

Helsinki

Kaupunkiympäristön aineistoja 2023:16

Pikku Huopalahden läpiajotutkimus

Henri Käki, Elmeri Kari ja Riku Nevala



Kaupunkiympäristön aineistoja 2023:16

Pikku Huopalahden läpiajotutkimus

Henri Käki, Elmeri Kari ja Riku Nevala

Julkaisija | Helsingin kaupunki / Kaupunkiympäristön toimiala

ISBN | 978-952-386-390-3

ISSN | 2489-4230

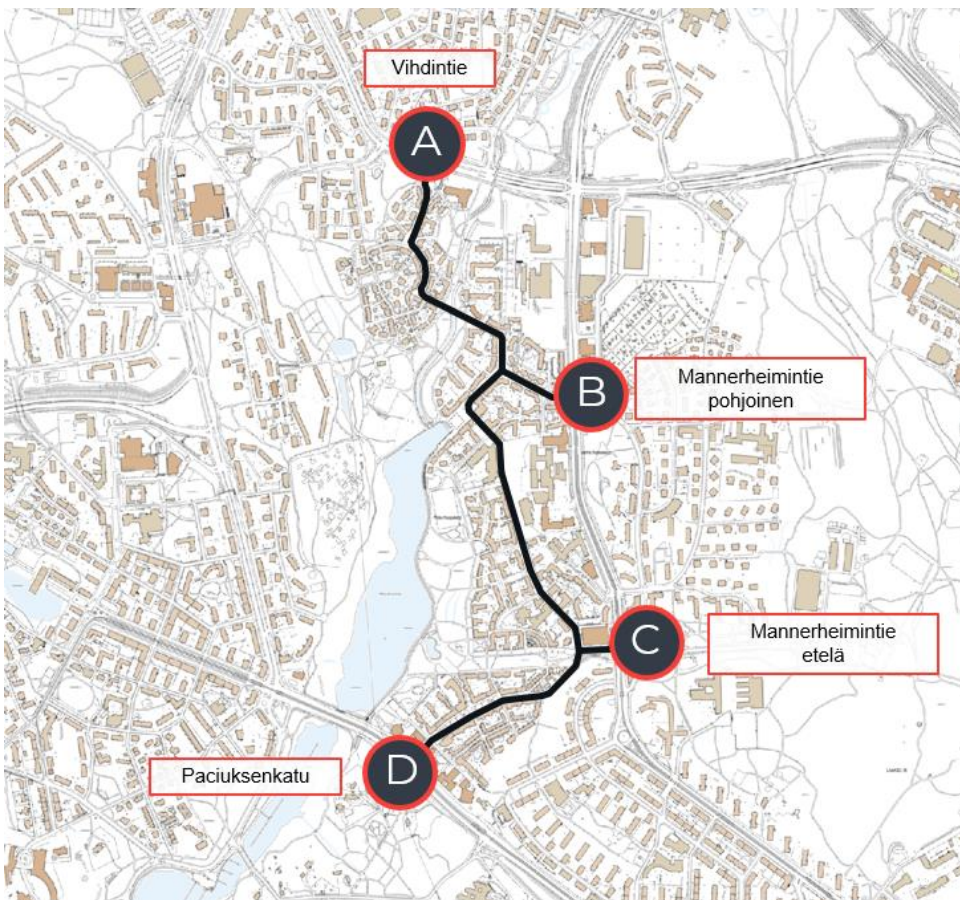
Sisällys

1	Tausta ja tutkimuksen suorittaminen.....	5
1.1	Tausta.....	5
1.2	Menetelmät.....	6
1.3	Tutkimusmenetelmän luotettavuus.....	6
2	Tulokset.....	7
2.1	Kokonaisliikennemäärät.....	7
2.2	Vilkkaimmat läpiajosuunnat.....	10
2.3	Laskentapistekohtaiset läpiajomäärät.....	12
2.3.1	Läpiajo Vihdintieltä Korppaanmäentielle.....	12
2.3.2	Läpiajo Mannerheimintien pohjoisesta liittymästä Korppaanmäentielle.....	13
2.3.3	Läpiajo Mannerheimintien eteläisestä liittymästä Tilkanvierrolle.....	14
2.3.4	Läpiajo Paciuksenkadulta Paciuksenkaarelle.....	15
2.4	Yhdistetyt tulokset.....	16
3	Yhteenveto.....	18

1 Tausta ja tutkimuksen suorittaminen

1.1 Tausta

Toimeksiannon tarkoituksena oli selvittää Helsingin Pikku Huopalahden alueella moottoriajoneuvo-liikenteen liikennemääriä ja läpiajoliikenteen osuutta sekä läpiajon suuntautumista alueen neljän sisääntuloväylän välillä.



Kuva 1: Tutkitut läpiajoon käytetyt reitit sekä laskentapisteet. Tutkimusalue rajautuu pohjoisessa Vihdintielle, idässä Mannerheimintielle ja etelässä Paciuksenkadulle.

1.2 Menetelmät

Läpiajotutkimus suoritettiin tiistaina 29.8.2023 kahdessa tutkimusjaksossa: Aamulla kello 7.00-9.00 ja iltapäivällä 15.00-18.00. Laskennat ajoitettiin aamu- sekä iltahuipputunneille. Kuvaus suoritettiin poutapäivänä luotettavan rekisteritunnistuksen aikaansaamiseksi.

Tutkimus suoritettiin videokuvaamalla jokaisella laskentapisteellä Pikku Huopalahden alueelle saapuneet sekä alueelta poistuneet ajoneuvot (yhteensä kahdeksan kameraa neljässä laskentapisteessä).

Videomateriaali synkronoitiin laskentapisteiden välillä sekunnin kymmenesosan tarkkuudella käyttämällä Time.is sivustoa kuvauksen alkaessa. Saatu videomateriaali käsiteltiin konenäköohjelmisto DataFromSky:lla (DFS), jolla jokainen auto identifioitiin rekisterikilven avulla ja ajoneuvoille annettiin aikaleimat laskentapisteen ohittaessaan. Rekisterinumeroiden identifioinnin ja tarkistuksen jälkeen rekisterinumeroit anonymisoitiin tavalla, jolla rekisterikilpiä ei ole mahdollista palauttaa takaisin. Tämän jälkeen alkuperäiset henkilötietoja sisältäneet aineistot tuhottiin.

Alueella käyvä asiointiliikenne (esim. saattoliikenne) tulkittiin läpiajoon kuluneen ajan ja keskinopeuden perusteella. Asiointiin liittyvä läpiajo ei ole varsinaista läpiajoa tai oikoreittien etsimistä. Ajoneuvojen keskinopeudet laskettiin aikaleimojen erotuksesta ja kuvauspisteiden väliset etäisyydestä. Keskinopeuden perusteella läpiajoiksi tulkittiin ajoneuvot, joiden keskinopeus alueen läpi oli yli 15 km/h. Keskinopeudella alle 15 km/h liikkuneet ajoneuvot tulkittiin asiointiliikenteeksi, eli kuljettajat ovat pysähtyneet hoitamaan asioitaan ja jatkaneet sen jälkeen matkaansa. 15 km/h keskinopeus osoittautui datasta hyväksi raja-arvoksi, sillä se jakoi datan kahtia selkeästi. Alle 15 km/h läpiajojen matka-ajat olivat selkeästi vaihtelevampia ja pitempiä.

Läpiajotutkimuksen lisäksi reiteillä tehtiin kahdessa mittauspisteessä kahden täyden vuorokauden mittaiset moottoriajoneuvoliikenteen koneelliset poikkileikkauslaskennat. Laskennassa käytettiin kahta ViaCount 2 liikennelaskinta. Vastaavia laitteita käytetään alalla hyvin yleisesti, ja ne ovat todettu erittäin luotettaviksi ja toimintavarmiksi. Näillä saatiin kattavammin tietoa alueen liikennemääristä koko vuorokauden ajalta.

1.3 Tutkimusmenetelmän luotettavuus

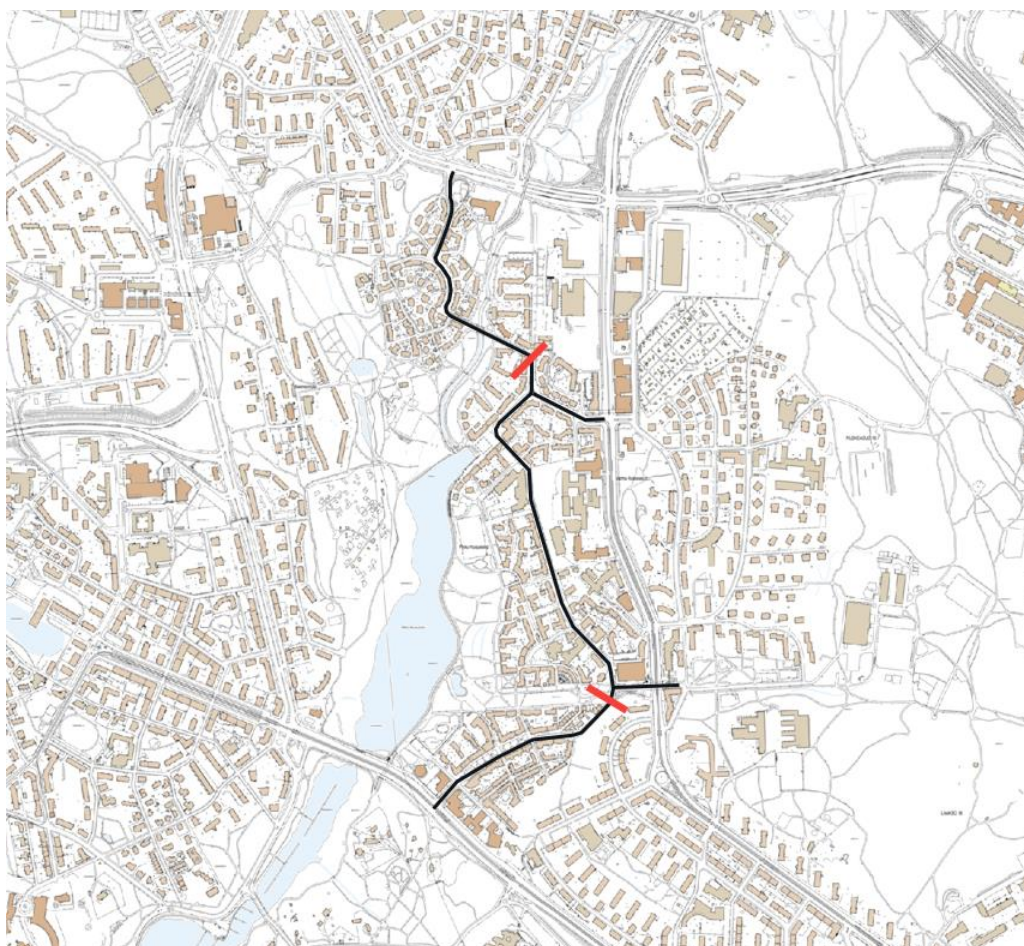
Läpiajokuvauksissa esiintyi haasteita Paciuksenkadulta lähtevien (laskentapiste D) autojen tunnistamisessa kahden kaistan aiheuttamien katveiden takia. Kameran kuvakulmasta nähtynä taemalla kaistalla olevien ajoneuvojen rekisterikilvet jäivät osittain katveeseen, eikä hahmontunnistus (DFS) kyennyt niitä luotettavasti tunnistamaan. DFS pystyi kuitenkin tunnistamaan ajoneuvon läsnäolon laskentapisteellä, mutta ei tunnistanut rekisterinumeroa. Näiden puutteellisesti tunnistettujen ajoneuvojen osuus kyseisen laskentapisteen määrästä oli 14,5 %. Raakadatasta havaitut virheet korjattiin käsin videoista katsomalla ja lisäämällä rekisteritunnus vertailutaulukkoon manuaalisesti.

Ongelmia olisi voitu ennaltaehkäistä käyttämällä kummallakin kaistalla omaa kameraa. Muilla laskentapisteillä yksi kamera per suunta havaittiin riittäväksi.

Muilla laskentapisteillä virheelliset tunnistukset vaihtelivat 0,75–1,5 % välillä ja nämä virheet korjattiin raakadataan käsin videoista katsomalla.

2 Tulokset

2.1 Kokonaisliikennemäärät



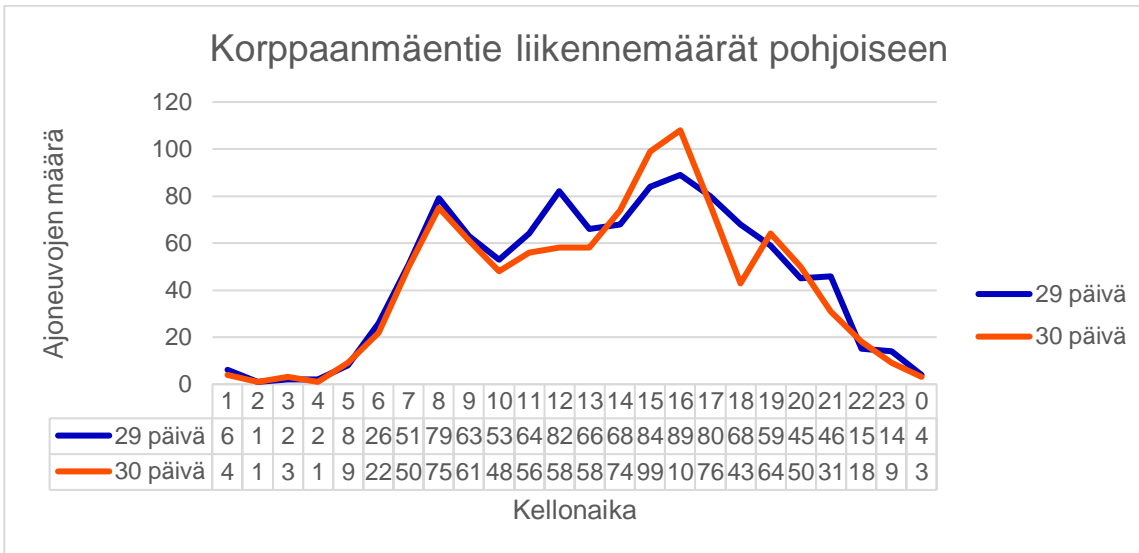
Kuva 2: Poikkileikkauslaskentojen laskentapisteet.

Moottoriajoneuvoliikenteen koneelliset poikkileikkauslaskennat suoritettiin kahdessa katupoikkileikkauksessa kahden täyden vuorokauden otoksena. Laskentapisteet sijaitsivat Korppaanmäentiellä Kytösuontien liittymän länsipuolella sekä Paciuksenkaarella Tilkanvierron liittymän eteläpuolella (kuva 2). Laskentajakso molemmilla mittauspisteillä oli 29-30.8.2023.

Laskentatulosten perusteella liikenteen suuntajakauma on kummassakin mittauspisteessä jonkin verran toispuoleinen. Korppaanmäentiellä etelään vuorokauden liikennemäärä oli keskimäärin 1160 ja pohjoiseen 1050, Paciuksenkaarella vuorokauden keskimääräinen liikennemäärä oli pohjoiseen 2120 ja etelään 1770.

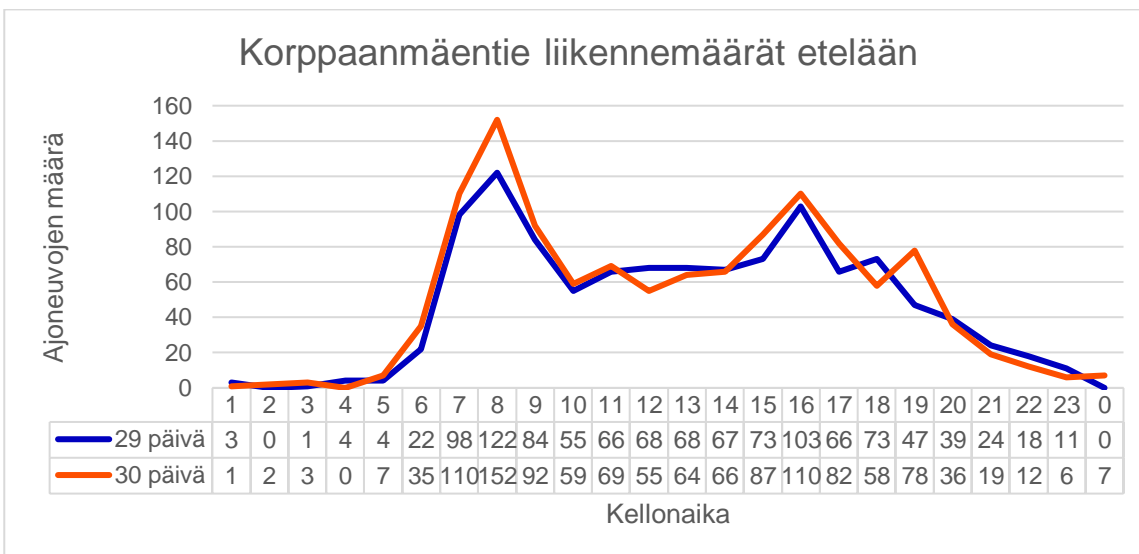
Taulukko 1: Laskentajakson keskimääräiset arkivuorokausiliikennemäärät mittauspisteittäin.

Mittauspiste	Pohjoiseen	Etelään	Yhteensä
Korppaanmäentie	1075	1305	2380
Paciuksenkaari	2124	1770	3894

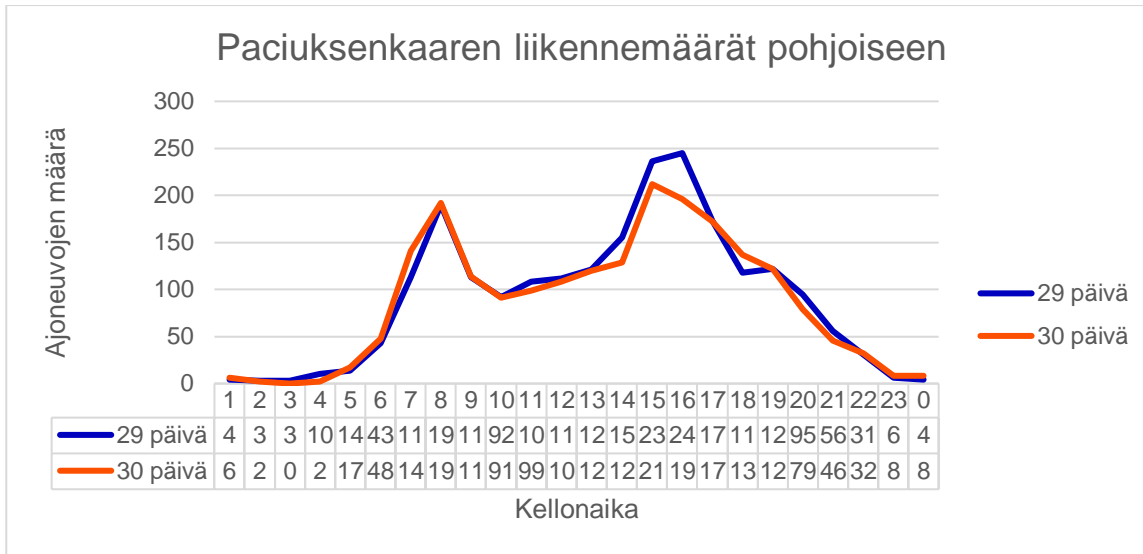


Kuva 3: Korppaanmäentien liikennemäärät pohjoiseen

Korppaanmäentien poikkileikkauslaskennoista liikennemäärät (kuvat 3 ja 4) ovat huomattavasti suuremmat aamuisin etelään ja iltopäivisin etelästä pohjoiseen. Liikennemäärällistä eroa 29 ja 30 päivän välillä voi selittää säätily. 29.8.2023 oli aurinkoinen Pikku Huopalahdessa, ja 30 päivä oli hyvin sateinen. Tuloksista voidaan päätellä ihmisten suosivan autoilua sateella, aurinkoisella kelillä suositaan muita liikkumiskeinoja.

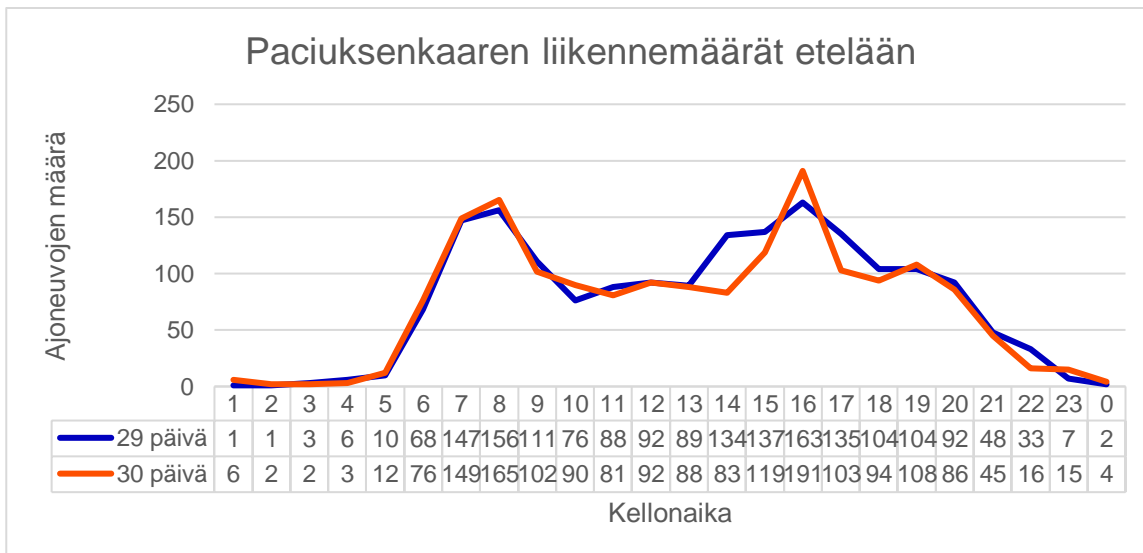


Kuva 4: Korppaanmäentien liikennemäärät etelään



Kuva 5: Paciuksenkaaren liikennemäärät pohjoiseen kohti Mannerheimintietä ja Vihdintietä

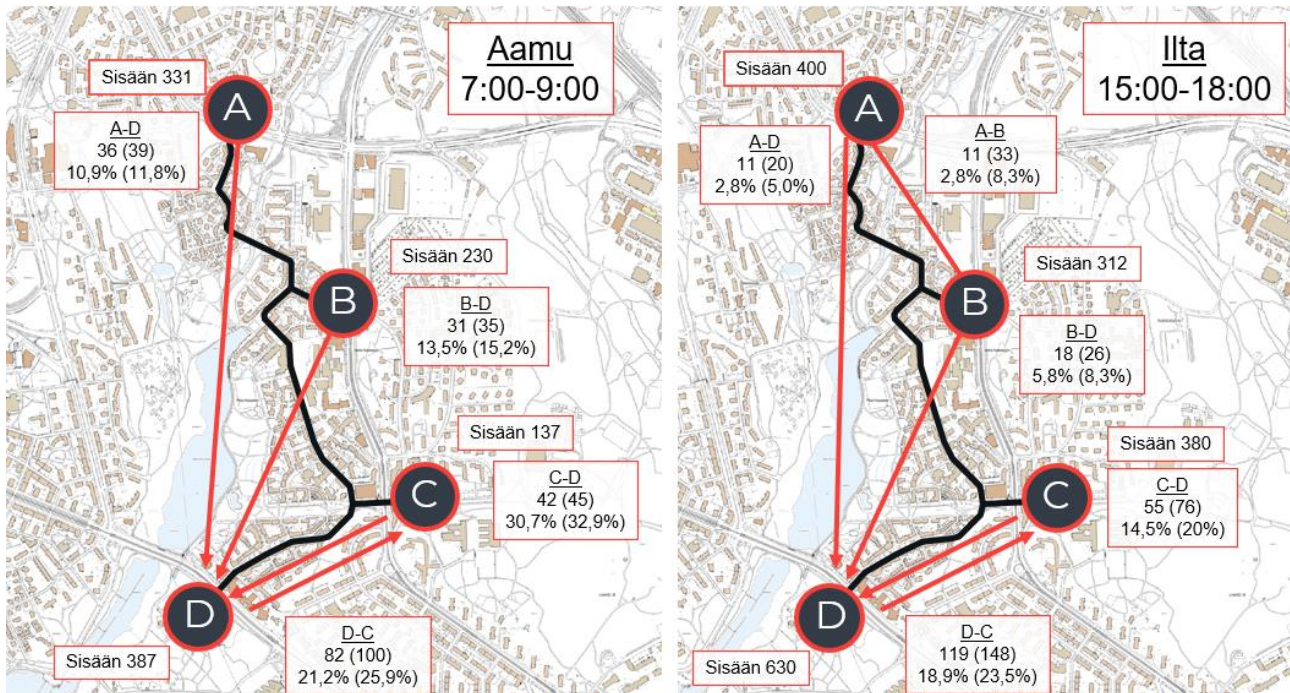
Paciuksenkaaren poikkileikkauslaskennan liikennemääristä (kuvat 5 ja 6) voidaan arvioida liikenteen suuntautuvan aamuisin etelään ja iltopäivisin pohjoiseen. Liikennemäärien vaihtelut Paciuksenkaarella eivät ole yhtä suuria kuin Korppaanmäentiellä, mutta liikenteen trendi on silti huomattavissa.



Kuva 6: Paciuksenkaaren liikennemäärät etelään Paciuksenkadulle

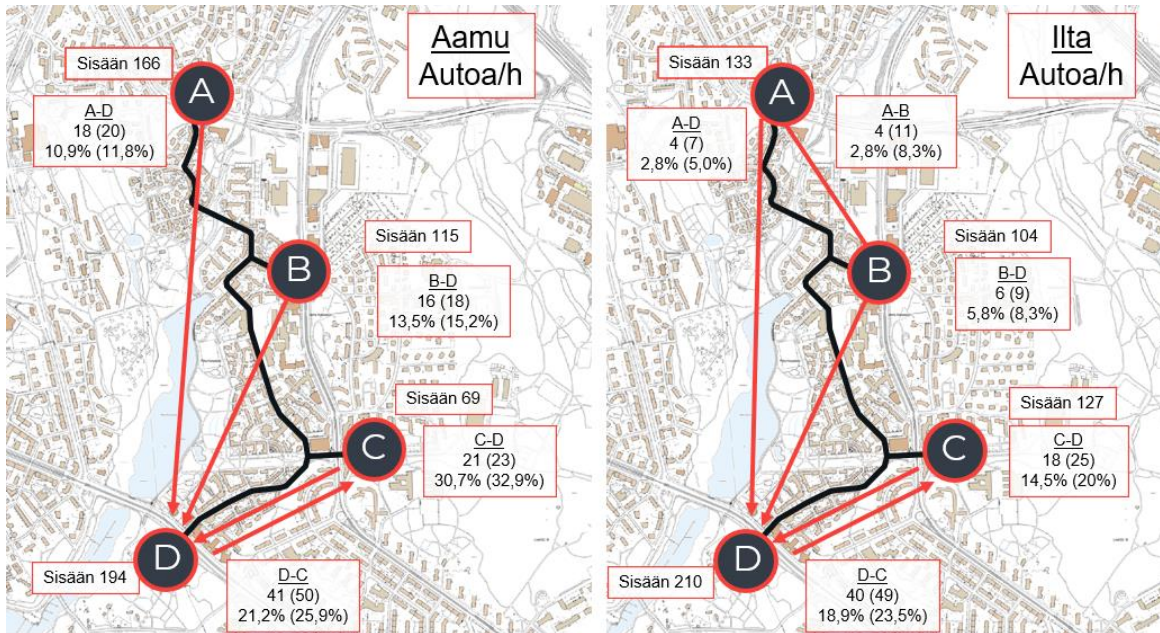
2.2 Vilkkaimmat läpiajosuunnat

Läpiajotutkimus koostui kahdesta laskennasta 29.8.2023: aamulla kello 7.00–9.00 ja iltapäivällä kello 15.00–18.00. Läpiajoa tutkittiin jokaisella Pikku Huopalahteen johtavasta ajoväylällä.



Kuva 7: Jokaisen laskentapisteen suurimmat läpiajomäärät yhteensä koko mittausjaksolla, ilman sulkeita olevat luvut ovat yli 15 km/h keskinopeudella kulkeneet ajoneuvot, jotka lasketaan läpiajoiksi, sulkeissa olevat luvut ovat kaikki alueen läpi kulkenut liikenne.

Tulosten perusteella läpiajoa esiintyy aamuisin pohjoisilta sisääntuloväyliltä (Vihdintie, Mannerheimintie) kohti Paciuksenkatua yhteensä 109 ajoneuvoa (kuva 7, A,B,C) sekä Paciuksenkadulta Mannerheimintien eteläiseen liittymään 82 ajoneuvoa (kuva 7, D-C). Iltaisin valtaosa läpiajoliikenteestä saapuu Paciuksenkadulta ja suuntautuu Mannerheimintien eteläisempään liittymään 119 ajoneuvoa (kuva 7, D-C). Määrällisesti eniten (119 ajoneuvoa tunnissa iltaruuhkassa) läpiajoa tapahtuu Paciuksenkadulta Mannerheimintien eteläiseen liittymään, mutta prosentuaalisesti eniten (30,7% aamuruuhkassa) läpiajoa tapahtuu Mannerheimintieltä Paciuksenkadulle.



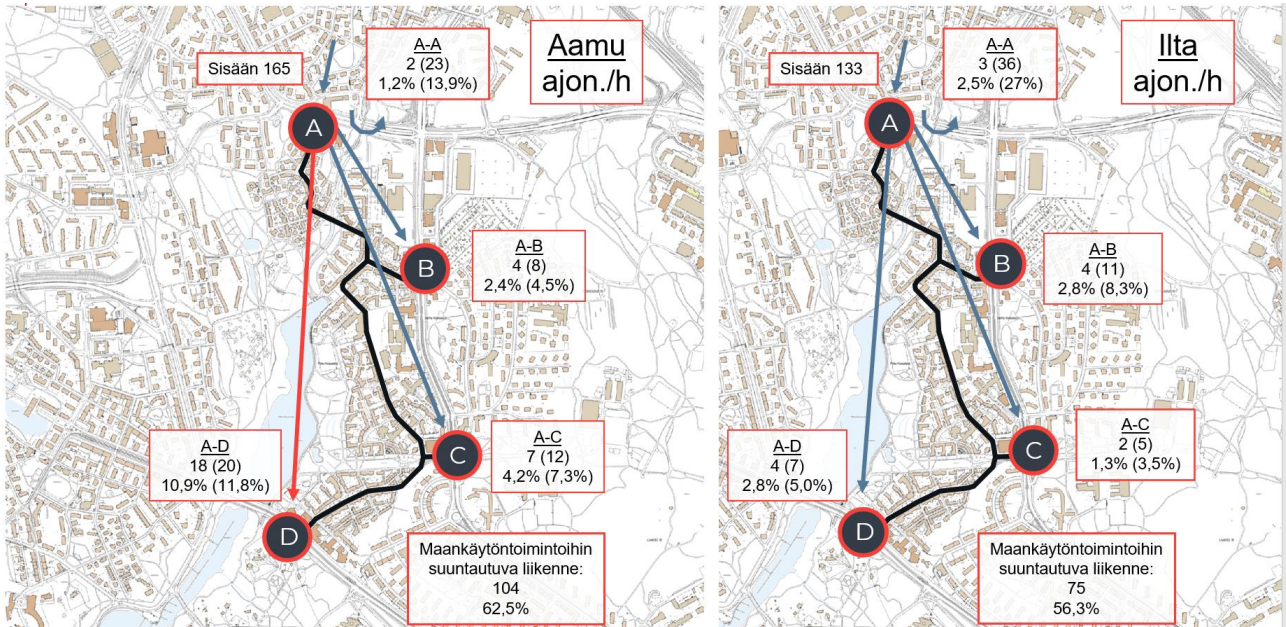
Kuva 8: Jokaisen laskentapisteen suurimmat keskimääräiset läpiajomäärät tunnissa, ilman sulkeita olevat luvut ovat yli 15 km/h keskinopeudella kulkeneet ajoneuvot, jotka lasketaan läpiajoiksi, sulkeissa olevat luvut ovat kaikki laskentapisteesä havaitut ajoneuvot.

Sekä aamun että illan vilkasliikenteisin liittymä oli risteys D Paciuksenkatu, josta aamulla saapui tutkimusalueelle 194 ajoneuvoa tunnissa ja illalla 210 ajoneuvoa tunnissa. Kyseisen havaintopisteen sisäänajavasta liikenteestä noin 20 % oli läpiajoa, ja loput 80 % muuta liikennettä (Kuva 8). Liikenteen suuntautumisessa ei havaittu merkittävää eroa aamu- ja iltaliikenteen välillä.

Ainoastaan pisteellä C sisäänajavien määrä kaksinkertaistui illalla aamuun verrattuna. Kuitenkaan läpiajoliikenteen määrässä ei havaittu merkittävää muutosta aamun ja illan välillä. Tämä todennäköisesti aiheutuu normaalista työmatkaliikenteestä, jossa Pikku Huopalahdesta lähdetään töihin muualle.

2.3 Laskentapistekohtaiset läpiajomäärät

2.3.1 Läpiajo Vihdintieltä Korppaanmäentielle



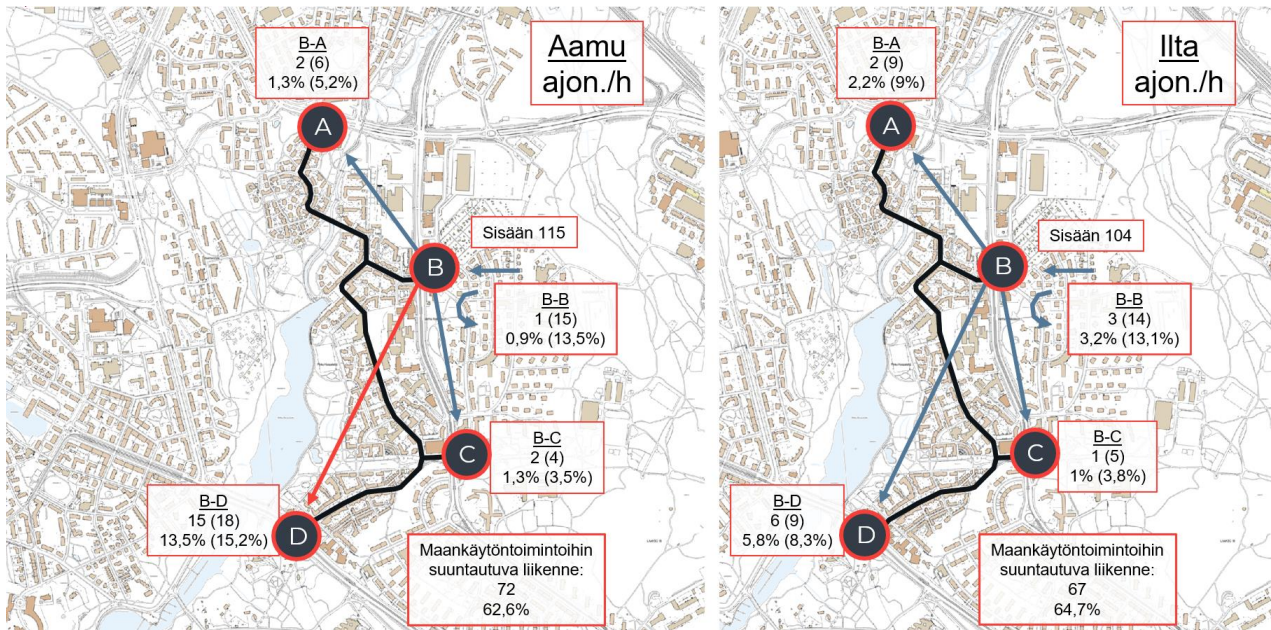
Kuva 9: Vihdintieltä Korppaanmäentielle saapuneiden keskimääräiset liikennemäärät tunnissa, ilman sulkeita olevat luvut ovat yli 15 km/h keskinopeudella kulkeneet ajoneuvot, jotka lasketaan läpiajoiksi, sulkeissa olevat luvut ovat kaikki alueen läpi kulkenut liikenne.

Aamulla Vihdintieltä tutkimusalueelle saapui 165 ajoneuvoa tunnissa, joista läpiajaviksi tulkittiin 31 ajoneuvoa. Illalla alueelle saapui 133 ajoneuvoa tunnissa, joista läpiajaviksi tulkittiin 13 ajoneuvoa. Aamun aikana läpiajon havaittiin suuntautuvan Paciuksenkadun suuntaan, mutta illalla jakautuminen oli lähes tasaista. U-käännöksiä tapahtui molempina aikoina muutamia.

Silmämääräisesti arvioituna Vihdintien läheisyydessä sijainnut terveydenhuoltoyrityksen toimipiste, sekä raitiovaunulinjan päätepysäkki aiheutti lyhytkestoista asiointiliikennettä, joka näkyy tutkimuksessa merkittävänä liikennemääränä kohdassa A-A (kuva 9).

Varsinkin aamuruuhkassa Kauempaa pohjoisesta Vihdintieltä saapuvat ja ydinkeskustan länsipuolelle pyrkivät autoilijat saattavat yrittää välttää Huopalahdentien ruuhkia ja Munkkiniemenaukion kautta ajamista. Tämä voi selittää Vihdintie-Paciuksenkatu-läpiajoa A-D (kuva 9).

2.3.2 Läpiajo Mannerheimintien pohjoisesta liittymästä Korppaanmäentielle

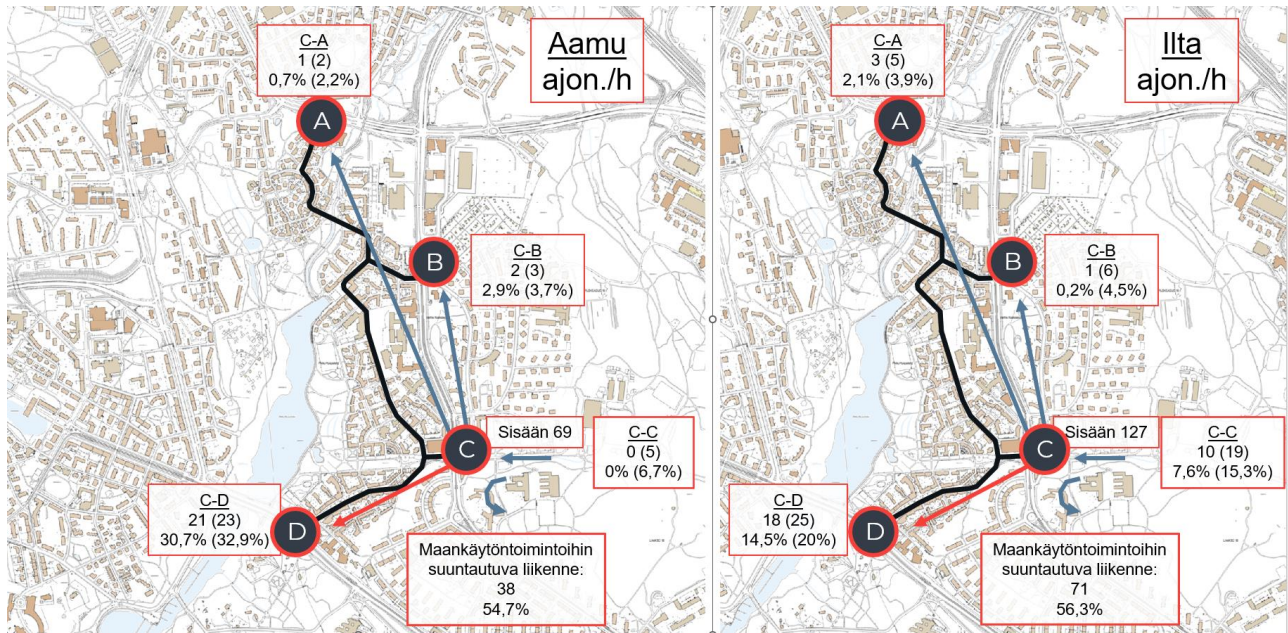


Kuva 10: Mannerheimintien pohjoisesta risteyksestä Korppaanmäentielle saapuneiden keskimääräiset liikennemäärät tunnissa, ilman sulkeita olevat luvut ovat yli 15 km/h keskinopeudella kulkevat ajoneuvot, jotka lasketaan läpiajoiksi, sulkeissa olevat luvut ovat kaikki alueen läpi kulkenut liikenne

Aamulla Mannerheimintien pohjoisesta risteyksestä tutkimusalueelle saapui 115 ajoneuvoa tunnissa, joista läpiajaviksi tulkittiin 20 ajoneuvoa. Illalla Mannerheimintien pohjoisesta risteyksestä tutkimusalueelle saapui 104 ajoneuvoa tunnissa, joista läpiajaviksi tulkittiin 12 ajoneuvoa. U-käännyksiä tapahtui risteysalueella muutamia.

Aamulla läpiajoliikenne painottui selvästi Paciuksenkadun suuntaan, mutta illalla suuntautuminen oli jälleen tasaisempaa. Mannerheimintien ja Korppaanmäentien risteuksen läheisyydessä sijaitseva Alepa Pikku Huopalahti aiheutti todennäköisesti jonkin verran asiointiliikennettä kohdassa B-B (kuva 10).

2.3.3 Läpiajo Mannerheimintien eteläisestä liittymästä Tilkanvierrolle



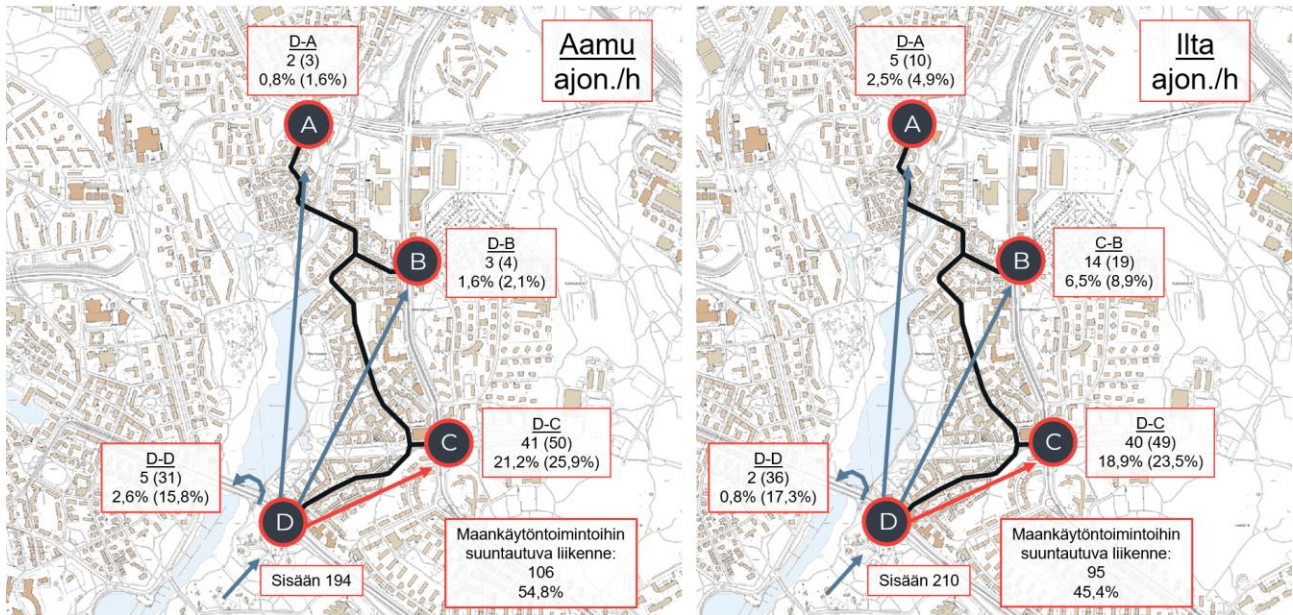
Kuva 11: Mannerheimintien eteläisestä liittymästä Tilkanvierrolle saapuneiden keskimääräiset liikennemäärät tunnissa, ilman sulkeita olevat luvut ovat yli 15 km/h keskinopeudella kulkeneet ajoneuvot, jotka lasketaan läpiajoiksi, sulkeissa olevat luvut ovat kaikki alueen läpi kulkenut liikenne

Aamulla Mannerheimintien eteläisestä risteyksestä tutkimusalueelle saapui 69 ajoneuvoa tunnissa, joista läpiajaviksi tulkittiin 24 ajoneuvoa. Illalla Mannerheimintien eteläisestä risteyksestä tutkimusalueelle saapui 127 ajoneuvoa tunnissa, joista läpiajaviksi tulkittiin 32 ajoneuvoa. Aamulla u-käännyksiä ei tapahtunut, mutta illalla niitä tapahtui 10 ajoneuvoa tunnissa.

Sekä aamulla, että illalla läpiajoliikenne painottui selvästi Paciuksenkadun suuntaan. Muille reiteille suuntautuminen oli vähäistä. Tällä laskentapisteellä sisään ajavien määrässä tapahtui merkittävä muutos aamun ja illan välillä, vaikka läpiajon määrät pysyivät lähes samoina.

C-C liikennettä aiheuttaa todennäköisesti Tilkanvierrolla sijaitseva K-Market Fortuna, sekä muut lähialueen pienet yritykset. Myös Mannerheimintien itäpuolella sijaitseva seniorikoti näytti silminnähtävän aiheuttavan jonkin verran liikennettä.

2.3.4 Läpiajo Paciuksenkadulta Paciuksenkaarelle

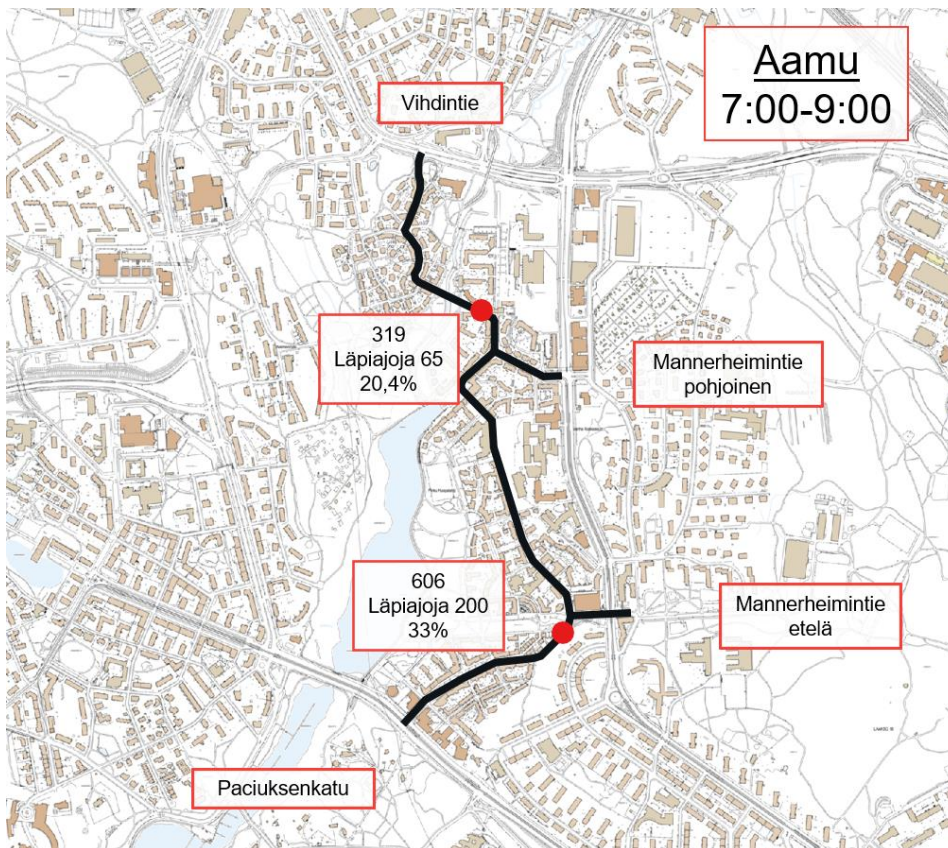


Kuva 12: Paciuksenkadulta Paciuksenkaarelle saapuneiden keskimääräiset liikennemäärät tunnissa, ilman sulkeita olevat luvut ovat yli 15 km/h keskinopeudella kulkeneet ajoneuvot, jotka laskeaan läpiajoiksi, sulkeissa olevat luvut ovat kaikki alueen läpi kulkenut liikenne

Aamulla Paciuksenkadulta tutkimusalueelle saapui 194 ajoneuvoa tunnissa, joista läpiajaviksi tulkittiin 51 ajoneuvoa. Illalla Paciuksenkadulta tutkimusalueelle saapui 210 ajoneuvoa tunnissa, joista läpiajaviksi tulkittiin 61 ajoneuvoa. Lyhyitä u-käännöksiä tapahtui molempina laskenta-ajankohtina muutamia. Sekä aamulla, että illalla valtaosa läpiajoliikenteestä suuntautui Tilkanvierto-Ratsastie suuntaan, ja lisäksi illalla jonkin verran myös Mannerheimintien pohjoiseen liittymään. Muihin laskentapisteisiin liikenteen suuntautuminen oli vähäistä.

Suhteellisen runsasta D-D liikennettä aiheuttivat todennäköisesti tutkimuspisteen läheisyydessä sijainneet K-Market Pacius, sekä Mc Donald's Meilahti. Silmämääräisesti arvioituna varsinkin Paciuksenkaaren itäpuoleista kadunvarsipysäköintiä käytettiin paljon K-Marketin asiakaspysäköintinä.

2.4 Yhdistetyt tulokset

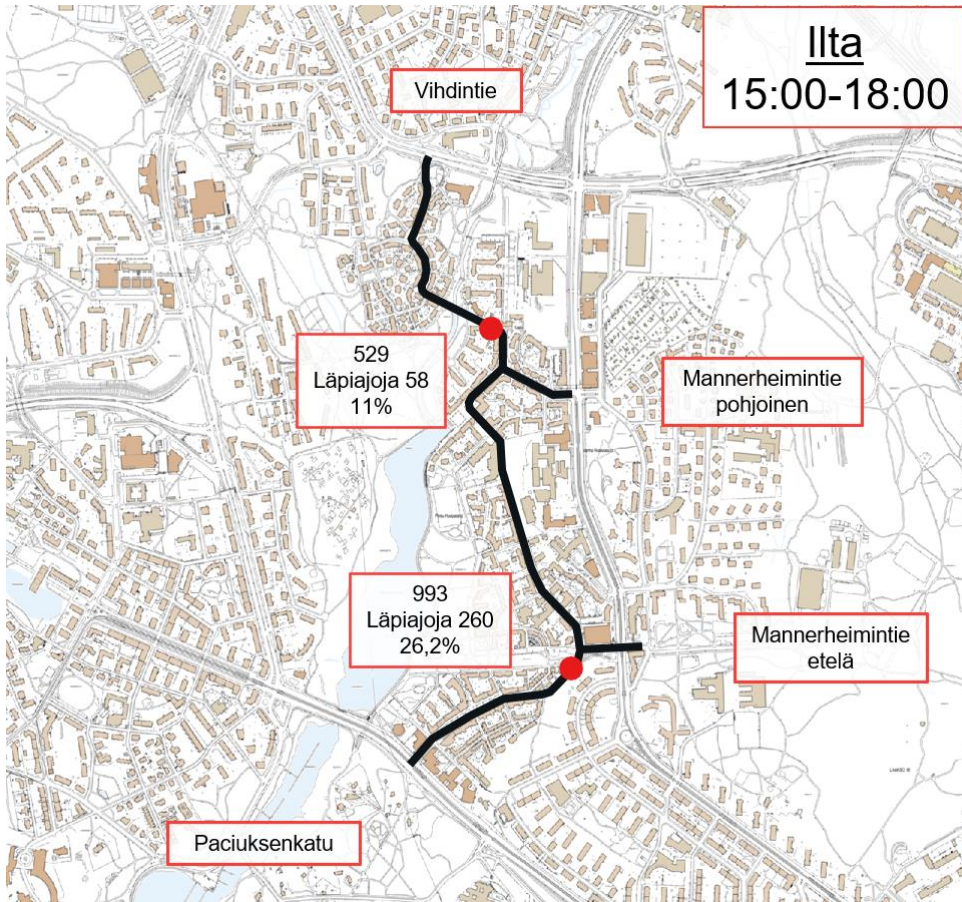


Kuva 13: Aamun laskennan aikana alueelle saapuneet, alueelta poistuneet, sekä koneellisen poikileikkauksilaskennan arvot kyseiseltä aikaväliltä.

Kuvassa 13 on esitetty tarkastelualueen katuosuuksien läpiajoliikenteen määrät ja osuudet aamuruuhkan aikana. Kuvassa 14 on esitetty vastaavat tuloksen iltalaskennan ajalta. Läpiajoliikenteen osuus katujen kokonaisliikennemäärästä on merkittävä Korppaanmäentien pohjoisosassa ja Paciuksenkaaren länsiosassa.

Raskaan liikenteen läpiajon osuus aamun kaikesta läpiajoliikenteestä oli 2,9% (9 ajoneuvoa 306:sta), ja illalla 0,6% (4 ajoneuvoa 693:sta). Raskas liikenne jakautui tasaisesti koko laskentaajalle sekä aamulla, että illalla. Kaikki läpiajaneet raskaat ajoneuvot olivat videotarkastelun perusteella kevyitä kuorma-autoja, eli erilliskorisia pakettiautoja. Raskaita yli 7,5t kuorma-autoja ei havaittu läpiajotarkasteluissa.

Ainoat laskenta-alueella havaitut yli 7,5t ajoneuvot olivat Paciuksenkadun tuntumassa tavarantoinnista K-Market Paciukseseen suorittaneet kaksi kuorma-autoa, sekä Mannerheimintien pohjoisosassa liittymässä Korppaanmäentiellä yksi kuorma-auto teki U-käännöksen takaisin Mannerheimintielle. Kyseisiä ajoneuvoja ei siten tunnustettu läpiajoksi.



Kuva 14: Illan laskennan aikaiset alueelle saapuneet, alueelta poistuneet, sekä koneellisen poikki-leikkauslaskennan arvot kyseiseltä aikaväliltä

3 Yhteenveto

Tutkimuksen perusteella läpiajon osuus Pikku Huopalahden kokonaisliikennemäärästä on huomattava. Aamun ruuhkahuipputunteina 20-30% on läpiajavaa liikennettä, sekä iltapäivän ruuhkahuipputunteina 15-30%. Läpiajo painottuu selvästi aamun huipputunneille, jolloin liikenne suuntautuu Paciuksenkadulle kaikilta muilta Pikku Huopalahden sisääntuloväyliltä. Iltapäivän paluuliikenteen läpiajot keskittyvät Paciuksenkadun ja Mannerheimintien eteläisen liittymän välille.

Aamuruuhkassa kauempaa Vihdintieltä pohjoisesta saapuva liikenne voi yrittää välttää Huopalahdentien ruuhkia (esim. Munkkiniemenaukio) ajamalla Vihdintietä Pikku Huopalahden läpi Paciuksenkadulle.

U-käännökset ovat hyvin yleisiä Pikku Huopalahden sisääntuloväylillä. Näihin selityksinä ovat Paciuksenkaarella Paciuksenkadun vieressä sijaitseva K-Market, Tilkanvierrolla sijaitseva K-supermarket, Mannerheimintien pohjoisessa liittymässä sijaitseva Alepa ja Vihdintien liittymän läheisyydessä sijaitseva Korppaanmäen raitiotien päätepysäkki. Kaikkien edeltä mainittujen läheisyydessä löytyy pysäköintipaikkoja vapaasti saatavilla nopeaan ostosten hoitamiseen tai matkustajien hakemiseen ja jättämiseen. Lisäksi Pikku Huopalahdessa sijaitsevien koulujen tai vastaavien kohteiden saattoliikenne voi selittää tilannetta.

Pikku Huopalahden alue ei vaikuttanut ruuhkautuvan tutkimusaikana, liikenne ei jonoutunut liikennevaloissa ryhmittymiskaistoja pidemmälle ja ryhmittymiskaistat tyhjentyivät kokonaan jokaisella liikennevalokierrolla.

Kuvailulehti

Tekijät	Henri Käki, Elmeri Kari ja Riku Nevala (WSP Finland Oy)
Nimike	Pikku Huopalahden läpiajotutkimus
Sarjan nimike	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Sarjanumero	2023:16
Julkaisuaika	12/2023
Sivuja	21
Liitteitä	-
ISBN	978-952-386-390-3
ISSN	2489-4230 (verkkojulkaisu)
Kieli, koko teos	Suomi
Kieli, yhteenveto	Suomi, ruotsi, englanti

Tiivistelmä:

Pikku Huopalahden alueella tehdyn läpiajotutkimuksen tarkoituksena oli selvittää Pikku Huopalahden läpiajaneiden moottoriajoneuvojen määrät aamun sekä illan huipputunneilta.

Läpiajotutkimus toteutettiin kuvaamalla alueelle saapuneet sekä alueelta poistuneet ajoneuvot, joista poimittiin rekisterikilvet sekä aikaleimat. Näitä tietoja verrattiin keskenään, josta saatiin selvitettyä ajoiko ajoneuvo läpi ja pisteiden välimatkasta sekä läpiajoihin kuluneesta ajasta saatiin ajoneuvojen keskinopeus alueen läpi, läpiajoiksi tulkittiin kaikki yli 15km/h ajaneet. Kerätty henkilökohtaisiatunnisteita sisältävä aineisto tuhottiin työn päätteeksi.

Lopputuloksena todettiin Pikku Huopalahden alueella olevan noin 15-30% läpiajoa, joka kohdistui aamuhuipputunnin aikana pohjoisilta sisääntuloväyliltä etelään Paciuksenkadulle. Iltahuipputunnilla liikenne keskittyi Mannerheimintie ja Paciuksenkadun välille.

Avainsanat:

liikennesuunnittelu, läpiajo, liikenne, läpiajoliikenne

Presentationsblad

Författare	Henri Käki, Elmeri Kari ja Riku Nevala (WSP Finland Oy)
Titel	Genomfartstudie i Lillhoplax
Seriens titel	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Serienummer	2023:16
Utgivningsdatum	12/2023
Sidantal	21
Bilagor	-
ISBN	978-952-386-390-3
ISSN	2489-4230 (verkkojulkaisu)
Språk, hela verket	Finska
Språk, sammanfattning	Finska, svenska, engelska

Sammanfattning:

Syftet med genomfartstudien som gjordes i området Lillhoplax, var att ta reda på antalet motorfordon, som körde genom Lillhoplax under morgon- och kvällstimmarna.

Genomfartstudien genomfördes genom att filma fordonen som anlände till och lämnade området. Fordonens registreringsskyltarna och tidsstämplarna plockades ut. Dessa uppgifter jämfördes med varandra, och det kunde fastställas om fordonet körde igenom samt avståndet mellan punkterna och den tid som gick åt för genomfarterna. Fordonens medelhastighet genom området räknades ut och alla genomkörningar vars medelhastighet var över 15km/h, tolkades som genomkörningar. Det insamlade materialet som innehöll personliga identifierare förstördes i slutet av arbetet.

Slutresultatet visade att cirka 15-30% av trafiken var genomkörning genom området Lillhoplax, som kom från de norra infartsvägarna söderut till Paciusgatan under morgonrusningstimmarna. Under kvällstimmarna koncentrerades trafiken mellan Mannerheimvägen och Paciusgatan.

Nyckelord:

trafikplanering, genomfart, trafik, genomfartstrafik

Description

Author	Henri Käki, Elmeri Kari ja Riku Nevala (WSP Finland Oy)
Title	Through-traffic study of Pikku Huopalahti
Series name	Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön aineistoja
Series number	2023:16
Time of publication	12/2023
Pages	21
Appendices	-
ISBN	978-952-386-390-3
ISSN	2489-4230 (verkkojulkaisu)
Language, entire work	Finnish
Language, summary	Finnish, Swedish, English

Summary:

The purpose of the through-traffic study conducted in the Pikku Huopalahti area was to find out the number of motor vehicles that drove through Pikku Huopalahti during the morning and evening peak hours.

The through-traffic study was carried out by filming the vehicles that arrived and left the area, from which the license plates and timestamps were picked out. These data were cross referenced with each other, from which it was determined whether the vehicle drove through and the average speed of the vehicles through the area was obtained from the distance between the points and the time spent on the through-traffic, and through-traffic was interpreted all the cars that drove over 15 km/h. The collected material containing personal identifiers was destroyed at the end of the work.

The final result was that there was about 15-30% through-traffic in the Pikku Huopalahti area, which was directed from the northern entrance routes south to Paciuksenkatu during the morning peak hours. During the evening peak hours, traffic was concentrated between Mannerheimintie and Paciuksenkatu.

Keywords:

traffic planning, through-traffic, traffic



Helsinki

Kaupunkiympäristön toimiala huolehtii Helsingin kaupunkiympäristön suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, rakennusvalvonnasta sekä ympäristöön liittyvistä palveluista.