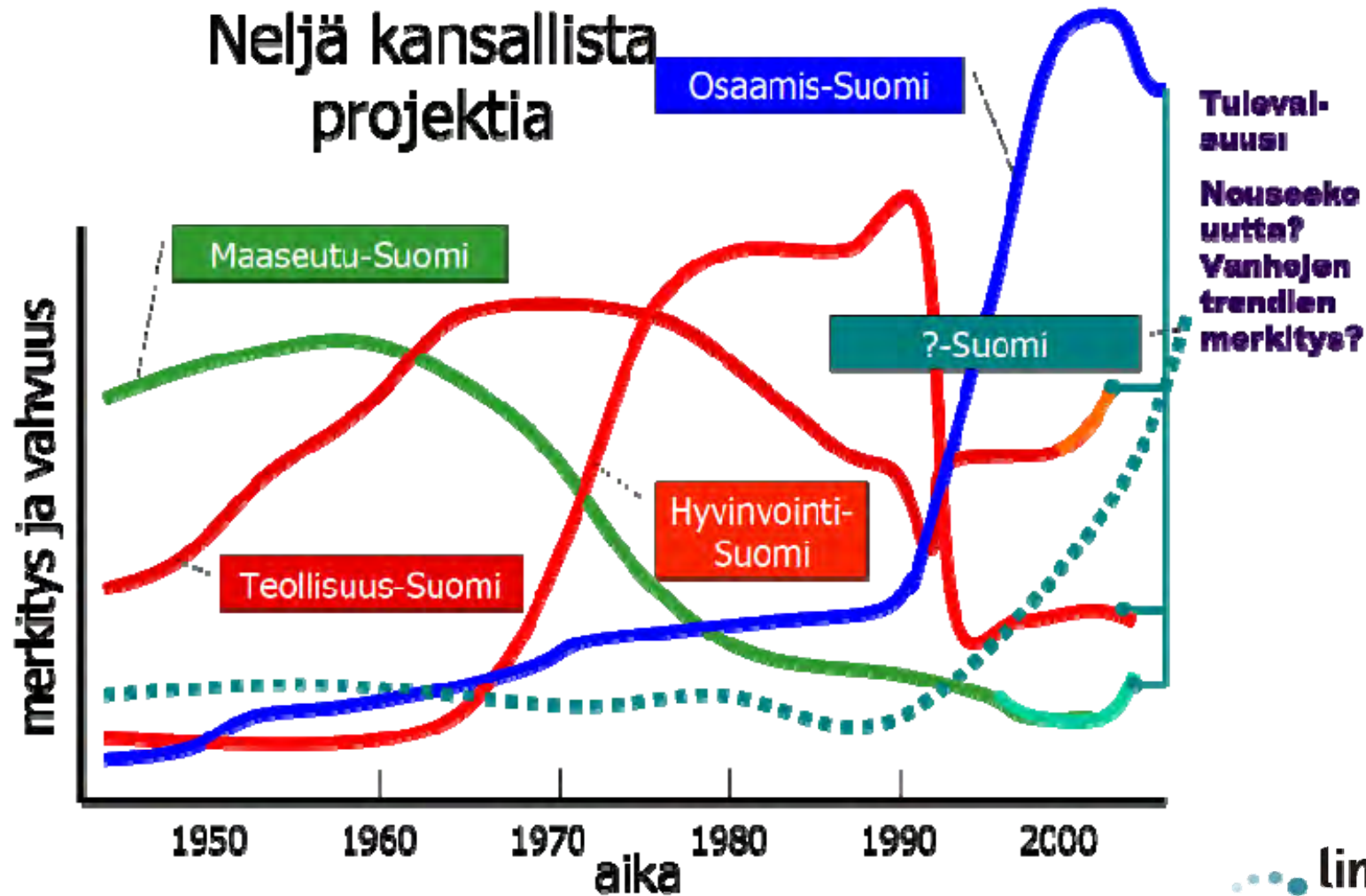


Kanta-Hämeen liikennejärjestelmätyö

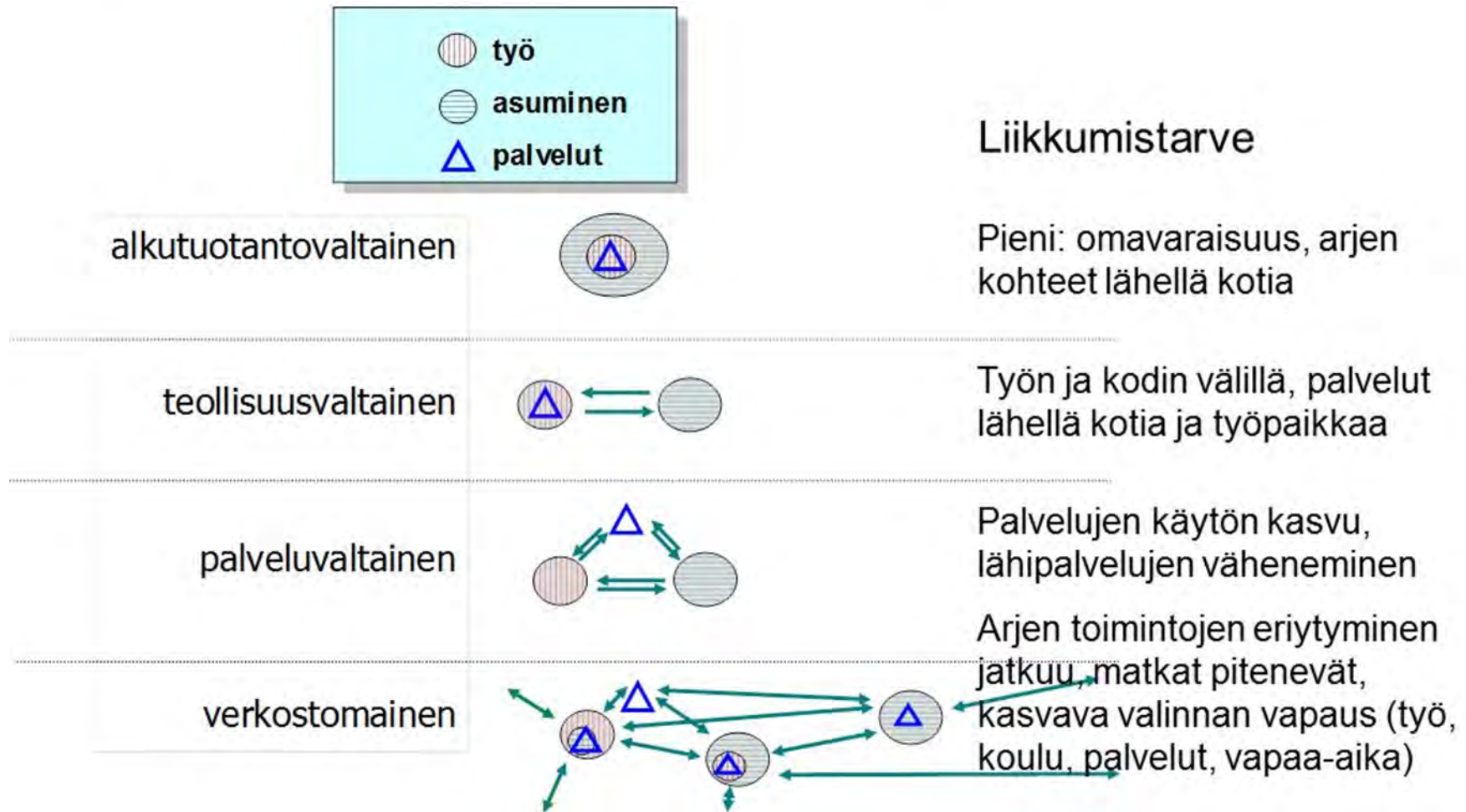
Näkökulmia aluekehitykseen,
saavutettavuuteen ja
ruuhkautumiseen

28.9.2016

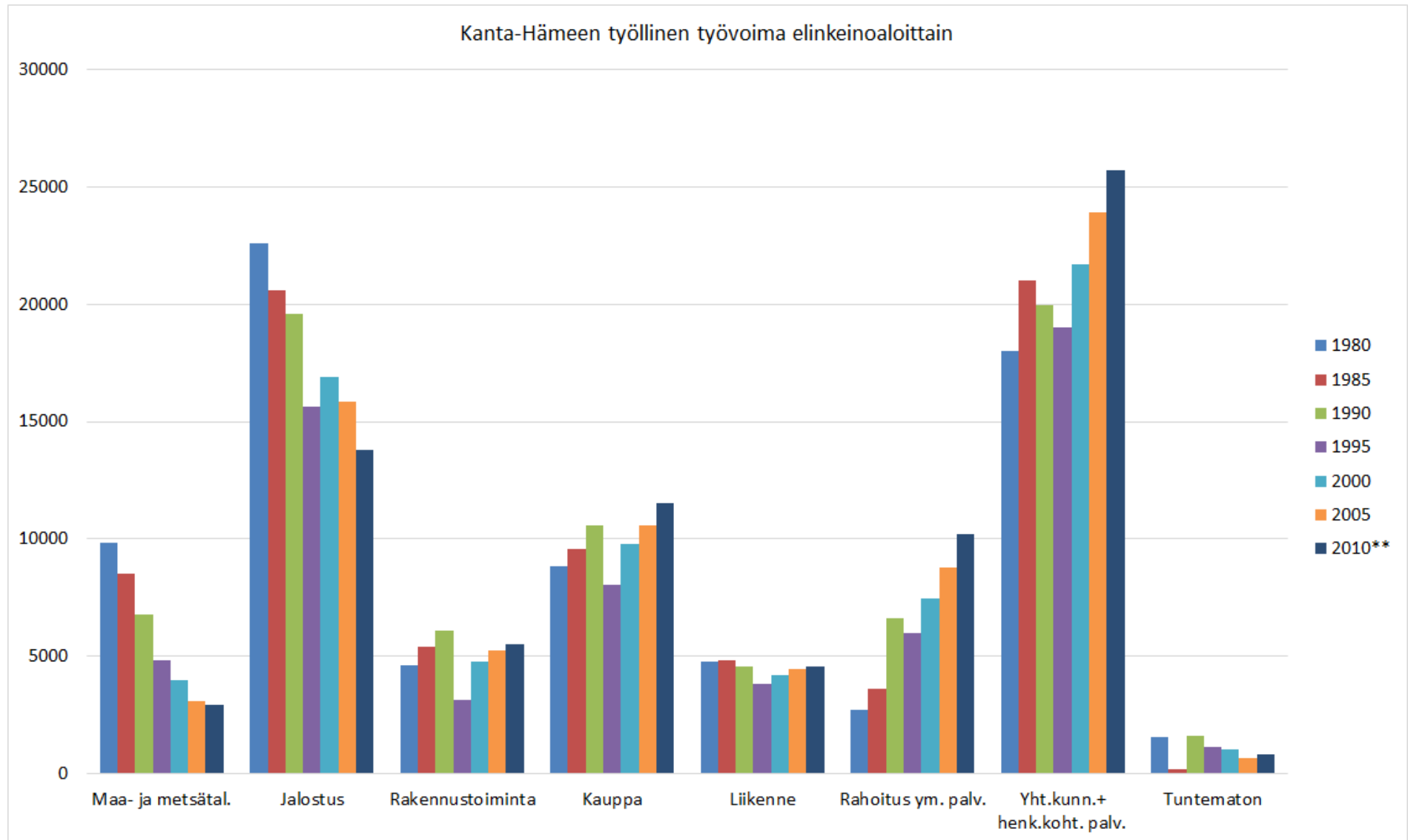
Yhteiskunnan suuret muutossykliit



Työ, asuminen, palvelut ja liikkumistarve eri vaiheissa

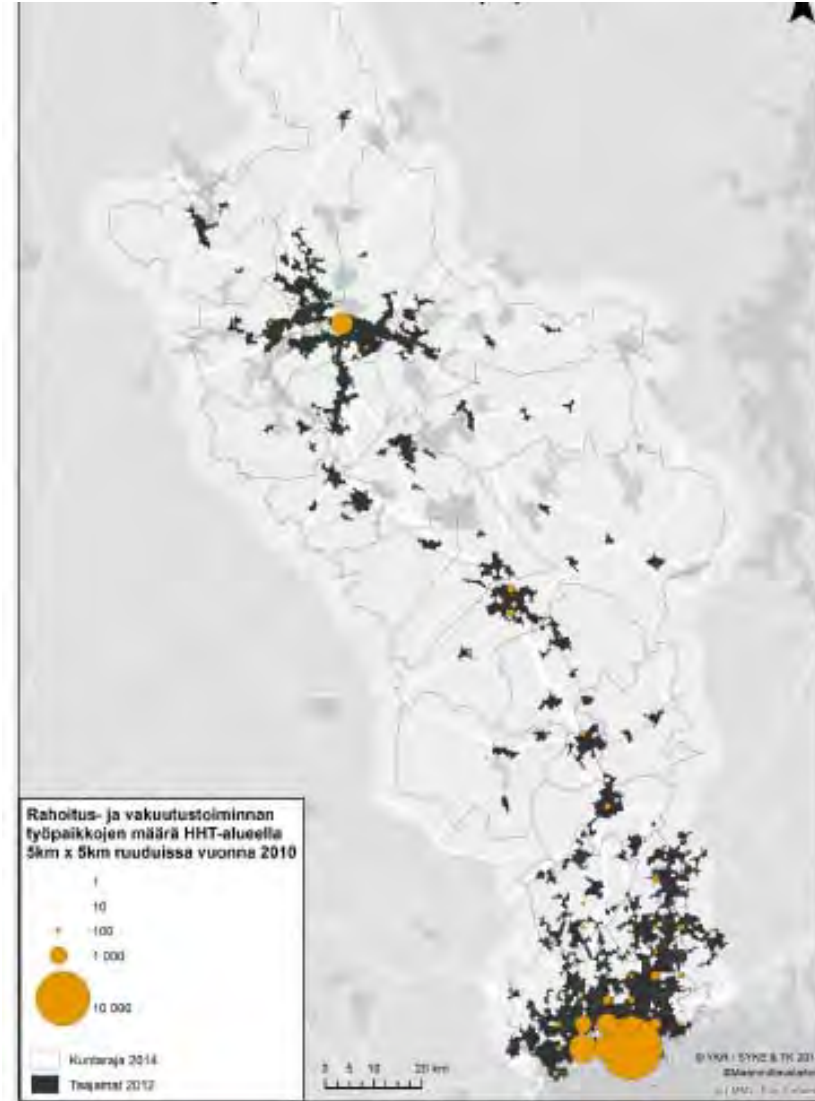
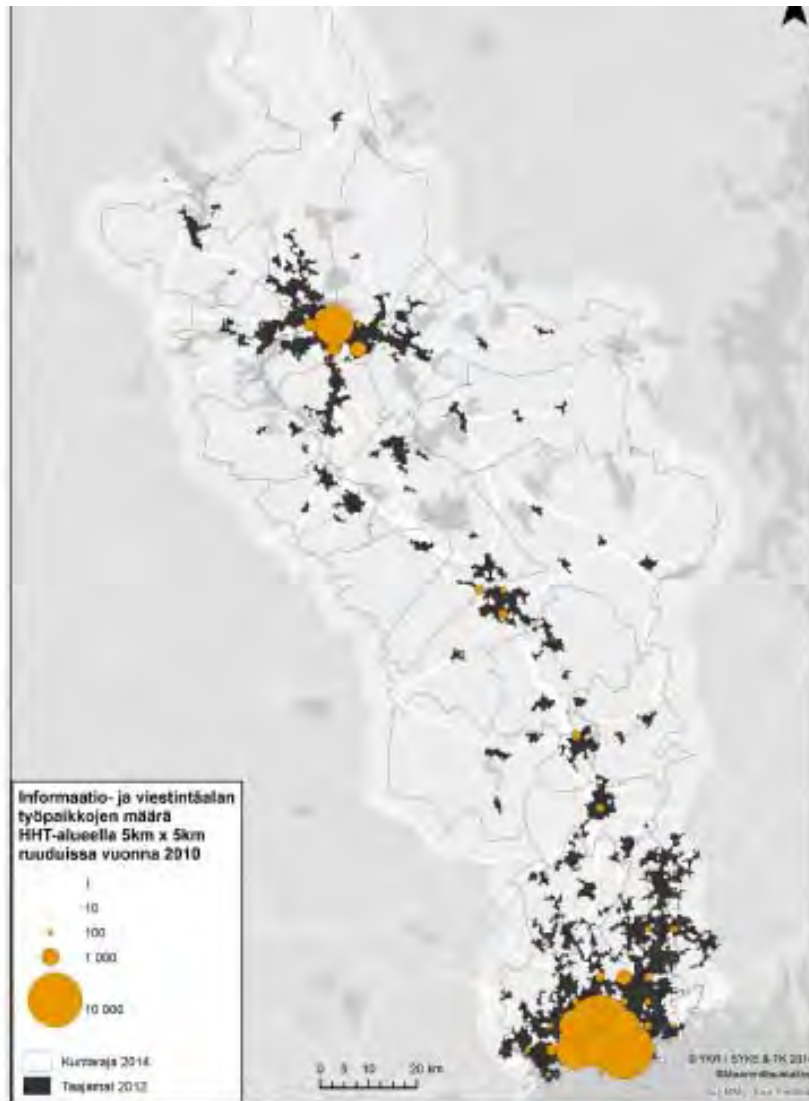


Kanta-Hämeen työpaikkakehitys toimialoittain 1980-2010



Lähde: Tilastokeskus / Hämeen liitto

Esimerkkinä informaatio- ja rahoitusalojen työpaikkojen sijoittuminen kasvukäytävällä

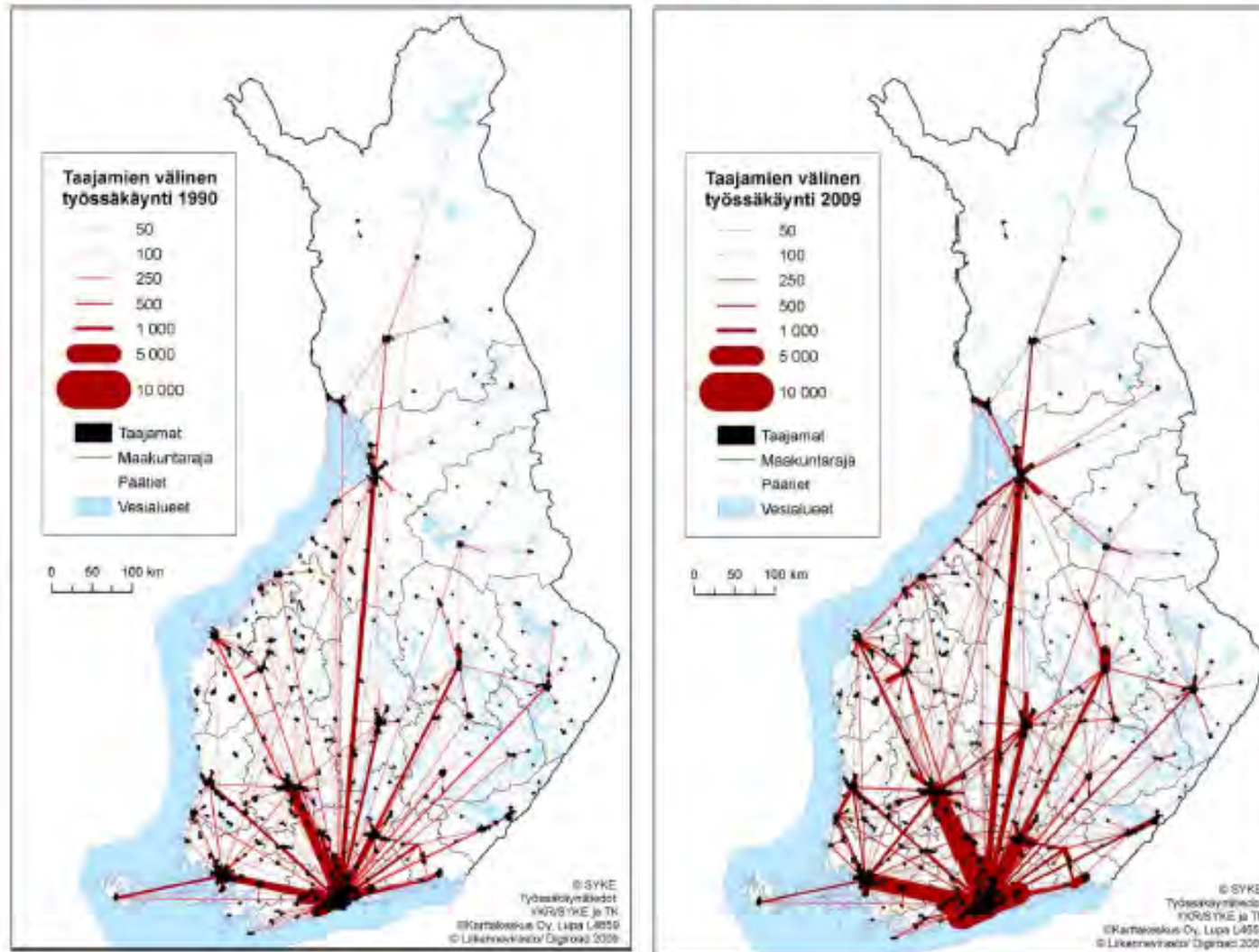


Elinkeinorakenne, aluekehitys ja liikenne

- Teollisuudella edelleen iso merkitys elinkeinoelämän perustana, mutta suora työllistävä vaikutus vähenee
 - Arvonlisäyksestä ja työpaikoista jatkuvasti suurempi osa palveluita
 - myös teollisuuden sisällä
 - Nopeimmin ovat kasvaneet liike-elämän palvelut
 - kasvualat keskittyvät isoille kaupunkiseuduille
- korostaa hyvien keskusten välisten ja kansainvälisten henkilöliikenne-yhteyksien merkitystä
- Työmarkkinoiden suuruus alueen kilpailutekijä, keskeinen vetovoimatekijä sekä asukkaille että yrityksille
 - mutta pitkät työmatkat ja auto raskas yhdistelmä ympäristölle ja yksilöille
- korostaa hyvien joukkoliikenneyhteyksien merkitystä
- ? Entä tulevaisuus: automaattiautot ja etäläsnäolo?

Taajamien välinen työssäkäynti 1990 ja 2009

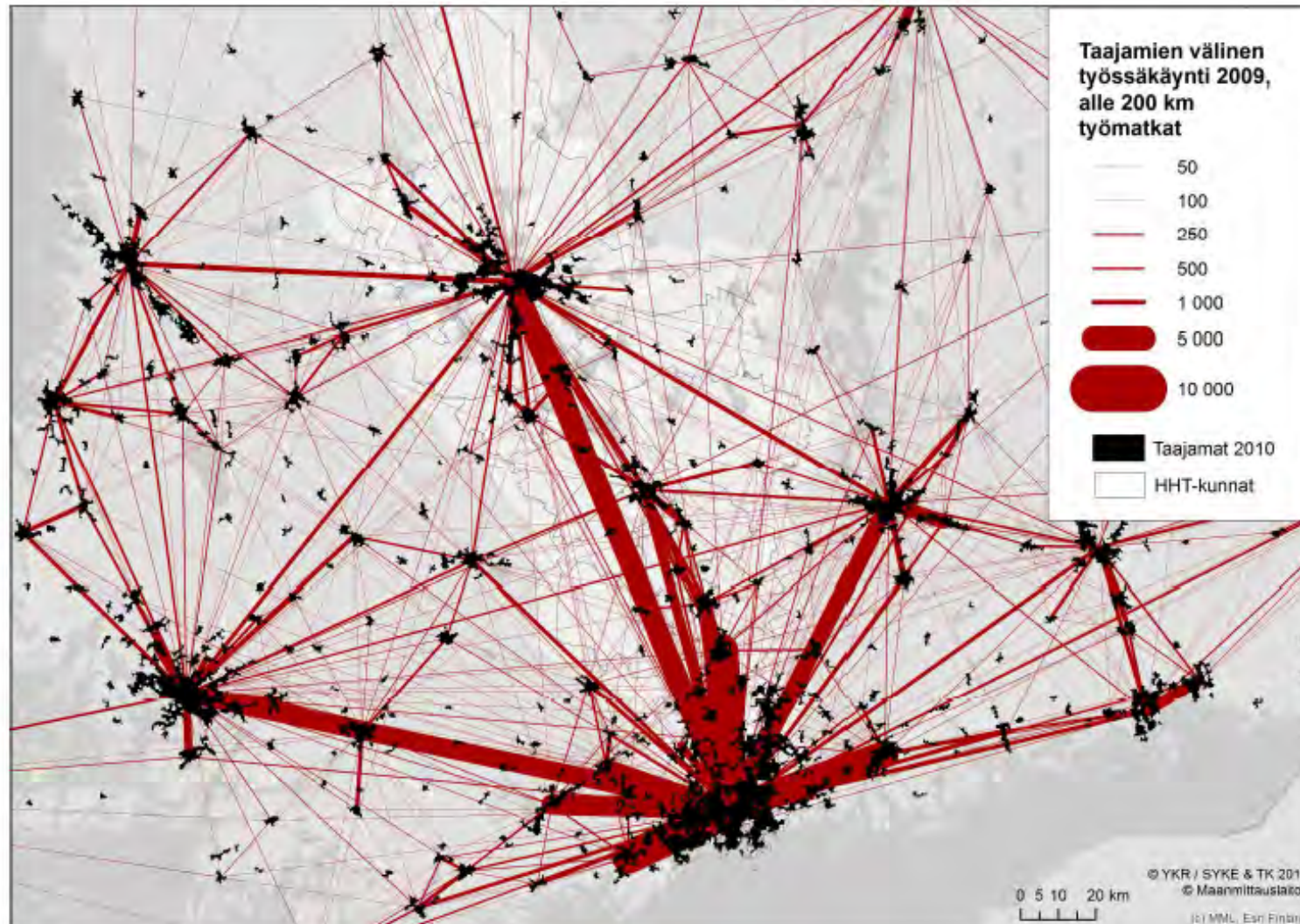
Taajamien välinen työssäkäynti: kuvaparissa kahden vuosikymmenen muutos.
Ammatillisen erikoistumisen vuoksi muutos jatkuu, matkat ja pendelöivien määrät kasvavat.



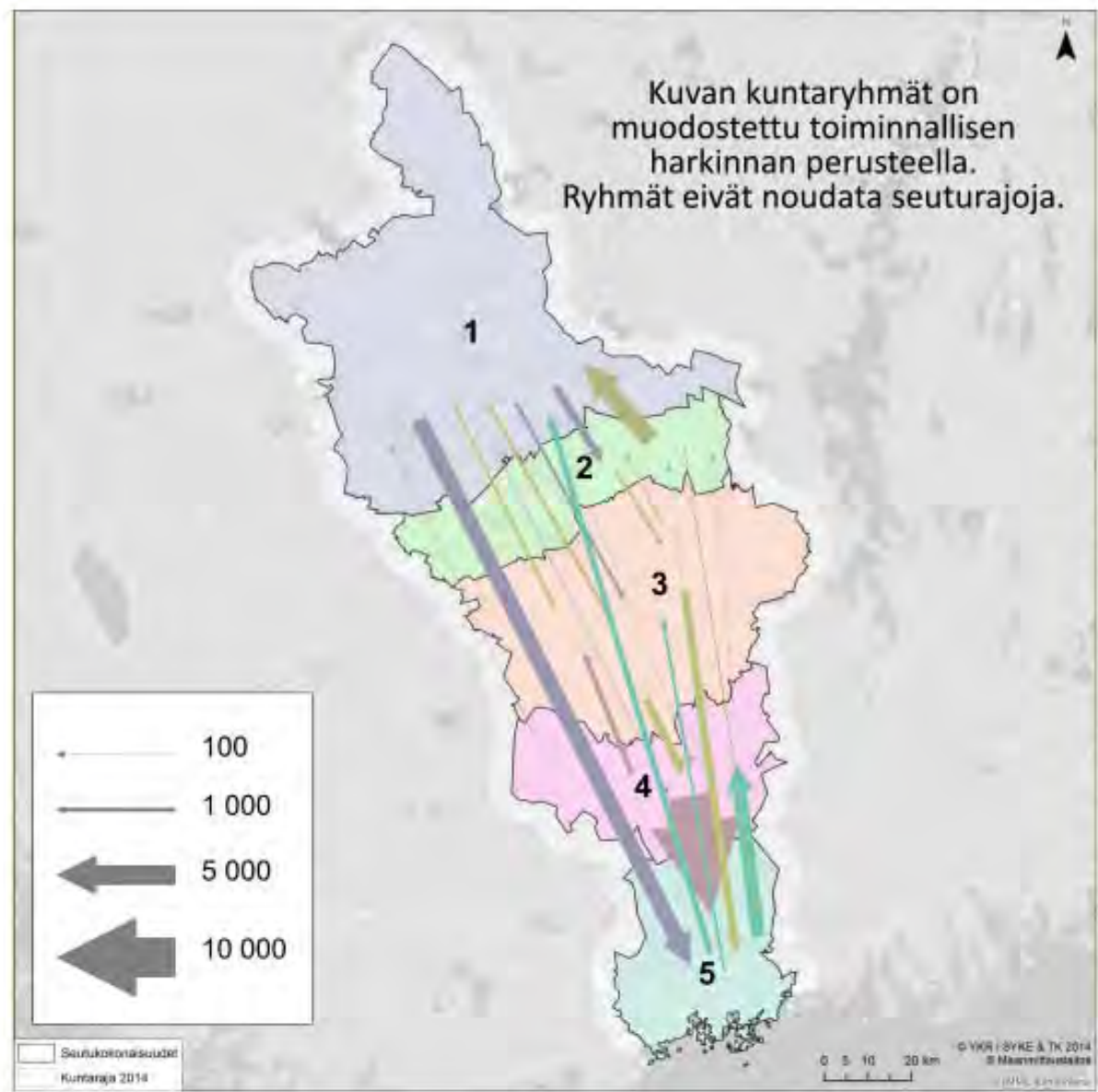
Lähde: SYKE / Suomen kasvukäytäväkartasto

Etelä-Suomen taajamien välinen työssäkäynti 2009

Etelä-Suomen työssäkäyntialueella Suomen kasvukäytävä erottuu ympäristöstään ja muodostaa yhtenäisen työmarkkina-alueen. Pendelöinti on *kasvukäytävän suuntaista*. Suomen kasvukäytävällä pendelöi yli 300 000 ihmistä.



Kasvukäytävän työmatkat kuntaryhmien välillä 2010



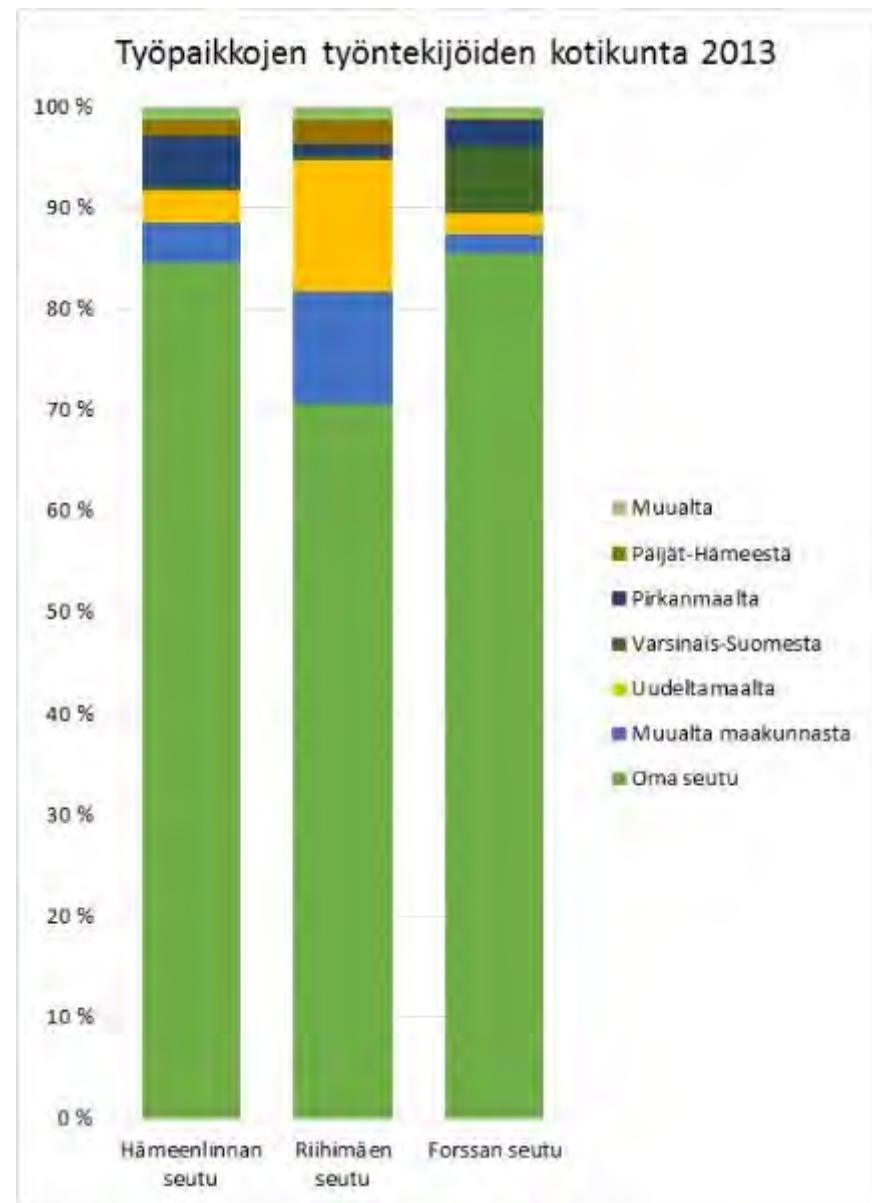
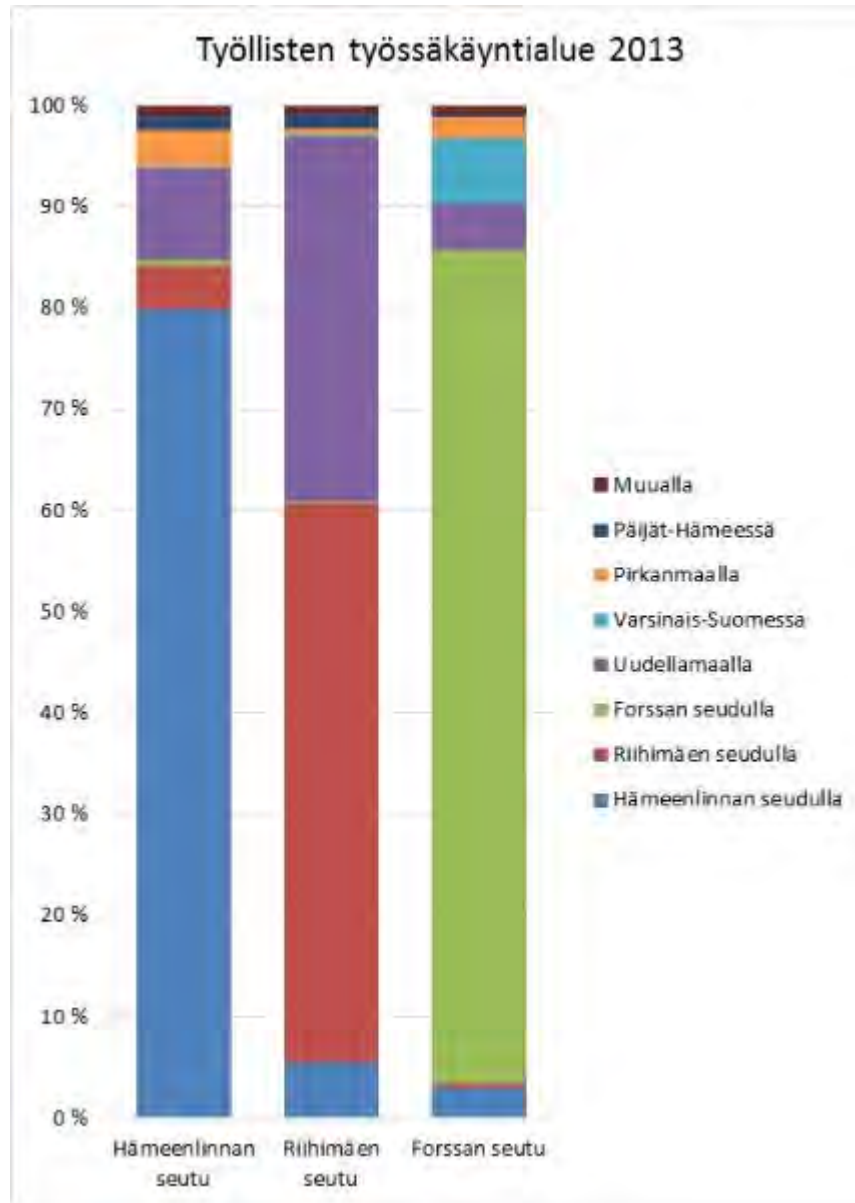
Työmatkat v 2010 kuntaryhmien välillä. Mukana vain alle 200 km matkat.

- 1: Hämeenkyrö, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Pirkkala, Tampere, Vesilahti, Ylöjärvi
- 2: Akaa, Pälkäne, Valkeakoski
- 3: Hattula, Hämeenlinna, Janakkala
- 4: Loppi, Hausjärvi, Hyvinkää, Riihimäki
- 5: Espoo, Helsinki, Vantaa, Järvenpää, Kauniainen, Kerava, Nurmijärvi, Tuusula



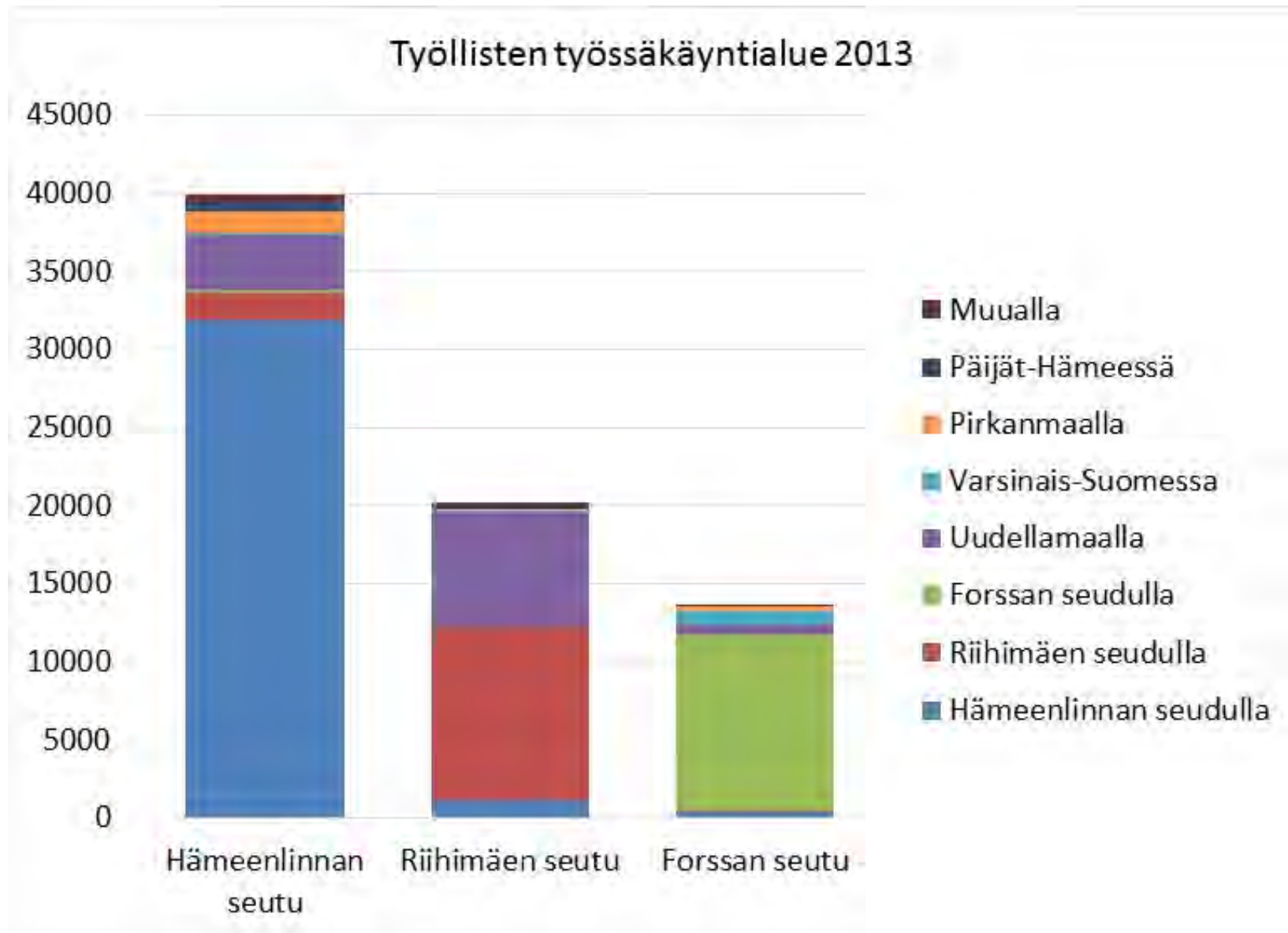
Lähde: SYKE / Suomen kasvukäytäväkartasto

Seutukuntien ulos- ja sisäänpendelöinti 2013 (%)



Lähde: Tilastokeskus, Työssäkäyntitilasto

Seutukuntien ulospendelöinti 2013

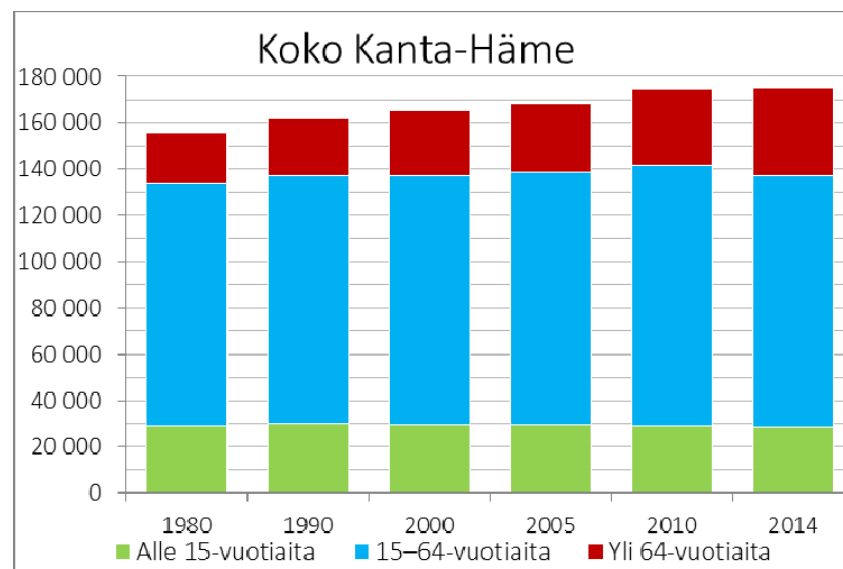
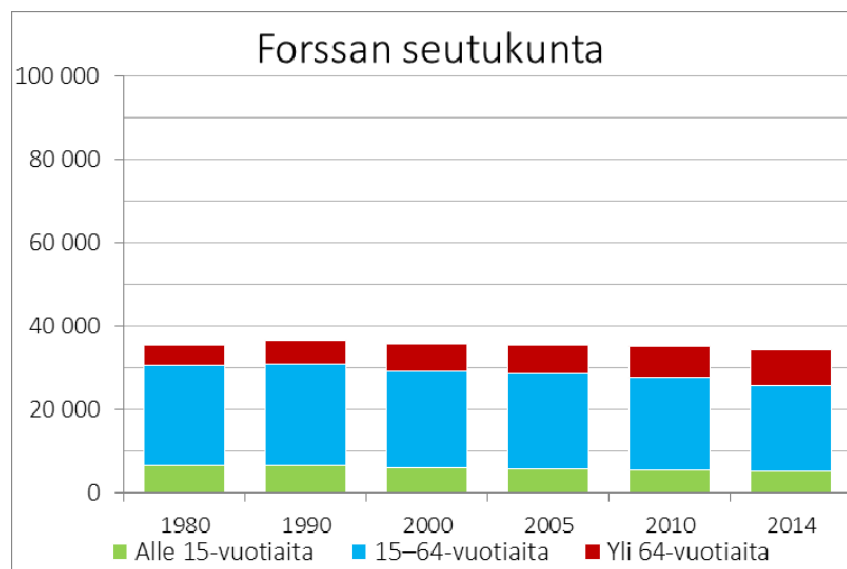
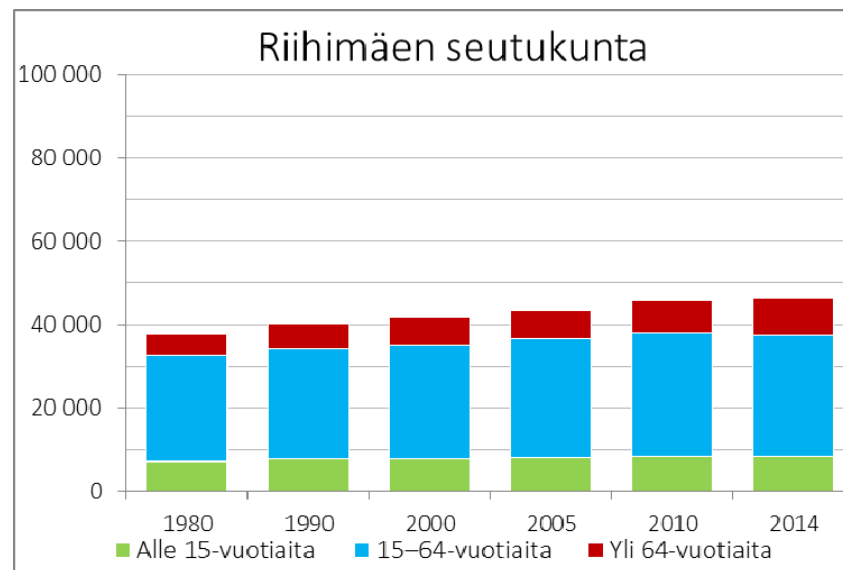
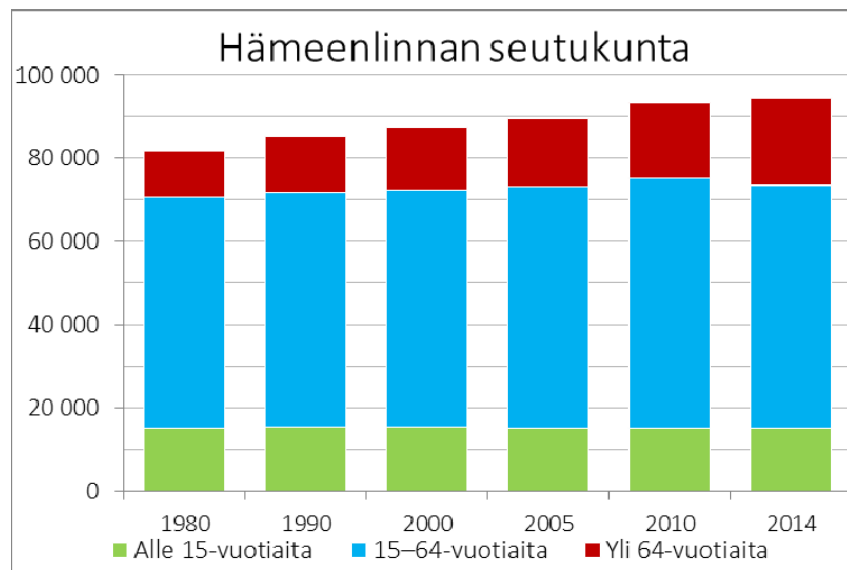


Lähde: Tilastokeskus, Työssäkäyntitilasto

Tieliikenteen kysyntä ja kehitys

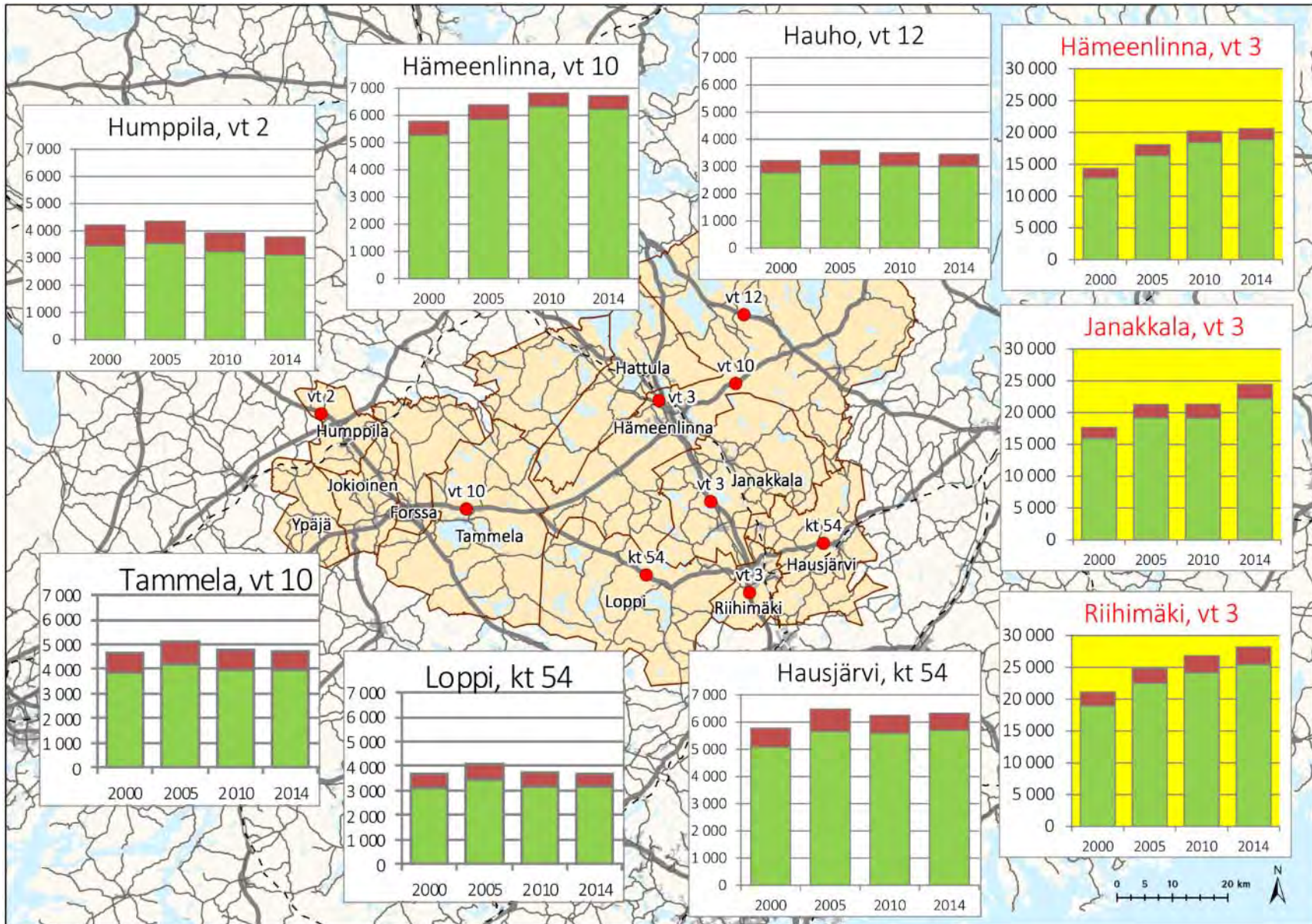
Väestön kehitys seutukunnittain 1980–2014

Hämeenlinnan ja Riihimäen seudut kasvaneet, Forssan seudulla väki hiljalleen vähentynyt
→ heijastuu myös liikenteen määrään ja kysyntään



Liikenteen kehitys pääteillä 2000-2014 (KVL)

(kevyet + raskaat ajoneuvot, keskimääräinen vrk-liikenne)

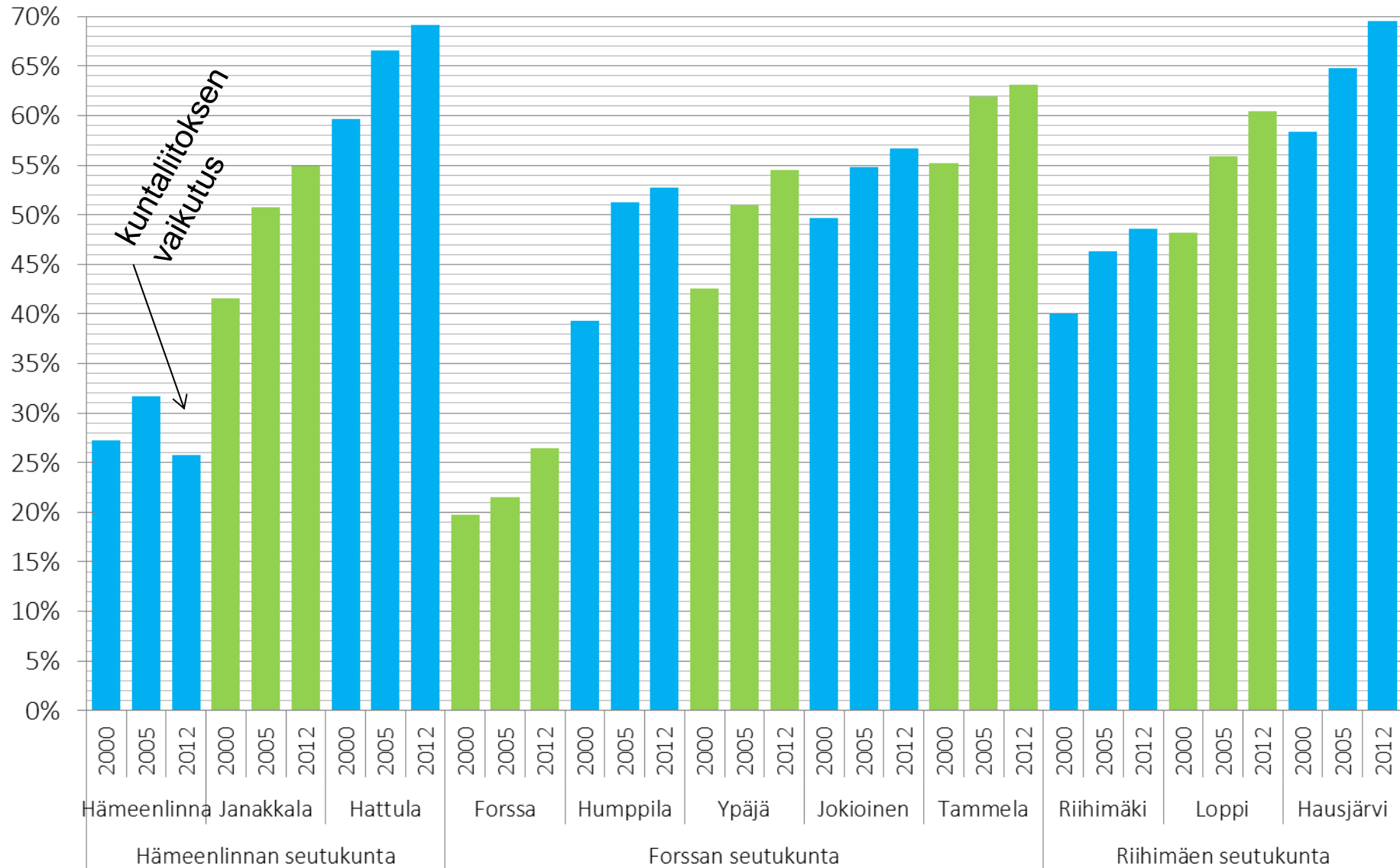


Lähde Liikennevirasto

Itit

Asuinkunnan ulkopuolella työssäkäyvien osuus 2000-2012

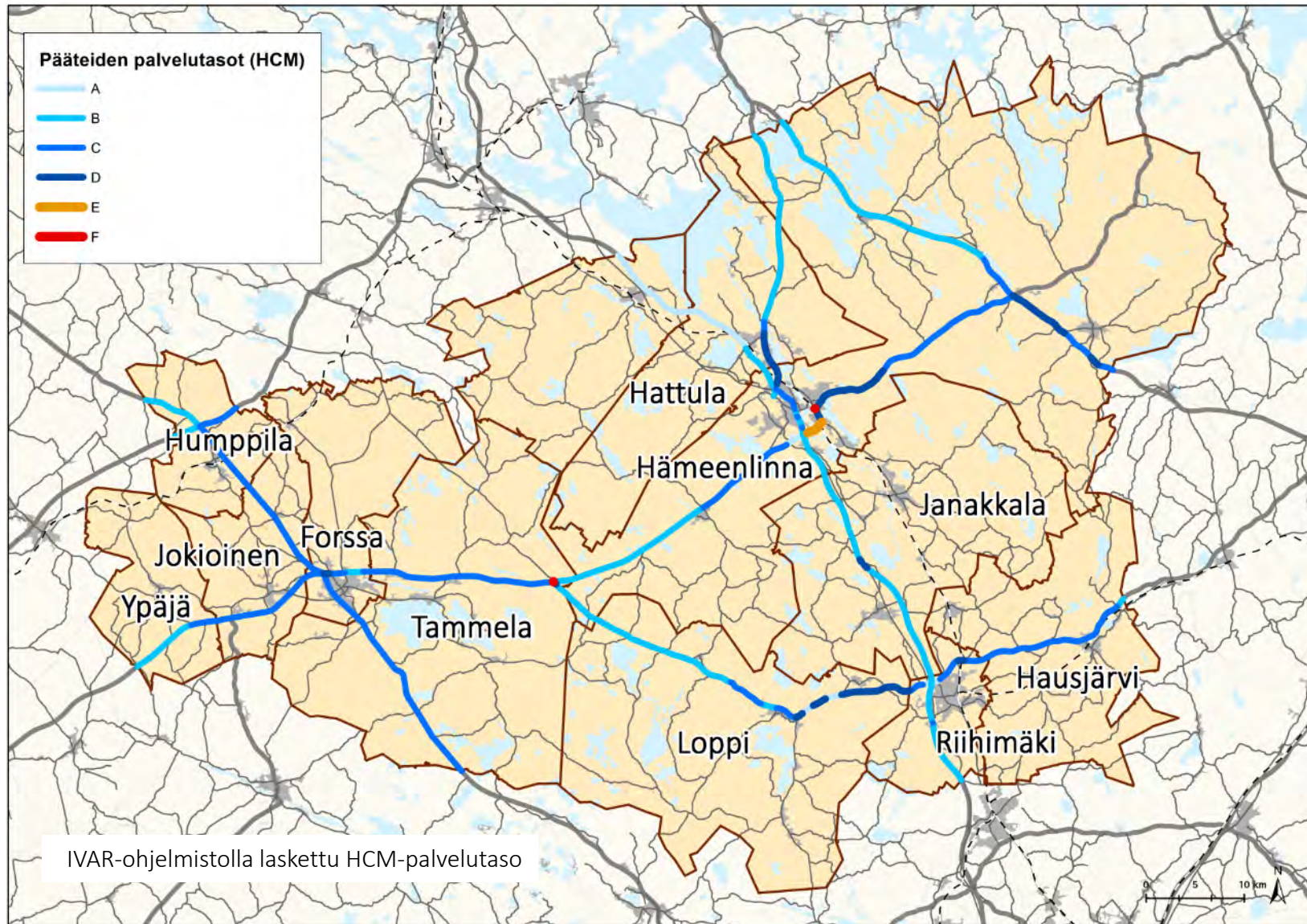
Asuinkunnan ulkopuolelle pendelöivien osuus kasvaa kaikissa kunnissa → seudullinen työmatkaliikenne lisääntyy



OIVA - ympäristö- ja paikkatietopalvelu, 10.9.2015, Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä/SYKE, Tilastokeskus

Pääteiden liikenteellinen palvelutaso 2014

Palvelutaso pääosin kohtuullinen, haastavin kohta vt 10 Hämeenlinnan kaupunkialueella



A: Kuljettajat voivat ajaa haluttua tai lähes haluttua nopeutta, huomioon ottaen nopeusrajoituksen.

F: Liikennekysyntä ylittää kapasiteetin, liikenne on ruuhkautunut.

Valtatien 10 ja kantatien 54 liikenneprofiilit

Kaupunkiseuduilla pääosa liikenteestä paikallista ja seudullista → hillitään ruuhkautumista vaikuttamalla paikallisen liikkumisen tapoihin ja reitteihin

