

Yleiskaava 2040

Työpajakoosteet 2010

- Ympäristö
- Asuminen
- Liikenne
- Elinkeinot

Sisältö

Johdanto	2
Ympäristötyöpajat	3
Mielipaikat	3
Säilytettävät alueet	4
Virkistysalueet	5
Kehitettävät alueet	6
Häiriöt	6
Asumisen työpajat	6
Keskustat	7
Työpaikat ja palvelut	9
Muita näkökohtia	9
Liikennetyöpajat	10
Ajoneuvoliikenne	10
Joukkoliikenne	10
Kevyt liikenne	10
Elinkeinotyöpaja	11
Taustaa	11
Vantaan kehittämismalli	11
Keskustelu elinkeinotoiminnan kehittämisestä	13

Johdanto

Yleiskaava 2040 taustatyöksi on haluttu järjestää kuntalaisille uudenlaisia vaikuttamisen mahdollisuuksia työpajojen muodossa. Työpajojen ajatuksena on ollut teemoittain kerätä asukkaita saman pöydän ääreen pohtimaan maankäytöllisiä asioita.

Työpajoja on järjestetty kesän 2010 aikana seitsemän. Yhteensä niihin on osallistunut 70 tuusulalaista.

Työpajan tulokset eivät edusta kaikkien kuntalaisten näkemyksiä, koska työpajoihin hakeutuvat yleensä sellaiset henkilöt, jotka ovat kiinnostuneita asioista ja toisaalta haluavat vaikuttaa. Työpajoissa saatetaan painottaa tiettyihin taajamiin tai alueisiin, ja muut yhtä tärkeät jäävät käsittelemättä. Lisäksi on mahdollista, että työpajoissa esitettyihin mielipiteisiin vaikuttavat muut tekijät; voidaan haluta työpajassa suojeltavaksi sellaisia alueita, joita itse ei edes käytetä. Oma asuinpaikka vaikuttaa lisäksi näkemyksiin; lähelle omaa asuinpaikkaa halutaan hyvin vähän muutoksia. Työpajaotannoissa on asukkaita ollut edustettuna jonkin verran, mutta ei tasaisesti. Siksi tuloksia täytyy tulkita tietyllä varovaisuudella.

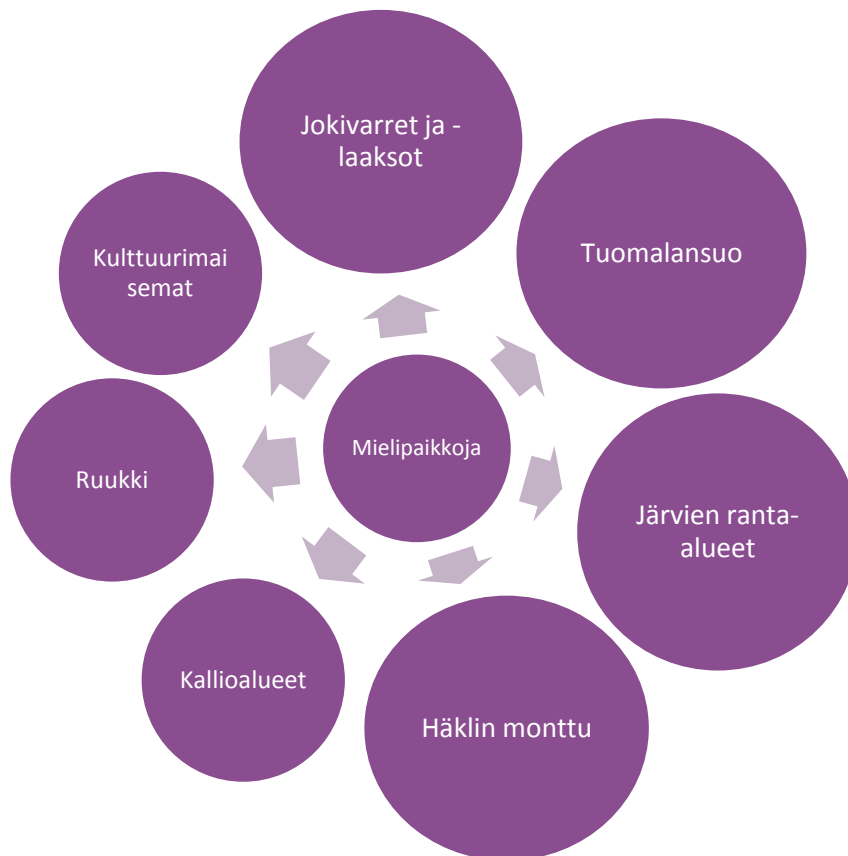
Työpajojen tarkoituksena on ollut kerätä tietoa kuntalaisilta suunnittelun taustaksi. Työpajat osoittautuivat kuitenkin melko kapeaksi vaikuttamisen kanavaksi, koska vain vähän kuntalaisia osallistui työpajatyöhön.

Jotta saataisiin käyttäjälähtöistä tietoa virkistysalueista, asumisen alueista, liikenteestä sekä elinkeinoista, tulisi osallistujamäärien olla suurempia ja osallisia tulisi olla kaikista ikäluokista. Tässä työpajatyössä esimerkiksi painottuvat liikenteen osalta ajoneuvoliikenne, koska suurin osa työpajalaisista edustaa aikuisina autoilun näkökulmaa. Etenkin kevyen ja joukkoliikenteen, leikki- ja urheilualueiden sekä muiden tekijöiden osalta olisi saatu paljon enemmän tietoa jos työpajoihin olisi osallistunut lapsia ja nuoria.

Ympäristötyöpajat

Ympäristötyöpajoihin osallistui yhteensä 24 kuntalaista. Ympäristöaiheisia työpajoja pidettiin kaksi, joista tämä tiivistelmä on kooste.

Mielipaikat



Tuusulalaisten mielipaikat sijaitsevat usein luonnonympäristössä. Mielipaikkoja ovat metsäiset alueet, joilla on erityisiä ominaisuuksia kuten laaja yhtenäinen alue, puistomainen ilme tai kallioita. Mainintoja ovat mm. Metlan metsäalueet, Sarvikallio, Högbergin kallio, Sikokallio, Rykmentinpuiston kallioiset metsät, Palojoen kalliometsä ja Kavaankallion metsä. Tuomalansuo on monen mielestä ainutlaatuinen ympäristö, joka oli saanut useita mielipaikkamainintoja.

Toisaalta järvien ja jokien rannoilla viihdytään myös hyvin; Tuusulanjärvi, Rusutjärvi ja lukuisat jokilaaksot on listattu monien mielipaikoiksi. Erikseen on mainittu padot ympäristöineen, kuten Ruukin pato. Muita vesistöjen lähelle sijoitettavia mielipaikkoja ovat Keravan- ja Tuusulanjokilaaksot, Rusutjärvi ympäristöineen sekä Häklin monttu.

Parhaat näkymät Tuusulassa sisältävät aukeita peltoja ja perinteistä kylämaisemaa. Vanhat kylänraitit Kellokoskentiellä, Paijalan kylätiellä, Nahkelantiellä, Korkeamäentiellä, Vaasan yksityistiellä, Linjamäentiellä sekä Ruotsinkylässä viehättävät asukkaita. Maisemiltaan ja näkymiltään vaikuttavia peltoalueita mainittiin Nahkelasta, Linjamäen koululta, Tuomalasta, Saksan ja Saviriihen pellot, Vanhankylä ja Paijalan pellot sekä Niittykulman ja Kellokosken pellot.

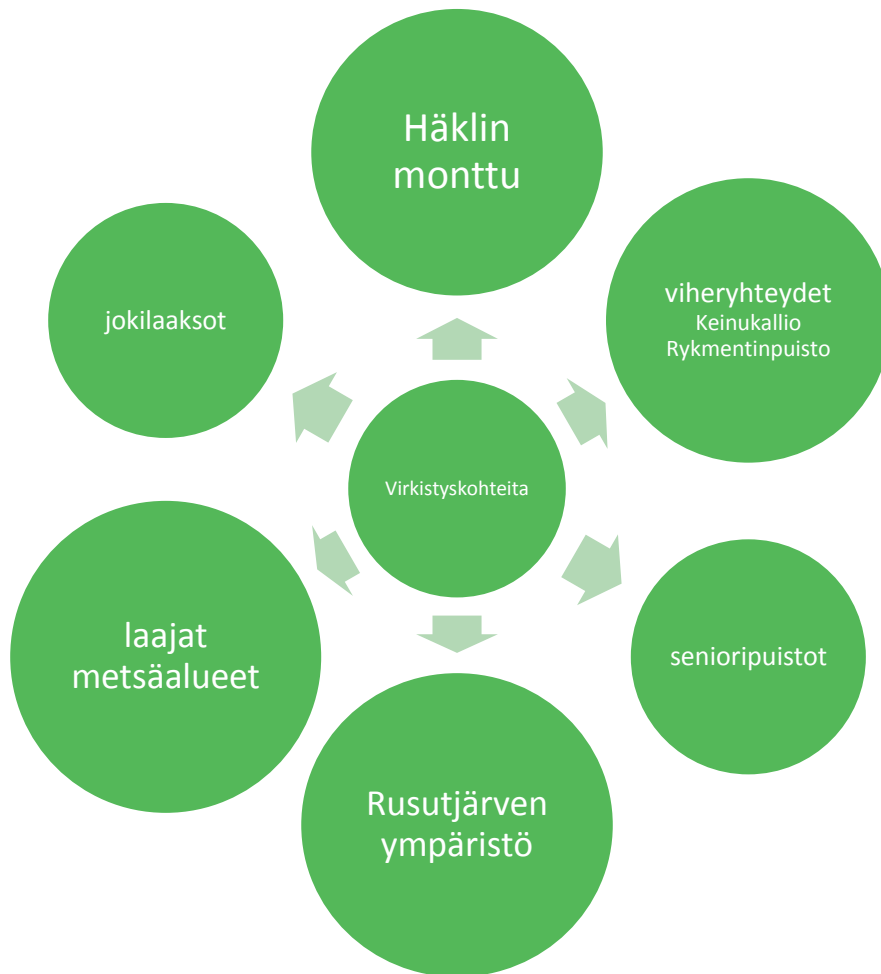
Historiallisia näkökohtia nousi myös esille, osallistujat muistelivat Maantiekylän kestikievaria, Ruotsinkylän kyläkouluja sekä Jokelan vanhan punaisen rivitalon historiaa. Lisäksi muisteltiin että aikoinaan taimenet ovat nousseet Kuninkaanlähteen tuntumaan asti.

Säilytettävät alueet



Säilytettävistä kohteista eniten mainintoja keräsivät paikat, joilla on erityisiä ominaisuuksia tai sellaiset paikat, jotka liittyvät keskeisesti kunnan tunnettuihin vetovoimatekijöihin. Tuusulalaiset halusivat säilyttää kulttuurihistoriaan liittyviä paikkoja sekä alueen erityispiirteitä, kuten rantoja ja yksittäisiä rakennuksia. Rantatie, peltoalueet ja peltonäkymät, Tuomalansuo sekä kallioalueet, kuten Rykmentinpuisto ja Sarvikallio nimettiin usein säilytettäväksi alueiksi. Muita säilytettävänä mainittuja kohteita ovat työpajaryhmien mukaan ruukki, sairaala, Kellokosken kirkko sekä patoaltaan rannat.

Virkistysalueet



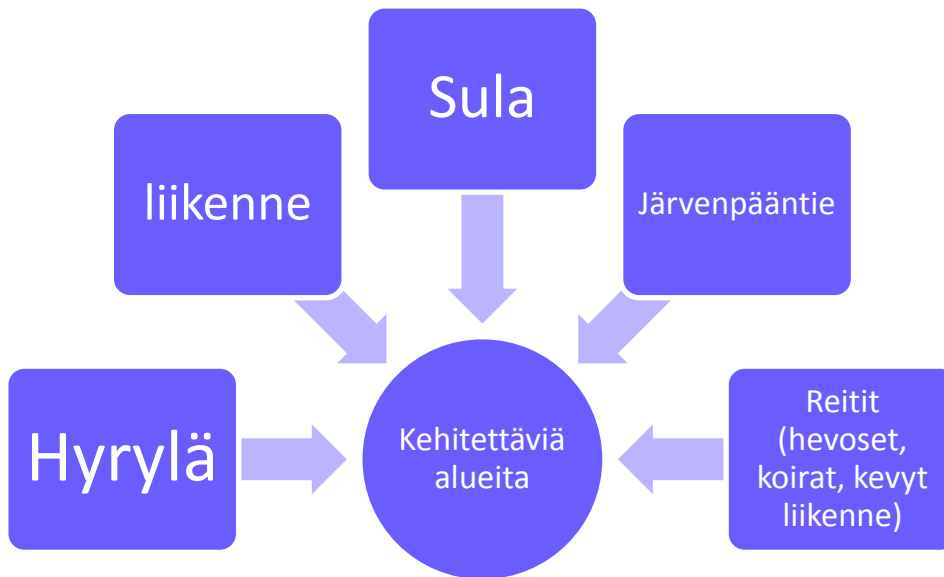
Työpajoissa otettiin kantaa virkistysalueisiin. Asukkailla oli runsaasti mielipiteitä alueista, joilla on virkistysarvoja. Lisäksi tuli mainintoja niistä alueista, joilla voisi olla virkistysaluepotentiaalia.

Asukkaiden mielestä paikalliset viheryhdydet ovat tärkeitä. Viheryhdyttä toivottiin Keravan Keinukalliolle sekä Tuomalaan. Lisäksi toivottiin viheryhdyttä golfkentältä Rykmentinpuistoon. Hevosten ja koirien kanssa luonnossa liikkumista haluttiin saada ongelmattommaksi.

Alueita, joilla asukkaat näkevät virkistysarvoja, ovat Mäntsälän laajat metsäalueet, Vantaanjokilaakso, Tuomalan suo, Palojoen jokilaakso, Häklin monttu, Metlan metsät, Keravanjokilaakso sekä Rusutjärven ympäristö. Tärkeinä pidettiin Tuusulanjärven latureittiä, Ohkolan sairaalan puistoaluetta, Niittykulman metsiä ja peltoja, Kotorannanpuistoa sekä patoaltaan rantoja.

Senioripuistoja toivottiin sekä Kellokoskelle että Tuusulanjärven rantaan. Lisäksi Kellokoskelle toivottiin koirapuistoa.

Kehitettävät alueet



Kehittämistä kaipaavina alueina eniten mainintoja sai Hyrylän keskusta. Eräässä palautteessa esitettiin jopa uuden keskustan perustamista Rykmentinpuistoon. Lisäksi Hyrylään toivottiin jonkinlaista maamerkkiä, joka voisi toimia kohtaamispaikkana. Toinen selkeä alue, jota toivottiin kehitettävän, on Sula.

Liikennejärjestelyt ja erityisesti joukkoliikenteen kehittäminen nousivat tärkeinä kehittämiskohteina esille. Hyrylän liikenneyhteyksiä halutaan selkeämmiksi, lisäksi parannusta toivotaan Tuusulantien/Järvenpääntien liittymään, Koskenmäentien kiertoliittymään sekä Järvenpääntielle.

Kevyenliikenteenyhteyksiä toivottiin Linjatielle ja Vanhalle Valtatielle. Hevos- ja koirareittejä haluttaisiin selvittää.

Epäsiistejä alueita asukkaiden mielestä ovat Sula, Rajalinnan työpaikka-alue, Lahelanniitty, Ruukinkuja, Sahankulma sekä Kellokoskella koulukeskus-terveysasema-väli.

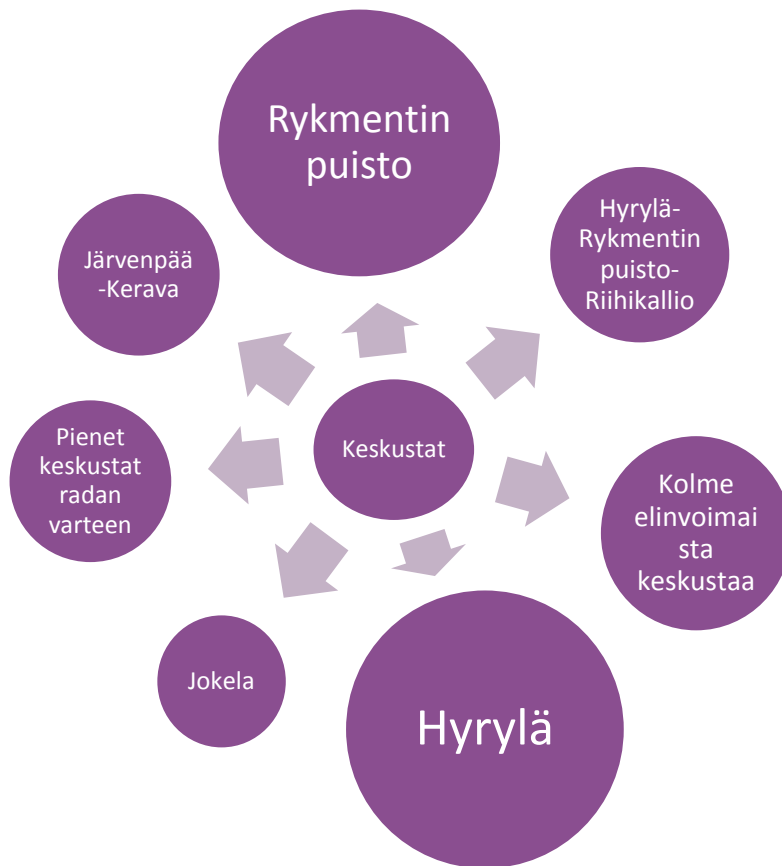
Häiriöt

Suurimpina ympäristöhäiriöinä työpajoissa koettiin liikenteen ja erityisesti lentoliikenteen aiheuttama melu. Pelottavia paikkoja nimettiin ainoastaan yksi, Koskenmäen liittymästä Vaunukankaan liittymään.

Asumisen työpajat

Asumisen työpajoja järjestettiin kaksi, joihin osallistui yhteensä 26 kuntalaista. Työpajat järjestettiin kesäkuussa 2010 Hyrylässä ja Jokelassa.

Keskustat



Työpajoihin osallistuneiden mielestä etenkin Hyrylää olisi kehitettävä keskustamaisena. Hyrylään ilmettä toivottiin kohennettavan ja selkeytettävän enemmän kaupunkimaiseksi. Osa osallistujista toivoi Hyrylään korkeita taloja ja tiiviitä uusia alueita sekä hoidettua ympäristöä, etenkin järven ja maisemien hyödyntämistä. Järven rantaan ehdotettiin rantabulevardia useammassakin ryhmässä. Esiin nousi jopa ajatus pilvenpiirtäjistä. Hyrylään toivottiin lisää kaupunkimaista ilmettä; toreja, kulttuurisia, kauppakeskusta sekä tiivistä asumista. Hyrylä haluttaisiin nykyistä näyttävämmäksi keskukseksi kaupunkimaisine elementteineen.

Toinen merkittävä kehittämisen kohde oli työpajalaisten mielestä Rykmentinpuisto. Monen mielestä Rykmentinpuisto voisi olla jopa kunnan uusi näyttävä keskusta, johon tulisi sijoittumaan merkittävä määrä asukkaita. Rykmentinpuiston sisäisistä arvoista mainittiin kallioalueet, tehokasta rakentamista haluttaisiin Keravan sekä Hyrylään suuntiin. Rykmentinpuistoon kohdistuu suuria odotuksia: puhutaan jopa ns. ”uudesta Tuusulasta”. Rykmentinpuisto nähdään veturina, jolla on keskeinen merkitys muidenkin taajamien kehittymisen näkökulmasta. Rykmentinpuistoon kohdistuu asukkaiden näkökulmasta laatutavoitteita. Asukkailla on selkeä kuva siitä, millaista rakentamista alueelle tulisi toteuttaa. Alueelle toivotaan tiivistä asuinaluetta, kuten Vantaan Kartanonkoskella. Lisäksi toivotaan vanhan kaupungin tyylistä rakentamista, jossa olisi kivijalkaliikkeitä. Kulttuuripuistoa ja kampusaluetta toivotaan. Kaikkiaan Rykmentinpuistosta halutaan korkealuokkainen uusi keskus, joka tulisi kasvamaan Hyrylään kiinni ja parantamaan Hyrylään ilmettä.



Kartanonkoski



"Gamla Stan"



kulttuuripuisto



palvelut ja kampus

Yksi ryhmä esitti keskusta-alueena Jokelan. Jokelan keskustaa tulisi täydentää voimakkaasti ja sijoittaa Jokelaan yhteensä 14 000 asukasta. Muita näkemyksiä keskustamaisista alueista olivat kuntaliitos Keravan ja Järvenpään kanssa ja sen mukanaan tuomat maankäyttömahdollisuudet. Lisäksi nostettiin esille kunnan heikkous, eli kolme taajamaa, joka on mahdollista kääntää mahdollisuudeksi. Yksi ryhmä esitti keskusta-alueiksi kaikkien kolmen taajaman kehittämistä. Joissakin ryhmissä nousi esille myös yhdyskuntarakenteen hajauttaminen uusien radanvarsikeskusten varteen. Toisaalta tiivistämistä ehdotettiin väljille alueille, kuten Rantatielle.

Asumistyöpajoissa nähtiin tulevaisuuden asuminen Tuusulassa tiiviinä ja matalana. Taajamiin on mahdollista sijoittaa korkeampia rakennuksia tehokkaasti, kuitenkin asuminen nähdään yleisesti pientalopainotteisena. Pääosin olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta tulisi täydentää työpajalaisten mielestä, etenkin raideyhteyksien varteen. Toisaalta myös pieni määrä hajarakentamista tulee sallia tietyin ehdoin.

Työpaikat ja palvelut



Työpaikka-alueiden sijoittelun suhteen oltiin toisaalta halukkaita tuomaan työpaikkoja asutuksen sekaan ja toisaalta mahdollistamaan erillisiä työpaikka-alueita. Monessa ryhmässä pohdittiin yhtenä mahdollisuutena mm. Rykmentinpuiston kehittämistä vanhakaupunkimaisesti kivijalkaliikkeineen. Lisäksi nähtiin yhtenä Tuusulan mahdollisuutena erilaiset uudet tavat tuottaa palveluita; älytalot, joissa palvelut ja ihmiset ovat samassa rakennuksessa, voisivat olla yksi mahdollisuus keskustan tehokkaiden palveluiden tuottamiseen. Osa työpajalaisista toivoo erillisiä työpaikka-alueita ratojen itäpuolille, etelään, Senkkeriin, Tammilehdon alueelle sekä Jokelan läntiselle työpaikka-alueelle.

Muita näkökohtia

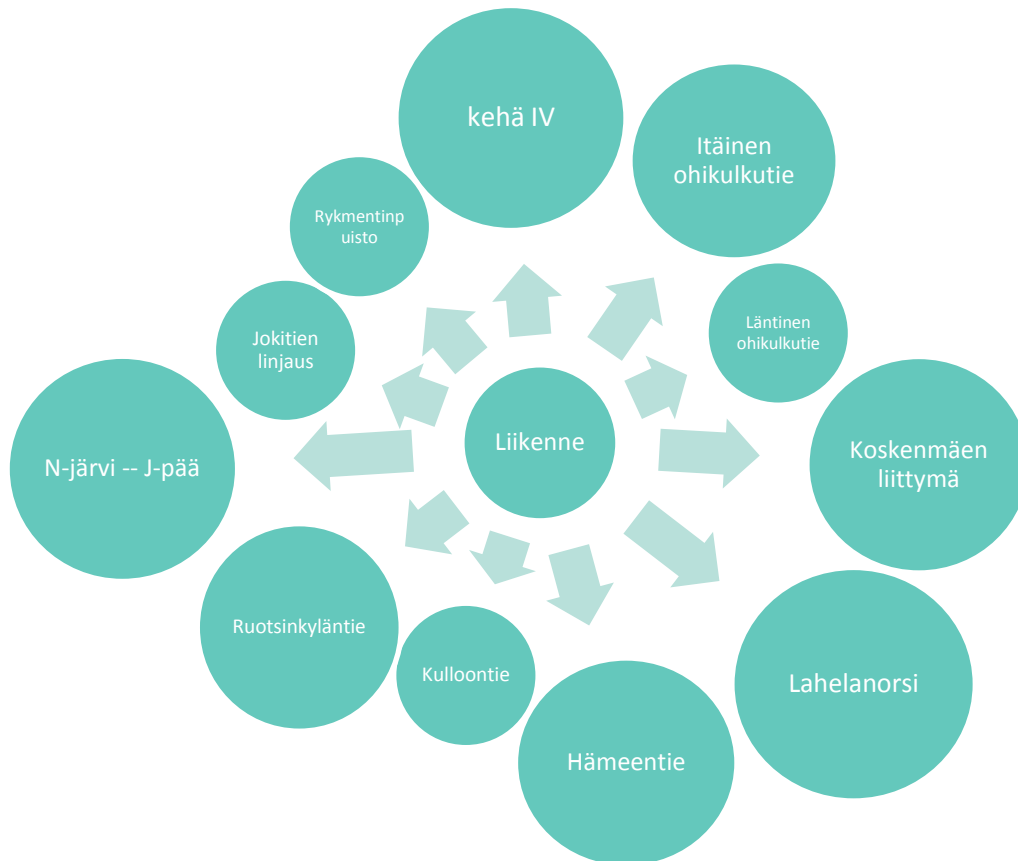
Moni asia riippuu Hyrylän raideyhteydestä. Tämä heijastuu vastauksista; Hyrylän ja osin Rykmentinpuiston kehittäminen nähdään riippuvan jossain määrin raideyhteydestä. Jokela on jo radan varrella, joten sitä on mahdollista kehittää sellaisenaan. Kellokosken osalta ei tullut paljon kannanottoja, siellä ongelmana nähtiin Ruukin alue hoitamattomine rakennuksineen, joka toisaalta olisi helposti käännettävissä mahdollisuudeksi, kuten Billnäs tai Fiskars.

Asumisen näkökulmasta kannatettiin ajatusta raidetaajamista ja niiden myötä hiljaisesta ja vihreästä maaseudusta, joka mahdollistaisi laajat viheralueet ja ekologiset yhteydet.

Liikennetyöpajat

Liikennetyöpajoja järjestettiin kesän 2010 aikana kaksi, Hyrylässä ja Jokelassa. Työpajoihin osallistui yhteensä 20 kuntalaista.

Ajoneuvoliikenne



Joukkoliikenne

Joukkoliikennetarpeissa korostui raideliikenteen merkitys. Moni pitää raideliikennettä suurena mahdollisuutena kehittää Tuusulaa. Eräessä ryhmässä ehdotetaan Tuomalaa uudeksi Pasilaksi, josta olisi yhteydet Kouvolaan ja Pietariin. Lentorataa pidetään erittäin tärkeänä hankkeena. Raideliikenteen tueksi esitetään yhdessä ryhmässä matkakeskusratkaisua, jossa samassa paikassa olisi raideliikenneterminaali, linja-autoasema, pysäköinti sekä muita palveluja. Tärkeimmät joukkoliikennesuunnat ovat erään ryhmän mielestä Helsinki, Kerava ja Järvenpää. Nykyisiä linja-autoreittejä tulisi parantaa. Bussilinja 635 on kuulemma hyvin täynnä aamuisin. Yksi ryhmä ehdottaa joukkoliikenteen järjestämistä Hämeentietä Hyrylään.

Kevyt liikenne

Ryhmissä listattiin tärkeimpiä kevyen liikenteen osalta kehitettäviä reittejä. Eniten mainintoja sai Ridasjärventie sekä Rusutjärven ympäristö. Muita kohteita olivat työpajalaisten mielestä Hyrylän keskustan kehittäminen kävelypainotteisena sekä jopa mahdollinen kevyen liikenteen silta Tuusulanjärven yli.

Muita kevyen liikenteen parannuskohteita olivat Eriksnäsintie, väli Kaakkolasta Vanhankylän koululle, Pohjoisväylän varsi Kellokoskella, Jokitie, Ruotsinkyläntien alikulku koulujärjestelyineen, kehä IV kevyenliikenteenväylälineen, Linjatie, Vanha Valtatie sekä Jokelantie.

Elinkeinotyöpaja

Taustaa

Valtuusto on asettanut työpaikkaomavaraisuustavoitteeksi 100 %. Tuusulan tulee laajentaa työpaikka-alueita, kehittää keskustoja ja saada taajamiin erikoiskauppaa. Tuusulaan kohdistuu suuri kysyntä työpaikkatontteihin. Tonttivarantoa ei juurikaan ole.

Jokelassa Ridasjärventien työpaikka-alueen laajennus ja Kellokoskella Rajalinnan laajennus auttaa Pohjois-Tuusulan tilannetta. Etelä-Tuusulan tilanne on ongelmallisempi: sekä Sula että FOCUS ovat vasta osayleiskaavavaiheessa. Osayleiskaavavaiheessa on lisäksi Tuomala II –työpaikka-alue Lahdentien varressa. Em. alueilla on vain vähäisesti kunnan maaomistusta.

Maakuntakaava on tekeillä. Vuonna 2011 maakuntakaavan luonnos tulee nähtäville.

Todettiin, että pääkaupunkiseudulta yritykset ovat siirtymässä pohjoiseen, mikä on Tuusulan kannalta positiivista, mutta myös iso haaste.

Vantaan kehittämismalli

Erkki Rantala esitteli Vantaan kaupungin elinkeinostrategiaa ja kehittämismallia. Vantaalla aiempaa yleiskaavaa tehtäessä oli huomattu, että Itä- ja Länsi-Vantaata yhdistää lentokenttä. Lentokentän aluetta pidettiin erittäin potentiaalisena kehitysalueena. Vantaalta on maa loppumassa. Rantala esitti kysymyksen: miten Tuusula voisi hyödyntää lentoaseman läheisyyttä, siten ettei se olisi raskasta logistiikkaa, vaan että siihen voi liittyä sellaista työpaikkatoimintaa, jossa tuotteen jalostusarvo on korkea? Esimerkkinä Rantala esitti Ocmetic Oy:n, joka sijoittui Kehä III:n varteen. Heidän tuotteensa, piikiekko, on synnyttänyt 3500-4000 hitech-työpaikkaa. Tuote on pitkälle kehitetty, pieni, uuden teknologian tuote. Lentokentän läheisyys helpottaa ulkomaalaisten asiantuntijoiden käyntiä yrityksissä.

Toinen oivallus Vantaalla oli Marjarata eli kehärata. Ilaskivi pohti Helsingin seudun asuntopolitiikkaa ja Vantaan puolelle laajentamista. Vantaan oivallus, vastaisku, oli Lentokenttärata, joka synnyttää joukkoliikennelenkin. Tuusulalla on nyt hyvin samankaltainen tilanne.

Yleiskaava 2040:n tavoitevuoteen pääseminen edellyttää osayleiskaavoittamista. Koska tarkastelu-aika on pitkä, toimintaympäristöanalyysi on todella tärkeä. Kymmenen seuraavan vuoden aikana Tuusulakin puserretaan mukaan metropoliajatteluun, jossa nopeat voittavat hitaat. Mitä parempi yleiskaava ja mitä parempi poliittisen päätöksenkäytön tapa noudattaa linjauksia, sitä parempi maankäytön suunnittelujärjestelmä ja sitä vahvemmin Tuusula on. Onko Tuusula sulkeutunut yhteisö - vai avoin, määrätietoinen ja omanarvontuntoinen toimija, joka voi käydä keskustelua partnereiden kanssa? Vantaa otti oman roolinsa Helsingin vierellä. Vantaa keskittyi omiin hyviin puoliinsa, siksi Aviapolis-alueella on nyt 35 000 työpaikkaa.

Keravan ja Järvenpään erottaminen Tuusulasta on nyt jälkepäin ajatellen ollut virhe. Tuusulan kytkeytyminen päärataan on nyt vaikeaa. Ei kannata nojata yhteen toimijaan, kuten Espoossa on nyt huomattu. Kun tällä menee heikosti, koko kunta menee perässä.

Maapoliittinen ohjelma usein sisältää paljon lauseita. Sitoudutaanko niihin? Maapoliittiseen ohjelmaan tulisi sitoutua täydellisesti.

Rantala näkee, että Tuusulalla on erinomainen mahdollisuus muodostaa omaa profiilia kulttuurista ja historiasta. Tulee keskustella siitä, minkälaisen elinkeinopoliittisen profiilin Tuusula luo? Työpaikkaomavaraisuus on aika mitätön ja pendelöinti hurjaa. Visio siitä, että Hyrylä on ”pikkukaupunkimainen” keskusta, Jokelan puutarhakaupunki-idea ja Kellokosken Ruukki ja jokilaakso ovat oivia lähtökohtia.

Rantala totesi, että Tuusulassa on hirveästi kaavahankkeita verrattuna yhtä suuriin muihin kuntiin! Ei ole ihme, jos ei aikataulussa pysytä. Tulisi keskittyä johonkin, jotta laatu saadaan korkealle. ”Fokus, fokus, fokus...”

Työpaikka-alueille tulee löytää veturi – mikä on se yritys, joka vetää ympärilleen sopivia yrityksiä? Vantaalla Aviapolis-alueelle tuli Itella veturiksi, joka hankki ympärilleen sellaisia toimijoita, jotka kilpailevat keskenään, mutta hyötyvät toisistaan win-win –periaatteella.

Helsinki-Vantaalla liikkuu n. 13 miljoonaa ihmistä. Transit-matkustajien määrä tuo yrityksiä mukanaan.

Kuten sanottu, tärkeintä on yleiskaavaa varten tehtävä muutosvoima-analyysi. Mitkä voimat metropolialueella vaikuttavat nyt ja tulevaisuudessa? Tämän jälkeen tulee arvioida kehityspotentiaali. Oman yleiskaavatyön kautta tulee päästä antamaan vastauksia maakuntakaavaan. Miten käy Kehä IV:n? Nämä ovat ydinkysymyksiä! Elinkeinopoliittisten strategisten valinnat tulee tehdä tarpeen tullen radikaalisti – nopeat syövät hitaat.

Vantaa osti 1600 ha maata laman jälkeisinä vuosina. Tuolloin Vantaan energiasta piti myydä osa Helsingille, mistä saatiin rahaa maahankintoihin. Tämä on oiva esimerkki radikaaleista toimenpiteistä, jotka liittyvät maapolitiikkaan. Vaarana on, että jos ei tällaista joustavuutta ja muutosmahdollisuutta ole, joku muu nokkelampi nappaa yritykset. Millä saadaan yhteinen tahto, millä saadaan yhteinen ymmärrys? Vantaalla kaupunginjohtajan alaisuudessa oli ”nyrkki”, joka hoiti elinkeinopuolen kysymykset. Tämä oli joustavaa ja vastasi aiempaa paremmin yritysten tarpeisiin. Asiakaslähtöisyyttä korostettiin. Organisaation tulee olla matala, mutta vastaavanlaisessa yksikössä tulee olla osaamista laajasti työvoiman koulutuksesta, tekniikasta, kaavoista...

Suomalainen huippuosaamiselle ja kulttuurin saavutuksille tulee antaa painoarvoa. Tuusula on siinä mielessä aivan loistava! Mutta miten hyödynnetään Tuusulan kulttuurihistoriaa tänne tulevien yritysten houkuttelemiseksi? Hyvinvointi- ja elämysliiketoiminnan kehittäminen, johon liittyy Tuusulalainen kulttuuri, on voimavara. Rantala esitti lopuksi kysymyksen: Sopsisiko Vantaa vahvaksi kehitys- ja verkostokumppaniksi?

Keskustelu elinkeinotoiminnan kehittämisestä

Haukkasalo totesi, että FOCUS-aluetta on suunniteltu kehitettävän logistiikka-alueena. Vantaan kanssa tulee toki tehdä yhteistyötä. Ratayhteydet ovat avainhankkeita. Kunnan tulisi kaavoittaa kunnan omaa maata, koska muuten ei synny ketteryttä kaavaprosessiin eikä synny juurikaan kauppoja maa-alueista.

Rantala huomautti, että tonttimaan hinta on logistiikkahankkeissa erittäin tärkeä seikka. Tuusulassa tulisi löytää hieman halvempi hinta kuin Vantaalla, jotta yritykset tulevat Tuusulaan.

Tammilehto korosti, että kolmen taajaman kunta on sikäli ongelmallinen, että syntyy helposti nurkkakuntaisuutta. Päätöksenteon tulee olla avointa. Kullakin taajamalla on vahvuutensa. Taajamien ei tulisi kilpailla keskenään. Yritykset eivät odota - tontteja tulisi olla tarjolla. Jos ei tonttia ole, yritys menee muualle.

