



Vantaan linjastosuunnitelma 2008–2013

Kehäradan liityntälinjastosuunnitelma 2013

Vantaan linjastosuunnitelma 2008–2013
Kehäradan liityntälinjastosuunnitelma 2013

YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
Opastinsilta 6 A
00520 Helsinki
puhelin (09) 156 11
faksi (09) 156 1369
www.ytv.fi

Lisätietoja: Harri Vuorinen, puhelin, 156 1407
harri.vuorinen@ytv.fi

Copyright: Affecto Finland L4322, 2008
Kansikuva: YTV / Tiina Mäkinen 2008
Taitto: Rauni Kaunisto

Valopaino Oy
Helsinki 2008

Esipuhe

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen pitkän aikavälin kehittämistavoitteet pohjautuvat liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (PLJ), joka on liikennejärjestelmää kokonaisuutena tarkasteleva strateginen suunnitelma. Strategisen tason tavoitteiden mukaan seudun joukkoliikennejärjestelmän rungon muodostaa tulevaisuudessa entistä vahvemmin raskas raideliikenne, jota tuetaan laadukkailla asuinalueita palvelevilla liityntälinjoilla.

Vantaan linjastonsuunnitelma vuosille 2008–2013 on Vantaan sisäisen ja seudullisen joukkoliikenteen järjestämistä koskeva yleissuunnitelma, jonka tavoitetilanteen muodostaa noin vuonna 2013 käyttöön otettava Kehärata. Linjastosuunnitelmassa esitetään linjaston kehittämisen vuosittainen toteuttamishjelma kohti junaliikenteen käynnistymistä Kehäradalla.

Suunnitelman tavoitteena on ollut hyödyntää nykyistä paremmin raideliikenneyhteyksiä, parantaa liikennöinnin luotettavuutta ja selkeyttää linjastorakennetta Tavoitelinjastosuunnitelma 2030 (YTV 27/2007) periaatteiden mukaisesti. Myös joukkoliikenteen ympäristönäkökulmat on otettu suunnitelmaa laadittaessa entistä paremmin huomioon. Linjastosuunnittelun rinnalla on tehty myös asemaympäristöjen kehittämiseen ja joukkoliikenteen muiden toimintaedellytysten parantamiseen liittyviä suunnitelmia.

Vantaan linjastosuunnitelma 2008–2013 on tehty YTV:n toimeksiannosta tiiviissä yhteistyössä Vantaan kaupungin, VR Osakeyhtiön ja bussiliikennöitsijöiden kanssa. Esiteltävä linjastosuunnitelma on syntynyt poikkeuksellisen laajan ja monivaiheisen vuorovaikutusprosessin tuloksena Vantaan asukkaita kuunnellen ja virallisten lausuntojen perusteella.

Valmistuneen linjastosuunnitelman pohjana on ollut keväällä 2007 esitelty linjastosuunnitelmaluonnos vuosille 2007–2011 sekä tammikuussa 2008 esitelty ehdotus Vantaan linjastosuunnitelmaksi vuosille 2008–2013. Linjastosuunnitelman tarkistustyö aloitettiin kesäkuussa 2007. Suunnitelmavaihtoehtoja on syksyn 2007 aikana esitelty sidosryhmäseminaarissa, johon edellä mainittujen tahojen lisäksi ovat osallistuneet edustajat Vantaan aluetoimikunnista. Työn aikana on tehty tiivistä yhteistyötä myös Vantaan sivistystoimen kanssa koulumatkayhteyksien osalta. Ehdotusta Vantaan linjastosuunnitelmaksi vuosille 2008–2013 esiteltiin tammi–helmikuun aikana Vantaalla kahdeksassa asukastilaisuudessa, minkä lisäksi suunnitelmaehdotuksesta kerättiin palautetta internetin kautta ja pyydettiin keskeisiltä yhteistyötahoilta lausunnot.

Työn ohjausryhmän ovat muodostaneet YTV:sta Reijo Mäkinen (puheenjohtaja), Outi Janhunen ja Harri Vuorinen (projektipäällikkö) sekä Vantaan kaupungilta Hannu Laakso, Leena Viilo ja Leila Nuotio. Linjastosuunnittelu on tehty YTV:n Joukkoliikennepalvelut -yksikössä Vantaan alueen linjastosuunnittelijoiden toimesta. Konsulttina työssä on toiminut Kari Hillo Strafica Oy:stä.

Tiivistelmäsiivu

Julkaisija: YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta			
Tekijät: YTV Liikenne, Strafica Oy Kari Hillo			Päivämäärä 29.08.2008
Julkaisun nimi: Vantaan linjastosuunnitelma 2008–2013			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: YTV Liikenneosasto			
Tiivistelmä: Vantaan linjastosuunnitelma 2008–2013 on Vantaan sisäisen ja seudullisen joukkoliikenteen yleissuunnitelma, jonka tavoitetilanteen muodostaa arviolta vuonna 2013 käyttöön otettava Kehärata. Linjastosuunnitelmassa esitetään linjaston kehittämisen vuosittainen toteuttamisohjelma kohti junaliikenteen käynnistymistä Kehäradalla. Uudistuksen tavoitteena on seudun liikennejärjestelmää koskevien strategisten tavoitteiden mukaisesti tukeutua nykyistä enemmän raideliikenteeseen ja tätä täydentävään bussiliikenteen liityntälinjastoon. Seutubussiyhteyksiä säilytetään suurimmista keskuksista ja työpaikka-alueilta Helsingin keskustaan. Myös poikittaisliikennettä ja joukkoliikenteen keskeisiä solmupisteitä kehitetään linjastorakenteen keinoin. Lisäksi tavoitteina on linjaston selkeyttäminen, liikenteen täsmällisyyden ja luotettavuuden parantaminen, matkustamisen nopeuttaminen sekä tarjonnan kohdentaminen kysyntää vastaavaksi ja edelleen liikenteen hoidon kustannustehokkuuden kohentaminen. Ajan hengen mukaisesti myös ympäristönäkökulmat painottuvat suunnitelmassa aiempaa enemmän. Linjastosuunnitelmassa esitetään säteittäisiin seutubusseihin perustuvia yhteyksiä muutettavaksi liityntäyhteyksiksi. Osittaisen liityntäliikenteen alueilla seutulinjojen vuorovälit harvenevat. Suunnitelman myötä Kehäratatilanteessa uusia liityntäliikenteen alueita ovat Reuna, Seutula, Ilola–Kylmäoja, Matari, Rekola, Metsola Leppäkorpi ja Jokivarsi. Osittaiseen liityntään siirtyviä alueita ovat Varisto, Vapaala, ja Petikko, joilla tarjotaan vaihdottomat työmatkayhteydet Helsinkiin. Hakunilan suunnan seutulinjasto säilyy suunnitelmassa muuttumattomana. Esitetyt linjastomuutokset toteutetaan vaiheittain niin, että ensimmäiset muutokset astuvat voimaan talviliikenteen 2008–2009 alusta. Tikkurilan muutokset toteutetaan vuosina 2009 ja 2010. Myyrmäki–Martinlaakso -alueen muutokset toteutetaan vuonna 2010. Koivukylän ja Korson linjastomuutos toteutetaan vuonna 2013, jolloin myös liityntäasemien päiväjunaliikennettä tihennetään. Kehäradan liikenteen käynnistymisen yhteydessä uudistetaan myös 50-sarjan poikittaiset bussilinjat. Suunnitelman kokonaiskustannukset alenevat bussi- ja junaliikenteessä yhteensä noin 1,6 milj. euroa vuoden 2007 kustannustasosta verrattaessa vuoden 2013 suunnitelmaa nykytyyppiseen linjastoon. Linjastosuunnitelmassa junaliikenteen kustannukset kasvavat kapasiteettilisäysten ja päiväliikenteen palvelutasoparannusten seurauksena, mutta bussiliikenteessä saavutetaan vastaavasti säästöjä. Linjastosuunnitelma vähentää Vantaan sisäisten ja seudullisten bussilinjojen vuosittaisia kustannuksia noin 4,5 milj. eurolla vuoden 2013 tilanteessa verrattuna nykytyyppiseen linjastorakenteeseen. Junaliikenteessä tarvittavista junayksikkölisäyksistä ja Tikkurilan pohjoispuolisten liityntäasemien päiväjunaliikenteen tihentämisestä aiheutuu noin 3 milj. euron lisäkustannus. Lisäksi suunnitelman lähtökohtana olevan Kehäradan liikennöinti ja junakalustohankinnat lisäävät junaliikenteen kustannuksia parantaen kuitenkin merkittävästi joukkoliikenteen kokonaispalvelutasoa. Linjastorakennemuutoksen myötä bussiliikenteen polttoaineenkäytön hiilidioksidipäästöt alenevat noin 2000 tonnia vuodessa, mikä merkitsee 0,2 % vähenemää pääkaupunkiseudun vuosittaisissa CO ₂ -päästöissä. Suunnitelmaa 2008–2013 on valmisteltu hyvässä ja tiiviissä yhteistyössä Vantaan kaupungin eri hallintokuntien sekä VR:n ja bussiliikennöitsijöiden kanssa. Suunnitelman laadinta on aloitettu kesällä 2006. Suunnitelmavaihtoehtoja on esitelty keskeisimmille asukas- ja sidosryhmille useissa suunnittelutyöpajoissa. Laajan asukaskuulemisen ja kahden lausunto- ja asukaspalautekierroksen myötä käsillä oleva suunnitelma on viimeistelty kevään 2008 aikana. Linjastosuunnitelma tulee YTV:n hallituksen päätettäväksi elokuussa 2008.			
Avainsanat: Linjasto, Linjastosuunnitelma, Kehäradan linjasto			
Sarjan nimi ja numero: YTV:n julkaisuja 17/2008			
ISSN 1796-6965	ISBN 978-951-798-699-1 (nid.) ISBN 978-951-798-700-4 (pdf)	Kieli: Suomi	Sivuja: 44
YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta, PL 521, 00521 Helsinki, puhelin (09) 156 11, faksi (09) 156 1369			

Sammandragssida

Utgivare: SAD Huvudstadsregionens samarbetsdelegation			
Författare: SAD Trafik, Strafica Oy Kari Hillo			Datum 29.08.2008
Publikationens titel: Vanda linjenätverksplan 2008–2013			
Finansiär / Uppdragsgivare: SAD:s trafikavdelning			
Sammandrag: Vanda linjenätverksplan 2008–2013 är en generalplan för Vanda interna och regionala kollektivtrafik. Dess målsättningsläge förverkligas då Ringbanan enligt beräkningar tas i bruk år 2013. I linjenätverksplanen presenteras det årliga förverkligandet av linjenätverkets utveckling mot skedet då tågtrafiken inleds på Ringbanan. Målsättningen med förnyelsen enligt de strategiska målsättningarna för regionens trafikarrangemang är att mer än tidigare bygga på spårtrafiken och den matartrafik med bussar som kompletterar spårtrafiken. Regionbussförbindelserna från de största centrumen och arbetsområden till Helsingfors centrum bevaras. Också tvärtrafiken och kollektivtrafikens centrala knutpunkter utvecklas med hjälp av linjenätverksstrukturen. De övriga målsättningarna är att göra linjenätverket klarare, förbättra trafikens punktlighet och pålitlighet, snabba upp resandet, rikta utbudet så att det motsvarar efterfrågan och förbättra trafikens kostnadseffektivitet. Enligt tidens anda betonas också miljöfrågorna i planen mer än förut. Linjenätverksplanens förslag är att förbindelser som baserar sig på radiala regionbussar skulle förändras så att de bli matarförbindelser. I sådana områden där partiell matartrafik inleds blir intervallerna glesare. Enligt planen är de nya matartrafikområdena i Ringbanaläget följande: Reuna, Sjöskog, Gladas-Kallbäcken, Matar, Räckhals, Skogsbrinken, Alkärr och Jokivarsi. Områdena med delvis matartrafik kommer att vara Varistorna, Friherrs och Petikko, varifrån det kommer att finnas direkta förbindelser för arbetsresor till Helsingfors utan linjebyten. Regionlinjenätverket i Håkansböle förblir oförändrat i planen. De föreslagna förändringarna i linjenätverket förverkligas stegvis så att de första förändringarna träder i kraft fr.o.m början av vintertrafiken 2008–2009. Förändringarna i Dickursby förverkligas åren 2009 och 2010. Förändringarna i området Myrbacka–Mårtensdal förverkligas år 2010. Förändringen av linjenätverket i Björkby och Korso förverkligas år 2013. Då börjar också tågen trafikera med tätare intervaller dagstid. I samband med att trafiken inleds på Ringbanan förnyas också 50-seriens busstvärlinjer. Planens totala kostnader minskar för buss- och tågtrafikens del sammanlagt med ca 1,6 miljoner euro (kostnadsnivån för år 2007), då man jämför planen för år 2013 med det nuvarande linjenätverket. Enligt linjenätverksplanen ökar kostnaderna för tågtrafiken p.g.a kapacitetsökningar och förbättringen av servicenivån i dagstrafiken, men i busstrafiken gör man i motsvarande mån inbesparingar. Linjenätverksplanen minskar de årliga kostnaderna för Vanda interna och regionala busslinjer med ca 4,5 miljoner euro i situationen år 2013 jämfört med den nuvarande linjenätverksstrukturen. I tågtrafiken förorsakar den nödvändiga ökningen av tågenheter och de tätare turerna i dagstrafiken till matarstationerna norr om Dickursby en tilläggskostnad på 3 miljoner euro. Därtill ökas kostnaderna av trafikeringen på Ringbanan, som är planens utgångspunkt, och av anskaffningar av tågmateriel, men dessa förbättrar emellertid avsevärt kollektivtrafikens servicenivå som helhet. I och med linjenätverksförändringarna minskar busstrafikens koldioxidutsläpp med ca 2000 ton per år, vilket innebär en minskning på 0,2 % i huvudstadsregionens årliga CO ₂ -utsläpp. Planen 2008–2013 har förberetts i gott och tätt samarbete med Vanda stads olika förvaltningsenheter, VR och busstrafikföretagen. Utarbetandet av planen påbörjades sommaren 2006. Olika planalternativ har presenterats för de väsentligaste invånar- och intressegrupperna i olika planeringsworkshopar. Efter omfattande utfrågning, två remisser och opinionsundersökningar bland kunderna har den aktuella planen finslipats under våren 2008. Linjenätverksplanen överlämnas för avgörande till SAD:s styrelse i augusti 2008.			
Nyckelord: Linjenätverk, Linjenätverksplan, Ringbanans linjenätverk			
Publikationsseriens titel och nummer: SAD publikationer 17/2008			
ISSN 1796-6965	ISBN 978-951-798-699-1 (nid.)	Språk: Finska	Sidantal: 44
	ISBN 978-951-798-700-4 (pdf)		
Huvudstadsregionens samarbetsdelegation, PB 521, 0051 Helsingfors, telefon (09) 156 11, telefax (09) 156 1369			

Abstract page

Published by: YTV Helsinki Metropolitan Area Council			
Author: YTV Transport, Strafica Oy Kari Hillo			Date of publication 29.08.2008
Title of publication: Route Network Plan for Vantaa 2008-2013			
Financed by / Commissioned by: YTV Transport			
Abstract:			
<p>Route Network Plan for Vantaa 2008–2013 is a general plan for Vantaa internal bus services and regional bus services to/from Vantaa. The Ring railway line estimated to be introduced in 2013 is the basis of the plan. The route network plan includes an annual implementation program for route network development up to the launch of the Ring railway line services.</p> <p>The aim of the reform is to increase reliance on rail traffic and feeder bus system in support of the rail network in accordance with the strategic aims of the Helsinki metropolitan area transport system. Regional bus connections from the largest district centres and employment areas to the centre of Helsinki will continue to operate. Crosstown services and key public transport nodes will be developed by means of route network structure. The aim is also to simplify the route network, improve punctuality and reliability of the transport services, speed up traveling, match demand and supply, and to make transport service management more cost-effective. Conforming to the trends of the day, the plan also pays more attention to environmental aspects.</p> <p>The route network plan suggests that bus services based on radial regional bus routes are turned into feeder services. In areas served in part by feeder bus services, the service intervals of regional buses will be increased. According to the plan, after the introduction of the Ring railway line new feeder bus service areas will include Reuna, Seutula, Ilola–Kylmäoja, Matari, Rekola, Metsola, Leppäkorpi and Jokivarsi. Areas that will be partly served by feeder bus services are Varisto, Vapaala and Petikko. These areas are also provided with direct commuter bus services to Helsinki. Regional bus services to/from Hakunila will remain unchanged.</p> <p>The suggested changes in the route network will be implemented in phases so that the first changes come into effect with 2008–2009 winter timetables. Changes in Tikkurila will be implemented in 2009 and 2010, while changes in Myyrmäki–Martinlaakso will be implemented in 2010. In Koivukylä and Korso, the route network reform will be implemented in 2013 along with more frequent daytime rail services to/from the feeder stations. In connection with the launch of the Ring railway line services, crosstown bus routes in the 50 series will be reformed.</p> <p>When comparing the route network 2013 with the current type of route network, the overall cost of bus and rail services is cut by EUR 1.6 million at 2007 price level. The plan outlines an increase in the cost of rail services due to higher capacity and improved service level for daytime services, whereas cost savings are achieved in bus services. The route network plan reduces the costs for Vantaa internal bus services and regional bus services to/from Vantaa by approximately EUR 4.5 million in 2013 in comparison to current route network structure. Increased number of train units and more frequent daytime services to/from feeder stations located north of Tikkurila incur additional costs of approximately EUR 3 million. Rail services on the Ring railway line, which is the starting point of the plan, and purchase of new rolling stock also increase cost of rail services but they also significantly improve the overall service level of public transport. Along with the structural change in the route network, carbon dioxide emissions from bus traffic will be cut by approximately 2000 tons annually, which equals to a 0.2 % cut in annual CO₂ emissions in the Helsinki metropolitan area.</p> <p>The plan was prepared in close and effective cooperation with different administrative branches of the city of Vantaa, VR and bus operators. The preparation of the plan started in summer 2006. Alternative plans were presented to key resident and interest groups in several planning workshops. The present plan was completed during spring 2008 after extensive hearing of residents and two rounds of statements and feedback from residents. The Executive Board of YTV will decide on the route network plan in August 2008.</p>			
Keywords: Route network, Route network plan, Ring railway line route network			
Publication Series title and number: YTV publications 17/2008			
ISSN 1796-6965	ISBN 978-951-798-699-1 (nid.)	Language: Finnish	Pages: 44
	ISBN 978-951-798-700-4 (pdf)		
YTV Helsinki Metropolitan Area Council, Box 521, 0051 Helsinki, phone +358 9 156 11, fax +358 9 156 1369			

Sisällysluettelo

1	Linjastosuunnitelmahanke	11
1.1	Hankkeen tausta	11
1.2	Suunnitelmataarkistuksen lähtökohdat ja tavoitteet	11
1.3	Suunnitteluprosessi ja vuorovaikutus	12
2	Vantaan linjastosuunnitelma 2008–2013	13
2.1	Bussiliikenne	13
2.1.1	Myyrmäki–Martinlaakso	13
2.1.2	Kivistö	15
2.1.3	Ylästö–Kartanonkoski	18
2.1.4	Tikkurila	20
2.1.5	Koivukylä - Korso	23
2.2	Junaliikennöinti ja -kalusto	25
2.2.1	Junakapasiteetti vuosina 2008–2013	25
2.2.2	Kehärata	25
2.3	Fyysisen ympäristön kehittäminen	26
2.3.1	Nykyisten asemaympäristöjen parantaminen	26
2.3.2	Kehäradan asemat ja bussiterminaalit	27
2.3.3	Tie- ja katuhankkeet	27
2.3.4	Joukkoliikenteen nopeuttaminen ja liikennöitävyyden parantaminen	28
3	Suunnitelman vaikutukset	29
3.1	Suoritteet ja kustannukset	29
3.2	Palvelutaso	32
3.2.1	Palvelutasomuutokset yleisesti	32
3.2.2	Alueellisia palvelutasovaikutuksia	32
3.2.4	Palvelutasomuutokset vuosittain	35
4	Suunnitelman ulkopuolelle rajatut hankkeet	40
Liite 1.	Suunnitelmassa mukana olevan linjaston vuorovälitaulukot	41

1 Linjastosuunnitelmanhanke

1.1 Hankkeen tausta

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen strategisen tason tavoitteistojen ja suunnitelmien mukaan seudun joukkoliikennejärjestelmän rungon muodostaa tulevaisuudessa entistä vahvemmin raskas raideliikenne, jota tuetaan laadukkailla asuinalueita palvelevilla liityntälinjoilla. Vantaan kaupunki onkin käyttänyt viime vuosikymmeninä huomattavia summia Martinlaakson radan ja pääradan investointeihin.

Vantaan sisäinen linjasto ja seudullinen linjasto ovat syntyneet vaiheittain. Junaliikennöinnin vuorotiheys on aina viime vuosiin saakka ollut niin vähäistä, ettei tehokkaan liityntäliikenteen järjestäminen ja ratojen täysimääräinen hyödyntäminen ole ollut tarkoituksenmukaista. Lähitulevaisuudessa seudun kaupunkirataverkosto täydentyä Kehäradan myötä, mikä on Vantaan linjaston kehittämisen keskeinen lähtökohta.

Vantaan linjastosuunnitelman laadinta aloitettiin kesäkuussa 2006. Lähtötiedot analysoitiin on koottu erilliseen muistioon Vantaan Linjastosuunnitelma 2007–2011, Nykytilanteen kuvaus ja analyysi (18.10.2006). Keväällä 2007 esittelystä ensimmäisestä linjastoluonnoksesta annettiin kevään 2007 aikana lähes 3 500 palautetta internetin kautta, puhelimitse, postitse sekä asukkaille järjestetyissä tilaisuuksissa. Lisäksi luonnoksesta pyydettiin viralliset lausunnot Vantaan kaupungilta, VR Osakeyhtiöltä, liikennöitsijöiltä ja naapurikunnilta.

Poikkeuksellisen suuresta palautemäärästä sekä suunnitelman muuttuneista lähtökohdista ja pidentyneestä aikatahtäyksestä johtuen päätettiin toukokuussa 2007 linjastosuunnitelman tarkistustarpeesta.

Linjastosuunnitelman tarkistustyö aloitettiin kesäkuussa 2007. Suunnitelmavaihtoehtoja on syksyn 2007 aikana esitelty sidosryhmäseminaarissa, johon edellä mainittujen tahojen lisäksi ovat osallistuneet edustajat Vantaan aluetoimikunnista. Työn aikana on tehty tiivistä yhteistyötä myös Vantaan sivistystoimen kanssa koulumatkayhteyksien osalta. Ehdotusta Vantaan linjastosuunnitelmaksi vuosille 2008–2013 esiteltiin helmikuun aikana Vantaalla kahdeksassa asukastilaisuudessa, minkä lisäksi suunnitelmaehdotuksesta kerättiin palautetta internetin kautta ja pyydettiin keskeisiltä yhteistyötahoilta lausunnot.

Suunnitelmaa 2008–2013 on valmisteltu hyvässä ja tiiviissä yhteistyössä Vantaan kaupungin eri hallintokuntien sekä VR:n ja bussiliikennöitsijöiden kanssa.

1.2 Suunnitelmatarkistuksen lähtökohdat ja tavoitteet

Vantaan kaupungin ensimmäisestä suunnitelmaluonnoksesta antaman lausunnon mukaan linjastosuunnitelmassa esitetään linjaston kehittämisen vuosittainen toteuttamisohjelma kohti Kehäradan käyttöönottolannetta. Suunnitelman tavoitetilanne on junaliikenteen käynnistyminen Kehäradalla noin vuonna 2013.

Uudistuksen tavoitteena on tukeutua jatkossa nykyistä enemmän raideliikenteeseen ja tätä täydentävään bussiliikenteen liityntälinjastoon kuitenkin niin, että seutubussiyhteyksiä säilytetään suurimmista keskuksista ja työpaikka-alueilta Helsingin keskustaan. Suunnitelmassa tulee määritellä pidempien sisäisten linjojen tarve, jotta vältetään monen vaihdon yhteyksiltä.

Tavoitteena on lisäksi selkeyttää linjastoa, parantaa liikennöinnin täsmällisyyttä ja luotettavuutta, nopeuttaa matkustamista, kohdentaa joukkoliikenteen tarjontaa kysyntää vastaavaksi ja parantaa liikenteen taloudellisuutta. Myös ympäristönäkökulmat painottuvat ehdotuksessa entistä enemmän.

Vantaan lausunnosta saatuja jatkosuunnittelun lähtökohtia ovat olleet Lentokentän ja Tikkurilan välisen yhteyden profilointi ennen Kehäradan valmistumista. Maankäytön lähivuosien suunnitelmien osalta linjaston kehittämisen painopistealueita ovat Kivistö, Aviapolis ja Hakkila. Myös Peijaksen sairaalan hyvä tavoitettavuus ja koulumatkayhteyksien sujuvuus on Vantaan kaupungin lausunnossaan ilmaisemia lähtökohtia.

Työn strategisena lähtökohtana on YTV:n Tavoitelinjastosuunnitelma, joka on osa Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma PLJ:n joukkoliikennestrategiaa. Tavoitelinjastosuunnitelma toimii operatiivisen ja strategisen suunnittelun yhdistävänä suunnittelutasona. Tavoitelinjastosuunnitelman tavoitteena on luoda toimivan joukkoliikenteen alue, jossa on maankäyttöön kehittämiseen kiinteästi kytkeytyvä linjasto, selkeä ja helposti hahmotettava ja hallittavissa oleva joukkoliikennejärjestelmä, kilpailukykyiset joukkoliikenteen palvelut henkilöautoliikenteeseen nähden sekä kustannustehokkaasti liikennöitävä linjasto.

1.3 Suunnitteluprosessi ja vuorovaikutus

Linjastosuunnitelman tarkistustyö aloitettiin paneutumalla huolellisesti noin 3 500 palautteeseen. Palautteet seuloitiin linjoittain ja postinumeroalueittain, jolloin saatiin jatkosuunnittelua varten selville eniten muutosta vaativat kohteet. Palautteen antajista noin 93 % vastusti esitettyjä muutoksia. Vastauksissa korostui huoli kokonaismatka-aikojen kasvusta matkojen muuttuessa vaihdollisiksi, sujuvien vaihtojen onnistumisesta sekä asemaympäristöjen turvattomuudesta ja siisteydestä. Valtaosa kriittistä kohdistui seutulinjosten lakkauttamisesityksiin, mutta osin myös sisäisen liikenteen yhteyksiin.

Jatkotyö käynnistettiin keskeisille sidosryhmille järjestetyssä strategiaseminaarissa 19.6.2007. Tilaisuudessa esiteltiin saadut lausunnot ja alustava palauteanalyysi. Seminaarissa käydyn keskustelun perusteella suunnitelman tarkistuksen ja toteutuksen reunaehdot edelleen täsmentyivät: junaliikenteessä kaluston riittävyys tulee varmistaa, junaliikennöinnin täsmällisyyttä parantaa ja asemaympäristöt on saatettava asianmukaiseen kuntoon.

Palauteanalyysia tehtiin kevään ja kesän 2007 aikana. Varsinainen linjastosuunnittelu aloitettiin elokuussa 2007. Alustavaa ehdotusta Vantaan linjaston kehittämissuunnitelmaksi vuosille 2008–2013 esiteltiin virkamiehille, aluetoimikunnille, yritysedustajille ja liikennöitsijöille suunnatussa seminaarissa 28.11.2007. Lisäksi suunnitelmaa ja suunnittelutilannetta on työn aikana esitelty YTV:n hallitukselle 21.11.2007 sekä Vantaan kuntatekniikan ja joukkoliikenneasioiden jaostolle 5.12.2007.

Linjastosuunnitelmaa laadittaessa erityishuomiossa ovat olleet koululaiset. Aktiivisessa ja vuorovaikutteisessa yhteistyössä Vantaan sivistystoimen kanssa on syksyn 2007 aikana kartoitettu huolellisesti oppilaiden koulumatkat koulukohtaisesti. Myös kouluverkon näköpiirissä olevat muutokset on otettu huomioon. Joukkoliikenteen palvelu koulumatkoilla on Vantaalla erityisen haasteellista etenkin laajalta alueelta tulevien erityiskoulujen oppilaiden osalta.

Suunnitelmatarkistuksen valmistuttua ehdotusta Vantaan linjastosuunnitelmaksi vuosille 2008–2013 esiteltiin helmikuun aikana Vantaalla kahdeksassa yleisötilaisuudessa. Samanaikaisesti suunnitelmas- ta pyydettiin lausunnot Vantaan kaupungilta, YTV-alueen muilta kaupungeilta ja liikennöitsijöiltä. Suunnitelma laitettiin edellisvaiheen tapaan nähtäväksi internetiin, jonka välityksellä suunnitelmasta annettiin palautetta. YTV Liikenteen ”Hyppää kyytiin” -asiakaslehden vuoden 2008 ensimmäisestä numerosta tehtiin kaikkiin vantaalaisiin koteihin jaettava erikoisnumero, jossa esitellään suunnitelman keskeisin sisältö ja esittelytilaisuuksien ajankohdat ja paikat.

Laajan asukaskuulemisen jälkeen saadut lausunnot ja asiakaspalautte analysoitiin kevään 2008 aikana. Tarkistetusta suunnitelmaehdotuksesta annettiin yhteensä noin 1 150 palautetta, jotka koskivat pääasiassa Helsinkiin suuntautuvien seutulinjosten vuorovälejä, asemaympäristöjen turvallisuutta ja viihtyisyyttä sekä Peijaksen sairaalayhteyksiä. Linjastosuunnittelun rinnalla tehtiin asemaympäristöjen kehittämiseen ja joukkoliikenteen muiden toimintaedellytysten parantamiseen liittyviä suunnitelmia. Palautteiden ja lausuntojen pohjalta suunnitelmaehdotus on viimeistelty huhti–toukokuun aikana Vantaan linjastosuunnitelmaksi 2008–2013. Lopullinen linjastosuunnitelma tulee YTV:n hallituksen päätettäväksi elokuussa 2008.

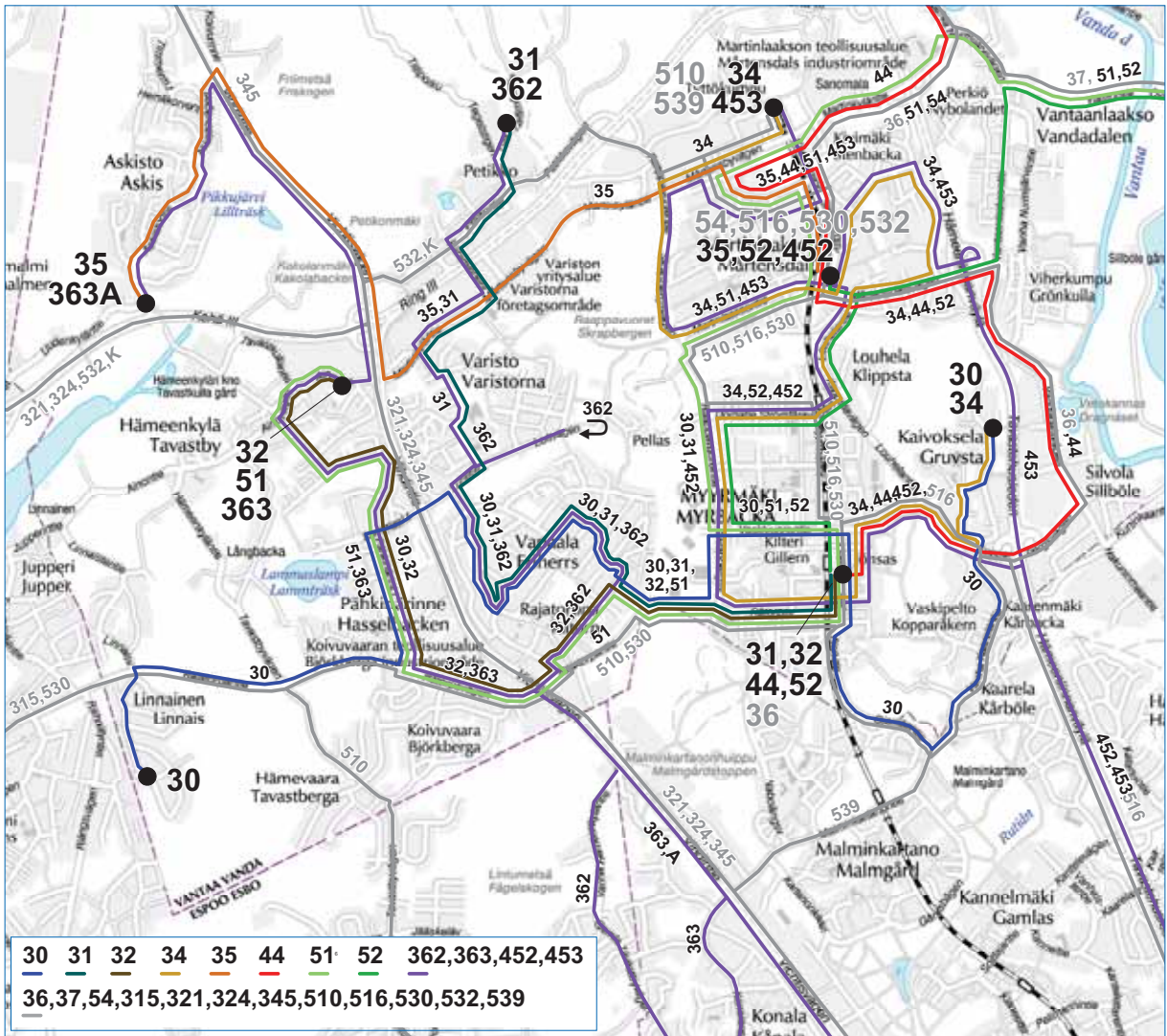
2 Vantaan linjastosuunnitelma 2008–2013

2.1 Bussiliikenne

2.1.1 Myyrmäki–Martinlaakso

Askisto, Linnainen, Hämeenkylä, Pähkinärinne, Petikko, Varisto, Vapaala, Martinlaakso, Myyrmäki, Louhela, Kaivoksela

Alueen linjastomuutokset toteutetaan kahdessa osassa, syksyllä 2008 ja 2010.



Kuva 1. Myyrmäki–Martinlaakso –alueen linjastorakenne vuonna 2013.

Muutokset syksyllä 2008

Linja 43 lyhennetään välille Martinlaakso–Vestra. Uusi linja 30 korvaa linjalla 43 aiemmin liikennöidyn reitinosan Kaivoksela–Myyrmäki–Linnainen.

Muutokset syksyllä 2010

Sisäistä liikennettä parannetaan perustamalla uusia liityntälinjoja Petikosta, Varistosta ja Vapaalasta (linja 31) sekä Hämeenkylästä ja Pähkinärinteestä (linja 32). Liityntälinjat tarjoavat 10–20 minuutin vuorovälillä yhteydet pääasiassa Myyrmäen asemalle, mutta osittain myös Martinlaakson asemalle. Liityntälinjat korvaavat joko osittain tai kokonaan Helsinkiin päättyviä seutulinoja. Linja 30 siirtyy kulkemaan Vaskipellon kautta.

Suorat seutulinjayhteydet Mannerheimintien suuntaan säilytetään läpi päivän Hämeenkylästä ja Pähkinärinteestä linjalla 363, jonka Vihdintien kautta ajettavat A-vuorot hoitavat myös Askiston yhteyksiä. Linjan 363 vuoroista puolet ajetaan A-vuoroina Vihdintietä ja puolet Pitäjänmäen kautta tarjoten hyvät vaihtoyhteydet rantaradan junaliikenteeseen, poikittaiseen Jokeri-linjaan ja Helsingin sisäisiin linjoihin. Varistosta, Vapaalasta ja Petikosta ruuhka-ajan yhteydet Helsinkiin hoidetaan linjalla 362. Linjan perusreitti ajetaan Vantaalla ja Helsingissä Vanhan Hämeenkyläntien kautta. Seutubussiyhteydet Helsinkiin hoidetaan koko päivän ajan Myyrmäestä linjalla 452 ja Martinlaaksosta linjalla 453. Osa seutulinjojen vuoroista korvataan liityntälinjoilla.

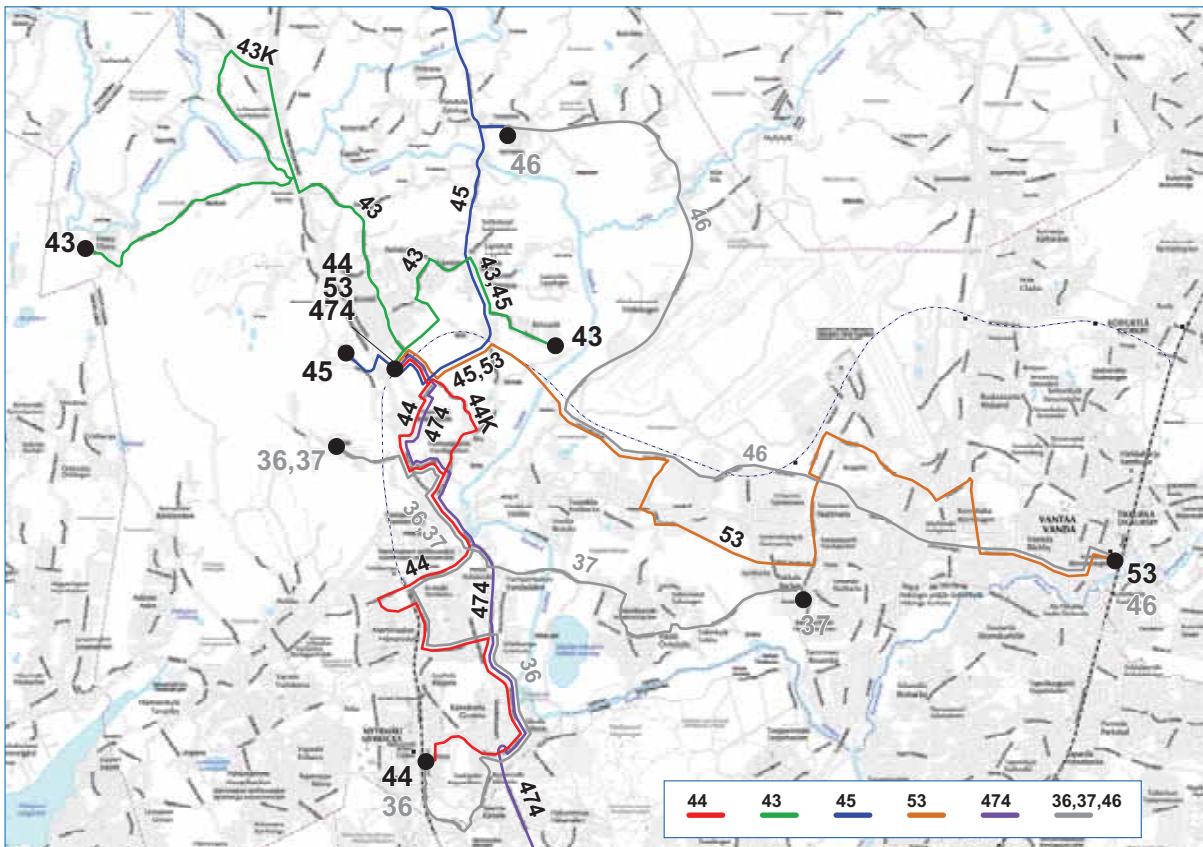
Sisäinen poikittaislinja 51 Lentoasema–Myyrmäki–Hämeenkylä ja sisäiset linjat 15 Martinlaakso–Viinikanmetsä, 36 Myyrmäki–Vaskipelto–Petas sekä 37 Pakkala–Ylästö–Petas säilyvät nykyisellään. Myyrmäen alueen palvelulinja P16 pysyy ennallaan. Martinlaakson alueen palvelulinja P17 lopetetaan, kun linja 34 aloittaa liikennöinnin. Seutulinjat 360, 361 ja 364 lopetetaan. Vihdintietä Kalajärven suunnasta Helsinkiin kulkevat seutulinjat 321, 324 ja 345 säilyvät nykyisellään. Seudullisille poikittaislinjoille 510, 516, 530, 532 ja 539 ei esitetä tässä suunnitelmassa muutoksia.

Myyrmäki - Martinlaakso		Vuoroväli				
		Arki ruuhka	päivä	La päivä	Su päivä	Toteutus (vuosi/kk)
Sisäiset linjat						
30	Kaivoksela - Linnainen	30	60	60	60	2010/8
31	Myyrmäki - Varisto	10	20	30	30	2010/8
32	Myyrmäki - Hämeenkylä	10	20	30	30	2010/8
34	Kaivoksela - Myyrmäki - Martinlaakso - Vantaankoski	10	20	30	30	2010/8
35	Martinlaakso - Askisto	20	20	30	30	2010/8
51	Lentoasema - Myyrmäki - Hämeenkylä	30	30	30	30	2010/8
52	Tikkurila - Ylästö - Myyrmäki	10	15	20	30	2013/8
Nykyisten linjojen 50, 55, 56 ja 57 liikenne päättyy syksyllä 2013						
Palvelulinjan P17 liikenne päättyy syksyllä 2010						
Seutulinjat						
362	Helsinki - Pitäjänmäki - Petikko	30	-	-	-	2010/8
363	Helsinki - Pähkinärinne/ Askisto	15	30	60	60	2010/8
452	Helsinki - Martinlaakso	20	30	60	60	2010/8
453	Helsinki - Vantaankoski	20	30	60	60	2010/8
Seutulinjat 360, 361 ja 364 lakkautetaan syksyllä 2010						
Linjat jotka säilyvät nykyisellään						
P16	Kaivoksela - Myyrmäki - Varisto					
15	Martinlaakso - Viinikanmetsä					
36	Myyrmäki - Vaskipelto - Petas					
37	Pakkala - Ylästö - Petas					
315	Helsinki - Vanhakartano					
321	Helsinki - Koskelo					
324	Helsinki - Kalajärvi					
345	Helsinki - Rinnekoti					
510	Vantaankoski - Tapiola - Westendinasema					
516	Hakaniemi - Martinlaakso					
530	Martinlaakso - Espoon keskus					
532	Martinlaakso - Kalajärvi					
539	Munkkiniemi - Vantaankoski					

Muutokset syksyllä 2008

Linjan 474 perusreitti lyhennetään välille Helsinki–Katriinan sairaala. V-vuorot hoitavat edelleen Koivupään yhteyksiä ja hiljaisena aikana A-vuorot ajavat Reunaan. Linja 43 lyhennetään välille Martinlaakso–Vestra. Uusi linja 30 korvaa linjalla 43 aiemmin liikennöidyn reitinosan Kaivoksela–Myyrmäki–Linnainen. Linjan 45 kaikki vuorot ajetaan Reunaan asti. Linjan 44 reittiä muutetaan Myyrmäen ja Martinlaakson välillä. Uusi reitti kulkee Kaivokselan, Silvolan ja Viherkummun kautta korvaten näin osaltaan linjan 43 poistumista ko. reittiosuudelta. Linjat 36 Myyrmäki–Vaskipelto–Petas, 37 Pakkala–Ylästö–Petas ja 46 Tikkurila–Katriinan sairaala säilyvät nykyisellään. Myös Pohjois-Vantaan pienkalustolinjat 1 ja 2 jatkavat liikennöintiään.

Kivistö 2008		Vuoroväli				
		Arki ruuhka	päivä	La päivä	Su päivä	Toteutus (vuosi/kk)
Sisäiset linjat						
30	Kaivoksela - Myyrmäki - Linnainen	60	60	60	60	2008/8
43	Martinlaakso - Vestra	30	60	60	60	2008/8
44	Myyrmäki - Kivistö - Katriinan sairaala	60	-	-	-	2008/8
45	Myyrmäki - Katriinan sairaala - Reuna	45	60	-	-	2008/8
Seutulinjat						
474	Helsinki - Katriinan sairaala	30	60	60	60	2008/8
Linjat jotka säilyvät nykyisellään						
36	Myyrmäki - Vaskipelto - Petas					
37	Pakkala - Ylästö - Petas					
46	Tikkurila - Katriinan sairaala					



Kuva 3. Kivistön alueen linjastomuutokset vuonna 2013.

Muutokset syksyllä 2013

Vuonna 2013 käynnistyy junaliikenne Kehäradalla, mikä muuttaa Pohjois-Vantaan bussilinjastoa. Kivistön asema tulee toimimaan liityntäliikenteen asemana. Seutulijnan 474 päätepysäkki siirretään Katriinan sairaalalta Kivistön asemalle. Linja 43 hoitaa liityntäyhteydet Vestrasta ja Koivupäästä Kivistön asemalle. Linja 45 palvelee yhteyksiä Reunasta ja Katriinan sairaalalta sekä Keimolaan rakennettavalta uudelta asuntoalueelta Kivistön asemalle. Linjan 2 osalta varaudutaan Keimolanmäen uuden asuinalueen rakentumiseen jo ennen vuotta 2013.

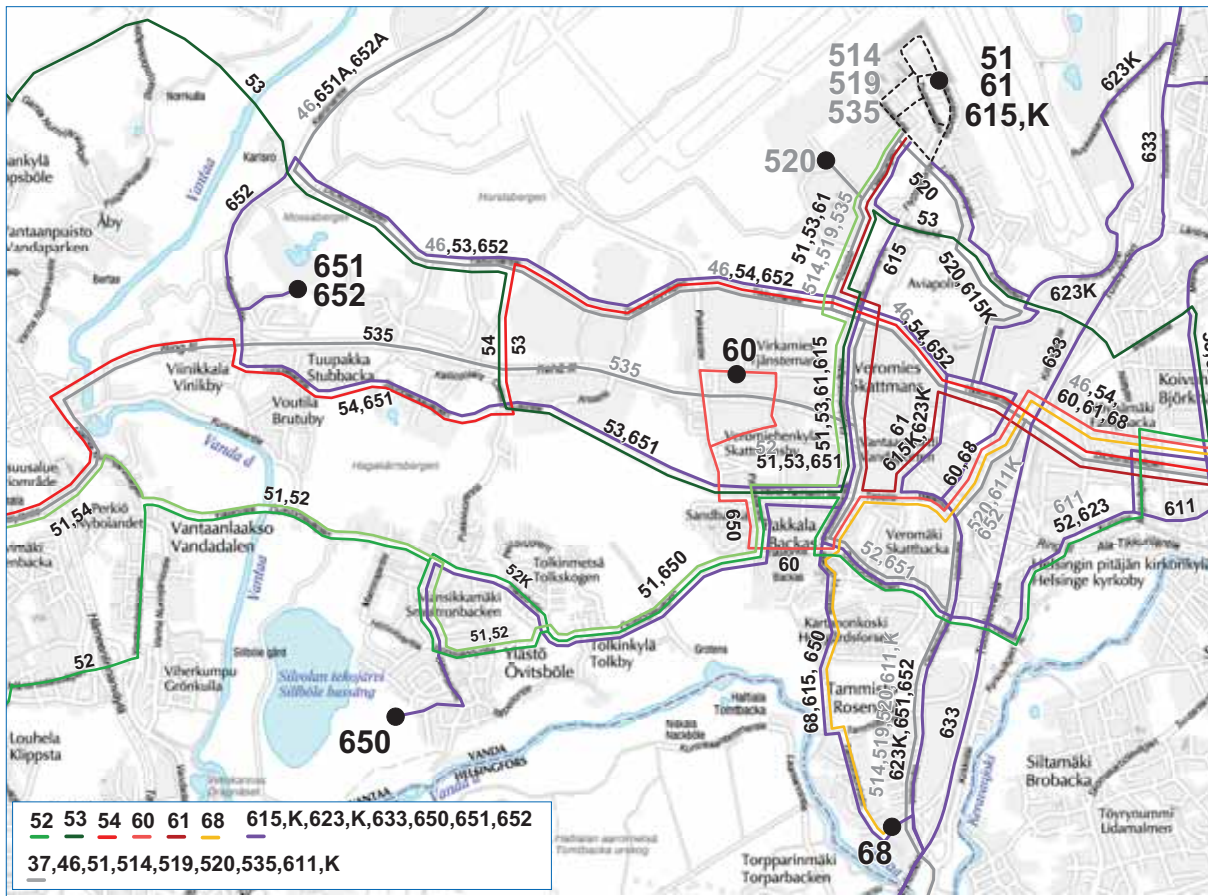
Sisäinen linja 44 lyhennetään välille Kivistö–Martinlaakso–Myyrmäki. Kivistön ja Tikkurilan välisiä yhteyksiä hoitavat Kehäradan junat. Veromieheen, Pakkalaan ja Aviapolikseen pääsee uudella poikittaislinjalla 53 Tikkurila–Veromies–Kivistö. Linjat 36 Myyrmäki–Vaskipelto–Petas, 37 Pakkala–Ylästö–Petas ja 46 Tikkurila–Katriinan sairaala jatkavat liikennöintiään. Pienkalustolinjojen palvelut suunnitellaan erikseen.

Kivistö 2013		Vuoroväli					Toteutus (vuosi/kk)
		Arki ruuhka	päivä	La päivä	Su päivä		
Sisäiset linjat							
43	Vestra - Kivistö - Koivupää	30	60	60	60		2013/8
44	Kivistö - Martinlaakso - Myyrmäki	30	60	60	60		2013/8
45	Keimolanmäki - Kivistö - Katriinan sairaala - Reuna	30	60	60	60		2013/8
53	Tikkurila - Veromies - Kivistö	30	-	-	-		2013/8
Seutulinjat							
474	Helsinki - Kivistö	30	60	60	60		2013/8
Linjat jotka säilyvät nykyisellään							
36	Myyrmäki - Vaskipelto - Petas						
37	Pakkala - Ylästö - Petas						
46	Tikkurila - Katriinan sairaala						

2.1.3 Ylästö–Kartanonkoski

Ylästö, Kartanonkoski, Tammisto, Pakkala, Veromies, Lentoasema

Alueen linjastomuutokset toteutetaan vaiheittain vuosina 2008, 2010 ja 2013.



Kuva 4. Keski-Vantaan linjastomuutokset vuonna 2013.

Muutokset syksyllä 2008

Linjan 61 liikennöinnin täsmällisyyttä parannetaan jakamalla se kahdeksi linjaksi 61 ja 62. Linja 61 Tikkurila–Lentoasema liikennöi 10 minuutin välein ja hoitaa edelleen yhteyksiä Tikkurilan suunnasta kaupakeskus Jumboon. Osa vuoroista ajaa Tikkurilantietä Jumbon ohi V-vuoroina. Teknisen alueen kautta kiertävät K-vuorot lakkautetaan. Linjaa 62 Mellunmäki–Tikkurila liikennöidään ruuhka-aikaan 10 minuutin ja päivällä 12 minuutin välein. Linjojen reitit säilyvät nykyisellään.

Muutokset syksyllä 2010

Vuodesta 2010 alkaen linjan 68 kaikki vuorot alkavat kulkea reittiä Kuninkaanmäki–Tikkurila–Tammisto, A-vuorot hoitavat Kuusijärven yhteyksiä. Yhdessä linjan 60 Jokiniemi–Veromies ja linjan 61 Tikkurila–Pakkala–Lentoasema kanssa linja 68 tarjoaa ruuhkassa noin 8 minuutin vuorovälillä yhteyden Keski-Vantaan työpaikka-alueille ja kaupakeskus Jumboon. Linja 60 liikennöi läpi päivän.

Linjan 650 käännpaikka siirtyi Ylästössä Metsäniityntielle alueen eteläosaan. Nykyinen Isonmäntien käännpaikka on luonteeltaan tilapäinen.

Muutokset vuonna 2013

Vuonna 2013 junaliikenne Kehäradalla käynnistyy 10 minuutin vuorovälillä. Tämä korvaa nykyisiä sisäisiä poikittaisia bussilinjoja. Linjat 50 Tikkurila–Pähkinärinne–Myyrmäki, 55 Tikkurila–Myyrmäki–Varisto, 56 Mellunmäki–Myyrmäki ja 57 Tikkurila–Ylästö–Myyrmäki lakkautetaan. Myös seutulinjat 415 ja 451 lakkautetaan Kehäradaliikenteen myötä.

Linjan 52 reitti muuttuu kulkemaan Tikkurilasta Ylästöntien ja Martinlaakson terminaalin kautta Myyrmäkeen. Sitä liikennöidään ruuhka-aikaan 10 minuutin vuorovälillä ja se tarjoaa hyvät yhteydet sekä Myyrmäen että Tikkurilan suunnasta Keski-Vantaan työpaikka-alueille. Yhdessä linjan 62 Mellunmäki–Tikkurila kanssa linja 52 tarjoaa tiheävuorovälisen vaihtoyhteyden myös Länsi-Vantaan suunnasta. Linja 51 Lentoasema–Myyrmäki–Hämeenkylä säilyy nykyisellään. Linjan 53 nykyinen reitti lakkautetaan ja uusi reitti kulkee Tikkurilasta Veromiehen ja Pakkalan kautta Kivistön asemalle. Myös linjan 54 reitti muuttuu yhteydeksi Tikkurilasta Martinlaaksoon Veromiehen ja Tuupakan kautta. Tikkurilasta Katriinan sairaalaan liikennöivä linja 46 säilyy nykyisellään.

Lentoaseman yhteydet Helsingistä hoidetaan Kehäradan junaliikenteellä 10 minuutin vuorovälillä. Tällöin nykyinen linja 615 Helsinki–Kartanonkoski–Lentoasema hoitaa Veromiehen yhteyksiä ja yhdessä linjan 650 Helsinki–Ylästö kanssa Kartanonkosken yhteyksiä Helsinkiin. Linjat 615 ja 650 tarjoavat yhdessä noin 8 minuutin vuorovälin ruuhka-aikaan. Valimotien kautta kulkevat Helsingin suunnasta linjat 611 Helsinki–Simonsilta ja 623 Helsinki–Peijas. Tuupakan työmatkayhteyksiä hoitavat linjat 651 ja 652. Lentoasemalta liikennöiville seudullisille poikittaislinjoille 514, 519, 520 ja 535 ei esitetä tssä yhteydessä muutoksia.

Ylästö, Kartanonkoski, Pakkala		Vuoroväli				
		Arki ruuhka	päivä	La päivä	Su päivä	Toteutus (vuosi/kk)
Sisäiset linjat						
52	Tikkurila - Ylästö - Martinlaakso - Myyrmäki	10	15	20	30	2013/8
53	Tikkurila - Veromies - Kivistö	30	-	-	-	2013/8
54	Tikkurila - Veromies - Martinlaakso	30	-	-	-	2013/8
60	Jokiniemi - Veromies	30	30	-	-	2010/8
61	Tikkurila - Pakkala - Lentoasema	15	15	15	20	2010/8
68	Kuninkaanmäki - Tikkurila - Tammisto	30	60	60	60	2010/8
Nykyisten linjojen 50, 55, 56 ja 57 liikenne päättyy syksyllä 2013						
Seutulinjat						
615	Helsinki - Kartanonkoski - Lentoasema	15	30	30	30	2013/8
623	Helsinki - Peijas	30	60	60	60	2013/8
651	Helsinki - Tuupakka/Viinikanmetsä	30	-	-	-	2013/8
652	Helsinki - Tuupakka/Viinikanmetsä	30	-	-	-	2013/8
Nykyisten linjojen 415 ja 451 liikenne päättyy syksyllä 2013						
Linjat jotka säilyvät nykyisellään						
37	Pakkala - Ylästö - Petas					
46	Tikkurila - Katriinan sairaala					
51	Lentoasema - Myyrmäki - Hämeenkylä					
514	Lentoasema - Tapiola - Westendinasema					
519	Itäkeskus/Vuosaari - Malmi - Lentoasema					
520	Itäkeskus - Malmi - Lentoaseman tekninen alue					
535	Lentoasema - Espoon keskus					
611	Helsinki - Simonsilta					
650	Helsinki - Ylästö					

2.1.4 Tikkurila

Tikkurila, Viertola, Koivuhaka, Hiekkaharju, Simonkylä, Ruskeasanta, Ilola, Jokiniemi, Kuninkaala, Hakkila, Hakunila, Itä-Hakkila, Kuninkaanmäki, Sotunki, Vaarala, Länsimäki
Alueen linjastomuutokset toteutetaan vaiheittain vuosina 2008, 2010, 2011 ja 2013.

Muutokset syksyllä 2008

Linjan 61 liikennöinnin täsmällisyyttä parannetaan jakamalla se kahdeksi linjaksi 61 ja 62. Linja 61 Tikkurila–Lentoasema liikennöi 10 minuutin välein ja hoitaa edelleen yhteyksiä Tikkurilan suunnasta kauppakeskus Jumboon. Osa vuoroista ajaa Tikkurilantietä Jumbon ohi V-vuoroina. Teknisen alueen kautta kiertävät K-vuorot lakkautetaan. Linjaa 62 Mellunmäki–Tikkurila liikennöidään ruuhka-aikaan 10 minuutin ja päivällä 12 minuutin välein. Linjojen reitit säilyvät nykyisellään.

Muutokset syksyllä 2010

Linjan 61 reitti muutetaan kulkemaan Peltolantieltä Tikkurilantielle. Linjat 60 ja 68 siirtyvät Peltolantielle. Radan itäpuolella linjan 68 reitti muuttuu kulkemaan Jokiniementietä. Linjan 68 A-vuorot hoitavat Kuusijärven yhteyksiä.

Linja 69 Hakunila–Sotunki–Tikkurila hoitaa Hakkilan, Kuusikon ja Heidehofin yhteyksiä Tikkurilaan ja parantaa vaihtoyhteyksiä Hakunilassa. Reitti jatketaan Hakunilan keskusta Sotungin yhteyksien parantamiseksi. Linja 62 Mellunmäki–Tikkurila kulkee Länsimäen ja Hakunilan suunnasta linjan 61 nykyistä reittiä pitkin. Linja 83 lakkautetaan. Linja 87 kulkee edelleen Mellunmäestä Korsoon ja Leppäkorpeen.

Muutokset syksyllä 2011

Ilolan ja Simonkylän suunnasta Tikkurilaan perustetaan kaksi uutta sisäistä linjaa. Linja 65 kulkee Ilolasta Malmiiniityn ja Hiekkaharjun kautta, ja linja 66 Simonsillasta Hiekkaharjun kautta Tikkurilan asemalle. Linjan 68 kaikki vuorot alkavat kulkea reittiä Kuninkaanmäki–Tikkurila–Tammisto. Linja 63 säilyy nykyisellään. Linja 613 Helsinki–Ilola–Kylmäoja lakkautetaan.

Muutokset vuonna 2013

Vuonna 2013 Kehäradalla 10 minuutin vuorovälillä käynnistyvä junaliikenne korvaa nykyisiä sisäisiä poikkitaaisia bussilinjoja ja aiheuttaa muutoksia seutulinjoihin. Seutulinjat 611 Helsinki–Simonkylä reitti liikennöidään Uusiniityntien kautta säilyttäen eteläisen Malmiiniityn seudulliset yhteydet Helsinkiin. Linjan 623 reitti muuttuu uudelle Koivukylänväylälle ja Simonkalliontielle, päätepysäkki siirtyy Peijaksen sairaalaan. Linja 623 ajetaan Koivukylän aseman kautta. Linjat 623 Helsinki–Peijas ja 611 hoitavat Helsingin pitäjän kirkonkylän ja linja 623 Koivuhaan yhteyksiä. Jokiniemen, Maarinkunnaan ja Kuusikon yhteyksiä Helsinkiin palvelee linja 732 Helsinki–Päiväkumpu. Uusi seutulinja 733 Helsinki–Hakkila–Päiväkumpu kulkee Honkanummen hautausmaan kautta. Linjat 730 ja 734 lakkautetaan. Hakunilan alueen seutulinjat 740, 741 ja 742 säilyvät ennallaan.

Linjat 50 Tikkurila–Pähkinärinne–Myyrmäki, 55 Tikkurila–Myyrmäki–Varisto, 56 Mellunmäki–Myyrmäki ja 57 Tikkurila–Ylästö–Myyrmäki lakkautetaan. Linjan 52 reitti muuttuu kulkemaan Ylästöntien kautta Tikkurilasta Martinlaakson terminaalin kautta Myyrmäkeen. Sitä liikennöidään ruuhka-aikaan 10 minuutin vuorovälillä ja se tarjoaa hyvät työ- ja koulumatkayhteydet. Yhdessä linjan 62 Mellunmäki–Tikkurila kanssa Kehäradan junaliikenne ja linja 52 tarjoavat tiheävuorovälisen vaihtoyhteyden Länsi-Vantaan ja Itä-Vantaan välillä. Linjan 53 nykyinen reitti lakkautetaan ja uusi reitti kulkee Tikkurilasta Veromiehen ja Pakkalan kautta Kivistön asemalle. Myös linjan 54 reitti kulkee Tikkurilasta Martinlaaksoon Veromiehen ja Tuupakan kautta. Tikkurilasta Katriinan sairaalaan liikennöivä linja 46 säilyy nykyisellään.

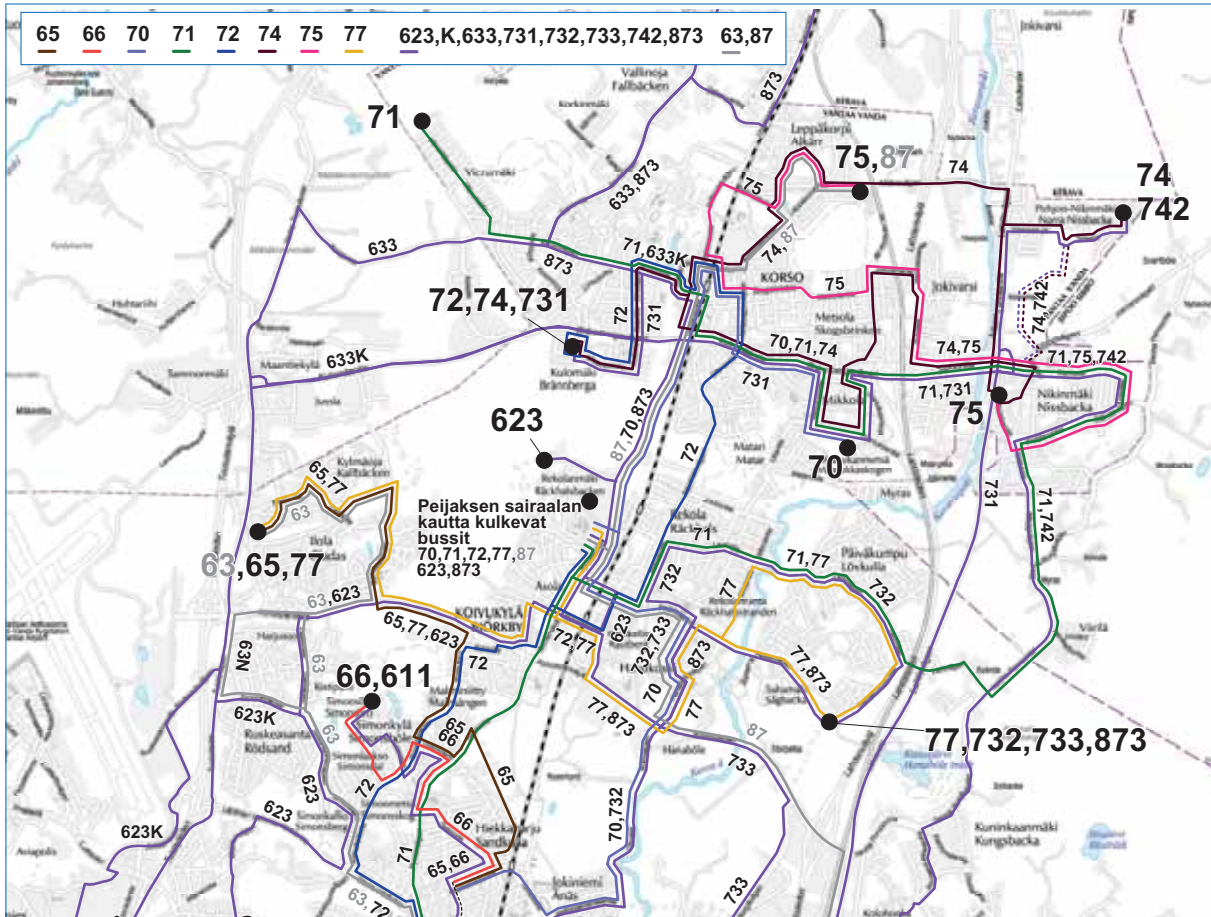
Ruskeasannan aseman valmistuttua linjat 63, 65 ja 77 jatketaan Ilolasta asemalle. Hakunilan alueen sisäisille ja seutulinjaille ei ole tulossa muutoksia.

Tikkurila		Vuoroväli					Toteutus (vuosi/kk)
		Arki ruuhka	päivä	La päivä	Su päivä		
Sisäiset linjat							
52	Tikkurila - Ylästö - Martinlaakso - Myyrmäki	10	15	20	30	2013/8	
53	Tikkurila - Veromies - Kivistö	30	-	-	-	2013/8	
54	Tikkurila - Veromies - Martinlaakso	30	-	-	-	2013/8	
60	Jokiniemi - Veromies	30	30	-	-	2010/8	
61	Tikkurila - Pakkala - Lentoasema	15	15	10	20	2010/8	
62	Mellunmäki - Tikkurila	10	10	15	20	2010/8	
65	Tikkurila - Malminiitty - Ruskeasanta	60	60	60	60	2011/8	
66	Tikkurila - Simonsilta	15	20	40	40	2011/8	
68	Kuninkaanmäki - Tikkurila - Tammisto	30	60	60	60	2010/8	
69	Hakunila - Sotunki -Tikkurila	30	40	60	60	2010/8	
70	Tikkurila - Peijas - Mikkola	12	20	20	20	2013/8 *)	
71	Tikkurila - Päiväkumpu - Korso - Vierumäki	30	60	30	30	2013/8	
72	Tikkurila - Rekola - Kulomäki	20	20	20	20	2013/8 *)	
Nykyisten linjojen 50, 55, 56 ja 57 liikenne päättyy syksyllä 2013.							
Nykyisen linjan 83 Tikkurila - Kolohonka liikenne päättyy syksyllä 2010.							
*) reittimuutokset v.2009 ja tarjonnan lisäys v. 2013.							
Seutulinjat							
611	Helsinki - Simonsilta	20	60	60	60	2013/8	
623	Helsinki - Peijas	30	60	60	60	2013/8	
732	Helsinki - Päiväkumpu	20	30	60	60	2013/8	
733	Helsinki - Hakkila - Päiväkumpu	60	-	90	90	2013/8	
742	Helsinki - Pohjois-Nikinmäki	60	60	60	60	2013/8	
Linjan 613 liikennöinti päättyy syksyllä 2011 ja linjojen 730 ja 734 syksyllä 2013.							
Linjat jotka säilyvät nykyisellään							
46	Tikkurila - Katriinan sairaala						
63	Tikkurila - Kylmäoja						
87	Mellunmäki - Leppäkorpi						
88	Länsisalmi - Sotungin koulu						
518	Sörnäinen - Kuninkaanmäki						
740	Helsinki - Nissas						
741	Helsinki - Kuninkaanmäki						

2.1.5 Koivukylä - Korso

Korso, Rekola, Koivukylä, Havukoski, Kulomäki, Vierumäki, Vallinoja, Leppäkorpi, Metsola, Mikkola, Matari, Päiväkumpu, Jokivarsi, Nikinmäki

Alueen linjastomuutokset toteutetaan vaiheittain vuosina 2008, 2009, 2011 ja 2013.



Kuva 6. Koivukylän ja Korson alueen linjastorakenne vuonna 2013.

Muutokset syksyllä 2008

Uusi linja 77 Etelä-Päiväkumpu–Koivukylä–Kylmäoja perustetaan. Linjaa liikennöidään arkisin 30 minuutin vuorovälillä. Linjalla parannetaan yhteyksiä Koivukylän terveysasemalle ja se kulkee radan länsipuolella Koivukylänväylän uutta katuosuutta pitkin. Poikittaisliikenne itä-länsisuunnassa nopeutuu, ja Iolan alueen koululaisten matka Simonkylän koululle helpottuu.

Muutokset syksyllä 2009

Korsan, Koivukylän ja Tikkurilan välisiä yhteyksiä hoitavat junaliikenteen lisäksi sisäiset linjat 70 Tikkurila–Peijas–Korsan asema–Mikkola, 71 Tikkurila–Päiväkumpu–Nikinmäki–Korso–Vierumäki ja 72 Tikkurila–Rekola–Korsan asema–Kulomäki. Linjan 71 reitti säilyy nykyisellään. Linjan 70 reitti muuttuu kulkemaan Korsan ja Koivukylän välillä radan länsipuolta Asolanväylää ja linja 72 radan itäpuolta Rekolantietä. Näin yhteydet radan itä- ja länsipuolen välillä ja Korsan asemalle paranevat.

Muutokset syksyllä 2013

Nikinmäen yhteyksiä Korsan alueen kouluihin hoitaa molempiin suuntiin liikennöivä ympyrälinja 74 Kulomäki–Pohjois-Nikinmäki–Nikinmäki–Kulomäki. Yhteydet Nikinmäestä, Jokivarresta, Metsolasta ja Leppäkorvesta Korsan asemalle hoitaa linja 75. Linjan 77 Etelä-Päiväkumpu–Koivukylä–Kylmäoja vuoroväliä tihennetään 20 minuuttiin. Reitti liikennöidään Asolanväylän kautta, mikäli tieyhteys Koivukylänväylältä Leinelän kautta Valtimotielle ei valmistu suunnitelmakaudella. Vuonna 2013 myös linjojen 70, 71 ja 72 vuorotarjontaa lisätään.

Seutulinjat 731 Helsinki–Kulomäki vuoroväliä harvennetaan ruuhka-aikana 20 minuuttiin. Päivä- ja viikonloppuliikenteessä vuoroväli on 30 minuuttia. Linja hoitaa Mikkolan yhteyksiä sekä Korsoon että Helsinkiin. Linja 742 Helsinki–Pohjois-Nikinmäki muutetaan kulkemaan Nikinmäessä reittiä Korennon- tie–Lukkitie–Perhotie–Lahdentie–Pohjois-Nikinmäki. Linjaa liikennöidään tunnin välein. Linja 633 säilyy nykyisellään. Linjaa 873 Päiväkumpu–Peijas–Kerava liikennöidään 20 minuutin vuorovälillä. Päiväkummun, Rekolan ja Havukosken yhteyksiä Helsinkiin palvelee linja 732 Helsinki–Päiväkumpu. Uusi seutulinja 733 Helsinki–Hakkila–Päiväkumpu kulkee Honkanummen hautausmaan kautta, Havukoskel- la ajetaan reittiä Hanaböentie–Laurantie–Peijaksentie. Linjat 730 ja 734 lakkautetaan.

Ruskeasanan aseman valmistuttua linjat 63, 65 ja 77 jatketaan Ilolasta asemalle.

Koivukylä - Korso		Vuoroväli				Toteutus (vuosi/kk)
		Arki ruuhka	päivä	La päivä	Su päivä	
Sisäiset linjat						
65	Tikkurila - Malminiitty - Kylmäoja	60	60	60	60	2011/8
66	Tikkurila - Simonsilta	15	20	40	40	2011/8
70	Tikkurila - Peijas - Mikkola	12	20	20	20	2013/8 *)
71	Tikkurila - Päiväkumpu - Korso - Vierumäki	30	60	30	30	2013/8
72	Tikkurila - Rekola - Kulomäki	20	20	20	20	2013/8 *)
74	Kulomäki - Pohjois-Nikinmäki - Nikinmäki - Kulomäki	20	40	60	60	2013/8
75	Nikinmäki - Korso - Leppäkorpi	20	40	-	-	2013/8
77	Etelä-Päiväkumpu - Koivukylä - Kylmäoja	20	20	30	30	2013/8
Nykyisen linjan 67 liikenne päättyy syksyllä 2009.						
Nykyisen linjan 73 liikenne päättyy syksyllä 2013.						
Nykyisten linjojen 52 ja 54 liikenne päättyy syksyllä 2013.						
*) reittimuutokset v.2009 ja tarjonnan lisäys v. 2013.						
Seutulinjat						
623	Helsinki - Peijas	30	60	60	60	2013/8
633	Helsinki - Vallinoja - Kerava	30	60	60	60	2013/8
731	Helsinki - Kulomäki	20	30	30	30	2013/8
732	Helsinki - Päiväkumpu	20	30	60	60	2013/8
733	Helsinki - Hakkila - Päiväkumpu	60	-	90	90	2013/8
742	Helsinki - Pohjois-Nikinmäki	60	60	60	60	2013/8
873	Päiväkumpu - Peijas - Kerava	20	20	30	30	2013/8
Nykyisten linjojen 730 ja 734 liikenne päättyy syksyllä 2013.						
Nykyisen linjan 613 liikenne päättyy syksyllä 2011.						
Linjat jotka säilyvät nykyisellään						
63	Tikkurila - Kylmäoja					
87	Mellunmäki - Leppäkorpi					
874	Peijas - Vallinoja (-Hyrylä)					

2.2 Junaliikennöinti ja -kalusto

2.2.1 Junakapasiteetti vuosina 2008–2013

Nykyistä voimakkaammin raideliikenteeseen tukeutuva linjastorakenne merkitsee, että vantaalaiset matkustavat lähivuosina entistä enemmän junalla. Kasvavat matkustajamäärät edellyttävät juniin kapasiteetin lisäämistä ruuhka-aikoina. Nykyinen turvalaitetekniikka ja aikataulurakenteet eivät ruuhka-aikana mahdollista junien määrän kasvattamista vuorovälejä tihentämällä. Sen sijaan junien pituuksia voidaan kasvattaa lisäämällä junakokoonpanoihin yksiköitä. Yhdessä Sm1/2-yksikössä on 230 laskennallista matkustajapaikkaa (190 istuma- ja 40 seisomapaikkaa).

Vantaan linjastosuunnitelman yhdessä maankäytön kasvun kanssa on vuoteen 2013 mennessä arvioitu lisäävän ruuhkatunnin matkustajamääriä M-, I- ja K-linjoilla noin 1000 matkustajalla ruuhkasuuntaan. Tämä merkitsee, että nykyisin matkustusväljyyden osalta kriittisimpiin 2 junayksikön mittaisina liikennöitäviin M- ja K-juniin on tarve lisätä kuhunkin 1 yksikkö vuoteen 2013 mennessä, jolloin tarvittavan lisäkaluston määrä on yhteensä 5 junayksikköä. Näistä 3 junayksikköä tarvitaan K-linjalle ja 2 yksikköä M-linjalle. I-junissa on ruuhka-aikoinakin vapaata matkustuskapasiteettia, eikä lisäyksiköitä tarvita.

Linjastosuunnitelman kannalta merkittävimmät muutokset ajoittuvat vuosille 2010 (Myyrmäki–Martinlaakso) ja 2013 (Korson ja Koivukylän linjasto). Nykyisten kuormitusten perusteella tarvitaan K-junaan 1 junayksikkö lisää nykyiseen klo 7.04 Keravalta lähtevään junaan. Korson ja Koivukylän alueen linjastomuutokset merkitsevät, että klo 7.44 ja 7.54 Keravalta lähteviin juniin varaudutaan lisäämään kumpaankin junayksikkö. Näiden lisäysten jälkeen K-linjalla liikennöidään aamuruuhkatunti (lähdöt klo 7.04–8.04) vähintään kolmen junayksikön mittaisilla kokoonpanoilla.

Vuonna 2010 toteutettavat Martinlaakson ratasektorin linjastomuutokset kasvattavat M-junien kuormitusta niin, että nykyisin klo 8.01 ja 8.11 Vantaankoskelta lähteviin juniin varaudutaan lisäämään kumpaankin junayksikkö. Tällöin myös M-linjalla liikennöidään aamuruuhkatunti (lähdöt klo 7.21–8.11) kolmen yksikön mittaisina kokoonpanoina.

Vuonna 2013 tihennetään K-junien päiväliikennettä niin, että ruuhka-aikojen lisäksi myös päivällä K-junia liikennöidään 10 minuutin vuorovälillä. Muutos lisää suoritepohjaisia kustannuksia, mutta ei vaikuta linjan kalustotarpeeseen.

2.2.2 Kehärata

Suunnitelman keskeinen lähtökohta on Kehärata, joka yhdistää Martinlaakson radan lentoaseman kautta päärataan. Tällöin muodostuu yhtenäinen rengasmainen kaupunkirata Martinlaakson radan ja Keravan kaupunkiradan kautta. Uudelle rataosuudelle on suunniteltu Vantaankosken ja pääradan välille viisi uutta asemaa: Kivistön ja Leinelän pinta-asemat sekä Aviapoliksen, Lentoaseman ja Ruskeasannan tunneliasemat. Lisäksi asemavarauksia on kolme: Vehkala, Petas ja Viinikkala. Lopputilanteessa Kehäradan lähiliikenteen junat tulevat palvelemaan yhteensä 26 liikennepaikkaa. Kehäradan vaikutusalueelle on suunnitteilla merkittäviä asuin- ja työpaikka-alueita.

Kehäradan PM-junien (Päärata–Martinlaaksonrata) ja MP-junien (Martinlaaksonrata–Päärata) liikennöinti perustuu nykyisten M- ja I-junien liikennöinnin yhdistämiseen eli uusien Kehäradan PM/MP-junien myötä nykymuotoiset lähiliikenteen M- ja I-junat lakkautetaan. Kehäradan junat liikennöivät ruuhka-aikoina 10 minuutin vuorovälillä eli kuusi junaa tunnissa suuntaansa. Nopein matka-aika Helsingistä lentoasemalle on noin 30 minuuttia Tikkurilan kautta. Kehäradan lähiliikenteen junat pysähtyvät Lentoasemalla vähintään yhdeksi minuutiksi matka-tavaroiden kanssa kulkevien matkustajien liikkumisen helpottamiseksi. Muilla asemilla Kehäradan junat pysähtyvät vähintään 30 sekunniksi. Pohjoisen suunnan lentomatkat voivat vaihtaa kaukojunista Kehäradan juniin Tikkurilassa, josta matka-aika lentoasemalle on 10 minuuttia. Kehäradan suunnitelmiin sisältyy mm. bussiterminaalihankkeita Kivistöön ja Ruskeasantaan, joita on kuvattu tarkemmin luvussa 2.3.2.

2.3 Fyysisen ympäristön kehittäminen

2.3.1 Nykyisten asemaympäristöjen parantaminen

Useissa selvityksissä ja kyselyissä on havaittu, että lähiliikenneasemat koetaan monesti turvattomiksi ja epäviihtyisiksi. Vantaan linjastosuunnitelmaluonnoksen 2007–2011 yhteydessä pidetyissä yleisötilaisuuksissa helmi–maaliskuussa 2007 tuli selkeästi esille, että nykyiset asemat eivät ole riittävän laadukkaita ja turvallisia. Uudet asemat tullaan rakentamaan valoisiksi ja esteettömiksi. Lähijuna-asemia parantamalla lisätään joukkoliikenteen käytön helppoutta ja parannetaan turvallisuutta, jolloin koko joukkoliikennejärjestelmästä tulee entistä houkuttelevampi liikkumisvaihtoehto.

Keväällä 2007 on käynnistetty Vantaan lähijuna-asemien kehittämisselvitys, jonka ovat teettäneet YTV ja Vantaan kaupunki. Työssä on tarkasteltu keskeisten liityntäliikennepaikoiksi suunniteltujen asemien kehittämistoimia. Selvityksen tavoitteena on ollut esittää ja suunnitella kehitysideoita viidelle lähijuna-asemalle: Myyrmäki, Martinlaakso, Louhela, Koivukylä ja Korso. Lisäksi erillistarkasteluina ovat mukana Tikkurilan asema matkustajainformaation ja opastuksen osalta ja Vantaankosken asema liityntäpysäköinnin osalta.

Toimenpiteiden suunnittelun lähtökohdaksi jokaisesta asemasta on analysoitu arkkitehtuuri, kunto, asematoiminnot, liikenne, liikkuminen, pelonpaikat ja erityisongelmat. Työn aikana on tullut esille paljon erilaisia ja eritasoisia parantamis- ja kehittämiskohteita. Jatkotoimet voidaan luokitella neljään osa-alueeseen:

- a) Suuret toimenpiteet, joilla tavoitellaan Kehäradan asemien laatutasoa,
- b) Nopeasti toteutettavat toimenpiteet, joilla päästään lähemmäksi Kehäradan asemien laatutasoa ja joiden toteutus voi alkaa välittömästi,
- c) Kaikkia asemia koskevat kehittämistoimenpiteet, joilla parannetaan ensisijaisesti asemien turvallisuutta ja siisteyttä. Lähtökohdaksi on pidettävä sitä, että asemat voidaan pitää auki niinä aikoina kun junat liikennöivät sekä
- d) Uusia asemia suunniteltaessa huomioitavia asioita (esimerkiksi Kehäradan suunnittelu)

Vantaankosken radan asemat vaativat kattavat peruskorjaukset, jos ja kun niillä halutaan yltää edes lähelle Kehäradan asemien laatutasoa. Asemakohtaiset erityispiirteet on otettava huomioon.

Pääradan asemien kohdalla on huolehdittava siitä, että asemat eivät pääse vuosien saatossa menemään yhtä huonoon kuntoon kuin Vantaankosken radan asemat. Koivukylän ja Korson asemilla ongelmat liittyvät ensisijaisesti asemien valvonnan puuttumiseen. Korson asemalla liityntäliikennejärjestelyt on saatava kuntoon. Tämä tarkoittaa ensisijaisesti bussiterminaalien rakentamista ja uuden kulkuyhteyden toteuttamista bussiterminaalista juna-asemalle ja opastuksen parantamista.

Esimerkkejä nopeasti toteutettavista toimenpiteistä ovat mm. varoitusraitojen maalaaminen laitureille, yhtenäisen informaation toteuttaminen, valaistuksen parantaminen ja kaiteiden lisääminen, sekä rikkinäisten opasteiden, valaisimien ja virheellisen opastuksen korjaaminen. Käytöstä poistetut puhelinkopit korvataan esimerkiksi YTV:n ja Vantaan joukkoliikenneinformaatiolla, minkä lisäksi asemille rakennetaan tuulensuojia.

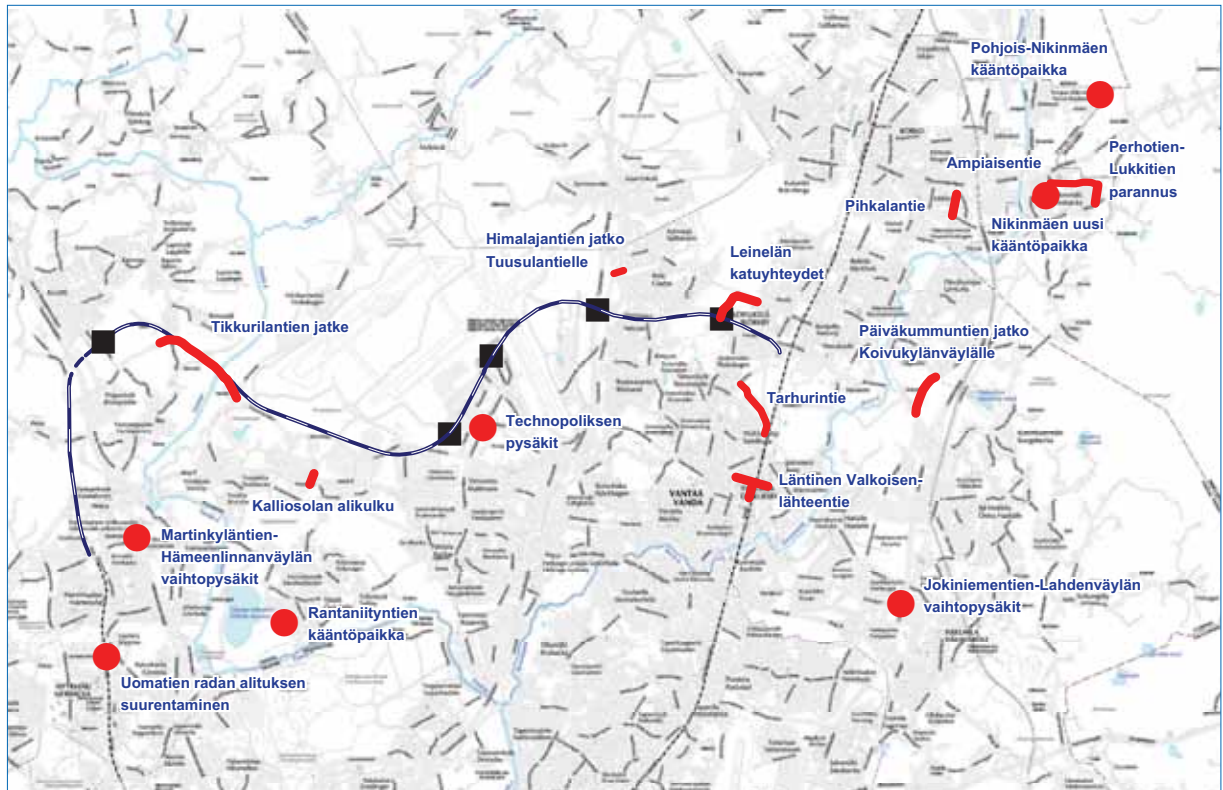
Kaikille asemille yhteisiä parannustoimenpiteitä ovat mm. kameravalvonta, jatkuva läsnäolo, huolto ja ylläpito, esteettömyys sekä opastus, info ja valaistus. Toimenpiteet on kuitenkin selvitettävä koko lähijunaliikenteen osalta ja kaikkien keskeisten osapuolten on osallistuttava työn laadintaan.

2.3.2 Kehäradan asemat ja bussiterminaalit

Kehäradan valmistumisen myötä Vantaalle toteutetaan viisi uutta asemapaikkaa: Kivistö, Aviapolis, Lentoasema, Ruskeasanta ja Leinelä. Näistä Kivistön ja Ruskeasannan asemille on suunniteltu terminaalit bussien ja henkilöautojen liityntäliikennettä varten.

2.3.3 Tie- ja katuhankkeet

Vantaalla on vireillä joukko tie- ja katuhankkeita, jotka palvelevat myös joukkoliikenteen järjestämistä. Linjastosuunnitelman toteuttamisen näkökulmasta tärkeimmät katuhankkeet on esitetty kuvassa 7.



Kuva 7. Linjastosuunnitelmaa palvelevat katuhankkeet.

Vantaan kaupunki arvioi, että linjastosuunnitelmassa esitetyt katuosuudet valmistuvat seuraavassa aikataulussa:

- | | |
|---------|--|
| v. 2008 | Ampiaisentie |
| v. 2009 | Etelä-Nikinmäen kääntöpaikka
Lukkitien ja Perhotien parantaminen |
| v. 2010 | Leinelän katuyhteys Koivukylänväylä-Koivukylän puistotie
Lantinen Valkoisenlähteentie pääradan ali
Tarhurintie (Hiekkaharju)
Uomatien radan alituksen suurentaminen (jos ratkaisu löytyy) |
| v. 2013 | Päiväkummuntien jatko Koivukylänväylälle etelään
Tikkurilantien jatko Riipiläntielle
Himalajantien jatko Tuusulantielle
Kalliosolan alikulku (liittyy tiehankkeeseen) |

Uomatien alikulun syvennys Louhelassa palvelisi useita linjoja. Hanke on mukana investointiohjelmassa vuodelle 2010. Alikulku pitäisi olla syvennettynä talviliikenteen 2010 alkaessa. Vaihtopysäkkien toteuttaminen Martinkyläntien-Hämeenlinnanväylän liittymään on esitetty mm. Tavoitelinjastosuunnitelmassa.

Tikkurilantien jatke Riipiläntielle ei ole toistaiseksi Kehäradan / Kehä III:n hankekokonaisuudessa. Hanke palvelee suunnitelman linjaa 53 ja Kehäradan rakentamisen aikaisia tarpeita. Kalliosolan alikulku Kehä III:lla liittyy Kehä III:n kehittämiseen, ja hanke sisältyy myös pikaparannussuunnitelmaan. Linjan 650 kääntöpaikka siirretään Ylästössä Metsäniityntielle alueen eteläosaan. Nykyinen Isonmänyntien kääntöpaikka on luonteeltaan tilapäinen.

Valkoisenlähteentien alikulku Tikkurilassa on joukkoliikenteelle tärkeä hanke. Arvioitu toteutuminen on vuonna 2009. Yhteyttä hyödyntää suunnitelmassa linjat 62 ja 68. Tarhurintien rakentaminen Hiekka-harjussa palvelee suunnitelmassa linjaa 65.

Lentoasemantien pysäkit Technopoliksen kohdalla olisi toteutettava työpaikka-alueen saavutettavuuden parantamiseksi. Kylmäojalle rakentuu uusi asuinalue. Linjat 63, 65 ja 77 liikennöidään Satutien ja Epikoskentien kautta. Päiväkummuntien eteläpään rakentuminen suunnitelmakaudella on epävarmaa. Uranuksenkuja Mikkolassa on valmistumassa. Hanke palvelee nykyistä paremmin Mikkolan maankäyttöä.

Nikinmäessä sijaitsevan Lukkittien ja Perhotien parannukseen on varauduttu v. 2009. Hankkeen myötä Nikinmäen liikennöitävyys paranee. Ampiaisentie on vuoden 2008 rakentamishohjelmassa. Hanke ei vaikuta merkittävästi Nikinmäen linjastoon. Etelä-Nikinmäessä on varauduttu myös uuden kääntöpaikan rakentamiseen.

Linjalle 742 suunniteltu kääntöpaikka Pohjois-Nikinmäessä on nykyisin peruutuskääntöpaikka. Kääntöpaikka ei ole turvallinen ja ongelma kasvaa alueen rakentuessa.

Edellä mainittujen suunnitelmakaudella todennäköisesti toteutuvien hankkeiden lisäksi Luhtitien jatke Uomatielelle olisi joukkoliikenteelle tarpeellinen hanke, jonka toteutuminen on kuitenkin kaavavalituksista johtuen epävarmaa.

2.3.4 Joukkoliikenteen nopeuttaminen ja liikennöitävyyden parantaminen

Uusien katuyhteyksien lisäksi joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin vaikuttavat erilaiset nopeutustoimenpiteet ja linjaston liikennöitävyyden osalta fyysisen ympäristön rajoitteet. Vantaan sisäisen linjan 61 nopeuttamiseksi on käynnistetty selvitys, jossa nopeuttamistoimien keinovalikoima sisältää mm. fyysisen katuverkon kaistajärjestelyineen sekä liikennevalojen toiminnan. Liikennevaloetuisuuksien toteuttamista linjan 61 lisäksi on suunniteltu lentokenttälinjalle 615. Näillä profiloitavilla lentoasemaa palvelevilla linjoilla toteutetaan ilme, josta matkustajat tunnistavat lentoasemalle menevän linjan.

Samanaikaisesti linjastosuunnitelman kanssa on tehty joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamisselvitystä, jossa on käsitelty mm. sujuvuuden parantamiseen ja pysäkkien kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä. Vantaalla kiireellisimmäksi hankkeeksi voidaan katsoa Katriinan sairaalan parkkipaikalla sijaitsevan kääntöpaikan uudelleensuunnittelu huolimatta melko vähäisestä kääntöpaikalle päättyvästä liikenteestä. Sairaalan pihan läpi ajavat käytännössä kaikki alueella liikkuvat bussit, mikä aiheuttaa ahtaalla pihalla ongelmia.

Linjastosuunnitelman yhteydessä on liikennöitsijähaastatteluin kartoitettu muita ongelmakohteita. Martinkyläntiellä liikenteen sujuvuus ruuhka-aikoina on huono. Osittain sujuvuusongelmat johtuvat valo-ohjaamattomista liittymistä, tehokkaiden joukkoliikenne-etuisuuksien puutteesta tai liittymäjärjestelyistä. Myös viivytykset Rajatorpantien ja Vihdintien liittymässä ovat ruuhka-aikana suuret, ja liittymässä tulisi toteuttaa joukkoliikenteen valoetuksia.

Kuljettajien mukaan ajoittain epäloogisesti tai -optimaalisesti toimivia valo-ohjauksisia liittymiä ovat Lentoasemantien ja Tikkurilantien liittymä sekä Tikkurilassa Kielotien ja Lummetien sekä Ratatien ja Unikkotien liittymät. Pysäkki- tai liittymämitoituksessa on puutteita Kinkerikujan vaihtopysäkillä, Pakkalahassa Tasetien ja Lentoasemantien liittymässä. Tikkurilassa liittymägeomerialtaan ongelmallisia liittymiä ovat Peltolantien ja Talvikkitien liittymä sekä Kielotien ja Unikkotien liittymä. Bussikaluston kannalta tarpeettoman ahdas liittymämitoitus on myös Talvikkitien ja Talkootien liittymässä.

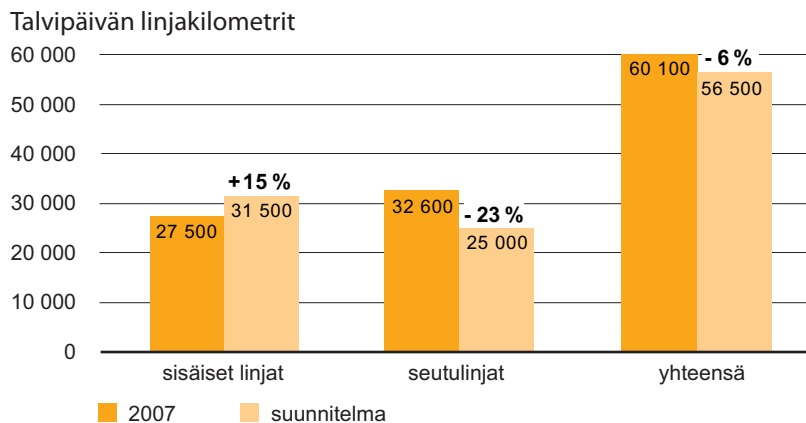
3 Suunnitelman vaikutukset

3.1 Suoritteet ja kustannukset

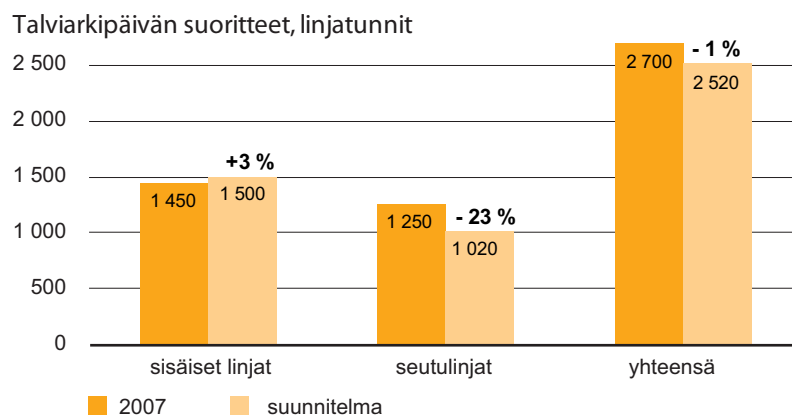
Vantaan linjastosuunnitelman suoritteet bussiliikenteen osalta (linjakilometrit, ajotunnit ja autopäivät) on muodostettu talviliikenteen viikon (arki, lauantai ja sunnuntai) perusteella. Suoritteista on laskettu linjakohtaiset kustannukset, jotka on edelleen laajennettu vuositasolle kertoimella. Laskelmis- sa on käytetty loppuvuoden 2007 yksikkökustannuksia ja kustannustasoa. Junaliikenteen kustannukset muodostuvat kaluston pääoma- ja huoltokustannuksista (kalustotarve) sekä tunti- ja kilometriperusteisista kustannuksista. Junaliikenteen yksikkökustannukset vastaavat YTV:n tilaaman lähijunaliikenteen keskimääräistä toteutunutta kustannustasoa vuonna 2007.

Bussiliikenteen osalta yhden talviviikon suoritteet sekä sisäisten ja seutubussien lähtömäärämuutokset on esitetty kuvissa 8–11. Suunnitelmassa sisäisen liikenteen linjakilometrit kasvavat noin 15 % nykyisestä. Seutulinoilla vastaavasti kilometrisuorite alenee 23 %. Kokonaisuudessaan seutulienteessä tarvitaan 34 autoa vähemmän ja vastaavasti sisäisessä liikenteessä 5 autoa lisää nykytilanteeseen nähden, jolloin kokonaisautomäärä vähenee suunnitelman myötä 29 autolla. Sisäisen liikenteen lähtömäärät lisääntyvät 63 % nykyisestä, ja seutulinojen lähtömäärät vähenevät 22 %.

Bussiliikenteen vähentyvä suorite alentaa polttoaineenkäytön hiilidioksidipäästöjä noin 2 000 tonnia vuodessa, mikä merkitsee pääkaupunkiseudun CO₂-päästöjen vähentymistä noin 0,2 % vuodessa.

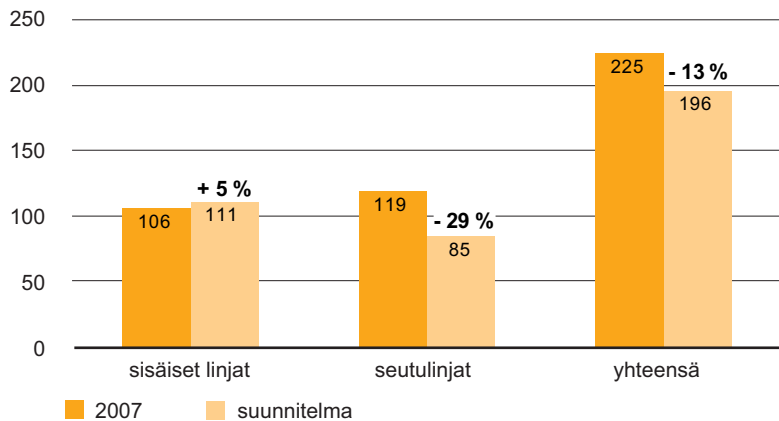


Kuva 8. Linjakilometrien muutos verrattaessa suunnitelmaa vuoden 2007 linjastoon.



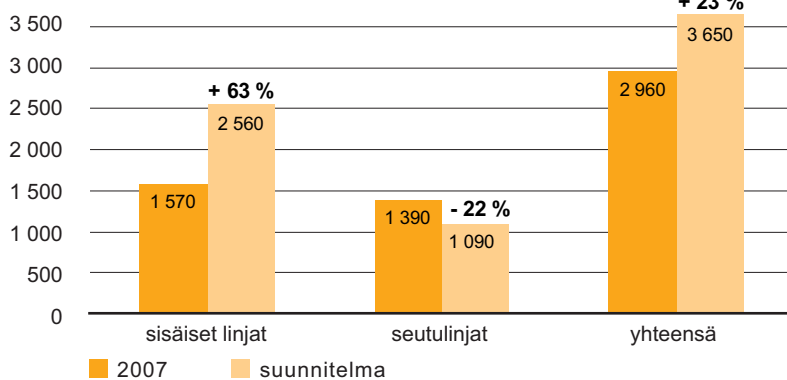
Kuva 9. Talviarjen linjatuntien muutos verrattaessa suunnitelmaa vuoden 2007 linjastoon.

Talviarkipäivän autot



Kuva 10. Talviarjen automäärän muutos verrattaessa suunnitelmaa vuoden 2007 linjastoon.

Talviarkipäivän lähtöjen määrä

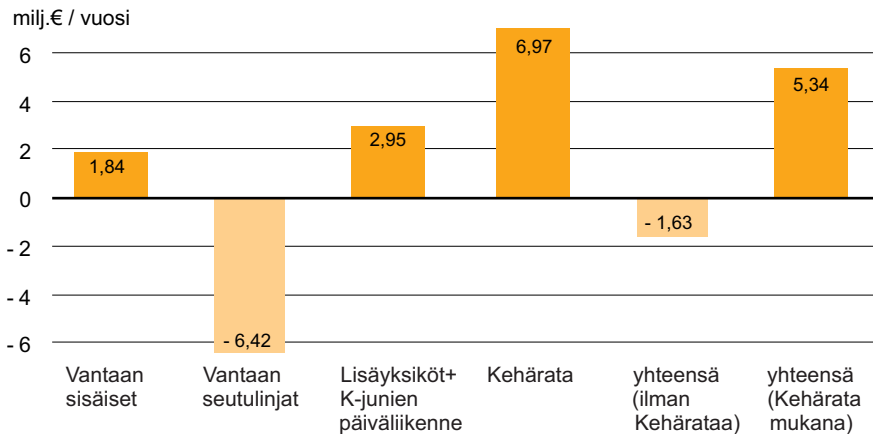


Kuva 11. Talviarjen lähtömäärien muutos verrattaessa suunnitelmaa vuoden 2007 linjastoon.

Kokonaiskustannusvaikutus

Linjastosuunnitelman myötä Vantaan bussiliikenteen kokonaiskustannukset alenevat noin 4,58 milj.€ vuoteen 2013 mennessä verrattuna nykytyyppiseen linjastorakenteeseen, jossa maankäytön muutosten edellyttämä tarjonnan lisäys (10 %) on otettu huomioon. Junaliikenteessä linjastosuunnitelma ja maankäytön muutokset suunnitelmakaudella kasvattavat kustannuksia noin 1,49 milj.€ nykytilanteeseen verrattuna johtuen 5 junayksikön lisästarpeesta M- ja K-linjoille. Lisäksi junaliikenteen kustannuksia kasvattaa pääradalla K-junien päiväliikenteen tihentäminen (1,45 milj.€). Kehäradan junaliikennöinnin ja uuden Sm5-kaluston kustannusvaikutukset eivät ole luvussa mukana, koska ne kuuluvat suunnitelman ulkopuolisiin hankkeisiin. Näitä on tarkasteltu luvussa 4.

Suunnitelman kokonaiskustannukset alenevat siten bussi- ja junaliikenteessä yhteensä noin 1,63 milj. euroa (vuoden 2007 kustannustasossa) verrattaessa vuoden 2013 suunnitelmaa nykytyyppiseen linjastoon.



Kuva 12. Kustannusvaikutukset Kehäratatilanteessa vuonna 2013.

Suorite- ja kustannusmuutokset vuosittain

Verrattaessa vuosittaisia suorite- ja kustannusmuutoksia nykytilanteeseen (2007), alenevat Vantaan sisäisten ja seutulinjoiden kustannukset vuoden 2007 42,2 milj. eurosta suunnitelman 41,8 milj. euroon vuonna 2013 (vuoden 2007 kustannustasossa) eli 387 000 euroa.

Taulukko 1. Bussiliikenteen kokonaissuoritteet ja -kustannukset 2008–2013.

vuosi	Vantaan linjastosuunnitelma, bussiliikenne						Bussiliikenne yhteensä		
	Sisäinen liikenne			Seutuliiikenne					
	linjakm/v	autoja	€ / vuosi	linjakm/v	autoja	€ / vuosi	linjakm/v	autoja	€ / vuosi
2007	8 427 000	106	21 312 000	9 922 000	119	20 856 000	18 349 000	225	42 168 000
2008	8 481 000	109	21 787 000	9 755 000	119	20 702 000	18 236 000	228	42 489 000
2009	8 380 000	108	21 560 000	9 755 000	119	20 702 000	18 135 000	227	42 262 000
2010	9 520 000	120	26 170 000	8 906 000	105	19 003 000	18 426 000	225	45 173 000
2011	9 826 000	124	27 126 000	8 540 000	100	18 241 000	18 366 000	224	45 367 000
2013	9 929 000	111	25 265 000	7 677 000	85	16 516 000	17 606 000	196	41 781 000
erotus 2013-2007	1 502 000	5	3 953 000	-2 245 000	-34	-4 340 000	-743 000	-29	-387 000

Taulukko 2. Vuosittaiset bussi- ja junaliikenteen suorite- ja kustannusmuutokset. Kehäradan ja junakaluston uusimisen kustannukset eivät ole taulukossa mukana.

vuosi	Vantaan linjastosuunnitelma, bussiliikenne						Junaliikenne			
	Sisäinen liikenne, muutos			Seutuliiikenne, muutos			muutos			yhteensä
	km	autot	euroa	km	autot	euroa	yks-km	yks.	euroa	euroa
2008	53 700	3	474 700	-167 000	0	-153 400	34 000	1	303 000	624 300
2009	-100 500	-1	-226 600	0	0	0	0	0	0	-226 600
2010	1 139 700	12	4 610 100	-848 900	-14	-1 699 600	36 000	2	585 000	3 495 500
2011	305 800	4	955 400	-366 000	-5	-761 900	0	0	0	193 500
2013	102 600	-13	-1 860 500	-863 400	-15	-1 724 900	480 000	2	2 060 000	-3 585 400
yhteensä	1 502 000	5	3 953 000	-2 245 000	-34	-4 340 000	550 000	5	2 948 000	2 561 000

Vaikutukset Vantaan kuntaosuuksiin

Linjastosuunnitelman valmistuttua on arvioitu, miten Vantaan kuntaosuudet liikenteenhoidon menoista muuttuvat vuosien 2009–2011 palvelutaso- ja rahoitussuunnitelmaan nähden. Kuntaosuuksien muutokset ovat seuraavat.

- v. 2009	-0,797 milj. euroa
- v. 2010	-1,720 milj. euroa
- v. 2011	-1,520 milj. euroa

eli vuosina 2009–2011 Vantaan kuntaosuudet liikenteenhoidon menoista ovat yhteensä noin 4,04 milj. euroa pienemmät kuin palvelutaso- ja rahoitussuunnitelmassa 2009–2011 on esitetty. Kehäradan ja kaluston uusimisen kustannuksia ei ole tarkastelussa mukana.

3.2 Palvelutaso

3.2.1 Palvelutasomuutokset yleisesti

Linjastomuutokset vaikuttavat vantaalaisten päivittäisiin matkoihin. Liityntäliikenteen lisääminen kasvattaa vaihtojen määrää. Matkaketjujen toimivuuteen vaikutetaan runkoverkon tiheällä liikennöinnillä ja vaihtojen järjestämisellä hyvin toimiviin ja korkealaatuisiin runkoverkon solmupisteisiin. Onnistuneen vaihtotapahtuman edellytykset paranevat junien aikatauluihin sovitettujen liityntäbussien aikataulujen myötä ja liityntäasemien kunnostamisella kulkuyhteyksien, valaistuksen ja vartioinnin osalta.

Vantaan kaupungin edellisestä suunnitelmaluonnoksesta 2007–2011 antaman lausunnon mukaan suurimmista keskuksista ja työpaikka-alueilta yhteydet Helsingin kantakaupunkiin turvataan säilyttämällä vaihdottomia seutubussiyhteyksiä. Suunnitelmaehdotuksessa 2008–2013 Helsingin keskustan yhteydet hoidetaan suorilla seutulinoilla Vihdintien, Hämeenlinnanväylän, Tuusulanväylän ja Lahdenväylän ympäristöstä.

Tiheän ja säännöllisen liityntä- ja runkoliikenteen myötä kokonaismatka-ajat Helsingin keskustaan suuntautuvilla matkoilla pysyvät valtaosalla käyttäjistä vähintään nykyisellä tasolla. Säteittäisten pääväylien vuosi vuodelta kasvaneet ruuhkat ovat pidentäneet myös seutubussiyhteyksien ajoaikoja ja heikentäneet joukkoliikenteen täsmällisyyttä. Nykyistä liityntäliikennepainotteisemman linjastorakenteen myötä Helsingin keskustaan suuntautuvilla matkoilla matka-aikojen ennustettavuus paranee nykyisestä olenaisesti.

Vantaan kaupunginhallitus on hyväksynyt joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet, joissa määritellään tarjottavan joukkoliikenteen peruspalvelutason laatu alueittain. Kaupungin osa-alueet on väestö- ja työpaikkamäärien ja aluerakenteen perusteella jaettu neljään laatuluokkaan. Palvelutasotavoitteisiin on kirjattu ohjeelliset arvot mm. liikennöintiajoille, vuoroväleille, kävelyetäisyyksille ja vaihdoille. Vantaan linjastosuunnitelmaehdotuksen yhtenä tavoitteena on ollut mukauttaa joukkoliikenteen tarjontaa nykyistä tarkoituksenmukaisemmin asetettuja tavoitteita vastaaviksi.

Valtaosalle kaupunkilaisista tarjotaan nykyistä luotettavammät ja tiheävuorovälisemmät yhteydet. Osalla matkustajista yhteydet kuitenkin heikkenevät uudistusten myötä. Muutokset kohdistuvat reitteihin, aikatauluihin tai vaihtoihin.

3.2.2 Alueellisia palvelutasovaikutuksia

Suunnitelmaehdotuksen myötä liityntäliikenteeseen siirtyviä alueita ovat Reuna, Seutula, Ilola–Kylmäoja, Leppäkorpi, Matari, Rekola, Metsola ja Jokivarsi. Näiltä alueilta yhteydet Helsinkiin muuttuvat vaihdollisiksi. Liityntään siirtyvillä alueilla matka-ajat Helsingin keskustaan pääsääntöisesti lyhenevät verrattuna nykyiseen vaihdottomaan yhteyteen.

Osittaiseen liityntäliikenteeseen siirtyviä alueita suunnitelmaehdotuksessa ovat Petikko, Varisto, Vapaala, Pähkinärinne, Kivimäki, Kaivoksela, Vantaanlaakso, Ruskeasanta, Kulomäki, Mikkola, Päiväkumpu ja Havukoski. Näille alueille jää liityntäliikenteen lisäksi joko ruuhka-aikaan tai kokopäiväliikenteeseen vaihdoton seutuyhteys, jonka tarjonta vähenee nykyisestä. Osittain liityntään siirtyvillä alueilla matka-ajat vaihdottomalla yhteydellä kasvavat nykyisten linjojen 730, 731 ja 732 vaikutusalueella. Päiväkumusta (2300 as.) matka-ajat kasvavat linjan 730 lakkautuksesta johtuen. Vaihdollinen yhteys ruuhka-aikaan on kuitenkin lähes yhtä nopea.

Havukoskelta (8400 as.) vaihdottomalla yhteydellä ajoajat kasvavat noin 5 minuuttia verrattuna nykyiseen linjaan 732. Liityntäyhteydellä matka-aika säilyy Helsingin keskustaan nykyisellään. Kulomäestä (3300 as.) ja Mikkolasta (3000 as.) päiväliikenteen matka-aika kasvaa nykyisestä (Lahdentie arviolta 5 min hitaampi).

Vantaan sisäisillä matkoilla olennaisin palvelutasoparannus on Kehäradan tuoma nopea ja tiheävuorovälinen yhteys Myyrmäen ja Tikkurilan aluekeskusten välille. Ruuhka-aikana matka kyseisellä yhteysvälinällä nopeutuu 5–10 minuuttia. Itä-Vantaan ja Länsi-Vantaan välille saadaan tiheävuoroväliset yhteydet linjoilla 52 Tikkurila –Ylästö – Myyrmäki ja 62 Mellunmäki–Tikkurila yhdessä Kehäradan palvelun kanssa.

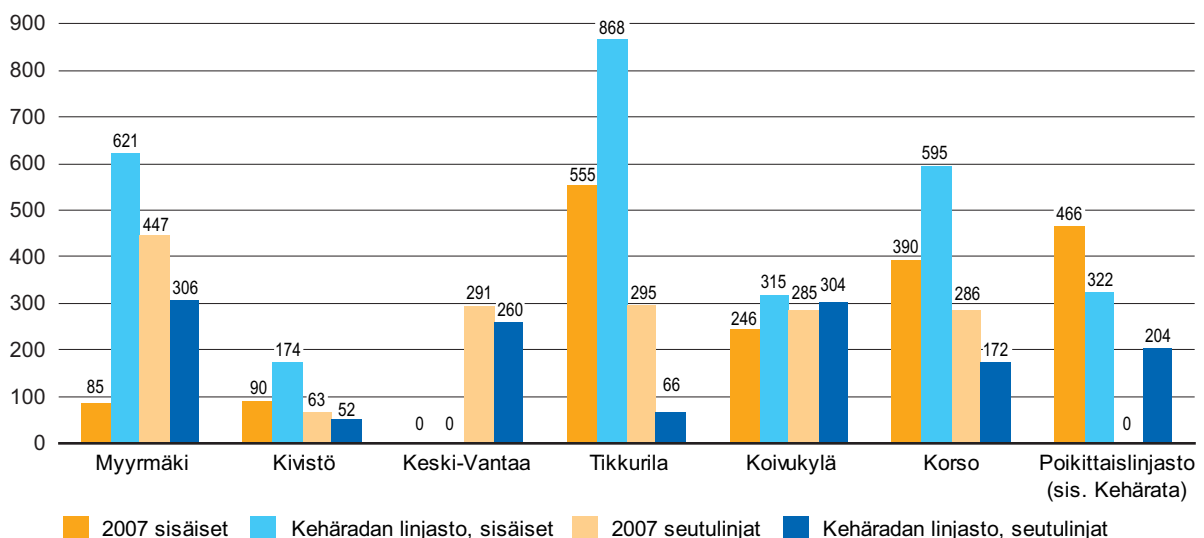
Koivukylässä linjastoa keskitetään Koivukylän puistotielle, joka on myös suunniteltu joukkoliikennekaduksi. Ratkaisu palvelee Peijaksentietä paremmin aseman esteettömiä kulkuyhteyksiä ja aseman tuntumaan rakentuvaa maankäyttöä.

Peijaksen sairaalan yhteydet pääosin paranevat nykyisestä. Uusia alueita, joille tarjotaan vaihdoton yhteys Peijakseen, ovat Mikkola, Kylmäoja, Ilola ja Päiväkumpu. Yhteys Myyrmäen suunnalta Peijakseen muuttuu Kehäradan myötä vaihdolliseksi Leinelässä.

Linjaston palvelevuus Vantaan koulumatkojen osalta ja näköpiirissä olevia kouluverkon muutoksia ajatellen on varmistettu yhdessä sivistystoimen kanssa.

Kuvassa 13 on esitetty suunnitelmaluonnoksen vaikutukset arjen lähtömääriin alueittain. Poikittaislinjastossa on mukana Kehäradan liikenne, mutta ei suunnitelman ulkopuolisia nykyisiä poikittaisia 500-sarjan seutubussilinjoja.

Arjen lähtömäärien muutokset alueittain



Kuva 13. Arjen lähtömäärämuutokset alueittain.

3.2.3 Tärkeimmät muutokset verrattuna edelliseen luonnokseen

Seuraavassa on esitetty keskeisimmät muutokset verrattuna edelliseen linjastosuunnitelmaluonnokseen.

LÄNSI-VANTAA	
Luonnos 2007–2011	Suunnitelmaehdotus 2008–2013
Yhteydet Pohjois-Vantaalta Helsinkiin vaihdollisiksi jo ennen Kehäradan valmistumista, jos linja 474 lakkautetaan.	Linjaa 474 ei lakkauteta. Syksyllä 2008 linja päättyy Katriinan sairaalaan, Kehäradan valmistuttua Kivistön asemalle.
Varistosta ja Vapaalasta poistuu vaihdoton yhteys Pitäjänmäelle ja Meilahteen, jos linja 362 lakkautetaan.	Linja 362 säilyy ruuhka-ajan linjana ja kulkee Petikosta Variston, Vapaalan ja Pitäjänmäen kautta.
Pähkinärinteen uusi linja 363 pidentää matka-aikoja Pitäjänmäen kautta kulkiessaan.	Linjan 363 matka-aika Pitäjänmäen kautta lähes sama kuin nykyisin; liityntävaihtoyhteys 5 min nopeampi. Konalan kautta ajavat Vihdintielle linjan A-vuorot.
Kaivokselan ja Kivimäen työmatkayhteydet Helsinkiin heikkenevät linjojen 452 ja 453 reittimuutosten vuoksi.	Linja 453 kulkee Kivimäen kautta, Kaivokselasta liityntävaihtoyhteys, joka 3 min vaihdotonta nopeampi.
Matkat Helsinkiin säilyvät vaihdottomina: Tuupakka, Petikko.	Matkat Helsinkiin säilyvät vaihdottomina: Kivistö, Tuupakka, Vantaanlaakso.
Matkat Helsinkiin muuttuvat osittain vaihdollisiksi eli seutulinja säilyy mutta harvenee: Hämeenkylä, Pähkinärinne, Ylästö.	Matkat Helsinkiin muuttuvat osittain vaihdollisiksi eli seutulinja säilyy mutta harvenee: Petikko, Hämeenkylä, Pähkinärinne, Varisto, Vapaala, Kivimäki, Kaivoksela, Louhela, Viherkumpu, Silvola, Ylästö.
Matkat Helsinkiin muuttuvat vaihdollisiksi: Kivistö, Vantaanlaakso, Varisto, Vapaala, Kivimäki, Kaivoksela, Louhela, Viherkumpu, Silvola, Reuna, Askisto, Seutula.	Matkat Helsinkiin muuttuvat vaihdollisiksi: Reuna, Seutula.
ITÄ-VANTAA	
Luonnos 2007–2011	Suunnitelmaehdotus 2008–2013
Päiväkummusta ja Kuusikosta poistuu vaihdoton yhteys Helsinkiin linjan 734 reittimuutoksen myötä.	Päiväkummun yhteyksiä Hkiin hoitavat linjat 732 ja 733 sekä liityntäyhteys; Kuusikon yhteyksiä linja 732.
Matarin ja Rekolan alueilta työmatkayhteydet heikkenevät, kun linja 730 lakkautetaan.	Linja 730 lakkautetaan, linja 72 palvelee Rekola ja Mataria ja kulkee Koivukylän ja Korson asemien kautta.
Linjan 731 reittimuutos poistaa Mikkolasta vaihdottoman yhteyden Helsinkiin.	Linja 731 edelleen Mikkolan kautta, vuoroväliä harvenetaan, liityntäyhteydet linjoilla 70, 71, 74.
Linjan 742 lakkauttaminen heikentää Sotungin ja Helsingin välisiä yhteyksiä.	Linjaa 742 ei lakkauteta.
Peijaksen yhteydet Helsinkiin heikkenevät, kun linja 623 lakkautetaan.	Linja 623 hoitaa Peijaksen yhteyksiä edelleen.
Matkat Helsinkiin säilyvät vaihdottomina: Viertola, Hgin Pit. kk., Lentokenttä, Pakkala, Hakunila, Kuninkaanmäki, Jokiniemi, Ilola-Kylmäoja, Etelä-Päiväkumpu.	Matkat Helsinkiin säilyvät vaihdottomina: Peijas, Hakkila, Nikinmäki, Sotunki, Simonkallio, Simon-silta, Hiekkaharju, Viertola, Hgin Pit. kk., Koivuhaka, Lentokenttä, Pakkala, Hakunila, Kuninkaanmäki, Asola, Jokiniemi, Maarinkunnas, Kuusikko, Honkanummi.
Matkat Helsinkiin muuttuvat osittain vaihdollisiksi eli seutulinja säilyy mutta harvenee: Ruskeasanta, Kulomäki, Havukoski.	Matkat Helsinkiin muuttuvat osittain vaihdollisiksi eli seutulinja säilyy mutta harvenee: Ruskeasanta, Kulomäki, Mikkola, Päiväkumpu, Havukoski.
Matkat Helsinkiin muuttuvat vaihdollisiksi: Peijas, Hakkila, Nikinmäki, Sotunki, Simonsilta, Hiekkaharju, Koivuhaka, Asola, Maarinkunnas, Kuusikko, Honkanummi, Simonkallio, Leppäkorpi, Matari, Rekola, Metsola, Jokivarsi, Mikkola, Päiväkumpu.	Matkat Helsinkiin muuttuvat vaihdollisiksi: Ilola-Kylmäoja, Leppäkorpi, Matari, Rekola, Etelä-Päiväkumpu, Metsola, Jokivarsi.

3.2.4 Palvelutasomuutokset vuosittain

Seuraavassa taulukossa on esitetty eri vuosina toteutettavien linjastomuutosten keskeisimmät palvelutasovaikutukset.

Vuosi 2008	Muutoksen kuvaus	Palvelutasovaikutukset
Linja 30	Uusi perustettava linja 30 korvaa aiemmin linjan 43 tarjoaman yhteyden Kaivokselan, Myyrmäen ja Linnaisten välillä linjan 43 siirtyessä liikennöimään Martinlaakso – Vestra -välille.	Linjaa liikennöidään 30 – 60 min vuorovälillä, jolloin palvelutaso ei olennaisesti heikkene nykyisestä.
Linja 43	Linjan 43 reitti lyhennetään välille Martinlaakso – Vestra (uusi linja 30 korvaa linjan 43 aiemman reitin Kaivoksela – Myyrmäki – Linnainen).	Linjan 43 vuoromäärä pysyy nykyisenkaltaisena. Muutos parantaa kuitenkin linjan pysymistä aikataulussa ja vaihtoyhteyksien luotettavuutta.
Linja 44	Linjan 44 reittiä muutetaan Myyrmäen ja Martinlaakson välillä. Uusi reitti kulkee Kaivokselan, Silvolan ja Viherkummun kautta (Vaskivuorentietä, Vantaanlaaksontietä ja Martinlaaksontietä) korvaten osaltaan linjan 43 poistumista ko. reitti-osuudelta.	Lähtöjen määrä ja palvelualueiden laajuus pysyy nykyisellään.
Linja 45	Linjaa 45 vahvistetaan ajamalla kaikki vuorot Reunaan asti ja lisäämällä muutamia lähtöjä arki-liikenteeseen, koska seutulinjan 474 perusreitin pääte pysäkki siirtyy Reunasta Katriinan sairaalalle.	Tarjonnan lisäyksellä kompensoidaan Katriinan sairaalaan päätettävän seutulinjan 474 palvelua.
Linja 77	Perustetaan uusi linja 77 Päiväkumpu – Koivukylä – Kylmäoja.	Uusi linja 77 parantaa yhteyksiä Koivukylän juna-asemalle ja uudelle terveysasemalle. Linjan 77 perustamisen myötä otetaan joukkoliikenteen käyttöön tänä syksynä valmistunut uusi Koivukylänväylän jatke, joka nopeuttaa poikittaisliikennettä Koivukylän aseman itä- ja länsipuolen välillä ja Ilolan alueen koululaisten matka Simonkylän koululle helpottuu huomattavasti.
Linjat 61, 62	Linjan 61 liikennöinnin täsmällisyyttä parannetaan jakamalla se kahdeksi linjaksi 61 Tikkurila – Lentoasema ja 62 Mellunmäki – Tikkurila.	Yhteydet Tikkurilan itäpuolelta Lentoasemalle muuttuvat vaihdollisiksi. Myös yhteydet Hakunilan eteläpuolelta Jumboon muuttuvat vaihdollisiksi. Hakunilan ja Jumbon välillä liikennöi edelleen linja 68. Palvelutaso pysyy molemmilla osuuksilla nykyisenkaltaisena. Tikkurilan ja Lentoaseman väliset yhteydet nopeutuvat kokonaisuutena, sillä Jumbon ohittavien V-vuorojen määrää lisätään ja Lentoaseman Teknisen alueen kautta kulkevat K-vuorot lakkautetaan eivätkä V-vuorot kulje enää Teknisen alueen kautta.
Linja 474	Linjan 474 perusreitti lyhennetään välille Helsinki – Katriinan sairaala. V-vuorot hoitava edelleen Koivupään yhteyksiä. Iltaliikenteessä ja viikonloppuisin ajetaan A-vuoroja Reunaan / Reunasta.	Helsingin ja Reunan väliset yhteydet muuttuvat vaihdollisiksi joko juna-asemien (Myyrmäki, Martinlaakso, Vantaankoski) tai Katriinan sairaalan kautta ja vuorotarjonta aamuisin ja myöhäisillassa vähenee. Lyhentämällä linja 474 päättyväksi Katriinan sairaalalle saadaan tarpeellinen väljyys ja joustovara linjan ajoaikoihin ja vaihtoyhteydet luotettavammiksi. Viikonloppuisin Reunan joukkoliikenneyhteydet Martinlaaksoon ja / tai Myyrmäkeen hoidetaan linjan 474 ja linjojen 43 (järjestettyjä vaihtoja) ja 36 avulla.
K-juna	Lisätään yksi junayksikkö nykyiseen klo 7.04 Keravalta lähtevään junaan.	Matkustajalaskentojen mukaan kriittisimmin kuormittunein K-junalähdön matkustusväljyys paranee. Junalähtö on tällöin kolmen yksikön mittainen.

Vuosi 2009	Muutoksen kuvaus	Palvelutasovaikutukset
Linja 67	Linja 67 Pakkala / Lentoaseman tekninen alue – Leppäkorpi lakkautetaan.	Yhteydet Leppäkorvesta ja Korsosta Lentoasemalle muuttuvat vaihdolliseksi.
Linja 70	Linjan 70 Tikkurila – Mikkola reitti muutetaan kulkeväksi Korson aseman kautta Asolanväylää Peijaksen sairaalan kautta.	Vaihtoyhteydet pääradan sektorissa ja yhteydet Korson itäpuolelta Peijaksen sairaalaan paranevat yhdessä linjan 72 reittimuutoksen kanssa.
Linja 72	Linjan 72 Tikkurila – Kulomäki reitti muutetaan kulkeväksi Rekolantietä edelleen Koivukylän aseman ja Peijaksen sairaalan kautta Tikkurilaan (entistä reittiä).	Vaihtoyhteydet pääradan sektorissa ja yhteydet Korson länsipuolelta Havukosken suuntaan paranevat. Samalla Matarin ja Rekolan alueelta saadaan vaihdoton yhteys Peijaksen sairaalaan.
Vuosi 2010	Muutoksen kuvaus	Palvelutasovaikutukset
Linja 31	Perustetaan uusi linja 31 Myyrmäki – Varisto.	Yhteydet Petikosta, Varistosta ja Vapaalasta Myyrmäkeen paranevat nykyisestä.
Linja 32	Perustetaan uusi linja 32 Myyrmäki – Hämeenkylä.	Yhteydet Hämeenkylästä ja Pähkinärinteestä Myyrmäkeen paranevat nykyisestä.
Linja 34	Perustetaan uusi sisäinen liityntälinja 34 Kaivoksela – Myyrmäki – Martinlaakso – Vantaankoski.	Linja hoitaa Vantaankoski – Martinlaakso – Myyrmäki -alueen liityntäyhteyksiä Martinlaakson radan kaikille Vantaan asemille.
Linja 35	Linjan 35 Kaivoksela / Myyrmäki – Askisto reitti lyhennetään välille Martinlaakso – Askisto.	Yhteydet Askistosta Myyrmäkeen muuttuvat vaihdollisiksi.
Linja 60	Linjan 60 reitti muutetaan kulkemaan Tikkurilantieltä Peltolantielle.	Reittijärjestelyllä korostetaan linjan 61 nopeuttamista. Linjalle lisätään päiväliikenne. Ei olennaisia palvelutasovaikutuksia.
Linja 61	Linjan 61 reitti muutetaan kulkemaan Peltolantieltä Tikkurilantielle.	Linja 61 nopeutuu nykyisestä.
Linja 68	Osa linjan 68 vuoroista alkaa kulkea reittiä Kuninkaanmäki – Tikkurila – Tammisto. Linjan reitti siirretään kulkemaan Tikkurilantieltä Peltolantielle ja radan itäpuolella Kuninkaalantieltä Jokiniementielle.	Linjastorakenne selkeytyy.
Linja 69	Linjan 69 Sotunki – Tikkurila reitti muutetaan kulkemaan Kaskelasta ja Hakunilasta Honkanummen kautta. K-vuorot ajetaan Hakkilan työpaikka-alueen kautta.	Linja 742 liikennöi edelleen Sotungin ja Hakunilan välillä 60 min vuorovälillä. Linja 69 hoitaa Hakkilan, Kuusikon ja Heidehofin alueiden yhteyksiä Tikkurilaan. Vaihtoyhteydet Hakunilassa paranevat.
Linja 83	Linja 83 Tikkurila – Kolohonka lakkautetaan.	Yhteydet Kolohongasta Tikkurilaan hoidetaan linjoilla 68 ja 69.
Linjat 360, 361	Seutulinjat 360 ja 361 Helsinki – Petikko lakkautetaan.	Yhteydet Petikosta, Varistosta ja Vapaalasta Helsingin suuntaan ruuhka-ajan ulkopuolella muuttuvat vaihdollisiksi.
Linja 362	Seutulinja 362 Helsinki – Petikko/Askisto muutetaan ruuhka-ajan linjaksi ja perusreitti siirretään kulkeväksi Pitäjänmäen kautta.	Reittimuutoksen myötä vaihtoyhteydet rantaradan juniin ja Jokeriin paranevat. Matka-aika ruuhkassa voi kasvaa muutaman minuutin. Ruuhka-ajan ulkopuolella yhteydet Petikosta, Varistosta ja Vapaalasta Helsingin suuntaan muuttuvat vaihdollisiksi.
Linja 363	Linjan 363 Helsinki – Pähkinärinne/Askisto reitti lyhennetään välille Helsinki – Pähkinärinne. Linjan reitit muutetaan kulkeväksi Pitäjänmäen kautta ja Vihdintien kautta.	Hämeenkylä ja Pähkinärinteen vaihtoyhteydet rantaradan juniin ja Jokeriin paranevat Pitäjänmäessä. Matka-aika voi kasvaa muutaman minuutin nykyisestä. A-vuoroilla matka-aika ei muutu.
Linja 364	Ruuhka-ajan linja 364 Helsinki – Askisto lakkautetaan.	Yhteydet Askistosta Helsinkiin hoidetaan linjalla 363A ja liityntälinjalla 35 Martinlaakson kautta.

Linja 452	Linjan 452 Helsinki – Myyrmäki reittiä jatketaan Myyrmäestä Martinlaaksoon.	Linjan 452 palvelualue laajenee, mutta ruuhka-ajan tarjonta vähenee nykyisestä.
Linja 453	Linjan 453 Helsinki – Martinlaakso reittiä jatketaan Martinlaaksosta Vantaankoskelle.	Linjan 453 palvelualue laajenee, mutta ruuhka-ajan tarjonta vähenee nykyisestä.
M-juna	Nykyisin klo 8.01 ja 8.11 Vantaankoskelta lähteviin juniin varaudutaan lisäämään kumpaankin junayksikkö.	M-linjalla liikennöidään aamuruuhkatunti (lähdöt klo 7.21–8.11) kolmen yksikön mittaisina kokoonpanoina, minkä seurauksena matkustusväljyys ruuhkassa paranee selvästi.
Vuosi 2011	Muutoksen kuvaus	Palvelutasovaikutukset
Linja 65	Perustetaan uusi linja 65 Tikkurila – Malmiiniitty – Ruskeasanta.	Yhteydet Kylmäojalta ja Malmiiniitystä Tikkurilaan paraneat.
Linja 66	Perustetaan uusi linja 66 Tikkurila – Simonsilta.	Yhteydet Simonsillasta Tikkurilaan ja Hiekkaharjuun parenevat.
Linja 68	Linjan 68 kaikki vuorot siirtyvät reitille Kuninkaanmäki – Tikkurila – Tammisto.	Linja 65 korvaa linjan 68 poistuvat V-vuorot Kylmäojalta – Tikkurilaan
Linja 613	Seutulinja 613 Helsinki – Ilola – Kylmäoja lakkautetaan.	Kylmäojan ja Ilolan yhteydet Helsinkiin muuttuvat vaihdollisiksi. Vaihtoyhteys joko linjoilla 611, 623 tai junaan Tikkurilassa.
Vuosi 2013	Muutoksen kuvaus	Palvelutasovaikutukset
Kehärata	Kehäradan liikenne 10 minuutin vuorovälillä alkaa.	Yhteydet Kehäradan asemien vaikutusalueelta Helsinkiin parantuvat. Vantaan sisäinen poikittaisliikenne aluekeskusten välillä nopeutuu.
K-juna	Aloitetaan päiväliikenne 10 minuutin vuorovälillä. Klo 7.44 ja 7.54 Keravalta lähteviin juniin varaudutaan lisäämään kumpaankin junayksikkö.	Lisäyksen myötä kaikki aamuruuhkatunnin aikana (klo 7.04 – 8.04) liikennöivät K-junalähdöt ajetaan kolmen yksikön mittaisina. K-junalähtöjen matkustusväljyys ruuhkassa paranee selvästi.
Linja 43	Linjan reitti siirtyy kulkemaan Kivistön aseman kautta Koivupäähän.	Yhteydet Vestrasta ja Koivupäältä Martinlaaksoon ja Myyrmäen suuntaan muuttuvat vaihdollisiksi. Vaihtoyhteys Kivistöstä joko linjalla 44 tai junalla.
Linja 44	Linjan 44 reitti lyhennetään välille Kivistö – Martinlaakso – Myyrmäki ja tarjontaa lisätään.	Yhteydet Katriinan sairaalasta Martinlaaksoon ja Myyrmäkeen muuttuvat vaihdollisiksi Kivistössä. Linja alkaa liikennöidä läpi päivän aiempaa tiheämmällä vuorovälillä.
Linja 45	Linjan reitti lyhennetään välille Keimola – Kivistö – Reuna ja tarjontaa lisätään.	Yhteydet Reunasta ja Katriinan sairaalasta Myyrmäkeen ja Martinlaaksoon muuttuvat vaihdollisiksi Kivistössä. Ruuhka-ajan vuoroväli tihennetään 30 minuuttiin.
Linja 50	Linjan 50 Tikkurila – Pähkinärinne – Myyrmäki liikenne päättyy.	Hämeenkylyn ja Pähkinärinteen yhteydet Tikkurilaan muuttuvat vaihdollisiksi Myyrmäen kautta.
Linja 52	Linjan 52 reitti muuttuu kulkemaan Ylästöntien kautta Tikkurilan ja Myyrmäen välillä palvelemaan aluekeskusten väliin jäävän maankäytön työ- ja koulumatkayhteyksiä.	Ylästön liikenne muuttuu nykyistä tasavälisemmäksi. Ruuhka-aikana vuoroväli 10 minuuttia ja päiväliikenteessä 15 min.
Linja 53	Nykyinen reitti Peijas – Tikkurila – Myyrmäki lakkautetaan. Perustetaan uusi poikittainen ruuhka-ajan työmatkalinja 53 Tikkurila – Veromies – Kivistö.	Yhteydet Myyrmäen ja Peijaksen välillä muuttuvat vaihdollisiksi. Yhteys nopeutuu ja matka-aikojen ennustettavuus paranee Kehäradan myötä. Kehäradan ratasektorilla asemien vaikutusalueen ulkopuolella sijaitsevien Veromiehen ja Pakkalan työpaikka-alueiden saavutettavuus paranee.

Linja 54	Nykyinen reitti Mikkola – Viertola – Myyrmäki lakkautetaan. Perustetaan uusi poikittainen ruuhka-ajan linja Tikkurila – Veromies – Martinlaakso.	Yhteydet Mikkolan, Rekolan ja Havukosken alueelta Myyrmäkeen muuttuvat vaihdollisiksi. Yhteys nopeutuu ja matka-aikojen ennustettavuus paranee Kehäradan myötä. Kehäradan ratasektorilla asemien vaikutusalueen ulkopuolella sijaitsevien Veromiehen ja Pakkalan työpaikka-alueiden saavutettavuus paranee.
Linja 55	Linjan 55 Tikkurila – Myyrmäki – Varisto liikenne päättyy.	Variston ja Tikkurilan väliset yhteydet muuttuvat vaihdollisiksi Myyrmäen kautta.
Linja 56	Linjan 56 Mellunmäki – Myyrmäki liikenne päättyy.	Yhteydet Mellunmäestä Myyrmäkeen muuttuvat vaihdollisiksi Tikkurilan kautta. Itä-Vantaan ja Länsi-Vantaan välillä toteutuu kuitenkin tiheävuoroväliset yhteydet linjoilla 52 Myyrmäki – Ylästö – Tikkurila ja 62 Mellunmäki – Tikkurila yhdessä Kehäradan palvelun kanssa.
Linja 57	Linjan 57 Tikkurila – Ylästö – Myyrmäki liikenne päättyy.	Korvaavat yhteydet hoidetaan linjalla 52 Tikkurila – Ylästö – Myyrmäki, jolla on ruuhka-aikana 10 minuutin ja päiväliikenteessä 15 minuutin vuoroväli.
Linja 62	Linjan 62 Mellunmäki – Tikkurila ruuhka-ajan tarjontaa lisätään ja reitti muutetaan kulkemaan Kielotien kautta.	Tikkurilan ja Kielotien saavutettavuus Hakunilan suunnasta paranee.
Linja 70	Tarjontaa lisätään.	Vaihtoyhteydet pääradan sektorissa ja yhteydet Korson itäpuolelta Peijaksen sairaalaan paranevat.
Linja 71	Linja 71 vuorotarjontaa parannetaan.	Koulumatkayhteydet paranevat.
Linja 72	Tarjontaa lisätään.	Vaihtoyhteydet pääradan sektorissa ja yhteydet Korson länsipuolelta Havukosken suuntaan paranevat.
Linja 73	Nykyinen linja 73 Nikinmäki - Korso lakkautetaan.	Poistuvaa palvelua korvaamaan perustetaan uusi sisäinen linja 75 Nikinmäki – Korso – Leppäkorpi, jonka palvelutaso vastaa nykyistä linjaa 73.
Linja 74	Perustetaan uusi molempiin suuntiin liikennöivä ympärilinja 74 Kulomäki – Pohjois-Nikinmäki – Nikinmäki – Kulomäki. Pitkäsiima -väylän valmistuttua reitti siirretään sille.	Yhteydet Korson asemalle Kulomäestä, Pohjois-Nikinmäestä ja Leppäkorvesta paranevat.
Linja 75	Perustetaan uusi sisäinen linja 75 Nikinmäki – Korso – Leppäkorpi.	Uusi linja 75 hoitaa yhteyksiä Korson suuntaan Nikinmäestä ja Leppäkorvesta, Jokivarresta ja Metsolasta. Linjaa liikennöidään Nikinmäessä yhteen suuntaan, jolloin järjestelmä selkiytyy. Muutos tuo uutta joukkoliikennepalvelua Vallinojantielle ja Urpiaisentielle.
Linja 77	Ruuhka- ja päiväajan tarjontaa lisätään ja aloitetaan samalla viikonloppuliikenne. Kehäradan liikenteen alkaessa jatketaan linjan reittiä Ruskeasannan asemalle.	Etelä-Päiväkummusta ja Kylmäojalta yhteydet Koivukylän asemalle ja Peijaksen sairaalaan paranevat kokopäiväliikenteessä. Erityisesti viikonloppuliikenteen palvelutaso parantuu. Ruskeasannan merkitys vaihtopaikkana kasvaa. Ilolan ja Kylmäojan liityntäliikenteen palvelualue laajenee.
Linja 415	Linjan 415 Helsinki – Kehä III – Lentoasema liikenne päättyy	Yhteydet Vanhan Nurmijärventien varrella sijaitseviin työpaikkoihin ja Kehä III:n varren alueille muuttuvat vaihdollisiksi.

Linja 451	Linjan 451 Helsinki – Ylästö – Lentoasema liikenne päättyy	Vaihdoton yhteys Ylästöstä Ollaksentien länsipuolelta Hämeenlinnanväylän kautta Helsinkiin poistuu. Yhteydet Meilahden suuntaan muuttuvat mahdollisiksi. Linja 650 palvelee edelleen Ylästön vaihdottomia yhteyksiä Helsinkiin Tuusulanväylän kautta.
Linja 474	Linjan 474 päätepysäkki siirretään Katriinan sairaalalta Kivistön asemalle	Yhteydet Helsingistä Katriinan sairaalaan muuttuvat mahdollisiksi Kivistön aseman kautta linjalla 45. Matka-aika lyhenee nykyisestä.
Linja 615	Linjan 615 Helsinki – Lentoasema perusreitti siirretään Kehäradan valmistumisen yhteydessä kulkemaan Kartanonkosken kautta.	Kartanonkosken palvelutaso yhteyksillä Helsinkiin paranee.
Linja 623	Linjan 623 Helsinki – Rekolanmäki reitti muutetaan Koivuhaassa sekä Ruskeasannan ja Peijaksen välillä kulkemaan Koivukylänväylää. Päätepysäkki siirretään Rekolanmäestä Peijaksen sairaalalle.	Malmiiniityn korvaavia yhteyksiä hoitaa linja 611. Koivuhaan yhteydet Helsinkiin paranevat linjan 623 reittimuutoksen myötä. Helsingin pitäjän kirkonkylän seudullisia yhteyksiä hoidetaan linjoilla 611 ja 623.
Linja 730	Linja 730 Helsinki - Päiväkumpu - Leppäkorpi / Pohjois - Nikinmäki lakkautetaan.	Linjan 730 lakkauttamisen myötä yhteydet Leppäkorvesta, Matarista ja Rekolan pohjoisosasta Helsinkiin muuttuvat mahdollisiksi. Yhteydet Päiväkummusta Laurintieltä Helsinkiin hoidetaan linjalla 732, jolloin matka-aika Laurintieltä Helsinkiin kasvaa hieman. Pohjois-Nikinmäestä lakkautettavat 730A-ruuhkavuorot korvataan linjalla 742, jolla on kokopäiväliikenne.
Linja 731	Linjan 731 Helsinki – Kulomäki ruuhka-ajan vuoroväli harvennetaan 20 minuuttiin. Pääosa vuoroista ajetaan Lahdentietä ja ruuhka-ajan vuorot Lahdenväylää.	Linjan 731 ruuhka-ajan tarjonta vähenee nykyisestä ja linjan perusreitti hidastuu hieman. Ruuhka-aikana tarjotaan edelleen nopeita Z-vuoroja Lahdenväylän kautta.
Linja 732	Nykyinen linja 732 Helsinki - Havukoski lakkautetaan. Perustetaan uusi linja 733 hoitamaan Havukosken/Hakkilan/Honkanummen ruuhka-ajan yhteyksiä.	Vaihdoton yhteys Helsingin suuntaan poistuu Koivukylänväylältä välillä Hanaböolentie – Vanha Porvoontie ja Vanhalta Porvoontieltä välillä Koivukylänväylä – Kuusikkotie. Yhteydet Hakkilaan Vanhan Porvoontien varren työpaikka-alueelle hoidetaan ruuhka-ajan linjalla 733 (60 min vuoroväli). Ruuhka-ajan tarjonta Hakkilan suuntaan vähenee nykyisestä noin puoleen.
Linja 733	Perustetaan uusi linja 733 Helsinki – Hakkila – Päiväkumpu korvaamaan lakkautettavan linjan 732 yhteyksiä Honkanummelle ja Hakkilan työpaikka-alueille.	Linjalla 733 korvataan lakkautettavan linjan 732 työmatkayhteyksiä Vanhan Porvoontien varteen Hakkilan työpaikka-alueelle. Linjalla ei ole päiväliikennettä. Viikonloppuisin linjalla hoidetaan yhteydet Honkanummen hautausmaalle.
Linja 734	Nykyinen linja 734 lakkautetaan ja muutetaan linjaksi 732 Helsinki – Päiväkumpu. Reitti Päiväkummussa muutetaan Laurintielle korvaamaan osaltaan lakkautettavan linjan 730 palvelua.	Yhteydet Etelä-Päiväkummusta Peijaksentieltä Helsinkiin muuttuvat mahdollisiksi nykyisen linjan 734 lakkauttamisen myötä. Peijaksentien tarjonta kuitenkin kokonaisuudessaan kasvaa nykyisestä (linjat 77, 873). Muutoksen myötä Laurintielle jää edelleen vaihdoton kokopäiväyhteys Helsinkiin nykyisellä tarjonnalla.
Linja 742	Nykyisen linjan 742 reitti lyhennetään päätettäväksi Pohjois-Nikinmäkeen. Linjaa liikennöidään Nikinmäessä reittiä Korennon tie – Lukkitie – Perhotie – Lahdentie. Pitkäsiima-väylän valmistuttua reitti siirretään sille.	Yhteydet Metsolasta ja Jokivarresta Helsinkiin muuttuvat mahdollisiksi. Linjan palvelualue laajenee Nikinmäkeen ja Pohjois-Nikinmäkeen. Nikinmäen alueen palvelutaso seudullisilla yhteyksillä Helsinkiin paranee nykyisestä erityisesti päiväliikenteen osalta.

Linja 873	Linjan 873 reitti muutetaan Koivukylässä Peijaksentieltä Koivukylän puistotielle ja edelleen Koivukylänväylän ja Laurantien kautta. Tarjontaa lisätään.	Reittimuutoksen ja tarjonnan lisäyksen myötä yhteydet Koivukylän asemalle ja Havukosken kouluihin paranevat.
-----------	---	--

4 Suunnitelman ulkopuolelle rajatut hankkeet

Vantaan linjastosuunnitelmaehdotus sisältää Vantaan sisäisten bussilinjojen ja Vantaalta Helsingin keskusta suuntautuvien seutulinjojen muutosesitykset palvelutaso- ja kustannusvaikutustarkasteluineen vuosille 2008–2013. Junaliikenteen osalta on otettu huomioon maankäytön muutoksista ja linjastorakenteesta aiheutuvat junakapasiteetin lisäystarpeet suunnitelmakaudella sekä pääradalla K-junien päiväliikenteen tihentäminen vuonna 2013 liityntälinjastomuutosten seurauksena. Näitä on käsitelty raportin luvussa 2 ja 3.

Suunnitelman keskeisenä lähtökohtana on Kehäradan valmistuminen vuoteen 2013 mennessä. Kehäradan osalta kustannusvaikutukset on kuitenkin rajattu linjastosuunnitelman ulkopuolelle. Samoin on asian laita niiden näköpiirissä olevien kustannuserien osalta, jotka aiheutuvat vanhan junakaluston korvaamisesta uudella kalustolla. Myös Vantaan alueella liikennöitävät seudulliset poikittaislinjat (mm. 500-sarjan seutulinjat) on rajattu tämän työn ulkopuolelle. Nämä linjat on suunnitellaan vuonna 2008 käynnistyvässä Seudun joukkoliikennesuunnitelmassa.

Työn aikana on laadittu junaliikenteen kustannusvaikutusarvio Kehäradan liikennöinnin osalta. Nykytyyppisellä junakalustolla liikennöitynä M- ja I-junien yhteinen junakokoonpanotarve kasvaisi 3:lla junakokoonpanolla eli Kehäradan liikennöinti nykytyyppisellä junakalustolla aiheuttaa lisäystarvetta 6 Sm1/2-yksikköä. Kehäradan puhdas liikennöinti ilman kysyntä- ja kalustovaikutuksia kasvattaisi junaliikenteen kustannuksia noin 7 milj.€ vuodessa, josta kaluston pääoma- ja huoltokustannusten osuus on 30 % ja suoriteperusteisten kustannusten osuus 70 %. Kustannuslisäys aiheutuu merkittävästi Hiekkaharjun eteläpuolisen tarjonnan kasvusta päiväliikenteessä. Kehäradan kysyntävaikutus ei ole tarkastelussa mukana eli tarkastelu on tehty puhtaasti liikennöintimuutoksen osalta niin, että ruuhka-aikana tarjotaan sama kapasiteetti kuin nykytyyppisessä liikennöinnissä. Kehäradan valmistuminen muuttaa nykyisiä junaliikenteen kuntaosuuksien jakosuhteita.

Lähijunaliikenteessä nykyisin käytössä olevien Sm1/2 –yksiköitä ollaan poistamassa käytöstä tulevina vuosina. Työn yhteydessä on tehty suuntaa antava kustannusvaikutuslaskelma, mikäli uusi Sm5-kalusto sijoitettaisiin Kehäradan liikennöintiin. Uusi ja laskennalliselta matkustajakapasiteetiltaan nykyistä 35 % suurempi Sm5-kalusto lyhentäisi kaluston ominaisuuksien vuoksi kiertoaikoja, jolloin junakokoonpanotarve vähenee yhdellä junalla PM/MP-linjoilla. Uuden kalustotyypin korkeampien pääomakustannusten vuoksi arvioitu kokonaiskustannusmuutos tältä osin on noin 7,4 milj.€ vuodessa.

Nykytilanne V.2007		Vuorovälit liikennöintijaksottain									
Linja	Reitti	0430_0600	0600_0900	0900_1500	1500_1800	1800_2200	2200_0000	0000_0200	0200_0400		
360	Helsinki - Pitäjänmäki - Petikko		30	30	30						
361	Helsinki - Petikko		30		45						
362	Helsinki - Petikko / Askisto	30	20	30	20	30	60	60	60		
363	Helsinki - Hämeenkylä / Askisto	20	15	30	15	30					
364	Helsinki - Askisto		40		50						
415	Helsinki - Kehä III - Lentoasema		60		60						
451	Helsinki - Ylästö - Lentoasema		30	60	60						
452	Helsinki - Myyrmäki	20	12	30	12	30	40	40	40		
453	Helsinki - Martinlaakso	20	13	30	12	25	40	40	40		
474	Helsinki - Reuna / Koivupää	40	30	60	30	60	60	60	60		
611	Helsinki - Simonsilta	30	20	60	20	60	60	60	60		
613	Helsinki - Iloa - Kylmäoja		30	60	30	60					
615	Helsinki - Lentoasema	30	10	15	10	15	15	15	60		
623	Helsinki - Rekolanmäki	60	15	60	20	60					
633	Helsinki - Vallinoja - Kerava	60	30	60	30	60					
650	Helsinki - Ylästö	40	20	30	30	30	45	45	45		
651	Helsinki - Ylästö - Tuupakka / Viinikanmetsä		30		30						
652	Helsinki - Tuupakka / Viinikanmetsä	40	30		30						
730	Helsinki - Päiväkumpu - Leppäkorpi / Pohjois - Nikinmäki		30	60	30	60	60	60	60		
731	Helsinki - Kulomäki	60	12	20	13	20	60	60	60		
732	Helsinki - Havukoski		20	60	20	60					
734	Helsinki - Päiväkumpu		20	60	20	60	60	60	60		
742	Helsinki - Korso		60	60	60	60	60	60	60		
873	Päiväkumpu - Peijas - Kerava		30	30	30	60					

Suunnitelmaluonnos 2013		Vuorovälit liikennöintijaksottain									
Linja	Reitti	0430_0600	0600_0900	0900_1500	1500_1800	1800_2200	2200_0000	0000_0200	0200_0400		
30	Kaivoksela - Linnainen	60	30	60	30	60	60				
31	Myyrmäki - Varisto	20	10	20	10	20	40				
32	Myyrmäki - Hämeenkylä	20	10	20	10	20	40				
34	Kaivoksela - Myyrmäki - Martinaakso - Vantaankoski	20	10	20	10	20	30				
35	Martinlaakso - Askisto	20	20	20	20	20	30				
36	Myyrmäki - Petas		60	60	60	60					
37	Pakkala - Ylästö - Petas		60	60							
43	Vestra - Kivistö - Koivupää	60	30	30 / 60	30	60	60				
44	Kivistö - Martinlaakso - Myyrmäki	60	30	30 / 60	30	60	60				
45	Keimolanmäki - Kivistö - Katriinan sairaala - Reuna	60	30	30 / 60	30	60	60				
46	Tikkurila - Katriinan sairaala	40	40	60	40	40					
51	Lentoasema - Myyrmäki - Hämeenkylä	60	30	30	30	30	60				
52	Tikkurila - Ylästö - Myyrmäki	20	10	15	10	20	30	60			
53	Tikkurila - Veromies - Kivistö		30		30						
54	Tikkurila - Veromies - Martinlaakso		30		30						
60	Jokiniemi-Veromies		30	30	30						
61	Tikkurila - Pakkala - Lentoasema	15	15	15	15	15	20	20			
62	Mellunmäki - Tikkurila	15	10	10	10	15	20	20			
63	Tikkurila - Ilola - Kylmäoja		15	20	15	20	20	60			
65	Tikkurila - Malmiiniitty - Ruskeasanta		60	60	60	60	60				
66	Tikkurila - Simonsilta	15	15	20	15	20	20				
68	Kuninkaanmäki - Tikkurila - Tammisto		30	60	30	60	60				
69	Hakunila - Sotunki - Tikkurila		30	40	30	60	60				
70	Tikkurila - Peijas - Mikkola		12	20	12	20	30				
71	Tikkurila - Päiväkumpu - Korso - Vierumäki	60	30	60	30	60	60				
72	Tikkurila - Rekola - Kulomäki	60	20	20	20	30	60	60			
74	Kulomäki - Pohjois-Nikinmäki - Nikinmäki - Kulomäki	30	20	40	20	60	60				
75	Nikinmäki - Korso - Leppäkorpi	30	20	40	20	60	60				
77	Etelä-Päiväkumpu - Koivukylä - Kylmäoja	30	20	20	20	20	30				
87	Mellunmäki - Leppäkorpi	30	30	60	30	60	60				
88	Länsisalmi - Sotungin koulu		60	60	80						

Suunnitelmaluonnos 2013		Vuorovälit liikennöintijaksottain											
Linja	Reitti	0430_0600	0600_0900	0900_1500	1500_1800	1800_2200	2200_0000	0000_0200	0200_0400				
362	Helsinki -Pitäjänmäki -Petikko		30		30								
363	Helsinki - Pähkinärinne/ Askisto		15	30	15	30	60						
452	Helsinki - Martinlaakso		20	30	20	30	60						
453	Helsinki - Vantaankoski		20	30	20	30	60						
474	Helsinki - Kivistö	60	30	60	30	60	60						
611	Helsinki - Simonsilta	30	20	60	20	60	60	60					
615	Helsinki - Kartanonkoski - Lentoasema	30	15	30	15	30	30	30					
623	Helsinki - Peijas		30	60	30	60	60						
633	Hakaniemi - Vallinoja - Kerava	60	30	60	30	60	60						
650	Helsinki - Ylästö	30	15	30	15	30	30	60					
651	Helsinki - Tuupakka		30		30								
652	Helsinki - Tuupakka		30		30								
731	Helsinki - Kulomäki	60	20	30	20	30	60						
732, 733	Helsinki - Päiväkumpu	30	20	30	20	30	60						
742	Helsinki - Pohjois-Nikkinmäki		60	60	60	60	6						
873	Päiväkumpu - Peijas - Kerava	60	20	20	20	30	0						

www.ytv.fi

**YTV Pääkaupunkiseudun
yhteistyövaltuuskunta**

Liikenne

PL 521 (Opastinsilta 6 A), 00521 Helsinki
Puhelin (09) 156 11, faksi (09) 156 1369
etunimi.sukunimi@ytv.fi

**Huvudstadsregionens
samarbetsdelegation**

Trafik

PB 521 (Semaforbron 6 A), 00521 Helsingfors
Telefon (09) 156 11, telefax (09) 156 1369
fornamn.efternamn@ytv.fi

YTV:n julkaisuja 17/2008

ISSN 1796-6965

ISBN 978-951-798-699-1 (nid.)

ISBN 978-951-798-700-4 (pdf)