

YHDYSKUNTARAKENTEN JA PALVELUVERKON YHTEENSOPIVUUDEN KRITEERISTÖ

Marja Uusivuori, MAL-verkosto &
Jari Kolehmainen, SENTE
2011



YHDYSKUNTARAKENTEN JA PALVELUVERKON YHTEENSOPIVUUDEN KRITEERISTÖ

JOHDANTO

Yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon yhteensovittamista ja yhteensopivuuden kriteereitä tarkasteltiin MAL-verkoston kahdessa työpajassa vuonna 2011. Ensimmäinen työpajoista oli avoin laajalle joukolle ja tuotti pohjamateriaalia seuraavaan pajaan. Toiseen työpajaan osallistui MAL-verkoston RAJATON-pilottikokonaisuuden kohdeseutujen (Joensuun seutu, Oulun seutu sekä Tampereen kaupunkiseutu) edustajia. Toisessa pajassa kriteeristöä tarkasteltiin sekä yleisesti, että em. seutujen case-tapausten kautta.

Tarkastelun lähtökohtia oli kaksi:

- 1) Yhdyskuntarakenteen ja palveluiden yhteensopivuus a) tuottaa ihmisille "sujuvaa arkea", b) mahdollistaa kunnallisten palveluiden järkevän tuottamisen ja c) edistää ekotehokkuutta.
- 2) Yhdyskuntarakenteen ja palveluiden yhteensopivuus ei synny itseksensä. Yhteensopivuus edellyttää tietoisia suunnitteluprosesseja: hyvät suunnitteluprosessit tuottavat myös yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon yhteensopivuutta.

Edellä mainittuihin lähtökohtiin nojaten työpajoissa etsittiin sekä suunnitteluprosessin että sen tuottamien rakenteiden keskeisimpiä tekijöitä. Näistä tekijöistä muodostuu *yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon yhteensopivuuden kriteeristö*, eli kooste yhteensopivuuden saavuttamisen kannalta keskeisistä tekijöistä sekä prosessissa että rakenteissa.

Suunnitteluprosessin ja sen tekijöiden merkitys yhteensopivien rakenteiden tuottamisessa on suuri riippumatta siitä mitkä ovat alueen ominaispiirteet tai tapahtuuko suunnittelu yleispiirteisellä vai yksityiskohtaisella tasolla.

Yhdyskunta- ja palvelurakenteen osalta kriteereissä on jonkin verran vaihtelua suunniteltavan alueen ominaispiirteistä sekä suunnittelun tasosta (yleispiirteinen/ yksityiskohtainen) riippuen. Rakenteen osalta on olennaista kohdistaa tarkastelu suunnittelun kohteena olevaa aluetta laajemmalle, sillä suunniteltava alue tukeutuu aina jossakin määrin ympäröivien, jo olemassa olevien alueiden yhdyskunta- ja palvelurakenteisiin.

YLEINEN KRITERISTÖ

Yleinen kriteeristö koskee kaikkia suunnitteluprosesseja sekä erilaisia alueita niiden ominaispiirteistä riippumatta. Yleisen tason kriteeristöä tarkentavat aluekohtaiset kriteerit, joita esitellään kohdeseutujen osalta jäljempänä.

Rakenteiden kriteerit

Yleisiä kriteereitä rakenteiden yhteensopivuudelle eri alueitasoilla nimettiin vain kaksi:

- sekoittunut rakenne
- saavutettavuus ja joukkoliikenne

Sekoittuneella rakenteella tarkoitetaan tässä yhteydessä sitä, että samalla alueella on eri väestöryhmiä, asumismuotoja ja toimintoja (esim. asuminen, palvelut, tuotanto). Sekoittuneella rakenteella voidaan viitata myös alueen fyysisten ominaisuuksien monimuotoisuuteen. Yhtä kaikki, sekoittunut rakenne koetaan edellytykseksi mielekkäällä tavalla toimivalle arkiympäristölle. Sekoittunut rakenne merkitsee myös sosiaalisesti ja toiminnallisesti monipuolisia ympäristöjä, joissa monien eri väestöryhmien tarpeet voivat täytyä. Sekoittunut rakenne ei tuota voimakasta yhden ikäryhmän yliedustusta (esim. alle kouluikäiset lapset), jolloin myös alueen palveluiden tarjontaa voidaan suunnitella tasaisemmin koko elinkaarinäkökulmasta. Näin voidaan välttää erilaisia kysyntäpiikkejä, jotka ovat haastavia sekä palveluiden käyttäjien että palveluiden tuottajien näkökulmasta.

Saavutettavuus on kaikkien eri käyttäjäryhmien kannalta keskeinen kriteeri. Sen sijaan ”hyvän saavutettavuuden” ajallinen tai matkallinen kriteeri on määriteltävä aina aluekohtaisesti. Saavutettavuuden osalta tulee huomioida erilaiset käyttäjäryhmät: se mikä on kevyen liikenteen keinoin helposti saavutettavissa työikäiselle, ei välttämättä ole sitä vanhukselle. Toimiva joukkoliikenne tulee ottaa kriteeriksi kaikilla niillä alueilla, joilla sen toteutuminen on realistisesti arvioiden mahdollista. Toimiva joukkoliikenne on kahdessa mielessä hyvä peruspilari yhdyskuntarakenteen ja palveluiden yhteensopivuudelle. Ensinnäkin se tuo näkyväksi yhdyskuntarakenteen ja palveluiden välisen yhteyden. Hyvän palvelutason joukkoliikenne on mahdollista luoda järkevästi sellaisille alueille, joissa yhdyskuntarakenne sitä tukee (esim. riittävä volyyymi, joukkoliikennereitit). Toiseksi joukkoliikenne edustaa alueen saavutettavuuden aspektia, mikä puolestaan korostaa sitä tosiasiaa, ettei mikään kaupunginosa tai alue ole ”suljettu ja itseriittoinen” kokonaisuus. Sen sijaan ihmisillä on kasvava tarve liikkua töihin, harrastuksiin sekä muiden kuin alueen sisällä tarjottavien julkisten ja kaupallisten palveluiden äärelle. Tästä näkökulmasta on vielä huomattava, että joukkoliikenne on keskeinen palvelu erityisesti ei-autoileville väestöryhmille (esim. lapset, nuoret, vanhukset). Lisäksi joukkoliikenteen kehittäminen ja käyttäminen on merkityksellistä muun muassa ekotehokkuuden näkökulmasta.

Kuten todettua, rakenteen kriteerit vaihtelevat alueen ominaispiirteistä ja suunnittelun tasosta (yleispiirteinen/ yksityiskohtainen) riippuen. Vaikka niitä voidaan yleisellä tasolla nimetä vain kaksi, todellisessa suunnitteluprosessissa niitä on aina useampi. Sekoittunutta rakennetta sekä saavutettavuutta ja joukkoliikennettä voidaankin kutsua eräänlaisiksi metakriteereiksi, jotka konkreettisisissa suunnitteluprosesseissa johdattavat tai purkautuvat erityisiksi yhteensopivuuden kriteereiksi.

Suunnitteluprosessin kriteerit

Toisin kuin rakenteen osalta, yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon yhteensopivuuteen tähtäävän suunnitteluprosessin keskeisiä tekijöitä eli kriteereitä on yleisellä tasolla paljon. Suunnitteluprosessit ovat siis niiden kohteina olevia yhdyskunta- ja palvelurakenteellisia tilanteita geneerisempiä. Niidenkin tapauksessa prosessia koskevat kriteerit tarkentuvat suunnittelun kohteena olevan alueen mukaan. Yleistasoiset suunnitteluprosessin kriteerit ovat seuraavat:

Prosessin toteuttajat

- Prosessilla on oltava johto ja selkeästi nimetty valmistelusta vastaava henkilöstö.

- Suunnitteluun osallistuvan joukon on oltava riittävän laaja. Suunnittelu ei voi toteutua vain yhden sektorin toimesta. Suunnitteluun osallistuvan joukon kokoonpano voi vaihdella suunnittelun eri vaiheissa.
- Myös itse prosessi on suunniteltava ja vaiheistettava. Tässä tulee huomioida myös poliittinen päätöksenteko.
- Poliittiset päättäjät tulee sitouttaa prosessiin sen alkuvaiheessa. Suunnitteluprosessin myötä poliittisia päätöksiä ja valintoja on pystyttävä tekemään. Sitouttaminen alkuvaiheessa edistää päätöksentekoa ja valintoja.

Tietojohtaminen

- Tietojohtaminen on prosessin onnistumisen kannalta keskeistä ja se on siksi huomioitava prosessin alusta alkaen.
- Prosessin alkuvaiheessa on suunniteltava toimintatavat ja otettava käyttöön työkalut tietojohtamiseen ja tiedon välittämiseen.
- Sektori- ja hallintorajat ylittävässä suunnittelussa yhteinen tietoperusta ja siihen pohjautuvat havainnollistamistyökalut (joilla osoittaa päättäjille syy-seuraussuhteita) ovat tarpeen. Yhteisen tietoperustan tulee sisältää ainakin yhdessä laadittu väestösuunnite. Hyödyksi on myös prosessin taustalla oleva yhteinen ohjelmallinen yhteistyö ja näkemys, esimerkiksi yhteinen kehittämisohjelma joka mahdollistaa pitkäjänteisyyden. Yhteistyö ei saa olla henkilöriippuvaista.

Suunnittelun näkökulma

- Suunnittelun tulee tapahtua aidosti aluekokonaisuuden ja käyttäjän näkökulmasta. Sektoreiden väliset tai kuntien hallinnolliset rajat eivät saa rajoittaa suunnitteluprosessin toteuttamista. Sektoreiden väliseen yhteistyöhön on kiinnitettävä erityistä huomiota, sillä sektoreiden väliset rajat ovat usein rajoittavampia kuin hallinnolliset rajat.
- Rakenteen suunnittelua ei toteuteta sektoreittain, vaan käyttäjäryhmien näkökulmasta. Käyttäjäryhmien tarkastelussa jako voi tapahtua esimerkiksi ikäsegmentteittäin (esim. jako lapset-aikuiset-ikäihmiset). Tässä yhteydessä on huomioitava, että mitään aluetta ei suunnitella vain yhdelle ryhmälle. Lisäksi on hyvä huomata, että eri ikäryhmien osalta rakenteiden keskeisissä tekijöissä voi olla keskinäisiä yhteyksiä (esim. lasten ja vanhusten palvelut).
- Suunnittelun kohteena on kokonaisuus, ei yksittäinen osa. Kokonaisuuden huomioimista voidaan edistää muun muassa sitomalla yleiskaavoitus ja palvelutarveselvitykset toisiinsa. Seurantaan voidaan toteuttaa sitomalla toisiinsa palvelutarveselvitysten päivitykset sekä kaavoituskatsaukset sopivin aikavälein.

Joustavuus lähtökohtana

- Kaavoituksessa lähtökohtana on muuntojoustavuus. Tällä tarkoitetaan tuleviin tarpeisiin ja muutoksiin varautumista kaavoituksessa. Esimerkiksi uuden alkujaan pientalovaltaisen asuinalueen palvelukeskuksen yhteyteen jätetään kaavavarauksena mahdollisuus kerrostalorakentamiseen, jotta asuinalueen myöhemmässä elinkaarivaiheessa ikääntyvät voivat muuttaa pientalosta kerrostaloon oman asuinalueensa sisällä.
- Rakentamisessa huomioidaan muuntojoustavuus, eli rakennusten käytön elinkaaren aikana tapahtuvat muutokset, kuitenkin taloudellisuusnäkökulmat huomioiden. (Esimerkiksi päiväkotia muuntuu helposti vanhuspalveluiden tarpeisiin, mutta sen muuttaminen kouluksi olisi taloudellisesti huomattavasti haastavampaa.)

- Palvelut luokitellaan (esim. keskuspalvelut – aluepalvelut – lähipalvelut) ja asuinalueen suunnitteluvaiheessa määritellään se, mitä palveluiden tasoa alueelle tavoitellaan.
- Palveluiden tarjonnassa muuntojoustavuutta voidaan rakentaa esimerkiksi monipalvelukeskusajattelun kautta. Useita eri palveluita kootaan samaan kokonaisuuteen ja samoihin tiloihin. Tämä mahdollistaa myös eri palveluiden ”pitoisuuksien” muokkaamisen palvelutarpeiden muuttuessa (esim. neuvolapalveluita vähennetään, vanhusten terveydenhuoltopalveluita lisätään).

Kriteeristöön liittyviä huomioita

Yhdyskuntarakenteen ja palveluiden yhteensopivuuden kriteeristöä työstettäessä nousi esiin myös monia sellaisia tekijöitä ja näkemyksiä, joita ei voitu nimetä kriteereiksi. Nämä seikat ovat pääosin kriteereitä tarkentavia huomioita tai muita sellaisia tekijöitä, joiden huomioiminen osana suunnittelua ja sen kehittämistä olisi hyödyllistä. Nämä huomiot ja tekijät on koottu alle.

- Rajoista, niiden ylittämistä ja muutoksista huolimatta on keskeistä säilyttää ihmisten luottamus siihen, että palvelut ovat myös jatkossa heidän saatavissaan ja saavutettavissaan.
- Päätösten perusteluksi tulisi voida osoittaa päättäjille ja asukkaille se, mitä tieto heidän arkensa maksaa missäkin asuinpaikassa (kustannukset sekä julkiselle sektorille että asukkaalle itselleen, eli nk. yhteiskuntataloudelliset kustannukset).
- On pohdittava, tulisiko vaikutusten arviointia tai asukkaiden kuulemista toteuttaa myös muun kuin maankäytön suunnittelun yhteydessä.
- Suunnittelun lähtökohtana tulisi olla optimitalanne, jossa palvelu voidaan hakea sieltä missä se on lähinnä, eikä sieltä missä se on omassa kunnassa lähinnä.
- Jos ja kun kuntarajat eivät saa olla palveluiden osalta rajoittava tekijä, eikä palveluiden suunnittelu ja toteuttaminen perustu vain oman hallinnollisen alueen väestön tarpeisiin, tulisi selvittää esimerkiksi
 - Miten hoitotakuu voidaan toteuttaa
 - Kenellä on palveluiden järjestämistä vastuu esim. päivähoidon osalta (subjektiivinen oikeus)
 - Miten kustannukset em. tapauksissa jaetaan.
- Suunnittelussa tulee aina tunnistaa ja huomioida alueen ominaispiirteet. Esimerkiksi julkiseen liikenteeseen nojaavan aluerakenteen toteuttaminen ei ole mahdollista kaikkialla. Suunnittelussa tulee pystyä tunnustamaan tosiasiat, mm. se että joillakin alueilla yksityisautoilu on ja tulee olemaan keskeinen liikkumismuoto.
- Olisiko suunnittelun lähtökohdaksi löydettävissä ”edustava ryhmä”, jonka tarpeet huomioiden
- rakenteista tulisi myös muille ryhmille sopivia? Mikäli tällainen ryhmä on löydettävissä, se voisi helpottaa suunnitteluprosesseja.
- Kriteeristössä mainittu käyttäjäryhmänäkökulma on joka tapauksessa tarpeellinen. Esimerkiksi ikäsegmentteittäin tapahtuva tarkastelu auttaa ylittämään sektorinäkökulmia. Tällä hetkellä eri väestöryhmien tarpeet eivät tule riittävästi huomioituiksi. Esimerkiksi lähipalveluiden tarve vaihtelee ikäryhmittäin. Samoin ”kävelyetäisyys” on eri ikäryhmille aivan erilainen.
 - Lasten kannalta keskeisiä tekijöitä ovat päiväkotit, koulut, kevyt liikenne, joukkoliikenne, liikenneturvallisuus, harrastusmahdollisuudet ja lähivirkistysalueet.
 - Aikuisten kannalta keskeisiä tekijöitä ovat liikkuminen ja saavutettavuus; liikennejärjestelmät kokonaisuutena (työmatkat, päivittäisasiointi) ja päivittäistavarakauppa.
 - Ikäihmisten kannalta keskeisiä tekijöitä ovat ”palvelukampukset”, terveydenhuolto, esteettömyys ja yhteisöllisyys.

CASE-ALUEIDEN KRITEERISTÖ

Case-alueiden kriteeristö tarkoittaa yleistä kriteeristöä alueiden ominaispiirteet ja olemassa olevat rakenteet huomioiden. Lisäksi case-alueiden kriteeristön muotoutumiseen on vaikuttanut se, onko kyse yleisen vai yksityiskohtaisen tason suunnittelusta. Minkään alueen osalta ei ole haluttu määritellä sitä, millaisia fyysisen raketeen yksityiskohdat tulisivat olla tai millaiseen palvelutasoon on pyrittävä. Nämä asiat ovat alueella toteutettavan suunnitteluprosessin ja poliittisen päätöksenteon myötä muotoutuvia. Sen sijaan on nimetty ne tekijät, jotka ovat yhteensopivuuden saavuttamisen kannalta kyseisellä alueella keskeisiä.

Case-alueiden kriteeristöä käsitellään pilottikokonaisuuden tulevissa työpajoissa vuonna 2012. On mahdollista, että aluekohtaisiin kriteeristöihin tehdään työpajojen perusteella joitakin muutoksia.

Joensuu - Kontiolahti

Suunnitteluprosessi koskien kahden kunnan alueelle seudullisessa yleiskaavassa kaavoitettua pientalovaltaisen asumisen aluetta.

Rakenteiden kriteerit

Pilkon alueen rakenteiden keskeiset tekijät eli kriteerit ovat

- väestön alueellinen jakautuminen ja väestörakenne sekä rakentuvan uuden alueen väestösuunnite
- asutus: asutuksen jakautuminen ja asuintalotyyppit/asuntojen määrä ja tyyppi
- perusasteen koulut
- päiväkodit
- liikennejärjestelmä, sisältäen ainakin seuraavat:
 - uusi kokoojaväylä
 - kevyen liikenteen väylästä
 - joukkoliikenne
- tekninen infrastruktuuri (vesi- ja viemäriverkko)

Prosessin kriteerit

Pilkon aluetta koskevan suunnitteluprosessin keskeiset tekijät eli kriteerit ovat

- Suunnittelun osapuolten motivointi yhteistyöhön hyötyjen kartoittamisen kautta
- Prosessin ohjelmointi (mukaan lukien aikataulutus) ja vastuutahojen nimeäminen
- Palvelutarpeiden kartoitus
- Palveluiden suunnittelu yli hallinnollisten ja sektorien välisten rajojen
- Sopimukset kuntien välillä oikeudesta palveluiden käyttöön yli kuntarajan

- Maanhankinta
- Alueen kaavoituksen suunnittelu ja järjestäminen
- Kuntien sitoutuminen hankkeeseen: prosessin osana laaditaan päätöksentekopolku, johon yhdistetään konkreettisesti Pilkon alueen suunnittelu ja siihen liittyvä päätöksenteko.
- Prosessin alkuvaiheessa viedään kuntien hallituksiin päätettäväksi hankkeen selvitysvaiheen käynnistäminen. Myöhemmin prosessiin ja päätöspolkuun kytketään mm. selvityshankkeen pohjalta tehtävät päätösesitykset, asemakaavan laatiminen, kuntatekniikan yleistason suunnittelu, palvelusopimukset ja maanhankinta.

Uusi Oulu

Suunnitteluprosessi koskien Uuden Oulun eli 1.1.2013 yhdistyvien Haukiputaan, Kiimingin, Oulun, Oulunsalon ja Yli-lin alueita, niiden yhdyskuntarakennetta ja palveluverkkoa.

Rakenteiden kriteerit

Uuden Oulun rakenteiden keskeiset tekijät eli kriteerit ovat

- väestön keskittymät ja väestörakenne
- asutus: asutuksen jakautuminen ja asuintalotyyppi/asuntojen määrä ja tyyppi
- hajarakentaminen / hajautunut rakenne
- pää- ja alakeskukset sekä niiden palvelutarjonta
- joukkoliikenne

Prosessin kriteerit

Uuden Oulun suunnitteluprosessin keskeiset tekijät eli kriteerit ovat

- Sektoreiden välisen yhteistyön ja tiedonkulun organisoiminen, esim.
 - johtotason koordinaattori hallintoon vastaamaan yhteistyöstä
 - vastuu päätöksenteon järjestämisestä ja aikatauluttamisesta suunniteltava
 - sektorien välinen neuvottelukunta
 - paikkatietoasiantuntija tiedonvälittäjiksi eri sektoreiden välille, analyysit sektoreiden tietoja yhdistellen
- Prosessikuvaus tarpeellinen, sen osana myös tarkastelu siitä miten palvelut hoidetaan kuntalaisten näkökulmasta katsoen
- Palveluverkon suunnittelu tulee toteuttaa ikäsegmenteittäin (eikä hallinnonaloittain); toteutus suunniteltava prosessin alkuvaiheessa

- Prosessin yhtenä tavoitteena tulee myös olla eri sektoreiden toimialaan kuuluvan logistiikan yhteensovittaminen (selvitys toteutuksesta käynnissä)
- Prosessiin tulee yhdistää tarkastelu siitä, olisiko eri toimialojen käyttämiä aluejakoja mahdollista yhtenäistää. Yhdenmukaisuus helpottaisi sektorien välistä yhteistyötä.
- Uuden Oulun alueen lisäksi suunnittelussa tulee tarvittavissa yhteyksissä tarkastella koko seutua (esim. liikennejärjestelmät).

Tampere - Kangasala

Suunnitteluprosessi koskien kahden kunnan alueella sijaitsevaa monipuolisten toimintojen aluekokonaisuutta. Tarkastelun kohteena Tampereen kaupungin ja Kangasalan kunnan alueille sijoittuva aluekokonaisuus, joka muodostuu uudesta toteutettavasta Ojala-Lamminrahka-alueesta ja sitä tukevista naapurialueista, jotka ovat Ruutana, Tarastenjärvi ja myöhemmin rakentuva Nurmi-Sorila. Alueella sijaitsee vanhaa maaseutumaista asutusta (Sorila), jonkin verran tiiviimpää, maltillisesti kasvavaa pientaloasutusta (Ruutana) sekä suuri jätteenkäsittelyalue, joka laajentuu merkittäväksi teollisuusalueeksi (Tarastenjärvi). Julkisia palveluita alueella on tällä hetkellä niukalti. Alue on seudun rakennesuunnitelmassa linjattu merkittävästi kehitettäväksi työpaikka- ja asuinalueeksi.

Rakenteiden kriteerit

Ojala-Lamminrahkan alueen rakenteiden keskeiset tekijät eli kriteerit ovat

- liikennejärjestelmät, ml. vähintään
 - julkinen liikenne (linja-autot, lisäksi mahd. ratikka ja lähijuna)
 - liikennemäärät, tien parannus, tie- ja liittymäjärjestelyt (uusi alue ja sille johtavat pääväylät)
- asutus: asutuksen jakautuminen ja asuintalotyyppit/asuntojen määrä ja tyyppi
- väestön keskittymät ja väestörakenne sekä rakentuvan alueen väestösuunnite
- työpaikkakeskittymät
- neuvolat
- terveyskeskukset
- perusasteen koulut
- päiväkodit
- virkistysarvot (HELMI-suunnite)

Prosessin kriteerit

Ojala-Lamminrahkan alueen suunnitteluprosessin keskeiset tekijät eli kriteerit ovat

- Prosessin johtaminen ja sitoutuminen: yhteensovittamista ei voida ratkaista vain suunnittelijoiden keskinäisellä yhteistyöllä, tarvitaan prosessinjohto ja päättäjien sitouttaminen
- Omistajuus: suunnittelulle on nimettävä yksi selkeä vastuutaho
- Prosessin suunnittelu ja toteutus tulee koordinoida myös aikataulujen osalta, tällä hetkellä päällekkäisyyden uhka toisistaan eroavien aikataulujen vuoksi
- Prosessi tulee kytkeä selkeästi kuntien ja valtion välisen MAL-aiesopimuksen tavoitteisiin
- Suunnittelun pohjaksi tarvitaan yhteinen väestösuunnite ja ikärakennetavoite
- Suunnittelu tulee kytkeä tiiviisti liikennejärjestelmäsuunnitteluun: tulevat joukkoliikenteen ratkaisut vaikuttavat merkittävästi alueen suunnitteluun, jo alkuvaiheessa olisi tiedettävä mihin liikennemuotoon /-muotoihin tukeutuen aluetta suunnitellaan.
- Prosessin johtaminen ja sitoutuminen: yhteensovittamista ei voida ratkaista vain suunnittelijoiden keskinäisellä yhteistyöllä, tarvitaan prosessinjohto ja päättäjien sitouttaminen
- Omistajuus: suunnittelulle on nimettävä selkeä vastuutaho
- Prosessin suunnittelu ja toteutus tulee koordinoida myös aikataulujen osalta, tällä hetkellä päällekkäisyyden uhka toisistaan eroavien aikataulujen vuoksi
- Prosessi tulee kytkeä selkeästi kuntien ja valtion välisen MAL-aiesopimuksen tavoitteisiin
- Suunnittelun pohjaksi tarvitaan yhteinen väestösuunnite ja ikärakennetavoite
- Suunnittelu tulee kytkeä tiiviisti liikennejärjestelmäsuunnitteluun: tulevat joukkoliikenteen ratkaisut vaikuttavat merkittävästi alueen suunnitteluun, jo alkuvaiheessa olisi tiedettävä mihin liikennemuotoon /-muotoihin tukeutuen aluetta suunnitellaan.
- Prosessin vaiheistamisessa tulee huomioida myös vuorovaikutus, joka tulee pystyä järjestämään "sykronoidusti" molemmin puolin kuntarajaa. Vuorovaikutuksen osalta tulee toteuttaa nimenomaan kaksisuuntaista vuorovaikutusta (ei yksisuuntaista tiedottamista).

LISÄTIETOJA

Suunnittelija Marja Uusivuori, MAL-verkosto
marja.uusivuori@tampereenseutu.fi , puh. 040 195 2852

LINKIT

MAL-verkoston yhdyskuntarakenne ja palveluverkko-teemaryhmä
http://www.mal-verkosto.fi/teemaryhmat/yhdyskuntarakenne_ja_palveluverkko

RAJATON-pilottikokonaisuus
http://www.mal-verkosto.fi/filebank/244-RAJATON__pilottikokonaisuus.pdf