

**Matkailu taantuvan teollisuuskaupungin vetovoimatekijänä - esimerkkinä Varkauden Kämärin alue**  
Vilho Lehtoaho Diplomityö 12.05.2010



TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO

Arkkitehtuurin koulutusohjelma

Vilho Lehtoaho

**Matkailu taantuvan teollisuuskaupungin vetovoimatekijänä - esimerkkinä Varkauden Kämärin alue**

Diplomityö

Tarkastajana professori Staffan Lodenius

**12.05.2010**





## Tiivistelmä

Diplomityöni on tutkimusmatka kaupunkirakenteen syntyyn ja sen muutokseen vaihtelevassa maailman tilanteessa. Käsittelyssäni etenen vähitellen kohti nykytilannetta, missä jälkiteollinen kaupunki on uusien haasteiden edessä. Pääfokukseni on erään suomalaisen jälkiteollisen kaupungin, Varkauden, tarkastelussa. Varkauden haasteena on tällä hetkellä luoda omaa kaupunki-imagoaan uudestaan ja etsiä vaihtoehtoisia elinkeinoja muuttotappiuhan alla. Kaupunki järjesti vuonna 2009 arkkitehtisuunnittelukilpailun, jossa keskustan tuntumassa sijaitsevalle Kämärin alueelle haettiin koko kaupungin elinvoimaisuutta lisääviä uusia käyttömahdollisuuksia. Osallistuin kilpailuun matkailupainotteisella, alueen luontoarvot huomioon ottavalla suunnitelmalla.

Kaupunkien synty pohjautuu usein johonkin taloudellisesti kannattavaan toimintaan, joka useissa tapauksissa niin Suomessa kuin maailmallakin oli ennen teollisuus. Teollistuminen oli vahva asutuksen keskittäjä, koska runsas työvoiman tarve oli teollisuudelle ominaista. Elinkeinorakenteen muutos maatalousyhteiskunnasta teollisuusyhteiskuntaan johti aikoinaan teollisuuskaupunkien syntyyn ja tätä kautta elettiin Suomessa 1960- ja 1970-luvuille saakka. Vähitellen olemme siirtyneet kohti jälkiteollista yhteiskuntaa, jossa keskeisimmiksi työllistäjiksi ohi teollisuuden ovat nousseet palveluelinkeinot sekä tieto- ja viestintätekniikka.

Jälkiteollisuuden aikaa eletään myös 23 000 asukkaan Varkaudessa. Siellä vahvana työllistäjänä on viime päiviin asti ollut Stora Enso, mutta uhka tehtaan lopettamisesta tuo synkkiä pilviä kaupungin tulevaisuuden ylle. Niinpä ajankohtaisiksi ovat nousseet kysymykset siitä, kuinka kaupunki voisi säilyä elinvoimaisena rakennemuutoksen edessä. Vuonna 2009 Varkauden kaupunki analysoi realistisesti laaditussa kaupunkistrategiassaan alueen mahdollisuuksia ja uhkia. Arvioinnin pohjalta laadittiin niin kutsutut kriittiset menestystekijät, joiden tavoitteena on parantaa kaupungin imagoa, lisätä yritystoiminnan edellytyksiä alueella, kehittää asumista sekä monipuolistaa yhteistyötä Keski-Savon muiden alueiden kanssa. Osana kehittämistyötä järjestettiin Kämärin ideakilpailu. Tuolle vajaakäyttöön jääneelle hienolle alueelle haettiin uusia matkailullisia- ja muita toiminta-ajatuksia.

Kämäri on jaettavissa kolmeen toiminnallisesti erilaiseen alueeseen: luonto-, urheilu- ja Taipaleen kanava-alueeseen. Kilpailun tavoitteena oli yhdyskunta- ja maisemasuunnittelun keinoin lisätä alueen yhteneväisyyttä ja vetovoimaisuutta kehittämällä aluetta matkailullisesti monipuolisemmaksi, ympäristöltään viihtyisämmäksi ja rakennuskannaltaan toimivammaksi. Omassa suunnitelmassani halusin kunnioittaa alueen herkkää luontoa sekä historiallisesti arvokasta perinnemaisemaa, sekä hyödyntää maaston ja maiseman tarjoamat mahdollisuudet. Sijoitin alueelle uutta asuin- ja liikerakentamista, urheilua ja matkailua palvelevia rakennuksia, sekä tiloja lapsille ja taiteilijoille. Lopputuloksena on viihtyisä ympäristö kaupunkilaisille, työntekijöille ja matkailijoille. Painotuksen suunnitelmassani erityisesti matkailua, mikä on nykyaikaisessa palveluyhteiskunnassa kohonnut yhdeksi merkittäväksi työllistäjäksi maatalouden ja teollisuuden tilalle.



**THESIS ABSTRACT**

**Date:** 12.05.2010

**Author**

Vilho Lehtoaho

**Student number**

115106

**Subject**

Tourism as a factor of attraction in a declining industrial city - as an example, the area of Kämäri in Varkaus

**Advisor**

Staffan Lodenius

## **Abstract**

My thesis is an expedition to the emergence of urban construction and its changes in the world in varying circumstances. On the discussion of the thesis I will process gradually towards the current situation, where the post-industrial city is facing new challenges. My key focus is reviewing a post-industrial town in Finland, Varkaus. Varkaus faces challenges creating its own urban city image again and looking for alternative industries under threat of emigration. An architect competition was arranged by Varkaus City in 2009, which purpose was to find new use forms for the Kämäri region in order to increase vitality of Varkaus. I participated in the competition with a tourism-oriented plan which considers the region's natural values.

Origin of urban cities is often based on the economically profitable industries and activities, which in many cases both in Finland and abroad was earlier industry. Industrialization was a strong concentrator of settlements, because high labor requirement of the industry was characteristic. Changes in the industry structures from the agricultural society to the industrial society led to the emergence of industrial cities. This era was lived in Finland until 1960 - and 1970's. Gradually we have moved towards a post-industrial society, where core industries and employers are service industries and information and communication technologies.

There is also post industrial era in Varkaus which has 23 000 inhabitants nowadays. Strong employer until these days there has been Stora Enso but the threat of closing of the mill brings dark clouds for the city's future. Thus, it is very current question how city could remain alive in the middle of structural changes. In 2009 there were analyzed realistically potentials, opportunities and threats of the region by Varkaus city strategy. On the basis of the evaluation they prepared so called critical success factors, which aims to improve the city's image, increase business conditions in the area and to develop housing and diversify cooperation with other regions in Central Savo. As part of the city's development strategy they organized the Kämäri region idea competition. The city seeked new tourist and other ideas for that region which has so far been underutilized.

Kämäri region can be divided into three functionally different areas: nature, sports and Taipale canal area. Aim of the competition was to increase the coherence and attractiveness of the region by municipal and landscape design developing it more versatile in tourism, environmentally more comfortable and functional. On my plan I wanted to respect the delicate nature and historically valuable tradition in the landscape, as well as take advantage of the terrain and landscape opportunities. I placed the region new residential and commercial construction, buildings which serve sport and tourism, and facilities for children and artists. The end result is a pleasant urban environment for city dwellers, workers and tourists. I emphasize on my plan in particular tourism, which is one of the most important employer nowadays together with agriculture and different industries.

## Sisällys:

Tiivistelmä.....	5
Abstract.....	6
1 Johdanto.....	9
2 Modernin kaupungin kehitys.....	12
2.1 Teollisuuden nousu.....	13
2.1.1 Syyt .....	15
2.1.2 Seuraukset.....	16
2.1.3 Esimerkkejä.....	17
2.2 Tulevaisuuden teollistuminen ja kaupungistuminen.....	19
3 Teollisuus vähenee, jälkiteollinen kaupunki syntyy.....	21
3.1.1 Syyt.....	22
3.1.2 Seuraukset.....	22
3.1.3 Esimerkkejä.....	23
3.2 Uusia vetovoimatekijöitä teollisuuden vähennyttä.....	24
3.2.1 Koulutus.....	26
3.2.2 Luonto.....	26
3.2.3 Kulttuuri.....	27
3.2.4 Matkailu.....	28
3.3 Elinkeinonäkökuulia.....	30
4 Varkaus esimerkkipaikkana.....	33
4.1 Globalisaatio saapui Varkauteen.....	34
4.2 Kaupunkistrategia.....	35
4.3 Matkailu Varkauden vetovoimatekijänä.....	38
4.4 Arkkitehtikilpailu.....	38
4.4.1 Kilpailutehtävän tausta.....	39
4.4.2 Kilpailualue.....	39
4.4.3 Kilpailun tavoitteet.....	49
4.4.4 Suunnitteluohjeet.....	50
4.4.5 Arvosteluperusteet.....	51
5 Suunnitelma Varkauden Kämärin alueelle.....	52
5.1 Yleisesittely.....	52
5.2 Aluekohtainen esittely.....	53
5.3 Suunnittelunäkökuulia.....	56
5.3.1 Kämärin ideakilpailun jälkeiset muutokset suunnitelmaan.....	58
5.4 Matkailu.....	58
5.5 Lapset ja nuoret.....	61
5.6 Talous .....	62
6 Yhteenveto.....	63
7 Lähteet.....	66
8 Liitteet.....	69
8.1 Selvitys alueen matkailusta ja elinkeinotoiminnasta.....	69
8.2 Planssi 1: Kokonaissuunnitelma + liikenneverkkokaavio.....	82
8.3 Planssi 2: Havainnekuva, kuvia alueelta.....	83
8.4 Planssi 3: Aluenäkymiä.....	84

# 1 Johdanto

Arkkitehtuuri vaatii toteutuakseen aina päätöksiä. Paneudun tässä diplomityössä hie-  
man niihin suuren linjan asioihin, joita näiden päätöksien taustalla on ollut, on nyt, ja tu-  
lee jatkossa olemaan. Tarkastelen yhteiskunnan eri taustatekijöitä ja niiden vaikutuksia  
globaalilta tasolta pohjoissavolaiseen Varkauden kaupunkiin tarkentaen. Tutkin teollis-  
tumisen syntymekanismia, elinkaarta ja vanhoja teollisuuskaupunkeja, joiden on teolli-  
suuden supistumisen myötä löydettävä uusia vetovoimatekijöitä säilyäkseen elinvoimai-  
sena. Tutkin tarkemmin saksalaista Ruhrin aluetta ja joitakin suomalaisia teollisuuskau-  
punkeja. Tarkastelen lähemmin yhdyskuntasuunnittelun näkökulmasta Varkauden kau-  
punkia. Käytän pohjana Varkauden Kämärin alueelle vuonna 2009 järjestettyyn arkki-  
tehtikilpailuun tekemääni suunnitelmaa. Ideakilpailulla haettiin ratkaisuja, jotka kehittä-  
vät tuota mielenkiintoista, mutta vajaakäyttöistä keskusta-aluetta ja parantavat kaupun-  
gin houkuttelevuutta matkailu-, vapaa-ajan- ja asumiskohteena.

Modernien teollisuuskaupunkien kasvu liittyy elinkeinorakenteen muutokseen niin Suo-  
messa kuin muuallakin Euroopassa. Maatalousyhteiskunnasta siirryttiin teollisuusyh-  
teiskuntaan. Teollistumisen myötä kaupungistuminen kehittyi. Teollisuus työllisti eniten  
1960-70-luvuilla. Työväkeä saatiin maaltamuuton seurauksena. Maaseudun koneellistu-  
minen ja yleinen elintason nousu, ns. maaseudun rakennemuutos, vapautti suurten ikä-  
luokkien väkeä maalta töihin moderneihin teollisuuskaupunkeihin.

Maataloustuotannon määrä on säilynyt ennallaan, mutta sen rakenne on muuttunut. Ny-  
kyinen koneellistunut tehomaatalous työllistää maaseudulla aikaisempaa vähemmän vä-  
keä. Myös teollisuus on kokenut rakennemuutoksen. Suomi on muuttunut jälkiteollisen  
palvelu-, tieto-, informaatio-, ja verkostoyhteiskunnan suuntaan. Kaupunkisuunnittelus-  
sa tällaisesta yhteiskunnasta on myös käytetty nimitystä postmoderni (Pakarinen, s. 112).  
Etenkin Nokia-vetoinen teknologiateollisuus on erittäin automatisoitua, tehokasta ja  
globaalialueita. Teollisuus on tehnyt vielä kaksi vuotta sitten huipputuloksia, metsäteollisuut-  
ta lukuun ottamatta. Vienti ja tulokset ovat laskeneet rajusti maailmanlaajuisen laman  
myötä ((Tekes 2009, s. 10 ja Reini, Törmä, Mäkinen, s. 27-28). Niinpä teollisuuden työllistävyys  
Suomessa ja länsimaissa on heikentynyt. Samalla teollisuuden merkitys kaupunkien  
elinvoimatekijänä on pienentynyt.

Diplomityössäni käytän teollisuuskaupungista myös nimitystä moderni kaupunki. Täl-  
laiset kaupungit olivat sijoittuneet liikenteellisesti hyvin. Ne olivat kasvavia ja elinvoi-  
maisista tehtaiden kaupunkeja. Jälkiteollisella kaupungilla taas tarkoitan tässä työssä  
deindustrialisoitunutta kaupunkia, jossa teollisuuden merkitys on huomattavasti vähen-  
tynyt. Jälkiteollisissa kaupungeissa erilaiset palvelut ovat kasvattaneet osuuttaan elinkei-  
notoiminnassa. Keskityn yhteen niistä, matkailuun, jälkiteollisen kaupungin vetovoi-  
matekijänä. Vetovoimaisen matkailukaupungin vaatimuksina korostuvat omaleimaisuus,  
imago, saavutettavuus ja palvelut.

Jälkitekolliset kaupungit hakevat siis uusia vetovoimatekijöitä. Ollakseen vetovoimainen kaupungin olisi houkuteltava lisää investointeja ja luotava uusia työpaikkoja. Kaupunkien vetovoiman vahvistamiseen EU:n komissio määrittää seuraavat neljä keskeistä tekijää :

- liikenneyhteydet; kaupungin ja alueen olisi esimerkiksi varmistettava liikenneinfrastruktuurien optimaalinen käyttö
- nykyaikaiset, tehokkaat ja edulliset palvelut ja varustetaso
- luonnollinen ja fyysinen ympäristö
- kulttuuri, jonka tarjonta perustuu konkreettisiin varustuksiin.

(Euroopan yhteisöjen komissio, s. 5-7)

Diplomityön suunnitteluosuuden kohteena sekä tarkemmassa tarkastelussa oleva Varkaus on pohjoissavolainen 23 000 asukkaan kaupunki. Siitä muodostui 1800-luvulla vesivoiman ja vesireittien ansiosta merkittävä teollisuuskeskus. Teollisuuskaupunki Varkaus kehittyi teollisuuslaitosten ympärille, työpaikkaomavaraisuus on ollut näihin päiviin saakka suuri. Teollisuus ja teollisuustyöpaikat ovat kuitenkin alkaneet vähentyä ja teollisuuden taantuma vaikuttaa jatkuvan. Teollisuutta yritetään elvyttää. Sen rinnalle haetaan lisäksi vetovoimaa muista elinkeinotekijöistä. Kaupungin nuorta ja työikäistä väestöä halutaan houkutellessa pysymään paikkakunnalla ja uusien asukkaiden toivotaan muuttavan kaupunkiin, nykyisten päinvastaisten trendien sijasta. Erääksi Varkauden vetovoimatekijäksi on ajateltu matkailua. Vuonna 2009 kaupunki haki uusia ideoita järjestämällä Kämärin arkkitehtikilpailun.

Kämärin alue on Varkauden keskustan tuntumassa sijaitseva 98 hehtaarin kokoinen, kolmeen erityyppiseen toimintaan jakautuva alue. Lähimpänä keskustaa on luontoalue, keskellä on urheilualue ja kauimpana on vesiliikenteen kanava-alue. Aluetta ympäröi joka puolella vesistö ja alueen läpi kulkee Joensuu-Varkaus-maantie sekä rautatie. Alueella on villiä luontoa, aktiivista liikennettä, monipuoliset urheiluharrastusmahdollisuudet, suojeltavia rakennuksia ja hienoa maisemaa. Keskustan vieressä oleva alue on liian passiivinen, ja siellä on hoitamaton ympäristöä sekä tyhjilleen jääneitä rakennuksia.

Aleksanteri II määräsi juuri tuolle Kämärin alueelle vuonna 1856 perustettavaksi kaupungin. Läänin maanmittari Carl Rehnström teki Koskenniemen kaupungin suunnitelman. Suunnitelma ei kuitenkaan toteutunut, vaan Varkauden kaupunki rakennettiin myöhemmin hieman eri paikkaan. Tuon vajakäyttöisen alueen keskellä nykyisin olevan Rehnströminkadun ympärille haettiin kaupungin vetovoimaa kehittäviä uusia ideoita arkkitehtikilpailulla.

Keskeisenä toiveena alueelle olivat matkailuyrittäjien toteuttamiksi soveltuvat ideat. Matkailurakentamisen lisäksi haettiin ideoita myös asuinrakentamisen toteuttamiseen.

Ideissa täytyi pystyä hyödyntämään keskustan läheisyys ja luontoarvot. Alueelle toivottiin kuntalaisia ja matkailijoita varten virkistys- ja vapaa-ajan toimintoja sekä kulttuuripalveluja. Tyhjiilleen jääneille tiloille haluttiin uutta käyttöä.

Tulevaisuus vie aluekehitystä Suomessakin kohti suurempia kaupunkikeskittymiä. Pienemmät maakunnalliset kaupungit tarvitsevat menestyäkseen nokkeluutta ja markkina-voimien avulla tehostettavissa olevia vetovoimatekijöitä. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010, 124).

Kämärin alue on sijainniltaan houkutteleva, se toimii porttina kaupunkiin Joensuusta junalla tai autolla saavuttaessa. Suunnitelmassani siitä on luotu houkutteleva pysähdyspaikka, virkistyskohde ja työpaikka-alue keskeiselle paikalle. Teollisuuskulttuuri ja -maisema luovat Kämärin alueelle taustaa, luontokulttuuri ja -maisema taas rauhaa. Urheilualue ja sen palvelut antavat Kämärille aktiivisuutta ja sosiaalisuutta, kanavakulttuuri ja -maisema puolestaan historiaa, sosiaalisuutta, aktiivisuutta, verkostoja ja työpaikkoja. Nuo paikan ominaisuudet hyvin hyödyntävällä suunnitelmalla alueesta tulee vetovoimainen, elämyksellinen, omaleimainen, lähes kaikilla kulkuvälineillä saavutettava laadukkaiden palvelujen paikka matkailijoille, kaupungin asukkaille ja työntekijöille.

Alueelle tekemässäni suunnitelmassa keskeistä on maiseman, luontoarvojen ja tulevaisuuden skenaarioiden huomiointi. Uusi rakentaminen on suurimmalta osin yksityisten tahojen toteutettavissa. Vanhan rakennuskannan, n. 11 700 m<sup>2</sup>, lisäksi sijoitin alueelle reilut 21 000 m<sup>2</sup> uutta kerrosalaa. Siitä vajaa puolet on asuinrakentamista.

## 2 Modernin kaupungin kehitys

Kaupungistuminen ja kaupunkilaisten osuus väestöstä on vaihdellut vuosituhansien ja vuosisatojen kuluessa. Joihinkin kansakuntiin muodostui kaupunkimaisia yhteisöjä jo varhain. Esimerkiksi Kiinassa kaupunkikulttuuri on hyvin vanhaa. Antiikin ajalla oli suuria kaupunkeja myös Mesopotamiassa sekä Välimeren valtakunnissa kuten Egyptissä, Kreikassa ja Roomassa. Vuonna 1500 lähes koko maailman väestö, edellä mainittuja kaupunkikulttuurialueita lukuun ottamatta asuivat maaseudulla. Täällä Pohjois-Euroopassa kaupungistumisprosentti oli tuolloin 2,1. Vuoteen 1800 mennessä prosentti oli noussut 8,1:een. (Clark, s. 40) .

Länsimaissa tapahtuneen kaupungistumisen voi jakaa kolmeen vaiheeseen (Clark, s. 225). Kaikki vaiheet ovat sidoksissa teollisuuden kehitykseen. Ensimmäinen erityisen huomattava, mutta silti vielä rajoitettu, muuttoaalto maalta kaupunkeihin alkoi tapahtua teollistumisen myötä ensin Iso-Britanniassa. Tuo vaihe käynnistyi 1700-luvun lopulla ja 1800-luvun alussa kestäen vuoteen 1870. Toinen, ensimmäistä vaihetta perusteellisempi kaupungistumisvaihe oli sen jatkona 1960-luvulle asti. Tuo vaihe on keskeisenä aiheena tässä luvussa. Sen jälkeinen kolmas vaihe sisälsi myös kaupunkien taantumista, ja se liittyy diplomityöni suunnittelukohteen ongelmiin. Käsittelen sitä vaihetta teollisuuden vähenemistä käsittelevässä luvussa.

Euroopassa modernien teollisuuskaupunkien kasvu ja elinkeinorakenteen muutos liittyivät olennaisesti toisiinsa. 1800-luvun alussa alkaneen teollistumisen myötä työvoiman tarve kaupungeissa alkoi kasvaa vauhdilla. Väki alkoi muuttaa työn perässä kaupunkeihin, sillä koneellistuva maatalous tuli toimeen yhä vähemmällä työntekijämäärällä. Samaa aikaan yhä suurempia tehtaita alkoi nousta ja ne tarvitsivat lisää työvoimaa. Liikenteen monipuolistuminen edisti kaupunkien kasvua tehostamalla teollisuutta ja mahdollistamalla väestön entistä helpomman liikkumisen (Clark, s. 232).

Vuonna 1800 Euroopassa oli kahdeksan yli 200.000:n asukkaan kaupunkia, joista Lontoo oli suurin, 950.000 asukkaallaan (Clark, s. 131). Vuonna 1990 Euroopassa oli jo 225 yli 200.000 asukkaan kaupunkia, joista 40:ssä oli jo yli miljoona asukasta (Clark, s. 223).

Vuonna 1900 kuitenkin ainoastaan 8 % koko maailman väestöstä asui kaupungeissa. Suomessa tuohon lukuun päästiin pari vuosikymmentä aiemmin (Hautala, s. 38). Länsi-Euroopan kaupunkilaisten osuus ylitti 50 prosentin 1900-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä (sama tapahtui koko maailmassa vuonna 2008 (Kone Oyj, s. 8)). Pohjois-Euroopassa päästiin samaan aikaan kaupunkilaistumisessa yli 25%:n (Clark, s. 229).

Suomessa modernit kaupungit kehittyivät länsimaisittain vasta varsin myöhään, mutta nopeasti. Teollistuminen ja kaupunkien kasvu alkoi vasta 1860-70-luvuilla. Maailmalla kasvamassa ollut kysyntä Suomesta löytyvää raaka-ainetta, puuta, kohtaan oli suurena syynä tuohon teollistumisvaiheeseen. Kehitystä auttoivat Suomen melko kehittynyt hallintokoneisto, oikeuslaitos ja rauhalliset olot (Hautala, s. 12,16).

Vielä vuonna 1900 Suomi oli kaikilla mittareilla mitattuna todellinen kehitysmaa. Työn tuottavuus oli heikkoa ja työnjako vähäistä. Rahoitusjärjestelmä oli vielä puutteellinen. Maatalous oli vallitseva elinkeino ja sen tuotantomenetelmät olivat alkeellisia (Hautala, s. 11).

Suomeen 1800-luvulla ja 1900-luvun alussa kehittyneestä teollisuudesta suuri osa toteutui ulkomaisten investoijien toimesta, ja tekniikka oli enimmäkseen ulkomailta. Tuon ns. ensimmäisen globalisaation alussa paperiteollisuus vei lähes kaiken tuotannon Venäjälle. Tekstiili- ja konepajateollisuus kasvoi metsä- ja paperiteollisuuden kanssa rauhallisten olojen ja hyvän hallintokoneiston turvin (Perkiö, s. 53).

Vuonna 1915 suomalaiset ekonomistit muistuttivat, että Suomesta ei voi koskaan tulla Iso-Britannian, Saksan tai Ruotsin kaltaista teollistunutta yhteiskuntaa, koska täältä puuttuu ”kapitalistinen henki”. Heidän mielestään ihmiset täällä ovat sen sijaan hidasliikkeisiä, tyhmiä, itsepäisiä ja laiskoja. Tehokas koulutusjärjestelmä kuitenkin muutti tilanteen, joten teollinen kehitys ja Suomen taloudellinen nousu tapahtuivat (Perkiö, s. 58).

Suomessa tapahtui, muiden teollistuvien länsimaiden tavoin, kaksi voimakasta muuttovaihetta maalta kaupunkiin ja ulkomaille. Ensimmäinen tapahtui 1900-luvun alussa ja toinen 1950- ja 1960-luvuilla. Kun vuonna 1880 kaupungeissa ja kauppaloissa asui 8 % väestöstä, osuus oli noussut vuoteen 1950 mennessä 32 prosenttiin. Vuonna 2002 kaupungistumisprosentti oli 69 (Hautala, s. 38).

## 2.1 Teollisuuden nousu

Ennen teollisuuden nousukautta kaupungit ja yhdyskunnat tuottivat tavallisesti omaa kulutustaan vastaavan määrän tuotantoa. Silkkietekä sekä muut kauppareitit ja niiden myötä maailmankauppa alkoivat kuitenkin muodostua jo varhain. Varakkaita, kaupankäynnillä rikastuneita yhdyskuntia oli jo keskiajalla (Clark, s. 113). Suomalaisen teollisuushistorian, eli omaa käyttöä selvästi laajemman luonnonvarojen muokkauksen, voidaan sanoa varsinaisesti alkaneen 1600-luvun alkupuolella raudan jalostuksesta. Rautaa jalostettiin Ruotsin kuninkaan, Kustaa Adolf II:n armeijoiden käyttöön. Tuolloin syntyneiden ensimmäisten ruukkien ohella jokiemme varsille alkoi nousta vesisahoja ja myllyjä [Teknologiahistoria] .





*Kuva 1: Brittiläistä huipputeknologiaa vuodelta 1801. Coalbrookdalen masuuni*

Länsimainen modernisaatioprosessi, teollisuuden ja kaupungistumisen nousu alkoi varsinaisesti 1700-luvun lopulla Iso-Britanniasta. Nousun takana oli talouspolitiikan uudistuminen. Vallalla oli ollut kilpailua ja kaupankäyntiä rajoittanut merkantilismi. Se alkoi syrjäytyä, ja tilalle tuli vapaakauppa. Sitä kehitteli mm. nykyaikaisen kapitalistisen taloustieteen isänä pidettävä Adam Smith (Clark, s. 140). Teoksessaan ”*The Wealth of Nations*”, Kansojen varallisuus, Smith opetti mm. että ei kannata valmistaa kotona sitä, minkä saa muualta halvemmalla. James Wattin toimivaksi kehittämä höyrykone oli keskeinen osa teollisuuden nousua. Lihaskorvaimelle alettiin saada tehokkaita korvaajia teollisuuden ja liikenteen käyttöön.

Iso-Britanniasta teollisuuden nousu levisi 1800-luvulla Manner-Eurooppaan. Preussi otti keskeiseksi tavoitteeksi talouden parantamisen uuden teknologian teollisuuden avulla. (Clark, s. 143). Preussista, myöhemmin Saksan keisarikunnasta tulikin vahvojen teollisuuskaupunkien valtio. Teknologinen johtoasema siirtyi sinne 1800-luvun loppupuolella. Maahan perustettiin maailmanlaajuisiksi laajentuneita jättiyrityksiä, joista esim. Bayer, AEG sekä Ruhrin alueen Thyssen&Krupp ja Mannesmann toimivat edelleen [Ruhrgebietes]. Toinen valtio, joka alkoi samaan aikaan hallita teollisuusmarkkinoita, oli Yhdysvallat. Thomas Alva Edisonin tuolloin perustama General Electric on pitkään, vielä 2000-luvullakin ollut markkina-arvoltaan maailman suurin yhtiö, tämän hetken sijoitus on toinen [GE].



*Kuva 2: AEG:n turbiinihalli Berliinissä. Peter Behrens, 1909*

### 2.1.1 Syyt

Teollistuminen, industrialismi, alkoi hyödyntää massiivisesti luonnonvaroja ihmisten käyttöön. Taloudellinen tuottavuus ja tehokkuus olivat keskeisiä syitä teollisuuden nousulle. Teollisuustuotteissa oli korkeampi tuottavuus kuin maataloustuotteissa ja raaka-aineissa. Höyrykone, sähkövirta ja polttomoottori nostivat tuottavuutta entisestään. Teollisuus vaati raaka-aineiden ja tuotteiden tehokasta kuljetusta, ja energiaa, joten modernit kaupungit sijoittuivat yleensä merien ja muiden vesistöjen rannoille, vesivoiman tai muiden energialähteiden lähistölle. Myöhemmin kuljetusta täydensivät rautatiet ja muu tiestö.

Teollisuudelle loivat pohjaa lisäksi elinkeinovapaus, yrittäjäjys, innovaatiot, koulutus, osaavan työvoiman saanti ja vientimarkkinat. Teollisuustyötä pyrittiin kaikin keinoin tehostamaan. Konepajojen teollisen massatuotannon tehostuksessa alettiin käyttää tieteellistä rationalisointitapaa, taylorismia. Myöhemmin siitä kehittyi Yhdysvaltain teollisuuden fordismi. ([kapitalismi, s ] ja [Taylorismi]).

Vanhat eurooppalaiset siirtomaavallat, sekä niiden lisäksi uusina Saksa, Italia, Yhdysvallat ja Japani, hakivat kilpailuetuja myös hyödyntämällä siirtomaidensa voimavaroja teollisuuden kasvaviin raaka-aine-, energia- ja työvoimatarpeisiin. Militaristiset valtiot kohtelivat yleensä alusmaitaan alistavasti. Kaupungistuminen, elintason nousu, teollisuuden ja muiden elinkeinotoimintojen rakennemuutokset sekä sodat muuttivat teollisten tuotteiden markkinoita, painopistealueita ja eri maiden kilpailullisia asemia.

1800-luvun loppupuolella Suomeen heijastuneen ns. ensimmäisen globalisaation myötä ruukkiteollisuus päättyi lähes täysin. Tarvittiin rakennemuutosta, joka toi tehokasta tuo-

tantaa, uusia innovaatioita, hyvää strategista taitoa, sekä johtamis- ja myyntitaitoa, jotta pärjättiin vapautuneemmassa kaupankäynnissä. Metsäteollisuus ja metsäteollisuuden koneenrakennus kehittyivät ensimmäisenä. Metall- ja konepajateollisuus alkoi takoa koneellistuvalla maaseudulle auroja, äkeitä ja muita maatalouskoneita. Niitä tehtiin vientiinkin asti. Laivojen ja rautatiekaluston rakennustyöt olivat myös 1800-luvun loppupuolella kysytyjä toimialoja. Suomen ensimmäinen rautatie rakennettiin jo vuonna 1836. Se tehtiin Taipaleen kanavan rakennustyömaalle. Taipaleen kanava oli Suomen ensimmäinen sulkuportein varustettu kanava. Tuo sama kanava kuuluu tässä työssä esiteltävän Varkauden Kämärin alueen arkkitehtikilpailun suunnittelualueelle.

### **2.1.2 Seuraukset**

Teollistuminen synnytti kaupunkeihin muitakin elinkeinoaktiiviteetteja, kuten palveluita. Yksi teollisuuden muoto veti puoleensa toista teollisuutta ja palvelut synnyttivät edelleen uusien palvelujen tarvetta. Kaupungit kasvoivat ja kansantalous kehittyi. Liikennejärjestelmät ja liikenneyhteydet paranivat. Teollisuuskaupungit verkostoituivat.

Teollistuminen aiheutti sosiaalisen ja taloudellisen muutoksen. Myös Suomessa tämä näkyi elinkeinoelämän muutoksena ja maatalouden merkityksen vähenemisenä. Yhteiskunnat kaupungistuivat vähitellen ja perinteinen sääty-yhteiskunta mureni. Teollistuminen tuotti myös uusia kulttuuri- ja vapaa-ajan muotoja.

Teollistunut, maalta kaupunkeihin muuttanut kulutusyhteiskunta tavoitteli helpompaa elämää. Yhtenä keinona siihen nähtiin 1900-luvun alussa auto. Se kehitettiin Euroopassa, mutta se yleistyi täällä huomattavasti hitaammin kuin Yhdysvalloissa. USA:n yhteiskunnassa ei ollut niin voimakasta luokkarakennetta ja sosiaalinen liikkuvuus oli suurempi kuin Euroopassa. Tulot ja varallisuus olivat jakautuneet tasaisemmin. Yhdysvaltojen työväestön ostovoima oli suurempi kuin Euroopassa, joten autoteollisuuden massatuotanto syrjäytti siellä hyvin nopeasti hevoset. Vuonna 1927 55% Yhdysvaltain kotitalouksista omisti auton ja vuonna 1930 jo joka viidennellä amerikkalaisella oli auto. Suomessa Yhdysvaltojen vuoden 1927 ajoneuvotiheys saavutettiin vasta yli 50 vuotta myöhemmin (Kalanti, s. 25). Yhteiskunnan rakennemuutos alkoi Suomessa aika myöhään, mutta sen alettua maaltamuutto ja Ruotsiin muutto olikin hyvin nopeaa. Myöhäisen kaupungistumisen takia Suomen kaupungit ovat väljempinä ja autoliikenteellä on esim. keskieurooppalaisia kaupunkeja suurempi rooli.

Teollistumisen, kaupungistumisen ja autoistumisen, modernisaation, etenemisen varjo puolina kasvoivat ympäristöongelmat. Niitä ovat esim. kasvihuoneilmiön voimistuminen, ilmaston lämpeneminen, otsonikato, vesistöjen rehevöityminen ja happamoituminen, luonnonvarojen ehtyminen, eroosio, ympäristön ja ilman saastuminen, biodiversiteetin heikkeneminen sekä jäteongelmat.



Esimerkkinä voimakkaasta saastumisesta Euroopassa oli 1950-60-luvun hiili- ja terästeollisuuden huippuaikoina Ruhrin alue. Siellä, tehtaanpiippujen, malmikaivostornien ja masuunien keskellä alkoi nousta vaatimuksia sinisestä taivaasta Ruhrin yllä.

### 2.1.3 Esimerkkejä

Saksalainen Ruhrin alue on ehkä Euroopan merkittävin esimerkki teollistumisesta ja kaupungistumisesta. Alue kehittyi 1800-luvun maaseutukylien alueesta hiili- ja terästeollisuuteen keskittyneeksi Saksan teollisuuden veturiksi. Kyläalueista kehittyi moderni, tiivis teollisuuskaupunkialue. Samalla se kasvoi myös väkiluvultaan Euroopan suurimpien kaupunkialueiden joukkoon. Nyt, vuonna 2010, se on Euroopan kulttuuripääkaupunki ja edelleen Lontoon ja Pariisin jälkeen Euroopan kolmanneksi suurin kaupunkialue. [Ruhr 2010]

Ruhrin maatalouskylien alueilla alkoi näkyä 1800-luvun alussa teollistumisen ensimmäisiä piirteitä yksittäisten rautatehtaiden muodossa. Näissä tehtaissa syntyi varhainen teknologia raudanvalmistukseen sekä siinä tarvittavat koneet, jotka mahdollistivat hiilen tehokkaan ja taloudellisen louhinnan. [Ruhrgebietes]

Lähtölaukaus Ruhrin kaivostoiminnalle tapahtui Wittenissä. Aluksi ei ollut kuitenkaan kysymys todellisesta kaivostoiminnasta, vaan mieluummin hiilen ”kaivelusta”. Hiilen louhintaa, jolla oli taloudellista merkitystä, alettiin harjoittaa Ruhr-joen varrella vasta 1800-luvun alkupuolella. Se antoi todellisen sysäyksen alueen teollistumiselle. [Ruhrpott]



Kuva 3: Vanha Zollvereinin hiilikaivos Essenissä, Saksan Ruhrin alueella

Muutaman vuoden sisällä alueelle syntyi yli 200 hiilikaivosta. Vuoteen 1850 mennessä kaivoksia oli jo lähes 300. Koksaamoissa tuotettiin koksia, joita tarvittiin puolestaan rauta- ja terästehtaissa energiaksi raudan ja teräksen valmistukseen. Ruhrin alueen kaivostoiminta eteni etelästä pohjoiseen, alkaen Ruhr-joelta ja edeten Emscher- ja Lippenimisille joille. Ruhrin alueella on ollut yhteensä noin 3200 yksittäistä hiilikaivosta. [Ruhrpott]

Kasvavaa teollisuutta vauhditti useiden rautatieyhtiöiden perustaminen. Taloudellisen kasvun myötä lisääntyi myös uuden työvoiman tarve. Aukasluku nousi räjähdysmäisesti. Vanhat kaupungit alkoivat kukoistaa. Aiemmat kylät Emscher-joen varrella kehittyivät suurkaupungeiksi. Kaivoksilla työskennelleet ammattilaiset muodostivat ympäristöön asunalähiöitä, niin kutsuttuja kaivosyhdykskuntia. Näin hiilikaivostoiminnasta kasvunsa saanut Ruhrin seutu muodostui Euroopan suurimmaksi teolliseksi keskuksiksi. [Ruhrpott]

Suomi oli vielä Venäjän autonomisena osana oloajan lopulla vientikaupassaan tyypillinen kehitysmaa. Veimme raaka-aineita, sahatavaraa ja muita puolivalmisteita ja elintarvikkeita, ja toimme jalostetumpia tuotteita (Hautala, s. 216-217). Itsenäistymisen ja ensimmäisen maailmansodan jälkeen Suomen moderni teollisuus ja onnistunut vientikauppapolitiikka nosti kansantuotetta eurooppalaisittain erittäin kovaa vauhtia. Päätuote oli paperi ja vientisuunta oli vaihtunut idästä länteen. Kasvu oli vuosina 1920-39 keskimäärin 4,7 % vuodessa, joinakin vuosina kasvu tapahtui lähes 7 %:n vauhdilla. Lähtötaso tosin olikin alhainen, mutta jaksoon mahtuu monia lamavuosiakin. Kasvu mahdollisti samaan aikaan voimakkaan panostuksen julkiselle sektorille. Opetusta tehostettiin ja sosiaalihuoltoa kehitettiin.

Köyhään kehitysmaa-Suomeen ruukkiajan jälkeinen uudempi teollisuus tuli siis eurooppalaisittain myöhään, ja alkoi puunjalostuspohjaisena. Teollisuuden ja taloudellisen nousun veteita oli työntekijöiden määrällä mitattuna suurin teollisuuskaupunki, Helsinki. Perässä kasvoi erityisesti Pohjoismaiden suurin sisämaakaupunki, vesivoimainen Tampere. Muut voimakkaat teollistumisen kasvajat olivat merenrantakaupunkeja: Turku, Viipuri, Pori ja Oulu. Teollisuuden painopistealueet vaihtelivat paljon markkinoiden ja aikakauden trendien mukaisesti. Maatalouden koneellistuessa painopiste siirtyi maatalouskoneiden valmistamiseen, valtion kehittäessä puolustustaan, puolustusvoimat työllistivät. Valtion perustaessa asetehtaitaan, tehdaspaikkakunniksi valitut (suojaiset sisämaan) kaupungit kehittyivät. Jyväskylä kasvoi 1. maailmansodan, mutta erityisesti 2. maailmansodan jälkeen, paperiteollisuuden sekä ase-teollisuuden vuoksi (Hautala, s. 38 ja [Teknologiahistoria]).

Teollistuminen saattoi aiheuttaa hyvinkin nopeita yhteiskunnallisia muutoksia. Tätä kuvaa hyvin suomalainen Harjavallan esimerkki. Harjavalta oli hyvin maaseutuvaltainen kunta vielä vuonna 1944. Kokemäenjokeen oli juuri ennen sotia rakennettu tehokas Harjavallan vesivoimalaitos. Se mahdollisti Outokumpu Oy:n kuparisulaton siirron

vuonna 1944 Imatralta sodan jaloista Harjavaltaan. Tehtaan siirron mukana Harjavaltaan siirtyivät myös teollisuustyöläiset. Muitakin tehtaita tuli kaupunkiin, ja Harjavallan väkiluku yli kolminkertaistui pian. Elinkeinorakenne ja yhdyskuntakuva muuttuivat nopeasti. Maalaisisännät katsoivat karsaasti tehtaita, jotka veivät työväkeä pois pelloilta ja jonka työläiset levittivät vasemmistolaisia aatteita. ([Teknologiahistoria] ja [Harjavaltahistoria])

Sodan jälkeen myös koneenrakennus- ja metalliteollisuus kehittyi, kun Neuvostoliitolle jouduttiin tekemään tehokkaasti erilaista kalustoa ja laitteita sotakorvauksena. Kalliin sotakorvausjakson jälkeen, 1950-luvulla alan yrityksistä tuli nopeasti tehokkaita ja kilpailukykyisiä vientiyrityksiä, keskeisimpinä Wärtsilä ja Valmet. Korvausten toimittaminen oli tuonut koneenrakennus- ja metalliteollisuusyrityksillemme mainetta ja suhteita, varsinkin idän suuntaan. [Teknologiahistoria]

## 2.2 Tulevaisuuden teollistuminen ja kaupungistuminen

Teollisuuden sijoittumisessa etusijalla on asutuskeskukset valmiin liikenne- ja energia- ja huoltoinfrastruktuurin sekä osaavan työvoiman saatavuuden takia (Hautala, s. 80). Globaalin mittakaavan tarkastelussa nykyteollisuus hakeutuu sinne, missä kustannustekijät ovat matalimmat. Teollisuuden sijoittumiseen vaikuttavia kustannustekijöitä ovat tuotantotekijät eli työvoima, pääoma ja luonnonvarat sekä tuotantovaiheen jälkeiset varastointi-, kuljetus- ja markkinointikustannukset. Tuotanto edullisten tuotantotekijöiden maassa lähellä päämarkkina-alueita on taloudellisesti järkevin ratkaisu.

Teollisuuden päämarkkina-alue on siirtymässä itään. Myös kustannustekijät ovat siellä nyt edullisia. Sen vuoksi modernisaatio- ja industrialismiprosessi on voimakasta esimerkiksi Kiinassa ja monissa muissa Etelä- tai Itä-Aasian kehittyvissä maissa sekä Etelä-Amerikassa. On ennustettu, että ns. BRIC-maiden (Brasilia, Venäjä, Intia ja Kiina) talous nousee niiden keskiluokkaistumisen myötä maailman kärkikuusikkoon vuoteen 2050 mennessä (Wilson&Dragusanu, s. 4). Vielä tällä hetkellä teollistumisprosessi on kuitenkin hieman erilaista ja lyhytjänteisempää kuin länsimaissa aiemmin. Ulkomailta tulevat teollisuusinvestoijat valitsevat maan taloudellisin perustein. Ne käyttävät mahdollisesti paikallisia raaka-aineita ja työvoimaa, mutta tuotanto ja yritykset eivät muuten sulaudu alueelle ja yhteiskuntaan. Myöhemmin tuo teollistumis- ja kaupungistumisprosessi voi siirtyä, todennäköisesti Aasia-vetoisesti, Afrikkaan. Afrikka on, Etelä-Afrikkaa lukuun ottamatta, vielä aika maaseutumainen, kehittymätön ja köyhä.

Teollistuminen lisää keskittymistä ja kaupungistumista. Vuonna 2008 maailman väestöstä kaupunkilaisten osuus saavutti jo maaseudulla asuvien määrän. Joidenkin ennusteiden mukaan osuus nousee 20 vuoden päästä 60-70 %:iin (Kone Oyj, s. 8).

Kiinassa on käynnissä nykyään maailmanhistorian laajin kaupungistuminen ja maan kaupungistumisen odotetaan jatkuvan vilkkaana myös tulevaisuudessa. Muissakin kehi-

tysmaissa kaupungistuminen on hyvin nopeaa. Nopeimmin kasvavat 100 000–500 000 asukkaan kaupungit.

Nykyisin kaupungistumisastetta pidetään yhtenä kehittyneen maan mittareista, kaikki kehittyneet maat ovat nykyisin myös kaupungistuneita. Tosin osa Latinalaisen Amerikan ja Lähi-idän kehitysmaistakin on jo pitkään ollut kaupungistuneita.

Yhdyskuntasuunnittelun nykyiset ja tulevaisuuden haasteet ns. ”kehittyvien markkinoiden” alueella ovat suuret. Jättikokoisten ja vielä kasvavien keskuksien ja kaupunkiverkkojen ekologiset haasteet, liikennejärjestelyt, fyysisen ja sosiaalisen ympäristön suunnittelu- ja monet muut ratkaisut ovat oma, laaja aihealueensa. Niihin ei tässä tutkielmassa paneuduta.

### 3 Teollisuus vähenee, jälkiteollinen kaupunki syntyy

Maailmassa on eri aikoina tapahtunut erilaisia suuria muutoksia. 1900-luvun loppupuolella maailmaa alkoi muokata kaksi suurta, toisiaan tehostanutta tapahtumasarjaa: globalisaatio ja informaatiotekniikan nopea kehitys. Ne tekivät maapallosta yhtenäisen markkina-alueen. Tuotannontekijät tulivat entistä liikkuvammaksi. Kaikki taloudet tulivat entistä riippuvimmiksi toisistaan. Vaikka koko maailma oli avoinna, talouden toiminnot keskittyivät houkuttelevimpiin paikkoihin, kuten metropoleihin ja megakaupunkeihin. Kehittynyt tieto- ja viestintäteknologia mahdollisti nopean kommunikaation ja verkottumisen yli maapallon (Hautamäki 2008, s. 9).

Kehitys on tuonut länsimaille itään ja Etelä-Amerikkaan (BRIC-maat) vahvoja haastajia. Ne ovat monissa länsimaissa pysäyttäneet vientivetoisen kasvun ja tuoneet pahoja talousongelmia. Suomessakin hyvin monen kaupungin teollisuusalueiden ennen niin vilkkaat toiminnat ovat hiljentyneet. Teollisuusalueet ovat joko jääneet tyhjilleen, toimivat osateholla, toimivat tehokkaasti hyvin pienen työvoiman avulla, tai ovat muussa käytössä. Teollisuus on muuttunut korkeampaa koulutusta hyödyntävään osaamisintensiiviseen suuntaan. Teollisuustuotteiden myynti on ollut automatisoidun teollisuuden tavoin tehokasta. Niinpä teollisuus, sen myynti tuotantomäärät ja taloudellinen merkitys ovat saattaneet täällä vielä viime vuosiin saakka jopa kasvaa. KCI Konecranes Oyj:n hallituksen puheenjohtaja Stig Gustavson arvioi, että teollisuuden suuntana täällä länsimaissa on pienimuotoisemman, joustavan, nopeasti reagoivan, enemmän palvelua sisältävän teollisuuden aika. Tulevaisuudentutkija Mika Mannermaa esitti samanlaisia arvioita (Aamulehti 10.3.2010 s. 6, Mannermaa, s. 9-12). Tuon tyyppisen teollisuuden työllistävyys lienee kuitenkin aiempaa heikompaa ja työpaikat epävarmempia. Yritykset saattavat keskittää toimintansa yhteen kaupunkiin. Ne voivat nopeasti vaihtaa omistajaa. Kotimaisetkaan yhtiöt eivät globaalissa kilpailussa ole enää patruunahenkisiä vuosikymmenien takaiseen tapaan. Jos markkinavoimat ja/tai toimintastrategiat niin määräävät, ne vaihtavat toimintansa eri paikkakunnalle tai maahan.

Nyt Suomen kansantulo työtuntia kohden on 15-kertainen sadan vuoden takaiseen tilanteeseen verrattuna. Bruttokansantuote on suurentunut samassa ajassa 10-kertaiseksi vaikka päivittäiset työtunnit ovat vähentyneet (Perkiö, s. 52).

Hyvin suuria yhteiskunnallisia muutoksia ja muuttoaaltoja on siis tapahtunut viimeisten 110 vuoden aikana Suomessa ja muualla maailmassa. Suuret muutokset jatkuvat. Maailmantaloudessa on monien tutkijoiden mukaan menossa nyt globalisaatioaalto, joka on verrattavissa 1800-luvun puolivälissä alkaneeseen Iso-Britannia-pohjaiseen talouskehi-



tysvaiheeseen. Euroopan ja Pohjois-Amerikan ollessa talouden ohjaksissa viimeiset kaksi vuosisataa, tästä vuosisadasta näyttäisi tulevan Aasian hallitsema (Tekes 2009, s. 7-8).

### **3.1.1 Syyt**

Yleiseen länsimaissa tapahtuvaan teollisuuden ja teollisuustyöpaikkojen vähentymiseen ovat syynä maailmantalouden globaalit megatrendit (Tekes 2009, s. 5). Länsimaisen teollisuuden tehokkuus ja kilpailukyky ovat nousseet ja teollisuustyöpaikat ovat vähentyneet 1950-luvulta alkaen. Hintakilpailu on siirtänyt työllistävää teollisuutta halvemmän työvoiman maihin. Maailmantalouden kasvutrendi jatkui pitkään, aina vuoteen 2007 asti. Vuonna 2008 alkoi nykyinen historiallinen suuri maailmantalouden kriisi. Talouskriisi osittain nopeuttaakin maailmantalouden rakenteellista muutosta. Länsimaisten kaupunkien rakennemuutos kuuluu osana tuohon muutokseen.

Länsimaaisissa kaupungeissa teollisuuden rinnalle ja tilalle on tullut entistä enemmän palveluita. Taloustilanne on mahdollistanut työvoimavaltaisen palvelualan kasvamisen. Yleinen varallisuustason nousu ja lisääntynyt vapaa-aika ovat kasvattaneet palveluprosessien kysyntää.

### **3.1.2 Seuraukset**

Länsimainen jälkiteollinen kaupunki on rakennemuutoksen myötä muuttunut elinkeinorakenteeltaan palveluvaltaiseksi. Usein keskeisellä paikalla olleille teollisuusalueille, mahdollisesti samoihin rakennuksiin, on tullut asuntoja, kauppiaita, toimistoja, kouluja, urheiluhalleja ja muita palveluita. Ne kaupungit, minne korvaavia työpaikkoja ei ole riittävästi tullut, ovat kärsineet. Työikäistä väestöä on alkanut muuttaa muualle työpaikkojen perässä, palvelut ovat alkaneet heikentyä, nuori väestö ja opiskelijatkin ovat alkaneet hakeutua muualle. Sen myötä kaupunkien talous, imago ja tulevaisuus ovat alkaneet näyttää huonolta. Teollisuusalueet ovat jääneet vajaakäytölle tai tyhjilleen.

Kriisikaupunkeja on rakennemuutosten ja sen myötä tapahtuneen vetovoimaisuuden vähenemisen takia syntynyt. Niissä väki ja palvelut ovat vähentyneet, ikärakenne ja imago ovat heikentyneet. Nämä kaupungit ovat etsineet erilaisia selviytymiskeinoja houkuttelemalla uutta tuotanto- ja palveluyritystoimintaa, verkostoitumalla (kunta-, seutu- ja maakuntayhteistyöllä sekä kuntaliitoksilla) ja valtion sekä valtioliitto/liittovaltion elvytyskeinoilla.

Kuntayhteistyötä vaikeampaa on ollut kunnallisten ja yksityisten palvelujen järjestämisen työnjako. Kaupungit eivät vielä 1980-luvun lopulla paljon arvostaneet yksityisiä ja kaupallisia palveluita eikä niiden työpaikkoja. Palveluja ei pidetty potentiaalisina vientituotteina eikä niiden tuottavuuskasvuun uskottu. Alueellisen tasavertaisuuden nimissä, yksityisen pääoman niukkuuden vuoksi ja muiden kehittämistoimien puuttuessa jotkut kunnat saattoivat jopa itse ryhtyä kaupallisten palvelujen, kuten esimerkiksi ravintoloiden, pesuloiden, hotellien ja matkailukeskusten ylläpitäjiksi (Työ- ja elinkeinoministeriö 2009, 51).

Nykyään palveluelinkeinojen ja sen tuottamien työpaikkojen arvostus on noussut paljon. Teollisuustyöpaikkojen vähentyessä panostetaan työllistymisvaihtoehtojen löytämisessä lähes yhtäläisesti tuotannollisiin ja palveluyrityksiin. Tulevaisuuden haasteena on palvelualojen vientitoiminnan kehittäminen suhteessa samalle tasolle, kuin mitä se on eräissä muissa länsimaissa (Työ- ja elinkeinoministeriö 2009, 51 ja 52).

Osa jälkiteollisista kaupungeista on onnistunut säilyttämään elinvoimaisuutensa. Teollisuuden kilpailukykyä on pyritty ylläpitämään ja kehittämään taloustieteen klusteriajattelulla. Siinä yritykset ja niihin liittyvät muut toimijat muodostavat toisiinsa sidoksissa olevia keskittyviä, yleensä maantieteellisiä keskittyviä, jotka toimivat tehokkaasti jollakin toimialalla (Työ- ja elinkeinoministeriö 2009, 16). Yritykset muodostavat kaupunkiin tai seudulle luovia kommunikaatioverkostoja. Nykyteknologian keinoin tehokas, luova kommunikointi voi joskus toimia myös maapallon toisella puolella olevien partnerien kanssa.

### 3.1.3 Esimerkkejä

Kaupungeja, joissa työllistävä teollisuus on huomattavasti vähentynyt, löytyy lähes kaikista länsimaista. Ruhrin alue, joka oli esimerkkinä teollistumisvaiheesta, on ehkä Euroopan merkittävin esimerkki myös teollisuuden vähenemisestä.

Ruhrin alueen rakennemuutoksen käynnistyminen ajoittuu hiilikriisin alkuun 1960-luvulla. Silloin seudulla alkoi pysähtyneisyyden aika, jota leimasi taloudellinen sopeutumattomuus muutokseen. Valtiolta saadut kohdennetut tuet eivät myöskään kyenneet pysäyttämään Ruhrin alueen rakennemuutosta. Teollisuuden aloista, joihin seutu oli nojannut, tuli harvinaisuuksia.[Ruhrpott]

Teollisuuden hiipumisella ja rakennemuutoksella on ollut valtava merkitys etenkin työllisyyteen. Alue on edelleenkin Saksan teollisuuden veturi, vaikka vuosien 1980 ja 2002 välillä katosi Ruhrin alueella miljoonasta työpaikasta tuottavan pk-teollisuuden alalla noin puolet. Samaan aikaan palvelualalle syntyi noin 300 000 uutta työpaikkaa. Hiili- ja terästeollisuutta korvaava uudempi teollisuus, kuten autoteollisuus, koneenrakennus, sähkötekniikka, hienomekaniikka, elintarvike-, alkoholi- ja tupakkateollisuus sekä ei-teolliset alat eivät automatisoituina ole luoneet riittävästi työpaikkoja. Yleisesti suurimman kasvun on kokenut 1980-luvun jälkeen palveluala, jolla työskentelee tänä päivänä noin 50 prosenttia alueen työikäisistä. Alue kärsii edelleenkin 1980-luvulta alkaneesta työttömyydestä. (Vilhula, s. 13-18 ja [Ruhrpott])

Suomessakin vanhojen teollisuuskaupunkien luettelo on pitkä. Teollisuus on vielä vahva talouden tukijalka mm. kaikissa maamme teollisuuden vanhoissa kärkikaupungeissa, eli Helsingin, Tampereen, Turun, Porin, Oulun ja Jyväskylän seuduilla. Niiden työllistävyys on kuitenkin laskenut paljon. Teollisuus kuitenkin myös työllistää edelleen

merkittävästi, ja tarvittava työvoima täytyy olla koko ajan paremmin koulutettua, jotta pystytään vastaamaan globaalien markkinoiden vaatimuksiin. (Hautala, s. 77)

### **3.2 Uusia vetovoimatekijöitä teollisuuden vähennyttyä**

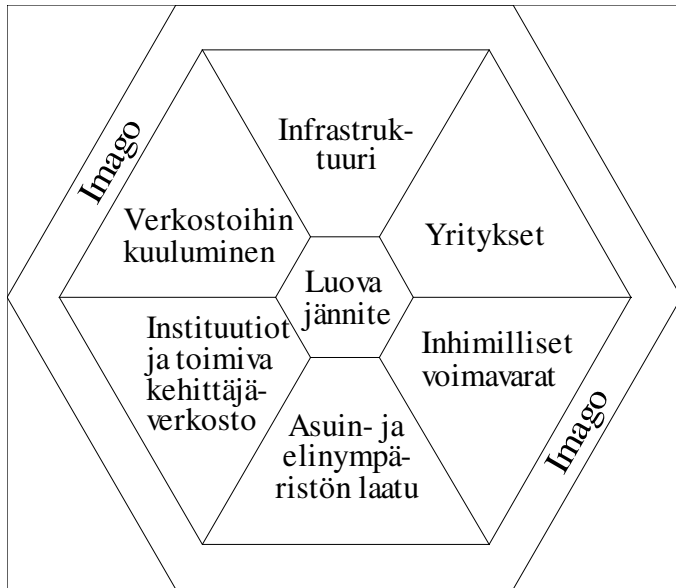
Suomen kilpailukykyä ylläpitävän innovaatiojärjestelmän keskeinen toimija on teknologioiden ja innovaatioiden kehittämiskeskus TEKES. Se järjesti vuosina 2005-2009 SISU 2010- Uusi tuotantoajattelu- ohjelman. Ohjelmalla tavoiteltiin Suomen kone- ja metalliteollisuuden tuottavuuden kehittämistä ja tuotannollisten työpaikkojen säilymistä maassamme. Ohjelman loppuseminaari oli Tampere-talossa 9.3.2010. Tulevaisuudentutkija Mika Mannermaa esitti siellä mitkä ovat hänen näkemystensä mukaan Suomen tulevaisuuden aloja:

1. Hyvinvointiklusteri, elämysalat, matkailuklusteri
2. Teollisen yhteiskunnan vahvat alat (metsä-, metalli-, infra-) ja teollisuuden informaatiotekniikka
3. Ympäristö- ja energiaklusteri (ekologisesti kestävä).
4. Tietointensiiviset palvelut
5. Luovat alat
6. Ubiikkiyhteiskunnan virtuaalitalous
7. Bioyhteiskunnan talous
8. Älykäs hyvinvointiyhteiskunta vientituotteena

(Mannermaa, 2010, s. 17)

Monien vanhojen teollisuuspaikkakuntien hyvinvointi pohjautuu jatkossakin edelleen teollisuuteen. Työpaikat niissä ovat kuitenkin koko ajan vähentyneet ja jäljellä olevat työpaikatkin ovat entistä epävarmempia.

Teollisuuden rinnalle ja uusia työpaikkoja luodakseen nuo jälkiteolliset kaupungit ovat Suomessakin hakemassa uusia vetovoimatekijöitä.



Kuva 4: Kaupungin 8 kilpailukykyelementtiä (Sotarauta, Mustikkamäki, s. 206)

Markku Sotarauta havainnollistaa yllä olevassa kuviossaan vetovoimaisen kaupungin kahdeksaa kilpailukykyelementtiä. Sen mukaan vetovoimaisessa ja imagoltaan hyvässä kaupungissa on luovan jännitteen ympärillä hyvä infrastruktuuri, hyvä yrityskulttuuri ja verkostot, hyvät inhimilliset voimavarat, viihtyisä asuin- ja elinympäristö sekä toimivat instituutiot ja kehittäjäverkostot (Sotarauta, Mustikkamäki, s. 206).

Hän arvioi nykyisen verkostotalouden keskittävän toimintoja kaupunkeihin, mutta hajauttavan niitä kaupunkien välillä globaalilla tasolla (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010, 123). Samassa artikkelissa hän kuvaa nykyisen aluekehityksemme lähtevän näkemyksestä, että sitä ei tulisi jättää puhtaasti markkinavoimien muokattavaksi, mutta nyt pyritään markkinavoimia pahemmin estämättä tai tasaamatta entistä vahvemmin luomaan markkinavetoisia alueellisia toimintaympäristöjä eri puolille Suomea. Hänen mukaansa tämä valinta vie meitä osaltaan kohti kaupunkien Suomea ja Suomelle luontaista aluerakennetta, kun tuo rakenne oli muodostunut tukitoimien avulla liiankin hajautuneeksi. (Työ- ja elinkeinoministeriö 2010, 124).

Vetovoimaisen, hyväimagoisen kaupungin asuin- ja elinympäristön laatu on kaupunkien keskeinen kilpailukykyä lisäävä vetovoimatekijä. Siinä kehitystyössä arkkitehtuurin osuus on ratkaiseva. Kaupunkiympäristön fyysisen ja sosiaalisen ympäristön kehittäminen, vanha teollisuusympäristö ja teollisuuskulttuurin huomioiden, ja muutoksen hallinta on haastava tehtävä. Käsittelen seuraavassa neljää vetovoimatekijää, jotka kaikki liittyvät toisiinsa ja osaltaan myös teollisuuteen ja elinympäristön laatuun. Ne ovat koulutus, luonto, kulttuuri ja matkailu. Tekijät ovat palveluelinkeinoihin liittyviä.

Palveluelinkeinoista länsimaissa keskeisin osuus on sosiaali- ja terveystoimella. Se ei ole kuitenkaan kaupungeille yleensä taloudellisessa mielessä vetovoimatekijä, pikemminkin päinvastoin. Sen täytyy olla kuitenkin kunnossa, jotta kaupunki pysyy vetovoimaisena ja houkuttelevana.

Opetustoimi on palveluelinkeinoista myös hyvin keskeinen. Sen vetovoimamekanismi on hieman samankaltainen. Se on kuitenkin enemmän sidoksissa elinkeinoelämään ja kaupungin taloudelliseen hyvinvointiin.

### **3.2.1 Koulutus**

Laadukas perusopetus on jokaisen suomalaisen perusoikeus. Peruskoulun jälkeinen, kiinnostava koulutustarjonta on hyvin keskeinen tekijä siihen, miten nuoret jäävät paikkakunnalle/seudulle. Seudun kannalta olisi parasta, jos tämä koulutus pystyisi samalla tarjoamaan myös mahdollisimman paljon eväitä paikkakunnan ja seutukunnan elinkeinoelämän palvelemiseen ja kehittämiseen. Tämän koulutustarjonnan pitäisi olla nopeasti reagoivaa ja tulevaisuuteen näkevää, jotta opiskelijat valmistuttuaan sitten saisivat mielekästä, koulutustaan vastaavaa työtä.

Oppilaitosten mahdollisimman laaja elinkeinoelämään verkostoituminen ja elinkeino-yhteistyö parantavat näitä elinkeinoelämän muutoksiin ja tarpeisiin vastaamisen ja ennakoinnin valmiuksia. Myös verkostoitumalla muiden seutujen/kaupunkien/maiden kanssa on mahdollista saada lisää laatua ja monipuolisuutta opetukseen.

Monipuolinen ja laadukas koulutustarjonta on hyvin voimakas vetovoimatekijä kaupungeille. Suomesta esimerkeiksi käyvät yliopistopaikkakuntamme. Niissä on Rovaniemeä myöten kasvava väkilukukehitys. Useat niistä, Rovaniemi ja Tampere hyvinä esimerkkeinä, vetävät myös ympäristökunnat ja koko seutukunnan kasvuun.

Ruhrin alueella on saman suuntainen kehitys, tosin taas eri mittakaavassa. Sinne on rakennemuutoksen myötä, suuren väestökeskittymän keskelle tullut myös koulutuspalveluita. Sieltä löytyy Euroopan suurin korkeakoulukeskittymä, johon vuonna 2001 kuului 14 korkean asteen oppilaitosta (Vilhula, s. 18). Koulut tuottavat teollisuudelle innovaatioita ja voimaa, saavat ihmiset muuttamaan alueelle, ja hidastavat alueelta poismuuttoa.

### **3.2.2 Luonto**

Monimuotoinen luonto kaikkine mahdollisuuksineen on keskeinen vetovoimatekijä. Luonto on ensinnäkin keskeinen tuotannontekijä. Alkutuotanto- eli maa- ja metsätalous perustuu luontoon, jalostus- eli teollisuus ja rakentaminen saavat raaka-aineensa sieltä, ja palvelut, kuten kauppa-, liikenne ja julkiset palvelut hyödyntävät luontoa monin eri tavoin.

Toisekseen asukkaille, työntekijöille ja vierailijoille luonto ja viheralueet ovat tärkeitä myös virkistyksen ja ulkoilun kannalta. Luontoympäristön sekä viheralueiden laatu ja määrä vaikuttavat usein ratkaisevasti asuinpaikan valintaan. Omasta ikkunasta avautu-

vaa vihreää tai järvimaisemaa, ja lähialueiden luontoa arvostetaan. Kaupungin luonnoläheisyys on vetovoimatekijä niin asukkaille, työntekijöille kuin matkailijoille. Luontoympäristön ja puistojen vaikutus ihmisen hyvinvointiin on merkittävä. Ne tarjoavat keinoja stressin ehkäisemiseen tai siitä palautumiseen. Ne myös mahdollistavat helpon ja tärkeän lähiliikunnan, hyötyliikunnan sekä tuovat mahdollisuuden lenkkeilyyn sekä luonnosta ja maisemista nauttimiseen niin lapsille kuin vanhuksille. Asukkaat, työntekijät ja vierailijat arvostavat usein väljää ja vihreää kaupunkirakennetta, joka tarjoaa lähitöllä mahdollisuuden kokea luonnonrauhaa. Kaupunkiluonnossa ihmisen on mahdollisuus elpyä ja rauhoittua. Luontoalueet tuovat myös mahdollisuuden edistää sosiaalisia suhteita ja vastuuta ympäristöstä.

Monimuotoinen luonto ja rakennetut viheralueet ovat myös alueellisia maamerkkejä ja helpottavat paikalla orientoitumista. Viheralueet toimivat kaupunkien kulttuurihistorian osana ja mahdollistavat uusien kulttuuriarvojen luomista.

Luonto, sen omaleimaiset arvot, piirteet ja tekijät, ovat usein keskeisiä osia myös matkailupalvelujen tarjoamisessa ja markkinoinnissa.

### 3.2.3 Kulttuuri

Tampereen keskustassa oleva perinteinen teollisuusalue on kokenut myös rakennemuutoksen. Vanhat puuvillatehtaat, sekä metalli- ja konepajateollisuus muuttuivat kannattamattomaksi. Tilalle on tullut mm. asuin- ja liiketiloja, kulttuurialan oppilaitostiloja, museotiloja sekä elokuvateatteritiloja.

Kulttuuripalveluista on tullut aika keskeinen osa myös Ruhrin alueen elämää. Teollisuustyöpaikkojen määrän romahdettua on alue löytänyt uusia mahdollisuuksia käyttämällä teollisuushistoriaa voimavaranaan. Alue on nyt, vuonna 2010, Euroopan kulttuuripääkaupunki, Essen keskuspaikkanaan. [Ruhr 2010]

Vuonna 2011 Euroopan kulttuuripääkaupunki on Turku. Turku haki kulttuuripääkaupungiksi julkaisulla nimeltä ”Turku palaa”. Siinä turkulaisten laaja määritelmä kulttuurille on tekemisen, oppimisen ja ajattelun henkistä ja aineellista jatkuvuutta. Kulttuurin päätavoitteet liittyvät hyvinvointiin, luovaan talouteen ja kansainvälisyyteen. Turkulaisten ohjelmassa on heidän kulttuurilleen luonteenomaista ja historiaan pohjautuvaa poikkisektorisuutta taiteen, tieteen, talouselämän, uskonnon, liikunnan hyvinvoinnin tutkimuksen ja edistämisen sekä uuden teknologian osa-alueilla. Kulttuurin pariin pyritään saamaan uusia tekijöitä ja kokijoita. Tavoitteena on myös lasten ja nuorten kansainvälinen kulttuurikasvatus sekä matkailijoiden määrän lisääminen.

Turku mainostaa kulttuurisena vahvuutenaan kansainvälistä historiaansa, kaksikielisyytään, pitkää koulutus- ja tutkimusperinnettään sekä laajaa kulttuuritoimintaansa. Turun mainitaan olevan elävän kulttuurin, ennakkoluulottomien pienkustantajien, runouden ja runoesitysten, kokeilevan kuvataiteen, uudistavan sirkuksen, musiikin, tanssin ja teatterin kaupunki. Hakemuksessaan kulttuuripääkaupungiksi turkulaiset kehuvat myös arkkitehtuuriaan, kansallismaisemiaan ja maailman kauneinta saaristoa.

[Turku palaa, s. 130-132]

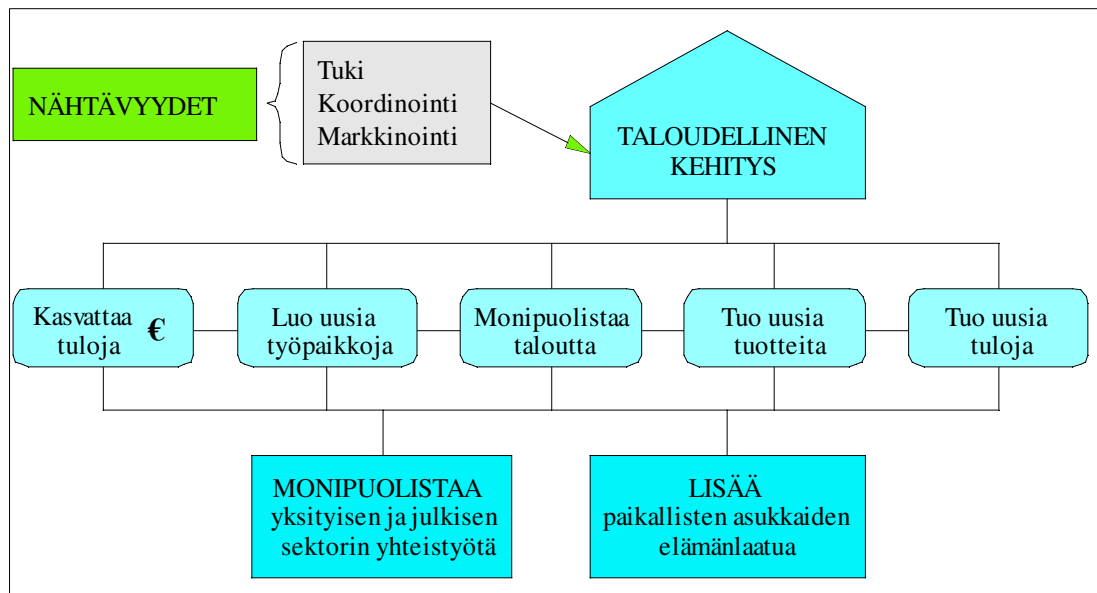
Arkkitehtuuri, taiteet, muotoilu ja design ovat merkittäviä kulttuurin osia ja voivat nousta hyviksi kaupunkien vetovoimatekijöiksi. Teollisuushistoria ja teollisuusperinne voivat nousta joidenkin kaupunkien vahvuuksiksi. Kun kulttuurin tuotanto on hyvin vahvaa, tehokasta ja keskeistä, puhutaan kulttuuriteollisuudesta. Elokuva-, televisio-, radio-, kustannustoiminta-, ääniteteollisuus-, ja sisällöntuotanto voivatkin muodostaa vetovoimaista uutta ”teollisuutta” kaupunkeihin.

### 3.2.4 Matkailu

Länsimaissa ihmisten työhön käyttämä aika on vähentynyt, eli vapaa ajan ja lomien osuus elämästä on kasvanut. Käytettävissä olevat tulot sen sijaan ovat myös kasvaneet. Niinpä yhä suuremmalle osalle väestöstä on tarjoutunut mahdollisuuksia matkailuun.

Kasvaneesta matkailusta onkin muodostunut hyvin monelle kaupungille, ja jopa kokonaisille kansakunnille hyvin merkittävä vetovoimatekijä. Euroopassa tunnettuja matkailumaita ovat esimerkiksi Espanja, Kreikka, Ranska ja Turkki. Euroopan ulkopuolella Yhdysvallat, Thaimaa ja Brasilia ovat keskeisiä matkailun kohteita. Kaikissa niistä turismi on merkittävä BKT:tä ja työllisyyttä kasvattava elinkeinoelämän osa.

Matkailun monimuotoisia vaikutuksia kuvaa hyvin alla oleva kuvio. Ne kaupungit ja nähtävyydenkohteet, joissa nähdään mahdollisuuksia houkutella kotimaisia ja kansainvälisiä turisteja, pyrkivät kehittämään matkailutoimintojaan. Hyviksi turistipaikoiksi osoittautuvat kohteet tuovat paikalle nopeasti myös kansainvälisiä toimijoita.



Kuva 5: Matkailu kaupallisena ja taloudellisena aktivoijana (Edgell, Allen, Smith & Swanson, s. 99)

Globalisoitunut massaturismin liiketoiminta aiheuttaa outoja paradokseja: matkailijat etsivät uutta mielenkiintoista nähtävää eri paikoista, mutta turisteille uudistetut kaupungit alkavat muistuttaa entistä enemmän toisiaan. Se perustuu suurelta osin matkailijoita palvelevien kansainvälisten hotelli-, ja ravintolaketjujen sekä muiden toimijoiden samaan toimintakonseptiin, jota he soveltavat maailmanlaajuisesti (Judd, Fainstein, s. 12-13).

Markkinahintaisen BKT:n, tavaroiden ja palvelujen viennin sekä matkailutulojen kehitys 1995 - 2008*, milj.€							
Vuosi	BKT markkina-hintaan*	Indeksi	Tav. ja palv. vienti*	Indeksi	Matkailu-	Indeksi	Matkailu-tulojen osuus tav. ja pal. viennistä %
					tulot ulkomailta		
1995	95912	100	34867	100	1200	100	3,40%
1996	99259	103	36865	106	1264	105	3,40%
1997	107576	112	41602	119	1436	120	3,50%
1998	117058	122	44962	129	1465	122	3,30%
1999	122685	128	47589	136	1434	119	3,00%
2000	132198	138	57550	165	1529	127	2,70%
2001	139789	146	57975	166	1609	134	2,80%
2002	143808	150	58070	167	1664	139	2,90%
2003	145795	152	56300	161	1656	138	2,90%
2004	152151	159	60859	175	1669	139	2,70%
2005	157070	164	65730	189	1757	146	2,70%
2006	167009	174	75489	217	1891	158	2,50%
2007*	179659	187	82127	236	2070	173	2,50%
2008*	186164	194	82210	236	2135	178	2,60%

Kuva 6: Matkailutulojen suhde muuhun vientiin [www.mek.fi]

Suomessa ja Pohjois-Savossa matkailupalvelujen vienti on viimeisen 15 vuoden aikana ollut hieman laskusuunnassa [www.mek.fi]. Se muodostaa kuitenkin edelleen merkittävän osan vientituloista. Vuonna 2003 matkailupalvelujen vienti oli aika tarkalleen saman suuruinen kuin Varkauden kansainvälisten teollisuusyritysten liikevaihto yhteensä. (Jääskeläinen, Lovio, s. 44) Palveluvaltaisena sen työllisyysvaikutukset jo ulkomaalaisten vieraiden ansiosta ovat varmasti olleet huomattavasti suuremmat kuin niiden Varkauden teollisuusyritysten työllistämät 2863 henkilöä. (Jääskeläinen, Lovio, s. 44)

Koska Ruhrin alue on Saksan teollisuuden veturi, matkat alueelle on pääosin liikematkailua. Sen osuus oli 80 % vuonna 2003. Matkailupalvelujen osuutta on pyritty kasvattamaan nojaten teollisuusperintöön - teollisuushistoria ja teollisuuskulttuurikohteet on pyritty saamaan kiinnostaviksi matkailukohteiksi. Ne tuovatkin (Vilhula, s. 18) Tänä vuonna matkailupalvelujen markkinoinnissa nojataan vahvasti kulttuuriin. Vuoden kulttuuripääkaupunkina Ruhrin alueella on nyt tarjottavana paljon hyvin paljon kulttuuritapahtumia [Ruhr 2010]. Yhdistämällä teollisuusperintö ja -luonto siellä tapahtuviin tapahtumiin, tekee turismista ainutlaatuisen perinteisiin turistikohteisiin verrattuna (Vilhula, s. 19).



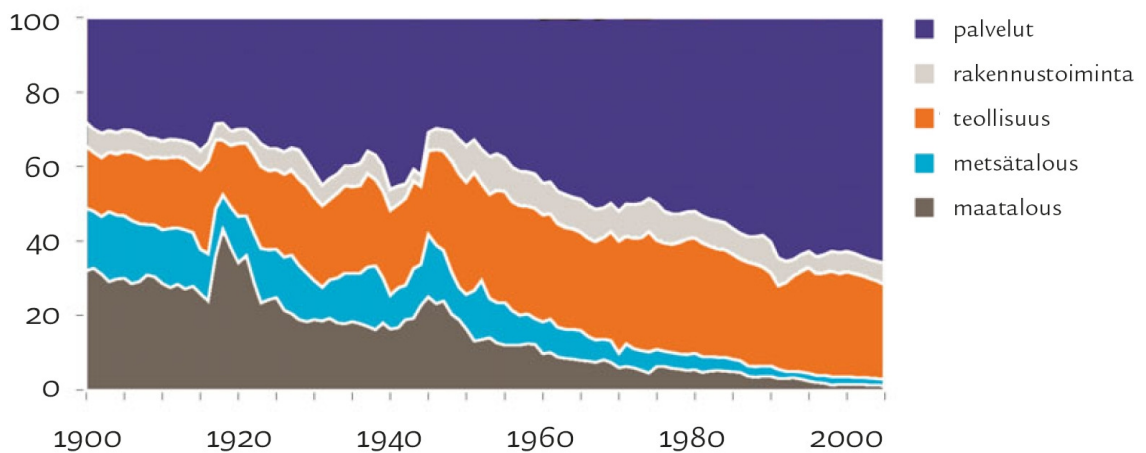
Myös Tampere on kohtuullisesti onnistunut matkailun kehittämisessä teollisuuskulttuuria ja -perinnettä hyödyntäen. Vanhoilla teollisuusalueilla on museoita ja muita matkailijoita houkuttelevia kohteita. Vanhojen tehtaiden osia on myös säästetty museokohteiksi. Turistit voivat käydä niissä tutustumassa vanhaan tehdaskulttuuriin ja -toimintaan.[gotampere]

### 3.3 Elinkeinoäkökulmia

Suomessa pohditaan nykyään, pysymmekö talouden eturintamassa. Suomi on kehittynyt sadassa vuodessa maatalousyhteiskunnasta palveluyhteiskunnaksi. Silti Suomessa on edelleen yllättävänkin paljon teollista toimintaa (yli 25 % BKT:stä).

Palveluelinkeinojen ala on kasvanut nimenomaan korkean elintason maissa. Aiemmin itse tehdyt työt ovat siirtyneet yritysten ja julkisten tahojen tehtäviksi. Palvelualat on jaettu liikenteeseen, kauppaan, vakuutustoimintaan, asuntojen omistukseen, muihin yksityisiin palveluihin, ”business-to-business”-palveluihin ja julkisiin palveluihin.

Palvelut eivät suinkaan ole tuottamattomia, vaikka ne eivät synnytäkään tavaroita eivätkä lisää paljoa valuuttatuloja. Palvelut ovat välttämättömiä, jotta tuotteet päätyvät tehtaan varastoista kuluttajille. Vuonna 1950 palvelut työllistivät 29 % työvoimasta ja niiden osuus BKT:stä oli 30 %. Vuonna 2002 palvelut työllistivät jo 66 % työvoimasta ja kansantuoteosuus oli noussut 42 prosenttiin. Kehitys jatkuu hidastuneena edelleen (Hautala, s. 109).



Kuva 7: Suomen bruttokansantuotteen jakauma päätoimialoittain vuosina 1900-2005, prosentteina (Tilastokeskus)

Palvelujen osuuden kasvu johtuu Heikki Hautalan mukaan kolmesta seikasta:

- Maa- ja metsätaloussektoria sekä teollisuutta on onnistuttu rationalisoimaan, työvoima on siirtynyt vaikeammin koneellistettavalle palvelusektorille.
- Tulojen noustessa välttämättömyystarvikkeiden hinnat nousevat hitaammin. Palveluille jää enemmän rahaa. Se näkyy esim. matkailualan nopeana kasvuna.

- Teollisuustuotannon monipuolistuminen ja kasvu on lisännyt palvelujen tarvetta esim. yhä yleistyvien ja vaikeammin huollettavien autojen ja muiden teknisien laitteiden huollossa, sekä alan koulutuksessa.

Työvoimavaltainen palveluala on lisännyt yhteiskunnan inflaatioalttiutta ja lisännyt tulo- ja talouspolitiikan vaatimuksia. (Hautala, s. 110-111)

Uudet ja voimistuvat vetovoimatekijät parantavat paikkakunnan, seudun ja koko yhteiskunnan henkistä ja taloudellista tilaa. Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen asiantuntija Timo Nikinmaa sanoi helmikuussa 2010, että myös teollisuudesta kannattaa kuitenkin myös pitää jatkossakin kiinni. ”Tehdasteollisuuden merkittävä kutistuminen jättäisi maamme tuotantoon ja vientiin aukon, jonka täyttäminen olisi äärimmäisen haastavaa ja kenties mahdotonta. Ainakaan Yhdysvallat ei samassa haasteessa ole onnistunut” (EVA-analyysi, 4.2.2010).



*Kuva 8: Stora Enso, Varkaus*

## 4 Varkaus esimerkkikaupunkina

Sisäasiainministeriö kuvasi Varkauden kaupunkia vuonna 2004 muun muassa seuraavasti:

### ”Nykykuva ja tulevaisuus:

Varkaus on Keski-Savon talousalueen keskus, jonka liikenteellinen saavutettavuus yhdessä Pieksämäen kanssa on hyvä. Varkauden keskustassa risteävät valtatie 5 ja 23, Joensuu – Tampere – Turku -rautatiet sekä Saimaan syväväylä. Koko Keski-Savo palveleva lentokenttä sijaitsee Joroisten kirkonkylällä 16 kilometriä Varkauden keskustasta. Talousalueen väestömäärä oli 50 370 vuonna 2002 (Varkaudessa 22 938). Pieksänmaa ja Pieksämäki huomioiden Keski-Savon väestömäärä on yhteensä 67 347 henkilöä. Väestön ikärakenne muuttuu valtakunnallisen kehityssuunnan mukaisesti. Lamanaikaisesta työpaikkojen vähenemisestä huolimatta Varkauden rooli talousalueen keskuksena on vahvistunut ja talousalueen työmarkkinat ovat tiivistyneet. Niinpä Varkaus onkin merkittävä pendelöintikeskus. Varkaus on kansainvälisten yritysten teollisuus- ja teknologiakaupunki sekä Itä-Suomen teollisen toiminnan keskus, jonka keskeisiin osaamisalueisiin kuuluvat metsä-, metalli- ja graafinen teknologia sekä energia- ja ympäristöteknologia. Suurteollisuuden luoma osaamispohja on toimivien yritysverkostojen ohella koko Keski-Savon alueen selkeä vahvuus. Varkauden talousalue on metallialan osaamis- ja tuotantokeskittymä. Talousalue on tulevaisuudessa kiinnostava sijaintipaikka tutkimus- ja tuotekehitysintensiiviselle liiketoiminnalle. Alueella panostetaan voimakkaasti elinkeinojen kehittämiseen ja yliopistollisen tietotaidon tuomiseen alueen yritysten tarpeisiin.

### Kansainvälinen teollisuuskeskus:

Varkauden talousalueen ja koko Keski-Savon tulevaisuus kiinnittyy kansainvälisesti kilpailukykyisen teollisuutemme mahdollisuuksiin menestyä maailmantalouden kilpailussa. Teollisuuden ytimessä ovat metallin, metsän ja ympäristöteknologian kehittyvä osaaminen, joka täydentyy prosessiteollisuudelle tuotettavan automaation ja muun osaamisen avulla. Kasvavia tutkimus- ja kehittämispanostuksia hyödyntäen alue tarjoaa myös korkeasti koulutetulle työvoimalle lisää uusia työpaikkoja. Näin edistetään ohjelmallisen aluepolitiikan yhteistyötä ja synergiaa. Aluekeskusohjelman laajennus Pieksämäen seutuun, yritysverkostojen ja palvelutuotannon yhteistyö sekä elinkeinorakenteiden täydentävyys edesauttavat Varkaus-Pieksämäki –akselin kehittymistä entistä vahvemmaksi ja toisiaan hyödyntäviksi kahden keskuskaupungin yhteistyöalueeksi Suomen aluerakenteessa.” (Sisäasiainministeriö, s. 132-134)

Pääfaktat pitävät edelleenkin suunnilleen paikkaansa, mutta kansainväliset teollisuustoiminnot ovat vuoden 2004 arvioita supistuvampia ja uhanalaisempia. Niiden rinnalle

Varkaudessa halutaan ensisijaisesti uutta, korvaavaa teollisuustoimintaa. Jotakin aihioita on vireillä, kuten Neste Oil'in ja metsäyhtiö Stora Enson yhteinen biopolttoainetehtäshanke, jonka koelaitos on käytössä [Biofuels], sekä sähköautojen akkuja valmistava tehdas, European Batteries Oy, joka on rakenteilla [Batteries].

## 4.1 Globalisaatio saapui Varkauteen

Varkauden globalisaatiokehitys alkoi jo 1900-luvun alkupuolella, kun A.Ahlström Oy:n ”vieraita kieliä” puhuva paikallisjohto rakensi kaupungin tehtaidensa tarpeiden mukaisesti.

Vuonna 2003 Varkauden, ja sen teollisuuden tulevaisuuteen suhtauduttiin vielä aika myönteisesti. Silloin kirjoitettiin, että Varkauden nykyinen teollisuus edustaa Suomen kolmea vahvaa klusteria – metsää, metallia ja elektroniikkaa – ja varkautelaisten omaperäinen osaaminen kesti ainakin kohtuullisen hyvin 1990-luvun globalisoitumis- ja lamashokin. Teollisuustoimintaan ja työntekijöiden asemaan oltiin tyytyväisiä, vaikka omistajayritykset olivatkin muuttuneet globaaleiksi.

Kysymykseen siitä, mitä uutta Varkaudessa voitaisiin kehittää, pohdittiin seuraavaa:

”Varkauden liiketoiminnan poikkeuksellinen kansainvälisyys on tekijä, jolla voisi olla merkitystä kaupungin kokonaisilmeen kehittämässä. Varkauden yritystoiminnan jatkuvuus on silmiinpistävää. Kaikki Varkauden nykyiset suuret liiketoiminnat ovat edelleen A.Ahlströmin perillisiä ja sen liikkeelle saattamia. On realistista politiikkaa mieluummin vahvistaa ja kehittää vanhaa kuin luoda kokonaan uutta. On esimerkiksi hyvä, ettei Varkaus mennyt mukaan laajemmin tietoliikennevetoiseen elektroniikan alihankintatuotantoon, joka on nyt vaikeuksissa monilla paikkakunnilla.”

Varkauden vahvuuksiksi nähtiin:

- voimakas yritteliäisyys alueen liiketoimintayksiköissä;
- mukanaolo Suomen vahvoissa klustereissa;
- omaperäinen teknologinen osaaminen avaintuotealueilla;
- kaupungin uudistunut elinkeinopolitiikka;
- yritysjohton, työntekijöiden ja kaupungin yhdensuuntaiset toimintalinjaukset

Varkauden ongelmiksi nähtiin aleneva väestökehitys ja korkea rakenteellinen työttömyys. Silloin nähtiin kuitenkin mahdollisena oikeilla toimilla toteuttaa vaativa tavoite, jonka Varkaus oli ottanut itselleen: olla muuttovoittokunta.

(Jääskeläinen, Lovio, s.113-115 )

Tuo vuonna 2003 tavoitteena ollut muuttovoittokunnan tavoite ei ole toteutunut. Varkauden vuoden 2010 talousarviossa kerrotaan väkiluvun edelleen vähentyneen, viimeisen 10 vuoden aikana yhteensä 2000 ihmisellä. Väestömäärän vähenemisen ennustetaan jopa hieman kiihtyvän [Varkaudentalous, s. 13]. Pääsyyinä väestön vähenemiseen ovat työpaikkojen väheneminen ja siitä syystä johtuva nuorten ja työikäisten poismuutto.

Ylivoimaisesti Varkauden suurin ja työllistävin teollisuusyritys on viime päiviin asti ollut Stora Enso. Se oli vuonna 2003 Euroopan suurin metsäteollisuusyritys ja se oli no-  
teerattu New Yorkin pörssissä, ja työllisti Varkaudessa 1345 henkeä. (Jääskeläinen, Lovio, s. 44 ) Taloudellisista syistä johtuen yritys vetäytyi USA:sta 2007. Paperin kilpailutilanne, menekki ja hinta on ollut niin huono, että yhtiö on ilmoittanut lopettavansa vuoden 2010 aikana Varkauden sanomalehtipaperituotannon, ja mahdollisesti myös hienopaperituotannon. Se olisi Varkaudessa vakava tilanne. Alla olevassa katkelmassa pohditaan, pelastaisiko paperimarkkinoiden elpyminen Varkauden tehtaat:

”Stora Enso ilmoitti elokuussa 2009 jatkavansa tuotannon vähennyksiä. Varkauden tehtaiden ylle lankesi tummia pilviä, sillä yhtiön linjauksen mukaan niiden tulevaisuus riippuu hienopaperimarkkinoiden elpymisestä. Tehtaiden yhteydessä toimii Stora Enson ja Neste Oilin yhteinen biopolttoaineiden koelaitos. Stora Enson mukaan Varkauden paperitehtaiden kohtalo ei vaikuta koelaitoksen tilanteeseen. Toisaalta yhtiö on myös todennut, että biopolttoaineiden valmistaminen vaatii kilpailukykyisen metsäteollisuuden integraatin yhteyteensä. Varkauden koelaitos vihittiin käyttöön tämän vuoden kesäkuussa. Yhteistoimintaa muiden yritysten kanssa on Varkauden tehtailla ollut myös aikaisemmin, sillä yksikön yhteydessä toimii Sanomien satelliittipaino. Tätä taustaa vasten on kiinnostavaa tarkastella myönteisten skenaarioiden vaikutuksia. Tulosten mukaan vientihintojen nousulla olisi tehokkain myönteinen vaikutus. Vientihintojen nousu viidellä prosentilla nostaisi Pohjois-Savon BKTA:ta yhteensä 2,3 % eli yhteensä 150 miljoonalla eurolla vuoteen 2013 mennessä. Tämä on samaa suuruusluokkaa kuin Varkauden tehtaiden vaikutus Pohjois-Savon aluetalouteen. Mikäli tehdas suljettaisiin vuoden 2011 alussa, tämä supistaisi BKTA:ta 2,9 %:lla eli yli 190 miljoonalla eurolla. Viiden prosentin vientihintojen nousu nostaisi Pohjois-Savon massa- ja paperiteollisuuden toimialan tuotantoa 43,6 %. Varkauden tehtaiden sulkeminen laskisi toimialan tuotantoa puolestaan 43,4 %. Näiden lukujen vertailu osoittaa, että Varkauden tehtaiden näkymien kirkastumiseksi on tapahduttava merkittäviä vientihintojen korotuksia. Niiden täytyisi kohdistua nimenomaan hienopaperille, jonka markkinatilanne on nyt erittäin haastava. Stora Ensolta vaadittaisiin lisäksi pitkäjänteistä hintanäkemystä (Reini, Törmä, Mäkinen, s. 27).”

## 4.2 Kaupunkistrategia

Varkauteen valmistui vuonna 2009 kaupunkistrategia. Siinä käytiin analysoitiin kaupungin vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat (SWOT).

Kaupunkistrategian käsitteinä olivat:

- Varkauden visio, eli tahtotila ja tiivis tulevaisuuden kuva siitä, millainen Varkaus haluaa olla vuonna 2016.
- Strategiset päämäärät, mitkä eri näkökulmissa ja asioissa ovat tavoitteina.
- Kriittisillä menestystekijöillä ilmaistiin asioita, joissa olisi ehdottomasti onnistuttava päämäärien toteuttamiseksi.

- Mittarilla tai arviointikriteerillä pystytään toteamaan, onko kriittisissä menestystekijöissä onnistuttu.

<p><b>Sisäiset vahvuudet: Mitä sisäisiä vahvuuksia Varkaudella on toiminnassaan?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Energiaosaaminen</li> <li>•Valmius seutuyhteistyöhön</li> <li>•Hyvä logistinen sijainti</li> <li>•Työpaikkaomavaraisuus</li> <li>•Luonto ja rannat</li> <li>•Asumisen edullisuus</li> <li>•Oppilaitosten ja yritysten yhteistyö</li> <li>•Enkoi tuotteet ja innovaatiot (mm. akkutehdas ja sampi)</li> <li>•Henkilöstön osaaminen, koulutus, sitautuminen sekä pysyvyys</li> <li>•Uudistettu, selkeä organisaatorakenne</li> <li>•Hyvä palvelutaso</li> </ul>	<p><b>Sisäiset heikkoudet: Mitä sisäisiä heikkouksia Varkaudella on toiminnassaan?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Väestön ja kaupungin henkilöstön ikääntyminen</li> <li>•Muuttotappio (nuoret ja työkikäiset) ja siitä johtuva verotulojen kutistuminen</li> <li>•Väestön sairastavuuskerroin suuri verrokkikuntiin verrattuna</li> <li>•Paha rakenteellinen työttömyys, työttömien määrän raju kasvu</li> <li>•Kaupungin heikko talustilanne</li> <li>•PK-sektorin ja kasvuyritysten vähäisyys</li> <li>•Naistyöpaikkojen vähäisyys</li> <li>•Seutuyhteistyön vähäisyys</li> <li>•Matkailupalvelujen vähäisyys</li> <li>•Vesistöjen hyödyntämättömyys</li> </ul>
<p><b>Ulkoiset mahdollisuudet: Mitä mahdollisuuksia toiminta-ympäristön muutokset avaavat Varkaudelle?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Seutuyhteistyö syventäminen (yhteinen palvelutuotanto)</li> <li>•Itä-Suomen keskijärjestelmän sijainnin hyödyntäminen, ylimatekunnallinen suuntautuminen</li> <li>•PK-yritysten toiminnan edistäminen</li> <li>•Teollisuusrakenteen kehittyminen: bioenergia, akut, metsäteollisuuden jatkojalostus</li> <li>•Palveluyrittäjyyden tukeminen esim. soite-sektorilla</li> <li>•Koulutus (II aste, AMK, yliopistoyhteistyö, oppisopimuskoulutus)</li> <li>•Matkailu (vesistöt ja luonto, teollisuusmatkailu)</li> <li>•Vesistöjen ja rantojen hyödyntäminen vetovoimatekijöinä</li> <li>•Palvelutarjonnan kehittäminen yhdessä 3. sektorin kanssa</li> <li>•Tapahtumien kehittäminen (esim. Vekara-Varkaus ja sampi)</li> </ul>	<p><b>Ulkoiset uhkat: Mitä uhkatekijöitä Varkaudelle kohdistuu toiminta-ympäristöstä?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Elinkeinorakenteen vanheneminen: Kivijalkojen (metalli, metsä ja energia) kuihtuminen.</li> <li>•Väestökehitys: lasten ja nuorten sekä työkikäisten määrä vähenee, huoltosuhte muuttuu nopeasti.</li> <li>•Taloudellinen epävarmuus jatkuu; verotulot supistuvat, valtionosuudet vähenevät, mistä johtuen kaupungin talous heikkenee edelleen</li> <li>•Suurten ja keskisuurten työnantajien poistuminen Varkaudesta</li> <li>•Seutuyhteistyössä ei edistytty</li> <li>•Ammatilliset koulutuspaikat vähenevät kiinnostuksen puuttuessa</li> <li>•Negatiivinen asenne ja huono yleinen ilmapiiri kaupungissa ja seudulla estää innovatiivisuutta ja yrittäjyyttä</li> <li>•Työttömyyden seurauksena tapahtuva syrjäytyminen</li> </ul>

Kuva 9: Varkauden SWOT-analyysi (FCG Efeko, s. 3)



Kuva 10: Varkauden strategian rakenne (FCG Efeko, s. 5 ja [Varkaudentalous, s. 7])



Varkauden sloganiksi strategiassa on valittu:

- **Varkaus – positiivista energiaa Itä-Suomesta**

Visioiksi 2016 on valittu:

- Vakaan talouden Varkaus osana vahvaa Keski-Savo on energiateollisuuden kansainvälinen osaamiskeskittymä, joka tarjoaa erinomaiset edellytykset monipuoliselle yrittäjyydelle sekä korkeatasoiset koulutuspalvelut.
- Varkauden toimivat ja monipuoliset palvelut sekä turvallinen asuin- ja elinympäristö veden äärellä ovat perusta laadukkaalle elämälle.

Vetovoimaisuus ja kilpailukyky			
STRATEGISET PÄÄMÄÄRÄT	KRIITTISET MENESTYSTEKIJÄT	MITTARIT JA TAVOITETASOT	VASTUUTAHO
<b>1. Hyvät edellytykset yritystoiminnalle</b>	Elinkeinostrategian toteuttaminen	Strategian tavoitteiden toteutuminen	Kaupunginjohtaja Elinkeinojohtaja
	Monipuoliset ja laadukkaat elinkeinopalvelut	Vuosittain perustettavien yritysten määrä. Nettotyöpaikkojen kehitys.	Elinkeinojohtaja
	Rakennemuutosohjelman toteuttaminen	Toteutuvien hankkeiden määrä ja vaikutus työpaikkakehitykseen	Kaupunginjohtaja Elinkeinojohtaja
	Valtakunnallisesti merkittävä energiaosaamisen keskittymä	Varkauden osuus alan työpaikoista. Liiketoimintaa hyödyttävien innovaatioiden määrä	Kaupunginjohtaja Elinkeinojohtaja
	Osaavan työvoiman saatavuus ja tätä tukeva vetovoimainen koulutus	Ensisijaiset hakijat/aloituspaikat.	Kaupunginjohtaja Elinkeinojohtaja
	Yritysten tarpeita tukevat maankäyttöratkaisut	Jokainen Varkauteen hakeutuva yritys saa tarpeidensa mukaisen tontin.	Kaupunginjohtaja Tekninen johtaja
	Ulkopuolisen hankerahoituksen hyödyntäminen	Tukirahoituksen määrä €/v EU:n erityisrahastojen osuus %	Elinkeinojohtaja
	Toimivat liikenne yhteydet	Eri liikennemuotojen vuorotiheys Tieinvestoinnit	Kaupunginjohtaja Tekninenjohtaja
	Yritysvaikutusten huomioon ottaminen päätöksenteossa	Y4-hankkeen onnistunut läpivienti Yrittäjäjärjestöjen palaute kerran/v.	Kaupunginjohtaja Elinkeinojohtaja
<b>2. Laadukkaat ja monipuoliset asumisvaihtoehdot</b>	Omakotitonttitarjonta	Laadukkaiden ja monimuotoisten tonttien määrä (erit. rannan läheisyydessä olevat)	Kaupunginjohtaja Tekninenjohtaja
	Muiden asumisvaihtoehtojen tarjonta	Kerros-, rivitalo- ja vuokra-asuntojen sekä tuettujen asuntojen tarjonta.	Kaupunginjohtaja Tekninenjohtaja
	Asuinympäristön viihtyisyys	Asukaskyselyt	Tekninenjohtaja
<b>3. Myönteinen imago</b>	Myönteisen mielikuvan synnyttäminen	Asukasluvun kehitys Palautekyselyt	Kaupunginjohtaja
	Kulttuuri-, vapaa-aika- ja matkailullisten vetovoimapalvelujen tarjonnan kattavuus, määrä ja laatu	Vertailutkimukset Tiedottamisen määrä ja laatu	Kaupunginjohtaja Sivistysjohtaja Elinkeinojohtaja
<b>4. Yhteistyökykyinen Keski-Savo</b>	Yhteisesti hyväksytyn seutustrategian laatiminen ja toteuttaminen	Yhteisten tavoitteiden toteutumisasaste	Kaupunginjohtaja
	Seudullinen yksi elinkeinotoimija	Mukaan tulevien kuntien määrä	Kaupunginjohtaja Elinkeinojohtaja

Kuva 11: Varkauden strategiakartan vetovoimaisuus- ja kilpailukykytekijät (FCG Efeko, s. 14-15 ja [Varkaudentalous, s. 10 ])



### 4.3 Matkailu Varkauden vetovoimatekijänä

Teollisuus on ollut keskeinen osa ja vetovoimatekijä Varkauden kaupungissa, maisemassa ja lähiympäristössä jo kauan. Koko 1900-luvun kaupunki oli virkeä, Itä-Suomen teollistunein paikkakunta. Nyt tilanne on muuttunut. Teollisuus on edelleen merkittävä tekijä kaupungissa, mutta se on muuttunut hyvin epävarmaksi. Pelko yhtiöiden toiminnan supistumisesta, siirtymisestä muualle ja lopettamisesta on työntekijöiden, kaupungin asukkaiden ja viranhaltijoiden mielessä. Teollisuus on jo alkanut vetäytyä kaupungista.

Varkaudessa on vireillä monia teollistamishankkeita. Niiden onnistuminen tavoitteissaan ja työpaikkojen riittävä syntyminen ovat kuitenkin vallitsevien globaalien megatrendien vuoksi nyt melko epävarmaa. Siksi niiden, sekä olemassa olevan taantuvan metalli-, puu- ja energiateollisuuden, rinnalle haetaan muita vetovoimatekijöitä, kuten matkailua.

Yksi keino löytää uusia ideoita kaupungin matkailu- ja elinkeinotoimintaan, on järjestää aiheesta ideakilpailu. Varkauden kaupunki teki juuri niin. Alla olevan arkkitehtikilpailuohjelman jälkeen esittelen, hieman muokattuna, tuohon kilpailuun tekemäni suunnitelman. [Ideakilpailu]

### 4.4 Arkkitehtikilpailu

Varkauden kaupunki järjesti 1.6.2009-16.11.2009 yleisen ideakilpailun, joka koski hallinnollisen keskustan viereistä Kämärin aluetta Varkauden kaupungissa.



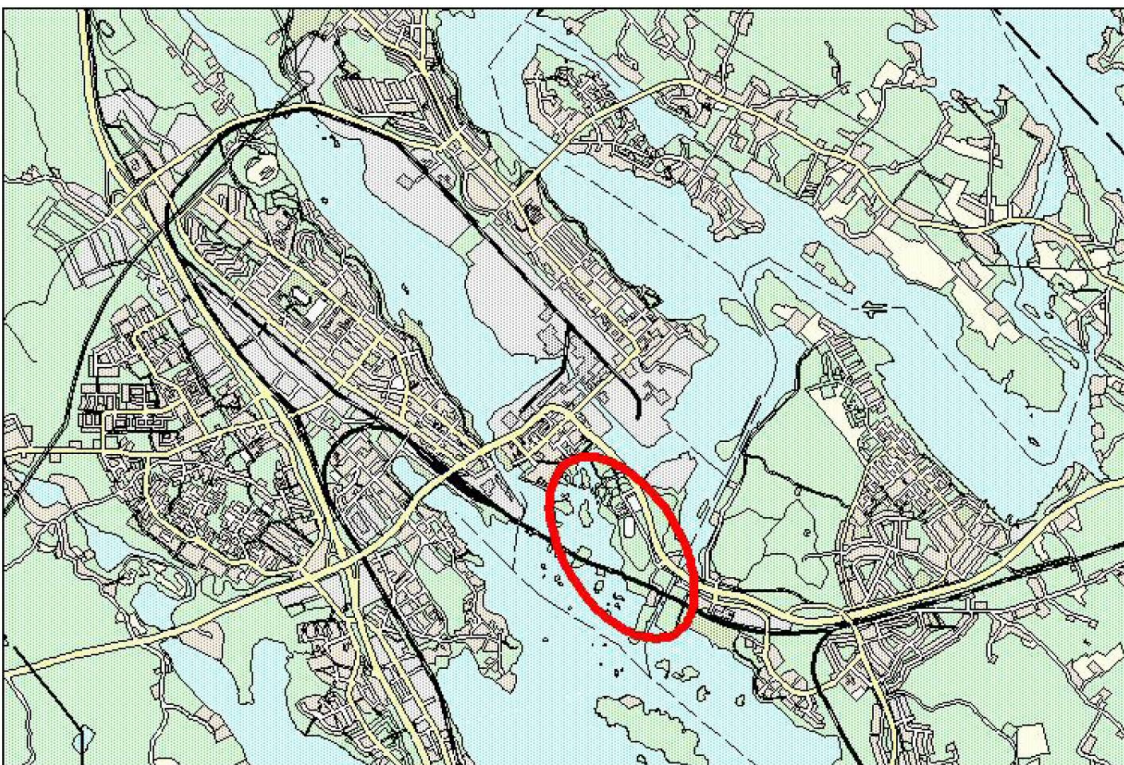
*Kuva 12: luontoalue etelän suunnasta. Vasemmalla Päiviönsaaren etualalla Navitas, oikealla jäähallit. Takana, Ämmänkosken yläpuolella Stora Enson tehtaat.*

#### 4.4.1 Kilpailutehtävän tausta

Aatekilpailun tarkoituksena oli ideoida Kämärin alueelle uusia toimintaratkaisuja, jotka kehittävät aluetta monipuolisena matkailu-, virkistysvapaa-ajan- ja asumiskohteena. Kämärin alueelle haettiin kehittämiskäytäntöjä, jotka täydentäisivät jo rakennettuja alueita ja ottaisivat osittain käyttöön vielä rakentamattomia alueita. Kilpailuehdotuksessa oli huomioitava Kämärin alueen arvokas luonnonympäristö ja kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennusperintö. Alla on kilpailuohjelman sisältö pääosiltaan.

Varkaus sijaitsee Järvi-Suomen sydämessä Pohjois-Savon maakunnassa noin 80 kilometrin etäisyydellä Kuopiosta etelään. Varkaus on vuonna 1815 perustetun järvimalmiruikin ympärille muodostunut 23 000 asukkaan teollisuuskaupunki Keski-Savossa Saimaan syväväylän varrella. Varkauden kaupunkirakennetta rikkovat Saimaaseen kuuluvat järvenselät ja lahdet. Varkauden kaupunkikuvalle antaa voimakkaan leimansa teollisuus ja sen vaikutukset koko kaupungin muodostumiseen. Teollisuuskaupunki kehittyi, kun se alkoi hyödyntää erinomaisia vesiliikenneyhteyksiään. Vuoksen vesistön kulkuyhteydet paranivat entisestään, kun Kämärin alueelle rakennettiin 1800-luvulla Taipaleen kanavat. Vesistöjen läheisyys ja ainutlaatuinen historia on synnyttänyt luonnonläheisen, nykyaikaisen, kehittyvän ja kansainvälisen kaupungin.

#### 4.4.2 Kilpailualue



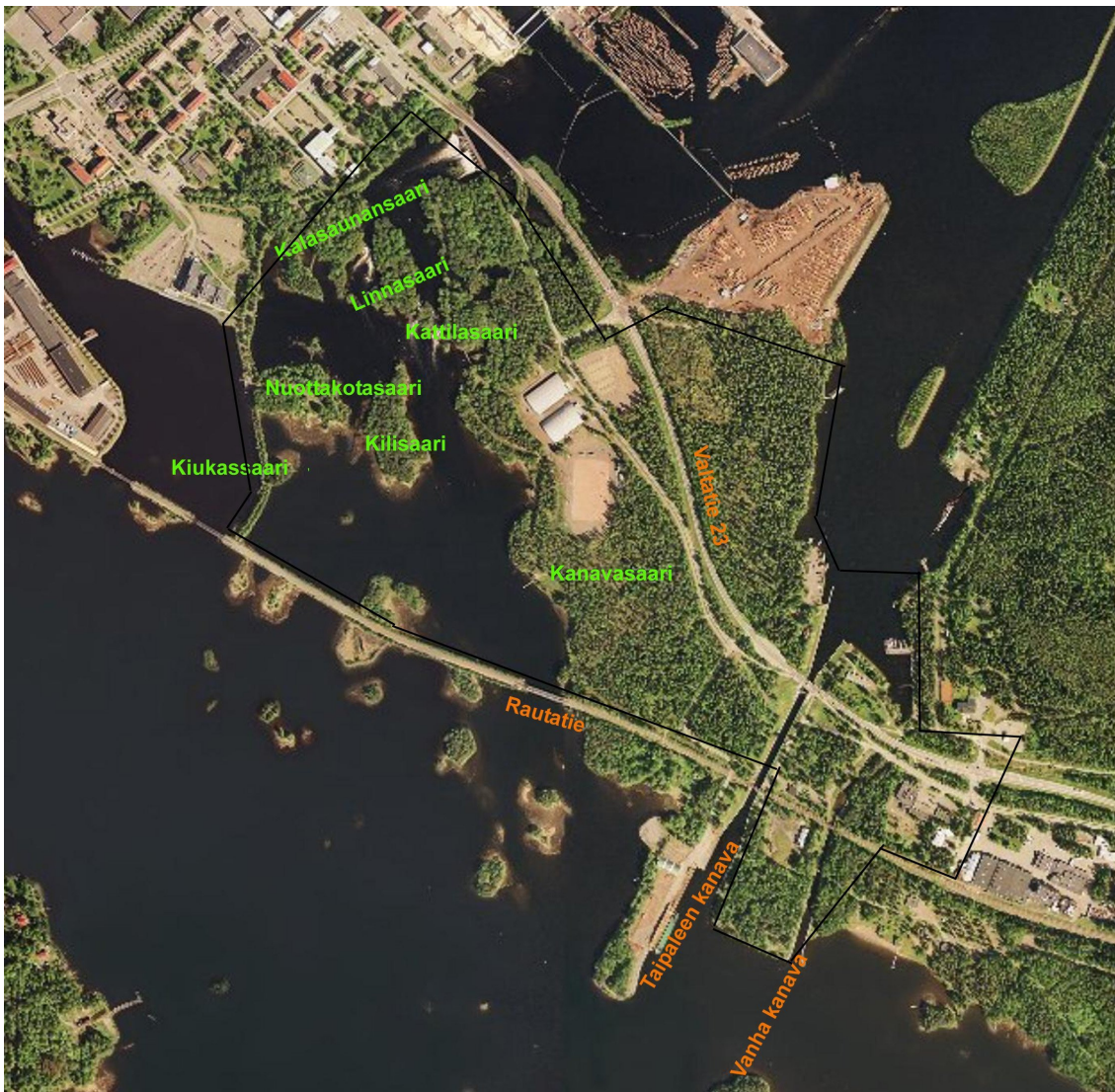
Kuva 13: Kilpailualueen sijainti Varkauden kaupunkialueella



Kämärin kilpailualue sijaitsee Varkaudessa Päiviönsaaren kaakkoispuolella noin 0,5 kilometrin etäisyydellä keskustasta. Aluetta ympäröivät pohjoisessa Unnukan Niskaselkä sekä etelässä Haukivesi. Vesistöjä yhdistää Kämärin aluetta halkovat Ämmäkoski ja Kämärinkoski sekä Taipaleen kanavat. Aluetta halkovat itä-länsisuunnassa Varkaus-Joensuu valtatie (vt. 23) ja rautatie. Kämärinsaarella sijaitsee rinnakkaiskatuna noin kilometrin mittainen Rehnströminkatu, jonka kummastakin päästä jatkuu kevyenliikenteen väylät valtatie suuntaisesti. Kaakossa kevyenliikenteen väylä ylittää Taipaleen kanavan ja jatkuu pitkin Kanavakatua. Suunnittelualueen pinta-ala on n. 98 ha.

Suunnittelualueella voidaan pitää porttina ja maisemallisena solmukohtana saavuttaessa Varkauden kaupunkiin junalla tai autolla valtatieä 23 pitkin. Kämärin seutu on Varkauden kaupungin merkittävimpiä lähivirkistysalueita. Sitä käytetään mm. lenkkeilyyn, koirien ulkoiluttamiseen sekä luonnosta ja koskimaisemasta nauttimiseen. Vuosittain Kämärin alueella järjestetään kaupungin huomattavin matkailutapahtuma: Vekara-Varkaus. Vekara-Varkaus tapahtuma tukeutuu seikkailujen saareen ja tarjoaa lapsille mahdollisuuden nousta lavalle laulun, lausunnan, tanssin ja draaman toteuttajina ([www.vekara-varkaus.fi](http://www.vekara-varkaus.fi)). Alue tarjoaa puitteet elämysmatkalle satujen maailmaan. Virkistysarvoa lisäävät kaunis maisema, monimuotoinen luonto, kulttuuriarvot sekä helppo saavutettavuus. Viime vuosina alueeseen on kohdistunut runsaasti erilaisia virkistys- ja lisärakentamispaineita, minkä vuoksi alueen hoidon ja käytön suunnittelu on tullut ajankohtaiseksi.

Suunnittelualueella sijaitseva Taipaleen kanava sijaitsee matkailullisesti otollisessa paikassa. Se on Järvi-Suomen merenkulkupiirin vesiliikennealuetta ja tarjoaa pysähdyspaikan Savonlinna-Kuopio välillä kulkeville veneilijöille. Valtatiellä 23 matkaa tuhansia autoilijoita päivittäin. Lisäksi Varkauden länsipuolisen valtatie 5 liikenne tuo potentiaalista käyttäjäkuntaa Taipaleen kanava-alueelle. Matkailun volyyymi kanava-alueella on 3000–4000 kävijää vuosittain.



Kuva 14: Kilpailualueen rajausta ja paikkojen nimiä

Kämärin suunnittelualue voidaan erottaa kolmeksi toiminnaltaan erityyppiseksi alueeksi: **luontoalueeksi, urheilualueeksi ja Taipaleen kanava-alueeksi.**

### Luontoalue

Luontoalue sijaitsee Varkauden keskustan tuntumassa. Siihen kuuluu Ämmäkosken, Linnakosken, Kattilakosken ja Kämärinkosken ympäristö lähisaarineen. Maa-alueisiin kuuluvat Kämärinsaari, Kanavasaari, Kattilasaari, Linnasaari ja Kalapirtinsaari. Aluetta rajaavat pohjoisessa ja lännessä Päiviönsaari, idässä valtatie 23 ja kaakossa urheilualueet.

Ympäristön yleisilme on säilynyt luonnonmukaisena. Alueen itäosassa Kämärinsaaren eteläosa, Kanavasaari, ja Kattilasaari muodostavat kiinteähkön pengertiellä toisiinsa liitetyn kokonaisuuden. Kämärinsaarta ja Kanavasaarta sekä Kanavasaarta ja Kattilasaarta

erottavat vesialueet ovat pienipiirteisiä ja luovat alueelle suljetun maisemaidyllin tunnelmaa, jota lehtomainen kasvillisuus korostaa. Kalapirtinsaaren eteläkärki on luonteeltaan rakennettua ja raivattua ja liittyy saarella olevaan pihapiiriin. Kalapirtinsaaren eteläpuolella sijaitseva pieni Linnasaari poikkeaa luonteeltaan edellisistä. Sen maasto kohtaa jyrkemmin ja metsä on mäntyvaltaista. Luontoalueella kasvillisuustyypit vaihtelevat kallioiden kuivista kankaista koskialueen reheväkasvuisiin lehtomaihin. Valtaosa alueesta on tuoretta ja lehtomaista mustikkakangasta. Parhaat lehtoalueet sijaitsevat alueen pohjoisosan koskialueilla.

Rakennettua ympäristöä on Koskipuiston alueen itäosassa, Kanavasaarella. Lottakahvio Sampola I valmistui Kämärinkosken varteen vuonna 1939 arkkitehti Arvid Tolletin piirustusten mukaan. Kahviorakennuksen lisäksi vuosina 1937 - 1939 tehtiin pihapiiriin jääkellari ja piharakennus. Rakennukset lahjoitti suojeluskunnalle A. Ahlström Oy ja kahvion ylläpitäjäksi tuli suojeluskuntien alainen Lotta Svärd- liike. Kahvio toimi aina jatkosodan loppumiseen saakka, jolloin järjestön toiminta lakkautettiin. Rakennus palasi A. Ahlström Oy:n omistukseen. Sampola I oli sen jälkeen asuinkäytössä vuoteen 1957 saakka, jonka jälkeen Partio-Unnukka ry sai sen käyttöönsä. Sampola II valmistui vuonna 1959 metsämiesten kerhotilaksi. Myöhemmin myös se siirtyi partiolaisten käyttöön. Kolmas alueella sijaitseva rakennus, Kalapirtti, sijaitsee Arpinjoen ja Ämmäkosken alajuoksun välissä. Kalapirtin rakennusaika ei ole tiedossa, mutta nykyisellä paikallaan se on ollut vuodesta 1896. Alueella oli 1920- 1940 luvulla yksityisuimala, jonka rantarakennuksena Kalapirtti toimi. 1940-luvulla Kalapirtti otettiin asuinkäyttöön. Arkkitehti Paul Bernoulli-Vesterä asui rakennuksessa tehden alustavia suunnitelmia Alvar Aallolle ja tyyppi- ja piirustuksia Varkauden talotehtaalle. Asuinkäytössä Kalapirtti oli vuoteen 1976 saakka, jonka jälkeen rakennus on ollut Varkauden Urheilukalastajat ry:n käytössä. Kulku Kalapirtille on järjestetty puusiltaa pitkin.

Alueella on opastettu luontopolku ja suhteellisen tiheä olemassa oleva polkuverkosto, joka kulkee pääosin rantaviivaa seurailleen. Kämärin luontopolku alkaa Ämmäkosken kävelysillan Kämärin puoleisen pään tuntumasta, jossa on karttaopastetaulu. Kanavasaaren ja Kattilasaaren välillä on pengertieyhteys. Siltayhteyksiä on rakennettu Kämärinsaaresta Kattilasaareen sekä Kalapirtinsaaren ja sen eteläpuolisen saaren välille. Kehittämissuunnitelmissa on lisätä siltayhteys Kalapirtinsaaresta Linnasaaren kautta Kattilasaareen. Siltayhteyksien myötä liikkuminen saarissa on lisääntynyt. Alueen kaakkoisosassa on erillinen koiralatu. Latu kulkee Partiomajan pihapiiriä sivuten etelään.

Kämärin luontoalueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee Päiviönsaaren keskusta-alue. Luonnonkauniit Kämärin saaret ja Ämmäkosken rannat halutaan sitoa osaksi keskustan virkistysalueverkostoa.

## Urheilualue

Kämärin alueella voimakkaimmin on rakentunut jääurheilukeskuksen alue. Urheilualue sijaitsee luontoalueen ja Taipaleen kanava-alueen välissä. Vanhan tekojääradan päälle on rakennettu 1970-luvulla tekstiilipintainen halli ja vuonna 2002 rakennettu kilpailua varten mitoitettu jäähalli. Vanha halli kunnostettiin harjoitushalliksi kilpailuhallin rakentamisen yhteydessä. Harjoitushallia käyttävät juniorijääkiekkoilijat ja koululaiset. Harjoitushallin käyttöaste on 60%. Kesäisin harjoitushallilla ei ole käyttöä. Tekojääradan ympäristössä on vuonna 1958 rakennettu katsomorakennus, jossa on myös entiset pukuhuone- ja huoltotilat. Lisäksi kentän viereen on rakennettu kahvilarakennus vuonna 1992 sekä uudet pesu- ja pukuhuonetilat vuonna 1998.

Aluetta halkovat Rehnströminkatu ja valtatie 23. Rantaa pitkin kulkee Kämärinsaareltä lähtevä luontopolku. Ranta-alueelta löytyvät suunnittelualueen luonnon ja maiseman kannalta toiseksi arvokkaimmat osa-alueet. Alueella sijaitsee kaupungin uimaranta.

## Taipaleen kanava-alue

Taipaleen kanava-alueella sijaitsevat uusi ja vanha kanava, vierasvenesatama ja Järvipelastajien tukikohta. Vanha kanava on Suomen ensimmäinen ja myös vanhin säilynyt valtion rakentama sulkukanava. Kanava on edustava esimerkki 1800-luvun puoli-välin kivi-, vesirakennus-, insinööritaidoista ja liittyy kiinteästi Itä-Suomen kanavoinnin historiaan. Kanava-alue on valtakunnallisesti arvokas kulttuurihistoriallinen sekä vesi- ja muun liikenteen historian kohde. Vanha kanava on poistettu käytöstä, joten nykyisin vanha kanava tarjoaa matkailijoille vain viitteen menneestä. Tietoa ja mielikuvitusta omaavat kävijät voivat tuntea ja nähdä, kuinka kanava aikoinaan toimi ja millaista elämää kanavan ympärillä vietettiin.

Alueen maisemaa hallitsevat kanavan rakenteet. Kanavien välistä aluetta sekä rantoja on voimakkaasti muokattu sekä rakennettu vesiliikenteen ehdoilla. Ranta-alueet ovat rakentuneet kanavan käytön mukaan. Ympäristö muuttuu lyhyellä matkalla luonnonvaraiseksi kanavasta pois päin mentäessä muodostaen samalla metsäisen maiseman. Vierasvenesataman puoleinen alue on havupuuvältaista aluetta. Kanava-alueen keskiosa on hoidettua puistomaista aluetta. Alueen länsireunalla oleva luotsiaseman ympäristö on sekametsää, pääosin kuusta ja koivua. Kanavan reunat ovat hoidettuja puistoalueita.

Alueen rakennuskanta liittyy Kanavan toimintaan, vierasvenesataman palveluihin ja alueen itäosassa sijaitsevaan Taipale-paviljonki motelliin. Uuden ja vanhan kanavan välissä sijaitseva kanavamuseo toimii entisessä tielaitoksen keskuskorjaamossa. Museossa esitellään kanavoinnin, kanavarakentamisen ja -toiminnan historiaa. Kaksikerroksisen rakennuksen yläkerta on varattu vaihtuville näyttelyille. Kanavamuseoon liittyy kiinteästi Taipaleen 160-vuotinen vanha kanava ja toiminnassa oleva kanava sekä alueen



moninainen historia. Lisäksi museossa toimivat vuokralaisina kahvio ja valokuvaharrastajan studio sekä metalli-, taide- ja käsityöpaja Kanavan paja. Näyttelytoimintaa pyörittää Varkauden museo. Käsityöpaja toimii ympärivuotisesti. Alueelle toivottaisiin lisää käsityöläisiä elävöittämään Kanavamuseon toimintaa. Satamatoimisto/luotsiaseman rakennus on ainut vanha rakennus, joka on säilynyt Taipaleen kanavalla. Rakennus on valmistunut v. 1872 ja se ei ole ulkoisesti juurikaan muuttunut kuistia lukuun ottamatta. Sisällä on tehty huonejärjestyksessä muutoksia viimeisen peruskorjauksen yhteydessä v. 1991. Rakennuksen kerrosala on noin 100 m<sup>2</sup>. Asunnon pohjoispuolella on 1900-luvulla valmistunut saunarakennus. Uuden ja vanhan kanavan välissä sijaitsee Järvi-Suomen merenkulkupiirin omistama rivitalo. Rivitalo on aikoinaan rakennettu kanavan työntekijöiden asunnoiksi. Tällä hetkellä rakennukselle ei ole käyttöä ja Järvi-Suomen merenkulkupiiri on aikeissa purkaa rakennuksen. Vanhan sulkukanavan lähellä, alueen itälaidalla sijaitseva motelli Taipale-paviljonki on rakennettu v. 1976 (2803 k-m<sup>2</sup>). Tällä hetkellä motellissa ei ole ravintola- ja majoitustoimintaa ja se on päässyt rappeutumaan. Rakennusta on hyödynnetty poliisikoirien koulutukseen.



*Kuva 15: Taipaleen kanava yhdistää Unnukan Niskaselän ja Haukiveden.*

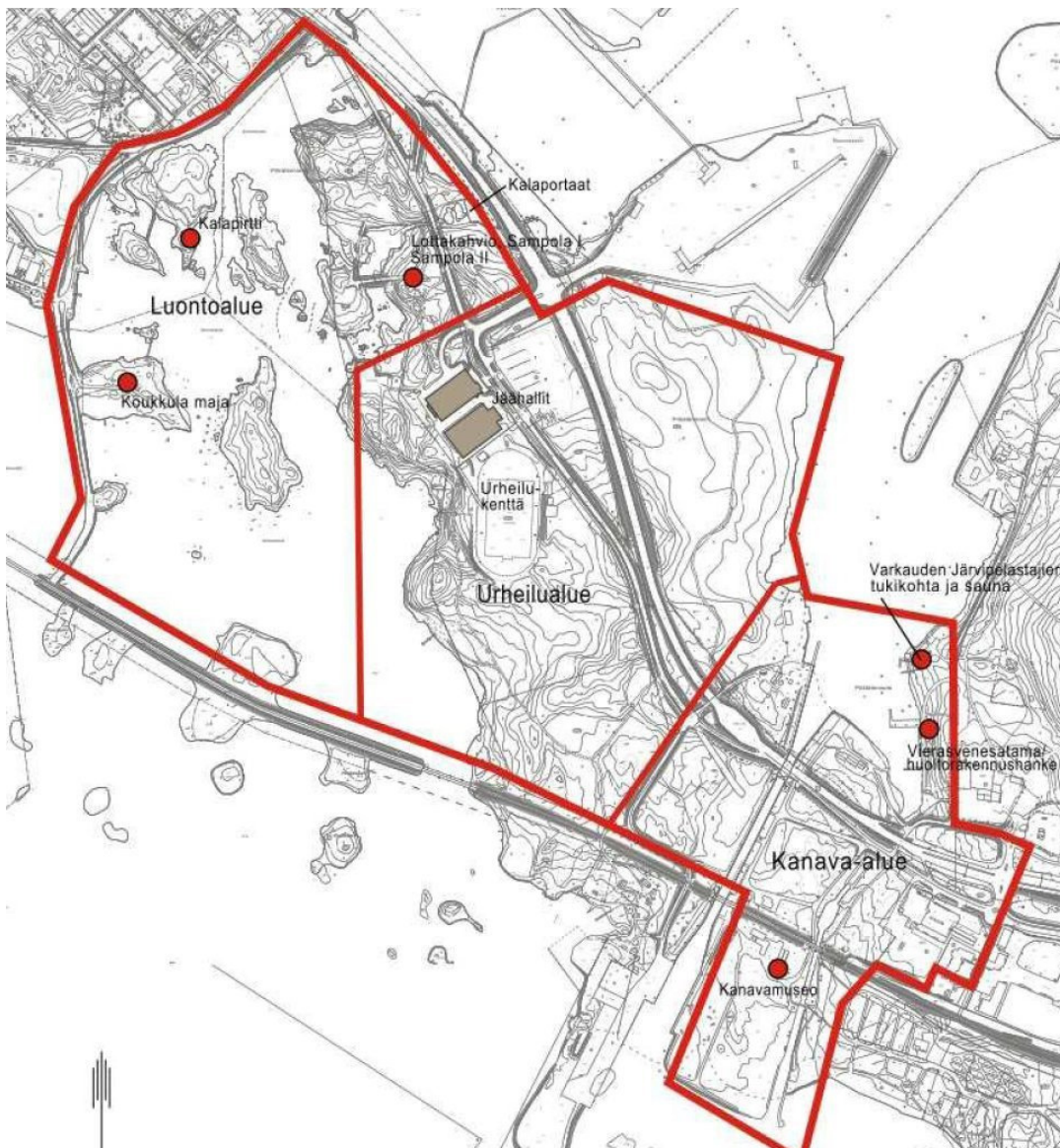
Vierasvenesatama sijoittuu pieneen lahden poukamaan Taipaleen kanavaan menevän laivaväylän läheisyyteen. Rannassa on ollut laituri 1980-luvun alkupuolelta lähtien. Ulokelaiturissa on paikat vierasveneille, pelastuslaitoksen laivalle, sukellusseuran tukialukselle ja muutamalle kotialukselle. Pienempi betoniponttonilaituri on vierasveneille. Alueella on noin 20 venepaikkaa. Maalaiturilla on polttoaineen jakelupiste ja septitankin tyhjennys. Toukokuussa 2009 alueelle valmistui uusi polttoainerakennus ja huoltorakennus suihku- ja wc-tiloineen. Vierasvenesataman lahden pohjassa on pieni

sulkuluukku ja oja, jonka kautta vesi virtaa vanhaan museokanavaan. Museokanavan vanhan uoman alkuosa sijoittuu pääosin valtatie 23:n alle.

Taipaleen vierassatama on ainoa ulkopaikkakuntalaisille veneilijöille palveluja tarjoava satama Varkaudessa. Mielenkiintoinen, kaunis ja suojaisa sijainti tekevät satamasta puoleensavetävän. Vierasvenesatamassa yöpyy kesäisin 300 matkailijaa.

Varkauden järvipelastajien tukikohta sijaitsee vierassataman viereisellä nurmialueella. Tukikohdassa sijaitsevat sauna, kokoontumistilat ja varastotilaa. Rannalla on kaksi laituria sekä pelastusveneen suojarakennus. Laiturit ovat ns. pelastuslaitureita. Tukikohdassa järjestetään kokoontumis- ja koulutustilaisuuksia sekä säilytetään pelastusvälineistöä. Sauna on myös vierasvenesataman asiakkaiden käytössä.

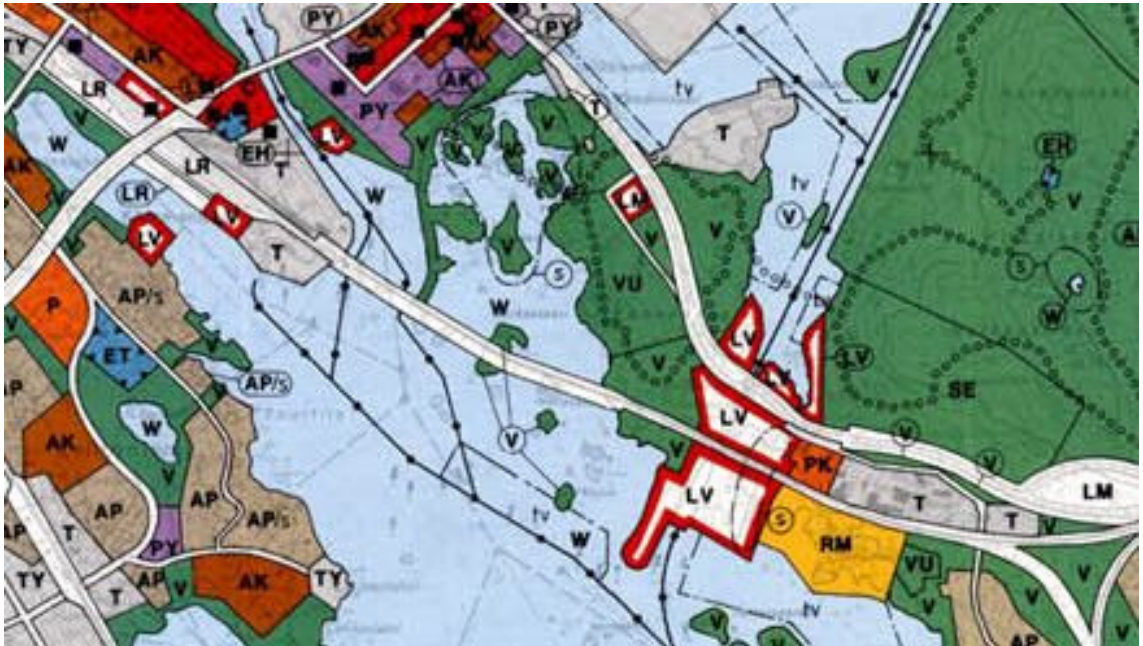
Eteläreunalla on pieni pumppaamorakennus, jonka kautta raakavesi on pumpattu Kivipurontielle olevan teollisuuden käyttöön. Tällä hetkellä raakavettä ei pumpata, mutta varauksena vedenottomahdollisuus on säilytetty. Vedenottoputki sijoittuu vierasvenesataman laitureiden läheisyyteen. Alla kilpailualue osa-alueineen.





## Kaavatilanne

Kaava-alue ei ole asuinalueita. Alueella on nykyisessä käytössä merkitystä virkistys-, ja ulkoilualueena sekä vapaa-ajan veneliikenteelle. Kaava-alueella ja sen välittömässä läheisyydessä rakennusten määrä on vähäinen. Alueella ei ole tiivistä kaupunkirakentamista. Kaavat eivät sido kilpailijoita ja kaavoja pyritään muuttamaan ideoiden pohjalta. Ajankohtaiseksi on tullut uuden yleiskaavan laatiminen Varkauteen.



Kuva 16: Ote Varkauden yleiskaavasta

Varkauden kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 5.9.1988 Varkauden yleiskaavan 2000. Yleiskaava on oikeusvaikutukseton. Yleiskaavassa suunnittelualue on merkitty seuraavin

kaavamerkinnöin:

V virkistysalue

VU urheilu- ja virkistyspalveluiden alue

T teollisuus- ja varastoalue

LM tieliikennealue

LV vesiliikennealue

## Suojelupäätökset

Varkauden kaupungin valtuuston päätöksen 16.6.1997 § 97 mukaisesti Taipaleen kanavat kuuluvat suojeluluokkaan 4 (ympäristön säilyttäminen/suojeltava alue) ja Varkauden Luotsiasema suojeluluokkaan 1 (ehdoton purkukielto, säilyttävä suojelu).

## **Maanomistus**

Alueen maa- ja vesialueiden omistajia ovat Suomen valtio/Merenkulkulaitos, Savo Karjalan tiepiiri, A. Ahlström Osakeyhtiö ja Varkauden kaupunki. Maanomistajiin on oltu yhteydessä ideakilpailua laadittaessa ja kaikki ovat suhtautuneet hankkeeseen avoimesti.

## **Liikenne**

Suunnittelualueella sijaitsevat Joensuu-Pieksämäki-rata sekä valtatie 23. Liikennemäärän ennuste vuoteen 2020 on noin 14000 ajoa/vrk. Sallittu ajonopeus alueelle on 50 km/h.

Suunnittelualueelle sijoittuu Taipaleen kanava sekä laivaväylä, jonka syvyys on vähintään 4,2 metriä. Kanavan liikenne koostuu tavara- ja vapaa-ajan vesiliikenteestä. Uittoyhdistys uittaa puutavaraa Kallaveden alueelta Taipaleen kautta Saimaalle. Uittomäärän vuosikeskiarvo on 2000-luvulla ollut noin 275000 tonnia puutavaraa. Taipaleen kanava-alueelle sijoittuvat tiet ovat Järvi-Suomen merenkulkupiirin käyttämiä huoltoteitä.

Könönpellon, Taipaleen ja keskustan väliset kevyenliikenteen reitit sijoittuvat valtatie molemmille puolille. Valtatien pohjoispuolella oleva reitti liittyy Hoikanmäentiehen. Reitti jatkuu valtatie alin kanava-alueelle sekä nousee kanavan ylittävälle sillalle. Kevyenliikenteen reittiä hoitaa Savo-Karjalan tiepiiri.

Vierasvenesataman pieni pysäköintialue sijoittuu vierasvenelaiturien ja valtatie väliselle alueelle. Vierasvenesataman rantaan on sallittu vain huoltoliikenne.

Vierasvenesataman itäpuolelle sijoittuu sorapintainen Hoikanmäentie. Tiellä ei ole läpikulkuliikennettä. Tietä käyttää vierasvenesataman lisäksi Varkauden Järvipelastajary sekä neljä muuta kiinteistöä kaava-alueen pohjoispuolella. Tie muuttuu ulkoilureitiksi kiertäen Varkausmäen länsireunaa Könönpellon asuinalueelle.

## **Palvelut, työpaikat, elinkeinotoiminta**

Alueella on kanavan liikenteeseen liittyviä toimintoja. Vierasvenesataman puolella ei ole vakituisia työpaikkoja. Kesäaikaan vierasvenesatamassa on ollut veneilijöitä palvelevaa toimintaa: kioski ja polttoaineen myynti sekä huoltotiloja.

Lähimmät kaupalliset ja yhteiskunnalliset palvelut löytyvät Päiviönsaarelta ja Könönpellolta, jonne on matkaa n.0,5 km. Terveyspalvelut ovat Kommilassa n. 3,5 km päässä.

## **Luonnonympäristö**

Alueelle on ominaista erilaisten kasvillisuustyypien vaihtelu kuivasta kankaasta rehevään lehtomaahan. Suurin osa alueesta on tuoretta ja lehtomaista mustikkakangasta. Vanhin ja komein lehtipuusto löytyy koskien rannoilta, saarista, niemistä sekä Kanava-saaren kosteikolta ja entiseltä asuinpaikalta. Etelä- ja keskiosan rannat ovat luhtarantaisia ja muualla on louhikkorantaa ja kalliota. Laajin säilynyt pirunpelto on jääruheilukseksen kohdalla rannassa. Radanvarren pajukkoiset pikkuluodot ovat vetisten luhtien ympäröimiä. Luonto- ja maisemaselvityksen mukaan Kämärin luonto on säilynyt lähes muuttumattomana, vaikka paikoin onkin nähtävissä käytön aiheuttamaa kulumista

Alueelle tehdyn luonto- ja maisemaselvityksen mukaan monimuotoisimman ja arvokkaimman osan alueesta muodostavat Linnasaari lähiluotoineen, Kalapirtinsaari, Kämärinsaari sekä Kämärinkosken ranta-alueet, tulva-alueet ja kosteikot.

Alueen lajisto on monimuotoinen. Suojeltavia ja harvinaisia kasvilajeja on alueella havaittu useita. Alueen huomionarvoisimmat eläinlajit ovat saukko, liito-orava ja lepakot. Linnasaari on liito-oravan elinaluetta. Linnasaaren eteläosassa on myös valkoselkätikalle soveliaista aluetta. Saarella kasvaa vanhoja lehtipuita. Lahopuuta on pötkelöinä ja maapuina. Pesimäkautena alueella on havaittu kaikkiaan 66 lintulajia. Koskialueella esiintyy luontaisesti lisääntyvä lohikanta sekä alueen monimuotoisin hyönteislajisto.

Maaperä alueella on moreenia. Alue ei ole pohjavesialuetta eikä alueella ole talousvesikaivoja.

## **Alueen historia**

Kämärin ja Tyyskän alueella on pitkä historia, joka voidaan katsoa alkaneen kiviajalta ja myös 1500-luvulta, koska Varkauden alueen kosket olivat hankalat ja niihin syntyi luonnostaan pysähdys ja huolto paikkoja. Lisäksi kosket olivat kalaisia ja niinpä alueelle syntyi Kruununkalastamo 1500-luvulla. Liikenteen solmukohtana Varkaus nousi ihmisten tietoisuuteen ja Varkauteen alettiin puuhata kauppala tai kaupunkia jo 1700-luvulla mutta se ei toteutunut. Kämärin kannalta (siihen aikaan Myllysaari) merkittävää oli Taipaleen kanavan valmistuminen vuonna 1841. 1800-luvulla oli suurisuuntainen hanke toteuttaa alueelle Koskenniemen kaupunki, joka olisi sijainnut Taipaleen kanavan molemmin puolin ja rajoittunut Ämmäkoskeen.

Kaupungin asemakaavan laati vuonna 1857 maanmittari Carl Rehnström. Hanke ei kuitenkaan toteutunut. Kämärin alueesta kehittyi jatkossa vapaa-ajan viettopaikka. Sinne rakennettiin tanssilava, Lottakahvila ja urheilukenttä. Näin Kämärin alueesta tuli suosittu ulkoilualue.

A. Ahlström Oy tilasi arkkitehti/professori Yrjö Lindegreniltä Kämärin alueelle suunnitelmat urheilupuistoa varten. Piirustus on vuodelta 1945. Tällä suunnitelmalla Yrjö Lindegren voitti Lontoon olympialaisten taidekilpailun arkkitehtuurin kultamitalin. Kämärin urheilupuiston suunnitelmaa tehdas toteutti pieneltä osin, mm. urheilukenttä rakennettiin talkoilla. Katsomorakennuksen ja muut rakennelmat kentän yhteyteen suunnitteli Arkkitehtitoimisto K. Ström - O. Tuomisto Helsingistä vuonna 1957. Ns. maratonradan mukainen rata sekä uimala toteutettiin alueelle. Rakenteet on suunnitellut insinööritoimisto Magnus Malmberg Helsingistä.

Tanssilavan toteuttivat WP-35 ja WU yhdessä tehtaan kanssa 1930-luvulla. Tanssilava toimi 1970-luvulle saakka, jonka jälkeen se purettiin. Samassa yhteydessä Kämärltä hävisi myös minigolfrata (rakennettu 1950-l.).

Tyyskän alueella oli kentällä suuret hakevarastot, joihin lotjilla tuotiin halot. Alueella on vielä jäljellä joitain rakenteita hakkeen kuljettimien betonijalustoista. Samoin niemenkärjessä on parakki 1960-luvulta. Huomioitavaa on myös se, että niemen kärjessä on tehty muutoksia, ettei uimalaan ajaudu Pirtinvirrasta mitään.

Taipaleen kanava-alue kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin kulttuurihistoriallisesti arvokkaisiin ympäristöihin. Taipaleen sulkukanava rakennettiin 1835–39 ja se oli Konuksen kanavan ohella ensimmäinen valtiovallan rakentama sulkukanava. Tämä vanhin kanava jäi käytöstä 1871, minkä jälkeen sen varrella toimi mm. telakka, saha ja mylly. Uusi kaksisulkuinen kanava rakennettiin sen länsipuolelle nälkävuosien hätäaputöinä 1867–71. Tämän kanavan paikalle rakennettiin 1967 uusi uittosulkukanava.

#### **4.4.3 Kilpailun tavoitteet**

Kämärin alueelle toivottiin raikkaita, innovatiivisia visioita ja ideoita, jotta aluetta pystyttäisiin hyödyntämään monipuolisella tavalla matkailu-, asumis-, ulkoilu- ja virkistyskäyttöön. Kämärin sijainti lähellä Varkauden keskustaa, kaunis luonto, kulttuurimaisema ja rakennusperintö antoivat mielenkiintoisen suunnittelupohjan lisätä alueen veto-voimaisuutta.

Kämärin ideakilpailun tavoitteet:

- kehittää alueen matkailua siten, että ideat voidaan saattaa yksityisen tahon toteuttaviksi
- lisätä alueen rakentamismahdollisuuksia: matkailu, asuminen
- synnyttää ideoita, jotka tukevat alueen kokonaisuutta ja yhdistävät suunnittelualueen jouhevasti kaupungin keskustaan
- kehittää Kämärin aluetta kuntalaisten virkistys- ja vapaa-ajantoimintaa tukevana paikkana
- kehittää alueen kulttuuripalveluja

- parantaa ympäristön viihtyisyyttä: siltayhteydet saarille, saarien ja ranta-alueen hyödyntäminen, Taipaleen vanha kanava-alue
- keksiä keinoja rakennusten hyötykäytölle: harjoitushallin uusi käyttö, Taipalepaviljonki
- korostaa Varkauden kaupungin teollisen rakennusperinnön näkyvyyttä
- lisätä alueen vetovoimaisuutta luontoarvoja kunnioittaen: maisemarakentaminen

#### 4.4.4 Suunnitteluohjeet

Kilpailualue on lahtien ympäröimä maa-alue, joka yhdistyy länsiosastaan kaupungin keskustaan, Päiviönsaareen. Kilpailualue muodostuu toiminnaltaan kolmesta erityyppisestä alueesta: luontoalueesta, urheilualueesta ja kanava-alueesta.

Taipaleen alueesta on tehty vuonna 2000 selvitys: ”Kanavien Varkaus-Taipaleen alueen matkailun ja elinkeinotoiminnan selvityshanke”. Selvityksessä on kiinnitetty huomiota Taipaleen alueen nykytilanteeseen ja ongelmakohtiin. Selvitykseen on koottu ajatuksia, kuinka alueen ongelmia voitaisiin parantaa ja miten ongelmia saataisiin ratkottua. Selvityksessä ilmenneitä asioita saattoi käyttää suunnitelmien ja ideoinnin pohjana matkailua tukevaa suunnittelua ajatellen. Kirjattuja ideoita ei ollut tarkoitettu tiukoiksi ehdoksi suunnittelulle, vaan kilpailija saattoi tuoda esille uusia visioita alueen matkailun kehittämiseksi ja alueen suunnittelulle.

Kilpailija sai sijoittaa rakentamiseen tarkoitettuja maankäyttöratkaisuja koko kilpailualueelle, lukuun ottamatta luontoalueen arvokkaimpia alueita ja Taipaleen toiminnassa olevan kanavan vartta, jonka Järvi-Suomen merenkulkupiiri rajasi turvallisuuden ja kanavan toiminnan takia pois kilpailualueesta. Järvi-Suomen merenkulkupiiri purkaa alueella omistamansa kanavahenkilökunnan käytössä olleen rivitalon ja varastorakennuksen.

Kilpailualueella sijaitsee kaksi tyhjillään olevaa rakennusta jäähalli ja motelli Taipalepaviljonki, joille etsittiin kilpailun kautta uusia käyttötarkoituksia. Kilpailija sai esittää vaihtoehtoisesti myös rakennusten poistamista, mikäli suunnitelma ei tue rakennusten säilyttämistä ja alueelle haluttiin esittää parempaa maankäyttöä. Rakentamisen osalta Kämärin herkkä luonnonympäristö, maisema-arvot ja rakennusperintö tuli huomioida suunnittelussa.

Ideoinnissa oli kiinnitettävä huomiota kilpailualueen erityyppisten osa-alueiden: luontoalueen, urheilualueen ja kanava-alueen liittymiseen toisiinsa sekä alueen kytke- mistä Päiviönsaaren kaupunkikeskustaan. Järvi-Suomen merenkulkupiiri on merkinnyt tiealueet, jotka tuli säilyttää kanavan huoltoteinä.

#### 4.4.5 Arvosteluperusteet

Palkintolautakunta painotti arvioinnissaan seuraavia seikkoja:

- ideoiden laatua ja käyttökelpoisuutta
- ideoita, joissa on oivallettu alueen ominaisluonne, arvot ja kehittymismahdollisuudet
- ideoita, jotka tukevat alueen kokonaisuutta suhteessa muuhun kaupunkiympäristöön
- arkkitehtonista kokonaisuutta ja omaleimaisuutta
- rakentuvien osa-alueiden toimivuutta, viihtyisyyttä ja turvallisuutta
- toimenpiteiden vaikutuksia rakennettuun ympäristöön
- toimenpiteiden soveltumista luonnonympäristöön
- tavoitteiden toteutettavuutta kilpailuehdotusten pohjalta



*Kuva 17: Kämäri keskustan suunnasta Joensuun suuntaan katsottuna*

## 5 Suunnitelma Varkauden Kämärin alueelle

### 5.1 Yleisesittely

Suunnitelmani on alueen, maaston ja maiseman ominaisuuteen, liikenneverkon ja arvot huomioiva. Kuvaus perustuu alueen jakoon kolmeen erilaiseen osa-alueeseen: luontoalueeseen, urheilualueeseen ja kanava-alueeseen. Kilpailualue rajautuu keskustatoimintoihin kuuluvaan Päiviönsaareen. Päiviönsaarella on kaupungin hallinnollinen keskus, koulupalveluita, uimahalli ja suurehko Navitas-teknologiakeskus pysäköintitiloineen. Kiehtova luontoalue saarineen ja koskineen rajoittuu siihen. On kiehtovaa tuoda vieraita teknologiakylän urbaanista ”High-Tech”-ympäristöstä sadan metrin päässä olevan villin luonnon keskelle. Sijoitin herkkään maisemaan, nykyisten avantouimarien kopin tilalle, sauna- ja takkahuonetiloja, joiden käyttäjinä voi olla teknologiakeskuksen, teollisuusyrittäjien ja kaupunginhallinnon lisäksi olla myös kaupungin avantouimareita. Päiviönsaaren viereinen Kalasaunasaari ja sen eteläpuolinen Pieni Linnasaari on saanut ”kalasaunan” seuraksi muutamia pieniä näköalarakennuksia. Ne kunnioittavat, mutta myös avaavat, saarien villiä luontoa ja koskimaisemaa. Ne palvelevat teknologiavieraiden lisäksi Vekara-Varkaus-tapahtuman vieraita, lapsia ja nuoria muutenkin, sekä muita kaupunkilaisia ja matkailijoita. Alueen kalastusharrastajien toimintamahdollisuuksia on myös hieman parannettu.

Uudet, luontoalueen läpi menevät, kevyen liikenteen sillat ja polut kytkevät Päiviönsaaren eli keskustan ja urheilun alueen herkillä tavalla toisiinsa. Urheilun alueen toimintoja aktivoidaan ja täydennetään, sinne tulee monitoimikäyttöä, asumista ja uusi kauppakeskus. Valtatie 23:n koillispuolinen urheilun alueelle lisätään luontopolkuja, ranta-alueelle avataan kaupunkilaisille, retkeilijöille ja matkailijoille levähdys/rentoutumispisteitä. Jos tuon alueen, Muuraissaaren, pohjoisosan puunkäsittelypiste jää globalisaation myötä pois käytöstä, aluetta voidaan tarvittaessa ottaa osittain myös rakentamiskäyttöön.

Taipaleen kanava-alueelle uusina toimintoina on tuotu järvi- ja kanavamaisemiin avautuva hotelli, Taipale-paviljongin uusi muotoilu-, innovaatio- ja tuotekehityskeskus sekä taiteilija-ateljeet. Lisäksi on täydennetty olemassa olevia toimintoja, kuten vierasvenesatamaa, risteilytoimintaa ja ammattikalastusta. Alueesta on kehitetty siis tärkeä osa matkailulle, veneilijöille, kalastajille sekä luovan alan verkostoille. Alueen innovatiivisten ”autotalliyrittäjien” verkostoista haetaan uusia aiheita viereisille tyhjentyville teollisuusalueille. Alueen historia, hieno kanavaympäristö sekä viereinen teollisuusympäristö tuovat paikalle vaikuttavaa sisältöä. Kaupungin asukkaat, viereiset teollisuusyritykset ja matkailijat viihtyvät tällä luovalla palvelualueella luoden uusia verkostoja.

## MITOITUSTIEDOT

		KERROSALATIEDOT:						
		nykyiset	uusi krsala	yhteensä	krsluku	autopaik.	1ap/k-m2	asukkaita
1	Harrastuskalastajien tukikohta	60	200	260	1	10	26	
2	Harrastuskalastajien venelaiturit							
3	Rantasauna ja takkahuone talviuimareille ja edustuskäytt.		50					
4	Satujen saaristo – vekarakeskus harrastetiloineen	45	155	200	1			
5	Uusi näköalapaviljonki		100	100	1			
6	Uusi Pienen Linnasaaren Satulinna		200	200	3			
7	Uusi luontopolku siltoineen – Green Corridor							
8	Luontokoulualue	25		25				
9	Partio- ja luontokoulukeskus tiloineen	160	240	400	1	15	26,67	
10	Uusi "Koskikeskus" - pysäyttävä liiketiloineen		3500	3500	1	50	70	
11	Uusi infotorni digitaalisine näyttöineen							
12	Jäähalli – ehostettuna julkisen rakennuksen tasolle	3433		3433	2			
13	Monitoimihalli	3174	200	3374	2			
14	Urheilukenttä					233		
15	Uusi katsomo tarvittavine oheistiloineen sekä näkötorni	490	1010	1500	2			
16	Uudet asuinrakennuskorttelit, "ekokylät"		7400	7400	2	100	74	190
17	Uimaranta ja laiturit turvallisine lastenaltaineen							
18	Uudet rantasaunat sosiaali- ja WC-tiloineen		100	100	1			
19	Luontopolkuverkosto							
20	Taipale-paviljonki	2803		2803	2	179	15,66	
21	Uudet taiteen ja tuotekehityksen työpajatilat		1000	1000	2			
22	Uusi rautatiepysäkki							
23	Uudet studio- ja asuntotilat		900	900	2	12	75	
24	Uudet ateljeetitilat		2000	2000	2	20	100	40
25	Kanavakeskus – Kanavamuseo, kahvio, tori	750		750	1,5	10	75	
26	Kansainvälinen taidepuisto	200		200	2	40	5	
27	Museokanava							
28	Liito-oravapuisto							
29	Uusi näköalohotelli venelaitureineen		3200	3200	7	35	91,43	
30	Vierasvenesatama	150	150	300	1	18	16,67	
31	Vierasvenelaiturit							
32	Järvipelastajien tukikohta koulutus ja laituritiloinen	75	100	175	1	5	35	
33	Uudet järvipelastajien kaluston huolto- ja talvisäilytystilat		250	250	1	8	31,25	
34	Kalastuslaivalaituri							
35	Ammattikalastajien tukikohta – kalankäsittely...	300	360	660	1	20	33	
36	Kalastusvenelaituri							
	<b>YHTEENSÄ:</b>	<b>11665</b>	<b>21115</b>	<b>32730</b>		<b>755</b>	<b>43,35</b>	<b>230</b>

Kuva 18: Luettelo alueen nykyisistä ja uusista toiminnoista mitoitus tietoineen

## 5.2 Aluekohtainen esittely

Kämärin kolme eri tyyppistä aluetta olivat, luontoalue, urheilualue ja Taipaleen kanava-alue. Kanava-alueella on lisäksi myös kolme muuta pientä eri tyyppistä erillisaluetta. Seuraavassa on esittely kaikista näistä suunnitelman alueista.

### Luontoalue

Luontoalue sijaitsee Varkauden keskustan tuntumassa. Siihen kuuluu Ämmäkosken, Linnakosken, Kattilakosken ja Kämärinkosken ympäristö lähisaarineen. Maa-alueisiin kuuluvat Kämärinsaari, Kanavasaari, Kattilasaari, Linnasaari ja Kalapirtinsaari. Aluetta rajaavat pohjoisessa ja lännessä Päiviönsaari, idässä valtatie 23 ja kaakossa urheilualueet.



Nuottakotasaarella on tukikohta harrastuskalastajille. Luontoalueen yleisilme säilyy luonnonmukaisena. Olemassa olevaa polustoa vahvistetaan ja sillat kunnostetaan. ”Green Corridor”, eli polkuyhteys siltoineen Kattilasaaresta Linnasaaren ja Kalasaunasaaren kautta Päiviönsaareen, toteutetaan. Olemassa oleva kelvollinen rakennuskanta peruskorjataan ja rakennetaan uutta rakennuskantaa alueella syntyneen ja syntyvän harrastus- ja elinkeinotoiminnan tarpeisiin herkkää saariluontoa ja luontoarvoja vaalien ja kunnioittaen.

Luontoalueen länsireunalla on hienot takkahuone/rantasaunatilat, joiden käyttäjiä ovat talviuimarit ja edustavaa luontomaisemaa arvostavat vuokratkäyttäjät. Luontoalueen aktiviteetteina on ”satujen saaristo”-sateenvarjon alla olevia lasten- ja nuorten tapahtumia: Vekara-Varkaus, partiotoiminta, leiri- ja luontokoulutoiminta. Kalasaunasaareen ja Pieeneen Linnasaareen rakennetaan Lasten maailma linnoineen ja muine Vekara-Varkaus-tapahtumaakin tukevine rakennuksineen. Alue toimii myös ohikulkijoiden ja Päiviönsaaren asukkaiden/työntekijöiden luontotukikohtana. Nykyistä partiolaisten tukikohtaa kehitetään ja laajennetaan tulevaisuuden partio- ja leirikoulutoimintaa ajatellen.

## **Urheilualue**

Kämärin alueella voimakkaimmin on rakentunut niin sanottu jääurheilukeskuksen alue. Urheilualue sijaitsee luontoalueen ja Taipaleen kanava-alueen välissä. Aluetta halkovat Rehnströminkatu ja valtatie 23. Rantaa pitkin kulkee Kämärinsaarelta lähtävä luontopolku. Luontopolkua kehitetään ja sen linjausta jäntevöitetään sekä avataan uusia näkymiä ranta- ja vesialueelle. Uimarantaa aktivoidaan lisäämällä laitureita lasten turvallisuus huomioiden. Lisäksi rakennetaan sauna- ja pukeutumistilat. Uimaranta ja urheilukenttä toimivat esim. maraton- ja triathlon tapahtumien keskipisteinä.

Urheilukentän päällysteenä on tekonurmi. Kenttää reunustaa uudet katsomotilat, jonka alle sijoittuisi aluelämpö/energiakeskus (aurinko-, maalämpö-, biovoima) sekä puku- ja pesutilat, wc:t, toimistot, kuntosalitilaa jne. Katsomon viereen sijoittuu näkötorni. Mikäli harjoitushallissa ei ole tarpeeksi jääurheilukäyttöä, se voidaan muuttaa monitoimihalliksi, joka olisi jaettavissa esim. kolmeen osaan. Hallin koillispäätä parannetaan korkeammalla päätyrakennuksella. Molempien hallien ulkoista ilmettä voitaisiin muutenkin parantaa julkisen rakennuksen tasolle. Urheilualueen kaikki toimenpiteet samalla parantavat sen toimimista lähiliikuntapaikkana.

Kämärin alueelle haluttiin myös asumista. Niille sopiva paikka löytyi urheilualueen eteläosan kumpareelta. Sinne sijoitetaan kaksi ”ekokylää”. Ne ovat kaksikerroksisia kortteleita pääasiassa asuinkäyttöön, mutta niihin voi sisällyttää myös työpaikkoja. Nuo passiivenergiatalot sijaitsevat aurinkoenergiaa hyödyntävällä kumpareella, ja niistä on monipuoliset kevyen liikenteen yhteydet palveluihin ja luontoon.

Rehnströminkadun ja valtatie 23 väliin jäävään kolmioon sijoittuu paikoitustilojen lisäksi ns. ”Koskikeskus” ohikulkuliikenteen pysäyttäjäksi sekä paikallisen liike-elämän ja Kämärin alueen matkailutarvetta palvellen. Alueelle tulevan liittymän lähelle sijoitetaan infotorni, joka kertoo reaaliaikaisesti, mitä alueella tapahtuu.

Valtatie 23:n itäpuolelle sijoittuvaa urheilualuetta aktivoidaan rakentamalla alueelle laaja polkuverkosto. Polkuja rakennettaessa voidaan poistettavaa maata viedä alueen pohjoisosaan vähentämään Muuraisaaresta aiheutuvaa teollisuusmelua. Osaa puistoalueesta voidaan myöhemmin käyttää rakentamiseen, esimerkiksi loma- tai asuntomessurakentamiseen. Se voisi olla perusteltua ainakin silloin, Stora-Enso joutuisi vähentämään teollisuustoimintojaan Muuraisaaresta. Niin ei kuitenkaan toivoisi tapahtuvan.

### **Taipaleen kanava-alue**

Taipaleen kanava-alueella sijaitsevat uusi ja vanha kanava, vierasvenesatama ja järvipestajien tukikohta. Vanha kanava on Suomen ensimmäinen ja myös vanhin säilynyt valtation rakentama sulkukanava. Se on ollut 1960-luvulta asti pohjoispäästään suljettuna. (Pohjois-Savon liitto, s. 204) Suunnitelmassa esitän kanavan pohjoispään avaamista. Se edellyttää uusien siltojen rakentamista. Avaamisen minimivaihtoehto eli veden virtauksen lisääminen ja kanavan patoaminen toisi virtausta ja elämää vanhaan kanavamiljööseen. Sulkujen uudelleen käyttöönotto olisi todella mielenkiintoinen hanke. Se toisi vanhaa kanavahistoriaa, liikennehistoriaa ja teollistumishistoriaa konkreettisesti tähän aikaan. Vanhasta kanavasta kulkeminen olisi harrasteveneilijöille elämyksellinen kokemus.



*Kuva 19: Taipaleen vanha kanava etelästä päin katsottuna*

Kanava-alueen ja kanavamuseoalueen olemassa oleva historiallinen, kelvollinen rakennuskanta säilytetään ja kunnostetaan historia ja tulevat käyttötarpeet huomioiden. Vanha kanava-alue entisöidään ja kehitetään palvelemaan kalastusharrastusta. Polusto kunnostetaan ja avataan uusia mielenkiintoisia näkymiä historialliseen luontoympäristöön. Kanavamuseon pohjoispuolelle sijoittuu kansainvälinen taidepuisto ja museoalueelle kansainväliset taiteilija-muotoilija-ateljeet. Taipale-paviljongista kehitetään kansainvälinen taiteen ja tuotekehityksen kurssikeskus. Se voisi toimia esim. Aalto-yliopiston ”satelliittina”. Se voi palvella myös leiri- ja luontokoulutoimintaa. Taipale-paviljongin yhteyteen sijoitetaan myös taiteen ja tuotekehityksen työpajat, studioasunnot ja rautatiepysäkki.

Yhdessä venesatamien ja hotellialueen kanssa kanava-alue muodostaa viihtyisän miljöö. Yrityskampus tarjoaa aina uutta ja tekemisen meininkiä, samoin taiteilijat. Kanavan kulkijat ja risteilyvieraat tuovat tuulahduksen jostain muualta. Veneilijät värittävät alueen elämää.

### **Vierasvenesatama**

Vierasvenesataman laitureita voidaan lisätä. Suunnitelmassa sataman liikennemaisemaa väljennetään ja siitä tehdään paikalle pysähtymään houkutteleva aktiivinen, viehättävä rantatori. Alueelle rakennetaan yrittäjävetoisia veneiden huolto- ja talvisäilytystiloja.

### **Varkauden järvipelastajien tukikohta**

Järvipelastajille rakennetaan suunnitelmassa uusi laiturit ja tilat koulutus- ja kurssitoimintaan sekä kaluston huolto- ja talvisäilytystiloja, jotka voivat palvella myös vierasvenesatamaa käyttäviä veneilijöiltä.

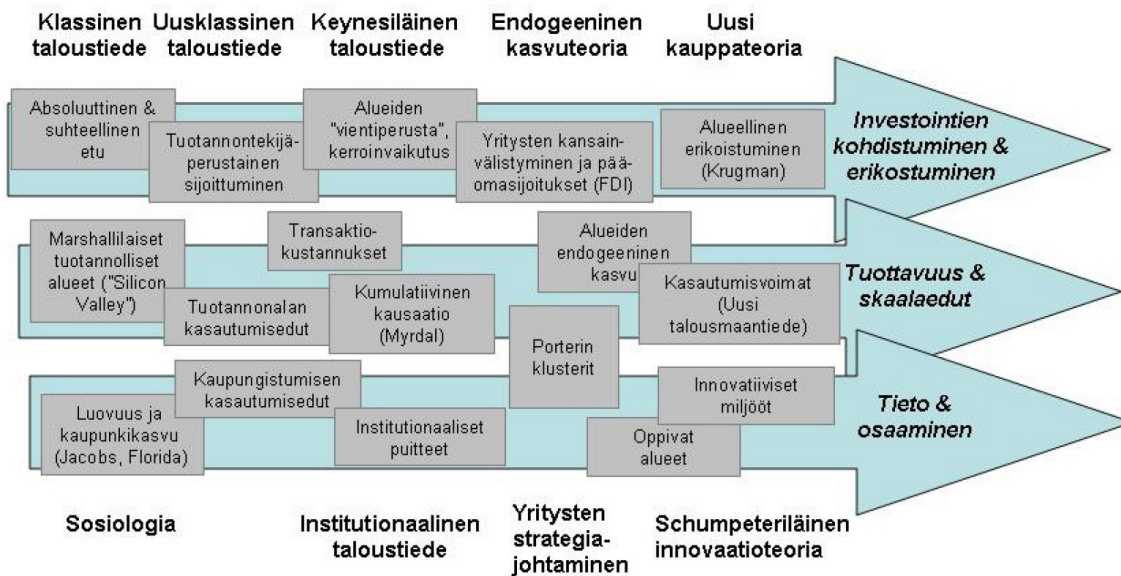
### **Järvi-Suomen merenkulkupiiri**

Merenkulkupiirin purettavan rivitalon maa-alueelle rakennetaan veneilijöitä, laivaristeilijöitä ja muita vieraita palveleva näköalahotelli ja oma vierasvenesatama. Merenkulkupiirin historiallinen, säilytettävä rakennuskanta Luotsikujan varressa säilytetään. Luotsikujan jatkeena olevalle ranta-alueelle voisivat sijoittua esimerkiksi ammattikalastajien satama laitureineen, kalastusveneiden huolto- ja talvisäilytystiloineen sekä kalankäsittely- ja säilytystiloineen.

## **5.3 Suunnittelunäkökulmia**

Varkauden Kämärin kilpailussa haettiin yhtäältä ideoita maisemasuunnittelun ongelmiin, toisaalta haettiin vireyttä elinkeinopoliittisiin/taloudellisiin ongelmiin. Järjestäjät hakivat myös hyötykäyttöä tai ajatuksia alueen vajaakäyttöisille rakennuksille ja alueil-

le. Suunnittelussa täytyi siis ottaa huomioon kaupunkisuunnittelun, maisemasuunnittelun, talouden ja elinkeinopolitiikan taso.



Kuva: Kirjasta: Alueet ja verkot – alueiden kilpailukyky ja toimivuus (Opetus- ja kulttuuriministeriö, s.17)

Ideakilpailun ohjelma oli aika vapaa ja tavoitteet olivat väljiä. Kilpailijoiden annettiin melko vapaasti valita mitä toimintoja ja toimenpiteitä ja missä muodossa alueelle sopisi tehdä. Varkaudessa siis haluttiin hyvin laajan skaalan vaihtoehtoja siitä, mitä ja kuinka paljon tuohon keskustan vierelle voitaisiin tehdä. Haluttiin osittain säilyttää vanhaa, mutta jotakin uuttakin alueelle haluttiin rakennettavan. Saapuneiden kilpailuehdotusvaihtoehtojen skaala oli varmasti hyvin laaja. Kun arvioidaan eri alueiden ja eri ideovaihtoehtojen mahdollisuuksia ja arvoja, lähtökohtia arvioinnille on useita. Maisemasuunnittelun ja yhdyskuntasuunnittelun eri teorioiden lisäksi alueellisen kilpailukykyyn tutkimuksessa voi käyttää esimerkiksi yllä olevassa kuvassa esitettyjä viitekehyksiä.

Ideakilpailuun tuli 32 ehdotusta. Kilpailuehdotukseni sijoittui keskiluokkaan, ja palkintolautakunta arvioi sen seuraavasti:

”Tasapainoinen, mutta varovainen ehdotus. Paljon yksittäisiä toimintoja ja hyviä yksityiskohtia eri puolilla aluetta, mutta kokoava ajatus puuttuu. Kolmiomainen liikekeskus urheilualueella, valtatievarrella ei ole riittävä pysäyttävä. Ympäristön huomioon ottava ja helppo toteuttaa.”

Päädyn paikalliset resurssit huomioiden suhteellisen varovaiseen suunnitteluotteeseen. Pyrin sopeuttamaan suunnitelmat luonnon, maisemien ja rakennetun ympäristön ehdoilla helposti toteutettaviksi. Nyt jälkikäteen voi analysoida varovaisiin ratkaisuihini vai-

kuttaneen (liikaa) nykyinen olemassa oleva teollisuus (Stora Enson Muuraissaaren puunkäsittelyn meluhaitat Joensuuhun menevän Taipaleentien(tie23) koillispuolella) sekä paikalla kokemani ja muusta kaupunki-informaatiosta saamani käsitys todella taantuvasta, resurssiköyhästä kaupungista. Päädyin sen takia varovaiseen linjaan. Jälkikäteen ajatellen radikaalimpia kaavallisia ratkaisuja olisi voinut tehdä. Taipaleentien koillispuolen vain tekstissä mainittu rakentamisoptio olisi pitänyt ehkä esittää selkeänä suunnitelmana. Se jäi nyt vain luontoalueeksi, mikä toki kuulostaa tuolla vähenevän teollisuuden (deindustrialisaation) keskellä olevassa kaupungissa edelleenkin perustelulta ratkaisulta. Jos Stora Enso päätty lopettamaan alueen toimintansa, Muuraissaaren puunkäsittelyaluekin sitten vapautuisi. Sitten tuo koko niemialue olisi mahdollisuus suunnitella yhtenäisenä, hienona kokonaisuutena.

### **5.3.1 Kämärin ideakilpailun jälkeiset muutokset suunnitelmaan**

Tein ideakilpailun arvostelun pohjalta muutamia muutoksia suunnitelmaan. Lisäsin kanava-alueen hotellin ja urheilualueen liikekeskuksen pysäyttävyyttä. Korostin paikan porttiluonnetta: Joensuusta päin tullessa huomataan, että nyt tullaan hienoon, urbaaniin teollisuushenkiseen kaupunkiin. Tein luontoalueen ratkaisuihin pieniä muutoksia. Nyt on paremmin hahmotettavissa Kämärin toimintojen ja tilojen monikäyttöisyys sekä toimintojen ja verkostojen kytkeytyminen alueen sisällä ja ympäristössä.

Pyrin suunnitelmallani hakemaan monipuolisia ratkaisuja eri alueille. Näkökulmat, joita erityisesti ajattelin, olivat luonnon, matkailun, lapset ja nuoret, vapaa-ajan, sosiaalisuuden, luovuuden, oppimisen, teollisuuden ja yrittäjyyden huomioivia. Tavoitteena oli luoda ympäristö, jossa erilaiset, toisensa huomioivat ja verkostoitumista edistävät toimijat tuottavat miellyttävää ”pörinää” ja luovat ”lisäpörinää” tuottavan vetovoimaisen Kämärin kaupunginosan koko Varkauden seudun parhaaksi.

## **5.4 Matkailu**

Esitin suunnitelmassani Kämäriin osittain muutakin Varkauden, Pohjois-Savon ja Itä-Suomen alueen resursseja hyödyntäviä elementtejä. Alueelta on löydettävissä monenlaisia matkailijoita monipuolisesti kiinnostavia kohteita. Alueen matkailulliset tavoitteet voi jakaa hyvinkin kattavaan potentiaaliseen palettiin. Alla kuvaan luettelomaisesti osittain toistensa kanssa sidoksissa tai päällekkäin olevista matkailutoiminnoista. Osa vaatii osaavaa henkilökuntaa ja hyviä rakenteita, osa on toteutettavissa kevyemmin. Suurin osa toteutettavissa ympäri vuoden:

- Aktiivimatkailu: tekemistä alueelta löytyy lapsista vanhusväestöön asti esim.; vesi-, luonto-, kulttuuri-, urheilu-, historia-, teknologia-, koulutus- ja innovaatio-alueilta. Partiolaisille on alueella perinteitä ja tiloja. Niitä on suunnitelmassa laajennettu, ja alueen muitakin tiloja voi laajemmissa tapahtumissa käyttää, joten

partiomatkailu on myös mahdollista. Leirikoulut ovat oleellinen osa alueen aktiivista toimintaa.

- Lintubongaus: koskialueelta löytyy koskikaran lisäksi mm. pikkutikka ja erittäin harvinainen valkoselkätikka. Saarista, muilta rannoilta ja luontopoluilta löytyy myös monipuolisia lintulajeja [Lintuyhdistys].
- Ekomatkailu. Alue mahdollistaa luontokeskeisen kestävän kehityksen matkailun. Vettä, luontoa ja maisemaa, sekä vaellusreittejä löytyy. Myös luonnonsuojeluprojektit, suojelualueiden ylläpito- ja talkooprojektit mahdollisia (esim. alueen tärkeät liito-orava-, linnusto-, kasvillisuus- ja maisema-alueet, Ämmäkosken lohikalojen kutualue).
- Harrastematkailu. Matkailijat matkustavat paikalle erityiskiinnostuksen vuoksi. On yksilöllisyyden korostumisen ja muuttuneiden kulutustottumusten vuoksi nousussa oleva matkailumuoto (Mikkonen, Pasanen, Taskinen, s.13). Kiinnostuksen aiheina alueella voivat olla luonto, veneily, kalastus, kanavamiljö, teollisuus, innovaatioympäristöt, monipuoliset urheilulajit (uinti järvessä ja viereisessä uimahallissa, hiihto, juoksu, laskettelu (pieni laskettelurinne lähialueella), jääkiekko, kaukalopallo, jääpallo, jalkapallo, pesäpallo, yleisurheilu, tennis, sulkapallo, salibandy, voimailulajit, voimistelu, pyöräily, rullaluistelu jne.) , eri alojen messut yms.
- Reppureissaaminen. Mielenkiintoisia mahdollisuuksia löytyy reppureikilijallekin.
- Junamatkailu. Varkauden rautatieasemalta Kämärin alueelle on n. 2 kilometriä. Suunnitelmassani esitin alueelle omaa pysäkkiä rautatieasemasta 2,4 kilometrin päähän Joensuun suuntaan.
- Kaupunkimatkailu. Mielenkiintoinen kaupunkiloma on järjestettävissä alueella: kulttuurielämyksiä, maisemaa, luontoa, rantaa, historiaa, shoppailua, hotellitiloja ja kulinaristisia nautintoja.
- Kulttuurimatkailu. Kauppa- ja teollisuusministeriö määritteli kulttuurimatkailun vuonna 2006 näin: ”Kulttuurimatkailussa tuotetaan alueellisia ja paikallisia kulttuurin voimavaroja arvostaen matkailutuotteita ja -palveluja paikallisille ja alueen ulkopuolisille ihmisille liiketoiminnallisin perustein. Tavoitteena on luoda elämyksiä ja mahdollisuus tutustua näihin kulttuurisiin voimavaroihin, oppia niistä tai osallistua niihin. Näin vahvistetaan ihmisten identiteetin rakentumista, sekä oman että muiden kulttuurien ymmärrystä ja arvostusta. ”  
Hyvin monia KTM:n määrittelemiä kulttuurimatkailumahdollisuuksiakin alueelta löytyy tai suunnitelmassani sinne sijoittuisi: historiaa, kulttuurimaisemaa, rakennettua ympäristöä, (arkeologiaa), Kanavamuseo, esittävää taidetta, visuaalista taidetta, designiä, tapahtumia, käsityötä, kieliä, makuja, perinteitä, tapoja, arvoja, aatteita, elämäntyynejä, uskontoja, luonteenpiirteitä, sekä ennenkaikkea saavutuksia tieteessä, teknologiassa ja elinkeinoissa (KTM, 2006, s. 91).
- Liikematkailu. Alueella on kokous- ja kongressimatkailumahdollisuuksia, monitoimihalli on hyvin sovellettavissa nimenomaan messumatkailuun. Liikematkai-



lun potentiaalisia yhteistyökumppaneita ovat alueen teknologiayritykset ja alueen viereinen Navitas-teknologiakeskus. Yritykset voivat hyödyntää viereistä luontokeidasta, rantasaunoja, yms. mahdollisuuksia.

- Lentomatkailu. Varkauden lentokenttä on 20 kilometrin päässä.
- Luontomatkailu. Alueen saarista, koskista, poluilta (saukonpolku), lähialueella olevilta laajemmilta luonto- kuntopolkualueilta (Varkausmäki), rannoilta ja ympäröiviltä vesistöiltä on saavutettavissa hyvin monipuolisia luontoelämyksiä, toki luontoa kunnioittaen: vanhaa kasvillisuutta, lehtomaista maisemaa, monipuolinen linnusto, harvinaisia eläimiä; lepakot, liito-oravat, saukot, kalat, kalastusmahdollisuudet sekä erittäin monipuoliset melonta- ja veneilymahdollisuudet.
- Maisemamatkailu. Maisemallisesti alue tarjoaa nähtävää laidasta laitaan. Koskimaisema, rehevä saaristo, vesielementtejä, veneellä (ja autolla) tavoitettavissa maisemia ja tapahtumia Kuopiosta Savonlinnaan. Molempiin matkaa noin 80 km. Kanavamaisemia; vanha Taipaleen kanava, Suomen ensimmäinen sulkuporttikanava on nykyään museokanavana, sekä uudempi kanava. Varkauden tehtaot ovat osa maisemaa; jyhkeitä ja vaikuttavia maisemaelementtejä nekin.
- Ostosmatkailu. Alueelle suunniteltu kolmiomainen ostoskeskus palvelee ostosmatkailijoita, ohikulkijoita ja paikallisia asukkaita. Ostoksia on mahdollisuus tehdä myös mm. kanava-alueen ateljeeyrittäjiltä ja teknologiapajoista. Läheisestä Varkauden keskustasta löytyy sitten lisää shoppailumahdollisuuksia. 750 metrin päästä Kämärin alueen laidasta alkaa yli 700 metrinen tiiviisti rakennettu Kauppakatu pienempine ja isompine liikkeineen, kirpputoreineen ja muine palveluineen.
- Retkeily. Alueen ja lähialueen luonto ja viereinen vesistö on kuin luotu pieni- ja isompimuotoiseen retkeilyyn. Viereinen Taipaleen leirintäalue on siirtynyt hiekan syrjemmälle, alueelta 7 kilometriä pohjoiseen. Siellä on myös kylpylähotelli.
- Risteilyt. Alueen vesistöt tarjoavat mielenkiintoisia mahdollisuuksia risteilymatkailuun. Pitempiä reittimahdollisuuksia on 250 km:n mittainen Soisalon kierros ja Iisalmi-Kuopio-Varkaus-Savonlinna-reitti, joka on 280 km. Niitä, ja lyhyempiä risteilyjä oheisilla reiteillä voi toteuttaa erilaisilla aluksilla seuraavilla risteilytavoilla:
  - risteilylomat
  - päivä vesillä ilman maihinnousua
  - muutamien tuntien maihinnousu väli/päätesatamassa
  - veneilykurssit / vuokravenematkailu
 Samat reitit on tietysti mahdollista kulkea myös kajakkimelontana tai soutaen.
- Seuramatkat. Jo Kämärin alueelta, ja varsinkin täydennettynä ympäröivän Varkauden ja Itä-Suomen kohteilla, löytyy riittävästi vetovoimatekijöitä, jotta sitä on mahdollista eri teemoin markkinoida seuramatkakohteena kotimaisille ja ulkomaisille matkatoimistoille.

- Urheilumatkailu. Vuodesta 2003 lähtien on viereisellä Päiviönsaarella järjestetty Navitas-maratontapahtuma. Sen keskipisteeksi voisi ottaa jatkossa Kämärin urheilukeskuksen. Vesistö, tasainen pyöräilymaasto ja valmis maratonreitti mahdollistavat hyvin myös suosiota kasvattaneen triathlonurheilun massaurheilutapahtuman järjestämisen alueella. Muita mahdollisia tapahtumia ovat esimerkiksi veneilyyn, melontaan, jääkiekkoiluun, jääpalloon ja muihin peleihin sekä yleisurheiluun liittyvät osallistujia ja yleisöä kokoavat toiminnot.
- Tapahtumamatkailu. On osa kulttuurimatkailua, voi liittyä liikematkailuun ja on harrastematkailun muoto. Alueen suunnitelmien toteuduttua esim. Vekara-Varkaus-tapahtumaa voidaan huomattavasti laajentaa. Monipuoliset kulttuuri-, messu-, ja urheilutapahtumat ovat helposti toteutettavissa alueella.

Matkailun kohderyhmät yllä olevassa paletissa ovat aika kattavia. Matkailuyrittäjien on oltava ennakkoluulottomia riskinottajia, mutta myös pyrkiä mahdollisimman hyvään laatuun toiminnassa. Positiivinen näkyvyys, oikeat tiedotus- ja markkinointikeinot, eli ”business management”-osaaminen, liiketoiminnan hallinta, ovat tärkeitä toiminnassa onnistumisessa. Täsmämarkkinoinnilla voisi tavoittaa eri teemojen mukaisesti oikeat kohderyhmät halutulta suunnalta. Ulkomaisista turisteista venäläiset ovat keskeisiä.

*”Vieras ei koskaan unohda isäntää, joka on kohdellut häntä ystävällisesti”* Homeros, Odyseia, n. 800 eaa.

## 5.5 Lapset ja nuoret

Lapsiystävällisyys ja lasten näkökulma oli keskeinen osa koko alueen suunnitelmaa. Vuodesta 1995 järjestetty Vekara-Varkaus-tapahtuma on jäänyt liian vaatimattomaksi ja paikalliseksi tapahtumaksi (Pesonen, s.18-19 ja Mikkonen, Pasanen, Taskinen, s.44-46). Se saa suunnitelman avulla mahdollisuudet nostaa sen nykyistä suhteellisen matalaa identiteettiä, imagoa ja profiilia huomattavasti.

Lasten, nuorten ja lastenmielisten ominta aluetta ovat saaristo siltoineen ja majoineen sekä Linnasaaren linna sekä partiolaisten alueet. Mielenkiintoisia lasten kohteita on myös mm. uimaranta hiekkakenttineen, laitureineen ja liukumäkineen, polusto monipuolisine virikkeineen sekä kentät ja suojaisat viheralueet. Suurempia, kuten Vekara-Varkaus-tapahtuman, sisätilaisuuksia varten on monitoimihalli. Nämä ympäristöt Taipaleen kanava-alueen tilojen kanssa mahdollistavat niin partiolaisten kuin leirikoululaisten toiminnan alueella.

Lapsia ja nuoria vaivaa nykyisin yksinäisyys ja yhteisöllisyyden vajeet (Hautamäki, 2008, s.16). Kämäri mahdollistaa lapsille ja nuorille virkistäviä ja leppoisia toimintamahdollisuuksia, -yhteisöjä ja -ympäristöjä. Lähialueen lapset ja nuoret ovat tietysti pääkäyttäjiä, mutta hyvin toteutettu ”lasten maailma” ja ”partiomaailma” toimivat kauempaakin tulevien lasten ja perheiden magneetteina myös muulloin kuin Vekara-Varkauden ja vastaavien tapahtumien aikana.

## 5.6 Talous

Matkailupalvelujen vienti on ollut yleisen taloussuhdanteen myötä hieman laskusuunnassa, mutta sillä on kuitenkin suuri merkitys Varkaudelle sekä talous- että työllisyysnäkökulmasta. Vetovoimainen matkailukaupunki vetää myös kotimaisia matkailijoita puoleensa. Ne tuovat piristävyyttä ja hyvinvointia kaupunkiin.

Toimiva matkailuympäristö hyödyntää kaikkia alueen ja seudun osaamista ja elinkeinoja. Matkailuyrittäjien, työntekijöiden, yhteistyökumppaneiden ja julkisen vallan kannalta kaikki toimii parhaiten, kun kaikki alueen toimijat tekevät asioita verkostomaisesti yhteistyössä. Matkailijakin palvelujen käyttäjänä on silloin tyytyväisin. Mikäli kaikki yrittäjät sen sijaan pyrkivät toimimaan yksin ilman yhteistyötä, lopputuloskin on päinvastainen. Tervettä ja sopivaa kilpailua tietysti tarvitaan, ja verkostossa se toteutetaan yrittäjämäisesti mahdollisuudet tunnistaen ja yhteistyön edut hyödyntäen. Silloin palvelut ovat kaikkia osapuolia tyydyttäviä. Kämärin alueelta löytyy varmasti menestymisen edellytyksiä.

Kansainvälisessä markkinoinnissa esim. järviteema on jäänyt liian vähäiseen rooliin (Joensuun yliopisto, s. 24). Mielestäni myös Varkauden markkinoinnissa tulisi tuoda voimakkaammin esille järvimaisema, järviluonto ja järviin liittyvät eri sisältöiset toiminnot ja palvelut. Puhtaaseen järviluontoon liittyville palveluille ja matkailupaketeille on arvioitu olevan kysyntää. Kalastus, veneily, purjehdus, melonta, risteily, uinti, retkeily, luistelu ja hiihto ovat lisäksi järvien matkailullisen markkinoinnin ja hyödyntämisen peruspalveluita.

Kämärin alueella, ja seudulla laajemminkin, verkostoituneet eri toimialojen toiminnot tukevat toisiaan. Matkailu saa tukea kansainväliseltä teollisuustoiminnalta, matkailijat tukevat taidealan toimijoita, taiteilijat ja designerit tukevat teollisuustoimintaa ja niin edelleen. Paikallista aloitteellisuutta voi tehostaa perustamalla erilaisia foorumeita ja kerhoja. Niitä on erilaisten elinkeinotoimintojen puitteissa kehitetty ja kokeiltu monissa kaupungeissa (Vähäjäylkkä, s.18-19 ja [Lahdenkerho] ). Tuoreimpien joukossa on vuoden 2009 Suomen luovimmaksi kunnaksi valitussa Kaarinassa oleva Innoverstas [Kaarina].

## 6 Yhteenveto

Länsimainen yhteiskunta ja länsimaiset kaupungit ovat suurten muutosten edessä. Globalisaation vaikutukset uhkaavat, väestö ikääntyy, maaseudut tyhjenevät. Myös monet ennen niin vilkkaat teollisuuskaupungit ovat alkaneet tyhjäntä. Teollisuus muuttaa muualle, usein Aasian kasvavien markkinoiden äärelle. Ihmiset muuttavat suurempiin kaupunkeihin.

Länsimainen yhteiskunta on kokenut suuria muutoksia ennenkin, erityisesti parin viime vuosisadan kuluessa. Markkinatalouden lakien mukainen teollistuminen, kaupankäynti ja talous olivat niistä keskeisiä. Prosessi alkoi Iso-Britanniasta. Sen aiheuttamista toisiaan ruokkivista muutoksista kuvaavia ovat muun muassa teollistumisen alkaminen, kaupunkien kasvaminen ja kehittyminen, liikenteen monipuolistuminen, väestömäärän voimakas kasvaminen, maaseudun tehostuminen, väen muuttaminen maaseudulta kaupunkeihin töihin (ja ulkomaille), sosiaalisten erojen tasaantuminen, tulojen ja elintason nouseminen, vapaa-ajan kasvaminen sekä palvelujen kehittyminen. Kaupunkeihin kehittyi murroksien eri vaiheissa erilaista kaupunkikudosta (Pakarinen, s. 117). Teollistuminen ja elintason nouseminen, sekä kulutuksen ja luonnonvarojen käytön kasvu toivat mukanaan kasvavia ympäristöongelmia.

Länsimaisen, työllistävän teollisuuden elinkaari alkaa olla lopussa. Automatisoitua, tuotantotekijät ja kilpailuedut hyödyntävää vientiteollisuutta pyritään pitämään vielä yllä. Se on talouden kannalta hyvin tärkeää. Länsimaiden jälkiteollisissa kaupungeissa pyritään ylläpitämään työllisyyttä uusilla keinoilla. Keskeisin ratkaisu siihen on palvelusektorin kehittäminen.

Länsimaatkin kilpailevat nykyisin matkailupalveluillaan. Monille maille se tuo hyvin merkittävän osan vientituloista ja bruttokansantuotteesta. Sen työllisyysvaikutukset ovat myös hyvin suuret. Suomikin on matkailullisesti kiinnostava maa. Suomen eri paikkakunnilla on omia matkailullisia vahvuuksia. Yhdelle keskeisinä valtteina ovat luonto ja maisemat, toiselle teollisuushistoria ja rakennettu ympäristö. Tampereen vahvuuksia ovat nuo molemmat. Samoin on Varkauden kaupungin laita. Siellä teollisuus on pitkään sinnitellyt vahvassa roolissa, mutta nyt globalisaatio on saapunut ja näyttänyt myös ikäviä piirteitä tuolle Itä-Suomen teollistuneimmalle kaupungille. Työpaikat ja asukasluvu vähenevät, väestön ikärakenne vanhenee. Kaupunki on joutunut vakavasti etsimään vaihtoehtoja teollisuuden rinnalle. Yhtenä vaihtoehtona on nähty matkailullisten, elinvoimaisten ideoiden hakeminen keskustan tuntumassa olevalle vajaakäyttöiselle Kämärin alueelle. Osallistuin kaupungin vuonna 2009 järjestämään arkkitehtikilpailuun. Otin suunnitelmassani huomioon alueen luontoarvot ja kauniit maisemanäkymät. Pysin huomioimaan myös pitkän teollisuusperinteen vaikutukset, ja tarjoamaan mahdollisuuksia teollisuusperinteen jatkumiselle.

Suunnitteluni kohteena ollut Kämäri on noin neliökilometrin kokoinen alue puolisen kilometriä Varkauden keskustasta itään, Joensuuhun päin. Alue on jaettavissa kolmeen toiminnallisesti erilaiseen alueeseen: luonto-, urheilu- ja Taipaleen kanava-alueeseen. Teollisuusmaisema ja tehtaat piippuineen kuuluvat maisemaan kaikilla alueilla. Taipaleen kanava-alueella on eniten teollista perinnettä ja perinnemaisemaa. Muodostin tuonne, Suomen ensimmäisen sulkukanavan ympärille, innovaatioympäristön taidepuistoinen, ateljeineen, pajoineen ja koulutuskeskuksineen. Innovatiivisten ”autotalliyrittäjien” laajennusmahdollisuudet löytyvät lähipiiristä. Alueen vierestä nimittäin löytyy paljon tyhjää tai vajaakäyttöistä teollisuustilaa. Sijoitin kanava-alueelle myös hienoja maisemia hyödyntävän hotellin. Se luo kanava-alueelle porttiaihetta Joensuusta päin kaupunkiin tultaessa.

Paikasta nimenomaan haluttiin sekä paikalliset että vieraat pysäyttävä kaupungin portti. Kilpailuvaiheen jälkeen erityisesti urheilualan liikerakennukseen tekemilläni muutoksilla korostin hieman lisää paikan pysäyttävyyttä. Tuolla keskellä olevalla urheilualueella oli jo valmiiksi eniten rakentamista, kaksi jäähallia ja (jää)urheilukenttä merkittävimpinä. Sijoitin alueelle uutta asuin- ja liikerakentamista. Monipuolistin toisen jäähallin käyttöä ja toin lisätoimintoja urheilukenttäalueelle. Aktivoin uimarantaa ja laajensin luontopolkuverkostoja. Avasin luontoaluetta varovasti myös viereiselle Navitas - teknologiakeskukselle. Luontoalueelle tuli uusien siltayhteyksien myötä uusi kevyen liikenteen reitti urheilualueelta keskustaan. Sen varrelle sijoitin alueen perinteen mukaisia pieniä tiloja, lähinnä lapsille ja nuorille, mutta myös kaupunkilaisille, matkailijoille ja taiteilijoille. Lopputuloksena Kämäristä tuli viihtyisä ympäristö työntekijöille sekä kaikenikäisille kaupunkilaisille ja matkailijoille. Suunnitelmani painopiste on erityisesti matkailussa ja verkostoitumisen edistämässä.

Kaupungeissa on ollut vetovoimaa, ne ovat houkutteleet ihmisiä. Kaupungeissa on edelleen vetovoimaa, mikäli niissä on luovan jännitteen ympärillä hyvä infrastruktuuri, hyvä yrityskulttuuri ja verkostot, hyvät inhimilliset voimavarat, viihtyisä asuin- ja elinympäristö sekä toimivat instituutiot ja kehittäjäverkostot (Sotarauta, Mustikkamäki, s. 206) . Lisäksi hyvä bisneskaupunki tarvitsee korkeatasoista teknologista osaamista, monipuolista luovuutta ja suvaitsevaisuutta.

Nykynäkemyksen mukaan perusteellisuutta tehdään Adan Smithin vapaan kaupan oppien mukaisesti jatkossa siellä, missä se on globaalin kilpailun takia järkevintä. Osaamiseen ja innovaatioihin perustuvaa teollisuutta todennäköisesti tehdään jatkossa enemmän idässä. Suomi pyrkii säilymään kilpailukykyisenä hyödyntämällä omia vahvuuksiaan, osaamistaan ja tuotannontekijöitään. Tällä hetkellä niitä ovat mm. metsäklusteri, korkea koulutus, siihen pohjautuva teknologia, verkostot ja puhdas luonto. Myös matkailuun löytyy ja on kehitettävissä osaamista ja vahvuuksia. Kilpailu kovenee teollisuussektorillakin, mutta kaikkea ei ole sielläkään vielä keksitty. Roomalainen insinööri Sextus Julius Fortinus sanoi n. vuonna 100, että ”*Keksinnöt ovat ajat sitten saavuttaneet*

*rajansa, enkä näe mitään toivoa kehityksestä jatkossa*". Toinen kuuluisa tulevaisuuteen näkijä, Yhdysvaltain patenttiviraston johtaja Charles Duell, väitti vuonna 1899, että *"Kaikki, mitä voidaan keksiä, on jo keksitty"*. Mikäli nykytrendi jatkuu, on luultavaa, että nykyisten innovaatiomaiden lisäksi BRIC-maiden valtava väkimäärä parantuvissa olosuhteissa, koulutuksen kasvaessa, pystyy valtavien markkinoiden keskellä innovoimaan tulevaisuudessa monia tulevaisuuden "höyrykoneita, polttomoottoreita, sähköjä, puhelimia, lentokoneita, tietokoneita" mullistamaan ihmiskuntaa. Toivottavasti asiat tapahtuvat ottaen huomioon luonnonvarojen rajallisuuden ja muut ekologiset kysymykset, ja Suomi nopeasti reagoivine organisaatioineen säilyy vahvana tekijänä mukana, Tampere ja Varkauskin omilla vahvuuksillaan kaupunkiverkoston mukana.

Maailma ja suhdanteet muuttuvat, mutta jotkin asiat pysyvät ja toistuvat. Kiina oli 1500-luvulla maailmantalouden keskus ja vielä 1800-luvun alkaessa maailman suurin talous. Aika näyttää, tuleeko tuosta jo supervallaksi nousseesta valtiosta sellainen uudelleen.

Tulevaisuus on elinkeinopolitiikan kannalta vaikeasti ennustettavaa. Tämän tutkielmani näkökulma pohjautuu vuoden 2010 alkupuoliskolle. Jo kahden vuoden päästä näkökulma voisi olla hieman erilainen. Globalisoituneessa ja verkostoituneessa maailmassa reagoidaan nopeasti virtauksiin ja muutoksiin, mutta suuret megatrendit muuttuvat kuitenkin rauhallisesti.

*"Hiljaa vaan - hiljaa maailmakin pyörii"* – kangasalalainen viisaus



## 7 Lähteet

Aamulehti, 10.3.2010, Konecranes Oyj:n Stig Gustavsonin haastattelu

Clark, Peter, 2009, European Cities and Towns: 400-2000, Oxford University Press, New York

Edgell, Sr, David L, Allen, Maria DelMastro, Smith, Ginger, Swanson, Jason R. 2008. Tourism Policy and Planning. Yesterday, Today and Tomorrow. Butterworth-Heinemann, Elsevier. Oxford. Great Britain.

EVA-analyysi, 4.2.2010: Tarvitaanko tehdasteollisuutta – mitä Amerikka opettaa?, Timo Nikinmaa, ET-LA. [http://www.eva.fi/files/2600\\_EVA\\_Analyysi\\_teollisuus.pdf](http://www.eva.fi/files/2600_EVA_Analyysi_teollisuus.pdf)

FCG Efeko Oy, 2008, Varkauden kaupunkistrategia 2009-2016 [http://www.varkaus.fi/tietoa\\_varkaudesta/varkauden\\_kaupunkistrategia\\_2009/](http://www.varkaus.fi/tietoa_varkaudesta/varkauden_kaupunkistrategia_2009/)

Hautala, Heikki, 2003, Suomen talouselämän rakenne ja kehitys. WSOY. Helsinki

Hautamäki, Antti, 2001, Suomi muutosten edellä. Raportti Suomen haasteista. Sitra, Lönnberg painot, Helsinki. [www.sitra.fi](http://www.sitra.fi)

Hautamäki, Antti (toim.), 2008, Muutoksen Suomi. Ihmiset muutoksen tekijöinä, instituutiot ihmisten tukijoina. Sitra, Kevarna Oy, Kuopio. [www.sitra.fi](http://www.sitra.fi)

Joensuun yliopisto, 2008, Muuttuva matkailu 2/2008. Joensuun yliopistopaino. [http://www.matkailu.org/index\\_muuttuva\\_matkailu.htm](http://www.matkailu.org/index_muuttuva_matkailu.htm)

Judd, Dennis R, Fainstein, Susan S. (toim) 1999. The tourist city, Yale University Press, New Haven, USA

Jääskeläinen, Jari, Lovio, Raimo, 2003, Globalisaatio saapui Varkauteen. Tapaustutkimus yritysten kansainvälistymisen tavoitteista ja vaikutuksista. ETLA. Yliopistopaino, Helsinki. [http://www.etla.fi/files/1859\\_b201\\_globalisaatio\\_saapui\\_varkauteen.pdf](http://www.etla.fi/files/1859_b201_globalisaatio_saapui_varkauteen.pdf)

Kalanti, Timo, 2005, Yhdyskuntasuunnittelu 3/05.

Kone Oyj, Kone 2008 Yritysvastuuraportti, KONE OYJ, Lönnberg Print, Helsinki [http://www.kone.com/corporate/fi/yhtio/Documents/KONE\\_Yritysvastuuraportti%202008\\_bm.pdf](http://www.kone.com/corporate/fi/yhtio/Documents/KONE_Yritysvastuuraportti%202008_bm.pdf)

Opetus- ja kulttuuriministeriö, 2009, Alueet ja verkot - alueiden kilpailukyky ja toimivuus, Sektoritutkimuksen neuvottelukunnan tutkimuksia 12:2009 Alue- ja yhdyskuntarakenteet ja infrastruktuurit [http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Tiede/setu/liitteet/Setu\\_12-2009.pdf](http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Tiede/setu/liitteet/Setu_12-2009.pdf)

Mikkonen, Jenni, Pasanen, Katja, Taskinen, Heidi, 2008, Itäsuomalaisten tapahtumien asiakasprofiilit ja aluetaloudellinen vaikuttavuus. Matkailualan opetus- ja tutkimuslaitoksen julkaisuja n:o 1 Joensuun yliopisto, SAVONLINNA, Joensuun yliopistopaino, Joensuu. [http://mot.joensuu.fi/media/matkailu/ESS/ess\\_vaikuttaa\\_tutkimusraportti2008.pdf](http://mot.joensuu.fi/media/matkailu/ESS/ess_vaikuttaa_tutkimusraportti2008.pdf)

Pakarinen, Terttu, 1987, Kahden urbaanin murros. Teollisen kaupungin kaavoitus 1905-1945. TTKK – A – Yhdyskuntasuunnittelun laitos: julkaisuja. Tampere.

Perkiö, Mikko, 2009, Perspectives to Global Social Development, Tampereen Yliopistopaino Oy, Tampere

Pesonen, Juho, 2009, Matka 2009-messuilla toteutetun asiakastutkimuksen tuloksia: Raportti Matka-messuilla 2009. Joensuun yliopisto, Matkailualan opetus- ja tutkimuslaitos <http://mot.joensuu.fi/media/matkailu/MOTTI/Matka%202009%20raportti.pdf>

- Pohjois-Savon liitto, 2009, Pohjois-Savon kulttuuriympäristöselvitys, Pohjois-Savon kulttuuriympäristö osa 2, [www.pohjois-savo.fi/fi/psl/liitetiedostot/Maakuntakaavoitus/PSMK/Selvitykset/kulttuuri\\_kunnittain/Varkaus.pdf](http://www.pohjois-savo.fi/fi/psl/liitetiedostot/Maakuntakaavoitus/PSMK/Selvitykset/kulttuuri_kunnittain/Varkaus.pdf)
- Reini, Kaarina, Törmä, Hannu, Mäkinen, Jarkko P., 2010, Massa- ja paperiteollisuuden supistumisen ja tulevaisuuden kuvien aluetaloudelliset vaikutukset, Helsingin yliopisto, Ruralia-instituutti, Raportteja 50 <http://www.helsinki.fi/ruralia/julkaisut/pdf/Raportteja50.pdf>
- Sisäasiainministeriö, 2004, Kaupunkiseutujen kasvun aika. SM:n julkaisu 14/2004 Alueiden kehittäminen. Suomen Printman Oy, Hyvinkää
- Sotara, Markku, Mustikkamäki, Nina (toim.), 2001, Alueiden kilpailukyvyn kahdeksan elementtiä. Suomen Kuntaliitto, <http://hosted.kuntaliitto.fi/intra/julkaisut/pdf/p050617104020J.pdf>
- Työ- ja elinkeinoministeriö, 2010, Trendejä ja visioita 2010-luvun aluekehityksestä. [www.tem.fi/julkaisut](http://www.tem.fi/julkaisut)
- Työ- ja elinkeinoministeriö, 2009, Kaupungit kurkottavat 2010-luvulle. Näkymiä ja haasteita uudistuvalla kaupunkipolitiikalle. TEM:n julkaisu, Alueiden Kehittäminen, 12/2009, Edita, Helsinki [http://www.tem.fi/files/24069/TEM12\\_09.pdf](http://www.tem.fi/files/24069/TEM12_09.pdf)
- Mannermaa, Mika, 2010, Tulevaisuuden valmistava teollisuus Suomessa – onko sitä? SISU 2010 –Uusi tuotantoajattelu-ohjelman loppuseminaari Tampere-talossa 9.3.2010 [http://akseli.tekes.fi/opencms/opencms/OhjelmaPortaali/ohjelmat/SISU/fi/Dokumenttiarkisto/Viestinta\\_ ja \\_aktivointi/Seminaarit/Loppuseminaari/Mannermaa.pdf](http://akseli.tekes.fi/opencms/opencms/OhjelmaPortaali/ohjelmat/SISU/fi/Dokumenttiarkisto/Viestinta_ ja _aktivointi/Seminaarit/Loppuseminaari/Mannermaa.pdf)
- Tekes, 2009, Megatrendit ja me. Tekesin katsaus 255/2009 [http://www.tekes.fi/fi/document/42973/megatrendit\\_pdf](http://www.tekes.fi/fi/document/42973/megatrendit_pdf)
- Teknoliateollisuuden historiikki. <http://www.teknoliateollisuus.fi/historiikki/flash.html>
- Vilhula, Anna, 2003, Teollisuusperinnön hyödyntäminen alueellisessa kehittämisessä. Ruhr suuntautuu tulevaisuuteen menneisyyteen nojaten. Tampereen yliopisto, Alueellisen kehittämisen tutkimusyksikkö [http://www.uta.fi/laitokset/yhdt/sente/netlibrary/T\\_7\\_2003\\_Teollisuusperinnon\\_hyod.pdf](http://www.uta.fi/laitokset/yhdt/sente/netlibrary/T_7_2003_Teollisuusperinnon_hyod.pdf)
- Wilson, Dominic, Dragusanu, Raluca, 2008. The Expanding Middle: The Exploding World Middle Class and Falling Global Inequality, Goldman Sachs, USA <http://www2.goldmansachs.com/ideas/global-economic-outlook/expanding-middle.pdf>
- Vähäajylkkä, Kimmo, 2003, Innoklubit: Paikallisen aloitteellisuuden keskuksia, Sitra, Helsinki, 2003 <http://www.sitra.fi/julkaisut/raportti32.pdf>

## **Internet-lähteet:**

- [Biofuels]: [http://www.tem.fi/?93050\\_m=95887&s=2983](http://www.tem.fi/?93050_m=95887&s=2983)
- [Batteries]: [http://www.tem.fi/?93050\\_m=94348&s=2983](http://www.tem.fi/?93050_m=94348&s=2983)
- [GE] [http://fi.wikipedia.org/wiki/General\\_Electric](http://fi.wikipedia.org/wiki/General_Electric)
- [gotampere] <http://www.gotampere.fi/kulttuurielama/museotjanayttelyt/vaihtuvatnayttelyt>
- [Harjavaltahistoria]: [http://www.harjavalta.fi/harjavalta\\_info/historiikki/](http://www.harjavalta.fi/harjavalta_info/historiikki/)
- [Ideakilpailu] <http://www.varkaus.fi/kamari2009ideakilpailu> ja <http://www.safa.fi>
- [Kaarina] [http://www.kaarina.fi/kaarina-info/fi\\_FI/luovin\\_kunta/](http://www.kaarina.fi/kaarina-info/fi_FI/luovin_kunta/)
- [Kapitalismi] [http://www.joensuu.fi/yhtpol/ajankohtaista/Fordismista\\_postfordismiin.pdf](http://www.joensuu.fi/yhtpol/ajankohtaista/Fordismista_postfordismiin.pdf)
- [Lahdenkerho] <http://www.lahtisbp.fi/fi/innoklubi>
- [Lintuyhdistys]: <http://lintuyhdistyskuikka.net/lintupaikat/paikat-kunnittain/varkaus/>
- [Ruhr 2010]: <http://www.essen-fuer-das-ruhrgebiet.ruhr2010.de/>

- [Ruhrgebietes] <http://www.route-industriekultur.de/sonstiges/daten-und-fakten/geschichte-und-kultur/geschichte-des-ruhrgebietes.html>
- [Ruhrpott] <http://www.ruhrpott-kollektion.de/geschichte-des-ruhrgebiets.html>
- [Taylorismi] <http://fi.wikipedia.org/wiki/Taylorismi>
- [Teknologiahistoria]: <http://www.teknologiateollisuus.fi/historiikki/flash.html>
- [Turku palaa]: <http://tinyurl.com/yhlpfqj> Turun Euroopan kulttuuripääkaupugiksi 2011 – hakemus
- [Varkaudentalous] [http://www.varkaus.fi/@Bin/304287/Talous-arvio\\_2010.pdf](http://www.varkaus.fi/@Bin/304287/Talous-arvio_2010.pdf)
- [www.mek.fi] [http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/\(Pages\)/Perustietoja?opendocument&np=F-40](http://www.mek.fi/w5/mekfi/index.nsf/(Pages)/Perustietoja?opendocument&np=F-40)

## 8 Liitteet

### 8.1 Selvitys alueen matkailusta ja elinkeinotoiminnasta

”Kanavien Varkaus-Taipaleen alueen matkailun ja elinkeinotoiminnan selvityshanke”. Kyselytutkimus tehty vuonna 2000. Kyselyn tulokset alla:

#### 4 ALUEEN KEHITYS-JA PARANNUSTYÖT

Taipaleen alueen nykytilanne ja ongelmakohdat, ajatuksia, kuinka niitä voitaisiin parantaa ja miten ongelmia saataisiin ratkottua.

##### 4.1 Liikenteenohjaus ja näkyvyys

###### 4.1.1 Liikennevirtojen ohjaus VT 23 :lta, VT 5 :lta ja vesireiteiltä

- Nykytilanne: Tieopasteet heikot ja vähäiset
- On olemassa Nähtävyys, kanavamuseo ja kahvio - Joensuusta päin tulevien opaskyltti pusikossa (400 m risteyksestä) - Varkaudesta melko hyvä (n. 700 m risteykseen)
- Mutta vasta kanava-alueen välittömässä läheisyydessä - pitäisi olla jo muutaman kymmenen kilometrin päässä ensimmäiset, jotka vähitellen huomaamaan
- Ennen Varkautta P:mäeltä, Kuopiosta ja Mikkelistä päin tuleville ei opastusta
- Tavoite: Kuinka taata ja parantaa kulkuyhteyksiä ja saavutettavuutta?
- Henkilöautoliikenne - MITEN pysäytetään, herätetään mielenkiinto ja ohjataan alueelle?
- Kevyenliikenteenväylät - parannuksia luvassa Green Corridorissa
- Julkiset kulkuneuvot - bussivuorot, PALI, taksi
- Vesitse - säännöllinen vesibussiliikenne - Romulus, muut vierasvenesataman alukset?
- Oltava fyysisesti - henkisesti - sosiaalisesti - taloudellisesti saavutettavissa
- Mahdollisuudet: Taipaleen aukeava silta
- Luonnollinen turistiryssä, koska kulkijan pakko pysähtyä
- Aukeavan sillan opasteet vasta lähellä siltaa, jonon viimeiset eivät tiedä miksi pitää pysähtyä
- Tietoa aukeavasta sillasta jo aiemmin, päätös pysähtymisestä, mahdollisuus väistää jonosta ja liittyä takaisin jonoon helposti
- P-paikat/levähdyslevikkeet tien molemmin puolin sillan kupeessa, joilla infotaulu / mainostaulu Varkauden matkailupalveluista
- Levikkeille infoa ja markkinointia myös kanava-alueesta ja sen palveluista
- Huomioitava: Opasteet
- Riittävä määrä, sopivat sijainnit, attraktiivisia, helposti luettavia, välittääkö vaaditun viestin, helposti seurattavissa?
- Siistit, tehokkaat, näkyvissä, houkuttelevat?

###### 4.1.2 Alueopastus, alueella liikkuminen

- Nykytilanne: Opasteet ja infotaulut vanhentuneita ja riittämättömiä
- Tavoite: Kuinka houkutella ihmiset alueelle?
- Mahdollisuudet: Tietyn alueen rajaus Varkauden kanavakeskukseksi?
- Portti vanhan kanavan yläjuoksulle - Varkauden kanavakeskus - Kanavan paja, Taipaleen kanavamuseo, kahvio, lasten leikkipuisto jne.
- Muotona jokin kanava-aiheinen systeemi, esim. kanavaportti
- Pääsymaksu alueelle - museoon - maksulliset opaskierrokset - muut puuhat?
- Vain kävelemällä kanava-alueelle (paitsi liikuntarajoitteiset yms.)?
- Huomioitava: Opastus sivupisteisiin, liittyviin kohteisiin ja palveluihin

- Autoilijat, pyöräilijät, jalankulkijat
- Satama, risteilyt, leirintäalue, Anakom, kuolleitten muistomerkki, kivenhakupaikat, luonto- ja kuntopolut yms. - kaupungin palvelut, majoitus, ravitsemus, iltatorit
- Huomioitava: Pysäköinti
- Henkilöautot, linja-autot - P-paikka nykyisellään, laajennus, Taipale Paviljonki, huoltotie
- Helposti löydettävissä, hyvin hoidettu, maisemointi kunnossa, opastukset, turvallinen
- Huomioitava: Opasteet
- Palvelut, hinnat täsmällisiä, ajan tasalla, selkeitä, helposti luettavissa, sopivat sijainnit
- Kohde- ja reittikartat, kohteiden välimatkat
- Infotaulut ja muut opasteet kohteisiin
- Yhtenäinen, kanava-alueeseen liittyvä linja kaikissa

#### 4. 1. 3 Maisemanhoitotoimenpiteet

- Nykytilanne: Näkyvyys huono ja ilme hoitamaton, metsäinen
  - Näkyvyys VT 23:lta vanhalle kanavalle ja sitä ympäröivälle alueelle, vierasvenesatamaan jne. surkeat
  - Samoin Taipale Paviljongin ympäristö
- Tavoite: Puistomainen, viihtyisä, hoidetun näköinen virkistysalue, jossa paljon toimintaa ja korkeatasoisia palveluja

## 4.2 Warkauden kanavakeskuksen attraktiot ja palvelut

- Nykytilanne: Alue koetaan kehittymättömänä, siellä ei ole tapahtumia ja vanhan kanavan yläpään sulkeminen oli virhe.
- Mahdollisuudet: Taipale sopiva levähdyspaikka Valtatie 23:n varrella
- Mvös kaupunkilaisia ja heidän vieraitaan lähellä
- Tavoite: Aluetta käsitellään kokonaisuutena, niin että jokainen toiminta voisi hyödyntää sekä itseään että toistaan ja kokonaisuutta.
- Yksittäisten yrittäjien mukaantulon lähtökohtana on niiden oma liiketoiminta, mutta voidaan pohtia myös, kuinka tuota toimintaa voidaan tehostaa, parantaa ja laajentaa.
- On myös huomioitava se, että kaikki tahot eivät voi olla yhtä intensiivisesti mukana, mutta kaikkien yrittäjien palveluiden laadusta on etua koko alueelle ja sen imagolle.
- Huomioitava: Alueen keskeiset toimintapisteet ja ongelmakohtat
- Vanha kanava ja kanavamuseo
- Taipale Paviljonki

### 1 Kanavamuseo, Kahvio, Kanavan paja, Valokuvastudio

#### 4.21.1 Museo ja museorakennus

- : Nykytilanne: Museorakennuksen julkisivu on pimennossa, rakennus ei kerro sisällöstään,
- . Tavoite: Kuinka kanavamuseo ja muut houkuttaviksi ja avautumaan yleisölle?
- Tämä on museorakennus, joka on auki silloin ja silloin...(kesäkuukausina)
- Tarvitaanko valoja tai muita näkyviä mainoksia aukioloaikoineen
- Huomioitava: Rakennusten riittävyys ja soveltuvuus . . . ,
- Onko nykyinen museorakennus riittävä, ainut museorakennukseksi kelpaava kohde?
- Voiko ja pitääkö suolavarasto liittää museotoimintaan? - Rakennus on tällä hetkellä merenkulkupiiriin varastona, myös museoesineitä on varastoitu. Vaatii suolan poistamista maalattialta, jonkinlaisten näyttelylavojen, -korokkeiden rakentamista
- Tarvitaanko lisärakennus vaiko kenties ihka uusi rakennus museoksi?
- Onko nykyiselle rakennukselle muuta, parempaa, luonnollista käyttöä? Mitä uusi käyttö toisi mukanaan?
- Museon peruskorjaus hoidettiin kaupungin lainalla, jonka valtio maksoi takaisin. Saatiinko museon peruskorjaukseen aikoinaan esim. museoviraston avustusta? Mikäli saatiin ja rakennuksen käyttötarkoitus muuttuu, mitä tapahtuu avustukselle? Joudutaanko se palauttamaan?

- . Tavoite: Kuinka näyttelytoiminta saadaan kiinnostavammaksi ja toiminnallisemmaksi?
- Tavoitteena, että ihmiset ovat valmiita maksamaan pääsymaksun
- Tarvitaanko sisätilojen peruskorjaus (uudet värit jne.)
- Perusnäyttelyn uudistaminen joka tapauksessa ajankohtainen
- Informaation ja näyttelyn ulottaminen ulos, kanavien varrelle aiheellista (tauluja näytti olevan jo siellä elokuun lopussa -09)
- Yhteistyö koulujen kanssa: Suomen Tammi – Leirikoulut – Opetuspakettien suunnittelu ja toteutus, museo ja kanavaympäristö osana koulujen opetussuunnitelmaa
- Millainen sisältö, opetusmenetelmät ja oppimateriaali

#### 4.2.1.2 Kahvio

- Nykytilanne: Kahvion toiminta ja esteettinen ilme (kalusteet, vastaanottavuus) eivät ole parhaat mahdolliset
- Tavoite: Lisää asiakaspaikkoja ja paremmat tilat sekä sisälle että ulos
- Aiemmissa suunnitelmissa ollut ulkoterassin rakentaminen, olisiko nyt aika ja tarve?
- Ronskit, takorautaiset tukirakenteet, luonto sisään ja katseet ulos, taivas kattona eli lasikatto koko rakenteen ylle
- Vanhan kanavan puolelle – näkymä kanavalle ja jos sisäänkäynti muuttuu tälle puolelle, niin vastaanottava – mutta jos toisella puolella toimintaa, pimennossa ja sivussa . .
- Etupuolella - tylsät näkymät, mutta keskellä toimintaa
- Epäädystä – näkymät vanhalle kanavalle, etupihalle, niemennokkaa -mutta vaatii uusia järjestelyjä sisäänkäynnin suhteen
- Huomioitava: Tarvitaanko museossa kahviota?
- Jos esim. Taipale Paviljonkiin, rannalle laivaan, niemennokkaan proomuun, majakkaan tulee kahvio? , . „
- Voiko kahvion tilat ottaa näyttely.myymlä-tai muuhun toimintaan?
- Ks. Taipale Paviljonki (4.2.4.) ja kahvio (5.10.)

#### 4.2.1.3 Paja ja muu käsityötoiminta

- Nykytilanne: Käsityön tekemistä, käsitöiden myyntiä ja vuokratuloja museolle
- Mahdollisuudet: Kuinka käyttää tukemaan museon ja kanava-alueen toimintaa?
- Huomioitava: Mikä on kanavan pajan toiminnan merkitys museolle
- Voidaanko käsityö- ja myymälätoiminta siirtää kokonaan muualle? Ks. Taipale Paviljonki (4.2.4.) ja kahvio (5.10.)
- Mitkä ovat suolavaraston käyttömahdollisuudet?

#### 4.2.2 Kanava-alue ja piha-alue

- Nykytilanne: Hoitamaton ja sekava, luontoalueet ovat vajaakäytössä
- Piha-alue on hoitamaton, eikä siellä ole istutuksia, kukkia tai muuta houkuttelevaa
- Piha-alueella on Rönköharjun suunn. Kukkulat, mutta ne ovat käyttämättömät
- Asfaltti huonokuntoinen
- Tavoite: Siisti, hyvin hoidettu, kaunis, toiminnallinen piha- ja kanava-alue
- Mahdollisuudet: Voidaanko alueelle perustaa esim. Lasten puuhamaa:
- Vekara-Varkaus 2000 majat - Mökkikyliä, keinuja, peiejä - Lappset mukaan?
- Mahdollisuudet: Mitä kuuluu Lasten Venetsialle?
- Vanhan kanavan leirintäalueen puoleiseen metsikköön
- Tekninen toteutus? Turvallisuusnäkökohdat?
- Mahdollisuudet: Metsä- ja puisto-osuuksien parempi kunto ja aktiivinen käyttö?
- Luontopolut – Ulkonäyttelytiloina erilaisille vehkeille ja koneille, laivoille tms. - Konserttien yms. pitopaikka
- Grillikatos, jossa voi kääriä makkaraa, paistaa lettuja tms.
- Vuokralla: onki ja muurinpohjapannu, jolla kalan voi itse paistaa
- Huomioitava: Tarvitaanko lisää uusia rakennuksia
- Majakka, josta mahtavat näköalat ja jossa voi olla esim. kahvio, järjestää kekereitä, häitä tms. - Miksi? Missä on historiallinen perusta?

### 4.2.3 Vanha ja uusi kanava

- Nykytilanne: Kanava on toimimaton raunio, katkaistu, vaikkakin suhteellisen hyvässä kunnossa kivirakenteiltaan
- Vanhaa kanavaa korjattu vuodesta 1990 lähtien miltei vuosittain
- Kanavan Haukiveden puoleisen pään kivinen aallonmurtaja korjattu Museoviraston hyväksymän suunnitelman mukaisesti 1990-1994
- Lisäksi esitetty venelaiturin rakentamista (ei rahoitusta saatu): vierasvenesataman sijoittaminen alueen luonteeseen soveltuva ja sitä elävöittävä toiminto (MV lausunto)
- Vanhan kanavan restaurointityöt aloitettu vuonna 1995 yhteistyössä Järvi-Suomen merenkulkupiirin ja Merenkulkuhallituksen väyläosaston sekä Museoviraston kanssa
- Toteutus työllisyysrahoituksella
- Pitkän tähtäimen tavoite kuitenkin restaurointi ja kanavan saattaminen toimintakuntoon koko pituudeltaan = tiepenkereen korvaaminen sillalla, perusteluna kanavan valtakunnallinen liikennehistoriallinen merkitys
- Putoamisvaaraa vähentämään tilapäisluontoisilla, kanavaympäristöön soveltuvin kaitein - jos kanava käyttöön, voidaan poistaa
- Tavoite: Kuinka kanavan historia ja sen toiminta saadaan esille?
- Riittääkö maastossa olevat opasteet, jotka johdattavat pitkin kanava-alueen reittiä ja jotka kertovat kanavista ja kanavien historiasta: valmistumisvuosi, pituus, leveys, syvyys, rakenteet, rakentaminen
- Mahdollisuudet: Voidaanko alueelle tuoda elävyyttä asumisen kautta?
- Uusvanhoja omakotitaloja kanavan ja leirintäalueen väliselle metsäkaistaleelle - työpaja- ja myyntitoiminta sekä asuminen sulassa sovussa
- Ei vanhan kanavan välittömään läheisyyteen mitään uutta rakennuskantaa
- Onko kukaan valmis olemaan jatkuvasti katseen kohteena - vielä keskiajalla yksityisyys -käsite olematon - nykyihmiset tottuneet intimiteettisuojaan - myös matkailijat ja muut kävijät voisivat tuntea tunkeutuvansa yksityisalueelle
- Mahdollisuudet: Mitä muuta toimintaa kanavalla ja sen ympärillä voidaan tehdä?
- Kesällä polkuveneillä, kanooteilla, veneillä altaassa, kalastusta, uintia, sukellusta
- Talvella: luistinrata, rusettiluistelua, avantouintia...
- Osana ympäristö- ja valotaidetta, valonäytöksiä (Strömbergin ensimmäinen dynamo ja valonäytös), lumi- ja jääveistoksia...
- Osana alueen tapahtumia: Luistelua jäädytetyssä kanavassa, Sail in cinema, valo-lumi-jää show, teatteria, kalastusta jne.
- Huomioitava: Vanha kanava on muinaisjäännös ja Museovirasto vaikuttaa suuresti sitä koskeviin ratkaisuihin
- Mahdollisuuksina kanavan entisöinti alkuperäiseen asuun, läpiajettavaksi, saha-mylytelakkakäyttöön tai entisöinnin keskeyttäminen nykytilaan

### 4.2.4 Taipale Paviljonki

- Nykytilanne: Tyhjillään, rappeutumassa majoitustilat, ravintolatilat ja tanssisali, kokoustilat ja saunaosasto
  - Tavoite: Rakennuksen ulkoisen ilmeen parantaminen, uudelleen käyttöönotto, toiminnallisuuden palauttaminen — **avainkysymys alueen kehittämisessä**
  - Mahdollisuudet: Millaisia uusia mahdollisuuksia rakennuksella on?
  - Matkailukeskus
    - Infopiste, varaukset, lipunmyynti - myymälät - näyttelyt - jne.
  - Kanavakeskuksen Tieto-taito-talo .
    - Vesiliikenne, kanavat, vesillä liikkuminen, turvallisuus, veden tutkimus, ekologia, veden käyttö, vesi ja terveydenhuolto jne.
  - Teollisuusperinteen keskus (siis ei kanavakeskus)
- Kanavamuseossa kanavien, kanavoinnin ja vesiaiheiden historiaa  
 Kanavan ympäristössä alueen oman historian, alkutuotannon, varhaisteollisuuden ja kanavahallinnon esittelyä.  
 Taipale Paviljongissa muun teollisuuden – laivanrakennus- ja puunjalostusteollisuus, informaatioteknologia - esittelyä . , ... , .  
 Näyttelyissä kuvia, tekstejä, esineitä, pienoismalleja, video.ta, diaesityksiä, elokuvia.



Virtuaaliodellisuutta: aiheina teollisuus, kanavan rakentaminen, kanavatekniikka, vesillä liikkuminen jne.

Havaintoesityksiä, työnäytöksiä, työpajoja, tapahtumia

Myös messuja, konferensseja, seminaareja, kokouksia, esitelmätilaisuuksia jne.

- Koulutus- ja kurssitoiminta: vesiaiheet, teollisuus, puu ja muiden veneiden rakennus ja korjaus, saaristolaivurikurssit yms. -koulutustilat ja majoitus
- Majoitustiloista tai muista tiloista käsityöläisten työhuoneita
- Messut: Savonsampo-messut, Antiikkia, antiikkia, jne.

Vinkkejä ja mukana Antti-Veikko Koskeli, pienoismallirakentaja ja SM-kilpailija

- Leirikoulutoiminta: majoitus, ravitsemus, opiskelu - lisäjuttuja maastossa, Paul Wahlilla, melontaa, polkupyöräretkiä, kanavan historiaan tutustuminen, järvipelastustoiminta, vesillä liikkuminen, sukellusharjoituksia uima-altaassa, optimistijollan käsittelyä jne.

- Kahvio - Tilausravintola - Sauna

Näkymät vanhalle kanavalle ., Ihmiset saatava napattua Taipale Paviljongin syliin ja ohjattua eteenpäin muille kohteille

#### 4.2.5 Vieras- ja matkailusatama

##### 4.2.5.1 Vierassatama

- Nykytilanne: Varkauden ainoa palveluja tarjoava vierassatama, mutta kunto huononemassa ja palvelut eivät vastaa tarpeita .

- Tarjoaa laituripalveluja veneilijöille: Yöpymismahdollisuus polttoainejakelu, kahvio- kioski (elintarvikkeita yms.), grillikatos, wc:t ja pesumahdollisuudet
- Tyyskään tulossa käyntimahdollisuus, kylkikiinnitys- tai muu vastaava mahdollisuus

**Green Corridor** -hankkeen myötä

- On tarpeellista, että ihmisille tarjotaan mahdollisuus päästä veneillä melko lähelle keskustaa

• Pirtinvirran ongelmana kääntösilta, jonka aukaisu pitää tilata FW:n konepajalta, avaus ei aina toteudu heti ja muutoinkin koettu hitaaksi ja hankalaksi

- Huomioitava: Mikäli jotain ruvetaan tekemään, veneilijöitä mukaan suunnitteluun, jotta tarpeet ja ongelmat vesivinkkelistä

- Huomioitava: Ympäristöministeriön luokitukset käyntisatamille (1990)

- Tavoite: Toiminnan tehostaminen ja parantaminen

1) **Uusi alueen kokonaissuunnitelma:** aiemmat suunnitelmat paloittain ja puolihuolimattomasti, liian ahdas "piha-alue"

2) **Opasteiden lisäys ja yhdenmukaistaminen:** nykyään puutteellisia ja sekalaisia, vesiltä lähestyvälle ei opastusta, alueen opasteet sekalaisia, sikin sokin ja nykyään - ulkomaalaisille ainakin englanniksi alueopasteita - myös maantieopasteet sekalaisia ja puutteellisia - jalankulkijoille ja pyöräilijöille alikulkutunnelin kohdalle jotain vihjettä

3) **Alueen ja rannan peruskunnan korjaus:** yleisilme rähjäinen, rantakiveys romahtaa vähitellen ja ranta pusikkoinen, ranta vesirajassa kivikkoinen, mikä aiheuttaa vaaratilanteita veneiden kiinnittymiselle - rannan paalutus, kiveyksen korjaus, nurmikkokaistaleen istutus

4) Rannan ja rakennusten välinen tiealue ahdas ja hankala, laajennusta tarvitaan - vesikelillä rapakkoinen

5) **Vanhojen rakennusten täydellinen korvaaminen tai kunnollinen peruskorjaus, Taittu kunnostaa 2009!!!???**

6) Kahvio-kioski suurempi myyntivalikoiman monipuolistamiseksi ja asiakastilojen aikaan saamiseksi, olutoikeudet tavoitteena, oleskelutilat

Nykyinen kylmä, sisäpuoli vuorattu levyillä - liian pieni monipuoliseen ja kattavaan kioski-kahvio-palvelutoimintaan, ei informaation jakomahdollisuutta

Pyritty myymään esim. päivaelintarvikkeita, omatekoista pullaa, pakastepizzoja jne.

Mikä olisi uuden kahvio(ravintola)toiminnan muoto ja sijoituspaikka? -

rantamakasiini, laiva, Taipale Paviljonki???

7) Pesutilojen nykyaikaistaminen ja viemäroinnin uudistus - nykyisin haisevat, tunkkaiset, epämiellyttävät, varsinkin kun septitankkia tyhjennetään - salaojitus puuttuu, seurauksena veden lillumisen rakennuksen päädysä

- 8) Pyykinpesussa tarvitaan myös kuivausmahdollisuus
- 9) Tarvetta ruoanlaittomahdollisuuksiin: grilli käytössä, mutta esim. hellat ja mikro - tällöin myös astianpesupaikka
- 10) **Laiturirakenteiden parantaminen:** tavalliset paikat riittävät, mutta ainakin 1 paikka isommalle veneelle, vesibussille tai muulle sellaiselle, varsinaisen vierasvenelaiturin laidat epäkelvot veneitä ajatellen, sillä saattavat aiheuttaa vaurioita
- 11) Poijut osoittautuneet liian kevyiksi ja liian ahtaasti sijoitetuksi, eivät pidättele raskaampia veneitä, eikä isommat veneet kunnolla mahdu
- 12) **Polttoainejakelun** laiturin romahtamisillaan, polttoaineletkut vaarassa — ympäristöongelma muodostumassa
- 13) Vaihtoehtona polttoainejakelun siirtäminen ulos, irti rantalaiturista
- 14) Polttoainejakelua septitankin tyhjennys ristiriidassa keskenään, toinen poistaa toisen mahdollisuuden käytön - erottaa toisistaan - 2005 pakolliseksi kaikissa veneissä
- 15) **Pelastusvene puuttuu**
- 16) Laiturien sähkönjakelussa on myös parantamisen varaa
- 17) **Lisäpalvelujen tarve alueella?** Kauppa - posti - pankki - ravintola - hampurilaispaikka liikenneyhteydet - kotipizza ja muut kuljetuspalvelut?
- Mahdollisuudet: Vanhan kanavan aukaisu liikenteelle
- Reitti laitureiden vieressä, selkiyttäisi pienveneiden tuloa
  - Mutta kuka viitsii, haluaa ja jaksaa käsikäyttöisiä vempaimia?
- Huomioitava: Valmiudet ja halukkuus yhteistoimintaan:
- Yhteistyö alueen muiden toimijoiden kanssa - palveluista tiedottaminen puolin ja toisin, toisen palvelujen tarjoaminen kysyjille
  - Yhteistyössä järjestettyjä tapahtumia - satamassa ollut illanviettoja makkaranpaistoihin, musiikkiesityksiin jne.
  - Asiakkaat kyselleet esim. kanootti-, soutuveneiden tai moottoriveneiden vuokrausta - leirintäalueella on, mutta ei ole ollut tiedossa
- Huomioitava: Yhteyksien parantaminen myös muihin ravitsemus- ja majoituspaikkoihin (Taipale, leirintäalue, Anakom - keskusta - naapurikunnat??)

- Huomioitava: Veneilijöille saatava houkuttimia, jotta he valitsevat Varkauden vesimatkan etapiksi sen sijaan että he menisivät Heinävedelle tai muille kohteille
- Huomioitava: Hyötyalukset yleensä
- Vievät paikkoja vierasveneilijöiltä – onko muuta vaihtoehtoja sijoituspaikkaa?

#### 4 2.5.2 Varkauden Järvipelastajat ry:n pelastustoiminta

- Nykytilanne: Työ- ja tilausajoja sekä hälytysajoja Romuluksella
- Päivystys- ja hälytysmiehistö valmiustilassa
  - Romulus 1975 A. A. Oy:ltä, pikku hiljaa tuhansin talkootyötunnein kuntoon, nykyisin moderni tekniikka nostureineen ja ankkuripelineen
  - Miehistön koulutus ja valmentautuminen vesipelastuksen huippua - Demoja sokkona, ikkunat peitettyinä, tutkalla, talvisin kirjallista yms. opiskelua
  - Tekevät paljon talkootyötä, kaikki liikenevä vierassataman toiminnasta saatava tulo satsataan vesipelastustoiminnan ja Romuluksen toimintojen parantamiseen
- Mahdollisuudet: Ovat jo omalta osaltaan ryhtyneet parannustoimiin
- Suunnitelmassa rakentaa hiukan kauemmaksi (niemen nokkaan tukikohta, johon tulee varastotilat järvipelastajien tavaroille sekä sauna ja kokoontumistilat (saunaa vuokrattaisiin myös veneilijöille)

#### 4.2.5.3 S/S Paul Wahl

- Nykytilanne: Tarjoaa vakio- ja tilausristeilyjä
- Suuret väkimäärät tukkoon tiealueet - ranta-alueen selkeytys ja laajennus tarpeen
  - P-paikat ongelmallisia, ei huomata, vaan autot alas rannalle - opastus kuntoon
  - Sunnuntairisteilyt vierasvenesatamasta Kuntorannan kautta Kinkamonselälle, Merirosvoristeilyt, Juhannusristeily Pitkäsaaren ympäri
  - Tilausristeilyt (koko tai salonki vakioristeilyiltä) , Savolinnaan 5 t Kuopioon 5 t., Linnasaareen 3 t, Leppävirralle 1t 45 min.,

Konnuksen kanavalle 2t 15 min., Joensuuhun 10-12t. Mahdollisuudet tilaajan halun ja ajan mukaan aina Mikkeliin, Lappeenrantaan ja Viipuriin, Imatralle saakka Yleensä eläkeläisporukat tällaisia risteilyjä: matkustaminen, kahv, ja ruokailut selillä, pysähdyksiä välillä, tutustumisia esim. kanavamuseoon Varistaipaleella, muuta toimintaa saarella, yöpyminen matkailukeskuksessa, tanssipaikalla tms

- Laivankuljetuksesta vastaavat koulutettu päällikkö ja konemestari, Koulutusta Raumalla, Turussa, Kotkassa - myös etäkurssina nykyisin
- Laivan korjaukset hoidetaan pääosin Varkaudessa, konepajalla tai omana työnään, pohjapellit, muut pohjatyöt, potkuri- ja peräsinhommat Savonlinnassa. Ei tunneta tarvetta sen kummempaan laivatelakkatoimintaan esim. Taipaleessa
- Tavoite: Kävijämäärien kohottaminen
- Mahdollisuudet: Tuo elävyyttä satamaan , -...•
- Kaavailtu siirto Tyyskään ei Kanavien Varkaus -hankkeen etujen mukainen, lisäksi Pirtin-virrassa hankalat olosuhteet, voimakas virta, matala, akanvirta ylöspäin
- Sulku vaikuttaa veden liikkumiseen, mutta muutoin Taipale hyvä sijaintipaikka
- Huomioitava: Risteilymahdollisuuksien monipuolistaminen
- Laivan kyytiin vain sunnuntaisin, olisiko mahdollisuuksia muina päivinä?

#### 4.2.6 AnakomKy

. Nykytilanne: Koulutuspalveluja tarjoava perheyhtiö

- Lähinnä yrityskoulutusta operatiivisen toiminnan kehittämiseksi, ratkaisukeskeinen toimintamalli
- Koulutusalueet: Tiimityöskentely, yhteistyötaidot, johtajuus, työnohjaus sekä atk- ja työhallinnon koulutusta
- Mahdollisuudet: Taipaleen alueen, sen tarjoamien mahdollisuuksien ja palvelujen ottaminen osaksi yrityksen vakiotoimintaansa
- Lisäarvoa, houkuttavuutta, oheisohjelmaa koulutustoiminnalle
- Seikkailuja maastossa, retkeilyä, patikointia, kalastusta, veneretkiä, melontaa jne.
- Mahdollisuudet: Toiminnan laajentaminen ajallisesti ja aiheellisesti
- Nyt painottuu talveen, kesä myös hyödyksi
- Koulutus monipuolisemmaksi seikkailukoulutuksella, aarrekarttakoulutuksella yms. puhtaasti omanaan tai osana tiimityöskentely- ja yhteistyökoulutusta
- Vanhassa kanavassa voisi järjestää melontakokeiluja, jos saisi enempi virtausta
- Ohjelmalvelua retkien, seikkailujen yms. järjestämisessä
- Matkailuauto-, vene-, kanootti-, skootteri-, rullaluistin-, pyörä-, yms. vuokrausta. Myös matkapakettien räätälöinti - auto + opaspalvelut
- Kioski/kauppa/kahviotoiminta - Ei välttämättä, mutta jos on tarvetta
- Mahdollisuudet: Lisätoimintoja
- Kokoustilojen, kokouslaitteiden, yöpymis- ja saunatilojen, tenniskentän yms. vuokraus
- Valmiudet myös mediapajatoimintaan, tulostus, kuvankäsittely, monistus yms. mainos-, kokous ja muun materiaalin tuottaminen
- Mahdollisuudet: Ranta- tai savusaunan rakentaminen
- Perinteen eksotiikkaa, luonnonläheisyyttä, täydelliset palvelut ja kokoontumistilat
- Vähän matkan päähän, polkua pitkin maata myöten tai veneellä vesitse
- Lähistölle myös laavu, jossa voisi tulistella tai jopa yöpyä
- Palvelisi sekä Anakomin omia koulutusasiakkaita, mutta myös muiden vuokrattavissa
- Mahdollisuudet: Yhteistyö

#### 4.2.7 Varkaus Karting

- Nykytilanne: Täyden palvelun karting-autokeskus vilkkaassa käytössä, mutta irrallaan muusta alueesta ja sen toimijoista
- Mahdollisuudet: Toiminnan laajentaminen
- Video- ja simulaattoripelejä (yhteistyötä Varkauden mainospalvelun kanssa)

#### 4.2.8 Valio

- Nykytilanne: Suurin osa tiloista tyhjiällä, prosesseja puretaan, joitain tiloja vuokralla
- Tavoite: Mitkä kiinteistön osat mahdollisesti joutavia ja otettavissa mukaan hankkeeseen?
- Mahdollisuudet: Kulttuurikeskuksen perustaminen
- Teatteri, elokuvat, museot, käsityöpajoja, koulutusta jne. kaikki saman katon alla
- Etuina yhteinen lipunmyynti, museo/vahtimestari, siivous, kaikki saman katon alla

#### 4.2.9 Sauna ja vesiliikunta

- Edustussauna myös yrityksille ja paikkakuntalaisille
- Mahdollisuudet: Melontaa ja veneilyä, muuta vesiliikuntaa, puuhapäiviä yhteistyössä
- . voisi olla kanoottien ja veneen vuokrausta
- Myös kanoottitoiminnan kiintopiste Varkaudessa-Suomi meloo-tapahtuma. Soisalo- melon-  
tapahtuma yms.

#### 4 2 10 Luotsiasema, merenkulkupiirin rivitalot yms.

- Nykytilanne: Käytössä merenkulkupiirin omassa toiminnassa

#### 4.2.11 Kämäri ja Varkausmäki

- Nykytilanne: Toimivat omien toimintalinjojensa puitteissa
- Tavoite: Kuinka alueet matkailijoiden käyttöön ja matkailijat käyttämään alueita?
- Mahdollisuudet: Tiedottaminen ja reitittäminen
- Kesän tapahtumat, pelit, pesäpallokoulu jne
- Luontopolut
- Anakom Ky halukas järjestämään luontoseikkailuja, tulistelua laavulla (rakennettava), saunomis- ja retkeilyä
- Huomioitava: Nykyisten käyttäjien ja alueen hallitsijoiden tarpeet ja toiveet

### 5 SISÄLTÖ JA AKTIVITEETIT

Tavoitteena on tarjota monipuolista ja runsaasti ohjelmaa ja tapahtumia, jotta ihmisiä tulee paikalle ja sana leviää. Mitä kaikkea toimintaa alueella tullaan harjoittamaan? Kuinka paljon toiminnasta voidaan kytkeä kanaviin ja niiden historiaan ym. liittyviin, vedellisiin teemoihin? Miten pitkälle linja voi venyä? Mitkä toiminnoista ja aktiviteeteista ovat sellaisia, joista voidaan periä maksu? Kuka tai mikä kutakin toimintaa pyörittää ja ottaa taloudellisen vastuun?

#### 5.1 Matkailu-, kalastus- ja retkitoiminnan infopiste

- Toimipisteenä ja alueen keskuksena Taipale Paviljonki (Vrt 4.2.4)
- Infoa alueesta, palveluista, retkistä, hyvistä kala-apajista, kalastusnikseistä
- Näyttelyiden ja museoiden lipunmyynti, oppaiden tilaus, kalastusluvat, matkamauistot, keskuksen omat tuotteet jne.
- Majoitus- ja ravitsemuspalveluja, kokoustiloja, sauna, uima-allas – Koulutusta, seminaareja, esittelyjä, messuja jne. -Näyttelyitä, työnäytöksiä, työpajoja jne.
- Lisänä muita palveluja ja yhteyksiä: tietoliikenneyhteydet, kotisivut, vesiliikenne-, kanava- yms. tietokannat, linkit
- Huomioitava: Millaisia toimintoja tarjotaan Green Corridorin Ämmänkosken kalastuskeskuksessa ja Huruslahden rannan onginta-ja oleskelukatoksissa?

#### 5.2 Taipaleen tieto-taitokeskus

Mikä on se tema ja ydin, jonka ympärille keskus kehitetään? Pidättäydytäänkö kanavissa ja vesiaiheissa? Laajennetaanko aiheita kanavien alueen varhaisteollisuudesta paikkakunnan suurteollisuuteen? Mitkä paikat keskuksen kuuluu ja millaista toimintaa siellä harjoitetaan?

#### Vanha kanava ja siihen liittyvät rakenteet, rakennukset jne.

- Kanavien rakentaminen ja kehittyminen, varhaisteollisuus (mylly, saha, telakka), alueen historia

- Riippuu toteutettavasta vanhan kanavan restaurointivaihtoehdosta

### **Kanavamuseon näyttelyt**

- Teemoina kanavat, kanavoinnit, kanavarakentaminen, kanavaelämä ja vesiliikenne
- Museoesineistö on kiinnostavaa, mutta näyttely alkaa olla vanhentunut sekä ajallisesti että näyttelytekniisesti ja näyttelykielellisesti
- Tarvitaan tekstejä englanniksi, ruotsiksi, saksaksi, venäjäksi
- Uusi perusnäyttely: kuvat, esineet, tekstit, äänimaisemat, kerrottu teksti, dia-, elokuva- ja videoesityksiä, tietokoneanimaatiot, multimedia, hajut, maut – Ohessa multimediaesityksiä, teatteria, työpajoja, tapahtumia, luentoja, kursseja
- Voidaanko esittää myös muita teemoja?
- Vesiliikenne, laivat, laivanrakennus, puunuitto, metsätyö, puunjalostus, sammakkomiehet...
- Mahdollisesti myös muita, esimerkiksi taidenäyttelyitä
- Vai jätetäänkö kyseiset aiheet muihin rakennuksiin?

### **Teollisuusperinteen keskus**

- Esim. Taipale Paviljongissa
- Varkauden teollisuusperinne, suurteollisuuden juuret ja kehittyminen, miltä tulevaisuus näyttää
- Enempi toiminnallinen konsepti
- Liikkuvia koneita, pienoismalleja, tietokoneanimaatioita
- Älypaja, keksintöpaja
- Huomioitava: Tieto, taito, osaajat, perinteentaitajat, tekijät, ohjaajat, esineistö, aineisto

### **5.3 Lasten leikkipuisto**

- Keinulautoja, kiikkuja, portti, riukuaita
- Vekara Varkauden majan/leirinrakennustyöpaja
- Metsäpolut ja kulunohjausmerkit pohjois- tai etelämetsässä = Majakka- tai Kummelimetsä
- Leikkimökkimessut vanhan kanavan leirintäalueen puoleiselle rannalle: ekologinen rakentaminen, kestävä kehitys, jäte- ynnä muu sellainen huolto, lapset yms.
- Rakennusfirmat, sisustusliikkeet yms. mukaan - suunniteltuja ja sisustettuja mökkejä
- Suomen asuntomessut Oy oikeudet huomioon
- Vekara-Varkaus: lapset suunnittelijoina ja rakentajina
- Ei mielellään välittömästi vanhan kanavan viereen lapsille suunnattuja kohteita, sillä huomioitava lasten turvallisuus. Tai sitten esim. leikkimökkikylän tulee olla sellainen, että sinne tullaan vain perheittäin, eikä lapsia päästetä alueelle yksinään. Miten?

-Lasten Venetsia

Huomioitava: Sijointupaikka, turvallisuustekijät, muu toiminta ja ympäristö

### **5.4 Kokous- ja esiintymisfoorumi**

- Esiintymislava talvi- ja kesäkäytössä, kesäteatteri
- Kulissina vanha kanava
- Vesiaiheiset musiikkitapahtumat, vesiooppera jne (mstr 1987)

-Vaihtoehtoina

- Kukkuloille rakennettava maavallikatsomo, joka sopeutuisi maastoon ynnä paikan luonteeseen ja ilmapiiriin, eikä olisi kauhean kallis toteuttaa
- Tarvittavat maastoon mukautuvat ääni-, valaistus- ja näyttämöratkaisut
- Puu- tai metallirakenteen erillinen katsomo ja näyttämö - paikoillaan, liikkuva jne.
- Vanhaan kanavaan ja ympäristöön rakennettavat näyttämöt ja katsomot
- Huomioitava: Keskustan kehittämishankkeen kesäteatteri / tapahtumapaikkasuunnitelmaan
- Huomioitava: Teatterin toimintamuoto (kuka, miten), esitykset, kävijämäärä- ja taloudellisen voiton tavoitteet, sijaintipaikka

### **5 5 Elävä historian kirja-vanhan kanavan tarina**

- Kokovuotinen matkailuidea: historiaa, kulttuuria ja elämyksiä
- Esim. Taipale Paviljonkiin (tai Valion tiloihin) mammuttimainen multimediaesitys, selostus kuunnelmamuotoinen, katsojat veneissä

- Vrt Koljonvirran taistelu, Iisalmi (multimedia-seikkailu Olvi-hallissa) - Jorvik, York, Englanti; (Kummitusjunan kaltainen seikkailu, mutta historiallisia tosiasioita)
- Vaihtoehtoina
- Vaellusnäytelmä - ulkoilmanäytelmällinen tapahtuma
- Vrt Via Dolorosa, Iisalmi (ulkoilmanäytelmä, katsojat mukana) - Velho-oopperatrilogia Yläksellä - Talvisota-näytelmä Kuopiossa
- Perinteinen kesäteatteriesitys
- Draamallisia opastuspisteitä, opastuskierroksen kaltainen kokonaisuus kanava-alueella (Vrt esim. Helsingin kaupungin museon Muisti-näyttely)
- Huomioitava: Käsikirjoitus, reitit - kulkeminen, ryhmien koko- äänentoisto, tapahtumapisteet - tilatarve

### **5.6 Käsityöpajat**

- Hyvin varustetut käsityöpajat, maauni keramiikan polttoa varten, työnäytöksiä
- Kenties Hotelli Taipaleen tiloissa käsityötiloja: puu, tekstiili, keramiikka (vuokratiloja)
- Onko muita rakennusvaihtoehtoja? Rivitalot, suolavarasto, uusi rakennus?
- Tuotekehityslaboratorio, esim. käsi- ja taideteollisuusoppilaitoksen oppilaat projekteja (lapsille) (miksei myös Vark. ammatti-instituutti, sotepa)

### **5.7 Hiekan- ja lumenveiston keskus**

- Yhteistyössä Lumihukkien kanssa
- Pysyvä sijoituspaikka hiekkavuorelle, jonka ympärillä toimintaa, kilpailuja, kursseja, näyttöksiä lumenveiston ja jäänveiston parissa
- Huomioitava: Sijoituspaikka, toimintapaikka ottava ja näkyvä, jotta ihmiset kiinnittävät huomiota ja rynnivät katsomaan. Tilavaatimukset, turvallisuustekijät

### **5.8 Omatoiminen tutustuminen**

- Reitit + opasteet: uusi kanava, vanha kanava, historiaa, luonnontietoa, faktatietoa

### **5.9 Toimintapäiviä, -hetkiä, -viikonloppuja**

- Teemaitoja, kursseja:
- Luonnon hyväksikäyttö, pajutyökurssi, kivenhakkaus
- Veneenrakennus, -korjaus, tervahöyryn, kolipripaatin rakentaminen
- Vesillä liikkuminen ja turvallisuus jne.
- Toimintapäiviä, -viikonloppuja:
- Seikkailujen kanava, Sammakkomiespäivä
- Kanavan varrella 2001. Pöllä, keksi ja vorokki - puunuiton perinteitä ja nykypäivää
- Tukkilais-, uitto-, niputus- ja hinausnäytöksiä - kilpailuja - hinaajia ja laite-esittelyjä
- puunkuljetuksen muut muodot - puiden määränpää
- Teatteria, lastentapahtumia jne. kanavan varrella ja sisätiloissa
- Musiikkiesityksiä, metsäkonsertteja, kanavakonsertteja jne.
- Vesiliikunta-aktiviteetit:
- Surffaas, melonta, vesihiihto, kalastus, golf-veneily (Joroisiin), risteily
- Melontareittejä palveluineen olisi kehitettävä
- Tarvitaan myös selkeitä esitteitä, joissa reitit esitellään: missä, mitä matkan varrella, mitä palveluja, mitä tapahtumia, kuinka pitkiä matkoja

### **5.10 Kahvio- ja/tai ravintolapalvelut sekä myymälätoiminta**

- Kuinka monessa ja missä paikoissa kahvilatoimintaa tulee ja kannattaa harjoittaa?
- Tällä hetkellä alueella toimii 5 kahviota: vierasvenesatamassa, Anakomissa, leirintäalueella, Karting Centerissä ja kanavamuseossa.
- Kaikki muut paitsi Karting Centerin kahviot ovat auki kesäisin, kaikki palvelevat lähinnä omia asiakkaitaan. Jokainen halukas ja valmis laajentamaan toimintaansa mikäli rakentamisen, investointien ja muiden toimenpiteiden kautta on mahdollista.
- Onko alueella tarvetta ja kannattaako kahvioita pyörittää myös talvella?
- Uusia paikkoja kahvilatoiminnalle
- Taipale Paviljonki.
- Käyttökeskustorni olisi mitä mainioin näköalakahvilan paikka

- Toiminnassa olevan kanavan sillan kupeisiin näköalatorneja kahvioineen
- Kahvilan ohessa/lisäksi alueella voisi olla myös viinitupa. Valion tiloihin on ehdotettu luomuviinitehdasta. Mitä puuhalle kuuluu?
  - Matkailukeskuksen vetonaula myymälä, vaihtoehtoina
- Matkamuistomyymälä, jossa merkittävin artikkeli on rihkama (myös laatutavaraa?)
- Käsityöläistuotteiden kauppa (mukana myös halpaa rihkamaa?)
- Korkeatasoisten varkautelais- tai kanavan tuotteiden myymälä (myyntitoiminta kattaisi koko tuotantolinjan suunnittelusta valmistukseen ja myyntiin)
- Sekatavarakauppa jne.
- Sijoiuspaikka Taipale Paviljonki kenties?
- Myös Anakom Ky valmis matkailumyymälän ja kahviotoiminnan aloittamisen Oma tuotemerkki Bio Basic (luonnonmateriaalipohjainen pesuaine- ja välinetuotepäri) hyödynnettävissä myymälässä, laajennettavissa vedellisiin tuotteisiin: pellavapyyhkeet jne.
- Messut
- Savonsampo-messujen uusi pitopaikka
- Antiikkia, antiikkia -messut vesiaiheisilla tuotteilla

### 5.11 Retki-, matka- ja koulutuspaketit

- Millaiset retki-, matka- ja koulutuspaketit ovat toteutettavissa Taipaleen alueella?
  - Vaihtoehtoja
  - Patikka- ja puuharetki kanavanrakentajien jalanjäljillä
- Kivet, puutavara jne. - kanavanrakennus - nälkävuosien koettelemukset maakuopissa - seuraukset - kanava valmistui kuin valmistuikin
- Kämärinsaaren purossa on mahdollisesti löydettävissä kiiloja halkaistuja kiviä, joita on mahdollisesti jäänyt jäljelle kanavatyömaalta. Oravakadun ja Mansikkakadun välisessä metsikössä on iso kivi, josta näitä kiviä on todennäköisesti lohkottu.
- Varkaus ympäröivästä, melontareitit ja moottorikelkkareitit
- Komeat maisemat, talvikäyttö, myös paikalliset moottorikelkkailijat toivoneet. Tankkauspaikka, Shellin kylmä asema, jo valmiina
- Matkailupaketit, joissa Taipaleen alue osana: opastetut veneretket, täyden palvelun kalastusretket lähivesille, veneilysafarit, moottorikelkkasafarit jne.
  - Koulutuspaketit - seikkailukoulutus
  - Kuvataidekurssit, myyntinäyttelyt, taidenäyttelyt

## 6 MARKKINOINTI

Tavoitteena saada ihmiset (paikalliset asukkaat, vieraat, vesi- ja maantiematkailijat) valitsemaan matkakohteekseen Taipaleen kanava-alueen. Valinta voi tapahtua joko etukäteen tai halu voi syntyä hetken mielenjohteesta tai houkuttelemalla lähempänä kohdetta. Huomioon se, että kohdealuetta palveluineen pyritään hoitamaan elinkeinotoiminnallisista lähtökohdista.

- Kohderyhmät: keitä – millaisia – mitä odotuksia – tarpeita?
- Tuotokuva: nimi- logo – sisältö – promotionaalinen viesti – sijainti -attraktiivisuus ja informatiivisuus
- Hinnoittelu: kävijän saatava vastinetta rahalleen
- Promootio: missio, tavoitteet – kohdeyleisön/t valinta ja tutkimus – brändi ja tuotekonsepti - mediaplaani ja aikataulu

### 6.1 Alueenparannustyöt

9. Opasteet, P-paikat, alueen saavutettavuus, aluehallinta
  10. Viirit, liput
- Viittameri kukkulalla, lipputankoihin omat liput ja viirit, museorakennuksen ikkunat, fasadi, takapuoli
  - Museorakennus, fasadit ja päädyt
  - Opaskyltit: museo, avoinna.. Rautatiematkaajille tiedoksi: nimi, fresko tms.



## 6.2 Julisteet, esitteet

- Kanavien Varkaus-juliste, Warkauden kanavakeskus -juliste
- Yhteismarkkinointi, koko alueen palvelutarjonta
- Kanavamuseot -esite, Taipaleen kanavamuseo -esite
- Kunkin kohteen oma markkinointi

## 6.3 Tiedottaminen, markkinointi

- Iloista lomaa Itä-Suomessa
- Matkamessut 18.-21.1.2001, Iloista Lomaa Itä-Suomessa-esite ja TV-kampanja
- Lehtipuffit ja -jutut
- Ilmoitukset: vesi- ja liikennealan julkaisut, Tielaitoksen ja merenkulkulaitosten INFOT
- Vierassatamaa mainostettu esim. Veneilykesä- ja Kanava-lehdissä ja venemessuilla (yhteistyössä elinkeinotoimiston kanssa). Tarvetta yhteistyöhön matkailuyrittäjien kanssa. Yhteydet vesimatkailuun
- Tarvetta ehdottomasti hyvätasoiseen, kiinnostavaan esitteeseen, jossa matkailupalveluja, nähtävyyksiä, tapahtumia (esim. Vekara-Varkaus, hiekanveisto jne.) jaettavaksi muutoinkin, mutta myös messuilla
- Matkailulehdet, messut, myyntitapahtumat
- Internet
- Merenkulkulaitoksen nettisivulla tietoa vesireiteistä, kanavista ja kanavamuseosta, linkkejä sääpalveluihin, vesialan instansseihin, virtuaalivenereittejä jne.
- Omat kotisivut vaiko Warkauden kaupungin sivuille?
- Tielaitoksen infopisteet (tietokonepohjaiset), tulossa ilmeisesti Kuvansiin ja Warkauden porttiin, olisiko mahdollista saada Taipaleen alueelle?
- Alueen toimijoiden välinen tiedonkulku
- Toisilleen tarjoama tieto, yhteistyö eli asiakkaan ohjaaminen toiselle kyseistä palvelua tarjoavalle taholle
- Ympäristötaide huomion kiinnittäjänä ja lisäarvon antajana
- Vrt esimerkiksi Maisema Galleria?

## 6.4 Warkauden kanavakeskus -tuotteet

- Logo - Markkinoinnissa ja tuotemyynnissä
- Omat tuotteet
- Sammakkomies-tuotteet: avaimenperät, suklaa ja makeiset, kahvileipä, kortit, vihkot
- Tuoteideakilpailu
- Käsityöläisten tuotteet myynnissä
- Saukko, Warkauden kaupungin nimikkoeläin, jota tapaa mm. Kämärin ja Ämmänkosken alueella. Kaavoitusjaos teetättänyt suunnitelman betoniporsaasta, betonisaukosta, liikenneväyläesteestä Leena Mäki-Patolalla - myös Taipaleessa?

## 6.5 Matkailupaketit ja reitittyminen

- Vrt. Vihreän kullan kulttuuritie, Kulttuurin kääntöpiiri, Kuninkaantie, Hämeen härkätie
- Yhteenliittymät muiden instanssien kanssa
- VR, paikallisliikenne, linja-autot, lastenvaateliikkeet - erä-, kalastus- ja venetarvikeliikkeet, majoitus- ja ravitsemusliikkeet

## 7 YHTEISTYÖ

### 7.1 Julkishallinnon tahot

Warkauden kaupunki: museot, kulttuuritoimi, työpajat; Työvoimatoimisto; Ammattioppilaitokset: Käsi- ja taideteollisuusoppilaitos, Sosiaalialan oppilaitos, Tekniikka...

### 7.2 Asiantuntijat

Arkkitehdit, suunnittelijat, taiteilijat; Keksijät

### **7.3 Yritykset**

Rakennusfirmat, mainosfirmat; Steam Power Oy - höyrykattilat; Pankit; Varkautelaiset suuryritykset; Muut

### **7.4 Naapurikunnat ja niiden matkailukohteet**

Valtatie 23, VT 5; Laiva- ja kanavareitit Leppävirralle, etelään, lanteen, Matkailuyhteistyö Keski- ja Sisä-Savossa  
Luonto-, teollisuus- ynnä muut vastaavat reitit Pohjois-Savoon, Joroisiin, Rantasalmelle

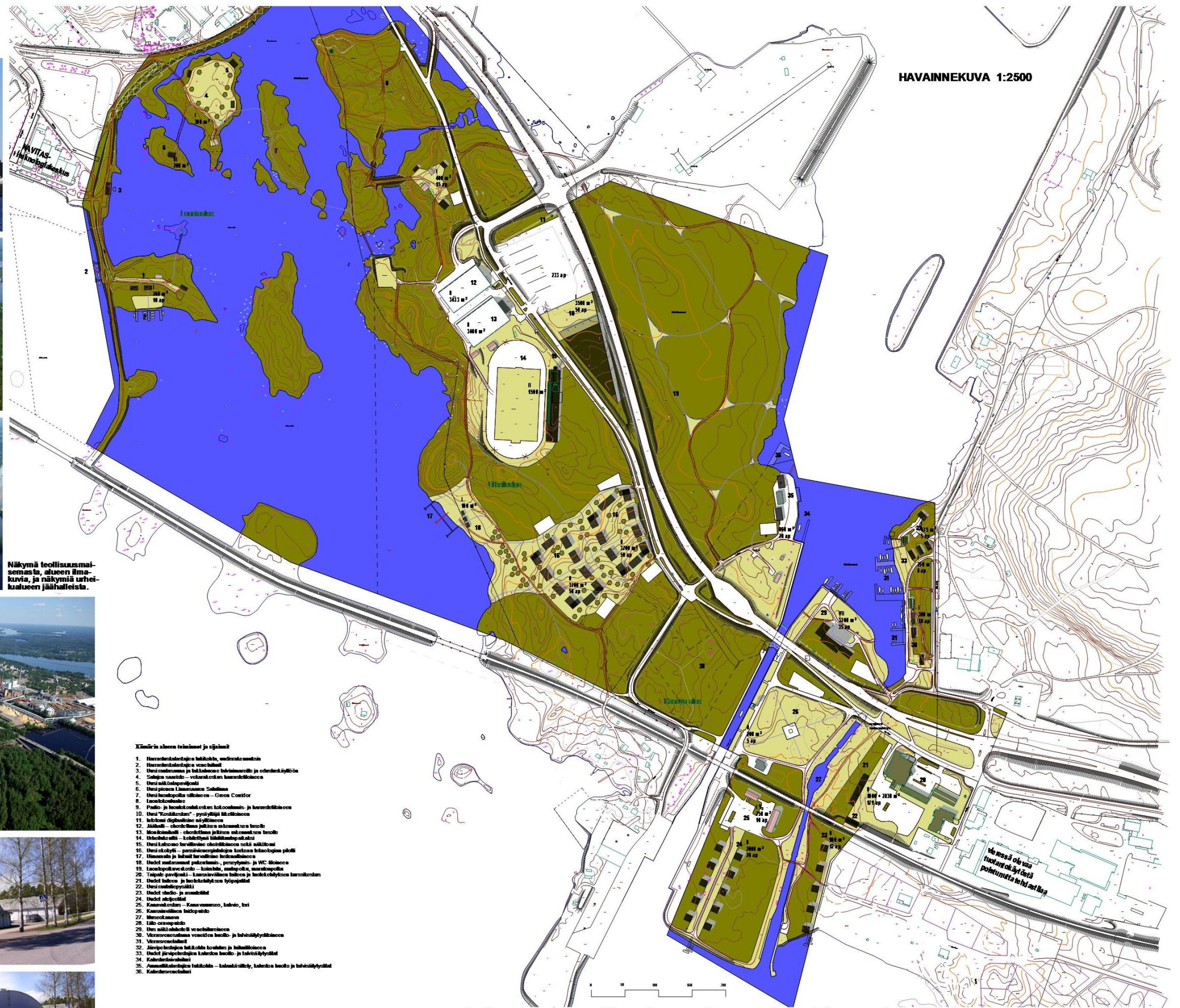
### **7.5 Yhteisö, yksityissektori**

Yksityiset ihmiset, yhteisö - Oman yhteisön mukanaolo suunnittelu- ja kehittämissä - edut - haitat – keinot Yhdistykset, järjestöt





Näkymä teollisuusma-  
semassta, alueen ilma-  
kuvia, ja näkymiä urhei-  
kruuteen jäähalleista.



- Kämarin alueen toiminnat ja sijainnit
1. Harrastuskalusteiden myyntipiste, uutterat ja pesut
  2. Harrastuskalusteiden vuokrahuone
  3. Uusi ruokailu- ja kahvila- ja leikkimatto- ja ohjelmaohjelma
  4. Salvojen vuokraus - vuokrausalueen harrastuskeskus
  5. Uusi aukiopuolekko
  6. Uusi jono- ja lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  7. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus - Green Corridor
  8. Lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  9. Pääsisä- ja lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  10. Uusi "Kondiksen" - pysäköintialue
  11. Uusi digitaalinen näyttökeskus
  12. Jäähalli - ohjelmaohjelma ja harrastuskeskus
  13. Monikäyttöinen - ohjelmaohjelma ja harrastuskeskus
  14. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  15. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  16. Uusi okäyttö - perustamiskeskus ja harrastuskeskus
  17. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  18. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  19. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  20. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  21. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  22. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  23. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  24. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  25. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  26. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  27. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  28. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  29. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  30. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  31. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  32. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  33. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  34. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  35. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus
  36. Uusi lauantai- ja sunnuntai- ja harrastuskeskus

Matkailu taantuvan teollisuuskaupungin vetovoimatekijänä - esimerkkinä Varkauden Kämärin alue  
Tampereen teknillinen yliopisto - Arkkitehtuurin koulutusohjelma - Vilho Lehtoaho - Diplomityö - Tarkastajana professori Staffan Lodenius - 12.05.2010 2/3





Näkymä teollisuusympäristöstä, alueen ääri-  
kuvia, ja näkymä taiteu-  
ksuon jäähallista.



HAVAINNEKUVA 1:2500

- Käytön alueen toteutus ja sijainti
1. Huvipuistoalueen laajennus, uudet laivat
  2. Huvipuistoalueen uudet laivat
  3. Uusi rautatieasema ja liikenneliikenne laajennus ja oirekärälaajitus
  4. Talojen uusitus - vanhojen rakennusten kunnostaminen
  5. Uusi sisäliikenneväylä
  6. Uusi jonoasema Liikenneviraston tiloissa
  7. Uusi laiturialue liikenteen - Casca Creative
  8. Laiturialue
  9. Puhke- ja laiturialue liikenteen kunnostus- ja laajennustyöt
  10. Uusi "Käytönalue" - puolelta liikenneliikenne
  11. Liikenne- ja laiturialue kunnostus
  12. Jäähalli - uuden laiturialueen rakentaminen
  13. Jäähallin kunnostus - kunnostus ja laiturialueen kunnostus
  14. Jäähallin kunnostus - kunnostus ja laiturialueen kunnostus
  15. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  16. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  17. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  18. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  19. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  20. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  21. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  22. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  23. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  24. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  25. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  26. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  27. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  28. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  29. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne
  30. Uusi sisäliikenneväylä - puolelta liikenneliikenne

Matkailu taantuvan teollisuuskaupungin vetovoimatekijänä - esimerkkinä Varkauden Kämärin alue  
 Tampereen teknillinen yliopisto - Arkkitehtuurin koulutusohjelma - Vilho Lehto - Diplomityö - Tarkastajana professori Staffan Lodenius - 12.05.2010





Näkymä asuinalueisiin alhaalta lounaasta



Kanava-alue koillisesta kuvattuna



Näkymä asuinalueisiin ylhäältä koillisesta



Näkymä Taipaleentieltä urheilualueelle

Matkailu taantuvan teollisuuskaupungin vetovoimatekijänä - esimerkkinä Varkauden Kämärin alue  
 Tampereen teknillinen yliopisto - Arkkitehtuurin koulutusohjelma - Vilho Lehtoaho - Diplomityö - Tarkastajana professori Staffan Lodénius - 12.05.2010 **3/3**