimenpiteiden koordinaatiolla tuottavissa oleva potentiaali suuremmaksi.

Tekemiimme kyselyihin (ks. liitteet 1 ja 2) annetuissa vastauksissa elinkeino- ja maankäyttötöiden strategisen tason integroinnin keskeisimmäksi rajoitteeksi ja sen sujuvuuden estäjäksi nähtiin näille toimintoille ominaisten prosessien eritah-

tisuus. Kahdella kaupunkiseudulla järjestetyissä työpajoissa päädyttiin täsmälleen samaan lopputulemaan. Yleisesti tarpeellisena ellei peräti välttämättömänä pidetyn yhteensovittamisen ydinongelmaksi nähtiin siten vaikeus yhdistää elinkeino- ja maankäyttötöiden erilaiset aikajänteet. Osin ongelma skaalautuu myös elinkeinotyön sisälle. Vaikka elinkeinoiden kehittäjät pyrkivät työssään vastaamaan paikallisten ja sijoittuvien yritysten tarpeisiin mahdollisimman joustavasti, työn taustalle kaivattiin työpajoissa käydyissä keskusteluissa myös maankäytölle ominaista pitkäjänteisyyttä ja tulevaisuusorientaatiota. Seudullista päätöksentekoa ja yhteisohjelmointia kaivattiin etenkin suuronttien ja muiden teollisten suuralueiden sekä niiden tarvitseman infrastruktuurin suunnitteluun.



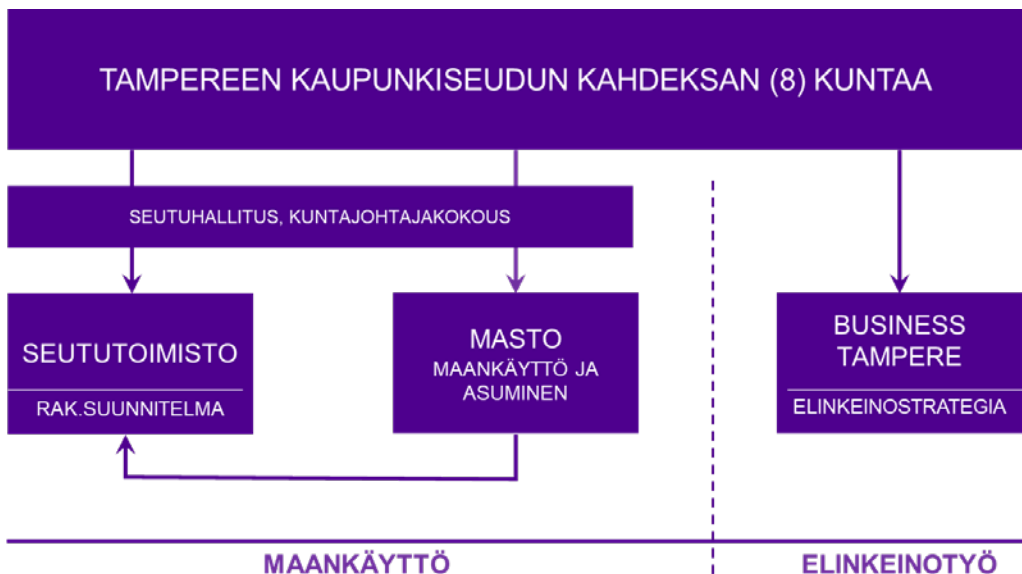
Turun kaupunkiseudulla maankäytön ja elinkeinokehittämisen välistä yhteistyötä koskevat näkemykset hajautuivat (47,8 % osittain samaa mieltä, 26,1 % osittain eri mieltä). Seudun maankäytön suunnittelun katsottiin kuitenkin pääsääntöisesti tukevan yritysten toimintaa (65,2 % täysin tai osittain samaa mieltä). Toisaalta 45,4 % vastaajista oli täysin tai osittain eri mieltä väitteen *maankäyttö pystyy mukautumaan yritysten nopeasti muuttuviin tarpeisiin* kanssa.

Seudullisen ennakkointityön vahvistaminen voi tarkoittaa eri toimialojen maankäyttötarpeiden tunnistamista vuosikymmenten perspektiiviä vasten. Siinä voi toisaalta olla kyse myös täysin uudenaikaisiin kehittämiskysymyksiin varautumisesta, mistä hyvänä esimerkkinä on tämän tarkastelun kirjoitus- ja julkaisuajankohtana, vuosina 2023 ja 2024, puolustusteollisuuden merkityksen ja tulevaisuudennäkymien muutos osana Suomen tuoretta Nato-jäsenyyttä ja Euroopan muuttunutta turvallisuustilannetta. Vastaavasti etenkin vihreän siirtymän edellyttämät maankäyttötarpeet vaatisivat potentiaalisten suuronttien sekä muiden optimaalisten sijaintien löytämistä osana maankäyttöratkaisuihin kytkeytyntä elinkeinovisioita, kuten eräs haastatelluista ehdotti. Erityisesti energia-alan teollisen mittakaavan investointien houkuttelun osalta luontevana vertailukohtana Suomessa näyttäytyi Vaasan seutu, vaikkakin samanaikaisesti varsinkin Tampereen mutta myös Turun kaupunkiseudun vahvuuksina nähtiin laaja-alaisempi korkea osaaminen TKI-vetoisilla ja osajaintensiivisillä aloilla myös energiaan liittyvissä kysymyksissä. Seutujen on joka tapauksessa hyödyllistä tunnistaa vahvuutensa myös kansallisesti, osana erilaisten seutu ympäristöjen välistä työnjakoa.

6.1 Vakiintunut ja siiloutunut vai institutionaalisesti epäselvä seutu

Tampereen kaupunkiseudun strategista maankäyttöä linjaava rakennesuunnitelma laaditaan kahdeksan kunnan alueelle, ja työtä ohjaa seudun maankäytön ja asumisen työryhmä (*Masto*). Seutumittakaavainen toiminta on vakiintunutta sekä elinkeinojen kehittämisessä että maankäytössä: kaupunkiseudun kuntien elinkeino-yhtiö Business Tampere ja kuntayhtymämuotoinen seutuorganisaatio toimivat kumpikin samojen kahdeksan kunnan – Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi – puitteissa. MAL-sopimustyön ohella sama kuntakokoonpano on laatinut yhteisen elinkeinostrategian sekä matkailustrategian (Business Tampere 2023b).

Yhdenmukaisen seudullisen jäsentymisen nähdään luovan hyvät puitteet vuoropuhelun käymiselle maankäyttö- ja elinkeinotyön välillä, esimerkiksi osana mainittujen strategisten työkalujen laadinta-, toteutus- ja uudistusprosesseja. Kuva 8 havainnollistaa Tampereen kaupunkiseudun maankäyttö- ja elinkeinotyön organisoitumista.



Kuva 8. Tampereen kaupunkiseudun maankäytön ja elinkeinotyön nykytila.

Yhdenmukaisen kuntakokoonpanon voidaan katsoa tarjoavan yhden mahdollisuuden lieventää erästä kaupunkiseutujen organisoitumisen hyvin tunnistettua

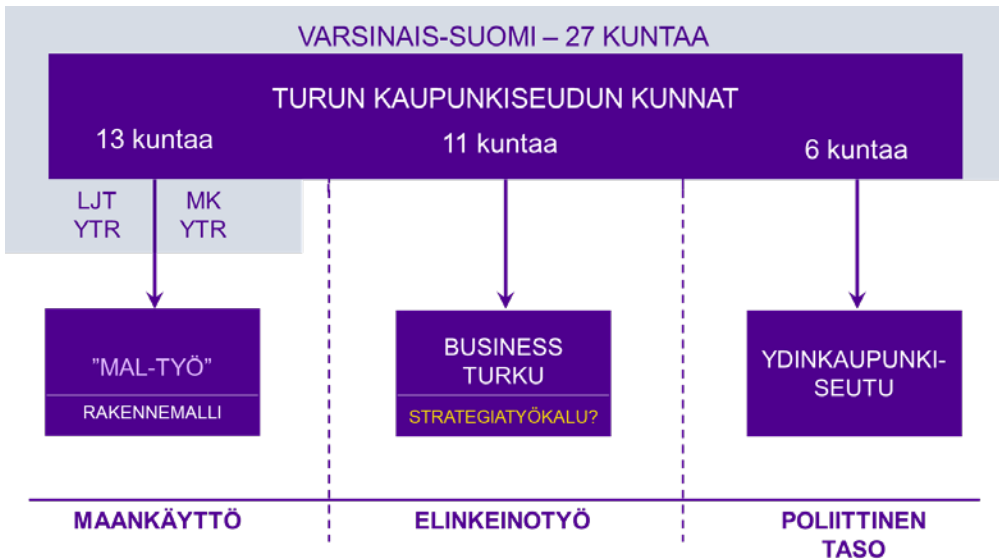
perusongelmaa, Maarten Hajerin alkujaan jäsentämää *institutionaalista epäselvyyttä* (ks. esim. Puustinen ym. 2016). Tällä epäselvyydellä tarkoitetaan tilannetta, joka syntyy lakisääteisten ja epämuodollisten kehitystä ohjaavien instrumenttien koordinoimattomuudesta. Rakennesuunnitelmat ja -mallit sekä MAL-sopimusten kaltaiset kuntien ja valtion välistä yhteispeliä kaupunkiseudulla koskevat järjestelmät auttavat tuottaman sekä imaginääristä että materiaalista kaupunkiseutua (ks. luvut 1.2 ja 1.3), mutta niiden kytkennän lakisääteisiin ja hierarkkisiin suunnittelun ja päätöksenteon mekanismeihin on koettu jääneen puutteelliseksi (mt., 11). Kaupunkiseudun kuntien kyvyn ja valmiuden vähentää omalla yhtenäisyyttä lisäävällä toiminnallaan seututason toimintaympäristön epäselvyyttä voidaan ajatella lisäävän kehittämistyön eri ulottuvuuksien yhteensovittamisella saavutettavia hyötyjä. Eri kaupunkiseuduilla on kuitenkin päädytty erilaisiin, toisistaan suuresti-kin poikkeaviin ratkaisuihin.

Turun kaupunkiseudun yhteistyömalli ja sen erot Tampereen kaupunkiseudun malliin nähden on hyvä esimerkki tästä. Siinä ydinkaupunkiseutu eli Turun kaupunkiseudun kuntayhtymä koostuu kuudesta jäsenkunnasta, Kaarina, Lieto, Naantali, Raisio, Rusko ja Turku. Turun seudun MAL-sopimus on puolestaan tehty laajempaa toiminnallista kaupunkiseutua varten. Siihen kuuluu 13 kuntaa: Aura, Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Nousiainen, Paimio, Parainen, Raisio, Rusko, Sauvo ja Turku. Näiden kahden seututason lisäksi niiden väliin mahtuu vielä seutukunnan laajuiseksi määritellyn seudullisen Business Turku -elinkeinoyhtiön alle koottu 11 kunnan joukko: Turku, Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Nousiainen, Paimio, Raisio, Rusko ja Sauvo.

Varsinais-Suomen liitolla on maakuntatason toimijana (27 jäsenkuntaa) keskeinen rooli Turun kaupunkiseudun MAL-työssä seudullisten liikennejärjestelmää ja maankäyttöä suunnittelevien yhteistyöryhmien (LJT YTR ja MK YTR) kokoonkutsujana. Kuva 9 havainnollistaa Turun seudun organisoitumista seututasoiseen maankäyttöön ja elinkeinotyöhön.

Turun kaupunkiseudun yhteistyöasetelma herättää väistämättä kysymyksen, missä määrin Tampereen seutua epäyhtenäisempi seututasoisen yhteistyön organisoituminen heijastuu maankäytön suunnitteluun, elinkeinojen seudulliseen kehittämiseen ja ennen muuta yhteispeliin näiden tehtäväalueiden välillä. Etenkin MAL-sopimuskuntien joukko on toistaiseksi huomattavasti laajempi kuin tätä tarkastelua tehtäessä perustetun Turun ydinkaupunkiseudun kuntayhtymän jäsenistö.

Siitä huolimatta, että Tampereen kaupunkiseudulla elinkeino- ja maankäyttötyö on organisoitu kattamaan samat kahdeksan kuntaa, kävi ekosysteemikoordinaattoreiden haastatteluissa ilmi näiden tehtäväalueiden vahva siiloutuneisuus. Tätä ilmentää mutta mahdollisesti osin myös *selittää* se, etteivät haastattelemamme asiantuntijat kokeneet tuntevansa riittävästi siilorajan toisella puolella tehtä-



Kuva 9. Turun kaupunkiseudun maankäytön ja elinkeinotyön nykytila.

vää työtä. Edes se, että kummastakin tehtävästä vastaavan seudullisen organisaation toimipiste on jo vuosia sijainnut samassa kiinteistössä, ei ole auttanut madaltamaan tätä rajaa. Vastaavasti Turun seudulla moni haastattelemamme kärkialaedustaja arvioi itse olevansa verraten hyvin perillä kuntien kaavoitustyöstä, kun taas Tampereen seudulla yhteys ekosysteemien ja maankäytön välillä oli käytännössä yhden sijaintikysymyksen parissa työskentelevän avainhenkilön tehtäväkenttänä. Koetut aukot maankäyttötöytä koskevassa osaamisessa näkyivät haastattelutilanteissa esimerkiksi siinä, että moni ekosysteemikoordinaattoreista kaipasi tutkijoiden tukea karttatyöskentelyyn tunnistettaessa ekosysteemien seudullisia avainsijainteja nyt ja tulevaisuudessa.

Turun seudun lähtötilakyselyissä tunnistettiin myös omat haasteensa. Haastateltujen kärkialatoimijoiden tapaan vastaajat tunnistivat kuntien välisen osaoptimoinnin ja kilpailun tuottamat haasteet seudulliselle yhteistyölle. Seutuyhteistyön edistämiseksi nähtiin olevan historiallista painolastia ja haasteita sitoutumisessa, jopa suoranaista luottamuspulaa. Nämä tekijät osaltaan vaikeuttivat siirtymää kuntien omasta edunvalvonnasta kohti seudun yhteisen edun hahmottamista ja laajempaa edunvalvonnan perspektiiviä. Osa esitetystä kriittistä tässä tilanteessa kohdistui myös tuoreen seutuorganisaation aluerajausta kohtaan. Sen koettu ulossulkevuus näyttäytyy osin laajemman seudullisen luottamuksen kasvattamiselle vastakkaisena kehityssuuntana.

Työpajassa kerätyn aineiston perusteella Turun seudullisen yhteistyön koettiin kuitenkin sujuvan viranhaltijatasolla ja nykyisillä yhteistyöryhmillä varsin hyvin. Tuore seutuorganisaatio ei ainakaan tätä tarkastelua tehtäessä kytkeytynyt MAL-suunnitteluprosesseihin, vaan sen yhtenä tehtävänä nähtiin tarve vahvistaa osin vaikeaksi tunnistettua kuntien keskinäistä poliittista seutuyhteistyötä. Myös kyseilymme annetuissa vastauksissa seutuyhteistyön eduksi nähtiin kuntarajat ylittävä yhteistyö seudullisesti merkittävissä hankkeissa sekä yhteisen keskustelun ja tiedonjaon foorumin rakentaminen osana jaetun seutuperspektiivin vahvistamista. Varsin laajalti jaettuna näkemyksenä olikin, että seutuyhteistyön käytäntöjä ja sen voimavaroja tukemalla voitaisiin ajan saatossa tuoda yhteistyön etuja paremmin näkyviin sekä kohottaa seutuhenkeä, kuten avoimuutta ja kumppanuutta. Tästä esimerkkinä mainittiin kansallisestikin noteerattu Tampereen kaupunkiseudun saama positiivinen noste.

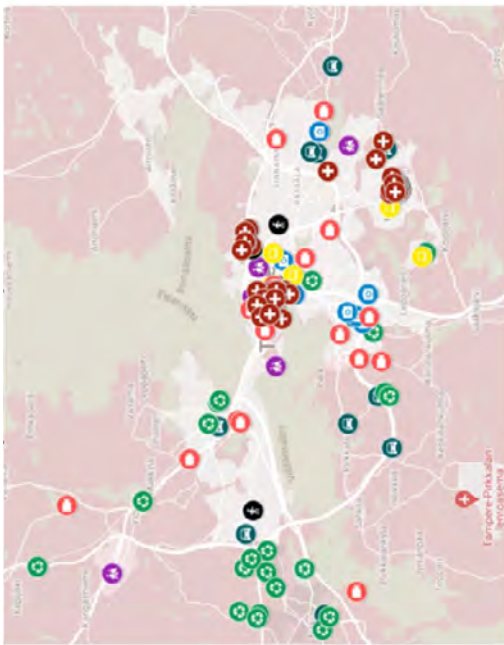
6.2 Elinkeinotiedon hyödyntämisen tärkeys kaupunkiseutujen kehittämisessä tiivistettynä

Yhden universaalien eri tarkastelemamme tietolajit yhdistävän kehittämismallin jäsentäminen ei ole mahdollista. Tämä johtuu kaupunkiseutujen erilaisuudesta. Kuitenkin elinkeinotiedon hyödyntämistä kuntarajat ylittävässä kehittämisessä voi edesauttaa se, että sekä elinkeinojen kehittäminen että MAL-työ on organisoitu samoin tilallisin perustein: kaupunkiseudun kehittämistyön eri ulottuvuuksia tehdään identtisillä kuntakokoonpanoilla. Elinkeinotiedon hyödyntämisen kannalta merkittävää on tiedon mahdollisimman pidäkkeetön liikkuvuus maankäyttö- ja elinkeinotyötä tekevien toimijoiden välillä. Tämä vahvistaa ajatusta siitä, ettei pelkkä samankaltainen seudullinen jäsenyys takaa maankäyttötiedon ja elinkeinotiedon yhteensovitettavuutta.

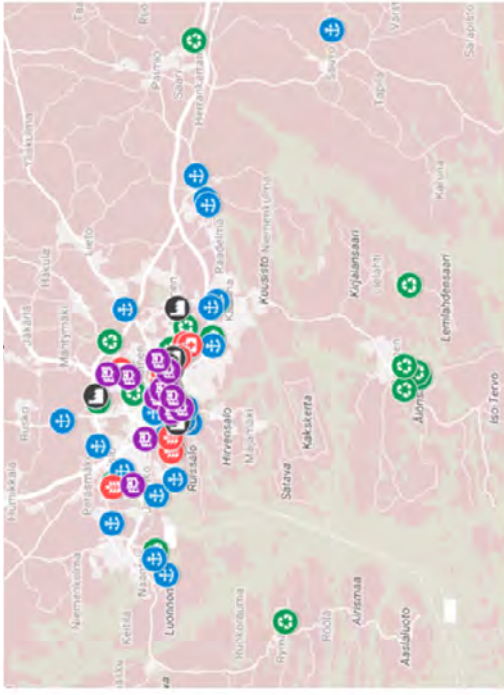
Tampereen seudulla maankäytön ja asumisen seututyöryhmä Masto oli aloitteellinen elinkeinojen kehittämistä koskevan näkökulman vahvistamiseksi kaupunkiseudun rakennesuunnitelman päivityksessä. Turun seudulla vastaavaa institutionaalista tavoitetta ei ollut. Toisaalta seudun rakennemallin päivittäjät olivat kiinnostuneita perehtymään Tampereen seudun toimintatapoihin ja siitä saatavilla oleviin opetuksiin.

Business Tampereen ekosysteemivastaavien sekä Visit Tampereen ja Tampereen kaupungin tapahtumatalouden edustajien kanssa elokuussa 2022 toteutettujen haastatteluiden pohjalta koottua tietopohjaa hyödynnettiin pohja-aineistona kahden työpajan sarjassa. Näissä työpajoissa Masto-ryhmän sekä Business Tampereen ulkoisen johtoryhmän yhteistyönä muodostettiin keskinäi-

Tampereen kaupunkiseutu



Turun kaupunkiseutu



YHTEEN SOVITTAMISTA:

Yhteistyön ja ymmärryksen syventäminen elinkeinot huomioivassa maankäytössä

nen näkemys ekosysteemipohjaisten elinkeinojen kehitysnäkymistä Tampereen seudulla. Näiden tarpeiden pohjalta hahmoteltiin seudulliset kehittämisvyöhykkeet osana seudun rakennesuunnitelman päivytystä.

Alussa esitellyn ekosysteemien tilallisia tarpeita koskevan kolmijaon ohella työpajoissa materiaalina olevat kartat tukivat hyvin tiedon yhteensovittamista ja mahdollistivat eräänlaisen "rajatyöskentelyn" (ks. Karppi & Vakkuri 2019). Kehittämistyön eri ulottuvuuksien edustajat katsovat karttoja erilaisin, omille ammatillisille lähtökohdilleen ominaisin tavoin (vrt. Beauregard 2012). Elinkeinokehittäjät näkivät niissä yritysryppäät ja eri alojen "temaattisen" jakautumisen seudulla, kun taas kaavoittajat tarkastelivat yritysten sijainteja suhteessa muihin seudun tilallisiin toimintoihin, joita maankäytöllä myös pyritään edistämisestä. Tällaisia toimintoja on esimerkiksi joukkoliikenne, asuminen ja viheralueet.

Kuten edellisissä luvuissa on todettu, yhtä kaikille kaupunkiseuduille soveltuvaa mallia maankäyttö- ja elinkeinotyön välisen yhteyden järjestämiseksi ei ole mahdollista esittää. Tässä hankkeessa kokoamamme, analysoimamme ja yhdessä kahden kaupunkiseudun asiantuntijoiden kanssa prosessoimamme tiedon perusteella on kuitenkin mahdollista koostaa eräänlainen prosessikaavio elinkeinotiedon hyödyntämisestä osana kaupunkiseutujen maankäytön kehittämistä (ks. kuva 10). Siihen on eritelty kolme kriittistä työvaihetta, jotka sijoittuvat seudullisten toimielinten välialueille, Toimielimet tai niiden vastuulla olevat työvälineet on esitetty kuvassa yleispiirteisesti, kiinnittämättä niitä mihinkään tässä tarkastelussa esiintyneeseen tai mainittuun kaupunkiseutuun. Siinä korostuukin maankäyttöä ja elinkeinojen kehittämistä koskeva tieto sekä sen virtaus integroidun tietotarpeen tunnistamisesta aina tätä yhdennettyä tietoa hyödyntävään, viimekädessä poliittiseen päätöksentekoon asti.

Kuvien 10 ja 11 tietoprosesseissa esitetyt toimintatapojen vakiinnuttamisen kriittiset työvaiheet ovat 1) tietotarpeen tunnistaminen, 2) yhteisen ymmärryksen rakentaminen sekä 3) poliittisen hyväksyttävyyden hankkiminen ja turvaaminen. Yhtäältä tarvitaan tietoa seudun elinkeinoista ja tarpeesta kehittää niitä erilaisia käytettävissä olevia resursseja hyödyntäen. Maankäyttöresurssin näkökulmasta tämä tarkoittaa MAL-työn ja elinkeinotyön tiivistämistä. Toiseksi tarvitaan yhteisen ymmärryksen rakentamista, joka syntyy esimerkiksi elinkeino- ja maankäyttötietoja seudulla kokoavien avainsuunnitelmien ja strategioiden laadintaprosessissa ja siitä, että nämä prosessit saadaan keskustelemaan. Kolmanneksi on huolehdittava poliittisesta hyväksynnästä ja toimeenpanon tuesta ratkaistaessa tunnistetut maankäytön suunnittelun ja elinkeinojen kehittämisen tilalliset tarpeet. Tämän hyväksynnän taakse tarvitaan seututason organisaatiot ja niissä toimivat kuntaedustajat.



Kuva 10. Elinkeinotiedon hyödyntäminen osana elinvoimaisempien kaupunkiseutujen kehittämistä.



Kuva 11. Toimintatapojen vakiinnuttamisen kriittiset vaiheet.

7 Lopuksi: prosessin opetukset

Keskustelut kaupunkiseutujen, ministeriöiden ja muita tahoja edustavien asiantuntijoiden kanssa ovat tukeneet käsitystä hankkeen teemojen tärkeydestä. Hankkeen aikana sidosryhmiltä on saatu myönteistä palautetta siitä, että eri alojen toimijoita on tuotu yhteisen pöydän ääreen ymmärryksen rakentamiseksi tärkeäksi koetussa näkökulmassa, jolle ei kuitenkaan ole nykyisessä suunnittelujärjestelmässä vakiintuneita vuorovaikutuksen foorumeita.

Hanke myös ajoittui Turun ja Tampereen kaupunkiseuduilla optimaalisesti, sillä molemmilla seuduilla oli käynnissä tai käynnistymässä rakennesuunnitelman tai -mallin päivitystyö. Etenkin Tampereen seudun prosessissa yhteys hankkeen työpajojen ja rakennesuunnitelman päivitystyön kanssa rakentui tiiviiksi vuoropuheluksi. Lisäksi Tampereen kaupunkiseudulla oli samaan aikaan käynnissä selvitystyö seudullisen raideliikenteen laajentamiseksi.

Tässä työssä paikannettu kehittämistarve yhteisen elinkeinokehittämisen ja maankäytön prosessien yhteistyön lisäämisestä jää kaupunkiseutujen toimijoiden vastuulle. Pysyvän käytännön tai toimintamallin muodostamiseksi elinkeino- ja maankäyttötiedon yhteensovittamiseksi voisi olla tarpeellista muodostaa eräänlainen seudullinen *yhdyskäytävä*, jossa tiedon vaihdanta onnistuisi.

Tässäkin tarkastelussa on väistämättä omat rajoitteensa sekä mahdollisia haasteita tai seutujen ominaispiirteistä kumpuavia tekijöitä, jotka on huomioitava (ks. kuva 12). Yhtäältä on tunnistettava seutujen erilaisuus ja se konteksti, jossa toimitaan niin maantieteellisesti kuin hallinnollisesti. Toisaalta on koottava tieto seudun elinkeinojen toiminnasta ja tarpeista sekä niiden maankäytöllisistä kytköksistä. Myös elinkeinotyön tavat voivat erota seuduittain. Kolmanneksi on tarkasteltava sitä seudullisen maankäyttötyön tasoa, joka ottaa vastaan elinkeinotiedon ja sovittaa sen maankäytön kontekstiin: tehdäänkö MAL-työtä MAL-sopimusten puitteissa vai ilman, onko seudullista rakennesuunnitelmaa tai mallia. Kaikki nämä vaikuttavat siihen, kuinka ”E” eli elinkeinot liitetään osaksi MAL-työtä.

Raportti osoittaa kokonaisuudessaan MAL-työn ja elinkeinotyön yhteensovittamisen tärkeyden tuoden käytännön kokemustiedon kautta esiin merkittävimpiä kompastuskiviä ja toisaalta niitä mahdollisuuksia, joita sujuvalla toimintojen vuoropuhelulla voidaan saada aikaan. Koska raportti tarkastelee elinkeino- ja MAL-työn yhteensovittamista seutukohtaisesti Turun ja Tampereen kontekstissa, ei siinä esiteltävien tulosten pohjalta ole mahdollista yleistää kaikille kaupunkiseuduille sopivaa konseptia tehtäväalat yhdistäväksi yhteistyömalliksi. Kuitenkin laajemmastakin yleistettävissä oleva erityispiirre maankäytön ja elinkeinotyön aikajänteiden erilaisuudesta voi tarjota verraten yleispätevän lähtökohdan tarkastelulle. Raportti painottaa elinkeinotiedon kiinnittymisen merkitystä pitkän aikavälin MAL-työhön, ja toisaalta maankäyttöprosessien joustavuutta, jotta ne pystyvät tarvittaessa paremmin asettautumaan elinkeinotyön lyhyemmän ja spontaanin aikajänteen asettamiin vaatimuksiin.



Kuva 12. Maankäyttö- ja elinkeinotyön yhteensovittamisen prosessi.

Lähteet

- Aarstad, J., Kvitastein, O.A. & Jakobsen, S-E. (2016). Related and unrelated variety as regional drivers of enterprise productivity and innovation: A multilevel study. *Research Policy* 45(6) (2016), 844–856.
- Amin, A. & Thrift, N. (2000). Living in the global. Teoksessa A. Amin & N. Thrift (toim.) *Globalization, institutions, and regional development in Europe*. Oxford: Oxford University Press, 1–22.
- Barca, F., McCann, P. & Rodríguez-Pose, A. (2012). The Case For Regional Development Intervention: Place-Based Versus Place-Neutral Approaches. *Journal of Regional Science* 52(1), 134–152.
- Beauregard, R. A. (2012). Planning with Things. *Journal of Planning Education and Research* 32 (2), 182–190. <https://doi.org/10.1177/0739456X11435415>
- Boarnet, M.G. & Compín, N.S. (1999). Transit-Oriented Development in San Diego County. *Journal of the American Planning Association*, 65(1), 80–95. <https://doi.org/10.1080/01944369908976035>
- Business Tampere (2023a). Pirkanmaan turvallisuusklusteri. <https://businesstampere.com/fi/toimintaymparisto/liiketoimintaekosysteemit/tampereen-seudun-turvallisuus-ekosysteemi/pirkanmaan-turvallisuusklusteri/> 13.12.2023.
- Business Tampere (2023b). Tampereen kaupunkiseutu.
- Business Turku (2023). Matkailu, AV-tuotannot ja peliteollisuus. <https://businessturku.fi/experienceturku/> 1.12.2023.
- Davoudi, S. & Brooks, E. (2020). City-regional imaginaries and politics of rescaling. *Regional Studies* 55(1), 52–62.
- Eurostat (2023). Territorial typologies manual - cities, commuting zones and functional urban areas. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Territorial_typologies_manual_-_cities,_commuting_zones_and_functional_urban_areas#Classes_for_the_typology_and_their_conditions 1.12.2023.
- Faraji, R., Hemmatinezhad, M. & Taylor, T. (2018). Critical Factors Affecting Stadiums Security. *Journal of Applied Security Research* 13:4, 473–488. <https://doi.org/10.1080/19361610.2018.1498264>

- Frenken, K., Van Oort, F. & Verburg, T. (2007). Related variety, unrelated variety and regional economic growth. *Regional Studies* 41(5), 685–697.
- Graeber, D. (2015). *The Utopia of Rules: On Technology, Stupidity, and the Secret Joys of Bureaucracy*. Brooklyn, NY: Melville House.
- Grime, M.M. & Wright, G. Delphi Method. *Wiley StatsRef: Statistics Reference Online*. <https://doi.org/10.1002/9781118445112.stat07879>
- Hemminki, M. (2023). Kaupunkiseudullisen suunnittelun tilannekuva. Kaupunkiseutusuunnittelun uudet mallit – vertaistuki ja hyvät käytännöt. Helsinki: Kuntaliitto. <https://www.kuntaliitto.fi/julkaisut/2023/2229-kaupunkiseudullisen-suunnittelun-tilannekuva>
- Jameson, F. (1984). Postmodernism, or the cultural logic of late capitalism. *New Left Review* 146 (Jul–Aug 1984), 53–92.
- Karppi, I. & Kuusela, K. (2018). Rajaton seutu. Kaupunkiseutu elinkeinoalueiden yhteistä hyvää etsimässä. *Yhdyskuntasuunnittelu* 56(3), 52–56.
- Karppi, I. & Sankala, I. (2016). Tampereen raitiotien elinvoima-, vetovoima- ja imagovaikutukset. Erillisraportti. Tampere: Tampereen yliopisto, Johtamiskorkeakoulu.
- Karppi, I. & Vakkuri, J. (2019). Organizing complexity. Teoksessa A. Kangas, J. Kujala, A. Heikkinen, A. Lönnqvist, H. Laihonon & J. Bethwaite (toim.) *Leading change in a complex world: Transdisciplinary perspectives*, 45–64. Tampere: Tampere University Press. <http://library.oapen.org/handle/20.500.12657/25927>
- Kostiainen, J. (1999). Kaupunkiseudun kilpailukyky ja elinkeinopolitiikka tietoyhteiskunnassa. Teoksessa M. Sotarauta (toim.) *Kaupunkiseutujen kilpailukyky ja johtaminen tietoyhteiskunnassa*. Helsinki: Suomen Kuntaliitto, 41–74.
- Lampinen, S. (2015). Tässä tie, missä kaupunki? Liikennesuunnittelu ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen. *Acta Universitatis Tamperensis* 2090. Tampere: Tampere University Press.
- Logan, J.R. & Molotch, H. (1987). *Urban Fortunes. The Political Economy of Place*. Berkeley, CA: University of California Press.
- Lovio, R. (1989). *Suomalainen menestystarina. Tietoteollisen verkostotalouden läpimurto*. Helsinki: Hanki ja Jää.
- MAL-verkosto (2021). Kaupunkiseuduille elinvoimaa -teemaverkosto. <https://mal-verkosto.fi/kaupunkiseuduille-elinvoimaa-teemaverkosto/> 1.11.2023.

- Mäntysalo, R., Kanninen, V., Purkarthofer, E. & Koste, O-W. (toim.) (2019). Kaupunkiseudut: Ristiinvalotuksia ja rajanylityksiä – BEMINE-hankkeen loppuraportti. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-60-8615-6>
- Mäntysalo, R. & Kosonen, K-J. (2016). MAL-aiesopimusmenettely ja sen kehittäminen. Teoksessa S. Puustinen, R. Mäntysalo & I. Karppi (toim.) *Strateginen eheyttäminen kaupunkiseuduilla: Näkökulmia kestävän maankäytön ja julkisen talouden kysymyksiin*, 31–44. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 4/2016, Helsinki. https://tietokayttoon.fi/documents/10616/2009122/4_Julma.pdf/d72804ca-65ef-42f6-a53f-635b01ede1ff/4_Julma.pdf?version=1.0&t=1453790239000
- Nevalainen, R. (1989). Osaamisen alueellinen tasapaino. Aluepoliittisia tutkimuksia ja selvityksiä 1989, 1 Helsinki: VAPK.
- OECD (2024) Centre for Entrepreneurship, SMEs, Regions and Cities - <https://www.oecd.org/cfe/> 14.3.2024.
- Pietarinen, M. & Ranki, R. (1993). Kansallinen teollisuusstrategia. Helsinki: Kauppa- ja teollisuusministeriö.
- Porter, M. (1980). *Competitive Strategy. Techniques for Analyzing Industries and Competitors*. New York, NY: The Free Press.
- Puustinen, S., Mäntysalo, R. & Karppi, I. (toim.) (2016). Strateginen eheyttäminen kaupunkiseuduilla: Näkökulmia kestävän maankäytön ja julkisen talouden kysymyksiin. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 4/2016, Helsinki. https://tietokayttoon.fi/documents/10616/2009122/4_Julma.pdf/d72804ca-65ef-42f6-a53f-635b01ede1ff/4_Julma.pdf?version=1.0&t=1453790239000
- Reich, R. B. (1992). *The work of nations. Preparing ourselves for 21st-century capitalism*. New York, NY: Vintage.
- Renne, J.L. (2009). From transit-adjacent to transit-oriented development. *Local Environment* 14(1), 1–15. <https://doi.org/10.1080/13549830802522376>
- Rossi, U. (2017). *Cities in Global Capitalism*. Cambridge: Polity.
- Sainio, S. (2023). Missä sijaitsee Tampereen Piilaakso? Näin arvioivat asiantuntijat. *Aamulehti* 24.1.2023. <https://www.aamulehti.fi/talous/art-2000009331882.html> 25.1.2023.
- Sankala, I. (2017). Kestävää kasvua joukkoliikennekaupungissa: Strateginen maankäytön suunnittelu ja kasvun hallinta Tampereen kaupunkiseudulla. Pro gradu, Johtamiskorkeakoulu, Tampereen yliopisto. <https://urn.fi/URN:NBN:fi:uta-201710262643>

- Tampereen kaupunkiseutu (2022) Lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva vuosille 2030 ja 2050 sekä tiekartta toteutukselle. https://tampereenseutu.fi/wp-content/uploads/2022/05/220301_TKS_Lahijunaselvitys_laajasti.pdf
- Tampereen kaupunkiseutu (2024a). MAL-sopimus. <https://tampereenseutu.fi/tulevaisuus/mal-sopimus/> 5.3.2024
- Tampereen kaupunkiseutu (2024b). Rakennesuunnitelma. <https://tampereenseutu.fi/tulevaisuus/rakennesuunnitelma-2040/> 8.3.2024
- Traficom (2023). Henkilöliikennetutkimus 2021: Tampereen kaupunkiseutu. WSP Finland Oy. Helsinki: Liikenne- ja viestintävirasto <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/HLT%202021%20seuraportti%20Tampereen%20kaupunkiseutu.pdf>
- Vakkuri, J., Karppi, I. & Sankala, I. (2016). Päätöksenteon sudenkuopat: julkisen talouden tuloksellisuus ja yhdyskuntarakenteen kestävyys. Teoksessa S. Puustinen, R. Mäntyselä & I. Karppi (toim.) *Strateginen eheyttäminen kaupunkiseuduilla: Näkökulmia kestävän maankäytön ja julkisen talouden kysymyksiin*, 45–61. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 4/2016, Helsinki. https://tietokayttoon.fi/documents/10616/2009122/4_Julma.pdf/d72804ca-65ef-42f6-a53f-635b01ede1ff/4_Julma.pdf?version=1.0&t=1453790239000
- Valkokari, K., Hyytinen, K., Kutinlahti, P. & Hjelt, M. (2020). Yhdessä kestävää kasvua -ekosysteemiopas. VTT Technical Research Centre of Finland. <https://doi.org/10.32040/2020.Ekosysteemiopas>
- Ylä-Anttila, P. & Palmberg, C. (2005). The specificities of Finnish industrial policy: Challenges and initiatives at the turn of the century. ETLA Keskusteluaiheita No. 973. Helsinki: ETLA.
- YM [Ympäristöministeriö] (2024). Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset. <https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset> 12.3.2024.

INFORMAATIOALATIKOIDEN LÄHTEET

Helve:

- Albrechts L (2006). Shifts in strategic spatial planning? Evidence from Europe and Australia. *Environment and Planning A* 38(6): 1149–1170. Crossref. ISI.
- Bryson, J. M., Edwards, L. H., & Van Slyke, D. M. (Eds.). (2022). *Toward a more strategic view of strategic planning research*. Taylor & Francis.

- Bryson, John M. (2011). *Strategic Planning for Public and Nonprofit Organizations: A Guide to Strengthening and Sustaining Organizational Achievement*. 4th ed. San Francisco: Jossey-Bass, 2011. Print.
- Bryson, J. M., Crosby, B. C., & Bryson, J. K. (2009). Understanding Strategic Planning and the Formulation and Implementation of Strategic Plans as a Way of Knowing: The Contributions of Actor-Network Theory. *International Public Management Journal*, 12(2), 172–207. <https://doi.org/10.1080/10967490902873473> ISO 44001 <https://www.nqa.com/en-gb/certification/standards/iso-44001> haettu 13.1.2024
- Moore, J. F. (1993). Predators and prey: a new ecology of competition. *Harvard business review*, 71(3), 75–86.
- Olesen, Kristian (2014). “The Neoliberalisation of Strategic Spatial Planning.” *Planning theory* (London, England) 13.3 (2014): 288–303. Web.
- Porter, M. E. (1990). *The competitive advantage of nations*. Macmillan. Teemaverkosto 2021–2023 <https://tem.fi/teemaverkostot-2021-2023> haettu 13.1.2024
- Valkokari, K., Hyytinen, K., Kutinlahti, P., & Hjelt, M. (2021). *Collaborating for a sustainable future-ecosystem guide*.

Tammiharju:

- Nordling, N. (2020). *Innovaatioekosysteemeillä kohti yhteistä arvonluontia: Ekosysteemit ja alustat tutkimuksen, kehittämisen ja innovaatiotoiminnan avautumisen työkaluina*. Tampereen yliopisto. PDF.
- Työ- ja elinkeinoministeriö (2024). *Ekosysteemisopimukset*. Tem.fi. Julkaisuaika ei tiedossa. Verkko-osoite: <https://tem.fi/ekosysteemisopimukset> (Viitattu 9.2.2024)
- Ormala, E. (2019). *Suomen kilpailukyvyn ja talouskasvun turvaaminen 2020-luvulla*. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 2019:1. Suomen kilpailukyvyn ja talouskasvun turvaaminen 2020-luvulla (valtioneuvosto.fi)

Liitteet

LIITE 1

Turun kaupunkiseudun lähtötilakysely

Aikaväli 1.–31.3.2023.

- Microsoft Forms -muotoinen kysely oli osoitettu lumipallometodilla kerätylle MAL- ja ekosysteemityön asiantuntijajoukolle.
- Kyselyn teemat: Vastaajien näkökulma maankäytön ja elinkeinojen tarkasteluun, seudun kärkialojen luokittelu sekä muut seudulle tärkeät ekosysteemit, elinkeinojen ja maankäytön yhteensovittamisen tila Turun kaupunkiseudulla, keskeiset maankäytölliset ja liikenteelliset tekijät elinkeinokehittämisessä, seudun tärkeät elinkeinoalueet nyt ja tulevaisuudessa, tulevaisuuden maankäyttötarpeet, seutu yhteistyöhön ja uuteen seutuorganisaatioon kohdistuvat odotukset, haasteet ja kritiikki.

Vastaajajoukko (n=23)

- Suurin osa vastaajista oli miehiä ja yli 40-vuotiaita. 70 % vastaajista edusti maankäytön ja kaavoittamisen näkökulmaa ja 30 % elinkeinoelämän tai elinkeinojen kehittämisen näkökulmaa.
- Kaikki vastaajat olivat töissä julkisella sektorilla, sillä suurin osa kyselyn vastaanottajista oli kuntaedustajia sekä julkisten kehitysyhtiöiden edustajia. Yrittäjäjärjestöjen edustajilta ei saatu vastauksia.
- Kysyimme, mitä kaupunkiseututasoa vastaaja katsoi ensisijaisesti edustavansa: 43,5 % vastaajista katsoi edustavansa *ydinkaupunkiseutua*, johon kuuluvat Turun lisäksi Kaarinan, Liedon, Naantalin, Raision ja Ruskon kunnat. Laajempaa, MAL-sopimuskuntien joukon kattavaa kaupunkiseutua katsoi edustavansa 26,1 % vastaajista. 30,4 % vastaajista ilmoitti kaupunkiseututasokseen ”muu”, mikä tarkoitti esimerkiksi Business Turkua (11 jäsenkuntaa), Varsinais-Suomen maakuntaa (27 jäsenkuntaa) tai yksin Turun kaupunkia.
- Kyselyn linkkiä sai välittää edelleen, joten lopullinen vastaajajoukko voi erota jonkin verran alkuperäisestä.

LIITE 2

Raideliikenteen strategisen roolin asiantuntijakysely Tampereen kaupunkiseudulla

Raideliikenteen strategista roolia – tai sen ilmenemistä – kaupunkikehityksen selkärankana tutkittiin keväällä 2022 toteutetussa asiantuntijakyselyssä (n=15). Delfoi-menetelmää (ks. Grime & Wright 2016; Faraji ym. 2018) noudattaen ensimmäisen kyselykierroksen tuloksia tarkennettiin ja syvennettiin toisella kyselykierroksella syksyllä 2022 (n=10).

Osana menetelmän noudattamista vastaanottajille jaettiin kyselylinkin lisäksi yleinen kooste edellisen kierroksen vastauksista, mikä mahdollisti halukkaille kyselyn vaiheiden tarkemman seuraamisen. Yhteystietonsa antaneille vastaajille toimitimme myös koonnit heidän henkilökohtaisista vastauksistaan, mikä mahdollisti omien näkemysten tarkastelun suhteessa koko vastaajajoukon näkemyksiin.

Vastaajat olivat pääasiassa maankäytön ja liikennejärjestelmäsuunnittelun asiantuntijoita. Asiantuntijoiksi tässä yhteydessä määriteltiin henkilöt, jotka toimenkuvansa tai organisaationsa puolesta työskentelivät maankäytön, liikkumisen tai elinkeinojen kehittämisen parissa ja olivat asemassaan olleet mukana kaupunkiseudullisen yhteistyön foorumeilla. Kyselyaineiston keruun ja koontien jälkeen tuloksia pureskelemaan kutsuttiin joukko asiantuntijoita alkuvuodesta 2023 järjestettyihin kahteen fokusryhmätyöpajaan. Yhteensä 10 osallistujasta koostuviin työpajakeskusteluihin osallistuneet tahot edustivat kattavasti seudullisia, maakunnallisia ja valtakunnallisia kehittämisenäkemyksiä.

Työpajakeskusteluihin osallistuneiden edustamat organisaatiot

Business Tampere

Kesko Oyj

Oriveden kaupunki

Pirkanmaan liitto

Pirkanmaan Osuuskauppa

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä

Tampereen opiskelija-asuntosäätiö TOAS

Tampereen seudun joukkoliikenne NYSSE

Valtakunnallinen MAL-verkosto

Väylävirasto

LIITE 3

Ekosysteemien ankkuritoimijat Tampereen kaupunkiseudulla

13 Ekosysteemissä yhteensä 553 yritystä*

- 146 (21 %) yrityksistä mukana useammassa kuin yhdessä ekosysteemissä
- 2 ekosysteemissä: 66 kpl (11,9 %)
- 3 tai useammassa: 30 kpl (5,4 %)
- 4 tai useammassa ekosysteemissä: 16 kpl yrityksiä (2,9 %)
- 5 tai useammassa 6 yritystä (1 %)
- 6 ekosysteemissä 2 yritystä (0,3 %)

*Huom. Tarkastelussa 553 eri yritystä, jotka löydetty Business Tampereen ekosysteemilistauksesta (pl. Visit Tampere ja tapahtumatalous).

Koonti: Henri Helve

LIITE 4

Erialaisten sijaintien merkitys Tampereen kaupunkiseudun yritysekosysteemeille. Arviot perustuvat ekosysteemi-koordinaattoreilta kerätyn haastatteluaineiston sisällönanalyyysiin.

Toteutus:

Henri Helve, Ilari Karppi ja Iina Sankala, 2022

	Keskusta		Raideasemat		Kampukset		Autoväylät		Tilat ja alueet		Tilavaraukset		Logistiikka/yhteydet		Etelä	Asum								
	Pää	Ala	Light	Heavy	Kes	Kau	Media	Her	Pyhäj	Muut	Tsto	Etä	Tuot	Test			Green	Brown	Hel	Tre	Tavara	Hlö		
Ekosysteemi	X	X	0	0	X	0	0	X	0	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Kuvantaminen	0?	0	X	0	X	X	0	X	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Terveysteknologia	X	0	X	0	X	0	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
ITS Factory	X	0	0	0	0	0	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Älykkäät koneet	X	0	0	0	0	0	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Turvallisuus	X	0	0	0	0	0	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Valmistava teollisuus	0	X	X	X	0	0	0	X	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
AI & Analytiikka	X	X	X*	X	0	0	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Autoteollisuus	X	0	0	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Autoteollisuus	X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Koulutus	X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Yhteydet	X	X	X	0	X	0	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Film Tampere	X	0	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Startup Tampere	X	X	X	X	X	X	X	X	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Matkailu	X	Y	Y	Y	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Kiertotalous	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
Tapahtumatalous	X	0	X	X*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	X	0	
	X= Tärkeä nyt																							
	Y= tuleva																							
	0= ei tärkeä																							

YHTEEN SOVITTAMISTA:

Yhteistyön ja ymmärryksen syventäminen elinkeinot huomioivassa maankäytössä

Kuinka elinkeinotyö olisi kytkettävissä osaksi kaupunkiseutujen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnittelua?

Tässä raportissa tarkastellaan MAL-työn ja elinkeinotyön yhteensovittamista tavoitteena huomioida elinvoimanäkökulma paremmin kaupunkiseutujen MAL-työssä. Tätä lähestytään kartoittamalla ja selvittämällä, mitä elinkeinokehittäjien pitäisi ymmärtää maankäytöstä ja sen suunnitteluprosesseista ja toisaalta tarkastelemalla, mitä kaavoittajien pitäisi ymmärtää elinkeinojen kehittämisestä ja seudullisten ekosysteemien tarpeista.

Raportissa on kaksi teemaa. Elinkeinoalueiden kehittämistä tarkastellaan maankäyttö- ja elinkeinotiedon yhteensovittamisen näkökulmasta Turun ja Tampereen kaupunkiseuduilla. Elinkeinoja palvelemaan raide-liikenteeseen ja seudulliseen työssäkäyntiin keskitytään katsauksessa *Raiteet kaupunkiseudun kehittämisen suuntaviivoina*.

Tutkimuskohteina oli Turun ja Tampereen kaupunkiseudut, joita tarkasteltaessa on tunnistettu elinkeinotyön ja MAL-työn seutukohtainen erillaisuus. Hankkeessa haastatellut asiantuntijat jakavat yhteisen ajatuksen siitä, etteivät nykyiset rakenteet tue riittävästi toimijoiden keskinäistä vuoropuhelua. Tämä johtaa epäselvyyteen toimintojen ja toimijoiden kesken. MAL-työn ja elinkeinotyön yhteensovittamisen tärkeys korostuu näiden eritahtisesta aikajänteestä huolimatta. Raportti osoittaa tarpeen rakentaa yhdyskäytävä kaupunkiseuduilla käytettävän elinkeino- ja maankäyttötiedon välille.

Hankkeessa on ollut mukana lukuisia MAL- ja elinkeinotyön asiantuntijoita Turun, Tampereen ja Seinäjoen kaupunkiseuduilta sekä kansalliselta tasolta. Raportti on suunnattu kaupunkiseutujen ja MAL-käytäntöjen kehittäjille sekä jokaiselle, joka on kiinnostunut mahdollisuuksista mutta myös kompastuskivistä elinkeino- ja maankäyttötiedon yhteensovittamisen prosessissa.