



Asemanseutujen kehittämiskonseptit Tanskassa

MAL-verkoston ohjausryhmä 4.4.
Olli Voutilainen

Kuvat: Olli Voutilainen ellei lähdettä mainittu

Tanskassa tapahtumassa paljon

- Kööpenhaminan metro laajenee ympyrälinjalla ja kahdella muulla linjalla
- Keskuskaupungin asukkaista pian 85 % asuu asemaetäisyydellä
- S-junaverkko Kööpenhaminan seudulla saa 3 uutta asemaa
- Kööpenhaminan kaupunkiseudun raidepysäkkien tai -asemien määrä kasvaa 116:sta 163:een
- Kevytraitiotiet rakennetaan Århusiin, Odenseen ja Kööpenhaminaan



Asemanseutujen kehittämiskonseptit Tanskassa

Selvitys asemanseutujen kehittämisen esimerkeistä ja malleista osana kaupunkikehitystä ja raideliikenteeseen perustuvaa liikkumista

Selvityksen tarkoituksena

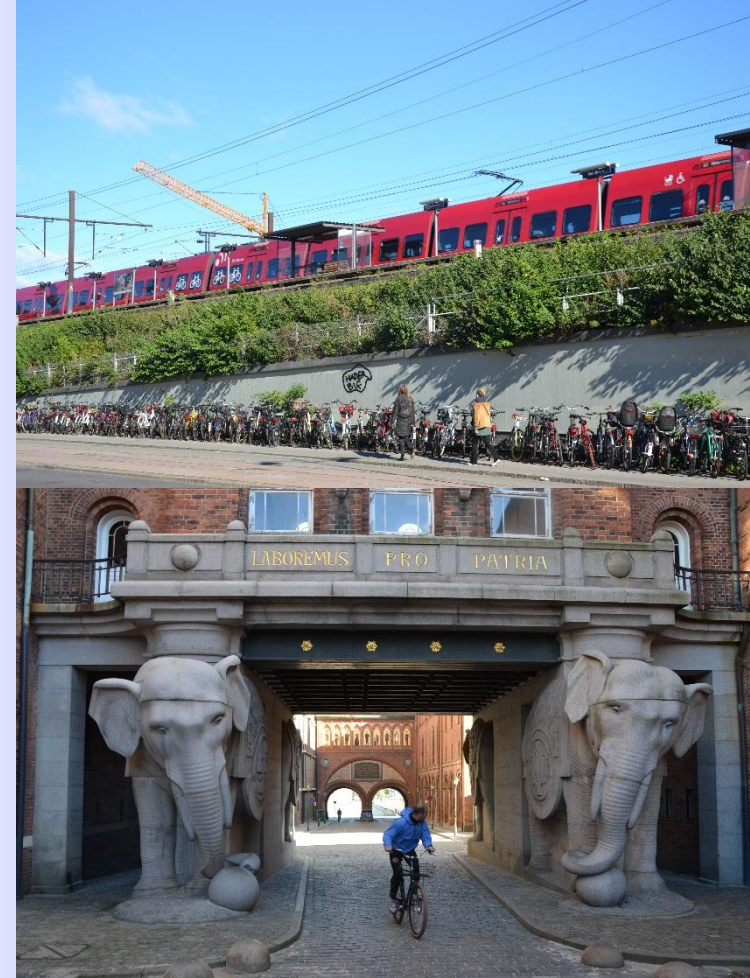
- *Syventää tietämystä Tanskan asemanseutujen kehittämisen konsepteista*
- *Tuoda vertailevaa tietopohjaa, ideoita ja tietämystä hyödynnettäväksi Suomen asemanseutujen kehittämisessä ja suunnittelussa*

Selvityksen toimeksiantajina **HSY, YM, LiVi** ja **MAL-verkosto**



Taustana uusi kaupunkikehitys

- Asemanseudut nousseet huomion kohteeksi kaupunkikehittämisessä Suomessa
- Uudet, avautuvat kehittämismahdollisuudet kaupunkien keskeisillä paikoilla
- Asemanseutuja kehittämällä lisää kaupunkitilan laatua, viihtyisyyttä ja kaupungille näkyvyyttä
- Tanska tarjoaa otollisen vertailumaan Suomelle raideliikenteensä ja asemanseutujen vahvan roolinsa ansiosta



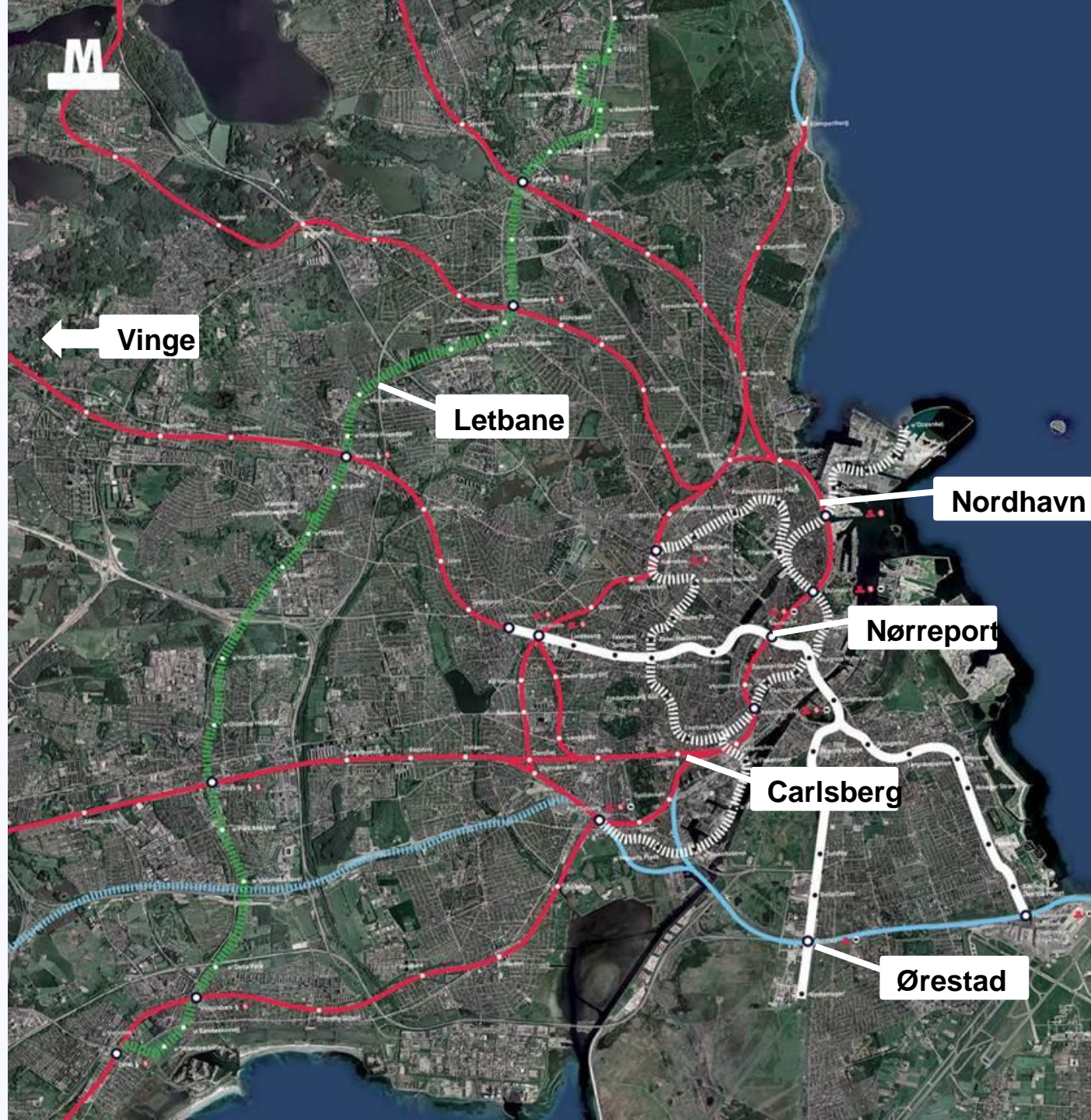
Case-kohteet ja menetelmät

- **12 haastattelua** asemanseutujen kehittäjille ja suunnittelijoille Tanskassa
- Taustana hyödynnetty ELIAS-hankkeen esiselvitystä ja MAL-verkoston työtä asemanseuduista
- Yhteensä **8 case-kohdetta**, joista 5 Kööpenhaminan ydinkaupunkiseudulla, 2 ulkopuolella ja lisäksi Malmö Ruotsissa

Case-kohteet kartalla

(Kööpenhaminan seutu)

Lisäksi:
Odense ja Malmö

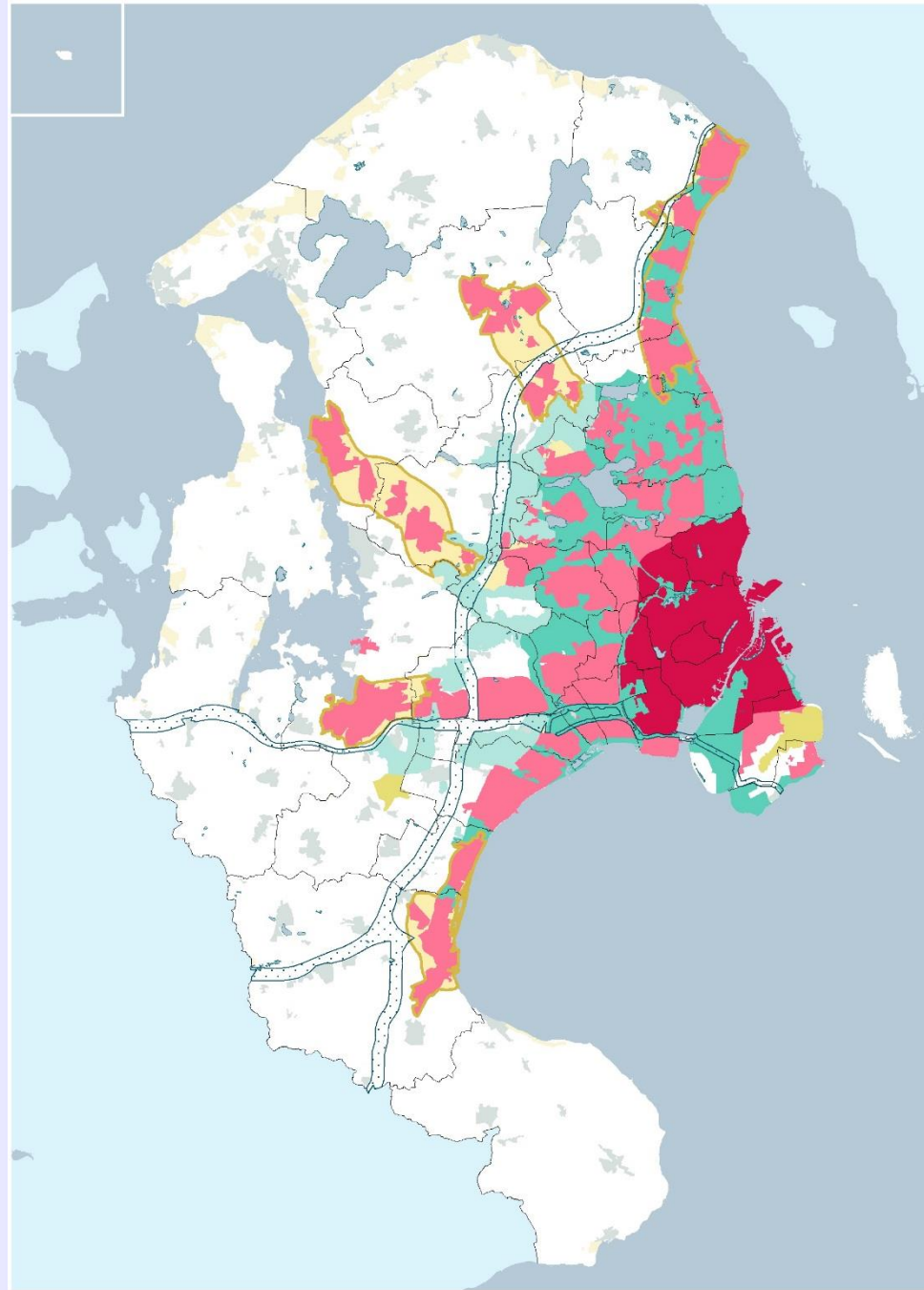


Tanskalainen asemanläheisyysperiaate

- **Asemanseutuihin**, raideliikenteeseen ja koko kaupunkisuunnitteluun vahvasti **vaikuttava periaate** (erityisesti Kööpenhaminan seudulla)
- **Joukkoliikenteen kilpailukyky** lisääntyy, jos työpaikat, asuminen ja suuret laitokset/kohteet sijoitetaan lähelle asemaa
- **Joukkoliikenteen käyttäjien määrä** karkeasti kaksinkertaistuu, jos työpaikka sijaitsee enintään 500-600 metrin etäisyydellä asemasta
- Asumisen kohdalla joukkoliikenteen käyttäjien määrä karkeasti puolittuu, jos asunto yli 1000 metrin päässä asemasta
- Juna-asema asunnon lähellä nostaa asunnon arvoa 4-8 prosenttia (jopa aina 1500 metriin asti)

Fingerplan valtion suunnittelu- välineenä

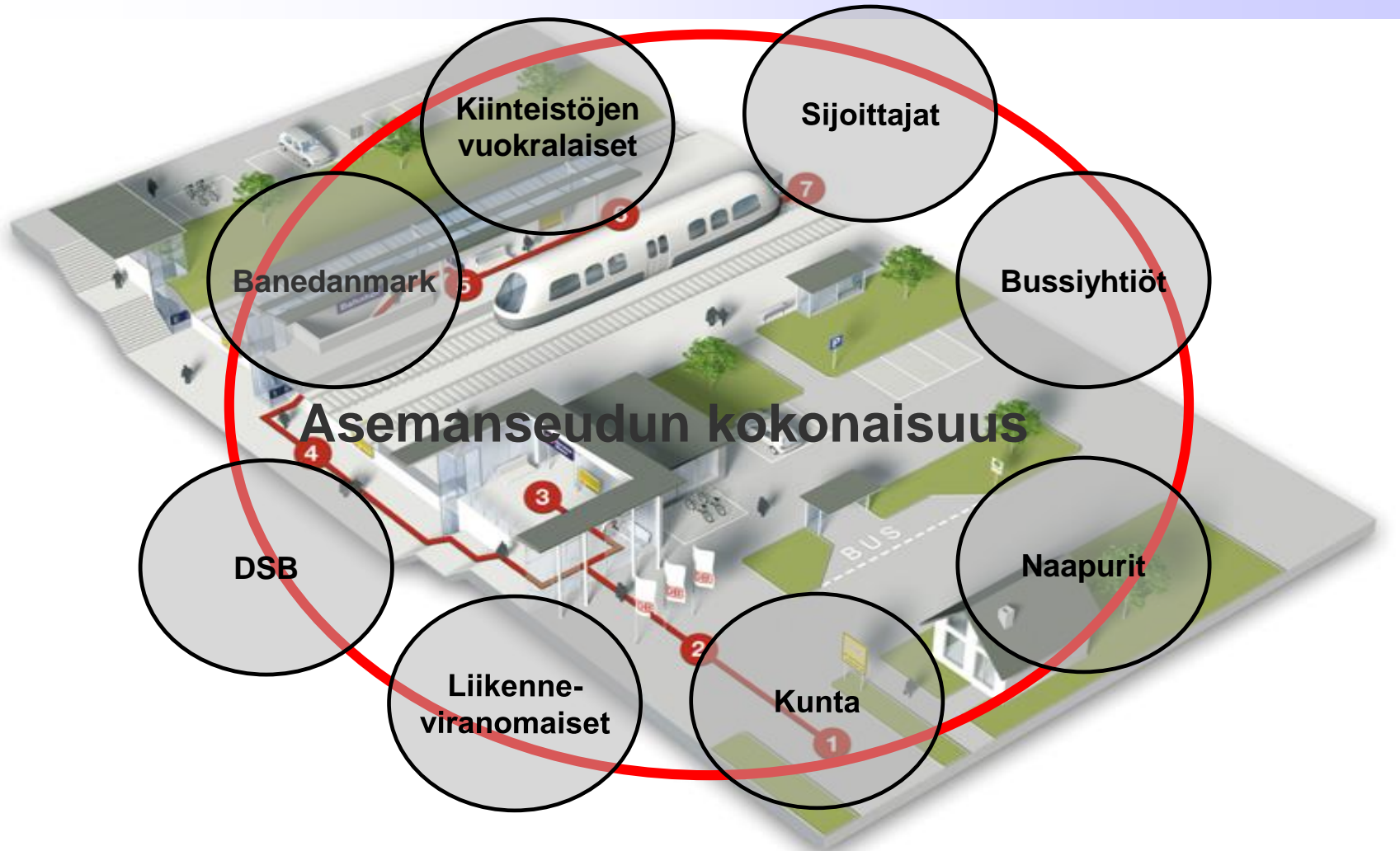
- Laajan kaupunkiseudun kattava strateginen maankäytön suunnitelma
- Joukkoliikennekäytävät (5 sormea)
- Rajoittaa rakentamista asemien läheisyyteen
- 600 metrin etäisyyden periaate
- Ensimmäinen sormikaava jo v. 1948



Valtion kehittämispolitiikka asemaseuduilla – muut toimet

- Valtion rautatieyhtiö DSB:n kehittämistoiminta asemilla perustuen määriteltyyn yhteistyömalliin
- Valtion investoinnit raideliikenteen asemiin; valtio on uusien asemien rahoittaja
- Tanskassa ei aukikirjoitettua valtion asemaseutupolitiikkaa, mutta investoinnit ja kehittämistoiminta yhdessä suunnittelun ohjauksen kanssa vaikuttavat asemaseutuihin voimakkaasti

Rautatieyhtiö DSB:n yhteistyömalli asemanseutujen kehittämisessä



Kaupungit ja kunnat asemaneutukehittäjänä

- **Kunnat ovat keskeinen** aloitteentekijä kehittämisessä
- Asemakehittämisen tavoitteet tiivistetty useimmiten kuntasuunnitelmassa tai yleiskaavassa
- Esim. Kööpenhaminan kuntasuunnitelma korostaa asemaperiaatteen mukaista joukkoliikenteen voimakasta käyttöä (mm. 95 % uusista asunnoista asemaseuduille, yritysten ja julkisten laitosten keskittäminen asemille)
- Esim. Odensessa asemakeskus määritelty suunnittelun strategiseksi keskipisteeksi
- Asemakehittäminen myös kuntien epävirallisempien strategioiden kautta (esim. Loop City –visio tai Knowledge City –strategia Lyngby-Taarbekissa)

Nørreport

Uudistettu asema kaupungin keskellä kohotti urbaania vilkkautta

Kuva: Gottlieb Paludan Architects



- Yksi onnistuneimmista esimerkeistä asemaympäristön kokonaisvaltaisessa uudistamisessa
- Tanskan vilkkain asema (165 000 matk./p)
- Kaupungin keskellä olevan urbaanin ympäristön laadun kohottaminen
- Tuloksena vetovoimainen kävely-ympäristö, joka kytkeytyy kiinteästi kaupunkiin
- Aseman uudistus vaikutti myös läheisen Israel Plads – aukion vilkastumiseen kauppahallien ym. myötä

Carlsbergbyen

Panimomiljööön konversio erottuvaksi kaupunginosaksi

- Suuren maa-alueen vapautuminen panimotuotannolta kaupunkirakentamiseen
- Uusi S-juna-asema
- Tuloksena vilkas, sekoitettujen toimintojen asemaympäristö
- Toimijoina kiinteistökehitysyritys, kunta ja DSB



Vinge

*Vihreä kaupunkikylä
pendelöintietäisyydellä
Kööpenhaminasta*



Kuva: Henning Larsen Architects ja Effekt

- Juna-asemaan perustuva, tuleva 20 000 asukkaan greenfield-kaupunki
- Asemalta avautuva koko alueen halkaiseva keskuspuisto yhdistää radan eri puolet
- Yhteisrahoituksen malli, jossa aseman perusrakenteet rahoittaa valtio ja erikoisrakenteet yksityinen konsortio
- Kunta (Frederikssund) hankkeen moottorina ja visioijana, valtio vision jakavana kumppanina
- Markkinointi tukeutuu alueen asemaprofiiliin ja Kööpenhaminan saavutettavuuteen

Malmön Nyhamn

Houkutteleva kaupunginosa toteuttaa asemanläheisyyden periaatetta



Kuva: Jernhusen

- Den Stationsnära Staden –konsepti Ruotsissa
- Nyhamn on Malmön päärautatieaseman vieressä rakentuva sekoitettuihin toimintoihin ja elämyksellisyyteen tähtäävä kaupunginosa
- Matkustajia 33 000 /pvä ja kävijöitä yhteensä 50 000/ päivä
- Kehittämisen yhtenä laukaisijana junaliikenteen palvelutason nousu
- Päärautatieasema muunnettu kauppahalliksi ja pieniksi ravintoloiksi
- Konserttitalo, korkeakoulu ja kivijalkaravintolat elävöittäjinä

Odense

Kaukojunat ja raitiotiehanke ruokkivat strategisesti toisiaan



Kuva: Odensen kaupunki

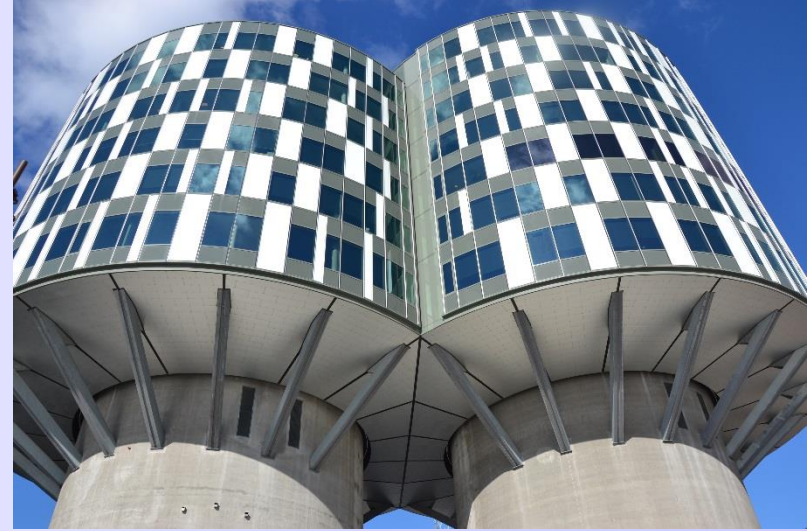
- Kaupungin tiivistäminen kevytraitiotien ympärillä, kantakaupungin elävöittäminen ja päärautatieaseman ympäristön kehitys yhdistyvät tavoitteina yleiskaavassa
- Raitiotiestä halutaan kaupunkikehityksen katalyytti
- Asemakeskusta kehitetään solmuna ja kaupunkitilana, joka hyötyy paranevista kaukojunayhteyksistä ja tulevasta raitiotiestä
- Asemanviereinen teollisuusvaltainen “takapiha” tarkoitus muuntaa kaupunkikampukseksi ja asuinalueeksi

Vähähiilinen suunnittelu ja toimintatavat asemaseuduilla



- Vähähiilisyys suunnitteluperiaattena korkeassa asemassa; osa kaupunkien kestävän kehityksen politiikkaa ja valtion ohjausta vähähiiliseen kehitykseen
- Esim. Fingerplanin YVA:ssa määritelty liikenteestä aiheutuvat koko alueen hiilidioksidin enimmäispäästöt
- Ei “vihreitä” pilottiasemia, vaan koko asemaverkostoa uudistetaan vähähiilisyystavoitteet sisään rakennetusti
- Vähähiilisiä toimintatapoja mm. asemien hyvät pyöräpysäköintimahdollisuudet ja kattava led-valaistus

Innovaatioympäristöt asemanseuduilla



- Asemanseudut integroitu Tanskassa varsin usein osaamiskeskittymien kuten yliopistokampusten yhteyteen
- Kampukset ja asemat ruokkivat toisiaan kaikkien kolmen kaupungin kevytraitiotielinjauksissa
- Esimerkkejä myös Teknillinen yliopisto DTU, Kööpenhaminan yliopisto sekä kauppakorkeakoulu
- Käytännön innovaatioympäristöjä kytkettynä asemanseutuihin ovat esim. 'älykäs' vaihtoasema Glostrupissa ja DOLL-kehitysympäristö Albertslundissa (molemmat Letbanen varrella)

Tanskalaisen asemanseutukehittämisen konsepteja yhdistävä ydin

1. Laadukas ja kunnianhimoinen suunnittelu, joka integroi kaupunkitilan ja liikkumisen keskenään
2. Tavoitteellinen yhteistyö ja vahva luottamus tapauskohtaisesti tarvittavien toimijoiden välillä
3. Toteutuksen vaatima rahoitus tai rahoituksen mahdollistava toteuttamismalli
4. Valtion ja kaupungin riittävän merkityksellinen kumppanuus

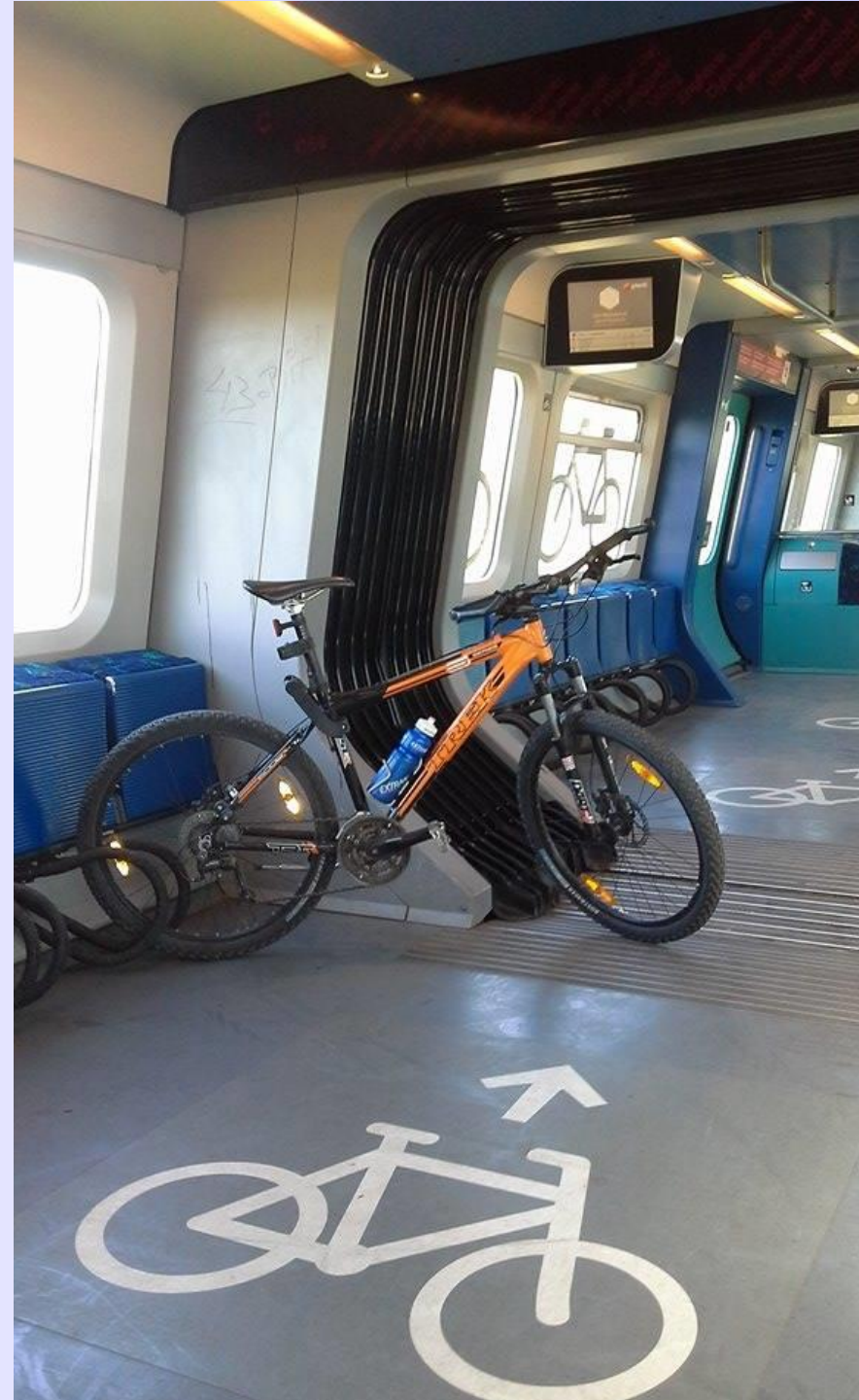
Johtopäätökset

- Vahva yhteiskunnan eri toimijoiden **tuki raideliikenteen käytölle** Tanskassa kehys asemanseutujen kehittämislle
- **Asemanläheisyyspolitiikka ohjaa** vahvasti ja luo edellytyksiä asemaympäristöjen myönteiselle kehitykselle
- **Rinnalle** on noussut **kaupunkiympäristön** kehittämisen näkökulma ja uusien asemien urbaani kehitys
- **Kaupungit** asemakehittämisen aloitteentekijöinä, tärkeinä kumppaneina yksityiset toimijat ja valtio
- **Asemanseutujen taloudellinen arvo** keskittyminä on tiedostettu
- **“Ubiikki” joukkoliikenne** ja liikkumisen muotoilu

Ubiikki joukkoliikenne- järjestelmä

- Verkoston hyvä saavutettavuus ja tiheä vuoroväli
- Liikkumisvälineiden sulautuminen
- Digitaaliset reittioppaat
- Liikkumisen muotoilu

= Järjestelmän hyvä kilpailukyky suhteessa autoon



Kehittämissuositukset Suomen asemanseuduille (1-4)

1. Asemanseutujen potentiaalinen hyödyntäminen politiikalla, joka tukee aktiivista maankäyttöä ja uutta kaupunkikehitystä
2. Asemanseutujen taloudellinen merkitys esiin tutkimuksen kautta ja kehittämissuosituksissa
3. Suunnitteluun asemanseuduilla systemaattinen kaupunkikehityksen ja liikkumisen kytkentä
4. Ihmislähtöinen asemanseutujen kaupunkitilan suunnittelu

Kehittämissuositukset Suomen asema-alueille (5-9)

5. Koulutus- ja tutkimuslaitokset asema-alueiden funktiona
6. Liikkumisen muotoilun kehittäminen ja asemien innovaatioympäristöt
7. Mallia yhteistyön organisoitavista päämäärinä toteutus
8. Yhteiskehittämisellä yli monitahoisen maanomistuksen
9. Valtion riittävä osallistuminen ja kumppanuus



”Asemansetujen onnistumisen avaimena on, että kunnianhimoinen kaupunkisuunnittelu ja aseman kehittäminen kytketään rinnan toisiinsa. Siitä syntyy urbaanin tilan ja liikkumisen ’perfect match’.”

Mette Neimann, arkkitehti, Gottlieb Paludan Architects