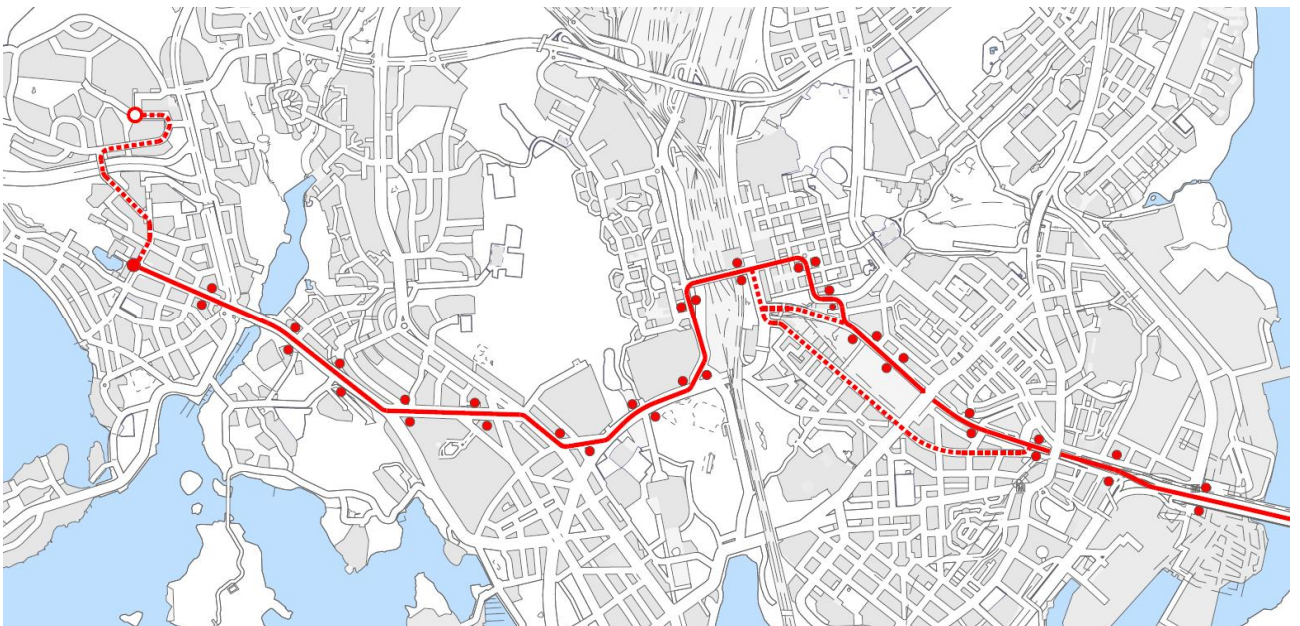


## JOKERI - 0

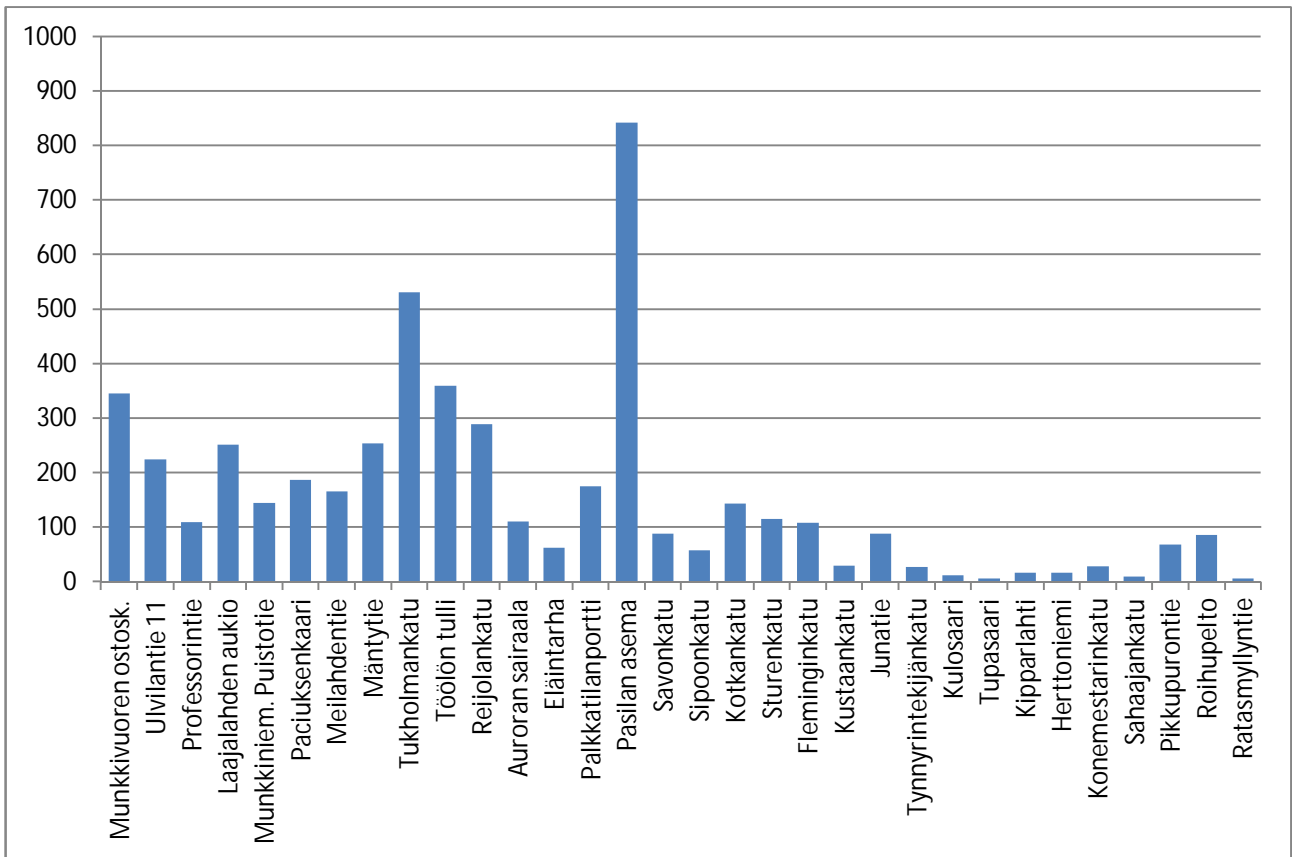
### RUNKOLINJAN NOPEUTTAMISTOIMENPITEET

Taustatietoa

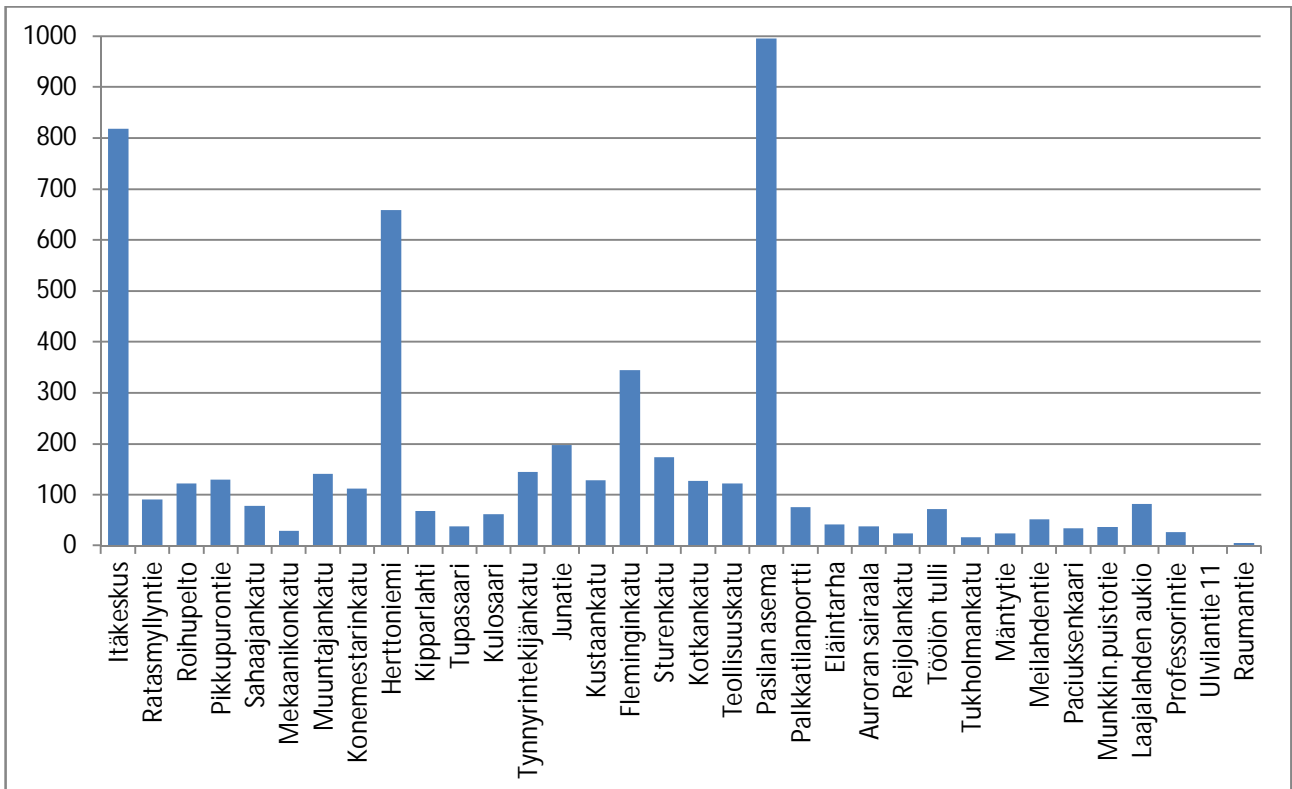


19.11.2013

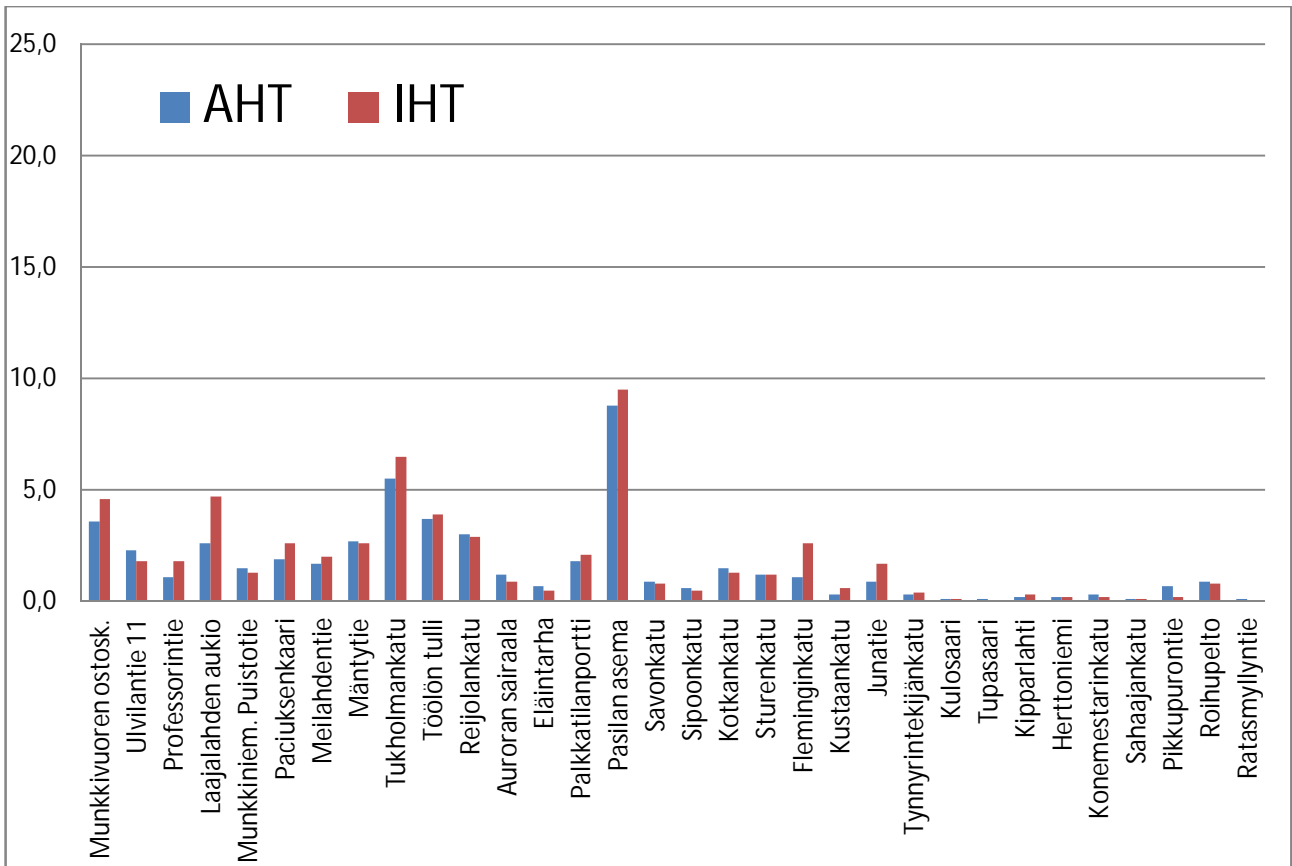
## MATKUSTAJAMÄÄRÄT LINJOILLA 58 JA 58B



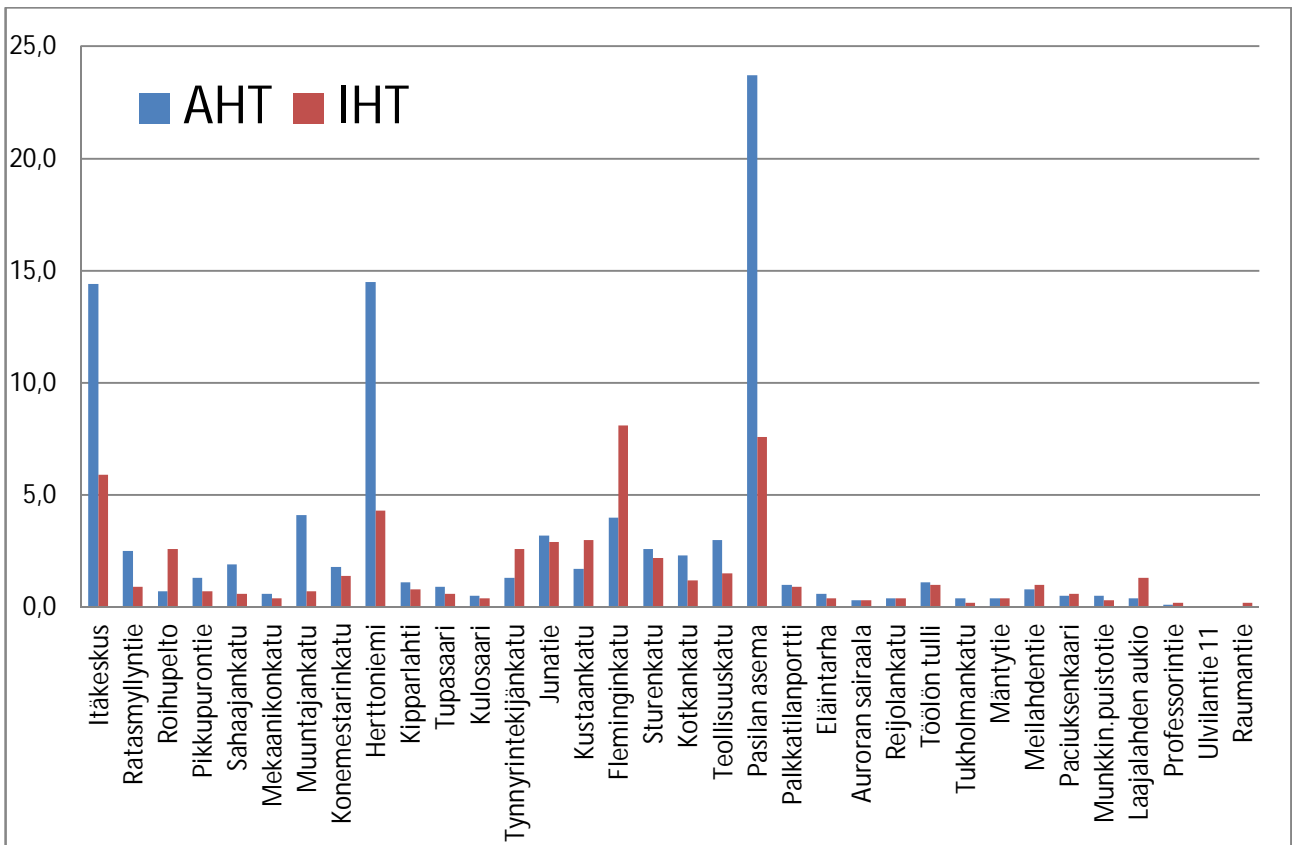
Nousijat pysäkeittäin - arkivuorokausi - suunta itään



Nousijat pysäkeittäin - arkivuorokausi - suunta länteen

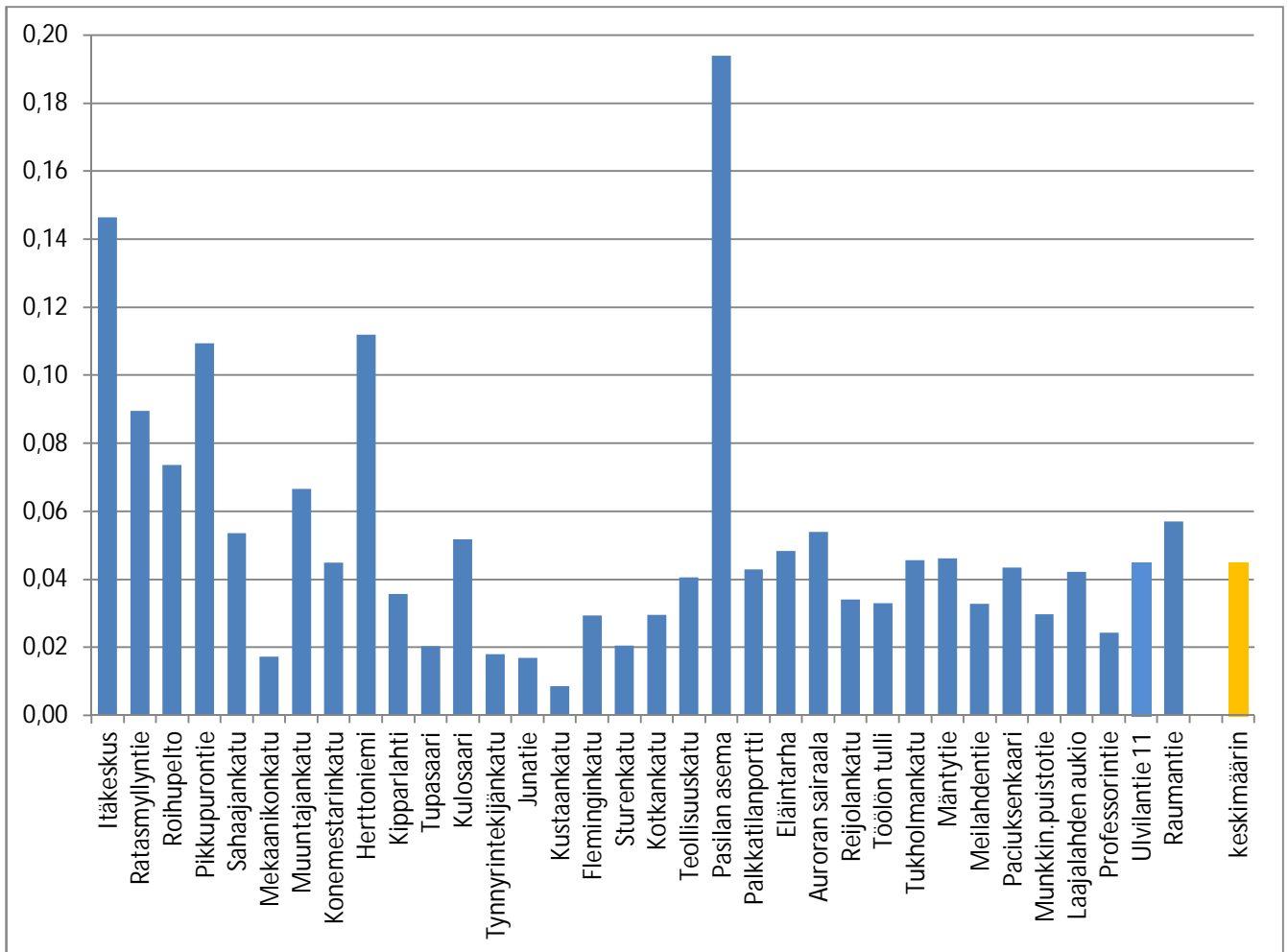


Nousijat pysäkeittäin lähtöä kohti - aamu- ja iltahuipputunti - suunta itään



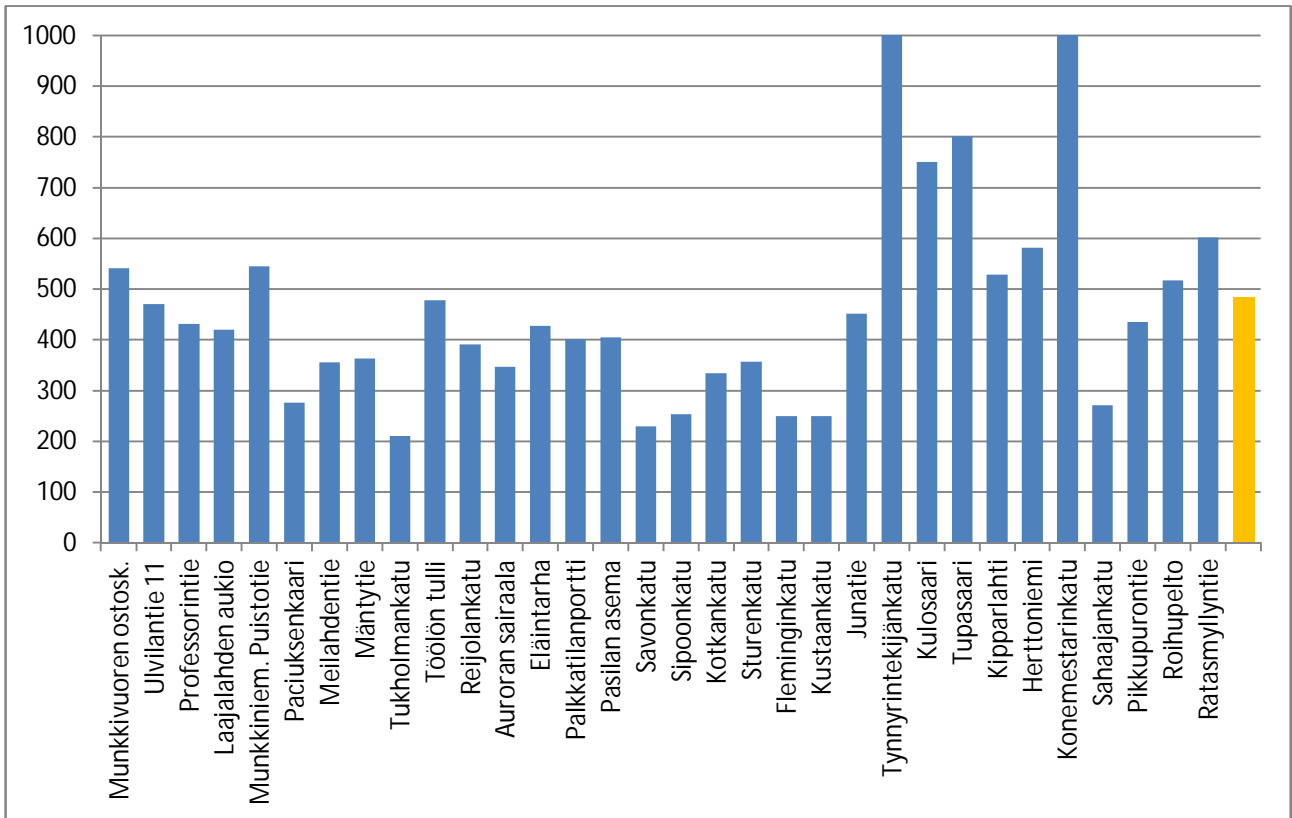
Nousijat pysäkeittäin lähtöä kohti - aamu- ja iltahuipputunti - suunta länteen

## LINJOJEN 58 JA 58B TÄRKEIMMÄT VAIHTOPYSÄKIT

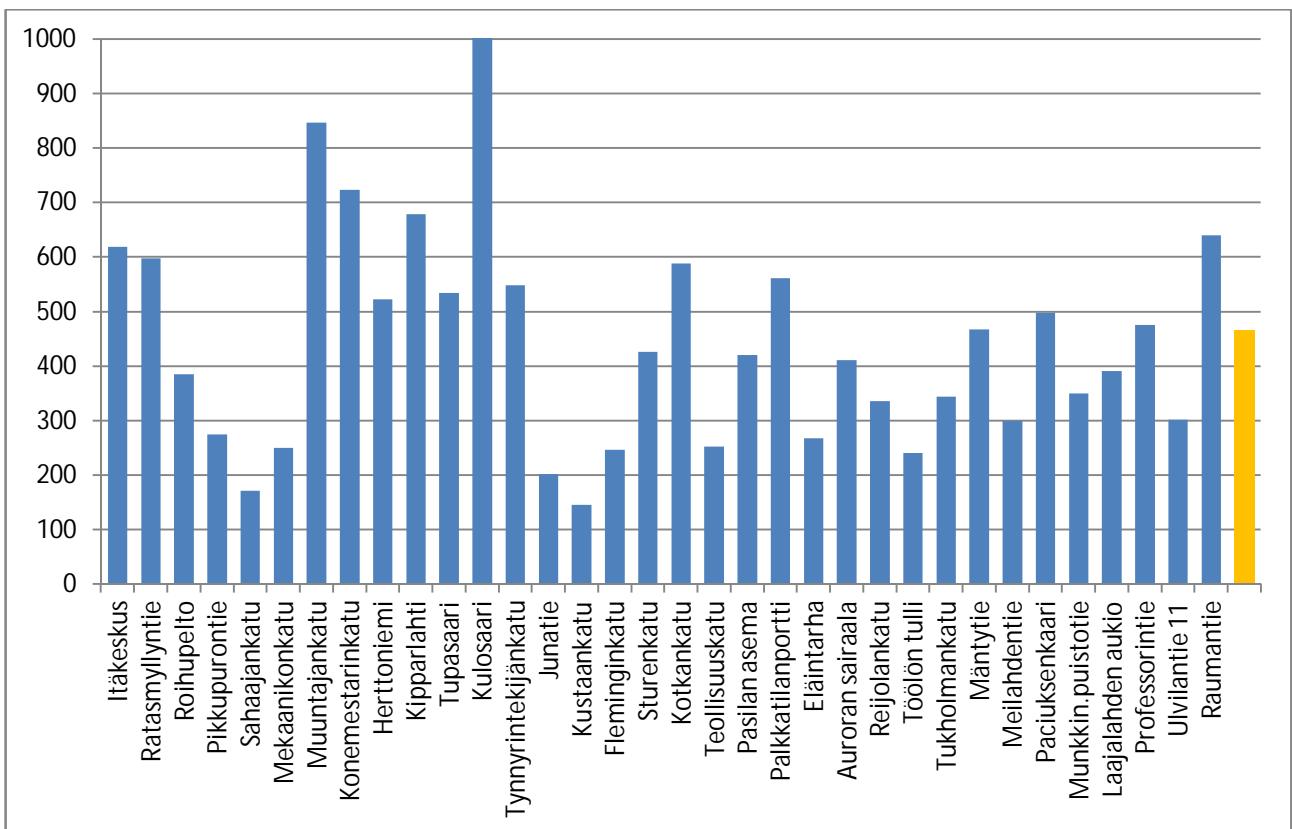


(Arkivuorokauden nousut pysäkeittäin) / (400 m:n säteellä pysäkistä oleva asukasmäärän ja työpaikkamäärän summa) - molemmat suunnat yhteensä

## LINJAN 58 PYSÄKKIVÄLIT



Pysäkkien etäisyys toisistaan (metriä) - suunta itään



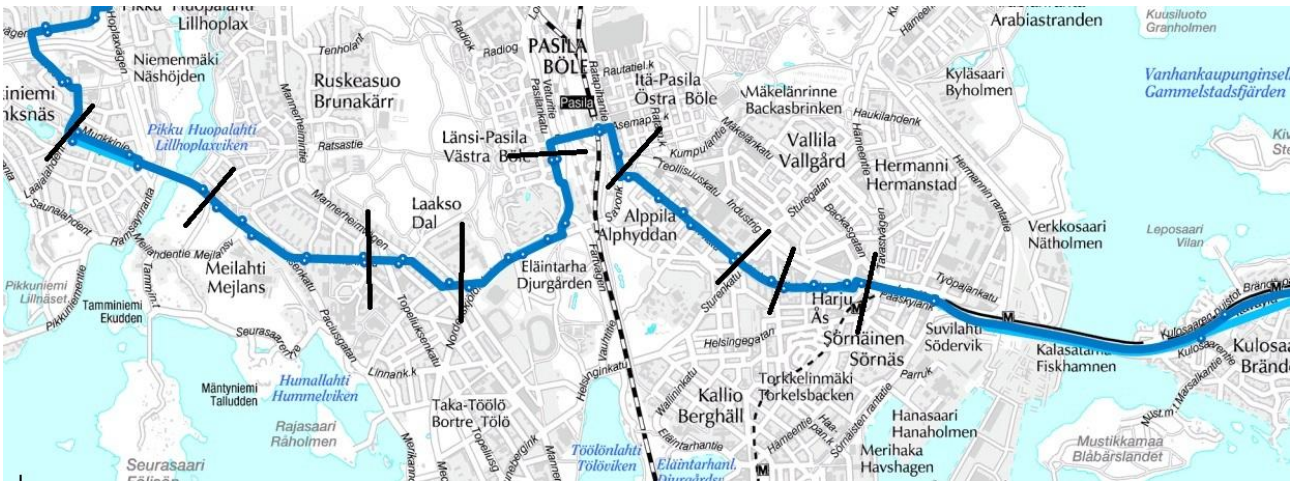
Pysäkkien etäisyys toisistaan (metriä) - suunta länteen

## LINJOJEN 58 JA 58B MATKA-AJAT JA MATKA-AIKOJEN HAJONNAT

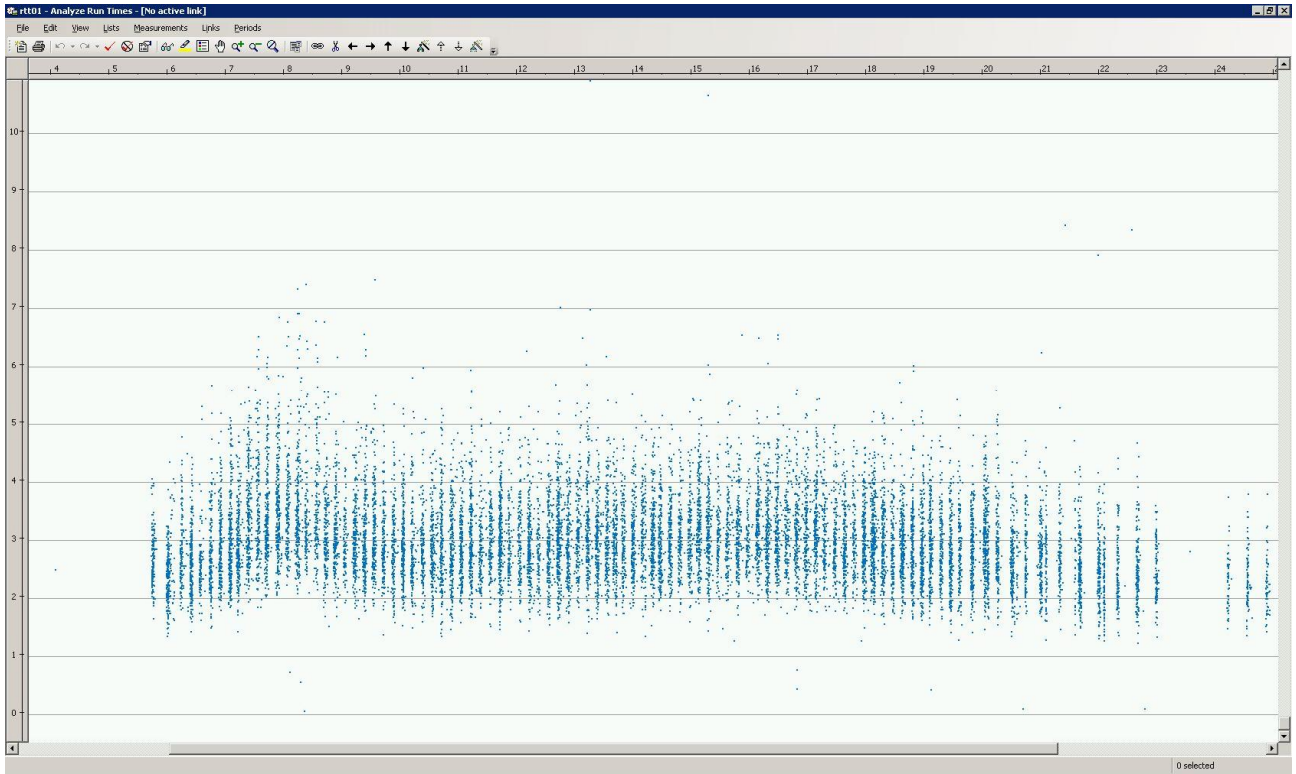
Seuraavissa kuvissa on linjojen 58 ja 58B tiettyjen pysäkkivälien matka-aikoja matkakorttijärjestelmän tietojen perusteella piirrettynä. Kuvien vaaka-akselilla kulkee kellon aika ja pystyakselilla on pysäkkiväliin kulunut matka-aika. Matka-ajassa on mukana saapumispysäkillä kulunut aika.

Havainnot ovat otos talven 2012-2013 arkilähtöjen matka-aikahavainnoista.

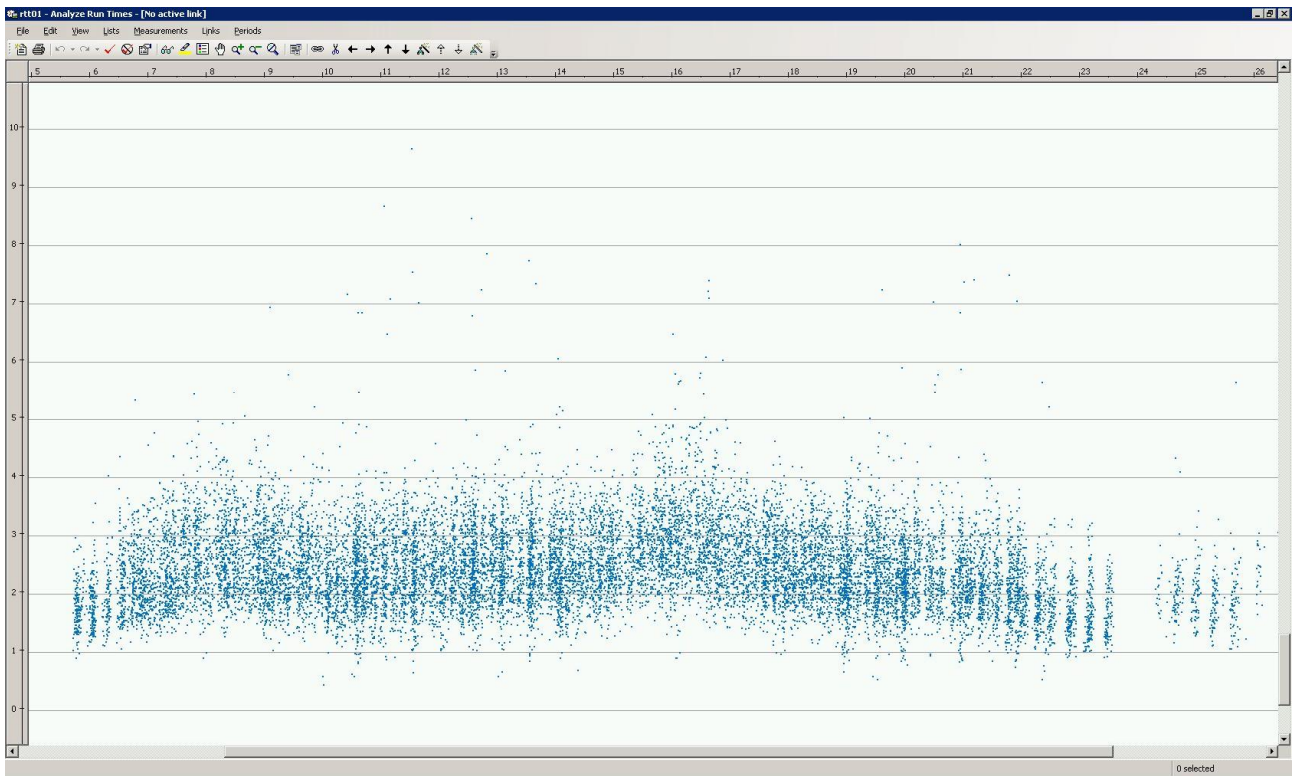
Samalla sivulla on esitetty pysäkkivälin eri suuntien matka-aikakuvaajat.



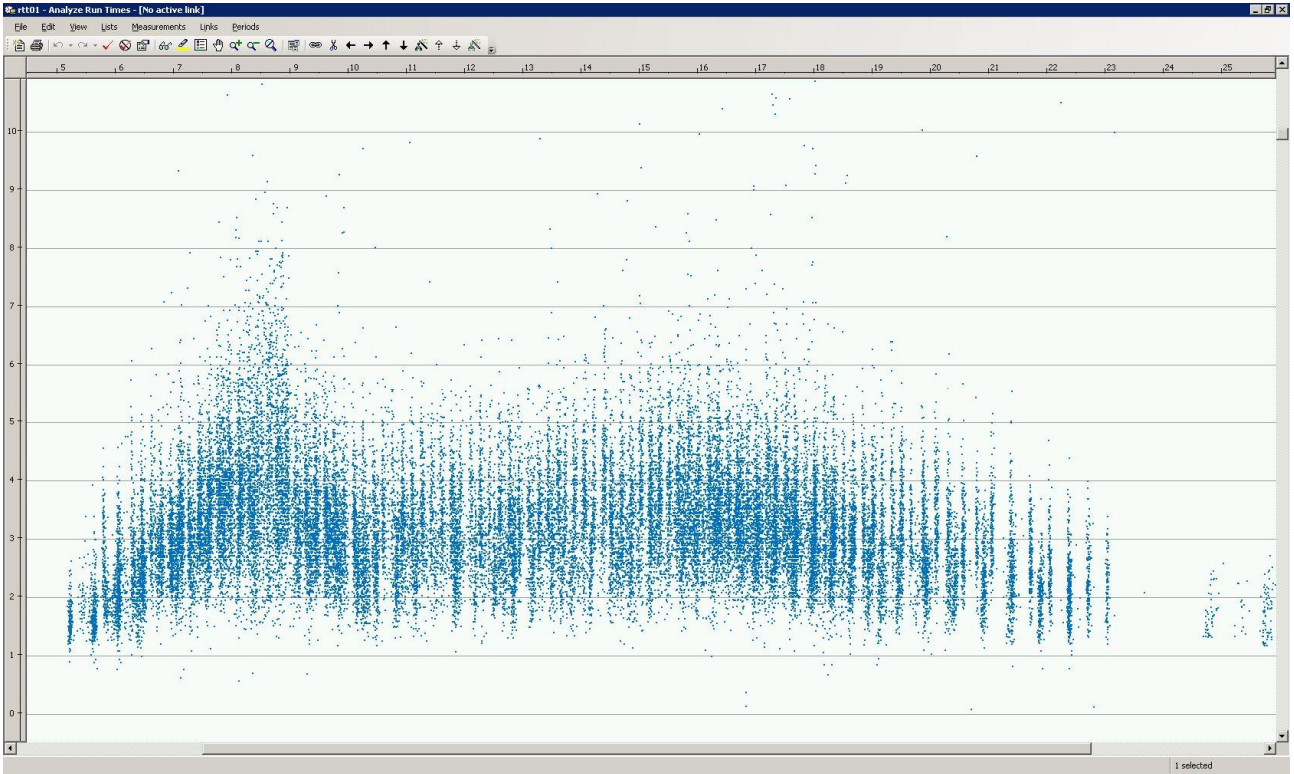
Matka-aikakuvaajissa esitetyt pysäkkiväli



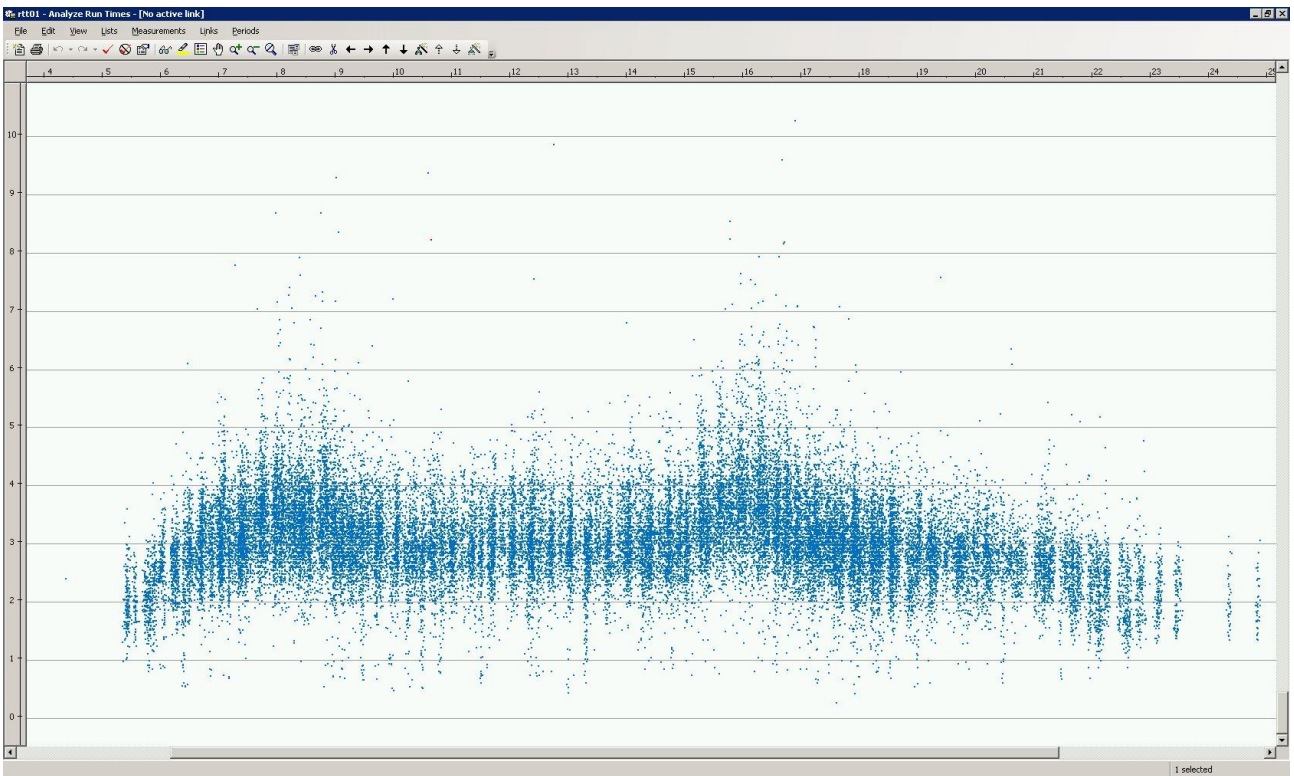
Laajalahdenaukio -> Paciuksenkaari



Paciuksenkaari -> Laajalahdenaukio

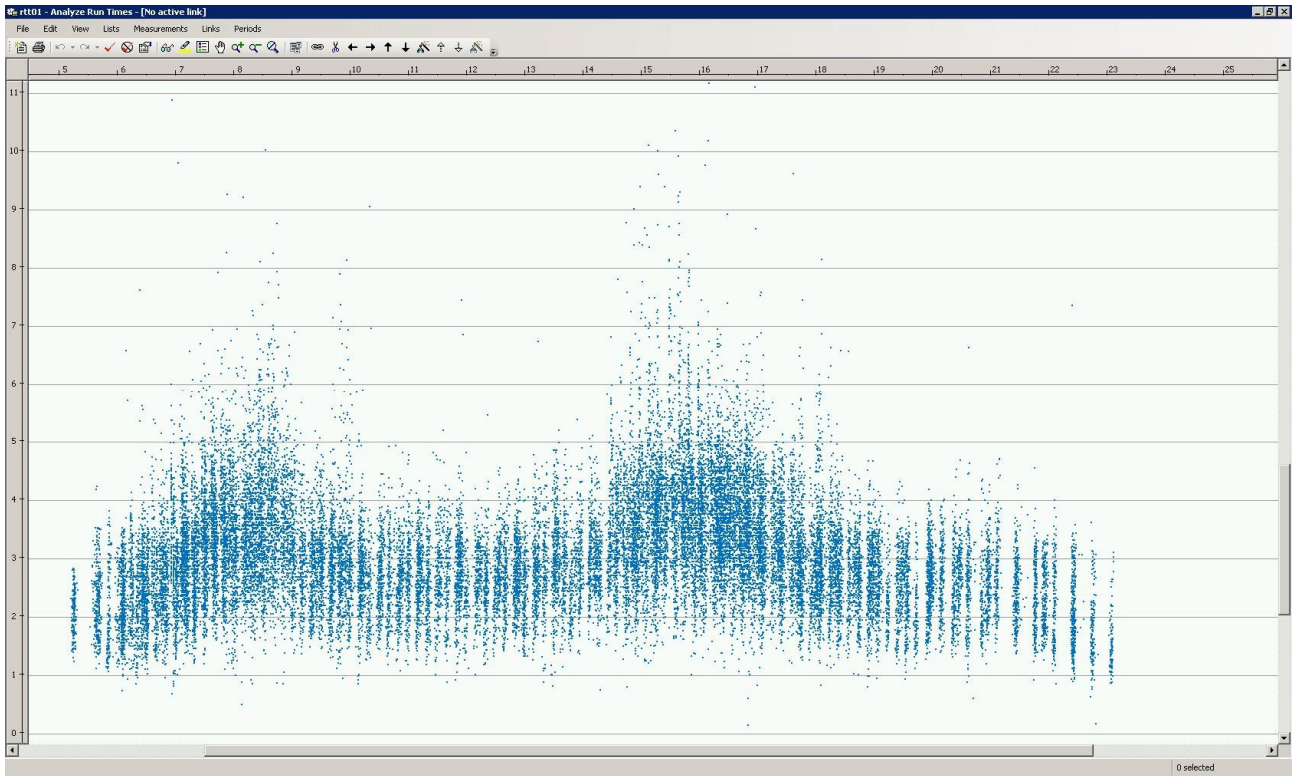


Paciuksenkaari -> Tukholmankatu

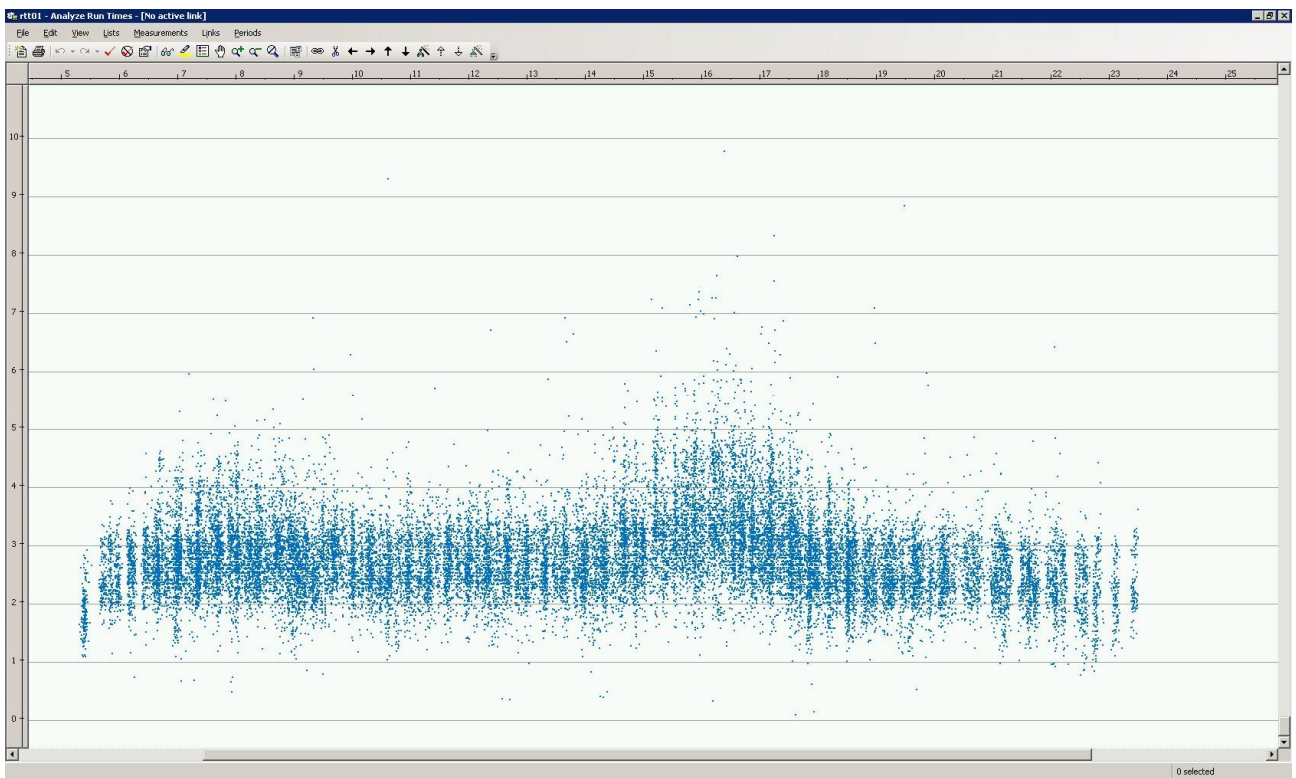


Tukholmankatu -> Paciuksenkaari

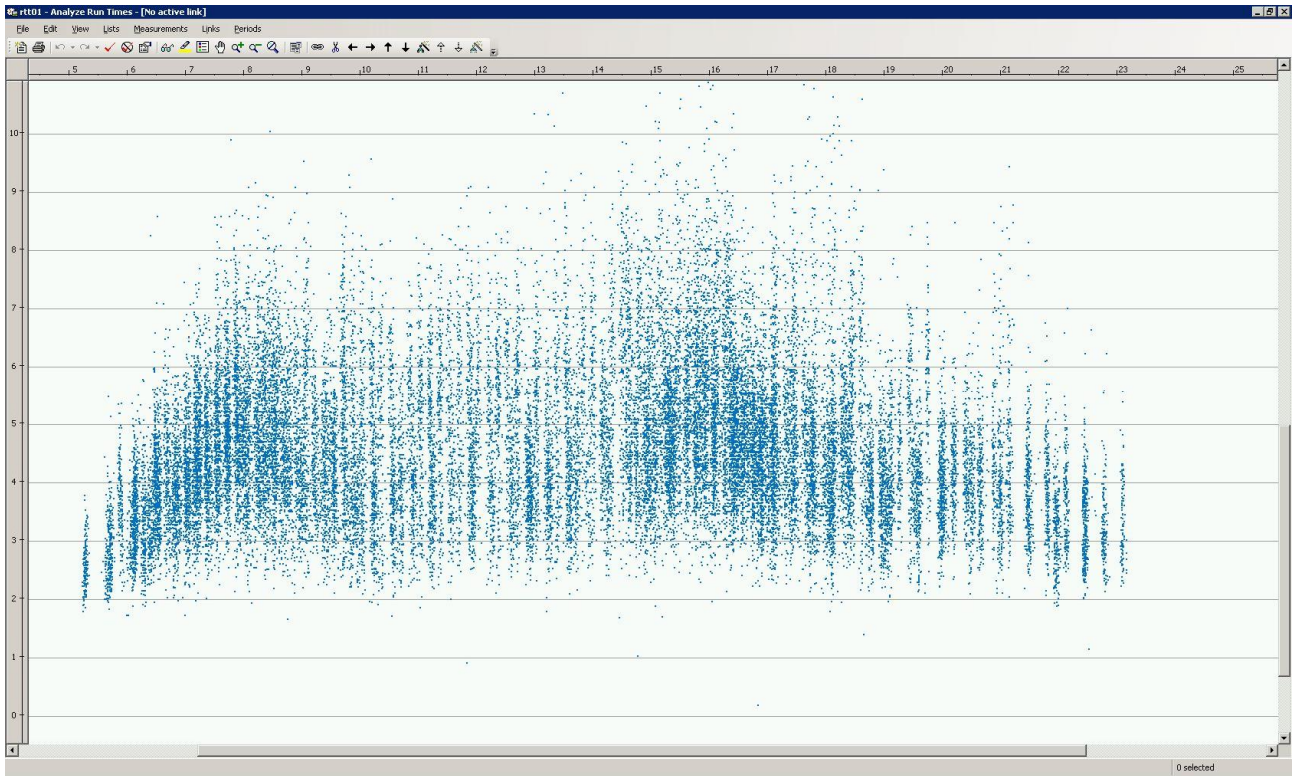




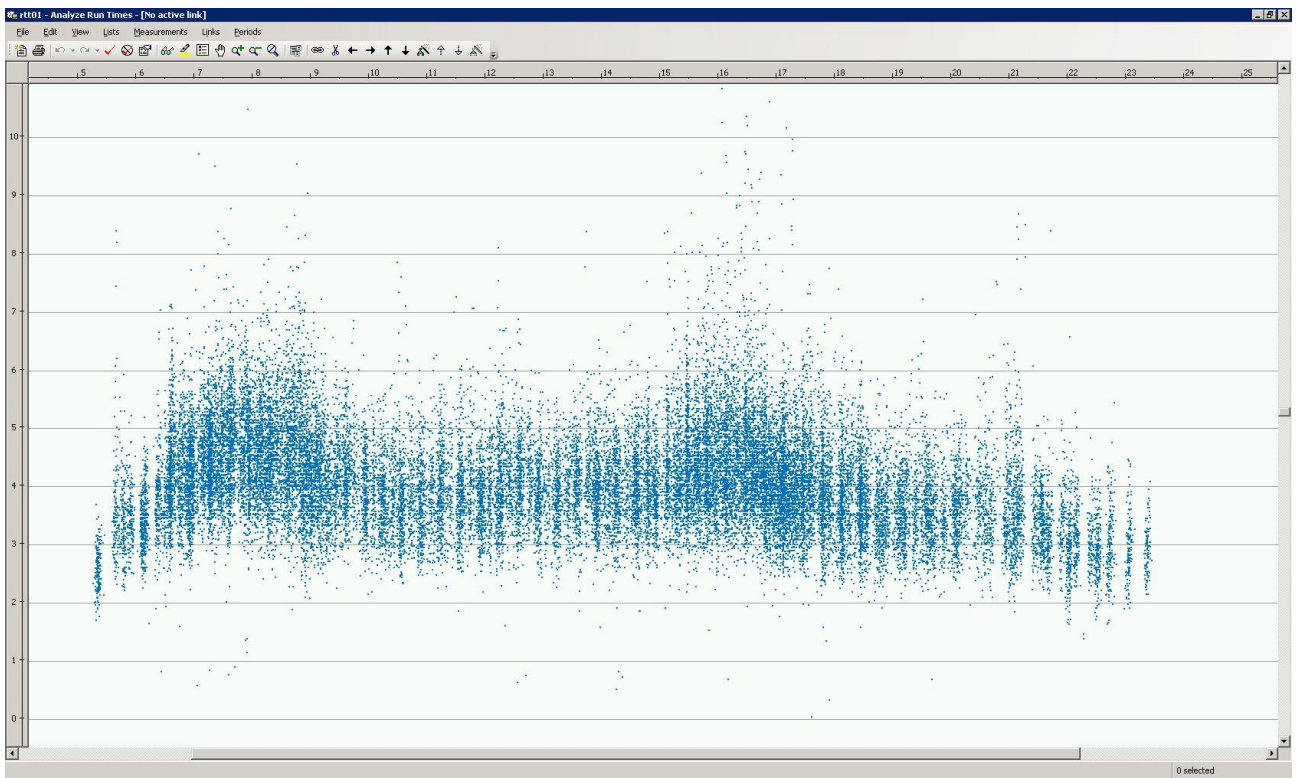
Tukholmankatu -> Reijolankatu



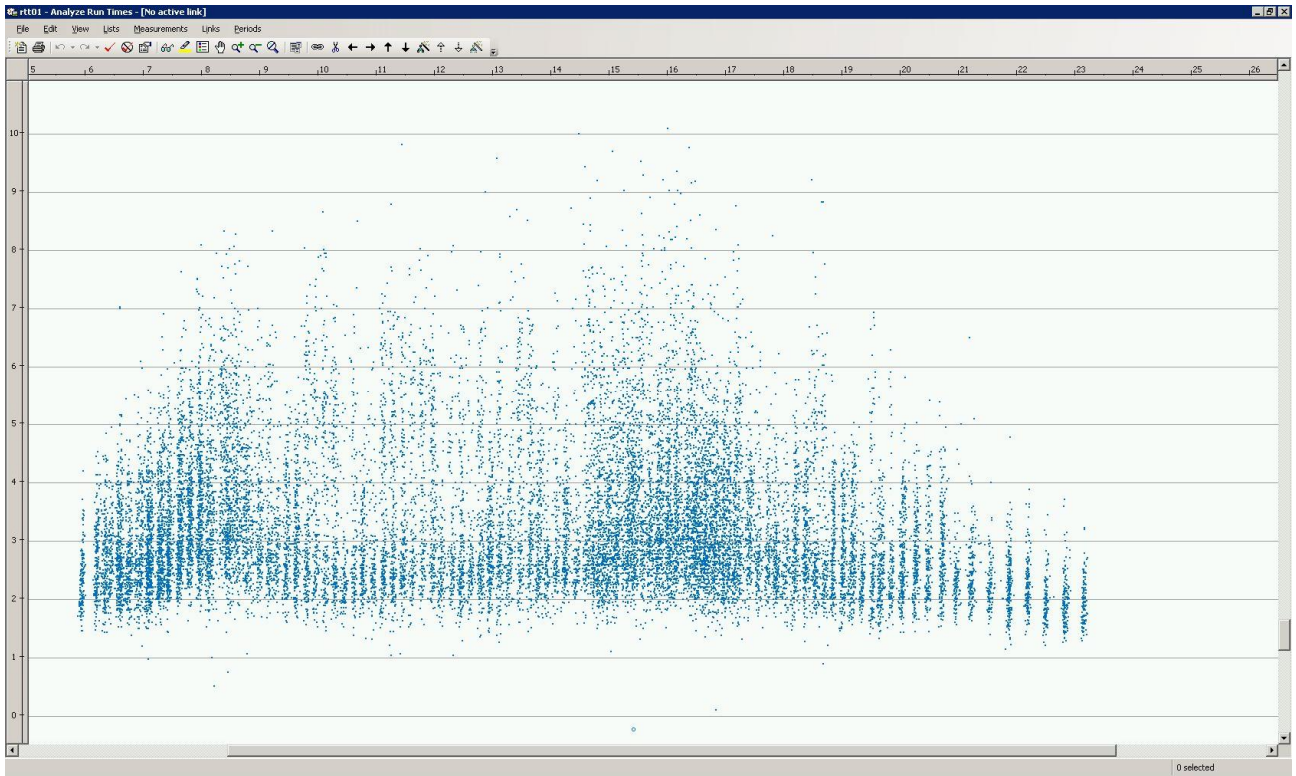
Reijolankatu -> Tukholmankatu



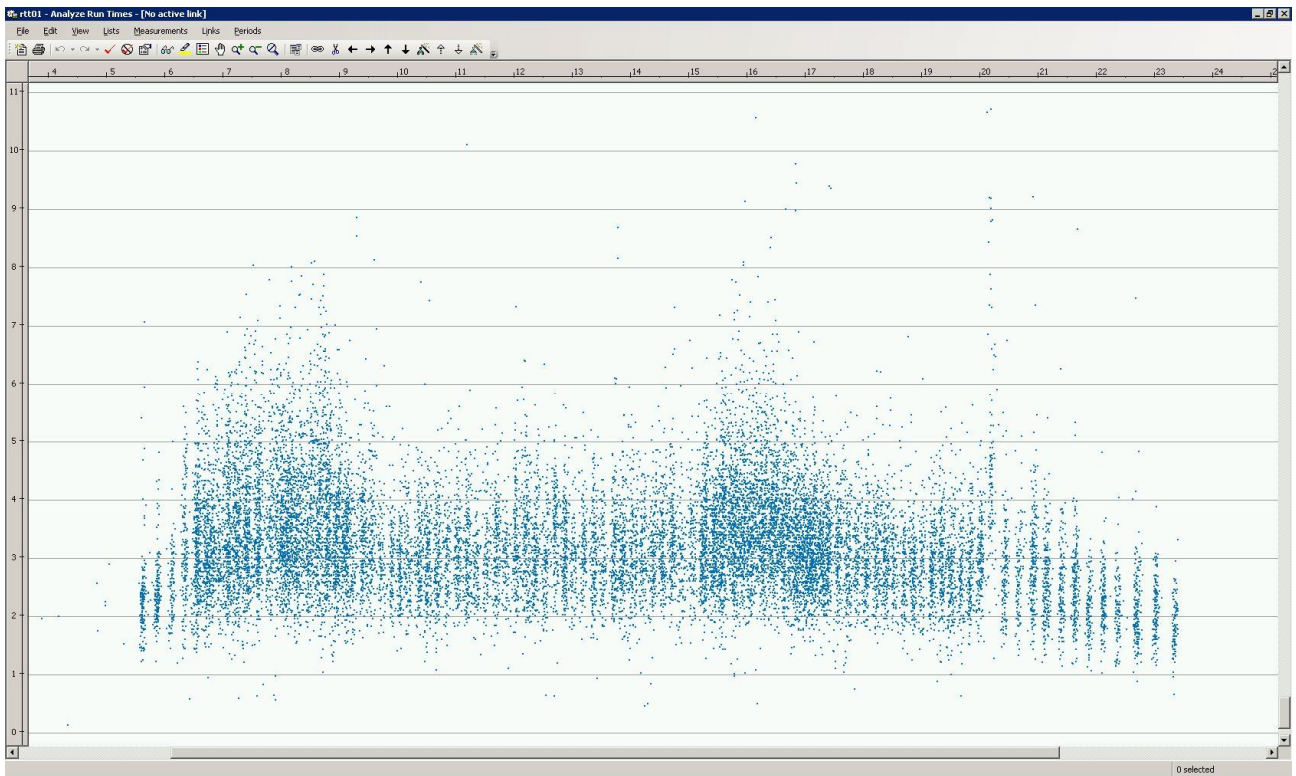
Reijolankatu -> Palkkatilanportti



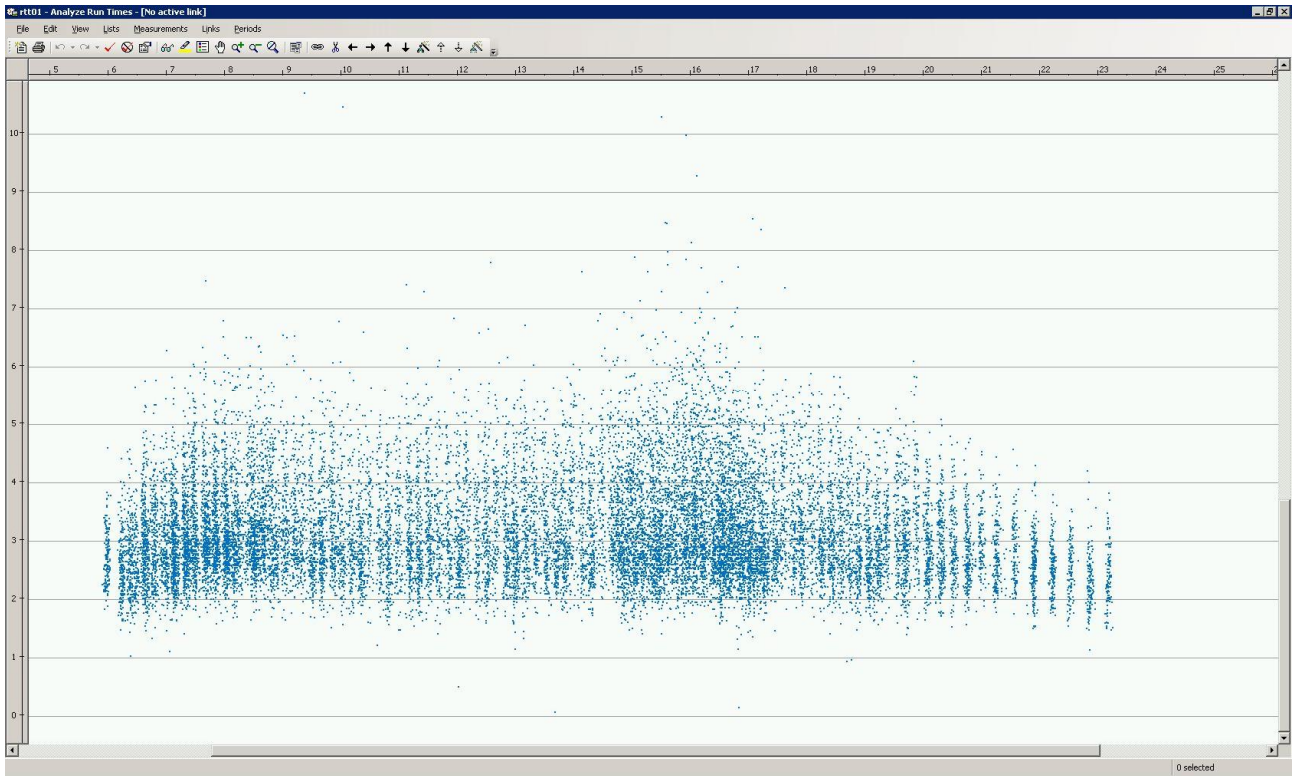
Palkkatilanportti -> Reijolankatu



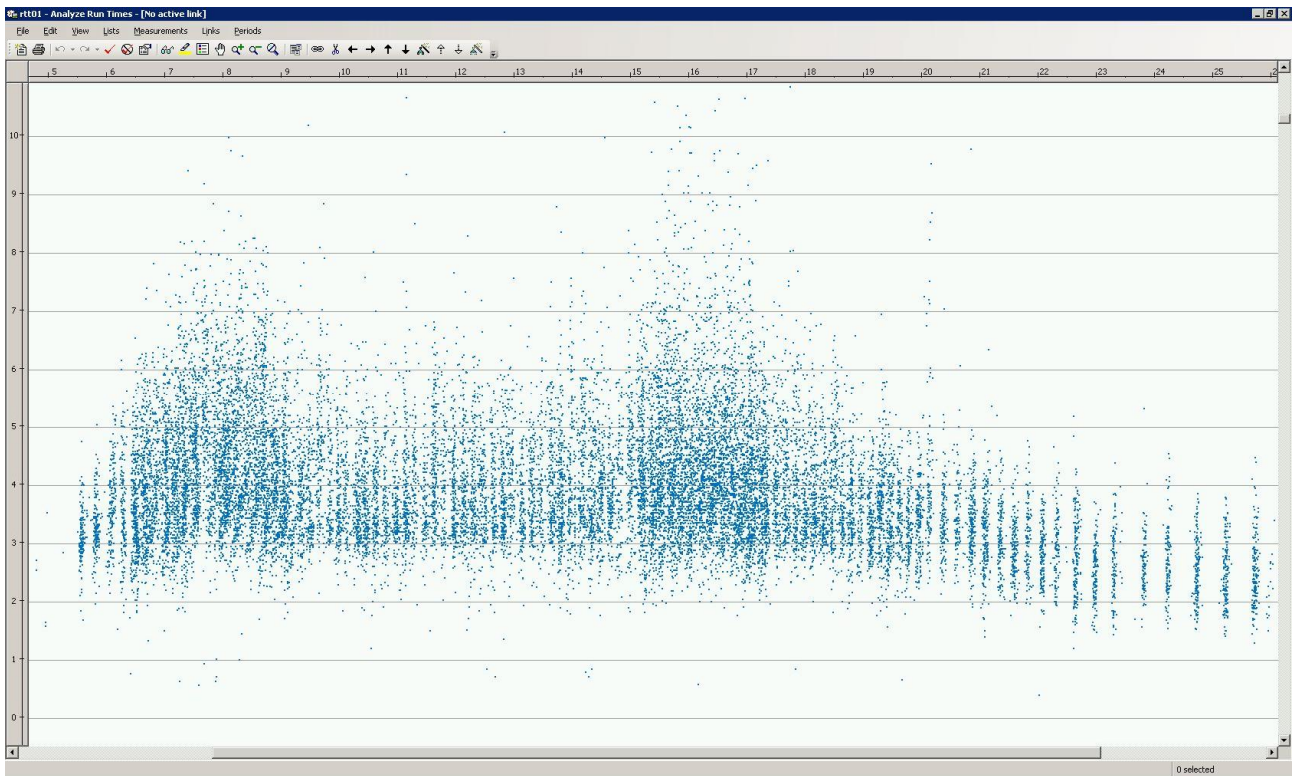
Palkkatilanportti -> Savonkatu



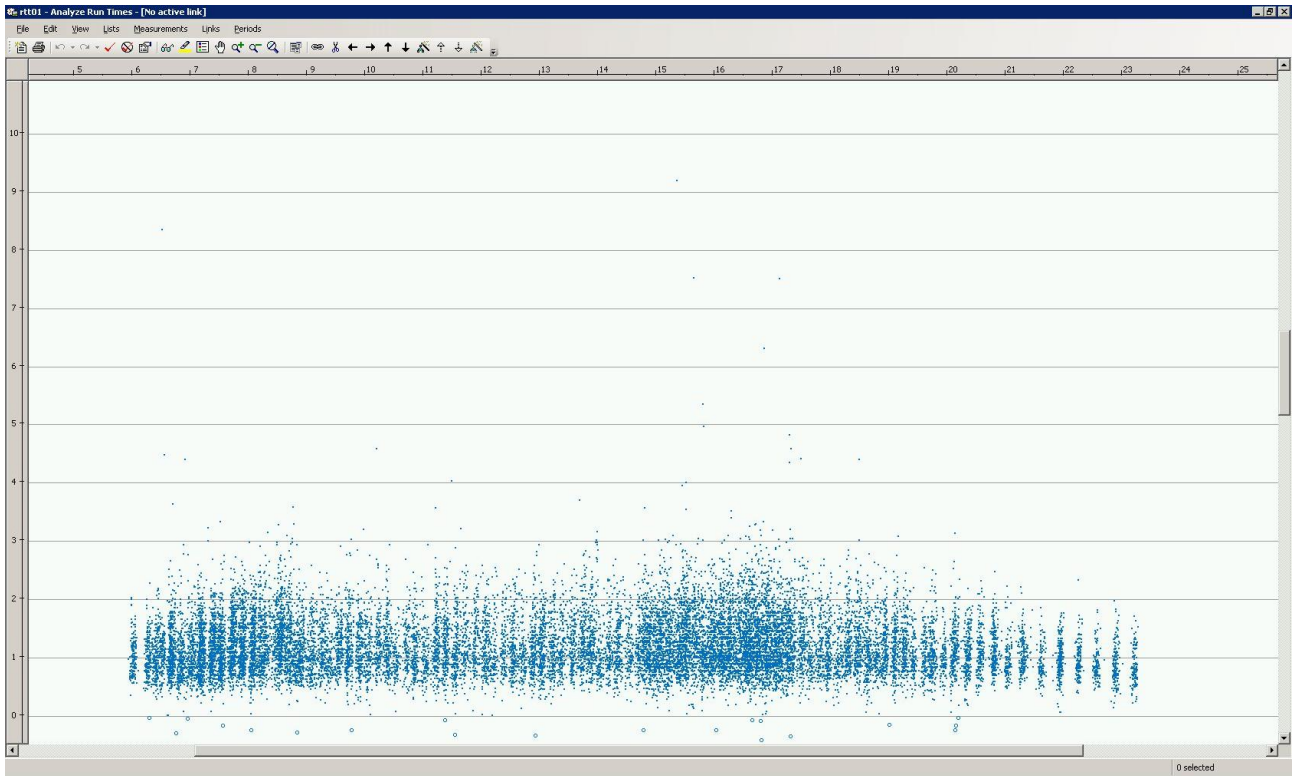
Teollisuuskatu -> Palkkatilanportti



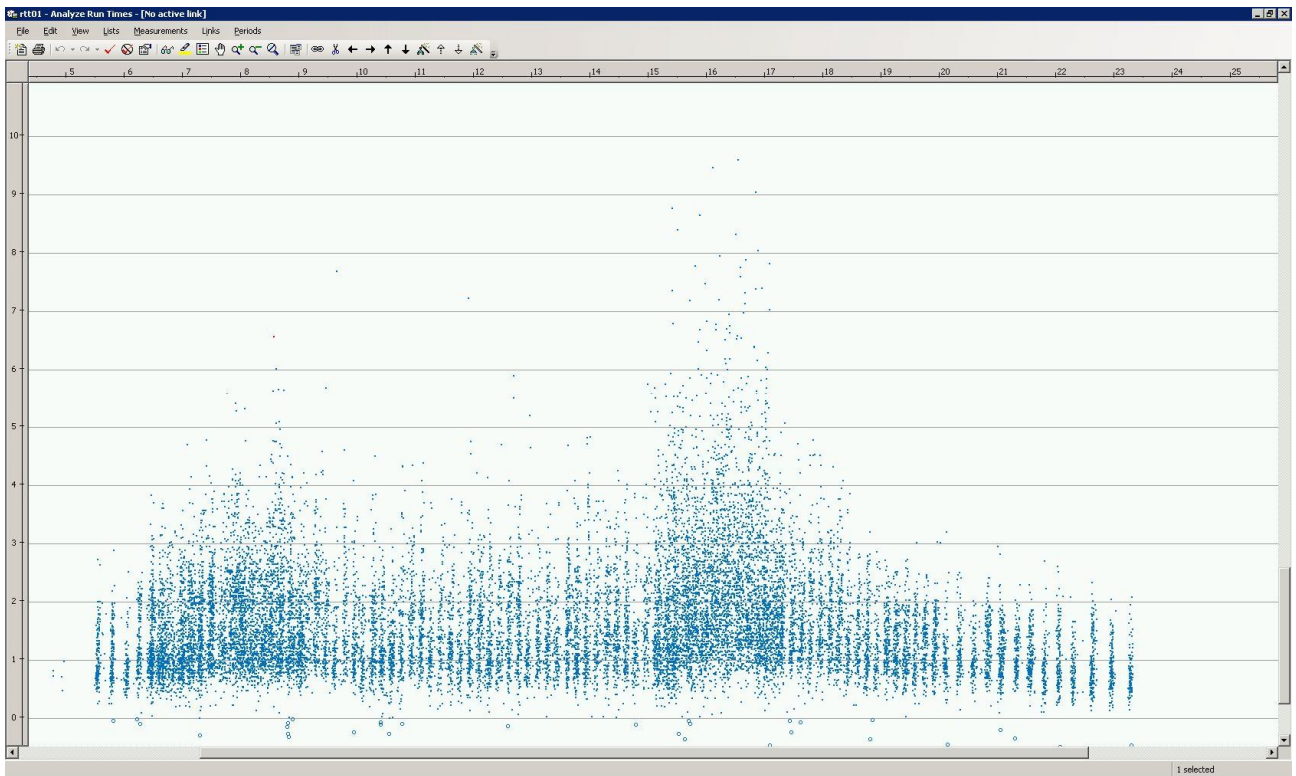
Savonkatu -> Sturenkatu



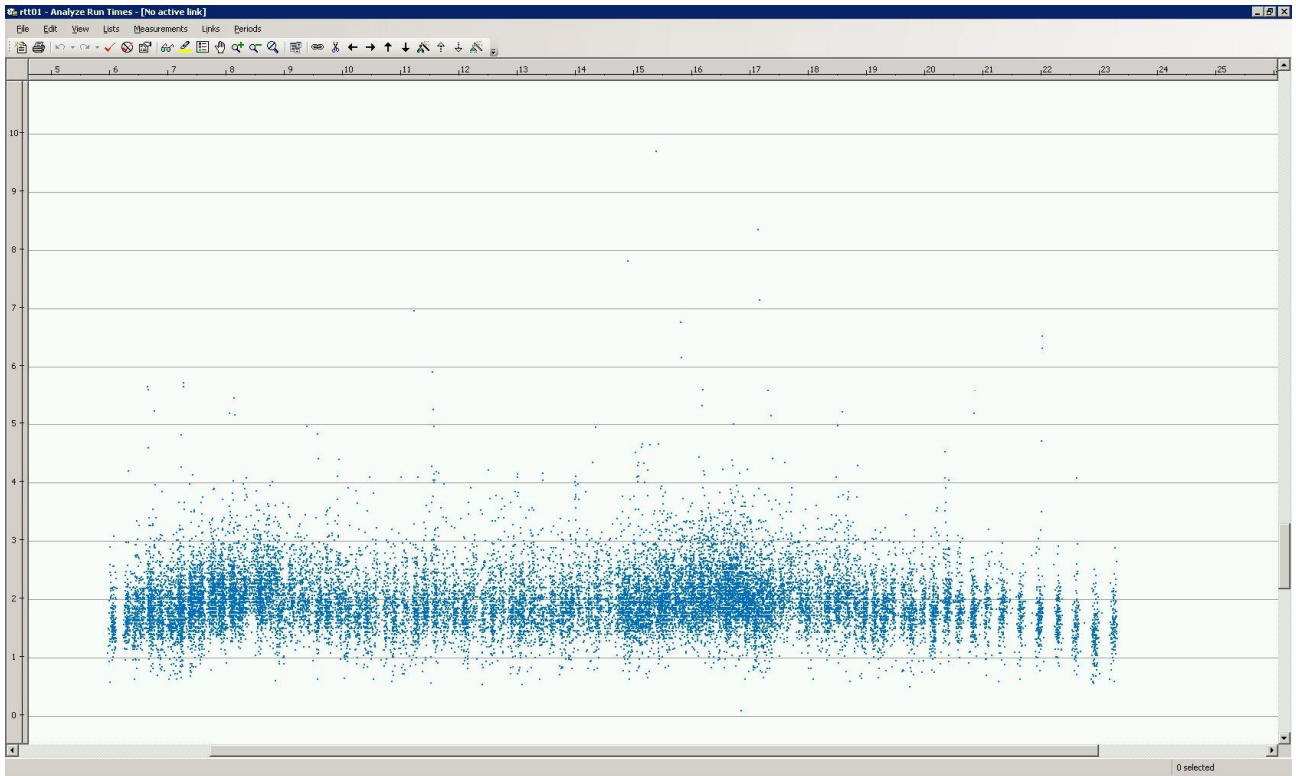
Sturenkatu -> Teollisuuskatu



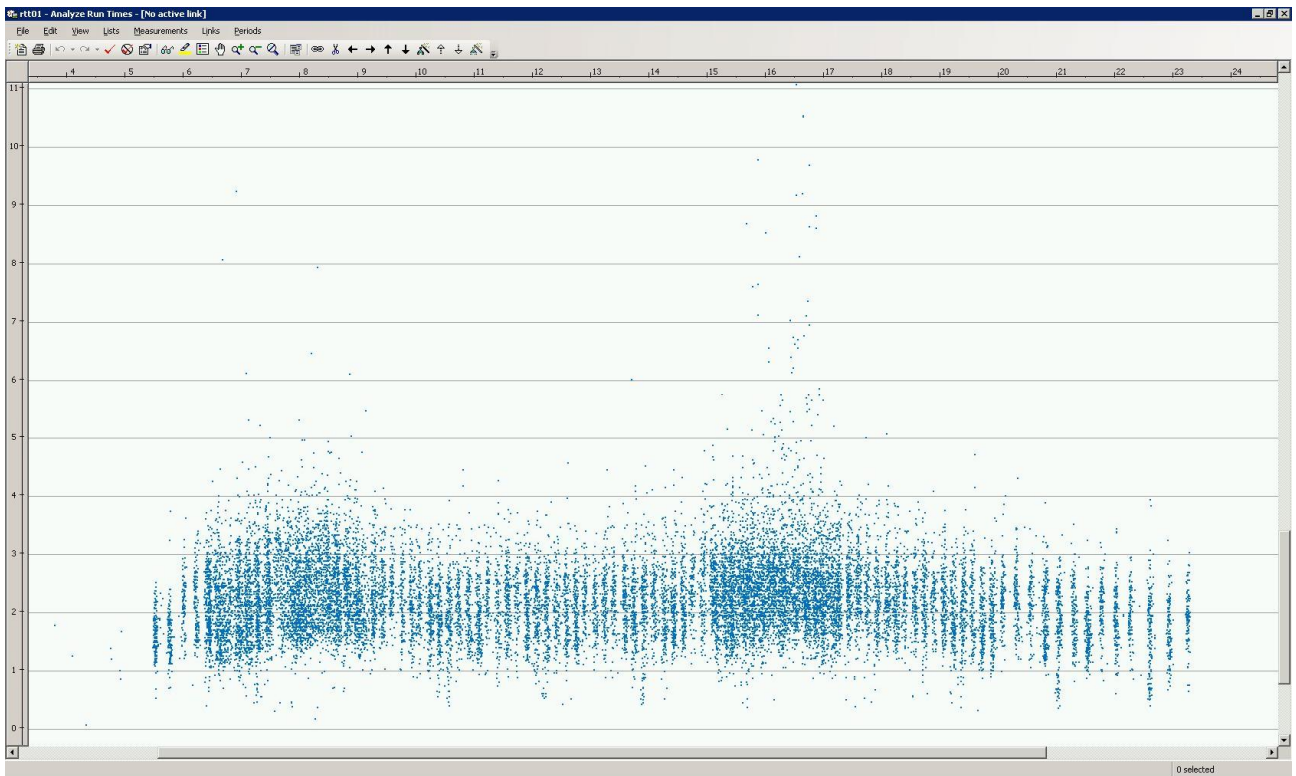
Sturenkatu -> Fleminginkatu



Fleminginkatu -> Sturenkatu

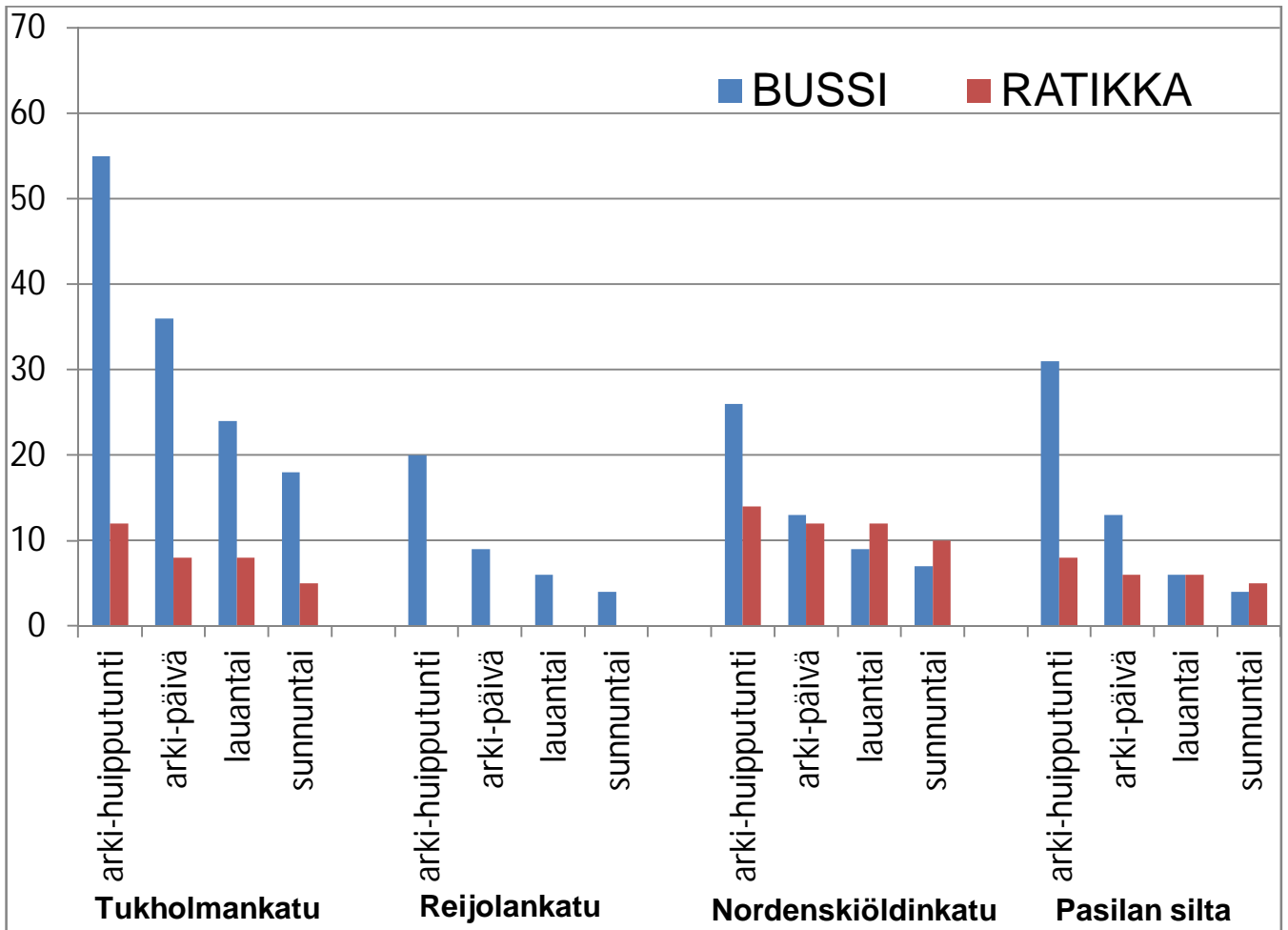


Fleminginkatu -> Junatie



Junatie -> Fleminginkatu

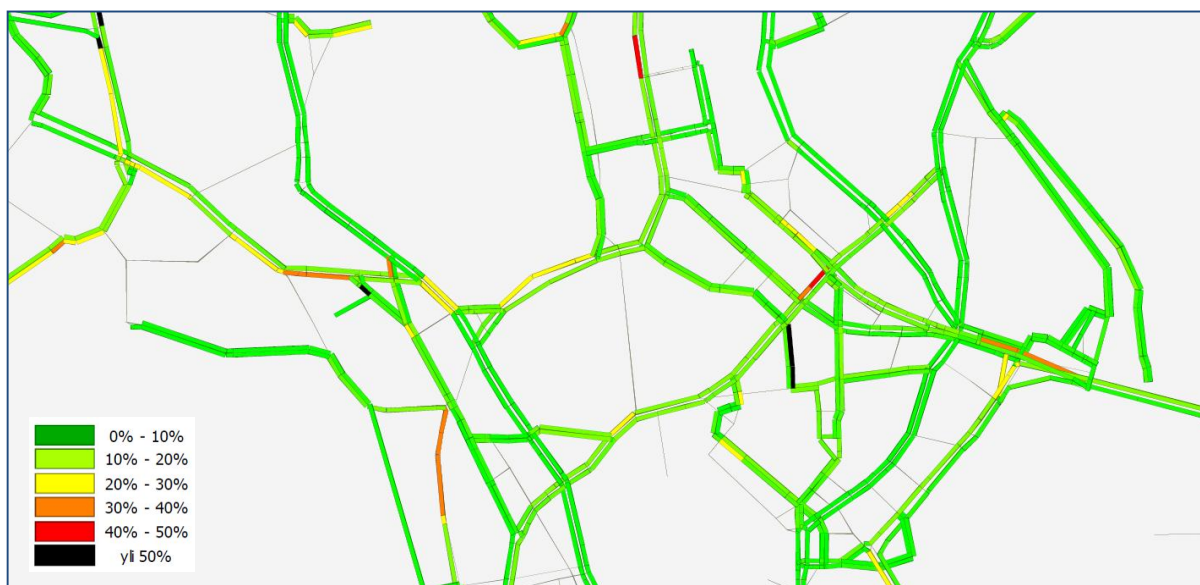
**JOUKKOLIIKENTEEN LÄHTÖMÄÄRÄ TUNNEITTAIN YHTEEN SUUNTAAN  
NYKYTILANTEESSA**



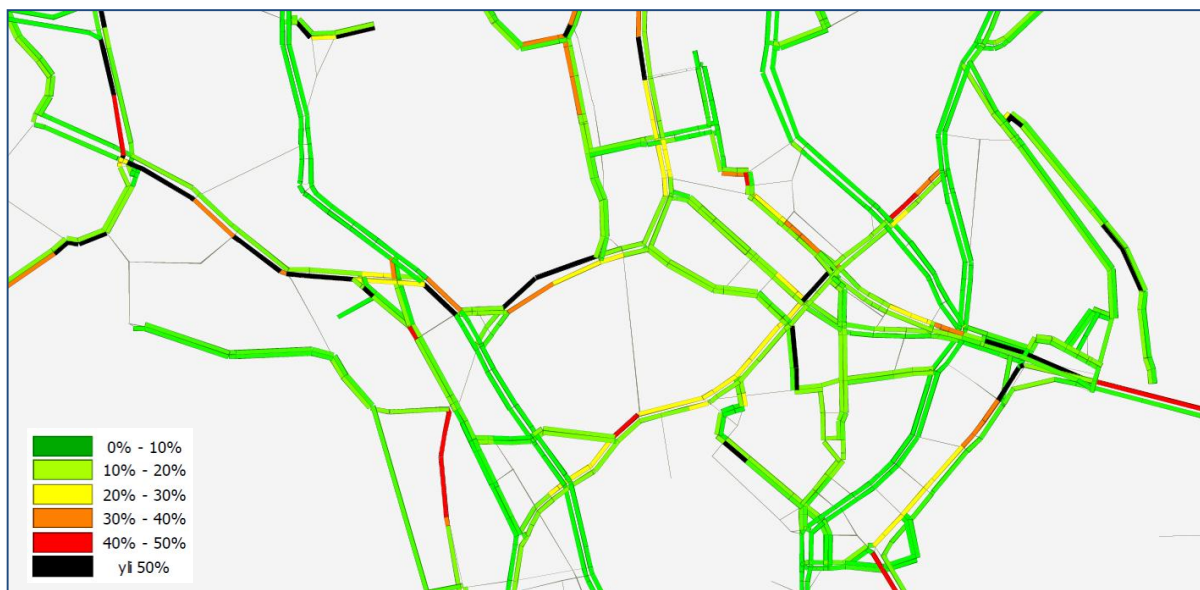
## HELSINGIN KANTAKAUPUNGIN AUTOLIIKENTEEEN SKENARIOT

Työssä tutkittiin liikennemallin avulla Helsingin liikenteen määrää ja sujuvuutta nykytilanteessa, sekä kymmenessä erilaisessa tulevaisuusskenaariossa. Lähitulevaisuudessa kantakaupungin väestö- ja työpaikkamäärät kasvavat suhteellisesti muuta Helsingin seutua merkittävästi enemmän. Lisääntyvä maankäyttö tarkoittaa väistämättä sitä, että myös Helsingin niemellä ja kantakaupungissa liikenteen määrä tulee lisääntymään. Oheisissa kuvissa on esitetty bussiliikenteen väyläkohtainen ruuhkaindeksi.

Katuverkon ruuhkautuneisuutta voidaan mitata vertailemalla autojen keskimääräisiä matka-aikoja tilanteeseen, jossa muuta "häiritsevää" liikennettä ei ole lainkaan (ajoneuvon etenevät "vapaalla nopeudella"). Näiden kahden suureen erotuksena saadaan ajoneuvon viive. Kun keskimääräinen viive jaetaan keskimääräisellä matka-ajalla, saadaan indeksi väliltä 0-100 %. Sitä kutsuttiin työssä ruuhkaindeksiksi.



Nykytilanne



Vuosi 2020, niukat investoinnit



## BUSSIKAISTOJEN VAIKUTUS LIIKENTEeseen - ALUSTAVAT EMME-SIJOITTELUT

Bussikaistojen vaikutusta liikenteen sijoittumiseen verkolla testattiin lisäämällä testiverkkoon bussiliikennekaistoja. Testatut vaihtoehdot olivat:

- bussikaistat Paciuksenkadulla, Tukholmankadulla, Reijolankadulla ja Nordenskiöldinkadulla
- bussikaistat Reijolankadulla ja Nordenskiöldinkadulla sekä
- bussikaistat Tukholmankadulla.

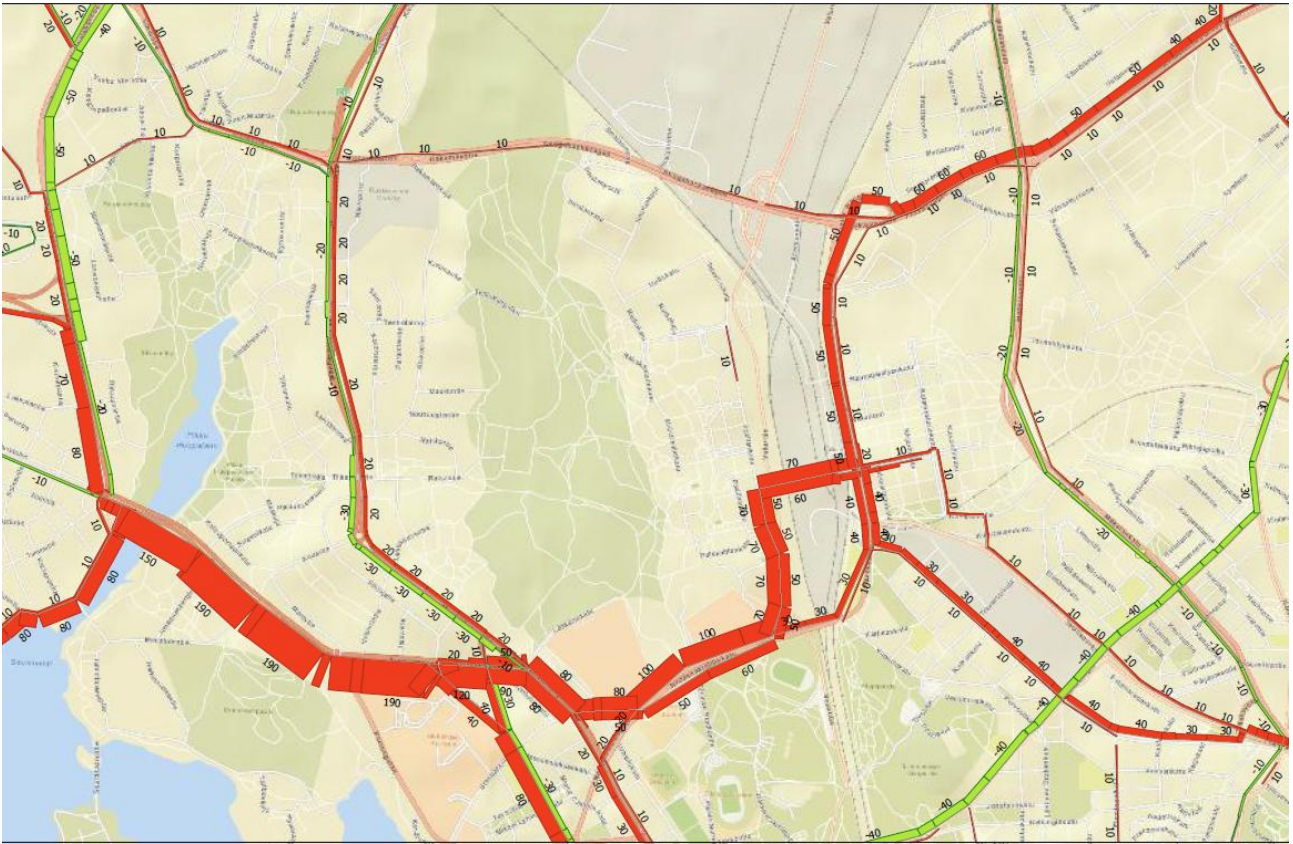
Alla olevassa taulukossa on esitetty eri vaihtoehtojen vaikutus koko liikennejärjestelmän tasolla. Taulukossa ovat henkilöautoliikenteessä ja joukkoliikenteessä kuluva kokonaisaika, henkilöautoliikenteen ajosuorite ja yhteenlasketut aikakustannukset henkilöautoliikenteen ja joukkoliikenteen osalta.

	henkilöautoliikenteen matka-aika h/AHT (kuljettaja+matkustajat)	henkilöautoliikenteen kilometrit km/AHT	joukkoliikenteen matkustajat h/AHT	aikakustannukset vuositasolla milj € (henkilöautoliikenne + jkl)
nykytilanne	51988	2885493	46227	2888,7
jokeri 0 pacius-nordenskiöld	52155	2885889	46177	2892,2
jokeri 0 reijolank.-nordenskiöld	52011	2885230	46219	2889,1
jokeri 0 tukholmank.	52020	2885242	46189	2888,5

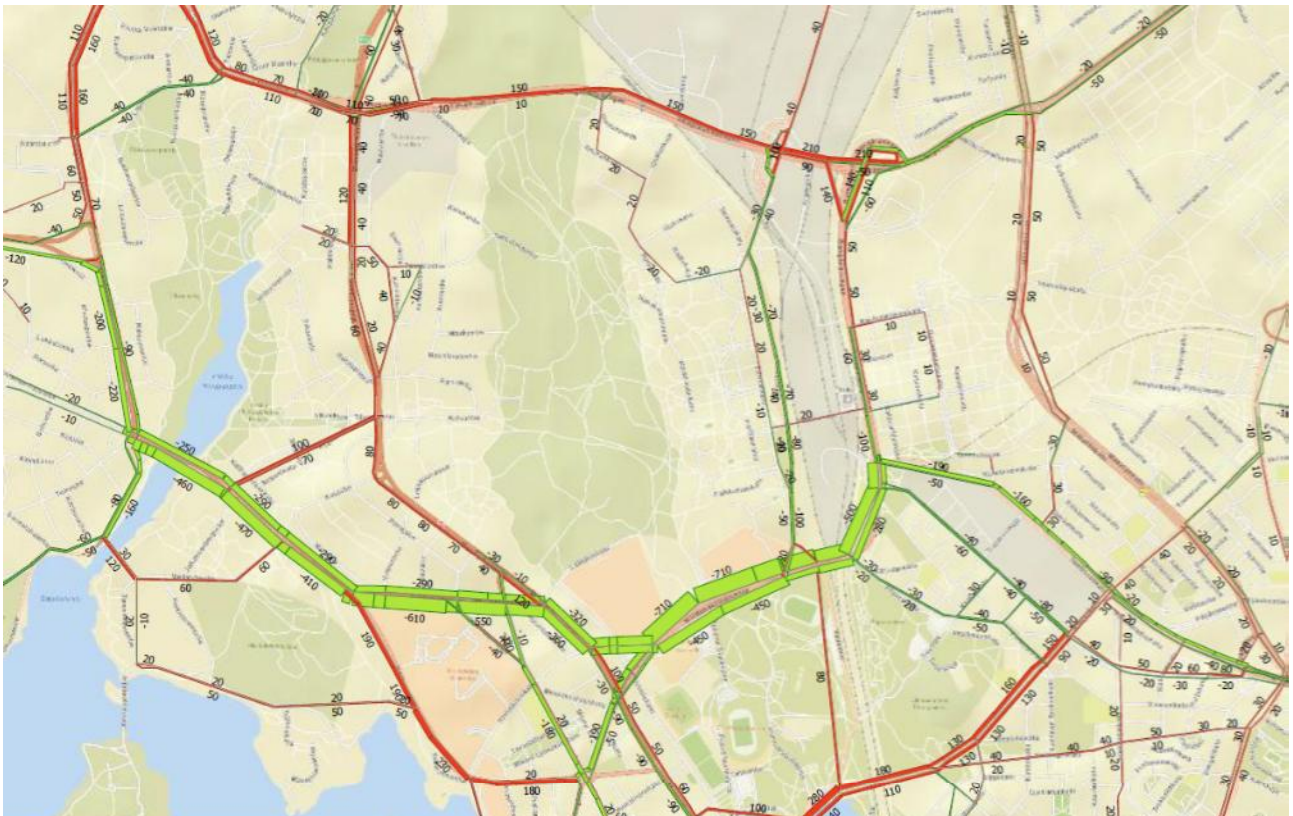
Uudet bussikaistat säästäisivät luonnollisesti joukkoliikenteessä kuluvaan aikaan kaikissa vaihtoehdoissa. Tukholmankadun osalta joukkoliikenteen säästö olisi suurempi kuin henkilöautoliikenteen hidastuminen, joten kokonaisvaikutus oli aikaa säästävä.

Seuraavissa kuvissa on esitetty eri vaihtojen vaikutus liikenteen sijoittumiseen liikenneverkolla sekä lopuksi vaikutus joukkoliikenteen matkanopeuteen.

Bussikaistat: Paciuksenkadulla, Tukholmankadulla, Reijolankadulla ja Nordenskiöldinkadulla

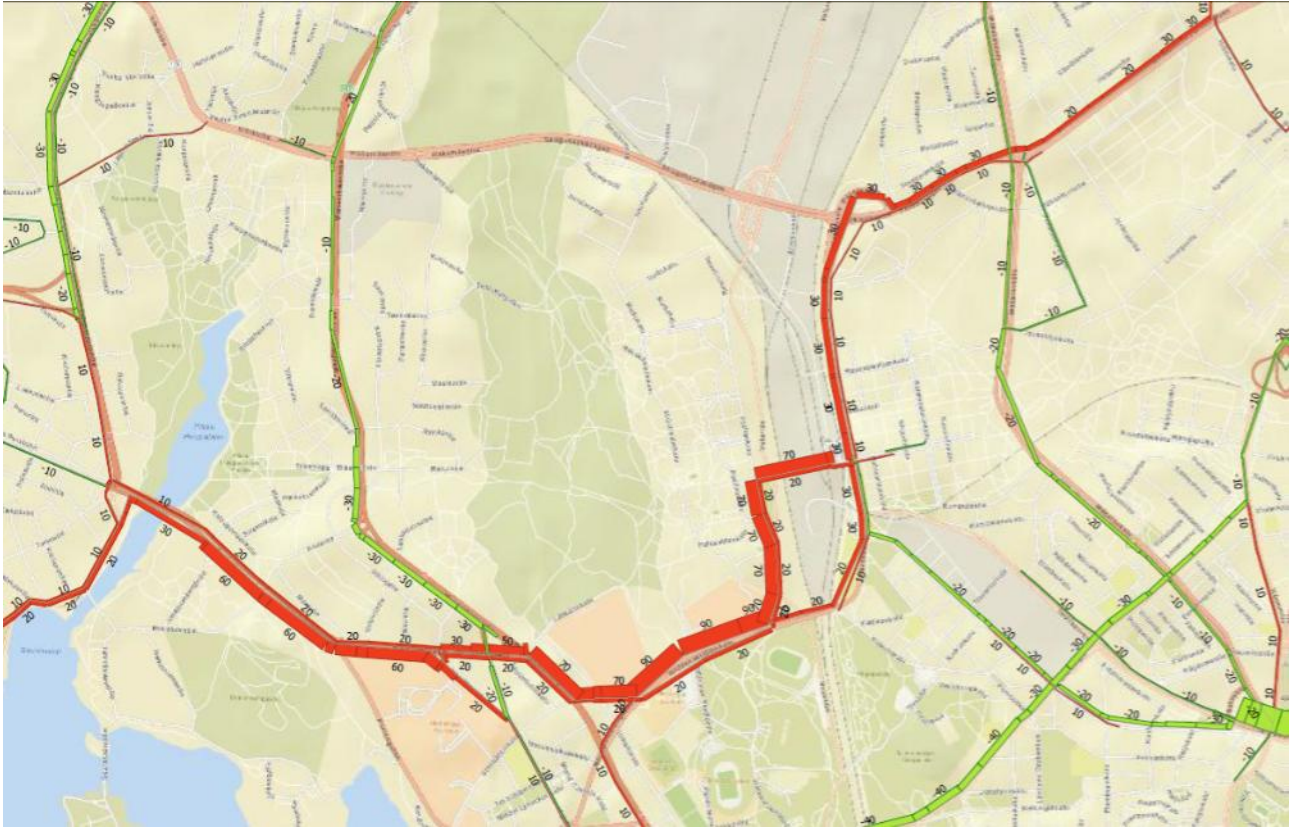


Bussimatkustajien määrän muutos verrattuna nykytilanteeseen

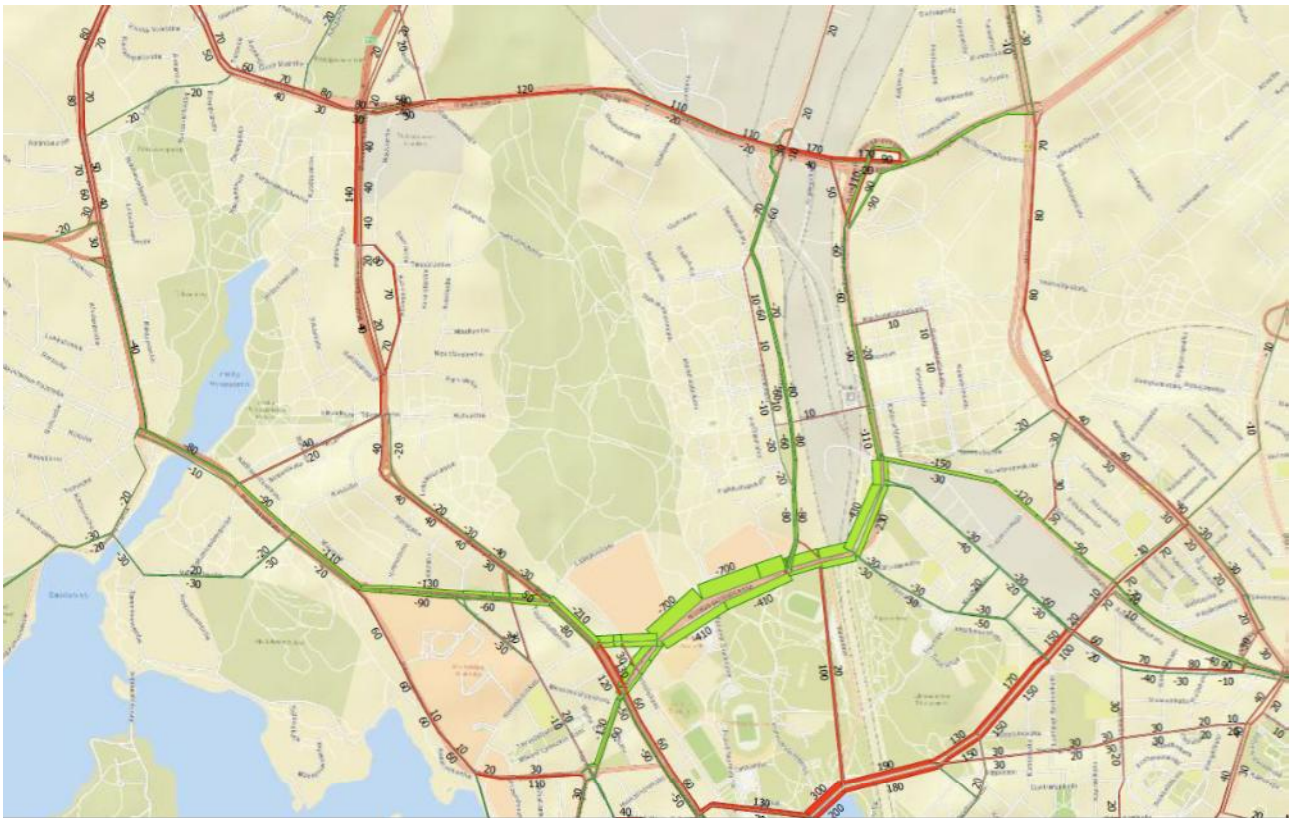


Autoliikenteen määrän muutos verrattuna nykytilanteeseen

## Bussikaistat: Reijolankadulla ja Nordenskiöldinkadulla

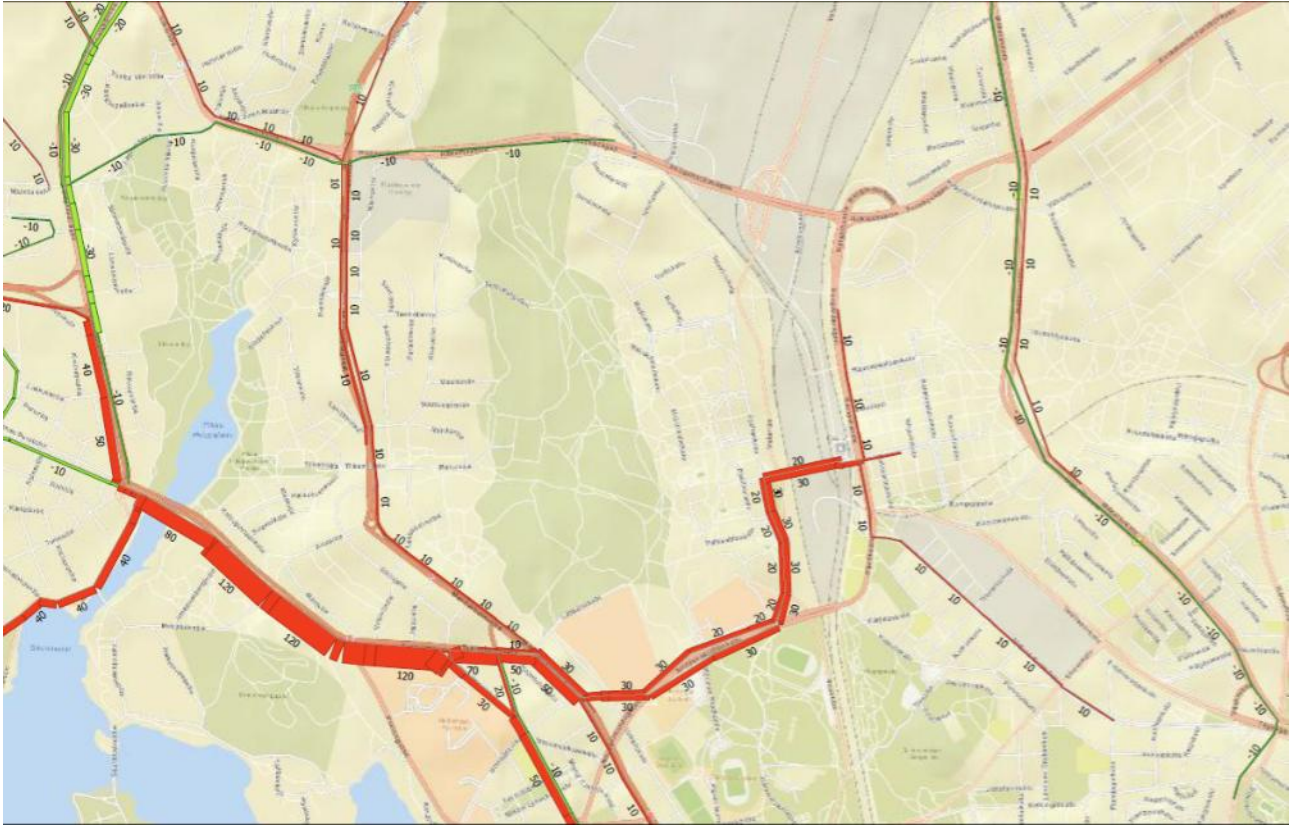


Bussimatrustajien määrän muutos verrattuna nykytilanteeseen

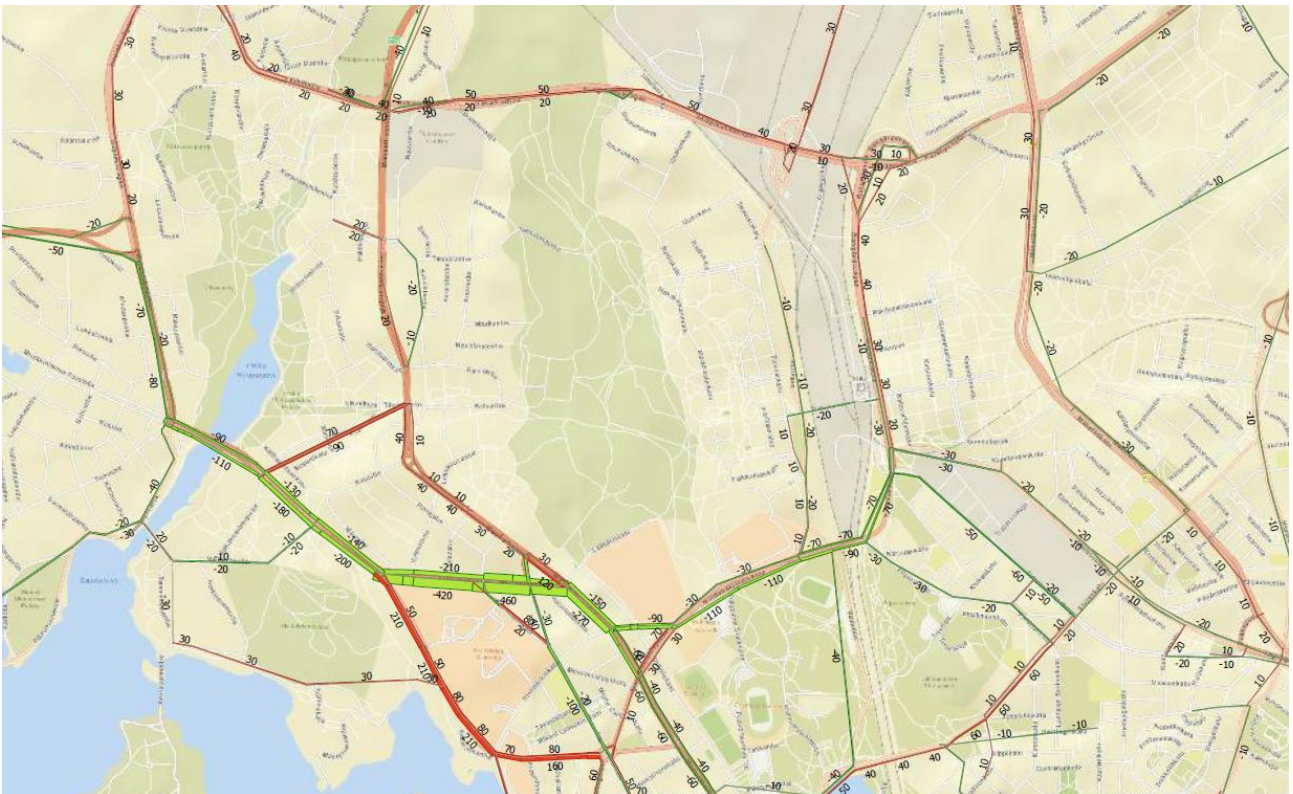


Autoliikenteen määrän muutos verrattuna nykytilanteeseen

## Bussikaistat: Tukholmankadulla



Bussimatrustajien määrän muutos verrattuna nykytilanteeseen



utoliikenteen määrän muutos verrattuna nykytilanteeseen

## VAIKUTUS BUSSIEN MATKANOPEUTEEN - EMME SIOITTELU



Nykytilanne



Bussikaistat: Paciuksenkadulla, Tukholmankadulla, Reijolankadulla ja Nordenskiöldinkadulla

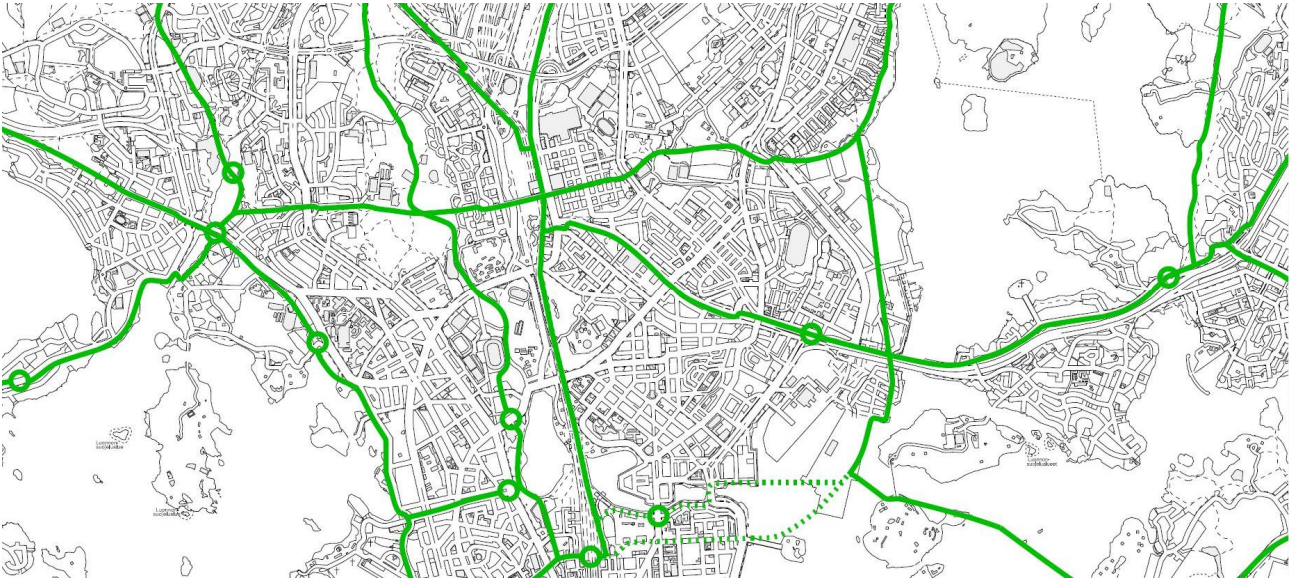


Bussikaistat: Reijolankadulla ja Nordenskiöldinkadulla

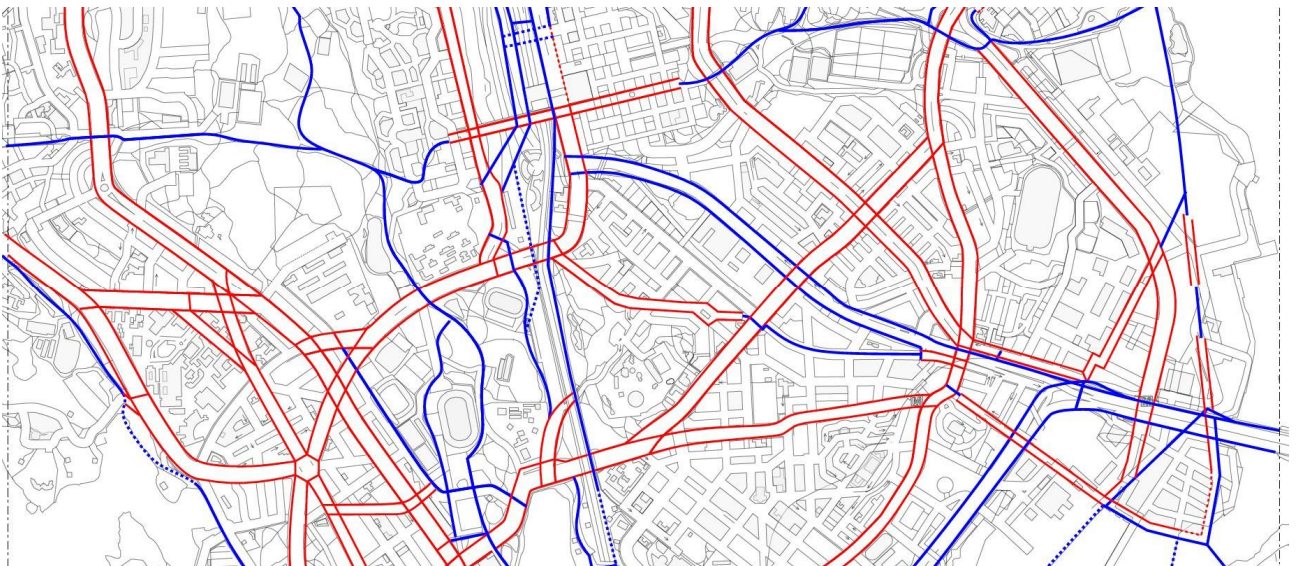


Bussikaistat: Tukholmankadulla

## PYÖRÄILYN TAVOITEVERKOT



Pyöräliikenteen laatukäytävien (baanojen) verkkosuunnitelma



Pyöräliikenteen tavoiteverkko 2025 kantakaupungissa