

Alustavia havaintoja seudun liikkumis- vyöhykkeistä ja yhdyskuntarakenteesta

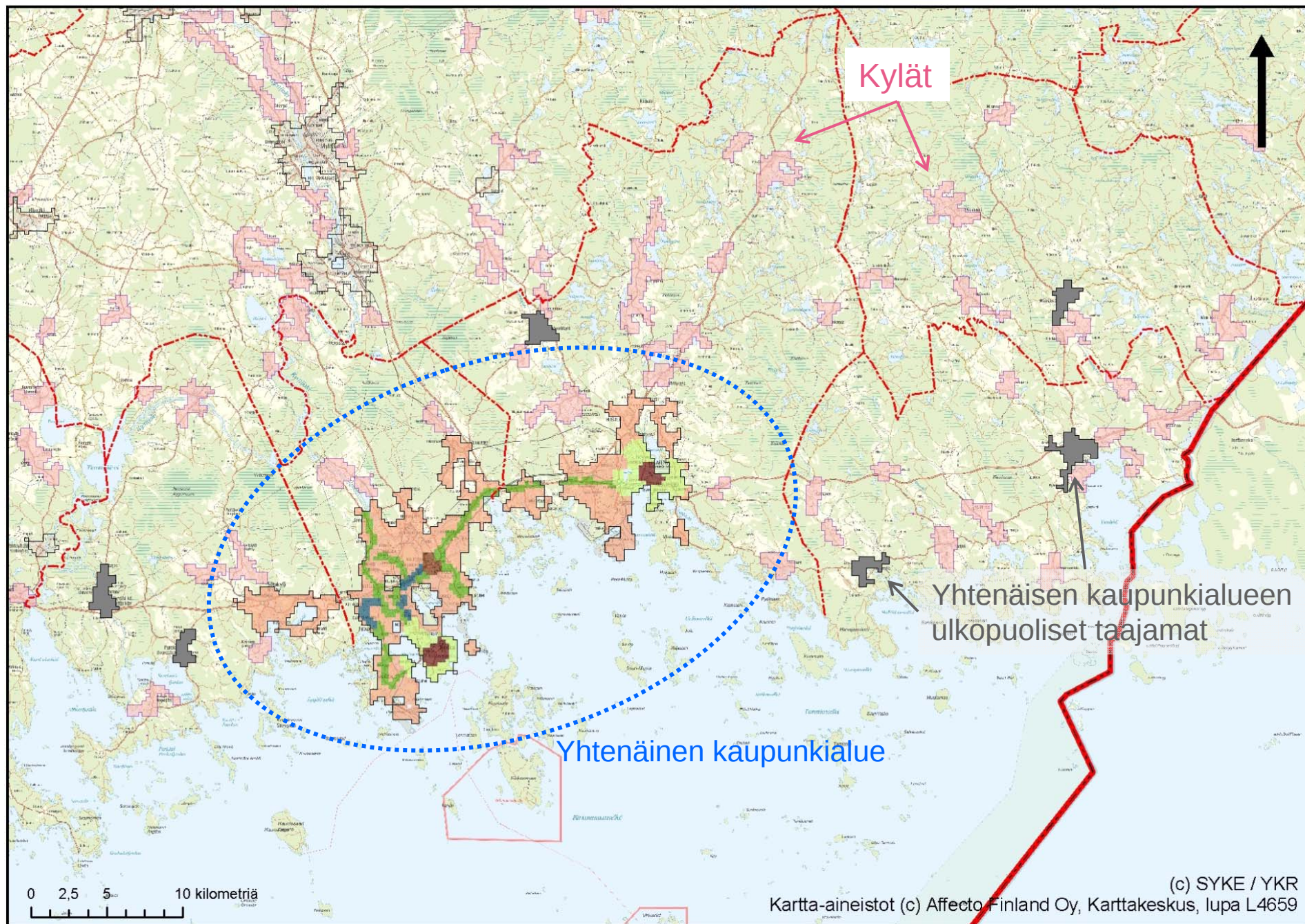
Kaakon suunta -hanke

Mistä vyöhyketarkastelussa on kyse?

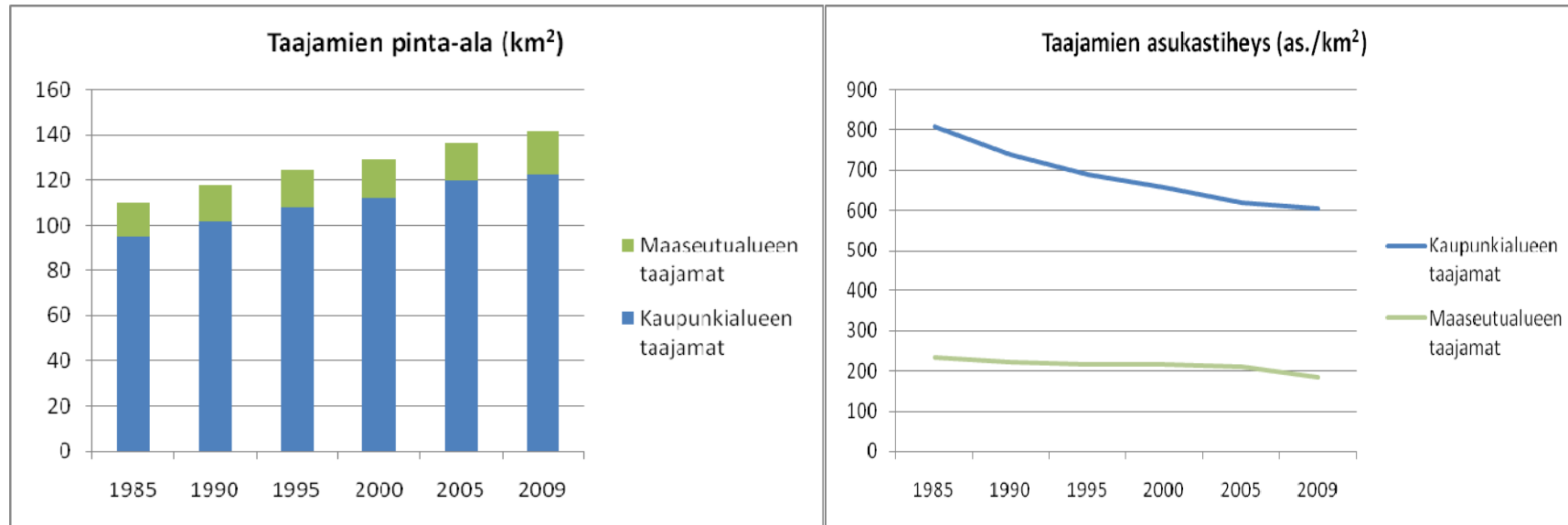
- Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) kehittämä paikkatietoon perustuva menetelmä yhdyskuntarakenteen tarkastelemiseksi ja kehityksen havainnollistamiseksi
- Tarkastelun tekijät SYKE:ssa Mika Ristimäki ja Ville Helminen

Toimenpiteitä:

- Seutu jaetaan vyöhykkeisiin tarjolla olevien liikkumismahdollisuuksien mukaan
- Lasketaan tilastolliset tarkastelut vyöhykkeittäin esim. väestö, asukastiheys, aluetehokkuus, autonomistus, työmatkat
- Tunnistetaan kehittämiskohteita, mahdollisuuksia ja riskejä seudun yhdyskuntarakenteessa, näkökulmia suunnitteluun
- Laaditaan tulevaisuuden kehitystä kuvaava perusura
= minkälaiseen rakenteeseen nykyisen kaltainen kehitys johtaa
- Lopputuotoksena raportti, jossa kuvataan seudun ykr:n kehitystä menneestä nykyiseen ja tulevaisuuteen
- SYKE:n kanssa tehtävä yhteistyö mahdollistaa vertailun muihin kaupunkiseutuihin
- Tänäpä analysoinnin ensimmäisiä havaintoja



Taajamat kasvaneet – väestömäärä laskenut – taajamien asukastiheys laskenut



Taulukko 1. Kotkan-Haminan seudun taajamien kehitys (SYKE/YKR).

	Kaupunkialueen taajamat -09	Muutos 1990–2009	Maaseutualueen taajamat -09	Muutos 1990–2009	Kaikki taajamat	Muutos 1990–2009
Pinta-ala	122,3 km ²	+ 20,3 %	19,2 km ²	+ 21,0 %	141,5 km ²	+ 20,4 %
Asukasluku	74086	-1,3 %	3556	+ 0,9 %	77642	-1,2 %
Asukastiheys	605,8 as./km ²	-18,0 %	184,8 as./km ²	-16,6 %	548,6 as./km ²	-17,9 %

Seurauksia esim: välimatkojen kasvu, vaikeuksia palveluiden järjestämiseen ja saavutettavuuteen, ongelmia löytää kannattavia reittejä joukkoliikenteelle, arjen sujuvuuden heikkeneminen, negatiiviset vaikutukset kuntatalouteen

Liikkumisvyöhykkeet

Perustuvat mahdollisuuteen käyttää erilaisia liikkumismuotoja

PALJON
VAIHTO-
EHTOJA



VÄHÄN
VAIHTO-
EHTOJA



Jalankulkuvyöhyke: tarjolla useita eri kulkumuotoja, asiat saavutettavissa jalan- ja pyörällä



Jalankulun reunavyöhyke: tarjolla useita eri kulkumuotoja, pyöräilyn merkitys korostunut



Intensiivinen joukkoliikennevyöhyke: Julkinen liikenne tarjoaa hyvän vaihtoehdon oman auton käytölle, varsinkin työmatkoille (linja-autot kulkevat vähintään 4 krt tunnissa)

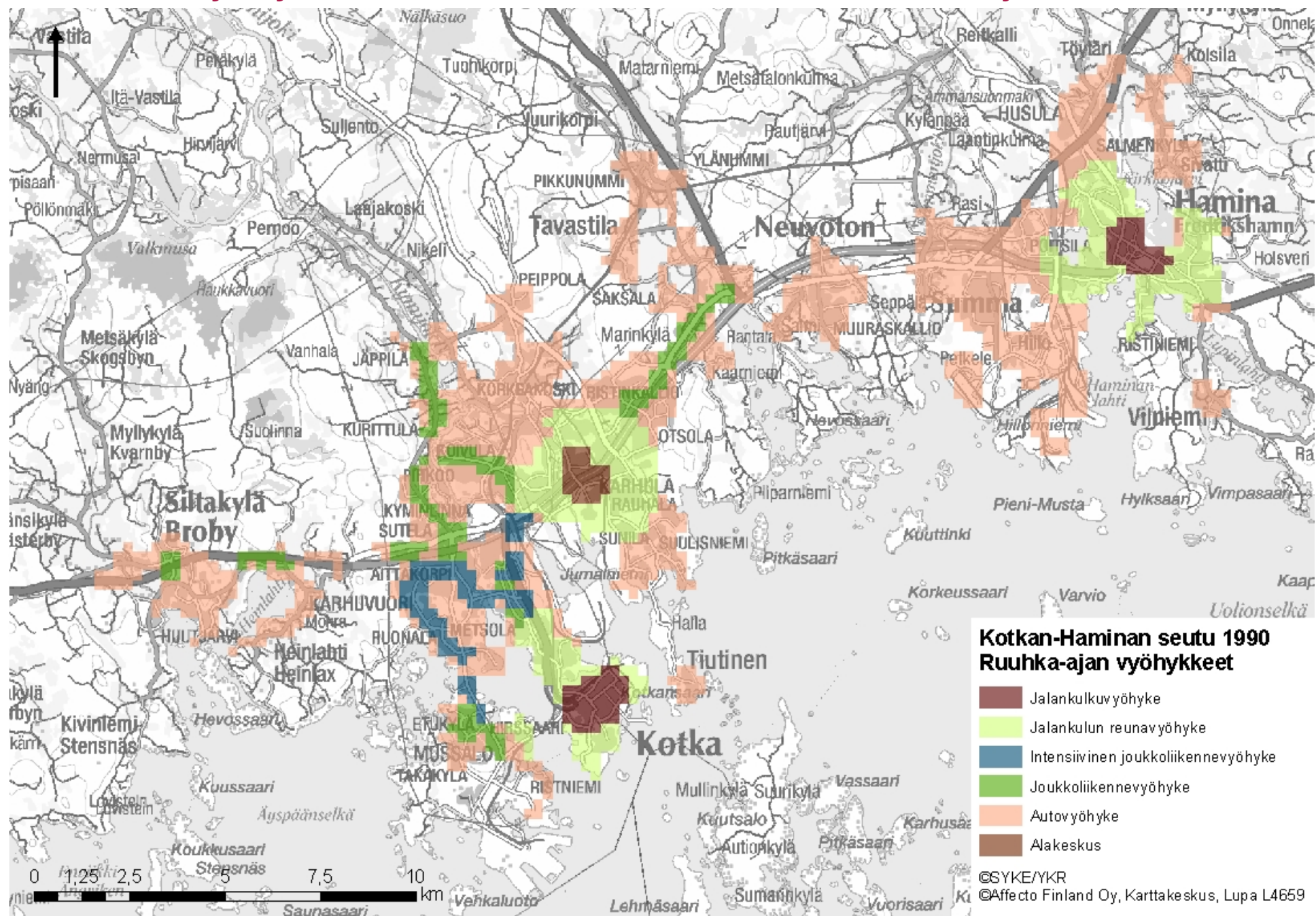


Joukkoliikennevyöhyke: Julkisen liikenteen käyttö mahdollista (linja-autot kulkevat vähintään 2 krt tunnissa)

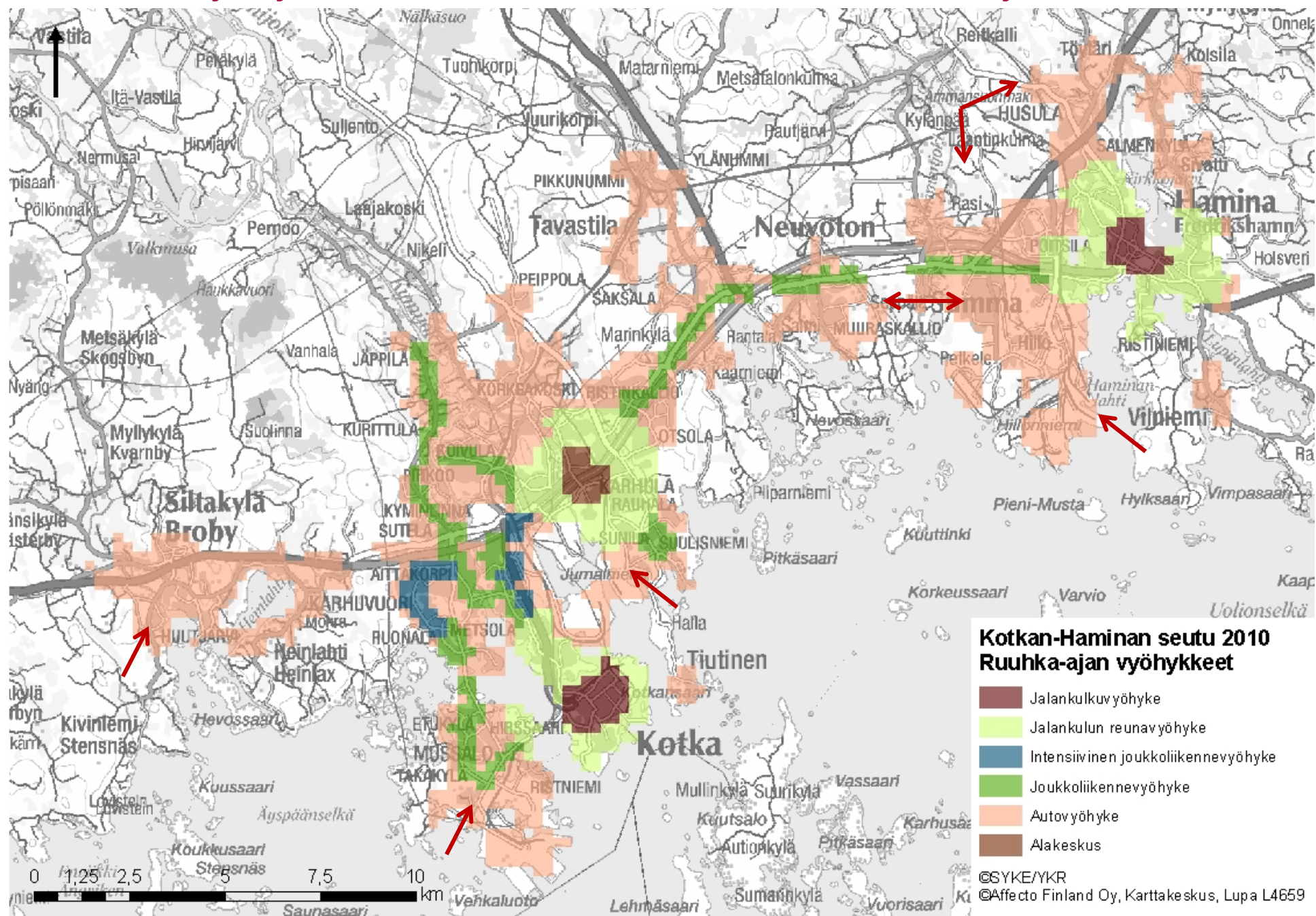


Autovyöhyke: Ei joukkoliikennettä tai vuoroja vain 1 tunnissa, liikkuminen perustuu omaan autoon

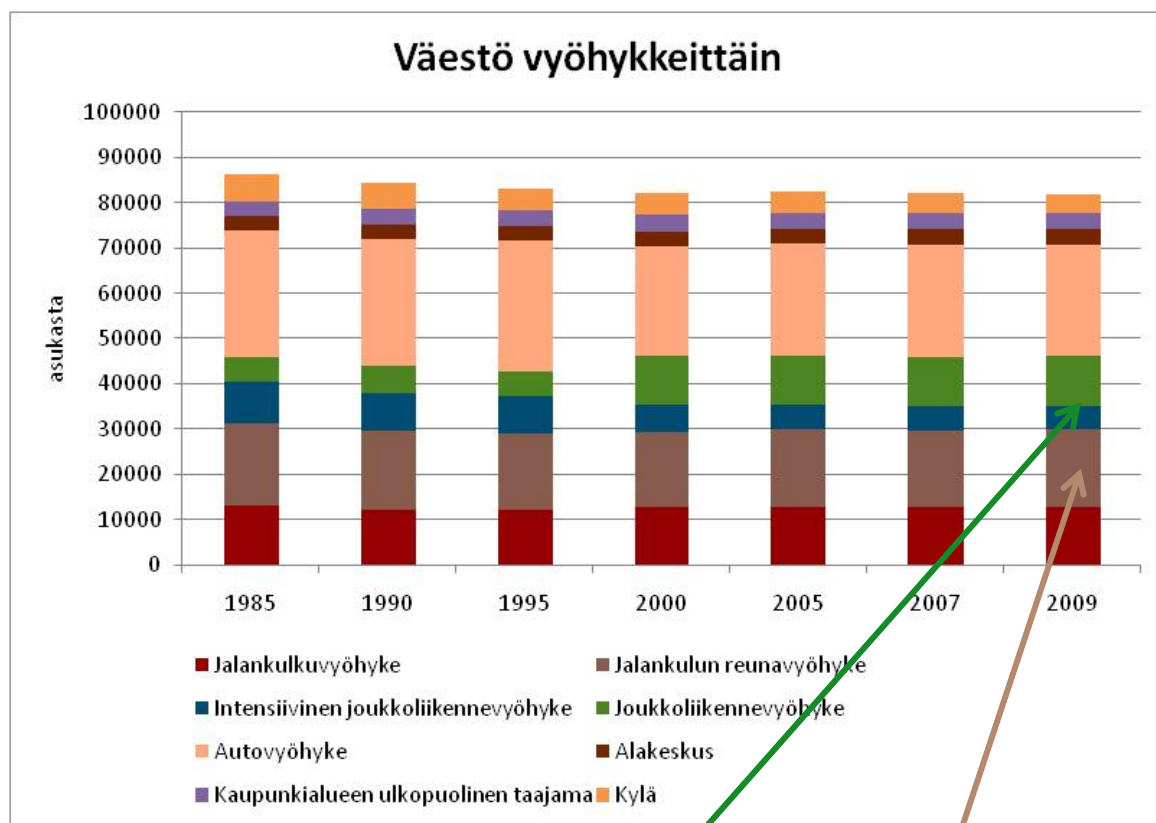
Liikkumisvyöhykkeet ruuhka-aikoina: arki klo 7.00-9.00 ja 15.00-18.00



Liikkumisvyöhykkeet ruuhka-aikoina: arki klo 7.00-9.00 ja 15.00-18.00



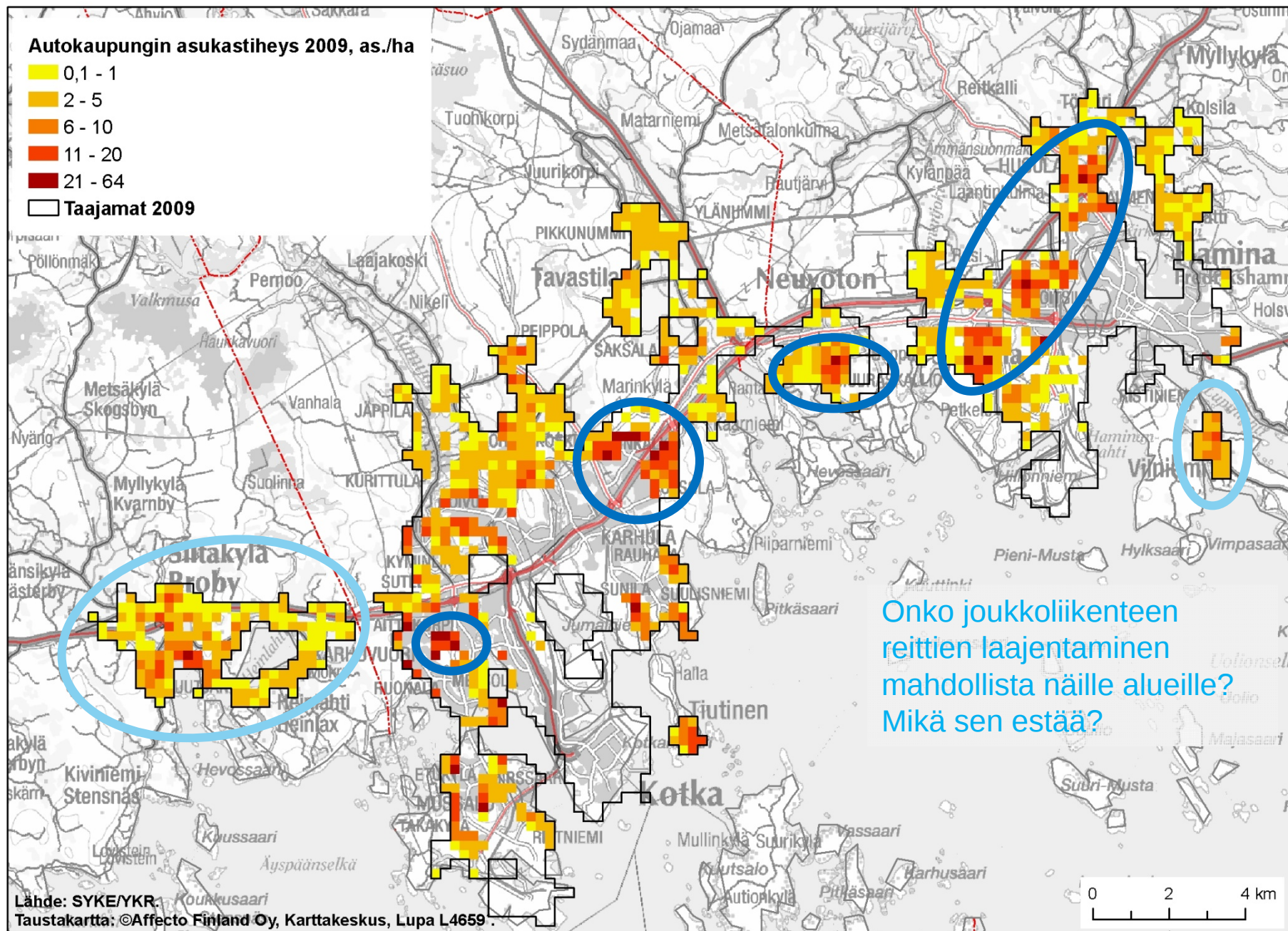
Autovyöhykkeellä 24 500 asukasta, joka on kolmannes kaupunkialueen väestöstä; noin 10 700 asuntokuntaa

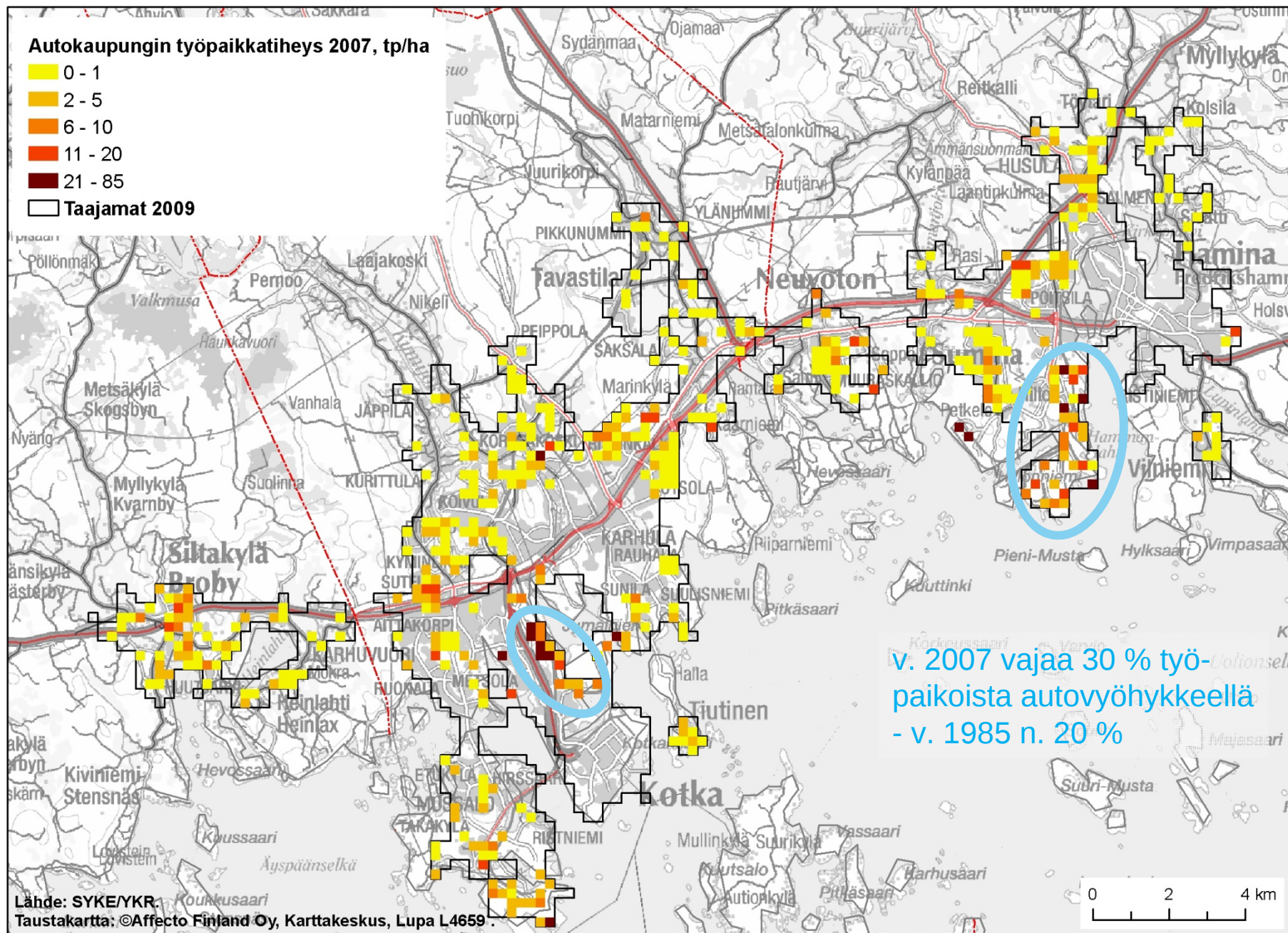


Autovyöhykkeen osuus väestöstä kaupunkiseuduilla:

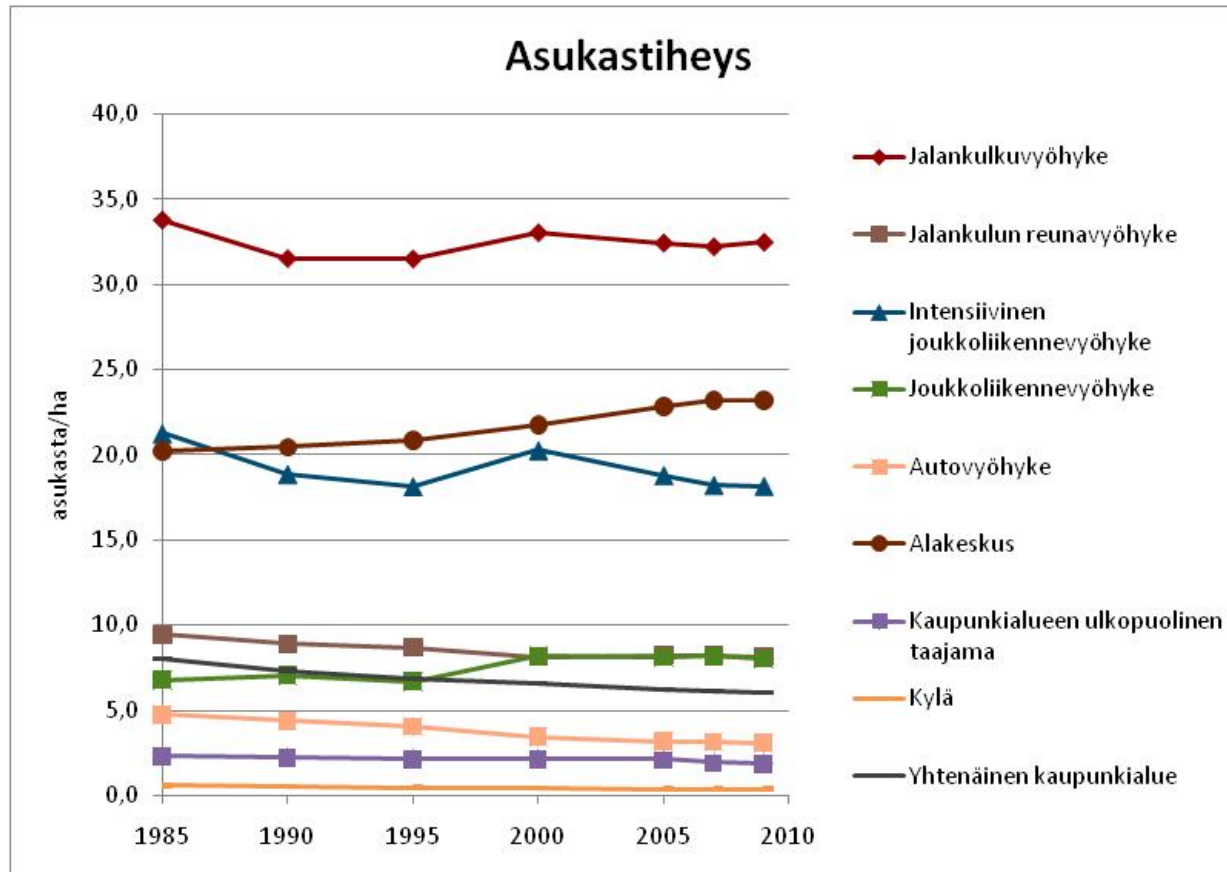
Lahti: 18%
Jyväskylä 21%
Kuopio 15%
Hämeenlinna 31%
Kotka-Hamina 33%

Joukkoliikennevyöhykkeiden osuus väestöstä 22% - sama kuin jalankulun reunavyöhykkeen (n. 17 000 as.)





Taajamien asukastiheys laskenut erityisesti autovyöhykkeellä, joka on taajaman laajenemisaluetta



Joukkoliikennevyöhykkeen aluetehokkuus ja asukastiheys alhainen (8 as/ha)

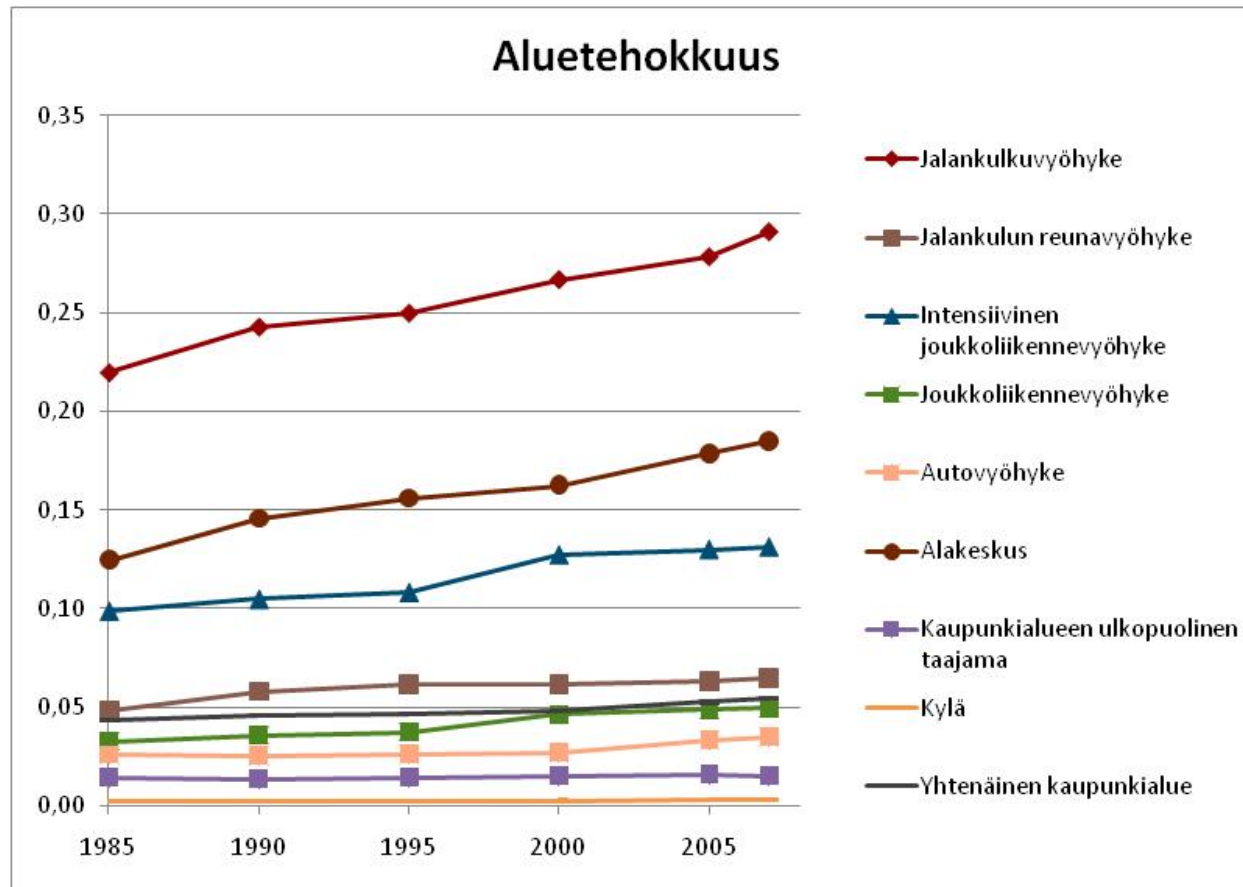
Kannattava joukkoliikenne edellyttää yleensä 20 as/ha

Tukeutuu keskusten välisiin joukkoliikennekäytäviin

- Vähän kerrostaloja (19 % asuinrakennuksista)

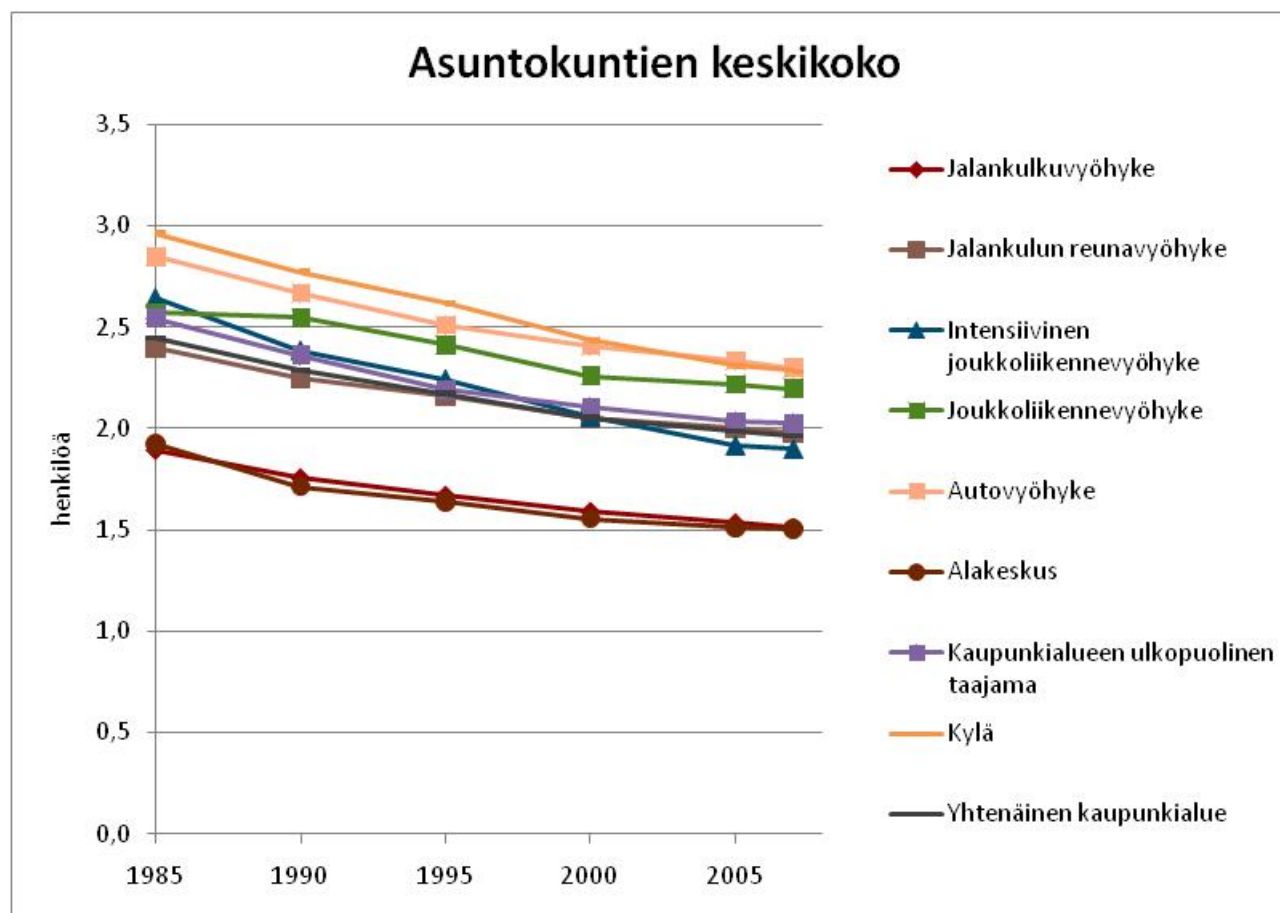
- Paljon lapsiperheitä (28 % asutokunnista)

Rakentaminen on nostanut aluetehokkuutta keskustoissa

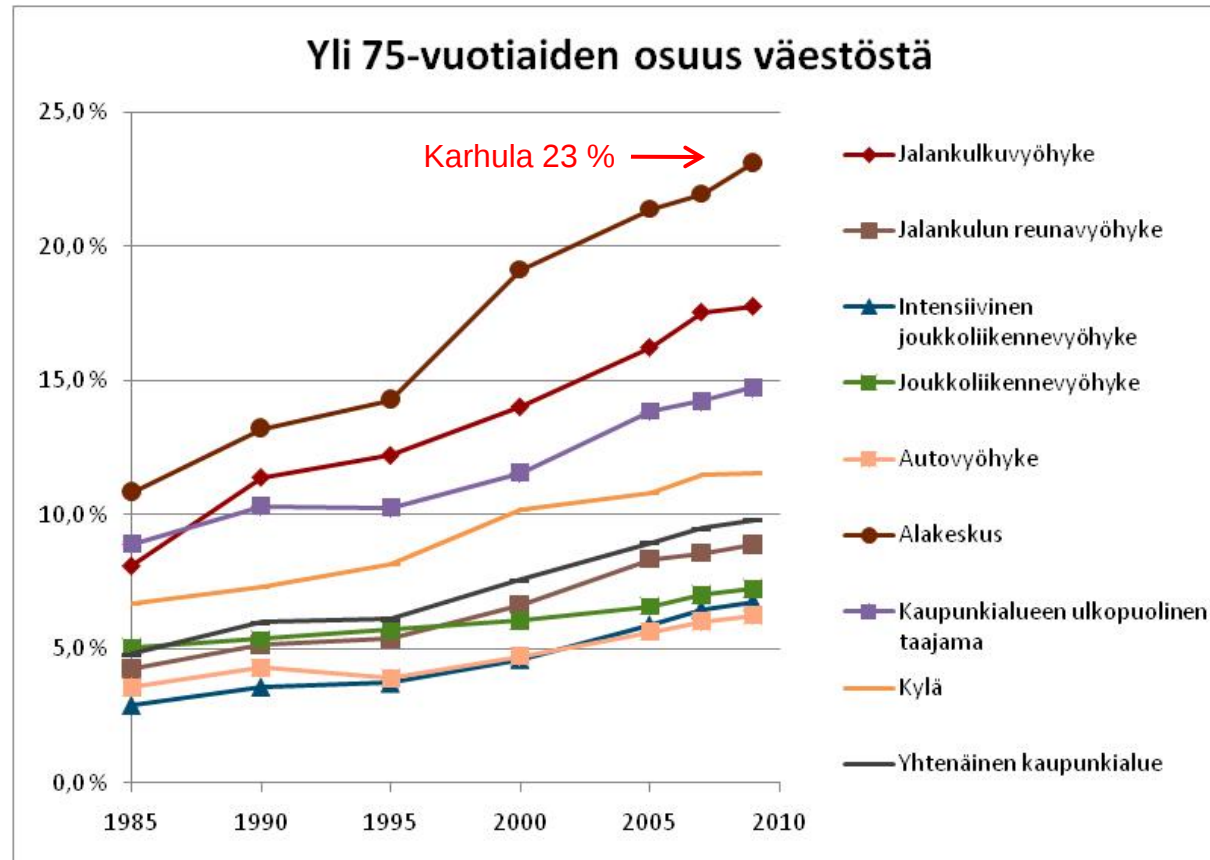


- Intensiivisellä joukkoliikennevyöhykkeellä lähinnä Karhuvuori ja Kotkan sisääntuloväylä pohjoisesta

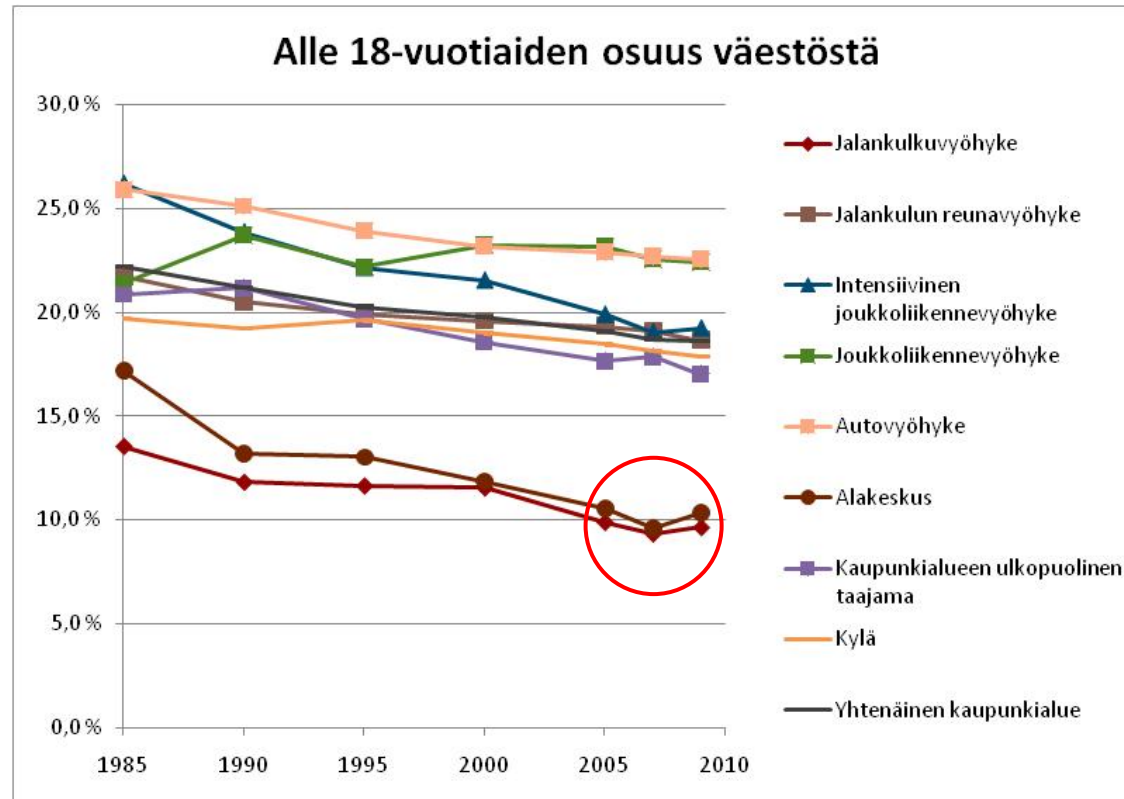
Asutokunnat ovat pienentyneet voimakkaasti – selittää osan asukastiheyden laskusta



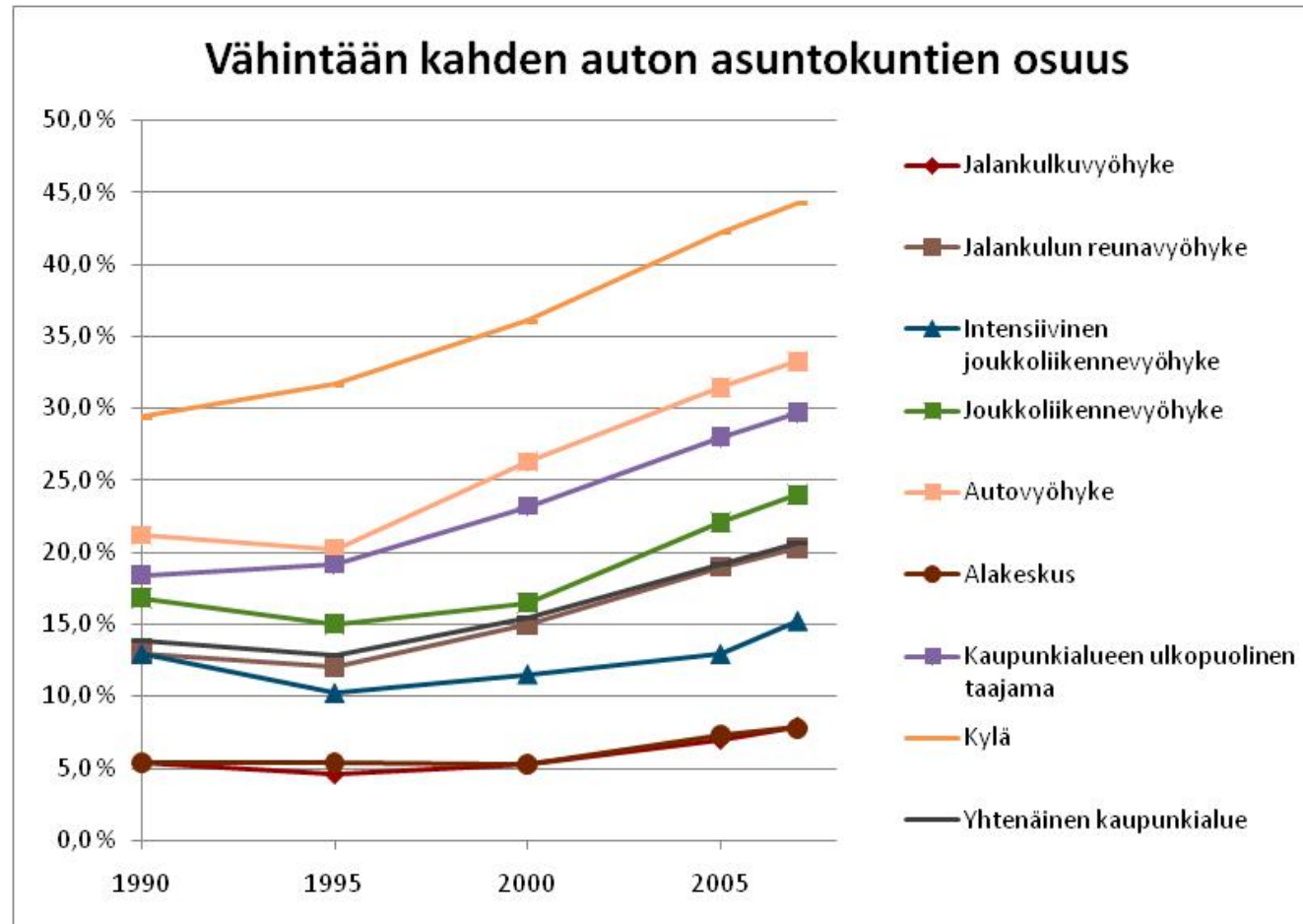
Ikääntyneiden kasvu ollut voimakasta keskustoissa -
lapsiperheiden osuus keskustassa selvästi muita
vyöhykkeitä pienempi



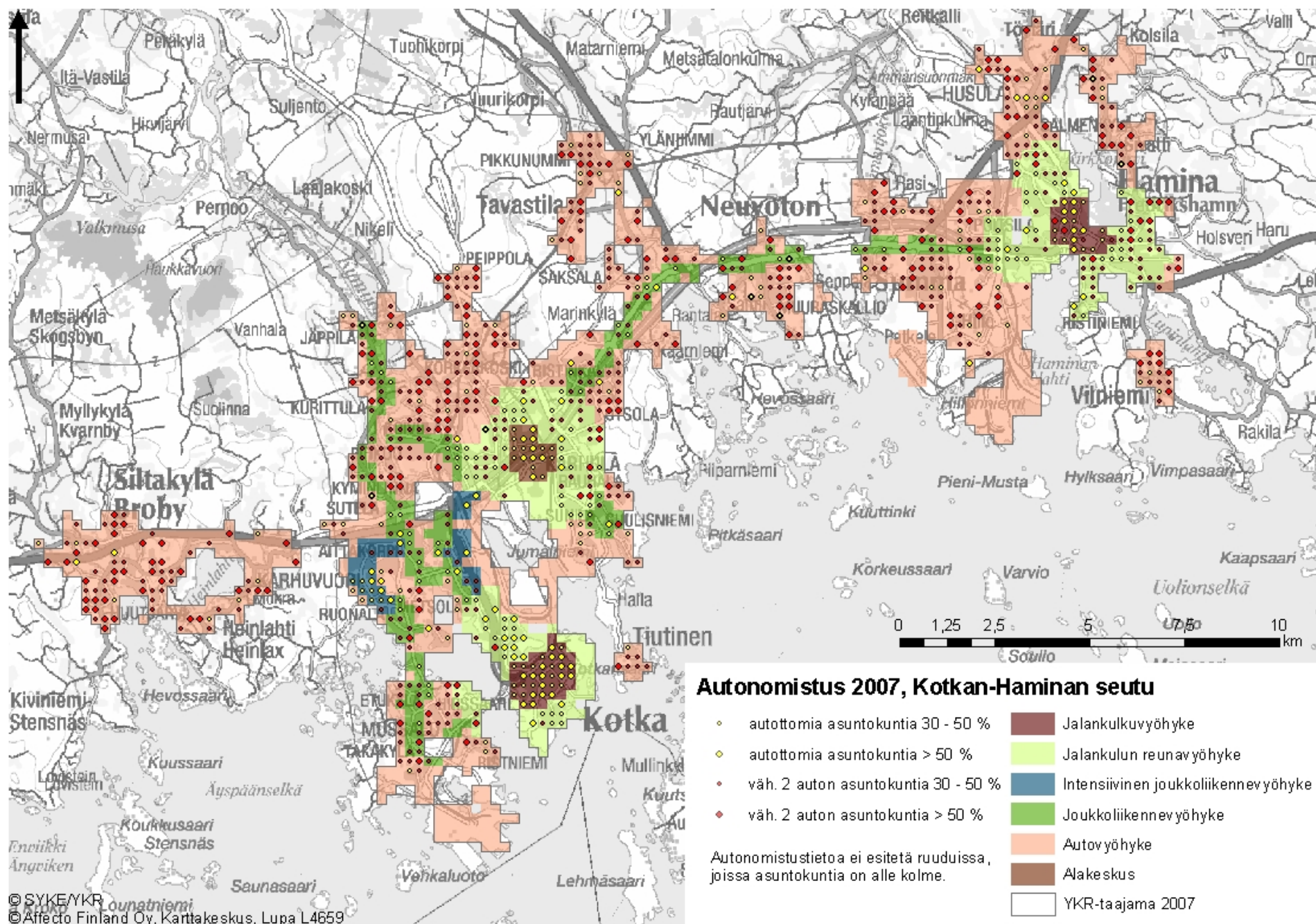
Ikääntyneiden kasvu ollut voimakasta keskustoissa -
lapsiperheiden osuus keskustassa selvästi muita
vyöhykkeitä pienempi



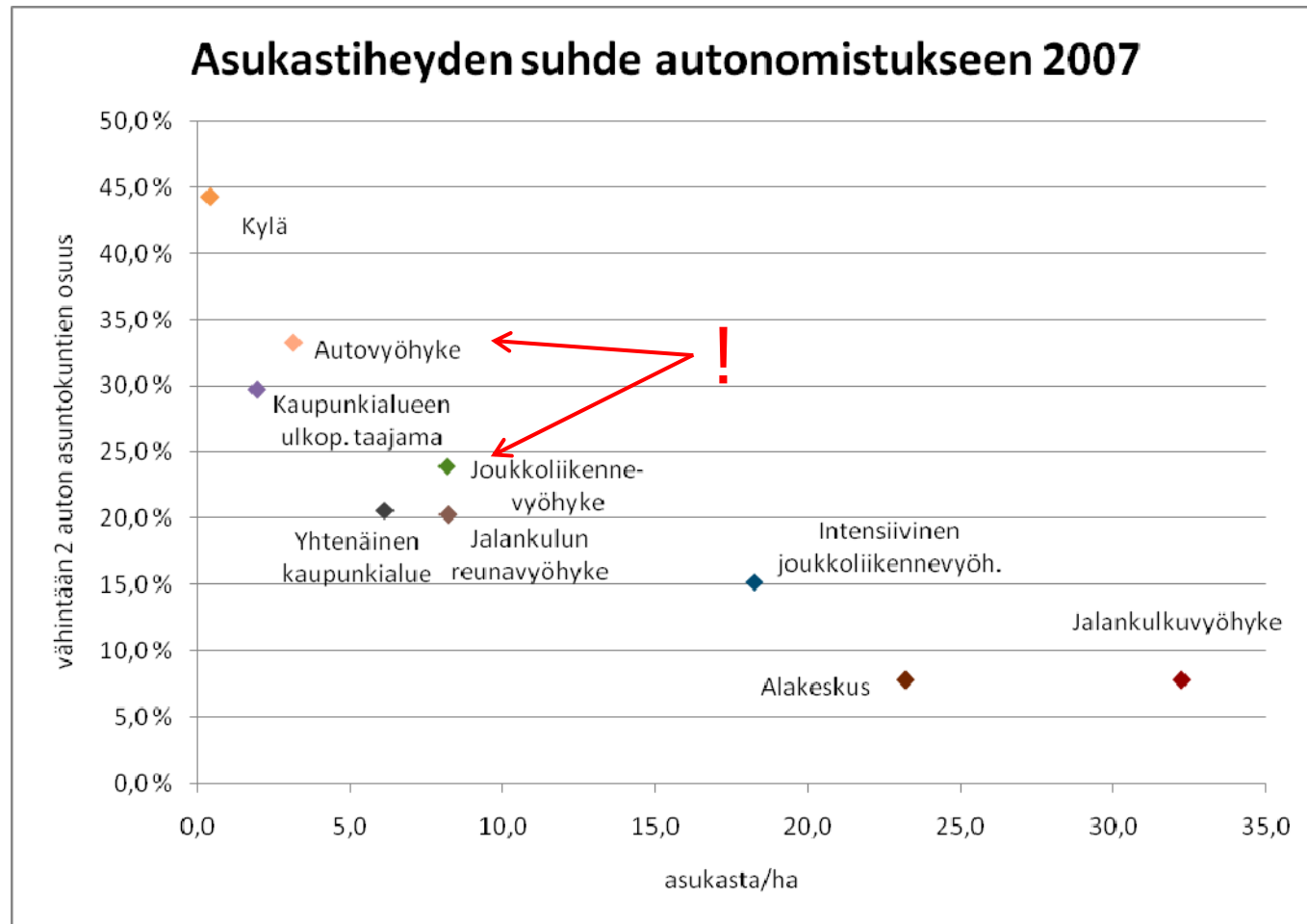
Useamman kuin yhden auton omistus kasvanut selvästi
– samalla autottomien asutokuntien osuus laskenut



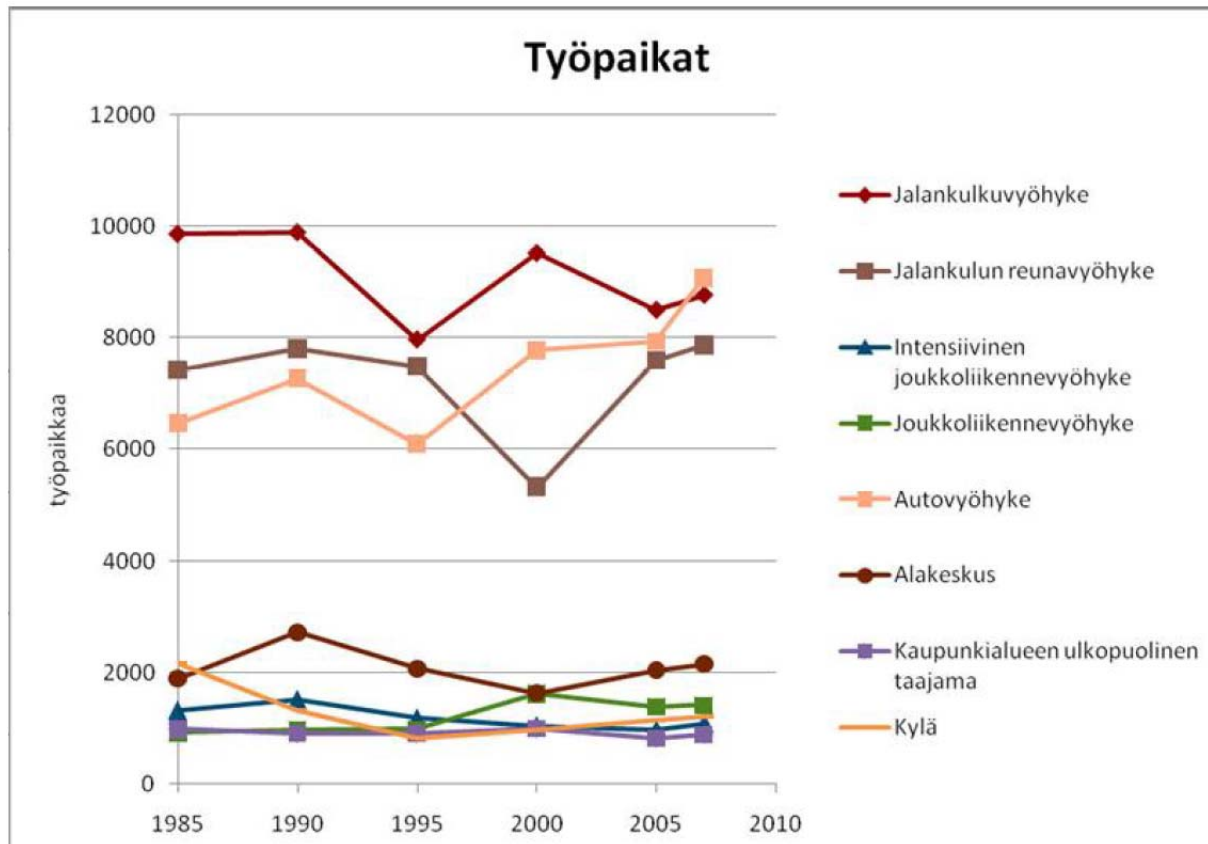
- Moniautoisia asutokuntia eniten kylissä (44 %), autovyöhykkeellä (33 %) ja yhtenäisen kaupunkialueen ulkopuolisissa taajamissa (30 %)
- Jalankulkuvyöhykkeellä ja Karhulan keskustassa yli puolet asutokunnista autottomia



Asukastiheyden kasvaessa autonomistus vähenee



90-luvun laman jälkeen työpaikat ovat lisääntyneet eniten autovyöhykkeellä



- Jalankulkuvyöhykkeet seudun yleisimmät työpaikkakohteet, työmatkoista 29 % (= noin 10 000) kohdistuu niihin
 - Jalankulun reunavyöhykkeelle 21 % (7 000)
 - Autovyöhykkeelle 5 300 työmatkaa, satamiin yhteensä noin 2 000
- Jalankulkuvyöhykkeiden välillä ei merkittävää työssäkäyntiä
- Kaikilla jalankulkuvyöhykkeillä työpaikkoja enemmän kuin työllisiä

Vyöhykemallin hyödyntäminen suunnittelussa ja päätöksenteossa

- Liikkumisprofiilit – edellyttää henkilöliikennetutkimuksen kytkemistä vyöhykkeisiin
 - Nyt laaditut vyöhykkeet kuvaavat eri liikkumismuotojen käyttömahdollisuutta, eivät toteutumaa
- Väestön ja työpaikkojen nykyinen vs. tuleva jakautuminen vyöhykkeisiin → rakenteen vaikutus liikkumisen vaihtoehtoihin
- Suunnittelutyökalu → kutakin vyöhykettä kehitetään vyöhykkeen omista lähtökohdista
- Tulevaisuuden vyöhykkeet → millä toimenpiteillä joukkoliikennetarjontaa voidaan parantaa niin, että autovyöhykettä saadaan joukkoliikennevyöhykkeeksi?
- Miten voimme vähentää perheiden kahden auton tarvetta?
- Tulevaisuuden väestön sijoittaminen YKR-ruuduille → millä raja-arvoilla vyöhyke muuttuu?
- Potentiaaliset joukkoliikennealueet → täydennysrakentaminen, työmatkojen suuntautuminen, palvelurakenne

Näkemyksiä ja ajatuksia, kiitos!

Lisätietoja:

Pauli Korkiakoski

p. 040 190 2577

pauli.korkiakoski@cursor.fi

Markku Hannonen

p. 0400 760 284

markku.hannonen@kotka.fi

