

Kohdekaupunkien kaavio

Oheinen kuva on kohdekaupunkien, Jyväskylän, Kuopion, Lahden ja Oulun mittasuhteisiin sovitettu peruskaavio. Se osoittaa kaupunkijärjestelmien alueiden laajuuksia, ulottuvuuksia ja keskinäisiä suhteita. Kaavio on tarkoitettu työkaluksi, jonka avulla keskiuuren kaupungin kaupunkijärjestelmät voidaan nykyistä paremmin tunnistaa, nimetä, kuvata ja ottaa käsittelyyn.

Kaavion mukainen kuvaus antaa pohjan ajankohtaisten asioiden yhteiselle käsittelylle. Se tarjoaa myös puitteet seurannoille, aikasarjoille ja analyyseille, joilla kaupunkijärjestelmien tilaa ja kehitystä voidaan järjestelmällisesti seurata ja arvioida. Kaupunkijärjestelmien tilanteen seuranta selkeyttää ja konkretisoi kaupungin kokonaistilanteen tunnistamista ja arviointia. Analyysi syvenee, kun sitä voidaan verrata muiden kaupunkien kuvauksiin ja analyyseihin, jotka on tehty tämän saman kaavion mukaisesti, ja ovat yhteismitallisia.

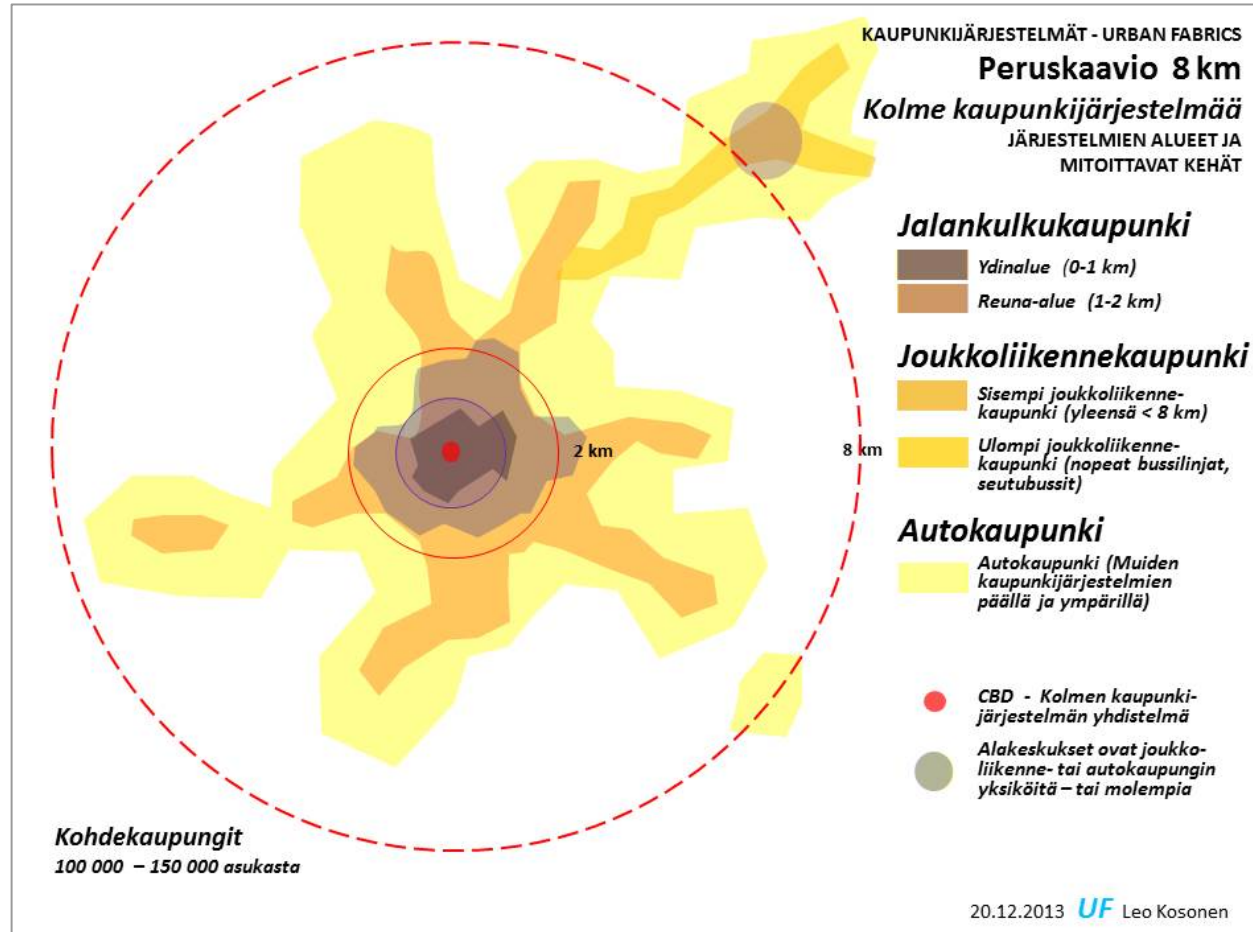
Tarkoitus on, että kaavion mukaisia luokituksia käytetään analyysikuvien lisäksi myös tavoite-

ja suunnitelmakuvissa.

Kaavio osoittaa pelkistetyin kuvauksen, jota voidaan käytännössä tarkentaa lisäämällä alaluokkia, lisämäärytyksiä ja elementtejä tutkittavien asioiden tarkkuusasteen edellyttämällä tavalla. Kaavion mukainen kuva-

us antaa myös puitteet erityistarkasteluille, joilla analyysia syvennetään.

Kaavio pohjautuu toisaalta kohdekaupunkien analyysiin, toisaalta kansainvälisen tason teoriatarkasteluihin ja globaalin kaupunkimallin luonnokseen.



Peruskaavio 8 km

Jalankulkukaupunki

Jalankulkukaupunki on pysynyt selvästi yhdellä alueella, kuitenkin niin, että se koostuu kahdesta toisistaan poikkeavasta osa-alueesta tai vyöhykkeestä. Tässä mallissa alueista käytetään nimityksiä "Ydinalue" tai "Varsinainen jalankulkukaupunki" sekä "Reuna-alue" tai "Ulompi jalankulkukaupunki".

Jalankulkukaupungin ydinalue

Ydinalue on monipuolista, intensiivistä kaupunkialuetta. Kaduilla on paljon jalankulkijoita ja liikkuminen alueen sisällä perustuu pääasiassa kävelyyn. Ydinalueen koko on 200-300 ha, ja se ulottuu noin kilometrin etäisyydelle keskipisteestään. Kohdekaupunkien ydinalueet ovat vanhan puukaupungin aluetta.

Jalankulkukaupungin reuna-alue

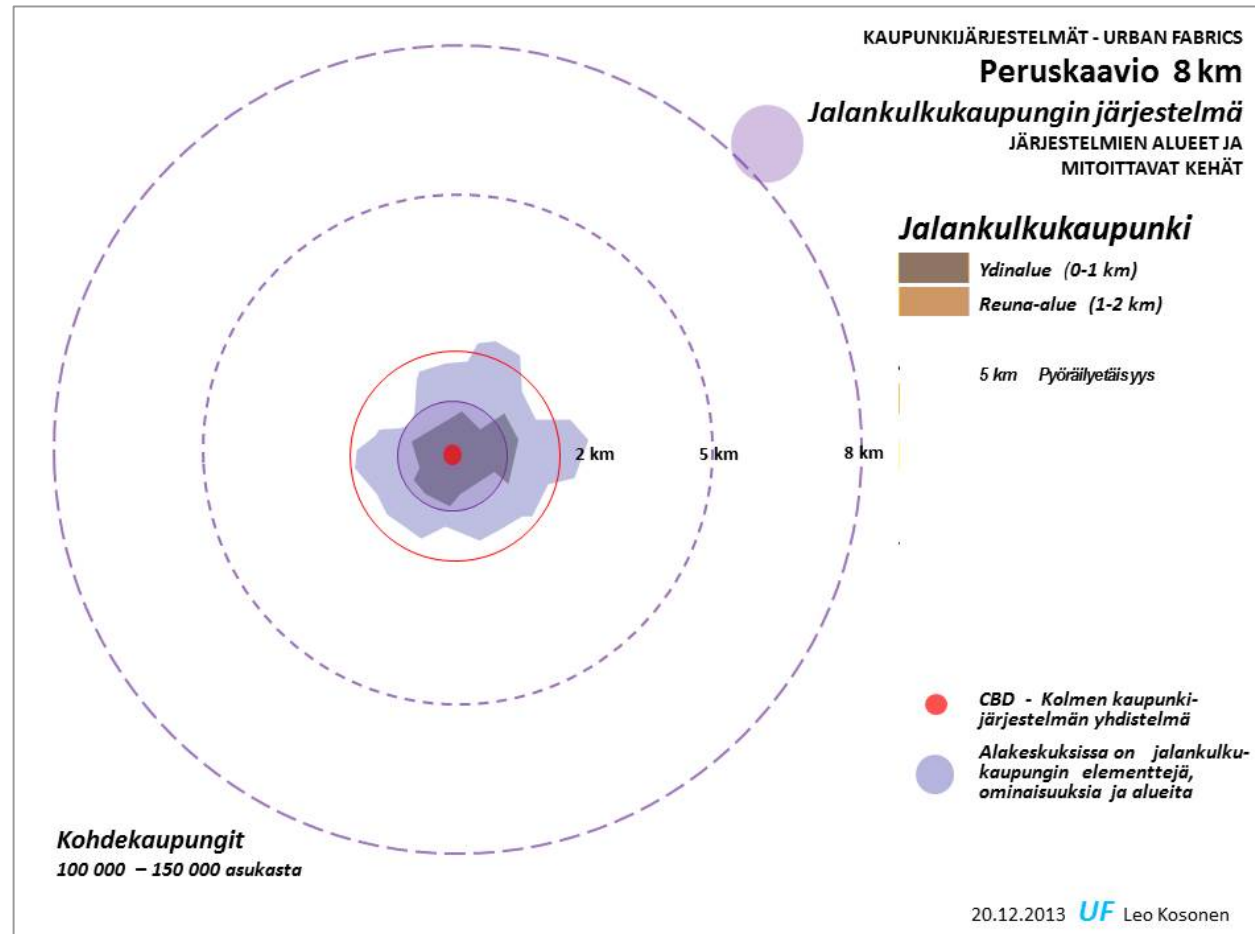
Reuna-alue on keskustaan nähden kävely-etäisyydellä. Myös tällä alueella on tavallista enemmän jalankulkijoita, mutta suuri osa matkoista tehdään pyörällä, bussilla tai autolla.

Alue ulottuu kahden kilometrin etäisyydelle keskustasta, mikä vastaa noin puolen tunnin kävelyä eli 2,5 kilometrin kävelyetäisyyttä.

Pyöräilyvyöhyke

Reuna-alueella liikutaan paljon pyörillä, ja

jalankulkukaupungin alueelle tullaan pyörillä myös ympäröiviltä alueilta. Pyöräilyvyöhyke, joka laajentaa jalankulkukaupungin toimintoja ympäröiville alueille, ulottuu noin viiden kilometrin etäisyydelle keskustasta ja muista jalankulkukaupungin pääkohteista.



Joukkoliikennekaupunki

Joukkoliikennekaupungin järjestelmä kattaa pääosan jalankulkukaupungin alueista ja joukkoliikennekaupungin alueet ovat levittäytyneet sen ympärille sormina ja nauhoina. Pääalueesta käytetään tässä mallissa nimitystä ”Sisempi joukkoliikennekaupunki” tai ”Bussikaupunki”. Lisäksi kaavio osoittaa alueita, josta mallissa käytetään nimitystä ”Ulompi joukkoliikennekaupunki”.

Sisempi joukkoliikennekaupunki

Alue tukeutuu bussiliikenteen peruslinjoihin ja on jalankulkukaupungin ympärillä, pääosiltaan 2-5 kilometrin etäisyydellä. Enimmillään se ulottuu 8 kilometrin etäisyydelle keskustasta.

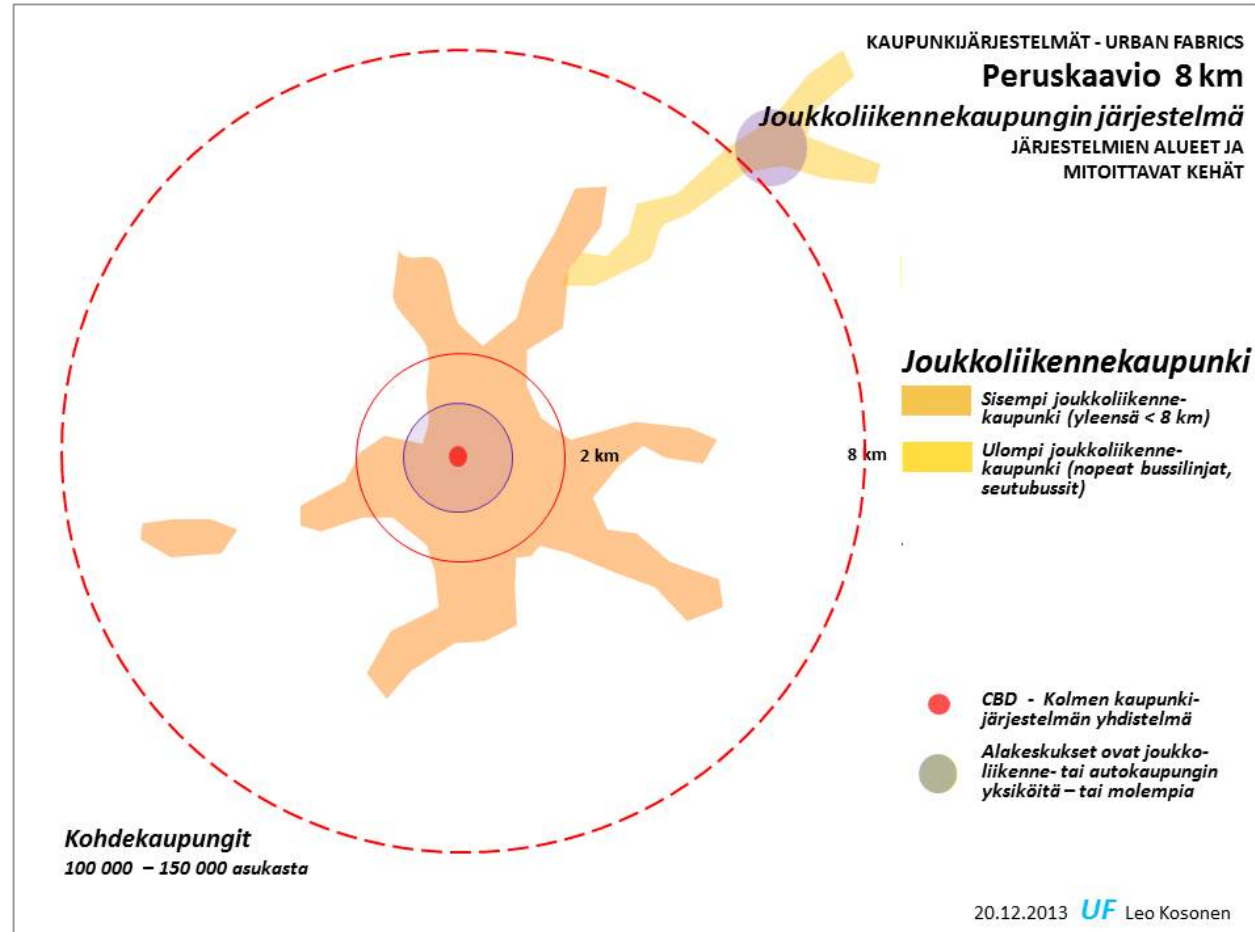
Alue pitää sisällään kerrostalolähiöt sekä muita alueita, jotka tukeutuvat 10-20 minuutin tai vähintään 30 minuutin vuorovälillä liikennöiviin bussilinjoihin ja pitävät niitä yllä. Alue on 200-300 metrin etäisyydellä näiden linjojen bussipysäkeistä. Alueilla on omat lähipalvelut sekä muita joukkoliikennekaupungin elementtejä ja ominaisuuksia. Matka-aika keskustaan on enimmillään puoli tuntia.

Ulompi joukkoliikennekaupunki

Sisemmän joukkoliikennekaupungin ympärillä on laajennusalueita, vanhoja taajamia ja muuta kaupunkialuetta, joka tukeutuu bussiliikenteellä keskustaan. Tämän Ulomman joukkoliikennekaupungin liittämiseen tarvitaan

nopeita bussilinjoja, koska muuten matka-aika keskustaan on liian pitkä.

Joukkoliikennekaupungin alueella on myös jossain määrin muuta joukkoliikennettä, kuten autokaupungin linjoja sekä seutuliikennettä.



Autokaupunki

Autokaupungin verkostomainen järjestelmä kattaa koko kaupunkialueen. Osa autokaupungin järjestelmästä on jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin alueilla. Mallissa tätä järjestelmän osaa kutsutaan nimellä ”Sekoittuva autokaupunki”. Osa autokaupungista on muiden järjestelmien ympärillä. Näistä alueista käytetään nimitystä ”Autokaupungin alueet” tai ”Autokaupunki”.

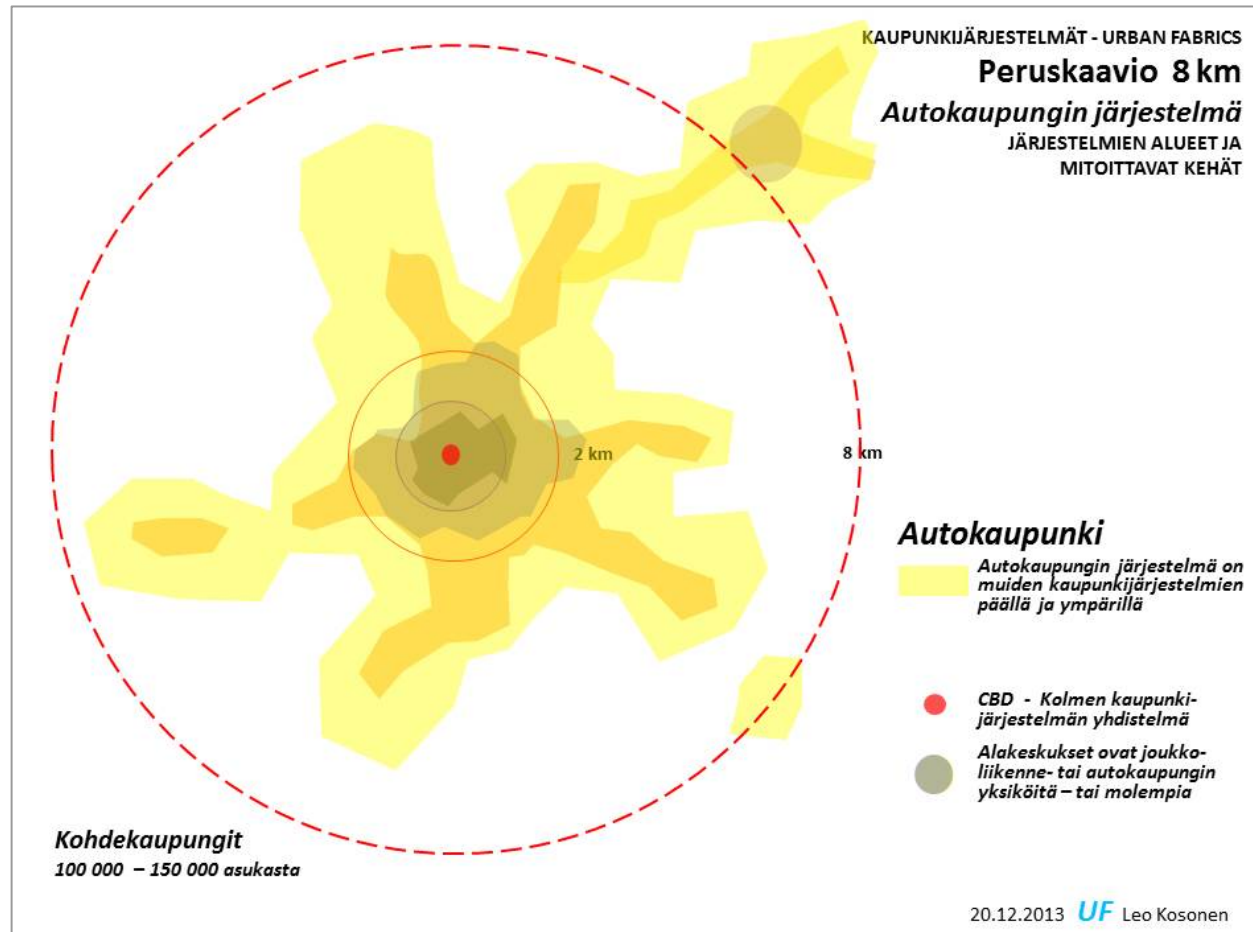
Sekoittuva autokaupunki

Jalankulku- ja joukkoliikenne-kaupungin alueilla on paljon toimijoita ja asukkaita, jotka toimivat merkittävältä osin tai jopa ensisijaisesti autokaupungin järjestelmän puitteissa. Näillä alueilla on myös paljon autokaupungin elementtejä ja toimintoja, joiden rooli suhteessa jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin järjestelmiin vaihtelee. Osa toiminnoista ja elementeistä sopeutuu ympäristöönsä, osa on sen kanssa enemmän tai vähemmän ristiriidassa.

Kohdekaupunkien tapaisissa kaupungeissa jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin järjes-

telmät eivät yksin riitä ylläpitämään vahvaa kaupallista kaupunkikeskustaa. Niinpä keskustaa, erityisesti sen CBD -aluetta käsitellään mallissa alueena, jossa kaikkien kolmen kaupunkijärjestelmän toiminnat ja elementit yhdistyvät. Tämä on tarpeen, kun halutaan, että keskusta säilyttää kilpailukyky-

sen palvelutason, eivätkä sen palvelut hajaannu liian suuressa määrin autokaupungin alueille. Sama tilanne on tarpeen ottaa huomioon myös sellaisten laitosten kohdalla, joita kaikki kaupunkilaiset käyttävät ja tarvitsevat.



Autokaupungin alueet

Suuri osa autokaupungin verkostomaisesta järjestelmästä on levittäytynyt muita kaupunkijärjestelmiä ympäröiville alueille. Tämä osa autokaupunkia tukeutuu pääasiassa tai yksinomaan autoliikenteeseen siten, että näillä alueilla ei tule kunnolla toimeen ilman autoa tai sitä korvaavia kuljetuksia.

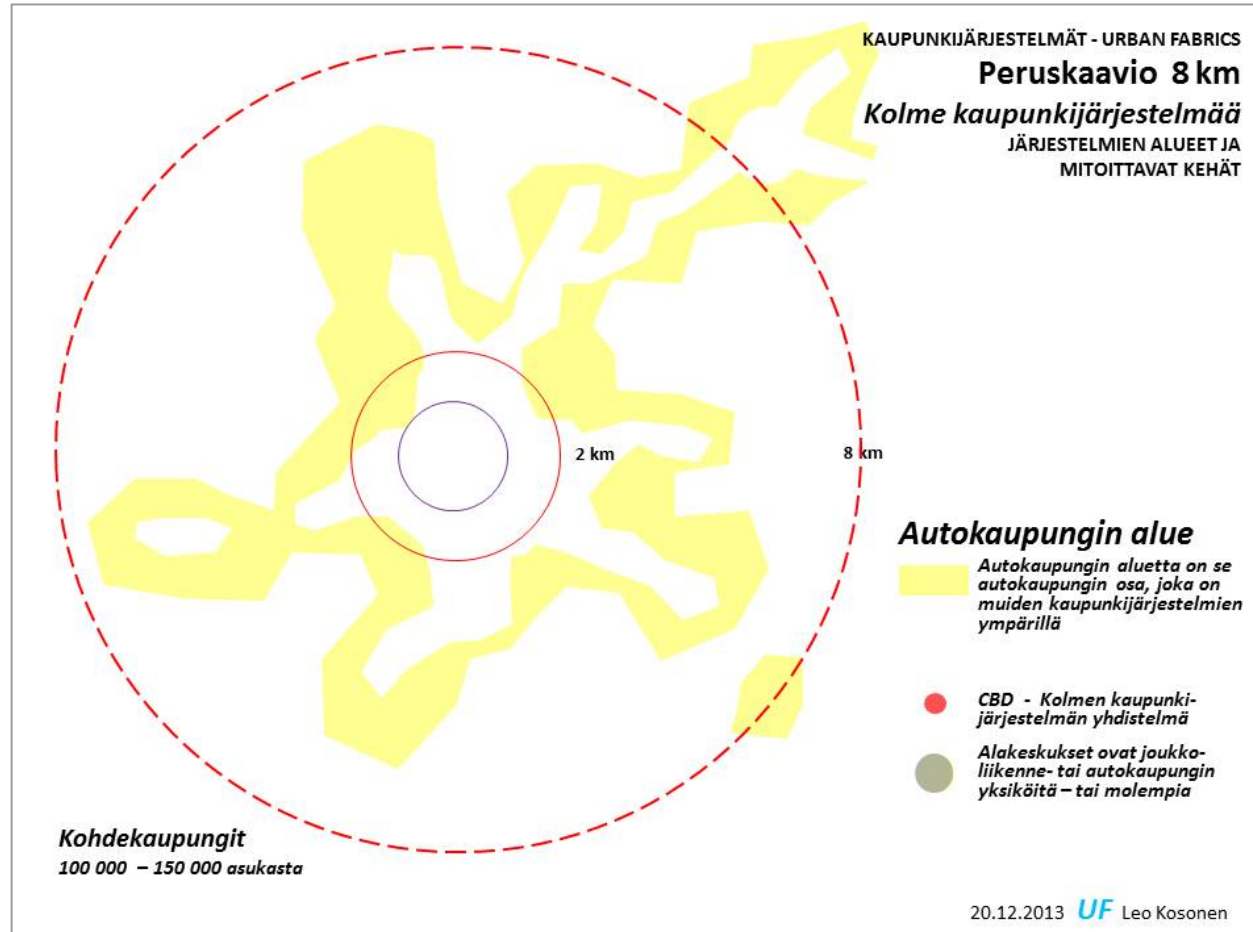
Osa alueesta on keskustaan nähden pyöräilyetäisyydellä, ja näillä alueilla pyöräily voi, paikasta ja tilanteesta riippuen, olla käyttökelpoinen vaihtoehto autolla liikkumiselle.

Osa autokaupungin alueista liittyy viereiseen joukkoliikennekaupungin alueeseen, jolloin sen asukkaat ja toimijat voivat halutessaan tukeutua joukkoliikennekaupungin palveluihin. Tämä parantaa osaltaan näiden palvelujen toimintaedellytyksiä ja palvelutasoa.

Alueet, jotka eivät liity jalankulku- ja joukkoliikennekaupunkiin ovat autoriippuvaista aluetta.

Autokaupungin alueella on myymälöitä, kauppakeskuksia ja laitoksia, jotka ovat suuntautuneet palvelemaan pääasiassa tai pelkästään autolla liikkuvia kaupunkilaisia. Nämä yksiköt saavat tulonsa suurelta osin kaupunkilaisilta, jotka asuvat joukkoliikenne- tai jalankulkukaupungin alueella, mutta liikku-

vat autolla ja käyttävät autokaupungin palveluita. Tämä tarjoaa pohjan autokaupungin yksiköiden korkealle palvelutasolle, mutta karsii vastaavasti jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin yksiköiden määrää ja palvelutasoa.



Pyöräilyvyöhyke

Edellä on todettu, että pyöräilyllä on merkittävä rooli jalankulkukaupungin sisäisessä liikenteessä ja erityisesti jalankulkukaupungin reuna-alueen asukkaiden liikkumisessa. Pyöräily on tärkeä liikkumistapa myös joukkoliikennekaupungin ja autokaupungin alueilla kuljettaessa kouluihin, oppilaitoksiin ja työpaikoille. Keskustaan liittyvä pyöräily ulottuu enimmillään noin viiden kilometrin etäisyydelle keskustasta.

Pyöräily on liikkumisjärjestelmä, joka täydentää muita liikkumisjärjestelmiä tai toimii niiden vaihtoehtona. Se ei kuitenkaan ole tuottanut kokonaisvaltaista kaupunkijärjestelmää, vaan toimii lähinnä jalankulkukaupungin jatkeena ja täydentäjänä, joten ei ole perusteltua puhua erillisestä pyöräilykaupungin järjestelmästä.

Kohdekaupungeissa pyöräily on yksi jalankulkukaupungin alueen perustoiminnoista, ja se on yleistä myös muiden kaupunkijärjestelmien alueilla. Erityisesti Oulussa pyöräiteiden verkosto kattaa koko

kaupunkialueen ja pyöräily on niin suosittua, että valtakunnallisesti Oulu luokituu pyöräilykaupungiksi.

Kaupunkijärjestelmiin pyöräily sisältyy ja liittyy monin tavoin. Se on toiminnallinen järjestelmä, joka käyttäjäryhmistä riippuen

tarvitsee pyöräteitä, kaistoja, siltoja, tunneleita sekä muita fyysisiä elementtejä, jotka yhdessä käyttäjäkunnan kanssa antavat ominaispiirteitä kullekin kaupunkijärjestelmälle ja samalla koko kaupungille.

