



## Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie, katusuunnitelman hyväksyminen; 93 Vaarala / JK

VD/1845/10.03.01.00/2026

JK/PLi/HVä

**Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie muuttuu raitiotien suunnittelun takia. Hakunilantiella raide-alue sijoittuu katualueen länsireunaan. Raitiotien pysäkkilaiturit rakennetaan Hakunilantielle Kehä III:n ramppien ja Lähdepuistontien väliin. Myös ajoneuvoliikenteen järjestelyt muuttuvat tässä yhteydessä. Katualueen molemmilla reunoilla kulkevat kävelyn- ja pyöräilyn väylät. Lisäksi Hakunilantien muutosten yhteydessä Vaaralankuja muuttuu niin, että Vaaralankujan varrella oleville tonteille ajo tapahtuu jatkossa suoraan Hakunilantielta. Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie arvioidut kustannukset ovat kokonaisuudessaan n. 18 milj. euroa (alv 0 %).**

Kadut ja puistot/ ratikkayksikkö on laatinut päätösesityksen mukaisen katusuunnitelmaehdotuksen, jonka suunnittelupäällikkö on päättänyt asettaa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 43 §:n mukaisesti nähtäville.

Katusuunnitelmaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä ajalla 4.5. – 19.5.2026. Nähtävillä oloaikana katusuunnitelmaehdotuksesta jätettiin 14 muistutusta.

Katusuunnitelma 58629–2 on revisioitu (revisio A) nähtävilläolon jälkeen 27.5.2026. Suunnitelmassa itälaidan erotuskaistaa on muokattu ja yhtä tonttiliittymää on siirretty ja lisätty sitä varten ajoyhteys erotuskaistan poikki. Lisäksi suunnitelmaan on tarkennettu muutamia kadun ja kiinteistörajan korkolukemia.

Hakunilantie on Vantaan ratikkahankkeelle keskeinen katu. Katusuunnitelmaehdotuksen mukaiset ratkaisut perustuvat kaupunginvaltuuston hyväksymään päivitettyyn hankesuunnitelmaan ja katusuunnitelmaehdotuksen mukaisten ratkaisujen toteuttaminen ilman aiheutonta viivästystä olisi Kadut ja puistot palvelualueen näkemyksen mukaan olennaisen tärkeää, jotta ratikkahankkeelle ei aiheutuisi merkittäviä viivästyksiä tai kustannusvaikutuksia. Kadut ja puistot palvelualueen arvion mukaan koko ratikkahankkeen valmistumisaikataulu voisi viivästyä jopa useilla kuukausilla ja viivästyksestä aiheutua usean miljoonan euron kustannukset, mikäli katusuunnitelmaehdotuksen mukaisiin ratkaisuihin tehtäisiin merkittäviä muutoksia.

### Muistutus 1

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

### Vastine

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, joissa painotetaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Hakunilantie on myös kaupungin pyöräliikenteen tavoiteteverkossa pääpyöräreitti, mikä edellyttää jatkuvia, selkeitä ja turvallisia jalankulun ja pyöräilyn järjestelyjä.

Aiemmassa vuoden 2022 suunnitelmaratkaisussa Vaaralankujalle esitettiin 1-suuntaista järjestelyä, jossa autoliikenne, jalankulku ja pyöräliikenne olisivat kulkeneet osittain samassa tilassa eri suuntiin. Lisäksi



jalankulun ja pyöräilyn pääreitti olisi katkennut Vaaralankujan kohdalla ja liikennettä olisi ohjautunut ajoradalle. Ratkaisua ei pidetty liikenneturvallisuuden kannalta toimivana, koska eri liikennemuotojen sekoittuminen samassa tilassa tekee liikenneympäristöstä vaikeasti hahmotettavan erityisesti lapsille, koululaisille ja alueella satunnaisesti liikkuville. Myös jalankulun ja pyöräilyn jatkuvuus sekä pääpyöräreitille asetettu laatutaso olisivat olleet heikommat.

Nykyiset olemassa olevat yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Uudessa suunnitelmassa jalankulku ja pyöräily voidaan toteuttaa jatkuvina ja eroteltuina väylinä ilman katkoksia. Jalankulun ja pyöräilyn erottelu parantaa liikenneturvallisuutta ja vastaa kaupungin suunnitteluperiaatteita pääpyöräreiteillä. Hakunilantie on katuluokaltaan pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. Suunnitteluohjeiden mukaisesti pyörätie sijoitetaan ajoradan puolelle eikä jalankäytävän ja pyörätien keskinäistä järjestystä voida vaihtaa. Muuttuneen katusuunnitelman myötä raitiotie sijoittuu Hakunilantien keskiosan sijaan kadun länsireunaan, minkä vuoksi tonttiliittymien käyttö molempiin suuntiin on mahdollista suoraan Hakunilantielle toteutetuista tonttiliittymistä. Näin ratkaisusta on saatu kokonaisuudessaan turvallisempi ja selkeämpi.

Tonttiliittymien osalta mitoituksessa on huomioitu tavanomainen tonttiliikenne sekä liittymien turvallinen käyttö. Lisäksi Hakunilantien liikennettä on pyritty rauhoittamaan erilaisilla suunnitteluratkaisuilla, kuten liikennevalo-ohjauksella, mikä helpottaa tonteilta liittymistä. Muistutuksessa esitetty huoli lumen aurauksesta ja talvikunnossapidon toimivuudesta on huomioitu suunnittelussa. Talvikunnossapito toteutetaan vastaavien kaupunkialueiden järjestelyjen tapaan, niin että tonttiliittymien osalta talvikunnossapito kuuluu kokonaisuudessaan kiinteistölle.

Vaaralan Talkootien bussipysäkki sijaitsee Hakunilantien itäreunassa Vaaralan Talkootien pohjoispuolella.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

## **Muistutus 2**

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

## **Vastine**

Muistutuksessa katusuunnitelmaselostukseen liittyvä kysymys koskee enemmän koko hankkeen liikennemalleja ja niiden perusteella tehtyjä arvioita kuin yksittäistä katusuunnitelmaa.

Ratikka- ja katujärjestelyjä suunnitellaan seudullisten liikennemallien ja maankäytön kehityksen pohjalta. Arviot perustuvat siihen, että maankäyttö tiivistyy ja liikkuminen muuttuu ratikan varrella. Toisin sanoen liikenne-ennusteet perustuvat tulevaan maankäyttöön, ei nykyiseen kysyntään.

Ratikka yhdistää Mellunmäen metron, Tikkurilan junaliikenteen ja Aviapoliksen/lentoaseman yhdeksi käytäväksi. Tikkurilassa toimii seudullinen matkakeskus, jossa vaihtoyhteydet ovat keskeinen suunnitteluperuste. Ratikan keskeinen tavoite on lisätä asukkaita ja työpaikkoja käytävän varrelle, mikä lisää matkustajia kaikissa suunnissa. Tikkurila on merkittävä aluekeskus, jossa on huomattava työpaikka- ja palvelukeskittymä. Tikkurila toimii myös merkittävänä vaihtoasemana muihin joukkoliikennevälineisiin. Tästä syystä myös pyöräily suuntautuu sinne luonnollisesti.



## Aidat ja melusuojausten tarpeet

Katusuunnitelman osalta Kalliokuja 8:n aita sijaitsee asemakaavan mukaisella katualueella. Katualueen rajat noudattavat vuoden 2022 hyväksyttyä, lainvoimaista katusuunnitelmaa, eikä uusi katusuunnitelma vaikuta hallinnollisiin omistussuhteisiin. Suunnitelmassa esitetty merkintä tontin reunassa on asemakaavan mukainen tontin ja katualueen välinen raja. Etäisyys talon kulmasta jkpp-tiehen on kaupunkialueella tavanomainen.

Melusuojausten tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa tarkentunein suunnitellutiedoin. 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 kauemaksi Kalliokujasta, mikä laskee rakennukseen kohdistuvia melutasoja. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Kalliokuja 8 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylity, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

## Saattoliikenne ja bussipysäkit

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 suunnautuva pysäkki sijaitsee Vaaralantien pohjoispuolella Vaaralan raitiotiepysäkki-laiturin kanssa yhdistettynä. Tällä tavalla vaihto ratikasta linja-autoon on mahdollisimman vaivatonta ja turvallista käyttäjille. Ratikalle ei järjestetä erillisiä saattoliikennealueita.

Kuussillantielle sijoittuva pysäkki ei ole Vantaan ratikkahankkeen laajuudessa ja se toteutetaan kaupungin erillisenä hankkeena.

## Jalankulku- ja pyöräilyväylät

Jalankulku- ja pyöräteiden laatutaso vastaa Vantaan kaupungin tavoitetilaa. 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. Hakunilantie on katuluokassa pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä jalkakäytävä 2 m leveä.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.



N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

## Vastine

Muistutuksessa katusuunnitelmaselostukseen liittyvä kysymys koskee enemmän koko hankkeen liikennemalleja ja niiden perusteella tehtyjä arvioita kuin yksittäistä katusuunnitelmaa.

Ratikka- ja katujärjestelyjä suunnitellaan seudullisten liikennemallien ja maankäytön kehityksen pohjalta. Arviot perustuvat siihen, että maankäyttö tiivistyy ja liikkuminen muuttuu ratikan varrella. Toisin sanoen liikenne-ennusteet perustuvat tulevaan maankäyttöön, ei nykyiseen kysyntään.

Ratikka yhdistää Mellunmäen metron, Tikkurilan junaliikenteen ja Aviapoliksen/lentoaseman yhdeksi käytäväksi. Tikkurilassa toimii seudullinen matkakeskus, jossa vaihtoyhteydet ovat keskeinen suunniteluperuste. Ratikan keskeinen tavoite on lisätä asukkaita ja työpaikkoja käytävän varrelle, mikä lisää matkustajia kaikissa suunnissa. Tikkurila on merkittävä aluekeskus, jossa on huomattava työpaikka- ja palvelukeskittymä. Tikkurila toimii myös merkittävänä vaihtosemanana muihin joukkoliikennevälineisiin. Tästä syystä myös pyöräily suuntautuu sinne luonnollisesti.

### Hakunilantie välillä Vaaralan Talkootie – Kirkkokuja, katusuunnitelma 58629–2

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehanke on edistää kestäviä liikemismuotoja. 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. Hakunilantie on katuluokassa pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. 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 katusuunnitelman ratkaisu on epätyypillinen, vaikeasti ymmärrettävä ja siksi turvaton erityisesti lapsille ja alueella satunnaisesti liikkuville. Tonttiliittymät, jotka ylittävät jalankulku- ja pyörätien, ovat kaupunkialueilla yleinen ratkaisu. Samankaltaisia järjestelyjä löytyy esimerkiksi Tikkurilasta Talvikkitieltä, jossa liikennemäärät ovat huomattavasti suuremmat kuin



Hakunilantiellä. Talvikunnossapito toteutetaan samalla periaatteella kuin muissakin vastaavissa kohteissa, eli tonttiliittymien osalta talvikunnossapito kuuluu kokonaisuudessaan kiinteistölle.

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.

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.

## Kalliokuva 10

Melusuojausten tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa tarkentunein suunnitellutiedoin. 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 julkisivujen todellinen äänitasoeron arvo, sisämelun ohjearvo ja ratikan ohijasta aiheutuvat hetkelliset enimmäisäänitason suositus arvot eivät ylity.

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 10 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylity, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

## Jalankulku- ja pyöräilyväylät

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehanke on tavoitteena on edistää kestäviä liikkuemuotoja.

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 pyöräilyväylä 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 Hakunilantiellä sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät.

Hakunilantiellä kulkee eroteltu jkpp-tie. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä ja jalkakäytävä 2 m leveä. Tavoitteiden mukaiset leveydet (yhteensä 4,5 m) täyttyvät Kalliokuva 10 kohdalla. Vaaralan talkootielle



kääntävä haara on muistutuksessa mainitun 3,25 m leveä. Vaaralan talkootie on asuntokatu, jolla kaapeampi yhdistetty jkpp-väylä on perusteltu.

## Maaperäolosuhteet ja vaikutus Kalliokujan asuntoihin

Rata rakennetaan nykyisen kadun paikalle, ja katua levennetään jalankulku- ja pyörätien rakenteilla, joilla ei liiku raskasta liikennettä. Nykytilanteessa Hakunilantiellä kulkee raskaita erikoiskuljetuksia, joiden pistekuormat voivat olla raitiotietä suurempia. Pohjanvahvistuksessa otetaan huomioon liikennekuormat ja pohjaolosuhteet ja suunnitellaan tarvittavat vahvistustoimenpiteet sen mukaisesti.

Geoteknisesti Hakunilantien katualueella on olemassa olevia pohjanvahvistuksia. Olemassa oleva Hakunilantien katurakenne on perustettu Vantaan kaupungilta saatujen lähtötietojen perusteella 1990-luvulla tehdylle pilaristabiloinnille Lähdepuistontien ja Kolmiokirkonrinteen välisellä katualueella. Tutkimusten perusteella pilaristabilointi lujittuu ajansaatossa ja olemassa olevien pilarien leikkauslujuus voi olla jopa 700 kPa. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että katualue on lähes painumaton, eikä vaikutusta ole katualueen ulkopuolelle. Raitiotie tulee sijoittumaan olemassa olevan pilaristabiloinnin päälle. Raitiotien ja pilarien väliin rakennetaan vielä raitiotielaatan lisäksi teräsbetoniarina, joka jakaa raitiotieltä tulevaa kuormaa pilareille. Lisäksi raitiotien tuleva rakennepaksuus vastaa Hakunilantien nykyistä kadun paksuutta, joka tarkoittaa käytännössä sitä, että tilanne ei nykyisestäään juurikaan muutu. Uusille alueille, joissa ei ole pilaristabilointia, rakennetaan lisää vastaavanlaisia pilareita tai muita pohjanvahvistuksia, jotta rakenteet eivät tule haitallisesti painumaan. Kolmiokirkonrinteeltä Kuussillantielle Hakunilantien katualueen ja raitiotien maapohja on kalliroleikkauksessa ja kantavaa hiekkamoreenia.

Hanke on päivittänyt runkomelu- ja tärinäselvityksen uuden suunnitelman mukaisesti. Radan alle rakennetaan tärinää vähentävää runkomelusuojausta selvityksessä esitettyihin paikkoihin. Hakunilantielle runkomelusuojausta tulee Vaaralantien ja Kuussillantien väliselle alueelle.

## Kalliokuja 18 pensasaidat

Kalliokuja 18 kohdalla pensasaita sijoittuu pääasiassa katualueelle, erityisesti rakennuksen pohjoispuolella. Hanke tarkastelee nykyisen pensasaidan säilytysmahdollisuutta suunnittelussa, mutta ei voi taata sen säilyttämistä. Katusuunnitelmassa on esitetty uutta havupensasvaltaista kasvillisuutta nykyisen pensasaidan tilalle.

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

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

## **Muistutus 4**

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

## **Vastine**

Muistutuksessa katusuunnitelmaselostukseen liittyvä kysymys koskee enemmän koko hankkeen liikennemalleja ja niiden perusteella tehtyjä arvioita kuin yksittäistä katusuunnitelmaa.



Ratikka- ja katujärjestelyjä suunnitellaan seudullisten liikennemallien ja maankäytön kehityksen pohjalta. Arviot perustuvat siihen, että maankäyttö tiivistyy ja liikkuminen muuttuu ratikan varrella. Toisin sanoen liikenne-ennusteet perustuvat tulevaan maankäyttöön, ei nykyiseen kysyntään.

Ratikka yhdistää Mellunmäen metron, Tikkurilan junaliikenteen ja Aviapoliksen/lentoaseman yhdeksi käytäväksi. Tikkurilassa toimii seudullinen matkakeskus, jossa vaihtoyhteydet ovat keskeinen suunnitteluperuste. Ratikan keskeinen tavoite on lisätä asukkaita ja työpaikkoja käytävän varrelle, mikä lisää matkustajia kaikissa suunnissa. Tikkurila on merkittävä aluekeskus, jossa on huomattava työpaikka- ja palvelukeskittymä. Tikkurila toimii myös merkittävänä vaihtoasemana muihin joukkoliikennevälineisiin. Tästä syystä myös pyöräily suuntautuu sinne luonnollisesti.

## Vaaralan kallioon kohdistuvat toimenpiteet

Kallioleikkaus tulee jatkossakin olemaan osa Vaaralan maisemakuvaa. Kalliota joudutaan jonkin verran kaventamaan ja katualuetta leventämään lisääntyneen tilatarpeen vuoksi. Kallioleikkauksen edustalle istutetaan köynnöksiä. Kallion alaosa on osa louhittua jo aiemmin Hakunilantien rakentamisen yhteydessä.

Kirkkokujan ja Kuussillantien väliselle osuudelle suoritetaan kallioleikkausta katualueen leventämistä ja sähkönsyöttöaseman rakentamista varten. Katusuunnitelman tai louhinnan laajuus ei uudessa päivitettyssä 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 tutkittu 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.

Hankeella on tutkittu katusuunnitelmien luonnoksista saatujen kommenttien perusteella myös vaihtoehtoja, mutta vaihtoehtoisilla tarkasteluilla ei saavuteta asetettuja laatutasotavoitteita. Tarkastelujen perusteella kaventaminen vaatii aina jonkin tavoitetason heikentämistä ja liikenneturvallisuudesta tinkimistä. Osin muutokset heikentävät myös ratikan linjausta ja aiheuttavat suuremman riskin kirskimiselle.

Pyöräverkkosuunnitelmassa huomioidaan tulevaisuuden maankäyttöä, ei nykytilaa.

Hanke välittää idean valaistuksesta ja kyltistä Vantaan taideryhmälle arvioitavaksi.

## Bussipysäkit



Pysäkkien sijoittelusta on neuvoteltu HSL:n kanssa. Niiden sijoitteluun liittyy myös tiettyjä periaatteita, joita nykyinen sijoittelu noudattaa.

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

Kuussillantielle sijoittuva pysäkki ei ole Vantaan ratikkahankkeen laajuudessa ja se toteutetaan kaupungin erillisenä hankkeena.

## Melusuojaus Vaaralan kallioita vasta päätä (Pääskyläntie 2)

Vantaan ratikkahankkeella on tehty melumallinnus muuttuneiden suunnitelmien mukaisesti. Melumallinnusta on täydennetty jatkosuunnittelun aikana kehitetyillä ratkaisuilla 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 tarkentunein suunnitellutiedoin. 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 ollut oletustasoa parempi. Kun melusuojaustarpeen arvioinnissa huomioidaan mitattu äänitasoeron arvo, sisämelun ohjearvo ja ratikan ohiajos-ta 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. Ensimmäinen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Pääskyläntien 2 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylity, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

Muistutus ei anna aiheutta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

## **Muistutus 5**

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

## **Vastine**

Sähkönsyöttöasemalle (SSA10) on ajatuksena ollut lisätä köynnöskasvillisuutta ja ne on merkitty katusuunnitelmaan. Lisäksi Vantaan taideryhmä selvittää, voisiko kohde sopia taiteen sijoittamiseen.

Muistutus ei anna aiheutta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

## **Muistutus 6**



N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

## Vastine

Kallioleikkaus tulee jatkossakin olemaan osa Vaaralan maisemakuvaa. Kalliota joudutaan jonkin verran kaventamaan ja katualuetta leventämään lisääntyneen tilatarpeen vuoksi. Kallioleikkauksen edustalle istutetaan köynnöksiä. Kallion alaosa on osa louhittua jo aiemmin Hakunilantien rakentamisen yhteydessä. Kirkkokujan ja Kuussillantien väliselle osuudelle suoritetaan kallioleikkausta katualueen leventämistä ja sähkönsyöttöaseman rakentamista varten. Katusuunnitelman tai 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 tutkittu 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.

Hankkeella on tutkittu katusuunnitelmien luonnoksista saatujen kommenttien perusteella myös eri vaihtoehtoja, mutta vaihtoehtoisilla tarkasteluilla ei saavuteta asetettuja laatutasotavoitteita. Tarkastelujen perusteella kaventaminen vaatii aina jonkin tavoitetason heikentämistä ja liikenneturvallisuudesta tinkimistä. Näin ollen on päädytty pysymään nykyisessä katusuunnitelmaehdotusratkaisussa.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

## Muistutus 7

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen.

## Vastine

Kalliokuja 18 kohdalla pensasaita sijoittuu pääasiassa katualueelle, erityisesti rakennuksen pohjoispuolella. Hanke tarkastelee nykyisen pensasaidan säilytysmahdollisuutta suunnittelussa, mutta ei voi taata sen säilyttämistä. Katusuunnitelmassa on esitetty uutta havupensasvaltaista kasvillisuutta nykyisen pensasaidan tilalle.

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



Pensasaidoilla ei ole keskiäänitasoon mitattavissa olevaa vaikutusta. Hankkeessa tehdyn laskennallisen arvioinnin perusteella melusuojuuksen kriteerit eli ohjearvot ja enimmäisäänitasoa koskeva suositus eivät tule ylittymään kohteessa.

Työnaikaiset liikennejärjestelyt vaativat yleensä kiertotiejärjestelyjä. Kaikkiin kiinteistöihin tullaan järjestämään kulkuyhteydet rakentamisen ajan.

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

Muistutus ei anna aiheutta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

## **Muistutukset 8 ja 9**

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevat muistutukset.

### **Vastine**

Kallioleikkaus tulee jatkossakin olemaan osa Vaaralan maisemakuvaa. Kalliota joudutaan jonkin verran kaventamaan ja katualuetta leventämään lisääntyneen tilatarpeen vuoksi. Kallioleikkauksen edustalle istutetaan köynnöksiä. Kallion alaosa on osa louhittua jo aiemmin Hakunilantien rakentamisen yhteydessä. Kirkkokujan ja Kuussillantien väliselle osuudelle suoritetaan kallioleikkausta katualueen leventämistä ja sähkönsyöttöaseman rakentamista varten. Katusuunnitelman tai 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.

Ratikkahankkeella on tutkittu mahdollisuutta jättää jkpp-tien toteutus myöhemmäksi päivitetyssä 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.

Hankkeella on tutkittu katusuunnitelmien luonnoksista saatujen kommenttien perusteella myös eri vaihtoehtoja, mutta vaihtoehtoisilla tarkasteluilla ei saavuteta asetettuja laatutasotavoitteita. Tarkastelujen perusteella kaventaminen vaatii aina jonkin tavoitetason heikentämistä ja liikenneturvallisuudesta tinkimistä. Näin ollen on päädytty pysymään nykyisessä katusuunnitelmaehdotusratkaisussa.

Muistutus ei anna aiheutta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

## **Muistutus 10**



N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

## Vastine

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehankkeen 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. Hakunilantie on katuluokassa pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. 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 katusuunnitelman ratkaisu on epätyypillinen, vaikeasti ymmärrettävä ja siksi turvaton erityisesti lapsille ja alueella satunnaisesti liikkuville. Tonttiliittymät, jotka ylittävät jalankulku- ja pyörätien, ovat kaupunkialueilla kuitenkin melko yleinen ratkaisu. Samankaltaisia järjestelyjä löytyy esimerkiksi Tikkurilasta Talvikkitieltä, jossa liikennemäärät ovat huomattavasti suuremmat kuin Hakunilantiella. Talvikunnossapito toteutetaan samalla periaatteella kuin muissakin vastaavissa kohteissa. Tonttiliittymän osalta talvikunnossapito kuuluu kokonaisuudessaan kiinteistölle.

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.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.



## Muistutus 11

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

### Vastine

Muistutuksen osalta Hakunilantien välillä Kehä III-Kuussillantie hyväksymispäätöksen yhteydessä käsitellään vain kyseisen katuvälin katusuunnitelmaa koskevat asiat. Muihin suunnitelmiin liittyvät kommentit käsitellään niiden hyväksymispäätösten yhteydessä.

Kuussillantien suunnittelu tai rakentaminen eivät kuulu Vantaan ratikkahankkeen laajuuteen. Nykyinen suunnitelmaratkaisu tukee myöhempiä muutoksia myös Hakunilantielta idän ja lännen suuntaan. Liikenneympyrä toteutetaan kaksisuuntaisena pyöräilyjärjestelyiden osalta, koska liittyvien katujen pyörätiejärjestelyt ovat kaksisuuntaiset. Jalankululle on selkeämpää, että suojatiet ovat kohtisuorassa reunakiiviin. Tämä hyödyttää myös esimerkiksi liikunta- ja näkörajoitteisia. Vaaralankujan kohdalla on niukasti tilaa toteuttaa erillistä katua ja jkpp-tietä. Yksittäisten puiden rungot eivät muodosta merkittävää näkemäestettä. Puiden valinnassa ja hoitotoimenpiteillä puut pidetään alhaalta oksattomina, niin etteivät ne muodosta näkemäestettä.

Muistutus ei anna aiheutta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

## Muistutus 12

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

### Vastine

Nykyisessä katusuunnitelmaehdotuksen ratkaisussa jkpp-tie siirtyy noin 3 m aiempaa lähemmäs tonttia, koska yleisen viihtyvyyden vuoksi raitiotien ja jkpp-tien väliin on haluttu mahdollistaa puurivi. Jkpp-tie ei kuitenkaan tule olemaan kiinni aidassa, vaan väliin jää edelleen 2–6 m levyinen alue viheraluetta. Nykyiset lehtikuuset pyritään säilyttämään ja hanke selvittää mahdollisuutta lisätä kasvillisuutta tontin ja jkpp-tien väliselle viheralueelle.

Katusuunnitelmaluonnosten esittelyn osalta jätetyt mielipiteet koottiin vuorovaikutusraportiksi, jossa vastattiin saatuihin palautteisiin. Katusuunnitelmaluonnosten esittelystä tiedotettiin sen vaikutusalueella olevia lähempiä kiinteistönomistajia kirjeitse, jossa mainittiin alustava tieto vuorovaikutusraportin julkaisupäivämäärästä. Kaikki vuorovaikutusraportit löytyvät Vantaan ratikan nettisivuilta.

Katusuunnitelma ei anna aiheutta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

## Muistutus 13

N.N on jättänyt 19.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

### Vastine

Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävä liikumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehankkeen 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. Hakunilantie on katuluokassa pääkatu, joilla kaupungin suunnitteluohjeiden mukaan toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn yhteydet kadun molemmin puolin. 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 katusuunnitelman ratkaisu on epätyypillinen, vaikeasti ymmärrettävä ja siksi turvaton erityisesti lapsille ja alueella satunnaisesti liikkuville. Tonttiliittymät, jotka ylittävät jalankulku- ja pyörätien, ovat kaupunkialueilla kuitenkin melko yleinen ratkaisu. Samankaltaisia järjestelyjä löytyy esimerkiksi Tikkurilasta Talvikkitieltä, jossa liikennemäärät ovat huomattavasti suuremmat kuin Hakunilantiella.

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.

## Talvikunnossapito ja osoitteen muutos

Talvikunnossapito toteutetaan samalla periaatteella kuin muissakin vastaavissa kohteissa. Tonttiliittymän osalta talvikunnossapito kuuluu kokonaisuudessaan kiinteistölle.

Katusuunnitelmassa ei oteta kantaa mahdolliseen osoitteen muutokseen. Vantaan kaupunki on asukkaisiin myöhemmin yhteydessä mahdollisesta osoitteen muutoksesta.

Muistutus ei anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.



## Muistutus 14

N.N on jättänyt 17.5.2026 katusuunnitelmasta liitteenä olevan muistutuksen

### Vastine

Vaaralantie 15 kohdalla on tehty pientä muutosta suunnitelmaan, joka on esitetty suunnitelmassa 58629-2A. Tonttiliittymää on pyritty leventämään ja siirtämään. Näin vieraspaikat voisivat säilyä ja pelastusajoneuvo pääsisi kääntymään parkkipaikalle, josta maksimietäisyysvaatimus etupihalle täyttyy. Tonttiliittymä sijoitetaan ja mitoitetaan niin, että autot saadaan käännettyä pihalla ja ajettua sisään ja ulos.

### Kustannusarvio

katu:	17 718 000 €
vesihuolto:	208 000 €
Yhteensä:	17 926 000 € (alv 0 %)

Sovelletut oikeusohjeet ja toimivalta:

Alueidenkäyttölaki 84 § ja 85 §, maankäyttö- ja rakennusasetus 41 § ja 43 §

Vantaan kaupungin hallintosäännön luvun 9 § 4 kohdan 4 mukaan kaupunkitilalautakunta tehtäväalueellaan päättää katusuunnitelmien sekä alueidenkäyttölain 90 §:n 4 momentissa tarkoitettujen muiden yleisten alueiden suunnitelmien, joiden kustannusarvio on yli 1 milj. euroa (alv 0 %) tai joista on tehty muistutuksia suunnitelmien nähtävillä oloaikana, hyväksymisestä.

### Kaupunkitilalautakunta 10.6.2026 § 27

#### Kaupungininsinöörin esitys:

Päätetään

- antaa perustelutekstin mukainen vastine suunnitelmaan ja todeta että muistutukset eivät anna aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta. Muistutuksen nro 14 pohjalta on tehty muutoksia suunnitelmaan, ja ne on esitetty suunnitelmassa 58629-2A,
- hyväksyä Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie, katusuunnitelmat, piirustusnumerot 58629-1, 58629-2A, 58629-3, 58629-8610 ja 58629-8608, ja
- todeta, että suunnitelmien mukainen rakentaminen toteutetaan vaiheittain, joista ensimmäinen Vantaan ratikka hankkeessa ja loput kokonaisuudesta Katujen ja puistojen palvelualueen investointibudjetin puitteissa rakentamishelman mukaisesti.

#### Käsittely:

Merkittiin, että kaupunkitilalautakunnan jäsen Marja Uistola poistui osallisuusjäädänsä kokouksesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Asian käsittelyn aikana kaupunkitilalautakunnan jäsen Suvi Karhu esitti asian palauttamista uudelleen valmisteltavaksi siten, että katusuunnitelmasta poistetaan vähintään läntisin puurivi ja kalliota tulee lounahia mahdollisimman vähän. Esitys raukesi kannattamattomana.

#### Päätös:



Hyväksyttiin kaupungininsinöörin esitys.

Merkittiin, että vihreä lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon koko kaupunkitulautakunta yhtyi:

”Katusuunnitelman toteutuksessa on pyrittävä minimoimaan tarvittava kallion louhinta ja ensisijaisesti pyrittävä siihen, että mikäli katusuunnitelma sen mahdollistaa, kallion pystysuoraa leikkausta vältetään ja louhintapinnasta tehdään mahdollisimman luonnollisen näköinen.”

Merkittiin, että vihreä lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon koko kaupunkitulautakunta yhtyi:

”Asukkaiden muistutuksissa ja toiveissa on mainittu, että louhitun kallion kohdalle voitaisiin ratikan tai-teen puitteissa asentaa VAARALA-kylltti sekä valaista kallio iltaisin. Lautakunta pitää tärkeänä, että asukkaiden mielipide huomioidaan.”

Merkittiin, että sosiaalidemokraattinen lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon koko kaupunkitulautakunta yhtyi:

”Kaupunkitulautakunta toteaa, että Vaaralan ratikkaosuuden suunnittelun edetessä hankkeen vaikutukset ovat näyttäytyneet asukkaille aiempaa laajempina. Asukkaiden näkökulmasta valtuustolle hyväksytyn kallionlouhinnan minimointitavoitteen ei koeta toteutuneen, vaan katualueen leveneminen ja molemminpuoliset jalankulun ja pyöräilyn ratkaisut ovat lisänneet louhinnan määrää merkittävästi. Samalla asukkaat ovat kokeneet, ettei heidän esittämiään vaihtoehtoja ja huolia ole riittävästi huomioitu suunnitteluprosessin aikana.

Lautakunta edellyttää, että jatkossa vastaavissa hankkeissa suunnitelmamuutokset ja niiden vaikutukset tuodaan asukkaille ja luottamushenkilöille nykyistä selkeämmin esiin suunnittelun edetessä hyvissä ajoin.”

Merkittiin, että kaupunkitulautakunnan jäsen Sirku Ingervo jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman: ”Pidän tärkeänä, että kalliota louhitaan mahdollisimman säästävällä ratikkasuunnitelmaan liittyvän kevyenliikenteen väylän toteuttamiseksi. Samalla olisi hyvä selvittää katuvihreälle tarkempaa sijaintia kallion louhinnan minimoimiseksi.

Pidän tärkeänä asukaskuulemisen parantamista ja osallistamisen oikea-aikaisuutta päätöksentekoprosessissa.”

Liitteet:

- 58629 Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie katusuunnitelmaselostus
- 58629-1 Hakunilantie välillä Kehä III-Vaaralan talkootie katusuunnitelma
- 58629-2A Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja katusuunnitelma
- 58629-3 Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie katusuunnitelma
- 58629-8608 Hakunilantien sähkönsyöttöasema SSA 10 julkisivut
- 58629-8610 Hakunilantien sähkönsyöttöasema SSA 10 havainnekuva
- Muistutus (1), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (2), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (3), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629



- Muistutus (4), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (5), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (6), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (7), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (8), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (9), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (10), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (11), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (12), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (13), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629
- Muistutus (14), muistutus saapunut 19.5.2026, henkilötiedot poistettu / Hakunilantie välillä Kehä III-Kuussillantie KS 58629

Täytäntöönpano: Kadut ja puistot

Muutoksenhakuohje: 5. Valitus katu-, puisto- tai muun yleisen alueen suunnitelmaa koskevassa asiassa

**Lisätiedot:**

suunnittelupäällikkö Heikki Väänänen, puh. 040 624 0285  
([etunimi.sukunimi\[at\]vantaa.fi](mailto:etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi))