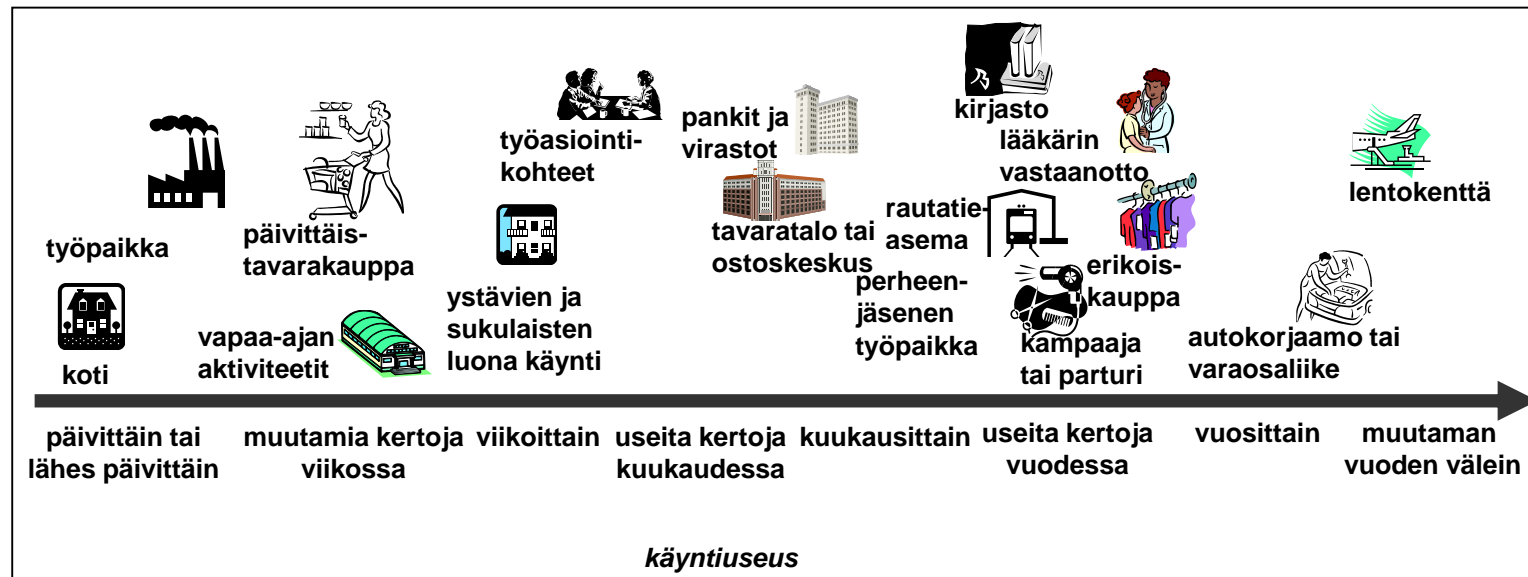


Liikkumistarpeet kaupunkiseuduilla

**MAL-verkoston pilottikauden päätöstilaisuus
24.11.2011**

**Hanna Kalenoja
Liikenteen tutkimuskeskus Verne
Tampereen teknillinen yliopisto**

Liikkumistarpeet yksilön näkökulmasta



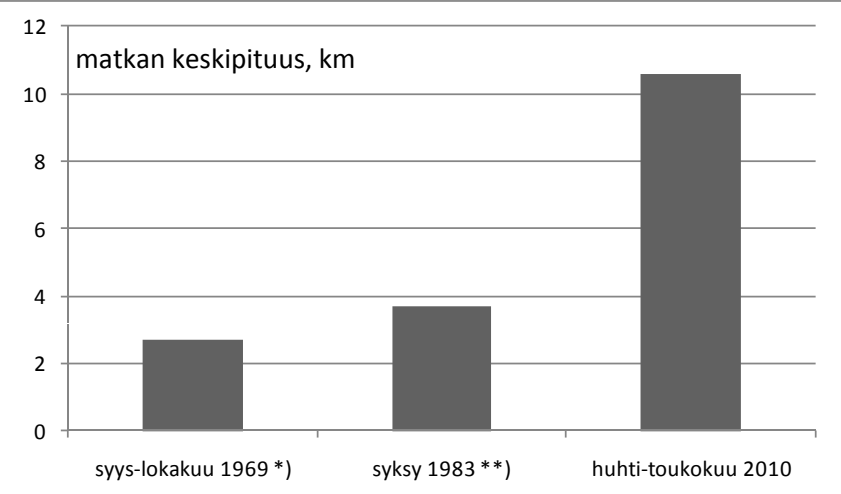
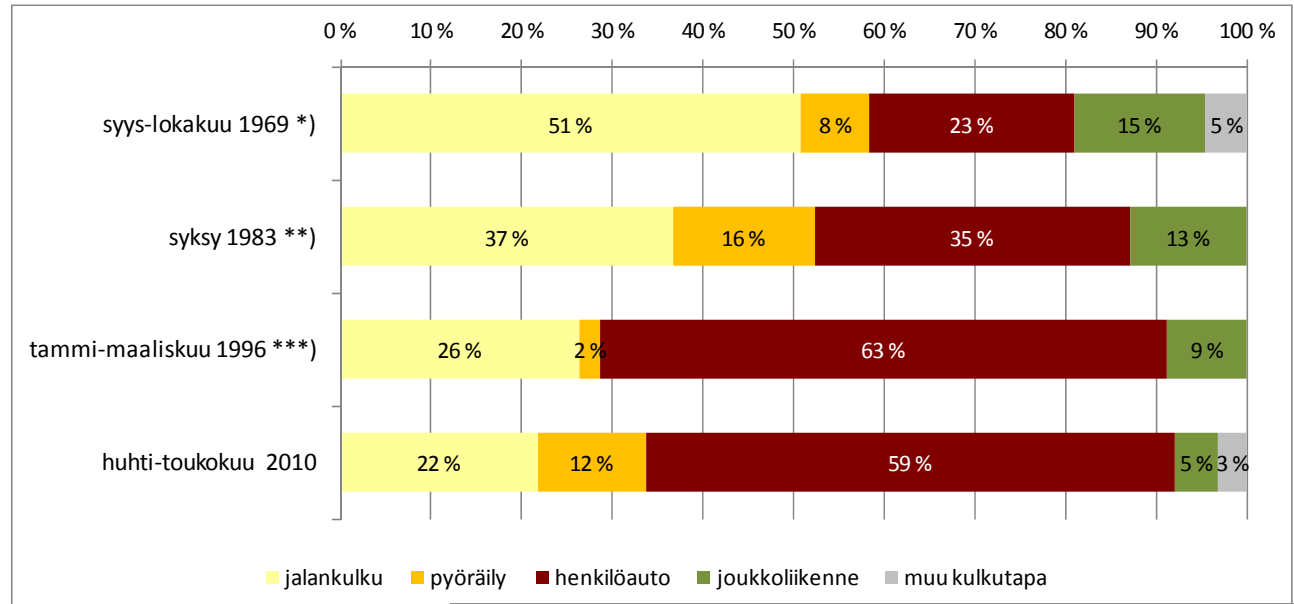
Yhdyskuntarakenne ja toimintojen sijoittuminen vaikuttaa olennaisesti liikkumistarpeisiin ja -mahdollisuuksiin. Muita tärkeitä tekijöitä ovat yksilölliset ajankäyttötottumukset ja elämäntavat.

Yhdyskuntarakenteella ja oman asuinseudun liikennejärjestelmän suunnittelulla voidaan vaikuttaa eniten omassa elinpiirissä tehtäviin matkoihin, joiden osuus matkoista on yli 90 % ja kilometreistä noin 55 %.

Matkustustottumusten muutoksia

- kulkutapajakauma ja matkan keskipituus Lahden seudulla eri vuosikymmeninä

Seutuistuminen ja oman elinpiirin laajeneminen näkyy matkojen pitenemisenä ja liikkumisjalanjäljen kasvuna. Yhä harvemmallalla on mahdollisuus tehdä arkimatkojaan kävellen ja pyörällä.

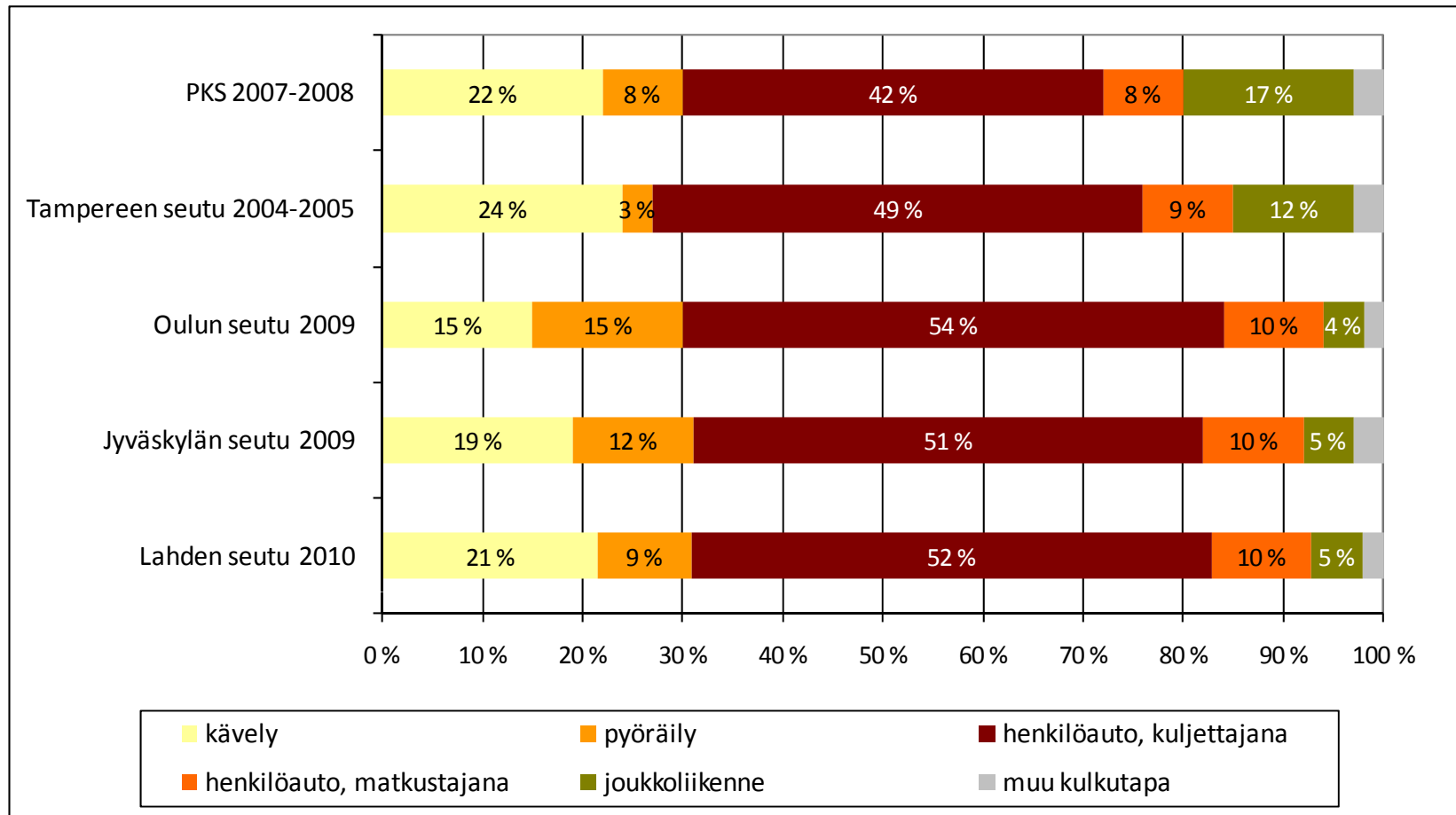


*) Vuoden 1969 tutkimusalueeseen kuului Lahden lisäksi osia Hollolasta, Nastolasta ja Orimattilasta, tutkimuksessa haastateltiin kotitaloushaastatteluina noin 5 700 henkilöä.

***) Vuoden 1983 tutkimuksessa haastateltiin puhelimitse 4 600 seudulla asuvaa 7 vuotta täyttänyttä, tutkimusalue oli sama kuin 1969 tutkimuksessa.

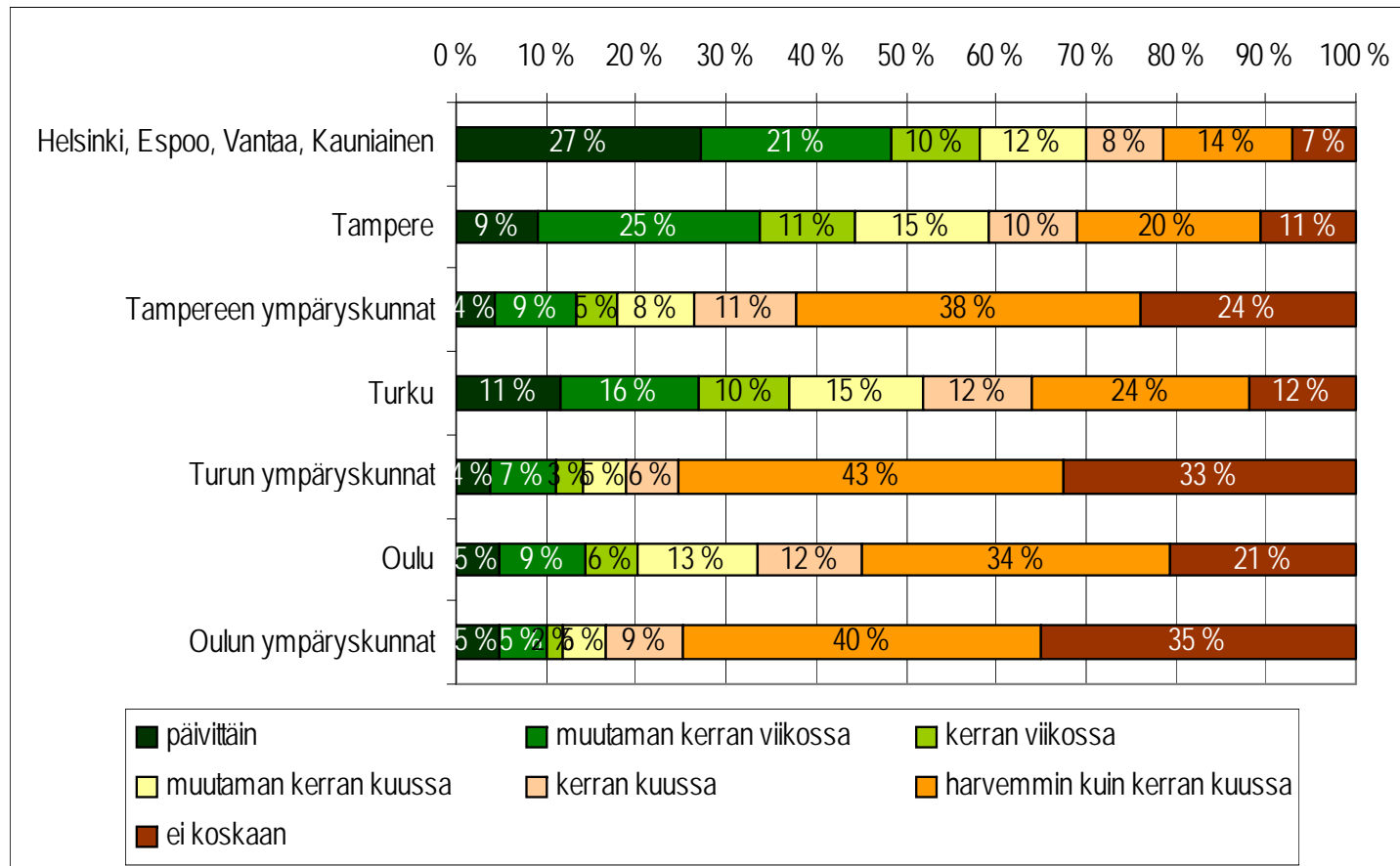
****) Vuoden 1996 postikyselynä tehtyyn tutkimukseen osallistui noin 600 vastaajaa ja tutkimuksesta rajattiin pois alle 10-vuotiaat.

Kuljetapaosuuksia eri kaupunkiseuduilla (yli 14-vuotiaat)



Joukkoliikenteen käyttö erilaisilla seuduilla

- kaikki yli 5-vuotiaat seudun asukkaat

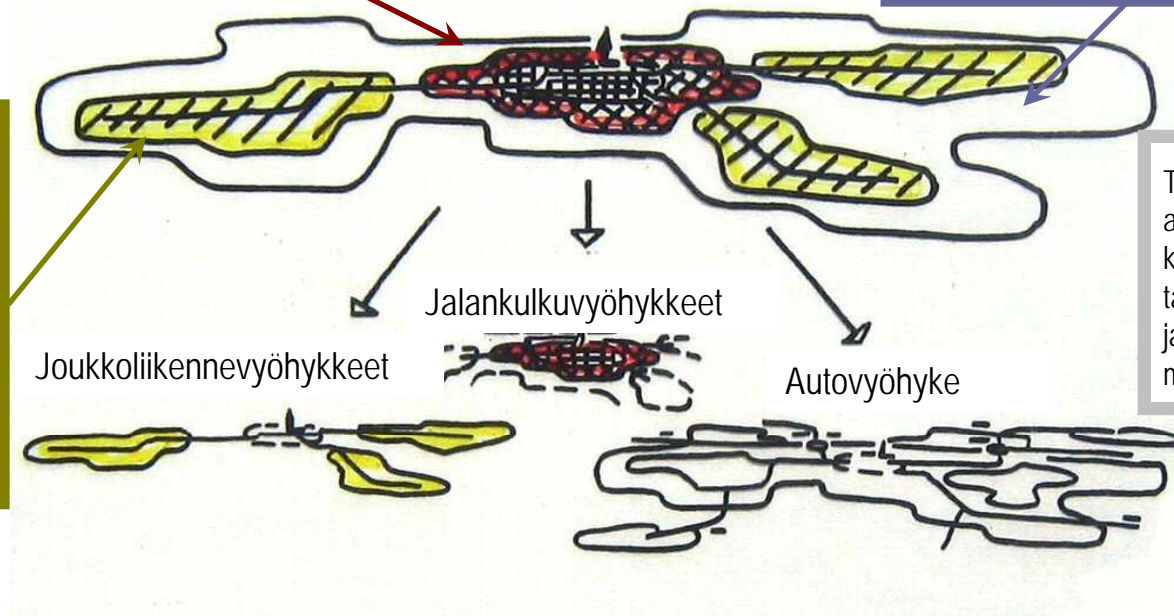


Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisyys

Jalankulkuvyöhyke rajautuu 1,0–2,0 km:n säteelle kaupungin kaupallisesta ydinkeskustasta. Jalankulkuvyöhykettä ympäröi reunavyöhyke, joka ulottuu noin 3 km:n säteelle ydinkeskustasta.

Jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeen ulkopuolelle jäävä taajama-alue on autovyöhykettä. Tyypillisesti suurilla kaupunkiseuduilla autovyöhykkeellä on jonkin verran joukkoliikennetarjontaa, mutta joukkoliikenteen palvelutaso ei ole yhtä hyvä kuin joukkoliikennevyöhykkeellä. Pienillä kaupunkiseuduilla joukkoliikennetarjonta on autovyöhykkeellä vähäistä.

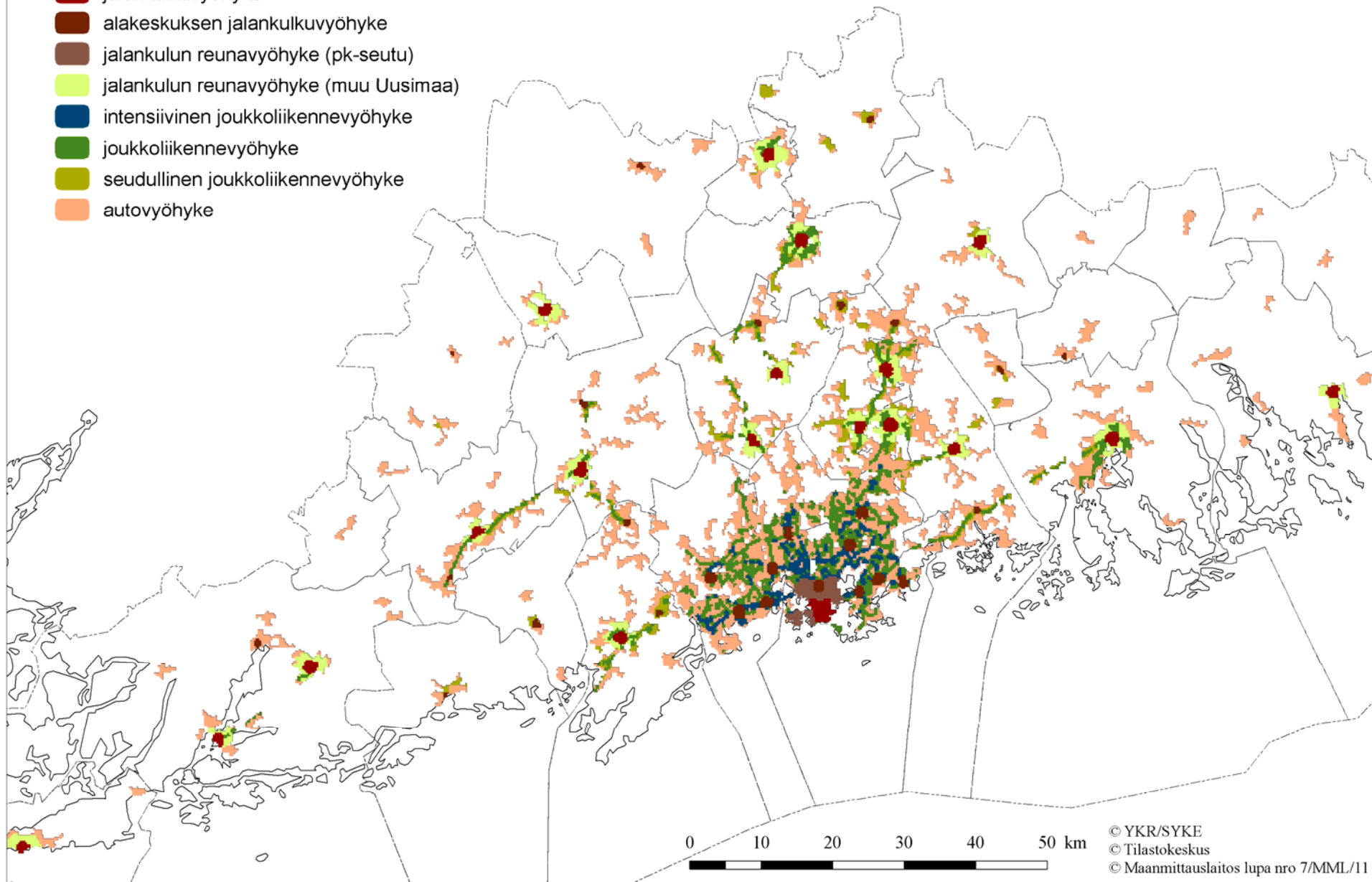
Joukkoliikennevyöhykkeet sijaitsevat yli 2 km:n etäisyydellä kaupunkikeskustoista ja niillä joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä tai erinomainen. Joukkoliikennevyöhykkeet ulottuvat 250-400 metrin etäisyydelle pysäkeistä.

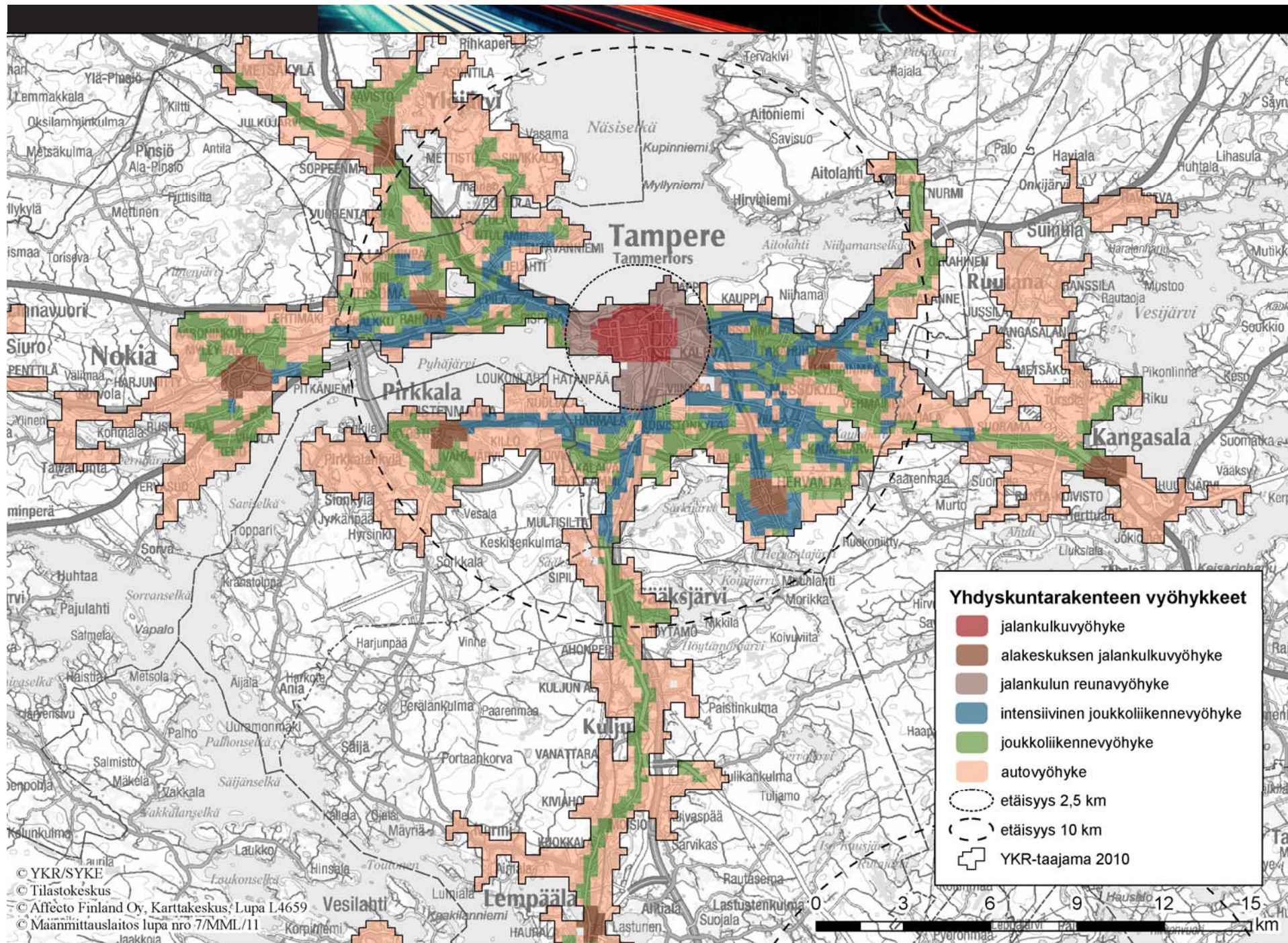


Taajaman ulkopuoliset alueet jakautuvat kyläasutukseen, taajamien lievealueisiin ja harvaan asuttuun maaseutuasutukseen.

Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet 2010

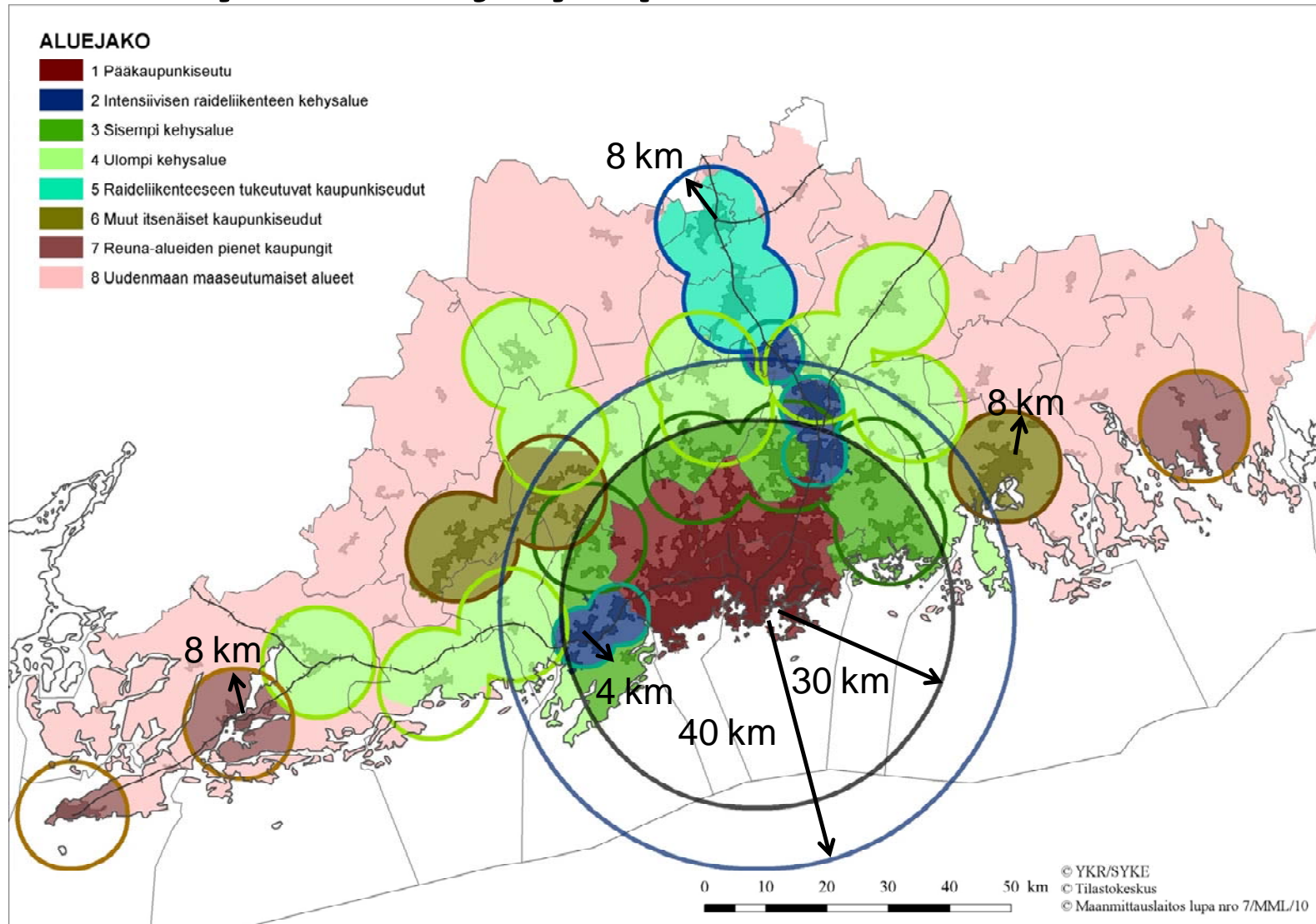
- jalankulkuvyöhyke
- alakeskuksen jalankulkuvyöhyke
- jalankulun reunavyöhyke (pk-seutu)
- jalankulun reunavyöhyke (muu Uusimaa)
- intensiivinen joukkoliikennevyöhyke
- joukkoliikennevyöhyke
- seudullinen joukkoliikennevyöhyke
- autovyöhyke





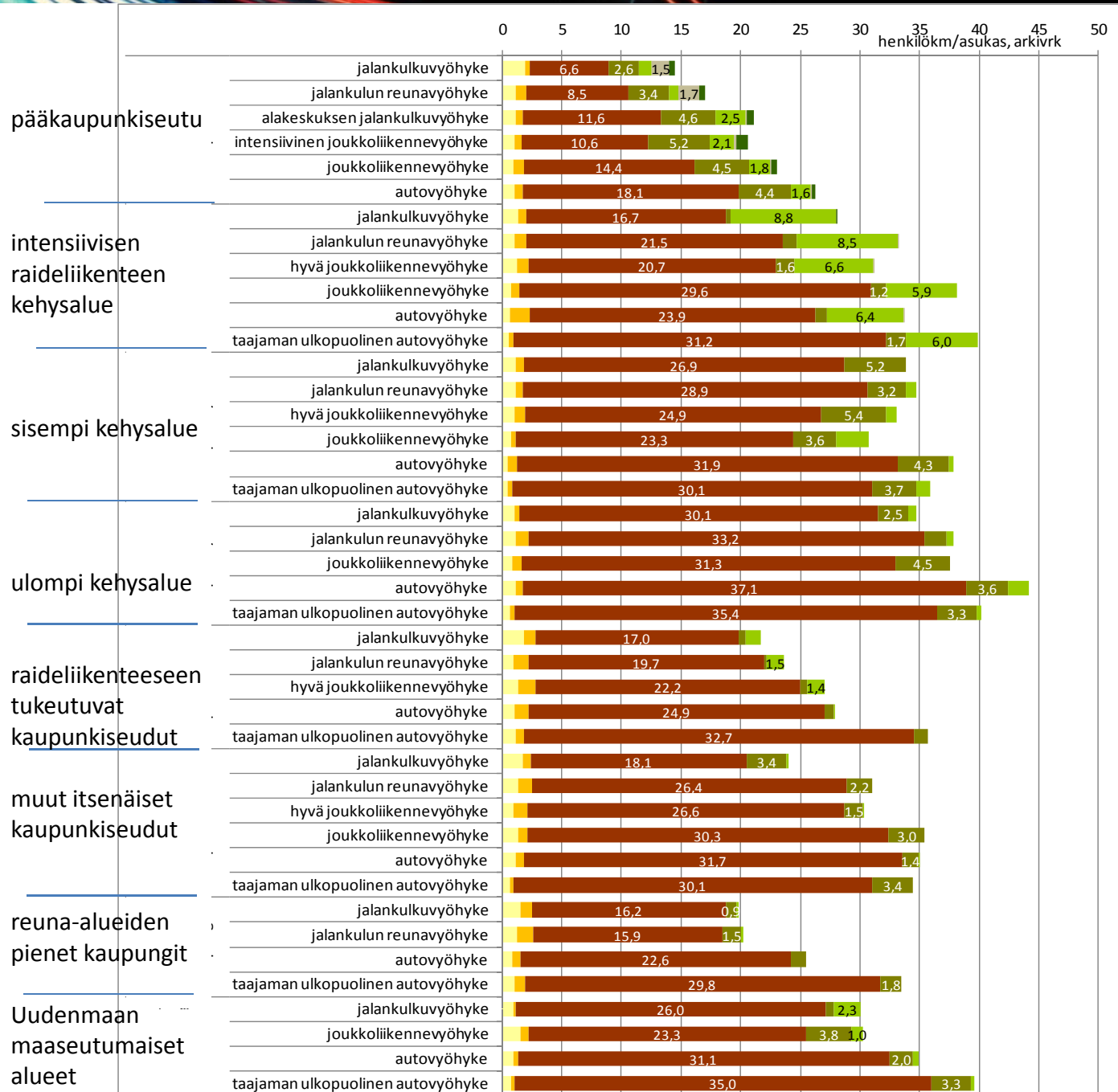
Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet, UZ2
 SYKE TTY

Ydinalueet, kehysalueet ja ympäröivä maaseutu

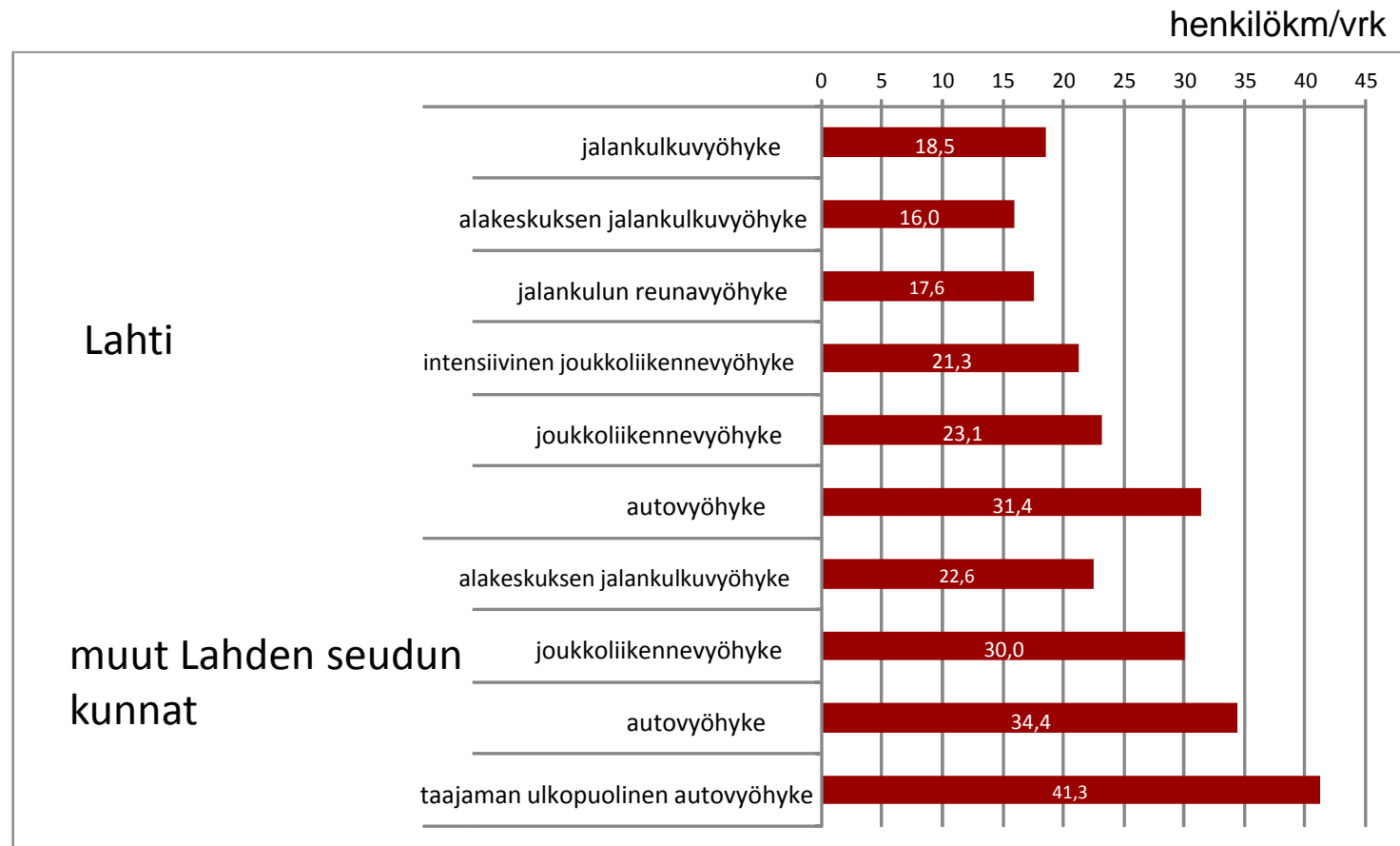


Eri vyöhykkeillä asuvan väestön liikkumien kilometrien määrä Uudellamaalla

Liikkumisen kannalta ongelmallisimpia alueita ovat ne kehysalueet, jotka eivät tukeudu raideliikenteeseen.

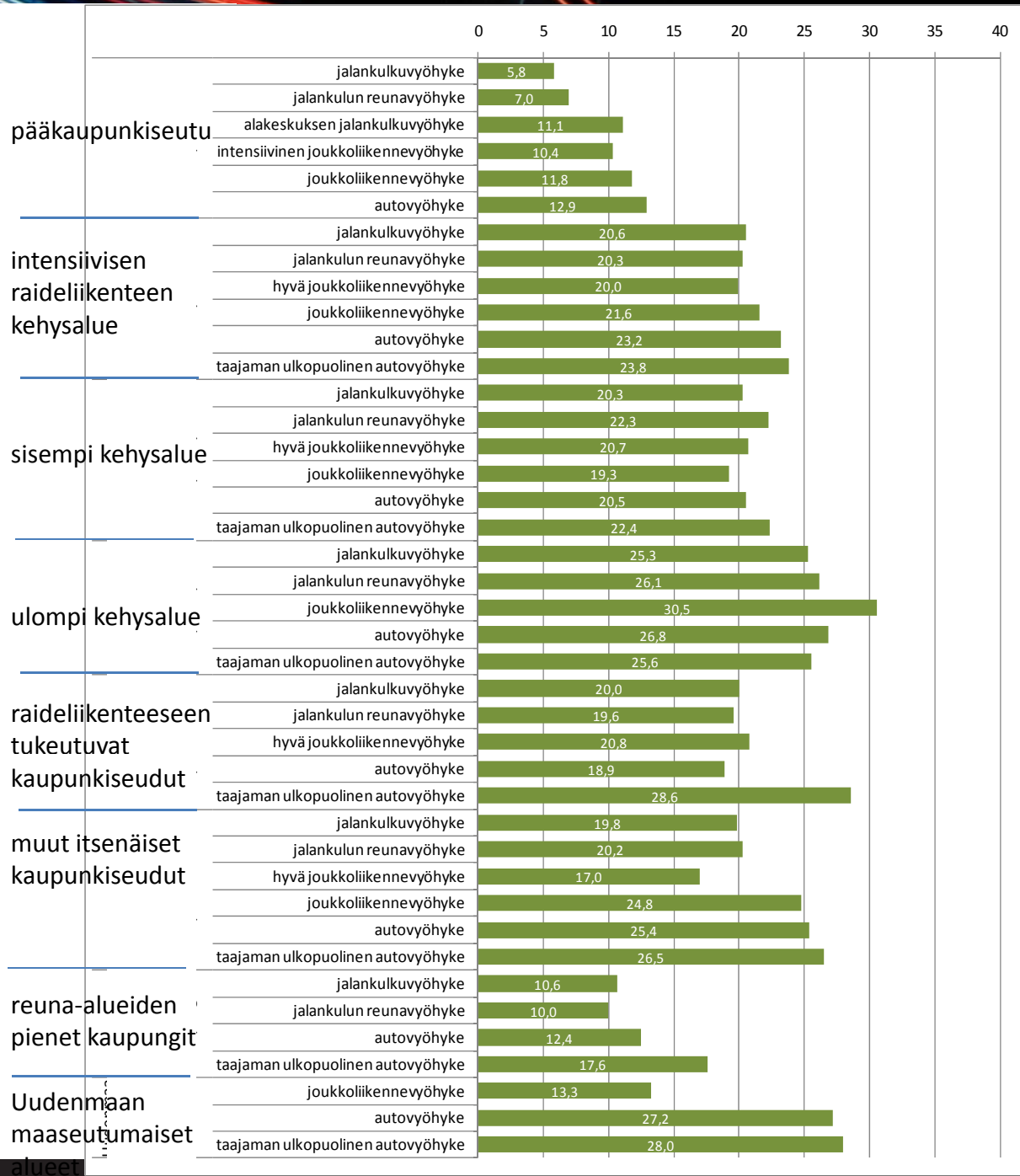


Eri vyöhykkeillä asuvan väestön liikkumien kilometrien määrä Lahden seudulla



Työmatkojen keskipituus Uudenmaan eri vyöhykkeillä asuvilla

Työmatkat ovat lyhimpiä pääkaupunkiseudulla ja reuna-alueiden pienissä kaupungeissa ja pisimpiä ulommalla kehysalueella.



Kuljutavat autottomissa, yhden auton ja kahden auton talouksissa pääkaupunkiseudulla

Moniautoisuus vähentää huomattavasti joukkoliikenteen käyttöä, jalankulkua ja pyöräilyä

