

Ideatehdas 2

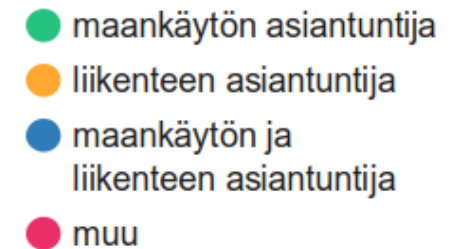
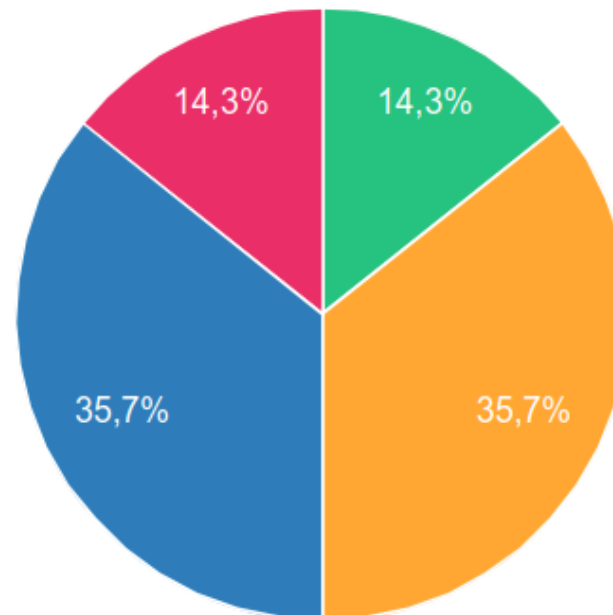
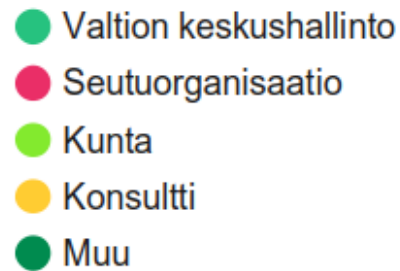
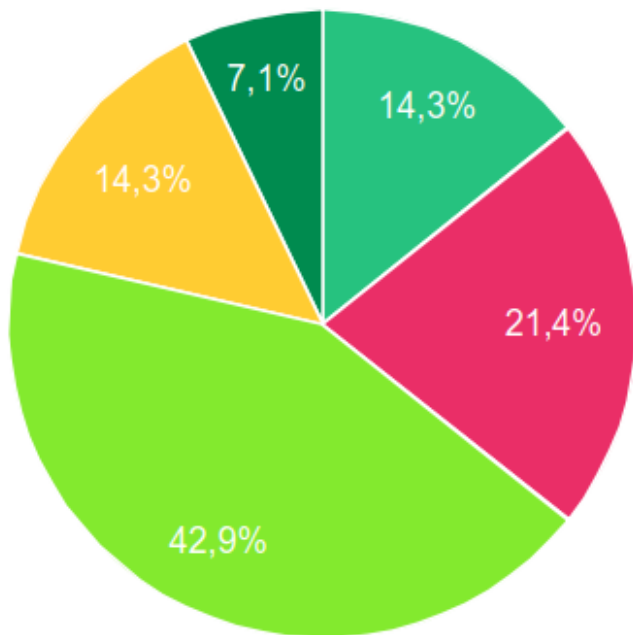
Ilmiöpohjaisen suunnittelun prosessit

Tulokset

Ideatehdas - kävijätilasto

Ideatehtaassa

- 50 käyntiä
- 21 uniikkia kävijää
- 14 vastaajaa



Väittämät ja niiden arviot

Julkaistut ideat	n	Täysin samaa mieltä	Jossain määrin samaa mieltä	Jossain määrin eri mieltä	Täysin eri mieltä
MAL-työssä on haasteellista, että suunnitelma-/hankekeskeinen liikennesuunnittelu ei ohjaa laajempaan katsantoon, kun taas maankäytön ja erityisesti asumisen suunnittelu on ohjelmakeskeistä.	13	38 %	31 %	23 %	8 %
Kaupunkiseututasolla toimintaa ohjaavat kuntien omat maankäytön tavoitteet eivätkä kaupunkiseudulla yhteisesti sovitut tavoitteet.	13	54 %	31 %	15 %	0 %
Suunnittelun kehittämisessä olennaisia ovat toimintatapojen muutokset.	13	46 %	31 %	23 %	0 %
Suunnittelun toimintatapoja voidaan muuttaa nykyisen suunnittelujärjestelmän puitteissa.	13	54 %	23 %	23 %	0 %
Suunnittelussa tulisi aiempaa enemmän keskittyä alkuvaiheen ideointiin, jonka tulisi olla riittävän vuorovaikutteista. Myös vaikutuksia tulisi arvioida suhteessa eri skenaarioihin silloin, kun suunnittelulle mietitään lähtökohtia ja tavoitteita.	8	75 %	13 %	13 %	0 %
Backcasting luo edellytyksiä lyhyen aikavälin toimien strategisten vaikutusten arvioinnille pitkän aikajänteen ilmiöpohjaisten tavoitteiden näkökulmasta.	12	25 %	50 %	25 %	0 %
Nykyiset suunnittelutiedon hankinnan tavat ovat todellisten systeemisten ja ilmiökohtaisten vaikutusten ymmärtämisen kannalta puutteellisia.	12	33 %	50 %	17 %	0 %
Olemassa oleva ja helposti saatava tieto ohjaa osaltaan arviointikäytäntöjen muovautumista.	12	25 %	75 %	0 %	0 %
Kun mukana on useita eri toimialoja, tarvitaan yhteinen tulevaisuuskuva ja ymmärrystä siihen johtavien askelten vaikutuksista, suuruusluokista ja siitä, miten yhden toimialan askeleet vaikuttavat muiden askeleisiin.	12	58 %	42 %	0 %	0 %
Keskustelun pohjaksi tarvitaan vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia, jotka ottavat huomioon poliittisen realismin ja hyväksyttävyyden.	12	33 %	58 %	8 %	0 %
Vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia tulee analysoida ja varautua niihin liittyviin epävarmuuksiin ja riskeihin.	12	92 %	8 %	0 %	0 %
Backcasting –menetelmän aiempaa laajempi hyödyntäminen suunnittelussa voisi auttaa siirtymään tavoitteellisempaan ja rohkeampaan ratkaisujen etsintään.	12	25 %	58 %	17 %	0 %
Kun alueidenkäytön ja liikenteen suunnitteluprosesseja synkronoidaan eri tasoilla, tarvitaan erilaisten poliittisten tavoitteiden yhteisvaikutusten ristiintarkasteluja taustaksi suunnittelulle ja tulevaisuuden tahtotilan muodostukselle.	12	42 %	42 %	17 %	0 %
Alkuvaiheen visioinnille ja tavoitteiden muodostamiselle on annettava riittävästi aikaa.	2	100 %	0 %	0 %	0 %
Suunnittelun eri osapuolet tulee tunnistaa ja ottaa mukaan yhteiskehittämiseen.	2	50 %	50 %	0 %	0 %

Vastaajien kommentit väittämiin

Julkaistut ideat	Kommentit
<p>MAL-työssä on haasteellista, että suunnitelma-/hankekeskeinen liikennesuunnittelu ei ohjaa laajempaan katsantoon, kun taas maankäytön ja erityisesti asumisen suunnittelu on ohjelmakeskeistä.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Liikennesuunnittelussa keskeinen suunnittelu ohjaava tekijä on menneisyyteen perustuva tulevaisuusskenaario. Autoliikenteen määräävä asema ei horju. • Kyllä. Asumisen suunnittelu on ohjelmakeskeisyyden lisäksi joskus hankekeskeistä. • Asumisen osalta on helppo määrittää paljonko asuntoja halutaan. Pitäisi myös osoittaa, että valitut paikat vähentävät liikenteen päästöjä • Tämä on osittain totta. • Liikennesuunnittelunhankekeskeisyys kyllä hieman hämmästyttää. Liikennejärjestelmäsuunnittelua on tehty pitkään ja sisältö ja toimintamallit kehittyneet. Miten yksittäinen kaava tai asuntotuotantokohde eroaa liikennehankkeesta? Jos jää mielikuva että MAL työ on vain liikennehankkeiden priorisointia irrallaan muusta niin kannattaa tutustua aiheeseen enemmän. • Liikennesuunnittelua tehdään laajasti katsoen kaikkia mahdollisia keinoja kuntien, valtion ja seudullisen toimijan työkalupakista. Haasteellista on enemmän ohjelmakeskeisten osien vaikuttavuuden puute kuntien sisällä tehtävään toimintaan. Liikennejärjestelmäsuunnittelulla ainakin haetaan vaikuttavuutta edeten konkreettiseen toimenpideohjelmaan (hankkeisiin ja muihin toimenpiteisiin), todellinen vaikuttavuus riippuu kuntien ja valtion resursseista.
<p>Kaupunkiseututasolla toimintaa ohjaavat kuntien omat maankäytön tavoitteet eivätkä kaupunkiseudulla yhteisesti sovitut tavoitteet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tästä osoituksena pääkaupunkiseudun kuntaliitos, jota ei saada tapahtumaan sekä Seinäjoelle avattu Ideapark, joka köyhdyttää naapurikuntien palvelut. • Halutaan omaa kaupungin kilpailukykyä parantavia liikennesuunnittelun ratkaisuja • Kuntayhteistyö on lisääntynyt hyvin paljon viime vuosina. Päätöksenteossa kuntien omat tavoitteet ovat kuitenkin aina etusijalla. • Käytännössä pitää yleisesti ottaen paikkaansa siitä huolimatta, että alueella olisi erilaisia seututason suunnitelmia. Jos olisi toisin, kunnat voisivat lakata olemasta itsenäisiä kuntia.
<p>Suunnittelun kehittämisessä olennaisia ovat toimintatapojen muutokset.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pitäisi päästä liikenteen hankekohtaisesta suunnittelusta liikennejärjestelmän tasoiseen suunnitteluun. Vaikka on rata ei kapasiteetti riitä. Maankäytön ratkaisut perustuvat olemassa olevaan rataan • Maailma muuttuu. Toimintatapojenkin pitäisi. • Tarvitaan toimijoita, tietoa ja osajia, jotka mahdollistavat toimintatapojen muutoksia. Suunnitteluprosessien omistajien tahto muuttaa toimintamalleja on keskeistä. • " Olen ehdottomasti sitä mieltä, että toimintatapoja muuttamalla voitaisiin saada aikaan paljon sellaista kehitystä, jonka ajatellaan usein mahdollistuvan vain lainsäädännöllis-hallinnollisten muutosten kautta. Toki rakenteet ja normit ohjaavat toimintaa, mutta liikkumavaraa on jos vain halutaan tila täysimääräisesti käyttää. " • Keskeistä on vision asettaminen.
<p>Suunnittelun toimintatapoja voidaan muuttaa nykyisen suunnittelujärjestelmän puitteissa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maankäyttö- ja rakennuslaki mahdollistaa monia eri tapoja. • Suunnittelujärjestelmän muutos ei välttämättä tarkoita samaa kuin toimintatapojen muutos. Suunnittelujärjestelmän kipupisteet on tunnistettava ja kommunikoitava selkeästi ja sen jälkeen löydettävä niihin ratkaisuja. • suunnittelujärjestelmien lähtökohdat ja sisältö määrittää lainsäädännöllä. muistettava että lainsäädäntö on aina sen ajan hetken hengen tuote. Suunnittelujärjestelmän toimintamallit muotoutuvat ihmisten tekeminä, joten toimintamalleja voidaan muuttaa myös ilman lainsäädännön muutoksia. Tärkeää on että lainsäädännöt ohjaavat samaan suuntaan. • Ainakin se on vaikeaa.

Julkaistut ideat	Kommentit
<p>Suunnittelussa tulisi aiempaa enemmän keskittyä alkuvaiheen ideointiin, jonka tulisi olla riittävän vuorovaikutteista. Myös vaikutuksia tulisi arvioida suhteessa eri skenaarioihin silloin, kun suunnittelulle mietitään lähtökohtia ja tavoitteita.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Väitetyllä tavalla tulisi ehdottomasti toimia. Toisaalta vaikutusten arviointi haastaa yhtälön. Jotta sen avulla voitaisiin arvioida alkuvaiheen ideoita, sen tulisi olla melko kattavaa eli toisin sanoen työstä ja aikaa vievää. • Vaikutusten arviointi jo skenaariotyön yhteydessä saattaa auttaa skenaarioiden muodostamisessa - tällaista tulevaisuutta haluamme/ emme halua. • Ehdottomasti hyvä asia lisätä tämän vaiheen roolia, tulee kuitenkin sovittaa kokonaisprosessiin, jos tarkoitus on saada suunnittelun tulokseksi myös konkreettisia/toteutuskelpoisia ratkaisuja eikä pelkkää lisäselvitystä. • nyt ei väittämästä oikein saanut kiinni. Suunnittelun lähtökohtina on hyvä pohtia millaiselle tulevaisuuden näkökulmille suunnitellaan. olisi hyvä entäs jos tilanteita.. ja hyödyntää keskusteluissa sidosryhmien kanssa.
<p>Backcasting luo edellytyksiä lyhyen aikavälin toimien strategisten vaikutusten arvioinnille pitkän aikajänteen ilmiöpohjaisten tavoitteiden näkökulmasta.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Selkeä tavoitetila mahdollistaa useita polkuja. • Jos tavoiteltava tulevaisuustila on ennalta kiinnitetty, rakennettavat skenaariot saattavat johtaa tähän ennalta määriteltyyn tulevaisuuteen. • Tärkeä saada tässä työssä esiin casetapauksia, mitä menettely tarjoaa ja mahdollistaa. eli hyödyt ja haasteet esiin. • Mielestäni backcasting-ajattulua tulisi sovelta varsinkin pitkän tähtäimen tavoitteisiin ja kysymyksiin. • Suunnittelun pitäisi perustua tutkittuun tietoon siltä osin kuin mahdollista. Asetettavat tavoitteet (ml. numeeriset tavoitetasot) ohjaavat suunnittelua ja legitimoivat sen toisin kuin backcasting. Liikennemallin numerot eivät ole absoluuttisesti oikein, mutta koska ne voidaan perustaa tutkittuun tietoon, niin kannattaa tehdä. Tarkastelua tulee tehdä riittävän erilaisilla skenaarioilla, jotta nähdään myös sellaisten muuttujien roolia kokonaisuudessa, joista ei tutkimustietoa ole.
<p>Nykyiset suunnittelutiedon hankinnan tavat ovat todellisten systeemisten ja ilmiökohtaisten vaikutusten ymmärtämisen kannalta puutteellisia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Resursseja tiedon hankintaan ei ole. • Kaupunkisuunnittelussa tukeudutaan usein olemassa olevaan tilanteeseen, liikenne-ennusteisiin, auton omistamiseen, kulkutapoihin. Kaupunkiympäristö ymmärretään usein myös spatiaalisen kokonaisuutena, missä ratkaistaan infran ratkaisuja suhteessa haluttuun ulkomuotoon. • Ovat toki. Systeemi- ja ilmiötason moniulotteinen tarkastelu vaikuttaa usein käytännön tilanteissa hyvin ongelmalliselta. Perusteelliset (hyvät) suunnitteluprosessit ovat raskaita suunnitteluttajilla tai osallisilla on tuskin koskaan hyvää mahdollisuutta syventyä työhön riittävästi. Joskus mieleeni on tullut, että maankäytön ja liikenteen suunnittelua pitäisi projektoida nykyistä enemmän. Tällöin ehkä saattaisi syntyä valmiuksia ainakin muutamalle keskeisimmälle henkilöille perehtyä asiaan paremmin. Toisaalta projektointi on puhtaasti tehokkuuden näkökulmasta huono juttu. • Pysyvätkö tietojenhankinnasta vastaavat säännösmuutosten perässä? • Tietoa saattaa hyvinkin olla, mutta ei tunneta tiedon käyttökelpoisuutta. Haasteena on että ei oikein osata edes tunnistaa millaisia tiedonkäyttötapausten voisi olla erilaisille tiedoille. Tiedon tuottajien ja käyttäjien välistä kuilua pitäisi täyttää.
<p>Olemassa oleva ja helposti saatava tieto ohjaa osaltaan arviointikäytäntöjen muovautumista.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ihminen on luonnostaan laiska. • Juuri näin. On selvää, että arviointi pohjautuu olemassa olevaan tietoon ja sen keyysiin jalostuksiin. Tiedon lajit ja rakenteet kuitenkin kehittyvät vähitellen palvelemaan uusia arviointitapoja. Eli arviointikäytännöt ovat nykytilassa jossain määrin menneisyyden valintojen vankeja, mutta myös jatkuvassa kehitystilassa. • Helposti saatava tieto on yliedustettuna. • Helposti hyödynnämme sitä tietoa, joka on saatavilla helposti ja havainnollisesti - se on inhimillistä. • Tämä koskee erityisesti numeerisesti asetettavia tavoitteita ja vaikutusten arviointia. Jos ei ole numeerista menetelmää, joudutaan tyytymään laadulliseen arviointiin, mikä usein toki voi olla riittävää, mutta jos numeerinenkin menetelmä olisi olemassa, herää kysymys miksei sitä käytettäisi. • Tiedon käyttötapausten parempi ennakointi ja tunnistaminen on tärkeää. silloin voitaisiin käyttää laajemmin tietoa kuin se mitä helposti on saatavissa.

Julkaistut ideat	Kommentit
<p>Kun mukana on useita eri toimialoja, tarvitaan yhteinen tulevaisuuskuva ja ymmärrystä siihen johtavien askelten vaikutuksista, suuruusluokista ja siitä, miten yhden toimialan askeleet vaikuttavat muiden askeleisiin.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • yhtä jalkaa kulkeminen kohti ristiriitaisia tavoitteita tuntuu hankalalta ajatukselta. Yhteinen tulevaisuuskuva on tarpeen, vaikka sen sisälle mahtuukin monia eri elämäntapoja. • tämä on tärkeää mutta on haasteellista saada aikaan. Tarvitaan hyvä fasilitointia valmistelusta, jotta saadaan eri toimialojen näkemykset ja odotukset yhteiseen käyttöön. • Yhteistä näkemystä ei ole aina mahdollista saada. Eri toimialoilla tarvitaan joustavuutta ja likimääräisyyttä suhteessa tavoitteisiin. • Kyllä ja ei. Riippuu tapauksesta. Olen sitä mieltä, että tulevaisuuden steppien vaikutuksia esim. muille toimialoille ei useinkaan voida tosiasiallisesti arvioida mielekkäällä tarkkuudella, vaikka työhön resursoitaisiin paljon. On tärkeää arvioida, milloin arvioinnilla päästään käsiksi oleelliseen ja milloin ei. • Riippuu aikajänteestä. Keskipitkällä tai lyhyellä aikavälillä voi olla yksi tulevaisuuskuva, pidemmällä (esim 2050) pitäisi tunnustaa, että on lukuisia määriä mahdollisia tulevaisuuskuvia, joista pitäisi valita haluttu suunta. Joka tapauksessa toimialojen kesken yhteinen tulevaisuuskuva on hyvä asia.
<p>Keskustelun pohjaksi tarvitaan vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia, jotka ottavat huomioon poliittisen realismin ja hyväksyttävyyden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Skenaariot helpottavat asian ja vaikuttavuuksien ymmärtämistä. Skenaariot ovat myös suunnittelumetodina hyvä. • Poliittinen realismi ja hyväksyttävyys on hyvä tuoda esille ja muistuttaa siitä aika ajoin. Johtotähdeksi asiasta ei aina ole, sillä politiikan realismi on etenkin pienipiirteisessä mittakaavassa nopeasti muuttuvaa sorttia. • Mielestäni keskustelua tulisi ohjata ns. hyvien ratkaisujen perusteluun ennemmin kuin poliittisen realismin suuntaan, mikäli politiikka ei tue esim. kestävyystavoitteita. • Poliittinen realismi ja hyväksyttävyys ratkaistaan tulevaisuuskuvan yhteydessä. Jos halutaan, että halutut tulevaisuuskuvat ohjaavat toimenpiteitä, ei poliittista realismia kannata ottaa huomioon. Vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia joka tapauksessa kannattaa miettiä ja löytää niistä halutut (yhdessä päättäjien kanssa). • pitäisi luoda myös yleisiä vaihtoehtoisia tulevaisuus kuvia, jotta ei jokaisessa prosessissa tarvitse lähteä puhtaalta pöydältä. näitä vaihtoehtoja sitten voisi muokata/tuunata suunnitellun kohteeseen sopivaksi. tulevaisuuden vaihtoehto termi on haasteellinen koska se antaa kuvan että niistä voidaan valita. Tavoitteiden asettaminen ja vaihtoehdot on myös haasteellista. • Vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia tarvitaan monessa tapauksessa - mutta mitä tarkoittaa tässä tapauksessa poliittinen realismi ja hyväksyttävyys?
<p>Vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia tulee analysoida ja varautua niihin liittyviin epävarmuuksiin ja riskeihin.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jos käytetään vaihtoehtoisia tulevaisuuskuvia, niin toki niitä tulee jotenkin käsitellä. • Tämä olisi viisasta. • epävarmuudet ja riskit on tärkeä tunnistaa ja näiden yhteys tavoitteisiin ja tavoiteltaviin tasoihin. Tavoitteiden väliset ristiriidat on tärkeä saada näkyviin. • Kyllä. Kevyesti ja tunnistustasoisesti.
<p>Backcasting –menetelmän aiempaa laajempi hyödyntäminen suunnittelussa voisi auttaa siirtymään tavoitteellisempaan ja rohkeampaan ratkaisujen etsintään.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vähentää menneisyyteen perustuvan ennustamisen ylivoimaa. • Tarvitsemme rohkeampaa suunnittelua ja ajattelua ja päätöksiä vastataksemme aikamme haasteisiin. • Kyllä. Backcasting on hyvä lähestymissuunta. • tästä tarvitaan enemmän avautta mitä menetelmä tarjoaa ja mahdollistaa sekä edellyttää. pelkkä menetelmän edistäminen ei riitä. • Tavoitteet legitimoivat suunnittelua paremmin kuin backcasting (jossa ikään kuin manipuloidaan numeroita?). Miten perustellaan päättäjille, että oletamme, että lopputulos on tämä ja siihen päästään näillä keinoilla? Uskottavampaa on keskustella päättäjien kanssa tavoitteista ja antaa heille valta hyväksyä tavoitteet, jonka jälkeen voi rohkeasti etsiä eri ratkaisuja (tutkittuun tietoon perustuen).

Julkaistut ideat	Kommentit
<p>Kun alueidenkäytön ja liikenteen suunnitteluprosesseja synkronoidaan eri tasoilla, tarvitaan erilaisten poliittisten tavoitteiden yhteisvaikutusten ristiintarkasteluja taustaksi suunnittelulle ja tulevaisuuden tahtotilan muodostukselle.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erityisesti tulisi tarkastella autoon perustuvan yhdyskuntarakenteen todellista vaihtoehtoa pitkällä aikavälillä. • Tämä on tärkeää mutta haasteellista kun toimijatahoja joilla on vastuuta on useita. Millä tavalla saadaan ristiintarkastelut ajoitettua eri tahojen suunnitteluajatauluihin ja päätöksenteko vaiheisiin? kenen toimesta ristiintarkastelut tullee tehdä? Miten poliittinen päätöksenteko huomioidaan? • Tämä olisi tietenkin tosi hienoa. Tähän tulisi olla resursseja ja erittäin hyvää osaamista ja asiantuntemusta. • Tilanne on hyvä tarkastella eri näkökulmista.
<p>Alkuvaiheen visioinnille ja tavoitteiden muodostamiselle on annettava riittävästi aikaa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alkuvaiheessa on tärkeä saada yhteinen ymmärrys tilanteesta ja sen pohjalta luoda yhteinen näkemys tulevaisuuden tavoitetilasta. Tässä on hyvää että olisi visioita pitkälle aikavälille ja sitten tavoitteita eri aikäjänneille.
<p>Suunnittelun eri osapuolet tulee tunnistaa ja ottaa mukaan yhteiskehittämiseen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Tärkeää on saada osapuolet laajasti mukaan. Haasteena on, että osallistuminen vaatii aikaa ja resursseja osallistujilta. olisi hyvä tunnistaa osapuolille erilaisia rooleja eli osa tiiviimmin mukana ja osa tietyissä vaiheissa. Vuorovaikutuksessa ja tiedonkulussa tämä tärkeä huomioida.