



Järvenpään yleiskaava 2040



"Valitut kasvusuunnat"
Rakennemallin liikenteellinen arviointi
26.4.2018

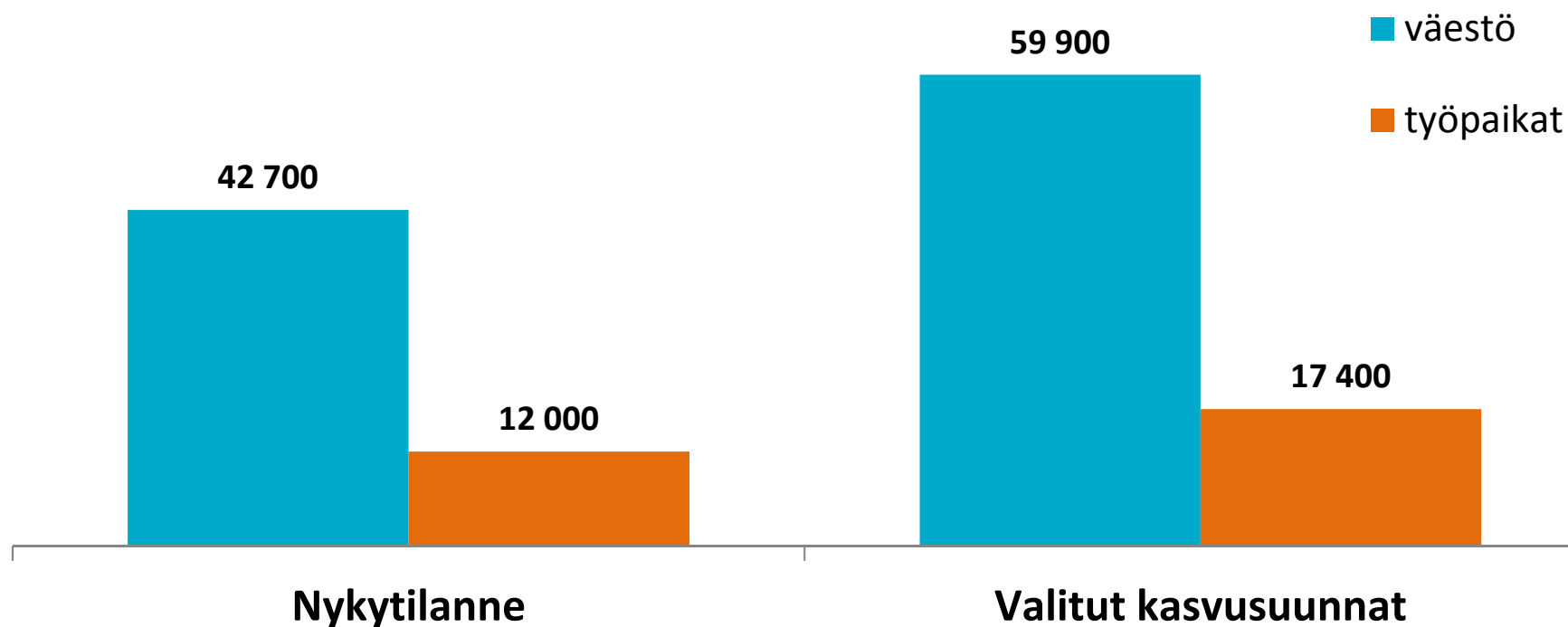
Arvioinnin lähtökohdat

- Järvenpään yleiskaavan rakennemallivaihtoehtojen (4 kpl) liikenteellinen vaikutusarviointi valmistui helmikuussa 2018.
- Rakennemallivaihtoehtoista on jalostettu kevään aikana ehdotus: ”Valitut kasvusuunnat – timantti kärkenä kohti etelää asemanseutuja tiivistäen”.
- Yleiskaavan viimeistelyvaihe kaipaa päätöksenteon tueksi vertailukelpoista tietoa ehdotuksen liikenteellisistä tunnusluvuista sekä nykytilaan ja että rakennemallivaihtoehtoihin verrattuna.
- Tässä muistiossa toistetaan keskeisiltä osin rakennemallien vertailuvaihetta vastaava liikenteellinen arviointi. Osoitetaan ehdotuksen mukaisella maankäytöllä kaavailtujen uusien ja kaikkien asukkaiden osalta:
 - kestävien kulkutapojen eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuudet
 - henkilöauton kilometrisuoritteet asukasta kohti
 - liikenteen hiilidioksidipäästöt asukasta kohti

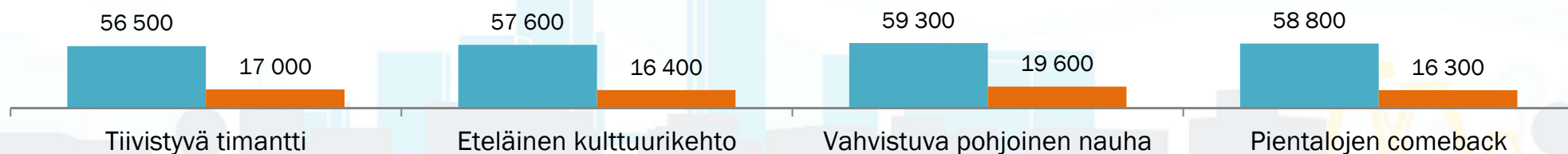
Arviointimenetelmä

- Vaikutukset liikkumiseen ja kulkutapojen käyttöön on laskettu Ruuti-malleilla.
 - Vaikutuksia tarkastellaan vuoden 2040 ennustetilanteessa.
 - Mallinnetaan asukkaiden arkipäivän liikkumista liikennejärjestelmän ja maankäytön määrittämän saavutettavuuden (liikkumismahdollisuudet) kautta.
 - Tarkastellaan neljää kulkutapaa (kävely, pyöräily, joukkoliikenne ja henkilöauto) ja kymmentä matkan tarkoitusta (kotoa alkavat tai sinne päättyvät matkat)
- Mallinnuksen tuloksena mm. kulkutapojen käyttö, liikkumissuoritteet ja päästöt
 - Tulokset kohdistetaan 250 x 250 metrin ruudukkoon
 - Esitystapa kokonaisuutena ja uuden maankäytön osalta (per asukas)
- Lisätietoa menetelmästä: saavutettavuustarkastelut ja joukkoliikenteen matka-aikasaavutettavuus, SAVU&MASA (HSL 3/2014)

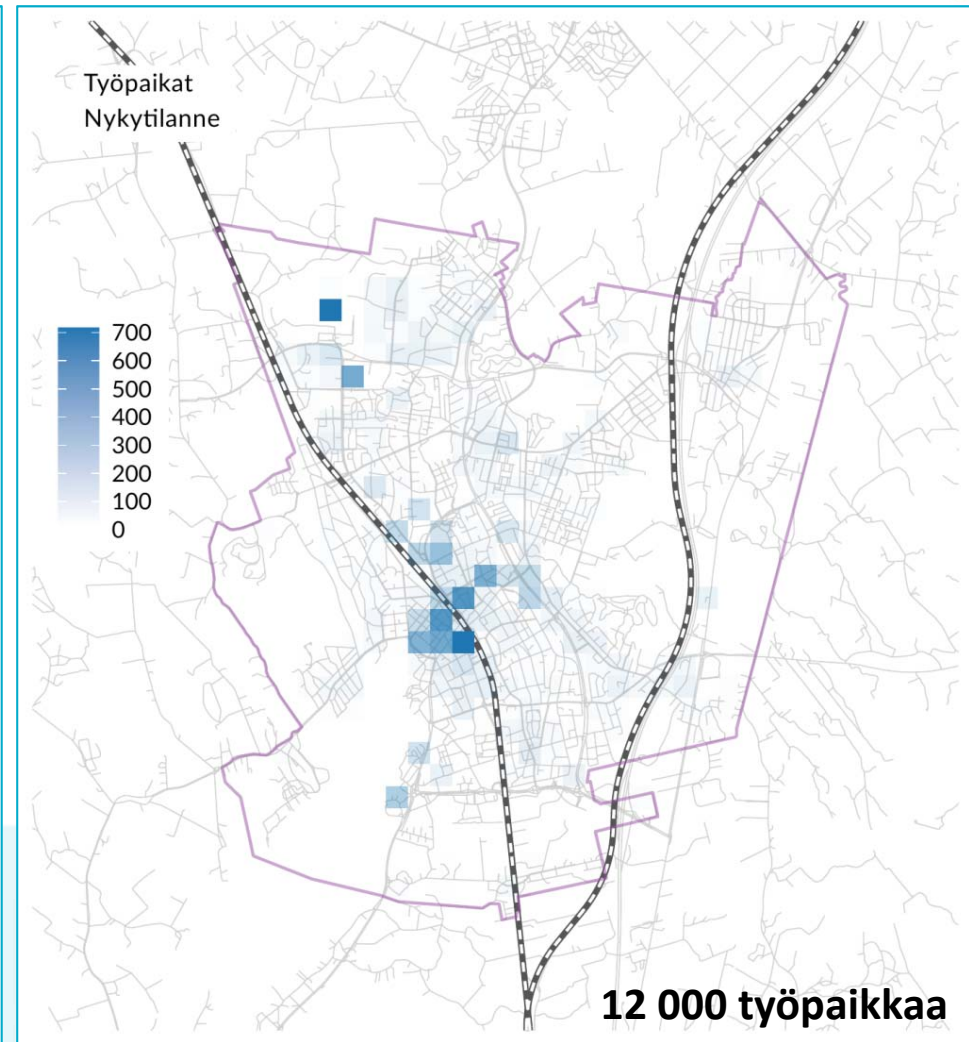
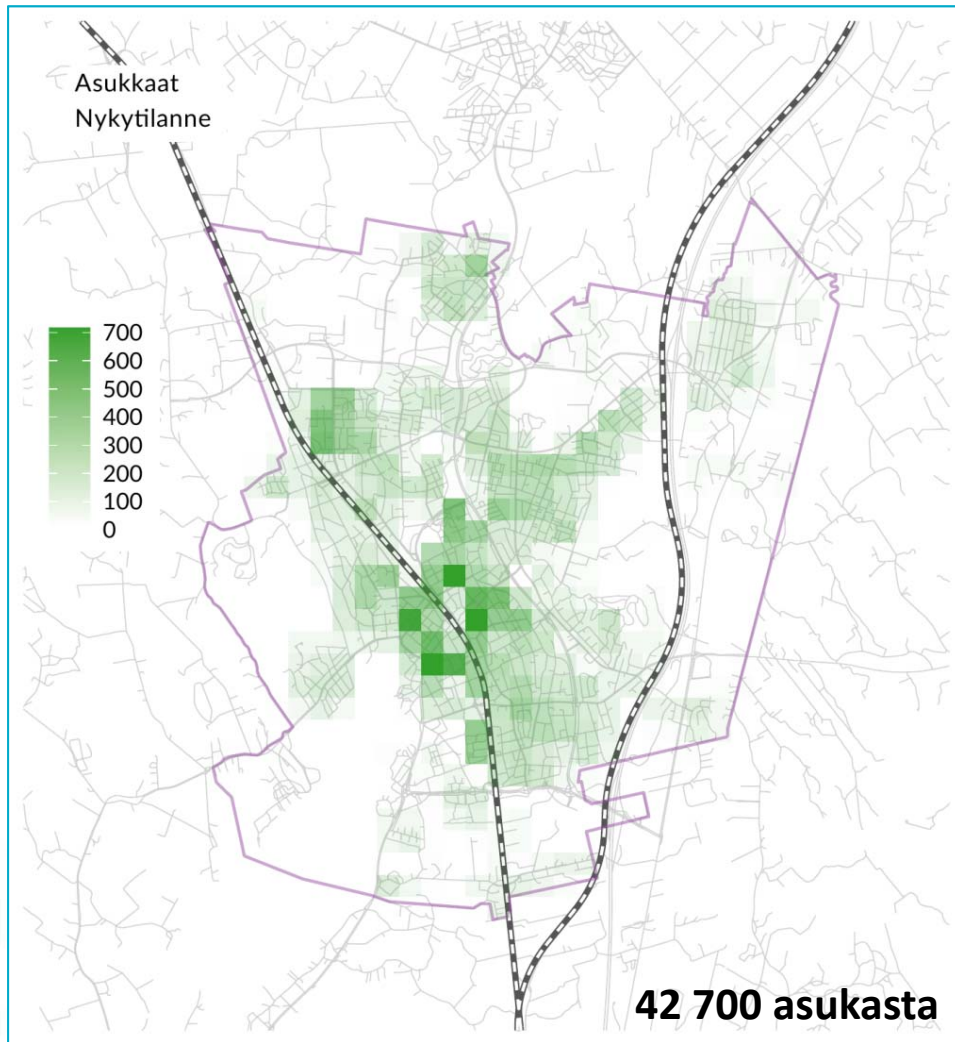
Asukas- ja työpaikkamäärät



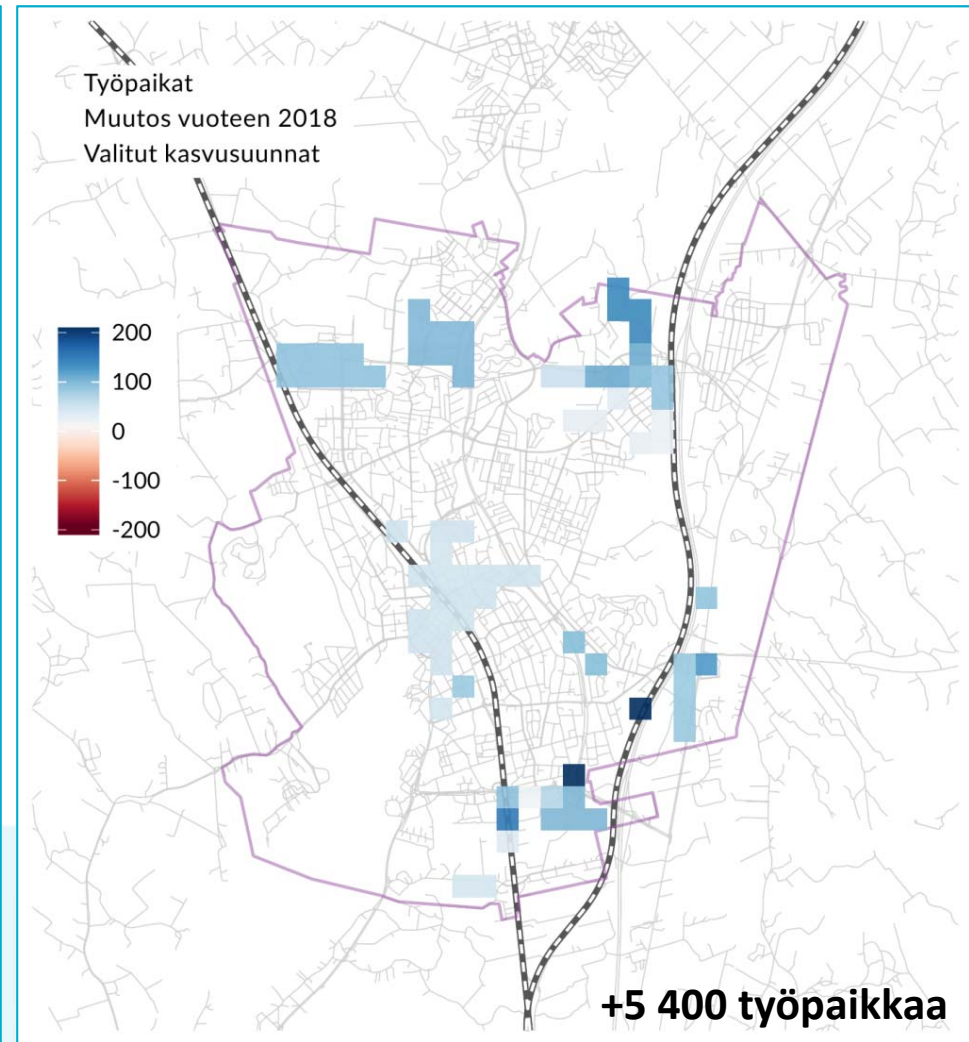
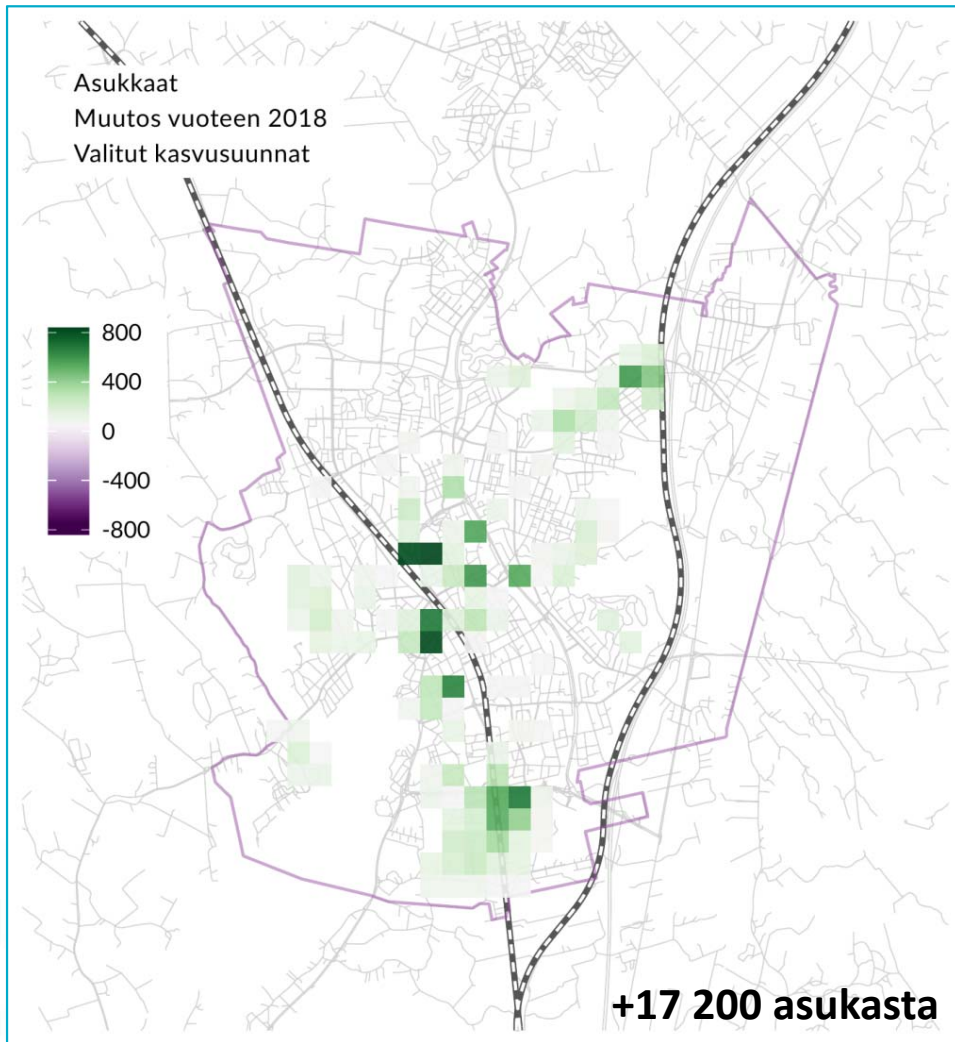
Rakennemallien vertailuvaiheen vaihtoehdot ja niiden mitoitus:



Nykyisen maankäytön sijoittuminen



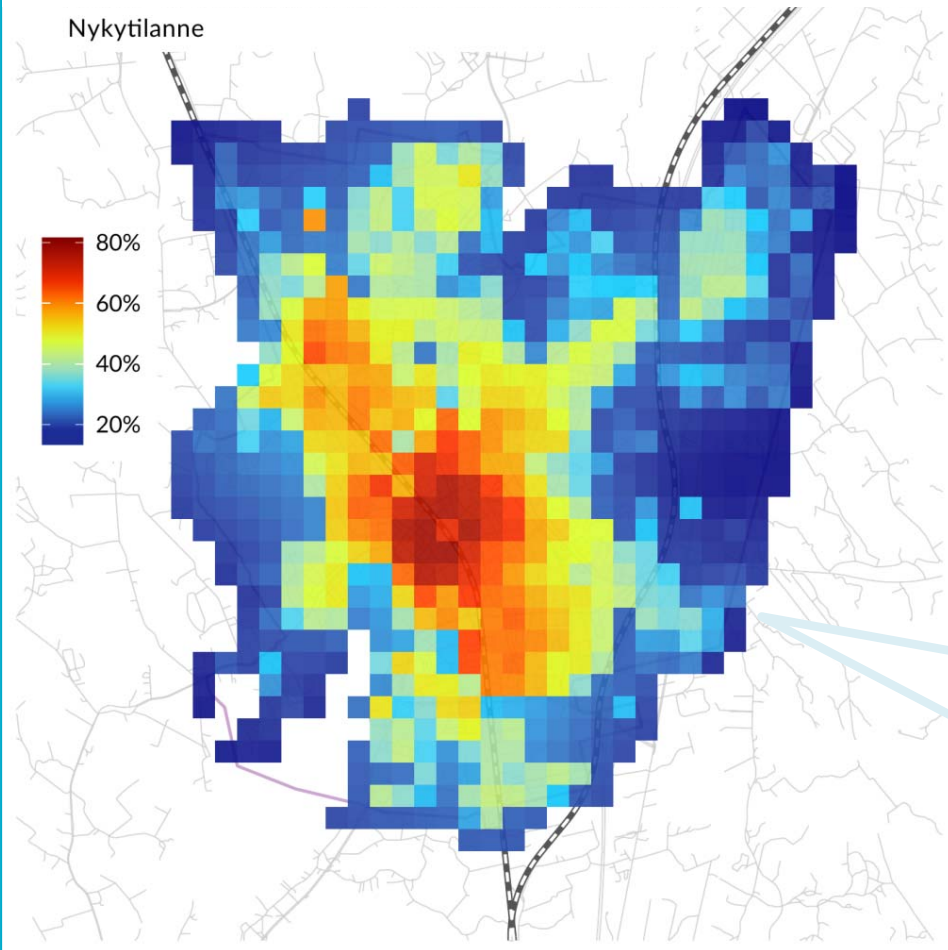
Uuden maankäytön sijoittuminen



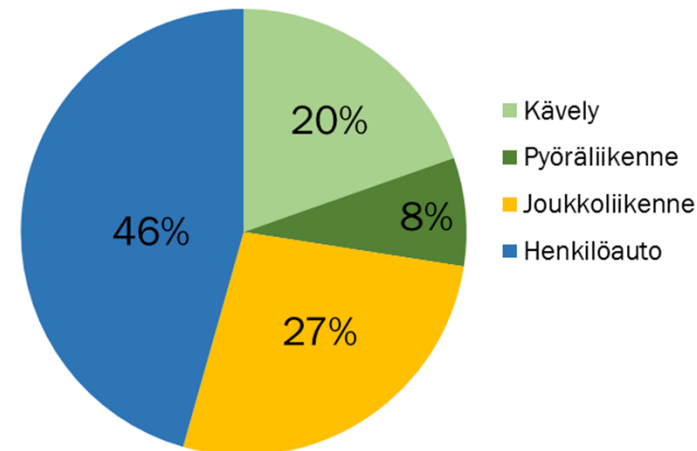
Miten nykyisin liikutaan?



Kestävien kulkutapojen käyttö, yhteensä



Kulkutapaosuudet kotoa alkavilla tai kotiin päättyvillä matkoilla (Järvenpää)

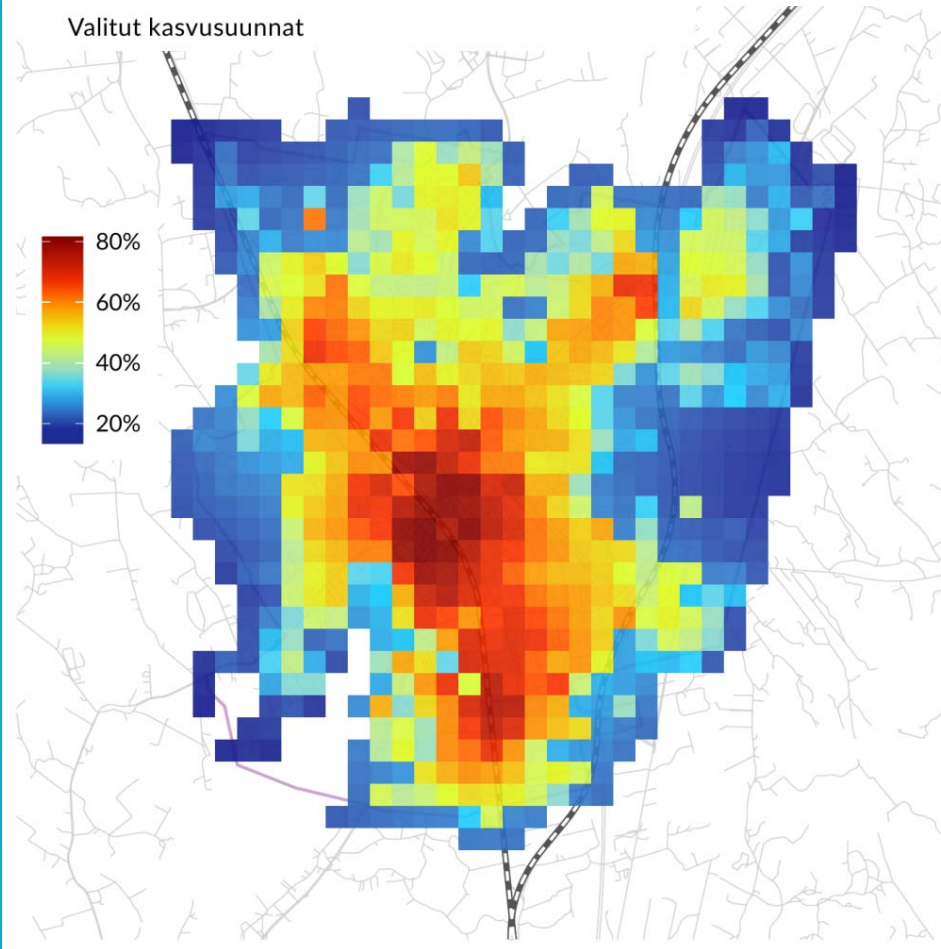


(Liikkumistottumukset Helsingin seudun työssäkäyntialueella vuonna 2008)

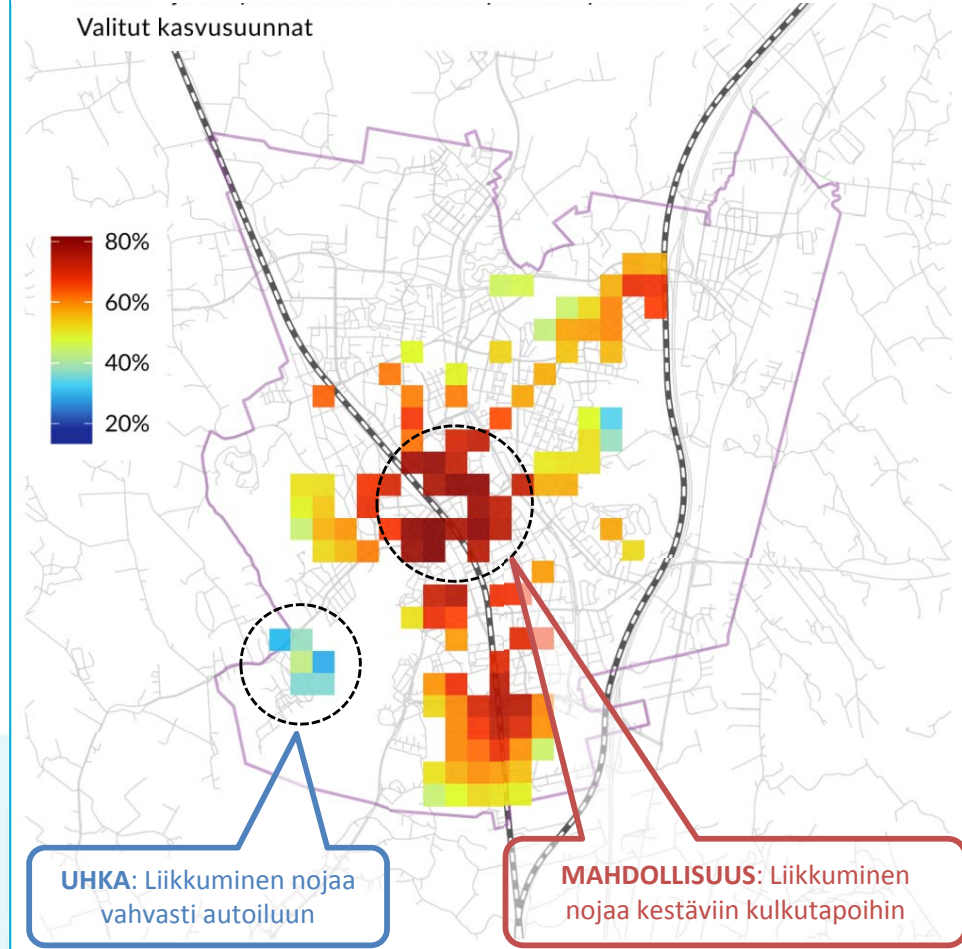
Kuvassa on esitetty ruuduittain keskimääräinen kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhteenlaskettu kulkutapaosuus kotoa alkavilla tai sinne päättyvillä matkoilla. Mitä korkeampi osuus/punaisempi ruutu, sitä vähemmän ruudun asukkaiden päivittäisiikkinen on henkilöautoriippuvaista. Kestävän liikkumisen edellytyksiin vaikuttavat asuinalueiden tiiveys, sijainti suhteessa palveluihin ja työpaikkoihin sekä joukkoliikenteen ja pyöräliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoon.

Miten liikkuminen muuttuu?

Kestävien kulkutapojen käyttö, yhteensä



Uuden asutuksen osalta



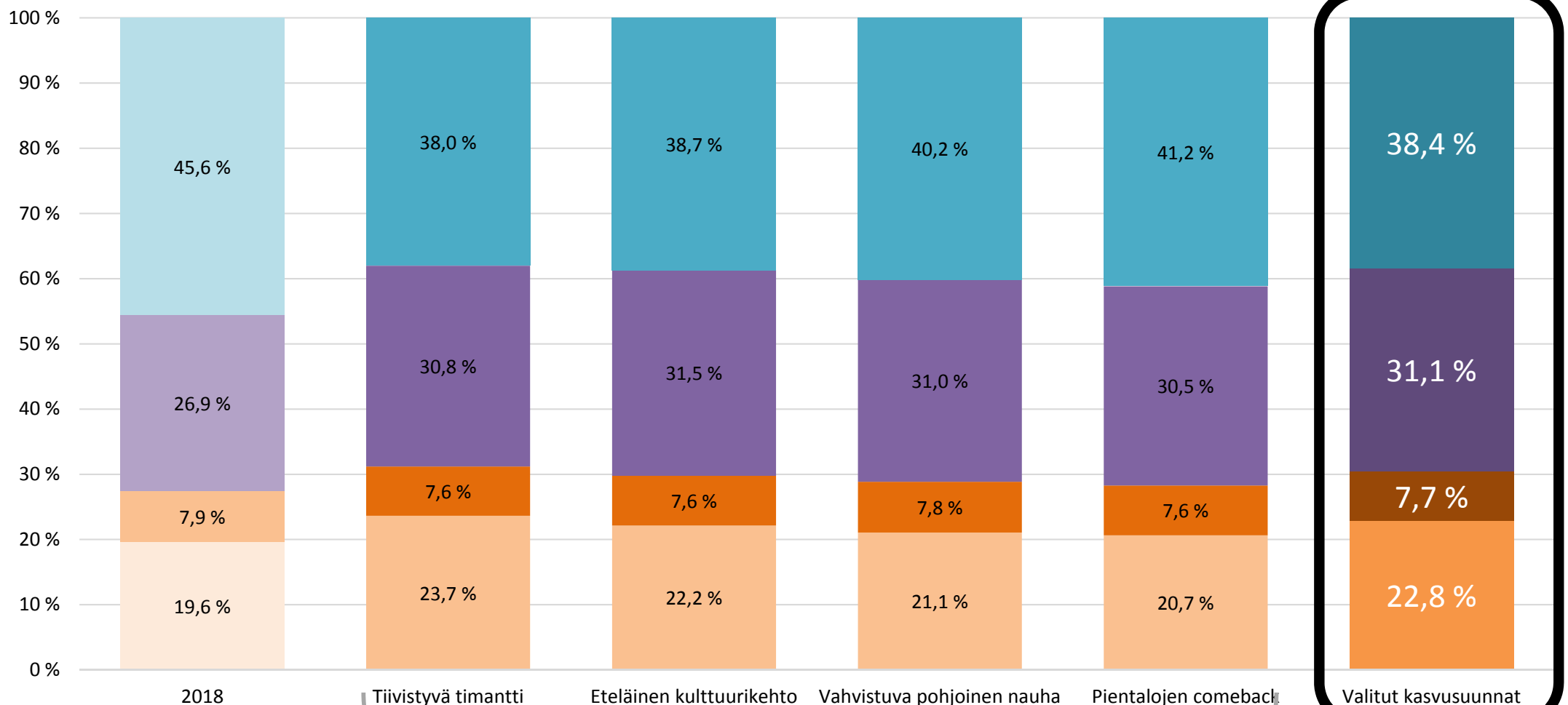
Mitä punaisempi ruutu, sitä vähemmän ruudun asukkaiden päivittäisliikkuminen on riippuvaista henkilöauton käytöstä.

Kulutapojen käyttö (kaikki asukkaat)



Kulutapojen käyttö kotiperäisillä matkoilla

Kävely Pyöräliikenne Joukkoliikenne Henkilöauto



Rakennemallivaihtoehdot

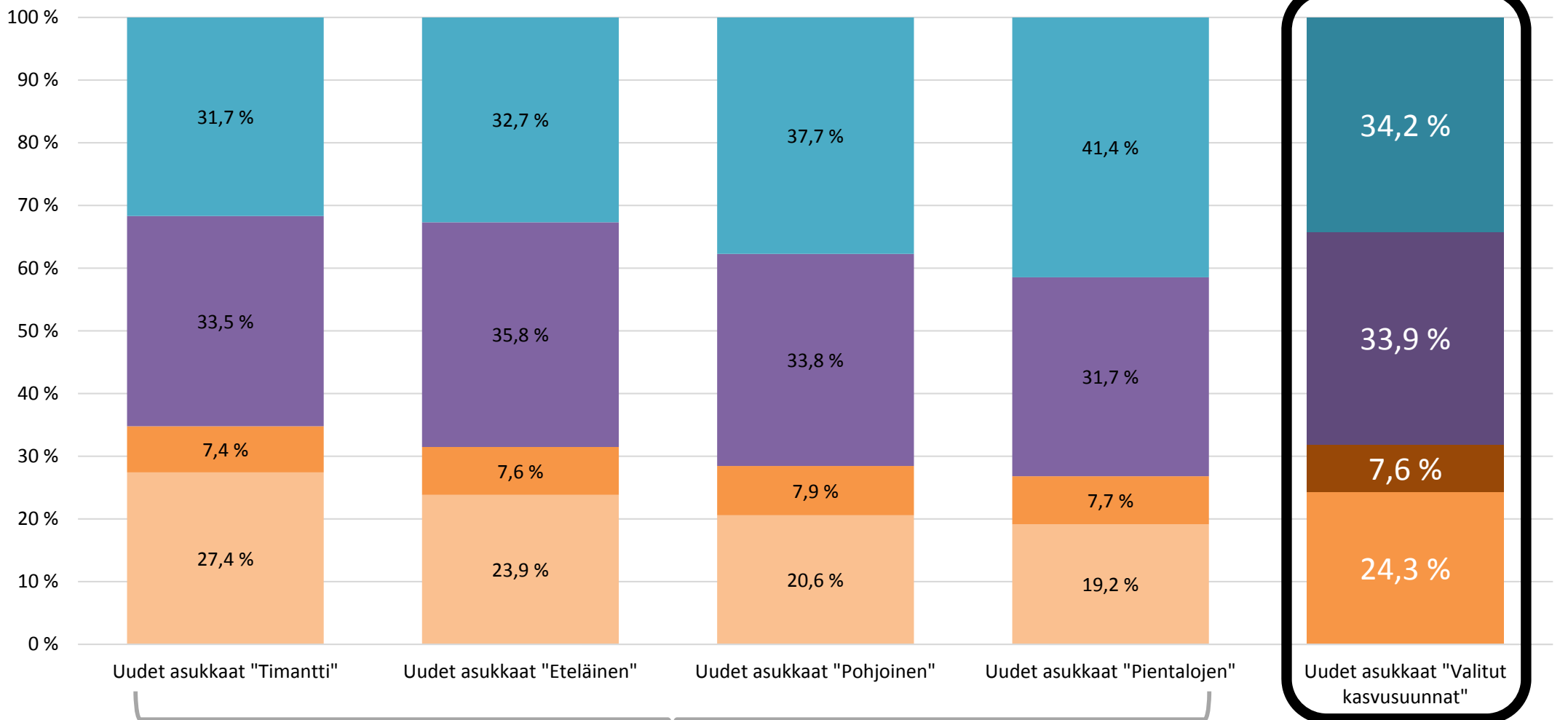
EHDOTUS

Kulutapojen käyttö (uudet asukkaat)



Kulutapojen käyttö kotiperäisillä matkoilla

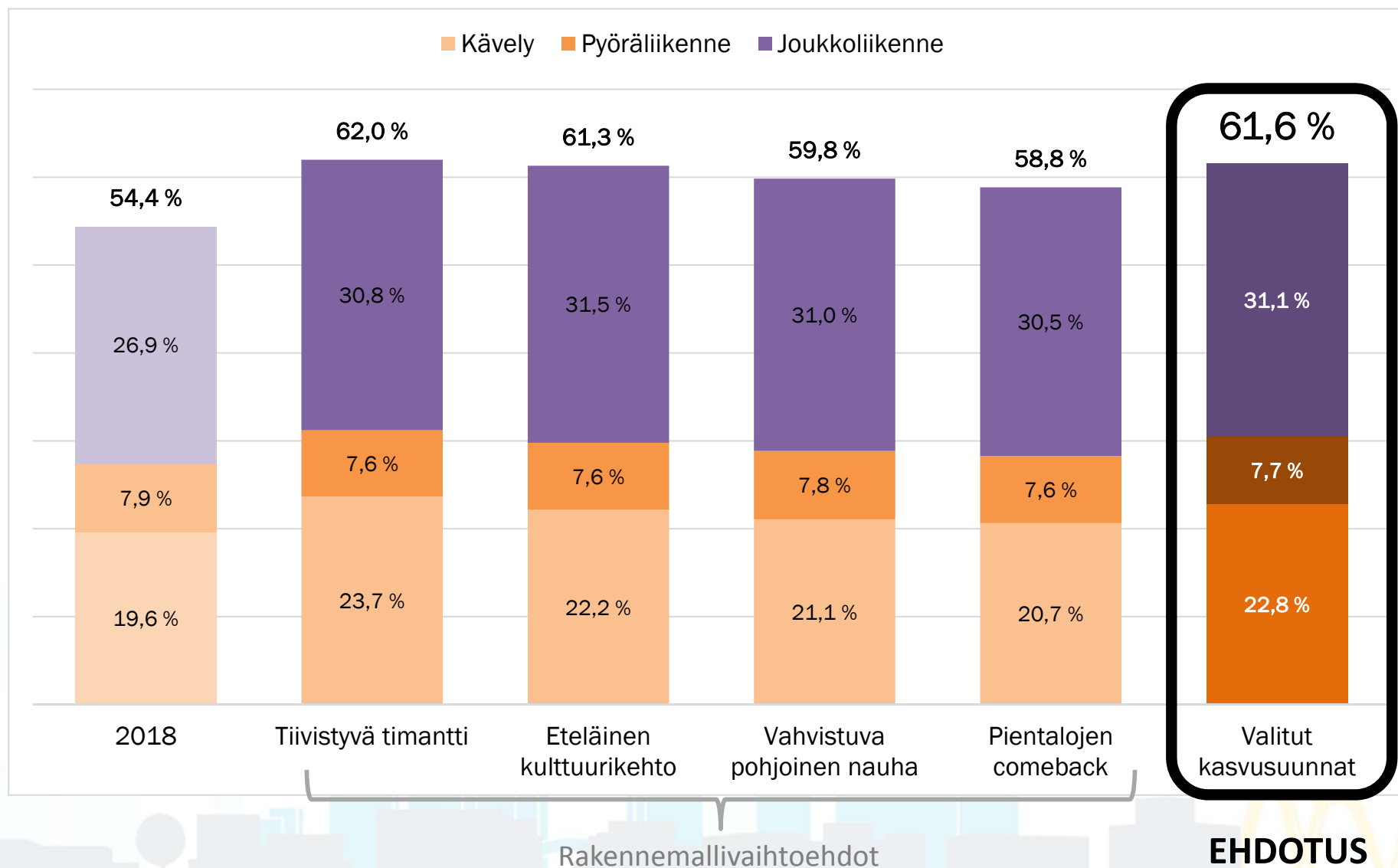
■ Kävely ■ Pyöräliikenne ■ Joukkoliikenne ■ Henkilöauto



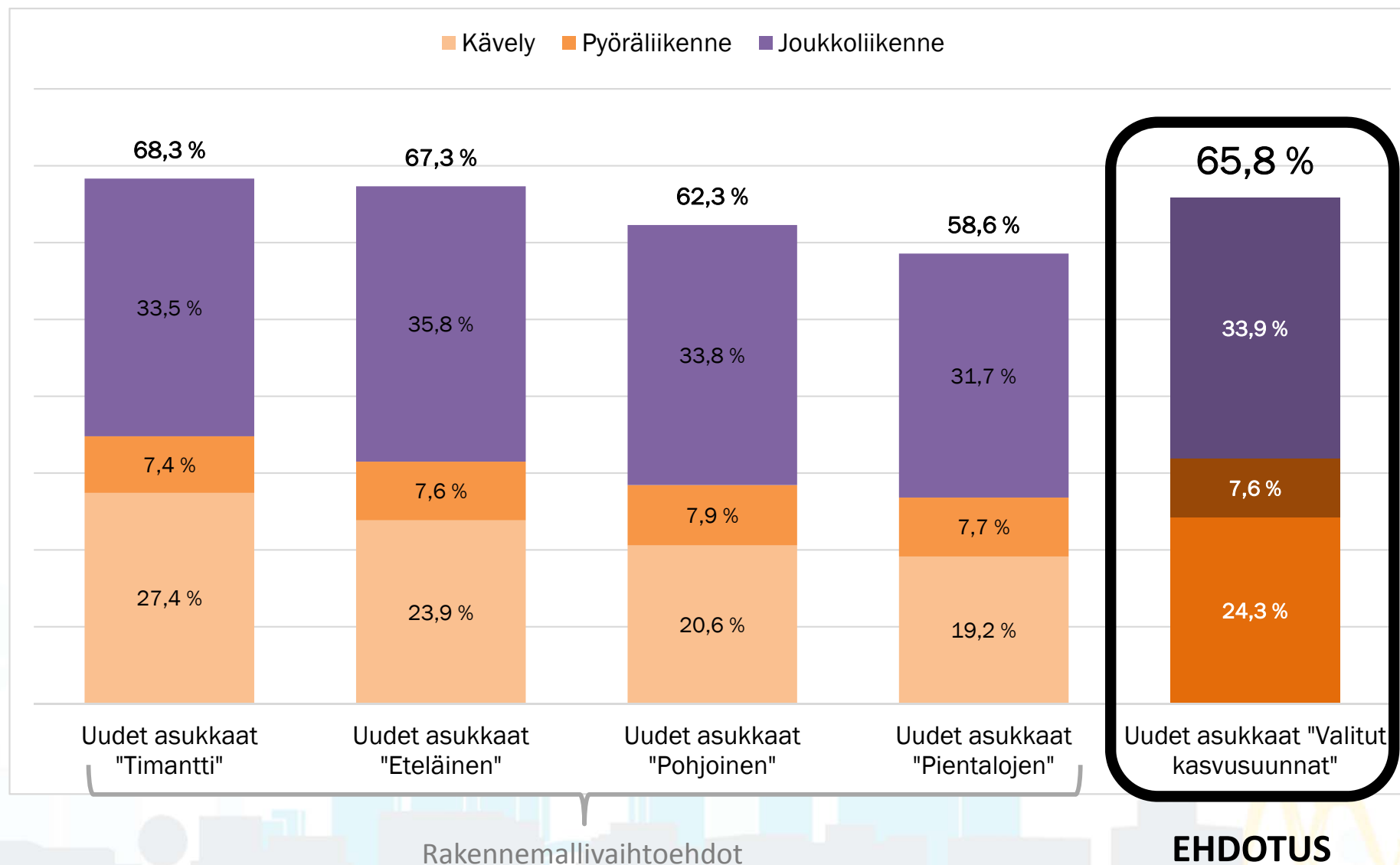
Rakennemallivaihtoehdot

EHDOTUS

Kestävien kulutapojen osuus (kaikki asukkaat)



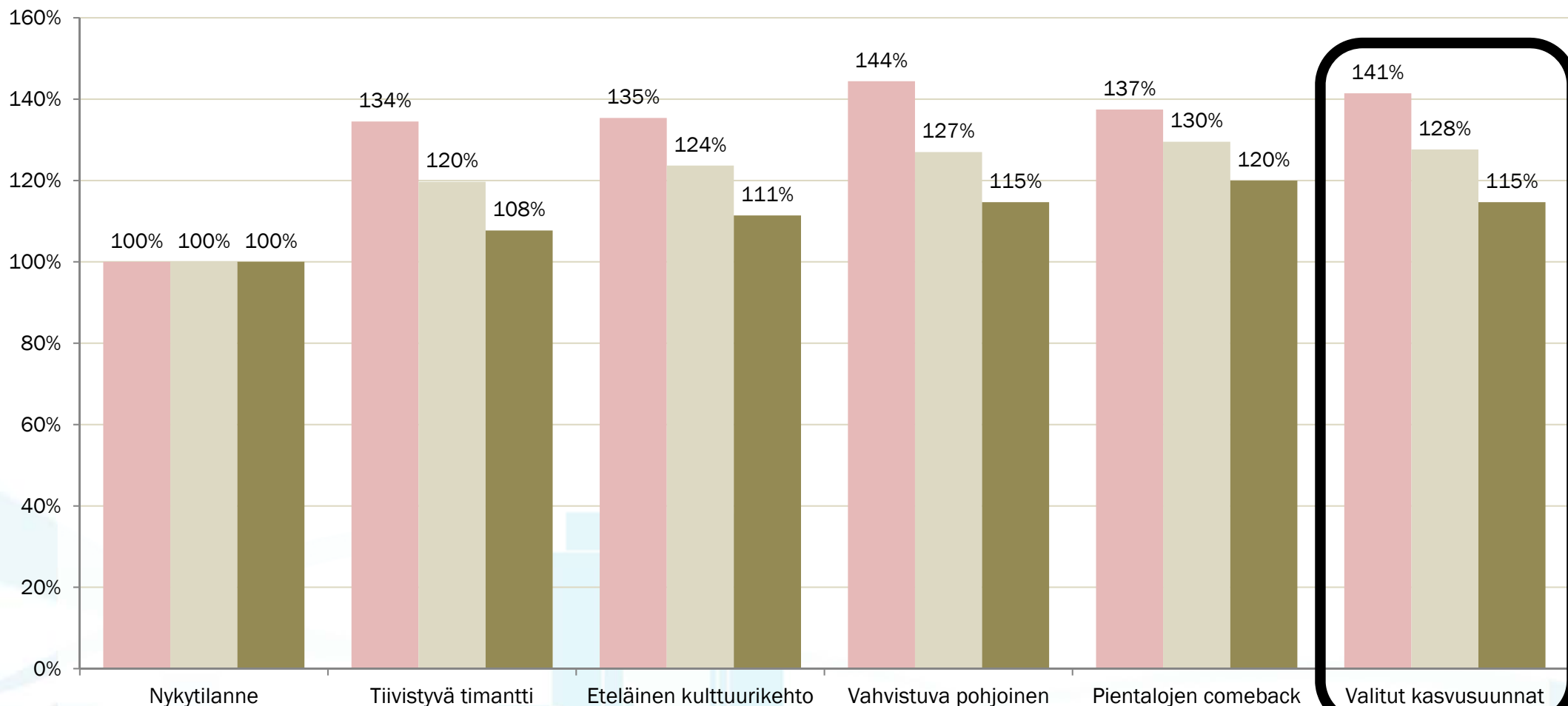
Kestävien kulutapojen osuus (uudet asukkaat)



Maankäyttö ja liikkumissuorite

(indeksoitu nykytilanteeseen = 100 %)

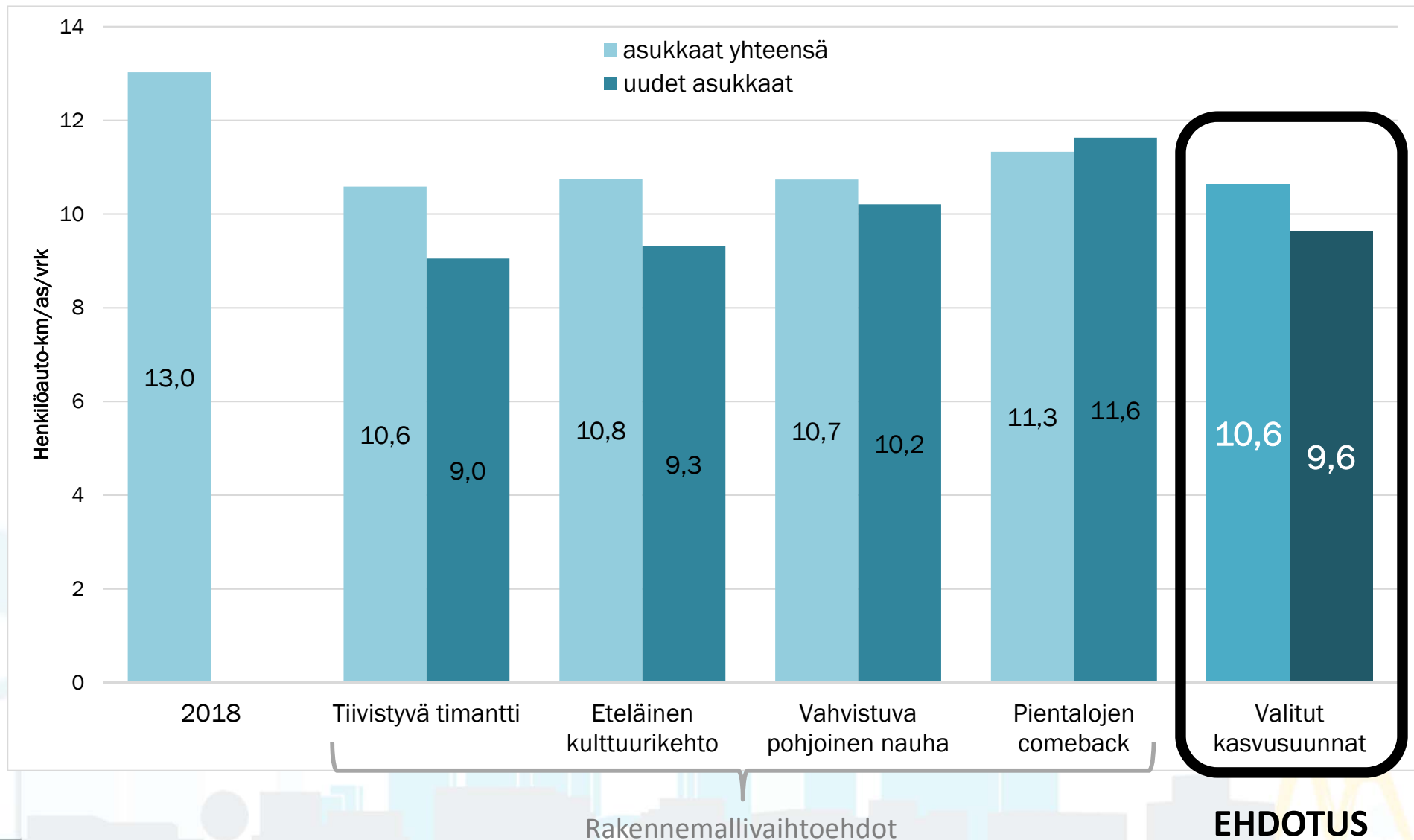
■ maankäyttö (as+tp) ■ liikkumissuorite (hlökm/vrk) ■ henkilöautoilusuorite (hlökm/vrk)



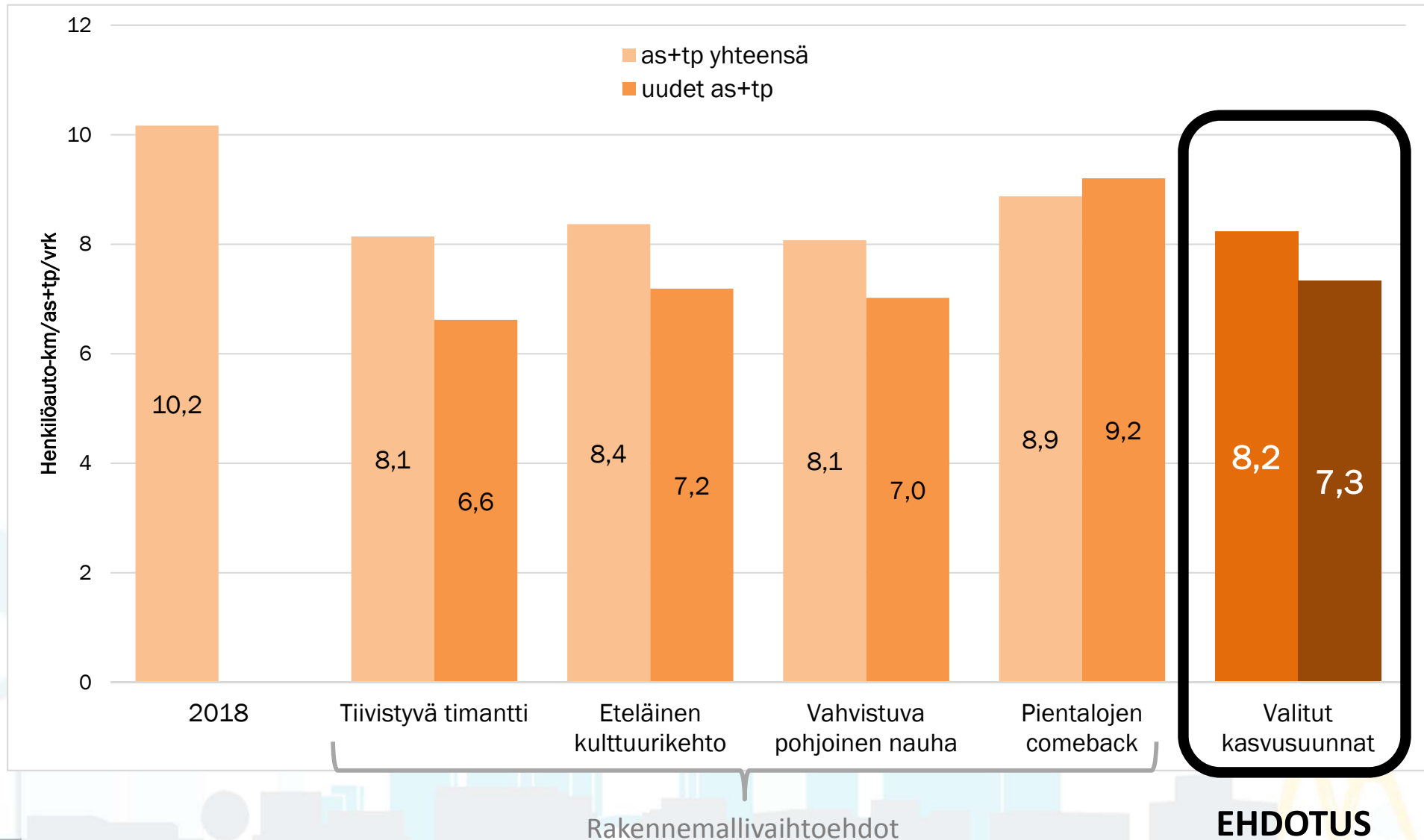
EHDOTUS

Rakennemallivaihtoehdot

Henkilöautosuorite asukasta kohden



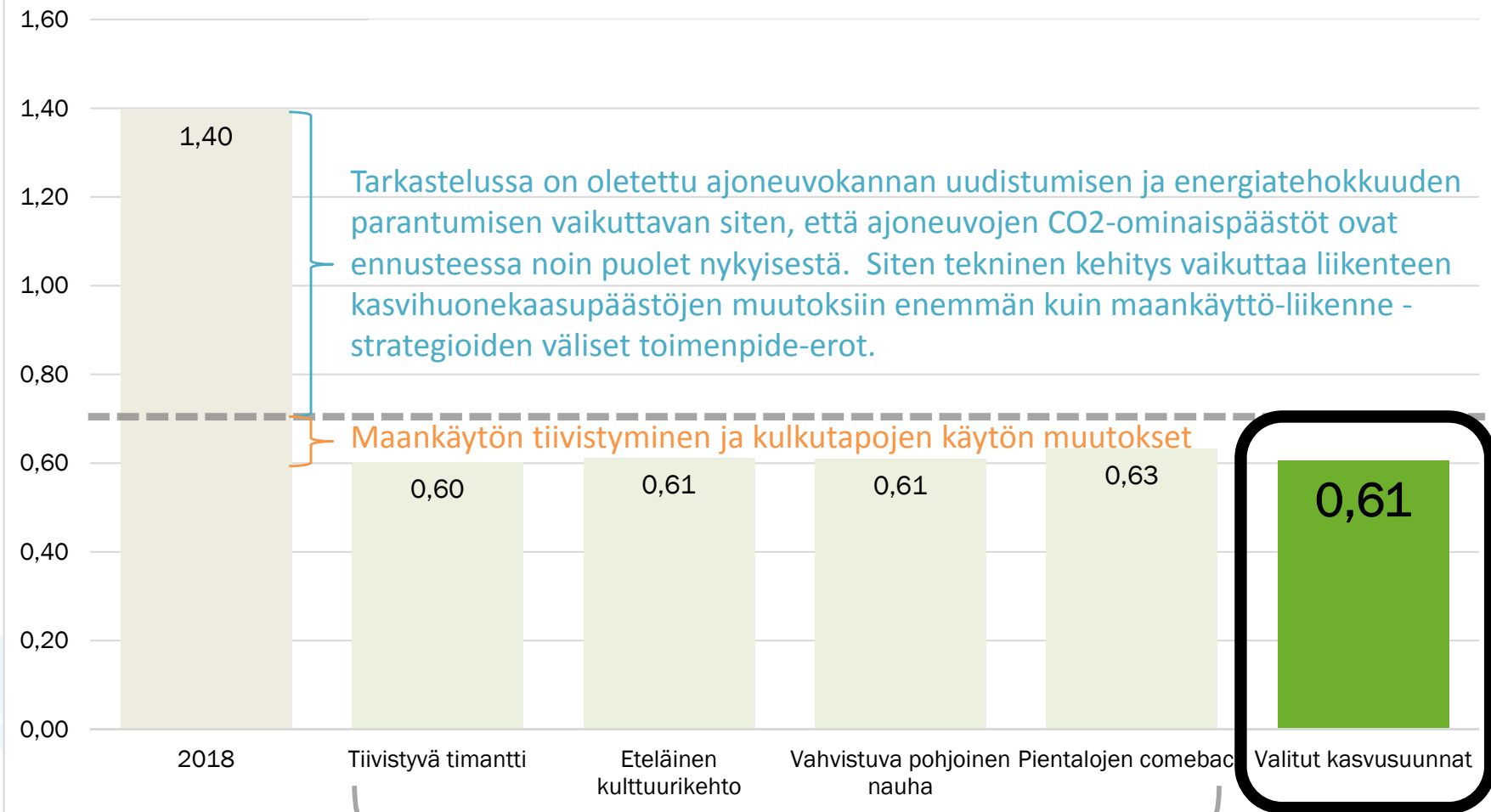
Henkilöautosuorite asukkaita ja työpaikkoja kohden



Hiilidioksidipäästöt (kaikki asukkaat)



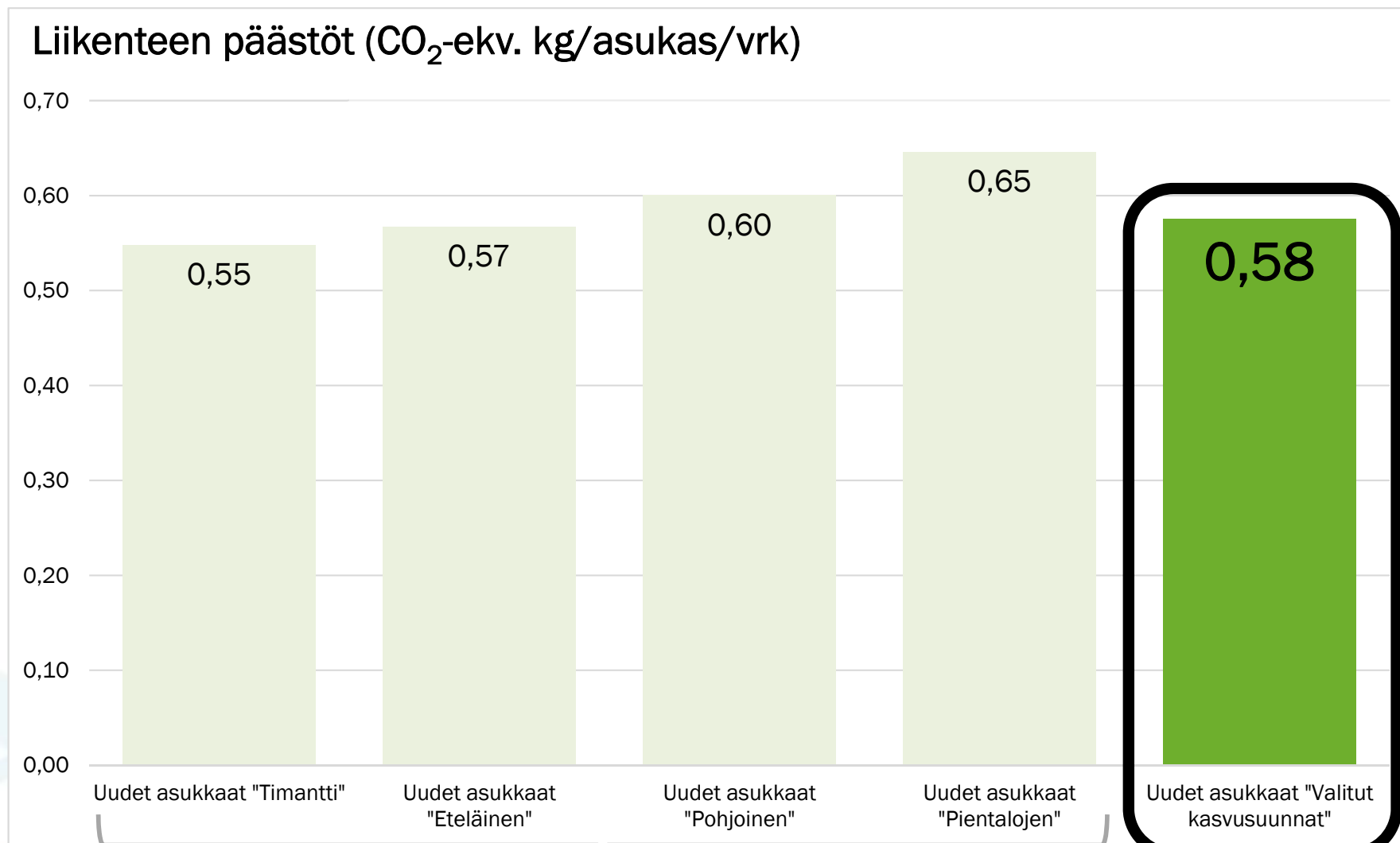
Liikenteen päästöt (CO₂-ekv. kg/asukas/vrk)



Rakennemallivaihtoehdot

EHDOTUS

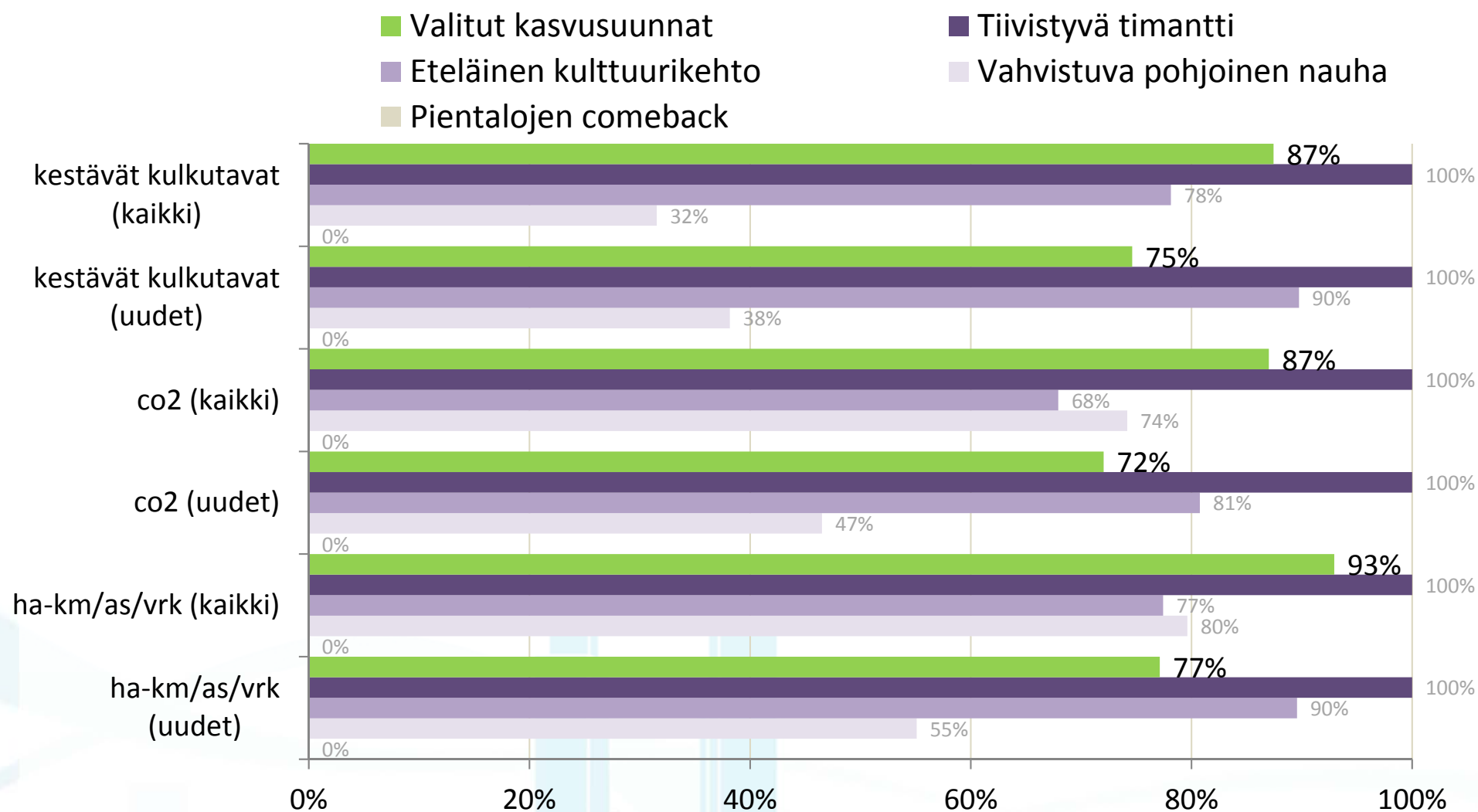
Hiilidioksidipäästöt (uudet asukkaat)



Rakennemallivaihtoehdot

EHDOTUS

Yhteenveto vaikuttavuudesta



Vaikuttavuus asettuu kussakin vaikutuksessa välille 0–100 %. Vaikuttavuuden arvo 0 % kuvaa huonointa vaihtoehtoisissa ratkaisuissa esiintynyttä tilannetta, ja vaikuttavuuden arvo 100 % vastaavasti parasta tilannetta.