

VANTAAN RATIKAN KATUSUUNNITELMA- LUONNOSTEN ESITTELY

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI 28.4.2026

**KATUSUUNNITELMALUONNOKSET
23.3.–8.4.2026**



**VANTAAN
RATIKA**

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO.....	3
YHTEENVEDOT MIELIPITEISTÄ JA VASTAUKSET NIIHIN.....	5
Hakunilan suuralue.....	5
Tikkurilan ja Hakunilan suuralue	33
Tikkurilan suuralue	37
Koko alueen avoimet vastaukset kyselyyn.....	37

Julkaisija
Vantaan kaupunki
04/2026
Vantaan ratikka

JOHDANTO

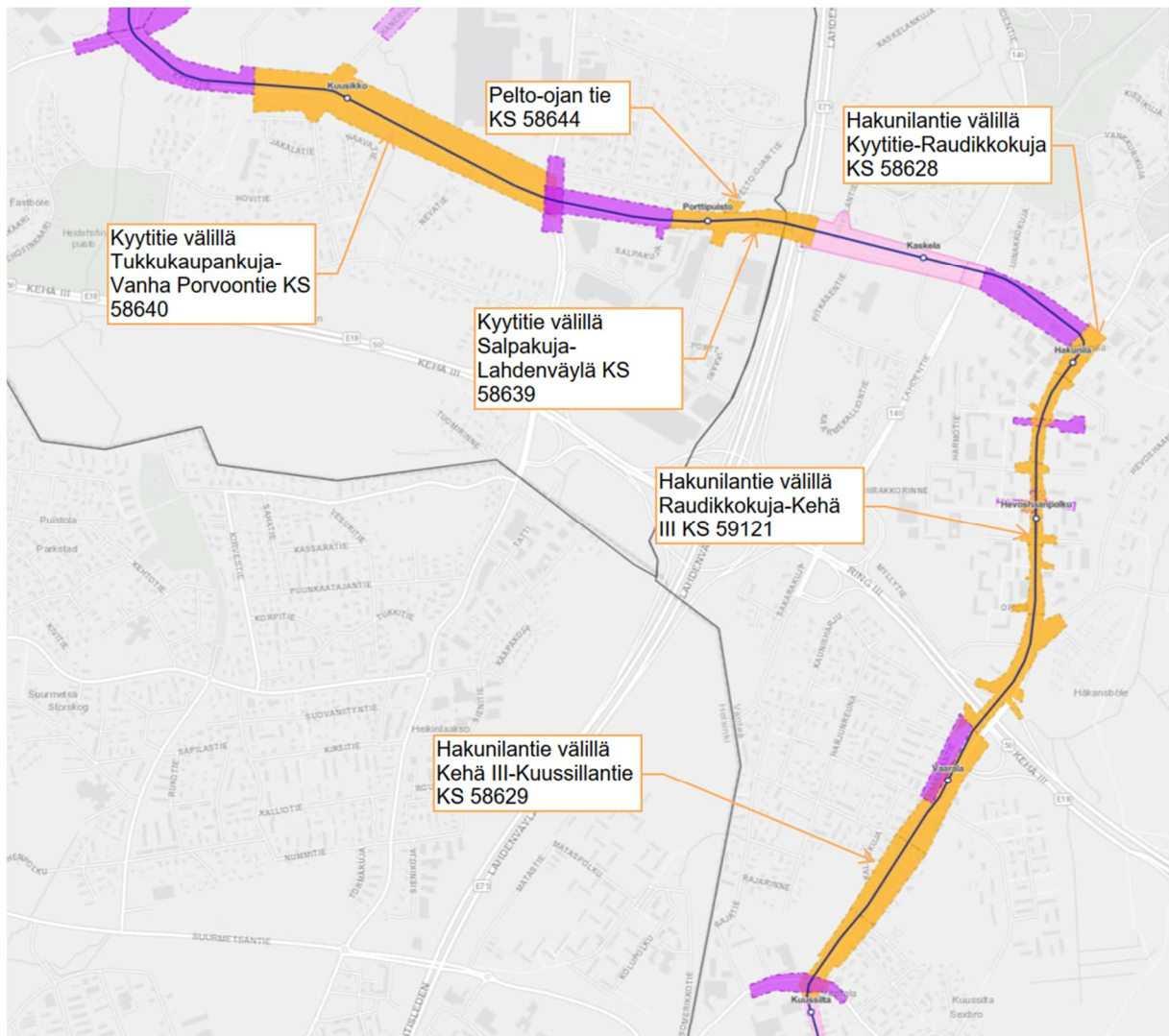
Vantaan ratikan suunnitelmiin on tehty päivityksiä ja seuraavat päivitetty katusuunnitelmaluonnokset valmistuivat maaliskuussa, koskien Tikkurilan ja Hakunilan suuralueita. Päivitetyt katusuunnitelmaluonnokset sijoittuvat Kuninkaan, Hakunilan ja Vaaralan kaupunginosaan. Ratikan päivitettyjä katusuunnitelmaluonnoksia esitellään vaiheittain.

Katusuunnitelmaluonnoksissa esitetään tilavaraukset kadun eri toiminnoille. Suunnitelmissa otetaan huomioon raitiotien lisäksi ajoneuvoliikenteen järjestelyt sekä sujuvat ja turvalliset jalankulun ja pyöräilyn yhteydet. Tärkeä osa suunnittelua on myös viihtyisän kaupunkiympäristön luominen, mikä sisältää viheralueet, istutukset sekä hulevesien luonnonmukaisen käsittelyn.

Esiteltävänä olivat seuraavat katusuunnitelmaluonnokset:

- 58628–1 Hakunilantie välillä Kyytitie-Raudikkokuja, katusuunnitelma
- 59121–1 Hakunilantie välillä Raudikkokuja-Hiirakkokuja, katusuunnitelma
- 59121–2 Hakunilantie välillä Hiirakkokuja-Hepokuja, katusuunnitelma
- 59121–3 Hakunilantie välillä Hepokuja-Oritie, katusuunnitelma
- 59121–4 Hakunilantie välillä Oritie-Kehä III, katusuunnitelma
- 58629–1 Hakunilantie välillä Kehä III-Vaaralan talkootie, Vaaralantie, katusuunnitelma
- 58629–2 Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja, katusuunnitelma
- 58629–3 Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie, katusuunnitelma
- 58640–4 Kyytitie välillä Tukkukaupankuja-Vanha Porvoontie plv. 380–880
- 58639–5 Kyytitie välillä Salpakuja-Lahdenväylä, katusuunnitelma
- 58639–6 Kyytitie välillä Salpakuja-Lahdenväylä, katusuunnitelma, tyyppipoikkileikkaus (uudelleen luonnosten esittelyssä)
- 58644–2 Pelto-ojan tie välillä Kyytitie-Isokappale, katusuunnitelma (uudelleen luonnosten esittelyssä)

Katusuunnitelmaluonnosten sijainnit on esitetty alla olevalla kartalla.



Vantaan ratikan päivitettyjä katusuunnitelmaluonnoksia esiteltiin kaksi viikkoa 23.3. - 8.4.2026 kaupungin verkkosivuilla: www.vantaa.fi/ratikka. Luonnoksista pystyi jättämään mielipiteen katusuunnitelmaluonnoskyselyyn osallistuvantaa.fi -verkkosivulla tai sähköpostitse ratikka@vantaa.fi. Katusuunnitelmaluonnoskyselyt toteutettiin osallistuvantaa.fi-sivustolla sijainneella kyselylomakkeella.

Katusuunnitelmaluonnosten esittelyisetä tiedotettiin yleisesti Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Osallistu ja vaikuta Vantaalla -uutiskirjeessä ja erikseen kirjeitse suunniteltavien katujen varrella sijaitsevien kiinteistöjen maanomistajille.

YHTEENVEDOT MIELIPITEISTÄ JA VASTAUKSET NIIHIN

Katusuunnitelmaluonnoksiin jätettiin runsas määrä mielipiteitä. Kyselyn kautta saatiin yhteensä 29 avointa vastausta ja 74 karttavastausta (pistemerkintää). Lisäksi katusuunnitelmia koskevia palautteita saatiin sähköpostitse 15 kappaletta. Osaan sähköpostipalautteista on vastattu erikseen suoraan lähettäjiille. Lisäksi osa palautteista on saapunut useamman kanavan kautta, minkä vuoksi mielipiteiden kokonaismäärä voi sisältää päällekkäisiä mielipiteitä. Kyselyn tai sähköpostin kautta saapuneita hankkeesta jätettyjä mielipiteitä ei käsitellä tässä vuorovaikutusraportissa.

Seuraavassa avataan saapuneita mielipiteitä suuralueittain ja katusuunnitelmaluonnoksittain.

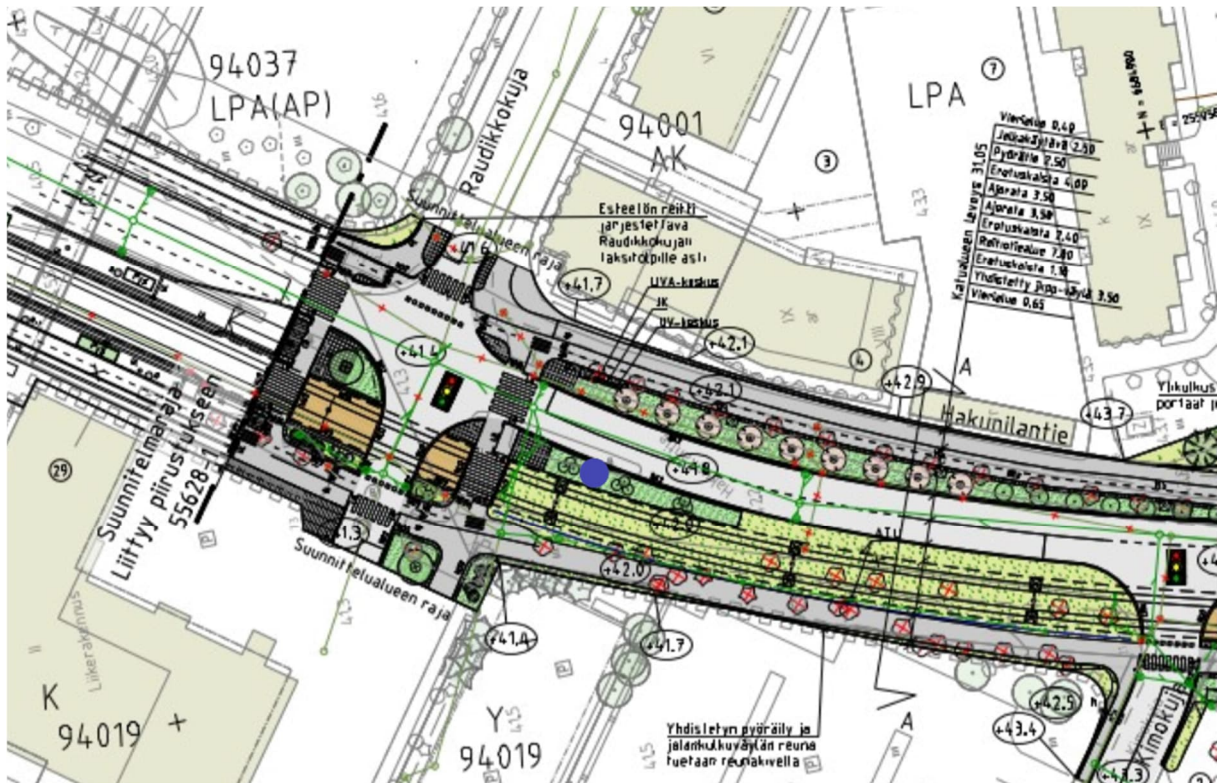
Hakunilan suuralue

Hakunilantie välillä Kyytitie-Raudikkokuja 58628–1, katusuunnitelmaluonnos

- Ei jätettyjä mielipiteitä

Hakunilantie välillä Raudikkokuja-Hiirakkokuja 59121–1, katusuunnitelmaluonnos

Mielipide (sininen pistemerkintä): Lehti ja viheralueet. Puiden kokoa tulee rajoittaa leveys ja korkeussuunnassa niin etteivät ne häiritse liikennettä ja haita liikenneturvallisuutta.



Vastaus: Kasvillisuus suunnitellaan ja valitaan siten, ettei siitä aiheudu haittaa liikenteelle eikä liikenneturvallisuuudelle. Kasvillisuus mitoitetaan ja sijoitetaan niin, ettei se rajoita näkyvyyttä risteyksissä ja liittymissä eikä peitä liikennemerkkejä tai valaistusta. Kapeilla istutusalueilla suositaan pylväsmäisiä puulajeja, ja katupuiden kunnossapito tehdään säännöllisillä hoitoleikkauksilla, vaurioituneiden oksien poistolla ja kasvuston kaventamisella tai harventamisella.

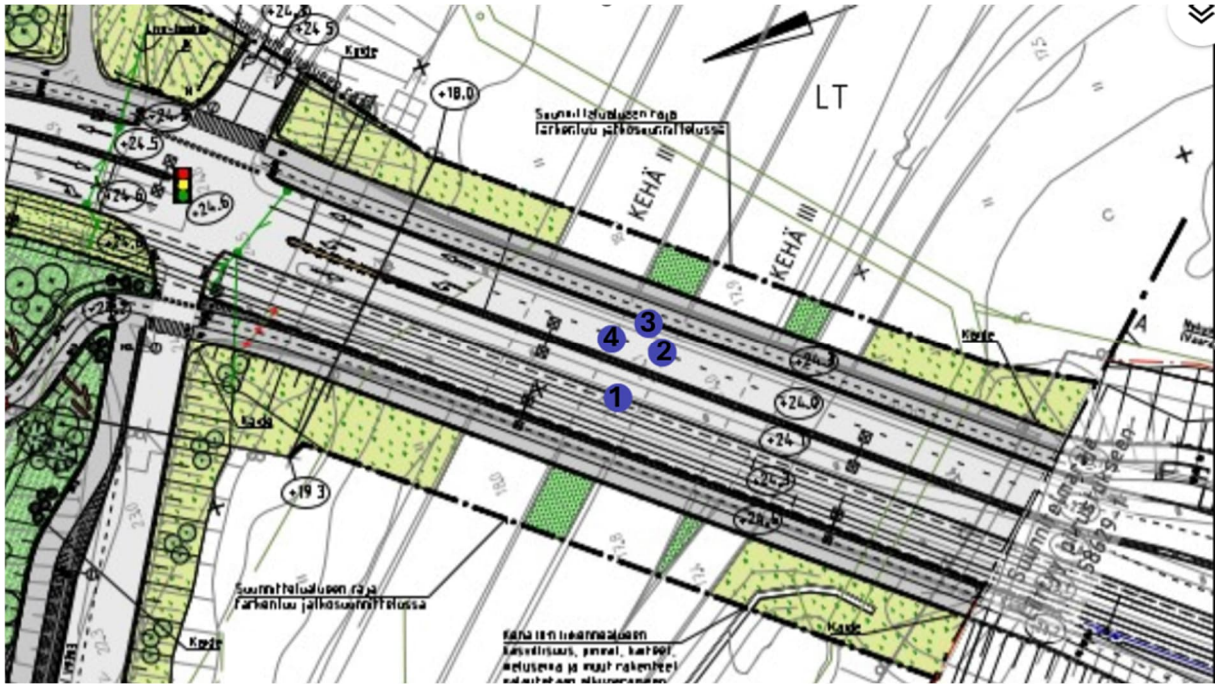
Hakunilantie välillä Hiirakkokuja-Hepokuja 59121–2, katusuunnitelmaluonnos

- Ei jätettyjä mielipiteitä

Hakunilantie välillä Hepokuja-Oritie 59121–3, katusuunnitelmaluonnos

- Ei jätettyjä mielipiteitä

Hakunilantie välillä Oritie-Kehä III 59121-4, katusuunnitelmaluonnos



Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 1): Tätä siltaa ei tarvitse uusia, jos ratikkasilta tulee itäpuolelle (ja raiteet jatkavat Vaaralan itälaitaa Länsimäentielle)

Vastaus: Vantaan ratikkahanke on teettänyt sillalle erikoistarkastuksen keväällä 2025. Erikoistarkastuksessa on todettu, että sillan kunto on huono ja se vaatisi mittavat korjaustoimet, vaikka ratikkaa ei tulisi. Hankkeella on tutkittu kevään 2025 aikana useita vaihtoehtoisia ratkaisuja sillan toteuttamiseksi. Hanke on tutkinut myös erillisen ratikkasillan toteutusta nykyisen sillan itä- tai länsipuolelle. Sillan itäpuolella sijaitsee suurjännitteisten ilmajohtojen (400 kV ja 100kV) kannatinpylväiden rakenteet, joiden vuoksi pelkkä ratikkasilta nykyisen sillan itäpuolelle ei mahdu ilman pylväiden siirtoa. Itäpuolelle sijoitettu raitiotie vaatisi suuremman korkeuseron vuoksi lisäksi Kehä III:n rampin muutostöitä, jotka ulottuisivat pitkälle kehä III:n puolelle. Raitiotie on päädytty sijoittamaan länsipuolelle kustannustehokkaimpana ratkaisuna ja sen vuoksi, että rata olisi johdonmukaisesti Hakunilantien poikkileikkauksessa koko matkalla yhtenäisellä periaatteella. Liikennöinnin kannalta on parasta, että rata pysyy mahdollisimman pitkiä katuosuuksia samalla kohtaa kadun poikkileikkausta. Suunnittelussa pyritään välttämään tilanteita, jossa rata mutkittelee tai vaihtaa tiheästi kadun reunalta toiselle.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 2): tyhjä merkintä (ei tekstiä)

Vastaus: tyhjä merkintä, ei huomioida

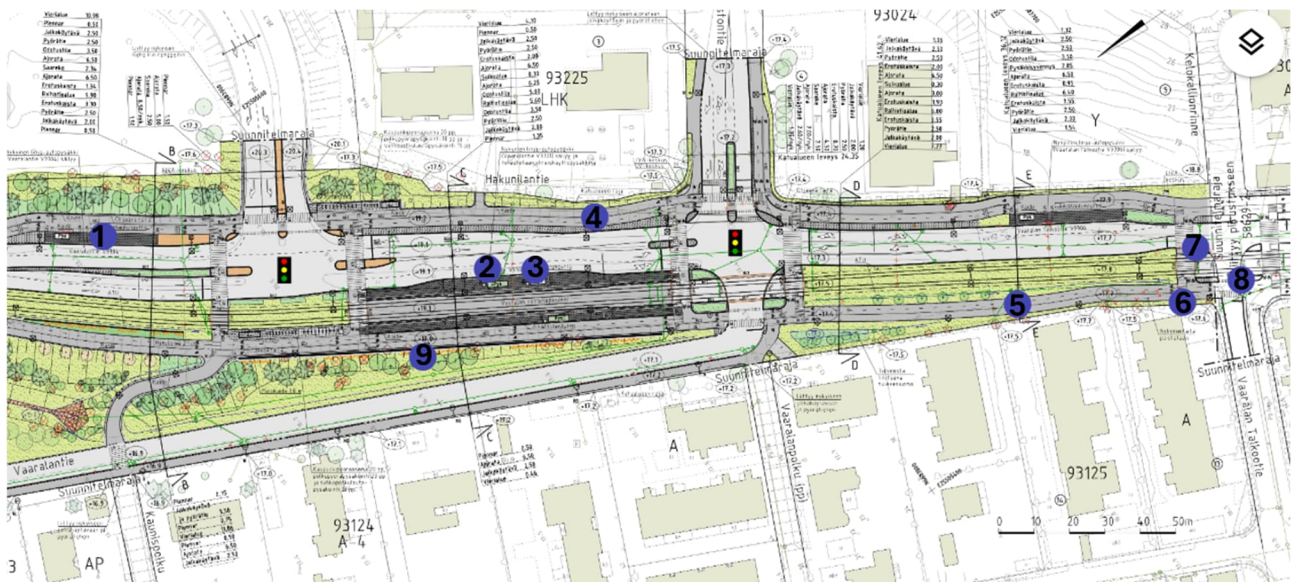
Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 3): Sillalla pitää olla kauttaaltaan 2 kaistaa, josta vasemmanpuoleiselta käännetään Kehä 3 länteen.

Vastaus: Sillalle on Hakunilantiella pohjoisen ajosuuntaan 2 kaistaa. Toinen kaista jatkaa suoraan Hakunilantielle ja toiselta käännetään Kehä III:lle lännen suuntaan.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 4): nykyistä auto/jkpp-siltaa ei tarvitse uusia, jos ratikka reititetään (liitekuvan mukaisesti) Vaaralan itälaitaa, ja sille tulee oma siltansa hiukan kauemmas nyk. sillasta

Vastaus: Ks. mielipiteen 1 vastaus.

Hakunilantie välillä Kehä III-Vaaralan talkootie, Vaaralantie 58629–1, katusuunnitelmaluonnos



Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 1): Missä voi jättää matkustajan auton kyydistä pysäkillä?

Vastaus: Ensisijaisesti pysäkeille saavutaan jalan, pyörällä, skuutilla tai joukkoliikennevälineestä toiseen vaihtamalla. Raitiotiepysäkit tulevat olemaan laatutasoltaan esteettömyyden erikoistason mukaisia ja niiltä on järjestetty myös esteetön yhteys lähimmälle linja-autopysäkillä. Tarvittaessa auton voi hetkellisesti pysäyttää matkustajan kyydistä jättämiseksi joko sivukaduille tai ajoratapysäkillä varovaisuutta noudattaen.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 2): Missä voi pysähtyä, kun tuo autolla henkilön bussi- tai ratikkapysäkillä? Saattoliikenne mahdollistettava, varsinkin, kun tältä pätkältä poistuu bussipysäkkejä ja muutenkin pysäkkien välit kasvavat.

Vastaus: Ensisijaisesti pysäkeille saavutaan jalan, pyörällä, skuutilla tai joukkoliikennevälineestä toiseen vaihtamalla. Raitiotiepysäkit tulevat olemaan laatutasoltaan esteettömyyden erikoistason mukaisia ja niiltä on järjestetty myös esteetön yhteys lähimmälle linja-autopysäkille. Tarvittaessa auton voi hetkellisesti pysäyttää matkustajan kyydistä jättämiseksi joko sivukaduille tai ajoratapysäkille varovaisuutta noudattaen. Pysäkkien paikat on suunniteltu yhdessä Vantaan kaupungin kanssa ja HSL:n kanssa. Etelään suuntautuva pysäkki sijaitsee Vaaralantien pohjoispuolella Vaaralan raitiotiepysäkkilaiturin kanssa yhdistettynä. Tällä tavalla vaihto ratikasta linja-autoon on mahdollisimman vaivatonta ja turvallista käyttäjille.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 3): Pysäyttääkö bussien pysähtyminen tässä kohdassa muun liikenteen?

Vastaus: Ajoratapysäkillä pysähtyneen bussin taakse voi joutua hetkeksi pysähtymään. Ajoratapysäkki toimii ajonopeuksia hidastavana liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Bussin voi tarvittaessa ohittaa rinnakkaisen kaistan kautta, jos se on turvallisesti mahdollista.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 4): Tupla ajokaistat pohjoiseen. Niin että voi Lähdepuistontieltä kääntyä suoraan omalle kaistalle liittyäkseen kehä 3 Itään.

Vastaus: Katutila ei mahdollista kaistan jatkamista Lähdepuistontielle saakka. Lähdepuistontien liikennemäärät ovat pienet eivätkä edellytä omaa kaistaa.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 5): Miksi Vaaralassa on tähän länsipuolelle tietä suunniteltu 4,5 metriä leveä jalankulku/pyörätie, kun se ei jatku sellaisena kehä III toisella puolella, jossa on yhdistetty 3,5 metrin jalankulku/pyörätie.

Vaaralassa on tässäkin kohtaa ahdasta ja tie tulee liian lähelle taloja, joten Vaaralassakin riittää 3,5 metrin yhdistetty kävely/pyörätie tässä länsipuolella katua. Miksi halutaan tehdä tie näin lähelle talojen päätyä, jossa asuu ihmisiä?

Vastaus: Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehankkeen tavoitteena on edistää kestäviä liikkumismuotoja. Hakunilantien itäreunassa kulkee pyöräilyn runkoreitti, joka toteutetaan eroteltuna koko Hakunilantien matkan, myös Kehä III:n pohjoispuolella. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Kehä III:n pohjoispuolella jkpp-tie on suunniteltu niin leveäksi kuin se on käytettävissä olevan katutilan perusteella ollut mahdollista. Jalankulku- ja

pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiella sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä jalkakäytävä 2 m leveä.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 6): Jalkakäytävä ja pyörätie tulevat liian lähelle talon kulmaa. Poistettavan aidan paikalle tehtävä uusi meluaita.

Vastaus: Aita sijaitsee asemakaavan mukaisella katualueella. Katualueen rajat noudattavat vuoden 2022 hyväksyttyä, lainvoimaista katusuunnitelmaa.

Suunnitelmassa esitetty merkintä tontin reunassa on asemakaavan mukainen tontin ja katualueen välinen raja. Etäisyys talon kulmasta jkpp-tiehen on kaupunkialueella tavanomainen.

Melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa tarkentunein suunnittelutiedoin. Hankkeen alussa asetetut kriteerit melusuojaustarpeen arvioimiseksi eivät ole muuttuneet, tilanne on arvioitu samoin kriteerein.

Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Päivitetyssä suunnitelmassa autotie siirtyy kauemmaksi Kalliokujasta, mikä laskee rakennukseen kohdistuvia melutasoja. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Kalliokuva 8 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylity, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 7): Tämä kohta vaikuttaa tosi kapealta. Ajoradan kavennuksen voisi poistaa tästä kohtaa.

Vastaus: Ajorata on yhtä leveä liittymäalueen eteläpuolella. Katu levenee Vaaralan talkootien pohjoispuolella, mikä voi antaa vaikutelman kapeudesta. Ajoratojen leveydet ovat suunnitteluohjeiden mukaiset.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 8): Liityttäessä Vaaralan talkootieltä Hakunilantielle pohjoiseen, kääntyessään vasemmalle tämä kohta on vaarallinen. Risteyksessä joutuu varomaan ajoneuvoliikenteen ja kevyeen liikenteen lisäksi myös raideliikennettä, joka saattaa liikkua hyvinkin nopeasti olisi eduksi, jos tässä risteyksessä olisi valo-ohjaus, joka huomioi raitiovaunun. Asuinrakennukset ovat tosi lähellä raidetta ja on vaikea nähdä tulevaa raitiovaunua ajoissa.

Vastaus: Liittymään on tulossa liikennevalo-ohjaus, joka on esitetty suunnitelmissa. Asuinrakennukset ovat pääsääntöisesti vähintään 9 m päässä rakennuksista. Liittymien näkemät on tarkastettu siten, että rakenteita ei sijoitu näkemäalueille.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 9): Tähän pitää edelleen jättää nousu Vaaralantieltä. Se on kaikista kätevin reitti pysäkillä. Tässä kohtaa olevaa bussipysäkkiä käytetään nyt tosi paljon, ja ihmiset kulkevat pysäkillä nousun/luiskan kautta, joka on samanlainen kuin tuossa hieman pohjoisempaan. Tämän luiskan sijainti on kuitenkin huomattavasti parempi, joten se tulee ehdottomasti säilyttää tässä kohtaa.

Vastaus: Luiskan paikkaa on siirretty hieman pohjoiseen, jotta yhteyden noususta on saatu loivempi. Nykyinen luiska sijoittuu hyvin jyrkkään kohtaan.

Mielipide (saapunut sähköpostilla):

Olemme tehneet huomion, että hankkeen suunnitelmassa puuttuu meluaita taloyhtiömme kohdalla (välillä Kehä III - Vaaralan talkootie). Katsomme, että ratikka kulkee taloyhtiömme kohdalla niin lähellä tonttiamme ja asuinrakennusta, että meluaidan, joka sisältää kulkuyhteyden Hakunilantielle, on välttämätön.

Vastaus: Melusuojausten tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa tarkentunein suunnittelutiedoin. Hankkeen alussa asetetut kriteerit melusuojaustarpeen arvioimiseksi eivät ole muuttuneet, tilanne on arvioitu samoin kriteerein.

Hanke on käynyt mittaamassa julkisivun ääneneristävyyttä kohteissa, joissa aiemman meluselvityksen mukaan on arvioitu olevan melutason ylityksiä. Mittausten mukaan suojattavan asuinrakennuksen julkisivun äänitasoero on oletustasoa parempi. Kun melusuojaustarpeen arvioinnissa huomioidaan mitattu äänitasoeron arvo, sisämelun ohjearvo ja ratikan ohiajosta aiheutuvat hetkelliset enimmäisäänitason suositus arvot eivät ylitä.

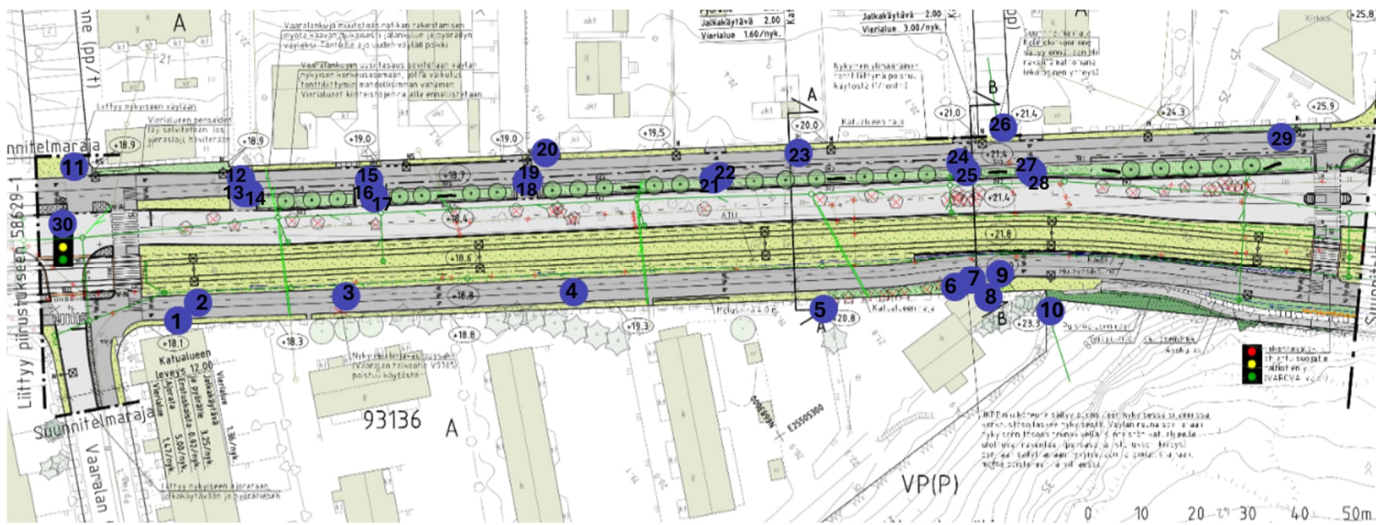
Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Päivitetystä suunnitelmassa autotie siirtyy kauemmaksi Kalliokujasta, mikä laskee rakennukseen kohdistuvia melutasoja. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Kalliokuja 6, 8 ja 10 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylitä, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

Mielipide (saapunut sähköpostilla): Hakunilantie 22:n kohdalla yhtiö huomauttaa ensinäkin siitä, että nähtävillä olevasta luonnoksesta puuttuvat selostus perusteluineen ja havainnekuva. Tämä vaikeuttaa suunnitelmassa esitettyjen ratkaisujen arviointia ja mielipiteen muodostamista suunnitelmasta. Kaupungin omien ohjeidenkin mukaan katusuunnitelmaan kuuluu selostus. Havainnekuvan esittämistä voidaan puolestaan pitää hyvän hallintotavan mukaisena. Yhtiö on tyytymätön siihen, että yhtiön kiinteistön kohdalla jalankulku- ja polkupyörätie esitetään siirrettäväksi erotus/istutusalueen kohdalla vain muutaman metrin etäisyydelle yhtiön kiinteistöstä. Tämä lisää siitä aiheutuvaa häiriötä ja se on omiaan lisäämään luvatonta läpikulkua Kalliokujalle kiinteistön kautta. Muualla jalankulku- ja polkupyörätien linjaus kulkee raitiotiekiskojen vieressä. Yhtiö ei näe mitään välttämätöntä perustetta sille, että yhtiön kiinteistön rajan tuntumassa kiinteistön puolella tosiasiaassa sijaitsevat kaksi lehtikuusta on merkitty poistettaviksi (kaadettaviksi). Riittävä peruste ei ole se, että lehtikuusten oksat ulottuvat osin kaupungin puolelle. Jos lehtikuuset kaupungin vaatimuksesta kuitenkin kaadetaan, kaupungin tulisi ainakin vastata uuden asianmukaisen aidan rakentamisesta tai rakentamisesta yhtiölle aiheutuvista kustannuksista, sillä lehtikuusia ei voi kaataa aitaa olennaisesti rikkomatta. Jalankulku- ja polkupyörätien siirrosta aiheutuva haitta huomioon ottaen aidan tulisi myös olla riittävän korkea (160 cm).

Vastaus: Katusuunnittelun vuorovaikutusprosessi etenee kahdessa vaiheessa: katusuunnitelmaluonnoksen esittelyvaiheessa sekä varsinaisen katusuunnitelmaehdotuksen nähtävilläolovaiheessa. Luonnosvaiheessa esitellään alustava katusuunnitelma, jonka tarkoituksena on tuoda esiin keskeiset ratkaisut ja mahdollistaa varhainen vuorovaikutus. Tässä vaiheessa aineisto ei vielä sisällä katusuunnitelmaselostusta. Katusuunnitelmaselostus liitetään suunnitelmaan siinä vaiheessa, kun suunnitelma etenee ehdotuksena nähtäville. Tällöin aineisto täydentyy ja mahdollistaa yksityiskohtaisemman arvioinnin. Havainnekuvia ei lähtökohtaisesti esitetä katusuunnitelman luonnos- eikä ehdotusvaiheessa.

Radan ja jkpp:n välissä on hulevesien käsittelyyn tarkoitettu painanne sekä katupuita, minkä vuoksi jkpp kulkee tällä kohdalla kauempana radasta. Jkpp:n ja kiinteistön väliin jää niittyalue ja painanne. Vaaralanpolun ja Vaaralan talkootien välillä Hakunilantiella ei ole radan ylitystä tai muuta kohdetta, jonne kulkeminen kiinteistön kautta olisi lyhyempi reitti kuin katuja pitkin. Katualueella olevia puita kaadetaan vain, jos se on välttämätöntä.

Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja 58629–2, katusuunnitelmaluonnos



Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 1): Meluita puuttuu, on tarpeellinen.

Vastaus: Melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa tarkentunein suunnittelutiedoin. Hankkeen alussa asetetut kriteerit melusuojaustarpeen arvioimiseksi eivät ole muuttuneet, tilanne on arvioitu samoin kriteerein.

Hanke on käynyt mittaamassa julkisivun ääneneristävyyttä kohteissa, joissa aiemman meluselvityksen mukaan on arvioitu olevan melutason ylityksiä. Mittausten mukaan suojattavan asuinrakennuksen julkisivun äänitasoero on oletustasoa parempi. Kun melusuojaustarpeen arvioinnissa huomioidaan mitattu äänitasoeron arvo, sisämelun ohjearvo ja ratikan ohiajosta aiheutuvat hetkelliset enimmäisäänitaso suositukset eivät ylitä.

Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Päivitetyssä suunnitelmassa autotie siirtyy kauemmaksi Kalliokujasta, mikä laskee rakennukseen kohdistuvia melutasoja. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Kalliokuja 10 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylitä, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 2): Tässäkään kohdassa katualueen leveys ei riitä 4,5 metriä leveän jalankulku/pyörätien leveydeksi, joten miksi sen pitäisi olla muuallakaan 4,5 metriä leveä? Varsinkin, kun se jatkuu 3,5 metriä leveänä Kehä kolmosen pohjoispuolella ja Hakunilassa.

Vastaus: Merkityssä kohdassa on eroteltu jkpp-tie, jonka leveys on 4,5 m (jk 2,0 m ja pp 2,5 m). Kehä III:n pohjoispuolella, Ruunikkokujasta pohjoiseen Raudikkokujalle saakka katualue on kapeampi ja kadun ja tonttien väliset korkeuserot suuria, minkä vuoksi länsireunaan ei mahdu eroteltu jkpp-tie täysimittaisena. Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet toteutetaan Vantaan kaupungin suunnittelun tavoitteiden mukaisina aina, kun se käytettävissä olevan tilan puitteissa on mahdollista.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 3): Jos tämä pysäkki poistuu, se on selkeä heikennys vaaralalaisten kulkemiselle Helsinkiin. Miksi ratikka heikentää liikkumista julkisilla kulkuvälineillä?

Vastaus: Linja-autopysäkki on sijoitettu Vaaralan Talkootien pohjoispuolelle raitiotiepysäkin yhteyteen.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 4): Näille main toinen ratikkapysäkki Vaaralan alueelle!

Vastaus: Raitiotiepysäkit pyritään sijoittamaan pääsääntöisesti noin 800 m välein. Ehdotetusta paikasta edelliselle raitiotiepysäkille (Vaaralan raitiotiepysäkki) on alle 300 m ja seuraavalle Tilustiellä sijaitsevalle pysäkille alle 500 m.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 5): Peurojen reitti kulkee myös tässä.

Vastaus: Ratikka ei vaikuta Hakunilantielle peurojen nykyisiin kulkureitteihin. Ratikan rakennustöiden aikana pyritään estämään peurojen liikkuminen vaaravyöhykkeillä ohjaamalla ne työmaan ulkopuolelle.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 6): Suojeltava koko tuija-aita ja sen juuristo, koska se toimii hulevesien kerääjänä koko matkaltaan.

Vastaus: Kalliokuja 18 kohdalla aita sijoittuu katualueelle. Hanke tarkastelee nykyisen pensasaidan säilytysmahdollisuutta jatkosuunnittelussa, mutta ei voi taata sen säilyttämistä. Katusuunnitelmassa on esitetty uutta havupensasvaltaista kasvillisuutta nykyisen pensasaidan tilalle.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 7): Kiinteistön tontin reuna on aikoinaan sijainnut 6 metriä Vaaralankujan suuntaan (itään). Hakunilantien katualueen laajentamisen yhteydessä kaava tuli 8 metriä länteen, jonka johdosta siiven osa joutui katualueelle. Kaupunki teki tämän maan haltuunoton pakkolunastuksella, eikä silloinen kiinteistön omistaja saanut mitään korvauksia, vaikka talon arvo laski ja kiinteistön ylläpito hankaloitui. Kaava aiheuttaa haittaa myös nykyiselle omistajalle,

joten on ymmärrettävä, että talon rakenteet eivät ole omistajista johtuvista syistä nykyisillä paikoillaan.

Vastaus: Kadun rakentaminen tullaan tekemään uuden katusuunnitelman puitteissa. Katualueen rajat noudattavat vuoden 2022 hyväksyttyä, lainvoimaista katusuunnitelmaa. Uusi katusuunnitelma ei heikennä kiinteistön tilannetta vuoden 2022 katusuunnitelmaan verrattuna.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 8): Kampaamoon ja ompelimoon pitää päästä katutöiden aikana.

Vastaus: Toive on välitetty rakentajille ja työnaikaisten liikennejärjestelyiden suunnittelijoille. Kaikkiin kiinteistöihin tullaan järjestämään kulkuyhteydet rakentamisen ajan.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 9): Kulku ompelimoon ja kampaamoon säilytettävä koko remontin ajan.

Vastaus: Toive on välitetty rakentajille ja työnaikaisten liikennejärjestelyiden suunnittelijoille. Kaikkiin kiinteistöihin tullaan järjestämään kulkuyhteydet rakentamisen ajan.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 10, 26): Peurojen reitti. Miten turvataan ratikkatöiden aikana ja sen jälkeen? Nykyiselläänkin vaarallista ylittää Hakunilantie.

Vastaus: Ratikka ei vaikuta Hakunilantielle peurojen nykyisiin kulkureitteihin. Ratikan rakennustöiden aikana pyritään estämään peurojen liikkuminen vaaravyöhykkeillä ohjaamalla ne työmaan ulkopuolelle.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 11): Ohjaavatko liikennevalot myös tältä pihalta tulevaa liikennettä?

Vastaus: Liikennevaloilla ohjataan liittymän kaikkia suuntia.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nrot 12,15,18, 22, 24): ... yksi (ehdotettu) tontilta suoraan Hakunilantielle ajo (huono ehdotus - ei tämä toimi)

Vastaus: Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehanke on edistää kestäviä liikkumismuotoja. Suunnitteluratkaisuilla pyritään rauhoittamaan Hakunilantien liikennettä, ja liikennevalo-ohjaus tulee jatkossa todennäköisesti helpottamaan liittymistä Hakunilantielle.

Yksi Vantaan keskeisistä tavoitteista raitiotien suunnittelussa on jalankulun ja pyöräliikenteen selkeä erottelu sekä reittien turvallisuuden parantaminen. Hakunilantie on kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääpyöräreitti, mikä edellyttää korkeaa laatutasoa ja johdonmukaista väyläjärjestelyä. Hakunilantien itäreunassa kulkee pyöräilyn runkoreitti koko Hakunilantien matkan, myös Kehä III:n pohjoispuolella. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Tämä on Vantaan kaupungin tavoitteen mukainen ja vastaa aiemmin vahvistettua katusuunnitelmaa. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiella sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä jalkakäytävä 2 m leveä.

Vaaralankujan kohdalla vuoden 2022 ratkaisu olisi katkaissut jkpp-väylien jatkuvuuden ja siirtänyt jalankulun ja pyöräilyn ajoradalle, mikä heikentäisi suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta.

Liikenneturvallisuusasiantuntijoiden mukaan suorat tonttiliittymät ovat selkein ja turvallisin ratkaisu. Erityisesti alueen koululaisille on vaikeaa hahmottaa yhdistettyä jalankulku-, pyörä- ja autoväylää, jossa liikennemuodot etenevät eri suuntiin. Aiemman suunnitelman ratkaisu on epätyypillinen, vaikeasti ymmärrettävä ja siksi turvaton erityisesti lapsille ja alueella satunnaisesti liikkuville.

Muuttuneen katusuunnitelman myötä hanke on pystynyt arvioimaan Vaaralankujan järjestelyt uudelleen. Aiemmassa vaiheessa oli edettävä vuoden 2022 katusuunnitelman ratkaisun mukaisesti, koska raitiotie sijoittui Hakunilantien keskelle ja suorat liittymät eivät olleet sen vuoksi mahdollisia. Uudessa suunnitelmassa, jossa rata sijoittuu kadun länsireunaan Vaaralankujalle on pystytty tarkastelemaan muuta toteutusvaihtoehtoa. Uuden suunnitelman myötä autoliikenne voi jatkossa kääntyä tonteille suoraan Hakunilantielta molemmista suunnista.

Jatkosuunnittelussa on havaittu, että kadun ja tonttien väliset korkeuserot ja niiden tasaaminen ei toimi parhaalla tavalla edellisen vaiheen suunnitelmien mukaisesti. Tämän vuoksi on päädytty linjaamaan tonttiliittymät suoraan Hakunilantielle. Lisäksi

Hakunilantien liikennettä on suunnitteluratkaisuilla pyritty rauhoittamaan, mikä helpottaa tonteilta liittymistä.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 13): Hankala pihaliittymä

Vastaus: Liikenneturvallisuusasiantuntijoiden mukaan suorat tonttiliittymät ovat selkein ja turvallisin ratkaisu. Erityisesti alueen koululaisille on vaikeaa hahmottaa yhdistettyä jalankulku-, pyörä- ja autoväylää, jossa liikennemuodot etenevät eri suuntiin. Aiemman suunnitelman ratkaisu on epätyypillinen, vaikeasti ymmärrettävä ja siksi turvaton erityisesti lapsille ja alueella satunnaisesti liikkuville.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nrot 14,16): ei tällainen pihalta jkpp:n yli pääkokoojakadulle ajo ole toimiva ratkaisu

Vastaus: Liikenneturvallisuusasiantuntijoiden mukaan suorat tonttiliittymät ovat selkein ja turvallisin ratkaisu. Erityisesti alueen koululaisille on vaikeaa hahmottaa yhdistettyä jalankulku-, pyörä- ja autoväylää, jossa liikennemuodot etenevät eri suuntiin. Aiemman suunnitelman ratkaisu on epätyypillinen, vaikeasti ymmärrettävä ja siksi turvaton erityisesti lapsille ja alueella satunnaisesti liikkuville.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 17): Hakunilantieltä käännyttäessä on hankalaa, jos perässä on autoja.

Vastaus: Tonttiliittymään kääntyminen voi hetkellisesti pysäyttää perässä tulevan liikenteen, minkä on tavanomaista tahansa muunkin valo-ohjaamattoman liittymän kohdalla.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 19): Vaaralankuja 13 tontilta pääsy Hakunilantielle vaikeutuu ja muuttuu vaarallisemmaksi. Ajettaessa tontilta tonttiliittymälle, joudutaan ajamaan pyörätien poikki. Jos Hakunilantiellä on liikennettä, odottaessa auto jää poikittain pyörätien päälle, sillä erotuskaista on vain 2,5 m. Kaikki autot ovat erotuskaistaa pitempiä, ja esim. pakettiauto on 6 m pitkä, jolloin odottaessa kääntymistä Hakunilantielle, auton perä jää 3,5 m pyörätien/kävelytien päälle ja tukkii sen lähes kokonaan. Pyörätiellä pyöräilijät ajavat alamäessä varsin kovalla vauhdilla, ja poikittain pyörätiellä oleva auto on vaaratekijä. Lisäksi tonttien 13 ja 15 tonttiliittymä on yhteinen, jolloin tontilta joudutaan ajamaan pyörätien poikki vinottain. Tämä on hyvin vaarallinen ratkaisu. Parempi ratkaisu olisi sallia autojen kulku tonteille esim. yksisuuntaisena pihakaturatkaisuna. Miten lumenpoisto järjestetään niin että tonteilta on pääsy Hakunilantielle myös talvella?

Vastaus: Liikenneturvallisuusasiantuntijoiden mukaan suorat tonttiliittymät ovat selkein ja turvallisin ratkaisu. Erityisesti alueen koululaisille on vaikeaa hahmottaa yhdistettyä jalankulku-, pyörä- ja autoväylää, jossa liikennemuodot etenevät eri suuntiin. Aiemman suunnitelman ratkaisu on epätyypillinen, vaikeasti ymmärrettävä ja siksi turvaton erityisesti lapsille ja alueella satunnaisesti liikkuville.

Muuttuneen katusuunnitelman myötä hanke on pystynyt arvioimaan Vaaralankujan järjestelyt uudelleen. Aiemmassa vaiheessa oli edettävä vuoden 2022 katusuunnitelman ratkaisun mukaisesti, koska raitiotie sijoittui Hakunilantien keskelle ja suorat liittymät eivät olleet sen vuoksi mahdollisia. Uudessa suunnitelmassa, jossa rata sijoittuu kadun länsireunaan Vaaralankujalle on pystytty tarkastelemaan muuta toteutusvaihtoehtoa. Uuden suunnitelman myötä autoliikenne voi jatkossa kääntyä tonteille suoraan Hakunilantieltä molemmista suunnista.

Tontilta poistuvan tulee varmistaa turvallinen jkpp-tien ylitys varovaisuutta noudattaen ja liikennesäännöt huomioiden. Tontilta poistuja voi tarvittaessa odottaa tontin puolella sopivaa liittymisväliä Hakunilantien liikenteeseen. Vaaralan talkootien liittymään ja Hakunilantien etelä päähän rakennettavat liikennevalot rytmittävät liikennevirtaa ja helpottavat tonttiliittymistä Hakunilantielle ajoa.

Tonttiliittymiin saattaa kertyä lunta, joka tulee tarvittaessa poistaa turvallisesti ja muuta liikennettä haittaamatta.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 20): Vaaralankujan pihaliittymät suoraan Hakunilantielle ovat turvallisuusongelma. Lisäksi talvella ongelma, jos lumiaura on tukkinut lumella liittymän ja pihalle pitäisi kääntyä suoraan Hakunilantieltä.

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja mielipiteen nro 19 vastaus.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 21): Pihaliittymä suoraan Hakunilantielle on vaarallinen.

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja mielipiteen nro 19 vastaus.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 23): Jos Vaaralankuja poistuu, se on paluu 30-vuoden takaiseen aikaan. Mikä olisi uusi osoite? Asukkaat eivät halua osoitteekseen Hakunilantietä. Tuleeko taas sekoilua postin ja taksien kanssa, jos osoite muuttuu?

Vastaus: Kadun mahdollinen nimenmuutos ei tällä hetkellä edellytä asukkaita toimenpiteitä. Kaupunki on yhteydessä kiinteistöjen omistajiin tarvittaessa erikseen.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 25): Liittymä suoraan pihasta Hakunilantielle on hankala.

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja mielipiteen nro 19 vastaus.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 27): ...tämä on kaikista huonoin pihaanajo: talossa kymmenkunta autoa, ja pohjoisesta pihaan kääntyvät tukkisivat Hakunilantien liikenteen pihaan pääsyä odottaessaan. Jono olisi aivan mäen juurella. Talvella olisi pysähtymisen jälkeen hankala päästä mäkeä ylös ilman alkuvauhtia

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja mielipiteen nro 19 vastaus.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 28): Liittymä suoraan jkpp:n yli on vaarallinen, varsinkin talvella.

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja mielipiteen nro 19 vastaus.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 29): Vaaralankujalla pitää jatkossakin sallia tontille ajo, ainakin yksisuuntaisesti (etelästä pohjoiseen), EIKÄ NÄIN, että Vaaralankujan pihoista ajetaan jkpp:n poikki suoraan Hakunilantielle. EI TOIMI

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja mielipiteen nro 19 vastaus.

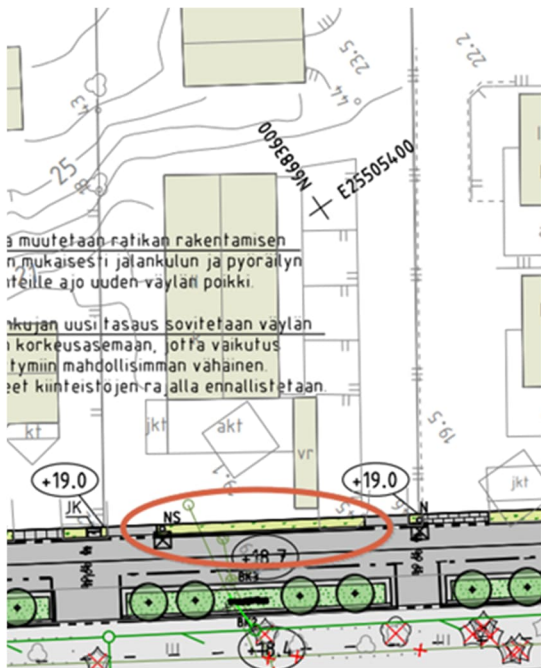
Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 30): Miksi ihmeessä tähän täytyy tulla liikennevalot? Siinä on sitten 20 metrin välein liikennevalot - hidastaa ja vaikeuttaa kulkemista huomattavasti. Eikö näitä rakenteita tosiaan saada toimivammiksi? Autoilijoitakin pitää ajatella, koska Vaarala on taktisesti isojen teiden risteyksessä, ja moni kulkee Vaaralasta kauemmas töihin, myös allekirjoittanut. Tällöin ratikka tai bussi ei palvele, vaan on liikuttava omalla autolla. Meitä autoilijoitakin on Vaaralassa paljon, eikä meille saa tehdä kohtuuttoman vaikeita tai hitaita reittejä. Nyt vaikuttaa siltä, että autoilijat kärsivät tässä paljon, vaikka alueemme on juuri sellainen, että sieltä on helppo kulkea kauemmaskin autolla, kun isoille teille pääsee nopeasti. Siksi moni taittaa työmatkansa autolla. Muistakaa mieltä myös autoilijoiden helppoa kulkemista!

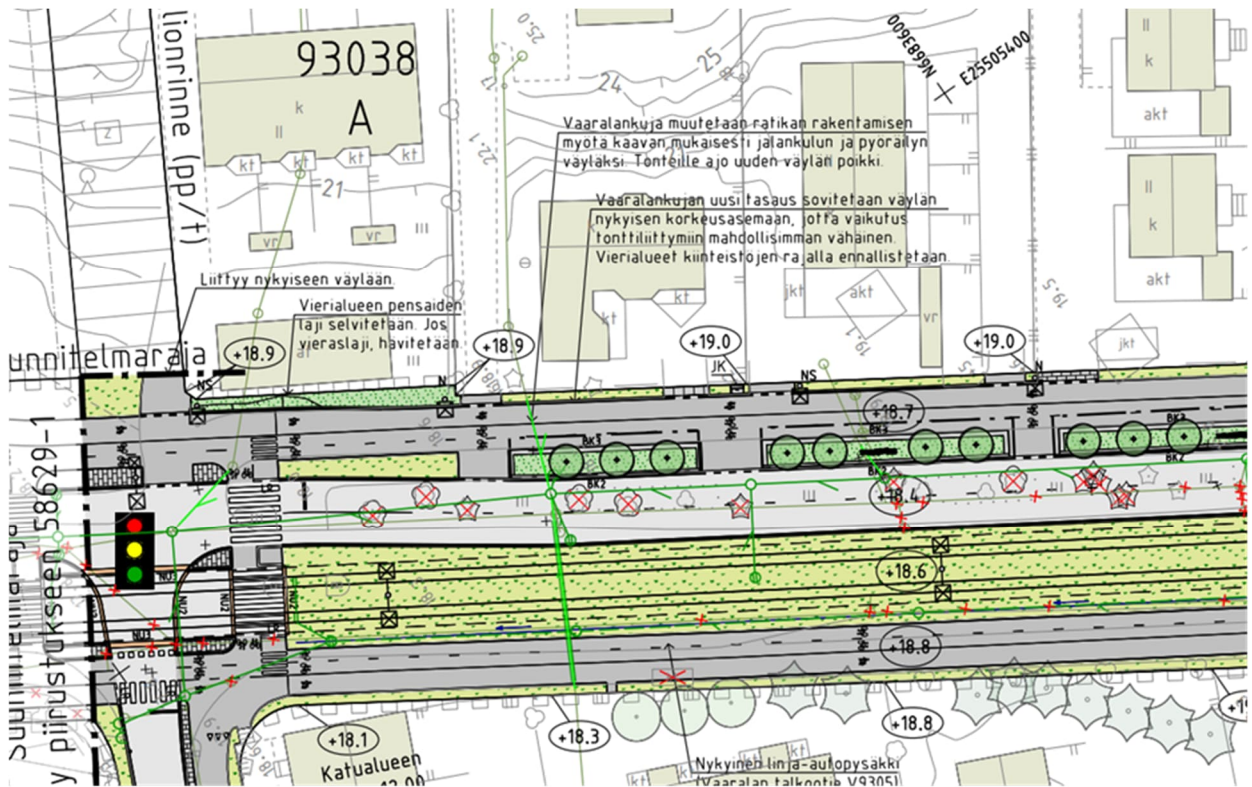
Vastaus: Hakunilantien ympäristö kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävästi liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehanke on edistää kestäviä liikkumismuotoja. Suunnitteluratkaisuilla kuten liikennevaloilla pyritään rauhoittamaan Hakunilantien liikennettä, ja liikennevalo-ohjaus tulee jatkossa todennäköisesti helpottamaan liittymistä sivukaduilta Hakunilantielle. Lisäksi raitiotien turvallinen risteäminen edellyttää liittymiin liikennevalo-ohjausta.

Mielipide (saapunut sähköpostilla):

Tonttiliittymän kohdalla suunnitelmassa näkyy edelleen viherkaistale → viherkaistale poistettava, jotta ajoneuvoilla pääsee tontin pysäköintipaikalle.

Tonttiliittymän valaisimen (NS) sijoittelu tulee korjata → siirto raja-aidan kohdalle, kuten on tälläkin hetkellä.





Vastaus: Tontille on esitetty rakennettavaksi selkeä liittymä. Nykyisin tontille ajo tapahtuu koko tontin leveydeltä hallitsemattomasti. Selkeästi toteutettu liittymä ohjaa liikenteen oikeaan paikkaan ja estää jkpp-tietä pitkin ajamista. Valaisimen sijaintia voidaan vielä jatkosuunnittelussa tarkastella. Suunnittelussa on tarkistettu, että ajoneuvot mahtuvat kääntymään tontilla ja kulkemaan merkityille autopaikoille.

Mielipide (saapunut sähköpostilla): Kommentoin uusinta esitystä Hakunilantien osuudella, jossa Vaaralankuja on käytännössä häivytetty pois kokonaan. Alkuperäinen esitys, missä Vaaralankuja oli esitetty yksisuuntaiseksi, oli suhteellisen toimiva esitys. Nyt tässä uusimmassa esityksessä taloihin tultaisiin päätieltä johtavien pienien aukkojen kautta. Tämä aiheuttaa isoja ongelmia sekä pyöräilijöille, että autoille. Pääväylä tukkeutuu ja pyöräilijät ja jalankulkijat ovat vaarassa poikittaisen liikenteen takia. Ehdotukseni on, että Vaaralankuja säilytetään vähintäänkin yksisuuntaisena ”tonteille ajo sallittu” -periaatteella.

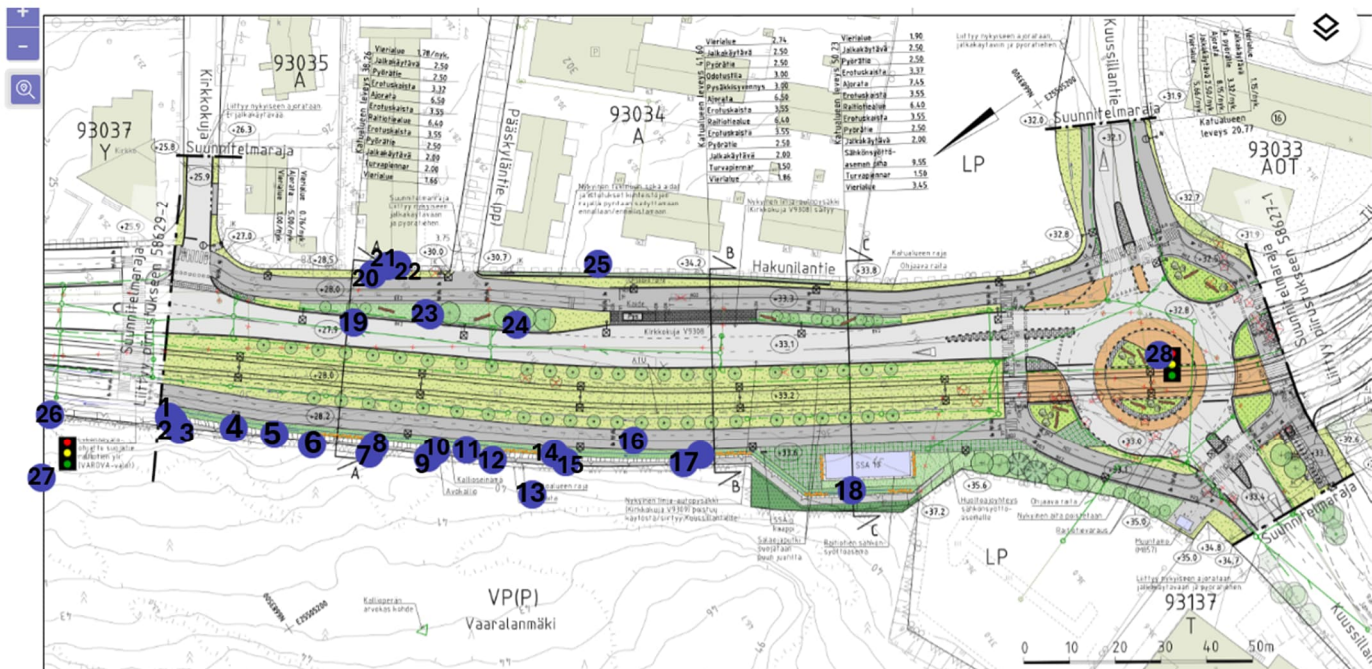
Vastaus: Vaaralankujan ratkaisua on perusteltu mielipiteiden 12,15,18,22 ja 24 vastauksessa (ks. katuväli Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja).

Mielipide (saapunut sähköpostilla): Huoleni koskee Vantaan ratikkaa Vaaralankujan osalta. Kartan mukaan Vaaralankujan pihoihin ajetaan hakunilantieltä niin, että jokaiseen pihaan ajetaan omasta sisään menosta. Tämä onkin mielenkiintoista, oletteko ottanut huomioon talviset olosuhteet. Suunnittelijat

eivät ole käynyt paikan päällä talvella, Vaaralankuja on aina aurattu viimeisten katuosuuksien joukossa. Kun talvi koittaa ja pitäisi kääntyä omaan pihaan, niin ei ole pääsyä, kun aurauskalusto on työntänyt ”puolenmetrin vallin” tielle esteeksi. Näin ollen joudut jättämään auton hakunilantielle siksi aikaa, kun avaat tien. ”Liikenne seis”. Kaikki eivät voi viedä autoa parkkiin johonkin kadun varteen, vaan autolla on päästävä pihaan. Suunnittelijoiden olisi myös hyvä käydä läpi hanke, joka on toteutettu kauan sitten, kun Vaaralankujaa/Hakunilantietä kehitettiin, silloin oli valtavat ongelmat nimenomaan talvikaudella, näistä on käyty keskustelua asukkaiden kanssa, jotka kokivat tämän kyseisen hankkeen. Oli kuulemma ihan KAAOSTA. Paperilla saadaan asiat näyttämään hyvältä, mutta mitä se on käytännössä. Mitkä ovat Vaaralankujalla olevien asuntojen osoitteet jatkossa ja mistä lähtien?

Vastaus: Vaaralankujan ratkaisua on perusteltu mielipiteiden 12,15,18,22 ja 24 vastauksessa (ks. katuväli Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja). Kadun mahdollinen nimenmuutos ei tällä hetkellä edellytä asukkailta toimenpiteitä. Kaupunki on yhteydessä kiinteistöjen omistajiin tarvittaessa erikseen.

Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie 58629–3, katusuunnitelmaluonnos



Mielipide (sininen pistemerkintä, nrot. 1–12, 14, 15, 17 ja 26): Kallioita tällä koko katualueella ei saa räjäyttää.

Vastaus: Kirkkokujan ja Kuussillantien väliselle osuudelle suoritetaan kallioleikkausta katualueen leventämistä ja sähkönsyöttöaseman rakentamista

varten. Myös johtosiirrot edellyttävät tätä. Louhinnan laajuus ei uudessa päivitetystä katusuunnitelmassa muutu vuoden 2022 hyväksytystä, lainvoimaisesta katusuunnitelmasta.

Katusuunnitelmassa on osoitettu jalankulku- ja pyöräväylät Hakunilantien molemmin puolin. Jalankulun- ja pyöräilyn väylä sekä läntinen ajorata sijoittuvat nykyisen Vaaralankallion kohdalle ja katusuunnitelmassa alueelle on määritetty kallioleikkausta. Louhintaa joudutaan suorittamaan myös raitiotielinjauksen ja ajoradan kohdalta.

Ratikkahankkeella on tutkinut mahdollisuutta jättää jkpp-tien toteutus myöhemmäksi päivitetyn hankesuunnitelman yhteydessä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin tultu siihen lopputulemaan, että koska raitiotielinja sijoittuu myös louhittavan kallion alueelle, on Vantaan kaupungille kustannustehokkainta, vastuullisinta ja turvallisinta suorittaa louhinta lainvoimaisessa katusuunnitelmassa osoitetulla laajuudella ratikkahankkeen yhteydessä. Jos louhinta jkpp-tien kohdalta toteutetaan myöhemmin irrallisena urakkana ratikan jo valmistuttua, tarkoittaa se raitiotieliikenteen keskeyttämistä työn ajaksi mahdollisesti useammaksi viikoksi. Louhinta tulisi toteuttaa käytännössä radan päälle, jolloin rakennettu rata tulee suojata sekä ajolangat pylväineen tulisi purkaa pois louhinnan ajaksi. Jkpp-tien vaatiman louhinnan suorittaminen myöhemmin tulisi Vantaan kaupungille merkittävän kalliiksi ja aiheuttaisi tarpeetonta häiriötä ja turvallisuusriskejä liikenteeseen ja lähiympäristöön.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 13): Tässä kohdalla ei tarvita jalankulku/pyörätietä, varsinkin, jos bussipysäkki poistuu.

Vastaus: Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehanke on tavoitteena on edistää kestäviä liikkumismuotoja. Suunnitteluratkaisuilla pyritään rauhoittamaan Hakunilantien liikennettä, ja liikennevalo-ohjaus tulee jatkossa todennäköisesti helpottamaan liittymistä Hakunilantielle.

Yksi Vantaan keskeisistä tavoitteista raitiotien suunnittelussa on jalankulun ja pyöräliikenteen selkeä erottelu sekä reittien turvallisuuden parantaminen. Hakunilantie on kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa pääpyöräreitti, mikä edellyttää korkeaa laatutasoa ja johdonmukaista väyläjärjestelyä. Hakunilantien itäreunassa kulkee pyöräilyn runkoreitti koko Hakunilantien matkan, myös Kehä III:n

pohjoispuolella. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Tämä on Vantaan kaupungin tavoitteen mukainen ja vastaa aiemmin vahvistettua katusuunnitelmaa. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiella sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä jalkakäytävä 2 m leveä.

Uusi linja-autopysäkki toteutetaan Kuussillantielle, Hakunilantien länsipuolelle. Pysäkin toteuttaminen ei kuulu Vantaan ratikkahankkeen laajuuteen. Bussipysäkit pyritään yleensä sijoittamaan kaikille liittymän poistumishaaroille, jotta mahdollistetaan joukkoliikenne kaikkiin suuntiin.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 16): Tätä jalankulku/pyörätietä ei ollut kaupunginhallituksen 10.11.2025 ja kaupungin valtuuston 17.11.2025 päättämässä versiossa.

Vastaus: Jkpp tie on lainvoimaisessa vuoden 2022 katusuunnitelmassa sekä nyt nähtävillä olleissa katusuunnitelmaluonnoksissa. Uuden ja vanhan katusuunnitelman sisältö vastaa toisiaan.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 18): Voisiko tämä sähköasema sijaita esimerkiksi Fazerin metsään tehtävän reitin varrella. Miksi se tuodaan tähän keskelle asutusta? Kyseinen bussipysäkki pitää säilyttää, koska Vaaralan Talkootien bussipysäkki poistuu. Näitä pysäkkejä käytetään, kun kuljetaan bussilla Helsinkiin.

Vastaus: Sähkönsyöttöasemien sijainnit on päätetty jo hankesuunnitelmavaiheessa ja se on lainvoimaisen katusuunnitelman ja kaavan mukaisella sijainnilla.

Hakunilantien ja Kuussillantien liittymän läheisyydessä sijaitsevan sähkönsyöttöaseman sijaintia on hieman tarkennettu edelliseen hyväksytyyn katusuunnitelmaan nähden aluevarauksen sisällä. Muutoksella on haluttu säilyttää kalliota mahdollisimman paljon. Hankkeella on tutkittu myös muita sijainteja rakennukselle läheisiltä kiinteistöiltä kalliion säästämiseksi. Suunnitelmissa esitetty sijainnin on kuitenkin todettu palvelevan kaupungin kaavarungon mukaista maankäytön tavoitetta paremmin.

Sähkönsyöttöaseman sijoitukselle on myös teknisiä perusteita.

Sähkönsyöttöaseman tulee sijaita mahdollisimman lähellä raitiotietä. Sijoittelussa

tulee huomioida, että sähkönsyöttöasemien tulee olla tasaisin välein, muhina syöttöasemien suhteen ja sijaita radan varrella. Etäisyydet syöttöasemien välillä perustuvat sähkönsyötön simulointiin. Sähkönsyöttöaseman liityntä runkoverkkoon tulee olla kohtuullisen vaivatonta ja tilan puolesta tulee huomioida, että sijainti on sellainen, että syöttöasema toimintojensa kanssa mahtuu sille suunniteltuun tilaan ja rakennuksen yhteydessä on riittävä alue kunnossapidon tarpeisiin.

Sähkönsyöttöaseman sijoitus ei ole perusteena linja-autopysäkin siirrolle. Kuussillantien suuntaan suuntautuva linja-autopysäkkiä on hankkeella tutkittu sijoitettavaksi Hakunilantielle radan ja ajoradan väliin, mutta liikenteellisesti on parempi sijoittaa se Kuussillantien puolelle, koska pysäkki palvelee vaihtoyhteyksiä ratikkaan ja muuta tulevaa maankäyttöä. Kuussillantien pysäkki sijoittuu Hakunilantien liittymän länsipuolelle mahdollisimman lähelle liittymäaluetta ja se suunnitellaan erillisenä katusuunnitelmana eikä sen toteutus ei kuulu ratikkahankkeen laajuuteen. Vaaralan Talkootien pysäkki siirtyy Vaaralan talkootien liittymäalueen pohjoispuolelle raitiotiepysäkin yhteyteen.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 19): Aivan tarpeettoman leveä (38.26 m) katualue - tässä yht 3 erotuskaistaa, yht lev 10.37 m. Ja sen takia räjäytettäs 11.000 m³ kalliota pois. Turha leveily pois. Myös LÄNSIPUOLELLE ILMESTYNYT JKPP on turha. - Sitä ei 10.2025 päivitetyssä suunnitelmassa ollut

Vastaus: Kirkkokujan ja Kuussillantien väliselle osuudelle suoritetaan kallioleikkausta katualueen leventämistä ja sähkönsyöttöaseman rakentamista varten. Myös johtosiirrot edellyttävät tätä. Louhinnan laajuus ei uudessa päivitetyssä katusuunnitelmassa muutu vuoden 2022 hyväksytystä, lainvoimaisesta katusuunnitelmasta. Katusuunnitelmassa on osoitettu jalankulku- ja pyöräväylät Hakunilantien molemmin puolin. Jalankulun- ja pyöräilyn väylä sekä läntinen ajorata sijoittuvat nykyisen Vaaralankallion kohdalle ja katusuunnitelmassa alueelle on määritetty kallioleikkausta. Louhintaa joudutaan suorittamaan myös raitiotielinjauksen ja ajoradan kohdalta.

Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön kehitystä Hakunilantien länsipuolella. Hakunilantien ja Kuussillantien liittymän länsipuolelle on kaavarungossa osoitettu lähikeskustan aluetta, sisältäen mm. liike-, palvelu- ja toimitilaa. Hakunilantien eteläpäässä pääpyöräreitti haarautuu itä-länsisuuntaiseksi, jatkuen Kuussillantien eteläreunaa pitkin länteen Helsingin Jakomäen suuntaan ja itään Fazerilan suuntaan.

Hakunilantien linja-autopysäkin pari tullaan sijoittamaan myöhemmin Kuussillantielle, Hakunilantien länsipuolelle. Hakunilantien etelä päässä on nykyisin molemmin puolin katua yhdistetyt jkpp-tiet. Länsireunasta jkpp-tien poistaminen kokonaan heikentäisi nykyistä palvelutasoa. Jkpp-tie molemmilla puolilla vähentää turhia tien ylityksiä ja lähes kaikkialla ratikan varrella tavoitteena on myös hyvät jkpp-yhteydet.

Vantaan ratikka-allianssin aikana on kehitetty suunnitelmaa 2022 katusuunnitelmaan nähden siten, että katupoikkileikkauksen leveys vastaa edellisen vaiheen suunnitelmaa. Muutokset on toteutettu lainvoimaisen katusuunnitelman mukaisten katualueen rajojen sisällä, joten se vastaa siten myös vahvistetun asemakaavan katualuetta. Merkittävin muutos edelliseen hyväksytyyn katusuunnitelmaan nähden on, että raitiotielinjaus on siirtynyt kadun länsireunaan kauemmas pientaloasutuksesta, osittain etelään suuntautuvan ajoradan paikalle. Ajorata puolestaan siirtyy radan itäpuolelle. Muutos ei levennä katualuetta tai lisää louhinnan laajuutta vahvistettuun katusuunnitelmaan nähden. Hyväksytyyn katusuunnitelman mukainen sijainti jalankulun- ja pyöräilyväylä osalta säilyvät ennallaan. Viherkaistat ratikan molemmin puolin on mitoitettu siten, että nyt tehty tilavaraus mahdollistaa tulevaisuuden ratikkalinjaston kehityksen ja Viikki-Malmi-Hakunila raitiotiepysäkkilatureiden rakentamisen Hakunilantielle, viheralueiden kohdalle.

Ratikkahankkeella on tutkinut mahdollisuutta jättää jkpp-tien toteutus myöhemmäksi päivitetyn hankesuunnitelman yhteydessä (esitetty päivitetyn hankesuunnitelman materiaaleissa), mutta jkpp-tietä ei ole missään vaiheessa ole ollut tarkoitus poistaa katusuunnitelmista. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin tultu siihen lopputulemaan, että koska raitiotielinja sijoittuu myös louhittavan kallion alueelle, on Vantaan kaupungille kustannustehokkainta ja vastuullisinta suorittaa louhinta lainvoimaisessa katusuunnitelmassa osoitetulla laajuudella ratikkahankkeen yhteydessä. Katusuunnitelmassa tulee osoittaa kadun suunnitelman kokonaislaajuus riippumatta siitä, mikä kuuluu Vantaan ratikkahankkeen laajuuteen. Jos louhinta jkpp-tien kohdalta toteutetaan myöhemmin irrallisena urakkana ratikan jo valmistuttua, tarkoittaa se raitiotieliikenteen keskeyttämistä työn ajaksi mahdollisesti useammaksi viikoksi. Louhinta tulisi toteuttaa käytännössä radan päälle, jolloin rakennettu rata tulee suojata sekä ajolangat pylväineen tulisi purkaa pois louhinnan ajaksi. Jkpp-tien vaatiman louhinnan suorittaminen myöhemmin tulisi Vantaan kaupungille merkittävän kalliiksi ja aiheuttaisi tarpeetonta häiriötä liikenteeseen ja lähiympäristöön.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 20): Kirkkokujan ja Pääskyläntien väliin meluaita (korkea!)

Vastaus: Vantaan ratikkahankkeella on tehty melumallinnus muuttuneiden suunnitelmien mukaisesti. Melumallinnusta on täydennetty jatkosuunnittelun aikana kehitetyillä ratkaisulla sekä edellisen vaiheen jälkeen tarkentuneilla tiedoilla. Meluselvityksen perusteella on esitetty tarvittavat melusuojaukset niihin kohteisiin, joissa melun kynnysarvot ylittyvät. Melusuojaustarpeen perusteena on riski Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisten sisämelutason ohjearvojen ylitymisestä. Ensimmäisen katusuunnitelman meluarvioinnissa on käytetty oletuksena tavanomaisella julkisivurakenteella toteutuvaa äänitasoeroa liikennemelua vastaan 30 dB.

Melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa. Jatkosuunnittelussa melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen tarkentunein suunnittelutiedoin. Hankkeen alussa asetetut kriteerit melusuojaustarpeen arvioimiseksi eivät ole muuttuneet, tilanne on arvioitu samoin kriteerein.

Hanke on käynyt mittaamassa julkisivun ääneneristävyyttä kohteissa, joissa aiemman meluselvityksen mukaan on arvioitu olevan melutason ylityksiä. Mittausten mukaan suojattavan asuinrakennuksen julkisivun äänitasoero on oletustasoa parempi. Kun melusuojaustarpeen arvioinnissa huomioidaan mitattu äänitasoeron arvo, sisämelun ohjearvo ja ratikan ohiajosta aiheutuvat hetkelliset enimmäisäänitason suositus arvot eivät ylity.

Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Päivitetyssä suunnitelmassa autotie siirtyy nykyistä kauemmaksi Pääskyläntien asuinrakennuksista, mikä laskee rakennukseen kohdistuvia melutasoja. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Pääskyläntien 2 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylity, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 21): Meluaita poistettu suunnitelmasta?

Tähän tarvitaan meluaita.

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie mielipiteen nro 20 vastaus

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 22): Meluaidat oli luvattu näille kohdille, koska meluselvityksen mukaan näillä kohdin melu on liian kova.

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie mielipiteen nro 20 vastaus

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 23): Tolkuttoman leveä katualue.

Vastaus: Aiempi katusuunnitelma on hyväksytty sekä saanut lainvoiman vuonna 2022. Vuoden 2022 katusuunnitelmassa on osoitettu jalankulku- ja pyöräväylät Hakunilantien molemmin puolin. Vuoden 2022 katusuunnitelmassa jalankulun- ja pyöräilyn väylä sijoittuu nykyisen Vaaralankallion kohdalle. Toiminnalliset ratkaisut, liikenteen järjestämisen periaatteet sekä katualueen rajat vastaavat aiempaa vuoden 2022 katusuunnitelmaa. Raitiotietä ympäröivien viheralueiden mitoituksessa on huomioitu tilanvaraukset tulevaisuuden raitiotieliikenteen mahdolliselle jatkamiselle Viikki-Malmi-Hakunila linjalle sekä sen raitiotiepysäkille.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 24): Puut eivät saa olla näin leveitä.

Kapeampi puu ja pitää varmistaa, että puusto ei miltään osin leviä ajoradalle.

Vastaus: Kasvillisuus suunnitellaan ja valitaan siten, ettei siitä aiheudu haittaa liikenteelle eikä liikenneturvallisuudelle. Kasvillisuus mitoitetaan ja sijoitetaan niin, ettei se rajoita näkyvyyttä risteyksissä ja liittymissä eikä peitä liikennemerkkejä tai valaistusta. Kapeilla istutusalueilla suositaan pylväsmäisiä puulajeja, ja katupuiden kunnossapito tehdään säännöllisillä hoitoleikkauksilla, vaurioituneiden oksien poistolla ja kasvuston kaventamisella tai harventamisella.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 25): Kiinteistöjen istutukset säilytettävä.

Vastaus: Suunnitelmien mukaisesti kiinteistön kasvillisuus pyritään säilyttämään nykyisellään.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 27): Miksi ihmeessä tähänkin on tultava liikennevalot? Kuinka monet valot tänne oikein tungetaan? Muistakaa ajatella myös autoilijoita! Vaaralassa on bensa-asemakin, mutta vaarana on, ettei siellä kohta enää käydä riittävästi, kun Vaarala tehdään autoilijoille liian vaikeaksi kulkea. Jos tämän myötä bensa-asemakin vielä poistuisi, Vaarala menettäisi suuresti vetovoimaisuuttaan, kun autoilijoilla on vaikeaa ja ratikkapysäkkejä ja bussipysäkkejäkin vain harvassa. Muistakaa miettiä kokonaisuutta, ei vain ratikkaa!!!

Vastaus: Kirkkokujan liittymäalueelle rakennetaan liikennevalo-ohjaus kevyenliikenteen ylityksen vuoksi. Kevyt liikenne risteää ajoradan lisäksi raitiotien kanssa. Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehanke on tavoitteena edistää kestäviä liikkumismuotoja.

Suunnitteluratkaisuilla kuten liikennevaloilla pyritään rauhoittamaan Hakunilantien

liikennettä, ja liikennevalo-ohjaus tulee jatkossa todennäköisesti helpottamaan liittymistä sivukaduilta Hakunilantielle. Lisäksi raitiotien turvallinen risteäminen edellyttää liittymiin liikennevalo-ohjausta.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 28): Ja täällä TAAS liikennevalot. Ihan oikeasti, eikö autoilijoita ole mietitty ollenkaan? Koko ajan pitää valoissa seisoa, työmatkakin siinä pitenee ajallisesti - ja tämä vaikuttaa jokapäiväiseen elämään.

Vastaus: Tilustien kiertoliittymään tarvitaan liikennevalo-ohjaus koska katu risteää useasta suunnasta raitiotien kanssa. Valo-ohjaus koskee vain raitiovaunun kanssa risteämistä, muutoin kyseessä on normaali kiertoliittymä.

Mielipide (saapunut sähköpostilla):

Taloyhtiössämme olemme ymmärtäneet päivitetyistä Vantaan ratikan suunnitelmista, että aiemmin taloon eteen kaavailtu meluaita (Pääskyläntie 2) on nyt poistunut suunnitelmista. Tätä on vaikea ymmärtää, koska Hakunilantien melu kuuluu tiiliverhotun talomme läpi voimakkaasti. Raitiovaunun myötä melu tulisi lisääntymään edelleen. Emme ymmärrä, emmekä hyväksy päätöstä poistaa meluaitaa. Sitä kautta asumisviihtyisyys heikkenisi selvästi. Vaadimme meluidan takaisin suunnitelmaan ja selityksen tehdyille muutokselle.

Vastaus: Vantaan ratikkahankkeella on tehty melumallinnus muuttuneiden suunnitelmien mukaisesti. Melumallinnusta on täydennetty jatkosuunnittelun aikana kehitetyillä ratkaisulla sekä edellisen vaiheen jälkeen tarkentuneilla tiedoilla. Meluselvityksen perusteella on esitetty tarvittavat melusuojaukset niihin kohteisiin, joissa melun kynnyksarvot ylittyvät. Melusuojaustarpeen perusteena on riski Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisten sisämelutason ohjearvojen ylitymisestä. Ensimmäisen katusuunnitelman meluarvioinnissa on käytetty oletuksena tavanomaisella julkisivurakenteella toteutuvaa äänitasoeroa liikennemelua vastaan 30 dB.

Melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa. Jatkosuunnittelussa melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen tarkentunein suunnittelutiedoin. Hankkeen alussa asetetut kriteerit melusuojaustarpeen arvioimiseksi eivät ole muuttuneet, tilanne on arvioitu samoin kriteerein.

Hanke on käynyt mittaamassa julkisivun ääneneristävyyttä kohteissa, joissa aieman meluselvityksen mukaan on arvioitu olevan melutason ylityksiä. Mittausten

mukaan suojattavan asuinrakennuksen julkisivun äänitasoero on oletustasoa parempi. Kun melusuojaustarpeen arvioinnissa huomioidaan mitattu äänitasoeron arvo, sisämelun ohjearvo ja ratikan ohiajosta aiheutuvat hetkelliset enimmäisäänitaso suositus arvot eivät ylity.

Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Päivitetystä suunnitelmassa autotie siirtyy nykyistä kauemmaksi Pääskyläntien asuinrakennuksista, mikä laskee rakennukseen kohdistuvia melutasoja. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Pääskyläntien 2 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylity, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

Mielipide (saapunut sähköpostilla): Muutama asia koskien Pääskyläntie 2 kohtaa: Meluaita on syytä rakentaa! Nyt on jo meteli järkyttävä mikä tieltä tulee jo nyt ja kun on aikomus kahden kaistan lisäksi rakentaa vielä kaksi kaistaa lisää eli yhteensä neljä kaistaa niin tulee meteli nousemaan, laskitte miten vaan. Liikenne tulee lisääntymään **EI** laskemaan tiellä sen myötä myös meteli. Meluaitaahan rakennetaan paikkoihin missä ei liikennettä juurikaan ole.

Valotolppa talon kulmalle. Mikä järjen riemuvoitto tämä on?? Muutaman metrin päässä on valotolppa!!

Tämä ei koske taloyhtiötä, eikä minuakaan, mutta mitä olen mutinoita kuullut niin bussipysäkin siirto Kuussillantielle on järjetöntä. Ei palvele, kuin pysäkin kohdalla olevaa yritystä. Asutusta on enemmän Hakunilantien osuudella kuin Kuussillantien pysäkin kohdalla. Se mitä olen itse nähnyt niin talvisin on ollut pari läheltä, piti tilannetta pysäkillä, kun on aivan tiessä kiinni. Ei ole turvallinen. Tarvitaanko hengen menetys tai vammautuminen asiaan?

Vastaus: Meluaidan tarpeeseen otettu kantaa ylempänä (Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie mielipiteen nro 20 vastaus). Uusi linja-autopysäkki toteutetaan Kuussillantielle, Hakunilantien länsipuolelle. Pysäkin toteuttaminen ei kuulu Vantaan ratikkahankkeen laajuuteen. Bussipysäkit pyritään yleensä sijoittamaan kaikille liittymän poistumishaaroille, jotta mahdollistetaan joukkoliikenne kaikkiin suuntiin. Pysäkkien paikat on suunniteltu yhdessä Vantaan kaupungin kanssa ja HSL:n kanssa. Valaistuksen sijaintia tarkennetaan vielä suunnittelun edetessä ja yhteensovitetaan mm. viereisten katujen olemassa olevan valaistuksen kanssa.

Mielipide (saapunut sähköpostilla): Viestini koskee ratikkasuunnitelmia Vaaralassa eli näitä katusuunnitelmia:

58629-1 Hakunilantie välillä Kehä III - Vaaralan Talkootie

58629-2 Hakunilantie välillä Vaaralan Talkootie - Kirkkokuja

58629-3 Hakunilantie välillä Kirkkokuja - Kuussillantie

Olen perehtynyt huolellisesti ratikan reititykseen Vaaralassa, Hakunilantien eteläpäädyssä. Olen keskustellut asiasta useiden vaaralalaisten kanssa, ja olemme kaikki huolissamme Vaaralan suunnitelmista. Tässä viestissä esille tuomani asiat eivät siis ole pelkästään omia mielipiteitani, vaan ne ovat saaneet kannatusta myös muilta vaaralalaisilta. **Ratikkasuunnitelmat Vaaralan osalta eivät monelta osin ole toimivia tai järkeviä, ja siksi Vaaralan osuus tulee suunnitella uudelleen. Perehdyttehän huolellisesti tässä viestissä esitettyihin ehdotuksiin, sillä ne parantavat turvallisuutta, käytännöllisyyttä ja viihtyvyyttä sekä tuovat säästöjä.**

Jos ratikka kulkee suunniteltua reittiä, monia asioita Vaaralan reitin varrella tulee korjata ja muuttaa. Tässä listaa tärkeimmistä korjattavista asioista:

1. Vaaralan kallioita Hakunilantien eteläpäädyssä ei tule

räjäyttää (katusuunnitelmat Vaaralan Talkootie - Kirkkokuja 58629-2 ja Kirkkokuja-Kuussillantie 58629-3). Kalliot ovat tärkeä osa Vaaralan maisemaa ja lähiluontoa, eikä niitä voida ennallistaa mitenkään. Räjähdykset tuhoavat peruuttamattomasti maisemaa, minkä lisäksi niihin tietysti uppoaa paljon rahaa. Kallioiden louhinta on myös täysin turhaa, koska tieosuutta saadaan kavennettua niin, ettei kallioita tarvitse räjäyttää. Tiedän, että näistä suunnitelluista räjäytyksistä on myös osa luottamushenkilöistä suivaantunut, sillä heillä ei ole hyväksytetty räjäytyksiä. Louhinnasta ei ole mitään mainintaa valtuuston 17.11.2025 hyväksymässä hankesuunnitelmassa, joten päättäjät eivät ole antaneet Vaaralan kallion räjäytyksille siunaustaan.

Liitteenä on seikkaperäinen ja perusteltu ehdotukseni siitä, miten tietä saadaan kallioiden kohdalla kavennettua. Kavennus tuo monia hyötyjä: rahaa säästyy paljon, asuintalojen halkeamisriskeiltä vältytään ja Vaaralan asukkaat ovat tyytyväisempiä, kun tärkeä osa Vaaralan maisemaa ja lähiluontoa säilyy. Tutustuttehan siis liitteenä olevaan ehdotukseeni huolellisesti.

2. Tietä täytyy kaventaa myös alempana Vaaralan mäessä (katusuunnitelma Vaaralan Talkootie - Kirkkokuja 58629-2). Kapeimmillaan tie on mäessä vain noin 25-26 metriä leveä (tämän tiedän, koska olen itse käynyt mittaamassa tietä useasta kohtaa), mutta silti tien leveydeksi on suunniteltu 30 metriä. Näin leveäksi suunnitellun tien vuoksi esimerkiksi tonttien aitoja on ilmeisesti suunniteltu poistettavan ja ratikan kulkevan läheltä taloja. Tällaista ei voi hyväksyä - ei ole kohtuullista, että ratikka lähes hipoo taloja, eikä välissä ole edes minkäänlaista meluaitaa tai näkösuojaa. Se on turvallisuuden, asuinviihtyvyyden sekä melutason kannalta kestävä ratkaisu. Kaikkiin kohtiin 30 metrin levyinen tie ei yksinkertaisesti mahdu, ellei ihmisten tonteista oteta useita metrejä, mitä ei tietenkään voida hyväksyä. Tietä on siis aivan välttämätöntä kaventaa kallioiden kohdan lisäksi myös Vaaralan mäessä ylipäätään. Tässä voidaan myös käyttää liitteenä olevaa kavennussuunnitelmaani. Yhtenä vaihtoehtona on myös laittaa autot ja ratikat kulkemaan samaa tietä, kuten nettisivuilla olevien havainnekuvien perusteella Tikkurilassa paikoin aiotaan tehdä.

3. Vaaralankuja tulee säilyttää yksisuuntaisena ajotienä ja sen kautta ajo tonteille pitää sallia (katusuunnitelma Vaaralan Talkootie - Kirkkokuja 58629-2). Tällä hetkellä suunnitelmana on, että Vaaralankuja poistuu ajokäytöstä kokonaan ja sen tilalle tulee kävely- ja pyörätie. Ajo tonteille tapahtuisi uuden suunnitelman mukaan suoraan jalkakäytävän ja pyörätien yli. Tämä ratkaisu on turvallisuusriski sekä aiheuttaa monia käytännön ongelmia esimerkiksi talvella lumen tullessa, eikä suunnitelmaa siksi voida mitenkään hyväksyä. Ajo tonteille yksisuuntaista tietä pitkin olisi monin tavoin turvallisempi ja käytännöllisempi ratkaisu.

4. Bussipysäkkien paikkoja Vaaralassa tulee tarkentaa ja niiden määrää lisätä Helsingin suuntaan. Tällä hetkellä Vaaralan suunnitelmista on poistettu kaksikin peräkkäistä pysäkkiä Helsingin suuntaan, mikä ei ole toimiva ratkaisu. Ratikka vie kuitenkin vain tiettyihin paikkoihin, mutta ihmisten on edelleen päästävä bussilla esimerkiksi Jakomäen, Viikin, Itä-Hakkilan jne. suuntaan. Bussipysäkit ja bussilinjat on siis ehdottomasti turvattava. Bussipysäkkien paikkoja tulee tarkastella kokonaisuutena Vaaralan alueella ja ainakin yksi bussipysäkki Helsingin suuntaan tulee Hakunilantielle lisätä, eli tämä koskee Vaaralan kaikkia kolmea katusuunnitelmaa. Parasta olisi säilyttää nykyinen Vaaralan Talkootien bussipysäkki, sillä se on paljon enemmän käytössä kuin ylempänä mäessä, lähellä Kuussilantietä oleva pysäkki. Kuussilantielle voidaan sitä paitsi tehdä oma pysäkki, joten pysäkillä on enemmän tarvetta lähellä Vaaralan Talkootietä, josta ihmiset pysäkillä tulevat.

5. Työmaan aikaiset kulkureitit on suunniteltava ja turvattava koko Vaaralan alueella. Näistä kysyttäessä asukasinfossa ei osattu antaa selkeitä vastauksia. Erityistä huolta herättää sillan poistuminen käytöstä, koska sitä kautta kuljetaan Kehä III:lle ja Lahdenväylälle, mitkä ovat monien ihmisten töihinmenoreittejä. Projektia ei voi aloittaa, ennen kuin ollaan selvillä siitä, miten ihmisten kulkeminen järjestetään projektin aikana eli monen vuoden ajan. Tämä koskee kaikkia kolmea Vaaralan katusuunnitelmaa.

Vastaus: Alla esitetty vastaukset kohtiin 1–5.

Kohta 1: Vaaralan kallioiden säilyttämiseen on otettu kantaa ylempänä (Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie mielipiteen nro 1 vastaus).

Kohta 2: Alueella on voimassa vuonna 2022 hyväksytty ja lainvoiman saanut katusuunnitelma, jossa katualueen leveys ja ratkaisut on määritetty. Nyt esitetyt muutokset eivät laajenna katualueen rajoja eivätkä lisää louhinnan laajuutta, vaan ne sijoittuvat kokonaisuudessaan tämän suunnitelman ja asemakaavan mukaiselle alueelle. Raitiotielinjausta on tarkennettu siten, että se sijoittuu kadun länsireunaan. Samalla ajorata siirtyy radan itäpuolelle. Kadun poikkileikkaus vastaa edelleen vuoden 2022 suunnitelmaa, eikä noin 30 metrin leveys tarkoita uutta laajennusta. Leveys perustuu kokonaisuuteen, jossa huomioidaan raitiotie, ajoradat, jalankulku- ja pyöräily-yhteydet sekä viher- ja tekniset alueet. Hakunilantie kuuluu kestävän liikkumisen verkkoon, jossa painotetaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön kehitystä Hakunilantien länsipuolella. Ratikan ja muun liikenteen yhdistäminen samalle kaistalle ei tällä osuudella ole mahdollista ilman haittaa liikenteen turvallisuudelle ja sujuvuudelle.

Kohta 3: Bussipysäkkien sijainteihin on otettu kantaa aiemmin tässä vuorovaikutusraportissa (ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie mielipiteen nro 18 vastaus).

Kohta 4: Vaaralankujan ratkaisua on perusteltu mielipiteiden 12,15,18,22 ja 24 vastauksessa (ks. katuväli Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja). Kohta

Kohta 5: Työmaan aikaisista reiteistä sillan rakentamisen ajaksi järjestetään kiertotie Kehä III:lla Länsimäen ja Lahdentien liittymien kautta.

Tikkurilan ja Hakunilan suuralue

vahvistuksen, että palautteemme on käsitelty sekä tiedon kenen toimesta ja millä perusteilla sitä ei ole suunnitelmissa huomioitu.

- Uusimmissa katusuunnitelmissa, jotka ovat nähtävillä 23.3.-8.4.2026 ei ole tapahtunut muutoksia huomauttamiimme kohteisiin liittyen

Virheellinen katusuunnitelman dokumentaatio ja asukkaiden harhaan johtaminen

- Suunnittelupäällikkö on tavoitettu usean yrityksen jälkeen puhelimitse – hän on vahvistanut, että meluaita on jäämässä nykyistä merkittävästi lyhyemmäksi Pikkukappaleen kohdalla, ja suunnitelman tekstissä on virheellisesti kerrottu, että nykyinen meluaita korvataan uudella, vaikka näin ei tule olemaan: uusi on lyhyempi ja matalampi.
- Tämä on alueen asukkaita merkittävästi harhaanjohtavaa ja päivitettyt tekstit ja yksityiskohtainen virallinen suunnitelma on saatettava kaikkien asiaa koskevien asukkaiden tietoon erikseen. Virheellisen suunnitelman jakamisen katsomme olevan virka-aseman väärinkäyttöä ja kaupungin asukkaiden tietoista harhaanjohtamista.

Meluidan perusteeton lyhennys pituus- ja korkeussuunnassa

- Uusittavan meluidan lyhentäminen sekä pituus- että korkeussuuntaan on suunnittelupäällikön näkemyksen mukaan perusteltu sillä, että alueella ei melu mittauksen mukaan merkittävämpää rakennelmaa vaadi. Olemme pyytäneet erikseen mittaukselliset tulokset sekä niihin liittyvät perustelut aitamuutokseen.
- Tästä olemme merkittävästi erimieltä ja alueella fyysisesti vierailu tulee konkretian myös suunnittelijoille osoittamaan. Ratikkahankkeen myötä alueen puustoa on jo nyt kaadettu sekä Kyytitien / Kehä 3:n että Lahden moottoritien suuntaan ja katusuunnitelmassa näkyy myös kaadettavaksi merkittäviä puita erikseen. Ääniosuhteet eivät ole verrattavissa enää keskenään – ei aiempaan, eikä nykyinen lopulliseen ratkaisuun.
- Meluidan viereisillä tonteilla on myös kaksikerroksista rakennuskantaa, jonka äänenvaimennusvaateisiin 2m meluaita ei käytännössä riitä. Ko. asuintonteille eivät myöskään asukkaat saa istuttaa itse lisäpuita paikkaamaan meluidan puutteellista suojaa, sillä tonttien rajalla kulkee mm. jätevesiputkistoja ja puiden lisääminen on suoja-alueelle ollut kiellettyä. Tätä ei ratikkasuunnitelmissa ole varmasti huomioitu lainkaan ja kaupungin oma hyvä perehtyä omiin kaavoituksiin myös ratikkasuunnitelmaa laajemmin tällaisissa yhteyksissä.

- Pyydämme myös huomioimaan, ja suunnittelupäällikölle on saatettu erikseen tietoon, että Pikkukappaleen ja Kokkokalliontie 8 tontin rajalla kulkee asukkaiden jo kauan käyttämä polku Kyytitien bussipysäkille – tämä kulkuväylä on myös ratikkahankkeen tällä hetkellä käytännön elämässä huomioima polku, sillä sen kautta on suoja-aidoin mahdollistettu nytkin kulku Kyytitien varteen ja pysäkille sekä pyörätielle. Kuitenkaan Ratikan katusuunnitelmassa ei ko. kulkuväylää ole huomioitu eikä sen rinnalla tällä hetkellä Kokkokalliontie 8 tonttia rajaavaa meluaitaa aiottaisi jälleenrakentaa. Suunnitelmassa on kuitenkin polun päähän piirretty kadun ylitys, joten kulku Hakkilasta kohti Kyytitietä tulee jatkossa kulkemaan tätä polkua pitkin ja aktiivinen kulku talon kulmalla tulee jatkumaan – aiempaakin tiiviimpänä, mikäli ratikan matkustajamäärätavoitteisiin tultaisiin pääsemään

Ratikan budjettiin nähden yksittäisen meluaidan uusinta suunnitelmaa korkeammalla ja hieman pidemmällä ei tule käytännössä lainkaan vaikuttamaan, joten taloudellisin perusteluin sitä ei voi missään kohtaa perustella. Vaadimme edelleen asian käsittelyä ja huomautuksiemme huomioimista sekä uuden katusuunnitelman tekoa. Alueen asukkaita on myös viipymättä tiedotettava virheellisestä suunnitelmatekstistä.

Vastaus: Katusuunnittelun vuorovaikutusprosessi etenee kahdessa vaiheessa: katusuunnitelmaluonnoksen esittelyvaiheessa sekä varsinaisen katusuunnitelmaehdotuksen nähtävilläolovaiheessa. Luonnosvaiheessa esitellään alustava katusuunnitelma, jonka tarkoituksena on tuoda esiin keskeiset ratkaisut ja mahdollistaa varhainen vuorovaikutus. Katusuunnitelmaluonnosten esittelyvaiheessa mielipiteet kerätään vuorovaikutusraportiksi, jossa vastataan jätettyihin mielipiteisiin. Katusuunnitelmaluonnosten esittelyn ja vuorovaikutusraportin julkaisun jälkeen katusuunnitelmat tulevat vielä ehdotuksena nähtäville, jolloin on mahdollista jättää suunnitelmista muistutuksia.

Kyytitien välillä Salpakuja-Lahdenväylä tapauksessa ensimmäisiä päivitettyjä katusuunnitelmaluonnoksia esiteltiin 8.12.-22.12.2025 ja sen jälkeen katusuunnitelmaehdotuksia 26.1.-9.2.2026. Tämän jälkeen suunnitelmiin tehtiin isompia muutoksia, jonka vuoksi katusuunnitelmat jouduttiin laittamaan uudelleen prosessiin eli ensin katusuunnitelmaluonnosten esittelyyn 23.3.-8.4.2026, jonka jälkeen suunnitelmat tuodaan uudelleen ehdotuksena nähtäville.

Melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa tarkentunein suunnittelutiedoin. Hankkeen alussa asetetut kriteerit melusuojaustarpeen arvioimiseksi eivät ole muuttuneet, tilanne on arvioitu samoin kriteerein. Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Suunnitelmassa esitetty meluaita vastaa aiemmin hyväksytyssä, lainvoimaisessa katusuunnitelmassa olevaa meluaitaa sekä pituuden että korkeuden osalta. Tarkistetussa hankesuunnitelmassa Kyytitien pohjoisreunan jkpp-tie on karsittu ratikkahankkeen toteutuslaajuudesta, joten nykyinen meluaitakin on tällä hetkellä säilymässä.

Kyytitie välillä Salpakuja-Lahdenväylä, Porttisuontie tyyppipoikkileikkaukset 58639–6, katusuunnitelmaluonnos

- Ei jätettyjä mielipiteitä

Tikkurilan suuralue

Pelto-ojan tie välillä Kyytitie-Isokappale 58644–2, katusuunnitelmaluonnos

- Ei jätettyjä mielipiteitä

Kyytitie välillä Tukkukaupankuja-Vanha Porvoontie plv. 380–880 58640–4, katusuunnitelmaluonnos

- Ei jätettyjä mielipiteitä

Koko alueen avoimet vastaukset kyselyyn

58628–1

Mielipide: Kylläpä tämä risteys menettää autoliikenteeltä sujuvuutensa.

Vastaus: Liittymästä on laadittu toimivuustarkastelut. Tila on kohteessa rajallinen, mikä edellyttää kompromisseja ratkaisujen suhteen.

59121–1

Mielipide: Puuston koko ja korkeus on valittava sellaiseksi, että niiden korkeus ei ylitä 5m. Myöskään leveyssuunnassa puut eivät saa levitä ajoradalle. Mikäli istutetaan lehtipuita, on huomioitava myös lehtien keräyksen aiheuttamat kustannukset. Lehdet tukkivat ja liukastavat kulkuväyliä.

Vastaus: Kasvillisuus suunnitellaan ja valitaan siten, ettei siitä aiheudu haittaa liikenteelle eikä liikenneturvallisuudelle. Kasvillisuus mitoitetetaan ja sijoitetaan niin, ettei se rajoita näkyvyyttä risteyksissä ja liittymissä eikä peitä liikennemerkkejä tai

valaistusta. Kapeilla istutusalueilla suositaan pylväsmäisiä puulajeja, ja katupuiden kunnossapito tehdään säännöllisillä hoitoleikkauksilla, vaurioituneiden oksien poistolla ja kasvuston kaventamisella tai harventamisella.

59121-2:

Mielipide: Puiden korkeus enintään 5 m. Puut eivät saa varjostaa ajorataa, tai aiheuta katvealueita.

Vastaus: Kasvillisuus suunnitellaan ja valitaan siten, ettei siitä aiheudu haittaa liikenteelle eikä liikenneturvallisuudelle. Kasvillisuus mitoitetaan ja sijoitetaan niin, ettei se rajoita näkyvyyttä risteyksissä ja liittymissä eikä peitä liikennemerkkejä tai valaistusta. Kapeilla istutusalueilla suositaan pylväsmäisiä puulajeja, ja katupuiden kunnossapito tehdään säännöllisillä hoitoleikkauksilla, vaurioituneiden oksien poistolla ja kasvuston kaventamisella tai harventamisella.

59121-4

Mielipiteet:

1) Kehän ylittävää nykyistä auto/jkpp-siltaa ei tarvitse uusia, jos ratikka reititetään (liitekuvan mukaisesti) Vaaralan itälaitaa, ja sille tulee oma siltansa hiukan kauemmas nykyisestä sillasta

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Oritie-Kehä III mielipiteen nro 1 vastaus.

2) Horoskooppiaita täytyy säilyttää. Ihan vaan totean, se kai on säilymässäkin.

Vastaus: Horoskooppiaita säilytetään.

3) Fin plan med buskar och träd!

Vastaus: Tack!

4) Säilyhän horoskooppiaita varmasti? Se on kulttuurihistoriallisesti arvokas!

Lisäksi se on tärkeä meluste. Se täytyy säilyttää!

Vastaus: Horoskooppiaita säilytetään.

58629-1

Mielipiteet:

1) Missä tapahtuu saattoliikenne Vaaralan raitiotie- ja bussipysäkille? Autolla pitää päästä tuomaan ihmisiä pysäkeille, varsinkin kun pysäkkivälit kasvavat ja Vaaralan Talkootien bussipysäkki poistuu. Helsingin suuntaan pitää jatkossakin päästä kulkemaan bussilla. Jalkakäytävä ja pyörätie tulevat liian lähelle taloa, joka sijaitsee Vaaralan Talkootien ja Hakunilantien kulmassa. Jos nykyinen aita poistetaan, tilalle pitää rakentaa melusteaita. Kalliokuja 8 talon pääty on liian lähellä ratikan

kulkureittiä ja jalkakäytävää, väliin pitää tehdä aita, mieluiten meluaita - varsinkin, jos nykyinen aita poistetaan.

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kehä III-Vaaralan talkootie, Vaaralantie mielipiteen nro 1 vastaus.

2) Yleisesti Rajatielle pitäisi laittaa läpiajokielto. Erityisesti raskaalle liikenteelle.

Mieluusti Rajatien voisi laittaa poikki Rajatie 15 kohdalta.

Vastaus: Kommentti ei suoraan liity käsiteltävään katusuunnitelmaan. Rajatien nykyiset liikennemäärät eivät ole hankkeesta johtuvia, eikä hanke ohjaa liikennettä kulkemaan Rajatien kautta. Liikennemäärä voi kuitenkin kasvaa Hakunilantien muutostöiden takia. Hanke on tunnistanut ongelman ja toimenpiteet liikenteen rauhoittamiseksi Rajatiellä on suunnitteilla.

3) Eikö ole mitään muuta ratkaisua kuin purkaa Hakunilan ja Vaaralan välinen silta? Miten ihmisten kulkeminen turvataan tuon ajan? Silta on pohjoiseen päin kulkeville tärkein reitti!

Vastaus: Nykyinen silta on todettu keväällä 2025 tehdyssä erikoistarkastuksessa huonokuntoiseksi (ks. katuvälin Hakunilantie välillä Oritie-Kehä III mielipiteen nro 1 vastaus). Rakennustöiden aikana liikenne ohjataan muita reittejä.

4) Mihin kaikki bussipysäkit häviävät? Bussipysäkkejä pitää olla jatkossakin!

Vastaus: Pysäkit etelään: Vaaralan Talkootien pohjoispuolella yhdistettynä ratikkapysäkkiin, Kuussillantiellä Hakunilantien liittymän länsipuolella. Pysäkit pohjoiseen: Hakunilantiellä Pääskyläntien lähellä, Lähdepuistontien eteläpuolella sekä juuri ennen kehä III:n siltaa.

5) Missä ovat Vaaralan BUSSIPYSÄKIT Helsingin suuntaan meneville??? Ei meille pelkkä ratikka riitä!

Vastaus: Pysäkit etelään: Vaaralan Talkootien pohjoispuolella yhdistettynä ratikkapysäkkiin, Kuussillantiellä Hakunilantien liittymän länsipuolella. Pysäkit pohjoiseen: Hakunilantiellä Pääskyläntien lähellä, Lähdepuistontien eteläpuolella sekä juuri ennen kehä III:n siltaa.

6) Molemmat luiskat/nousut/mäet Vaaralantieltä Hakunilantielle tulee säilyttää. Eteläisempää luiskaa ei saa poistaa! Ratikan tulee sujuvoittaa kulkemista, ja tuo luiska on kaikista sujuvin reitti pysäkillä.

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kehä III-Vaaralan talkootie, Vaaralantie mielipiteen nro 9 vastaus.

58629-2

Mielipiteet:

1) Vaaralankujan osalta palattava alkuperäiseen ehdotukseen, jossa kulku kiinteistöiltä ei ole suoraan jkpp:n halki Hakunilantielle. Ongelmana turvallisuus sekä talvella lumiauran tukkimat pihatiet, jonne ei voi kääntyä, ennen kuin lumet on aurattu pois.

Kalliokuja 18 talon tontilla olevaa tuija-aidasta ei saa kaataa tuijia eikä vahingoittaa niiden juuria. Tuija-aita toimii hulevesien kerääjänä (pihan ja katon hulevedet ohjattu putkistolla ko. aidan juuristolle), aita suojaa talon yksityisyyttä ja toimii näköesteenä. Tuija-aita liikerakennuksen vieressä kerää hulevedet sekä suojaa lumenaurauksesta lentävältä sohjolta ja graffiteilta. Aikaisemmin katu-urakoitsijat ovat

joutuneet pesemään seinää raparoiskeista. Rapattu seinä ei kestä usein toistuvia pesuja.

Muistutuksena, että tämän talon tontti on aikoinaan ulottunut 6 metriä liikesiiven kulmasta itään. Hakunilantien kaavoituksen yhteydessä katualue siirrettiin 8 metriä talon suuntaan, jonka johdosta osa siivestä joutui katualueelle. Talon silloinen omistaja ei saanut tästä kaavasta mitään korvauksia, vaikka kaava alensi talon arvoa ja aiheutti haittaa. Tälläkin hetkellä kaava aiheuttaa haittaa talon nykyiselle omistajalle sekä vuokralaisille (ompeleimo ja kampaamo) mm. pihan huollon osalta sekä kiinteistön käytön ja kunnossapidon osalta. Ymmärrettävä, että talon omistajat eivät ole mitenkään olleet osallisia siihen, että siiven kulma sijaitsee osin katualueella. Tilaa olisi tuolloin ollut siirtää katualuetta enemmän itään, jolloin rakennukselle ei olisi tullut haittaa. Jostain syystä niin ei tehty?

Kalliokuja 10 eteen saatava meluaita. Ratikka kulkee uudessa suunnitelmassa liian lähellä asuintalon päätyä.

Vastaus: Vaaralankujan ratkaisua on perusteltu ylempänä (ks katuvälin Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja mielipiteen nro 12 vastaus). Tuija-aidan säilyttämiseen otettu myös kantaa ylempänä (ks katuvälin Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja mielipiteen nro 6 vastaus). Myös meluidan tarpeeseen otettu kantaa ylempänä (ks. katuvälin Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja mielipiteen nro 1 vastaus).

2) Vaaralan Talkootie - Kirkkokuja välille ratikkapysäkit! Esitetyt ratikkapysäkit lähellä Kehä III:sta ovat todella pitkällä henkilöille, jotka tulevat Talkootieltä, Kainisharjulta, Harjunreunalta tai Rajatieltä!

Vastaus: Pysäkit ovat hankesuunnitelman ja aiemman katusuunnitelman mukaisilla paikoilla. Raitiotiepysäkit pyritään sijoittamaan 800 m välein.

3) Meluaita puuttuu Vaaralan talkootie 2 kohdalta. Se on tarpeellinen.

Vastaus: Meluidan tarpeeseen otettu kantaa ylempänä (ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie mielipiteen nro 20 vastaus).

4) Liikenteen lisääntyminen Rajatiellä!!

Tie on nyt jo erittäin huonossa kunnossa ja läpiajoa on liikaa! Ihmiset pysäköivät kadunvarteen ja näkyvyys eteen on sen vuoksi huono. Hyvin vaarallinen tie kävelijöille, lapsille ja pyöräilijöille. Tulisi sulkea niin, että lähiliikennettä ei tulisi.

Vastaus: Kommentti ei suoraan liity katusuunnitelmaan. Rajatien nykyiset liikennemäärät eivät ole hankkeesta johtuvia, eikä hanke ohjaa liikennettä kulkemaan Rajatien kautta. Liikennemäärä voi kuitenkin kasvaa Hakunilantien muutostöitten takia. Hanke on tunnistanut ongelman ja tutkii mahdollisia liikenteen rajoitustoimia Rajatiellä.

5) Olen huolissani läpiajoliikenteen siirtymisestä Rajatielle, kun ratikkatyömaa hidastaa liikkumista Hakunilantiellä Vaaralassa. Rajatie on kapea tie, jolla on useissa kohdissa huono näkyvyys, vaarallisia risteyksiä eikä erillistä jalankulkuväylää. Tästä syystä Rajatie olisi hyvä katkaista läpiajoliikenteeltä ratikkatyön ajaksi.

Vastaus: Kommentti ei suoraan liity katusuunnitelmaan. Rajatien nykyiset liikennemäärät eivät ole hankkeesta johtuvia, eikä hanke ohjaa liikennettä kulkemaan Rajatien kautta. Liikennemäärä voi kuitenkin kasvaa Hakunilantien muutostöitten takia.

Hanke on tunnistanut ongelman ja tutkii mahdollisia liikenteen rajoitustoimia Rajatiellä.

6) Puiden korkeus ei saa ylittää 5 m, eivätkä puut saa sivusuunnassa levitä ajoradalle.

Vastaus: Kasvillisuus suunnitellaan ja valitaan siten, ettei siitä aiheudu haittaa liikenteelle eikä liikenneturvallisuudelle. Kasvillisuus mitoitetaan ja sijoitetaan niin, ettei se rajoita näkyvyyttä risteyksissä ja liittymissä eikä peitä liikennemerkkejä tai valaistusta. Kapeilla istutusalueilla suositetaan pylväsmäisiä puulajeja, ja katupuiden kunnossapito tehdään säännöllisillä hoitoleikkauksilla, vaurioituneiden oksien poistolla ja kasvuston kaventamisella tai harventamisella.

7) 23.3.26 katusuunnitelmassa ollaan ehdottamassa, että Vaaralankuja olisi vain 'jkpp' = jalankulkijoille ja polkupyörille, ja kaikista Vaaralankujan taloista ajettaisiin tuon jkpp:n yli ja liityttäisiin kunkin talon kohdalta Hakunilantielle. Tämä on ilmeisen vaarallinen järjestely, ja se myös haittaisi Hakunilantien liikenteen sujuvuutta. Ja Vaaralan kappelin (Vaaralankuja 5) portinpieleen pitää jatkossakin olla pääsy pyörätuolihissillisellä invataksilla, joka laskee asiakkaan takalaitahissillä kappelin portin kohdalle. Tämän jälkeen invataksi jatkaa matkaansa Vaaralankujaa seuraavaan liittymään asti - ei se portin kohdalla peruuttaakaan voi. Vaaralankuja 7:ään pohjoisesta tullessa 23.3.26 ehdotettu järjestely pysäyttäisi Hakunilantien liikenteen mäen alle. Pohjoisesta pihaan kääntyvä auto joutuisi pahimmillaan odottamaan pitkäänkin, ja silti olisi törmäysvaara Vaaralankujaa alas kiitävän polkupyörän - tai epärationaalisesti poukkoilevan koiranulkoiluttajan kanssa. (Kokemusta on Vaaralankujan asukkaana 15 v ajalta.) - Lisäksi mäen alle pysäytetyn autojonon ensimmäisillä voisi olla vaikeus päästä mäki ylös, kun olisi juuri mäen juurella pysähtynyt. Muiden Vaaralankujan talojen osalta hankaluus olisi muuten yläkuvatun lainen, paitsi että jono ei muodostuisi aivan mäen juurelle, vaan tasaiselle kohdalle. Ehdotan / vaadin, että pitäydytään aiemmin esitetyssä ratkaisussa, jossa autoliikenne Vaaralankujalla sallitaan etelästä pohjoiseen.

Vastaus: Vaaralankujan ratkaisua on perusteltu mielipiteiden 12,15,18,22 ja 24 vastauksessa (ks. katuväli Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja). Lisäksi voimassa olevan asemakaavan mukaan kappelin tontilta on liittymiskielto Vaaralankujan/Hakunilantien suuntaan. Tämä tarkoittaa, että lähtökohtaisesti tontilta ei saa tehdä ajoneuvoille yhteyttä viereiselle katu- tai liikennealueelle katualueen rajan osalle, jolle on asemakaavassa määrätty liittymiskielto. Liikuntarajoitteisen henkilön voi jättää auton kyydistä Kirkkokujaalle, jolle pysähtyminen on sallittua tai kappelin omalle parkkipaikalle. Kiinteistön omistaja vastaa kiinteistön sisäisistä esteettömistä reiteistä. Kaikkien liikennemuotojen tulee noudattaa liikennesääntöjä, jkpp-tielle auton pysäyttäminen ei ole sallittua.

8) Nykyinen järjestely, jossa ajo Vaaralankujan on Vaaralankujan kautta, on osoittautunut toimivaksi. 23.3.26 katusuunnitelmassa on ehdotettu huononnusta, joka on vaarallinen, hankala ja huonosti toimiva, erityisesti talviolosuhteissa. Suunnitelmassa on esitetty, että Vaaralankujan tonteilta olisi Hakunilantielle useita suoria tonttiliittymiä, jotka kulkisivat jalkakulku- ja polkupyörätien poikki. Liittymien väli on paikoitellen kovin lyhyt. Tämä järjestely aiheuttaa vaaraa jalankulkijoille ja etenkin mäkeä alas laskeville pyöräilijöille sekä myös tonttiliittymien käyttäjille ja Hakunilantien liikenteelle. Se haittaa lisäksi liikenteen sujuvuutta. Hakunilantie on alueen

pääkokoojakatu, eikä sille yleensä noudatettavien suunnitteluperiaatteiden mukaan tulisi osoittaa suoria tonttiliittymiä. Liittymät pääkokoojakaduille tulisi järjestää muiden kokoojakatujen tai tonttikatujen, kuten tässä tapauksessa Vaaralankujan kautta. Säästösyillä ei tulisi voida perustella vaaran aiheuttamista kaikille em. käyttäjärhyhmille.

Vastaus: Vaaralankujan ratkaisua on perusteltu mielipiteiden 12,15,18,22 ja 24 vastauksessa (ks. katuväli Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja). Lisäksi voimassa olevan asemakaavan mukaan kappelin tontilta on liittymiskielto Vaaralankujan/Hakunilantien suuntaan. Tämä tarkoittaa, että lähtökohtaisesti tontilta ei saa tehdä ajoneuvoille yhteyttä viereiselle katu- tai liikennealueelle katualueen rajan osalle, jolle on asemakaavassa määrätty liittymiskielto. Liikuntarajoitteen henkilön voi jättää auton kyydistä Kirkkokujalle, jolle pysähtyminen on sallittua tai kappelin omalle parkkipaikalle. Kiinteistön omistaja vastaa kiinteistön sisäisistä esteettömistä reiteistä. Kaikkien liikennemuotojen tulee noudattaa liikennesääntöjä, jkpp-tielle auton pysäyttäminen ei ole sallittua.

9) Muistattehan että kulku Hakunilantien varrella olevaan ompelimoon ja kampaamoon säilyy kulku koko remontin ajan!! Jääkö Hakunilantielle todella vain yksi bussipysäkki, joka menee keskustaan päin? Missä on seuraava pysäkki Jakomäkeen päin mentäessä???

Vastaus: Bussipysäkkien sijainneista on vastattu ylempänä (ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie mielipiteen nro 18 vastaus). Kampaamoon/ompelimoon pääsyn osalta toive on välitetty rakentajille ja työnaikaisten liikennejärjestelyiden suunnittelijoille. Kaikkiin kiinteistöihin tullaan järjestämään kulukuyhteydet rakentamisen ajan.

10) Vaaralankujan täytyy säilyä autoille yksisuuntaisena. Muuten tulee pahoja ongelmia tonteille ajossa.

Vastaus: Vaaralankujan ratkaisua on perusteltu mielipiteiden 12,15,18,22 ja 24 vastauksessa (ks. katuväli Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja).

58629-3

Mielipiteet:

1) Voisiko tämä sähköasema sijaita esimerkiksi Fazerin metsään tehtävän reitin varrella. Miksi se tuodaan tähän keskelle asutusta? Kyseinen bussipysäkki pitää säilyttää, koska Vaaralan Talkootien bussipysäkki poistuu. Näitä pysäkkejä käytetään, kun kuljetaan bussilla Helsinkiin.

Meluidat oli luvattu näille kohdille, koska melumittauksissa oli kovat lukemat.

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie mielipiteen nro 18 vastaus

2) Meluaita pääskyläntie 2 asunnon kohdalle.

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie mielipiteen nro 20 vastaus

3) Meluaita takaisin. Meteli on jo nyt kauhea pihalla ja sisällä. Haittaa välillä jopa unta, kun meteli liikenteestä kantautuu sisään. Pystyt laskemaan autot, bussit ja rekat jotka ajaa tiellä sohvalta istuessasi. Jos ajokaistoja tulee vielä ratikasta lisää niin

meteli lisääntyy! Pihalla ollessa nyt jo joutuu korottamaan liikennemelun vuoksi ääntä. Saati sitten ratikan jälkeen!

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie mielipiteen nro 20 vastaus

4) Kirkkokuja/Kuussillantien väli pitää pystyä hoitamaan ilman kallion räjäytystä, jättämällä pois lännen puoleinen jkpp ja turhat erotuskaistat kokonaan tai niitä kaventamalla. Liitteenä kuva Hgin Etelärannasta, jossa jalkakäytävät+raiteet+ajokaistat yht n 17 m lev.

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie mielipiteen nro 1 vastaus

5) Kalliot täytyy säästää!

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie mielipiteen nro 1 vastaus

6) Katualue on käsittämättömän leveä siihen nähden, että ajorata pysyy n 7 metrisenä. Kuvassa A-A on 3 kpl n 3.5 m leveää viherkaistaa erotuskaistoina.

Vastaus: Ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie mielipiteen nro 19 vastaus

