

HELSINGIN YLEISKAAVA

Työohjelman liite

Kansainvälinen yleiskaavavertailu

Eurooppalaiset yleiskaavat

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston
yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2012:7



Helsingin kaupunki
Kaupunkisuunnitteluvirasto

© Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2012

Teksti: Douglas Gordon

Graafinen suunnittelu ja taitto: Sari Yli-Tolppa
Julkaisusarjan graafinen suunnittelu: Timo Kaasinen

Kansainvälinen yleiskaavavertailu Eurooppalaiset yleiskaavat

Douglas Gordon
Kaupunkisuunnitteluvirasto
Helsingin kaupunki

Johdanto	5
Amsterdam	7
Berliini	21
Kööpenhamina.....	31
Glasgow.....	41
Lontoo.....	51
Oslo.....	59
Pariisi.....	67
Tukholma	85
Wien	93
Kansainvälinen yleiskaavavertailu - Eurooppalaiset yleiskaavat - Parhaat käytännöt	104

Johdanto

Tässä selvityksessä on vertailtu, millaisia yleiskaavoja ja muita strategisia suunnitelmia tehdään muissa Euroopan kaupungeissa ja miten niissä hallitaan kaupungin kasvua ja kehitystä. Raportissa tuodaan esille näkökulmia, mitä yhdeksässä Euroopan kaupungissa tapahtuu ja annetaan esimerkkejä näiden kaupunkien yleiskaavoista. Esimerkkejä on etsitty ensisijaisesti kaupungeista, jotka ovat kaupunkisuunnittelun edelläkävijöitä. Raportissa on esitelty Amsterdamin, Berliinin, Kööpenhaminan, Glasgown, Lontoon, Oslon, Pariisin, Tukholman ja Wienin yleiskaavat. Nämä kaupungit ovat kehittäneet yleiskaavoitusta keinoilla, joissa yhdistetään strateginen suunnittelu ja aluevarausuunnitelmat.

Raportissa pyritään tarjoamaan profiili kaikista valituista yhdeksästä kaupungista. Profiileissa esitetään kaupungin keskeiset asiat pääkohdiltaan. Esimerkiksi Amsterdamissa prioriteettina on parantaa monikeskuksista Ranstad-verkostoa, Kööpenhaminan yleiskaavassa esitetään uudet rakennusalueet ja Lontoon maankäytön suunnittelun keskeisiä strategioita on olla yksi johtavista maailmankaupungeista.

Kaikki kaupungit huomioivat yleiskaavoissaan perusasioina asunnot, työpaikat, liikenteen ja ympäristön. Väestö ja työpaikat eivät kuitenkaan ole kasvussa kaikissa kaupungeissa. Esimerkiksi Berliinissä ja Glasgow'ssa kasvu on hidasta. Toisaalta Lontoo, Pariisi, Amsterdam ja Wien joutuvat reagoimaan uusiin valtaisiin maahanmuuttovirtoihin, jotka kuormittavat kaupunkien julkisen infrastruktuurin äärimmilleen ja joilla voi olla vaikutusta kaupunkien aluetasapainoon.

Esimerkit strategisista yleiskaavoista muissa eurooppalaisissa kaupungeissa mahdollistavat vertailun eri kaupunkien käyttämistä menetelmistä ja ideoista tulevaisuuden rakentamisessa sekä haasteisiin vastaamisessa. Raportissa esitetään myös strategiset liitekartat kunkin kaupungin keskeisistä aiheista, kuten keskustaverkostoista, energiasta tai liikenteestä. Maankäyttökarttojen ja muiden aluekarttojen avulla havainnollistetaan näiden seikkojen vaikutuksia kaupungin rakenteen hallinnassa. Tämän raportin tarkoitus on arvioida ja välittää profiili kaikkein tärkeimmistä asioista, jotka katsotaan hyväksi vertailuaineistoksi myös Helsingin kehitystä arvioitaessa.

Amsterdam

Amsterdam

01 | 2011 PLAN Amsterdam

××× Gemeente Amsterdam
Dienst Ruimtelijke Ordening

**The New Structural Vision A Spatial
Response to Social Issues**

**Debating the Future of Amsterdam
The Making of the Structural Vision**

**The Implementation Agenda and
Instruments Handles for realizing
Ambitions**



Amsterdamin maankäyttövisio 2040

Keskeiset sisällöt:

- Amsterdamin yleiskaavavisio 2011
- Monikeskustaisen Ranstad-verkoston kehittäminen
- Amsterdamin keskusta-alueen tehostaminen
- Keskusta-alueen jatkaminen keskustasta pohjoiseen ja kohti Zuidasta.
- Vihervyöhykkeiden käytettävyyden tukeminen ja ylläpito
- Ranta-alueiden kehittäminen osaksi asukkaiden elämää - IJ ja IJmeer
- Kansainvälisten liiketoiminnan yhdyskäytävien kehittäminen elinkeinoelämän tukemiseksi, erityisesti lentokentän (Schiphol) ja Zuidasin eteläisen akselin ympäristöissä
- 70 000 uuden asunnon rakentaminen vuoteen 2040 mennessä
- Satamakaupunkiprojektin ja IJ vesiväylän kehittäminen
- Uuden asuntorakentamisen toteuttaminen joukkoliikennesolmuissa ja A10 kehätien varrella
- Uusien liikenneyhteyksien luominen, kaupunkia kiertävän metrolinjan laajentaminen Pohjois-Amsterdamiin
- Energiatehokkuuden huomioiminen Amsterdamissa
- Kaava ja vuorovaikutus yleisön kanssa
- Kaupunki 30 minuutissa -projekti (ei varsinaisesti osa yleiskaavaa)



De stad is 3🌍minuten groot

Ideeën en wensen voor de toekomst van Amsterdam



Keskeiset strategiat:

Rakenteilla oleva tulevaisuuden Amsterdam on kestävä, sosiaalinen ja luova kaupunki. Kestävyydellä tarkoitetaan ympäristöystävällisyyttä. Sosiaalisuudella viitataan ihmisten tarpeiden huomioimiseen ja yhteenkuuluvuuden saavuttamiseen. Luovuutta kuvastavat dynaamisuus ja monipuolisuus.

Tavoitteena on tehdä Amsterdamista entistäkin mielenkiintoisempi, vilkkaampi ja suurkaupunkimaisempi, mikä parantaa kaupungin vetovoimaisuutta jatkuvasti.

- Mainittujen periaatteiden perusteella Amsterdam on luonut strategioita ja visioita, maankäytön suunnitelmia ja menetelmätapoja. Näitä käydään seuraavassa läpi yksityiskohtaisesti.

Neljä painopistettä

1. Keskustan laajentaminen

Yksi maankäytön suuntauksista on Amsterdamin keskustan tehostunut käyttö ja keskustan laajeneminen yhä kauemmas. Lähes kaikissa A10-kehämoottoritien sisäpuolella olevissa kaupunginosissa on nyt keskustamaisia piirteitä.

Kehätien sisäpuoli on erittäin kysyttyä asuinalueita, sen puistot houkuttelevat yhä enemmän kävijöitä, ja sijainti on ihanteellinen luoville ja tietopohjaisille yrityksille. Palveluiden runsaudessa ja monipuolisuudessa Pijp-kaupunginosan pohjoinen osa ja Old-West-kaupunginosa pärjäävät hyvin historialliseen kaupunkikeskukseen verrattaessa. Monet hiljattain vielä epäsuosiossa olleet kaupunginosat etenevät ja kasvavat ylöspäin keskustan levittäytyessä. Esimerkiksi Bos en Lommer- ja Indische Buurt -kaupunginosat ovat nyt pullollaan uusia trendikäitä kahviloita ja ravintoloita, joihin virtaa asiakkaita kaikkialta kaupungista.

Tämä merkittävä kehitys on seurausta Amsterdamin sydämen valtavasta vetovoimaista, joka vetää puoleensa lukemattomia ihmisiä, yrityksiä ja instituutioita. Samalla tilan vähäisyys pakottaa ihmiset myös hakeutumaan yhä kauemmas: ensin 1800-luvulla rakennettuihin kaupunginosiin keskustan vieressä, sitten 1920–40-luvuilla toteutettuihin ympäröiviin asuinalueisiin - ja nyt keskusta leviää IJ-vesiväylän yli ja kohti Zuidasta.





2. Suurkaupungin maiseman ja kaupunkirakenteen kudelman

Amsterdamia ympäröi erittäin monimuotoinen maisema, niin sanottu suurkaupunkimaisema. Tämä maisema tunkeutuu syväälle kaupunkiin viheralueina, mikä lisää kaupungin vetovoimaisuutta ja mahdollistaa Amsterdamin tiivistämisen olemassa olevan ja jo rakennetun kaupungin sisällä elämänlaadun siitä kärsimättä.

Tiivistämisen seurauksena kaupunki on vahvasti riippuvainen sen välittömästä ympäristöstä. Varakkaat amsterdamilaiset etsivät huvinsa ympäröiviltä seuduilta jo Hollannin kultakaudella. Kartanoita rakennettiin joka suunnalla: lännessä (IJ-vesiväylän tuntumassa), etelässä (Amstel-joen tuntumassa), idässä (Vecht-joen tuntumassa) ja pohjoisessa (Beemsterin polderissa). Kyseinen maisema sisällytettiin Cornelis van Eestere-

nin vuoden 1935 Yleiseen laajentumisen kaavaan (Algemeen Uitbreidingsplan, AUP) kasvavaan kaupunkiin tunkeutuvina viheralueina. Maisema oli osittain annettua (Amstel-joki ja IJ-lahti) ja osittain rakennettua (keinotekoiset Amsterdamse Bos -metsäpuisto ja Slotterplas-järvi).

Rakennusvision tavoitteena on pitää yllä mainitut viheralueet vehreinä, parantaa niiden käytettävyyttä ja tehdä niistä entistä houkuttelevampia vapaa-ajan viettoa varten.

3. Ranta-alueiden uudelleentuleminen

Vesi kaupungissa ja sen rannoilla on tekijä, joka erottaa Amsterdamin useista muista suurkaupungeista. Tietoisuus tästä kaupungille merkittävästä voimavaras-
ta vahvistuu.

Rannat tarjoavat lukemattomia mahdollisuuksia kaupunkirakentamiseen, varsinkin käytöstä poistuneilla satama-

ja teollisuusalueilla. IJ-vesiväylällä ja IJ-meer-aavalla on erityisen suuri kokemusperäinen arvo, ja ne tarjoavat useita vapaa-ajanviettomahdollisuuksia. Amsterdam ja Zaan-alue voidaan liittää fyysisesti toisiinsa IJ-vesiväylän ja Zaan-joen rantojen välityksellä. IJburgin ja Zeeburger-saaren toisen vaiheen rakentamisen myötä Amsterdam saa lopulta uuden "kaupunkilohkon", joka on verrattavissa alueisiin Amsterdam-Southeast (Bijlmer) ja Buitenveldert/Amstelveen.

Lueteltujen rakennuskohteiden ansiosta IJ-vesiväylästä on tulossa yhä keskeisempi osa kaupunkia. Samalla se on edelleen yksi Alankomaiden vilkkaimmista sisämaan laivaväylistä. IJmeerin luonnollisten ominaisuuksien parantaminen on vaativa tehtävä vesiturheilua ja rannikon virkistysmahdollisuuksia unohtamatta.



4. Eteläisen Amsterdamin kansainvälistyminen

Amsterdamin etelälaita on massiivisten projektien aluetta: Schiphol-lentokentän laajennus, Zuidasin rakennuttaminen ja Amsterdam-Zuidoost-kaupunginosan asuin- ja liiketoiminta-alueiden käytön tehostaminen löytyvät täältä. Zuidasin keskelle sijoittuvasta Station-Zuid-asemasta tulee yksi tärkeimmistä joukkoliikenteen keskuksista Alankomaissa.

Rakennusprojekteja tukee valtava infrastruktuurin määrä, joka yhdistää Amsterdamin muihin Randstad-kaupunkiketjun kuntiin, Alankomaihin yleensä sekä Eurooppaan ja Schiphol-lentokentän kautta koko maailmaan. Uusia hankkeita toteutetaan nopeaan tahtiin, kuten Schiphol-lentokentän ja Zuidasin välisen yhdyskäytävän rakentaminen ja Buitenveldertin kaupungistaminen.



Seitsemän spatiaalisen suunnittelun toimintatapaa

Tiivistäminen

Tilan entistä tehokkaampi käyttö kaupungissa mahdollistaa entistä suuremman ihmis- ja yritysjoukon sovittamisen kaupunkiin. Tämä kasvattaa palveluiden asiakaskuntaa, mahdollistaa energian ja liikenteen entistä tehokkaamman hallinnan ja vähentää tarvetta rakentaa viheralueille.

Käytännössä tiivistäminen tarkoittaa 70 000 asunnon ja oheispalvelujen, kuten koulujen, kauppojen ja urheilutilojen, rakentamista vuoteen 2040 mennessä. Palveluihin sisältyvät huolto ja kunnossapito, eli putkiasentajien ja autokorjajien kaltaiset yritykset, vaikka tällaista liiketoimintaa sysitään yhä voimakkaammin A10-kehämoottoritien ulkopuolelle. Rakennusvisio sisältää toimenpiteitä, joilla tällaiset yritykset pyritään säilyttämään kehätien sisäpuolella.

Myös kaupungin sisällä olevien yritystuotojen ja satama-alueen käyttöä tullaan tehostamaan: hehtaaria kohden tulee yhä enemmän työpaikkoja ja tuottavaa lattiapinta-alaa. Lisäksi Amsterdamin tullaan käyttämään entistä enemmän korkeita asuinrakennusratkaisuja, esimerkiksi A10-kehätien ja joukkoliikennekeskusten läheisyydessä. Myös maanlaisia tilaratkaisuja haetaan.



Käyttötarkoitusten muutokset

Osana tiivistämistä lukuisia yksitoimintaisia yritystuotoja kehitetään alueiksi, joihin sisällytetään asumista ja liiketoimintaa. Tässä nousevilla tietopainotteisilla aloilla on yhä merkittävämpi rooli.

Ihanteelliset ehdokkaat käyttötarkoitusten muutoksille ovat IJ-vesiväylän tuntumassa sijaitsevat teollisuusalueet. Merkittävin muunnostehtävä on Sata-makaupunkiprojekti, joka käsittää A10-kehätien sisäpuolella sijaitsevan satama-alueen. Vuoden 2030 jälkeen sinne on mahdollista toteuttaa 13 000–19 000 asuntoa sekä yritys- ja palvelutiloja.



Seudullinen joukkoliikenne

Nopea, tiheä ja mukava seudullinen joukkoliikenne on keskeinen edellytys suurkaupunkialueen toimivuudelle. Ihmisten on päästävä liikkumaan nopeasti ja vaivattomasti Zaandamista Amstelveeniin tai Schiphol-lentokentältä Almereen lähijunilla, metrolla ja nopeilla bussiyhteyksillä.

Toistaiseksi alueellisesta joukkoliikennejärjestelmästä puuttuu useita keskeisiä yhteyksiä. Vuoteen 2040 mennessä on toteutettava vaadittu ”verkostonlaajuinen harppaus”, joka sisältää kaupunkia kiertävän metrolinjan laajennuksen Pohjois-Amsterdamiin, yhteyden Westpoort-satama-alueelta Schiphol-lentokentälle bussikaistalla ja Amstelveen-linjan parantamisen täysimittaiseksi metropolpalveluksi. Lisäksi yhä useammassa paikassa mahdollistetaan saumaton siirtyminen autoliikenteen ja joukkoliikenteen välillä luomalla A10-kehätien tuntumaan ja alueelle lisää pysäköi ja matkusta -ratkaisuja sekä muilla keinoilla.



Julkisen tilan laatu

Elämänlaadusta on tulossa yhä tärkeämpää kaupungissa. Julkisen tilan suunnittelun ja käytön merkitys kasvaa.

Amsterdamin katujen, aukkioiden ja rantapengerrysten suunnittelun on vastattava vaativia suunnittelustandardeja. Pyöräilijöille ja jalankulkijoille varataan entistä enemmän tilaa, mikä toisinaan tarkoittaa tilan vähentämistä moottoriliikenteeltä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita autojen häviämistä kaupungista kokonaan. Suuret kadut, eli pääkatuina toimivat pääväylät, joihin on keskittynyt suurin osa palveluista ja joissa läpikulkuliikennettä on paljon, kuten Bilderdijkstraat, Middenweg ja Beethovenstraat, ansaitsevat erityishuomiota. Suurten katujen sosiaalista ilmapiiriä tullaan parantamaan entisestään parantamalla kauppojen ja ruokapalveluiden laatua ja monipuolisuutta sekä kunnostamalla rakennuksia ja katutason julkisivuja. Erityisesti A10-kehätien sisäpuoliseen julkiseen tilaan kohdistuu kovia paineita.



Viher- ja vesialueiden virkistyskäytön tehostaminen

Viher- ja vesialueiden käyttö kaupungissa ja sen ympärillä on lisääntymässä ja näillä alueilla on yhä merkittävämpi rooli Amsterdamin asukkaiden hyvinvoinnissa. Ne ovat erittäin tärkeitä myös alueelle tuleville yrityksille. Viher- ja vesialueista on siis muodostunut myös merkittävä taloudellinen tekijä.

Esteettisten arvojen lisäksi viher- ja vesialueiden on oltava käytettävissä virkistystarkoituksiin, mikä ei aina toteudu. Parannusta saadaan usein varsin vähäisillä maankäyttötoimilla, kuten puuttuvien yhteyksien tekemisellä pyöräilyverkostoon, esim. Amsterdamin ja Muidenin välisellä reitillä, tai teehuoneen avaamisella puistoon. Näin voitaisiin parantaa esimerkiksi Rembrandtpark-puiston, Vliegenbosmetsäalueen, Flevopark-puiston ja Sloterplas-järven ympäristön laatua. Uusia pienvenesatamia on suunnitteilla IJ-vesiväylän rantaan, ja sluuppien purjehdusmahdollisuuksia kaupungissa ja sen ympäristössä tullaan laajentamaan.



Kestävän energian käyttö

Jossain vaiheessa fossiiliset polttoaineet loppuvat. Kaupungin on valmistauduttava fossiilisia polttoaineita seuraavaan aikaan. Amsterdamista on tultava entistä energiataloudellisempi. Yksi iso yksittäinen asia on parantaa olemassa olevan asuntokannan energiatehokkuutta. Lisäksi Amsterdam on päättänyt tuottaa suuren osan energiatarpeestaan itse, mikä toteutetaan aurinkoenergiaa keräävillä kattopaneeleilla, jäännöslämmön siirtämiseksi rakennettavalla suljetulla lämmönsiirtojärjestelmällä ja tuulivoimaloilla. Amsterdam tulee sijoittamaan kestävän energian tuottamiseen myös koko seudulla.



Amsterdamin olympialaiset 2028

Alankomaiden kunnianhimoisena tavoitteena on isännöidä vuoden 2028 olympialaisia.



Vuorovaikutus:

Miten kaupunginvaltuusto päätyi lopulliseen rakennevisioon?

Kaupunginvaltuusto halusi vahvemmin kuin koskaan aiemmin Amsterdamin pitkässä kaavoitusperinteessä toteuttaa tämän rakennevisioin avoimena prosessina. Asukkaille, yrityksille, järjestöille ja valtion elimille oli annettava mahdollisuus esittää omat ideansa ja antaa oma panoksensa kaikissa prosessin vaiheissa. Ihmisiä pyydettiin osallistumaan tulevaisuuden Amsterdamin visiointiin mitavassa kampanjassa. Rakennevisioin luomisprosessin lopuksi järjestettiin suuri konferenssi Amsterdam vuonna 2040 -teemalla.

Liitekartat: Strategiset, spatiaaliset ja maankäyttökartat

Kulttuuriklusterit

1 Cluster Dam, cultuurplein.
Dam cluster, culture plaza.

2 Cluster 1012, uitgaansgebied.
1012 cluster, nightlife and entertainment area.

3 Cluster Rembrandtplein, uitgaansplein.
Rembrandtplein cluster, nightlife and entertainment plaza.

4 Cluster Leidseplein, uitgaansplein.
Leidseplein cluster, nightlife and entertainment plaza.

5 Cluster Museumplein, cultuurplein.
Museumplein cluster, culture square.

6 Cluster Anne Frank/Jordaan, cultuurkwartier.

Anne Frank/Jordaan cluster, culture quarter.

7 Cluster Amstel, cultuurkwartier.
Amstel cluster, culture quarter.

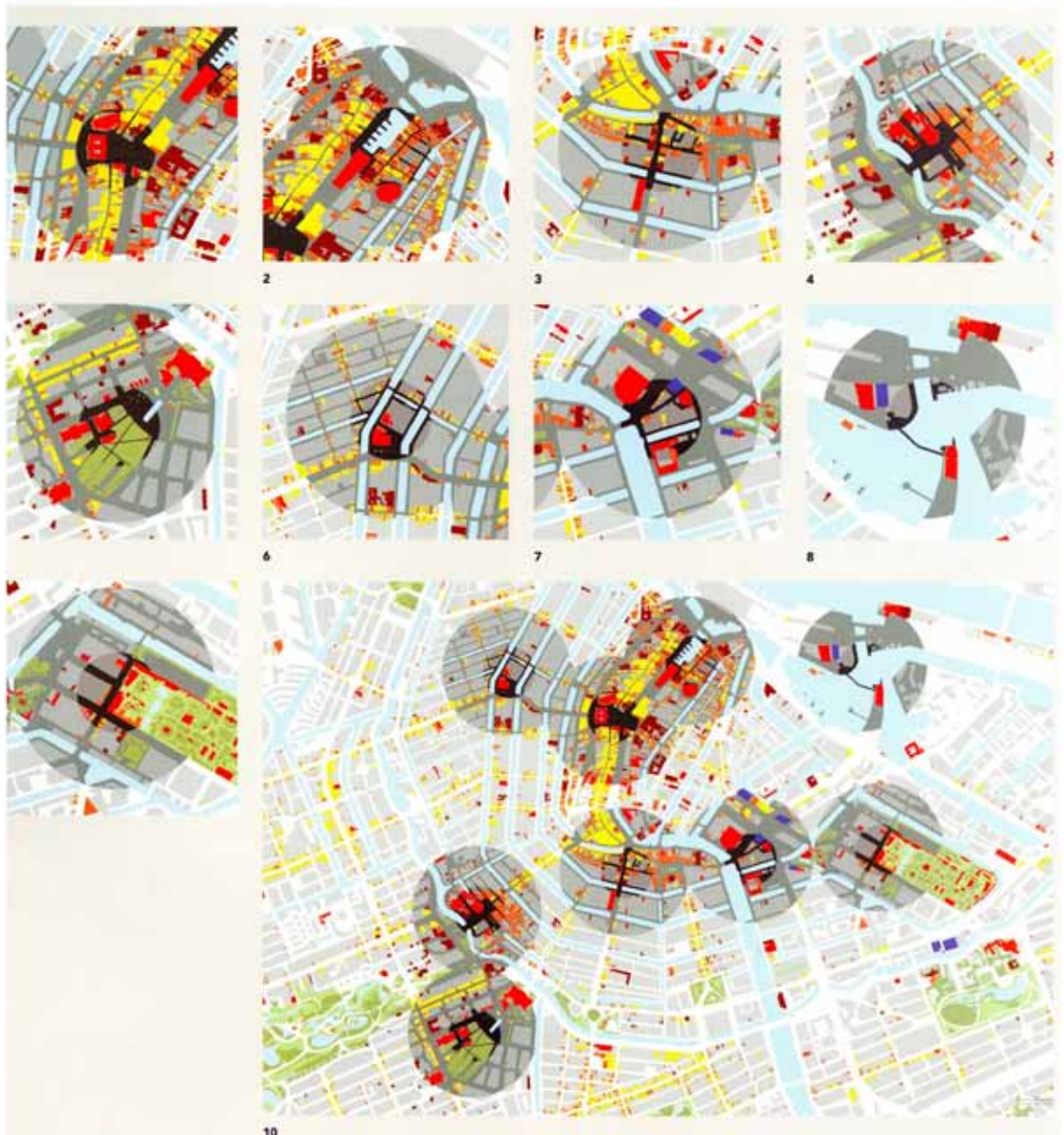
8 Cluster Oosterdok, waterfront.
Eastern Harbour cluster, waterfront.

9 Cluster Artis/Plantage, cultuurpark en -kwartier.
Artis/Plantage cluster, culture park and quarter.

10 Overzichtskaart met 9 clusters.
Overview pinpointing the 9 clusters.

● culturele instellingen
cultural institutions

■ restaurants en cafés
restaurants and cafés
■ detailhandel
retail
■ hotels
hotels
■ kunstonderwijs
arts education
● loopafstand:
walking distance:
kern 2 min, ring 5 min.
core, 2 mins;
surrounding ring, 5 mins.



Energien kiertokulku

9 **Huolige elektrisiteits-kringloop.**
 Beeld: Karla Gutierrez
 The current electricity cycle

10 **Toekomstige elektrisiteits-kringloop.**
 Beeld: Karla Gutierrez
 The electricity cycle of the future

☀️ **zonne energie**
 solar energy

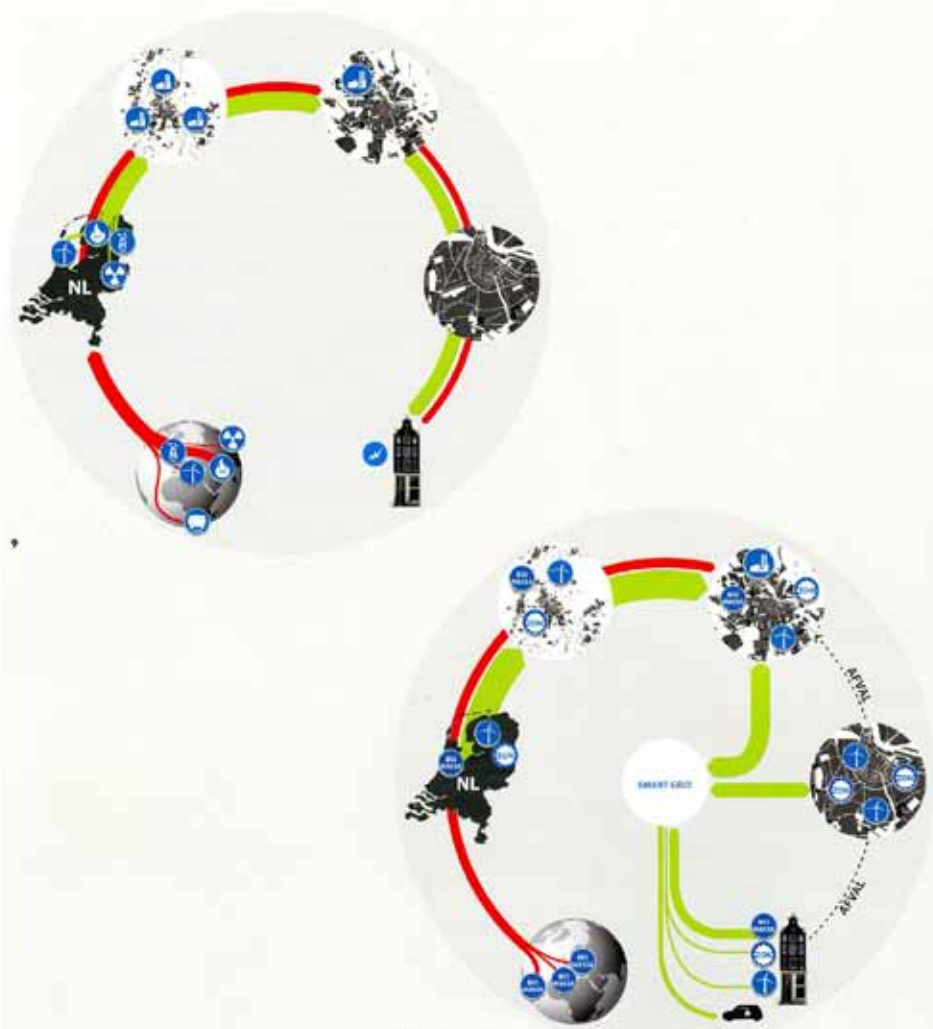
🌳 **biomassa**
 biomass

🌬️ **windenergie**
 wind energy

🔴 **energie import**
 imported energy

🟢 **decentrale energie**
 local energy

⚡ **afval**
 waste



Infographics

Aandeel duurzame elektriciteit in Amsterdam afgezet tegen het totale elektriciteitsverbruik per jaar.

Bron: Tjeerd Stam
Share of sustainable electricity that is generated in Amsterdam set against the total electricity consumption per annum.
AEB biomassa biomass
wind wind energy

zon PV solar energy
niet lokaal opgewekte (fossiele) energie (fossil) energy not generated locally

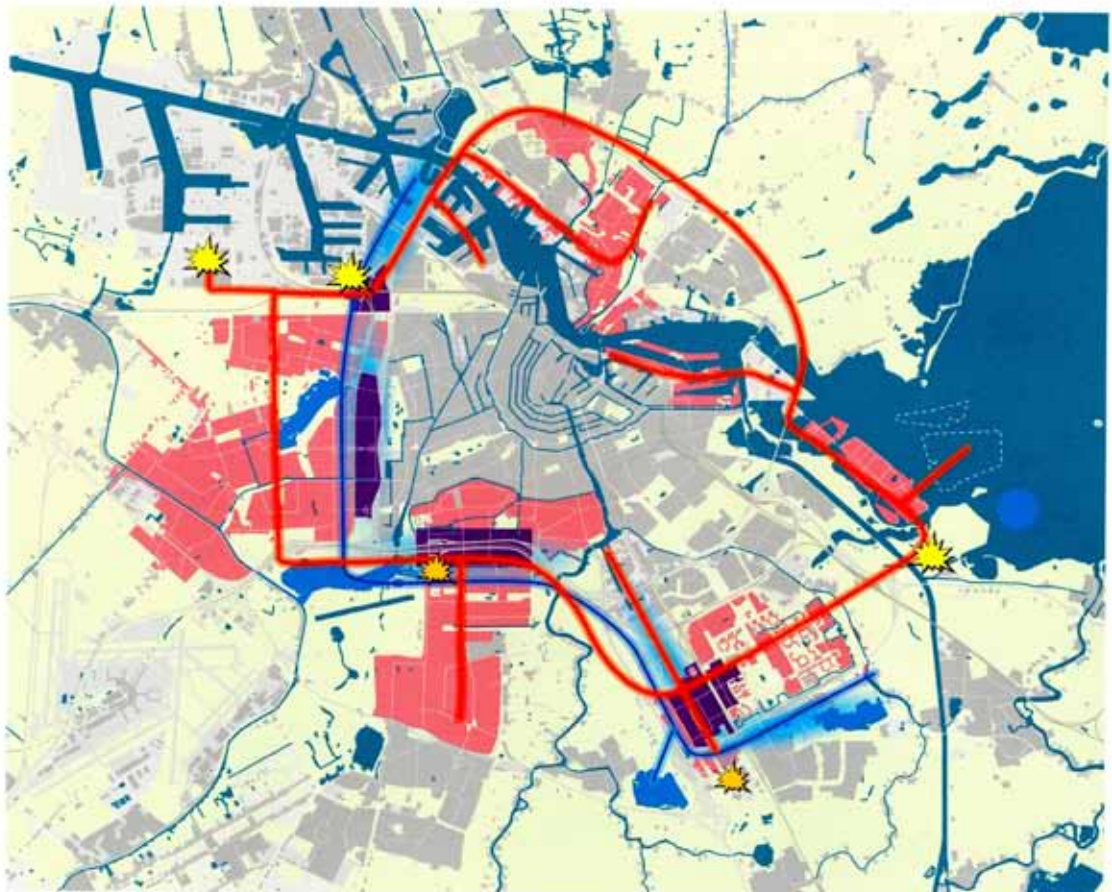
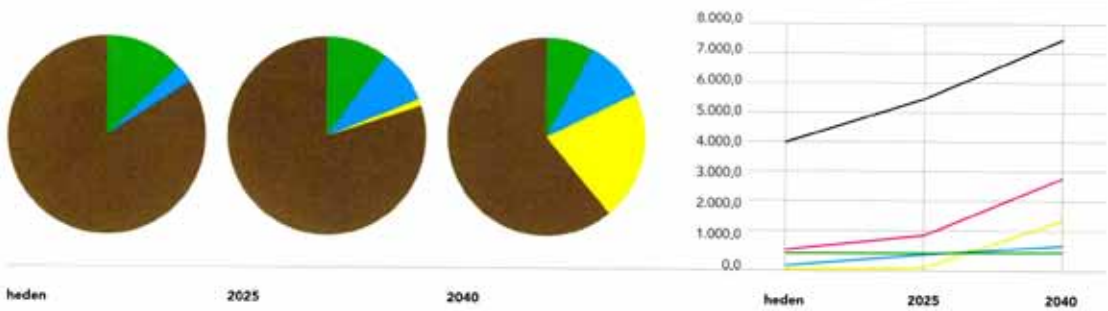
Elektriciteitsgebruik en duurzame productie in Amsterdam in GWh.
Consumption of electricity and share of sustainable electricity that is generated in Amsterdam in GWh.

AEB biomassa biomass
wind wind energy
zon PV solar energy
totaal duurzaam total sustainable electricity
totaal elektriciteitsgebruik Amsterdam total electricity consumption

kaart Toekomstbeeld warmte- en koudenetwerk in Amsterdam.
Kaart: Laura Hakvoort
Amsterdam's heat exchanger network in the future.

warmte heat
koude cold
grote bronnen die energie leveren aan het warmte- en koudenetwerk major sources of energy for the heat exchanger network

1 Next Energy wil met de Zuidas Solar Challenge binnen een jaar 3.000 zonnepanelen installeren op en rond de Zuidas. Foto: Amsterdam Smart City
Next Energy wants to install 3,000 solar panels at and around Zuidas within a year by launching the Zuidas Solar Challenge.



Maankäyttökartta

3 Functiekaart Centrum 2010/2011. Het gebruik van de begane grond, wonen uitgezonderd.

Kaart: DRO
Functional map of the City Centre, 2010/2011. The use of the ground floor, residential use excepted.

- bedrijven business premises
- kantoren offices
- detailhandel retail

- horeca hotels/restaurants
- maatschappelijk social
- vrijetijd leisure and culture
- parkeren en openbaar vervoer parking and public transport
- opslag en onduidelijk storage and unspecified

4 Ontsluiting en parcellering van een middeleeuws bouwblok: het Blauwlaakenblok in

postcodegebied 1012 (St Annenstraat, OZ Voorburgwal, St Jansstraat, Warmoesstraat).

Tekeningen: Bureau Monumenten en Archeologie / Stadsdeel Centrum

Access to and parcellation of a medieval block: the 'Blue Cloth Block' in the 1012 postcode area (St Annenstraat, OZ Voorburgwal, St Jansstraat, Warmoesstraat).

4a Hoofd- en achterstraat waaraan de lange percelen liggen, haaks daarop de secundaire dwarsstraten met ondiepe percelen.

Main and back streets along which the deep plots are set, at right angles the secondary sidestreets with shallow plots.

4b Ontsluiting per perceel.

Access to each plot.

5 Warmoesstraat met toeristen en winkelend publiek.

Foto: Edwin van Eis
The Warmoesstraat with tourists and shoppers.



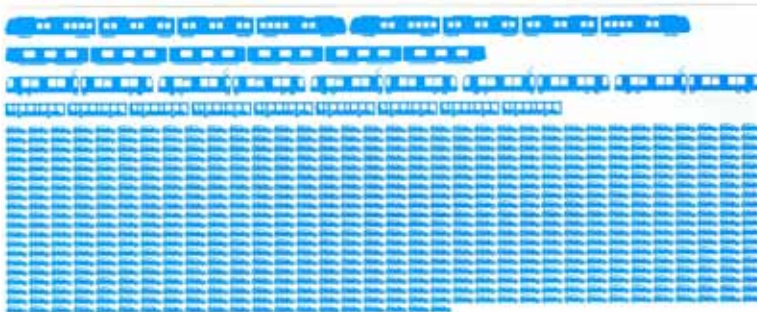
Amsterdam–EU-luotijunaverkosto



Infographic: Een overzicht van de bereikbare regio's van vijf verschillende snelheidsklasses van 300 tot 100 km/u. Openbaar vervoer is 100 procent bezetting en 1,2 miljard passagiers.

kaartjes: Overzicht van metro en treinvorbindingen in de Metropoolregio Amsterdam. Overview of metro and train services in the Amsterdam Metropolitan Area.

1 Station De Vlugt aan de Amsterdamse Spoorweg. Foto: Erik van Die De Vlugt aan de Amsterdamse Spoorweg.



Metro- ja rautatieverkosto



Berlini

Berliini



Berliinin maankäyttöleiskaava

Marraskuun 2009

Tausta – Sisältö

Keskeiset sisällöt:

- Berliinin yleiskaava 2009
- Seisahtanut väestönkasvu, yhä suurempi iäkkäiden osuus
- Sosiaalinen eriytyminen – kohti sosiaalisesti tasapainoista kaupunkia
- Erot eri kaupunginosien välillä
- Haasteet talouden kehittämisessä, tarve uusille palveluille
- Kilpailu Saksan suurkaupunkialueiden kesken
- Kestävä kehitys ja ilmastonmuutoksen huomioiminen
- Kaupungin keskusten vahvistaminen, keskeisten keskusten eheyttäminen ja laatu
- Spatiaalinen kehittäminen on hallinnollinen tehtävä.
- Kansainvälinen lentokenttä Berlin-Brandenburg International – uusi eurooppalainen yhdyskäytävä
- Entisen Tempelhof- lentokenttä alueen rakentaminen – 380 hehtaaria kaupungin keskustassa.
- Entinen Tegel- lentokenttä – 450 hehtaaria raakamaata kaupallisille yrityksille.
- Keskusrautatieasema – uuden rakentamisen keskipiste
- Läntinen keskusta – Kurfurstendamm-bulevardin ostosmahdollisuudet ja tutkimusyliopisto Zoo-aseman lähistöllä
- Ranta-alueperspektiivi – itäinen Spreejoen yhdyskäytävä



Berliinin kaupunkikeskusten eheyttäminen



Keskeiset strategiat:

Strategiset tavoitteet

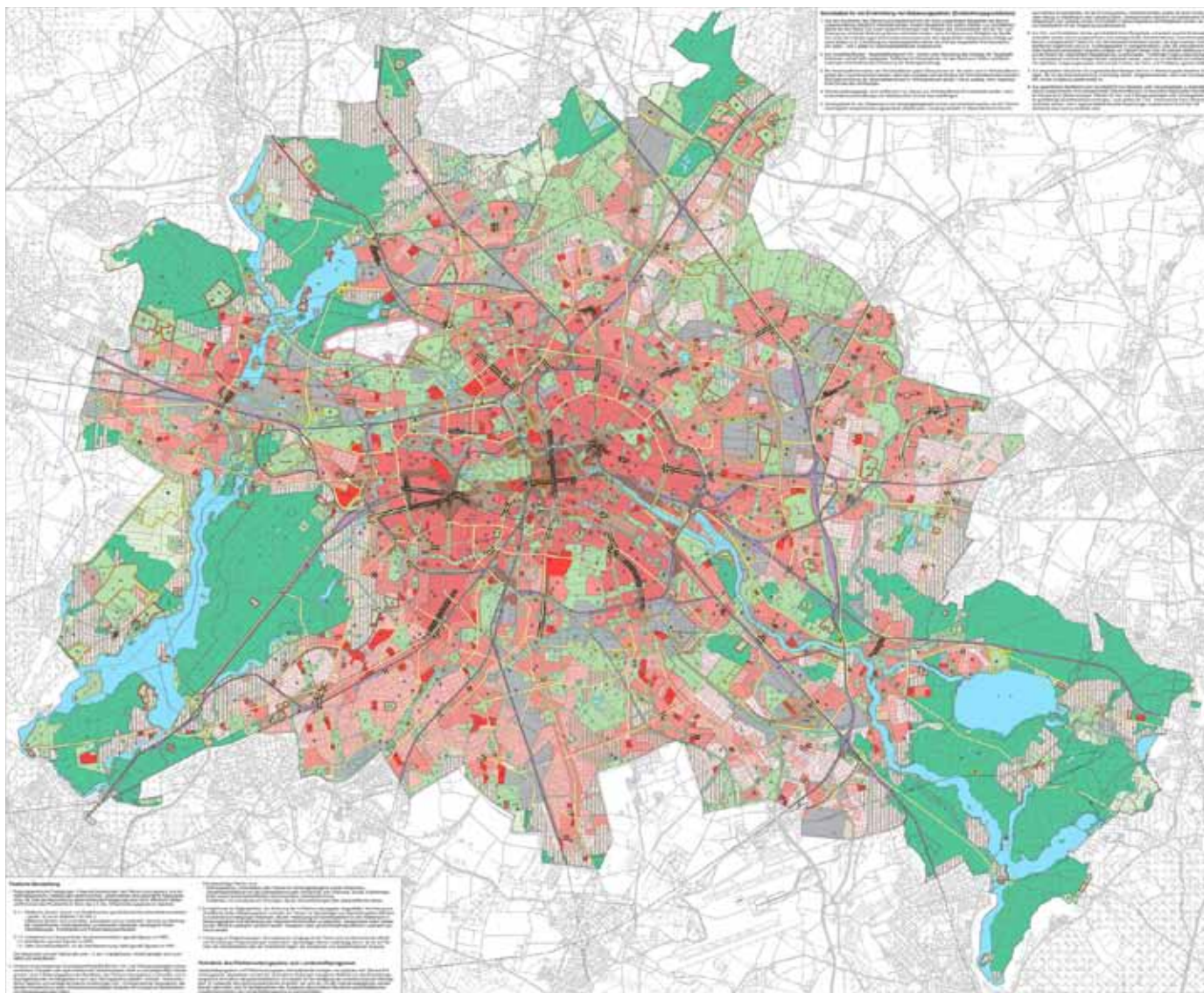
1. Etusijalla sisäinen rakentaminen, kaupungin monimuotoisuus ja jo rakennettujen alueiden käytön tehostaminen
2. Tasapainon maankäyttö ja sekoittuneet toiminnot koko kaupungissa
3. Rakennetuilla alueilla olemassa olevan asutuksen parannukset ja harkitut täydennykset.
4. Työpaikkojen lisääminen erityisesti alueilla, joihin on hyvät joukkoliikenneyhteydet.
5. Kaupungin monikeskustaisen rakenteen vahvistaminen olemassa olevien keskuksien kokonaisvaltaisella kehittämisellä
6. Avoimen tilan säilyttäminen, virkistysalueiden tarjoaminen ja tasapainoinen ja urbaani ekologisuus
7. Riittävä tila julkisille palveluille, joilla on merkitystä koko kaupungille.
8. Lyhyiden välimatkojen kaupunki, tehokas joukkoliikenne ja tavaraliikenteen älykkäät ratkaisut

Keskeiset toimintaperiaatteet:

Maankäyttökaava – kirjalliset toimintaperiaatteet:

1. Alueelliset kaavoitustavoitteet: Maankäyttökaavan maankäyttökiintiöt ja muut kaavoitusmenetelmätavat (politiikat) on katsottava alueellisiksi kaavoitustavoitteiksi. Ne korvaavat erillisen maakunta-kaavan. Alueellisina kaavoitustavoitteina ne sitovat viranomaisia ja yksityisiä tahoja liittotasavallan alueellisen kaavoituslain (Raumordnungsgesetz) pykälän 4 (3) mukaisesti.
 - 1.1 Kaupunkikeskuksia (suuret kaupunkikeskukset ja aluekeskukset, jotka näkyvät kaavoituskartassa "vähittäismyynnikeskittyminä" (> 12 mm mittakaavassa 1:25 000)) on vaalittava, vakautettava ja laajennettava. Niitä on kehitettävä ensisijaisesti kulttuuriin, palvelullisiin, vähittäismyynnin ja vapaa-ajan käyttötarkoituksiin pyrkiä vahvistaa kaupungin monikeskuksista mallia.
2. Päästöjen vastaiset toimet: Kun teollisuuden, teollisten liikelaitosten tai vilkasliikenteisten liikenneväylien käyttöön osoitetut maa-alueet ovat herkkien maankäyttöalueiden vieressä, paikallisissa yleiskaavoissa on oltava yksityiskohtaiset määräykset sallituista käyttöta-voista kyseessä olevien alueiden eri osissa ja/tai tarvittaessa määritettävä tekniset ja muut suojaavat toimenpiteet. Teknisten toimenpiteiden tai rakennusten ja rakenteiden suojaavan asettelun on oltava ensisijaisia ratkaisuja verrattuna keskenään yhteensopimattomien käyttöjen välimatkan lisäämiseen, jos vastaava suoja voidaan saavuttaa. Herkkiä maankäyttöluokkia ovat asuinrakennusmaa, mukaan lukien paikalliset julkiset palvelut, julkisille palveluille osoitettu ala yliopistoja/tutkimusta, kouluja, sairaaloita, kulttuuria tai määrittämätöntä käyttöä varten ja avoimet alueet (pois lukien pienet alueet, jotka toimivat viherkäytävänä tai jotka erottavat eri maankäyttöluokkia).
3. Pääsy avoimille alueille: Jotta voidaan saavuttaa avoimien alueiden jatkuva verkosto, kuten on esitetty maankäyttökaavassa, paikallisten yleiskaavojen on määrättävä julkiset tiealueet urheilualueiden ja siirtolapuutarhojen läpi. Kun vesiurheilua varten on määritetty erityisiä rakennusalueita, julkinen kulkureitti erityisesti järvien ja jokien rannoille on ensisijaisen tärkeää. Julkisten kulkureittien järjestäminen järville, joille ja kanaville on maankäyttökaavan pitkän aikavälin yleis-tavoite.
4. Pääleikkäiskäytön rohkaiseminen: Tilan säästämiseksi julkisille palveluille osoitetulle maalle tulee määrittää useampi käyttö aina, kun se on mahdollista. Urheilulle osoitetun alan, olipa kyseessä osa julkista palvelua tai viheraluetta, on oltava koulujen sekä muiden käyttäjien käytettävissä.

Pääkartta: Maankäyttöyleiskaava



Berliinin maankäyttöyleiskaava 2009

Maankäyttökaavakartta

Nykyinen yleiskaava:

Berliinin maankäyttökaava (FNP Berlin) on julkaistu 12. marraskuuta 2009 (Virallinen lehti (Amtsblatt) s. 2666) ja sitä on muokattu viimeksi 9. kesäkuuta 2011 (Virallinen lehti (Amtsblatt) s. 2343).

Maankäyttökaavakartta määrittää maankäyttötarkoitukset julkisia palveluita, kasvien hankintaa ja hävittämistä, liikennettä ja avoimia alueita varten, järvet ja vesiväylät sekä luonnonsuojeluun varatut alueet. Lisäksi kaava sisältää lukuisia kirjallisia toimintaperiaatteita. Tämän lisäksi kaavoituskartta sisältää lisätietoja (perustuvat muuhun kuin kaavoitus-

lainsäädäntöön), jotka vaikuttavat maankäyttöön, kuten luonnonsuojelualueet ja saastuneet maa-alueet.

Maankäyttökaavaan liittyy selostus, joka on pysynyt muuttumattomana vuodesta 1994.

Berliinin maankäyttökaava

- yleiskaavahahmotelma
- yleiset maankäyttötarkoitusalueet (kaavoitustavoitteina)
- vain kolmea hehtaaria suuremmille alueille
- ei kohdekohtainen


Keskeinen sisältö:

- (tulevien) rakennettujen ja avoimien alueiden rajaaminen
- eri tehokkuuskategoriat asumisalueille
- sekoitettujen toimintojen alueet ja kaupallisen/teollisen toiminnan alueiden tyypit ja sijainnit
- julkisten palveluiden ja paikallisen merkittävyyden ylittävien liikelaitosten sijainti
- merkittävät liikkumisen käytävät
- avoimet alueet (viheralueet, metsät, maanviljelysmaat)









Land for Building Purposes

-  Residential building land, W1 (FSR above 1,5)
-  Residential building land, W2 (FSR up to 1.5)
-  Residential building land, W3 (FSR up to 0.8)
-  Residential building land, W4 (FSR up to 0.4)
-  Special building land capital city functions(H)
-  Special building land with industrial character
-  Mixed building land, M1
-  Mixed building land, M2
-  Commercial / industrial land
-  Retail concentration
-  Special building land
-  Special building land with green character

Land for Community Facilities

-  /  Land for Community facilities /with green character
-  Higher education and research
-  School
-  Hospital
-  Sports
-  Culture
-  Public administration
-  Post Office
-  Law and Order, public security


Land for Supply and Disposal Plants

-  /  Area with industrial character / Area with mixed use character
-  /  Area with green character / Area in agricultural use
-  Water supply
-  Refuse or sewage disposal
-  Energy, power supply
-  Rail, bus or tram depot








Traffic

-  Motorway with junction
-  Major road
-  Option for major road
-  Tunnel
-  Railway land
-  Urban and regional rapid transport station above / below ground level
-  Main line station above / below ground level
-  Light railway

Green Areas, Water

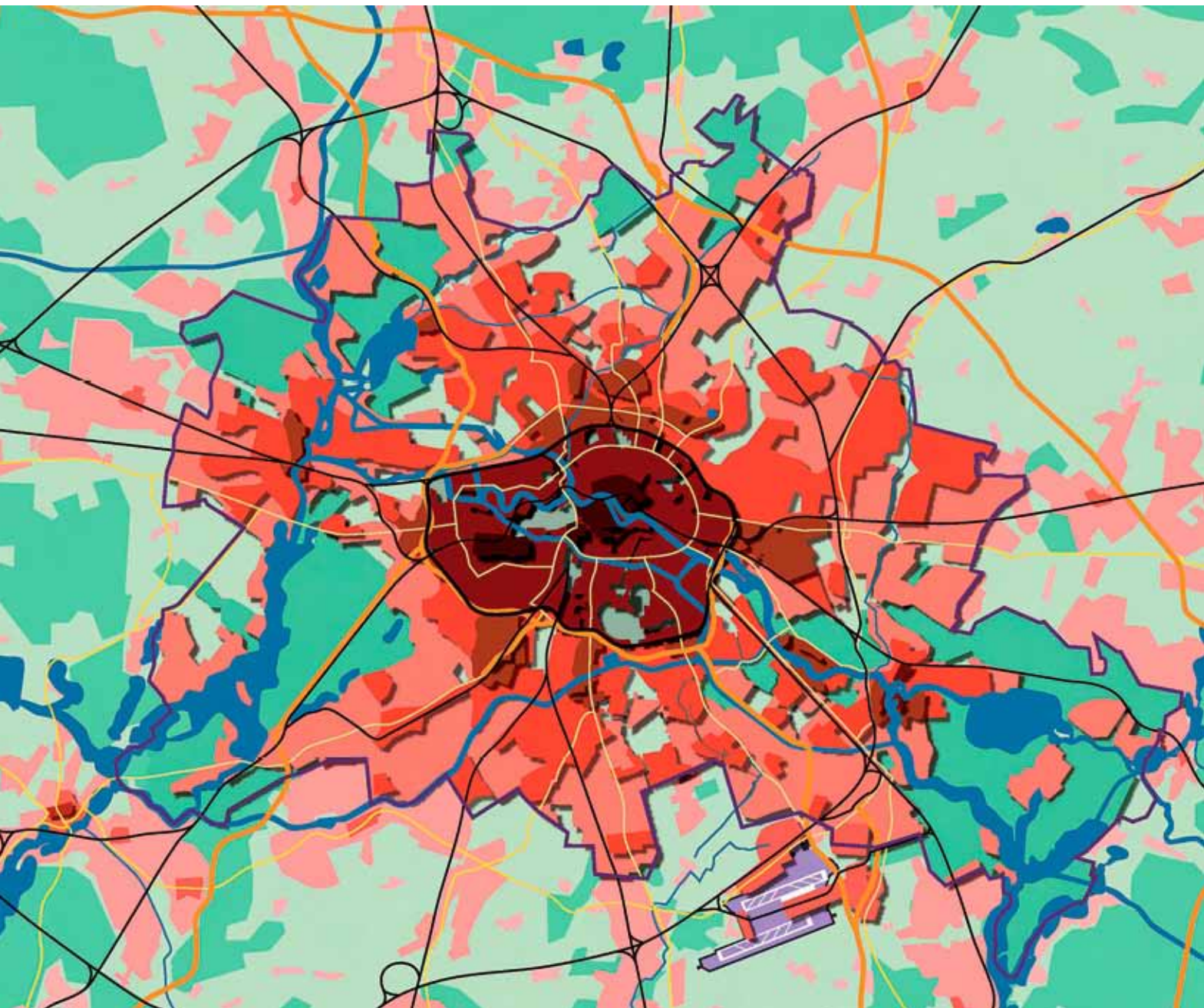
-  Green area
-  Parkland
-  Cemetery
-  Allotments
-  Woodland
-  Water
-  Field or meadow
-  Sports
-  Water sports
-  Camping
-  Agricultural land

Use Restrictions for Environmental Protection (Land Use Plan and other sources)

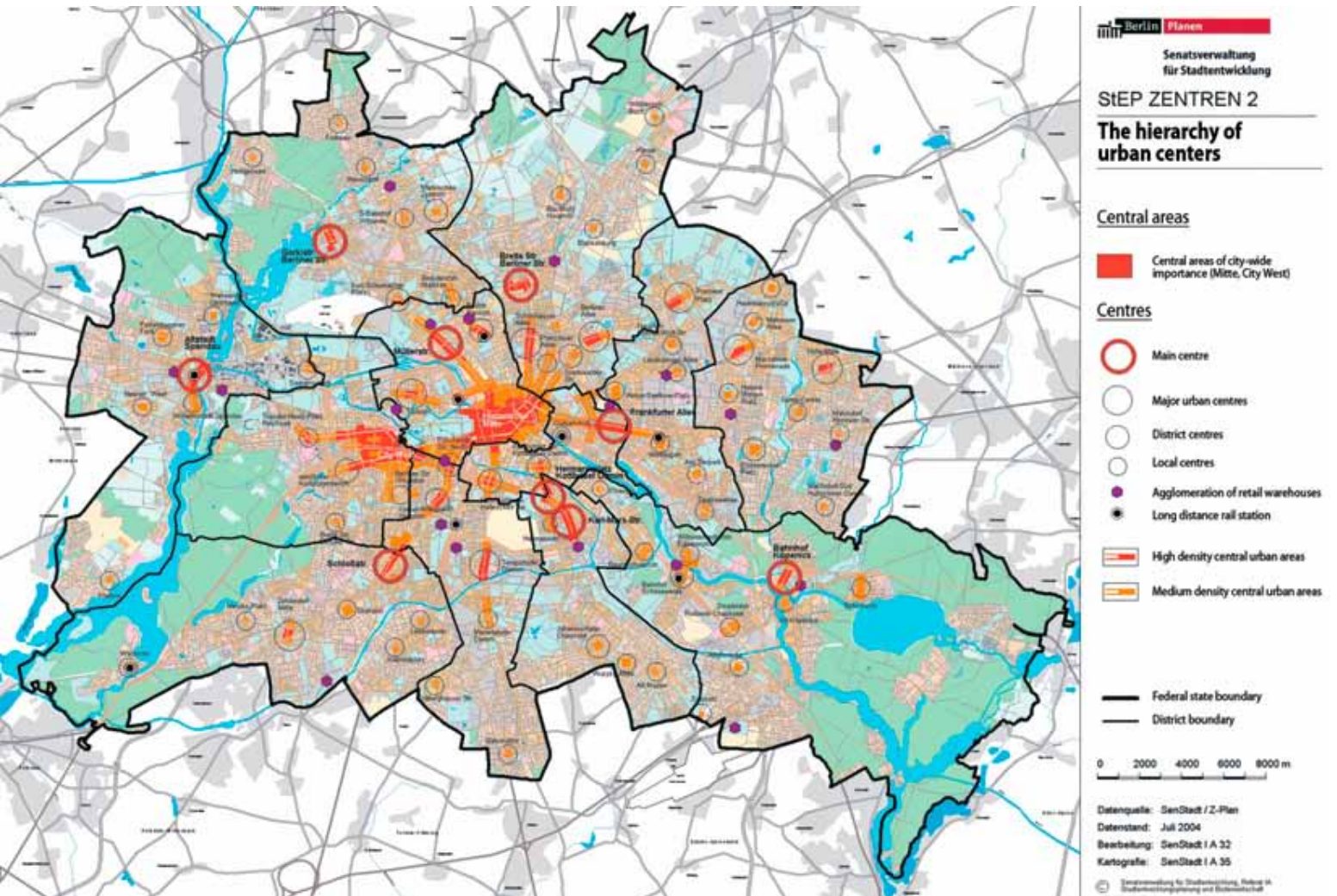
-  Residential building land of high landscape value
 -  Clean air priority area
 -  Planning zone
 -  Polluted ground
 -  UNESCO world heritage area
 -  Water conservation area
 -  Flora-fauna-habitat area* / Nature reserve Landscape conservation area
- * including bird protection area

Liitekartat: Strategiset ja spatiaaliset kartat

Berliinin kaupunkirakennekaavio –
maankäytön kehityksen rakenne



Development Plan: Berliinin monikeskuksinen kaupunkimalli

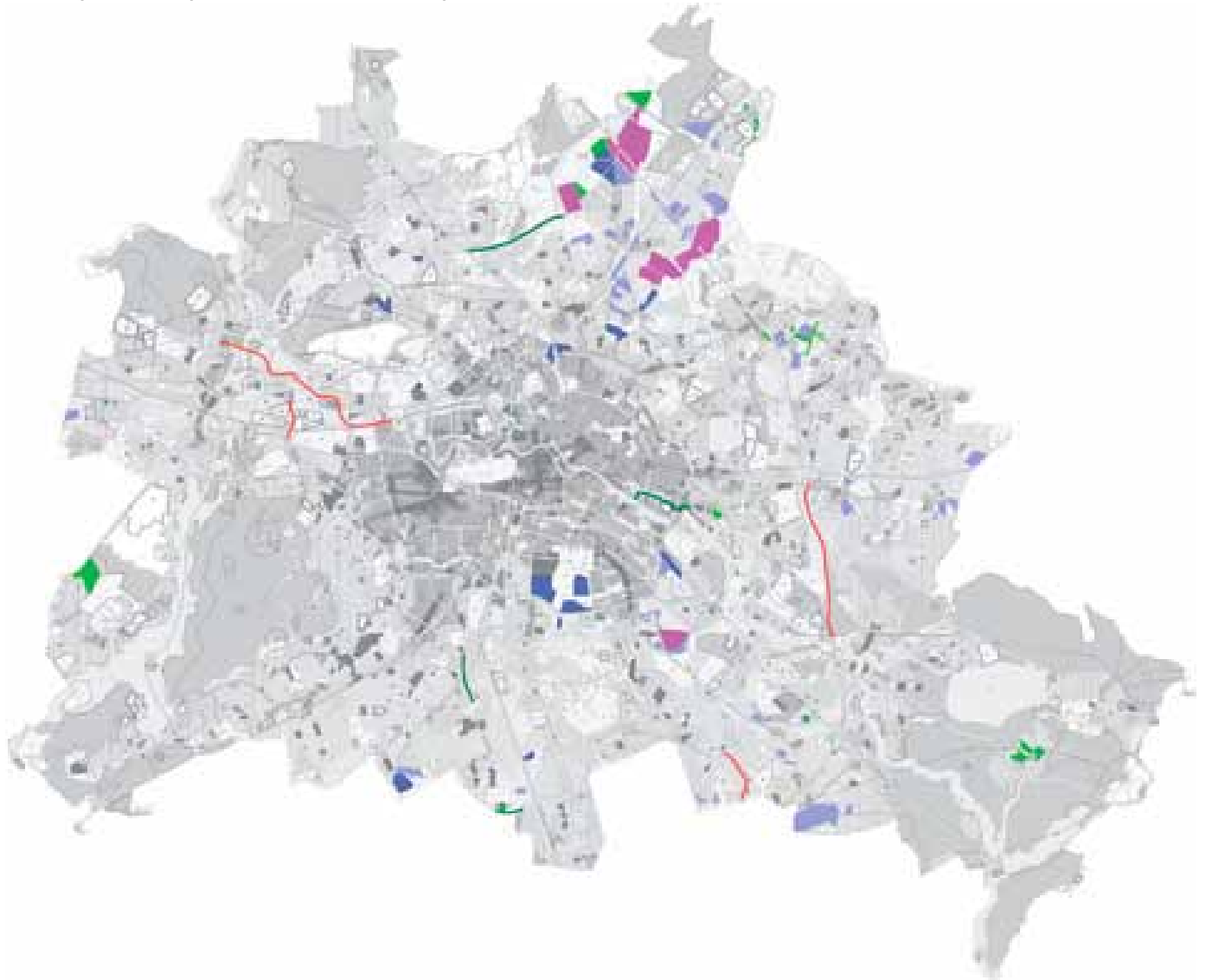


Reservialueet:

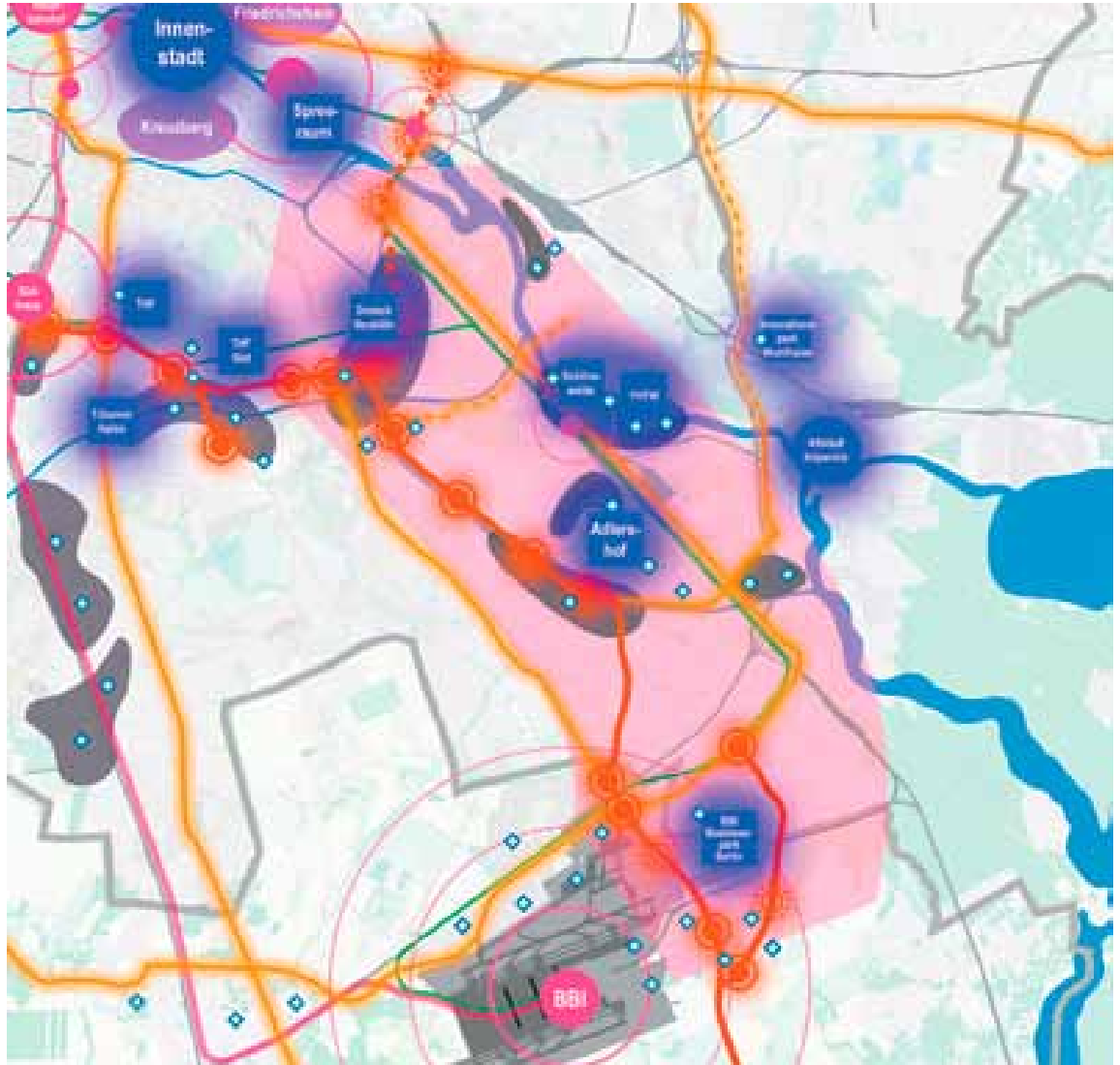
pitkän aikavälin kohteet (tummansininen);

strategiset varaukset (violetti);

maan vapautumisen päivämäärää ei ole määritetty (vaaleansininen)



Kasvumahdollisuudet kaakkoisella rakentamisvyöhykkeellä



Lähteitä:

- <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/en/fnp/index.shtml>
- http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/en/fnp/strategische_ziele.shtml
- http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/en/fnp/textliche_darstellung.shtml

Kööpenhamina

Kööpenhamina

KØBENHAVNS KOMMUNE



KOMMUNEPLAN 2011

www.kk.dk/kp11



Kommuneplan 2011

- » Grøn vækst og livskvalitet
- » Retningslinjer
- » Rammer for byudviklingen
- » Om kommuneplanen
- » Bekendtgørelse og klagevejledning
- » Tilæg til Kommuneplan 2011

RETNINGSLINIER

Diversificerede mål for arealanvendelsen i kommunen

- Overordnet byudvikling
- Boliger og byliv
- Erhverv
- Trafik
- Energi og miljø
- Natur og fritid



RAMMER FOR BYUDVIKLING

Regler for anvendelse og byggen på de enkelte ejendomme

- Områdetype
- Generelle bestemmelser
- Detalhandel
- Kort over rammeområder



KORTPORTALEN

Kommuneplan og lokalplaner på kort



GRØN VÆKST & LIVSKVALITET - vision for Københavns udvikling



NYHED

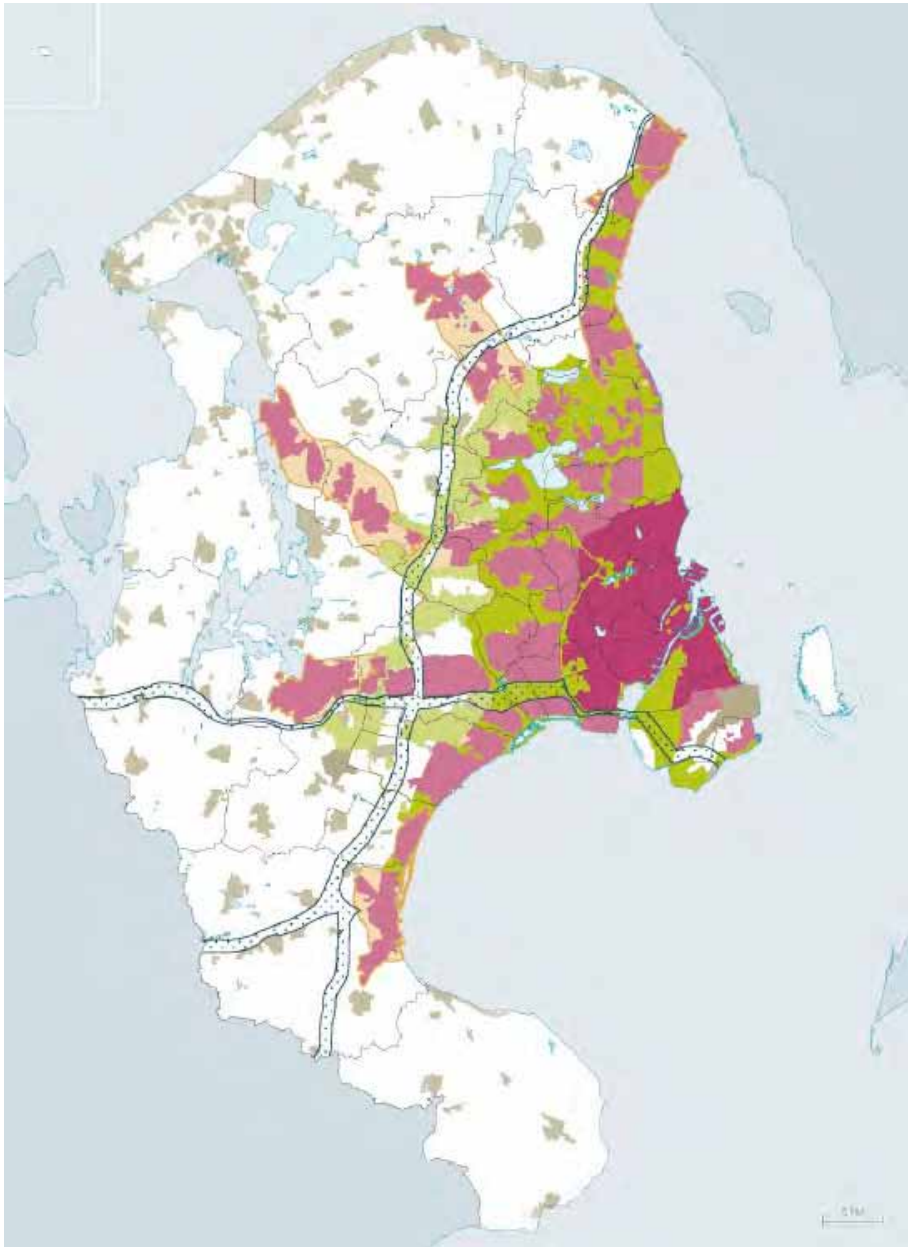
Læs bekendtgørelse af Kommuneplan 2011 med tilhørende klagevejledning

Læs tilæg til kommuneplanen som forslag på hørsportalen Biv Hørt

* Når tilæggene er endeligt vedtaget kan du finde dem under Tilæg til Kommuneplan 2011.



Keskeiset sisällöt:



- Uusi Kööpenhaminan yleiskaava 2011
- Väestö kasvaa vuoteen 2025 mennessä 637 000 asukkaaseen (100 000 uutta asukasta)
- Päätavoitteena uusi, kohtuuhintainen asuminen
- Hiilineutraalius vuoteen 2025 mennessä
- Ekometropoliiksi vuoteen 2015 mennessä
- 45 000 uutta kotia vuoteen 2025 mennessä
- 2,8 miljoonaa neliometriä toimistoja (2025): 20 000 uutta työpaikkaa
- Uudet lähiöt: Ørestad (keskustasta etelään) ja Nordhavn (satama-alueella, keskustasta pohjoiseen)
- Ruuhkamaksujen käyttöönotto Lontoon tyyliin
- Uusi metro
- Pohjoissatama – Nordhavn: Uusi yleiskaava, ranta-alue, kehitysosakeyhtiö (ollut vastuussa Ørestad-sillan ja uuden metrolinjan rakentamisesta)
- Kokonaisvaltainen joukkoliikennejärjestelmä – bussi, juna, metro
- Uusi pyöräilystrategia 2025

Sormikaava 2007, Suur-Kööpenhamina
Ympäristöministeriö, Tanska

Keskeiset strategiat:

Kööpenhaminan kuntakaava = yleiskaava = maankäyttökaava. Kaava tarkistetaan lakisääteisesti neljän vuoden välein, mikä vastaa kunnallisvaltuuston toimikautta.

Kaavan (kommuneplan) on sisällettävä

- a) kaavoitusjakson (12 vuotta) rakentamiselle asetetut poliittiset tavoitteet
- b) maankäytön linjaukset (esim. liikenne- ja pyöräilyverkot, viheralueet, tekninen infrastruktuuri (voimalat, tuulimyllyt) jne.)
- c) maankäyttökaava kaikille alueille (yksittäisille rekisteriyksiköille tarkat säännöt, joissa määritetään maksimitiheudet, rakennuskorkeudet, pysäköintirajoitukset jne.)

Yksityiskohtaisten (vyöhyke) kaavojen on noudatettava kuntakaavaa, erityisesti kohtaa c).

Kestävä kaupunkikehitys

Monocle-aikakauslehti äänesti Kööpenhaminan maailman toiseksi parhaimmaksi asuinpaikaksi (Helsingin jälkeen), ja se on kärkisijalla Siemensin kaupunkiluokituksessa, jossa arvioidaan kaupunkien ekologisuutta. Entisen imperiumin pääkaupungin tapaan Kööpenhaminassa on tiettyä suuruutta, mutta samalla siellä vallitsee vilkas ihmisenkokoinen elämäntyyli.

Kööpenhamina on yksi niistä lukuisista skandinaavisista kaupungeista, jotka ovat voittaneet syrjäisyyden ja luonnonresurssien puutteen hyvin harkituilla

ja toteutetuilla julkisilla sijoituksilla. Kokonaisuudessaan kaupunkialueella elää 1,7 miljoonaa asukasta Tanskan viidestä miljoonasta asukkaasta. Käytännössä katsoen se muodostaa osan Juutinrauman molemmiin puolin muodostuneesta suurkaupunkiklusterista, jossa asukkaita on lähes neljä miljoonaa.

Kööpenhamina on yksi niistä harvoista kaupungeista, jotka käyttävät maan arvon verotusta. Näin taataan kaupunkialueen maan tehokas käyttö.

Kaupunkikorttelit

Kööpenhamina kehittää uusia kaupunkikortteleita, jotka vastaavat vaativia kesätävyyden kriteereitä. Historiallisesta keskustasta pohjoiseen sijaitseva Norrebron työläisten kaupunginosa on kasvattamassa suosiotaan.

Uusi julkisen liikenteen metro yhdesä kattavan jalkakäytävien ja pyöräteiden verkoston kanssa tekee kaupungista yhä ekologisemman.

Ørestadin ranta-alue on 310 hehtaarin asuntoalue, joka on rakennettu uuden tuulienergian ympärille. Asemakaavan on tehnyt suomalainen arkkitehtitoimisto ARKKI. Ørestad on rakennettu uuden metrolinjan ympärille, ja se on jaettu neljään alueeseen. Asuntorakentaminen sisältää tanskalaisen kahdeksikon muotoisen talon, jossa samassa rakenteessa yhdistyvät asuminen, kaupat ja toimitukset. Järkevä kasvu otetaan ranta-alueella huomioon: 3,2 miljoonaa m² – 25 000 asukasta – 25 000 opiskelijaa – 40 000 työntekijää.

Nordhavnin 200 hehtaarin vanha satama-alue tulee perustumaan tiheään, perinteisessä kööpenhaminalaisessa mitta-kaavassa matalaan rakenteeseen 40 000 asukkaalle. Lisäksi tulee saman verran työpaikkoja.

Muita rakennusalueita ovat

- eteläinen Valby
- Sydhavn
- Vidensbydel Nørre Campus
- Nordvest
- koillinen Amager.

Juutinrauman alue: paikallisia yrityskumppanuuksia

Vuonna 2000, kun Ruotsin liittymisestä Euroopan unioniin oli kulunut viisi vuotta, Tanska ja Ruotsi yhdistettiin toisiinsa Juutinrauman sillalla. Näin muodostui noin 3,6 miljoonan väestöalue. Alueella toteutetaan maakuntakaavaa, jonka ovat laatineet molemmilla rannoilla olevat kunnat.

Tarkoituksena ei ollut vain muuttaa Pohjois-Euroopan liikennevirtoja, vaan myös yhdistää ranta-alueet toisiinsa luoden entistä dynaamisempi ja kilpailukykyisempi kaupunkialue. Kööpenhaminaan tulee päivittäin töihin 25 000 ruotsalaista tekemään työtä esimerkiksi hotellien ja ravintoloiden palveluksessa. Vastaavasti monet tanskalaiset ovat muuttaneet asumaan Malmöhön, missä elinkustannukset ovat alhaisemmat. Maiden välillä on myös eroja siinä, onko verotuksen perustana asuinpaikkakunta vai työskentelypaikkakunta.

Luotijuna

Tiheän junaliikenteen ansiosta Malmö on alle puolen tunnin päässä Kööpenhaminasta, ja sillalla kulkee myös moottoritie. Palvelut tulevat paranemaan entisestään, kun uusi rautatietunneli muodostaa suoran yhteyden Tukholmaan ja kun Kööpenhamina lopulta liitetään Hampuriin vievään luotijunaverkostoon. Yli 120 kohteeseen lennättävä ensiluokkainen lentokenttä on tehnyt sekä Kööpenhaminasta että Malmöstä huomattavan vaihtoehdon kansainvälisten yritysten toimipaikaksi.

Liikkuminen

Pyöräily on tärkeässä asemassa Kööpenhaminassa – 1,2 miljoonaa pyöräilee päivittäin, pyöräkaistoja on 460 km ja 37 % kaikista matkoista tehdään polkupyörällä. Kaupunki sijoittaa pyöräilyyn vuosittain 10–20 miljoonaa euroa. Pysäköinti- paikkoja vähennetään keskustan alueelta vuosittain kolmella prosentilla.

Viiden minuutin kaupunki

Kööpenhaminan konsepti on viiden minuutin kaupunki. Yksi kolmasosa kaikesta liikkumisesta tehdään joukkoliikenteellä, toinen polkupyörällä ja kolmas autolla.

Shopping/Ostoksilla – Strøget

Kööpenhaminan pääostoskatu Strøget on kävelykatu. Jan Gehl väitti aikoinaan, että autot vain "katoaisivat" ostoskadulta. Hän oli oikeassa.

Energiaviisas (-älykäs) kaupunki

- 98 % asukkaista kaukolämmön piirissä
- yhdistetyn sähkön ja lämmön tuotannon laitokset (CHP)
- 70 % jätteestä poltetaan, mikä vastaa 30:tä prosenttia lämmöntarpeesta
- 12–20 % sähköstä tulee tuulivoimalafarmeilta (600 miljoonan euron investointi)
- hiilineutraali vuoteen 2025 mennessä

Uusi metro

Kööpenhaminan metrossa on kaksi linjaa. Metro on toiminnassa 24 tuntia päivässä viikon jokaisena päivänä. Se yhdistää keskustan lentokenttään. Uusi kehälinja tulee vuonna 2018 täydentämään 22 aseman metroverkostoa 17 uudella asemalla.

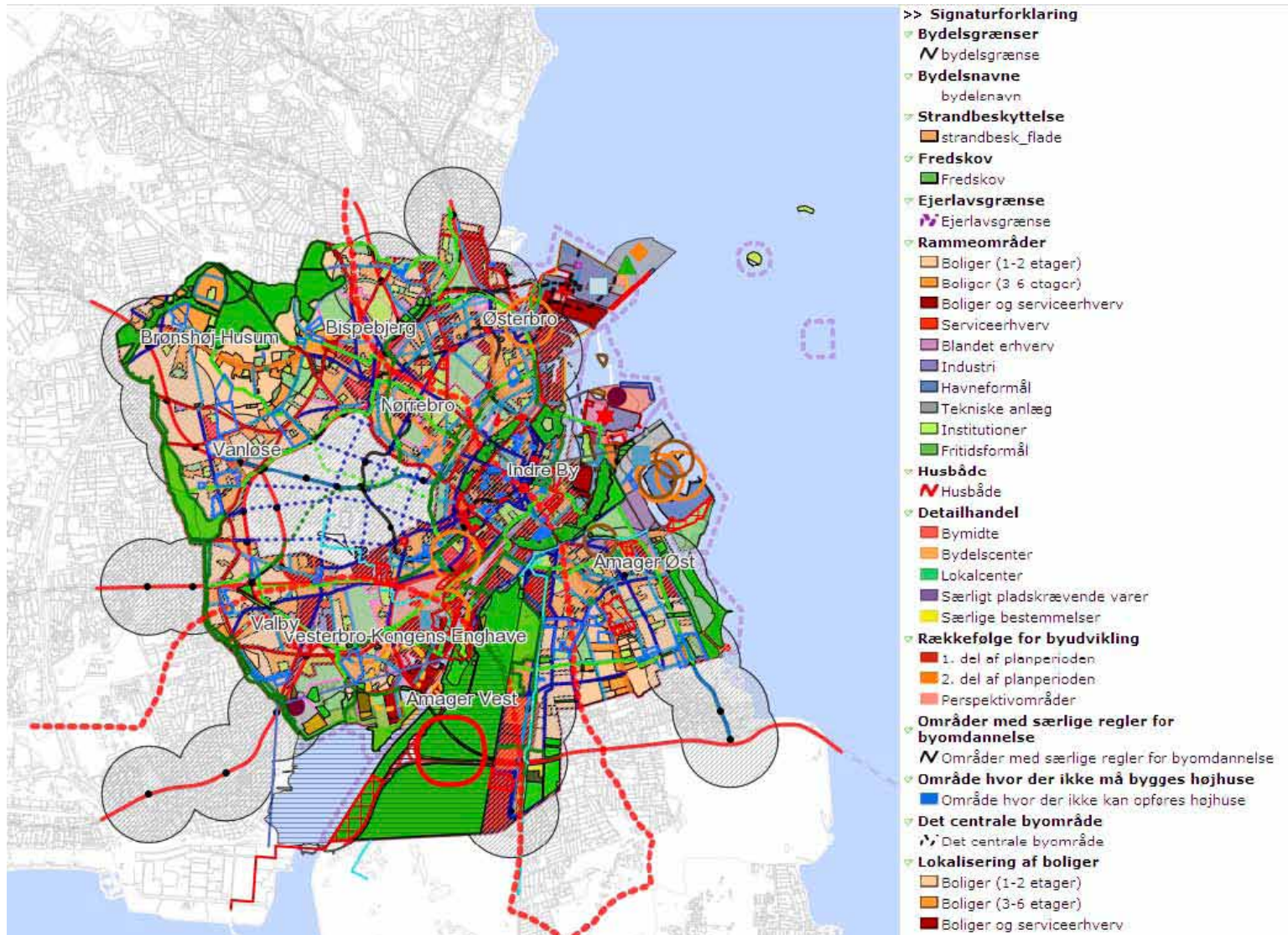


Kööpenhaminan pyöräilyn laatuikäytävät - superpyörätiet

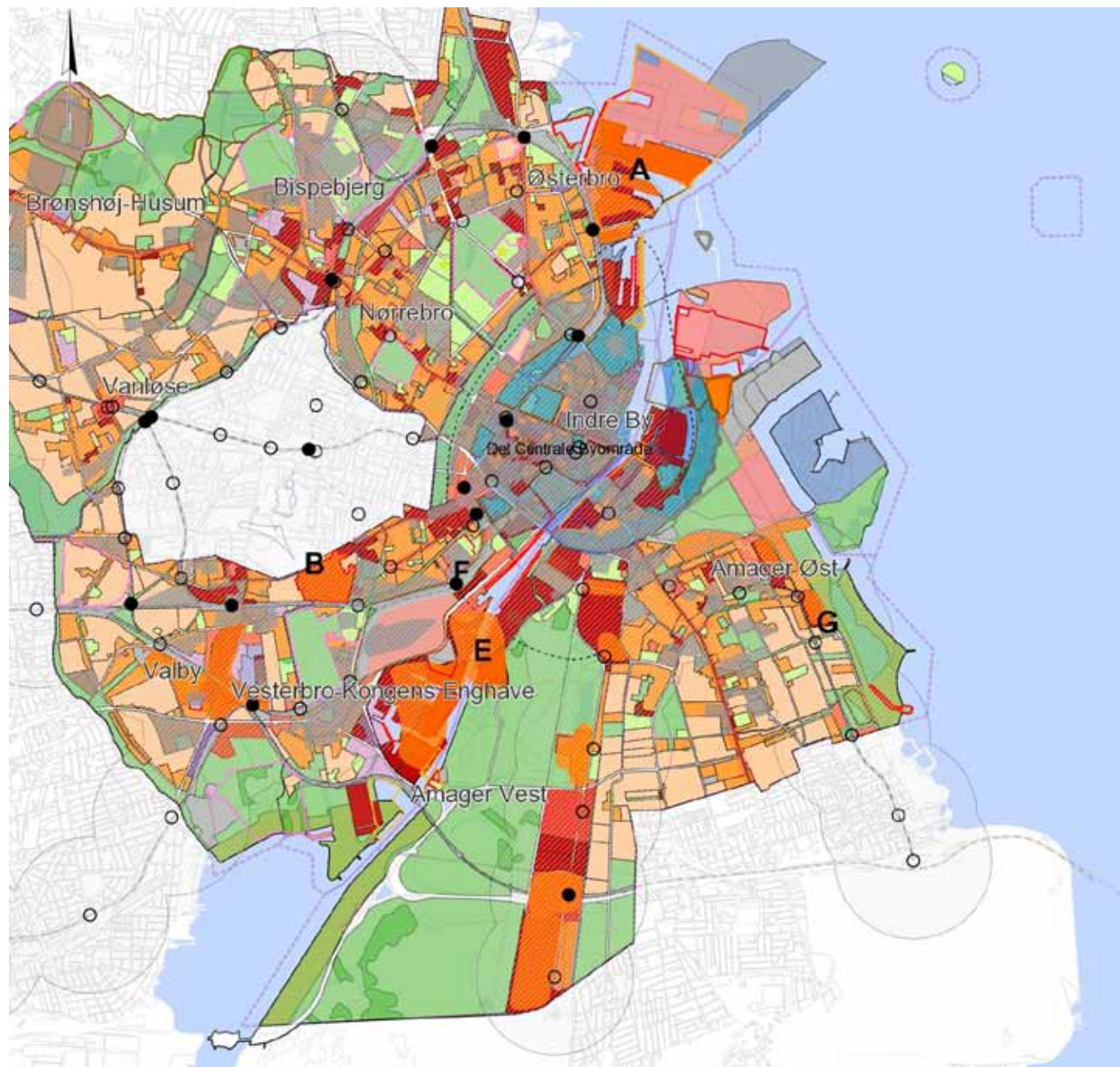


Pääkartta: Strategisen ja maankäyttöleiskaavan yhdistelmä

Yleiskaava 2011



Yleiskaava 2011 – Maankäyttötarkoitussyöhykkeet



Toimintasuunnitelman alueet

ACTION PLAN AREAS IDENTIFIED IN 2011

NORDVEST

The area around the large hospital Nordvest Station and Sorbøvej. The large Nordvest will be expanded at a cost of 100 million and the hospital area will be expanded in parallel with the city with better connections to the surrounding neighbourhoods. The area around Nordvest Station follows a new metro station will open in 2018 requires strengthening of services and safety. Furthermore, the effects of the new sports in the area should be strengthened. The area around Sorbøvej will see the construction of a youth centre, culture house, library and a neighbourhood square, a traffic safety project and new social housing projects. Other public facilities should be created between areas and others in the area and the public space should be exploited in a better way.

SCIENCE CITY NORTH CAMPUS

In the area around, investments will be made in the modernisation of the science city facilities of the North Campus (Nørst Bulej Science Park, Parnas and Pharma Science Park). Copenhagen University has physical public transport. Science government investments in the region amount to more than 100 million and a development plan has been prepared for the area covering a strategic and economic impact program. The main focus is better regional cooperation in the area, to strengthen collaboration between the University of Copenhagen, the business sector and the city and to upgrade the area in general.

VALBY SOUTH

Once the relocation of the former industrial area has been completed, Valby Syd should be prepared for establishing new interesting neighbourhoods which maintain the historical values. The construction of the new railway line between Copenhagen and Ringsted will pave the way for new cultural activities. With the Ringsted station as the main hub, Valby Syd will become an important traffic hub in the city.

STADHAVN

Stadshavn consists of residential blocks surrounded by canals and is characterised by its special maritime environment. Stadshavn will be completed and developed with residential areas, cultural and service activities, providing for the many new Copenhageners. Stadshavn supports the use of the harbour for recreational purposes, supports the waterborne activities and the connection to the surrounding neighbourhoods, both in and out of the city.



NORDHAVN

Nordhavn could become one of the largest urban development projects in Scandinavia and the ambition is for Nordhavn to become a model for sustainable urban development. Hence, Nordhavn must be prepared for future developments. The area has room for a potential 40,000 inhabitants and a corresponding number of workplaces. Nordhavn should contribute to realising the vision of Copenhagen as a green hub for sustainable urban solutions and make room for many new Copenhageners.

EJBYEN AND POLITORTVET

The area from Kødshavn (the old meat district) to Politortvet covers Kødshavn, Kødshavn Engge, which will be expanded by Kødshavn Belgien, Kødshavn and Politortvet, which is to be developed. This urban development will contribute to generating growth and jobs, e.g. in creative trades, and to improving the use of public transport and the relations to the surrounding areas. Also, the action projects aim to ensure attractive access to new leisure activities, a good connection between city and waterfront and support the use of the harbour for recreational purposes.

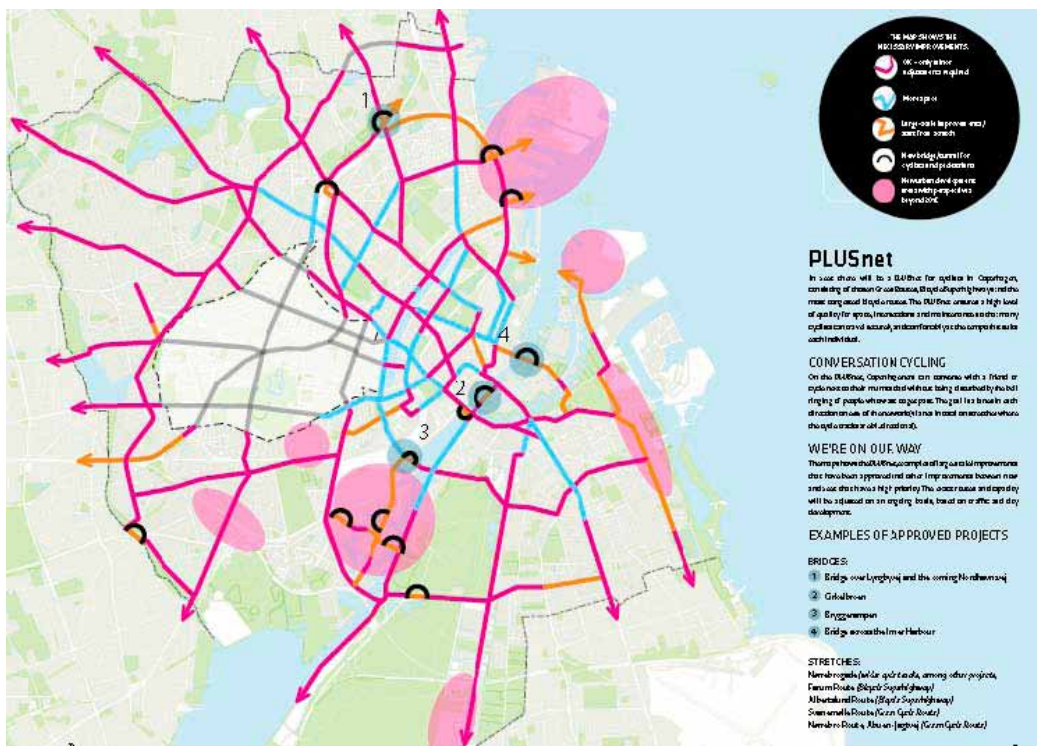
NORDØST AMAGER

The area of Nordøst Amager has attracted substantial investments over the past years in public transport, including the metro, and in recreational facilities, such as Amager Strandpark and the coming marina. The area is close to the airport but also contains worn-down industrial areas which could be exploited much better. The area could potentially attract enterprises and foster workplaces to the city. Amager Strandpark and the marina could also be developed in a better way which would help improve safety in the area.

ØRESTAD

Ørestad is a bordering area of natural beauty with easy access to the city centre. Over the past few years, Ørestad has developed into an efficient, modern city with residential and commercial areas and rapid transit public transport. In addition, the neighbourhood is well known for its architecture. This development should continue to complete the Ørestad area. The completion of Ørestad should contribute to ensuring rooms for the many new Copenhageners, who would like to live close to areas of natural beauty and the city, and to attract large enterprises requiring a large domestic and fast access to the capital region, Sweden and the rest of the world.

Pyöräilysuunnitelma – Kööpenhamina

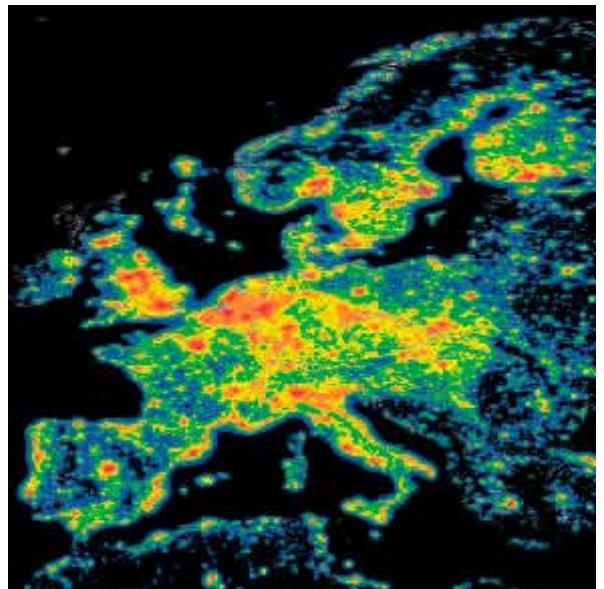




Miten globalisaatio vaikuttaa "strategisen maankäytön suunnittelun" edellytyksiin ja muuttaa niitä Tanskassa. (Ympäristöministeriö 2006, s. 9.)

Euroopan kaupungit

Tiiveimmät kaupungistuneet alueet Euroopassa kattavat alueet Englannista Belgiaan, läntiseen Saksaan ja pohjoiseen Italiaan asti. EU:n strateginen raportti The European Spatial Development Perspective promovoii Euroopan tasapainoista ja kestävästä kehitystä. Visio on otettu mukaan Tanskan kansalliseen raporttiin Denmark 2000 national planning report. The Copenhagen Charter 2002 jatkaa työtä edelleen lukuisin suosituksin Euroopan kaupunkien ja alueiden kehityksestä.



Glasgow

Glasgow

The Local Development Plan for **GLASGOW**

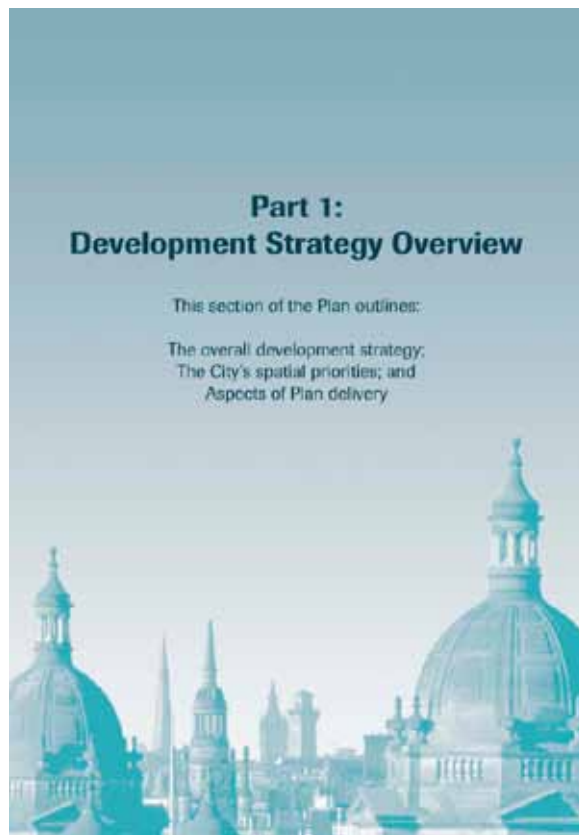
Main Issues Report Summary



Keskeiset sisällöt:

Kaupungin yleiskaava: keskeiset tavoitteet

- Glasgow'n yleiskaava 2009
- Glasgow'n yleiskaava ohjeistaa rakentamisen sijainnissa, mittakaavassa ja laadussa aina vuoteen 2030 asti.
- Kaava huomioi kansalliset ohjeet ja alueelliset strategiat.
- Kaava koostuu kaavakartasta, jossa osoitetaan rakentamisalueet. Se sisältää myös joukon teemakaavoja, jotka vaihtelevat biodiversiteetistä liikenteeseen ja jätehuoltoon.
- Kaavan tarkoituksena on vaikuttaa ilmastonmuutokseen ja kaupungin hiilijalanjälkeen.
- Kaavan keskeisin tavoite on edistää kestävä kehitystä; parantaa kaupungissa elävien ja työskentelevien elämänlaatua sekä tarjota laadukas ympäristö.
- Glasgow'ssa on 21 aluekomiteaa, yksi kullekin vaalipiirille, ja kussakin aluekomiteassa on paikallisten organisaatioiden edustajia. Aluekomiteoiden päätehtävänä on valvoa paikallisesti, miten kunnan palveluita toteutetaan ja kehitetään.



Keskeiset strategiat:

Kaavan muodostavat osat:

Kaavassa on kolme pääosaa.

1. osassa kuvataan kehitysstrategia. Se sisältää kaupungin näkemyksen uuden rakentamisen suunnittelusta, sijainnista, mittakaavasta ja luonteesta. Keskeiset periaatteet ovat (i) sosiaalinen uudistuminen, (ii) kestävä kehitys ja (iii) asukkaiden terveyden parantaminen.

2. osa muodostuu prioriteeteista ja kehitysehdotuksista.

Kaupungin visio kohdistetaan tarkoin ja osoitetaan määrätty, keskeiset alueet niiden uudistumisen ja elinvoimaisuuden tueksi.

Keskeisiä teemoja ovat ihmiset, työpajat, ympäristö ja infrastruktuuri.

2. osa sisältää tiedot keskeisistä kasvukäytävistä, kuten a) suurkaupungin kasvukäytävästä, joka ulottuu koko kaupunkialueen yli

ja b) Glasgow'n pohjoiskäytävästä. Kasvukäytävillä on merkittävä asema sekä asemakaavan että maakuntakaavan toteutuksessa. Kasvukäytävien sisäpuolelle sijoittuu merkittävää liikenteen infrastruktuuria ja keskeisiä uudistusalueita.

3. osa sisältää suunnittelupolitiikat/metodit. Kyseessä on suunniteluohjeistus rakennuttajille.

Seurantaosa - A Monitoring Statement - tarkastelee, mitä Glasgow'ssa on tapahtunut edeltävän kaavan tekemisen jälkeen.

Keskeiset strategiat:

1. Resurssien kestävä käyttö

2. Vahva talous

- Rajoituksia kaupungin ulkopuolen ostoskeskuksille ja supermarketeille / kehitetään paikallinen kauppojen verkosto.

- Kaupungin keskusta ja alakeskukset uudelleenarvioidaan uudistusta varten.

- Luodaan uusia liiketoiminta-alueita joukkoliikenteen yhteyteen.

- Keskitytään vanhojen alueiden uudistamiseen ja elvyttämiseen.

3. Yhteisöt – ihmiset

- Tarvitaan lisää kohtuuhintaisia asuntoja.

- Monipuolistetaan kaupunkirakenteen tiheyksiä.

- Taataan paikallisten palveluiden kehitys olemassa olevan palveluverkoston sisällä.

- Otetaan yhteisö mukaan kaavoituspäätösten tekoon.

- Asuntoja ei rakenneta enää vihervyöhykkeelle, "Green Belt".

4. Ympäristö

- Hiilidioksidipäästöjä vähennetään käyttämällä enemmän uusiutuvaa energiaa, tuulienergiaa ja biomassaa.

- Jätteet käsitellään ja vältetään niiden maahan hautaamista.

- Lisätään kaukolämpöverkostoja; käytetään yhdistettyä energian ja lämmön tuotantoa vähähiilistä

lähteistä.

- Katuvalaistuksessa käytetään uusia energiankulutusstandardeja.

- Asetetaan uusia suojelualueita.

- Parannetaan viheralueverkostoa kaupungin sisällä.

- Suojellaan luonnonvaroja ja luonnollisia elinympäristöjä.

- Vähennetään kasvihuonekaasupäästöjä kaikessa uudessa rakentamisessa.

- Parannetaan vanhojen rakennusten energiatehokkuutta.

5. Liikenneyhteydet ja saavutettavuus

- Parannetaan ja uudistetaan joukkoliikenneverkostoa.

- Luodaan uusi luotijuna-asema kaupungin keskustaan.

- Parannetaan ja kehitetään uusia rautatietäjäsehdotuksia.

- Määritetään uusia tielinjausehdotuksia kaupungin sisäisten moottoritien kehittämistä varten.

- Luodaan kaupunkiin entistä parempia pyöräilyreittejä.

- Säilytetään kaupungin keskustan olemassa olevat pysäköintipaikat, mutta niitä ei laajenneta.

- Rakennetaan lisää pysäköintitilaa maan alle ja muualle kuin katutien yhteyteen.

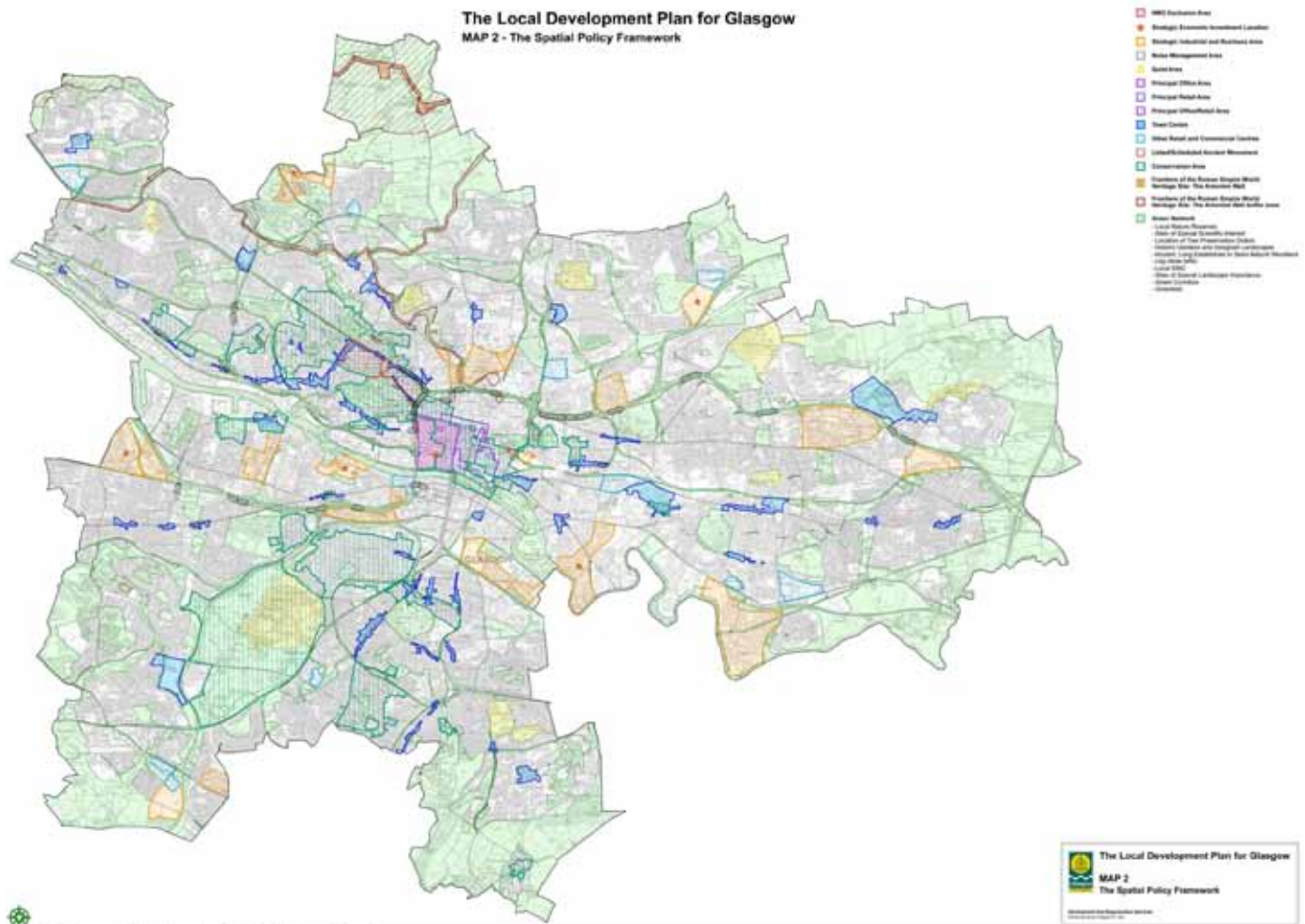
6. Design

- Luodaan paikkoja (placemaking).

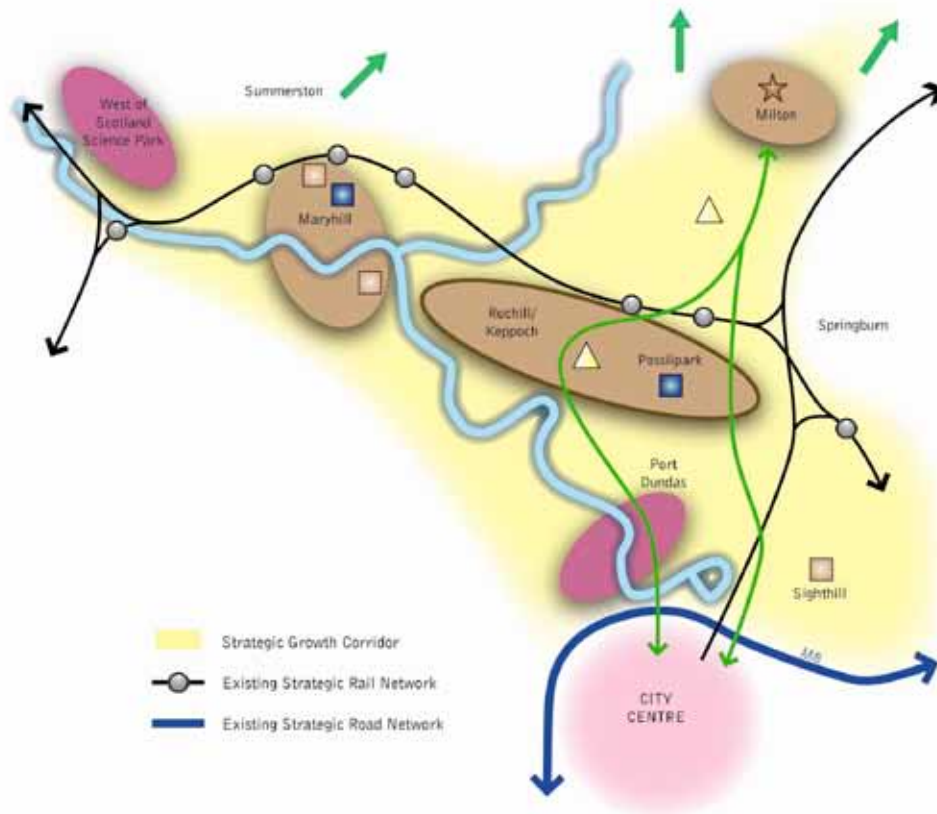
- Suunnitellaan entistä paremmat ohjeet asumisen kehittämiseksi.

Pääkartta: Strategisen ja maankäyttöyleiskaavan yhdistelmä

Yleiskaava - Maankäytön toimintatavat ja maankäyttötarkoitukset



Glasgow North Development Activity

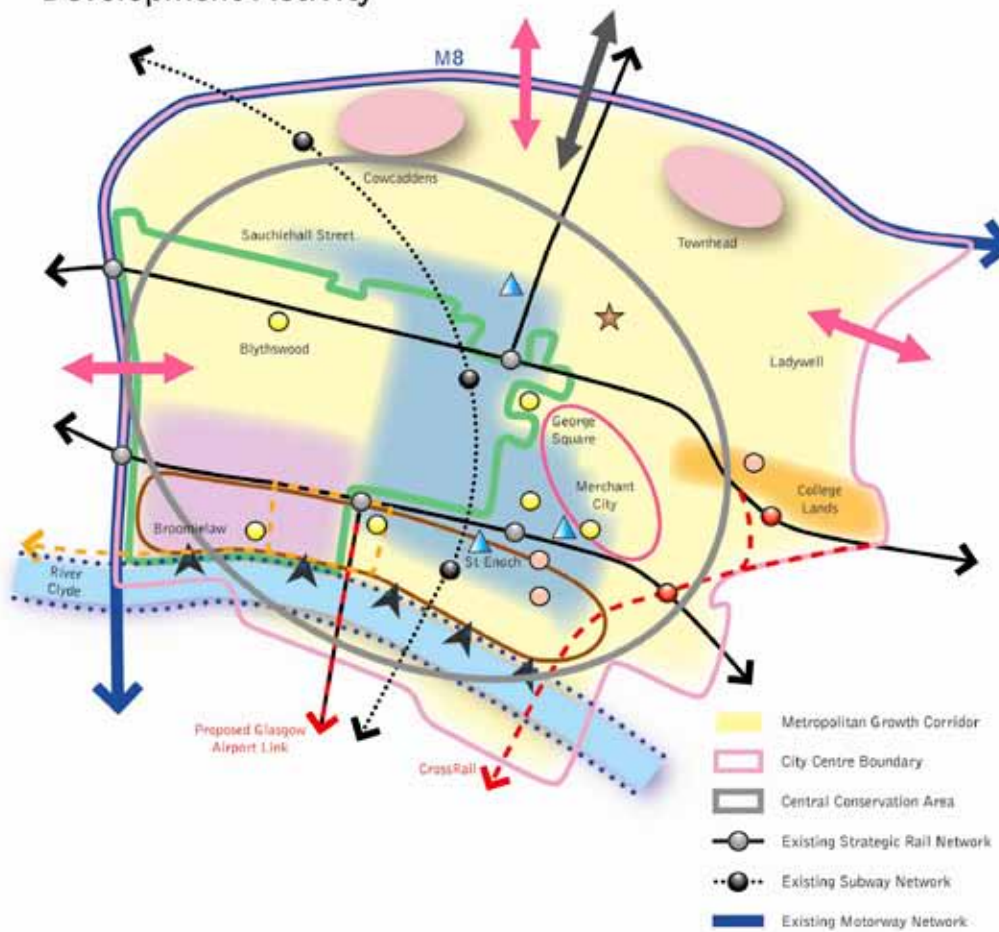


KEY STRATEGIC OBJECTIVES

-  Promoting Housing Developments
-  Continuing to Develop Ruchill/Keppoch New Neighbourhood Area
-  GHA Priority Areas
-  Promoting Major Business and Industrial Opportunities
-  Potential Town Centre Renewal Programme
-  Promoting the Restoration of the Forth and Clyde Canal Corridor
-  Providing New Educational Facilities
-  Preparation/Implementation of Masterplans etc (Milton)
-  Improving Public Transport Accessibility
-  Encouraging links to the wider Green Network

© Crown Copyright and database right 2006. All rights reserved.
Ordnance Survey Licence number 100023379.

City Centre Development Activity

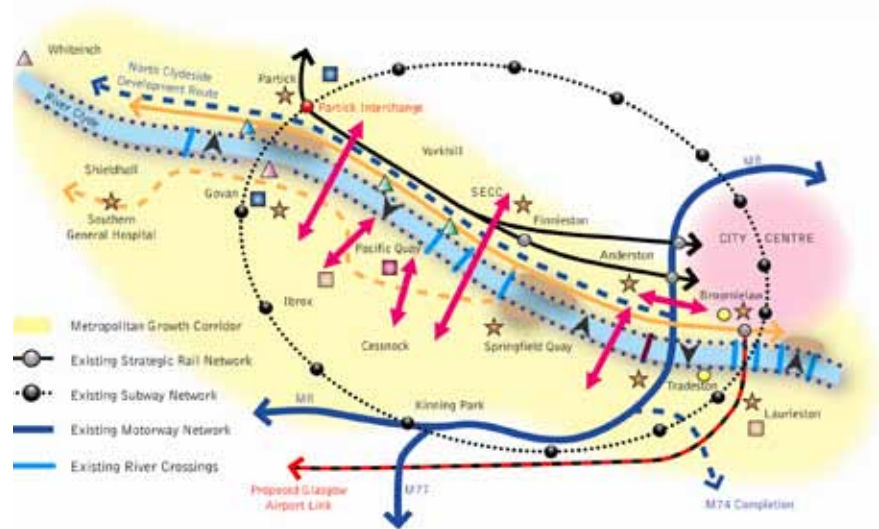


KEY STRATEGIC OBJECTIVES

- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Promoting the Principal Office Area | | Potential High Speed Link Glasgow/Edinburgh |
| | Continuing to Develop the IFSD | | Developing Clyde Fastlink |
| | Promoting the Principal Retail Area | | Maintaining and Improving Access along the River |
| | Developing an Area of Significant Change | | Improving Pedestrian Accessibility |
| | Exploring Flood Management Opportunities | | Promoting Major Retail Opportunities |
| | Promoting Opportunities for Further Business Expansion | | Supporting Further Public Realm Improvements |
| | Continuing to Develop the Merchant City Heritage Initiative | | Proposed Car Parks |
| | Implementing Campus Plan | | Continuing to Develop the Strategic Rail Network |
| | Realising the Potential Offered by a Riverside Location | | |
| | South City Centre Bus Station Area of Search | | |

© Crown Copyright and database right 2009. All rights reserved.
Ordnance Survey Licence number 100023379.

Clyde Waterfront Development Activity



KEY STRATEGIC OBJECTIVES

- | | |
|--|---|
| Developing Clyde Fastlink (Northbank Route) | GHA Priority Areas |
| Developing Clyde Fastlink (Southbank Route) | Developing the new Media Quarter |
| Continuing to Develop the Road Network | Potential Town Centre Renewal Programme |
| Encouraging River Crossings | Retail Proposals (Glasgow Harbour) |
| Maintaining and Improving Access along the River | Developing International Tourism/Conference Facilities |
| Promoting Riverside Housing Developments | Safeguarding and Integrating Existing Shipyards |
| Exploring Flood Management Opportunities | Realising the Potential Offered by a Riverside Location |
| Improving Accessibility | Implementing Local Development Strategies, etc. |
| Continuing to Develop the Strategic Rail Network | Supporting further Public Realm Improvements |

© Crown Copyright and database right 2000. All rights reserved.
Ordnance Survey Licence number 100028379.

Lontoo

Lontoo



THE LONDON PLAN

Spatial Development Strategy for Greater London
2011

Keskeiset sisällöt:

Lontoon kaava 2011 – Maankäytön yleiskaava

Lontoota pidetään yhtenä maailman parhaimmista kaupungeista. Yhdistyneen kuningaskunnan pääkaupunki pärjää kokonaisuudessaan varsin hyvin. Lontoo on tunnettu kestävyden innovaatioista (esim. ruuhkavero) ja vankasta joukkoliikennejärjestelmästä. Kaupunkiin on tulossa Imperial Collegen tiloihin Smart Cities -tutkimuskeskus, joka tulee hyödyntämään liikenteen, valtion, liiketoiminnan, tiedemaailman ja kuluttajien tietoja pyrkimyksissään tehdä kaupungista yhä tehokkaampi ja innovatiivisempi. Lontoo julkaisi hiljattain kumppanuuden O2-mobiilipalvelutarjoajan kanssa. Kumppanuuden tarkoituksena on luoda Euroopan laajin ilmainen langaton lähiverkko. (<http://tori.tekes.fi/networks/news/news.33569> TEKES)

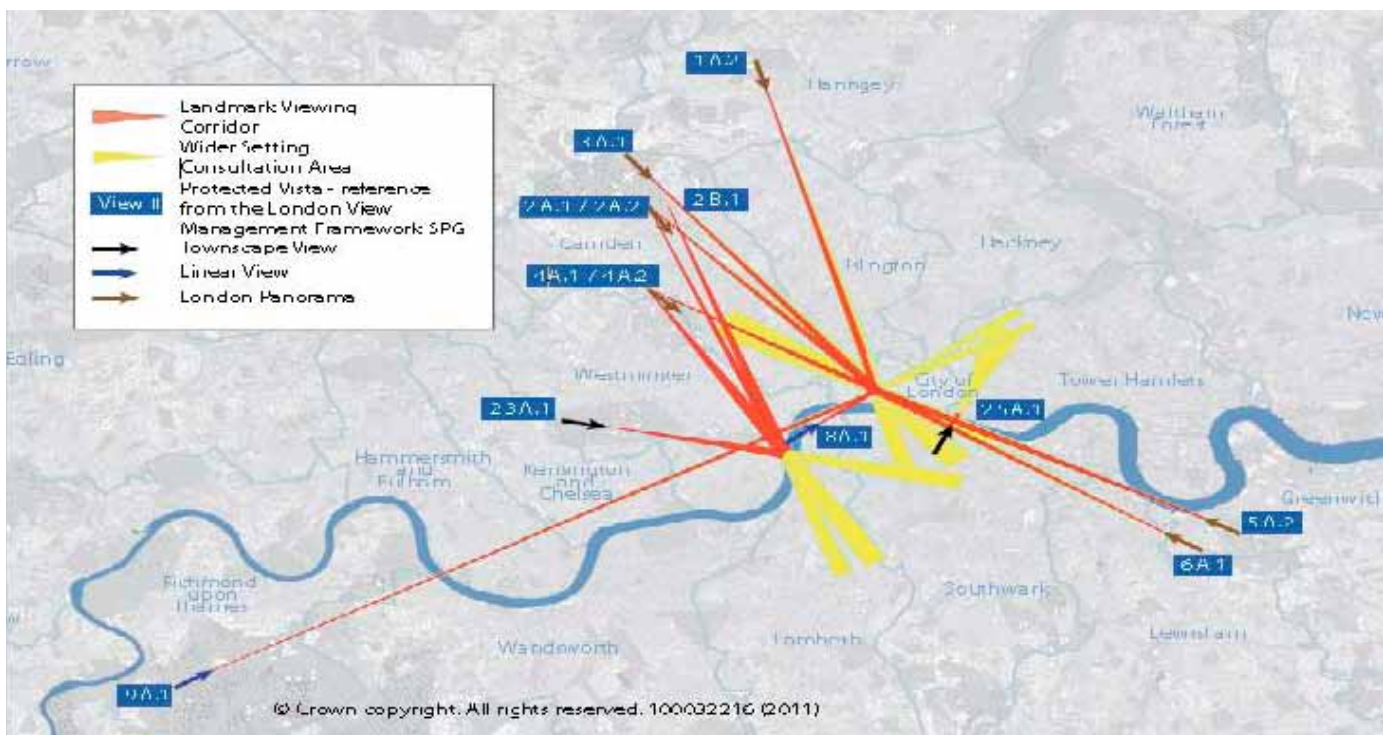
Lontoon kaava 2011

- Määrittää Lontoon yleisen strategisen suunnitelman puitteet sisältäen taloudelliset, sosiaaliset, liikenteen ja ympäristön kehityssisällöt seuraaville 25 vuodelle.
- Kokoo näiden neljän osa-alueen maankäyttövaikutukset.
- Painottaa sosiaalisia näkökulmia ja erityisryhmiä, kuten lapsia.
- Pyrkii mukautumaan ilmastonmuutokseen ja lievittämään sitä.
- Koordinoi toteuttamisen vaihtoehtoja ja ehdotuksia määrittämällä käytettävissä olevat resurssit.
- Selkeät maankäyttöpolitiikat, menettämätävät, huomioivat Lontoon prioriteetit.
- Kaavan perustana toimii kolmen strategian sarja: asumisen strategia, liikennestrategia ja talouskehitysstrategia - sekä Greener London -ohjelma.
- Kaavan vuosittainen toteutus/kaavan vuosittainen seuranta -arviot

Keskeiset tavoitteet:

1. Säilyttää ja vahvistaa Lontoon maailmankaupungin asemaa yhtenä kolmesta liiketoimintakeskuksesta, joilla on globaali ulottuvuus. Taloudellinen dynaamisuus on keskeistä Lontoon vauraudelle ja edellyttää toteutuakseen huomattavia innovoinnin tasoja.
2. Lontoo tulisi kokea yhdeksi parhaimmista paikoista asua koko maailmassa. Monimuotoista asumista on rakennettava lisää, on luotava turvallisia kaupunginosia ja torjuttava köyhyyttä. Keskeiset alueet, kuten Thamesin yhdysväylä ja Olympiakylä, tuovat menestysmahdollisuuksia.

Suojellut kaupunkinäkyvät



Keskeiset strategiat:

Keskeiset maankäyttöstrategiat – kasvun ja mahdollisuuksien suunnitelma

- Kasvu toteutetaan puuttumatta avoimiin viheralueisiin.
- Rakentamisen on oltava entistä tiiviimpää: yhä suurempi väestötiheys ja rakentamistehokkuus.
- Rakentaminen on sopeutettava joukkoliikennejärjestelmään ja eri kohteiden saavutettavuuteen.
- Asumisen laatua on parannettava ja sen määrää lisättävä.
- Tulevaisuuden rakentamisessa on noudatettava selviä maankäyttöprioriteetteja, erityisesti Lontoon itäpuolella.

- On luotava vahva, kansainvälinen kaupunki, jossa taloudellinen kasvu on vahvaa ja monipuolista.
- Ympäristöä on kehitettävä.
- Lontoon saavutettavuutta on parannettava.
- Lontoosta on tehtävä huolellisesti suunniteltu, vihreä kaupunki.

Kokonaisvaltainen vaikutusten arviointi

- Kestävä kehitys
- Elinympäristöt (luonto- ja erityisalueet)
- Terveysvaikutukset
- Yhdenvertaisuusvaikutukset

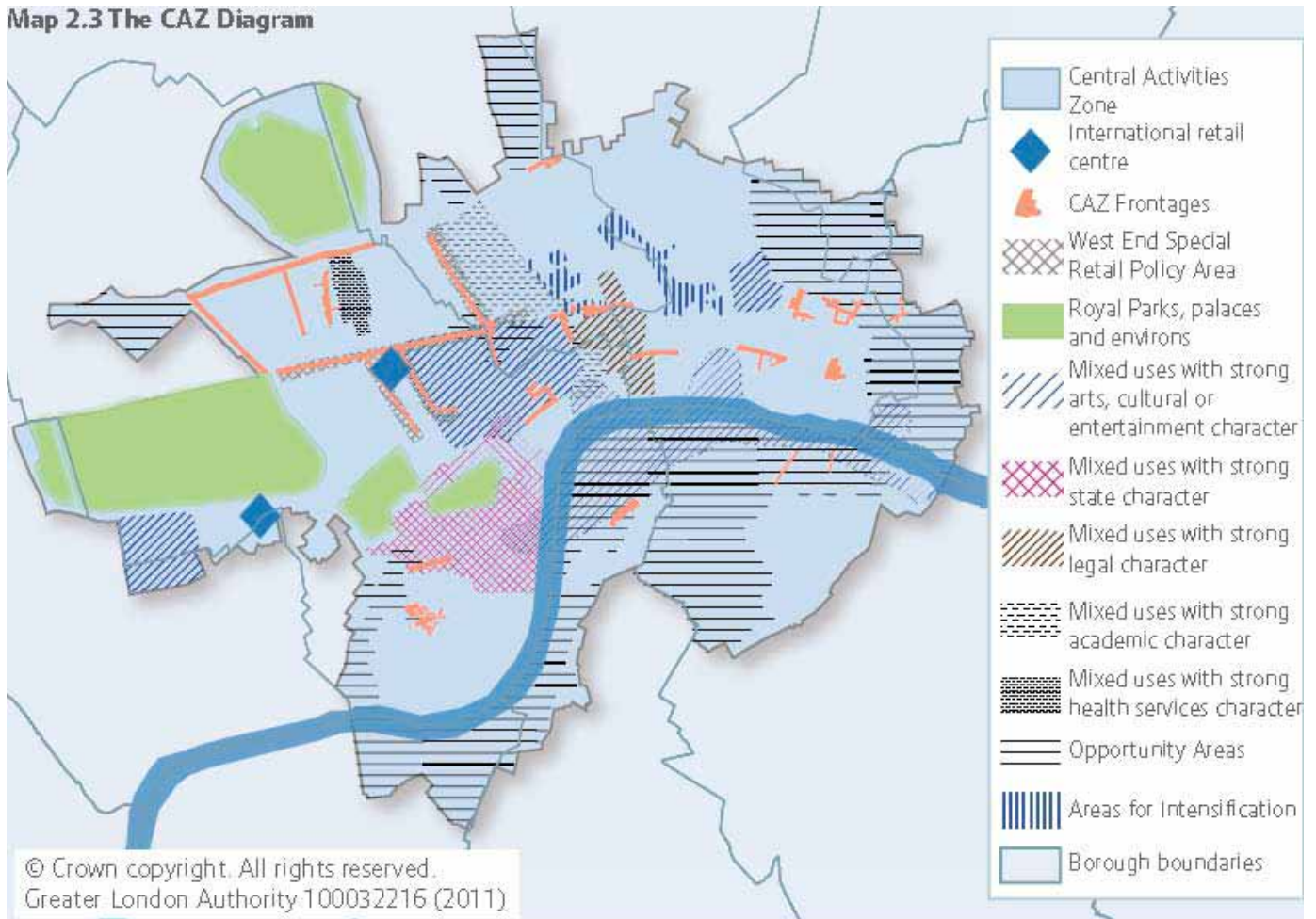
Osa-alueet

Osa-aluekokonaisuudet, joilla jokaisella viidellä on omat toteutuspiteensa.

Maankäyttövisio – paikat

- Keskeiset kasvualueet ja rakentamisen käytävät ovat etusijalla kaikilla osa-alueilla.
- Jokaisella osa-alueella on strategiset tavoitteet taloudelle ja liikenteelle.
- Keskeisten toimintojen alue – keskus- tojen vahvistaminen.
- Mahdollisuuksien alueet/tehostamis- alueet/uudistusalueet/kaupunkikes- kukset.
- Vihreän infrastruktuurin verkosto, viher- ja virkistysverkosto.

Map 2.3 The CAZ Diagram

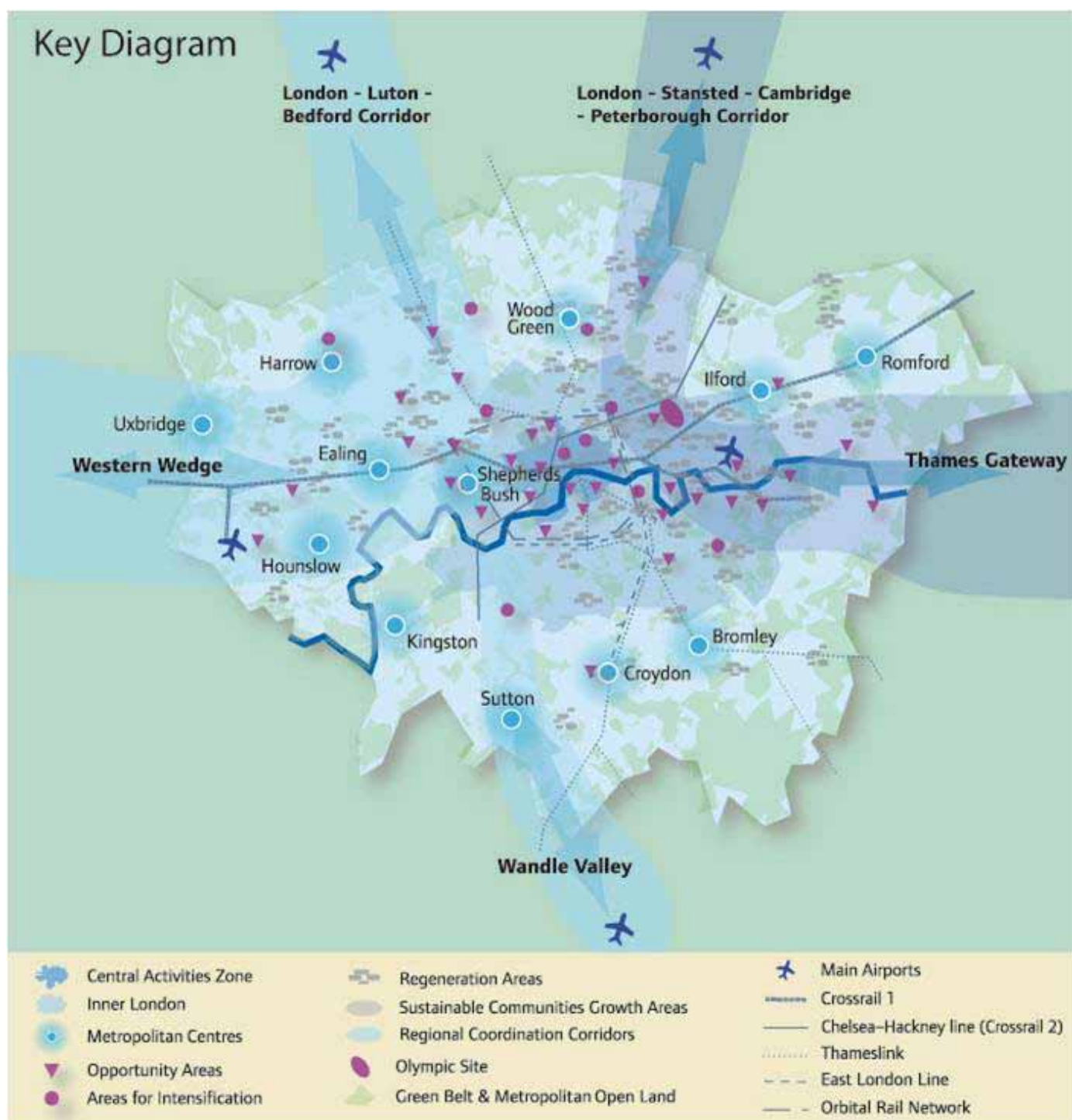


Pääkartta: Strateginen yleiskaava

Pääkarttakaavio kokoaa maankäyttöt- strategian keskeiset osatekijät. Se osoit- taa kasvun painopisteet kehittämise- netelmiseen Lontoon sisällä suojellen vi- her- ja avoimia alueita sekä liikenneyh- teyksien painotukset pääkehitysvyöhyk- keiltä sitä ympäröiville alueille. Se esit- tää kansallisesti merkittävät kasvualueet,

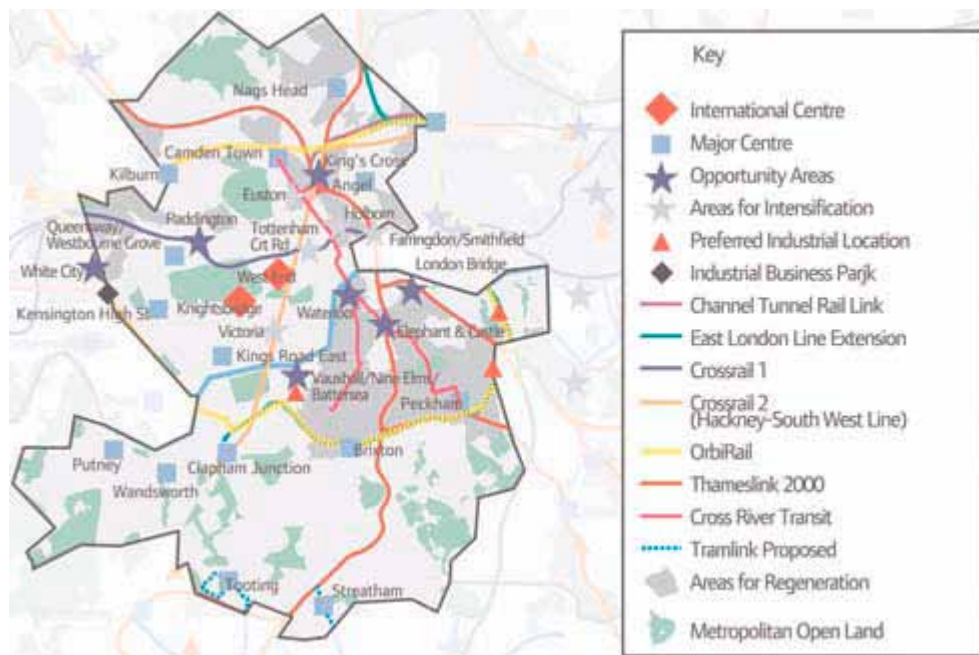
Thamesin yhdysväylän ja Lontoo–Stans- ted–Cambridge–Peterborough’n. Kaavi- ossa huomioidaan myös laajemmin mer- kittävät alueet: Lontoo–Luton–Bedford, Wandsworth–Croydon–Crawley (Wand- len laakso) ja Thamesin laakso / läntinen kiila. Keskustoimintojen alue on esiinno- tettu yhdessä koko metropolialueen kes-

kusten kanssa, jotka ovat kestävien yh- teisöjen kehityksen edellytys. Muut kes- keiset maankäyttöluokat – mahdollisuuk- sien alueet, tehostamisalueet ja uudista- misalueet – näytetään kaaviomaisesti. Kaavio sisältää myös merkittävimmät, uudet liikenne-ehdotukset ja jo olemas- sa olevat lentokentät.

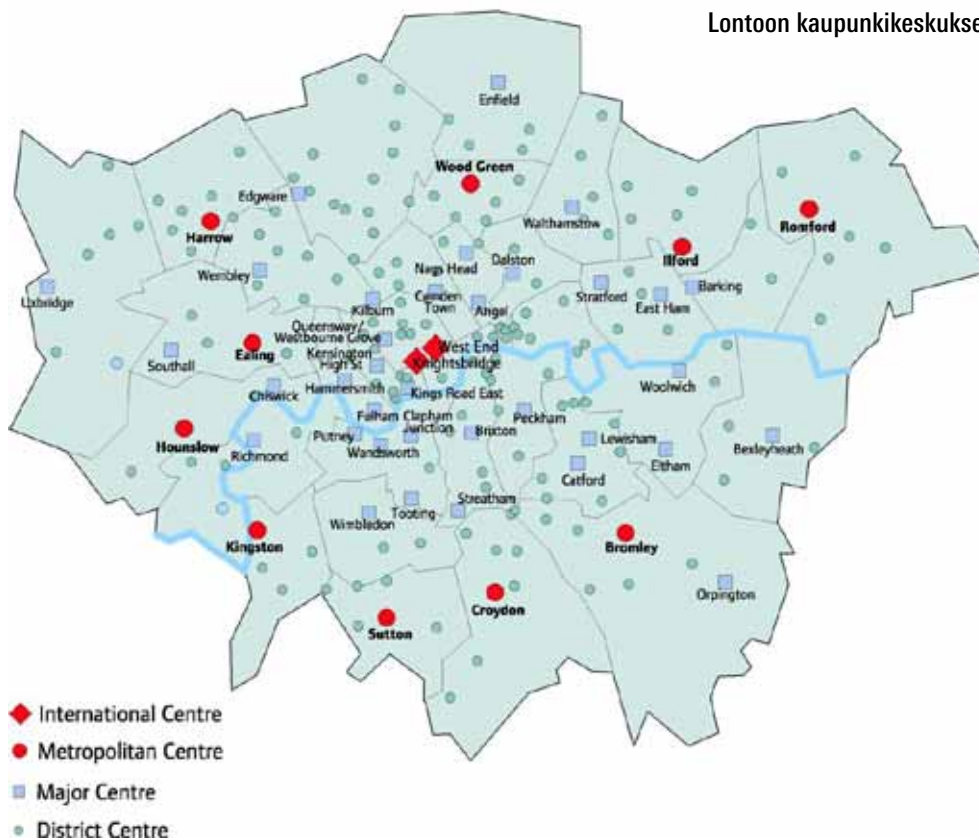


Liitekartat: Strategiset ja spatiaalikartat

Lontoon kehitysaluekartta



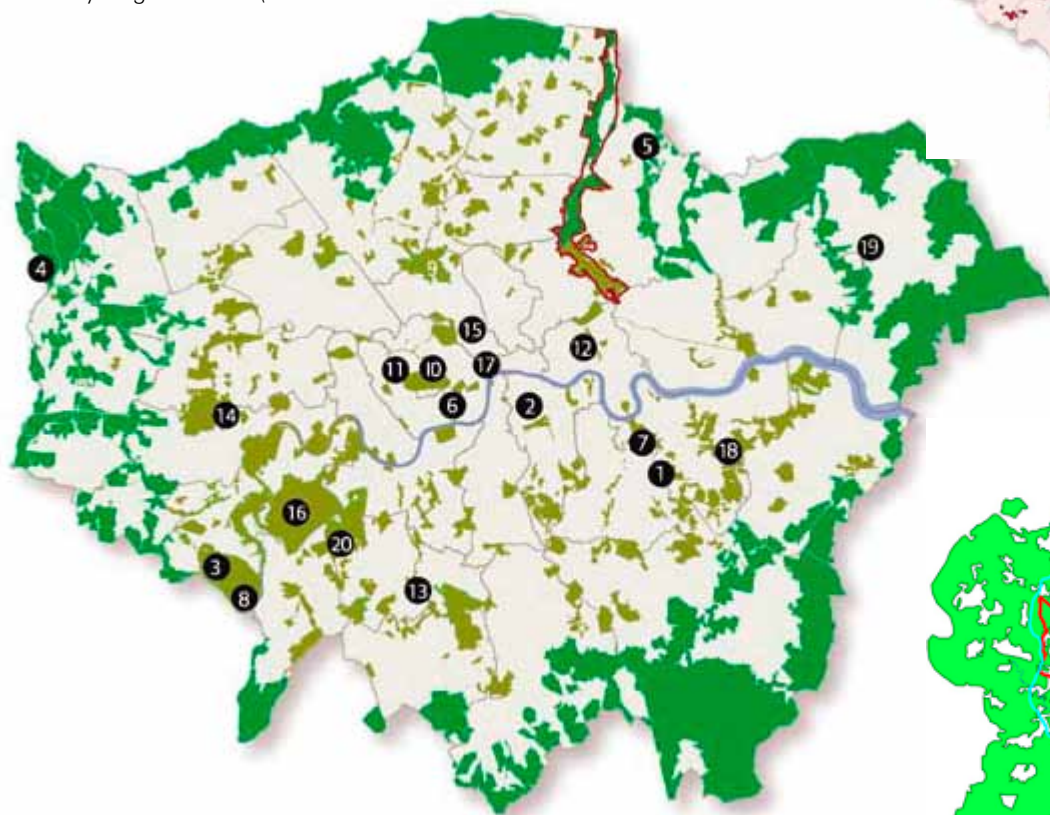
Lontoon kaupunkikeskukset



Kartta 2.5 Alueuudistus ja täydennysrakentamiskartta

Lontoon strateginen urbaani viherrakenne

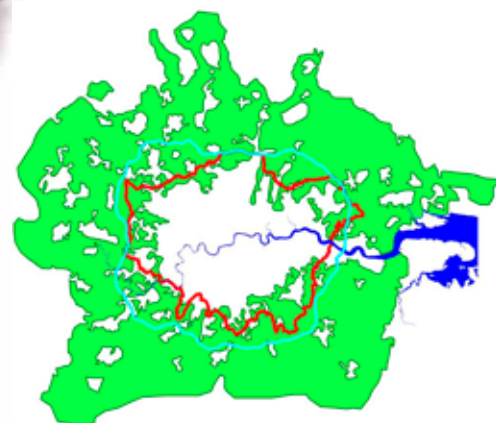
Metropolitan Open Land
Green Belt
Lee Valley Regional Park (within London)



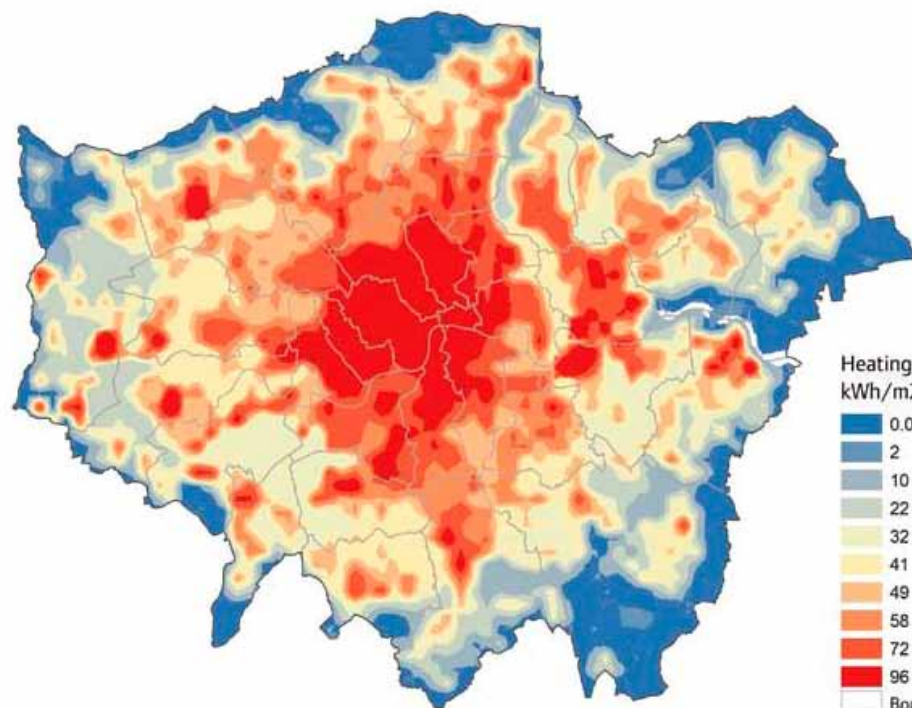
Areas for Regeneration
■ 20 most deprived LSOAs



Lontoon vihervyöhyke



Lämpöiheys Lontoossa (suhteellinen lämmöntarve perustuen polttoainekäyttöön kWh/m2/vuosi)



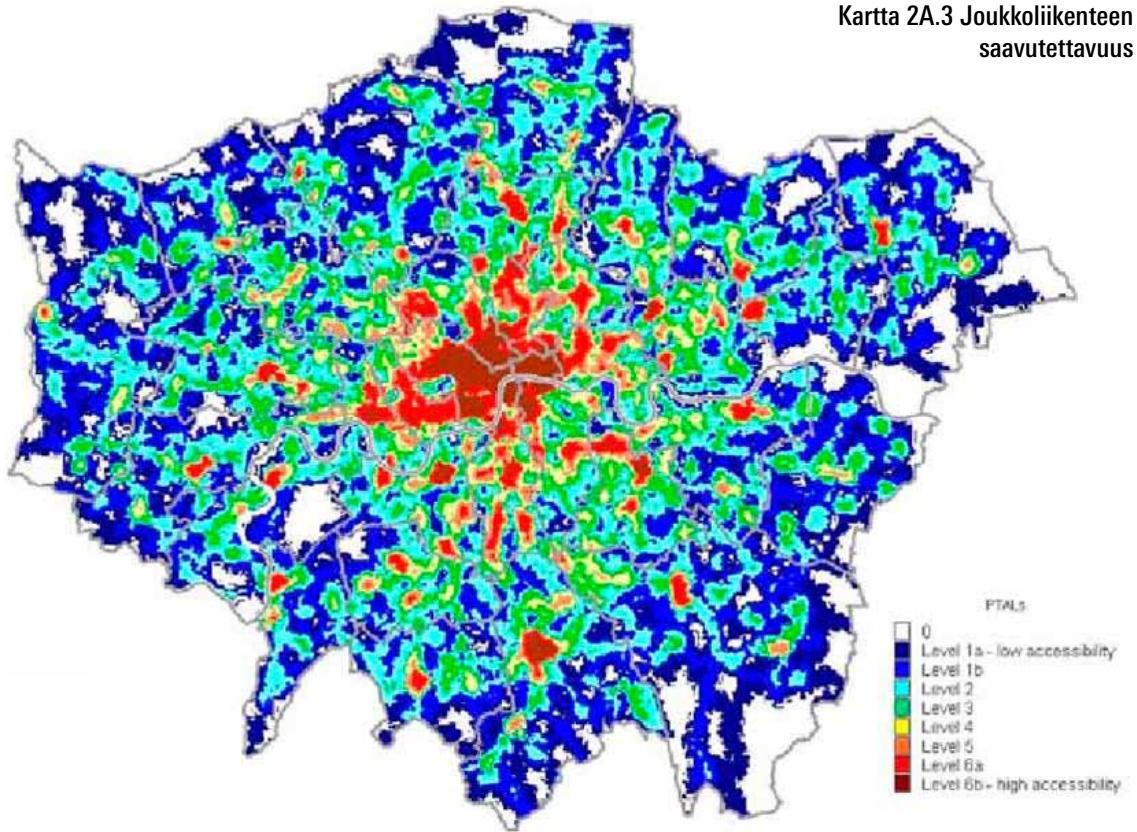
Heating fuel use, kWh/m2/year

0.01
2
10
22
32
41
49
58
72
96
Borough Boundaries

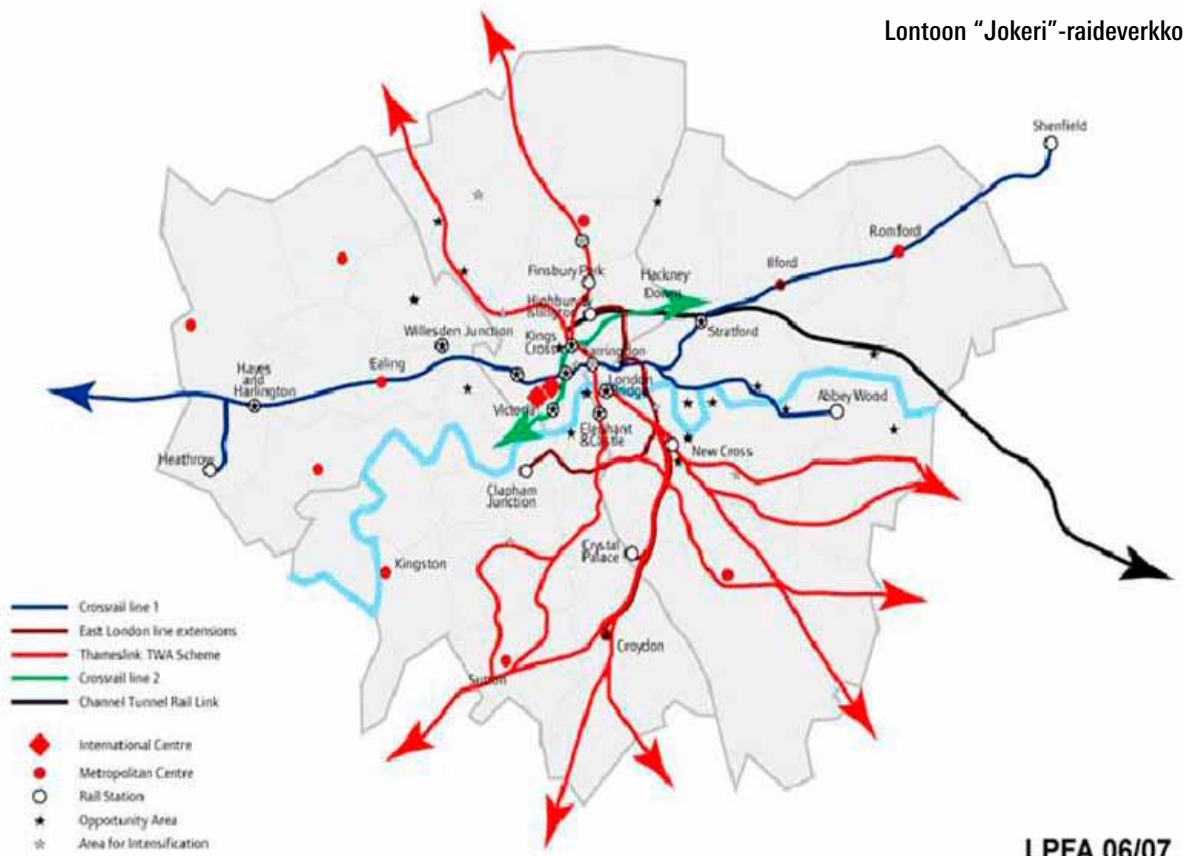
Tila ja sen käyttö:

Lontoon kaava jakaa kaupungin tilat yksityisiin tiloihin – kodit ja puutarhat – ja jaettuihin tiloihin – aukiot, kaupat, torit, asemat, tiet, puistot, joet, museot ja vastaavat. Puolet Lontoon tilasta on jaettua, yhteistä tilaa (Lontoon kaava, 7). Lontoon kaava tarjoaa kokonaisvaltaisen puitteiston taloudelliselle, ympäristön ja liikenteen sekä sosiaalisten sisältöjen tavoitteistolle seuraavan 25 vuoden aikajaksolle. Kaava huomioi ilmastonmuutoksen.

Kartta 2A.3 Joukkoliikenteen saavutettavuus



Lontoon "Jokeri"-raideverkko



LPFA 06/07

oslo

Oslo



Oslo kommune

Kommuneplan 2008 Oslo mot 2025



Vedtatt av Oslo bystyre
11.06 2008 (sak 213)

Keskeiset sisällöt:

- Oslon yleiskaava 2008
- Yleiskaava määrittää kaupungin pitkäaikaiset tavoitteet sekä strategiat niiden saavuttamiseksi. Käytettävät toimenpiteet on määritetty taloussuunnitelmassa.
- Kaava koostuu lähinnä politiikoista, eli menettelytavoista, ja strategioista niiden toteuttamiseksi.
- Yksityiset konsultit muotoilivat Oslo 2025 -tulevaisuuden näkymät. Tulevaisuuden näkymät eivät kuvaa tulevia tapahtumia vaan tulevia haasteita.
- Kaavan neljä keskeistä tehtävää:
 - kilpailukyky
 - asuminen ja kaupungin tiivistäminen: kaikki uudet rakennushankkeet jo kertaalleen rakennetuille tonteille, jotta väestötiheydeksi saadaan 3 700 hlö/km²
 - joustavat kuluttajapalvelut
 - puitteet kaupunkirakentamiselle
- Oslostakaan kansainvälinen kaupunki
- Yleiskaava pyrkii tiivistämään kaupunkirakennetta, kaupungistamaan kaupunkia ja nostamaan asumistiheyttä.
- Kaavan visio, tulevaisuuskuva, huomioi Oslossa näkyvän, lisääntyneen maahanmuuton ja pyrkii kohti sosiaalisesti osallistavaa yhteiskuntaa.
- Sataman uudistus: Fjordbyen on osa Oslon ranta-alueen uudistusta, Aker Brygge ja Oslon oopperatalo ovat valmistuneet. Tarkoituksena on uudistaa keskusrautatieaseman alue ja Tjuvholmen.
- Kestävä polku: sinivihreä Oslo, kaupunki siinä välissä. Tarkoituksena on maksimoida asuminen meren ja vuonojen rannalla metsien ja puistojen ympäröimänä.
 - Oslostakaan ekologinen pääkaupunki, tarkoituksena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä.



Tjuvholmen

- Uudet raitiotiet uusituille satama-alueille.
- Metron tavoitteena on nostaa ajotiheyttä seitsemään ja puoleen minuuttiin päälinoilla (Helsingissä metro kulkee kolmen minuutin välein!).
- Oslon tiemaksukehä Akershusin kohdalla tullaan säilyttämään.

Keskeiset strategiat:

Päästrategiat kehittämiselle

- **Asunnot:** Uusien asuntojen tarpeeksi arvioidaan 40 000 asuntoa seuraavan 15 vuoden aikana; tämän lisäksi on vielä varaus 20 000 kodille (s. 56). Uusia laadukkaita asuntoja tullaan tarjoamaan erilaisiin asumistarpeisiin/perheille koko kaupungin alueella, lisäksi hyvää julkista tilaa ja viheralueita kaupunginosiin. Uusia asuntoja kaavoitetaan mm. joukkoliikenteen solmukohtiin, meren rannalle, kaupungin keskeisille paikoille ja uudistettaville alueille.
- **Liiketoiminta:** Työllisyyskasvu on 80 000–100 000 työpaikkaa kaavoitusjakson aikana. Osloon kaupunki tulee tarjoamaan riittävästi joustavia alueita liiketoiminnan, kaupan ja teollisuuden laajentamiseksi odotuksenmukaisesti, mikä on erittäin tärkeää liiketoimintayhteisölle.
- **Liikkuminen ja liiketoiminta:** Liiketoiminnalle ja kaupalle tullaan tarjoamaan alueita liikenteen solmukohtissa, missä tiheys voi olla muita alueita suurempi ja joukkoliikenneyhteydet

ovat paremmat. Näitä varauksia tullaan kaavoittamaan ulomman kehätien tuntumaan, tietyille alueille Osloon keskustassa, Bjørvikin uudistettavalle alueelle ja sekatoimintojen alueille, kuten Ensjø ja Nydalen.

- **Kulttuuriperintö:** Osloon identiteettiä, ominaispiirteitä ja arkkitehtuurin laatua tullaan vaalimaan ja vahvistamaan. Historialliset ja kulttuuriperintöä edustavat monumentit säilytetään, ja kaupungin eri osat tulevat säilyttämään omaleimaisuutensa. Samaan aikaan moderni arkkitehtuuri on toivottua ja hyväksyttyä kaupungin mittakaavan, kaupunkimaiseman ja erityislaatuisen ympäristön määrittämässä puitteissa.
- **Ympäristö:** Kaupungin ainutlaatuisesta sijainnista vihreiden mäkien ja sinisen meren välissä tullaan huolehtimaan tulevassa kaupunkirakentamisessa. Vihervyöhyke Markan (metsä) ja vuonon välistä yhteyttä tullaan kehittämään parantamalla sini-vihreitä käytäviä (joet ja puistot) läpi kaupungin. Keskustan päärakenteet tullaan säilyttämään ja niitä tullaan myös vah-

vistamaan, kun samalla pääsy vuonolle ja ranta-alueelle tullaan parantamaan.

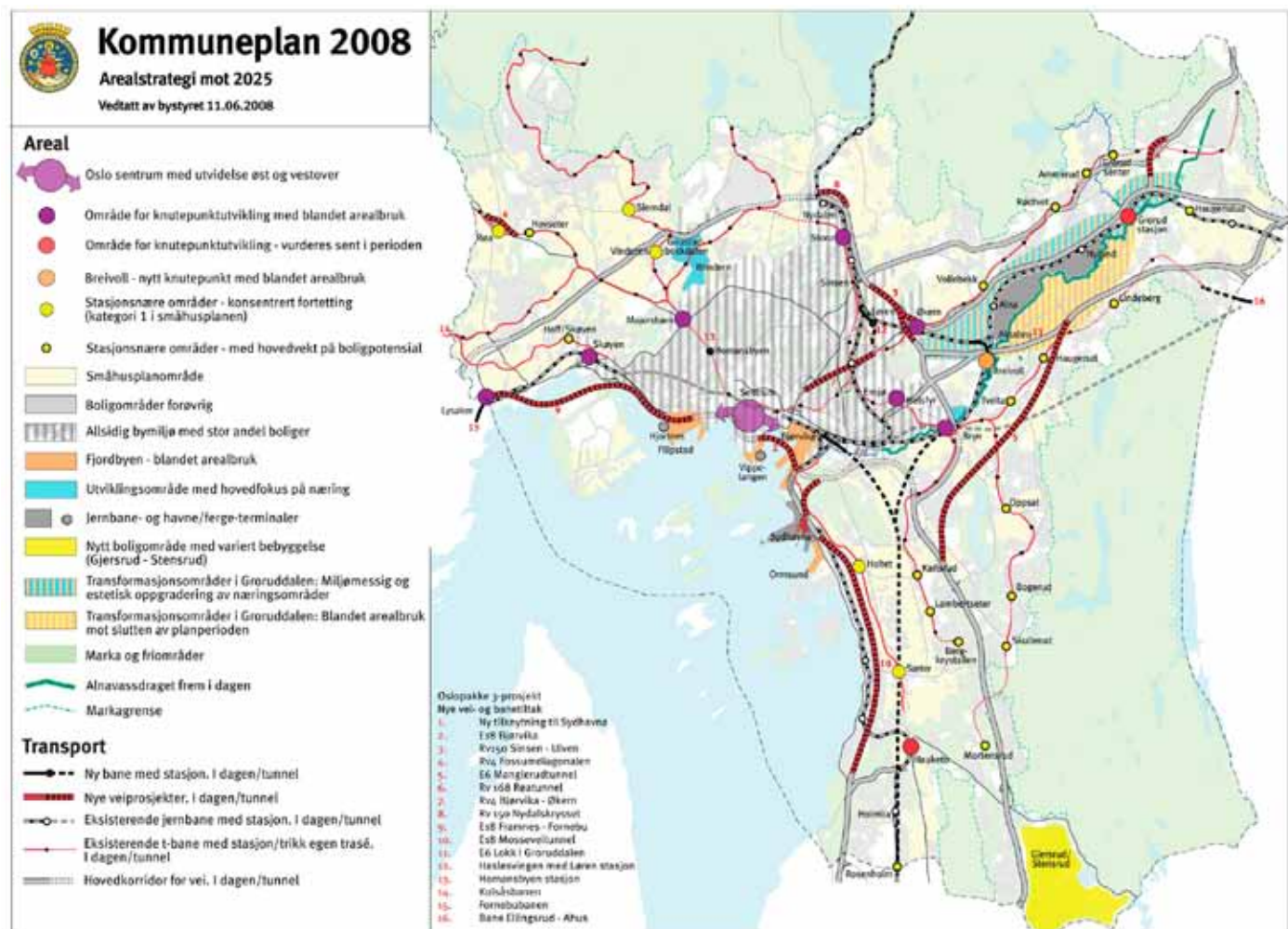
- **Liikenne ja kuljetus:** Tavaroiden ja ihmisten kuljetus tullaan järjestämään niin, että voidaan minimoida ympäristölle aiheutuvat kielteiset vaikutukset. Tavaroita tullaan kuljettamaan lähinnä laivoilla ja rautateillä, ja tavaraterminaalit tulevat tarjoamaan tehokkaan siirtokuormauksen laiva-, raide- ja rekkakuljetuksen välillä. Metroasemien läheisyydessä olevien uusien keskuksien maankäyttöpotentiaali on maksimoitava.
- **Palvelut:** Suuri valikoima julkisia ja yksityisiä palveluita tulee olemaan asukkaiden helposti käytettävissä niin keskustassa kuin muissakin kaupunginosissa. Paikallisten palveluiden paikat on harkittava ja sisällytettävä suunnitelmiin uusia asuinalueita kaavoitettaessa. Tarvittaessa kunnan on tehtävä yhteistyötä yksityisten maanomistajien kanssa, jotta esimerkiksi kouluille, urheilukentille ja päiväkodeille löydetään sopivat paikat.

Bjørvika – oopperatalo



Pääkartta: Strategisen ja maankäyttöyleiskaavan yhdistelmä

Oslo yleiskaava 2008



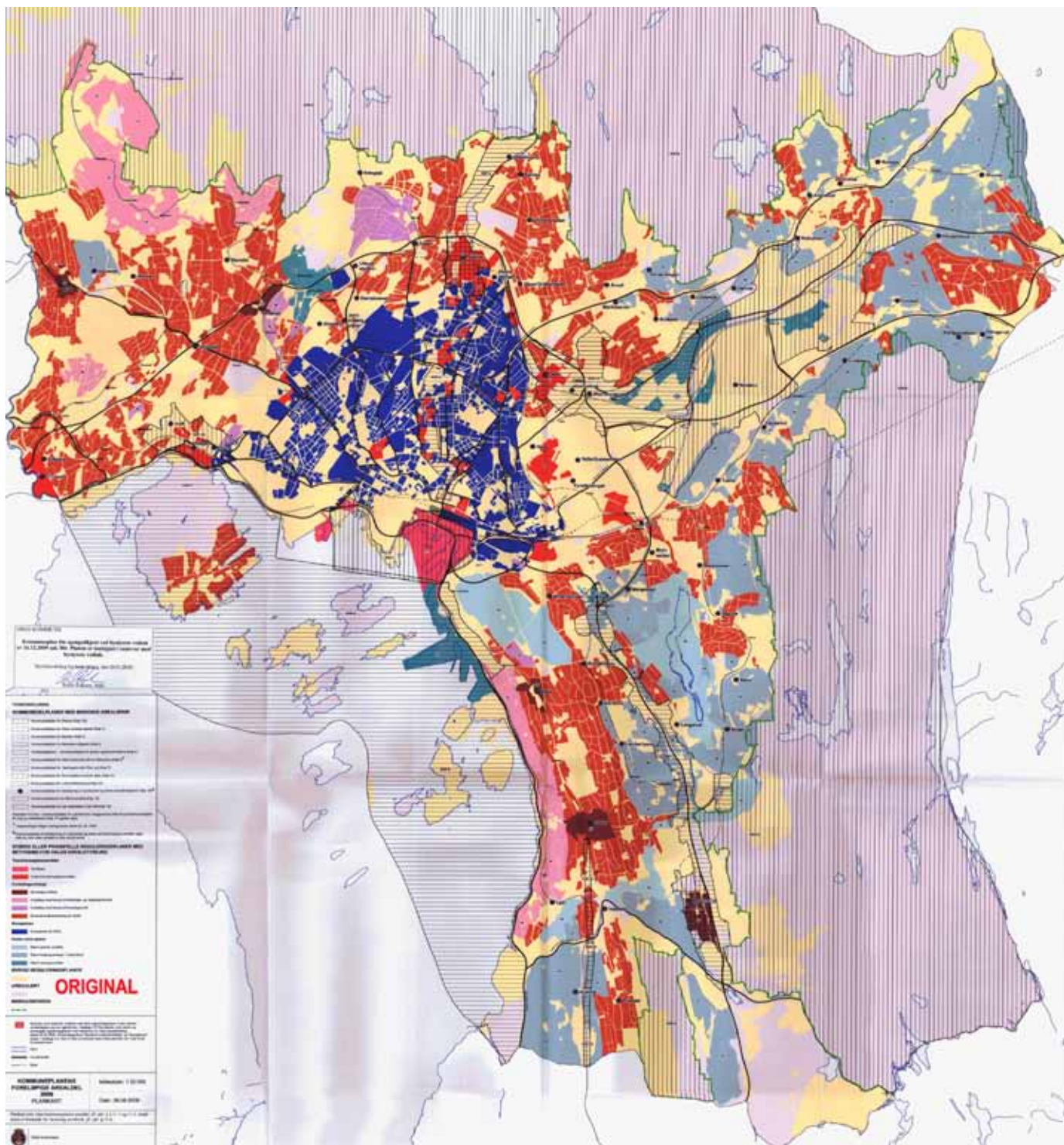
http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/planer_og_foringer/kommuneplanen/

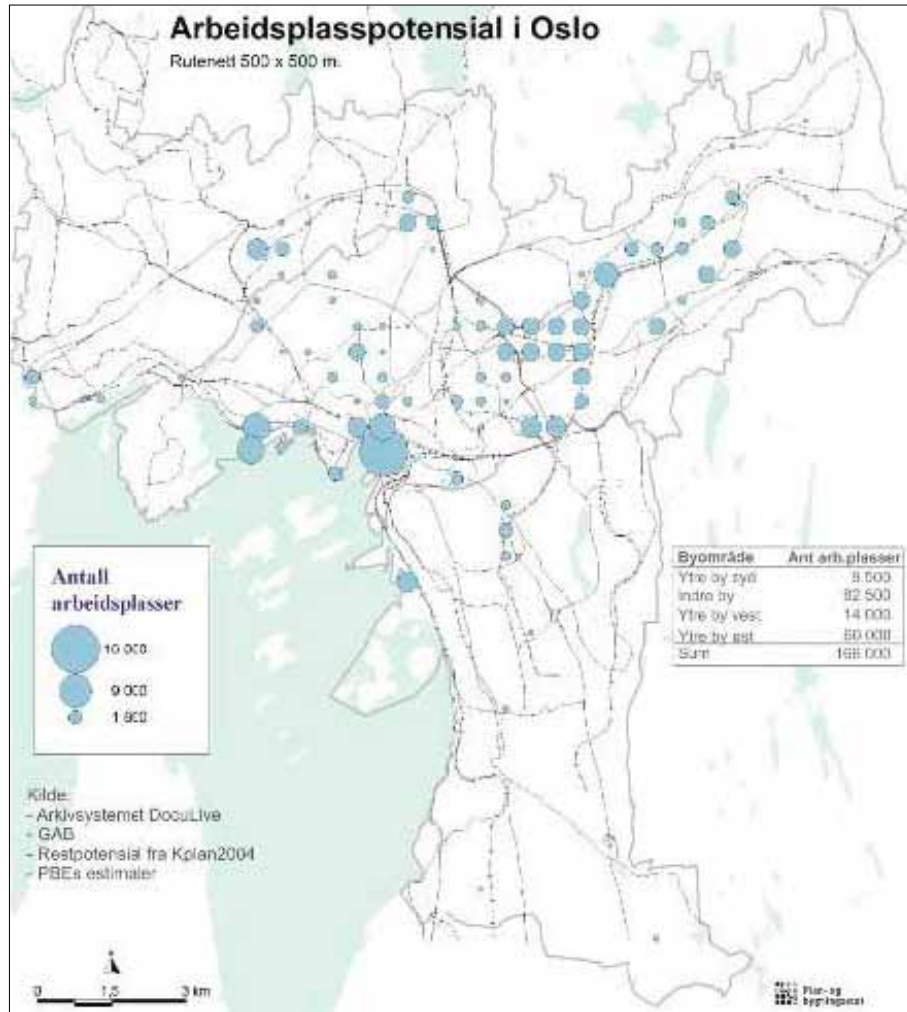
http://www.byrådsavdeling-for-miljo-og-samferdsel.oslo.kommune.no/miljo_og_klima/english/climate_and_energy_strategy/

http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/information_in_english/

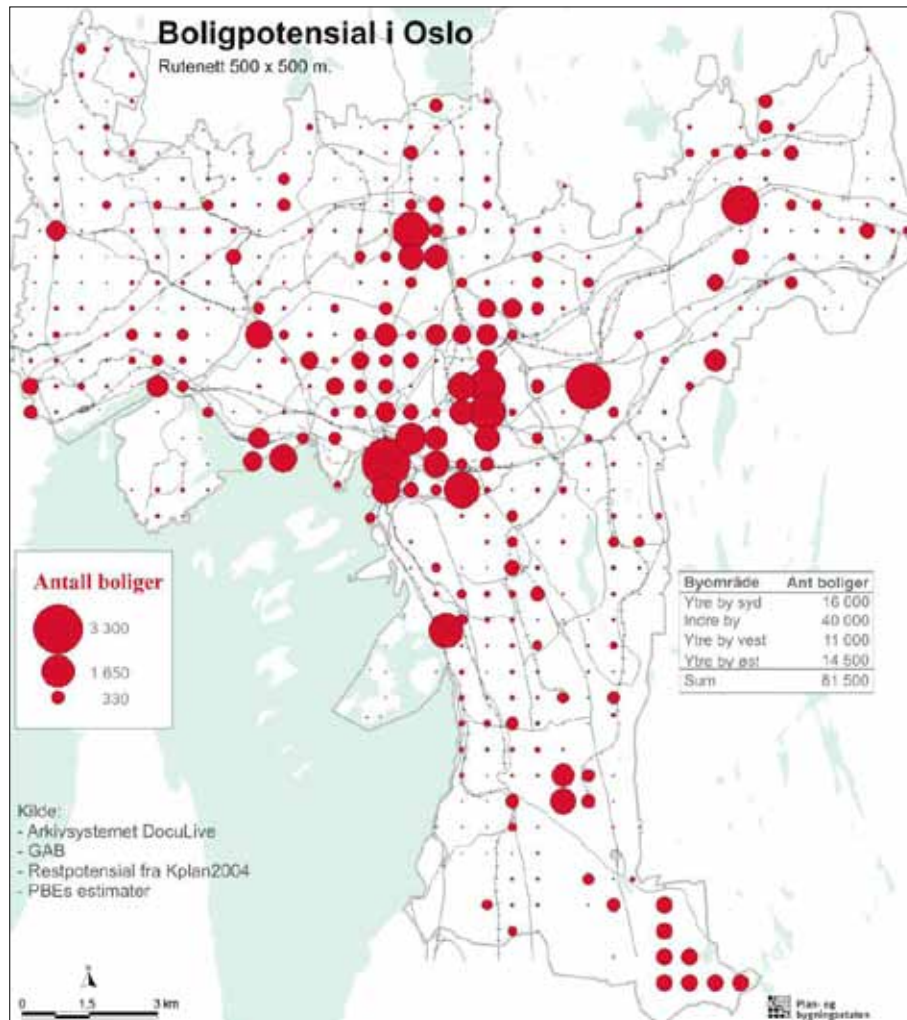
Liitekartat: Strategiset ja maankäyttökartat

Maankäyttökaava

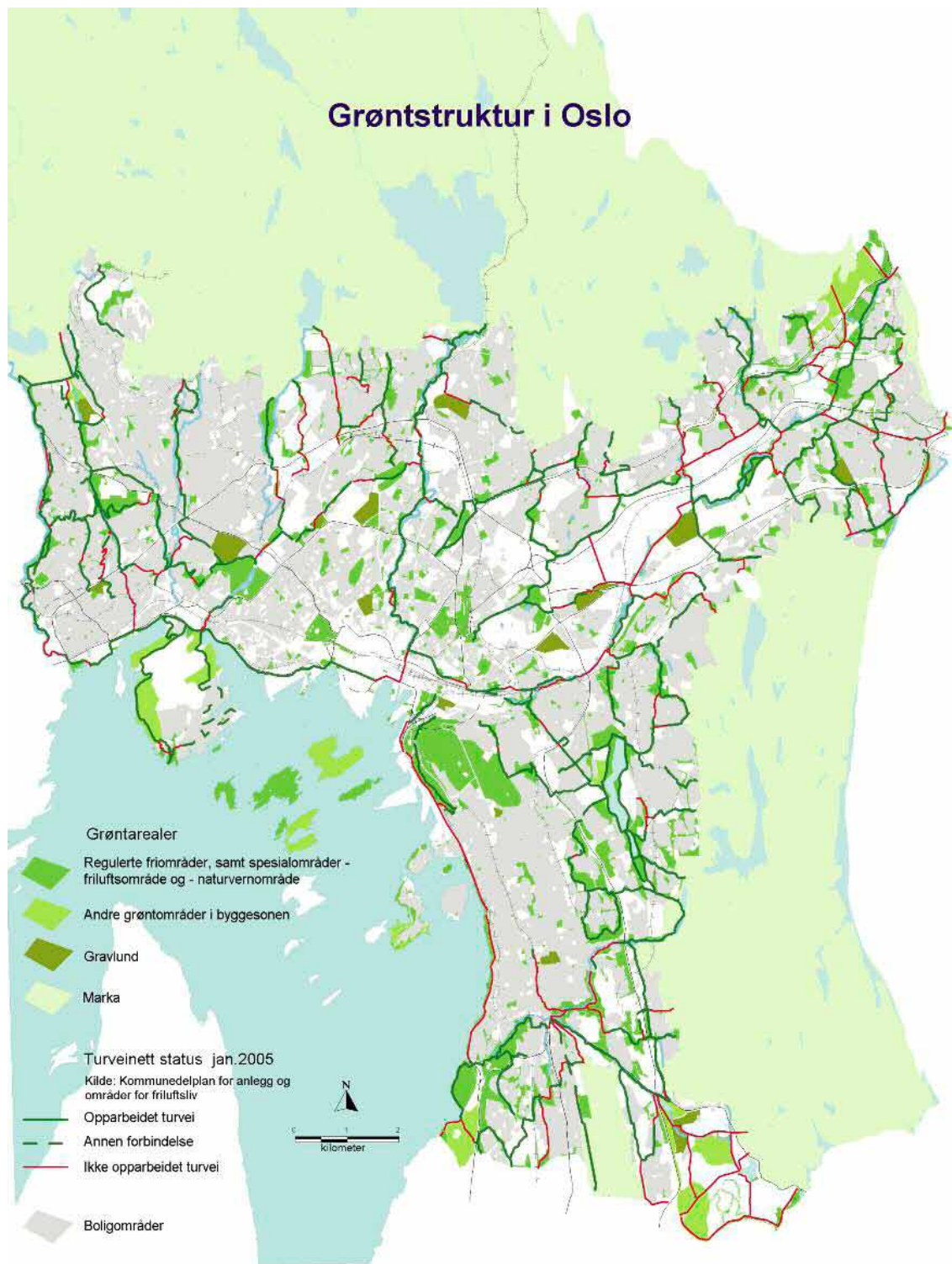




Oslo työpöikkipotentiaali



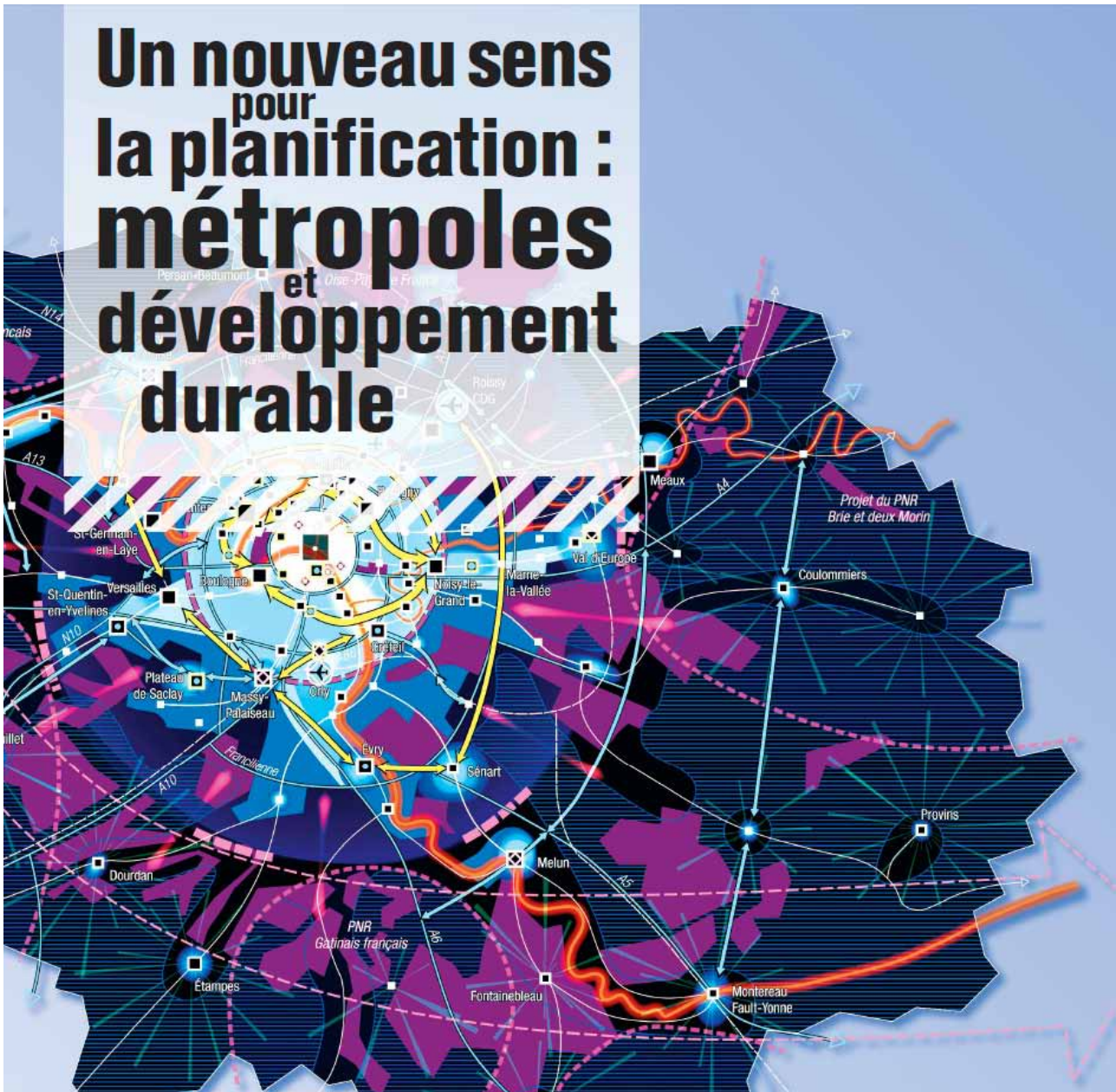
Oslo asuntorakentamispotentiaali



Parisi

Pariisi

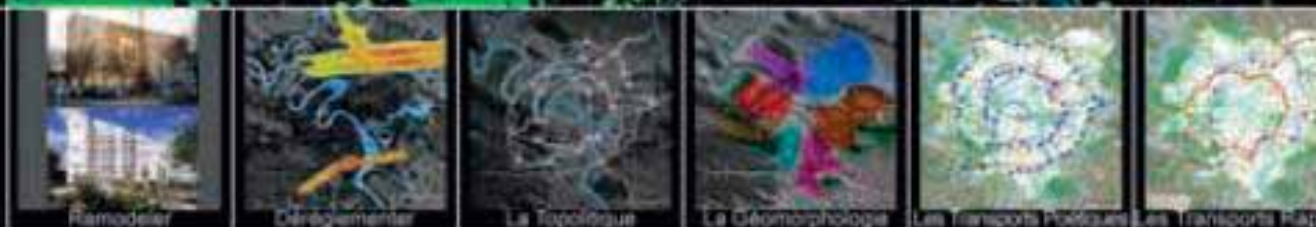
Metropoli ja kestävä kehitys



LE GRAND PARIS DU DEVOIR D'

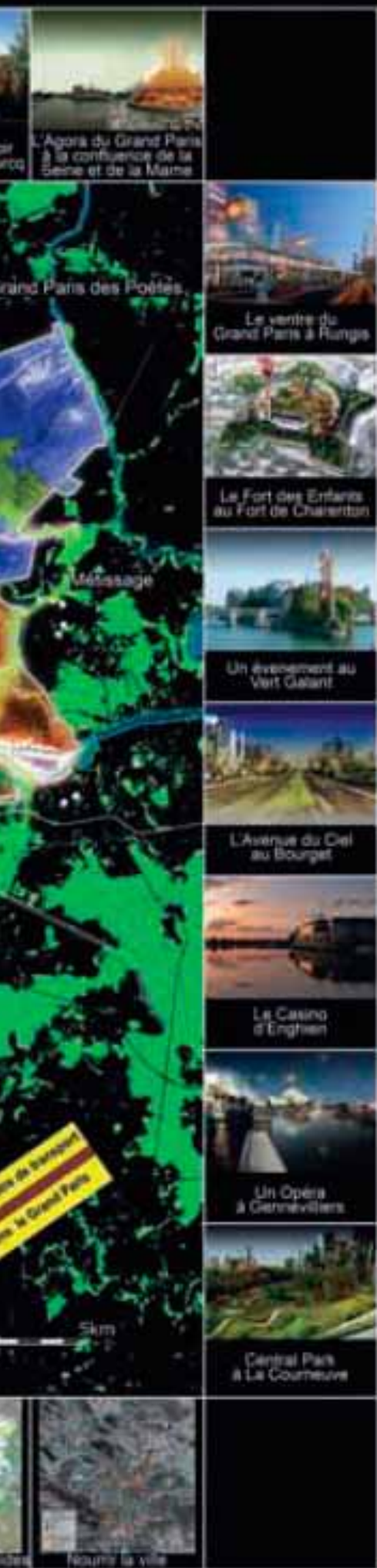
LE SYMBOLIQUE, LES NOUVEAUX MONUMENTS DU GRAND PARIS

LE REEL, LES 1001 LIEUX, LES 1001 VILLAGES, LES 1001 VISAGES



LES CONDITIONS D'UNE BONNE URBANITE

URBANITE



Le ventre du Grand Paris à Rungis



Le Fort des Enfants au Fort de Charenton



Un événement au Vert Galant



L'Avenue du Ciel au Bourget



Le Casino d'Enghien



Un Opéra à Gennevilliers



Central Park à La Courneuve

L'IMAGINAIRE, LES LIEUX DE VOYAGE



Projet

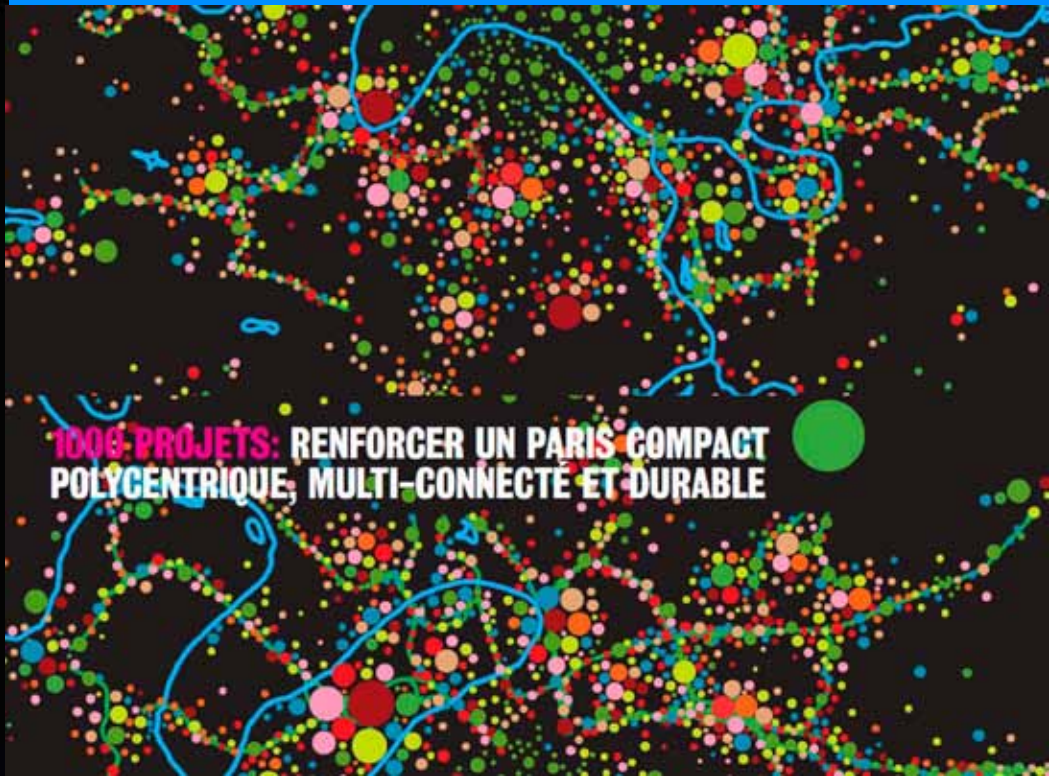
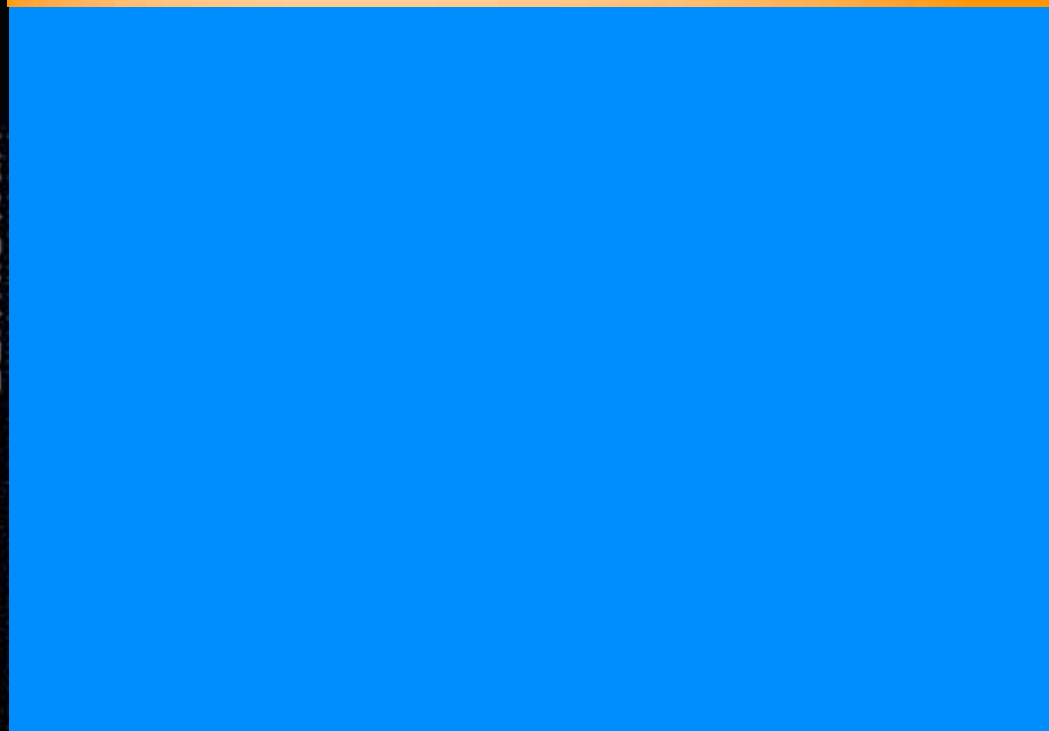
Soumis au Conseil régional pour adoption 25-26 septembre 2008

RAPPORT

Schéma directeur de la région Île-de-France



la Région

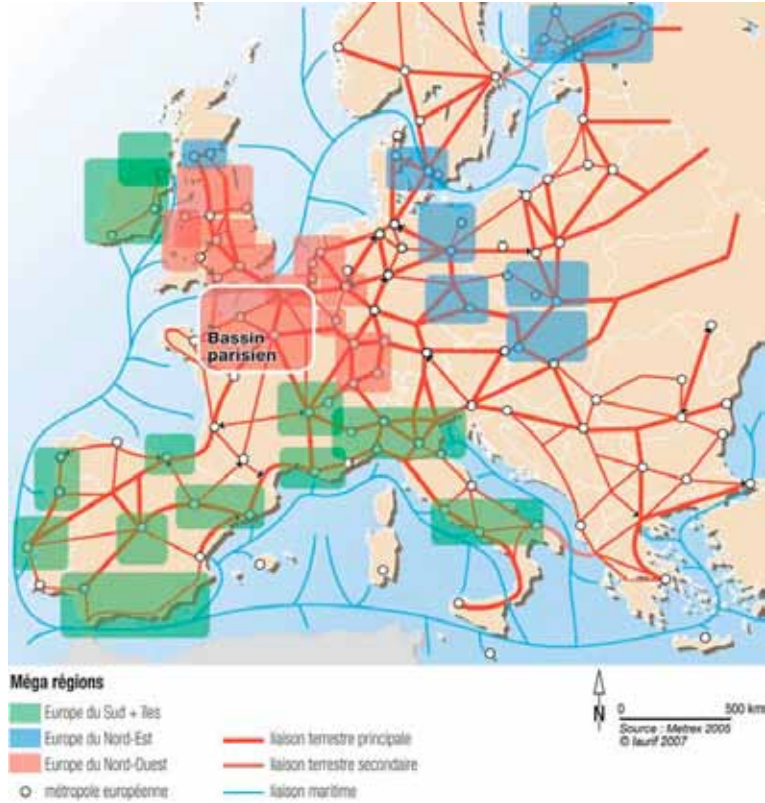


1000 PROJETS: RENFORCER UN PARIS COMPACT POLYCENTRIQUE, MULTI-CONNECTÉ ET DURABLE

Keskeiset sisällöt:

Pariisin metropolialue saa hyvät arvostat maailmanlaajuisissa kestävyysluokituksissa: innovaatio, Euroopan ekokaupungit ja digitaalinen hallinto. Pariisi on maailman kartalla erittäin onnistuneen Velib- polkupyöränjako -ohjelmansa ansiosta. Pariisi on hiljattain käynnistänyt vastaavan mallin, Autolibin, pienille sähköautoille, tällä hetkellä löytyy 250 vuokrausasmaa.

- SDRIF (maakuntakaava) muokkaa Pariisia ja Île-de-Francea rakentamisen tasapainottamiseksi sekä tiiviisti, myös monikeskukseksi ja alueellisesti yhtenäiseksi.
- Ympäristö muodostuu alueellisesta yhdyskuntasuunnittelusta.
- Uusien kaupunkialueiden yhä suurempi keskittäminen, erityisesti kahdeksalla seutualueella
- Tavoitteena on 1,8 miljoonaa uutta asukasta vuoteen 2030 mennessä.
- Alueiden välinen yhteistyö EU-kumppaneiden kanssa.
- ARC-EXPRESS -luotijunan rakentaminen kaupungin ylittävillä säteittäisillä yhteyksillä

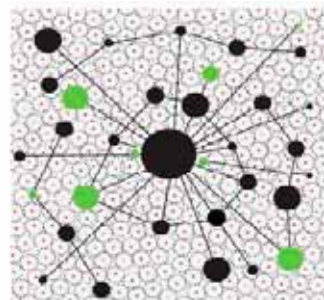


Kartta: Alueiden välinen yhteistyö EU:ssa



Mobilité graduée

Kaupungin keskittäminen monikeskuisessa aluejakaumassa



- Centralités urbaines
- Centralités vertes
- Ville diffuse
- Intensifications

Asteittainen liikkuvuus:

mustat pisteet: kaupunkikeskittymä

vihreät pisteet: viherkeskittymä

harmaat ympyrät: kaupungin hajaantuminen

punaiset ympyrät viivalla: tiivistyminen.

Keskeiset strategiat:

Île-de-Francen alueen kestävän kehityksen viisi tavoitetta:

1. Rakennetaan 60 000 uutta asuntoa vuodessa vuoteen 2030 asti – eli yhteensä 1,5 miljoonaa uutta asuntoa.
2. Mahdollistetaan 700 000 työpaikan lisäys vuoteen 2030 mennessä sekä talouden monipuolistuminen.
3. Luodaan uusi lähestymistapa seudun strategiseen liikenteen järjestämiseen, jotta taataan järkevä, joustava ja helppo liikkuvuus.
4. Suojataan, arvostetaan ja palautetaan luonnon monimuotoisuutta sekä seudun luonnonvaroja.
5. Parannetaan lähipalveluita ja -tiloja metropolin viehätysvoiman vahvistamiseksi.



Aubervilliers, la Gare Nord Europe, le quartier d'affaires et l'annulaire.

Viisi strategiaa: viisi maankäyttösuunnitelmaa

1. Asumisen strategia

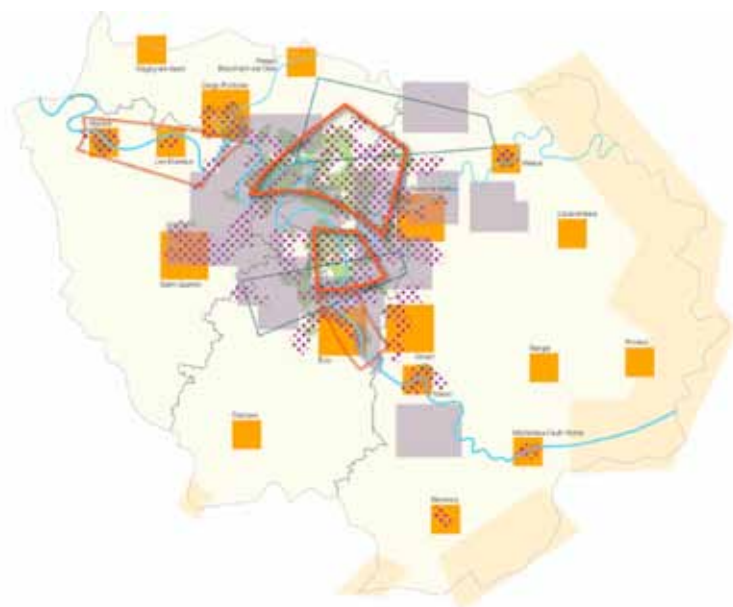
1a. Asuntorakentamisen keskeiset kehitysalueet

- Luodaan asuntoja, palveluita ja laadukasta kaupunkiympäristöä.
- Luodaan uudelleen edellytykset asukkaiden liikkuvuudelle.
- Täydennetään toimistojen dynamiikka asuntorakentamisella.



1b. Asuntorakentamisen keskeiset kehitysalueet – alueiden kehitys sosiaalisesta - ja ympäristönäkökulmasta

- Pienennetään sosiaalista ja alueellista epätasa-arvoa, jota esiintyy pienituloisten alueilla.
- Pienennetään epätasa-arvoa ympäristöön liittyen.
- Pienennetään epätasa-arvoa joukkoliikenteen saavutettavuudessa.
- Pienennetään vajausta sosiaalisen asuntotuotannon määrässä ja/tai tasa-painotetaan asumismuotojakaamaa.

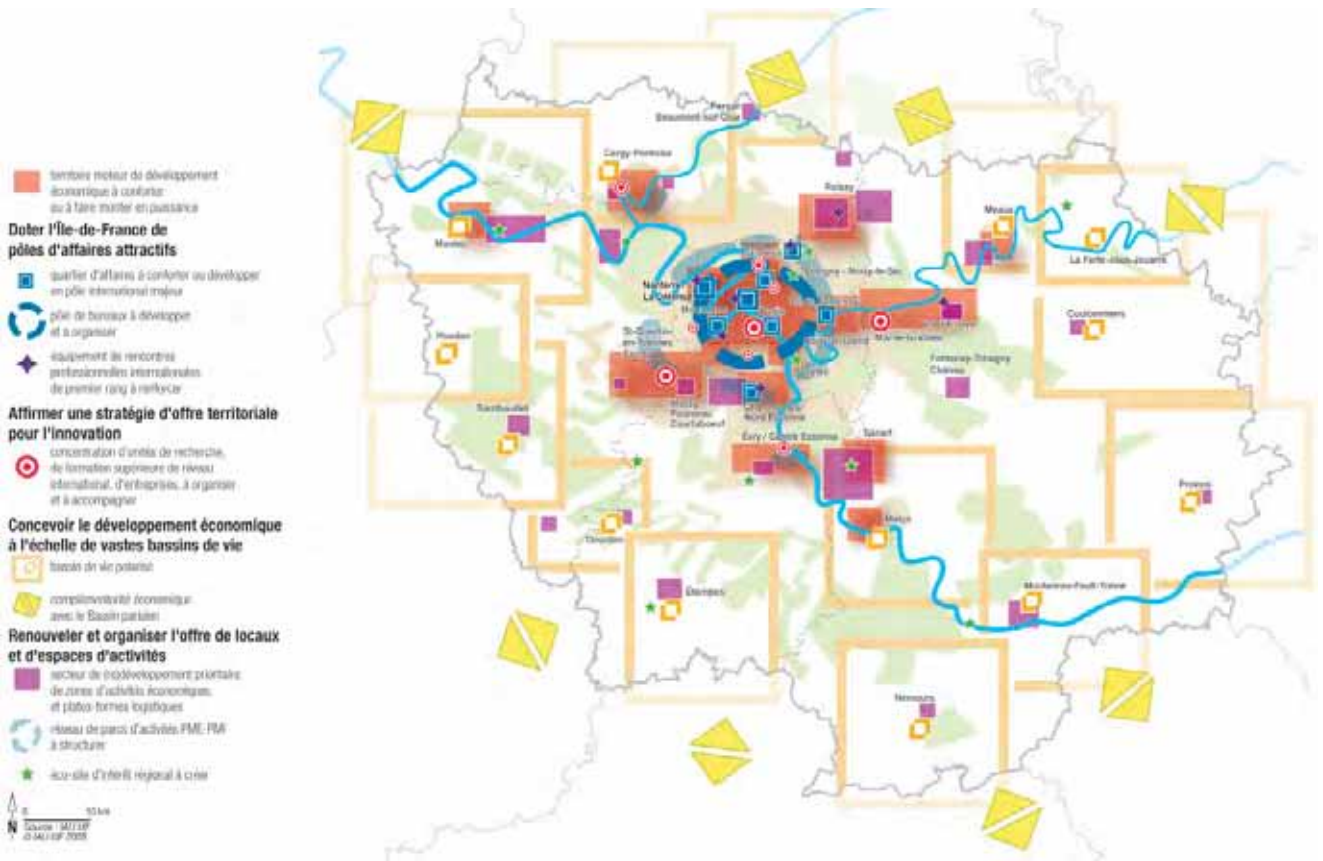




2. Taloudellinen strategia

2a. Luodaan työpaikkoja ja vauhditetaan taloustoimintaa

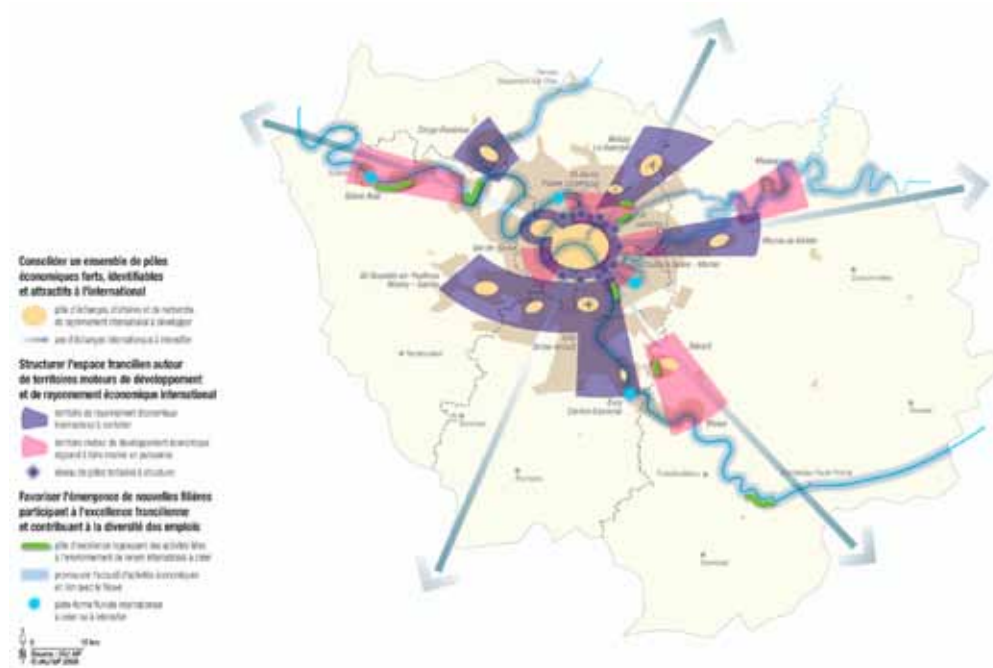
- Luodaan Île-de-Francen alueelle houkuttelevia yrityspuistoja.
- Luodaan innovaatioille alueellisen tarjonnan strategia.
- Parannetaan talouskehitystä suurilla asuinalueilla.
- Uudistetaan ja järjestetään toimisto- ja liiketoimintatilojen tarjontaa.



2b. Työllisyyden tuleva kehitys: kansainvälinen näkökulma

Parannetaan Île-de-Francen työllisyyttä, liiketoimien laadukkuutta ja kansainvälistä vaikuttavuutta.

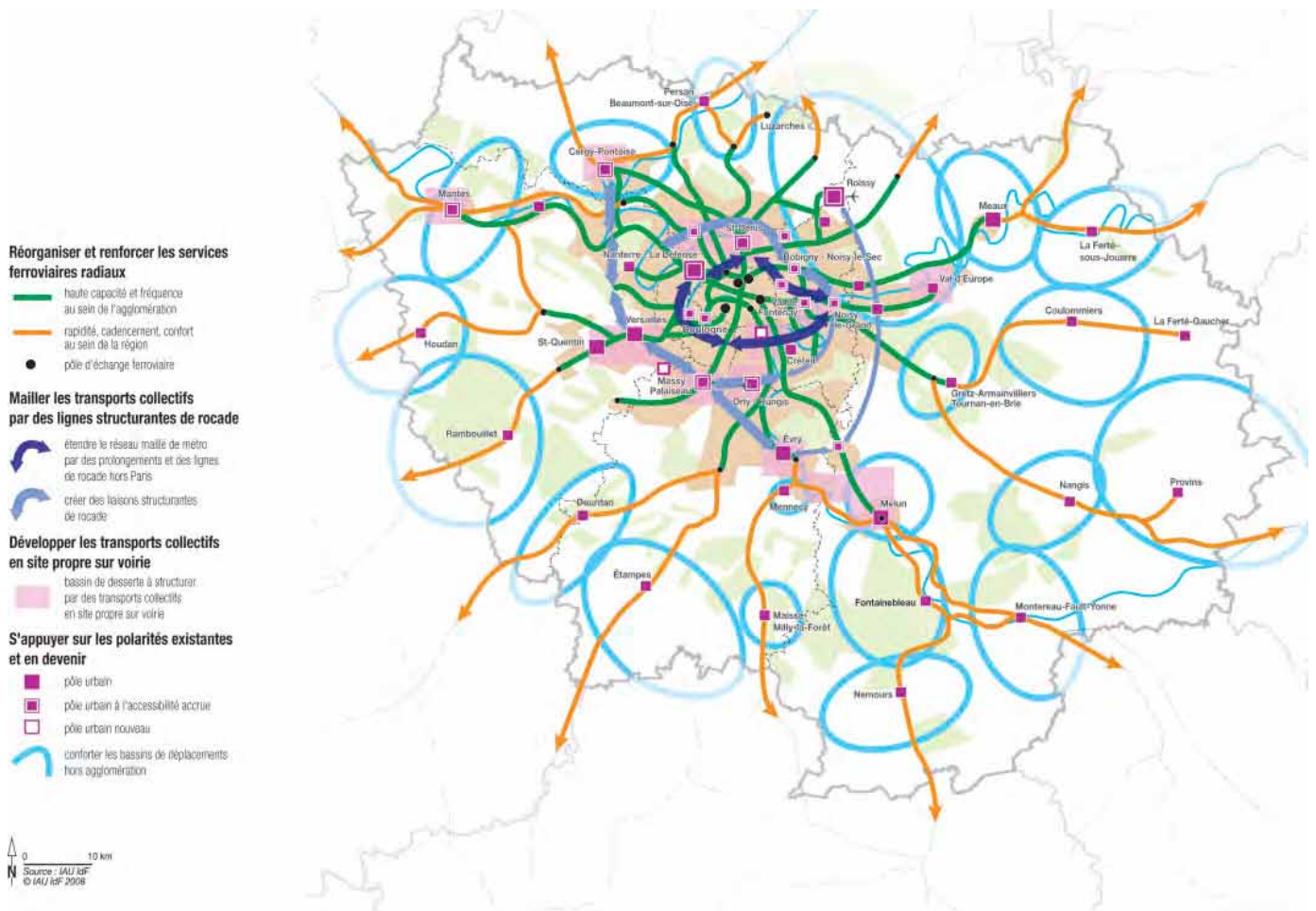
- Vahvistetaan kaikkia vahvoja ja tunnistettavia taloudellisia alueita, jotka ovat kansainvälisesti kiinnostavia.
- Rakennetaan Pariisin alueen ympäristöä kehitysmoottorialueilla ja kansainvälistä talousmerkitystä omaavilla alueilla.
- Edistetään uusien talussektorien kehittymistä, mikä osaltaan myötävaikuttaa Pariisin alueen menestykseen ja työpaikkojen monipuolistumiseen.



3. Liikkuminen

Kehitetään ja helpotetaan ihmisten järkevää liikkumista sekä tavaroiden kestävästä kuljetusta.

- Järjestetään säteittäisiä rautatiepalveluita uudelleen ja vahvistetaan niitä.
- Verkotetaan joukkoliikennettä luomalla kehäteitä.
- Kehitetään joukkoliikennettä.
- Tukeudutaan olemassa oleviin ja tuleviin keskittyimiin.



4. Ilmastonmuutoksen vaikutukset ja energia – suunnitelmallinen lähestymistapa ympäristöön

4a. Taataan viheraluejärjestelmän yhtenäisyys

- Kehitetään ja vahvistetaan asutuskeskuksen viherkäytäviä Pariisin alueen ympäristön tasapainon ja hyvinvoinnin varmistamiseksi.
- Nostetaan vihervyöhykkeen arvoa ja jäsennetään sitä.
- Säilytetään maatalouden alueet ja kaupungin viherkiilat ja ylläpidetään niitä.

Developper et renforcer la trame verte d'agglomération, pour l'équilibre écologique et la santé des Français

171

Valoriser et structurer la ceinture verte, lieu d'échanges

- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques

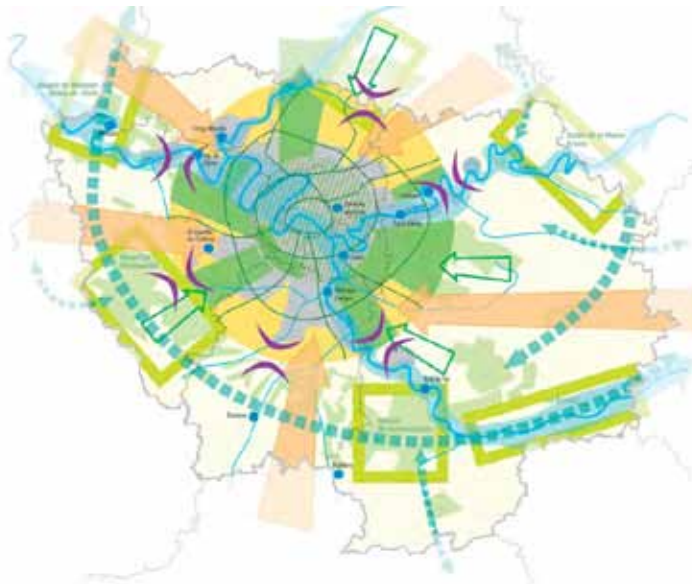
Valoriser l'espace rural, lieu de production, de patrimoine et d'identité

- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques

Maintenir et restaurer les continuités et les grandes pentures

- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques

- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques



4b. Edistetään kaupungin järjestymistä ja ennakoidaan ilmastonmuutos ja energiankäyttö

- Kehitetään tiivistä kaupunkia, compact city.
- Kehitetään energian ja tärkeiden resurssien käyttöä strategisesti.
- Ennaltaehkäistään ilmastonmuutoksen vaikutuksia.

Construire la ville compacte et résiliente

- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques

Faciliter le développement et le maintien de l'espace rural, des champs cultivés, et des circuits courts

- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques

L'énergie, source de vitalité stratégique

- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques

Structurer et encourager le développement des autres formes renouvelables et locales

- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques

Construire l'approvisionnement énergétique

- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques

Prévenir des impacts du changement climatique

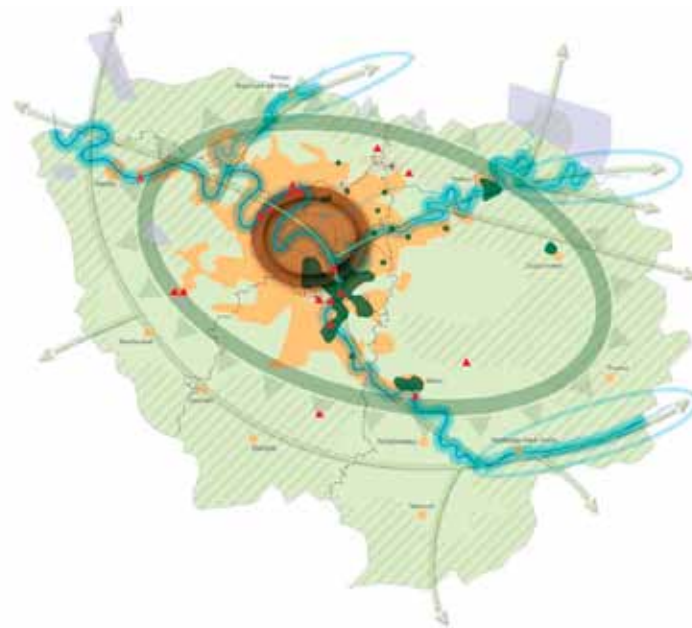
- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques

- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques

- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques

- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques

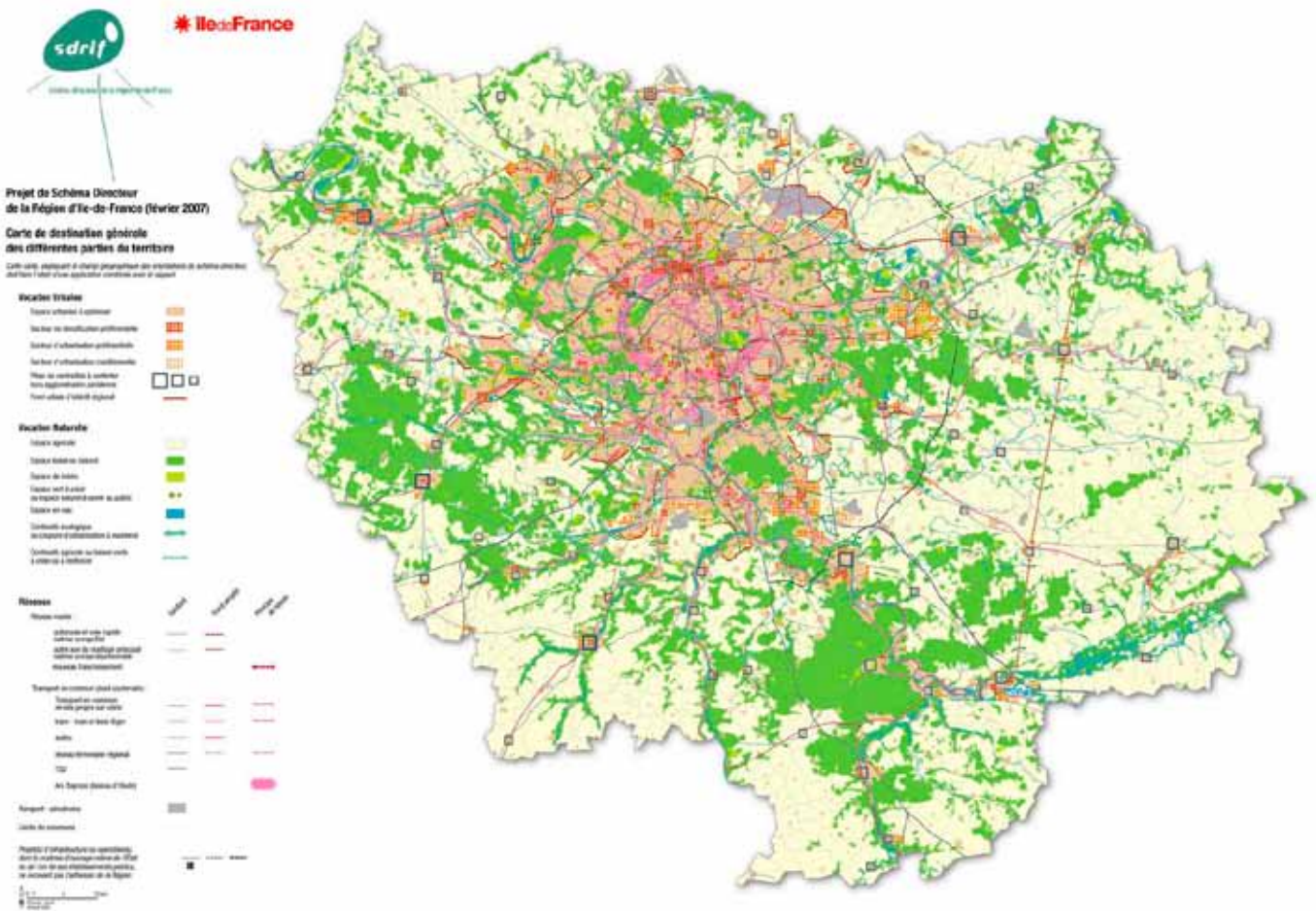
- améliorer et créer des continuités écologiques
- améliorer et créer des continuités écologiques



Pääkartta: Strateginen yleiskaava

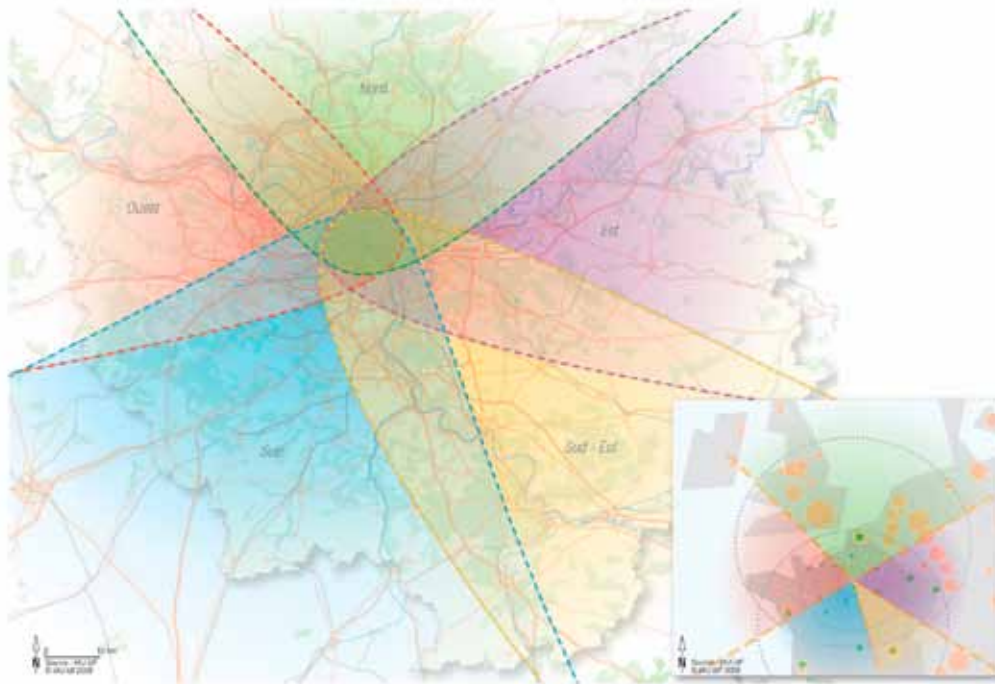
Schéma directeur de la région Île-de-France
 "Projet adopté par délibération du Conseil régional le 25 septembre 2008"

SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale)



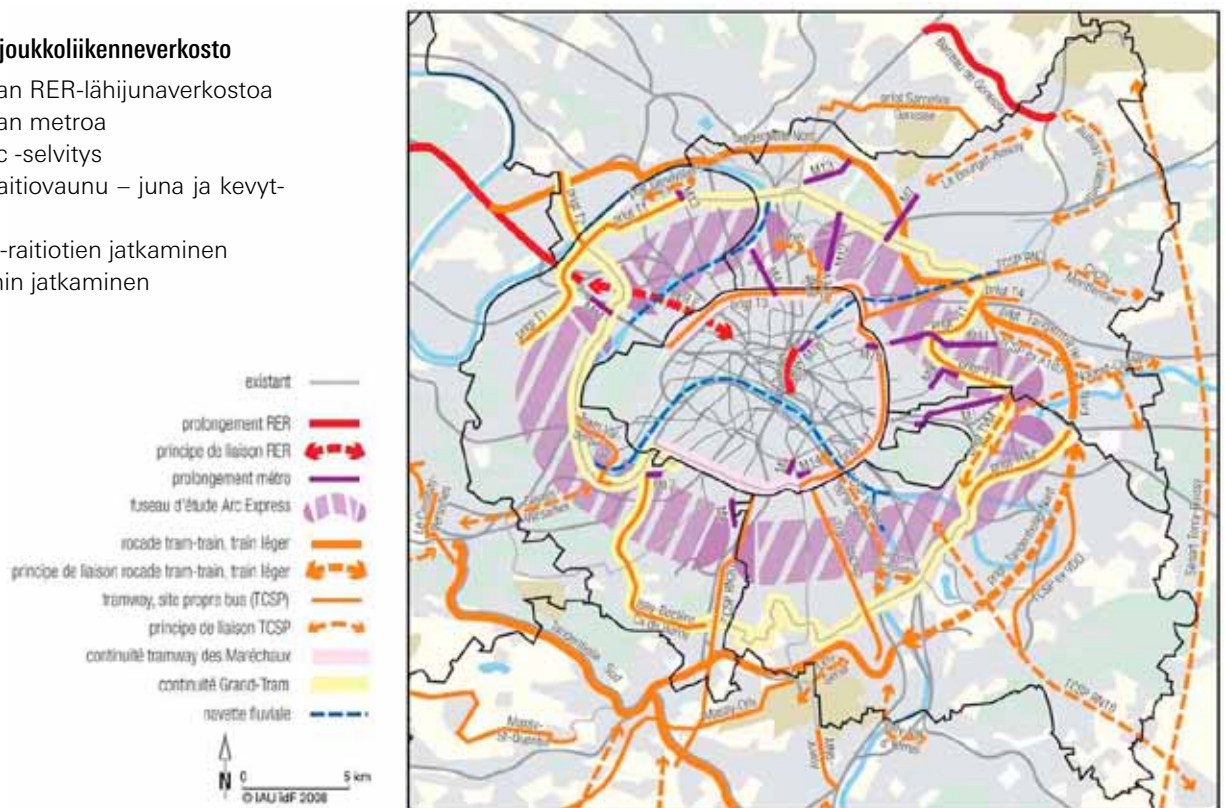
Liitekartat: Strategiset ja spatiaaliset kartat

Pariisi ja Île-de-France – kaupunkiklusterit

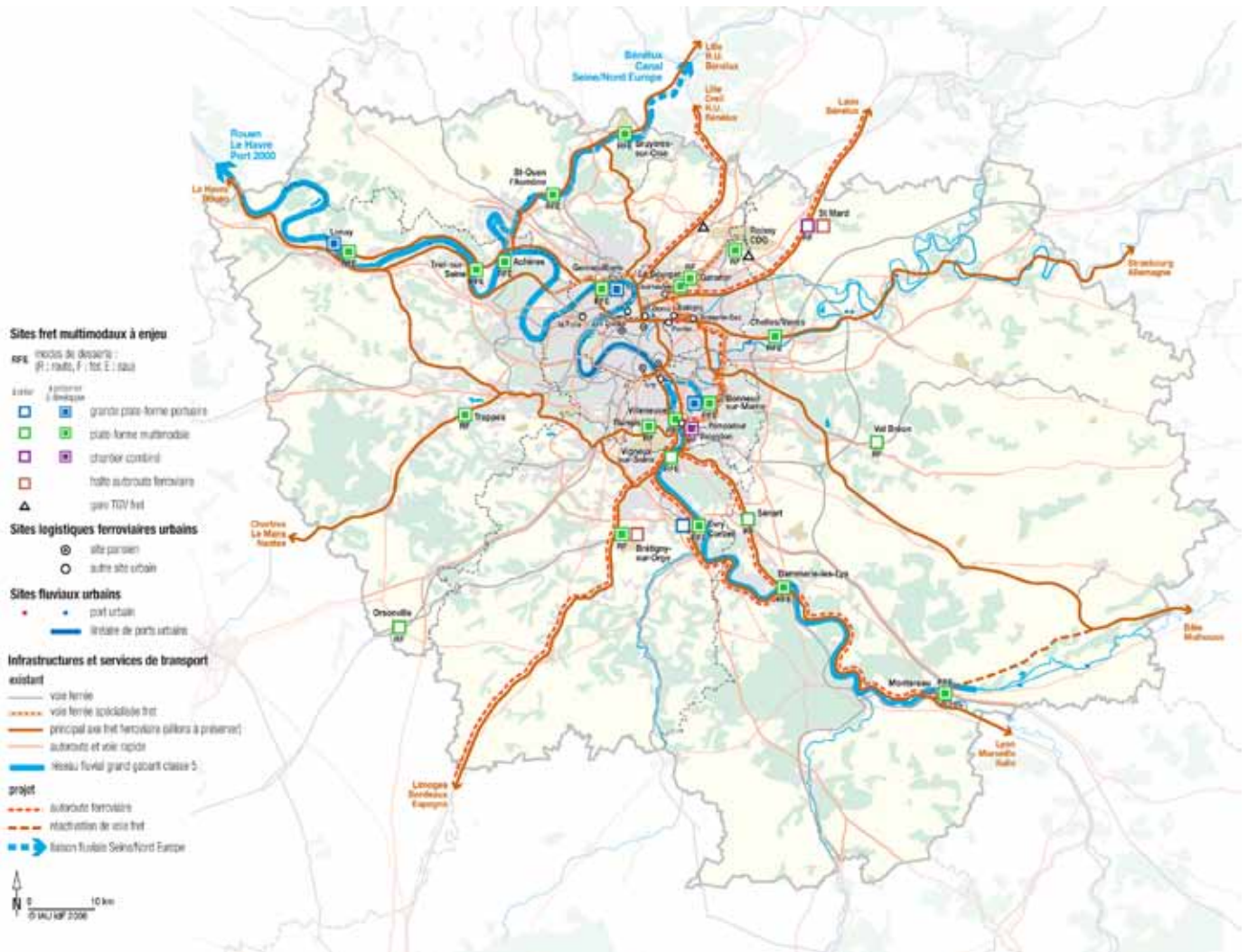


Tulevaisuuden joukkoliikenneverkosto

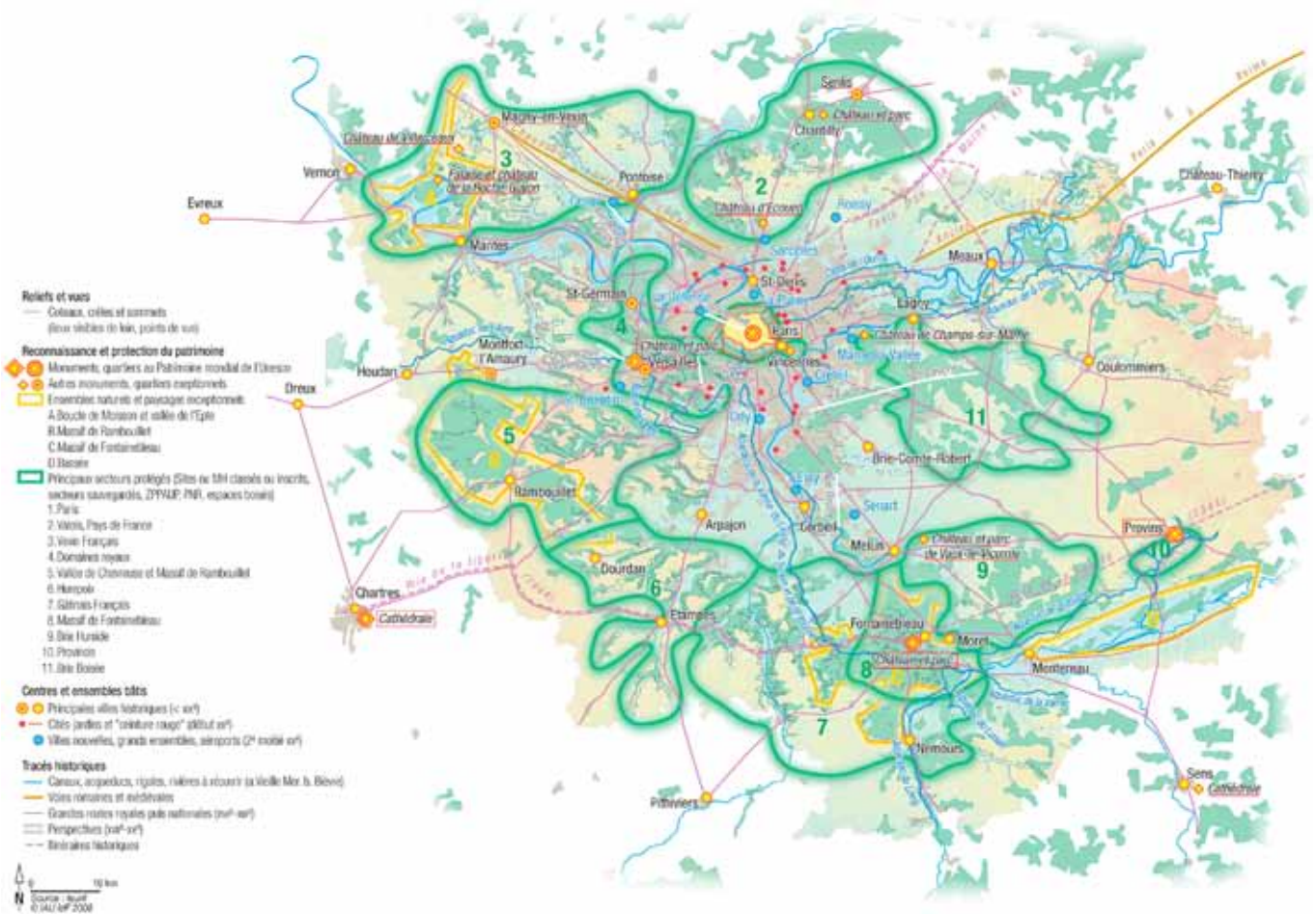
- Laajennetaan RER-lähijunaverkoston
- Laajennetaan metroa
- Express Arc -selvitys
- Kehäreitti raitiovaunu – juna ja kevyt-raitiotie
- Maréchaux-raitiotien jatkaminen
- Grand Tramin jatkaminen



Monitoimikohteet ja tuleva kuljetusinfrastruktuuri



Maisemat: yhtenäisyys, kulttuuriperintö ja alueidentiteetit

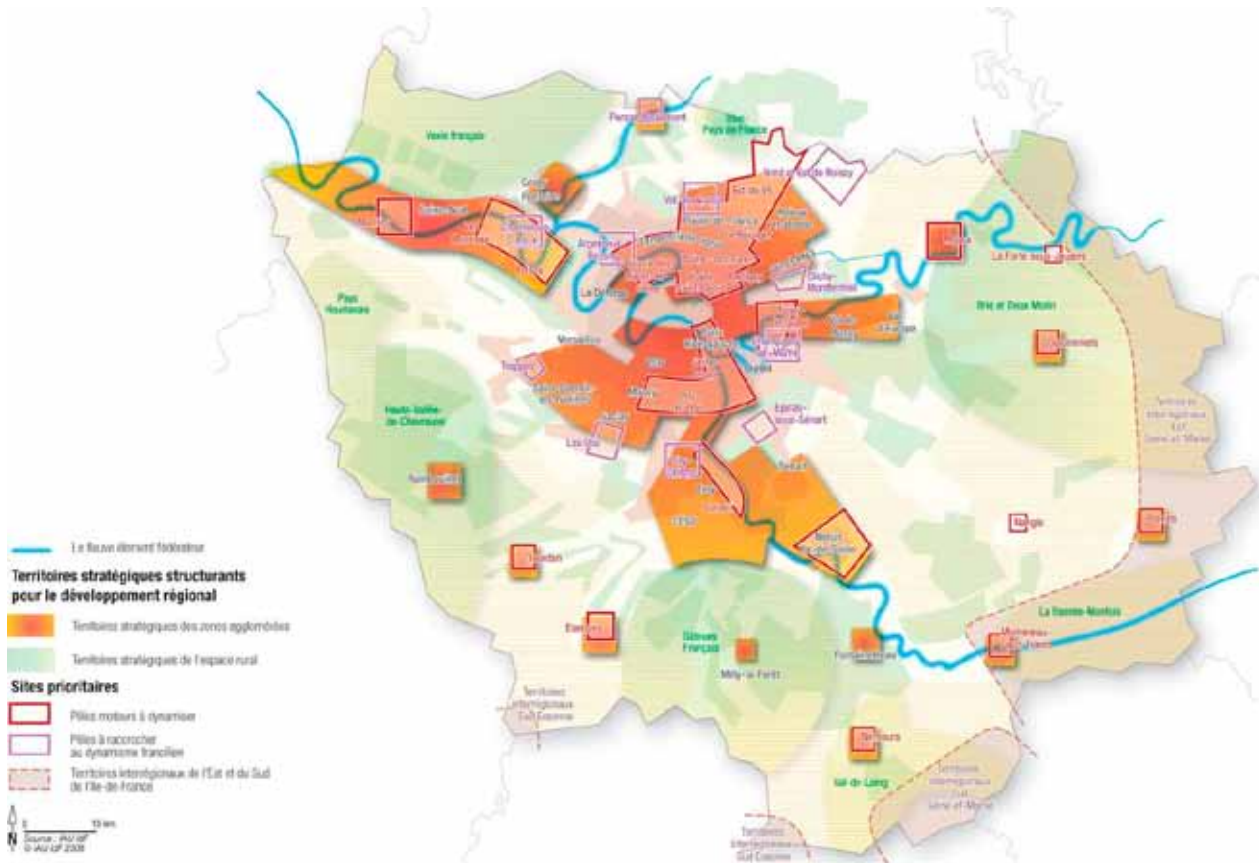


Seudullinen maankäyttöhanke

Kestävän kehityksen kolme haastetta ja viisi tavoitetta vastaavat maankäytön kunnianhimoiseen tavoitteeseen, jossa pyritään yhä parempaan järjestykseen ja todelliseen alueelliseen yhtenäisyyteen Pariisin alueella. Pariisin on kehitettävä ydinkeskustan ympäristön rakennetta. Kantakaupunki levittäytyy laajoihin asutuskeskuksiin taaten näille tasapainoisen ja hallitun, kestävän kehityksen näkökulmat huomioivan rakentamisen. Alueellinen maankäyttöhanke tavoittelee tiivistä kaupunkia ja tiiviitä, säästävää energian- ja maankäytön menetelmätapoja.

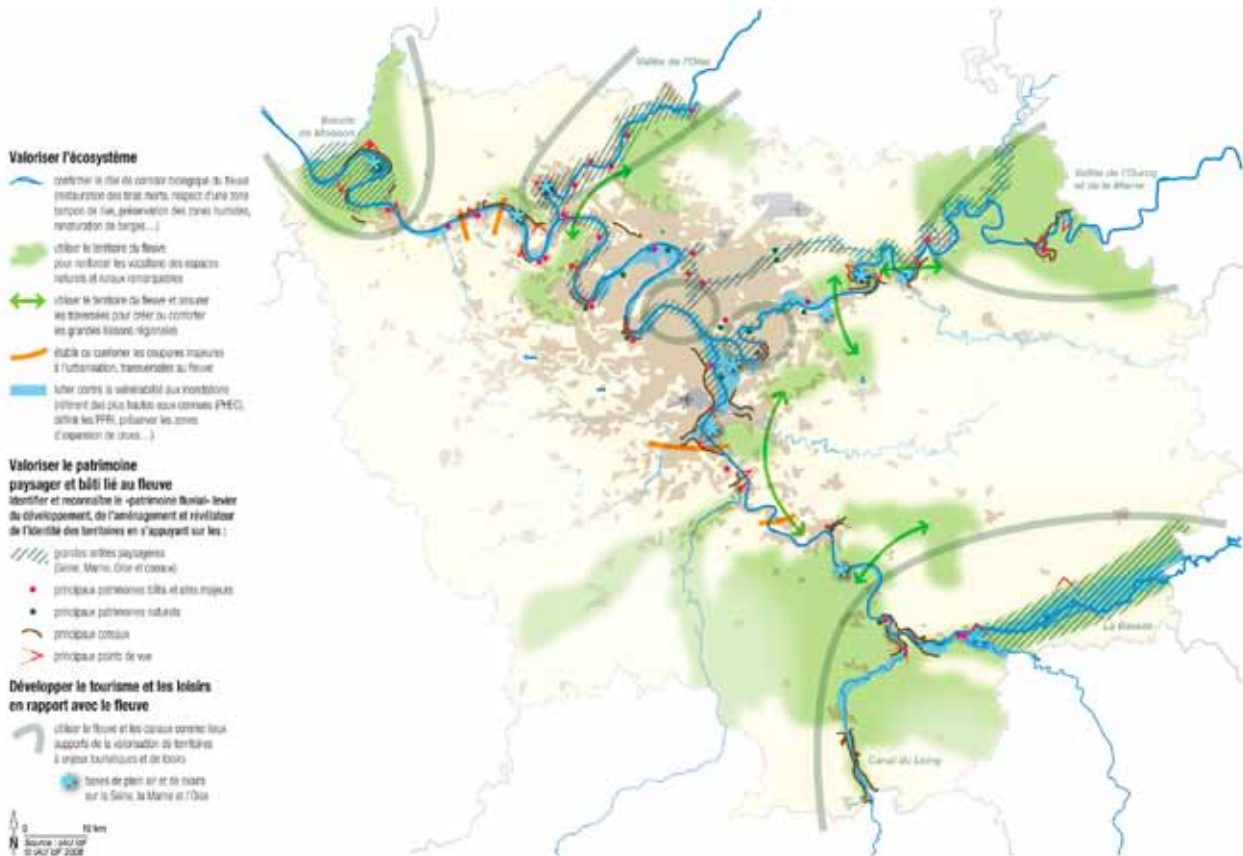


Promouvoir une ville plus compacte et plus dense pour répondre au défi du logement et à l'accroissement des contraintes climatiques et énergétiques

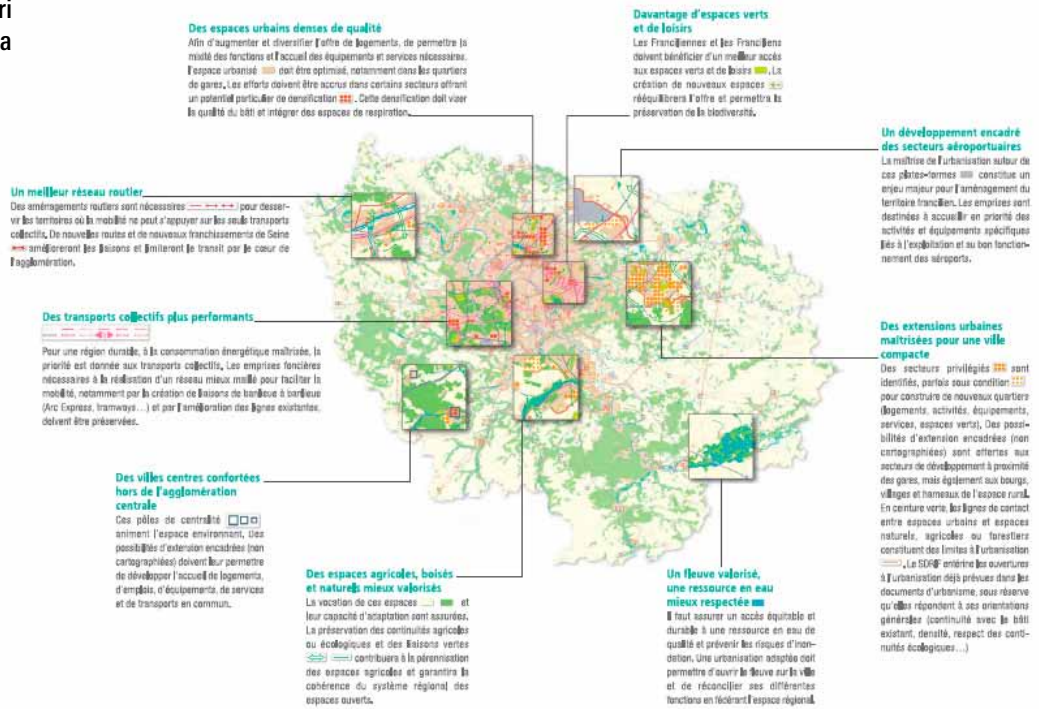


Huomioidaan ekosysteemi ja matkailun kehittämisen lisäarvo.

- Parannetaan ekosysteemiä.
- Parannetaan maisemaa ja jokeen liittyviä rakenteita.
- Kehitetään matkailua ja vapaa-ajanviettoa jokeen liittyen.

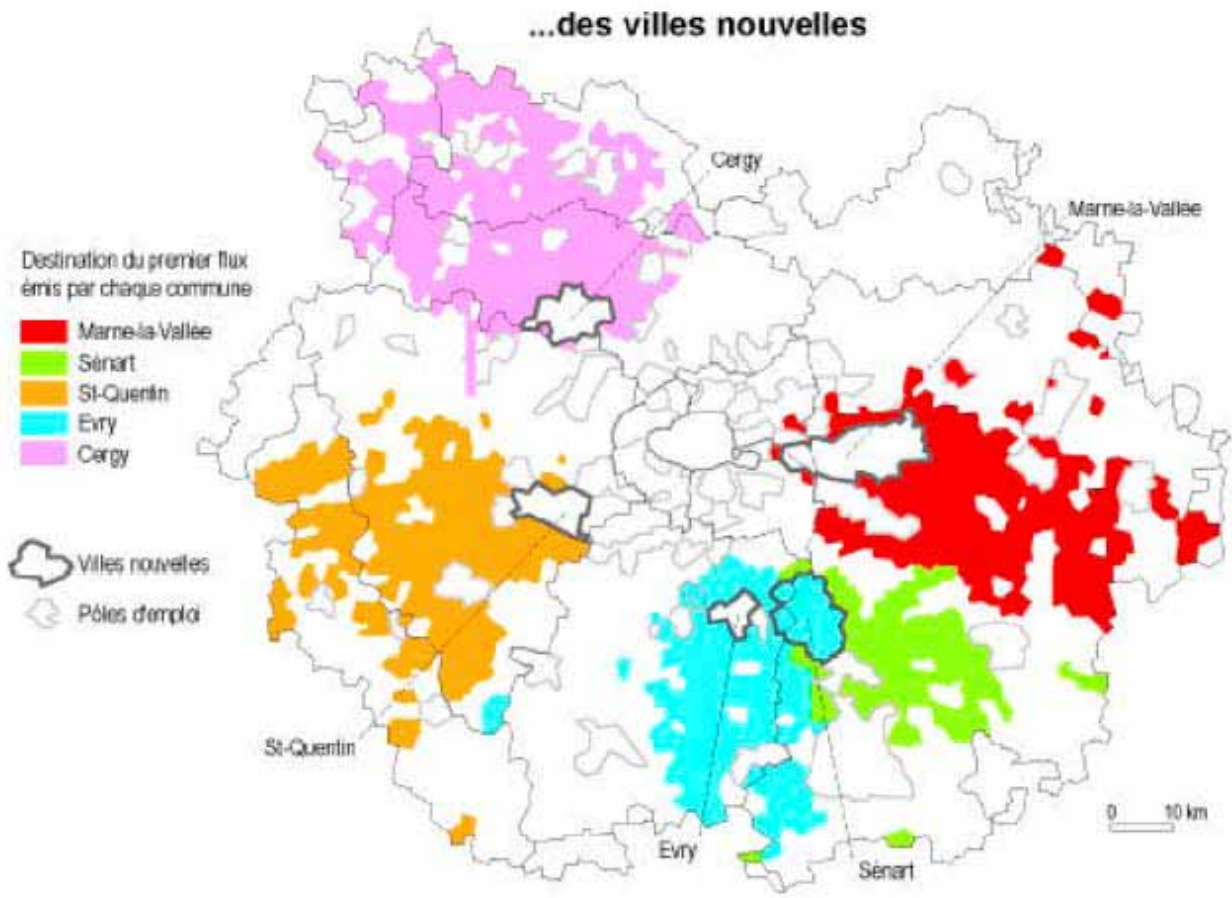


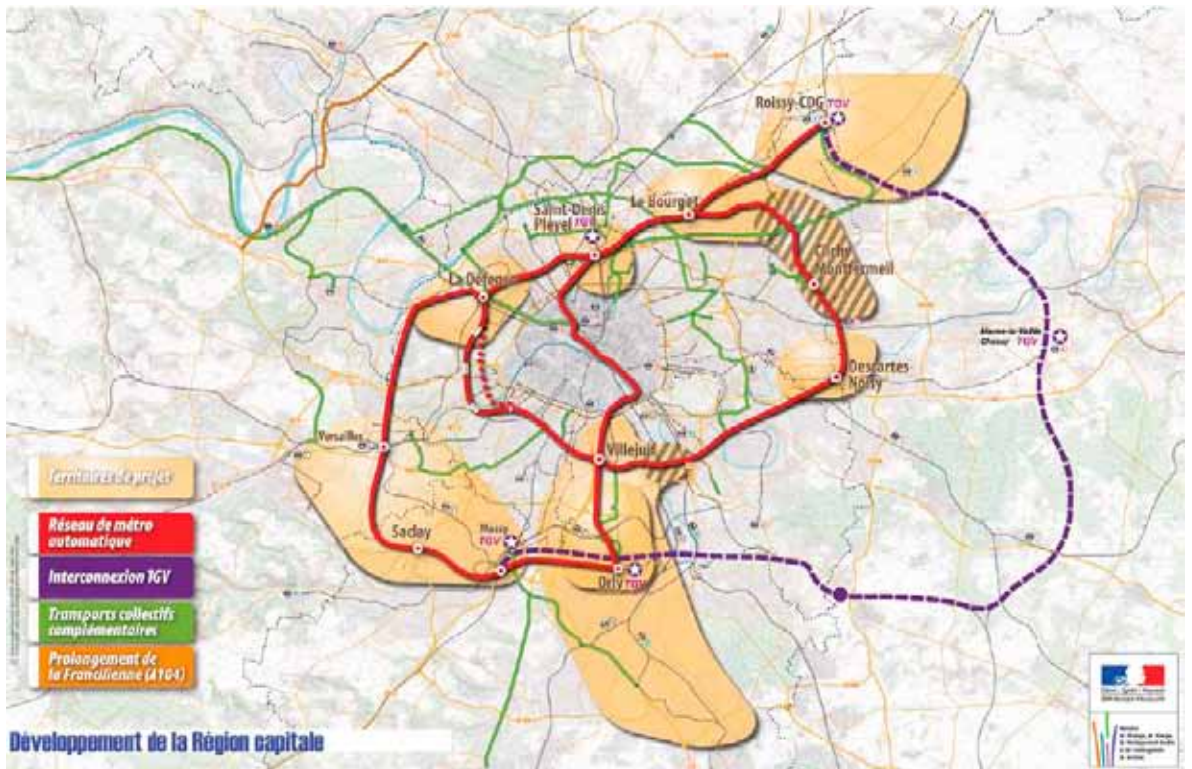
Toimintasuunnitelmat: Eri kohdealueiden yleiskartta



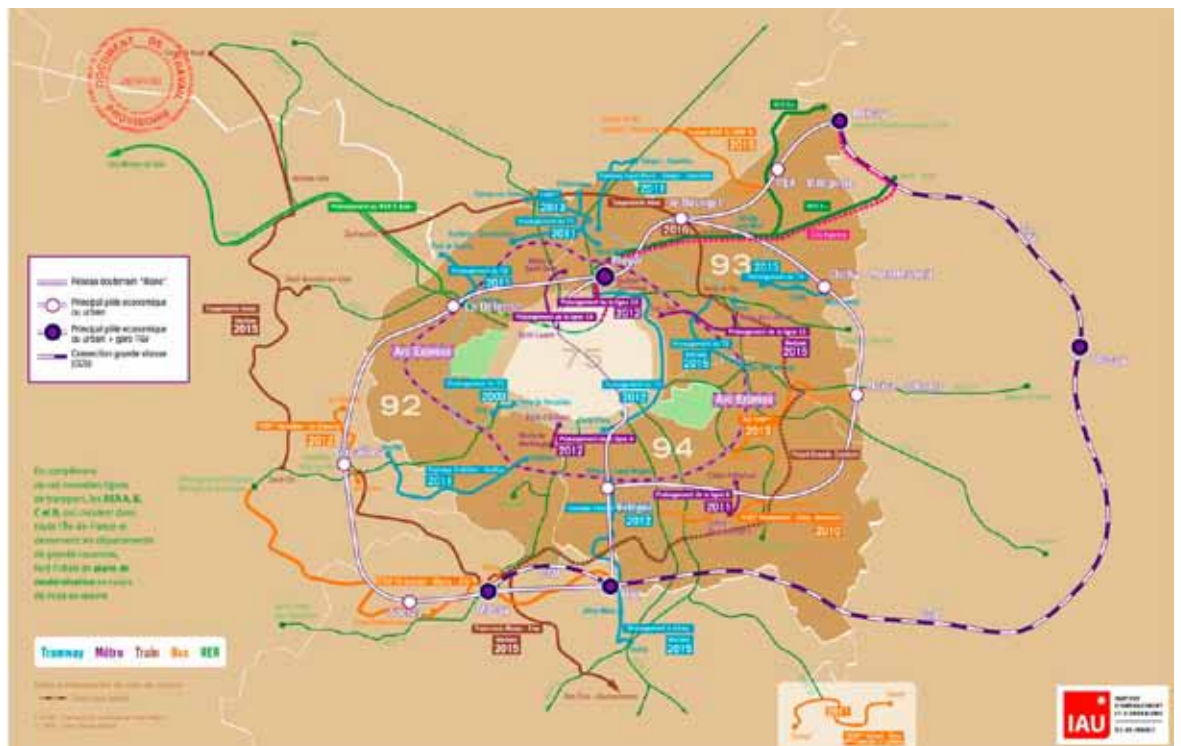
"Uusien kaupunkien" työssäkäyntialueet

Figure 3.13 – Les bassins de recrutement ...





Maakuntakaavan vertailu Pariisin liikkumiskaavioon



Lähteitä:

- <http://www.iau-idf.fr/debats-enjeux/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif.html>
- <http://www.iledefrance.fr/lactualite/conseil-regional/conseil-regional/le-projet-de-sdrif-en-ligne/>
- <http://tori.tekes.fi/networks/news/news.335569>

Tuikkholma

Tukholma



Keskeiset sisällöt:

- Tukholman yleiskaava 2009
- Uusi yleiskaava ei enää toimi perinteisenä maankäyttökaavana.
- Tukholman yleiskaava on visio, ja toimii strategisena työkaluna, jolla on selvät tarkoitukset ja tavoitteet.
- Tukholma nähdään maailmanluokan kaupunkina.
- Tukholmassa on 864 000 asukasta ja pääkaupunkiseudulla 3,5 miljoonaa asukasta. Asukasluvun odotetaan kasvavan lähes miljoonaan vuoteen 2030 mennessä.
- Maailmanlaajuinen ilmastonmuutos on uhka ympäristölle. Tukholman on luovuttava fossiilisista polttoaineista vuoteen 2050 mennessä.
- Tilan löytäminen infrastruktuurille asuntotarpeita ajatellen tulee olemaan haastavaa.
- Kaupunki pyrkii rakentamaan sisään-päin.
- Uusia rakennusalueita sekä kaupungissa että ympäröivällä alueella tullaan kehittämään kestäväällä tavalla, mukaan lukien keskustan Odenplan, Slussen, Norra Djurgårdsstad, Norra Station, Albano, Ulvsunda, Alvik, Fridhemsplan, Liljeholmen, Hagastaden ja Söderstaden.
- Kaupunki tukee Tukholma–Mälaren -alueen monikeskuksista maankäyttörakennetta, jossa on vahvat alakeskukset omine identiteetteineen.
- Harmonisointi, tarve alueelliselle yhdenmukaisuudelle, vähenevästä tilasta taistelevien kaupunkitoimintojen tasapainottaminen
- Asuntojen ja työpaikkojen integrointi – joukkoliikennekeskuksia ympäröivän alueen kuntiin on parannettava.
- Työpaikkoja (nykyisin 590 000) on tarkoitus olla 630 000 vuoteen 2030 mennessä. Kaavassa on kuitenkin huomioitu, että Tukholman on parannettava sen liiketoimintaympäristöä.
- Työmarkkinaerot ovat erittäin korostuneita. Kaavassa on puututtava tähän asiaan.
- Kaupungin keskustan tiivistäminen on suunniteltava harkiten, jotta ilman laatu säilyy hyvänä ja melutaso pysyy alhaisena.
- Alueellinen eriarvoistuminen syvenee. Esikaupunkialueita on kehitettävä.
- Kaupungin alueiden yhdistäminen - sosiaalista koheesiota on parannettava.
- Yhteyksien Tukholma. Metroverkosto on rakennettu pitkäjäisenä linjoina kohti keskustaa, joten joukkoliikenneverkostosta puuttuvat poikittaiset yhteydet. Tämä on huomioitava uudessa kaavassa.
- Vuorovaikutus: kaavan valmistelun aikana keskusteltiin poliitikkojen, asiantuntijoiden ja yhteisön kesken.



Liljeholmen

Keskeiset strategiat:

Neljä kestävän kasvun strategiaa - Kohti tiivistä ja toimivaa Tukholmaa!

(1) Vahvistetaan Tukholman keskusta- aluetta

- Uusitaan keskustaa ja muita strategisia ydinkeskustan solmukohtia.
- Rakennetaan strategiset rakennusalueet valmiiksi.
- Kehitetään modernia tiedekaupunkia ainutlaatuiseen ympäristöön.
- Rakennetaan hyviä yhteyksiä ja tiivistä kaupunkiympäristöjä esikaupunkialueille
...ja hyödynnetään tiiviin kaupungin viehättävyyttä ja sen mahdollisuuksia kestäväan liikkumiseen.



Kista

(2) Painopiste strategisisa solmukohtissa

- Kehitys nivoutuu tiukasti infrastruktuurin laajennuksiin.
- Lisätään toimintojen ja palveluiden monimuotoisuutta.
- Luodaan viehättävää asutusta yhä tiiviimpiin ja monipuolisempiin kaupunkiympäristöihin.
- Asetetaan kulttuuri, tapahtumat ja urheilu etusijalle
...ja luodaan entistä parempi tasapaino eri alueiden kesken sekä uusia mahdollisuuksia niitä yhdistäville reiteille.



(3) Yhdistetään kaupungin alueet

- Parannetaan yhteyksiä Tukholma-Mälar -alueella.
- Luodaan ja tuetaan uutta strategisten solmukohtien verkostoa kaupungin ulkolaidalla.
- Luodaan yhdenmukaista kaupunkirakennetta ja vähennetään sen esteitä.
- Sijoitetaan kauniisiin puistoihin ja julkisiin tiloihin kaupunginosien välillä
...ja tarjotaan entistä paremmat mahdollisuudet olla vuorovaikutuksessa ja matkustaa turvallisesti sekä kestävällä tavalla.



(4) Edistetään elinvoimaisen kaupunkiympäristön kehitystä

- Täydennetään olemassa olevaa rakennuskantaa ja käytetään maa tehokkaasti.
- Luodaan viehättäviä julkisia tiloja koko Tukholmaan.
- Ylläpidetään ja kehitetään Tukholman ainutlaatuista ilmettä
...niin että kaupunginosat voivat kehittyä menestyksekkäästi paikallisten tarpeiden ja ehtojen pohjalta.

Visio 2030 – maailmanluokan Tukholma

- Vision kolme teemaa muodostavat Tukholman tulevan pitkän aikavälin ilmeen.
- Se kuvastaa Tukholman nykyistä kestäväan kehityksen määritelmää.
- Se on suhteutettu muiden sidosryhmien pitkän aikavälin visioihin ja tavoitteisiin.

Kaava esittää, miten Tukholman visio voidaan toteuttaa kaupunkirakentamisen keinoin.

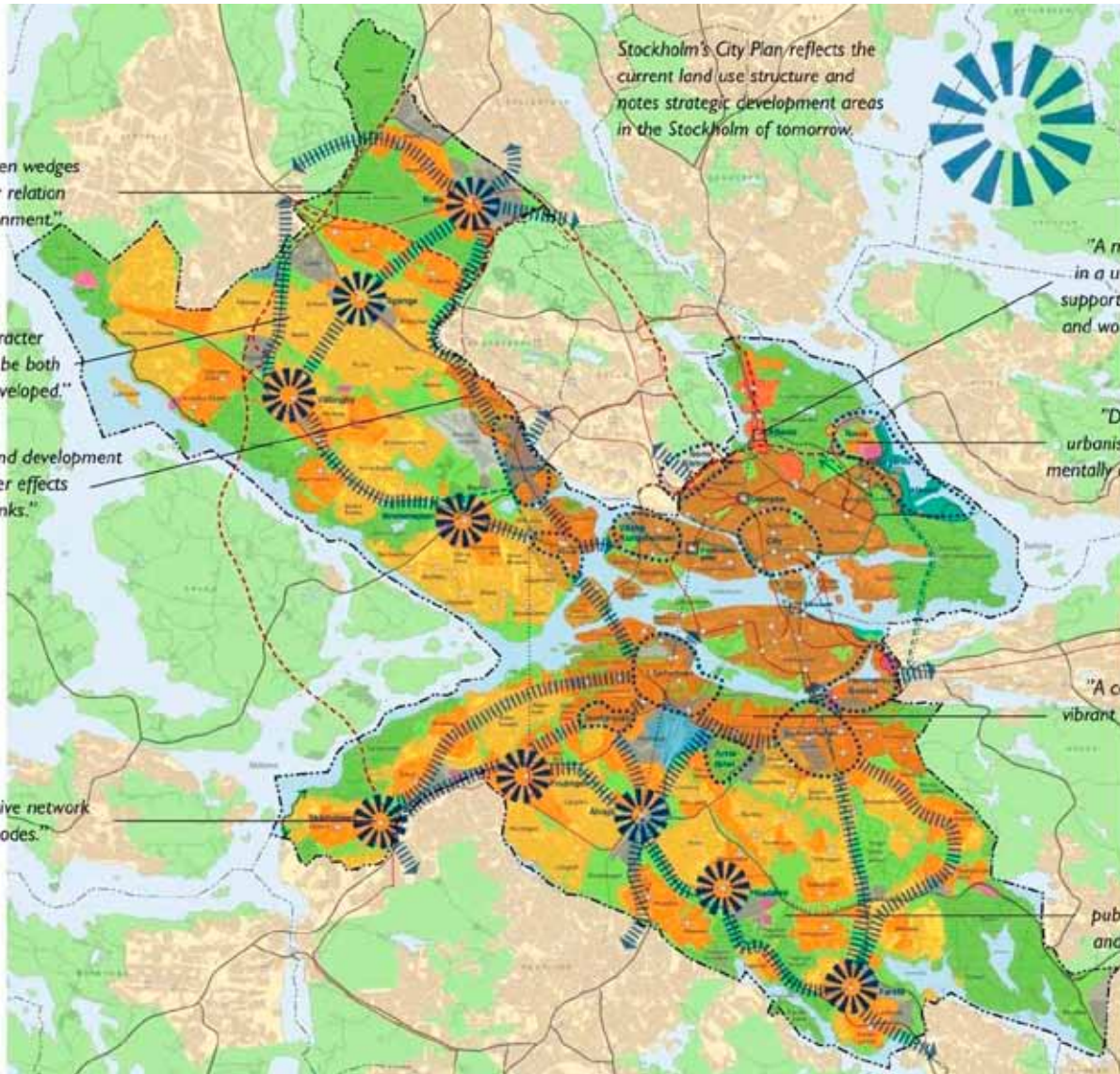
Visio 2030

- maailmanluokan metropoli
- kansainvälisesti kilpailukykyinen
- johtava kasvualue EU:ssa
- dynaaminen ja innovatiivinen
- yhteistyötä yritys-elämän, opetusalan ja tutkimusalan välillä
- huippulaadukas liikenne
- kustannustehokkaat palvelut
- asukkailla on valittavanaan laaja palveluiden kirjo
- luonnon ja veden läheisyys.



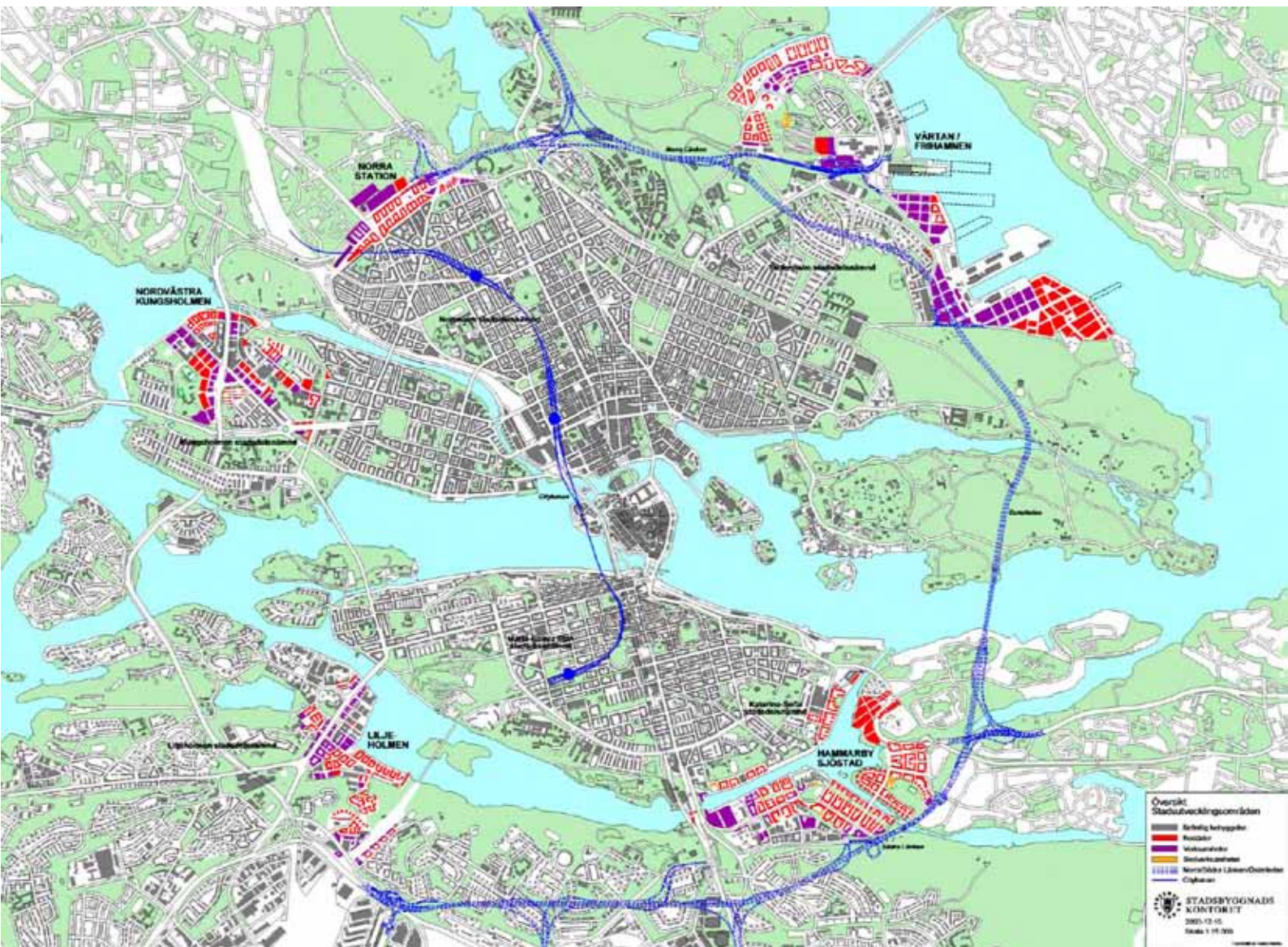
Pääkartta: Strateginen yleiskaava

Stockholm City Plan, Tukholman strateginen yleiskaava

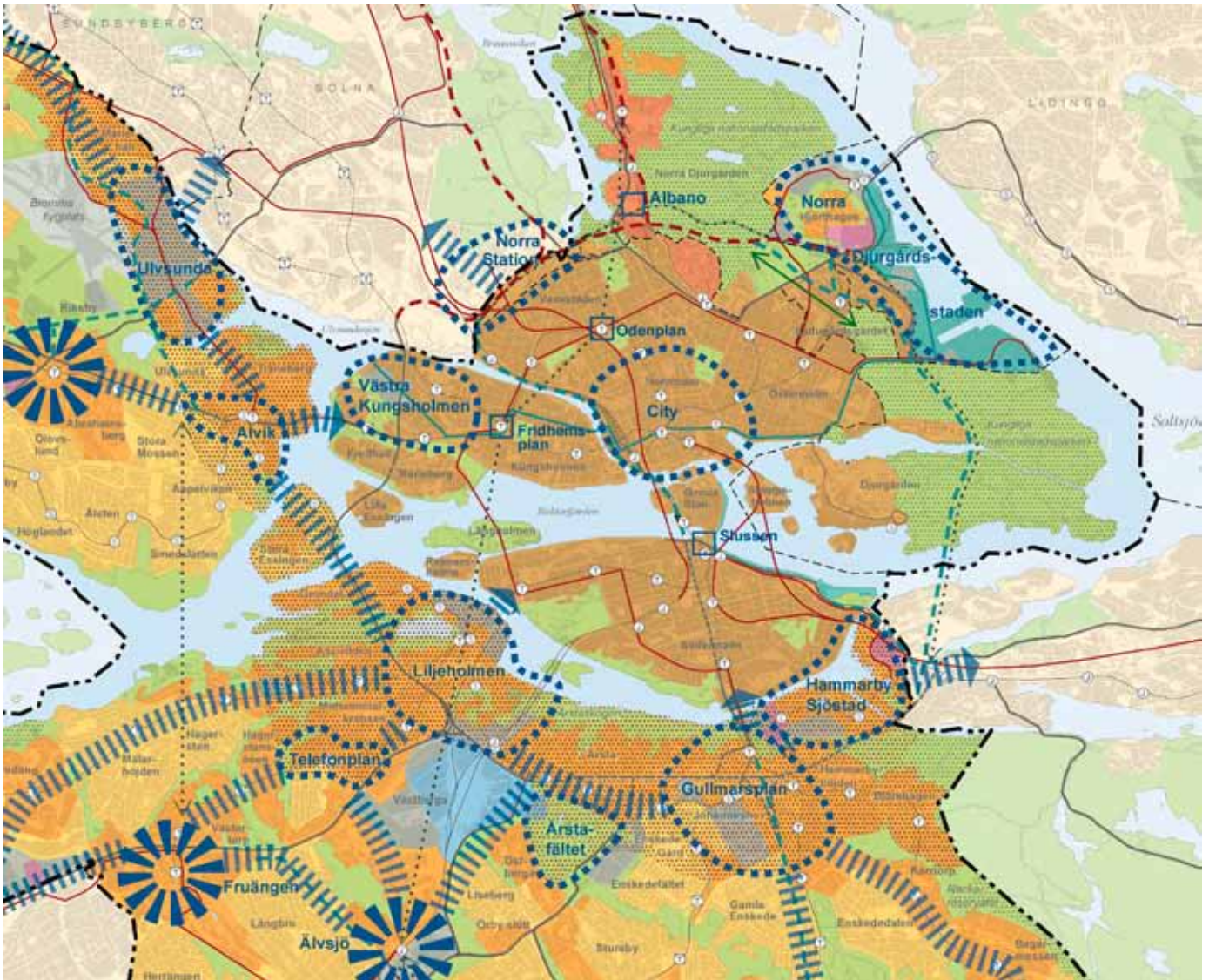


Liitekartat: Strategiset ja spatiaaliset kartat

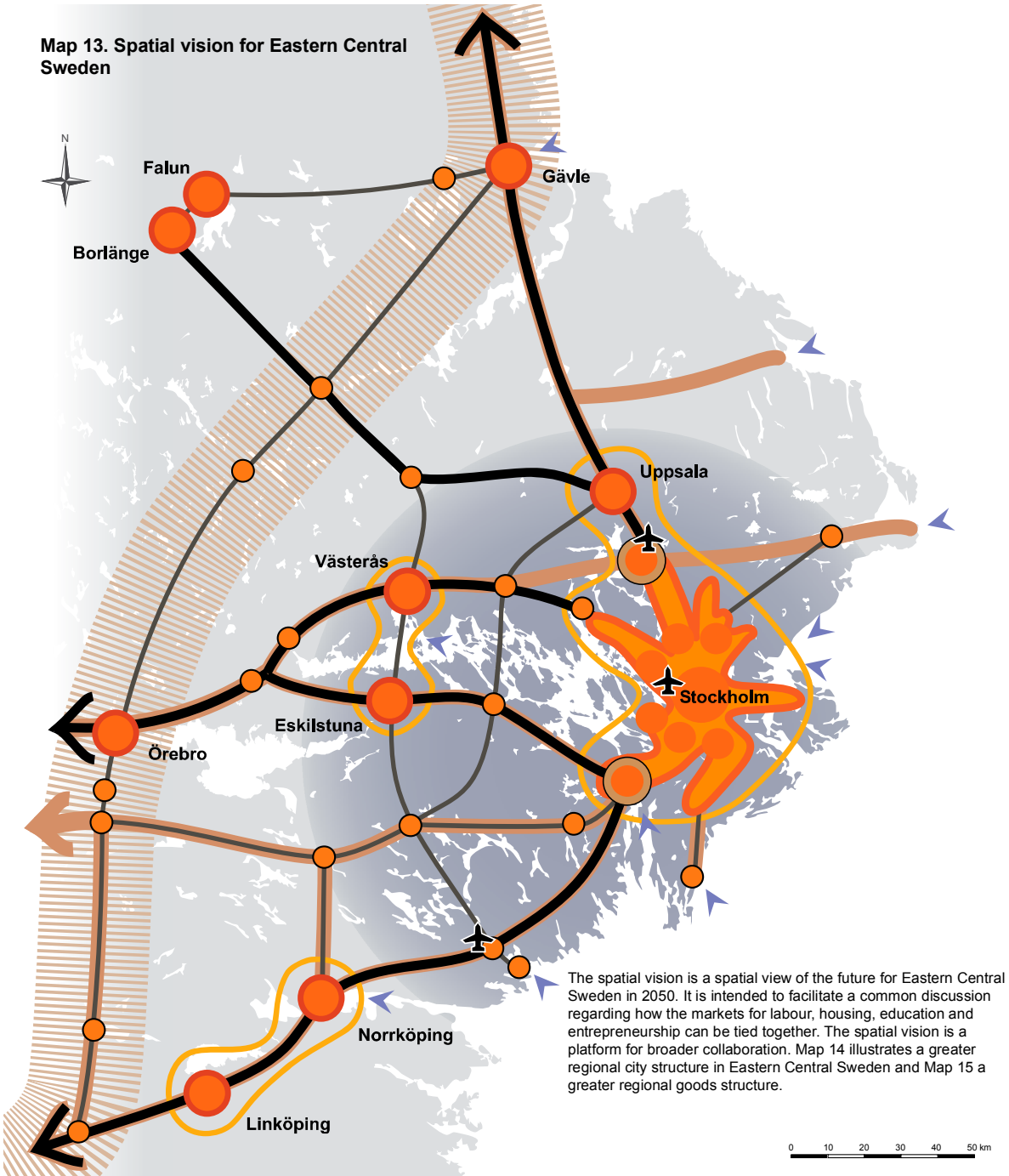
Kehitysalueet















Ydinkeskusta laajentuu sen historiallisten rajojen ulkopuolelle



Map 13. Spatial vision for Eastern Central Sweden



The spatial vision is a spatial view of the future for Eastern Central Sweden in 2050. It is intended to facilitate a common discussion regarding how the markets for labour, housing, education and entrepreneurship can be tied together. The spatial vision is a platform for broader collaboration. Map 14 illustrates a greater regional city structure in Eastern Central Sweden and Map 15 a greater regional goods structure.

-  Greater Stockholm and the regional cores
-  Major network towns
-  Collaboration areas
-  Other towns
-  Key regional travel links
-  Regional travel links
-  Regional goods structure
-  Main route for national goods flows
-  International airports
-  Port
-  Stockholm's outer terminal sites
-  Stockholm's outer commuter zone

The selection of towns (presented in the diagram) is based on the current population size, forecasts and the proximity to regional routes and to Stockholm.

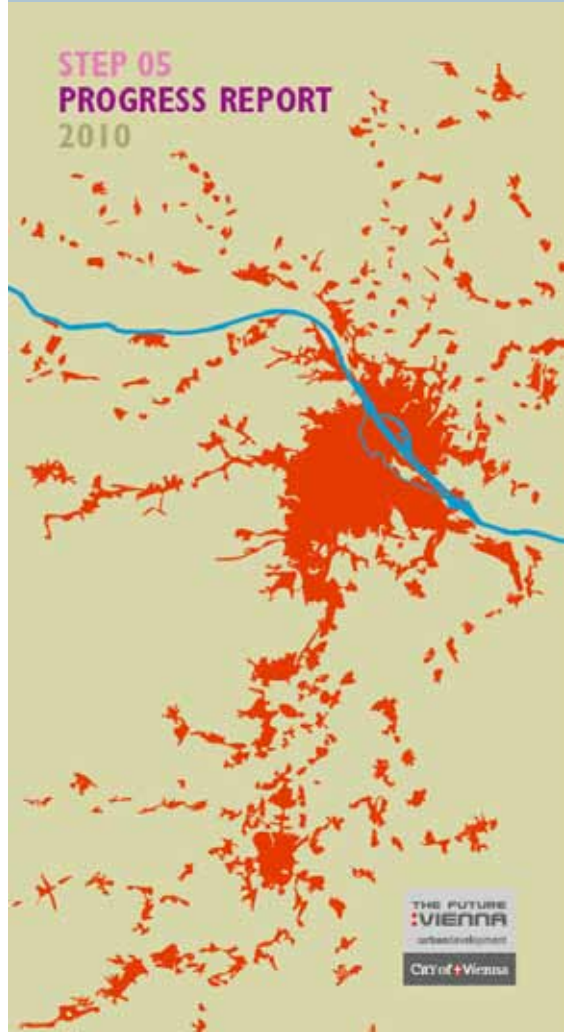


wien

Wien



strategieplanwien



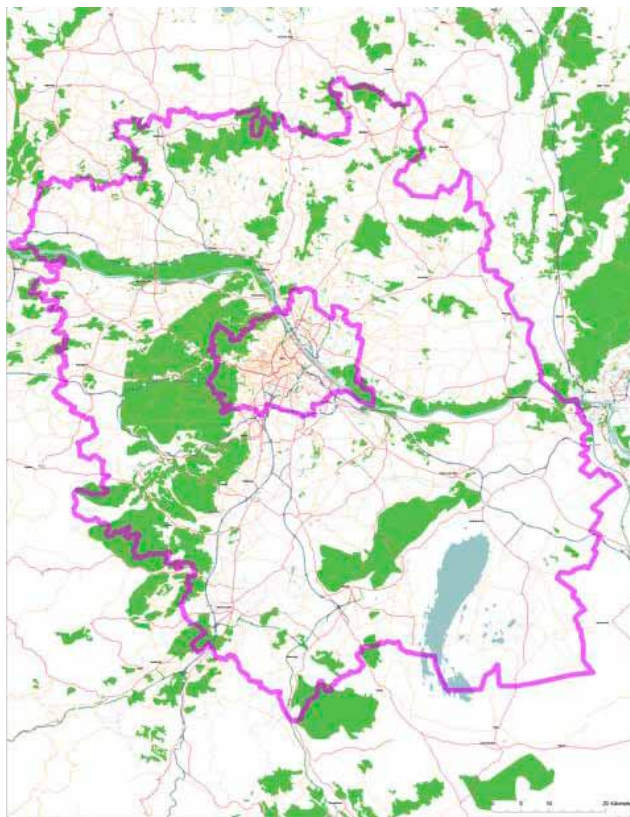
Keskeiset sisällöt:

Wieniä pidetään yhtenä maapallon “älykaupungeista”. Kaupunkina se menestyy erittäin hyvin innovaation, ekologisuuden ja korkean elämänlaadun suhteen. Kaupunki hyödyntää digitaalista hallintoa, asettaa rohkeita älykaupunkitavoitteita ja seuraa tavoitteiden saavuttamista erilaisin ohjelmin, kuten Äly-energiavisio 2050, Road Map 2020 tulevaisuuden kehityksestä ja Toimintasuunnitelma 2012–2015. Wienin kaavoittajat konsultoivat sidosryhmiään rakentamisessa ja edistävät hiilen käytön vähentämistä sekä liikenne- ja maankäyttömuutoksia, jotta kaupungista saadaan merkittävä eurooppalainen tekijä älykaupunkiteknologiassa.

- Wienin yleiskaava 2005, Strateginen yleiskaava 2010
- Wienin strategiasuunnitelma toimii kaupunginhallituksen työohjelmana.
- Kaupungin tavoitteet on koottu kaupungin yleiskaavaan (STEP 05).
- Wien näkee itsensä Euroopan keskukseksi.
- Wien toimii eurooppalaisesta näkökulmasta ja haluaa integroidun roolin Euroopassa.
- Merkittävät haasteet:
 - Alueen hajaantumista ei saada pysäytettyä, se synnyttää uusia “välikaupunkeja”.
 - Yhteydet – joukkoliikenteen osuus on nostettava 60 prosenttiin.
 - Ilmastonmuutosagenda – tarve uusille, energiatehokkaille rakennuksille.
 - Alueen väestömäärä kasvaa voimakkaasti huolimatta Wienin kaupungin väestönkasvusta.
- Kaupungissa on 1,7 miljoonaa asukasta ja sitä ympäröivällä alueella 2,6 miljoonaa asukasta. Wienin ydinkeskusta kasvaa ympäröivää aluetta nopeammin. Kaupunkirakenteen hajautuminen on haaste.
- Wienin osuus Itävallan lisäarvosta on 27 prosenttia ja kaikista työntekijöistä 25 prosenttia. Wieniin tulee päivittäin rajan yli töihin 528 000 ihmistä.

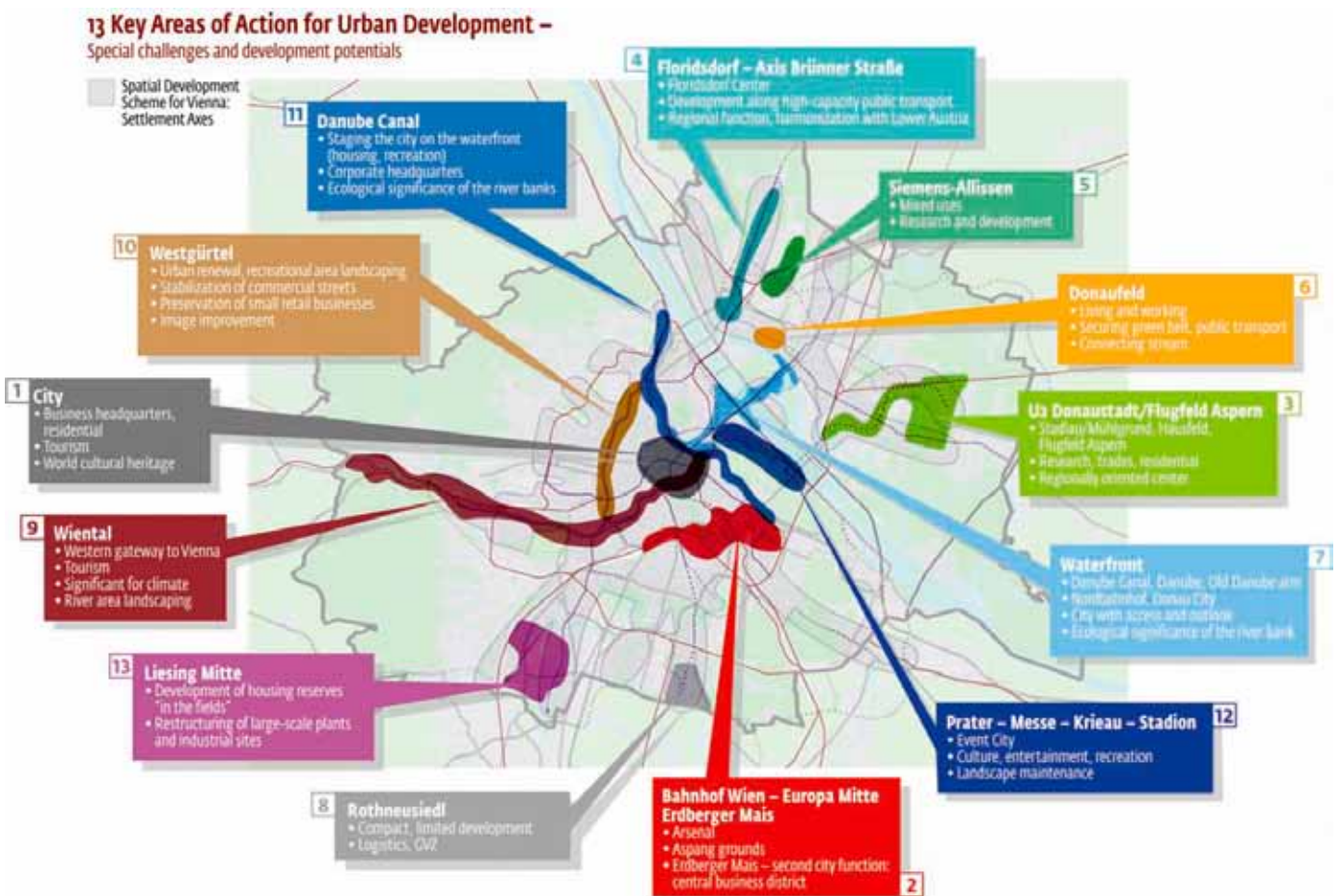
- Wien pyrkii olemaan älykkään liikku-
misen kaupunki.
- Talouskriisi – Wien pyrkii edistämään autoalan yhteistyötä Slovakian kanssa.
- Kestävyys – Wienin vihervyöhyke on yli 100 vuotta vanha, ja sitä on tarkoitus laajentaa mm. hankkimalla uusia alueita.
- Wienissä nähdään, ettei kehitys pääty kaupungin rajalla, vaan sen määrittävät ympäröivät alueet.
- Asukkaita osallistetaan, jotta kaavoituksen ja ihmisten välille syntyisi entistä parempi vuorovaikutus.
- Urban Development in Regional Dialogue -ohjelma synnytti rajat ylittäviä suhteita Keski-Euroopan kaupunkien välille – CENTROPE (Keski-Euroopan alue).

Wienin metropolialue - “stadregion+”



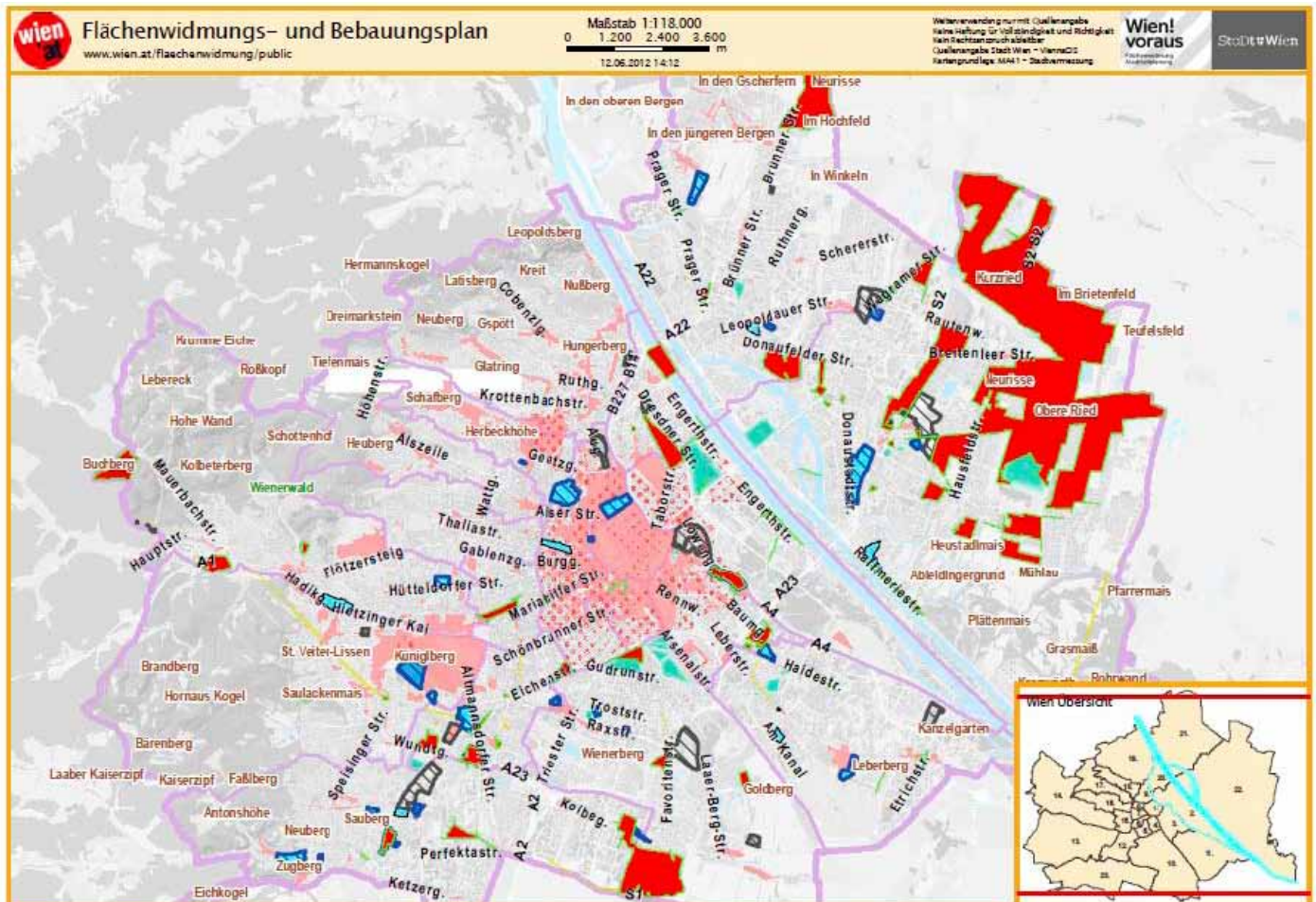
Keskeiset strategiat:

- Vuoden 2010 raportti Wienin kaupungin yleiskaavan STEP 05 edistymisestä osoittaa, että Wien kasvaa hallitusti ja että STEP 05 on vankka kaavoitusinstrumentti.
- Keskeytetään 13 keskeiseen toimipidealueeseen ja otetaan etäisyyttä perinteiseen maankäytön yleiskaavaan.
- Luodaan kilpailukyinen kaupunki ja alue sekä tuetaan teknologiaryhmittymiä.
- Säilytetään elämänlaatu ja tehdään kaupunkisuunnittelusta keskeinen tavoite.
- Kasvatetaan vihervyöhykettä.
- Rakennetaan uusia asuntoja tehokkaan joukkoliikenneverkoston tuntu-
- maan ja lisätään korkeaa asuinrakentamista.
- Kasvatetaan luontoa säästävien liikku-
mismuotojen osuutta – pyöräily, kävely, joukkoliikenne – ja vähennetään autoliikennettä.
- Tarjotaan tasapuoliset mahdollisuudet kaikille asukkaille ja mahdollistetaan monipuolinen asuminen.
- Keskeiset STEP 05 -haasteet:
 - kaupunkirakentamisen sosiaalinen yhteensovittaminen ja riittävä määrä maata asumisrakentamiselle
 - globaali verkostotalous – tieto- ja työpaikkainfrastruktuuri ja sijainti yrityksille
 - ilmastosuojelu ja energiatehokkuus
 - seutualuehallinto maankäyttöprosessien hallintatavana
- Kaupungin uusi yleiskaava 2015
 - tietoisuus eurooppalaisista maankäytön kehitysstrategioista ja kaupunkiverkostoista
 - aktiivinen maapolitiikka maankäyttöavoitteiden saavuttamiseksi
 - rakennusmaan tehokas käyttö ja käytön kehittäminen lisäarvon luomiseksi kaupunkitaloudelle
 - ekologinen, tiivis kaupunki ja riittävästi viheralueita
 - tietoinfrastruktuuri
 - energiatehokkuus ja ilmastosuojelu
 - sosiaalinen yhdentymisen monimuotoisuuden hallinnalla.



Pääkartta: Strateginen yleiskaava

Wienin yleiskaava

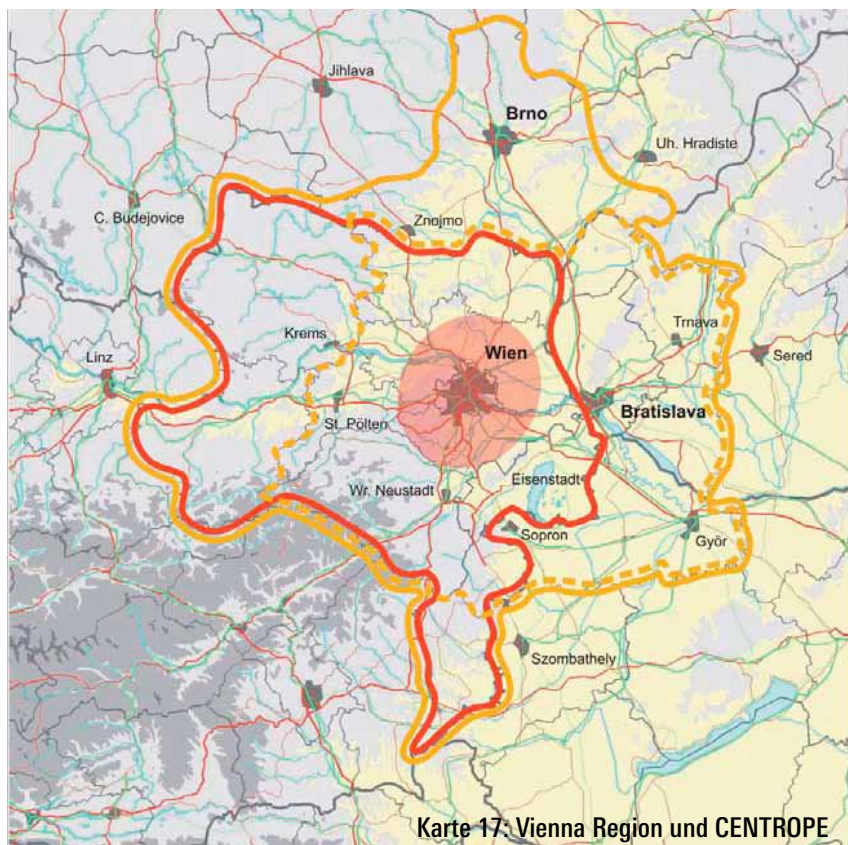


Liitekartat: Strategiset ja spatiaaliset kartat

Wien Euroopassa



CENTROPE: alueellinen yhteistyö Wienissä eurooppalaisesta näkökulmasta

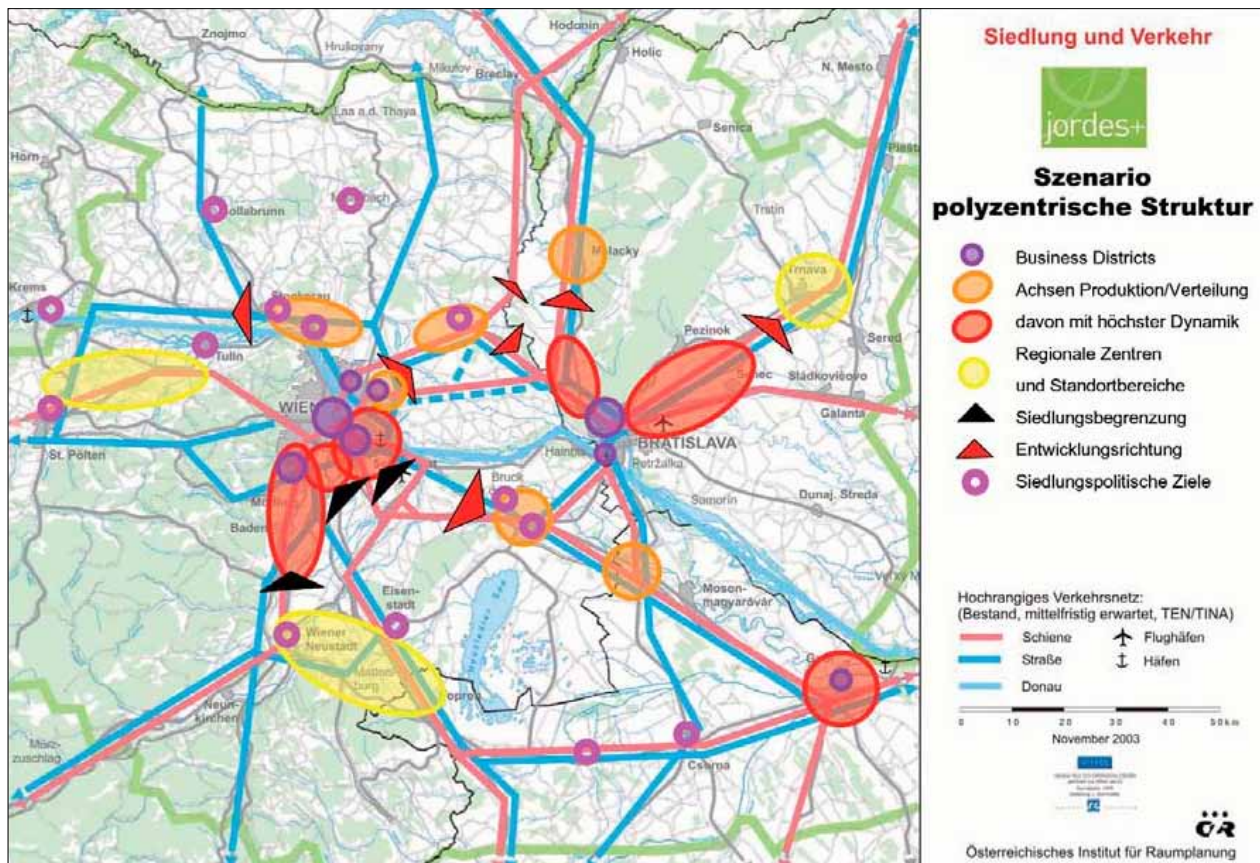


Karte 17: Vienna Region und CENTROPE

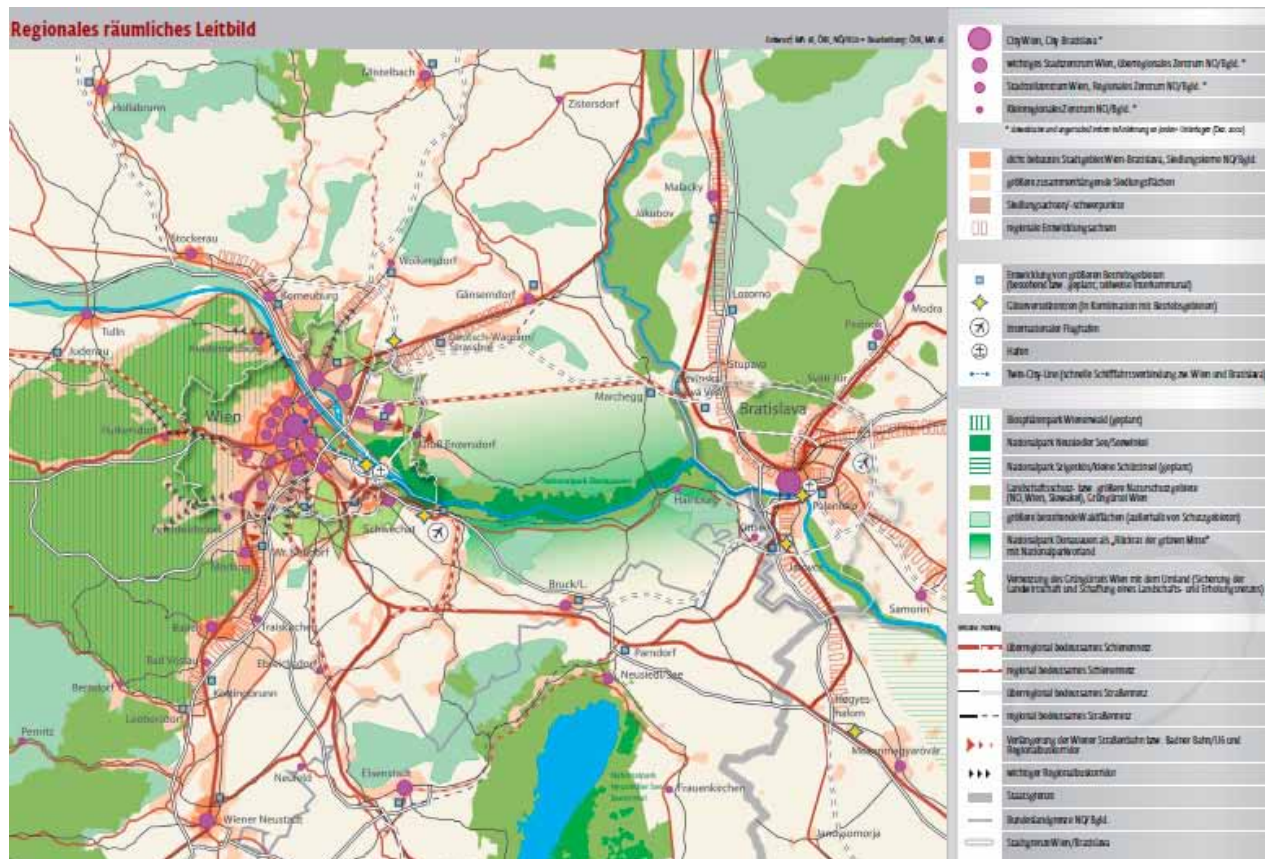
Donau City



Wienin, seututason ja Euroopan monikeskuksinen rakenne

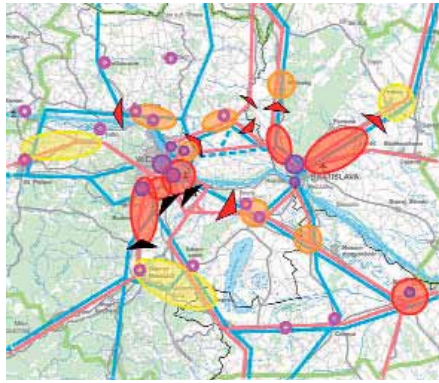


Seudullinen spatiaalinen rakenne

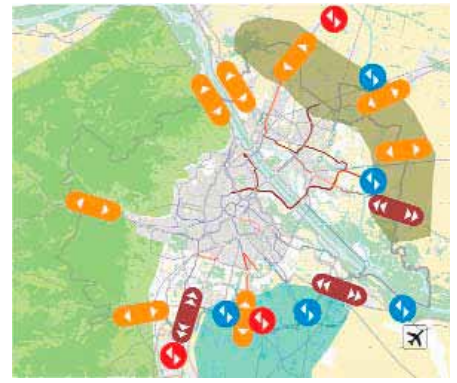




Seudullisen yhteistyön taso



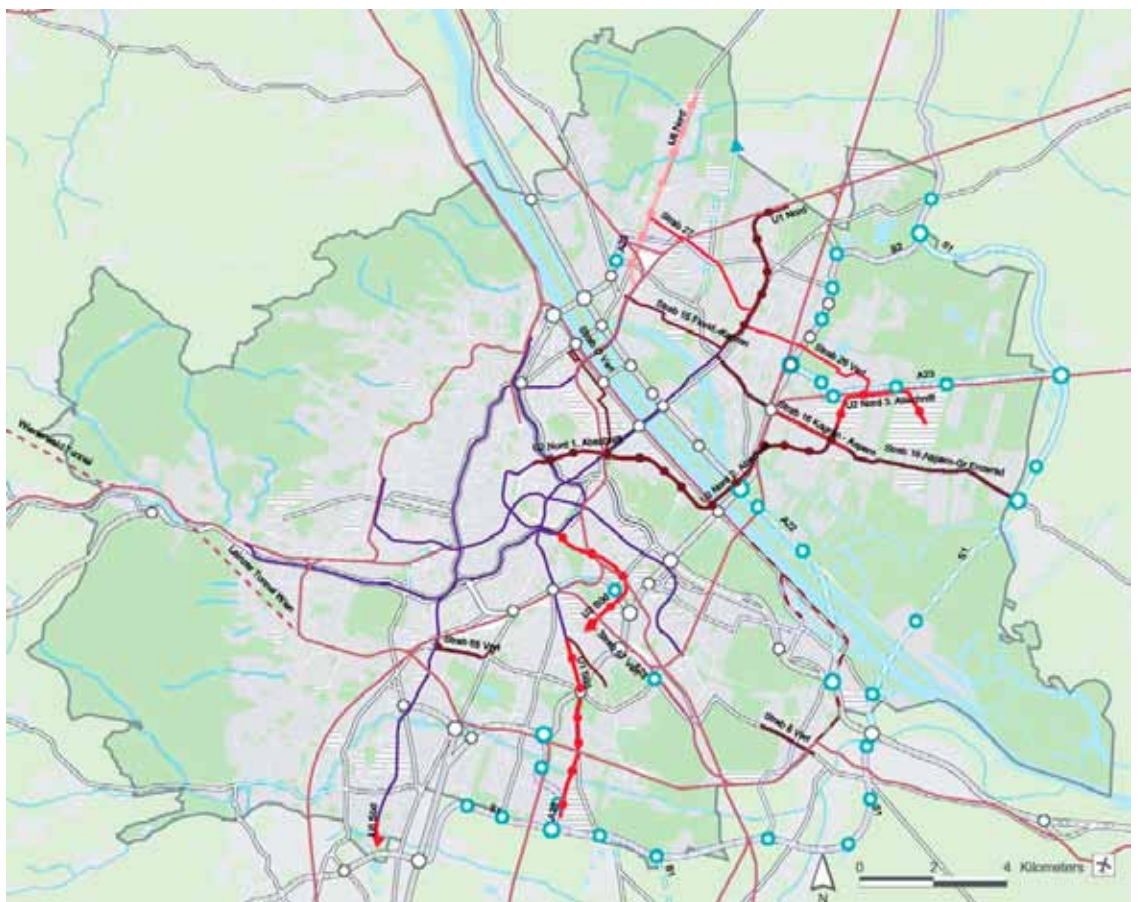
Seudun spatiaalinen rakenne



Seutu ja sen keskuksat

Merkittävää uutta liikenneinfrastruktuuria

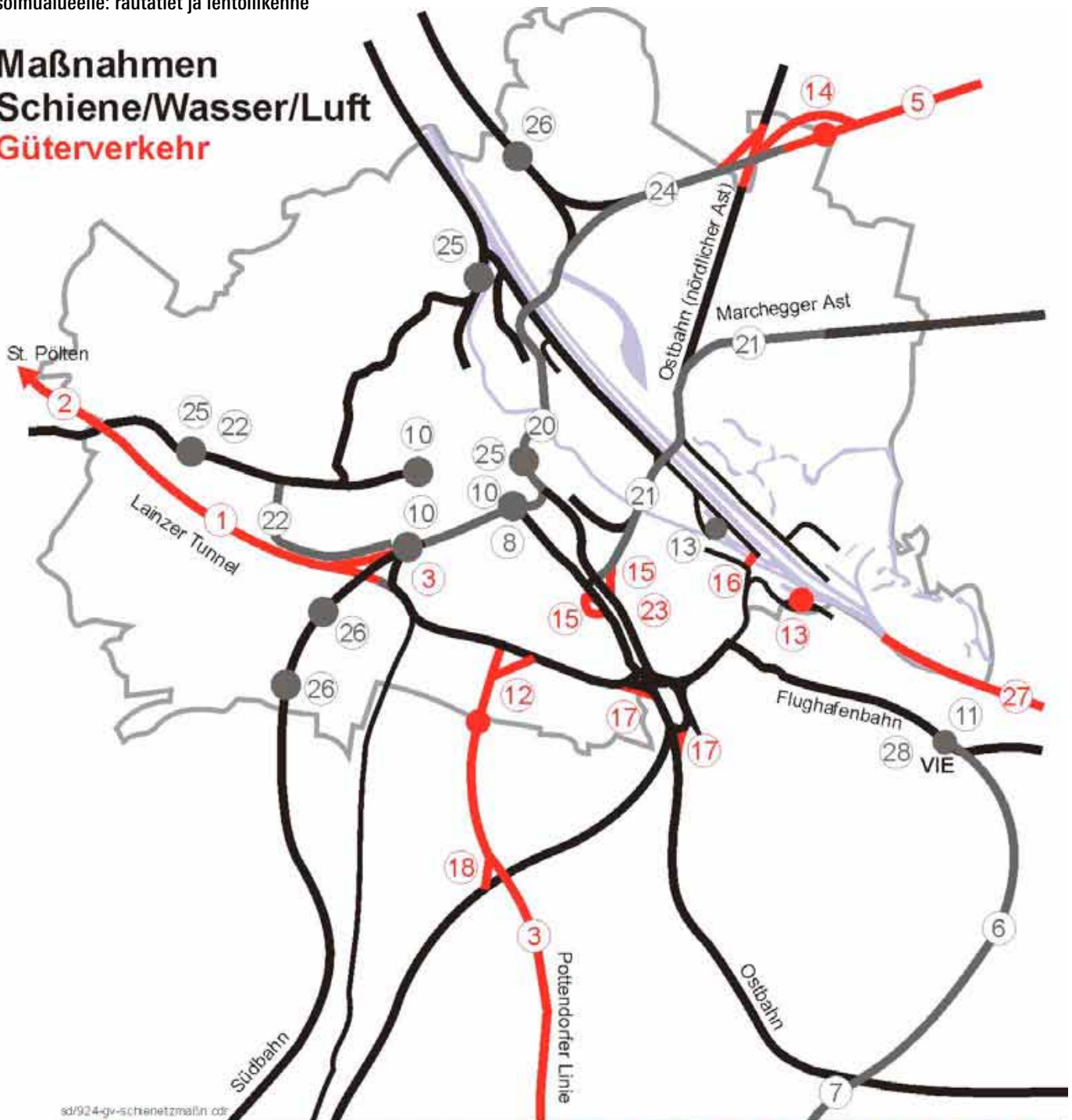
Ausbaumaßnahmen im ÖV und im IV-Netz gemäß MPV 03 gegliedert nach Zeitabschnitten.



Matalalattiaraitiovaunu: vaunun lattia katutasossa



Maßnahmen Schiene/Wasser/Luft Güterverkehr



sd/924-gv-schietzma/n.odr

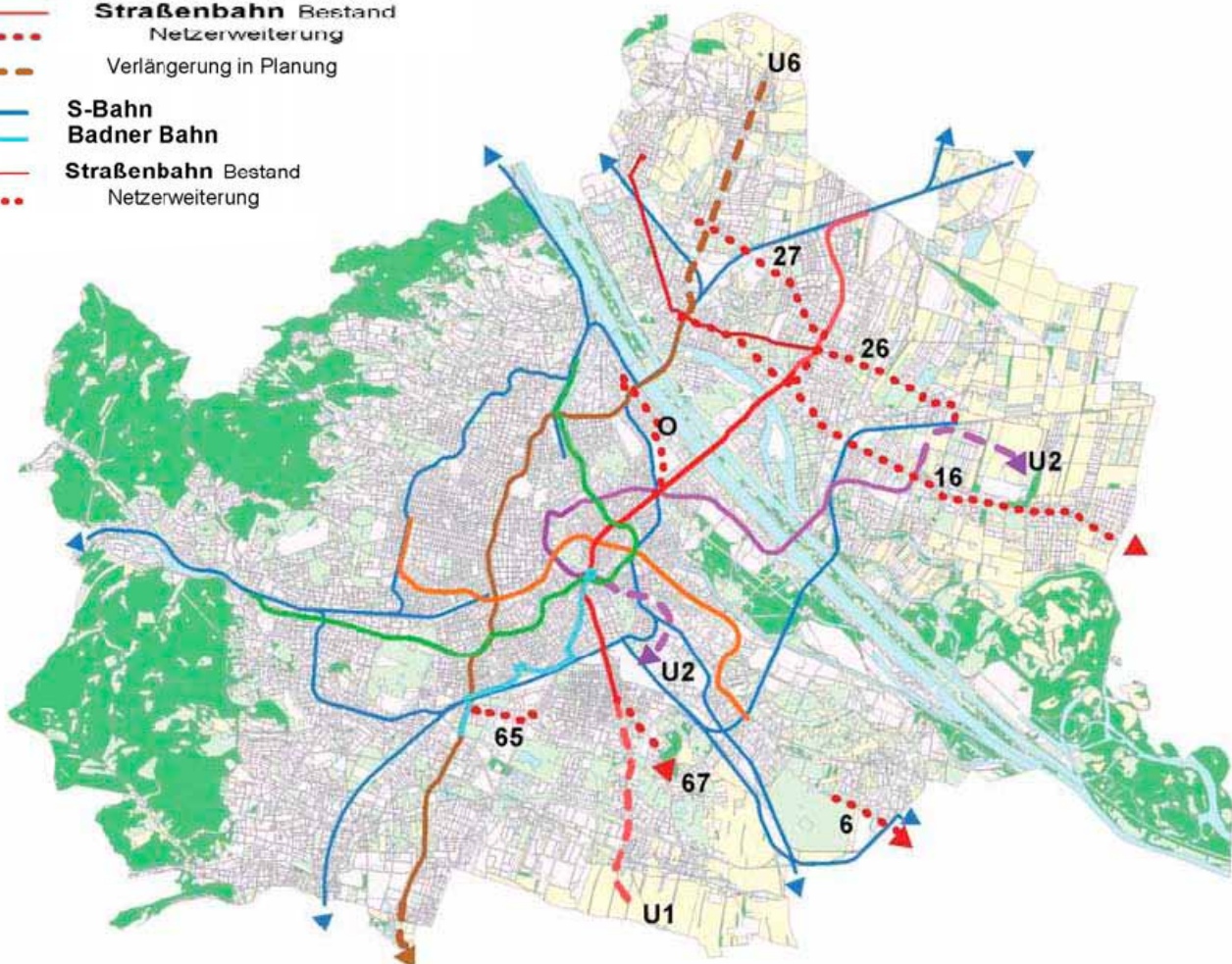
Maßnahme	
1	Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn (Lainzer Tunnel)
2	HL-Strecke Wien - St. Pölten
3	Ausbau Pottendorfer Linie
5	Ausbau Nordbahn
6	EWIWA/EWESO: Bahnhof VIE - Ostbahn (Gramatn eisiedl)
7	EWIWA/EWESO: Ausbau Bahnstrecke Ostbahn - Wampersdorf - Sopron
8	Bahnhof Wien
10	Bahnhofsöffensive Wien West, Süd, Meidling
11	EWIWA/EWESO: Bahnhof Flughafen VIE
12	Güterterminal Wien Inzersdorf inkl. Ostschleife
13	Güterterminal Wien Hafen Freudenau/Albern
14	Güterterminal Wien Nord-Ost mit Knoten Süßenbrunn
15	Güterzugschleife Laaerberg inkl. Hasenleitenschleife
16	Verbindung Donauuferbahn - Donauländebahn inkl. Winterhafenbrücke
17	Zentralverschiebebahnhof Ostschleifen
18	Schleife Pottendorfer Linie-Aspangbahn
20	Ertüchtigung/Ausbau S-Bahn-Stammstrecke inklusive Umbau Wien Nord, Traisengasse
21	Ausbau der S80
22	Adaptierung der Verbindungsbahn für einen verdichteten S-Bahnbetrieb inklusive Umbau Hütteldorf
23	Verknüpfung Ostbahn-Donauländebahn
24	S-Bahnverdichtung bis Süßenbrunn
25	S-Bahnhöfe Wien Mitte, Hütteldorf, Heiligenstadt
26	P & R-Anlagen Strebersdorf, Atzgersdorf, Liesing
27	Verbesserung der Schiffahrtsrinne der Donau östlich von Wien
28	Flughafen VIE - Kapazitätserhöhung



Kaupungin lentokenttäjuna

- **U1** Bestand
- - - Verlängerung 2006
- - - Verlängerung in Planung
- **U2** Bestand
- - - Verlängerung 2009
- - - Verlängerung in Planung
- **U3**
- **U4**
- **U6** Bestand
- - - Verlängerung in Planung
- **S-Bahn**
- **Badner Bahn**
- **Straßenbahn** Bestand
- · · · · Netzerweiterung
- - - Verlängerung in Planung
- **S-Bahn**
- **Badner Bahn**
- **Straßenbahn** Bestand
- · · · · Netzerweiterung

Liikenteen yleiskaavakartta



U6/ Badner Bahn
Mischverkehr

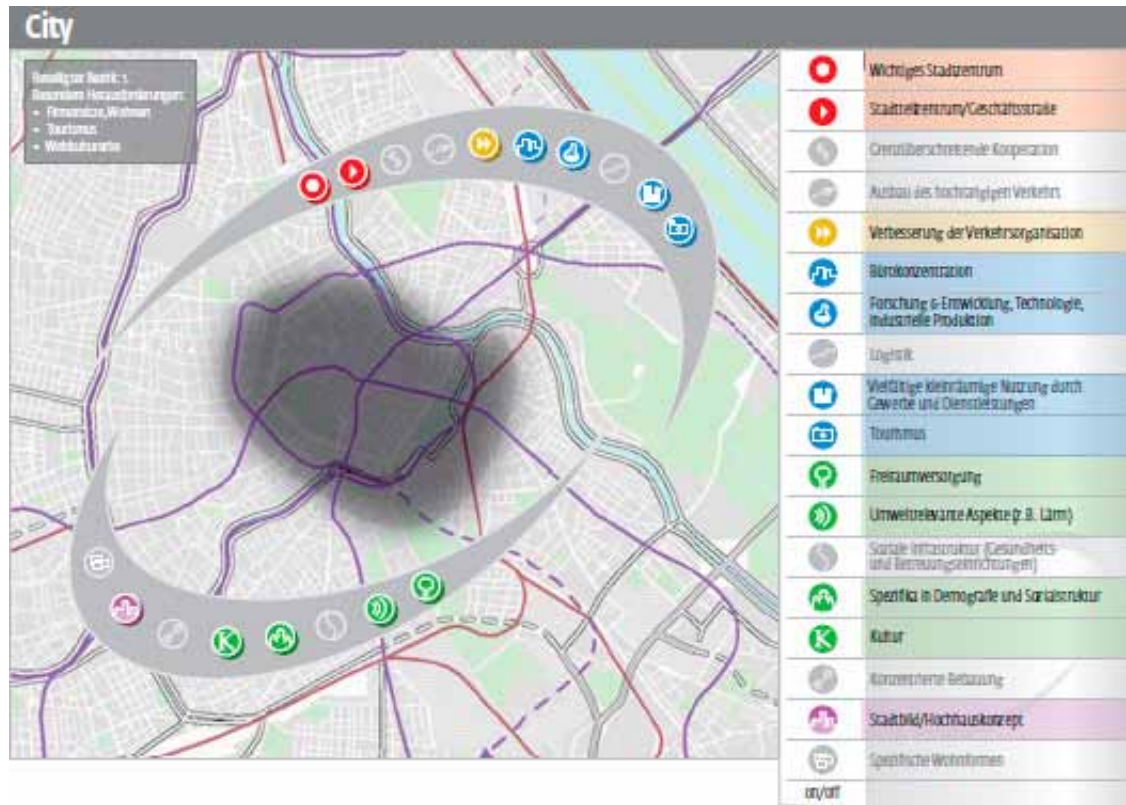
Wienin kaupungin kehittämisen 13 toteutusvaihetta

Räumliches= spatial

Leitbild - plan; idea, vision

stadtentwicklung - city development

Step 1- Core City



Strategy Plan for Vienna

Summary



*Our commitment to quality
Innovation for Vienna*

An initiative of the
Vienna city government

Stadt+Wien
CITY OF VIENNA

Taustamateriaalia

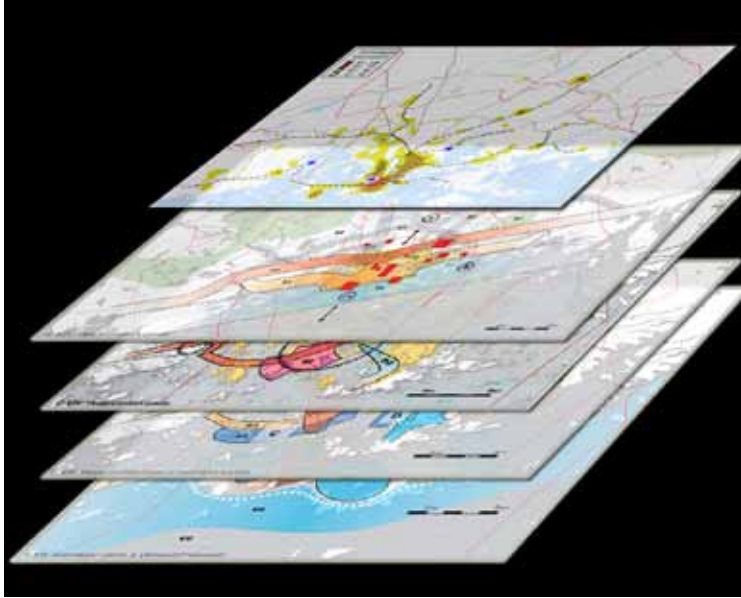
<http://tori.tekes.fi/networks/news/news.33569>

Kansainvälinen yleiskaavaVERTAILU

Eurooppalaiset yleiskaavat

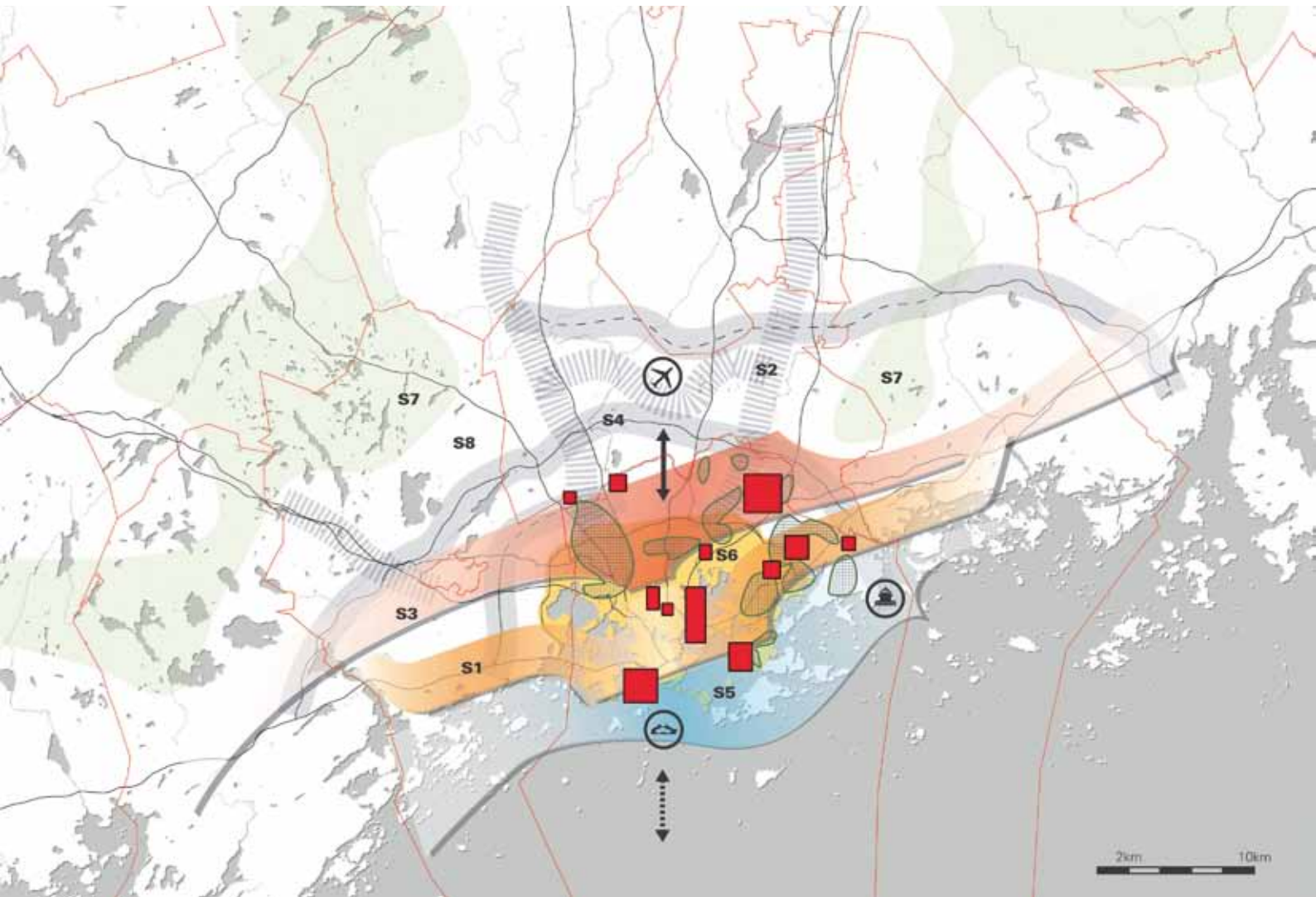
- parhaat käytännöt

Yhteenveto:



Kuvia Helsingin maankäytön kehityskuvasta 2008 (Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2008:4).

- Amsterdam, Lontoo, Pariisi, Wien, Berliini ja Tukholma tavoittelevat monikeskuksista, tiivistä kaupunkialuetta.
- Pariisi ja Wien ovat omaksuneet rajat ylittävän näkemyksen alueelliseen yhteistyöhön.
- Pariisilla on eniten innovatiivisia suunnitelmia Amsterdamin ohella.
- Wienin, Tukholman ja Lontoon ja Pariisin kaavat eivät toimi enää perinteisenä maankäyttökaavoina, vaan kaavoilla on visio ja ne toimivat strategisina työkaluina.
- Berliini, Kööpenhamina, Lontoo, Pariisi ja Wien keskittyvät toimintasuunnitelmiin ja toimeenpanoon.
- Wienillä ja Kööpenhaminalla on verkosta ladattavat yleiskaavat, ja kaavoista voidaan näyttää tai piilottaa eri osia tarpeen mukaan.



Keskeisiä sisältölinjauksia:

Globaalisti, kansainvälisesti tai eurooppalaisittain

- Lontoo – maailmankaupunki
- Tukholman tavoitteena on olla maailmankaupunki, tämä liittyy enemmän kansainväliseen tunnettuuteen kuin taloudelliseen johtoasemaan.
- Wienin visiona on eurooppalainen yhteistyö (CENTROPE) – Euroopan keskus.

Monikeskuksinen kaupunkialue

- Amsterdam, Lontoo, Pariisi, Wien ja Berliini korostavat monikeskuksista kaupunkia keskeisenä tavoitteena.
- Amsterdam haluaa parantaa monikeskuksista Ranstad-verkostoa.
- Berliinin monikeskuksisella kaupunkialueella on tarve uusille kaupunkikeskuksille.

Kaupunkiverkostot Euroopassa

- Wien ja Kööpenhamina tuovat selkeästi esille strategisen kuulumisensa Euroopan laajuiseen kaupunkiverkostoon.

Keskustan laajennus / lähiöiden tiivistys

- Amsterdam – laajennetaan keskustaa ja tiivistetään pääkaupunkialuetta.
- Berliini

Joukkoliikenne: kaupungin poikki

- Lontoon rataverkosto
- Amsterdam – toimiva suurkaupungin, ei vain kaupungin, joukkoliikenne.
- Berliini – tehokas joukkoliikenneverkosto suurkaupunkiympäristössä.

Vihervyöhyke ja/tai viheralueet

- Amsterdam parantaa viheralueiden käytettävyyttä.

Hiilineutraali kaupunki

- Lähes kaikki kaupungit ovat ilmoittaneet ilmastonmuutoksen keskeiseksi asiaksi.
- Amsterdam siirtyy kestävän energian käyttöön.
- Kööpenhamina pyrkii energiaa älykkäästi käyttäväksi kaupungiksi.
- Glasgow huomioi kaavan hiilijalanjäljen.
- Lontoo ja Pariisi kaavan perustana on edistää energiankäytön kestävyttä.

Maankäyttöstrategioiden yhteensovittaminen maapolitiikkaan

- Wien tunnistaa näiden politiikkatyökalujen vahvuuden.
- Kööpenhamina pyrkii käyttämään maaveroa maankäyttötyökaluna.

Alueellinen eriytyminen

- Berliinissä ollaan huolissaan kaupungin eri osien välisestä eriarvoistumisesta.
- Tukholmassa myönnetään huolestuttava alueellisen eriytymisen lisääntyminen, johon on puututtava kaavan avulla.

Maankäytön yleiskaavasta strategiseen maankäytön vision ja toteutukseen

- Wienissä painotetaan kaupunkirakentamisen alueiden toteutusta tulevaisuuden ratkaisuna ja perinteisen maankäyttökaavan ylläpidon merkitys vähenee.
- Amsterdam korostaa maankäyttövissiot ja ottaa etäisyyttä maankäyttökaavoitukseen.
- Lontoo luopui maankäyttökaavoista vuonna 1972 ja laatii vain strategisia kaavoja linjauksia painottaen.
- Tukholman yleiskaava on strateginen.
- Jokaisen esitellyn kaupungin yleiskaavan liitemateriaali sisältää pääkarttaa tukevia strategisia teemakarttoja.

Aluehallinto

- Wienissä nähdään aluehallinto keskeisenä keinona hallita kaupunkialueen maankäyttöprosesseja. Muuten kaupunkirakenteen hajoamista ympäröivälle seudulle on haastavaa pysäyttää.

Suuren yleisön osallistuminen

- Amsterdam.
- Kööpenhamina.
- Glasgow – 21 aluekomiteaa valvoo palveluita.

Taloukasvu / väestön kasvu

- Amsterdam
- Kööpenhamina
- Lontoo ja Pariisi

Kasvun seisahtuminen / heikko talous

- Berliini
- Glasgow

(i) Strategisen ja maankäyttöyleiskaavan yhdistelmä

- Amsterdam 2011 (2040)
- Glasgow 2009
- Kööpenhamina 2011 (2025)
- Oslo 2008

(ii) Strateginen yleiskaava ensisijaisena kaavana

- Lontoo 2011 (2036)
- Pariisi 2008
- Tukholma 2009
- Wien 2010

(iii) Maankäyttöyleiskaava ensisijaisena kaavana

- Berliini 2009
- Helsinki 2002

(iv) Monikeskuksinen kaava

- Berliini
- Kööpenhamina
- Lontoo
- Pariisi

(v) Toimenpidekaavat

- Berliini (strategiset rakennusalueet)
- Kööpenhamina (kaupunkikorttelit)
- Pariisi
- Wien – toimenpidealuekaavojen suosiminen tulevien maankäyttökaavojen kustannuksella

(vi) Rakennuskäytävät

- Berliini
- Glasgow

(vii) Liikkuminen ja saavutettavuus / 5 minuutin tai 30 minuutin kaupunki / pyöräily

- Amsterdamista 30 minuutin kaupunki
- Kööpenhaminasta 5 minuutin kaupunki

(viii) Suunnittelu ja näkymät

- Lontoo

(ix) Viherrakenteet

- Amsterdam
- Oslo

(x) Liiteteemakarttoja

- Amsterdam: energia; Euroopan luotijunarataverkosto; kulttuurikorttelit
- Lontoo: keskustakaava

Strategisen ja maankäyttöyleiskaavan yhdistelmä toissijaisena

- Pariisi 2008

Strateginen yleiskaava toissijaisena

- Berliini 2009
- Helsinki 2008 (2040)

Maankäyttöyleiskaava toissijaisena

- Wien 2005

