



VANTAA LIIKENNE 2015

Alkusanat

Vuosi 2015 oli merkittävä liikkumisen kannalta Vantaan kaupungille. Heinäkuun ensimmäisenä päivänä avattiin Kehärata, pitkään odotettu ratayhteys Tikkurilasta lentoaseman kautta Myyrmäkeen. Kehäradan myötä kaupungin sisäinen bussilinjasto koki melkoisen myllerryksen poikittaisen joukkoliikenteen muuttuessa Kehärataan turvautuvaksi. Lähijunien nousijamäärät kasvoivatkin lähes 30 % vuodesta 2014.

Koko kaupunkiin liityntäpysäköintipaikkoja saatiin lisää autoliikenteelle 450 ja pyöräliikenteelle 375. Vuonna 2015 ensimmäistä kertaa liityntäalueille oli pysäköitynä enemmän polkupyöriä kuin moottoriajoneuvoja. Autoja oli pysäköitynä 1 100 kun taas polkupyöriä lähes 1 200. Liityntäalueille pysäköityjen polkupyörien määrä oli ylipäättänsä ensimmäistä kertaa yli tuhannen.

Tässä raportissa esitetään tiiviisti eri kulkumuotojen liikennemääriä ja matkustajamääriä sekä niiden muutoksia aiempiin vuosiin verrattuna. Liityntäliikenteessä seurataan pysäköityjen polkupyörien ja autojen lukumääriä rautatieasemittain. Tarkempia tietoja on saatavissa Kuntatekniikan keskuksen liikennesuunnittelusta.

Sisällys

1. Moottoriajoneuvoliikenne.....	7
1.1 Moottoriajoneuvoliikenteen seuranta	7
1.2 Moottoriajoneuvojen määrä	8
1.3 Moottoriajoneuvoliikenteen kehitys	10
2. Polkupyöräliikenne	11
2.1 Polkupyöräliikenteen seuranta	11
2.2 Polkupyöräliikenteen kehitys	11
3. Joukkoliikenne	13
3.1 Joukkoliikenteen seuranta	13
3.2 Joukkoliikenteen kehitys	14
4. Liityntäliikenne	15
4.1 Autojen liityntäpysäköinti	15
4.2 Polkupyörien liityntäpysäköinti.....	17

1. Moottoriajoneuvoliikenne

1.1 Moottoriajoneuvoliikenteen seuranta

Vuodesta 1987 lähtien on Vantaalla tehty suunnitelmallista moottoriajoneuvoliikenteen konelaskentaa. Kiinteitä konelaskentakohteita on nykyisin 57, joista 10 on DSL-1-laskentapistettä ja loput 47 DSL-10-kohteita. DSL-laskentalaiteilla ajoneuvot saadaan luokiteltua kevyisiin ja raskaisiin. Laskentasilmukat sijaitsevat ajokaistalla, joten liikenne voidaan jaotella myös kulkusuunnittain. Liikennemäärätiedot tallentuvat laitteelle tunneittain, jolloin voidaan laskea esimerkiksi huipputunnit tai yöliikenteen osuus.

DSL-laitteiden lisäksi liikennemäärätietoja saadaan osasta liikennevaloista sekä maanteillä ELY-keskuksen LAM-pisteistä. Liikennevaloista saatu tieto on luokittelematonta, ainoastaan kulkusuunnat voidaan tarvittaessa erotella. Toisinaan kaistakohtaista liikennemäärätietoa käytetään apuna kun mallinnetaan uusia liikennevalo-ohjelmia. Kiinteiden laskentapisteidien lisäksi käytetään siirrettäviä, asfalttiin kiinnitettäviä Nu-Metrics Hi-Star NC200 -liikennelaskentalaiteita. Hi-Stareilla saadaan luokiteltua tietoa DSL-1-laitteen tapaan. Pääsääntöisesti Hi-Stareilla tehdään laskentoja liikenneturvallisuuteen liittyen, kuten hidasteiden tai nopeusnäyttöjen tarpeesta.

Yhdessä raportin kanssa julkaistavassa Autoliikenne Vantaalla -kartassa on neljättä kertaa näkyvillä raskaan liikenteen osuudet kokonaisliikennemäärästä. Kartta on koonti vuosilta 2014–2015.

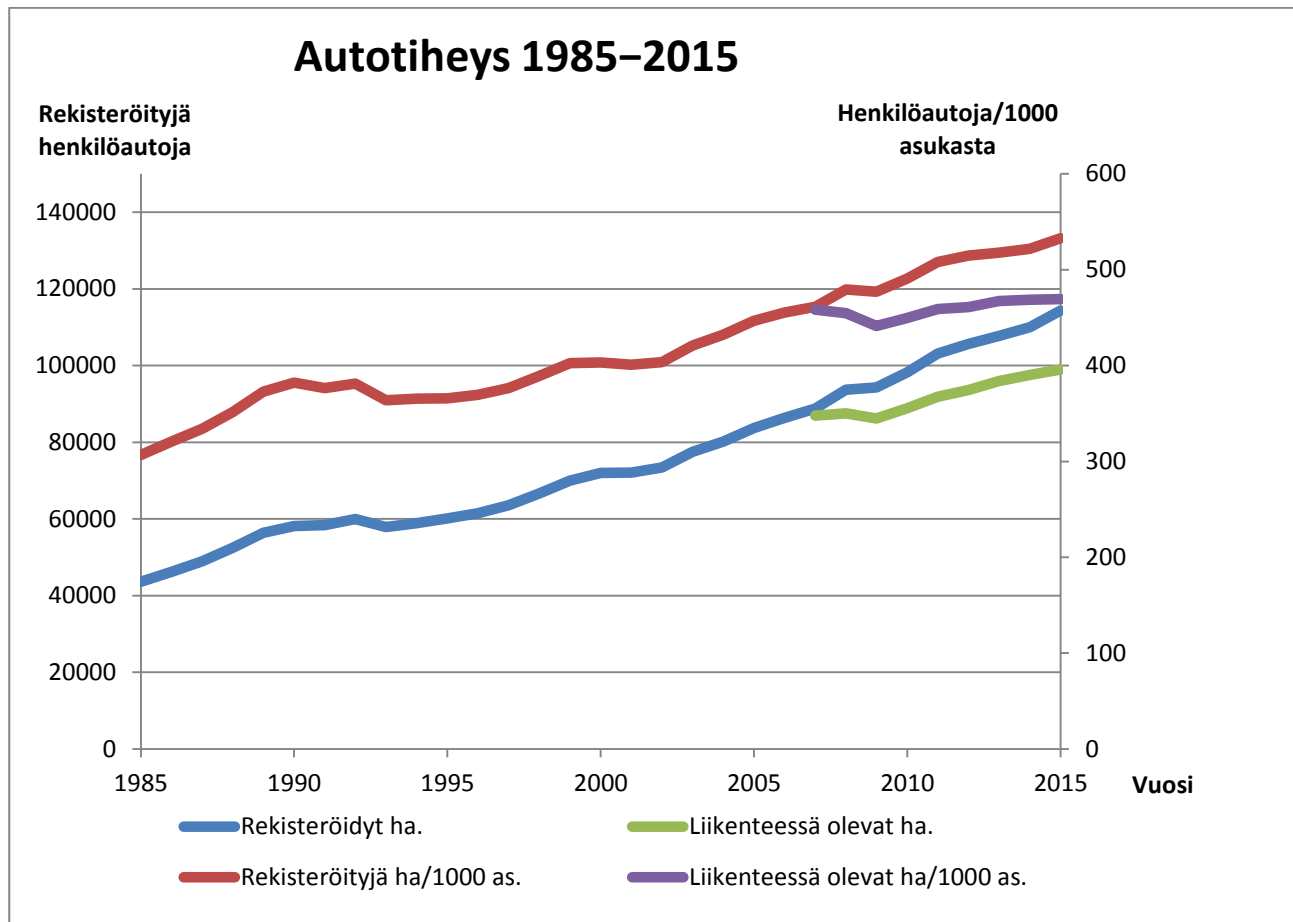


Kuva 1. Kehä III liikennettä. Kuva Vantaan kaupungin aineistopankki/Pertti Raami.

1.2 Moottoriajoneuvojen määrä

Vuonna 2015 Vantaalla oli liikennekäytössä 114 482 ajoneuvoa. Se on noin 85 % kaikista rekisteröidyistä ajoneuvoista. Liikenteessä olevien henkilöautojen määrä rekisteröidyistä ajoneuvoista on laskenut tasaisesti vuodesta 2008 kun liikenteestä poisto tuli mahdolliseksi.

Rekisteröityjen autojen määrä 1000 asukasta kohden laski edellisvuodesta 0,5 %. Liikennekäytössä olevien autojen määrä 1000 asukasta kohden on pysynyt samana kuin vuonna 2014.



Kuva 2: Rekisteröityjen ja liikennekäytössä olevien ajoneuvojen kehitys.

Viereisen sivun taulukossa liikennekäytössä olevat ajoneuvot on jaoteltu ajoneuvoluokittain edellisen viiden vuoden ajalta (taulukko 1.). Liikennekäytössä olevien mopojen määrä laskee neljättä vuotta peräkkäin. Liikenteessä olevien mopojen määrä on vähentynyt lähes neljänneksellä vuodesta 2011.

Taulukko 1. Liikennekäytössä olevat ajoneuvot 2011–2015. Tiedot Trafi.

				2011	2012	2013	2014	2015
		Väestömäärä		203 001	205 312	208 098	210 803	214 605
Liikenteessä olevat ajoneuvot								
Autot				106 600	108 592	111 575	113 007	114 482
<i>Muutos edellisvuoteen %</i>				4,3 %	1,9 %	2,7 %	1,3 %	1,3 %
<i>Rekisteröidyistä liikennekäytössä</i>				88,2 %	87,4 %	87,6 %	87,2 %	84,7 %
Liikenteessä olevat ha.				91 844	93 609	95 980	97 548	98 963
<i>Muutos edellisvuoteen %</i>				3,4 %	1,9 %	2,5 %	1,6 %	1,5 %
<i>Rekisteröidyistä liikennekäytössä</i>				89,1 %	88,6 %	89,1 %	88,7 %	86,5 %
Moottoripyörät				7 811	8 001	8 121	8 105	7 934
<i>Muutos edellisvuoteen %</i>				2,6 %	2,4 %	1,5 %	-0,2 %	-2,1 %
<i>Rekisteröidyistä liikennekäytössä</i>				96,4 %	95,5 %	95,0 %	94,3 %	90,6 %
Mopot				6 216	6 049	5 908	5 544	4 746
<i>Muutos edellisvuoteen %</i>				1,1 %	-2,7 %	-2,3 %	-6,2 %	-14,4 %
<i>Rekisteröidyistä liikennekäytössä</i>				83,6 %	78,6 %	75,9 %	70,2 %	59,3 %
Kevyet nelipyörät L6e				147	173	186	196	200
<i>Muutos edellisvuoteen %</i>				24,6 %	17,7 %	7,5 %	5,4 %	2,0 %
<i>Rekisteröidyistä liikennekäytössä</i>				90,2 %	86,1 %	86,5 %	83,8 %	39,0 %
Rekisterissä olevat mopoautot				86	113	130	158	162
Autot/1000 as.				525	529	536	536	533
<i>Muutos edellisvuoteen %</i>				2,8 %	0,7 %	1,4 %	0,0 %	-0,5 %
Liikenteessä olevat ha/1000 as.				459	461	467	469	469
<i>Muutos edellisvuoteen %</i>				2,1 %	0,4 %	1,4 %	0,3 %	0,1 %

1.3 Moottoriajoneuvoliikenteen kehitys

Vuoden 2015 laskennoissa vertailukelpoiset tulokset saatiin noin 80 pisteestä. Kaikkienensa moottoriajoneuvoliikenteen määrä kasvoi 1 %. Katuverkolla kasvua tapahtui 3 % kun taas maanteiden LAM-pisteissä oli laskua 2 %.

Raskaan liikenteen osuus kaupungin katuverkolla oli noin 8 %. Vähennemistä vuoteen 2014 tapahtui 2 %. Vuosia kaupungin raskaan liikenteen osuuteen vaikuttanut Kehäradan rakentaminen saatiin päätökseen, joten raskaan liikenteen painotukset alkavat siirtyä logistiikka- ja teollisuusalueille. Kivistössä, Keimolassa sekä Tikkurilassa asuntorakentaminen on vielä jatkunut kiivaana, joten sillä on osuutensa alueiden liikennemääristä. Ilolan ja Ruskeasannan alueilla raskaan liikenteen osuus on mittauspisteissä vähentynyt 3 – 7 % Kehäradan valmistumisen myötä.



Kuva 2. Liikennemäärätietoja saadaan myös osasta liikennevaloliittymiä. Kuva Vantaan aineistopankki /Pertti Raami.

2. Polkupyöräliikenne

2.1 Polkupyöräliikenteen seuranta

Polkupyöräliikenteen konelaskennoissa käytetään DSL-10 -liikennelaskentalaitetta. Kiinteitä konelaskentapisteitä on 14. Polkupyörien konelaskennat suoritetaan touko–syyskuussa. Kahdessa konelaskentapisteessä on myös talvilaskentoja. Lisäksi tehdään käsilaskentoja mahdollisuuksien ja tarpeiden mukaan.

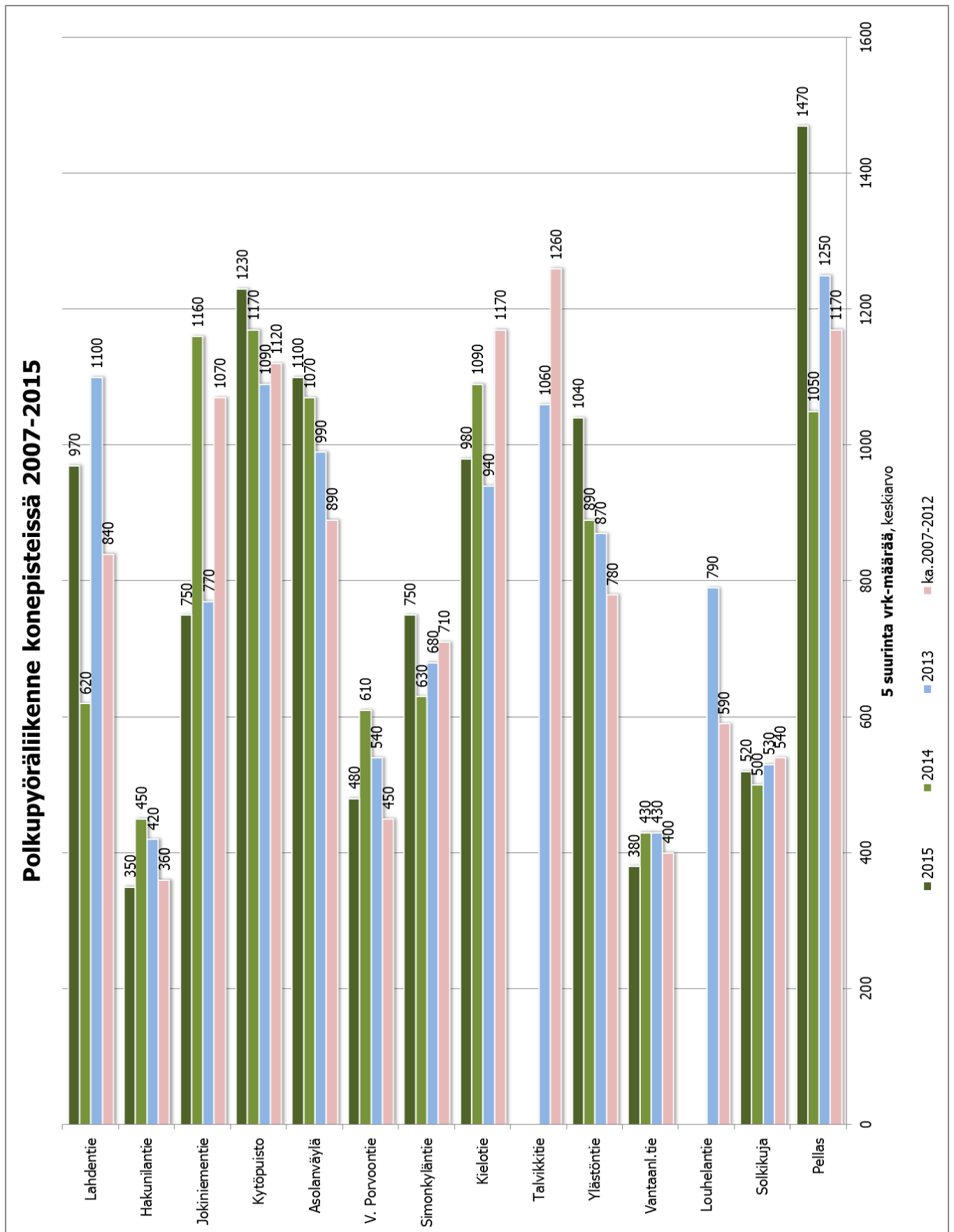
2.2 Polkupyöräliikenteen kehitys

Tuloksia saatiin 12:sta polkupyöräliikenteen konepisteestä. Louhelantieltä (piste 1701) ja Talvikkitieltä (6101) ei saatu hyväksyttäviä tuloksia. Kesäajan laskennoissa (15.5.–15.9.) kahdestatoista vertailupisteestä seitsemässä oli lisäystä vuonna 2015 verrattuna edellisen vuoden viiden maksimivuorokauden keskiarvoon, ja kokonaismuutos oli +4 %. Seuraavan sivun kuvassa (kuva 4.) on esitetty konepisteiden laskentatulokset diagrammimuodossa.

Helsingin seudun liikkumistutkimuksessa 2012 (HEHA 2012, HSL) pyöräilyn kulkutapa Vantaalla oli kasvanut 9 %:iin (LITU 2008:ssa pyöräilyn osuus oli 8 %). Vantaan sisäisillä matkoilla pyöräilyn osuus on lähes 13 %. Vantaan kaupunki on sitoutunut nostamaan pyöräilyn kulkutapaosuuden 15 %:iin vuoteen 2020 mennessä.



Kuva 3. Pyöräilyn sujuvuutta edistetään monin keinoin, esimerkiksi kaupungin uusien suunnitteluohjeiden mukaan pyörätien jatkeella ei enää käytetä reunakiveä. Kuva Vantaan kaupunki/ Timo Väistö



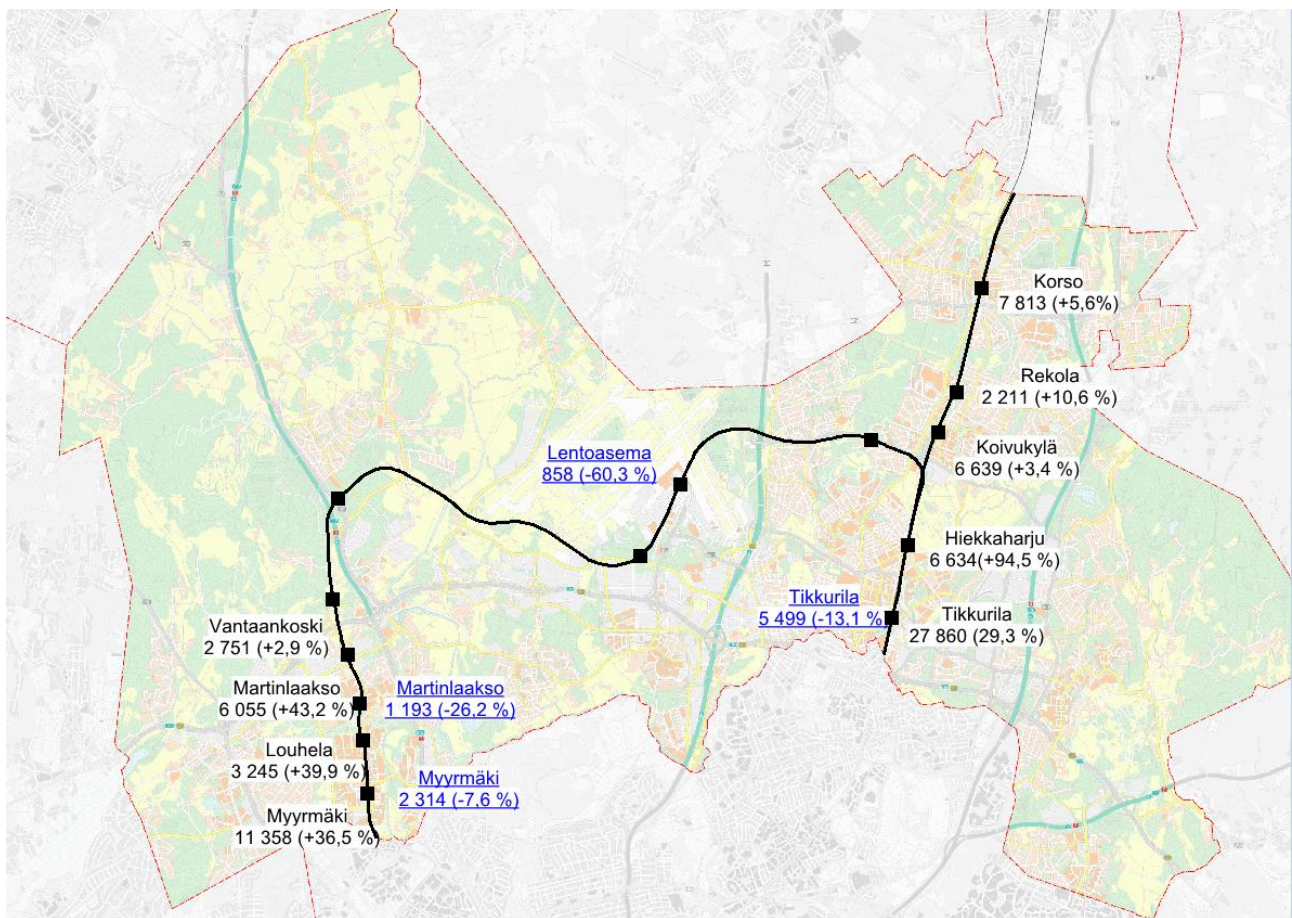
Kuva 4. Polkupyöräliikenne konepisteissä 2007–2015. Louhelantien ja Talvikkitien laskentapisteistä ei saatu tuloksia vuonna 2015.

3. Joukkoliikenne

3.1 Joukkoliikenteen seuranta

Bussiterminaalien matkustajamääriä seurataan HSL:n matkakorttiaineistosta saatavien bussien nousijamäärien pohjalta. Nousijamäärät ovat arkivuorokauden keskiarvoja, jotka perustuvat marraskuun ajan tehtyyn laskentaan vuonna 2015. Vantaan bussiterminaaleissa bussiin nousseiden määrät on esitetty kuvassa 5 sinisellä tekstillä ja alleviivattuna.

Rautatieasemien luvut on merkitty mustalla tekstillä, ja bussiterminaalien matkustajamääristä poiketen asemien luvut sisältävät kullakin asemalla sekä junaan nousseet että junasta poistuneet lähiliikenteen matkustajat. Luvut ovat keskimääräisiä arkivuorokauden matkustajamääriä ja laskenta on tehty marraskuussa. Suluissa on muutos vuoden 2015 lokakuun ja vuoden 2014 lokakuun välillä.



Kuva 5. Vantaan juna-asemien lähiliikenteen matkustajamäärät (arkivuorokaudessa) mustalla ja bussiterminaalien nousijamäärät (arkivuorokaudessa) sinisellä tekstillä alleviivattuina. Suluissa muutos vuodesta 2014.

3.2 Joukkoliikenteen kehitys

Vantaan joukkoliikenne koki merkittäviä muutoksia vuonna 2015, kun pääradan ja Vantaankosken radan yhdistävä Kehärata aloitti liikennöinnin tarjoten radan käyttäjille suoran yhteyden Tikkurilan ja Myyrmäen välille. Samalla aukesi raideyhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Uuden poikittaisen radan varteen saatiin viisi uutta asemaa: Leinelä, Lentoasema, Aviapolis, Kivistö ja Vehkala. Lähijunaliikenteen matkustajamäärät kasvoivat kaikilla vanhoilla Vantaan asemilla vuoteen 2014 verrattuna. Kehäradan vaikutus näkyi erityisesti Hiekkaharjun aseman matkustajamäärässä, joka kasvoi peräti 95 %. Myös Martinlaakson, Louhelan ja Myyrmäen asemilla matkustajamäärät kasvoivat merkittävästi, 37–43 % asemasta riippuen, ja Tikkurilassa kasvu oli 29 %. Koivukylän, Rekolan ja Korson asemilla matkustajamäärät kasvoivat 3–11 prosenttia. Yhteensä vuonna 2015 Vantaan asemilla tehtiin lähes 30 % enemmän nousuja kuin vuonna 2014.

Tikkurila on Vantaan ainoa junien kaukoliikenneasema. Uusi matkakeskus, Dixi, avattiin vuoden 2015 alussa. Samalla myös Tikkurilan bussiterminaalin paikka siirrettiin pohjoisemmaksi Dixin asemarakennuksen yhteyteen. Dixin toinen vaihe valmistuu 2017 ja sen myötä asemalla olevien palveluiden ja liikkeiden määrä kaksinkertaistuu noin kuuteenkymmeneen.

Kehäradan rakentamisella oli suuri vaikutus Vantaan joukkoliikenteeseen. Sen avaamisen yhteydessä myös Vantaan bussilinjasto uudistui, kun HSL:n liikenteessä siirryttiin syysaikatauluihin elokuun 10. päivä. Uudistunut bussilinjasto muodostaa liityntälinjaston runkoyhteytenä toimivan Kehäradan asemille. Samalla myös runkolinja 560 aloitti liikennöinnin. Vantaan puolella runkolinjan 560 reitti kulkee Raappavuorentien ja Rajatorpantien liittymästä Myyrmäen keskustan läpi Silvolaan sekä Tammistossa Valimotien ja Tapaninkyläntien liittymässä.

Myyrmäen bussiterminaali uusittiin vuosina 2014–2015 ja se valmistui vuoden 2015 keväällä. Kivistön ja Aviapoliksen asemien yhteyteen avattiin väliaikaiset bussiterminaalit, jotka saavat lopullisen muotonsa asemien ympärille suunnitellun maankäytön valmistuessa. Bussiterminaaleissa matkustajamäärät laskivat edelliseen vuoteen verrattuna. Kaikkiaan Vantaan bussipysäkeiltä tehtiin nousuja arkivuorokaudessa keskimäärin 62 552 vuonna 2015, mikä on 12 % vähemmän edellisvuoteen verrattuna.



Kuva 6. Runkolinjan 560 pysäkki Myyrmäen Jönsaksentiellä. Kuva HSL/ Lauri Eriksson.

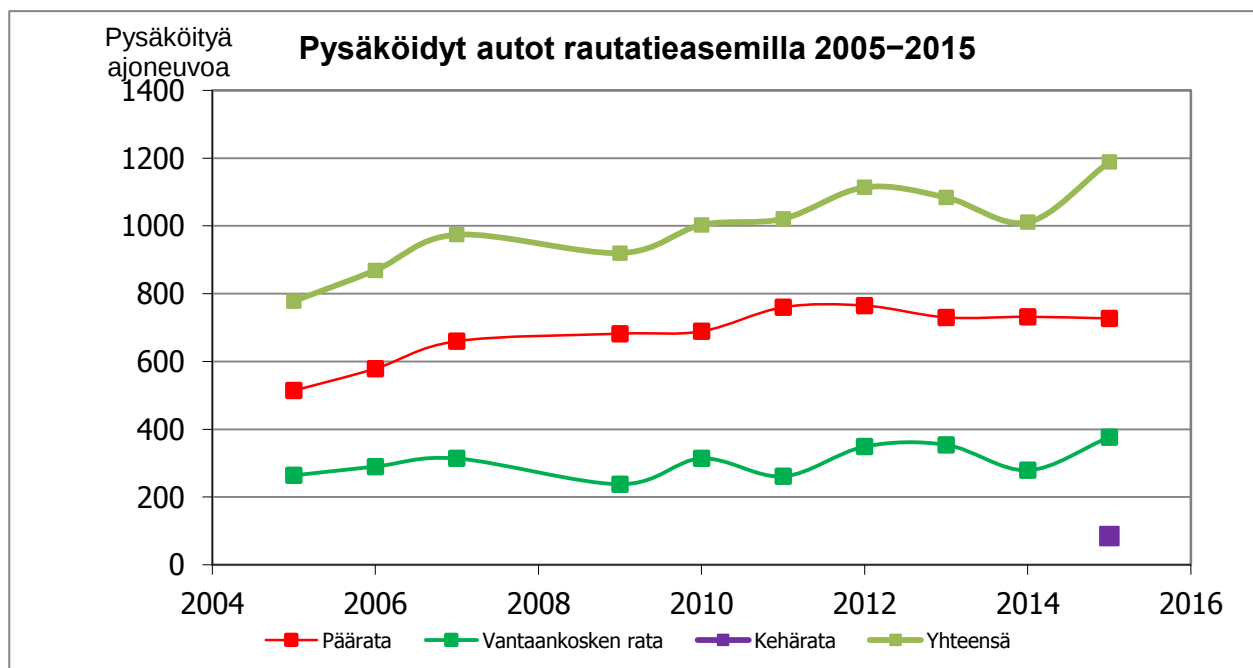
4. Liityntäliikenne

4.1 Autojen liityntäpysäköinti

Liityntäliikenteen pysäköintilaskennat tehdään vuosittain syyskuussa. Ne sisältävät pääradan ja Vantaankosken radan moottoriajoneuvojen ja polkupyörien liityntäpysäköintipaikat. Heinäkuussa avatulta Kehäradalta laskennassa olivat mukana vain Leinelän ja Kivistön asemat.

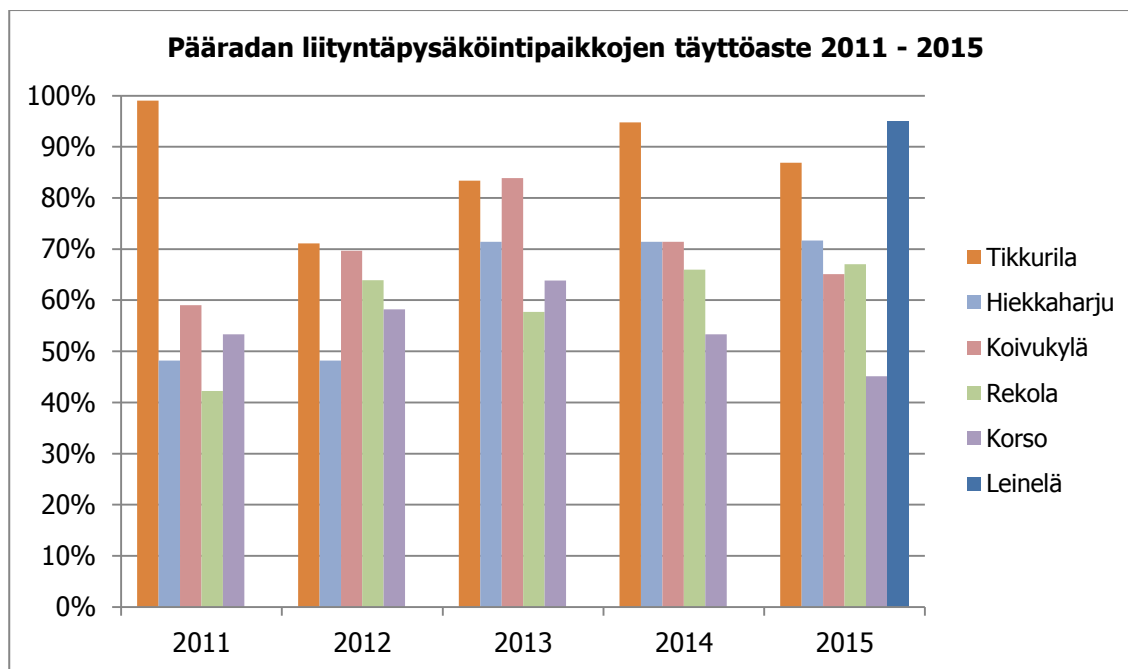
Alla olevasta diagrammista (kuva 7) käy ilmi liityntäpysäköinnin kehitys kuluneelta kymmeneltä vuodelta (2005–2015, vuonna 2008 laskentoja ei tehty).

Uusia autojen liityntäpysäköintipaikkoja rakennettiin lähes 450. Liityntäpysäköijien määrä kasvoi sadalla autolla, joten liityntäalueiden täyttöaste jäi 60 %:iin.

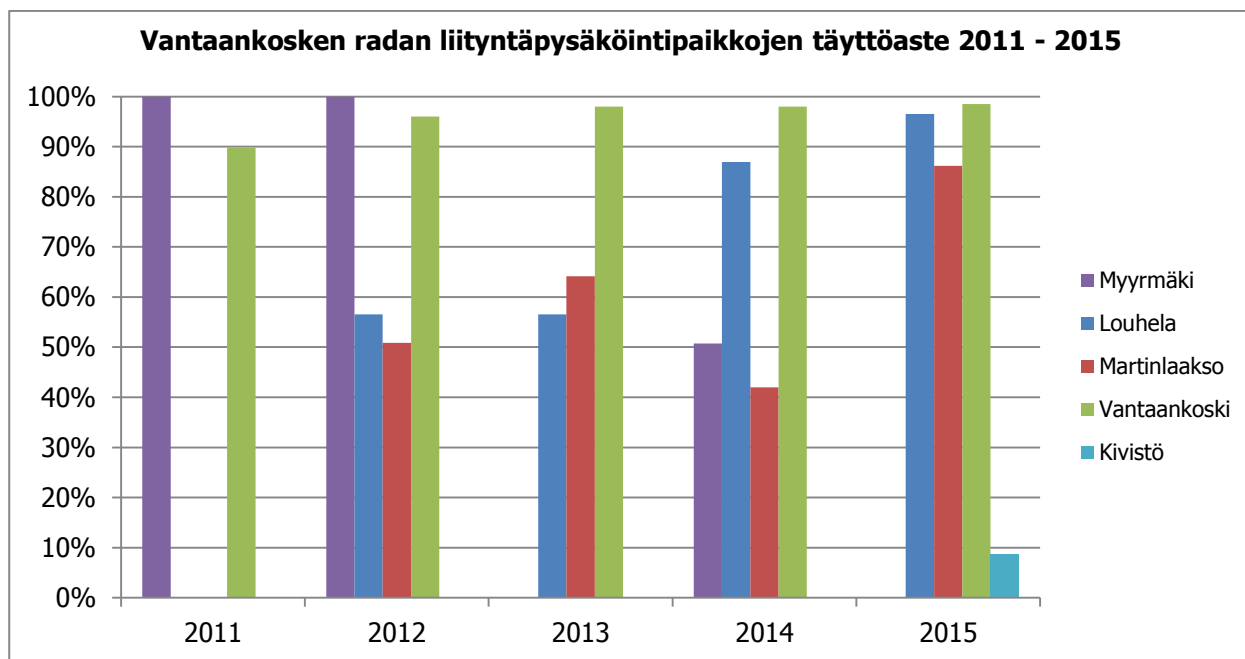


Kuva 7. Pysäköidyt autot liityntäpysäköintiasemilla 2005–2015. Vuonna 2008 laskentoja ei tehty.

Kuvissa 8 ja 9 on esitetty pääradan ja Vantaankosken radan liityntäpysäköintipaikkojen täyttöasteet pylväsdigrammeina. Lisäksi Kehäradan asemista Leinelä on kuvassa 8 ja Kivistö kuvassa 9.



Kuva 8. Pääradan liityntäpysäköintipaikkojen täyttöaste 2011–2015 ja Leinelän 2015.



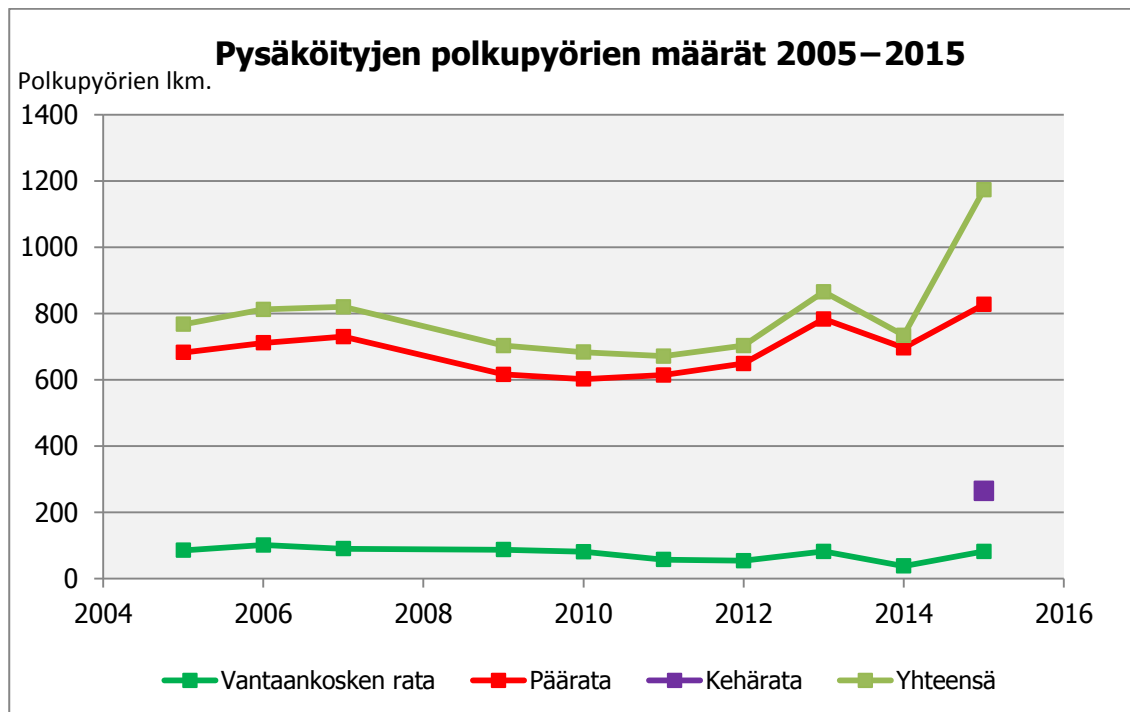
Kuva 9. Vantaankosken radan liityntäpysäköintipaikkojen täyttöaste 2011–2015 ja Kivistön 2015. Martinlaakson liityntäpysäköinti oli remontissa vuosina 2010–2011, Louhelan 2011 ja Myyrmäen 2014–2015.

4.2 Polkupyörien liityntäpysäköinti

Vuonna 2015 polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen määrä lisääntyi 375 paikalla. Liityntäpysäköityjen pyörien määrä puolestaan kasvoi lähes 450:llä, ja pysäköityjä pyöriä oli melkein 1 200. Edellinen huippulukema oli vuonna 2013, jolloin liityntäasemilla oli pysäköitynä 865 polkupyörää.

Polkupyörien liityntäpysäköintilaskennat tehdään vuosittain syyskuussa. Lisäksi seurataan Tikkurilan aseman polkupyöräpysäköintiä useimpina viikkoina vuodessa. Tikkurilassa laskettiin huippupäivänä yli 500 pysäköityä polkupyörää, vuoden 2014 huippulukema oli 457.

Tikkurilan liityntäpyöräpysäköintiä on parannettu uuden matkakeskuksen läheisyydessä, samalla kun Dixin 2. vaiheen rakentamisen myötä pyöräpysäköinti on jouduttu poistamaan vanhan linja-autotermiinalin pohjoispuolelta. Männistönpolun varressa aivan matkakeskuksen vierellä on 262 runkolukittavan paikan alue. Lisäksi aseman pohjoiseen alikulkuun saatiin asennettua pyörätelineet. Vanhan, eteläisen alikulkutunnelin yhteyteen saadaan lämmin pyöräpysäköintitila vuonna 2017 Dixin 2. osan valmistuessa.



Kuva 10. Pysäköityjen polkupyörien määrät asemilla 2005–2015. Vuonna 2008 ei laskentoja tehty. Myyrmäen aseman pyörätelineet olivat poissa käytöstä remontin vuoksi 2014.

Vantaan kaupunki
Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kuntatekniikan keskus
Liikennesuunnittelu

Tekstit ja taulukot: Suvi Rytönen-Halonen, Timo Väistö ja Joonas Stenroth
Raportin koonti: Suvi Rytönen-Halonen
Kuntek, toukokuu 2016



**Vantaa
Vanda**