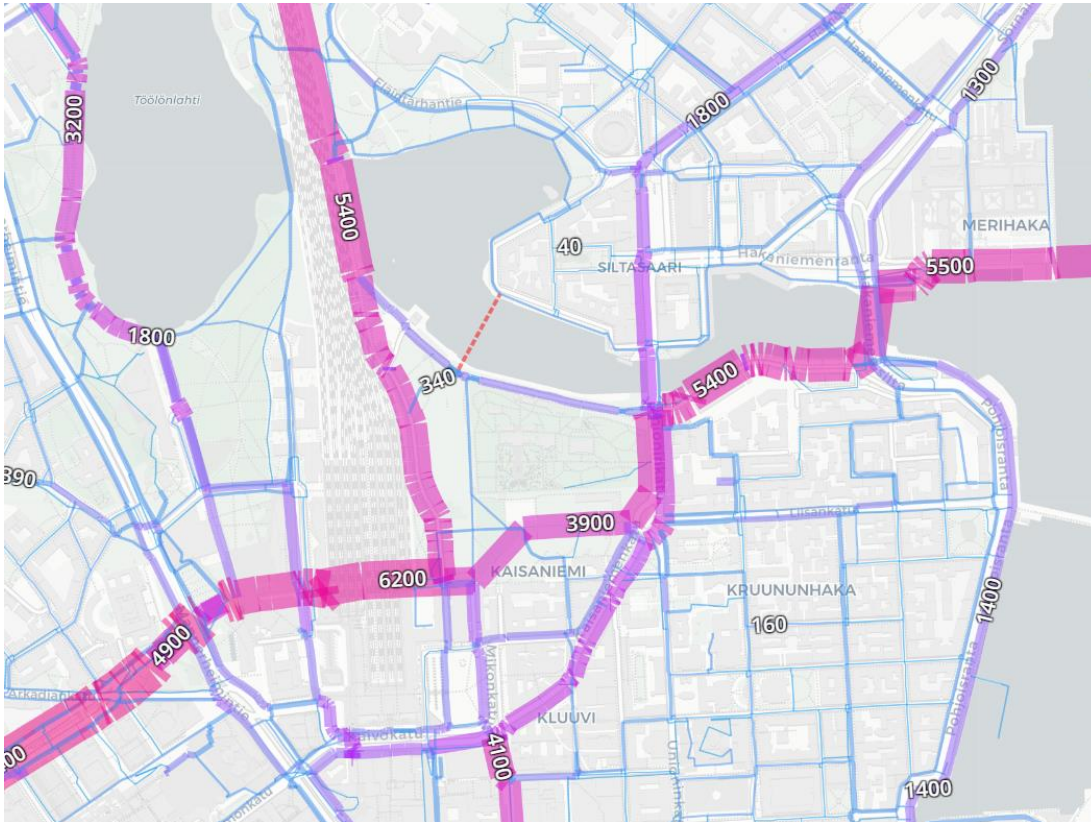


Uudesta siltayhteydestä toteutettiin Brutus-mallinnus tilanteeseen, jossa pyöräliikenteen tavoiteverkko on tavoitteen mukaan rakennettu (mallissa 2025 syysarkivuorokausi)

Pyöräliikenteen ennuste



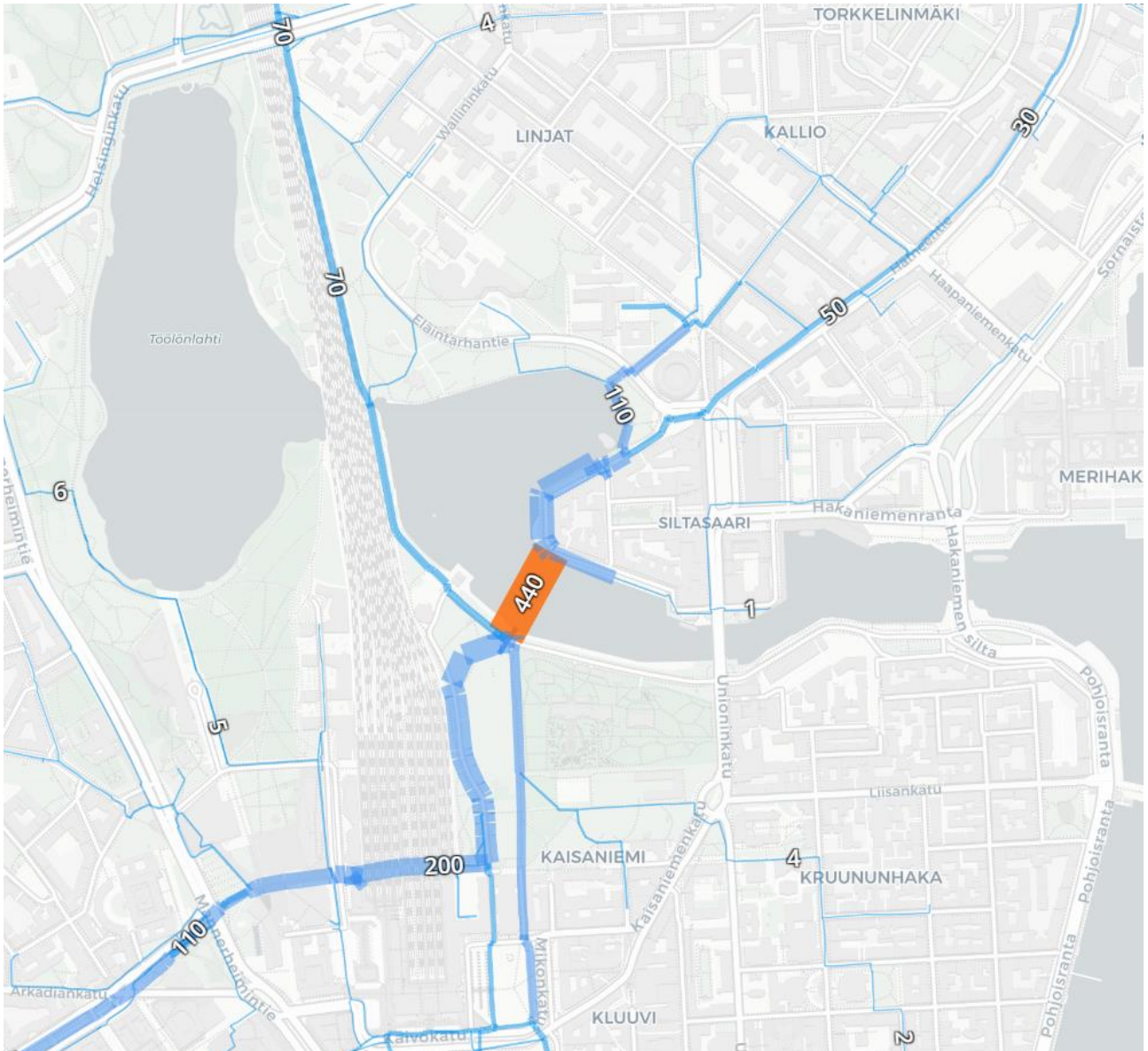
Kuva 1 Uuden sillan sijainti pyöräliikenteen ennusteessa (2025)

Malli ennustaa pyöräliikenteelle sillan kautta kysyntää 440 pp/vrk.



Kuva 2 Uuden sillan kysyntä pyöräliikenteelle

Sillan kautta kulkeva pyöräliikenne suuntautuu keskustan puolella Kaisantunneliin ja Mikonkadun suuntaan. Siltasaaren puolella pyöräliikenne jakautuu Kallion katuverkolle ja osin myös Hämeentietä pidemmälle.

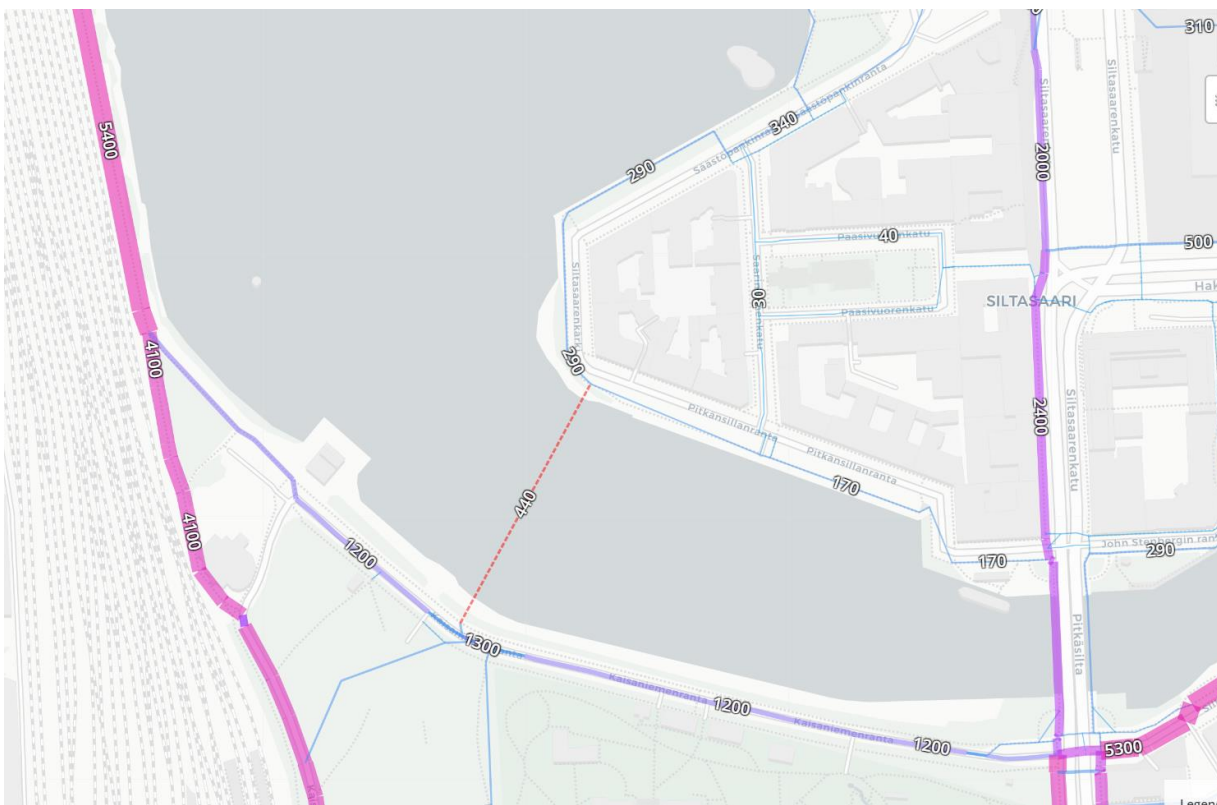


Kuva 3 Linkkihaastattelu sillan kautta kulkevalle pyöräliikenteellä

Uusi silta ei vaikuta merkittävästi pyöräliikenteen suuntautumiseen, vaan lähinnä siirtää pyöräliikennettä sillalle niillä matkoilla, joilla uusi yhteys on nykyisiä nopeampi ja sujuvampi. Mallin tarkkuustaso ei ota huomioon, että uusi silta voi kuitenkin lisätä pyöräliikenteen houkuttelevuutta paikallistasolla, kun kulkeminen yleisesti alueella helpottuu.



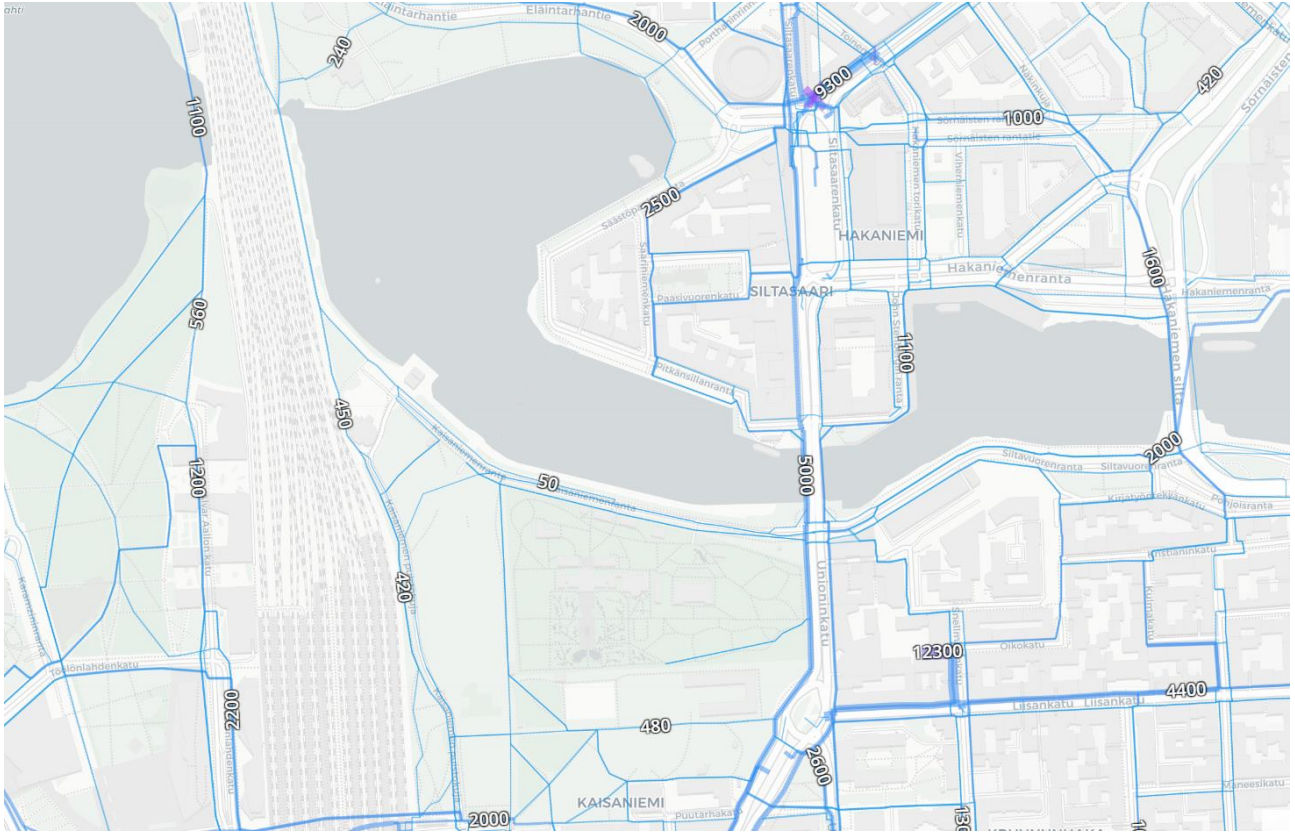
Kuva 4 Pyöräliikenteen kysyntä tavoiteverkon rakennuttua v. 2025 ilman siltaa



Kuva 5 Pyöräliikenteen kysyntä tavoiteverkon rakennuttua v. 2025 sillan kanssa

Jalankulun ennuste

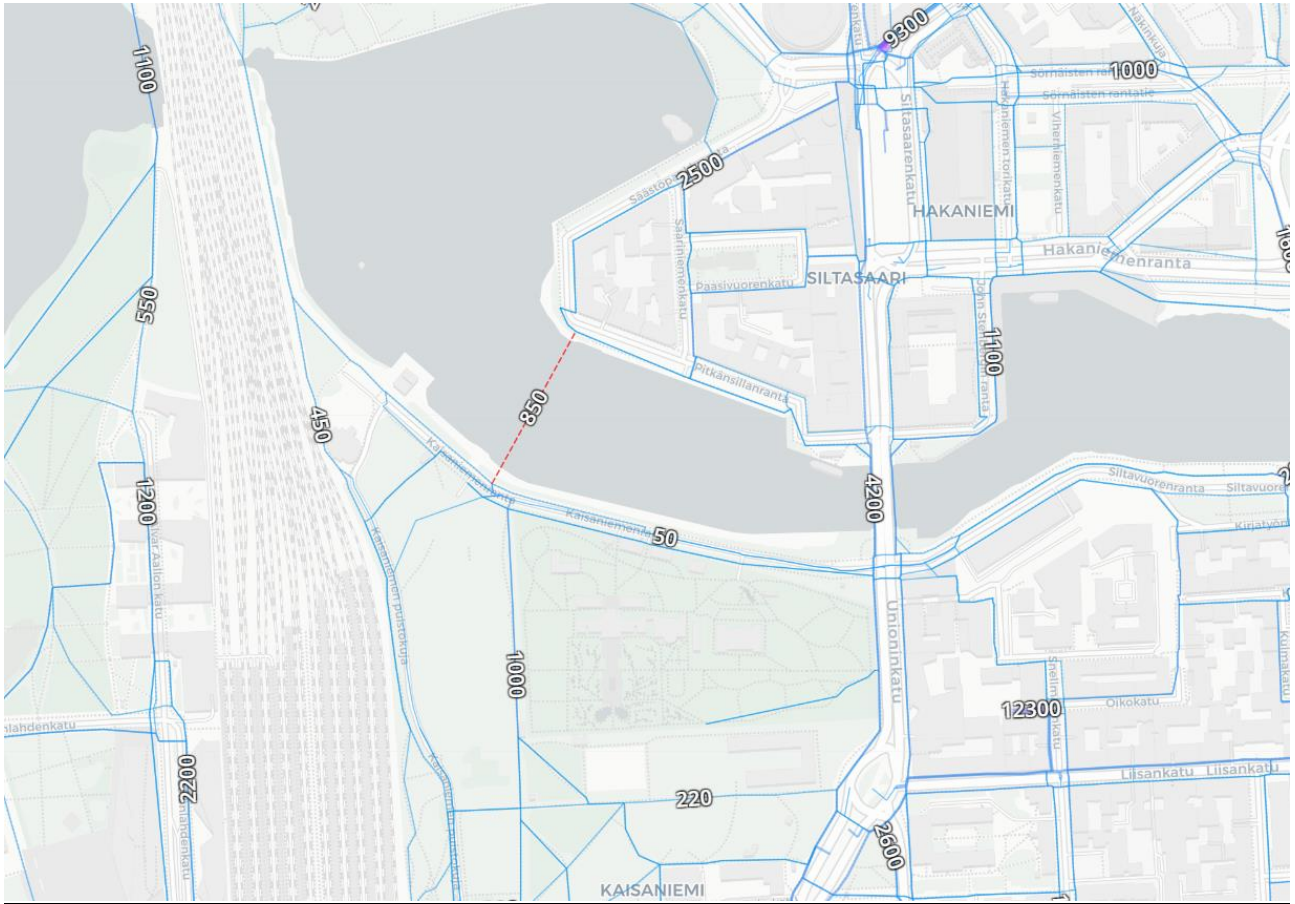
Brutus-ennuste on tehty myös jalankululle, joka ei kuitenkaan ole tarkkuustasollaan niin pitävä kuin pyöräliikenteeltä. Mallin mukaan suurimmat jalankulkuvirrat kulkeutuvat Pitkäsillan kautta (molemmat puolet yht. 6500 jk/vrk)



Kuva 6 Jalankulun kysyntä v. 2025 (pyöräliikenteen tavoiteverkon skenaario)

Uuden sillan kautta malli ennustaa kulkevan 850 jk/vrk. Vastaavasti Pitkäsillan jalankulkijamäärästä sillalle siirtyy noin 800 jk/vrk. Mallin tarkkuustaso ei ota huomioon, että yhteyksien parantuessa jalankulun

houkuttelevuus voi paikallistasolla kasvaa.



Kuva 7 Jalankulun kysyntä v. 2025 sillan kanssa (pyöräliikenteen tavoiteverkon skenaario)