

YHTÄJALCAA

*Maankäytön ja liikennejärjestelmän
suunnittelun yhteensovittaminen
ilmiölähtöisesti*



Ohjelma

- 10.00 **Avaus ja tilaisuuden ohjelma**, pj *Kaisa Granqvist, Aalto*
Petteri Katajisto, ympäristöneuvos, YM
- 10.10 **Ilmiöpohjaisen suunnittelun perusteet -**
YHTÄ JALKAA hankkeen johtopäätökset
Raine Mäntysalo, professori, hankkeen johtaja, Aalto
- Kommentointi: *Aarno Kononen, HSL ja Hanna Lindholm,*
Varsinais-Suomen ELY-keskus
- 10.45 **Ilmiölähtöisen suunnittelun käytännön**
yhteensovittaminen uudistuvissa alueidenkäytön
suunnittelujärjestelmissä - suositukset
Kommentointi:
Petteri Katajisto, ympäristöneuvos, YM
Mervi Karhula, liikenneneuvos, LVM
Olli Voutilainen, erityisasiantuntija, TEM
Ilona Mansikka, kaavoituspäällikkö, Uudenmaan liitto
- Verkkokeskustelu hankkeen tuloksista ja suosituksista**
Osallistujien etukäteiskysymykset ja chattikeskustelu
- 11.55 **Loppusanat ja tilaisuuden päätös**,
Petteri Katajisto, YM, ohjausryhmän pj.

Tilaisuuden avaus

Petteri Katajisto

ympäristöneuvos, ohjausryhmän pj., YM

YHTÄJALKAA

*Ilmiöpohjaisen suunnittelun perusteet
Hankkeen esittely ja johtopäätökset*

Raine Mäntysalo



Ilmiöpohjaisen suunnittelun perusteet

Hankkeen esittely, tulokset ja politiikkasuositukset

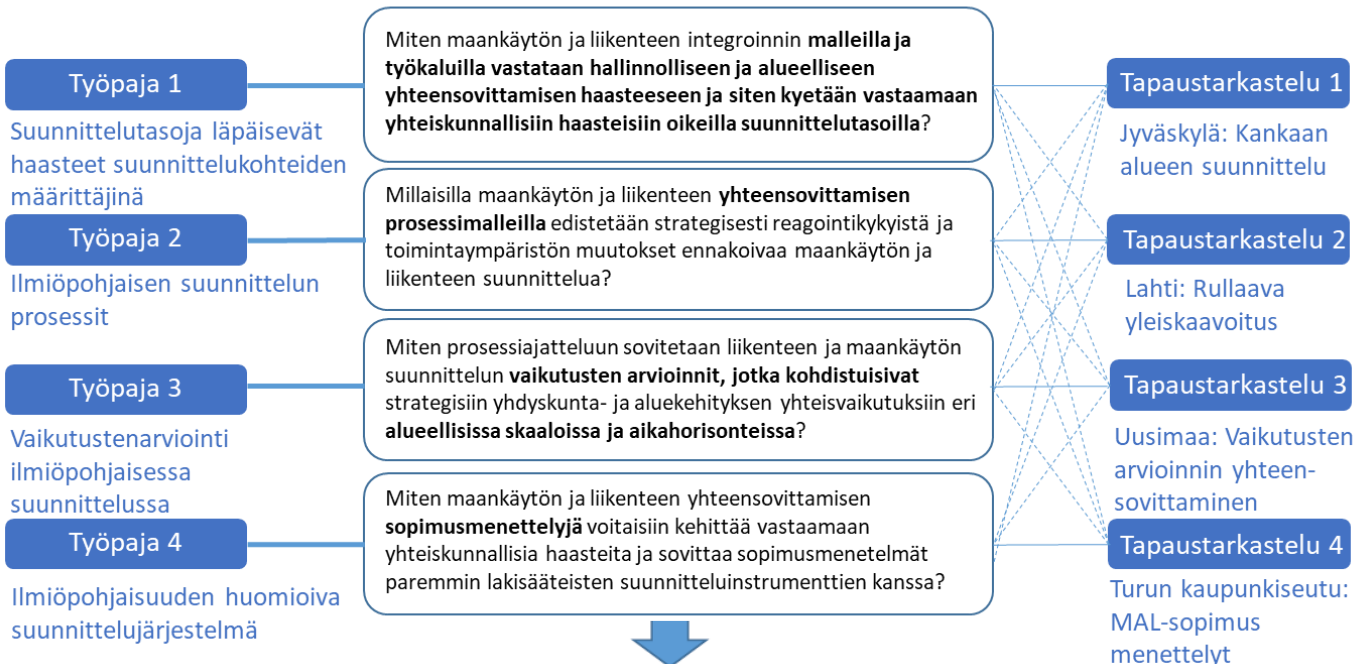
Raine Mäntysalo
professori, Aalto-yliopisto

Hankkeen tavoitteet

- Tuottaa tietoa uudistuvan maankäytön ja liikenteen suunnittelua ohjaavan lainsäädännön tueksi.
- Lakien määrittämien suunnittelujärjestelmien parempi yhteensovittaminen eri hallinnon tasoilla.
- Yhteiskunnalliset ja ympäristölliset ilmiöt yhteensovittamisen lähtökohdaksi.

Hankkeen tutkimusasetelma

Tutkimuskysymykset



Mitä päätelmiä kysymysten 1-4 käsittelyn kautta on tehtävissä MRL:n ja maakuntahallinnon reformiin sekä uuden lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä soveltamiseen?

SITOWISE

Osalliset ja tuotokset

Hankkeen tuotokset

Hankkeen loppuraportti (29.6.)

Hankkeen policy brief (29.6.)

*Hankkeen internet-sivu (yhteenvedot
työpajoista, ideatehtämyselystä)*

- <https://www.aalto.fi/fi/yhtajalkaa>

Hankkeen tutkijat

Aalto-yliopisto:

- **Raine Mäntysalo** (hankkeen johtaja)
- **Kaisa Granqvist** (hankekoordinaattori)
- **Vesa Kanninen**

Sitowise Oy:

- **Raisa Valli** (osahankkeen johtaja)
- **Anne Herneoja**
- **Tiina Ronkainen**

MAL-verkosto:

- **Kati-Jasmin Kosonen** (osahankkeen johtaja)
- **Tero Piippo**

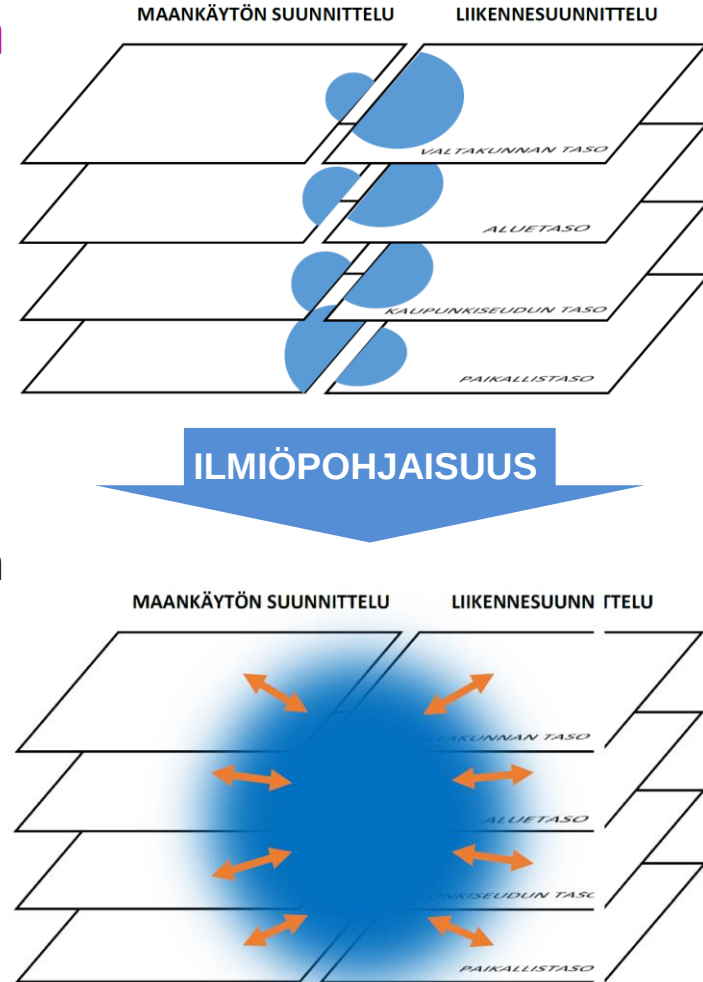
Hankkeen tulokset

Maankäytön ja liikennesuunnittelun integrointi

1. Alueellisesti
2. Ajallisesti
3. Arvioinnissa
4. Organisoinnissa

1. Maankäytön ja liikennesuunnittelun integrointi alueellisesti

- Suunnittelun institutionaalisista kohteista (edunvalvonta, osaoptimointi) **ilmiöpohjaisuuder kautta yhteisiin rajakohteisiin.**
- Ilmiöpohjaisuus irtautuu suunnitteluhierarkioista nykymuodossaan rikkomatta kuitenkaan suunnittelujärjestelmiä: verkostomaisen, vapaamuotoisen suunnittelun **yhteispeli** nykyisten suunnittelujärjestelmien kanssa.
- Ilmiöpohjainen suunnitteluote kohdentaa maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun integraation tarkoituksenmukaisesti: kaiken ei tarvitse - eikä pidä - olla täysin yhdennettyä.



-
- The diagram is a circle divided into four segments, each representing a phase of the city development process. The segments are labeled with their names and years around the perimeter. The top segment is 'Luonnosvaihe 2018' (Drafting phase 2018) in blue, containing 'Asukastyöpajat' (Resident workshops) and '→ Suunnitelmien luonnosvaihtoehdot' (Draft design alternatives). The right segment is 'Hyväksymisvaihe 2020' (Approval phase 2020) in green, containing 'Skenaariotyöpajat' (Scenario workshops) and '→ Päätös yhteisestä visiosta ja tavoitteista työlle 2017-2020' (Decision on the common vision and goals for work 2017-2020). The bottom segment is 'Ehdotusvaihe 2019' (Proposal phase 2019) in orange, containing 'Vaikutusten arviointi asiantuntijatyönä' (Impact assessment as expert work) and '→ Ehdotus' (Proposal). The left segment is 'Toimitus 2021-2025' (Implementation 2021-2025) in light blue, containing 'Seuranta 2012-2020' (Monitoring 2012-2020). The background of the diagram shows a map of Lahti.

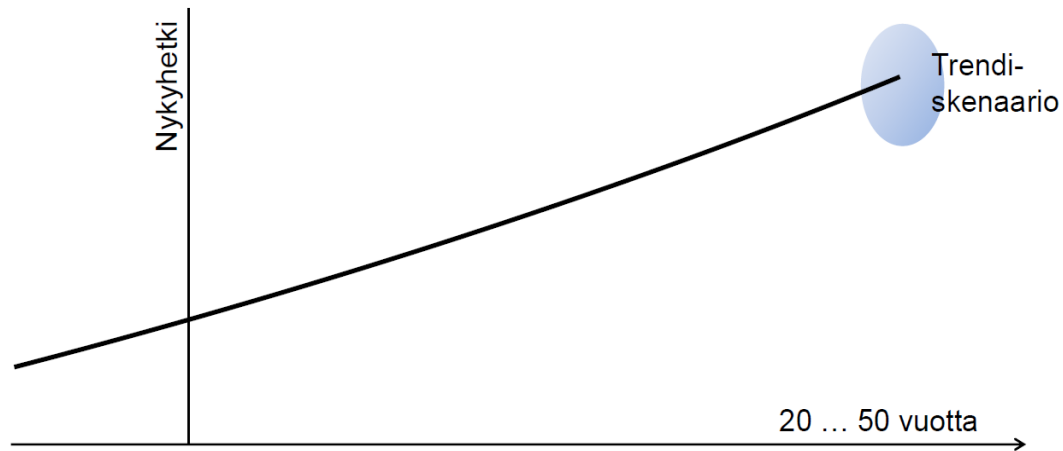


2. Maankäytön ja liikennesuunnittelun integrointi ajallisesti

- Vallitsevien liikkumiskäyttäytymisen ja väestökehityksen trendien reaktiivinen tulevaisuuteen ekstrapolointi tarvitsee rinnalleen strategista maankäytön ja liikenteen suunnittelua tukevaa orientoitumista tulevaisuuteen, jossa luodataan strategisiin valintoihin ja tavoitteisiin kiinnittyviä mahdollisia kehityspolkuja.
- **Vuorovaikutteisen skenaariosuunnittelun menetelmäkokonaisuus:**
 1. *Liikenne- ja väestöennusteet **trendiennusteina**,*
 2. *joiden vaikutuksia verrataan **eksploratiivisten, ilmiöpohjaisten skenaariosuunnitelmien** vaikutuksiin.*
 3. *Näiden vertailujen pohjalta muotoillaan edelleen **normatiivinen skenaariosuunnitelma** kohti pitkän aikavälin visiota (esim. mikä skenaariosuunnitelma minimoi liikennesuoritteet, mikä edistää parhaiten saavutettavuutta, mikä edistää parhaiten kestävästä kaupungistumista).*
 4. **Backcasting-menetelmällä** määritetään lopulta kehityspolku ratkaisevien päätösaskelten tunnistamiseksi nykyhetken päätöstilanteista kohti tätä visiota ja strategisen toiminnan ohjelmoimiseksi.

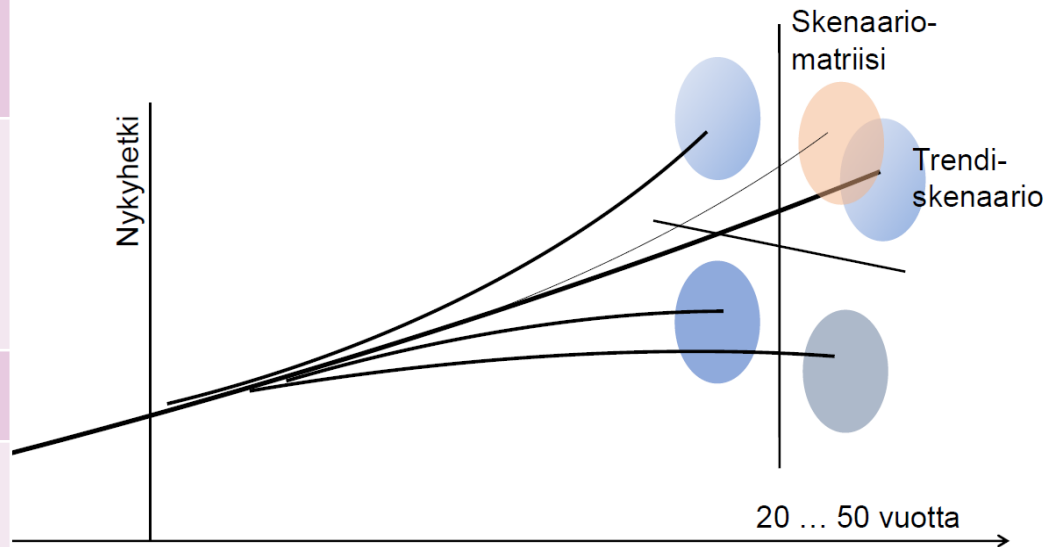
	Ennusteiden laadinta
Tiedon pätevyys	Vastaavuus 'ulkoisen' todellisuuden kanssa
Ohjaavat kysymykset	Mitä? Missä? Milloin? Kuinka paljon? Kuinka usein?
Tiedon muoto	Evidenssi
Aristotelinen intellektuaalinen hyve	Episteme
Tietäminen suunnittelussa	Tietäminen

Tietämisen muodot



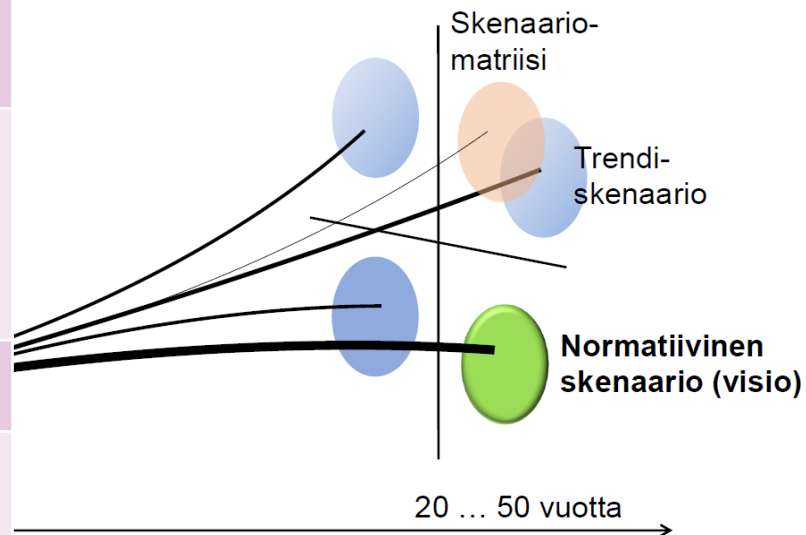
	Ennusteiden laadinta	Esploratiivisten skenaarioiden laadinta
Tiedon pätevyys	Vastaavuus 'ulkoisen' todellisuuden kanssa	'Sisäinen' koherenssi
Ohjaavat kysymykset	Mitä? Missä? Milloin? Kuinka paljon? Kuinka usein?	Miten (muodostetaan)?
Tiedon muoto	Evidenssi	Tarina
Aristotelinen intellektuaalinen hyve	Episteme	Techne
Tietäminen suunnittelussa	Tietäminen	Taitaminen

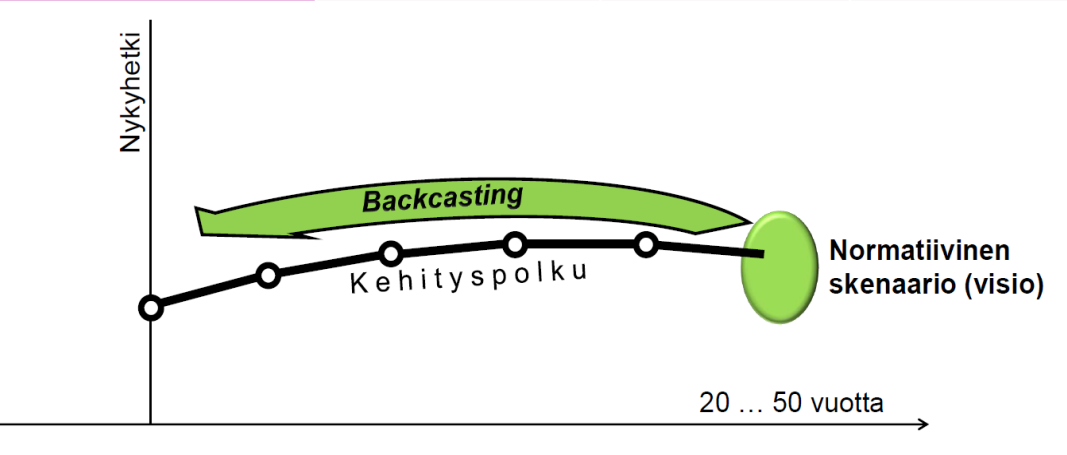
Tietämisen muodot



	Ennusteiden laadinta	Esploratiivisten skenaarioiden laadinta	Normatiivisen skenaarion (vision) valinta
Tiedon pätevyys	Vastaavuus 'ulkoisen' todellisuuden kanssa	'Sisäinen' koherenssi	Kommunikatiivinen oikeutettavuus
Ohjaavat kysymykset	Mitä? Missä? Milloin? Kuinka paljon? Kuinka usein?	Miten (muodostetaan)?	Miksi? Kenen kannalta?
Tiedon muoto	Evidenssi	Tarina	Argumentti
Aristotelinen intellektuaalinen hyve	Episteme	Techne	Fronesis
Tietäminen suunnittelussa	Tietäminen	Taitaminen	Harkinta

Tietämisen muodot



	Ennusteiden laadinta	Esploratiivisten skenaarioiden laadinta	Normatiivisen skenaarion (vision) valinta	Kehityspolun backcasting
Tiedon pätevyys	Vastaavuus 'ulkoisen' todellisuuden kanssa	'Sisäinen' koherenssi	Kommunikatiivinen oikeutettavuus	Käytännöllinen käytettävyys
				Miten (ohjelmoidaan)? Kuka tekee?
				Väline
				Techne
Tietäminen suunnittelussa	Tietäminen	Taitaminen	Harkinta	Tekeminen

Tietämisen muodot

Strategisessa suunnittelussa on arvioitava, missä kulloinkin menevät ennusteen luotettavuuden (*tietäminen*), skenaariotyön mielikuvituksen (*taitaminen*) ja kehityspolkujen toteutettavuuden (*tekeminen*) teknis-tieteelliset rajalinjat sekä toisaalta ongelmamääritysten ja tavoitteenasetteluiden kommunikatiivisen oikeutettavuuden (*harkinta*) rajalinjat.

2. Maankäytön ja liikennesuunnittelun integrointi ajallisesti

- **Strateginen inkrementalismi:** tehdään pidemmän aikajänteen strategista suunnittelua koko ajan jatkuvana prosessina ja sen puitteissa ”lukitaan” määräajoin suunnitteluratkaisuja lakisääteisiin suunnitelmiin - niitä seuraavilla suunnittelukierroksilla tarvittaessa avaten ja korjaten.
- **Monipuolisen skenaariotyöskentelyn** kautta muodostetaan ymmärrys siitä, mitä kannattaa ja on varaa lukita lyhyellä aikajänteellä ja mitä ei.
- **Rullaava suunnittelu** on samanaikaisesti **sekä** jatkuvaa pitkän aikajänteen strategista toimintaa **että** lyhyellä aikajänteellä lukittavaa hankesuunnittelua.
- **Sektoroituneesta suunnitelmakeskeisyydestä sektoreita yhteen liittävään strategiseen toiminnan ohjelmointiin.** Tätä ohjelmointia eivät lähtökohtaisesti raamita sektorikohtaiset ja lakisääteiset suunnitteluvälineet, vaan tunnistetut ilmiöt ja yhteisesti sovitut strategiset tavoitteet ja toimet niihin tarttumiseksi.

3. Maankäytön ja liikennesuunnittelun integrointi arvioinnissa

- Ilmiöpohjaista suunnittelua tukeva vaikutusten arviointi on mahdollista toteuttaa nykyisten lain määrittämien työkalujen avulla, kun kehitetään menettelytapoja ja yhteistyötä.
- Parhaimmillaan **yhteinen organisoitu oppimisprosessi**, jonka elementteinä yhdessä muodostettu käsitys nykytilasta, ratkaistavista haasteista ja tarkasteltavista vaikutuksista, joiden hahmottamista ohjaavat suunnitelmien luonne ja tavoitteet.
- Yhteisesti määritellyt mahdollisimman **konkreettiset tavoitteet** tukevat toimenpiteiden valintaa ja vaikutusten arviointia, sillä ne auttavat arvioinnin rajaamista näiden tavoitteiden toteutumisen arviointiin. Arviointi **rajataan** keskeisiin kysymyksiin ja **ohjelmoidaan** osaksi suunnittelua.

4. Maankäytön ja liikennesuunnittelun integrointi organisoinnissa

- Lakiuudistusten lopputuloksena on syntymässä järjestelmä, joka periaatteessa tarjoaa hyvät mahdollisuudet maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun ilmiöpohjaiselle yhteensovittamiselle maakunta- ja kaupunkiseututasolla.
- Kaupunkiseututasoisen suunnittelun vahvistaminen MRL:n välineistössä tarjoaa mahdollisuuden seudun kuntien väliseen yhteistyöhön sekä maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamiselle, jos siinä huomioidaan myös **seudullinen liikennejärjestelmätyö**.
- Horisontaalisen ja vertikaalisen yhteensovittamisen tarpeiden tunnistaminen erilaisilla alueilla edellyttää **liikennejärjestelmän ja aluerakenteen ennakointityötä kansallisella tasolla** (vrt. ALLI 2050). Tämän ennakointityön avulla voitaisiin tunnistaa strategista suunnittelua vaativia aluekokonaisuuksia, joita ilmiöt nostavat esiin -> **joustava skaalautuminen** käsittämään eri suunnittelun tasoja, joille ennakointi voi tarjota selkänojaa.

4. Maankäytön ja liikennesuunnittelun integrointi organisoinnissa

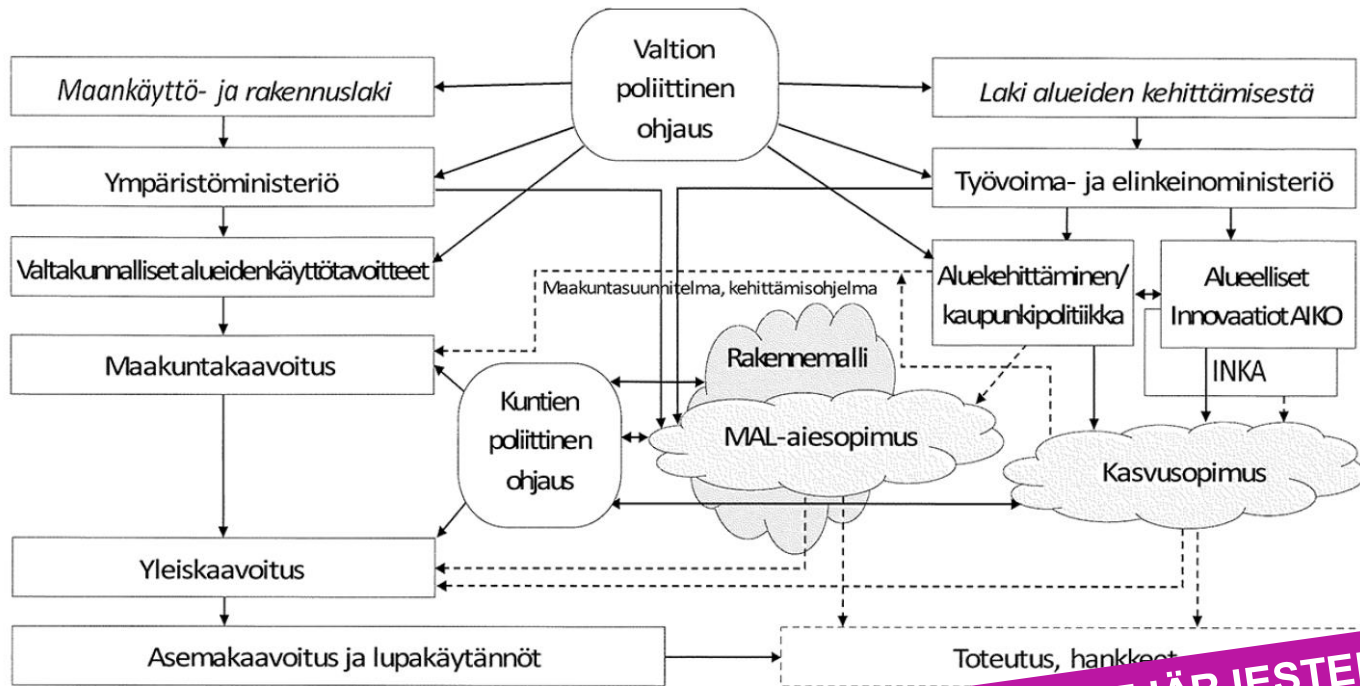
- Tarvitaan **vuoropuhelua lakisääteisten ja epämuodollisten suunnitteluvälineiden välillä** sekä erilaisilla jatkuvilla keskustelufoorumeilla ja verkostoissa.
- Kun pyrkimyksenä on suunnittelujärjestelmän selkeyttäminen, tulisi huomiota kiinnittää lakisääteisen järjestelmän yksinkertaistamisen lisäksi näiden yhteistyön verkostojen ja foorumeiden kokoavuuteen ja joustavuuteen läpi suunnittelutasojen sekä tarkoituksenmukaiseen työnjakoon niiden kesken.
- **Rakennemallitarkasteluiden ja muiden vapaamuotoisten suunnitelmien rooli** korostuu visioinnissa ja ilmiöiden haltuunotossa: oikeusvaikutteisia suunnitelmia tulisi laatia vain niissä kohdin, joissa se on suunnitelman tavoitetason ja luonteen kannalta tarpeellista. Muilta osin suunnittelujärjestelmän keventäminen mahdollistamalla vapaamuotoinen visioiva suunnittelu ja tukemalla seudullista suunnitteluyhteistyötä sekä verkostoitumista eri tasojen välillä.

Keskustelua?

Politiikkasuositukset

Suositus 1:	Lakisääteisten suunnitteluinstrumenttien ja yhteistyöfoorumien hallittua yhteispeliä on kehitettävä
Suositus 2:	Ilmiöpohjaisuus tuo valtio- ja kuntatason väliin moninaisia maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun strategista yhteensovittamistyötä edellyttäviä alueellisia kokonaisuuksia suurten kaupunkiseutujen ohella. Tämän työn organisoinnissa ja suunnitteluvälineiden valinnassa on tärkeää jättää tilaa aluelähtöisyydelle
Suositus 3:	Sopimusmenettelyjä tulee kehittää huomioiden erilaiset strategista suunnittelua kaipaavat aluetasot
Suositus 4:	Kaavojen sisältö-, selvitys- ja arviointivaatimusten tarkoituksenmukaisuutta tulee parantaa huomioiden strategisten kaavojen alue- ja aikaulottuvuudet ja rajakohdemaaiset sisällöt
Suositus 5:	Suunnitteluprosessit tulee pyrkiä tahdistamaan ja suunnitelmat pitämään jatkuvasti ajan tasalla
Suositus 6:	Valtakunnallisen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvatyötä on jatkettava

Suositus 1: Lakisääteisten suunnittelu-instrumenttien ja yhteistyöfoorumien hallittua yhteispeliä on kehitettävä



+ LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITTELU!

Suositus 1: Lakisääteisten suunnitteluinstrumenttien ja yhteistyöfoorumien hallittua yhteispeliä on kehitettävä

- Yhteensovittavassa, ilmiöpohjaisessa maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa tarvitaan lakisääteisten suunnitteluvälineiden ja verkostomaisen suunnittelun välineiden ja foorumien yhteispeliä.
- YHTÄÄLTÄ: Teemaluonteisilla yhteistyöfoorumeilla, rakennemallityöllä ja sopimusmenettelyihin perustuvilla prosesseilla voidaan joustavasti ylittää sektori- ja tasorajat suunnittelutyössä.
- TOISAALTA: Suunnittelun eri vaiheissa tehtävien päätösten demokraattisuus, oikeutettavuus ja sitovuus edellyttävät myös lakisääteisten suunnitteluvälineiden käyttöä.

Suositus 1: Lakisääteisten suunnitteluinstrumenttien ja yhteistyöfoorumeiden hallittua yhteispeliä on kehitettävä

- Yhteispelin kehittäminen edellyttää, ettei lainsäädäntö tarpeettomasti jähmetä suunnittelua nopeasti muuttuvassa maailmassa eikä rajoita liikaa alueellisia omat olosuhteet huomioivia tulkintoja.
- Toisaalta maakunnissa ja seuduilla tarvitaan yhteistyön foorumeiden ja organisaatorakenteiden virtaviivaistamista ja monien foorumeiden sulauttamista toisiinsa.
- Lakisääteisen ja verkostomaisen suunnittelun yhteispelin selkärankana **rullaava strateginen suunnittelu**, jossa
 - *verkostomaisesti avataan pitkän aikajänteen mahdollisia maailmoja ja*
 - *lakisääteisesti lukitaan päätöksiä niitä määrääjoin tarkistaen ja tarvittaessa korjaten seurantatiedon ja muuttuvien tulevaisuuden näkymien pohjalta (suositus 5).*

Suositus 2: Ilmiöpohjaisuus tuo valtio- ja kuntatason väliin moninaisia strategista yhteensovittamistyötä edellyttäviä alueellisia kokonaisuuksia -> tilaa aluelähtöisyydelle

- Kasvavien kaupunkiseutujen strategisen suunnittelun edistämiseen on ehdotettu välineeksi kaupunkiseutukaavaa.
 - Alueilla voi olla myös muita suunnitteluyhteistyön käytäntöihin, organisaatioihin ja poliittisiin olosuhteisiin nojaavia kaupunkiseutujen strategisen ohjauksen välineitä:
 - *yhteensovittava kuntakaavoitus tai osamaakuntakaavoitus esim. perustuen suunnitteluyhteistyöhön seudullisessa verkostomaisessa rakennemalli- ja liikennejärjestelmätyössä*
 - *nojaaminen epämuodollisiin välineisiin ilman seututason kaavaa.*
- > **Luotetaan alueiden viisauteen** kaupunkiseutusunnittelun välinevalikoiman hallinnassa, mihin kaupunkiseutukaava tuo oman lisänsä.

Suositus 2: Ilmiöpohjaisuus tuo valtio- ja kuntatason väliin moninaisia strategista yhteensovittamistyötä edellyttäviä alueellisia kokonaisuuksia -> tilaa aluelähtöisyydelle

- Ilmiöt nostavat esiin myös **uudentyyppisiä ylikunnallisia ja -maakunnallisia aluekokonaisuuksia**, jotka edellyttävät aluerakenteeseen ja liikenneverkkoon liittyvää strategista suunnittelua joustavin välinein.
- **Maakunnalle vahvistuva rooli** maankäytön ja liikenteen suunnittelutasoja ja –sektoreita **verkottavana toimijana ja yhteistyön fasilitaattorina**, myös aluekehittämisen mahdollisuudet ja näkökulmat huomioiden.
- Fasilitoinnissa voidaan hyödyntää epämuodollisia rakennemallityyppisiä työkaluja ja sopimusmenettelyjä.
- Toimiessaan ketterästi maakunta voi myös kohdentaa strategisen maakuntakaavan käytön alueellisesti ja temaattisesti tarkoituksenmukaisella tavalla.

Suositus 3: Sopimusmenettelyjä tulee kehittää huomioiden erilaiset strategista suunnittelua kaipaavat aluetasot

- Suurten kaupunkiseutujen MAL-sopimusmenettelyistä on vuosien mittaan kehkeytynyt hyviä foorumeita keskinäiselle oppimiselle maankäytön ja liikennesuunnittelussa sekä keskustelulle ja tiedon vaihdolle kaupunkiseututason ja valtakunnan tason välillä.
- Sopimusmenettelyjä on syytä kehittää edelleen sisällöllisesti entistä strategisemmiksi ja ajallisesti pitkäjänteisemmiksi niin, että ne ulottuvat hallituskausien yli.
- Valtion sekä kuntien ja/tai maakuntien välisiä **sopimusmenettelyjä voisi ilmiöiden vaatiessa kehittää myös** ylimaakunnallisille kehityskäytävillä sekä pienemmille kaupunkiseuduille ja muille seuduille (vrt. aluekehittämislain uudistus).

Suositus 4: Kaavojen sisältö-, selvitys- ja arviointivaatimusten tarkoituksenmukaisuutta tulee parantaa huomioiden strategisten kaavojen alue- ja aikaulottuvuudet ja rajakohdemaaiset sisällöt

- Strategisuutta yleispiirteisessä kaavoituksessa tavoiteltaessa ja tähän istuvia kaavojen sisältö-, selvitys- ja arviointivaatimuksia linjattaessa on tärkeää tunnistaa **strategisten ja hankesuunnitelmien ero**.
- Strategisen kaavoituksen puitteissa ohjelmoidaan hankekaavoitusta fokusoituen strategiaan tavoitteisiin. -> Tarve parantaa kaavojen selvitys- ja arviointivaatimusten osuvuutta: **tarkoituksenmukaisuus** kaavan strategisten tavoitteiden ja niiden myötä keskeisiksi nousevien temaattisten suunnittelukysymysten kannalta.

Suositus 4: Kaavojen sisältö-, selvitys- ja arviointivaatimusten tarkoituksenmukaisuutta tulee parantaa huomioiden strategisten kaavojen alue- ja aikaulottuvuudet ja rajakohdemaaiset sisällöt

- Tavoitelähtöisyydestä huolimatta strategisissa kaavoissa pyritään mukautuvuuteen suhteessa pitkän aikajänteen **tulevaisuuden epävarmuustekijöihin**: niiden kartoittaminen ja arviointi!
- Kaavassa tehtyjä linjauksia tulisi voida perustella niiden kyvyllä mukautua suhteessa näihin epävarmuustekijöihin. Tässä korostuu, ei vain vaihtoehtoisten suunnitelmien laadinta ja arviointi, vaan myös niiden kytkeytyminen vaihtoehtoihin skenaarioihin ja näiden arviointiin.

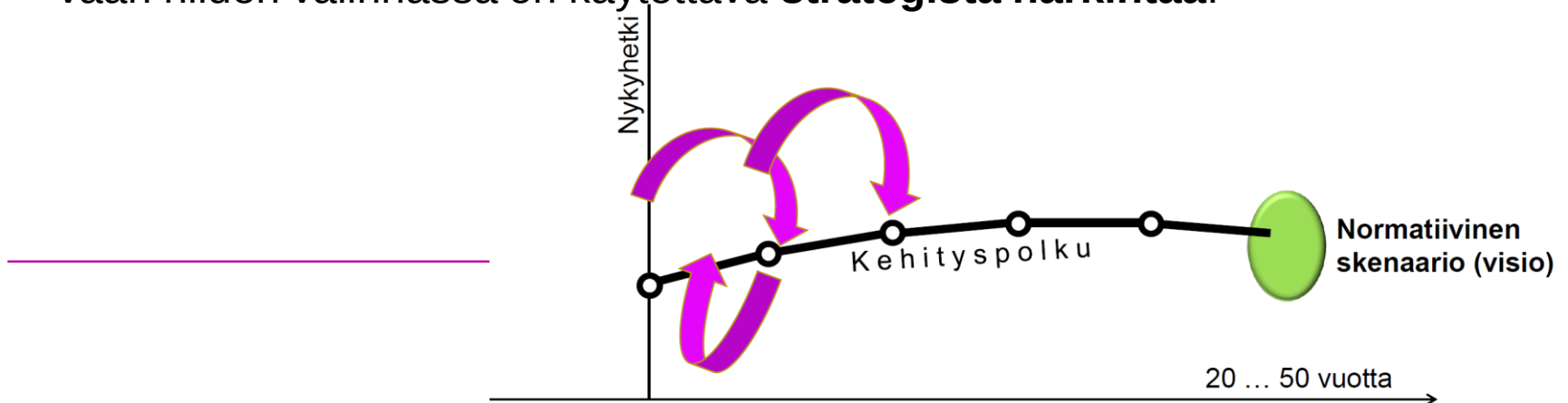
-> Selvitysten ja arviointien riittävyttä ja tarkoituksenmukaisuutta ei voida tarkastella yksinomaan evidenssityyppisen tiedon kriteerein, vaan tulevaisuuden ilmiöiden epävarmuustekijöiden hahmottamiseksi ja niihin vastaamiseksi tarvitaan **muunkinlaisia tietämisen muotoja**.

Suositus 4: Kaavojen sisältö-, selvitys- ja arviointivaatimusten tarkoituksenmukaisuutta tulee parantaa huomioiden strategisten kaavojen alue- ja aikaulottuvuudet ja rajakohdemaaiset sisällöt

- Strategisen kaavan sisällöllisissä määrityksissä on tärkeää käyttää myös **rajakohdemaaisia termejä**, jotka ohjaavat ajattelua maankäytön ja liikenteen yhteistarkastelua edellyttäviin seikkoihin sekä vaikutusten arvioinnin kehittämiseen näiltä osin, esim.:
 - *'autoriippuvainen yhdyskuntarakenne'*
 - *'saavutettavuus'*
 - *'solmukohta'*.

Suositus 5: Suunnitteluprosessit tulee pyrkiä tahdistamaan ja suunnitelmat pitämään jatkuvasti ajan tasalla

- Rullaavan ja syklisen suunnittelun yleistyminen eri tasoilla ja sektoreilla (esim. MAL-sopimuskausien jatkumo, VLJS, eräät maakuntakaavat ja kuntien yleiskaavat) avaa mahdollisuuden näiden **suunnitteluprosessien tahdistamiseen** seudun/maakunnan ja valtakunnan tasojen välillä.
- Yhteensovitettu tai yhteinen valmistelu säästäisi myös suunnitteluresursseja.
- Kaikkia strategisen suunnittelun prosesseja ei kannata eikä voikaan tahdistaa, vaan niiden valinnassa on käytettävä **strategista harkintaa**.



Suositus 6: Valtakunnallisen aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvatyötä on jatkettava

- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu tarvitsee rinnalleen valtakunnallista aluerakennetyötä niin, että molemmin puolin käydään säännöllistä **yhteiseen tilannekuvaan** pyrkivää vuoropuhelua sekä vaihtoehtotarkasteluihin perustuvaa arviointia ja skenaariotyötä.
- Tilannekuvatyössä tarvitaan myös tasojen välistä **skaalautuvuutta**, jossa nähdään kytkentöjä valtakunnan tason aluerakenteen teemojen ja aluelähtöisten yhdyskuntarakenteen kehittämistarpeiden välillä.
- Koordinointi YM:n johtamalle alue- ja yhdyskuntarakennefoorumille.
- VATEja tulisi täsmentää nykyisestä ja kytkeä niiden sisällöt ja päivittäminen vahvemmin valtakunnallisen liikennejärjestelmän kysymyksiin.

Etukäteen pyydetty kommentit suosituksista

Kommenttipuheenvuorot suosituksista

Mervi Karhula, LVM



Monipuolinen osaaminen ja tieto yhteistyössä tärkeää



Maankäytön ja liikennesuunnittelun ajallinen integrointi

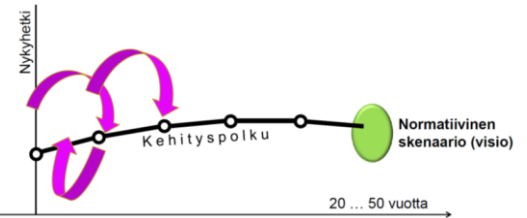
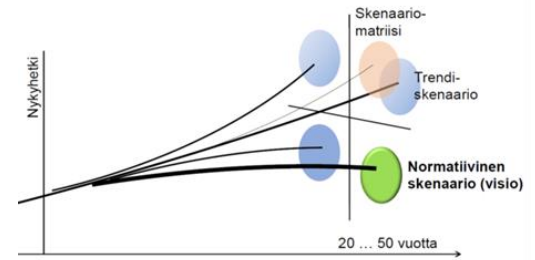
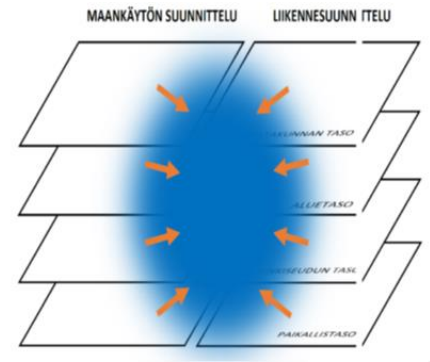


Maankäytön ja liikennesuunnittelun valmistelun organisointi?

- valtakunnan taso
- aluetaso



Tavoitteiden valmistelu ja rooli, vaikutusten arviointi osana suunnittelua





Aluekehitysjärjestelmä ja kaupunkien kehittäminen

Yhtä jalkaa –hankkeen loppuwebinaari
9.6.2020

Olli Voutilainen

TEM



Työ- ja elinkeinoministeriö
Arbets- och näringsministeriet

Kuvat: TEM-pankki/ Adobe Stock



*”Kaupungit kehittävät yhtä
yhtenäistä ilmiötä, mutta
ministeriöt pilkkovat saman ilmiön
moneen osaan”*

*Kommentti TEMin ekosysteemisopimusten
käynnistystilaisuudessa*



Yhtä jalkaa –suosituksista

- **Suositus 1:** *Lakisääteisten suunnitteluinstrumenttien ja yhteistyöfoorumien hallittua yhteispeliä on kehitettävä*

=> ”Notkeuden resepti on riittävän epävirallinen mutta tarpeeksi vakavasti otettava kehittämisväline”

Yhtä jalkaa –suosituksista



- **Suositus 2:** *Ilmiöpohjaisuus tuo valtio- ja kuntatason väliin moninaisia maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun strategista yhteensovittamistyötä edellyttäviä alueellisia kokonaisuuksia suurten kaupunkiseutujen ohella. Tämän työn organisoinnissa ja suunnitteluvälineiden valinnassa on tärkeää jättää tilaa aluelähtöisyydelle.*

⇒ Aluekehittämiskeskustelut: Hallinnonalat keskustelevat alueiden kanssa tärkeimmistä aluekehittämisen kysymyksistä ja nostavat ne keskusteluasiakirjaan **hallinnonalarajattomuuden** periaatetta seuraten.

⇒ Vaikka Alke-asiakirjat eivät ole varsinaisia sopimuksia, niissä on samantyyppisiä elementtejä

Yhtä jalkaa –suosituksista



- ***Suositus 3: Sopimusmenettelyjä tulee kehittää huomioiden erilaiset strategista suunnittelua kaipaavat aluetasot***

⇒ TEM kehittää sopimussyhteistyön kokonaisuutta;

- Valmistelussa innovaatiotoiminnan ekosysteemisopimukset
- Silta-sopimuksia arvioidaan parhaillaan
- MAL-sopimukset ´kytkevät soveltuvasti M, A, L:n myös elinkeino- ja innovaatiotoimintaan
- Vanhastaan vyöhykkeet olleet mukana kasvusopimuksissa

KOMMENTTEJA YHTÄJALKAA HANKE JA SUOSITUKSET 1/2



[Aarno Kononen, liikennejärjestelmäryhmän päällikkö HSL](#) (Käytännön "MAL- sekatyömiehen" pohdintoja)

❖ Hieno ja hyödyllinen prosessi – hyvä esimerkki tutkimuksen ja käytännön työn yhteistyöstä !

Suositus 1: Nostaa esille todellisen tarpeen. Vapaaehtoisen yhteistyön hyvät puolet ja heikkoudet vs. lakisääteisen sitovuus – saadaanko kuntien näkemykset yhteensovitettua ja niihin sitouduttua kuntien kesken vapaaehtoisesti? Tarvitaanko hankaliin asioihin seudullinen päätöksentekotoimielin? Nykyisellään lakisääteinen prosessi (maakuntakaava) mahdollistaa mutta ei toimeenpane (MAL- sopimus) !

Suositus 2: OK. MAL 2019 työssä pitkän aikavälin tarkastelua tehty ilmiöiden pohjalta. Lyhyemmällä tähtäimellä painopisteet erikseen: M- ilmiöt A- ilmiöt ja L- ilmiöt: Yhteinen tilannekuva ja aito yhdessä tekeminen tärkeää – ikuisuusaihe: maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen. Nyt tarjolla yhteiset ilmiöt: ilmastonmuutos ja pandemian vaikutukset nyt ja tulevaisuudessa. A- puolella Valtion ja kuntien asuntopolitiikat "pitäisi saada samaan näytelmään" (siteeraus Laura Hassilta). Myös kuntien HN-työt kokoavat eri toimijoita saman ilmiön ääreen.

Suositus 3: OK. Tarpeen lisätä MAL suunnitelman ja MAL- sopimusneuvottelun vuorovaikutusta: osapuolten johdon yhteinen tilannekuva ja vaikeiden asioiden pohjustus MAL-suunnitteluvaiheen aikana ennen varsinaista neuvotteluvaihetta. Tämä lisäisi luottamusta ja tukisi pitkäjänteisyyttä.

KOMMENTTEJA YHTÄJALCAA HANKE JA SUOSITUKSET 2/2



[Aarno Kononen, liikennejärjestelmäryhmän päällikkö HSL](#) (Käytännön ”MAL- sekatyömiehen” pohdintoja)

Suositus 4: Tärkeä. Tunnistettava rajakohteet ja teemat. Näkökulma MAL- työssä niihin osiin, joihin MAL- työkaluilla voidaan vaikuttaa (esim. maankäyttö ja liikennehankkeiden valinnat ja ajoitus vs. asumisen energiatehokkuus tai liikenteen verotus).

Suositus 5: Tärkeää rullaavuus ja backcasting erityisesti lyhyen ja keskipitkän aikavälin taitteissa. 12 v syklissä 4 – vuotisjaksoilla edetään jo sidotuista toimenpiteistä vapaammin valittaviin. Keskipitkän aikavälin ratkaisuille suuri merkitys – siellä vielä avoimia vaihtoehtoja ja tilaa maankäytön ja liikenteen yhdessä suunnittelulle. Huomioitava kuitenkin, että yhteisestä prosessista ei tule liian raskasta, koska eri toimijoilla myös omat vastuut ja omat strategiset prosessit. Tahdistus ja yhteensovitus tärkeää Pitkän aikavälin resilienssi tärkeä.

Suositus 6: VATien merkitys nykyisellään heikko/heikentynyt. Myös alueellisten erojen huomioon ottaminen tärkeää, esim. Helsingin seudun merkitys (aiemmin oli omat erityistavoitteet) ! MAL-ajattelu myös valtakunnan tasolla tärkeää sillojen läpi – esim. Liikenne 12 ja Valtion 8 v. asuntopoliittisen ohjelman yhteys – onko sitä ? ALLI- työ oli hyvä mutta pitäisi olla rullaavaa: jatkuvuutta ja toimeenpanoa ohjaavaa.

Keskustelu johtopäätöksistä ja suosituksista

Kiitos!

Raportti: **Strategisuus ja transskalaarisuus
liikennejärjestelmäsuunnittelun ja alueidenkäytön suunnittelun
yhteensovittamisessa** - Alueidenkäytön ja liikennejärjestelmän
suunnittelun yhteensovittaminen ilmiölähtöisesti

Policy Brief: **Ilmiölähtöisyydellä kiinni maankäytön ja
liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteensovittamisen ongelmiin**

VALTIONEUVOSTON
SELVITYS- JA TUTKIMUSTOIMINTA
www.tietokayttoon.fi.

