



HLJ 2011 Saavutettavuustarkastelut, SAVU

Saavutettavuustarkasteluissa (SAVU) kuvataan erilaisten toimintojen saavutettavuutta joukko-liikenteen, kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta Helsingin seudulla asuvien kannalta. Tarkasteluissa otetaan huomioon erilaisten toimintojen tarve, houkuttelevuus ja etäisyys sekä kulkutavat erityyppisillä matkoilla. Tavoitteena on osoittaa sellaiset alueet Helsingin seudulla, jotka ovat kestävien kulkumuotojen kannalta parhaita maankäytön kehittämiskohteita.

Saavutettavuustarkastelujen avulla arvioidaan maankäytön ja liikenteen kehittämistoimenpiteiden vaikutuksia liikennejärjestelmään ja esimerkiksi palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuuden muutoksiin. Tarkasteluja hyödynnetään muun muassa Helsingin seudun MAL-aiesopimuksen valmistelussa sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2011) toteutuksen edistämiseksi ja seurannassa. SAVU-tarkastelut sisältyvät HLJ 2011 -päätöksessä sovittuihin jatko-toimenpiteisiin.

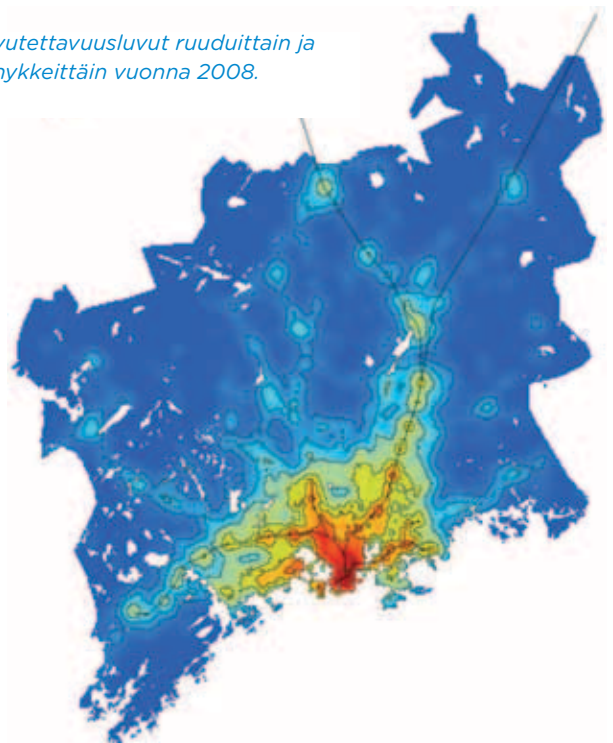
Liikenne-ennustemalleilla sekä liikenteen ja maankäytön vuorovaikutuksen mallintamisella on pitkät perinteet Helsingin seudulla. SAVU-tarkastelujen lähtökohtana on maankäytön ja koko liikennejärjestelmän muodostama kokonaisuus. Tarkastelut perustuvat Laajassa liikennetutkimuksessa (LITU 2008) saatuun tietoon seudun väestön liikkumistottumuksista ja HLJ 2011 -työssä tuotettuihin liikennejärjestelmäkuvauksiin ja maankäyttöarvioihin (2008, 2020, 2035).

SAVU-menetelmä

Saavutettavuustarkasteluissa seutu ja koko liikennemallialue (Uusimaa + Riihimäen seutukunta) on jaettu 250 x 250 metrin ruutuihin. Seudun jokaisen ruudun saavutettavuutta mallinetaan suhteessa kaikkiin liikennemallialueen ruutuihin ottaen huomioon kulkumahdollisuudet ruutujen välillä, erilaisten toimintojen tarve, houkuttelevuus ja etäisyys sekä kulkutavan valinta erityyppisillä ja eripituisilla matkoilla.

Jokaisen ruudun saavutettavuutta kuvataan ruutukohtaisella pisteluvulla. Karttakuvana nämä pisteluvut muodostavat vähitellen muuttuvan pinnan, kun lähekkäisten ruutujen saavutettavuudet eroavat hiukan toisistaan. Tarkastelujen helpottamiseksi ruudut on asetettu pistelukujen mukaan suuruusjärjestykseen ja jaettu luokkiin. Samaan luokkaan kuuluville ruuduille on annettu yhtenäinen väri, jolloin kartalle on muodostunut vyöhykemäisiä alueita eli saavutettavuusvyöhykkeitä. Niiden sisällä liikkumisen mahdollisuudet ovat suhteellisen yhtenäiset.

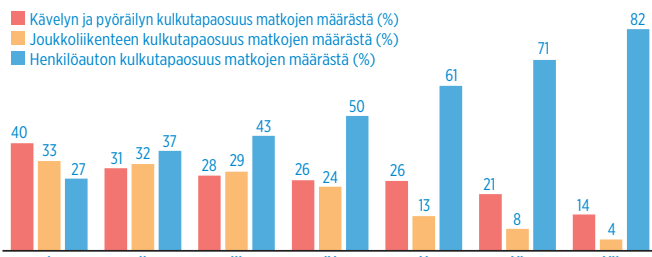
Saavutettavuusluvut ruuduittain ja vyöhykkeittäin vuonna 2008.



SAVU-vyöhykkeiden ominaisuudet

SAVU-tarkasteluissa on muodostettu seitsemän saavutettavuusvyöhykettä. Vyöhykkeiden välillä on selkeitä eroja muun muassa kulkutapojen valinnassa, matkojen pituudessa ja liikkumisesta aiheutuvien päästöjen määrässä.

Esimerkiksi vyöhykkeellä I asukas tekee laskennallisesti keskimäärin 75 % matkoistaan kestävillä kulkumuodoilla, matkustaa joukkoliikenteellä 8 km ja autolla 7 km päivässä ja tuottaa liikkumisellaan noin kilon kasvihuonekaasupäästöjä päivässä. Vyöhykkeellä V asukas tekee puolestaan keskimäärin 40 % matkoistaan kestävillä kulkumuodoilla, matkustaa joukkoliikenteellä 10 km ja autolla 26 km päivässä ja tuottaa liikkumisellaan yli kolme kertaa enemmän kasvihuonekaasupäästöjä kuin vyöhykkeellä I.



Laskennalliset kulkutapaosuudet (%) eri saavutettavuusvyöhykkeillä vuonna 2008.

Eri vyöhykkeillä on mahdollista saavuttaa palvelut ja työpaikat tyyppillisesti seuraavalla tavalla:

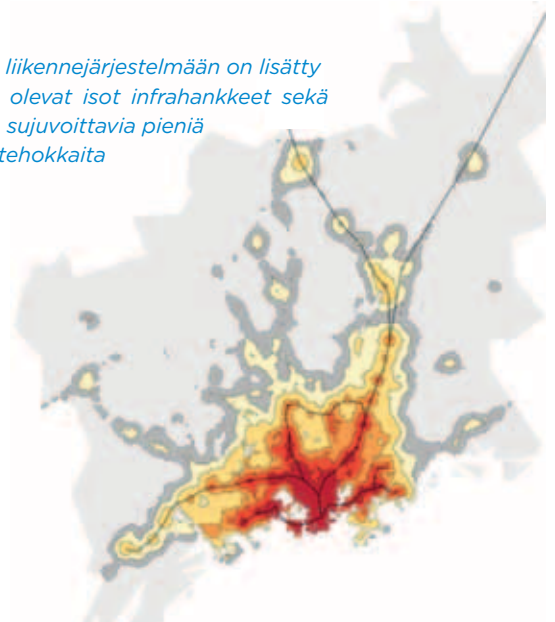
- I** Kävelen, pyöräillen tai hyvin tiheällä vaihdottomalla joukkoliikennenyhteydellä
- II** Kävelen, pyöräillen tai tiheällä vaihdottomalla tai tiheällä vaihdollisella joukkoliikennenyhteydellä
- III** Melko tiheällä vaihdollisella joukkoliikennenyhteydellä tai autolla
- IV** Autolla tai vaihdollisella joukkoliikennenyhteydellä
- V** Autolla ja joillakin matkoilla joukkoliikenteellä
- VI** Pääosin autolla
- VII** Autolla

Kävely ja pyöräily ovat perusliikkumismuotoja kaikilla vyöhykkeillä.

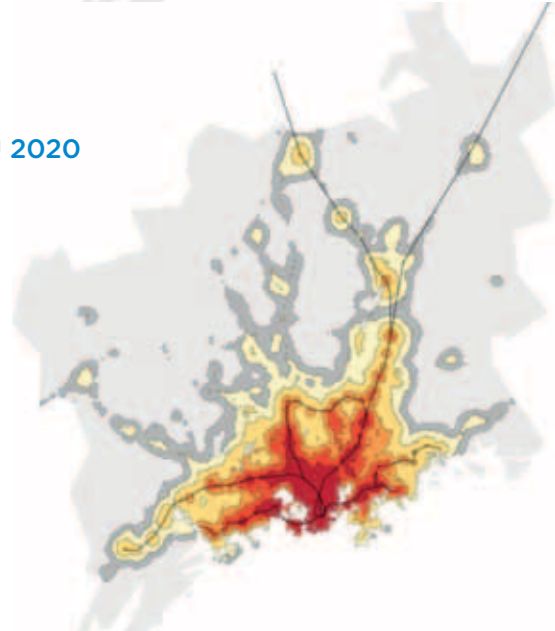
Oheisten karttojen avulla havainnollistetaan saavutettavuuden muutosta, kun liikennejärjestelmää kehitetään HLJ 2011:n mukaisesti. Vuosien 2020 ja 2035 tilanteissa nykyisiä vahvoja joukkoliikenteen runkoyhteyksiä on parannettu yhdyskuntarakenteen tiivistymistä tukien. Kun merkittävä osa täydennysrakentamisesta sijoitetaan joukkoliikenteen hyvän saavutettavuuden alueille, liikenteen ja maankäytön kehittämistoimenpiteet vahvistavat toistensa vaikutuksia ja hyvän saavutettavuuden vyöhykkeet laajentuvat. Kehittämistoimenpiteiden vaikutukset saavutettavuuteen ovat kuitenkin hitaita prosesseja. Tulevaisuudenkin yhdyskuntarakenne perustuu pitkälle nykyrakenteeseen.

HLJ O+

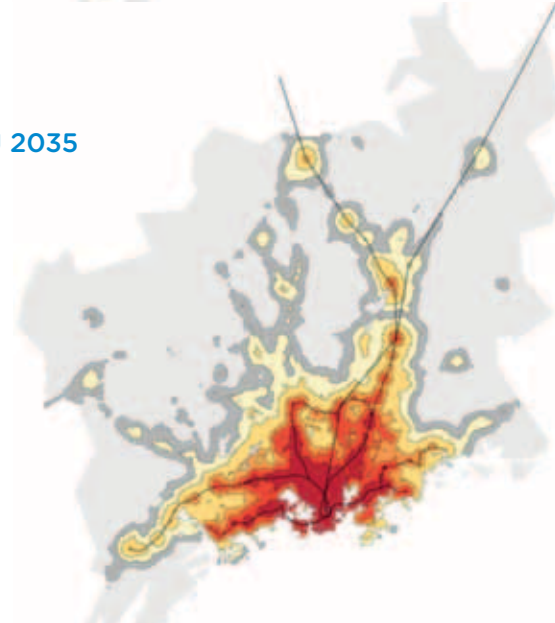
Nykyiseen liikennejärjestelmään on lisätty rakenteilla olevat isot infrahankkeet sekä liikennettä sujuvoittavia pieniä kustannustehokkaita hankkeita



HLJ 2020



HLJ 2035



HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444
etunimi.sukunimi@hsl.fi



HRT Helsingforsregionens trafik

Semaförbron 6 A, Helsingfors
PB 100, 00077 HRT
tfn (09) 4766 4444
fornamn.efternamn@hsl.fi

Lisätietoja:

Liikennejärjestelmäsuunnitteluryhmän
päällikkö
Outi Janhunen
puh. (09) 4766 4232
etunimi.sukunimi@hsl.fi

Lisätietoja HLJ 2011:stä www.hsl.fi/hlj