

RATIKAN KAAVARUNKO

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET

YK0049



VANTAAN
RATIKKA

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	4
KAAVARUNKOLUONNOKSEN NÄHTÄVILLÄOLO JA VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET	5
Mielipiteiden kerääminen kesäkuussa 2022	6
Eniten mielipiteitä keränneet kohteet ja aiheet	7
KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET	9
Koko kaavarunkoluonnosta koskevat mielipiteet	9
Liikenne ja liikkuminen	9
Luonto ja viheralueet	10
Aviapolis	11
Liikenne ja liikkuminen	12
Kaupunkikuva ja maisema	15
Luonto ja viheralueet	16
Palvelut ja kauppa	16
Tikkurila	17
Asuminen	18
Liikenne ja liikkuminen	18
Luonto ja viheralueet	19
Palvelut ja kauppa	20
Hakunila	22
Kaupunkikuva ja maisema	23
Luonto ja viheralueet	23
RATIKKAA KOSKEVAT MIELIPITEET	27
Puolesta	27
Vastaan	27
Ratikan linjaus ja pysäkit	34
Ratikan katusuunnitelmat	41
Ratakujan tunneli	42
Muut ratikkaan liittyvät aiheet	44
MUUT MIELIPITEET	45

Vantaan kaupunki Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala

Kaupunkisuunnittelu | Yleiskaavoitus

yleiskaava@vantaa.fi

Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä

Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola

Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen

Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka

Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas,
Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara

Liikenneinsinööri Joonas Stenroth

Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara

Tekstit: työryhmä

Taitto: Jonna Kurittu

JOHDANTO

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutus päätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koostettu tiivistelmä luonnoksen nähtävillä olon aikana 1.6. - 30.6.2022 saaduista mielipiteistä. Mielipiteet on raportissa jaettu suuralueittain siten, että kyseisellä alueella puhututtaneet aihekokonaisuudet on käsitelty omana kappaleenaan teemoittain. Koko kaava-alueita koskevat mielipiteet on käsitelty omana kokonaisuutenaan. Samoja aihealueita nousi esiin useammassa mielipiteessä. Ne ovat koottuna tässä raportissa siten, että niille on annettu yksi yhteinen vastine. Mielipiteiden esittäjiä ei ole yksilöity. Luonnoksesta saadut lausunnot on koottu omaksi raportikseen.

Kaavarunkoehdotus on laadittu mielipiteitä ja vuorovaikutuksen rinnalla laadittuja vaikutusten arviointeja yhteensovittaen. Tämä kooste on toiminut tärkeänä pohjana ratkaisusta käytävälle keskustelulle. Kaavarunko etenee hyväksymiskäsittelyyn 2023 keväällä.

KAAVARUNKOLUONNOKSEN NÄHTÄVILLÄOLO JA VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET

Kaupunginhallitus asetti kaavarunkoluonnoksen 23.5.2022 nähtäville ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään lausunnot ja mielipiteet. Kaava-aineisto ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali oli nähtävillä virallisesti tällöin kaupungin verkkosivuilta (vantaa.fi/fi/kuulutukset), Vantaa-infoissa Dixissä ja Myyrmäessä sekä Korsossa sekä Vantaan ratikan ja kaavarungon verkkosivuilta.

Kaavarunkoluonnoksen tiivistelmä, kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä ratikan tarinakartta –sivustolla.

Kaavarungon nähtävilläoloa ja sen aikana järjestettyjä tapahtumia mainostettiin Vantaan ratikan Facebook-sivulla. Mainokset keräsivät näyttökertoja noin 107 000 ja ne tavoittivat noin 53 000 ihmistä. Mainosten linkkiä klikattiin 1645 (sivustoille tai profiliin) kertaa ja ne saivat 402 reaktiota ja 266 kommenttia.

Nähtävillä olon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin *Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki* –kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams-live tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Teams Live –tilaisuudessa oli läsnä 30 henkeä ja tallennetta on katsottu 130 kertaa (tilanne 10.10.2022). Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa.

Tilaisuudet ja niiden osallistujamäärät jakautuivat seuraavalla tavalla:

- 21.5. Ratikka goes Hakunila, Hakunilan urheilupuistossa. Paikalla noin 300–400 osallistujaa.
- 9.6. Aviapolis teemapäivä Ilmailumuseolla. Paikalla oli noin 50–60 osallistujaa.
- 14.6. Länsimäen asukastila. Paikalla noin 20 osallistujaa.
- 21.6. Tikkurilan asukastila. Paikalla noin 20 osallistujaa.

Asukastilaisuuksissa kuntalaisilla oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Keskustelu oli vuorovaikutteista ja tilaisuuksista saatiin hyvää palautetta, vaikka osa

aiheista herätti kriittisiä mielipiteitä. Asukastilaisuuksissa keskustelussa oli muun muassa seuraavat aiheet:

- Ratikan kytkeytyminen pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkkoon
- Pyöräbaanojen kytkeytyminen pääkaupunkiseudun verkkoon
- Ratikan reitti ja pysäkkien sijoittuminen
- Ratikan vaikutus katutilaan ja sitä ympäröiviin rakennuksiin
- Yhteys Porvoonväylälle
- Tikkurilan tunneli
- Huoli yhteyksien heikkenemisestä Rajakylään
- Ratikan syöttöliikenne ja matka-aika
- Kustannukset ja investointi
- Ratikan rakentamisen vaikutuksen ympäristöön, kuten melu ja tärinä

Mielipiteiden kerääminen kesäkuussa 2022

Kaavarunkoluonnoksen virallisten mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää Osallistuvavantaa –verkkosivulla.

Karttapalautejärjestelmään pystyi jättämään useamman piste-, alue- ja viivakohteen sekä avoimia koko kaava-aluetta koskevia mielipiteitä. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista jättää kirjeitse tai sähköpostilla Vantaan kirjaamon kautta.

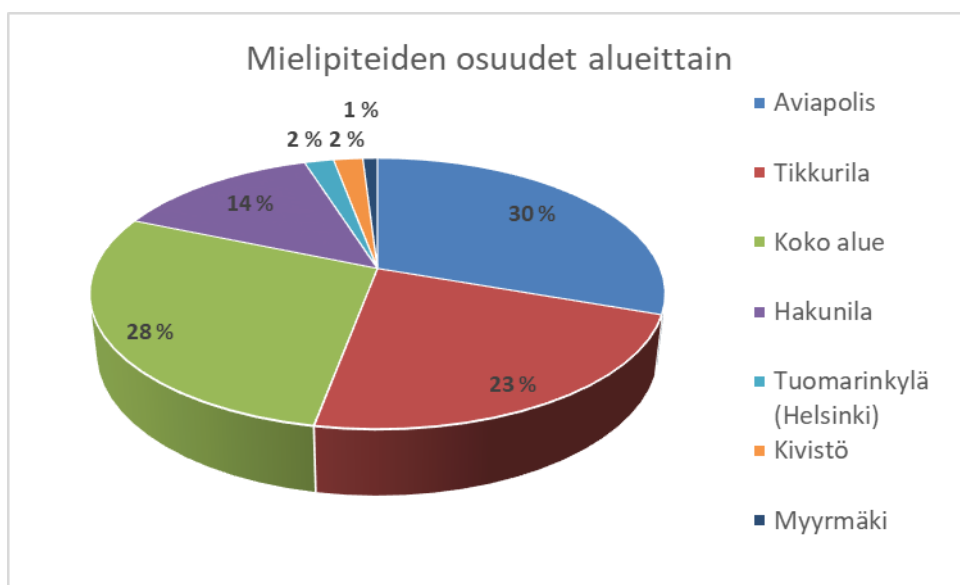
Luonnoksesta antoi mielipiteensä yhteensä 44 vastaajaa, joista 37 saapui Osallistuvavantaan kautta. Loput mielipiteistä annettiin perinteisillä tavoilla sähköpostilla ja kirjeitse suoraan kaupungin kirjaamoon. Mielipiteiden vastaajien kokonaismäärää on laskettu mukaan myös 7 vastaajan mielipiteet, jotka olivat jättäneet vastaamisen kesken Osallistuvavantaa -palvelussa. Mielipiteiden vastaajien antamia kommentteja ja karttamerkintöjä tuli yhteensä 102, joista 68 oli karttamerkintöjä ja 34 kirjallisia avoimia kommentteja.

Nähtävillä olon jälkeen kaikki luonnoksesta jätetyt mielipiteet eri lähteistä yhdistettiin yhdeksi taulukoksi, missä ne järjestettiin Osallistuvavantaan kyselyssä valittaviin teemallisiin kokonaisuuksiin sekä eri suuralueita koskeviin kokonaisuuksiin. Mielipiteiden karttamerkinnät siirrettiin kartalle piste-, alue- tai viivakohteenä ja ne myös järjestettiin teemallisiin kokonaisuuksiin sen aiheen mukaan mitä aihealuetta karttamerkintä koski. Osallistuvavantaan kyselyssä valittavia teemoja olivat asuminen, kaupunkikuva ja maisema, liikenne ja liikkuminen, luonto ja viheralueet, palvelut ja kauppa, työpaikat, vapaa-aika ja muu.

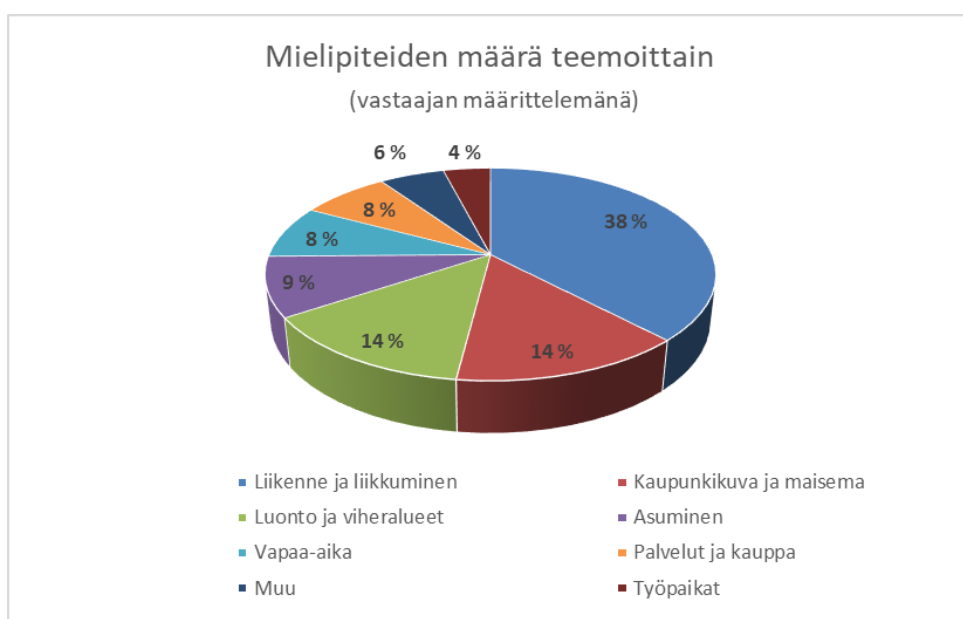
Kaavarungon mielipiteiden joukossa oli useita mielipiteitä, jotka eivät joko koskeneet kaavarungon suunnittelutasoa, tai mielipide kohdistui kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Nämä mielipiteet on huomioitu ja välitetty eteenpäin kyseisistä aihealueista vastaaville henkilöille tiedoksi jatkosuunnitteluun mm. viheraluesuunnitteluun, liikennesuunnitteluun tai asemakaavoitukseen.

Mielipiteisiin on täydennetty hakasulkeisiin sijaintitietoja, jos se ei itse mielipidetekstistä käy ilmi.

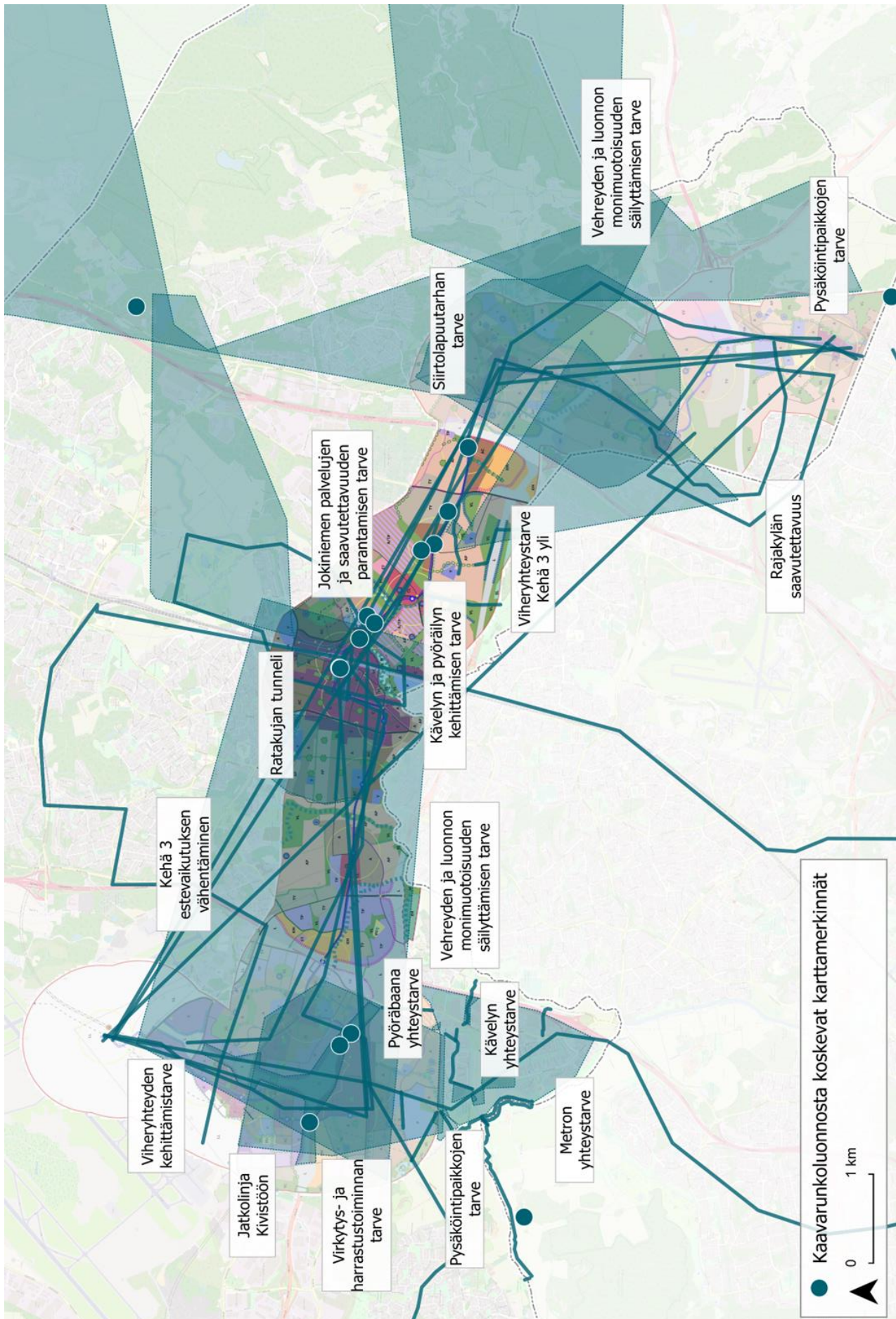
Eniten mielipiteitä keränneet kohteet ja aiheet



Kuva 1 Mielipiteiden osuudet alueittain



Kuva 2 Mielipiteiden määrät teemoittain.



Kuva 1 Kaavarunkoluonnosta koskevat karttamerkinnot ja eniten puhututtaneet aiheet.

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET

Koko kaavarunkoluonnosta koskevat mielipiteet

Kaavarunkoluonnoksesta saatiin neljä mielipidettä, joissa todettiin luonnoksen vaikuttavan hyvältä tai erittäin hyvältä. (M8, M43, M46, M48, M85) Lisäksi todettiin, suunnitelman auttavan ja nopeuttavan näihin [lentokentälle ja Tikkurilan asemalle] kulkemista merkittävästi (M86)

Liikenne ja liikkuminen

Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. (Autoliikenteelle paikalliset ja alueelliset kokoojakadut on esitetty.) On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä. Huolellisella liikenneverkon suunnittelulla voidaan edistää merkittävästi pyöräliikennettä ja muita kestäviä kulkumuotoja. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia. (M94)

VASTINE:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Kaavarungon selostuksessa mainitaan, että keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylillä. Nämä yhteydet sijaitsevat pääosin keskusta-alueiden reunoilla ja tällä pyritään rauhoittamaan keskusta-alueiden sisäistä liikennettä. Samalla pyritään edistämään kestävien kulkumuotojen käyttöä keskusta-alueiden sisäisessä liikkumisessa. Alueiden paikallinen ja sisäinen liikenneverkko tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Luonto ja viheralueet

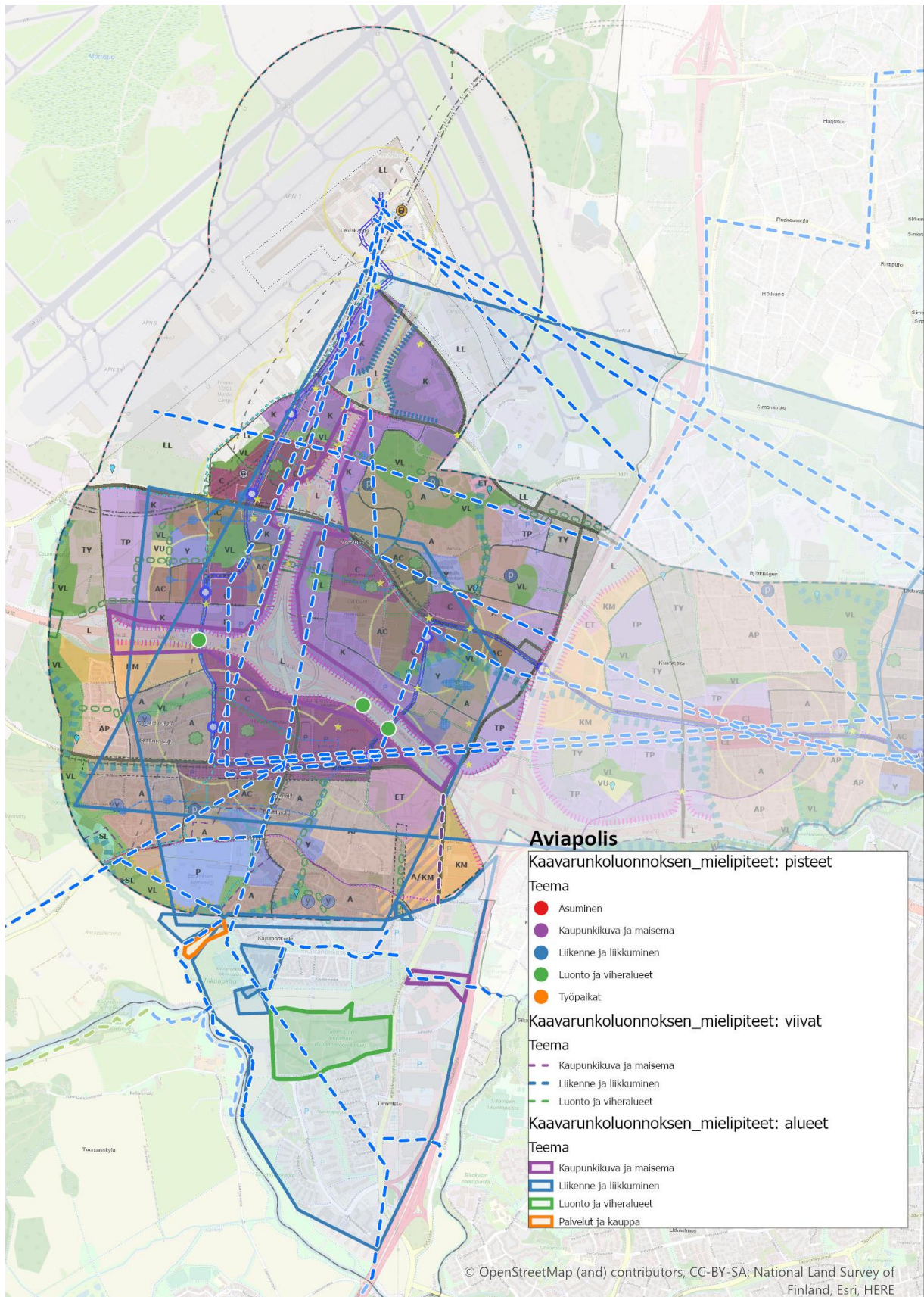
Metsä ja viheralueiden pirstaloituminen vie eläimiltä mahdollisuudet selviytymiseen sekä kadottaa ihmisiltä virkistysalueet. Koskematon metsä on sellaista parhaimmillaan. (M77)

VASTINE:

Vantaalla lähtökohta maankäytön suunnittelulle on, että väestö kasvaa, ja asuntoja, työpaikkoja, palveluita ja muuta rakentamista tarvitaan. Yleiskaavassa 2020 on esitetty koko Vantaan maankäyttö kohti vuotta 2050. Yleiskaavan olennaisin ratkaisu on, että nykyistä kaupunkirakennetta täydennetään ja tiivistetään, eikä juurikaan laajenneta rakentamista uusille alueille, jotka eivät aikaisemmin ole olleet rakentamiseen varattuja. Yleiskaavassa on turvattu laajojen viheralueiden verkosto.

Ratikan kaavarunko tarkoittaa yleiskaavaa raideliikenteen pysäkkien ympärille tiivistyvässä kaupungissa. Ihmisten hyvinvoinnin ja luonnon arvojen takia asemakaavoitetut viheralueet pääosin säilyvät viheralueina kasvupaineesta huolimatta.

Aviapolis



Kuva 2 Aviapoliksen alueelta saadut karttamerkinnät

Liikenne ja liikkuminen

Ei ole oikein mitä kommentoida Kartanonkoskella asuvana... Hyvä, ettei tule Kartanonkoskelle meluamaan, mutta toivotaan metroa lentokentältä Helsinkiin --> Jumbon, Kartanonkosken ja Tammiston kautta menevänä. Kartanonkoski ja Tammisto pitäisi käytännössä olla osa Helsinkiä. Nyt tekee tyhmän hyppäyksen raitiovaunukaava tältä alueelta...? (Neutraali kommentti ja toteamus) (M30)

Karkea luonnos mahdollisesta metron aikeesta / potentiaalisesta projektista. Toivotaan ettei projekti muutu "hankkeeksi" eli termiksi, jota käytetään paljon valtion epäonnistuneissa projekteissa ja rakennuspuuhaluissa. (M32)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään, Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin.

Seudullisissa suunnitelmissa ei ole metroa lentoasemalta Helsinkiin, mutta välille on merkitty junayhteys maakuntakaavaan sekä Vantaan ja Helsingin yleiskaavoihin. Kyseiselle junayhteydelle (Lentorata) ei suunnitelmissa ole osoitettu asemia Pasilan ja Lentoaseman välille. Yhteys on osoitettu ratikan kaavarungossa Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä.

Pyöräliikenteen pääreitit tulisi lisätä karttaan. (M71)

VASTINE:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Poikittaisliikenteen kannalta tärkeä reitti. Turvallisuus paranisi, mikäli yhteys toteutettaisiin baana-tasoisena, jolloin oleskelulle ja läpiajoliikenteelle olisi omat

väylät. Ilman baanaa läpiajoliikenne ohjautuu oleskelureiteille. On aivan varmaa, että Ylästöstä Kartanonkoskelle ja edemmäs etelään päin kulkevat koululaiset ja työmatkalaiset eivät tule kiertämään valtavaa mutkaa Lentoasemantien liikenneympyrän kautta, kun tästä oikaisemalla pääsee lisäksi polkemaan puiden eikä autojen vieressä. Alueelle on nyt muutoinkin tulossa rakentamista ja toimintoja, joten varaus kannattaisi lisätä. (M72)

Baanat Pakkalassa/Lustikullassa: Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa. Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueen reunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä. Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyrän kautta. (M95)

VASTINE:

Vantaan pyöräliikenteen baanaverkkoa on selvitetty Baanaverkko Vantaalla -selvityksessä sekä tarkennettu vielä Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko -työssä. Backaksen kartanon alueella pyöräliikenteen baanalinjaukset on tarkentunut edelleen alueelle laaditun asemakaavoituksen yhteydessä. Alueen länsipuolelle on esitetty selvitettävä pääpyöräreitti, jonka kautta on tarkoitus tarjota sujuva pyöräreitti Ylästöntien suuntaiselta baanalta etelään menevälle baanalle. Vaikka kyseinen yhteys ei ole baanatasoinen, se mahdollistaa kuitenkin vaihtoehdoisen reitin etelälänsisuuntaiselle pyöräliikenteelle.

Selvitettävä baanareitti -merkinnällä osoitetut yhteystarpeet eivät osoita reittien tarkkoja sijainteja. Merkinnän määräyksenkin mukaan reitin sijainti on selvitettävä jatkosuunnittelussa, joten Lustikullan alueella ei lisätä kaavarunkoon baanareittivarauksia.

Tämä pätkä Ylästöntietä kannattaisi elämyskeskuksen myötä rauhoittaa kestäville kulkumuodoille ja keskittää henkilöautojen läpiajo Tulkintielle Pakkalan puistotien kautta. (M73)

VASTINE:

Liikenneverkollisesti Ylästöntien osuus Pakkalan puistotien ja Lentoasemantien välillä on luokiteltu alueelliseksi kokoojakaduksi. Alueen maankäyttö ja liikenneverkko laajemmin huomioiden katuosuuden muuttaminen pelkille kestäville kulkumuodoille ei ole mahdollista.

Aviapoliksen keskustasta pitäisi pyrkiä rakentamaan pitkällä aikavälillä yhtenäinen kävelykeskusta, kuten Tikkurila ja Myyrmäki. Kehä 3:n pirstaloiva vaikutusta pitäisi pyrkiä torjumaan vielä voimakkaammin. (M71)

Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa. Laadukkaat (loivat, vehreät, hyvin valaistut) alikulut ja Kivikon vihersillan tapaiset kansiratkaisut ovat miellyttävämpiä ylityspaikkoja kuin reitti samalla sillalla vilkkaan moottoriajoneuvoliikenteen vieressä. (M93)

VASTINE:

Kaavarungossa Veromiehen kaupunginosa nähdään useampien pienten ja omaleimaista keskustojen verkostona. Koko Aviapoliksen kaupallinen palvelukeskus on Jumbon ja Flamingon alue, joka ratikan avulla yhdistetään paremmin ympäröiviin alueisiin. Jumbo-Flamingo -aluetta pyritään tarkemmassa suunnittelussa saada avautumaan paremmin ympäröiville kaduille ja löytää yleisiä kävelyn ja pyöräilyn alueita myös alueen sisältä. Näiden ytimeen suunnitellaan paljon kävelypainotteisia alueita. Näiden pienten kaupunkikeskustojen yhdistäminen toimivaksi verkostoksi erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta on haastavaa johtuen mm. alueen suuresta koosta ja suurten liikenneväylien luomasta estevaikutuksesta. Ratikkalinja toimii osaltaan keskustojen yhdistäjänä ja ajallisten etäisyyksien supistajana.

Aviapoliksen alueella Lentoasemantien yli on uusina mahdollisina kävely- ja pyöräily-yhteyksinä osoitettu kaksi reittiä: toinen

Viheryhteyden kehittämiskohta -merkinnällä ja toinen Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä. Nämä tarjoavat uusia vaihtoehtoisia itälänsisuuntaisia reittejä nykyisten ali- ja ylikulkujen rinnalle.

Kehä III:n yli on kaavarungossa esitetty uusi yhteys Rälssitien länsipuolelle Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä sekä viheryhteyden kehittämiskohta Pakkalantien länsipuolelle. Rälssitien viereinen yhteys on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Muita estevaikutusta vähentäviä yhteyksiä ei kaavarungossa ole esitetty, mutta nykyiset tie- ja katuverkon varrella kulkevat yhteydet tarjoavat melko tiheän verkoston pohjoiseteläsuuntaiselle liikkumiselle.

Nykyisiä yhteyksiä pyritään kehittämään ympäristöltään ja liikkumisolosuhteiltaan kävelijän ja pyöräilijän kannalta miellyttävämmiksi. Niiden suunnittelu kuuluu tarkemmille suunnittelutasoille.

Paikallista jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoa ei esitetä kaavarungossa vaan se ratkaistaan alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Kaupunkikuva ja maisema

Yleiskaavan katukuvan kehittämisvyöhyke -merkintä pitäisi jotenkin huomioida.
(M70)

VASTINE:

Tammiston kauppaticn Yleiskaava 2020:n Katukuvan kehittämisvyöhyke -merkinnän mukaan "Kaupunkirakenteen tiivistyessä tulee kadusta rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että se luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen. Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista." Yleiskaavaslostuksessa tarkennetaan, että tiemäisten katuymäristöjen täydennysrakentamista ohjaavalla merkinnällä tavoitellaan korttelirakenteen eheytymistä ja paikan parempaa tunnistettavuutta.

Ratikan kaavarungossa alueen kehitys näkyy Tammiston kauppaticn länsipuolen osoittamisena A/KM-merkinnällä, joka kuvastaa tavoiteta alueen muuttumisesta vaiheittain asuinympäristön suuntaan.

Tammiston kauppatie on myös potentiaalinen tulevaisuuden ratikkakatu, kun varaudutaan ratikan jatkoon Helsingistä Vantaan puolelle. Koska alueen luonteen muutos on varsin pitkän ajan tavoite, ei ratikan kaavarungossa ole esitetty tarkempia kaupunkikuvallisia kehittämismerkintöjä, vaikka yleiskaavan perusteella sellaisia voisi alueelle esittää.

Luonto ja viheralueet

Tarvitaan: viheryhteyden kehittämiskohta [Kehä III:n yli] (M74, M75, M76)

VASTINE:

Viheryhteyksien kehittämiskohtia on merkitty ensisijaisesti kehitettävien viheryhteyksien kohdalle. Näille kohdille on suurin tarve rakentaa tai kehittää vihersiltoja tai laajoja alikulkuja, joita eläimet ja ihmiset voivat käyttää liikkumiseen.

Kehä III on este ihmisten liikkumiselle Aviapolis-keskustassa. Tätä estevaikutusta hälventämään ratikan kaavarunkoon lisättiin tärkeä käveltävä kaupunkitila Jumbosta pohjoiseen. Yhteys on asemakaavan mukainen.

Ratikasta johtuen joudutaan olemassa olevia katusiltojen kansia uusimaan ja leventämään. Leveämpi siltakansi palvelee nykytilannetta paremmin osin myös ekologisen yhteytenä esim. yöaikaan ilman erillisiä viherrakenteitakin.

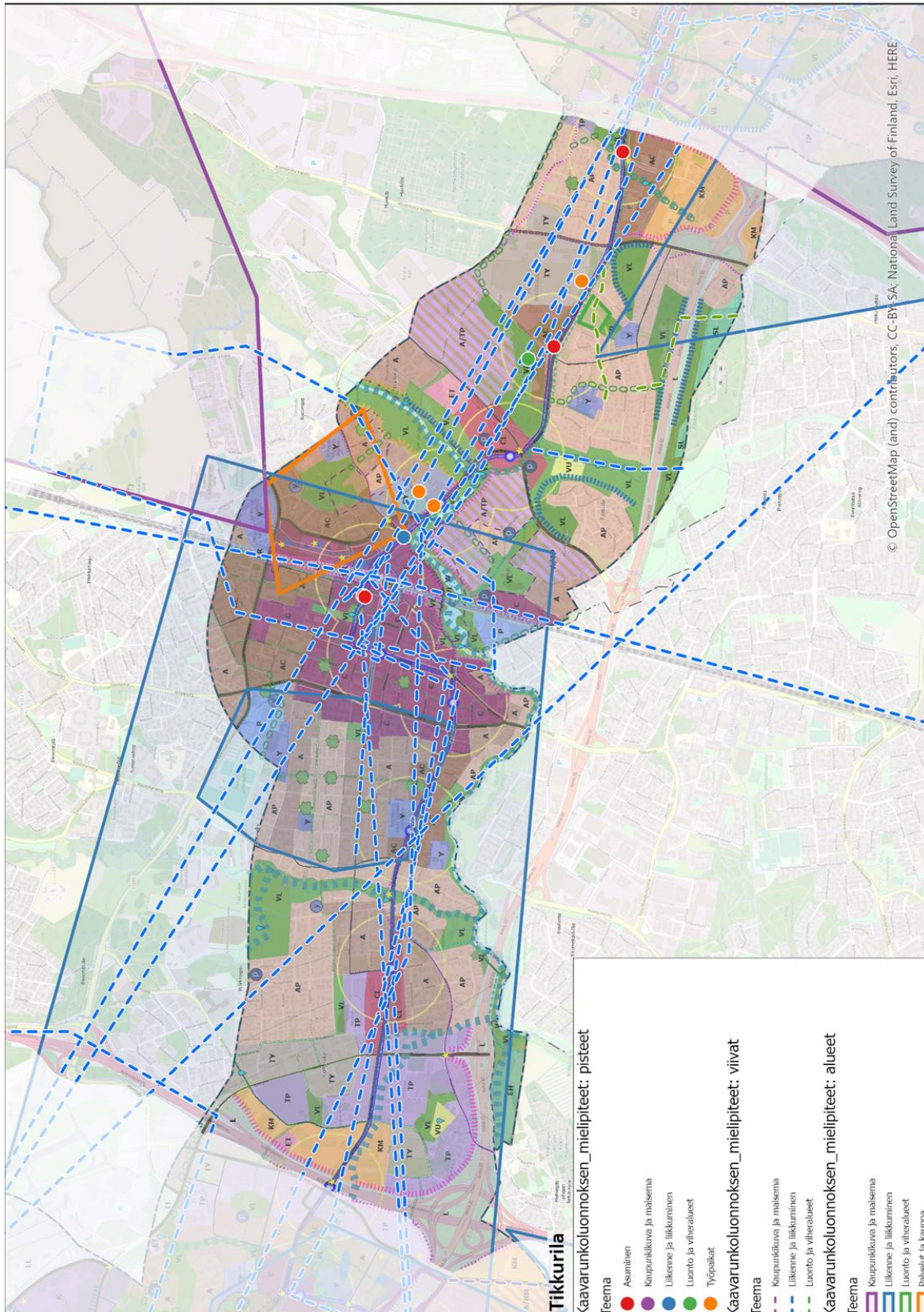
Palvelut ja kauppa

Tälle alueelle [Kartanonkosken liikuntapuisto] kaivattaisiin uimahallia tai muuta vastaavaa (M40)

VASTINE:

Konsulttiyhtiö Sport Venuen vuonna 2018 tekemän vesiliikuntaselvityksen perusteella kaupungissa olisi tarvetta uusille uimahalleille lähivuosina. Elmon urheilupuistoon rakennetaan uusi uimahalli lähivuosina. Tämän lisäksi saavutettavuuden ja väestönkasvun kannalta perusteltuja sijoituspaikkoja olisivat keski-Vantaalla Kivistö, joka voisi palvella myös Aviapoliksen alueen asukkaita.

Tikkurila



Kuva 3 Tikkurilan suuraluetta saadut karttamerkinnot

Asuminen

Mukava paikka asua, odotan jotta pääsen tulevaisuudessa hyödyntämään ratikka linjaa. Pysäköintipaikkoja tarvitaan lisää alueelle [Kaskela]. Sekä kaipaam lähetyville siirtolapuutarha, josta voisi ostaa itselleen mökin. (M4, M5)

VASTINE:

Kaskelan alueella on kaavarunkoluonnoksen määräyksen mukaisesti suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja. Alueen pysäköintitilannetta tarkastellaan vielä tarkemman asteisessa suunnittelussa, jonka yhteydessä ratkaistaan myös pysäköintipaikkojen määrä.

Mahdollisuuksia perustaa siirtolapuutarhoja Vantaalle on selvitetty. (Siirtolapuutarhaselvitys, osa II. Löytyykö sijaa Vantaalta? Mäkyinen 2013

https://query.eharava.fi/data/questionparameter/41/Vantaan_Siirtolapuutarhaselvitys_osa_2_2013.pdf).

Siirtolapuutarhaselvityksen ensimmäisen osan perusteella uusille siirtolapuutarhoille olisi Vantaalla kysyntää. Jatkoselvityksen perusteella näyttäisi mahdollisia paikkoja siirtolapuutarhoille löytyvän, vaikka yksikään löytyneistä alueista ei kaikilta osin ole paikkana ihanteellinen. Monet selvityksessä ehdotetuista paikoista sijaitsevat yksityisellä maalla, joten maanomistajien omalla mielenkiinnolla on alueiden toteuttamiskelpoisuuteen ratkaiseva merkitys. Vantaan kaupunki ei ryhdy perustamaan uusia siirtolapuutarhoja.

Liikenne ja liikkuminen

Aluetta tulisi kehittää kevyenliikenteen kannalta. Yhteys Pilvijärvelle Tikkurilasta kevyttä liikennettä pitkin on heikko. Joenvarsireitti Tikkurilasta / Jokiniemestä uudistetulle koivukylän väylälle olisi tarpeen, matkan tullen kohtuulliseksi siirtyä kevyttä liikennettä pitkin. Lisäksi joenvarsi reitti toisi luontoa lähelle kaupunkia. Myös golfkentän laajentumisen näkisin Tikkurilan alueen kannalta kannattavaksi (M42)

VASTINE:

Keravanjoen varressa kulkee nykyisin ulkoilureitti kaavarungon alueella Tikkurilantielle asti. Kaavarunko ei ota kantaa reitin jatkumiseen vaan se ratkaistaan muun suunnittelun yhteydessä.

Golfkenttiä on tarkasteltu yleiskaava 2020:n laadinnan yhteydessä. Hanabölen pelloilla golfkentällä on laajenemisen mahdollisuuksia.

Suunnitelmassa metrolle pääsisi huomattavasti helpommin ja nopeammin Tikkurilasta (M87)

VASTINE:

Ratikan kaavarunko tarkoittaa Vantaan yleiskaava 2020:n ratkaisua, jonka keskeinen osa on raitiotielinjaus Mellunmäestä Lentoasemalle. Nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Luonto ja viheralueet

Jostain kohtaa kehän yli viherketju [Kuninkaala] (M16)

VASTINE:

Viherketju-merkintää ei olla käytetty pelkästään liikennealueen päällä, vaan se tarkoittaa laajempaa kytkeytynyttä viheralueiden kokonaisuutta.

Tämä vihreä ja rauhallinen yhteys palvelee ensisijaisesti koululaisia, mutta myös lähialueen ulkoilijoita vauvasta vaariin. Vihreä metsäinen reitti tarjoaa lapsille aivan erilaisen liikkumisympäristön kuin meluisa ja rauhaton Kyytitien varsi. Väitän että tällaisilla asioilla on jopa vaikutuksia ihmisten hyvinvointiin ja mielenterveyteen. Tätä metsäreittiä ja sen tunnelmaa on kehumut moni helsinkiläinen tuttava, joka on saapunut meille kylään bussipysäkillä tätä reittiä pitkin! Eihän tuhota kaikkea viihtyisää ja vihreää, ainutlaatuista ympäristöä rakentamisen tieltä. Myös pientaloalueella tarvitaan lähiluontoa. (M54)

Tämä korpialue [Lindmaninkorpi] ikivanhoine kuusineen tarjoaa alueen asukkaille vertaansa vailla olevan lähivirkistysalueen. Täällä lähimetsässä alueen lapsiperheet, päiväkotiryhmät ja koiranulkoiluttajat seikkailevat kesät talvet ja lepuuttavat hermojaan. Aluetta ei saa merkitä asumiskäyttöön, mikä väistämättä tulisi tuhoamaan ko. alueen virkistyskäytön lopullisesti! Erityisesti lapsia varten kunnollisia lähimetsiä tarvitaan, jottei metsäänkin tarvitse lähteä autolla. Kyytitien toisella puolella olevat viheralueet ovat ihan eri luokkaa kuin tämä upea metsä ikivanhoine kuusineen. (M55)

Tästä lähivirkistysalueesta [Kanervanummi] voi aivan hyvin tinkiä, mikäli sen avulla voidaan säästää Lindmaninkorpi. Täällä ei ole viihtyisää ja säästettävää luontoa jäljellä, joten kapea viheryhteys tässä riittäisi. (M56)

VASTINE:

On totta, että viheralueilla on positiivisia vaikutuksia ihmisten fyysiseen ja psyykkiseen terveyteen. Se on syy siihen, että kaavoissa varataan virkistysalueita ihmisten käyttöön. Ratikkapysäkkien lähelle halutaan kuitenkin rakentaa asuntoja. Kuusikon pientaloalueella on kolme laajaa metsäistä viheraluetta. Näistä Untipakka ja Variskallio pääosin säilyvät, mutta Lindmaninkorpi on osoitettu osaksi rakentamiseen. Koulun vieressä kuitenkin säilytetään noin hehtaarin verran metsää, jossa on myös leikkipaikka.

Yleiskaavaluonnoksessa oli Kanervanummen kohdalla vain virkistysalueyhteyden merkintä. Kanervanummella on mm. Suomen 100-vuotisjuhlien kunniaksi istutettu metsä. Yleiskaavan 2020 vuorovaikutuksessa vaadittiin Kanervanummea merkittäväksi yleiskaavaan alueena, ja niin tehtiin. Yleiskaavan viheralueita ei osoiteta rakentamiseen kaavarungossa.

Palvelut ja kauppa

Vertasin Tikkurilan aseman Espoon kaukoasemiin (Tapiola ja Matinkylä) ja kyllä olen pettynyt Vantaan asukkaana. Ottakaa esimerkki vaikkapa niistä! Mukava ja toimiva liikenne-palvelu-kauppa keskuksat. Tapiolan alue on myös hauskaakin jääpuisto/lampineen. (M50)

VASTINE:

Raitiotien pysäkkien ympärille on piirretty 300 metrin etäisyydelle pysäkinseudun kehittämismerkintä. Tälle alueelle pyritään keskittämään paljon käyttäjiä vaativat palvelut. Pysäkinseutujen kehittämisen kärkenä on lähiympäristön käveltävyys ja viihtyisyys. Pysäkinseudut toimivat myös kestävästä liikkumisjärjestelmän kehittämisen napoina. Kaiken tämän toteuttamiseen kuluu tosin aikaa, ja se tapahtuu ratikkaan perustuvan kaupunkikehittämisen tuloksena. Ratikan kaavarunko ohjaa yleisellä tasolla tätä kehitystä ja tarkentavaa suunnittelua.

En huomannut mitään, mikä voisi parantaa autottomien Jokiniemen asukkaiden elämää. Tulevatko uudet ruokakaupat lähialueeseen? Ei tule. Entäs iso kauppakeskus? Ei tule. Mutta asukasluku nousee huomattavasti. Entäs jos bussi kiertää alueen tiheämpi kuin kerran tunnissa? Tuskin. Kaikki palvelut on suunniteltu

tai on jo radan toisella puolella, meille vain tulee ihmisiä lisää. Levottomia asukkaita ottaen huomioon kampus ja opistotalot. Lisäksi miksi ei ole edes suunnitelussa uintipaikkoja Keravan joelle? Lähin on Matarikoskella. Itä-Vantaalla on muutenkin aika vähän uinti mahdollisuutta. Periaatteessa vain kaksi: Kuusijärvi ja Matarikoski. Onko niin vaikeaa rakentaa esim. kirjastoon pihaan ihanaan nurmikoon pari vesihanaa? Tai vaikkapa suihkua? (M51)

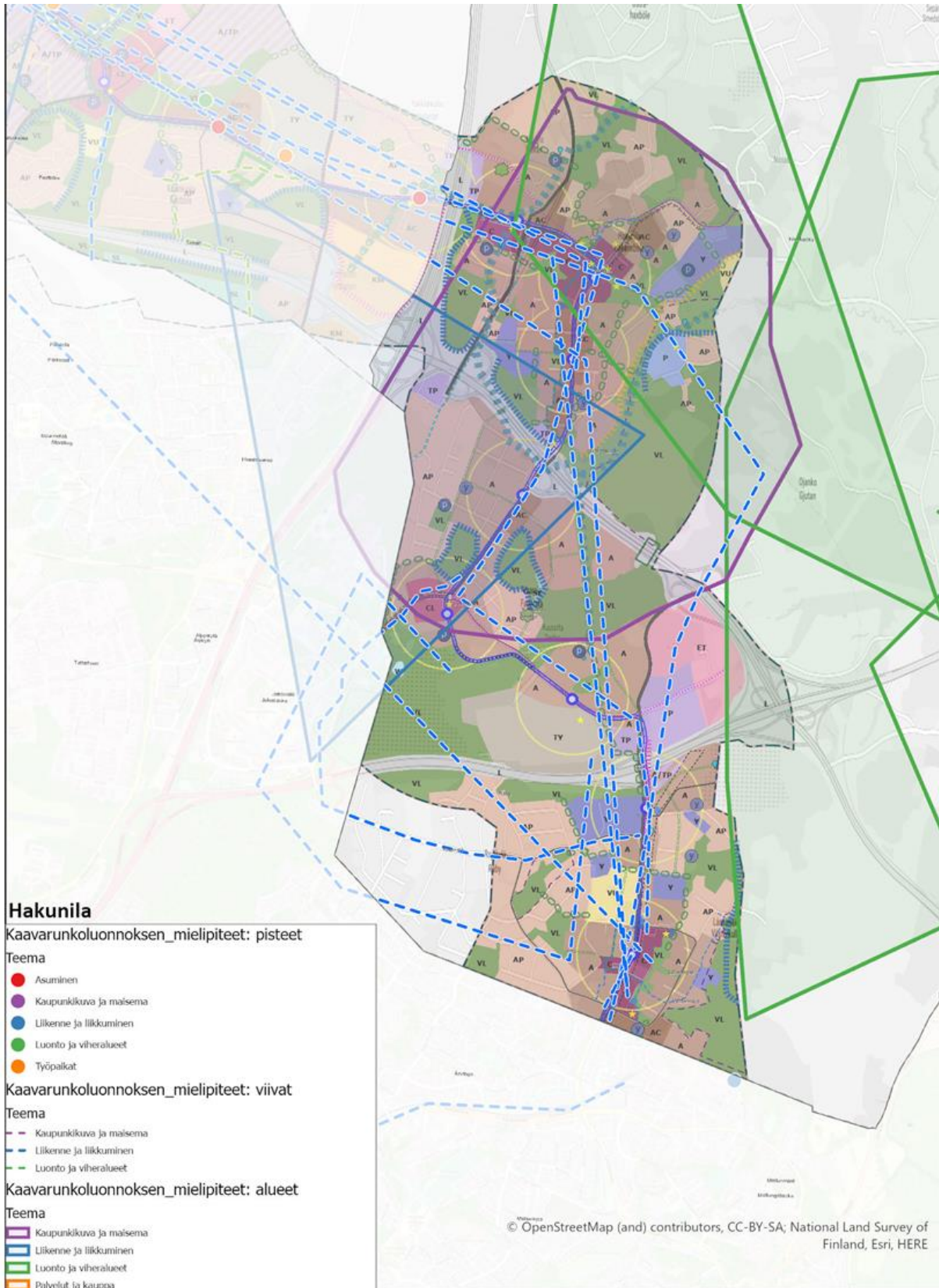
VASTINE:

Vantaan ratikka korvaa toteutuessaan nykyisen bussirunkolinjan 570. Tämä aiheuttaa myös muita linjastomuutoksia esimerkiksi Jokiniemen alueen bussilinjastoon. Ratikan aikaista linjastoa on jo jonkin verran selvitetty, mutta siitä ei ole vielä päätöksiä.

Syksyllä 2022 valmistuneessa kaupan palveluverkkoselvityksessä on tarkasteltu päivittäistavarakaupan verkon kehitysnäkymiä ja potentiaalisia sijainteja keskusta-alueilla. Siinä Tikkurilan aseman ympäristö on osoitettu ensisijaisena päivittäistavarakaupan sijaintina ja Jokiniemen kampusalue vaihtoehtoisena päivittäistavarakaupan sijoittumispaikkana. Jokiniemen alueen lisärakentaminen esim. Jokiniemen kampus -hankkeessa mahdollistaa uutta liiketilaa, ja mahdollisesti myös päivittäistavarakaupan toteutumisen alueelle.

Keravanjoen uintipaikkamahdollisuuksia on pohdittu Yleiskaava 2020:n laadinnan yhteydessä. Joen varrella olevilla uimarannoilla veden laadun tilanne voi vaihdella hyvin nopeasti, sillä joen valuma-alue on laaja ja uimapaikkojen vesi vaihtuu joen virtauksen myötä jatkuvasti. Keravanjoen haasteena on sen vedenlaadun heikentyminen esim. voimakkaiden sateiden jälkeen sekä hellekausina, jolloin bakteerien määrä vesissä kasvaa. Lisäksi veden sameus vaikeuttaa mahdollisia pelastustehtäviä rannoilla.

Hakunila



Kuva 4 Hakunilan suuralueelta saadut karttamerkinntä

Kaupunkikuva ja maisema

Ihanan lähellä luontoa ja tarvittavat palvelut löytyvät läheltä. Helppo myös päästä tarvittaessa julkisilla kulkuvälineillä joko Helsinkiin tai Tikkurilaan. Pidän alueen viherdestä ja luonnosta, missä tykkään kävellä. Lisäksi, kun vielä johonkin lähelle saisi siirtolapuutarhan minne olisi helppo päästä nauttimaan kesästä ja vapaa-ajasta. (M6)

VASTINE:

Mahdollisuuksia perustaa siirtolapuutarhoja Vantaalle on selvitetty. (Siirtolapuutarhaselvitys, osa II. Löytyykö sijaa Vantaalta? Mäkynen 2013

https://query.eharava.fi/data/questionparameter/41/Vantaan_Siirtolapuutarhaselvitys_osa_2_2013.pdf).

Siirtolapuutarhaselvityksen ensimmäisen osan perusteella uusille siirtolapuutarhoille olisi Vantaalla kysyntää. Jatkoselvityksen perusteella näyttäisi mahdollisia paikkoja siirtolapuutarhoille löytyvän, vaikka yksikään löytyneistä alueista ei kaikilta osin ole paikkana ihanteellinen. Monet selvityksessä ehdotetuista paikoista sijaitsevat yksityisellä maalla, joten maanomistajien omalla mielenkiinnolla on alueiden toteuttamiskelpoisuuteen ratkaiseva merkitys. Vantaan kaupunki ei ryhdy perustamaan uusia siirtolapuutarhoja.

Luonto ja viheralueet

Westerkullan kartanokeskuksen ja sitä ympäröivien peltoaukeiden muodostama alue on erittäin hyvin säilynyt kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti korvaamattoman arvokas kokonaisuus, jota myös omistajien toimesta on hoidettu mahdollisimman hyvin sen vanha luonne säilyttäen. Alueen itäreunalla sijaitsee Gubbackan rinne, jossa on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi alueeksi määritelty yleiskaavassa luo-merkinnällä osoitettu alue (vanhoja laidunketoja - maakunnallisesti arvokas perinnemaisema, lehtomaista rinnettä ja kalliopainannesuo) sekä muinaismuistoalueeksi luokiteltu vanha kylän pohja 1600-luvulta. Westerkullan alue on siis edellä kuvailluin tavoin kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti erittäin arvokas kokonaisuus ja se on luokiteltu Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa – Östersundomin alue maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi, joita ovat tämän määräyksen kuvauksen mukaisesti ”arvokkaat maaseudun maisema-alueet sekä maisemanähtävyydet”. Myös Vantaan uudessa vielä vailla lainvoimaa olevassa yleiskaavassa 2020 on kartanon ydinalueelle sijoitettu vinoviivoituksella lisämerkintä ”arvokas kulttuuriympäristö”. (M97)

Westerkullan kartanon erityisarvojen huomioon ottaminen kaavoituksessa Ratikan kaavarungossa on nähdäksemme hyvin tunnistettu Länsimäen alueen maisemallisen luonteen lähes täydellinen muuttuminen siirryttäessä tiiviiltä asuinalueelta Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan. Tämä on osoitettu hyvin kuvaavasti kaavarungon uudenaikaisella merkinnällä ”Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna”, jota tulee kaavamääräyksen mukaan jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa. Myös kaavaselostuksessa on huomioitu tämän maisemallisen muutosalueen merkitys alueen maankäytön suunnittelun kannalta, kun sivulla 64 alueen olosuhteista on todettu, että ”Kaavarungon suunnittelualue rajautuu Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan ja sotahistoriallisiin virkistysalueisiin.” Liitämme oheen Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021 esittämämme mielipiteen liitteineen ja toteamme, että siinä esitetyt näkökohdat pätevät pääsääntöisesti mielipiteenä myös Ratikan kaavarungon osalta. Erityisesti viittaamme tämän mielipiteen kappaleeseen 3, jossa on nimenomaan käsitelty kartanon kulttuurimaiseman huomioon ottamista Länsimäen alueen täydennysrakentamista suunniteltaessa. (Kohta 3. Erityisesti korostamme vielä sitä, että Länsimäen keskustan tiivistyvää rakentamista samoin kuin pääosin uutta asuinalueita suunniteltaessa tulee erityistä huomiota kiinnittää rakennuskorkeuksien maisemallisten vaikutusten selvittämiseen. Tämä on erityisen tärkeää sen varmistamiseksi, ettei uudisrakentaminen aiheuta minkäänlaisia maisemavaurioita maakunta- ja yleiskaavoissa merkittäväksi kulttuurimaisemaksi määritellylle Westerkullan kartanon ja sen peltoaukeiden alueelle) (M98)

VASTINE:

Westerkullan peltoaukea ja pellon reuna ovat kaavarunkoalueen ulkopuolella. Siksi reunaa kuvaava merkintä, jota mielipiteessä pidetään hyvänä, jouduttiin poistamaan kartalta. Laajempi reunametsä on kuitenkin osa paikallista metsäistä ekologista yhteyttä. Merkintä tuotiin pääkartalle ja siihen liitettiin määräys.

Ratikan kaavarungossa ei oteta kantaa rakentamisen korkeuteen.

Maanomistajien intressissä on, että kiinteistö otetaan täysimääräisesti mukaan Vantaan Ratikkakaupungin visioon, jossa on mitoitettu tavoitteet lisärakentamiselle ja siten toteuttaa maankäytön yhdenvertaisen kohtelun suhteessa muihin lähistöllä oleviin maanomistajiin.

Edellytämme, että kiinteistömme kaava arvioidaan uudelleen siinä valossa, miten se tulee liittymään alueen muuhun kehitykseen esim rakentamisen osalta. Vyöhykkeen kehittämiseen liittyvät yksityiskohtaisemmat aluevaraustarpeet ja muut alueidenkäyttöön liittyvät järjestelyt, esim liikenne- ja kulkuyhteydet on tutkittava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavaehdotuksen aikana tehtyä selvitystä liittyen kiinteistöjen liittymäratkaisuihin suhteessa ratikan suunnitelmaan Muutoksenhakijat ei pidä riittävänä. Kaavassa tulee huolehtia, että Slåttmossenin käyttötarkoitus taajamana ja kestävä kasvun alueena on mahdollista.

Muutoksenhakijoiden maa-alue liittyy kiinteästi kaavoitettavaan alueeseen ja Ratikka kaavan mukaan alue on osa kehitettävää taajama-alueetta, jonka lähietäisyydelle tavoitellaan tehokkaampaa maankäyttöä ja siten voidaan tutkia eri toimintojen yhdistämistä. Kaupungin on esitettävä, miten alueemme liitetään tulevaisuudessa katuverkkoon. Vaikutusten arviointia tulee tehdä laajemmin ja se tulee tehdä yhteistyössä maanomistajan kanssa.

Esitämme yhteenvetona että:

1) Slåttmossenin alue otetaan laajemmin mukaan laajempaan kaavamuuotosaluetarkesteluun, jossa huomioidaan alueen kehittäminen niin virkistysalueena kuin työpaikka- ja asuinalueena myös siltä osin, miten alue liittyy yhteyksillään suunniteltuun ratikkakaavaan ja tieverkostoon.

2) Tiilistieltä varataan tie-/ajoyhtyes Slåttmossin alueelle. Myös Kuussillantieltä tulee esittää poistuvan Hopeatien osalta liittymä, joka mahdollistaa ajoyhteyden Slåttmossenin alueelle. Slåttmossenin alueelle on osoitettava korvaavat tieyhteydet. (M99, M100)

VASTINE:

Kartalle rajattu alue on pääosin ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolella. Vantaan yleiskaavassa 2020 ajatuksena on, että ihmisten tarvitsemat kodit, työpaikat ja palvelut sijoitetaan ennen kaikkea raideliikenteen tuntumaan, jotta olisi mahdollista liikkua kestävästi ilman fossiilisia polttoaineita. Ratikan kaavarungossa tarkennetaan suunnitelmaa sellaisella alueella, jolle on tarkoitus rakentaa lisää, kun taas muualla, kuten rajatulla alueella, luontoa säästyy rakentamiselta. Kuitenkin arvokasta luontoa ja virkistysalueita sekä niiden välisiä yhteyksiä säilytetään ja jopa lisätään myös tiivistettävällä alueella.

Slåttmossenin virkistysalue on suurimmaksi osaksi ratikan kaavarunko-alueella. Ratikan kaavarunko tarkoittaa yleiskaavaa, ei muuta sitä. Yleiskaavan viheralueita ei muuteta rakentamisalueiksi.

Slåttmossenin ajoyhteydet eivät ole kaavarunkotasolla ratkaistava asia.

Metsät ja ulkoilualueet suojeltava. Raitiovaunu sovitettava valmiiksi rakennettuun infraan. (M78)

VASTINE:

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä vaikutuksia metsiin ja ulkoilualueisiin itse raitiotiellä ei ole.

RATIKKAA KOSKEVAT MIELIPITEET

Mielipiteiden joukossa saatiin myös runsaasti mielipiteitä, jotka koskivat ratikan kaavarungon sijaan ennemminkin ratikkaa, sen linjausta ja pysäkkejä tai ratikkahanketta yleisesti. Tästä raportin osuudesta löytyvät näitä aiheita käsittelevät mielipiteet.

Puolesta

Mielipiteiden joukossa oli neljä kannanottoa yleisesti ratikan puolesta.

- Todella hyvä että ratikkayhteys Vantaalle (M45)
- Uskon, että tulisin hyödyntämään tulevaisuudessa koko reittiä. (M7)
- Todella hienoa, jos yhteys Tikkurilasta länteen (esim Jumboon) paranee. Tekee Vantaasta pykälää enemmän oikean kaupungin. (M82)
- Mahtavaa, jos yhteys Tikkurilasta itään saadaan toimimaan. Vantaan luontaiseen keskusta-alueeseen olisi hyvä päästä joka puolelta helposti julkisilla. (M83)

Vastaan

Joukossa oli myös ratikkahanketta vastustavia kommentteja, yhteensä 19 kappaletta.

Kaavailtu raitiolinja kulkisi ym. alueiden halki. Kuitenkin alueella on myös paljon pientalo asutusta, jolle syntyy sekä kova meteliä että luonnon muuttamista. Vähän laajemmalla alueella kaavaillun reitin varrella sijaitsee Kuusijärven alue joka yhdistyy Sipoonkorven luonnonsuojeltuun metsään. Luonnon monimuotoisuuden suojele vaarantuisi. En kannata koko hanketta. Syitä on muitakin. (M60)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa esitetyt asiat eivät ei vaaranna luonnon monimuotoisuutta Kuusijärvellä tai Sipoonkorvessa. Rakentamisen sijoittaminen tiiviisti raideliikenteen yhteyteen säästää luontoa muualla.

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä luontovaikutuksia ei ole.

Raitiotiestä on tehty meluselvitys, jossa todetaan tarvittaviin kohteisiin melusuojausta. Vantaan ratikan vaikutukset eivät ulotu Kuusijärven tai Sipoonkorven alueelle.

Sipoonkorven metsät rajoittuvat Itä-Hakkilan ja Kuusijärven luonnon alueisiin. Molemmissa on korvaamatonta luontoa, jonka monimuotoisuutta yritetään varjella. Tämä kaatuu nyt Ratiovaunun reitille. En kannata koko Raitiovaunua !!! (M62)

VASTINE:

Ratikan reitti tai Ratikan kaavarungossa reitin ympärille n. 800 metrin etäisyydellä suunniteltava maankäyttö eivät yllä Itä-Hakkilaan, Kuusijärvelle tai Sipoonkorpeen. Hakunilassa Ratikan tuomat maankäytön muutokset keskittyvät Hakunilantien ja Kyytitien läheisyyteen. Ratikka tuo myös Sipoonkorven kansallispuistoa julkisella liikenteellä helpommin saavutettavammaksi.

Miksi joudumme maksamaan raiteista jotka eivät hyödytä kuin niitä joilla on jo juna? (M63)

VASTINE:

Vantaan ratikka on seudullinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka kytkee ratikan varren alueet tehokkaammin jo olemassa olevien säteittäisten raideyhteyksien pariin. Ratikka ei siis ole junan kanssa päällekkäinen, vaan uusi osa seudullista joukkoliikenteen runkoverkkoa. Lisäksi nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Vantaan ratikasta hyötyvät etenkin alueet, joilla ei ole tällä hetkellä raideyhteyttä. Näistä suurimpia ovat Hakunila, Länsimäki, Pakkala ja muut Tikkurilan ja Aviapoliksen väliset alueet. Lisäksi ratikka parantaa huomattavasti esimerkiksi yhteyttä Länsi-Vantaalta Kehäradan kautta Jumboon.

Koko ratikka on täysin tarpeeton ja kuntalaisten ja kansalaisten rahan haaskausta. Vantaalle ei ensinkään tarvita kyseistä ratikkaa, se tulee olemaan todella kallis, ympäristöä ja katukuvaa pilaava, meluhaittaa aiheuttava ja todennäköisesti toiminnaltaan heikko. Idea tällaisesta kulkuvälineestä näin hajanaisella reitillä on täysin absurdi ja naurettava. Tästä asiasta kun käytäisiin avoin keskustelu, missä tulisi lopulliset kustannukset ja niiden vaikutukset kuntalaisille tietoon, tätä todennäköisesti vastustaisi yli 80% kuntalaisista. Kunnan johto varmasti tietää tämän itsekin.

Toivottavasti koko megalomaniaan perustuva projekti kaatuu, ennen kuin alkaakaan. Ihmetyttää ylipäätään mitkä motiivit tämmöisessä projektissa on.

Mikäli projekti toteutuu, tiedämme kaikki että hintalappu tulee olemaan tähtitieteellinen ja kustannusarviot eivät pidä lähimainkaan (vrt. Länsimetro, Olympiastadion jne.) Onneksi nettoveronmaksajana voin aina tarpeen vaatiessa vaihtaa kuntaa toiseen. (M12)

Koko ratikka on täysin tarpeetonta kuntalaisten ja kansalaisten rahan haaskausta. Ensinnäkään ratikkaa ei Vantaalle tarvita. Toisekseen se tulee olemaan todella kallis, epäkäytännöllinen, luontoa ja ympäristöä rasittava, melua aiheuttava ja todennäköisesti toimintavarmuudeltaan heikko.

Mikäli ratikasta käytäisiin avoin keskustelu, missä todellinen hinta tulisi selville, todennäköisesti yli 80% kuntalaisista vastustaisi sitä, tiedätte tämän itsekin. Toivottavasti koko megalomaaninen projekti kaatuu. Ihmetyttää mikä tämän todellinen motiivi edes on.

Mikäli projekti toteutuu, tiedämme kaikki, että kustannusarviot ei todellakaan tule pitämään likimainkaan. (vrt. Länsimetro, olympiastadion jne.) Kustannusten kasvaessa kukaan johdossa ei tietenkään ota mitään vastuuta, leikkivät vain ""yllättyneitä"" Onneksi maksukykyisenä henkilönä voin aina halutessani vaihtaa kuntaa, mikäli Vantaan taloutta ja asuinviihtyvyyttä tuhotaan, sen johdon älyvapailta päätöksillä. (M91)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Ratikkahankkeeseen sisältyy itse raitiotien lisäksi koko katujen uusiminen ajokaistoihin ja esimerkiksi puineen ja pensaineen. Vantaan ratikan luontovaikutukset on selvitetty, ja koska raitiotie sijaitsee lähes koko matkaltaan nykyisillä kaduilla, luontovaikutukset ovat hyvin pienet. Raitiovaunu on liikennemuotona melko vähän melua tuottava, ja meluvaikutukset ja mahdollinen melusuojaustarve on selvitetty. Toimintavarmuus on korkealla tasolla esimerkiksi omien kaistojen takia. Päivitetyistä kustannusarvioista viestitään avoimesti suunnittelun edetessä.

[Tikkurilan aseman] Tunnelin rakentaminen on aivan turhaa sillä kun ratikka aiotaan rakentaa niin pitäisi myös ajatella ketkä sitä käyttää. Siksi reitin tulisi kulkea tulevan hyvinvointikeskuksen, koulujen ja urheilupuiston kautta sillä nuoret ja vanhuksat ovat ne jotka ratikkaa käyttää. Reitin tulisi kulkea Tikkurilan aseman sivuilta, jolloin vaihto vielä sujuvaa, siitä tulevan hyvinvointikeskuksen kautta ja

Valkoisenlähteentien alikulun kautta aina urheilupuiston sivuitse asti. Käyttäjiä paljon enemmän kuin asuinalueiden kautta, joissa asukkaat käyttävät autojaan. Kaikesta huolimatta olen sitä mieltä että ratikkaa yritetään väkisin ajaa kaupunkiin ja sähkö bussit olisivat halvempia, joustavampia ja niillä voidaan kattaa ruuhkahuiput helpommin eikä myöskään tarvetta uudelle varikolle jne. Ratikan kustannukset ovat yleisen kustannuskehityksen takia nousseet yli 30 % (M58)

Vastustan ratikan tuomista alueelle. Yhteyden rakentamisen hiilijalanjäljestä tulee valtava, Ratikka on tehoton ja kallis, monimutkaistaa vain matkustamista ja merkittävästi hidastaa sitä sekä luo luonottomia rajauksia alueelle. Samalla rahalla saisi hiilineutraaliutta rakennettua huomattavasti tehokkaammin mm. investoimalla sähköbussihin. (M67)

En kannata ratikkaa ollenkaan, sähköbusseilla voidaan kattaa hyvin liikennöinti jos vain halutaan ja huomattavasti halvemmalla (M57)

Raitiovaunu hanke Vantaalla on epäonnistunut monestakin eri syystä. Rahoitus on heikkoa, tarve olematonta tai hyvin pientä ja alueellista, maiseman ja kaupunkiympäristön muutos peruuttamatonta, arviot hyödystä ylisuuret. Raitiovaunun linja on helppo vaihtaa esim. nivellettyihin kaasulla ja sähköllä kulkeviin linja-autoihin. Tai esim Monorailiin. (M61)

Ratikka on itselleni täysin turha ja tuskin tulen sitä käyttämään. Ihan hieno uudistus, mutta miksi tarvittiin jo kolmas yhteys lentokentältä kaupunkiin. Turistit suuntaavat pääosin Helsinkiin, jonne Vantaan ratikka ei kulje. Toimiva kehärata on jo valmiiksi ratkaisu lentokentältä liikkumiselle.

Lisäksi tämän takia bussilinjoja vähennettiin. Itse liikun lähinnä vain Helsinkiin, en Vantaan sisällä, joten ymmärrätte varmaan, että ratikka tuntuu täysin turhalta. (M65)

Sähköbussijärjestelmän hyötykustannussuhde on raitiovaunujärjestelmän hyötykustannussuhdetta merkittävästi parempi. Bussiväylällä kulkevan yli 24-metrinen bussin kulku automatisoidaan vaiheittain. Internetin lisäksi käytetään sähköpyöriä, sähköhenkilöautoja, sähköbusseja ja junia.

Monet veroja maksavat lapsiperheet haluavat asua omakotitaloissa rauhallisilla alueilla. Lapsille halutaan koulu, jossa opettajat opettavat ja lapset oppivat. Nykyisestä politiikasta saattaa seurata verotulojen vähentyminen ja toimeentulotukimenojen lisääntyminen. (M66)

Aivan turha hanke Vantaalle. Nykyisillä sähkö busseilla pystyy kehittämään reittejä Vantaalla paremmin, eikä infra ole niin kallis, eikä kestä vuosikausia. (M89)

En todellakaan ymmärrä tarvetta ratikalle mitenkään, enkä varsinkaan tässä maailmantilanteessa. Korona on köyhdyttänyt niin Vantaata kuin muitakin kaupunkeja. Ukrainan sota tulee lisäämään kurjuutta väestössä, ruoka kallistuu, asuminen ja liikkuminen myös. Eikö olisi nyt järkevintä laittaa asia jäihin. Vantaalla on tehokas bussilinja tälle reitille. Olen asunut v 1988-2003 Myyrmäessä ja Martinlaaksossa vuodesta 2003. Kummassakin on pyörätiet hävyttömän huonossa kunnossa. Pyöräilyn suosiota yritetään nostaa, mutta yhtään ei satsata pyöräteihin. Koskaan ei ole Martinlaaksossa voinut rullaluistella, koska pyörätiet ovat yhtä perunapeltoa. Eikö kannattaisi nyt käyttää sitä rahaa näiden korjaamiseen mieluummin kuin investoida tarpeettomaan ratikkaan. (M102)

VASTINE:

Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke. Raitiotie onkin kaupunkikehityshanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Kasvukäytävän vastaava kehittäminen bussiliikenteeseen tukeutuen ei ole mahdollista.

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Lisäksi ratikan reittiä Tikkurilassa on tutkittu erikseen useaan otteeseen ja Dixin alittavan tunnelivaihtoehdon on todettu olevan pitkällä aikavälillä kannattavin huomioiden mm. reitistä aiheutuvat matka-aikasäästöt sekä liikennöintikustannukset. Tunnelivaihtoehto tarjoaa myös parhaat vaihtoyhteydet Tikkurilan aseman kautta liikennöiviin juniin ja busseihin.

Vantaa kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. hankkii toimialueensa bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja

lähijunaliikenteen palvelut. HSL:n joukkoliikenne perustuu runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin. Vantaan ratikka on toteutuessaan osa tätä runkoverkkoa eikä se estä HSL:n bussiliikenteen sähköistymistä.

Ratikka palvelee laajasti lentoaseman ympäristön ja Veromiehen työntekijöitä, Aviapoliksen nykyisiä ja tulevia asukkaita sekä alueella muuten toimivia ja liikkuvia, kuten matkailijoita. Lentoaseman ympäristö on Vantaan merkittävimpiä työpaikkakeskittymiä. Kaavarungon alueella on lentoaseman ja Veromiehen alueella jo nykyisin lähes 20 000 työpaikkaa (HSY ja Tilastokeskus, SeutuData 2021). Alueen työpaikka- ja asukasmäärä tulee kasvamaan merkittävästi, ja ratikka palvelee jatkossa tätä alueen kasvavaa käyttäjäkuntaa.

Ratikan kaavarunko ei ota kantaa pyöräteiden kunnostamisen aikatauluun. Mielenpide on kirjattu ylös ja välitetty Kadut ja puistot - palvelualueelle, joka vastaa mm. katujen suunnittelusta ja rakentamisesta.

Juna menee jo Tikkurilasta Aviapolikseen ja Lentoasemalle. Tällä reitillä ei ole minkäänlaista järjen häivää. Kallis kustannus päällekkäisyydestä.

Vantaalaiset veronmaksajathan ovat jo alkaneet äänestämään ratikasta ja kunnallispoliitikkojen muutoinkin järjettömistä päätöksistä. Kun maksajat eivät saa muuta kun korotetut verot, työssäkäyvät muuttavat (ja ovat jo muuttaneet) pois Vantaalta. Saattehan sitten niitä valtion tukemia erityishenkilöitä tänne lojumaan ostareille, tappelemaan kaduille ja eläyttämään itseään verovaroin. Samanlaista touhua kun kaljatorin luvat hyvävelidemarille. (M18)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Ratikka on seudullinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka kytkee ratikan varren alueet tehokkaammin jo olemassa olevien säteittäisten raideyhteyksien pariin. Se ei siis ole junan kanssa päällekkäinen, vaan uusi osa seudullista joukkoliikenteen runkoverkkoa. Lisäksi nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Vantaan ratikasta hyötyvät etenkin alueet, joilla ei ole tällä hetkellä raideyhteyttä. Näistä suurimpia ovat Hakunila, Länsimäki, Pakkala ja muut Tikkurilan ja Aviapoliksen väliset alueet. Lisäksi ratikka parantaa huomattavasti esimerkiksi yhteyttä Länsi-Vantaalta Kehäradan kautta Jumboon.

Ei ratikkaa vantaalle! Paljon luontoa ja suojeltuja lajeja tuhoutuu. Unohdetaan ahneus ja toimitaan järjellä, ilmankin pärjää erittäin hyvin. (M59)

VASTINE:

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä luontovaikutuksia itse raitiotiellä ei ole.

Ei pitäisi tehdä koko ratikkaa. (M11)

Täysin turha ja kallis investointi. Ei pidä toteuttaa. (M68)

Täysin tarpeeton projekti. Toivottavasti peruuntuu. Tämä on pelkkää kuntalaisten ja kansalaisten rahan tuhlausta, mille ei ole muuta kuin nimellistä tarvetta. Samalla tuhotaan ympäristöä ja heikennetään asumismukavuutta. (M92)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023.

Vantaan ratikan luontovaikutukset on selvitetty, ja koska raitiotie sijaitsee lähes koko matkaltaan nykyisillä kaduilla, luontovaikutukset ovat hyvin pienet.

Yhtä turha kuin hiekkaharjun vesitornin purku 8 miljoona. Käyttäkää rahat teiden kunnossapitoon ja korjaamiseen. Verorahoja käytetään jo muutenkin 95% aivan väärin. Vaikka sen ratin lippu olis ilmainen ja bensan litra 10eur niin jatkan silti autoilua. Rakennatte vaan halpoja julkisia kulkuvälineitä ja uusia asuntoja mamu:ille veronmaksajien rahoilla. MIKSI???(M47)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023. Ratikan päivitystyistä kustannusarvioista viestitään avoimesti suunnittelun edetessä.

Kaavarungossa ei oteta kantaa katujen kunnossapitoon ja korjaamiseen.

Ratikan varrelle tuotettavaan asuntorakentamiseen sovelletaan hallintamuotojakauman suunnitteluun Helsingin seudun MAL-sopimusta ja Vantaan maa- ja asuntopoliittisia linjauksia. Valtion tukeman korkotukituotannon osuus on pääkaupunkiseudulla yhteensä 30 prosenttia pääkaupunkiseudun asuntotuotannon kokonaistavoitteesta. Pääkaupunkiseudun asuntotuotannosta 20 prosenttia on valtion tukemaa tavallista 40-vuotista korkotukivuokra-asuntotuotantoa ja erityisryhmien vuokra-asuntotuotantoa.

Ratikan linjaus ja pysäkit

Reitti linjattava Kehä3:n yli Helsingin puolelle asti, näin saadaan Vantaan Ratikan käyttäjiä tavoiteltua myös Helsingin Puistolän kaupunginosasta. (M15)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan pitäisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä, jolloin se palvelisi paremmin laajempaa asukaskuntaa sekä olisi toimiva vaihtoehto kulkea Tikkurilan urheilupuistoon harrastuksiin ja tapahtumiin. (M1)

Ratikan pitäisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä, jotta se palvelisi laajempaa asukaskuntaa Viertolan ja Tikkurilan alueella. Lisäksi tämä parantaisi kulkuyhteyttä Tikkurilan urheilupuistoon. (M2)

Koko ratikka pitäisi jättää rakentamatta ja panostaa joustavampiin sähköisiin bussiratkaisuihin ja parempaan bussiverkostoon. Jos se rakennetaan, sen tulisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä Viertolassa, koska Tikkurilantiellä se palvelisi pienempää asukaskuntaa eikä olisi vaihtoehto Tikkurilan urheilupuistoon kulkemisen osalta. (M3)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie - merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke. Raitiotie onkin kaupunkikehityshanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Kasvukäytävän vastaava kehittäminen bussiliikenteeseen tukeutuen ei ole mahdollista.

Backaksen Muumimaailman kannalta Pakkalanrinteen pysäkit ovat aivan liian kaukana tästä kohteesta: ratikkalinjaus pitäisi kulkea Ylästöntiellä ja pysäkit Backaksessa. Vastaavaa tilannetta kaavoittajat, virkamiehistö ja poliitikot voivat käydä opiskelemissa Helsingin Alppilassa Linnanmäen pysäkin ympäristössä, jossa sekä ratikkapysäkki että henkilöautopysäköinti ovat vierekkäin. Tämä ohjaa epäasiallista vierailijoiden pysäköintiä pois asuinalueelta. Backaksen tapauksessa pääosa vierailijoita tulee Suomesta - ei Aasiasta! (M13)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -

merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on lisäksi varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin. Mikäli tämä yhteys toteutuu raitiotienä, tuo se mahdollisesti myös raitiotiepysäkin lähemmäs Backaksen aluetta.

Minun mielestä tämä olisi hyvä pikaraitiovaunu reitti, koska tämä käy monessa paikassa ja olisi helpompi reitti kun menisi metrolla ja junalla! Nimi on pikaspora. Reitti, Mellunmäki-Kontula-Myllypuro-Siilitie-Herttoniemi-Sörnäinen-Pasila-Arabianranta-Malmi-Tapanila-Tikkurila-Aviapolis-lentokenttä. (M10)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan kaavarungossa on joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä Kuussillantiellä, joka mahdollistaa Vantaan ratikan liittymisen Viikin-Malmin pikaraitiotiehen Jakomäen haaran kautta, sekä Pakkalassa, joka mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin.

Jokiniemen aluetta ei ole huomioitu ratikkayhteydessä riittävän laajasti. Alue tulee kuitenkin kehittymään Tikkurilan kupeessa ollen täten keskusta alueen välittömässä läheisyydessä. Pieni lenkki esim Hiekkaharjun urheilupuiston kautta toisi ratikka yhteydelle huomattavasti lisää käyttäjiä välittömästi ratikan valmistutta, koska alueella on jo rakennuksia. Myös lapset pääsisivät helposti liikkumaan Jokiniemen/Hiekkaharjun ja Tikkurilan välillä. Myös autottomuus aluella voisi

kasvata koska sen jälkeen olisi helppo yhteys Tikkurilaan ja vaikka jumboonkin.
(M41)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie - merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Mielipiteeni nykyisestä linjauksesta välillä Tikkurila-Lentokenttä. (Asunut Tikkurilassa vuodesta 1990). Haasteellisesti ja kalliisti toteutettava tunneli Dixin kohdalla pitäisi hylätä ja käyttää olemassa olevia alikulkuja. Erityisesti haluaisin käytettävän Valkoisenlähteen tieosuutta tähän. Muutenkin väli Tikkurila-Lentoasema turha. Lentoasemalle toimiva ja ratikkaa nopeampi yhteys jo olemassa junalla. Pitäisin erityisen tärkeänä yhteyden parantamista Peltolan koulun ja urheilupuiston alueelle. Joukkoliikenteen käyttäjistä enemmän vanhuksia ja nuorisoa joille tuon alueen yhteydet olisi erityisen tärkeitä. Pysäkkien välejä on jouduttu harventamaan nykyisistä 570 väleistä ilmeisesti nopeutta ajatellen. Tämä tekee usealle 570 käyttäjälle pidemmät kävelymatka. Esim. omalla kohdalla tuplaantuisi. Eli vaikka asustan tuon ratikan reitin varrella se huonontaisi nykyistä julkisilla liikumistani juurikin tuon kävelymatkan johdosta.

Jumbon kohdalla pysäkin tulisi ehdottomasti olla nykyisen 570 bussipysäkin kohdalla Jumbon edessä. Tavaroiden kanssa pienikin kävelymatkan lisäksi vaikeuttaa julkisen liikenteen käyttöä varsinkin juuri vanhuksilla ja pienten lasten kanssa liikkujille. Mutta siis itse linjaisin ratikan kulkemaan Tikkurila-Urheilupuisto- (Lentoasema). Aviapolisin toimistoalueelle (jos nyt nykyinen juna-aseman katsotaan olevan liian kaukana 'toimistokeskittymästä' voisi kehittää jonkunlaista non stop kaupunkiradan pätkää sitä palvelemaan. Nykyisellään Avuspolisin rautatieasema todella vajaa käytössä.

Lisäksi jos se ratikka kulkisi urheilupuistoon voitaisiin myös vihdoinkin rakentaa se maauimala siihen sille jo 70 luvulla varatulle tontille. Tällöin saataisiin ratikalla matkustajia myös kesä-/heinäkuussa kun muut tarve liikkumiselle vähenee. Rahat uimalaan saataisiin siitä uuden tunnelin pois jäämisestä ja vielä jäisi ylikin muuhun vaikka syrjäytyneiden nuorten ja vanhusten palvelujen parantamiseen. Toivottavasti

näistä asioista voitaisiin vielä keskustella ei liikaa oltaisi jo 'poteroissa' suunnitelmien suhteen. (M101)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie - merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Lisäksi ratikan reittiä Tikkurilassa on tutkittu erikseen useaan otteeseen ja Dixin alittavan tunnelivaihtoehdon on todettu olevan pitkällä aikavälillä kannattavin huomioiden mm. reitistä aiheutuvat matka-aikasäästöt sekä liikennöintikustannukset. Tunnelivaihtoehdo tarjoaa myös parhaat vaihtoyhteydet Tikkurilan aseman kautta liikennöiviin juniin ja busseihin.

Ratikan kaavarungossa on esitetty raitiotien pysäkki Jumbon ja Flamingon väliin, joka palvelisi erityisesti kauppakeskuksen asiakkaita. Lentoasemantiellä raitiotiepysäkki sijoittuu katusuunnitelmaluonnoksissa kadun molemmin puolin ja se palvelee kauppakeskuksen asiakkaiden lisäksi busseista ratikkaan vaihtavia matkustajia sekä Pakkalan aluetta.

Pysäkin sijoittaminen Jokiniemenkujan risteykseen helpottaisi työmatkailua. Myös kaupat ja palvelut olisivat täten vaivattomasti julkisen liikenteen ulottuvilla. (M49)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa raitiotien pysäkki on merkitty Jokiniemenkujan itäpuolelle.

The route of the planned Vantaa light rail is different from the trunk bus 570 in its eastern part, that the light rail route skipped Rajakylä and Jakomäki. Although there is a stop called Rajakylä, it is actually on the Läsimmäentie, and far away from the center of Rajakylä, making it difficult for people in the middle and western parts of Rajakylä to use the light rail service. In general, Rajakylä is not well served by public transport, with trunk bus 570 being the only frequent route. If the light rail

skips Maratontie, and trunk bus 570 is cancelled, even though there is a regional bus replaces bus 570 on Maratontie, it would not be as frequent as bus 570. The time cost for residents in Rajakylä to go to Helsinki city center or Vantaa city center is likely to be longer after the new light rail replaces trunk bus 570. For Jakomäki, although there are more bus services covering the region, trunk bus 570 is the only one leading to Mellonmäki and Vantaa city center. (M52)

I think the light rail should not skip the area where the public transport coverage is already weak, such as Rajakylä; and area where population is dense and car ownership is relatively low, such as Jakomäki. (M53)

ANSWER:

Maratontie is too narrow for the light rail. Therefore, the light rail connection can't use the same route as the bus trunk line 570.

Vantaa light rail will replace bus trunk line 570 when the light rail has been constructed. This will also cause other changes to the bus lines in Rajakylä region and new bus routes are planned to operate to Rajakylä and Jakomäki. However, decisions considering these plans have not been made yet. The City of Vantaa is a part of Helsinki Regional Transport Authority (HSL) which oversees the planning and operation of all public transport in the Helsinki region. HSL will also make the decision about the bus routes in Rajakylä and Jakomäki closer to the change.

Pysäkillä Jokiniemenkujan risteyksessä olisi kysyntää. Tämä vaikuttaisi Työmatkaliikenteeseen sekä myös liikkumista Vantaan palveluihin (esim. Tikkurilan Prisma ja Jumbo). (M79)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa raitiotien pysäkki on merkitty Jokiniemenkujan itäpuolelle.

Olisiko tälle alueelle [Kartanonkoski ja Tammisto] kannattanut myös harkita ratikan kulkua vai olisiko parempi rakentaa metro suoraan Helsingistä lentokentälle Jumbo / Kartanonkoski / Tammiston kautta. (M36)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin. Seudullisissa suunnitelmissa ei ole metroa lentoasemalta Helsinkiin, mutta välille on merkitty junayhteys maakuntakaavaan sekä Vantaan ja Helsingin yleiskaavoihin. Kyseiselle junayhteydelle (Lentorata) ei suunnitelmissa ole osoitettu asemia Pasilan ja Lentoaseman välille. Yhteys on osoitettu ratikan kaavarungossa Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus - merkinnällä.

Alue on jo nyt täynnä autoja ja ruuhkainen aamuin sekä illoin. Vähentääkö ratikan liikennöinti autokaistoja? Mikäli vähentää on kyseessä ongelmapaikka ja liikenteen solmukohta, sillä autojonot kasvavat entisestään. Autot eivät juuri ratikan tilalta tule vähenemään, näin se vain on. Lisäksi Jumbon ratikkapysäkki on mielestäni väärässä paikassa. Sen tulisi olla suuren valoristeyksen toisella puolen. Kaksien valojen ylittäminen isossa ja ruuhkaisessa risteyksessä hidastaa kaiken liikenteen, kun jalankulkijat jatkuvasti kulkevat yli. Mikäli pysäkki siirrettäisiin valoristeyksen toiselle puolen, Hesburgerin eteen, risteys luultavasti toimisi hiukan sutjakaammin. (M64)

VASTINE:

Raitiotien sijoittaminen Tasetielle ja Väinö Tannerin tielle vaikuttaa katujen nykyisiin kaistajärjestelyihin. Tällä hetkellä Tasetiellä on ratikan katusuunnitelmaluonnoksissa yksi ajokaista itään ja kaksi länteen, joista toinen toimii myös kääntymiskaistana. Väinö Tannerin tiellä on niin ikään yksi ajokaista itään ja kaksi länteen, joista toinen on bussikaista. Lisäksi risteysalueilla on kääntyvien kaistat ja kadun pohjoispuolella yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä.

Ratikan kaavarungossa on esitetty raitiotien pysäkki Jumbon ja Flamingon väliin, joka palvelisi erityisesti kauppakeskuksen asiakkaita.

Lentoasemantiellä raitiotiepysäkki sijoittuu katusuunnitelmaluonnoksissa kadun molemmin puolin ja se palvelee kauppakeskuksen asiakkaiden lisäksi busseista ratikkaan vaihtavia matkustajia sekä Pakkalan aluetta.

Pysäkin sijoittaminen Keskon varaston eteen vähentäisi autoilua alueella. Keskon varaston työntekijöiden määrä on suuri ja julkisilla kulkuneuvoilla liikkuminen helpottuisi laajasti kun saisi suoran yhteyden työpaikalle niin vantaalaisille kuin myös niille, jotka tulevat ensin junalla Tikkurilaan ja sitten ratikalla Hakkilaan. (M80)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa sekä katusuunnitelmaluonnoksessa (7.10.2021) raitiotielle on esitetty pysäkki Kanervantien itäpuolelle. Etäisyys pysäkiltä Keskon varastolle on noin 300 metriä ja esitetyllä sijainnilla pysäkki palvelee myös Kuninkaalan aluetta.

Onko tätä vaihtoehtoa pohdittu niin, että reitti kulkisi pitkin Jakomäkeä sekä Rajakylää? Molempien alueiden yhteydet ovat hyvin huonot. (M84)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Ratikan kaavarungossa on Kuussillantiellä joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä, joka mahdollistaa Vantaan ratikan liittymisen Viikin-Malmin pikaraitiotiehen Jakomäen haaran kautta. Rajakylässä joukkoliikenne hoidetaan bussiliikenteellä, sillä Maratontie on liian kapea raitiotiekaistoille.

Ratikan katusuunnitelmat

Osuustiellä ei ole tilaa suurimittaiselle kadun levennykselle, mitä raitiotiet / ajoväylät / kevyeliikenteenväylät / puistomaiset viheralueet / pysäkit yhdessä vaativat. Näkemissäni katukuilusuunnitelmaluonnoksissa ei Osuustien tapauksessa ole

huomioitu, että katu ei ole asunliikennekatu vaan on nopeatempoinen raskaan ajoneuvoliikenteen ja logistiikka-tavarankuljetusliikenteen läpikulkukatu, jossa moottoriliikenteen ajonopeudet ylittävät poikkeuksetta 50 km/h. (M13)

VASTINE:

Ratikan katusuunnitelmaluonnoksissa raitiotie kulkee sekaliikennekaistoilla koko Osuustien osuuden Väinö Tannerin tieltä Virkatielle asti. Lisäksi kadulla on joitakin kääntymiskaistoja ja kadun länsipuolella on koko matkalla eroteltu jalankulun ja pyöräliikenteen väylä. Kadun itäpuolella on joillakin osuuksilla yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä.

Verkollisesti Osuustie on paikallinen kokoojakatu ja sillä on 40 km/h nopeusrajoitus. Kaavarungon mukaisesti Osuustien ympäristö ja Muuran alue ovat muuttumassa maankäytöltään keskustamaisiksi ja Osuustielle suunniteltu poikkileikkaus tukee tätä kehitystä.

Toivon tähän kohteeseen [Tikkurilantien ylitys Jokiniemessä] kiinnitettävän erityistä huomiota. Koska ratikkareitti risteään tien samassa tasossa pelkään tästä kohdasta tulevan liikenteellisen sumpun. (M90)

VASTINE:

Ratikan katusuunnitelmaluonnoksessa (30.9.2022) on esitetty, että raitiotie ylittää Tikkurilantien valo-ohjauksella. Ylitys on samaa liittymäaluetta, johon kuuluu Väritehtaankatu, Teatteripolku ja Tikkurilanraitio. Tikkurilantien molemmin puolin kulkeville jalankulun ja pyöräilyn väylille on lisäksi osoitettu ylityspaikat raitiotien yli. Liittymän ratkaisu voi vielä tarkentua suunnittelun edetessä.

Ratakujan tunneli

Ratakujan alitse ei pitäisi tehdä tunnelia. Työ vaarantaa asuinkerrostalojen perustuksia. Luvataan, että otetaan huomioon työn edetessä. Entä sitten, kun tulee vaurioita, jollekin joillekin maksetaan jotain; "voi voi näin pääsi käymään, seinät halkesi". Asunnon arvo on jo siinä vaiheessa laskenut. Nyt jo minulla on Piletistä kokemusta siitä kun asfaltti-jyrä teki tasoitusta bussipysäkillä. Astiat helisivät kaapissa ja kaatuilivat. Räjähdykset eivät voi olla vaikuttamatta taloihin. Pyydän tekemään kulun jostain muualta. (M17)

Kaavailtua Ratakujan tunnelia ei pitäisi tehdä. Työ vaarantaa lähitalojen rakenteita. (M88)

Esitettyjen suunnitelmien mukaan Ratakujan tunneli rakennetaan avokaivantona / -louhoksena noin 14 m syvyyteen. Tunneli alittaisi Dixin ja bussipysäkkialueen ja jatkuisi Ratakujan talojen välistä Kirjastopuiston läpi Lummekujalle ja kääntyisi Kielotielle. Mielestäni suunnitelma on mahdoton toteuttaa ilman kohtuutonta haittaa mm. Ratakujan asukkaiden ja taloyhtiöiden Piletti, Pickadilly ja Paddington , Ratakujan parkki taloille. Talot ovat hyvä kuntoisia ja vasta 6-7 vuotta sitten rakennettuja. Avokaivanto olisi kiinni aivan As oy Paddingtonin perustuksissa n. 14 m syvyyteen asti. Rakennusaika ratikan tunnelille olisi noin 2-4 vuotta. Avokaivanto vaatisi seinien vinotuennan talon alle talon peruspaalujen väleihin. (As oy lupa?)

- As oy Paddingtonin talo vaurioituu, kun sen perustuksia joudutaan kaivamaan
- Ratakujan puoleisten asuntojen pakoreittien selvitys
- Rakennusaikaisen melun ja tärinän torjunta suositussääntöjen mukaisiksi. Louhinta, paalutus, räjäytys, ym, työmaa sijaitsee aivan makuuhuoneiden ikkunoiden alla, korkeintaan 1 m etäisyydellä ikkunalinjasta.
- Ratikan kulkemisen tärinän/ melun torjunta. Ratikan kulku aiheuttaa tärinää suojauksista huolimatta.
- kulku estyy Paddigtonista Ratakujan parkkiin kaivannon yli, varsinkin pyörätuoli – ja rollaattori henkilöille. Taloyhtiön kaikki autopaikat ovat Ratakujan parkissa. Autojen ajo parkkihalliin on jo ilmeisesti ratkaistu suunnitellulla puhkaistulla reiällä parkkihallin takaseinään.
- Kirjastopuisto tuhoutuu. Suunnitelmassa taisi olla 1 suojeltu puu, joka säilyy. Ajoreitit kaivannolle ja Tikkuparkkiin tuhoavat 3 vuotta sitten rakennetun puiston.
- Esteettömät kulkuyhteydet säilytettävä kirjastoon myös kaivannon etelä puolelta.
- Ratatien liikenne katkeaa kaivannon kohdalta.

Ratikka on Vantaan kehittämisen kannalta pitkällä aikajanelä hyvä, mutta Ratakujan vaihtoehto on liian kapea ratikalle. Ehdotan että ratikka linjaus muutetaan Valkoisenlähteentien alikulun kautta, jolloin myös koulujen oppilaat sekä osa Hiekkaharjun asukkaista voisivat käyttää ratikkaa. (M96)

VASTINE:

Raitiotien reittiä Tikkurilassa on selvitetty useassa eri suunnitteluvaiheessa, ja Ratakujan reitti on todettu reiteistä parhaaksi.

Vaihtoehtojen vertailussa on otettu huomioon nykyinen ja mahdollinen tuleva maankäyttö myös Tikkurilan pohjoisosissa. Vantaan kaupunginhallitus päätti 26.4.2021, että ratikan suunnittelua jatketaan Ratakujan linjauksella.

Ratakujan tunnelin rakennettavuutta turvallisesti ja haittoja minimoiden on selvitetty sekä aiemmassa rakennettavuusselvityksessä, että tällä hetkellä käynnissä olevassa katu- ja rakennussuunnittelussa. Rakennettavuusselvitykseen ja reittiselvitykseen voi tutustua ratikan nettisivuilla.

Muut ratikkaan liittyvät aiheet

Ratikan laajennusmahdollisuus 2030-2040 vuosille? (M37)

VASTINE:

Raitiotieverkon mahdolliset laajentumisreitit Vantaalla on osoitettu ratikan kaavarungossa sekä Vantaan yleiskaava 2020:ssa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Aviapoliksen alueella tällaiset merkinnät on Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi sekä Tulkintietä länteen. Näistä mahdollista raitiotielinjoista tai niiden toteutuksesta ei ole tarkempaa aikataulua, vaan ne ovat pitkän aikavälin varauksia.

Toivon, että tässä vaiheessa alustavasti suunniteltaisiin jatkolinja Kivistöön. Aviapolis-Kivistö yhteys on looginen ja tärkeä jatke. Kivistö on jo nyt sen verran suuri, että junan lisäksi tarvitaan pikaraitiotie. (M9)

VASTINE:

Raitiotieverkon mahdolliset laajentumisreitit Vantaalla on osoitettu ratikan kaavarungossa sekä Vantaan yleiskaava 2020:ssa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Näistä mahdollista raitiotielinjoista tai niiden toteutuksesta ei ole tarkempaa aikataulua, vaan ne ovat pitkän aikavälin varauksia. Aviapoliksen ja Kivistön välille tällaista yhteyttä ei ole suunniteltu eikä siihen ole varauduttu kaavoituksessa. Aviapoliksen

ja Kivistön välinen joukkoliikenne on tarkoitus hoitaa lähijuna- ja bussiliikenteellä.

Toivottavasti Vantaan ratikka toimii HSL:n alueella myös AB lipulla alueilla jotka kuuluu C alueelle. Ylästöläisenä ei ole mitään tarvetta kulkea C alueelle julkisilla, mutta jos tuolla pääsee tikkurilaan pitäisi maksaa arvoa tai ostaa BC lippu irtona jotta sinne pääsee. Kustannukset on mittavat ja tämän ratikan helppokäyttöisyys tulisi huomioida nostamalla C aluetta huomattavasti korkeammalle, jotta ratikkaa olisi AB aluetta. (M81)

VASTINE:

Vantaan kaupunki kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. hyväksyy toimialueensa joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä lippujen hinnat. HSL on selvittänyt vuoden 2022 aikana nykyisen hinnoittelumallin muutoksia, mutta päätöksiä tähän liittyen ei vielä ole tehty.

Pitäkäpää teemailta "Mitä, jos Ratikkaa ei tehdäkään". Nyt asiaa ajetaan kun tilaukset olisi tehty. (M19)

VASTINE:

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023.

Maankäytön suunnittelun osalta varaudutaan myös ratikkattomaan vaihtoehtoon, mikä näkysi lähinnä yleiskaavaavan ja ratikan kaavarungon erilaisena toteuttamisena.

MUUT MIELIPITEET

Kaavarunkoluonnoksen nähtävilläolon yhteydessä vastaanotettiin myös useita mielipiteitä, jotka liittyvät mm. tarkemmantasoiseen kaupunkisuunnitteluun sekä liikenne- tai katualueiden suunnitteluun. Lisäksi monet mielipiteistä sijoittuivat kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Nämä mielipiteet on välitetty eteenpäin aiheista vastaaville tahoille.

Tämä tien osuus [Hagelstamintie-Tilkuntie] täytyisi korjata. Varsinkin Tilkuntien luota Kartanonkosken yläkoulun vierestä. Bussit tuhoavat tien ja sitä myötä rakennuksen

sekä tien alapuoliset rakennukseen kohdistuvat putkitukset / maanalaiset rakenteet.
(M22)

VASTINE:

Ratikan kaavarunko ei ota kantaa katujen kunnostamisen aikatauluun. Mieli-pide on kirjattu ylös ja välitetty Kadut ja puistot -palvelualueelle, joka vastaa mm. katujen suunnittelusta ja rakentamisesta.

Tälle alueelle [Kartanonkosken liikuntapuisto] lisää parkkipaikkoja. Ja niiden on oltava ilmaisia ilman mitään aikarajoituksia (M23)

VASTINE:

Mieli-pide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun. Kartanonkosken liikuntapuisto ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen eikä kaavarungossa ratkaista yksittäisten alueiden pysäköintipaikkojen määriä.

Tälle alueelle [Backaksen kartano] voisi rakentaa ison parkkialueen, joka olisi kaikkien käytettävissä. Lisäksi tälle parkkialueelle on saatava ilmainen ja rajaton pysäköinti. Tällä alueella pysäköinti ei ole koskaan ollut ongelma.(M24)

VASTINE:

Mieli-pide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun sekä asemakaavoitukseen. Alue ei kuulu kuin pieneltä osin ratikan kaavarungon alueeseen ja se on asemakaavassa osoitettu lähivirkistysalueeksi sekä maisemallisista syistä avoimena säilytettäväksi alueen osaksi. Ratikan kaavarungossa ei ratkaista yksittäisten alueiden pysäköintipaikkojen määriä.

Tällä koulualueella [Kartanonkosken koulu] on liikaa mopoilijoita. Melu on kauheaa.
(M25)

VASTINE:

Mieli-pide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun.

Ihmiset haluavat oikoa tästä kohtaa Teboilille. Joten olisi suotuisaa autotie (M26)

VASTINE:

Mieli-pide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun. Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen eikä kadun tarvetta ratkaista kaavarungon suunnittelun yhteydessä.

Tätä kautta olisi kävelijöitä ja lenkkeilijöitä. Olisi mahdollista kehittää silta ja kävelyreitti tätä kautta. (M27)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielenpide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Kävelyreitin rakentaminen Haltiala / Kartanonkoski (M28)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielenpide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Parkkipaikkojen tarve (M29)

VASTINE:

Alue on asemakaavassa osoitettu toimistorakennusten korttelialueeksi.

Moni tarvitsisi kyseistä liikkumisväylää [Tammisto] (M31)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen, mutta mielenpide on kirjattu ylös ja välitetty liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkossa välille on osoitettu pyöräliikenteen baana, mutta yhteyden toteutuksesta ei ole vielä tarkempaa aikataulua.

Monet paikalliset Kartanonkosken ja Ylästön, sekä Tammiston asukkaat kaipaavat siltaa tälle kohdalle joen ylitykseen. (M33)

Yhdistävä silta lähelle Kartanonkoskea ja Haltialaa, jotta koulun edustalta pääsisi näkemään eläimiä helpommin ja edesauttamaan liikuntaa nuorisolle. (M34)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielenpide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Yhdistävä alkikulkutunneli K-Citymarket / Neste & McDonalds [Tammisto] (M35)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielenpide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun.

Tälle tyhjälle alueelle [Tammisto] voisi tehdä jotain. (M20)

VASTINE:

Tammiston kaupan alueen itäosaa kehitetään nykyisten toimintojen pohjalta, ts. kaupan lisärakentaminen on mahdollista. Tammiston kauppätien länsipuolella alueen rakennetta kehitetään myös asumiseen sopivaksi uudistuvaksi korttelirakenteeksi (kaavarungossa käyttötarkoituksmerkintänä A/KM). Alue on mahdollisen tulevan Tuusulanväylän ratikan vaikutuspiirissä.

Älkää koskeko Tammiston luonnonsuojelualueeseen (M38)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen ja on yleiskaavassa luonnonsuojelualueeksi.

Mielipiteistä kaksi koskivat Helsingin puolella olevia alueita. Kyseisten alueiden suunnitteluun Vantaa ei voi suoranaisesti vaikuttaa, mutta yhteistyötä virkistysalueiden ja -verkostojen kehittämisessä voidaan Helsingin kanssa tehdä.

Tämä [Niskalan arboretum] on Hyvä! Näitä samanlaisia paikkoja lisää jos mahdollista (M21)

Tätä aluetta ja lenkkipolkua [Tuomarinkylä] voisi kehittää. esimerkiksi ajamalla pehmeää "sora" / "humusta" tmv. lenkkeilijöille. (M39)

