

Lähettilä: [REDACTED]
Lähetetty: perjantai 17. heinäkuuta 2026 8.42
Vastaanottaja: HAO Helsinki
Aihe: Valitus Vantaan Kaupunkilautakunnan katusuunnitelmapäätökseen kokouksessa 10.6.26 , kohta 27
Liitteet: 58629-3 (2026) + muistutukset ja kysymykset.png; 58629-2 (2026) + muistutukset ja kysymykset PDF.pdf; 58629-1 (2026) + muistutukset ja kysymykset PDF.pdf; 58629-2 (2022) hakunilantie-valilla-kirkkokuja-vaaran-talkootie-vaaralankuja-katusuunnitelma-58629-2-.pdf; Kaupunkilautakunta Vantaa 10.6.26 kohta 27 - hakunilantie_valilla_keha_iii_kuussillantie_katusuunnitelman_hyvaksyminen_93_vaarala_jk_3405875.pdf; Vantaan ratikan katusuunnitelmien vuorovaikutusraportti 29042026 (PDF).pdf; paatos_ymparistonsuojelulain_118_n_mukaisesta_meluilmoituksesta_vantaan_kaupunki_ratikan_rakent.pdf; Vantaan-ratikan-Vaaralan-asukasinfo-23022026 Vaaralan kappelissa.pdf; muistutus_1_VKJ 13 muistutus_saapunut_19_5_2026_henkilötiedot_poistettu_hakunilantie_valilla_keha_iii_3394188.pdf; 58629_2a_(27.5.2026) hakunilantie_valilla_vaaralan_talkootie_kirkkokuja_katusuunnitelma_3394232 - 5.2026.pdf; JKPP Oikaisuehdotus Vaaralan kappelin portin kohdalla (Vaaralankuja 5)1.pdf

HUOM! Ulkoinen lähettäjä. Älä avaa linkkejä tai liitteitä, ellei tunnista lähettäjä.
OBS! Extern avsändare. Öppna inte länkar eller bilagor om du inte känner igen avsändaren.
NOTE! External sender. Do not open links or attachments unless you recognize the sender.

Valituksen tekijä

Kappis Ky (Vaaralan kappeli) Y = 26 941 94-1

[REDACTED]

Kappis Ky:n vastuunalainen yhtiömies
ja talon [REDACTED] omistaja.

Valitus siis Kappis Ky:n ja omasta puolestani.

Yleistä:

Päätöksenteon prosessissa puutteita.

Vaaralaa koskeviin katusuunnitelmaluonnoksiin 23.3.26 tuli kommentointiaikana 3-4.2026 lähes 70 valitusta Vaaralan alueelta (luonnoksiin 58629-1, -2, -3).

Valtaosa niistä lytättiin kaupungin vuorovaikutusraportissa 28.4.26 - kaupungin yleissuunnitelmista löytyvin perustein, eikä kanta-asukkaiden tiedostamiin ongelmiin suhtauduttu vakavasti.

Osa vastauksista osoitti, että muistutusten tekijät esittivät ongelmia, jota vastaajat eivät oikein tajunneet, joten vastaukset eivät olleet päteviä.

Lopulliset katusuunnitelmat 58629-1, -2 ja -3 olivat Vaaralan osalta yleisön kommentoitavissa 4.-19.5.26

Asukkaiden kuuleminen ei saa olla kaupungille pakollinen paha, joka runtataan läpi ilman todellista halua kuunnella asukkaita - eli kokemusasiantuntijoita.

Jopa Kaupunkilautakunnan jäsenille tuotiin uudet katusuunnitelmat tehtyjä muutoksia piilotellen, vähätellen ja kiireellä. Jäseniä selvästi painostettiin, että jos ette hyväksy 2026 suunnitelmia 10.6.26, voi tulla miljoonien lisäkulut ja kuukausien viive. (Mikä ei päde läheskään kaikkien muutosehdotusten osalta.) Kokouksen esityslistassa on tuollaista tekstiä.

Yleisötilaisuuksissa 2026 Vaaralassa/Hakunilassa on näytetty vanhaa tietoa, eikä yleisön kysymyksiin ole kaikilta osin annettu totuudenmukaisia vastauksia, edes jälkepäin.

Jopa kaup.hall. jäsenet (esim. [REDACTED]) ovat kertomansa mukaan saaneet tietoja isoista muutoksista ensin Vantaan Sanomien kautta. Huonoa hallintoa.

Yllämainittujen ei-hyväksyttävien menettelytapojen takia pyydän tällä valituksella muutosta seuraaviin seikkoihin:

1) Vaaralankujan poistaminen ajotienä ja muuttaminen kevyen liikenteen väyläksi peruttava ja pitäydyttävä yhä lainvoimaisessa suunnitelmassa vuodelta 2023 ainakin Vaaralankujan osalta.

Vaadimme, että vähintään 1-suuntainen autolla ajo Vaaralankujalla edelleen sallitaan - ja Vaaralankuja kadunnimenä säilytetään - kuten 2022 - 23.3.2026 esillä olleessa - ja yhä **tuoreimmassa lainvoimaisessa katusuunnitelmassa** on esitetty.

Yleisölle tuotiin vasta 23.3.26 esille uusi suunnitelma, jossa Vaaralankujan päädyissä olleiden 1 sisäänajokohdan ja 1 valo-ohjatun ulosajokohdan **sijasta**

Vaaralankujan taloista ajettaisiin kevyenliikenteen väylän yli Hakunilantielle **kahdeksasta (1+7 = 8) kohdasta**.

Ja tämä muka liikenneturvallisuuteen vedoten.

Kuitenkin samat liikennesuunnittelijat ovat muualla Vantaalla pyrkineet lisäämään 'villeihin' risteyskojiin valo-ohjauksia tai kiertoliittymiä.

Uusi liikennemuoto, tässä ratikka, ei saa olla syy toimivan ratkaisun pilaamiseen Vaaralankujalla, eikä legitimoitua ristiriitaa faktoihin nähden.

Esim rivitalon [REDACTED] suunniteltu tontilta-ajo jkpp:n poikki Hakunilantielle olisi **nousua** tontin kulmalta Hakunilantielle, ja ko. kohdassa Hakunilantie on vieläpä **mässä** etelä-pohjoissuunnassa, joten etenkin talvisin ehdotettu ratkaisu ei toimisi.

Vaaralan kappelin (=Vaaralankuja 5/Kirkkokuja 2), pääsisäänkäynnin portin (Vaaralankuja 5) kohdalle **pitää edelleen päästä pysähtymään mm. invataksilla**, jonka takaosasta lasketaan invahissillä pyörätuolin käyttäjä kappelin portin kohdalle. Invataksin pitää sen jälkeen päästä jatkamaan Vaaralankujaa pitkin - ei se peruutakaan voi.

Roska-autot, hälytysajoneuvot ym. eivät pysty kääntymään kaikilla tonteilla, joten ne ajaisivat Vaaralankujaa pitkin jatkossakin - toimivaa vaihtoehtoa ei 2026 suunnitelma tarjoa.

2026 katusuunnitelman ratkaisu on toimimaton. Saamme vaaralalaisina vaatia laadukkaampaa suunnittelua, jossa **ymmärretään mm. korkeuserot ja näkyvyysrajoitteet** - myös talvisin.

Vaaralankuja pitää säilyttää vähintään hidaskatuna (pihakatu, pyöräkatu, kävelykatu tms.) jossa ainakin 1-suuntainen hidas autolla ajo tonteille on sallittu.

Länsipuolella Hakunilantietä tulee Vaaralassa olemaan erilliset jk ja pp-kaistat.

(Nykyisellään vähäiselle) pp-läpiajoliikenteelle riittää Vaaralassa polkupyöräkaista Hakunilantien länsilaidalla, ja pp-liikenne on syytä muutenkin ohjata länsilaidalle, itäpuolen jalankulkijoiden turvallisuuden nimissä. Eivät ne muutamit pyöräilijät kahta erillistä pyöräkaistaa yhden kadun varteen Vaaralassa tarvitse.

Kun ratikan takia länsipuolen peräkkäiset 2 bussipysäkkiä vielä poistuvat Vaaralassa, pyöräilijöillä tulee olemaan varsin häiriötön kaista länsipuolella.

Ja valtaosa pp-läpiajoliikenteestä kulkee lännempiä tai idempitä reittejä - ei po. Hakunilantien mäkistä reittiä.

Siis: pp-läpiajoliikenne ohjattakoon Hakunilantien länsilaidalle. Vaaralankujaa pyöräilijät saivat käyttää siinä missä muutkin kulkijat, hidaskatusäännösten (= 20 km/h) puitteissa.

2) Vaaralankujan tonttiliittymien jatkopätkät viherkaistan poikki ja vastuunjako

2026 suunnitelmassa 58629-2a (27.5.2026) tonttiliittymistä ehdotetaan ajettavaksi jkpp:n poikki ja lisäksi jkpp:n+Hakunilantien välisen viherkaistan poikki.

Näin syntyvät n 3 m kadunpätkät viherkaistan poikki on ehdotettu tontinomistajien vastuulle puhtaanapidon ja lumenluonnin osalta.

(Lumivalleja syntyy 2 x 7 kpl kun Hakunilantietä ja jkpp:tä aurataan.)

Tämä vastuu ei kuulu asukkaille, eikä myöskään toimi.

Jos tontinomistaja tulisi lumisateisen päivän jälkeen kotiin, autoa ei voisi seisottaa Hakunilantiella sen aikaa, että saa tienpätkän lumivallit kolattua pois.

Muistutuksen 1 (liite) kuvassa bussin kohdalla voisi olla asukkaan auto, joka seisoo odottamassa, että asukas saa aurattua välikaistan lumivallit pois (tai, kuten kuvassa, odottaisi, että samasta tonttiliittymästä ulostuleva auto ajaa ensin alta pois). Ei pääkadulle tuollaisia hidasteita pidä ehdoin tahdoin suunnitella.

Kaupungin vastineessa esitetty referenssi vastaavasta viherkaistan poikki ajosta Talvikkitieltä näyttää hätäratkaisulta, josta ei pidä ottaa mallia. Vaaralassa kyse 1-5 asunnon liittymistä, joita tulisi lyhyelle kadunpätkälle 7 lisää. Tikkurilassa ei ole ehkä muuta ratkaisua keksitty. Vaaralassa ollaan korvaamassa toimiva, nykyinen ratkaisu toimimattomalla. Ei käy.

3) Jkpp:n turha mutka Vaaralan kappelin portin kohdalla oikaistava



Karttapohjaan on mustalla leveällä viivalla merkitty ehdotus jkpp:n linjauksesta Kirkkokujan ylityksen ja Vaaralan kappelin pääportin kohdalla. (Liite)

Ehdotettu (ja nykyinenkin) ratkaisu Kirkkokujan ja kappelin portin kohdalla on vaarallinen: pyöräilijät tulevat alamäkeä vauhdilla, ja koukkaus kappelin portista ulos tulevien lasten ja mummojen päälle on huonoa suunnittelua, kun (nykyinen ja suunniteltu) mutka on turha. Vaaralankujan suunniteltu kaventaminen lisääisi törmäilyä kappelin portin kohdalla.

Kappelin portin kohdalta Hakunilantien yli johtava suojatie on jatkossa tuossa kohtaa melko tarpeeton, kun länsipuolen bussipysäkit poistuvat.

Lähinnä on tarvetta päästä länsipuolen jalkakäytävältä idän puolelle Kirkkokujan bussipysäkillä itä laidalla.

Suojatien kannattaisi olla Kirkkokujan eteläpuolella. Silloin olisi yksi kadunylitys vähemmän pysäkillä mennessä.

Ja näin sijoitettu suojatie olisi parempi korvike nykyisille kahdelle suojatielle (Kirkkokuja+Pääskyläntie), kun Pääskyläntien pään kohdalla oleva suojatie on uudessa suunnitelmassa poistettu. - Katualueita on levennetty joutavilla välikorkeilla, joissa odottaminen ei olisi turvallista, eikä nykyisen liikennelain mukaan sille ole edes tarvetta, kun autojen pitää väistää. (Ja kulkijoiden määrä tuolla kohtaa on todella vähäinen, ja ratikan tulon jälkeen olematon.)

Ehdotettu suojatien siirto antaisi myös tarvittavaa väljyyttä kappelin portin kohdalle, kun suojatie ei päättyisi siihen.

Vuodesta 1960 kappelin (ent Vaaralan kirkko) etupihaa on syöty tien leventyessä - niin että Vaaralankuja on nykyisellään aivan portissa kiinni. Vaaralankujan kaventaminen lisää ahtautta entisestään.

Jos kappelin käyttäjien turvallinen ja esteetön kulku kiinnostaa, tähän muutospyyntöön varmaan suhtaudutaan vakavasti.

4) Ratikkakiskojen siirto tien keskeltä laidalle syytä perua, jos ei ole kunnan perusteluja

Ratikkakiskojen siirtämistä Vaaralassa tien keskeltä länsilaidalle perusteltiin kustannussäästöillä.

Siis vain kustannussäästöihin **viittaamalla**, ei asiaa sen enempää perustellen tai säästettäviä summia kertoen - edes päättäjille.

Jos tämän muutoksen taustalta ei löydy todellisia, selviä argumentteja, vaadimme tältäkin osin pitäytymistä v 2023 lainvoimaisessa katusuunnitelmassa, sillä kadun keskellä olevat kiskot ovat tilankäytöllisesti ja kunnossapidollisesti tehokkaampi ratkaisu, kunhan vielä turhat, mm. lumenpoistoa haittaavat korkeuserot ajokaistan ja ratikkakaistan väliltä poistetaan.

Myöhemmin, kun ratikkaliikenne hiipuu robottitaksien yms yleistyessä, voitaisiin keskellä olevia ratikkakaistoja **hyödyntää muulle liikenteelle.**

Ja aivan välittömästäkin hälytysajoneuvoille ym.

5) Kalliolouhinnan laajeneminen ilmoitetusta peruttava

Vaadimme, että viherkaistat kavennetaan vuoden 2022 katusuunnitelman mukaisiksi, koska niitä on turhaan levennetty vuoden 2026 suunnitelmaan.

Louhintaa supistettakoon vastaavasti.

Kaupungin infomateriaalissa vielä 23.2.26 ja 23.3.26 Vaaralan kappelissa esitettiin louhinnat suppeampina kuin toteutus tulisi 6-12.2026 olemaan (10.6.26 Kaupunkitilalautakunnassa hyväksytyjen katusuunnitelmien mukaan). Louhinnan laajennus yritettiin livauttaa läpi ohimennen.

Kaupunkitilalautakunnan pöytäkirjaan 10.6.26 tuli useampi merkintä, jossa kallioulouhinnan supistamista peräänkuulutetaan.

Ennakkoinfo vuodesta 2022 aina vuoteen 3.2026 antoi ymmärtää, että Vaaralan kappelia vastapäätä olevaa kalliota ei louhita.

Näin myös 23.2.26 ja 23.3.26 Vaaralan kappelissa Vantaan kaupungin edustajien toimesta esitetyn havainnekuvan mukaan olisi ollut.

Kuva on liitteen **Vantaan-ratikan-Vaaralan-asukasinfo-23022026 Vaaralan kappelissa** sivu 12.

Sen mukaan kappelin kohdalla vasemmalla kalliota ei ole louhittu, vaan se on kuva nykyisestä luonnonkalliorinteestä (Kuvassa oikealla näkyvä aita on Vaaralan kappelin aita)

-

Kallion louhinnan määrä:

liitteessä **Vantaan-ratikan-Vaaralan-asukasinfo-23022026 Vaaralan kappelissa**

(johon 23.2.2026 tilaisuuden jälkeen täydennettiin esitetyt kysymykset + vastaukset + vastausten jälkilisäykset) sanotaan sivulla 33:

14. Kysymys: Kuinka paljon louhitaan kalliota metreinä?

*Vastaus: **Kadun takia louhittava lisäleveys on leveimmillään noin 7 metriä.** Kadun varteen rakennettavan sähkönsyöttöaseman kohdalla tätäkin enemmän.*

Jälkikäteen tehty tarkennus: Kalliota louhitaan paikoin toistakymmentä metriä. (Vantaa.fi sivuilta löytyvästä materiaalista ei ilmene, milloin tuo 'jälkikäteen tehty tarkennus' on lisätty.)

Nyt louhintamerkit kohteessa näyttävät olevan pahimmillaan 20 m päässä nykyisestä kallion reunasta. (Sähkönsyöttöaseman kohdalla oleva tarve laajempaan louhintaan on ok.) Tämä on herättänyt asukkaissa laajalti närkästystä.

Vaadimme, että louhintatöitä ei uloteta kauemmas kuin mitä kaupunginvaltuustolla 17.11.2025 hyväksyttiin. Ei riitä perusteeksi, että 2022 **kaavassa** on **katualue** varsin leveä. .

V. 2022-23 **katusuunnitelmassa** ei louhittu läheskään koko katualueeksi kaavassa määriteltyä leveyttä, eikä ratikkakiskoja siirtäminen kadun keskeltä kadun länsireunaan ole peruste lisäleveydelle - kun jkpp / raiteet / ajokaistat eivät tästä muutoksesta lisääntyneet - vaihtoivat vain keskenään paikkaa. Luonnonkallion tuhoamisen perusteeksi ei kelpaa, että halutaan katualueelle lisätilaa viherkaistoille. Yksi leveä viherkaista oli jo 2022 kuvissa.

Vastineissa on vedottu siihen, että työnaikaisiin ratkaisuihin pitää jättää varaa, eivätkä suunnitelma- ja havainnekuvat voi olla tarkkoja.

Sen kanssa on ollut ristiriitaista, että asukkaiden toivomiin muutoksiin on vastattu tyyliin, että mitään ei voi muuttaa. Vaikuttaa myös vahvasti siltä, että päättäjille ja asukkaille on esitetty kaunisteltuja versioita - päätösten läpimenon helpottamiseksi.

Näin ei demokratiassa pidä toimia.

-

6) Muut puutteet: tiedottaminen ym

Vantaan kaupungin asukkailleen antama info on ollut selvästi harhaanjohtavaa.

Vaikuttaa tarkoitushakuiselta, että on annettu kaunisteltu kuva esim Vaaralanmäen louhinnan laajuudesta, ja jopa luottamusmiehet (valtuusto, kaupunkitilalautakunta) on johdateltu tekemään päätös, joka johtaa laajempaan louhintaan kuin mitä on esitetty. Päivitettyjä tietoja on selvästi pantattu, ja sen jälkeen vedottu kiireeseen, esim. ennen Kaupunkitilalautakunnan päätöskokousta 10.6.26 . Esityslistassa Kaupunkitilalautakunnalle on painostuksen makua. (Todellisuudessa kaikki muutokset eivät aiheuta viiveitä ja lisäkustannuksia.)

Katusuunnitelmaluonnokset tulivat nähtäville 23.3.26 (silti kaupungin edustajat näyttivät harhaanjohtavasti vanhaa havainnekuva, s 12, vielä 23.3.26 tilaisuudessa Vaaralan kappelissa - ja tuo kuva on myös materiaalissa Vantaan nettisivuilla. Tuoreempaa havainnekuva ei ole.

Katusuunnitelmaluonnosten kommentteista tehty **vuorovaikutusrapotti 28.4.26** ei vielä nytkään (heinäkuu 2026) ole haulla löydettävissä netistä. Saimme sen luottamushenkilön kautta. Vaaralan osalta oli tullut noin 70 huomautusta (liitekuvien 58629-1 , -2, -3 / (2026) siniset pallukat ilmaisevat kohdat, joista huomautettiin) . Vain yksi johti kaupungin tekemään muutokseen, eikä sekään ollut se muutos, mitä huomautuksen tekijä oli pyytännyt. On merkittävää, että vuorovaikutusraportti ei ollut yleisesti saatavilla, kun varsinaisten katusuunnitelmien muistutuksenteko aika oli 4-19.5.2026 , vaikka raportin piti tulla julkisuuteen huhtikuun aikana.

Ymmärrämme, että tällaiset katusuunnitelmaehdotukset eivät varsinaisesti kuuluisi Hallinto-oikeudelle tehtävään valitukseen, mutta jos valituksemme menestyy, toivomme että tästä menee kaupungille noottia, joka vaatii heitä oikeasti etsimään ratkaisuja nähtävissä oleviin ongelmiin.

Tähän asti vastaukset ovat olleet pääosin: ehdottamamme muutokset eivät onnistu - ja sitten perässä varsin kestämatön perustelu.

Vantaalla 17.7.26



Vastuunalainen yhtiömies

Kappis Ky (2694194-1) / Vaaralan kappeli , Vaaralankuja 5/Kirkkokuja 2, 01230 Vantaa

vaaralan.kappeli@gmail.com

Liitteet:

katusuunnitelma kuva 58629-3 (2026) + merkinnät kohdista, joista tehtiin muistutus

katusuunnitelma kuva 58629-2 (2026) + merkinnät kohdista, joista tehtiin muistutus

katusuunnitelma kuva 58629-1 (2026) + merkinnät kohdista, joista tehtiin muistutus

katusuunnitelma kuva 58629-2 (2022), jonka mukainen havainnekuva on esitetty infotilaisuuksissa Vaaralassa 2026 Kaupunkitilalautakunnan 10.6.26 - asiakohta 27 (katusuunnitelma / Vaarala)

Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten asukaskommenteista tehty vuorovaikutusraportti 4.2026

Vantaan Ympäristökeskuksen päätös 19.5.26

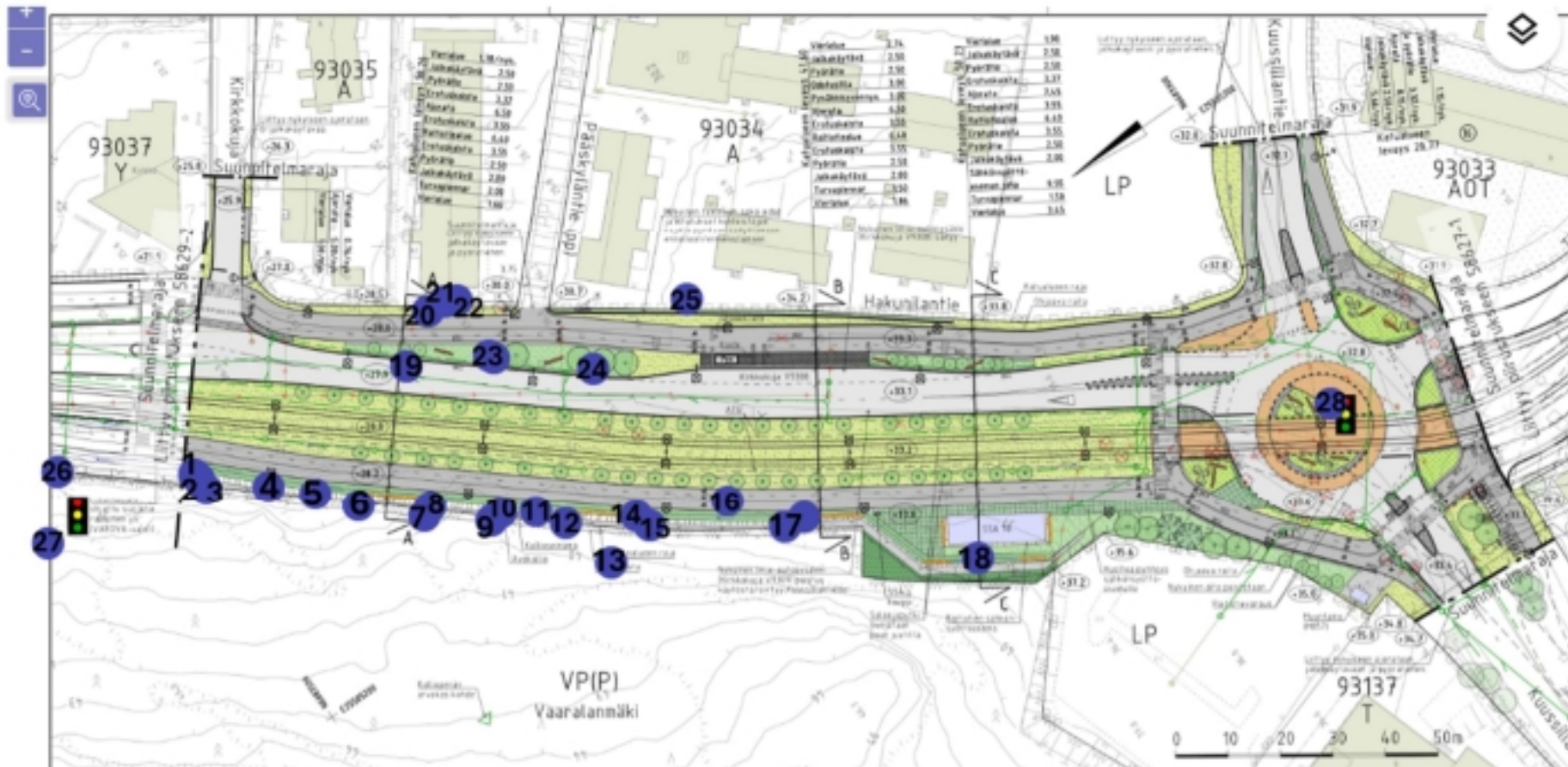
Vantaan-ratikan-Vaaralan-asukasinfo-23022026 Vaaralan kappelissa, esitysmateriaali

19.5.26 jätetty muistutus nro 1 , koskien Vaaralankujaa

27.5.26 päivitetty katusuunnitelma kuva 58629-2

Ehdotus JKPP:n oikaisuksi Vaaralan kappelin portin kohtalla

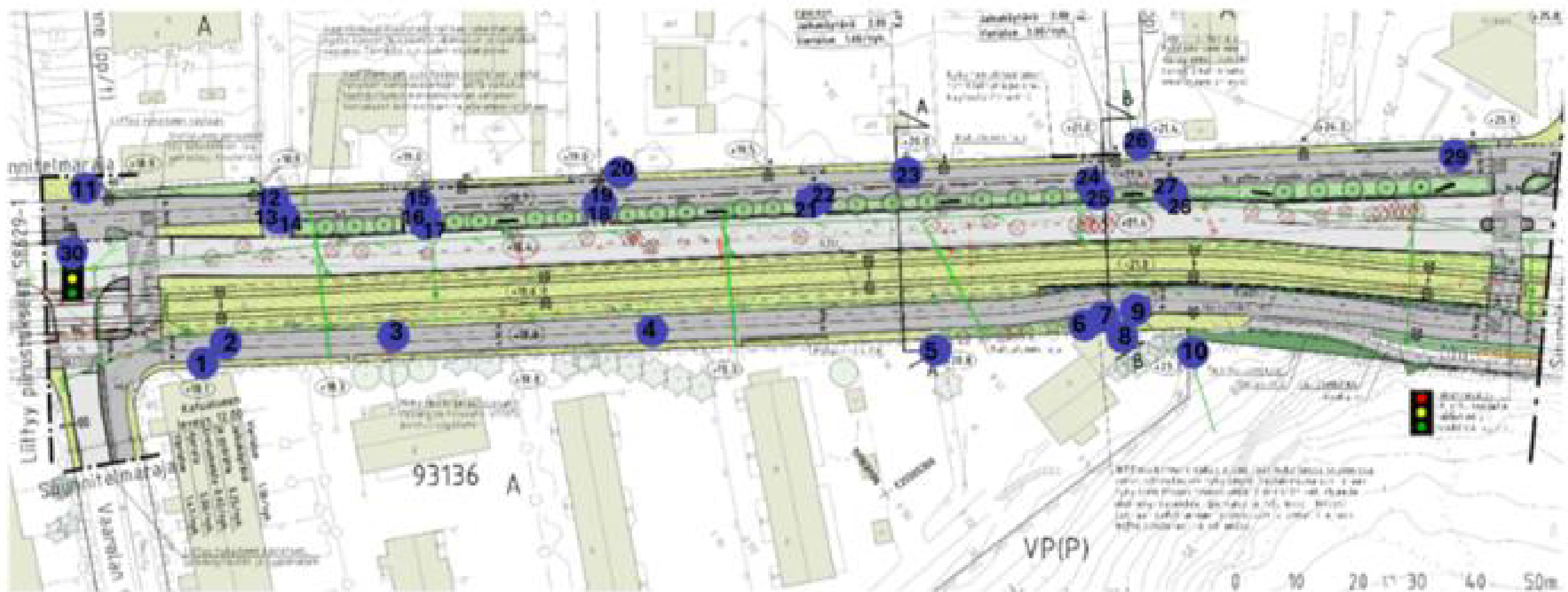
Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie 58629–3, katusuunnitelmaluonnos



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

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

Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja 58629-2, katusuunnitelmaluonnos



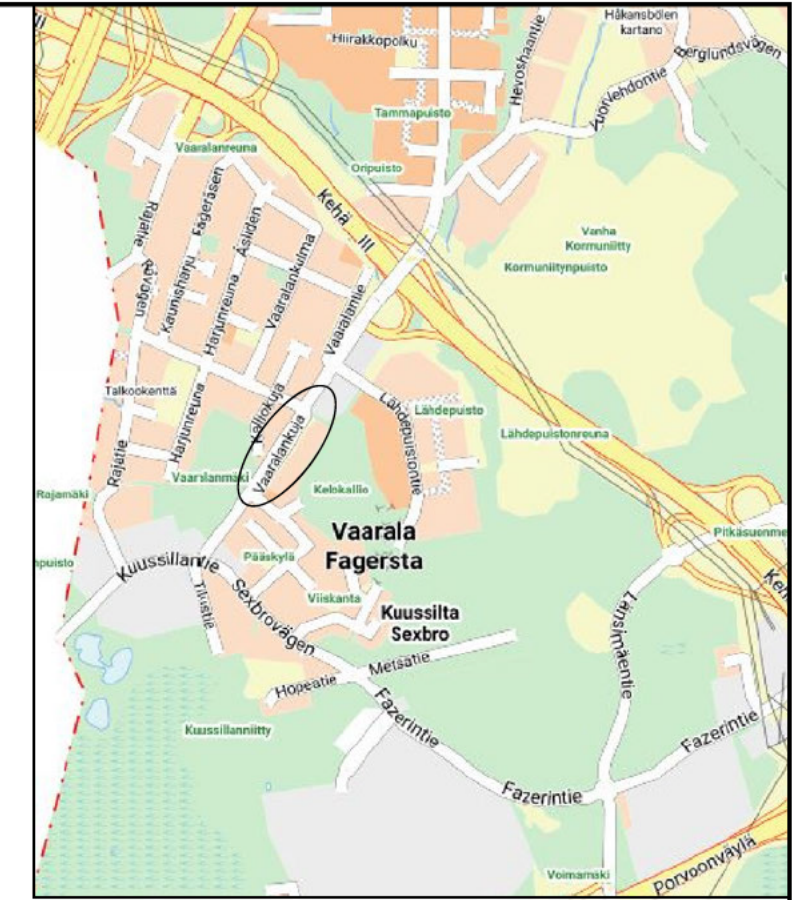
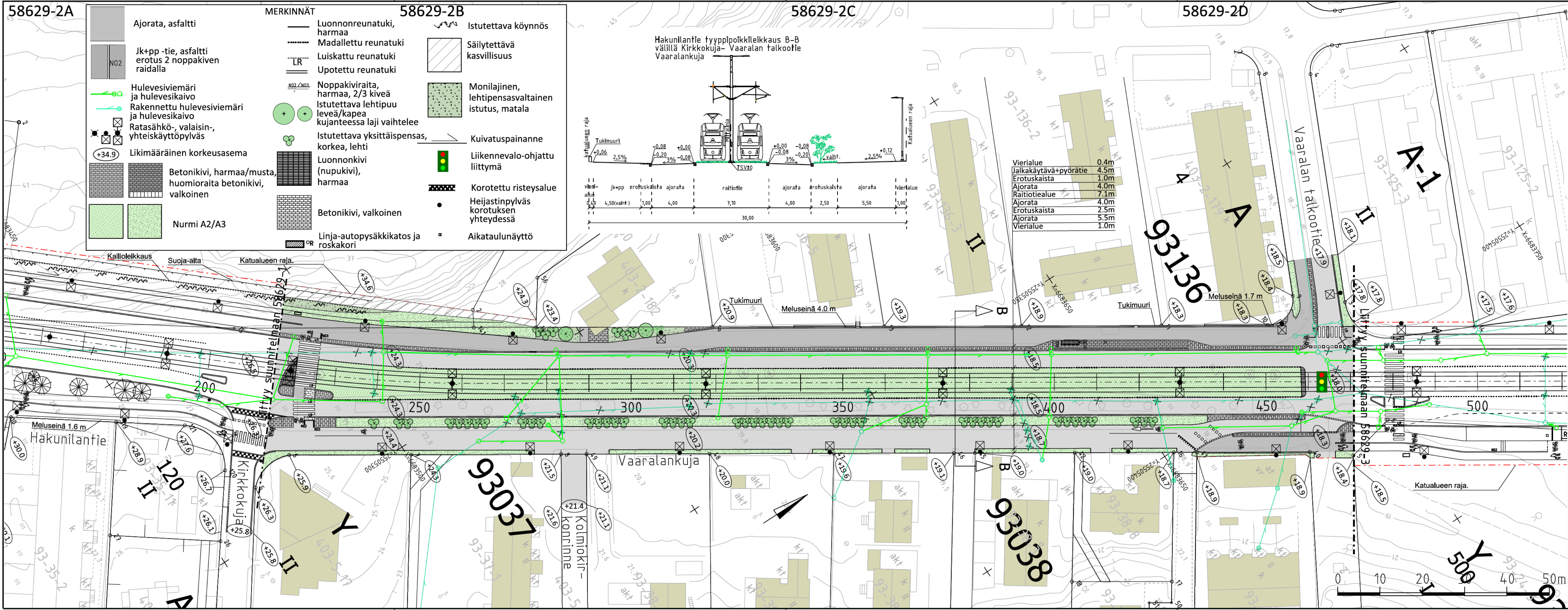
Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 1): Meluaita puuttuu, on tarpeellinen.

Vastaus: Melusuojausten tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan

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



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



 VANTAAN KAUPUNKI KADUT JA PUISTOT		Hyv.	
		Tark.	
		Suunn.	
93 VAARALA HAKUNILANTIE KIRKKOKUJA-VAARALAN TALKOOTIE VAARALANKUJA KATUSUUNNITELMA		Mittakaava	Koord.järj.
		1:500	ETRS-GK25
		1:200	Korkeusjärj.
			N2000
		Liitt. piir.nro	
		58629-1	
		58629-3	
209	HALLINNOLLISET KATUSUUNNITELMAT	Hyv.	Hyv.
			Piir.nro
			58629-2
GEOTEK- NIIKKA		Tark.	
 AFRY		21.2.2022	Tark. J.Heikkinen
		21.2.2022	Suunn. J.Virta



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 Hakunilantieltä. 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 heikommät.

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 suunnittelutiedoin. Hankkeen alussa asetetut kriteerit melusuojaustarpeen arvioimiseksi eivät ole muuttuneet, tilanne on arvioitu samoin kriteerein. Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Päivitetyssä suunnitelmassa autotie siirtyy 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 suuntautuva 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 vaihtotasemana 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. Raitiotiehankkeen tavoitteena 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



Hakunilantiella. 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 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.

Kalliokuja 10

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

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

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

Jalankulku- ja pyöräilyväylät

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

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 pyöräilyä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön ja liikkumisen kehitystä. Tämä on Vantaan kaupungin tavoitteen mukainen ja vastaa aiemmin vahvistettua katusuunnitelmaa. Jalankulku- ja pyöräilyväyliä parantamalla parannetaan mm. koululaisten turvallista liikkumista Hakunilantiella sekä kannustetaan kestävien liikennemuotojen käyttämiseen. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät.

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



kääntyvä haara on muistutuksessa mainitun 3,25 m leveä. Vaaralan talkootie on asuntokatu, jolla ka-
peampi 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 Hakunilantiella kulkee raskaita erikoiskuljetuksia, joi-
den pistekuormat voivat olla raitiotietä suurempia. Pohjanvahvistuksessa otetaan huomioon liikenne-
kuormat ja pohjaolosuhteet ja suunnitellaan tarvittavat vahvistustoimenpiteet sen mukaisesti.

Geoteknisesti Hakunilantien katualueella on olemassa olevia pohjanvahvistuksia. Olemassa oleva Haku-
nilantien katurakenne on perustettu Vantaan kaupungilta saatujen lähtötietojen perusteella 1990-luvul-
la tehdylle pilaristabiloinnille Lähdepuistontien ja Kolmiokirkonrinteen välisellä katualueella. Tutkimus-
ten 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 pak-
suutta, joka tarkoittaa käytännössä sitä, että tilanne ei nykyisestään juurikaan muutu. Uusille alueille,
joissa ei ole pilaristabilointia, rakennetaan lisää vastaavanlaisia pilareita tai muita pohjanvahvistuksia,
jotta rakenteet eivät tule haitallisesti painumaan. Kolmiokirkonrinteeltä Kuussillantiele Hakunilantien
katualueen ja raitiotien maapohja on kallioleikkauksessa ja kantavaa hiekkamoreenia.

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

Kalliokuva 18 pensasaidat

Kalliokuva 18 kohdalla pensasaita sijoittuu pääasiassa katualueelle, erityisesti rakennuksen pohjoispuo-
lella. Hanke tarkastelee nykyisen pensasaidan säilytysmahdollisuutta suunnittelussa, mutta ei voi taata
sen säilyttämistä. Katusuunnitelmassa on esitetty uutta havupensasvaltaista kasvillisuutta nykyisen pen-
sasaidan tilalle.

Kadun rakentaminen tullaan tekemään katusuunnitelman puitteissa. Katualueen rajat noudattavat vuo-
den 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 liikenne-
malleja 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 louhittu 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.

Hankkeella on tutkittu katusuunnitelmien luonnoksista saatujen kommenttien perusteella myös vaihtoehtoja, mutta vaihtoehtoisilla tarkasteluilla ei saavuteta asetettuja laatutasotavoitteita. Tarkastelujen perusteella kaventaminen vaatii aina jonkin tavoitetaso 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 ratkaisulla sekä edellisen vaiheen jälkeen tarkentuneilla tiedoilla. Meluselvityksen perusteella on esitetty tarvittavat melusuojaukset niihin kohteisiin, joissa melun kynnsarvot ylittyvät. Melusuojaustarpeen perusteena on riski Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisten sisämelutason ohjearvojen ylittymisestä. Ensimmäisen katusuunnitelman meluarvioinnissa on käytetty oletuksena tavanomaisella julkisivurakenteella toteutuvaa äänitasoeroa liikennemelua vastaan 30 dB.

Melusuojauksen tarpeellisuus on arvioitu uudelleen Vantaan ratikkahankkeessa tarkentunein suunniteltiedoin. 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. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Pääskyläntien 2 kohdalla hankkeen kriteerit eivät tarkennetun meluselvityksen perusteella ylity, joten perustetta melusuojaukselle ei ole.

Muistutus ei anna aiheutta 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 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 tavoitetaso 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 melusuojaus 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 aihetta 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 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 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 liikumismuotoja. 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 Hakunilantieltä 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 aihetta 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 aihetta muuttaa katusuunnitelmaehdotusta.

Muistutus 13

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. Raitiotiehanke on tavoitteena on edistää kestäviä



liikkumismuotoja. Suunnitteluratkaisuilla pyritään rauhoittamaan Hakunilantien liikennettä, ja liikennevalo-ohjaus tulee jatkossa todennäköisesti helpottamaan liittymistä Hakunilantielle.

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

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunkitilalautakunnan jäsen Marja Uistola poistui osallisuusjäävinä 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 louna hia 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-kyltti 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 Sirkku Ingervo jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Pidän tärkeänä, että kalliota louhitaan mahdollisimman säästävästi 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)

VANTAAN RATIKAN KATUSUUNNITELMA- LUONNOSTEN ESITTELY

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI 28.4.2026

**KATUSUUNNITELMALUONNOKSET
23.3.–8.4.2026**



**VANTAAN
RATIKKA**

SISÄLLYSLUETTELO

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

Julkaisija
Vantaan kaupunki
04/2026
Vantaan ratikka

JOHDANTO

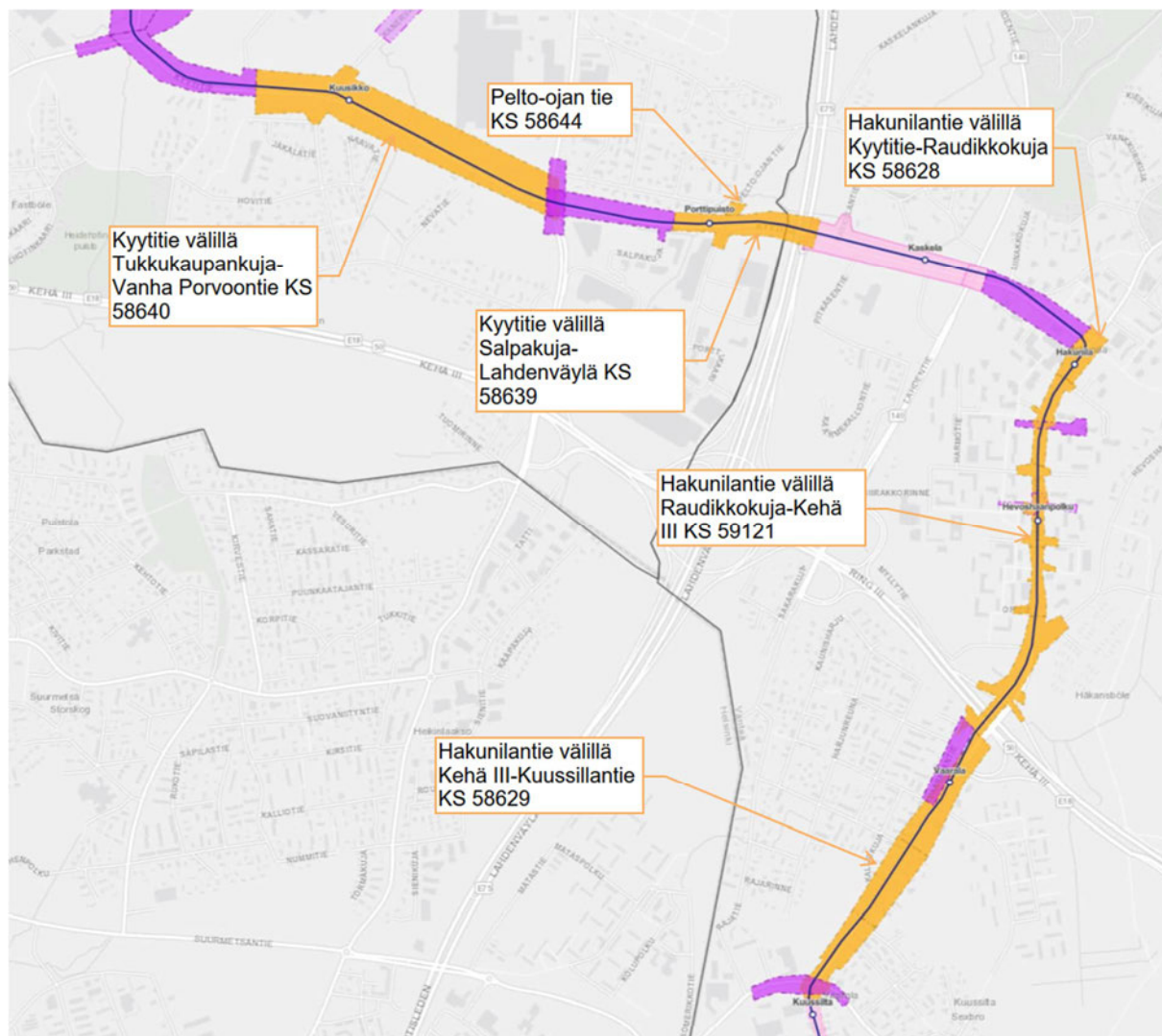
Vantaan ratikan suunnitelmiin on tehty päivityksiä ja seuraavat päivitettyt katusuunnitelmaluonnokset valmistuivat maaliskuussa, koskien Tikkurilan ja Hakunilan suuralueita. Päivitetyt katusuunnitelmaluonnokset sijoittuvat Kuninkaan, Hakunilan ja Vaaralan kaupunginosaan. Ratikan päivitettyjä katusuunnitelmaluonnoksia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

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

Esiteltävänä olivat seuraavat katusuunnitelmaluonnokset:

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

Katusuunnitelmaluonnosten sijainnit on esitetty alla olevalla kartalla.



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

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

YHTEENVEDOT MIELIPITEISTÄ JA VASTAUKSET NIIHIN

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

Seuraavassa avataan saapuneita mielipiteitä suuralueittain ja katusuunnitelmaluonnoksittain.

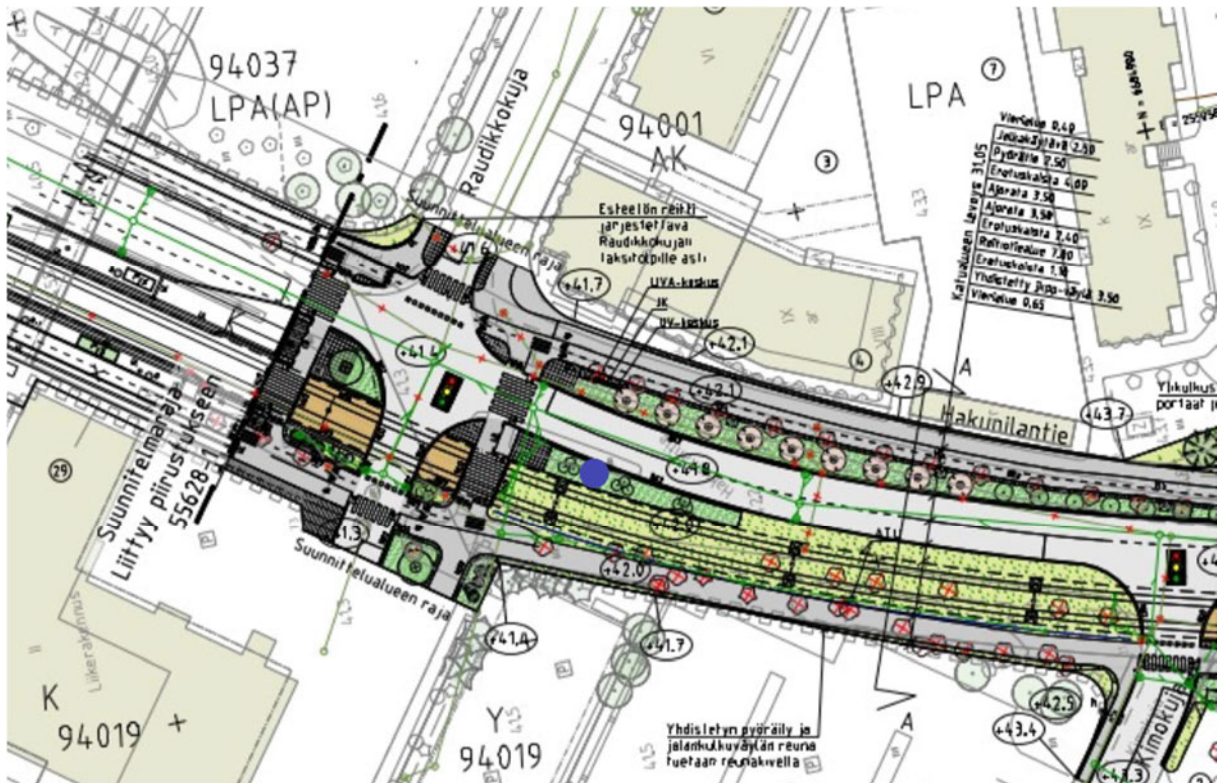
Hakunilan suuralue

Hakunilantie välillä Kyytitie-Raudikkokuja 58628–1, katusuunnitelmaluonnos

- Ei jätettyjä mielipiteitä

Hakunilantie välillä Raudikkokuja-Hiirakkokuja 59121–1, katusuunnitelmaluonnos

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



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

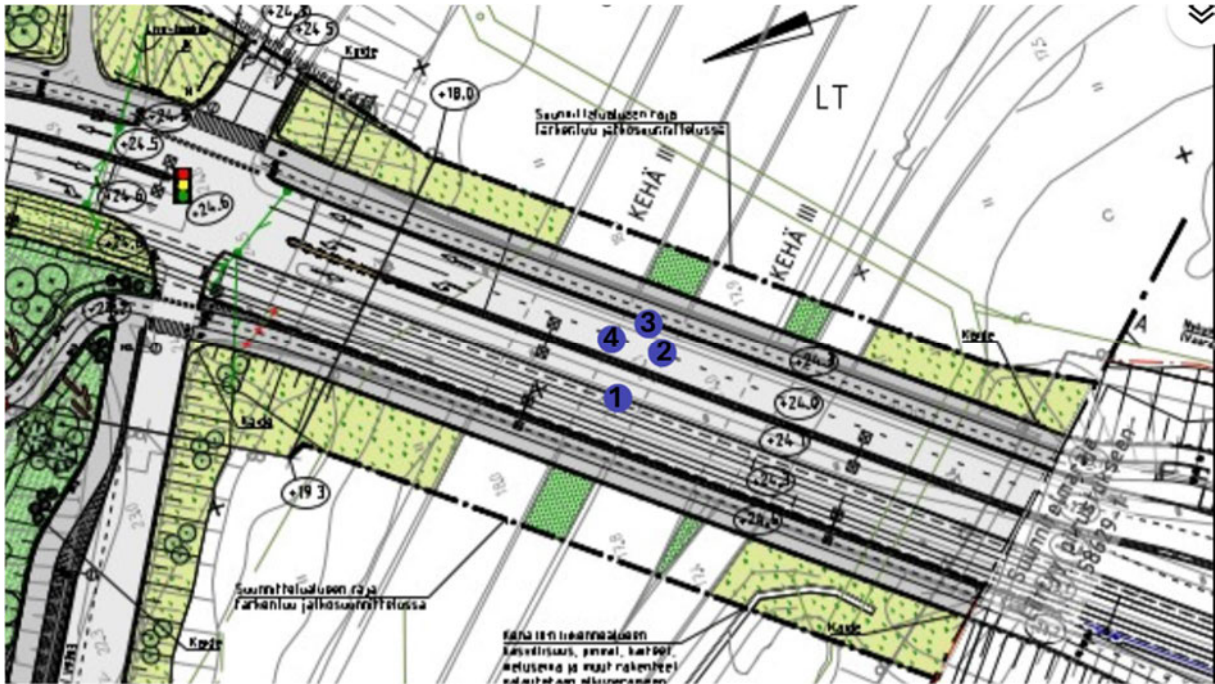
Hakunilantie välillä Hiirakkokuja-Hepokuja 59121-2, katusuunnitelmaluonnos

- Ei jätettyjä mielipiteitä

Hakunilantie välillä Hepokuja-Oritie 59121-3, katusuunnitelmaluonnos

- Ei jätettyjä mielipiteitä

Hakunilantie välillä Oritie-Kehä III 59121-4, katusuunnitelmaluonnos



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

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

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

Vastaus: tyhjä merkintä, ei huomioida

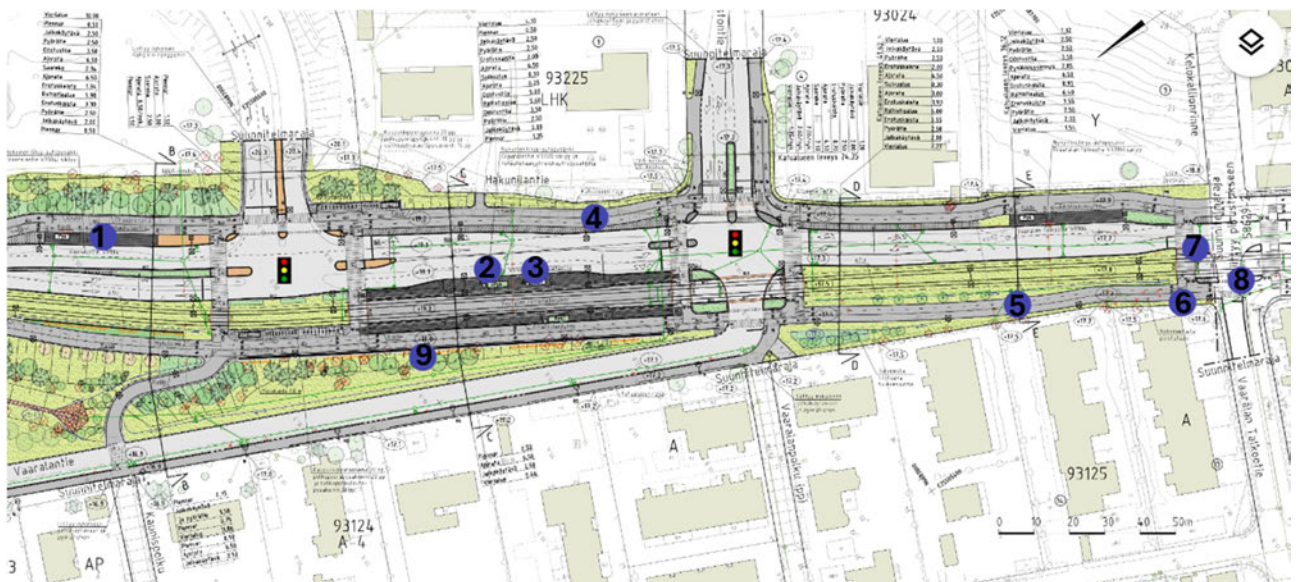
Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 3): Sillalla pitää olla kauttaaltaan 2 kaistaa, josta vasemmanpuoleiselta käännetään Kehä 3 länteen.

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

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

Vastaus: Ks. mielipiteen 1 vastaus.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vastaus: Aita sijaitsee asemakaavan mukaisella katualueella. Katualueen rajat noudattavat vuoden 2022 hyväksyttyä, lainvoimaista katusuunnitelmaa. Suunnitelmassa esitetty merkintä tontin reunassa on asemakaavan mukainen tontin ja katualueen välinen raja. Etäisyys talon kulmasta jkpp-tiehen on kaupunkialueella tavanomainen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Mielipide (saapunut sähköpostilla):

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

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

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

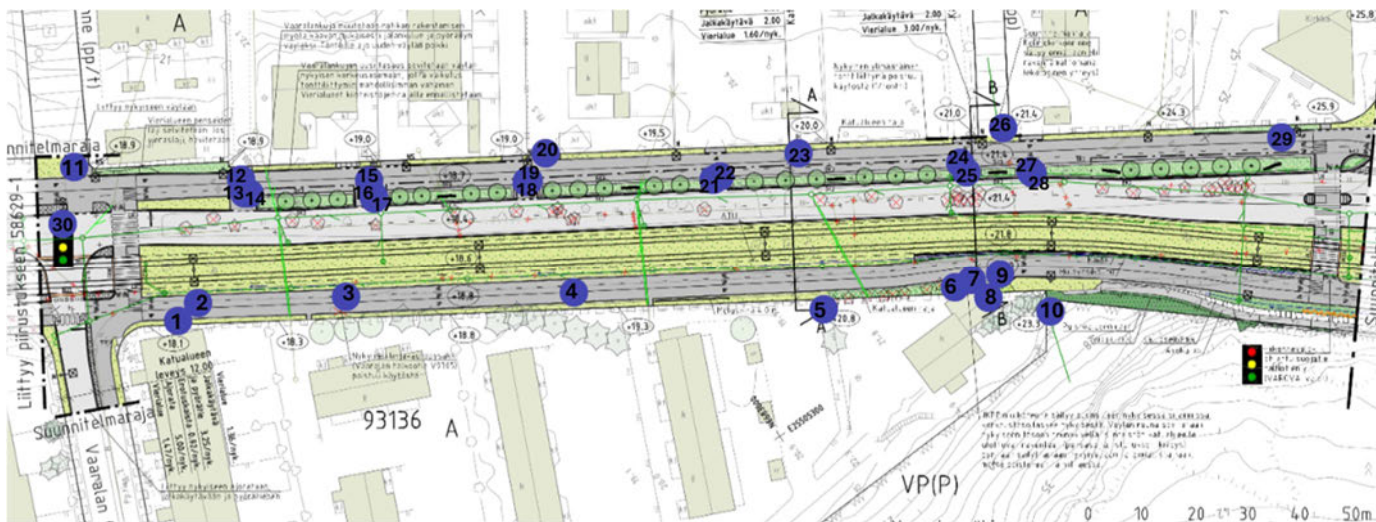
Hanke rakentaa melusuojaukset, mikäli raitiovaunuliikenteestä aiheutuva melu ylittää hankkeelle asetetut kriteerit. Päivitetyssä suunnitelmassa autotie siirtyy kauemmaksi Kalliokujasta, mikä laskee rakennukseen kohdistuvia melutasoja. Ensisijainen melun aiheuttaja alueella on autoliikenne. Kalliokuja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

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

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

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

Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja 58629-2, katusuunnitelmaluonnos



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vastaus: Liikennevaloilla ohjataan liittymän kaikkia suuntia.

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

Vastaus: Hakunilantie kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. 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. Nykyiset yhdistetyt pyörätiet ovat tulevaisuuden tarpeisiin nähden riittämättömät. Eroteltu pyörätie on 2,5 m leveä jalkakäytävä 2 m leveä.

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

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

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

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

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

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 13): Hankala pihaliittymä

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

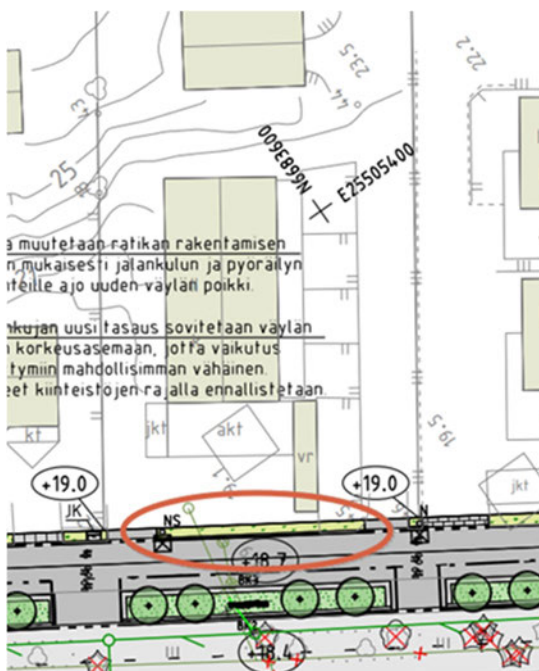
Mielipide (sininen pistemerkintä, nro 30): Miksi ihmeessä tähän täytyy tulla liikennevalot? Siinä on sitten 20 metrin välein liikennevalot - hidastaa ja vaikeuttaa kulkemista huomattavasti. Eikö näitä rakenteita tosiaan saada toimivammiksi? Autoilijoitakin pitää ajatella, koska Vaarala on taktisesti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

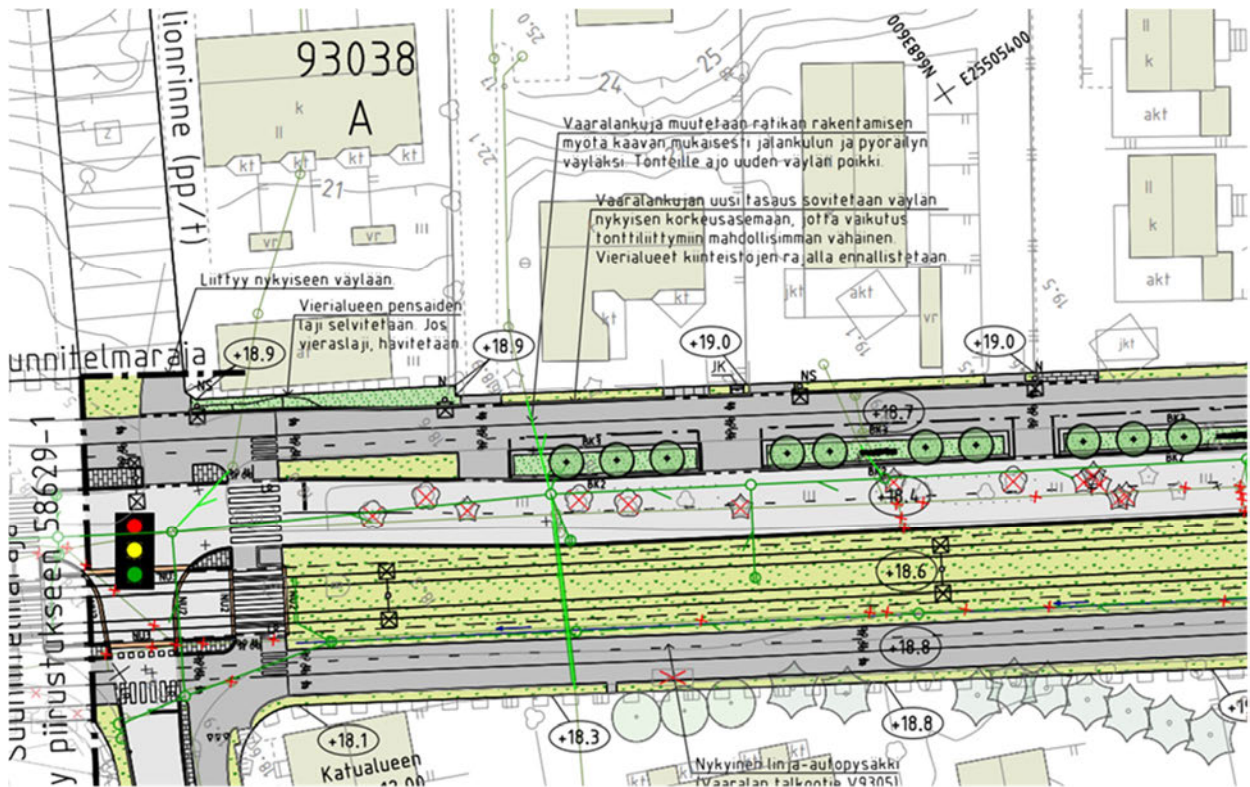
Vastaus: Hakunilantien ympäristö kuuluu Vantaan liikennepoliittisen ohjelman kestävän liikkumisen alueisiin, jossa priorisoidaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Raitiotiehankkeen tavoitteena on edistää kestäviä liikkumismuotoja. Suunnitteluratkaisulla kuten liikennevaloilla pyritään rauhoittamaan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

Mielipide (saapunut sähköpostilla):

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

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





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

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

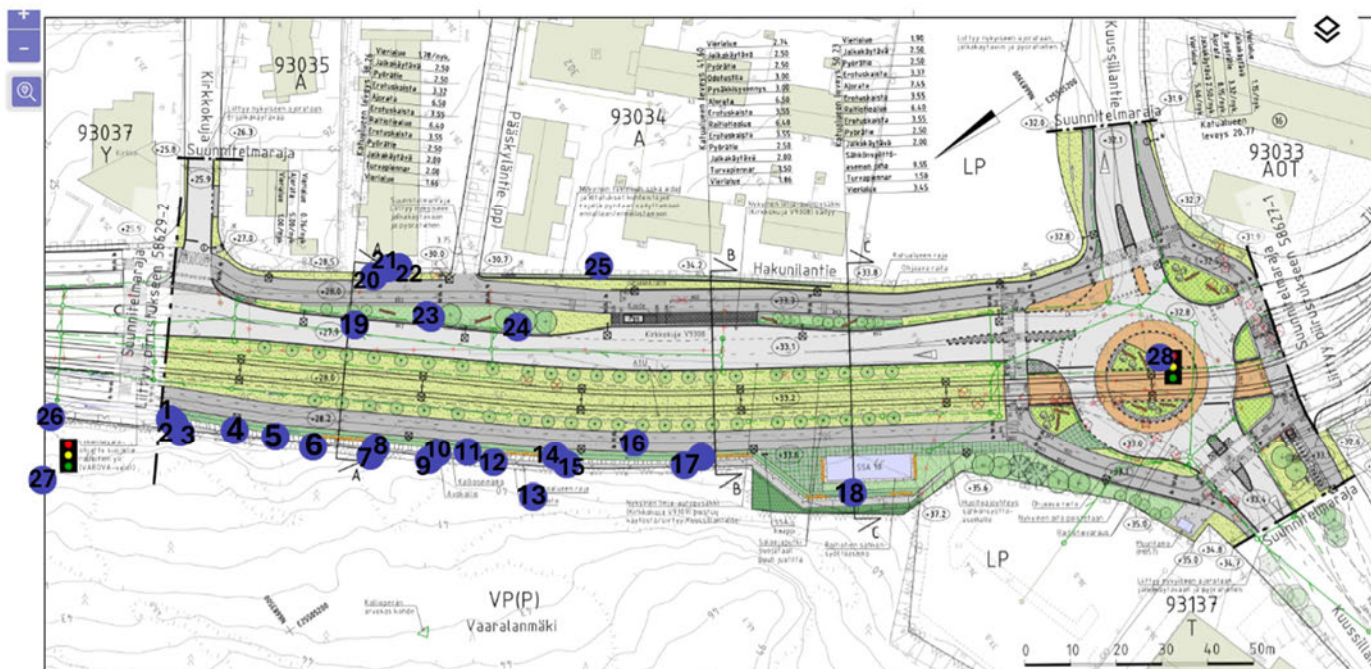
Vastaus: Vaaralankujan ratkaisua on perusteltu mielipiteiden 12,15,18,22 ja 24 vastauksessa (ks. katuväli Hakunilantie välillä Vaaralan talkootie-Kirkkokuja).

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

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

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

Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie 58629–3, katusuunnitelmaluonnos



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sähkönsyöttöaseman sijoitukselle on myös teknisiä perusteita.

Sähkönsyöttöaseman tulee sijaita mahdollisimman lähellä raitiotietä. Sijoittelussa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tähän tarvitaan meluaita.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vastaus: Suunnitelmien mukaisesti kiinteistön kasvillisuus pyritään säilyttämään nykyisellään.

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

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

Suunnitteluratkaisuilla kuten liikennevaloilla pyritään rauhoittamaan Hakunilantien

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

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

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

Mielipide (saapunut sähköpostilla):

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

Vastaus: 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 kynnysarvot ylittyvät. Melusuojaustarpeen perusteena on riski Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisten sisämelutason ohjearvojen ylitymisestä. Ensimmäisen katusuunnitelman meluarvioinnissa on käytetty oletuksena tavanomaisella julkisivurakenteella toteutuvaa äänitasoeroa liikennemelua vastaan 30 dB.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

58629-1 Hakunilantie välillä Kehä III - Vaaralan Talkootie

58629-2 Hakunilantie välillä Vaaralan Talkootie - Kirkkokuja

58629-3 Hakunilantie välillä Kirkkokuja - Kuussillantie

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

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

1. Vaaralan kallioita Hakunilantien eteläpäädyssä ei tule

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

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

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

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

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

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

Vastaus: Alla esitetty vastaukset kohtiin 1–5.

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

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

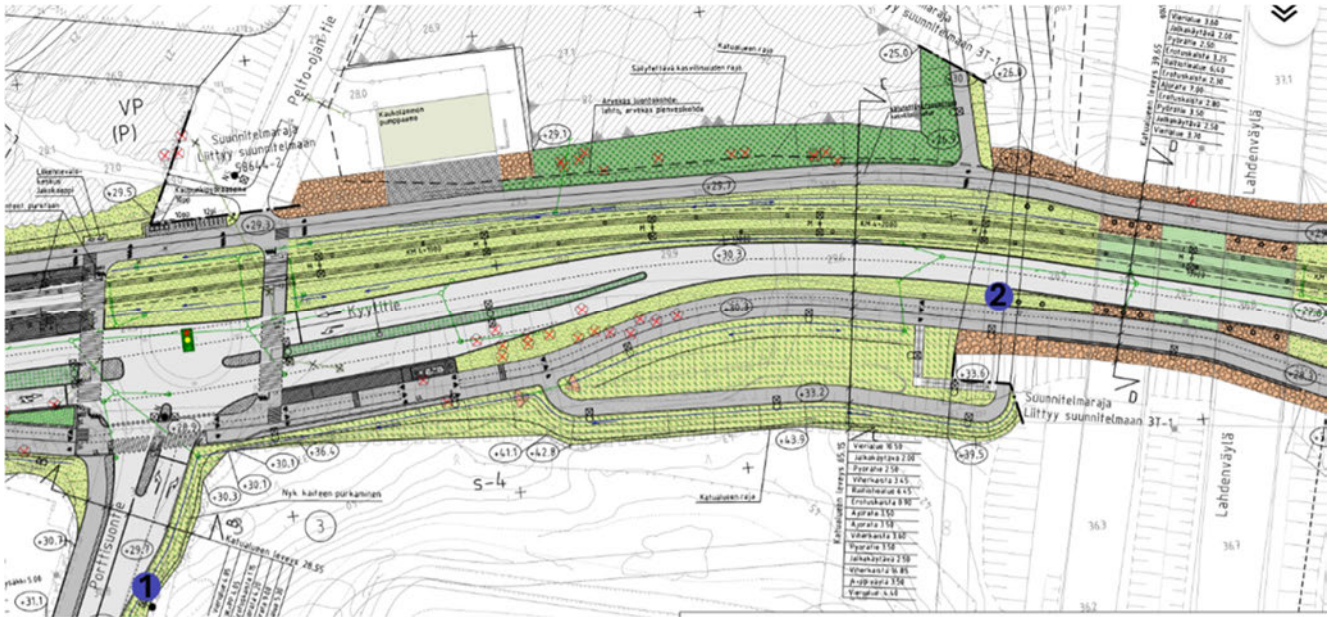
Kohta 3: Bussipysäkkien sijainteihin on otettu kantaa aiemmin tässä vuorovaikutusraportissa (ks. katuvälin Hakunilantie välillä Kirkkokuja-Kuussillantie mielipiteen nro 18 vastaus).

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

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

Tikkurilan ja Hakunilan suuralue

Kyytitie välillä Salpakuja-Lahdenväylä, Peltto-ojan puisto, Pikkukappale ja Porttisuontie 58639–5, katusuunnitelmaluonnos



Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 1): Kääntymiskaista tulee olla paljon pidempi. Porttipuiston liikenne on jo nyt jumissa ja ruuhkautunut. Tästä kohtaa käännös oikealle omalle ajokaistalle voisi olla eduksi ilman liikennevaloja, jotta purku saadaan tehtyä vanhalle lahdentielle saakka.

Vastaus: Porttisuontien osalta jalkakäytävän ja pyörätien sekä ajoneuvoliikenteen järjestelyiden kehittämistarpeet on tunnistettu ja Porttisuontietä tullaan myöhemmin kehittämään erillisessä hankkeessa, jossa toteutetaan Porttisuontielle jalankulun sekä pyöräilyn yhteys kadun itäpuolelle. Sen yhteydessä tutkitaan myös siitä johtuvat muutokset ajoradalle.

Mielipide (sininen pistemerkintä, nro. 2): Yksikaista molempiin suuntiin on aivan liian vähän. Tässä kohtaa pitää olla kaksi kaistaa kumpaankin suuntaan, josta laitimmainen on erkanemiskaista Porttisuontielle liikuttaessa länteen, ja vanhalle lahdentielle liikuttaessa itään.

Vastaus: Kyytitie on tässä kohdin säilytetty nykyisen levyisenä ja nykyisessä sijainnissaan. Nykyinen Lahdenväylän silta ei salli leveämpää ratkaisua kohdassa. Risteysalueella on Porttisuontien suuntaan erillinen kääntymiskaista.

Mielipide (saapunut sähköpostilla): Aiempaan huomautukseemme (alla) täydennyksenä:

Huomautuksen käsittely ja vastauspyyntö

- Emme ole saaneet pyynnöstä huolimatta kirjallista vastausta aiempaan alla ilmoitettuun huomautukseen. Haluamme edelleen kirjallisen vastauksen ja

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

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

Virheellinen katusuunnitelman dokumentaatio ja asukkaiden harhaan johtaminen

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

Meluaidan perusteeton lyhennys pituus- ja korkeussuunnassa

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

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

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

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

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

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

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

- Ei jätettyjä mielipiteitä

Tikkurilan suuralue

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

- Ei jätettyjä mielipiteitä

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

- Ei jätettyjä mielipiteitä

Koko alueen avoimet vastaukset kyselyyn

58628–1

Mielipide: Kylläpä tämä risteys menettää autoliikenteeltä sujuvuutensa.

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

59121–1

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

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

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

59121-2:

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

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

59121-4

Mielipiteet:

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

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

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

Vastaus: Horoskooppiaita säilytetään.

3) Fin plan med buskar och träd!

Vastaus: Tack!

4) Säilyyhän horoskooppiaita varmasti? Se on kulttuurihistoriallisesti arvokas!

Lisäksi se on tärkeä melueste. Se täytyy säilyttää!

Vastaus: Horoskooppiaita säilytetään.

58629-1

Mielipiteet:

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

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

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

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

Mieluusti Rajatien voisi laittaa poikki Rajatie 15 kohdalta.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

58629-2

Mielipiteet:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4) Liikenteen lisääntyminen Rajatiellä!!

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

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

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

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

Hanke on tunnistanut ongelman ja tutkii mahdollisia liikenteen rajoitustoimia Rajatiellä.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

58629-3

Mielipiteet:

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

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

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

2) Meluaita pääskyläntie 2 asunnon kohdalle.

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

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

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

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

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

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

5) Kalliot täytyy säästää!

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

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

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



Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristökeskus
Johtava ympäristötarkastaja Rantataro Maarit

19.5.2026

VD/2457/11.01.01.01/2026

Päätös ympäristönsuojelulain 118 §:n mukaisesta meluilmoituksesta / Vantaan kaupunki, ratikan rakentaminen, Hakunilantie ja Rivieranraitio, Vantaa

Lisätietoja antaa

Ympäristötarkastaja Saku Nurminen p. 040 482 0801, saku.nurminen(a)vantaa.fi

Asia

Ilmoituksen vireilletulo

Ilmoitus on tullut vireille Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisessa 30.3.2026. Ilmoituksen asiointitunnus Lupapiste-palvelussa on LP-092-2026-01134 ja diaarinumero Vantaan kaupungin asianhallintajärjestelmässä VD/2457/11.01.01.01/2026.

Toiminta, jota ilmoitus koskee

Kyseessä on ympäristönsuojelulain 118 §:n mukainen ilmoitus erityisen häiritsevää melua ja tärinää aiheuttavasta tilapäisestä toiminnasta. Ilmoitus koskee Vantaan Ratikan rakentamiseen liittyviä maanrakennustöitä.

Ilmoittajan yksilöinti- ja yhteystiedot

Vantaan kaupunki / Ratikka

Asematie 7

01300 Vantaa

Asian kuvaus

Toiminnan sijainti

Meluilmoitusta koskevaa maanrakennustyötä tehdään Vantaan ratikan linjalla kohteissa Rivieranraitio, Hakunilantie välillä Kehä III - Kuussillantie ja Hakunilantie välillä Kyytitie - Kehä III. Rakennuskohteiden sijainti on esitetty liitekartalla.

Ilmoituksen mukainen toiminta

Meluilmoitus koskee Vantaan ratikan rakentamista Hakunilantien ja Rivieranraitien osuudella. Rakennustyöt aloitetaan keväällä 2026 ja niiden suunniteltu kesto on vuoteen 2028 asti. Melua aiheuttavia töitä alueella ovat louhintaan liittyvät kallioporaus, räjäytys, rusnaus, rikotus ja louheen lastaus sekä pohjarakennustyöt, joihin lukeutuvat lyöntipaalaus ja pilaristabilointi. Melua aiheuttavat työvaiheet ajoittuvat aikavälille 18.5.2026-31.12.2028.

Kaikki melua aiheuttavat työt on suunniteltu tehtäväksi arkinen päiväaikaan ma-pe klo 7.00-18.00. Meluavia töitä ei tehdä yhtäjaksoisesti mainituilla aikaväleillä, vaan töiden välissä on hiljaisempia jaksoja. Melua aiheuttavat työt sijoittuvat altistuvien kohteiden mukaisesti jaettuna kolmeen rakennuskohteeseen seuraavasti:

Rivieranraitio:

- Louhintaan liittyvää kallioporausta, räjäytyksiä, rikotusta ja louheen lastausta yhteensä 60 työpäivää aikavälillä 1.8. - 31.12.2026.

Hakunilantie välillä Kehä III - Kuussillantie:

- Louhintaan liittyvää kallioporausta, räjäytyksiä, rikotusta, rusnausta ja louheen lastausta yhteensä 105 työpäivää aikavälillä 18.5. - 31.12.2026
- Pilaristabilointia yhteensä 60 työpäivää aikavälillä 1.6.-31.12.2026
- Lyöntipaalutusta yhteensä 20 työpäivää aikavälillä 1.1.-30.4.2027

Hakunilantie välillä Kyytitie - Kehä III:

- Louhintaan liittyvää kallioporausta, räjäytyksiä, rikotusta ja louheen lastausta yhteensä 100 työpäivää aikavälillä 1.6. - 31.12.2026.
- Hepokujan eteläpuolella louhintaan liittyvää kallioporausta, räjäytyksiä, rikotusta ja louheen lastausta yhteensä 25 työpäivää sekä rikotusta ja rusnausta 5 työpäivää aikavälillä 1.6. - 31.12.2026.

Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristökeskus
Johtava ympäristötarkastaja Rantataro Maarit

19.5.2026

VD/2457/11.01.01.01/2026

Ilmoituksen liitteinä on karttakuvat, joilla on esitetty töiden sijoittuminen ja melulle altistuvat kohteet sekä viestintäsuunnitelma. Liitteenä on myös meluselvitys, jossa esitetään laskennallinen arvio rakennustöistä aiheutuvista suurimmista päiväaikaista keskiäänitasoista altistuvissa, melusta häiriintyvissä kohteissa. Erityistä melua aiheuttavien työvaiheiden lisäksi melua aiheutuu koko töiden keston ajan kuljetustoiminnoista.

Erityisen häiritsevää melua ja tärinää aiheuttavat työkonet ovat poravaunu, kaivinkone ja iskuvasara (rikotus, rusnaus), Junttan lyöntipaalutin sekä kaivinkone poratangolla ja radiaalisilla sekoituslavoilla sekä pumppuvaunu (stabilointi). Lisäksi työssä käytetään kaivinkoneita, pyöräkuormaimia ym. työkonet. Koneiden lukumäärä vaihtelee kohteittain.

Arvioidut tiedot päästöistä ja niiden vaikutuksista ympäristöön

Meluilmoituksen liitteenä on esitetty meluselvitys OP6 30.3.2026. Selvityksessä äänilähteiden päästötietoina on käytetty mahdollisuuksien mukaan työsuunnitelmien mukaisten työkonet ja työvaiheiden mitattuja päästöjä. Meluisten töiden aiheuttama kokonaismelutaso on arvioitu huomioiden rakennusaikataulun perusteella työvaiheiden mahdollinen samanaikaisuus sekä melulähteiden sijainnit työmaa alueilla.

Melumallinnuksen tuloksena saatujen meluvyöhykekarttojen avulla voidaan tarkastella ja eritellä hankkeen aiheuttamia melutasoja lähimmissä herkissä kohteissa. Melutasot kuvaavat töistä aiheutuvaa pahinta mahdollista melutilannetta; aikataulujen epätarkkuudesta johtuen melutasot ovat suuren osan ilmoitetusta ajasta mallinnustuloksia matalammat.

Meluselvitys kattaa hankkeen kaikki ne tiedossa olevat erityistä melua aiheuttavat rakennustyöt, joista aiheutuva meluvaikutus kohdistuu melulle altistuviin kohteisiin. Erilliset meluilmoitukset on tehty raitiotielinjauksen muilla osuuksilla sijaitsevien osaprojektien rakennustöistä osuuskohtaisesti Vantaan kaupungille sekä Lupa- ja valvontavirastolle.

Osaprojektin OP6 rakennustöissä erityistä melua aiheuttavien työvaiheiden meluvaikutuksia on arvioitu neljänä eri kohteena kunkin kohteen lähimpien melulle altistuvien asuinrakennusten, koulujen ja hoivarakennusten kannalta. Töiden sijainnit sekä sijainteja lähimmät melulle altistuvat asuinrakennukset ja muut herkat kohteet on esitetty meluilmoituksen liitteenä olevissa karttakuvissa.

Rivierianraitio:

Lähimmät melulle altistuvat asuinrakennukset ovat pohjoisen suunnassa Kuussillantiellä 15 m etäisyydellä sekä lounaan suunnassa Hopeantiellä 45 m etäisyydellä rakennustöistä.

Hakunilantie välillä Kehä III - Kuussillantie:

Lähimmät melulle altistuvat asuinrakennukset ovat idän suunnassa Hakunilantiellä 20 m etäisyydellä rakennustöistä. Vaaralan kappeli sijaitsee 25 m etäisyydellä rakennustöistä.

Hakunilantie välillä Kyytitie - Kehä III:

Lähimmät melulle altistuvat asuinrakennukset ovat idän suunnassa Hakunilantiellä alle 10 m etäisyydellä rakennustöistä. Hepopuiston päiväkotit sijaitsee kaakon suunnassa noin 95 metrin ja Hakunilan kirkko lännen suunnassa noin 50 metrin etäisyydellä työkohteesta. Etäisyyttä Kimokujan päiväkotiin on noin 80 metriä, Håkansböle päiväkotiin 110 metriä ja Ravurin päiväkotiin noin 65 metriä.

Louhinnan pääasiallisia erityistä melua aiheuttavia toimintoja ovat kallioporaus, rikotus, rusnaus (eli irtolohkareiden tiputtaminen kalliorintauksen pinnasta) ja louheen lastaus- ja kuljetustoiminnot. Räjähdyksistä aiheutuvaa melua ei vakiintuneen tavan mukaisesti arvioida mallintaen, koska tyypillisesti melutapahtuman kesto on lyhyt ja vaikutus keskiäänitasoon on pieni.

Pohjarakentamiseen liittyvistä töistä erityistä melua aiheutuu lyöntipaalutuksesta ja pilaristabiloinnista. Rakentamisesta voi aiheutua ympäristöön ja sisälle rakennuksiin runkomelua kallioporaamisesta, paalutuksesta sekä raskaasta liikenteestä. Tärinää voi aiheutua ympäristöön paalutuksesta sekä raskaasta liikenteestä.

Räjähdytysten osalta louhinta-asiantuntija suorittaa tärinäarvioinnin, rakennevaurioriskin arvioinnin, panostusten mitoituksen sekä seurannan.

Laskennallisesti arvioidut melutasot eri laskentatilanteissa rakennustöiden ympäristössä ja läheisissä melulle herkissä kohteissa on esitetty meluselvityksen liitteenä olevissa meluvyöhykekartoissa. Laskennallisen arvioinnin perusteella hankkeen louhinta- ja

Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristökeskus
Johtava ympäristötarkastaja Rantataro Maarit

19.5.2026

VD/2457/11.01.01.01/2026

tuentatöistä voi ilman meluntorjunnan toimenpiteitä aiheutua asuinrakennusten julkisivulle suurimmillaan 79 dB:n päiväaikainen keskiäänitaso.

Riverianraitio:

Rakennustöitä lähimpien Kuussillantiellä sijaitsevien asuinrakennusten julkisivuille ja pihalle voi kohdistua suurimmillaan 79 dB:n keskiäänitaso.

Hakunilantie välillä Kehä III - Kuussillantie:

Rakennustöitä lähimpien Hakunilantien asuinrakennusten ja kirkon julkisivuille voi kohdistua suurimmillaan 79 dB:n keskiäänitaso. Melutaso piha-alueilla on suurimmillaan 77 dB.

Hakunilantie välillä Kyytitie - Kehä III:

Rakennustöitä lähimpien Hakunilantien asuinrakennusten julkisivuille voi kohdistua suurimmillaan 79 dB:n keskiäänitaso. Melutaso piha-alueilla on suurimmillaan 70 dB. Ravurin päiväkodin pihalle voi aiheutua suurimmillaan 64 dB:n keskiäänitaso.

Suunnitellut ympäristönsuojelutoimet

Melua aiheuttavat työvaiheet rajataan ajallisesti arkipäiviin päiväaikaan klo 7-18. Rakennustöistä aiheutuva meluhaittaa hallitaan pitämällä koneet ja laitteet hyvässä kunnossa säännöllisin huoltotoimenpitein sekä korjaamalla viat ja puutteet viiveettä. Koneissa käytetään niihin saatavilla olevia vaimentimia. Tarvittaessa voidaan lähimpien altistuvien kohteiden suojaamiseen käyttää tilapäistä meluaitaa esim. Ramudden GP-SoundGuard.

Meluhaitan selvittämiseksi voidaan tarvittaessa suorittaa päiväaikaisen keskiäänitason seurantamittauksia altistuvien asuinalueiden piha- ja oleskelualueilla ympäristöministeriön ohjeen 1/1995 Ympäristömelun mittaaminen mukaisesti.

Rakentamistyöstä tiedottaminen

Tiedottamissuunnitelman mukaan allianssi on jakanut viikolla 6 töiden aloitustiedotteen, jossa on kerrottu hankkeen alkavat työvaiheet ja alustava aikataulu. Tiedote on jaettu wilma-tiedotteena koulujen kautta perheille ja lähetetty sähköpostilla alueen lähimmille sidosryhmille. Töiden aloituksesta on julkaistu mediatiedote, verkkouutinen sekä somepostaukset samalla viikolla.

Hakunilantien, Tilustien ja Riveranraitien alueen työvaiheita ja alustavaa aikataulua on esitetty Vaaran kappelissa pidetyssä ratikkainfossa 23.2. sekä Lehtikuusen koululla pidetyssä ratikkainfossa 25.2. Ratikkainfojen aineisto on julkaistu, ja nähtävissä Vantaan ratikan verkkosivuilla.

Ennen meluavien töiden aloittamista allianssi laatii melutiedotteen, josta käy ilmi hankkeen päiväkohtainen työaika, meluavien töiden työaika ja yhteystiedot. Palauteenantokanaviksi melutiedotteeseen lisätään palautesähköpostiosoite (ratikka@vantaa.fi) sekä päivystysnumero poikkeus- ja hätätilanteita varten. Melutiedotteessa asiat ovat suomeksi ja ruotsiksi ja englanniksi QR-koodin takana.

Melutiedotteen karttaan merkitään, missä kohdissa rakennuskohdetta meluavat rakennustyöt alkavat 5/2026 ja miten työt etenevät loppuvuonna 2026. Tiedotteen sisältö hyväksytetään ennen sen jakamista tilaajalla ja Vantaan kaupungin Ympäristöpalveluilla.

Tiedote jaetaan alueittain (meluilmoituksen liite 1) aina 7 vuorokautta ennen meluavien töiden aloitusta joko postilaatikoihin tai porraskäytävien ulko-oviin (laminoidut) meluilmoituksessa listattuihin kohteisiin. Tiedotettavat kohteet on valittu laskennallisen meluselvityksen perusteella ja niissä valtioneuvoston päätöksen 993/1992 melutason päiväaikaiset ohjearvot sisätiloissa todennäköisesti ylittyvät. Sama tiedote jaetaan myös sähköpostitse taloyhtiöiden isännöitsijöille. Allianssilla on jo tiedossaan lähikiinteistöjen isännöitsijät ja toimitilakiinteistöjen kiinteistöpäälliköt. Kiinteistöpäälliköiden kanssa on sovittu, että he välittävät tietoa kyseessä olevan kiinteistön vuokralaisille.

Allianssi tiedottaa myös alueen toimijoita (yritykset, koulut ja päiväkodit) sähköisesti työvaiheista ja meluavasta työstä. Allianssilla on näiden tahojen sähköpostiosoitteet. Hankkeella on lisäksi oma www-sivu (vantaa.fi/ratikka) sekä aktiivinen Facebook-sivusto (facebook.com/vantaanratikka). Hanke tiedottaa myös näissä kanavissa meluavista töistä.

Seuraava alueittainen tiedotus meluavasta työvaiheesta tehdään vähintään seitsemän vuorokautta ennen meluavien työn alkua. Viestintä tehdään samalla tavalla kuin ensimmäinen melutiedotus vuonna 2026.

Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristökeskus
Johtava ympäristötarkastaja Rantataro Maarit

19.5.2026

VD/2457/11.01.01.01/2026

Asian käsittely

Ilmoituksen täydentäminen

Ilmoitusta on täydennetty 13.5.2026.

Kuuleminen

Ilmoituksen vireilläolosta on ilmoitettu ja asianosaisia kuultu siten, kuin ympäristönsuojelulain (527/2014) 121 §:ssä ja hallintolaissa (434/2003) säädetään. Ilmoitus on annettu tiedoksi hallintolain 62 §:n mukaisesti yleistiedoksiantona. Ilmoitusta koskeva kuulutus on julkaistu Vantaan kaupungin verkkosivuilla 2.4.-23.4.2026. Ilmoitusasiakirjat ovat edellä mainitun ajan olleet nähtävillä Julkipano-palvelussa. Kuulutuksen nähtävilläolosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa 15.4.2026.

Lausunnot

Ilmoituksesta on pyydetty Lupa- ja valvontaviraston lausuntoa.

Lupa- ja valvontavirasto on antanut lausunnon 21.4.2026. Lausunnon mukaan meluilmoituksen toimenpiteistä Rivieranraitioille kohdistuva louhinta sekä Hakunilantie välillä Kehä III - Kuussillantie osuva louhinta kohdistuu Fazerilan vedenhankintaa varten tärkeälle pohjavesialueelle. Fazerin vedenottamoilla on suoja-aluepäätös (Länsi-Suomen ympäristölupavirasto 53/2000/1, 7.7.2000 ja Vaasan hallinto-oikeus 01/0064/2, 4.5.2001), jonka alueelle Rivieranraitio louhinta kohdistuu. Vantaan ratikan rakentamiselle on haettu vesitalouslupaa ja poikkeamista suoja-alueen määräyksistä.

Lupa- ja valvontavirasto on antanut päätöksen asiassa "Tien ja raitiotien rakentaminen Fazerilan pohjavesialueelle ja Fazerin pohjavedenottamoiden suoja-alueääräyksistä poikkeaminen sekä valmistelulupa, Vantaa" 165/2026, 14.4.2026 (LVV-U/35632/2026). Päätöksen lupamääräyksessä 2 on määrätty kallion louhinnasta seuraavasti: "Kallion louhinta tulee tehdä niin, että riski pohjaveden laatu muutoksille on mahdollisimman pieni. Käytettävien räjähdäaineiden tulee olla pohjaveden suojelun kannalta mahdollisimman haitattomia. Louhe tulee kuljettaa alueelta pois heti." Määräys koskee Rivieranraitio alueella tehtävää louhinta. Päätös ei ole vielä lainvoimainen.

Hakunilantiella välillä Kehä III - Kuussillantie tehtävä louhinta tulee tehdä samoin periaattein kuin Rivieranraitioilla. Päätöksen 165/2026 määräyksessä 7 todetaan seuraavaa: "Pohjavesialueella ei saa tankata, huoltaa eikä säilyttää työkoneita eikä säilyttää pohjaveden laadulle riskiä aiheuttavia aineita." Määräystä on tulkittava niin, että työkoneita ei voi tankata pohjavesialueella. Tällöin tankkaamiselle on varattava alue pohjavesialueen ulkopuolelta ja työkoneet on kuljetettava tankattavaksi pohjavesialueen ulkopuolelle. Vantaan kaupunki vesilain mukaisen luvan hakijana on itse esittänyt vastaavaa toimintatapaa vesilupahakemuksessaan.

Mielipiteet

Määräaikaan mennessä jätettiin neljä mielipidettä.

Mielipide 1: Mielipiteiden mukaan kuulutus on merkitty väärään osoitteeseen. Katusuunnitelman päivitykset ovat olleet kommentoitavina 3-4.2026. Mielipiteessä edellytetään, että asiassa odotetaan näiden uusimpien katusuunnitelmien lainvoimaisuutta. Kaikkia Vaaralan-Fazerilan reittiosuuden ympäristölupia ei ole vielä saatu - eikä välttämättä tulla saamaankaan. Olisi sääli, jos kalliota olisi tuhottu turhaan, mikäli ratikkakiskot joudutaan reitittämään eri tavalla. Mielipiteen liitteenä on esitetty ehdotus ratikan reitin uudeksi linjaukseksi.

Mielipide 2: Mielipiteessä kysytään haittaako louhinta lintujen pesintää.

Mielipide 3: Mielipiteen mukaan ratikan rakentamistöissä ja niiden aiheuttamassa melussa ja tärinässä ei ole otettu huomioon useita merkittäviä seikkoja: töiden aloitus keväällä ei ole hyvä ajankohta, koska kevät ja alkukesä ovat lintujen ja muiden eläinten pesimäaika. Hakunilantien varteen ja Rivieranraitioille suunnitellut työt häiritsevät alueen lintuja ja muita eläimiä. Louhintatöitä ei saa aloittaa lintujen ja eläinten pesimäaikana. Kesäaika ei ole hyvä aika louhinnalle ja muulle melua tuottavalle toiminnalle ihmistenkään kannalta, koska kesällä ihmiset ovat lomalla ja tarvitsevat rauhaa ja palautumista, jotta jaksavat taas töissä. Kevät- ja kesäaikaan Vaaralan kappelilla ja ihmisten kodeissa on paljon tapahtumia, juhlia ja tärkeitä merkkihetkiä. Nämä tilaisuudet, juhlat ja tärkeät hetket häiriintyvät rakentamiseen ja louhintaan liittyvästä työmaamelusta huomattavasti. Meluilmoituksessa on annettu selkeästi väärää tietoa toiminta-ajoista. Vaaralankallion louhintaan louhintaan tulee kulumaan huomattavasti enemmän aikaa kuin meluilmoituksella on päivämäärinä

Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristökeskus
Johtava ympäristötarkastaja Rantataro Maarit

19.5.2026

VD/2457/11.01.01.01/2026

ilmoitettu. Näin ollen sekä Vaaralan asukkaat että Vaaralan kappelin käyttäjät joutuvat kärsimään louhintametelistä koko kesän.

Mielipide 4: Mielipiteen mukaan vuoden 2022 katusuunnitelmassa 'katualue' on piirretty varsin leveäksi Vaaralanmäen kallion sisältävällä osalla Hakunilantietä, eli Kirkkokujan ja Kuussillantien välisellä osuudella. Näyttää, että kallioleikkaukset ollaan tekemässä katutarpeen kannalta tarpeettoman leveiksi. Olisi tärkeää sekä maisemallisesti että melun kannalta, ettei tehdä pystysuoria kallioleikkauksia. Vaaralan kappelia (Kirkkokuja 2 / Vaaralankuja 5) vastapäätä piirretyn mukainen kallion louhinta on tarpeeton, ratikkakiskot ja jkpp eivät tee S-mutkaa tuossa kohdassa, joten kalliota säästyy monta metriä, jos ei louhita turhaa. Luonnonkalliota säästyy, ja sen luonnostaan loiva muoto auttaa kaiku/meluasiassa. Muistutuksessa ympäristökeskusta pyydetään sekä meluasian että yleisen luonnon säästämisen takia vaatimaan suunnitelmaan tarkennusta, ettei louhita turhaan. Muistutuksen liitteenä on esitetty valokuvia.

Ilmoittajan vastine

Toiminnanharjoittajalta on pyydetty vastinetta lausunnon ja mielipiteisiin.

Toiminnanharjoittaja toteaa 23.4.2026 saapuneessa vastineessaan Lupa- ja valvontaviraston lausuntoon seuraavaa: Meluilmoituksen hakija tulee noudattamaan Tien ja raitiotien rakentaminen Fazerilan pohjavesialueelle ja Fazerin pohjavedenottamoiden suoja-alueääräyksistä poikkeaminen sekä valmistelulupa, Vantaa 165/2026, 14.4.2026 (LVV-U/35632/2026) päätöksen määräystä 2 ja suorittaa myös Hakunilantiellä välillä Kehä III - Kuussillantie tehtävät louhintatyöt määräyksen 2 mukaisin periaattein. Kehä III - Kuussillantie välinen kallio on profiililtaan huomattavasti korkeampi kuin Rivieranraitien vastaava. Hakija ehdottaa, että louheen välitöntä poiskuljetusta koskevasta määräyksestä voitaisiin poiketa Kehä III - Kuussillantie välisissä louhintatöissä, mikäli louhintatyön turvallisuutta voidaan merkittävästi parantaa louhittavan kallion eteen jätettävällä louhepenkereellä nk. "tökkäyspeti". Tällaisessa tilanteessa louheen käyttö suojarakenteena kuvataan louhinnan yleissuunnitelmassa ja turvallisuussuunnitelmassa ja louhe ajetaan heti pois, kun siitä ei enää ole merkittävää turvallisuushyötyä. Meluilmoituksen hakija tulee noudattamaan Tien ja raitiotien rakentaminen Fazerilan pohjavesialueelle ja Fazerin pohjavedenottamoiden suoja-alueääräyksistä poikkeaminen sekä valmistelulupa, Vantaa 165/2026, 14.4.2026 (LVV-U/35632/2026) päätöksen määräystä 7 sekä toimimaan Lupa- ja valvontaviraston lausunnon tulkin mukaisesti.

Toiminnanharjoittaja toteaa vastineissaan ilmoituksen johdosta annettuihin mielipiteisiin seuraavaa:

Mielipide 1: Hyvän hallintotavan mukaisesti viranomaisen on huolehdittava siitä, että asian vireilläolosta tiedotetaan asianmukaisesti ja ymmärrettävästi niille, joita asia koskee. Meluilmotus koskee laajempaa rakennettavaa osaprojektia Kyytitien ja Hakunilantien risteyksestä, Fazerintielle saakka, ei yksittäistä rakennuskohdetta. Meluilmoituksen hakija noudattaa lakeja sekä määräyksiä ja toimii niiden sallimissa puitteissa. Kallion louhinta on välttämätön raitiotien rakentamisen kannalta, ja se on esitetty sekä lainvoimaisessa että vireillä olevassa katusuunnitelman tarkastuksessa. Meluilmoituksen hakija on selvittänyt alueen ympäristöarvot ja lupatarpeet. Hanke hakee rakentamistöiden edellyttämät ympäristöluvut lakien ja määräysten mukaisesti. Ratikan katusuunnitelmissa esitetty linjaus Hakunilantien kautta on yleiskaavan, asemakaavan sekä hyväksytyn hankesuunnitelman mukainen. Raitiotie linjauksesta on päätetty jo ennen hankkeen alkamista ja se noudattaa Vantaan kaupungin maankäyttötavoitteita ja liikennepoliittisia linjauksia.

Mielipide 2: Meluilmoituksen hakija noudattaa lintujen pesimärauhan osalta annettuja määräyksiä ja viranomaisten ohjeita. Tarvittaessa ornitologi tarkastaa pesintäalueet ennen louhintatöiden aloitusta.

Mielipide 3: Meluilmoituksen hakija noudattaa lakeja sekä määräyksiä ja toimii niiden sallimissa puitteissa. Lintujen pesimärauhan osalta noudatetaan niistä annettuja määräyksiä ja viranomaisten ohjeita. Tarvittaessa ornitologi tarkastaa pesintäalueet ennen louhintatöiden aloitusta. Louhintatyö on Suomessa tarkoituksenmukaisinta toteuttaa kevät-kesäkaudella, koska sula maa mahdollistaa tehokkaan porauksen ja räjäytyksen, ja kuivat ja valoisat olosuhteet parantavat turvallisuutta sekä näkyvyyttä. Talvikaudella routa-, lumi- ja jää sekä lämmitystarpeet kasvattaisivat merkittävästi työn kustannuksia ja kestoa. Ratikkahanke on yhteiskunnallisesti merkittävä, ja sen toteuttamista edellytetään tehtävän turvallisesti, määrättyssä aikataulussa ja kustannusraamin puitteissa. Tämän vuoksi emme valitettavasti voi kohdistaa töitä vain johonkin vuodenaikaan. Lähiympäristöön kohdistuvan häiriön kestoa, sekä tarpeettomia kustannuksia minimoidaan kesäaikaan tehtävällä työllä. Melua aiheuttavat työvaiheet rajataan ajallisesti arkipäiviin päiväaikaan klo 7-18. Rakennustöistä aiheutuvaa meluhaittaa hallitaan pitämällä koneet ja laitteet hyvässä kunnossa säännöllisin huoltotoimenpitein sekä korjaamalla viat ja puutteet viiveettä. Koneissa käytetään niihin saatavilla olevia vaimentimia. Koko louhintatyön ajan hakija viestii aktiivisesti lähiympäristöä louhinnan työajoista, kestosta ja työn etenemisestä. Meluilmoituksen hakija pahoittelee louhinta-aikaan tullutta virhettä. Louhinta-aika korjataan meluilmoitukseen.

Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristökeskus
Johtava ympäristötarkastaja Rantataro Maarit

19.5.2026

VD/2457/11.01.01.01/2026

Mielipide 4: Alueen voimassa olevassa, vuonna 2022 hyväksytyssä ja lainvoiman saaneessa katusuunnitelmassa on määritelty katualueen leveys ja ratkaisut. Leveys perustuu kokonaisuuteen, jossa huomioidaan raitiotie, ajoradat, jalankulku ja pyöräily-yhteydet sekä viher- ja tekniset alueet. Kirkkokujan ja Kuussillantien väliselle osuudelle suoritetaan kallioleikkausta katualueen leventämistä sekä sähkönsyöttöaseman ja johtosiirtojen rakentamista varten. Hakunilantie kuuluu Vantaan kaupungin kestävästä liikkumisesta verkko, jossa painotetaan jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Kadun itäreunan pyörätie on osa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Pääpyöräreitti I). Länsireunan jalankulku- ja pyöräväylä tukee Vantaan pidemmän tähtäimen tavoitteiden mukaista maankäytön kehitystä Hakunilantien länsipuolella. Vantaan ratikan suunnittelussa noudatetaan edellä mainittuja Vantaan kaupungin linjauksia. Uudet, 2026 vuoden katusuunnitelmat eivät laajenna katualueen rajoja eivätkä lisää louhinnan laajuutta, vaan ne sijoittuvat kokonaisuudessaan vuoden 2022 suunnitelman ja asemakaavan mukaiselle alueelle. Katupuiden istuttaminen määrittää tilatarpeen viherkaistojen osalta, jotka ovat tärkeä osa katu ympäristöä. Viherkaistat puineen parantavat ilmanlaatua ja viilentävät katu ympäristöä sekä lisäävät viihtyisyyttä ja kaupunkiluonnon monimuotoisuutta. Koska suunnitelma vastaa Vantaan kaupungin liikenteellisiä sekä pitkän aikavälin tavoitteita, katualuetta ei ole mahdollista kaventaa mielipiteen esityksen mukaisesti. Jatkosuunnittelussa hanke tarkastelee sopivaa louhintamenetelmää kohteeseen parhaan lopputuloksen löytämiseksi. Kallion eteen on suunnitelmien mukaisesti tarkoitettu istutusta köynnöskasvillisuutta. Kallioleikkauksen epätasainen pinta hajottaa ääniaaltoja ja heijastus suuntautuu pääasiassa yläviistoon. Leikkauspinnalla ei ole merkittävää vaikutusta alueen melu tasoon.

Päätös / Johtava ympäristötarkastaja

Päätän Vantaan kaupunkiympäristölautakunnan lupajaoston 19.8.2025 § 79 antaman valtuuden mukaisesti hyväksyä Vantaan kaupunki / Ratikan tekemän ympäristönsuojelulain 118 §:n mukaisen ilmoituksen, joka koskee Vantaan ratikan rakentamiseen liittyviä meluavia töitä Hakunilantiella ja Rivieranraitiolla. Toimintaa on harjoitettava ilmoituksessa esitetyllä tavalla jäljempänä esitettyjen määräysten mukaisesti täydennettynä ja muutettuna.

Meluilmoituksesta annettavat määräykset

Toimintaa koskevat yleiset määräykset

1. Toiminnanharjoittajan tulee huolehtia siitä, että tämä päätös ja siinä annetut määräykset ovat työtä suorittavalla taholla tiedossa.
2. Erityisen häiritsevää tilapäistä melua tai ääntä aiheuttavien koneiden ja laitteiden käyttö kallion porauksessa, räjäyttämässä, rusnauksessa, rikotuksessa, louheen lastauksessa, lyöntipaaluksessa ja pilaristabiloinnissa sekä melu- ja äänivaikutuksiltaan niihin verrattavissa työtehtävissä on sallittu noin ajalla 18.5.2026-31.12.2028 arkinen ma-pe klo 7-18. Meluavia töitä ei saa tehdä arki- tai juhlapäivinä.
3. Rakentamistoimenpiteiden kohdistuessa lintujen pesintäalueelle tai niiden läheisyyteen, on luotettavasti varmistettava, ettei erityisen häiritsevää melua tai ääntä aiheuttavista tilapäisistä töistä aiheudu lintujen pesinnöille luonnonsuojelulain ja EU:n lintudirektiivin tarkoittamaa haittaa tai häiriötä.
4. Toiminnanharjoittajan (ilmoitusvelvollisen) on nimettävä henkilö, joka vastaa tämän päätöksen määräysten noudattamisesta ja työn valvonnasta. Yhteyshenkilön tiedot (nimi, puhelinnumero, sähköpostiosoite) on toimitettava Vantaan ympäristökeskukseen (ymparistotarkastajat@vantaa.fi) ennen toiminnan aloittamista tai viipymättä toiminnan aloittamisen jälkeen. Mahdollisista yhteystietojen muutoksista on ilmoitettava ympäristökeskukseen ilman aiheutonta viivytystä.

Tiedottaminen

5. Viestintäsuunnitelmassa (30.3.2026) esitetty melutiedote tulee toimittaa Vantaan ympäristökeskukselle tiedoksi viimeistään 7 vrk ennen melutiedotteen jakelua. Melutiedotteesta on käytävä selkeästi ilmi meluavien töiden sijainti, kokonaiskesto (aikaväli), päivittäiset työajat, työmaan päivystysnumero, hankkeen palautesähköpostiosoite sekä työn tilaajan ja urakoitsijan tiedot. Tiedotteesta on käytävä ilmi myös hankkeen sähköisten viestintäkanavien osoitteet. Vähintään yhden toiminnasta vastuussa olevan henkilön on oltava tavoitettavissa tiedotteesta ilmoitetusta päivystysnumerosta koko toimintajakson ajan. Tiedotetta on päivitettävä ja se on jaettava uudelleen vähintään silloin, jos tiedotteesta esitetyt työaikataulut muuttuvat.
6. Meluviestintäsuunnitelmassa (30.3.2026) esitetyt melutiedotteet tulee jakaa vähintään melu ilmoituksen liitteen 1 mukaiselle alueelle

Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristökeskus
Johtava ympäristötarkastaja Rantataro Maarit

19.5.2026

VD/2457/11.01.01.01/2026

sekä niihin asuinkiinteistöihin ja muihin häiriintyviin kohteisiin, joissa rakennusten ulkoseinän melumallinnuksessa esitetty melutaso on 60 dB(A) tai sitä enemmän. Tiedotealuetta on laajennettava, mikäli se osoittautuu tarpeelliseksi esimerkiksi melumittaustulosten tai saadun palautteen perusteella.

7. Meluavien töiden ajankohdista on työvaiheittain tiedotettava myös hankkeen sähköisillä viestintäkanavilla, kuten hankkeen internetsivuilla ja tarvittaessa mahdollisilla sosiaalisen median kanavilla. Työmaan päivystysnumero sekä hankkeen palautesähköpostiosoite tulee olla helposti ja ajantasaisena saatavilla vähintään hankkeen internetsivuilta.

Melun, tärinän, pölyn ja muiden vastaavien päästöjen torjunta

8. Niihin asuntoihin ja oleskelutiloihin, jotka sijaitsevat meluavien töiden välittömässä läheisyydessä, tulee jakaa kuulosuojaimet tilojen haltijoiden niitä halutessa. Kuulosuojainten saatavillaolosta tulee olla maininta tiedotteissa.

9. Toiminnot tulee sijoittaa ja työt tehdä siten ja sellaisia koneita ja laitteita käyttäen, ettei toiminnasta aiheudu terveyshaittaa tai merkittävää muuta ympäristön pilaantumista tai sen vaaraa esimerkiksi meluna, tärinänä, pölynä tai muuna vastaavana päästönä naapureille, muille alueella asuville ja työskenteleville sekä työmaan välittömässä läheisyydessä liikkuville.

10. Melun ja tärinän torjumiseksi on työssä käytettävissä laitteissa hyödynnettävä parasta käyttökelpoista tekniikkaa ja ympäristön kannalta parhaita käytäntöjä (vaimentimet, pehmikkeet tms).

11. Työmaalla on raskaan liikenteen ajoväylät ja siirrettävä maa-aines pidettävä mahdollisimman pölyämättöminä tarvittaessa kastelemalla. Myös työmaan välittömässä vaikutuspiirissä olevat katualueet on pidettävä mahdollisimman puhtaina työmaalta kulkeutuvasta maa-aineksesta pölyhaittojen estämiseksi.

12. Toiminnasta ei saa aiheutua sellaista tärinää maa- ja kallioperän tai ilman kautta, josta aiheutuu vaurioita ympäröiville rakennuksille tai tärinälle herkille laitteille taikka kohtuutonta haittaa tai viihtyvyyden alentumista asukkaille tai lähialueella työskenteleville. Toiminnasta aiheutuvat tärinävaikutukset tulee arvioida etukäteen ja arvioinnin perusteella toiminta-alueen ympäristöön tulee järjestää tarvittavat tärinämittaukset. Tärinävaikutuksen arviointiin liittyvät dokumentit tulee pyydettyäessä esittää valvontaviranomaiselle.

13. Kallion louhinnan aiheuttamasta riskistä pohjaveden laatumuutoksille ja louheen pois kuljettamisesta on määrätty Lupa- ja valvontaviraston vesitalouslupapäätöksessä 2.

14. Mahdolliset työmaavedet tulee käsitellä ja johtaa pois siten, ettei niistä aiheudu ympäristön tai pinta- ja pohjaveden pilaantumista taikka sen vaaraa tai haittaa rakennetun ympäristön rakenteille kuten viemäreille, kaivoille, pumpuille, kaduille tai puistoille. Hulevesien käsittelyssä pohjavesialueilla ja niiden poisjohtamisessa tulee ottaa huomioon Lupa- ja valvontaviraston vesitalouslupan (165/2026) lupamääräys 5. Työmaavesien käsittelyssä ja johtamisessa on huomioitava Pääkaupunkiseudun työmaavesiohje (ladattavissa: julkaisu.hsy.fi - Hae: pääkaupunkiseudun työmaavesiohje). Työmaavesien johtamisesta hule-, jäte- tai sekavesiviemäriin tulee tehdä ilmoitus HSY:lle (osoitteella: monttuvesi@hsy.fi).

15. Toiminnanharjoittajan on tarvittaessa viipymättä ryhdyttävä tarpeellisiin toimiin toiminnasta aiheutuvan ympäristön, pohja- tai pintavesien taikka maaperän pilaantumisen tai sen vaaran selvittämiseksi ja ehkäisemiseksi tai jos pilaantumista on jo aiheutunut, sen rajoittamiseksi mahdollisimman vähäiseksi.

Tarkkailu ja kirjanpito

16. Toiminnanharjoittajan on tarvittaessa selvitettävä ulkopuolisella meluasiantuntijalla töistä lähimpiin altistuviin kohteisiin ulkona tai sisällä aiheutuva melutaso mittauksin, mikäli valvontaviranomainen sitä perustellusti edellyttää. Selvityksessä voidaan tarvittaessa hyödyntää myös mallintamista.

Mittausten suorittajan tulee olla ulkopuolinen asiantuntija, joka on ympäristömelumittauksissa FINAS-akkreditointipalvelun päteväksi todentama tai Suomen ympäristökeskuksen sertifioima tai hänellä muutoin on osoittaa riittävä asiantuntemus melumittausten tekemiseksi. Melumittaukset ja raportointi tulee tehdä ympäristöministeriön ohjeen "Ympäristömelun mittaaminen (YM 1/1995)" mukaisesti. Mittaustiedon perusteella tulee tarvittaessa laajentaa tiedotusaluetta meluavista töistä. Mittausraportti tulee toimittaa Vantaan ympäristökeskukseen (ymparistotarkastajat@vantaa.fi) viimeistään kahden viikon kuluessa mittausten suorittamisesta.

Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristökeskus
Johtava ympäristötarkastaja Rantataro Maarit

19.5.2026

VD/2457/11.01.01.01/2026

17. Toiminnasta on pidettävä kirjaa. Kirjanpitoon on merkittävä vähintään meluavien töiden ajankohdat ja kellonajat sekä mahdolliset häiriötilanteet, joista on voinut aiheutua poikkeuksellista melua, tärinää tai muuta ympäristön pilaantumisen vaaraa. Kirjanpito on pyydettyä esitettävä valvontaviranomaiselle

Polttoaineet, kemikaalit ja jätteet

18. Työkoneiden tankkaamisesta, huoltamisesta ja säilyttämisestä pohjavesialueella sekä pohjaveden laadulle riskiä aiheuttavien aineiden säilyttämisestä pohjavesialueella on määrätty Lupa- ja valvontaviraston vesitalouslupapäätöksen (165/2026) lupamääräyksessä 7.

19. Pohjavesialueen ulkopuolella mahdollinen siirrettävä polttoainesäiliö on sijoitettava tiiviille alustalle, ellei säiliö ole rakenteeltaan valuma-altaallinen, kaksoispohjainen tai -vaippainen tai sijoitettu katettuun suoja-altaaseen. Polttoainesäiliö on varustettava ylitäytön estolaitteella, ja säiliön täyttöventtiili tai siirtopumppu on lukittava työajan ulkopuolella ja tarvittaessa muulloinkin asiattoman käytön estämiseksi. Työmaan tankkauspaikoilla tulee olla saatavilla imeytysainetta ja työvälineitä mahdollisten polttoneste- ja öljyvuotojen torjuntaan.

20. Pohjavesialueen ulkopuolelle sijoitettava mahdollinen nestemäisten kemikaalien astiavarasto tai nestemäisen vaarallisen jätteen varasto on sijoitettava tiiviiseen, varastoitavalle kemikaalille soveltuvaan suoja-altaaseen. Kemikaalien ja vaarallisen jätteen ulkona olevien varastojen on oltava aidattuja ja lukittuja tai ulkopuolisten pääsy varastoon on estettävä muulla tavoin.

21. Toiminnassa syntyvät jätteet on varastoitava ja niitä on käsiteltävä siten, ettei toiminnasta aiheudu roskaantumista, maaperän, pohjaveden tai pintaveden pilaantumista eikä muutakaan haittaa tai vaaraa terveydelle tai ympäristölle. Jätteet on toimitettava vastaanottajalle, jonka ympäristönsuojelulain mukaisessa luvassa tai muussa viranomaispäätöksessä kyseisen jätteen vastaanotto on hyväksytty.

Vahinkoihin varautuminen

22. Vahinko- ja onnettomuustilanteiden varalta toiminnanharjoittajalla on oltava valmius kerätä päästö talteen. Poikkeavista päästöistä ja muista ympäristöön vaikuttavista vahinko- ja häiriötilanteista on ilmoitettava Keski-Uudenmaan pelastuslaitokselle ja Vantaan ympäristökeskukseen sekä ryhdyttävä viipymättä toimenpiteisiin vahinkojen torjumiseksi ja tapahtuman toistumisen estämiseksi. Jos maaperään tai pohjaveteen on päässyt jätettä tai muuta ainetta, joka saattaa aiheuttaa pilaantumista, on aiheuttajan välittömästi ilmoitettava siitä Lupa- ja valvontavirastolle.

Päätöksen perustelut

Yleiset perustelut

Ympäristönsuojelulain 118 §:n mukaan toiminnanharjoittajan on tehtävä kunnan ympäristönsuojeluviranomaiselle sähköisesti ilmoitus rakentamisesta, yleisötilaisuudesta tai muusta tilapäistä melua tai tärinää aiheuttavasta toimenpiteestä tai tapahtumasta, jos melun tai tärinän on syytä olettaa olevan erityisen häiritsevää. Jos toimenpide tehdään tai tapahtuma järjestetään usean kunnan alueella, ilmoitus tehdään Lupa- ja valvontavirastolle.

Ympäristönsuojelulain 122 §:n mukaan viranomaisen on 118 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen johdosta annettava päätös. Ilmoitusta koskevassa päätöksessä on annettava tarpeelliset määräykset toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemiseksi ja toiminnan järjestämiseen liittyvien jätelain mukaisten velvollisuuksien täyttämiseksi. Päätöksessä voidaan lisäksi antaa määräyksiä toiminnan tarkkailusta ja tiedottamisesta asukkaille.

Saman lain 122 § 2 momentin mukaan viranomainen voi kieltää tai keskeyttää toiminnan, jos yleiselle tai yksityiselle edulle aiheutuvia huomattavia haittoja ei voida määräyksillä riittävästi vähentää.

Kun tilapäistä erityisen häiritsevää melua ja tärinää aiheuttava maanrakennustoimenpide järjestetään ilmoituksessa esitetyn ja tässä päätöksessä asetettujen määräysten mukaisella tavalla, toiminnasta ei aiheudu yleiselle tai yksityiselle edulle ympäristönsuojelulain 122 § 2 momentissa tarkoitettuja huomattavia haittoja. Ilmoitus voidaan hyväksyä.

Määräysten yksilöidyt perustelut

1) Määräys toteuttaa ympäristönsuojelulaissa asetettua toiminnanharjoittajan selvilläölovelvollisuutta ja on tarpeen ympäristön

Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristökeskus
Johtava ympäristötarkastaja Rantataro Maarit

19.5.2026

VD/2457/11.01.01.01/2026

pilaantumisen ehkäisemiseksi. (YSL 5, 6, 122 §)

2) Ilmoituksessa esitetyt toiminta-ajat on annettu meluilmoituksessa esitettyjen toiminta-aikojen mukaisesti. Määräyksen mukaan erityistä melua tai tärinää aiheuttavaa työtä ei saa tehdä arki- ja juhlapäyhinä. (YSL 5, 7, 118, 122 §)

3) Lintujen pesimärauhaa koskevat rajoitukset koskevat ratikan rakentamista koko sen rakentamisalueella. Toiminnanharjoittaja on esittänyt vastineessaan pesintäalueiden tarkastamista ennen louhintatöiden aloittamista. (YSL 122 §)

4) Vastuuhenkilön nimeäminen varmistaa, että toiminta ja sen seuranta ovat ammattitaitoisessa valvonnassa. Yhteystietojen toimittaminen valvontaviranomaiselle mahdollistaa nopean yhteydenoton esimerkiksi mahdollisissa poikkeustilanteissa. (YSL 6, 122 §)

5-7) Laajalla tiedottamisella vähennetään työstä aiheutuvaa meluhaittaa. Tiedottamisen avulla asukkaat ja muut häiriytyvät kohteet voivat varautua ennakolta tulevaan meluhaittaan. Ilmoitusalue perustuu tehtyyn melumallinnukseen ja se perusteella on katsottu, että vähintään 60 dB (A) melutaso rakennuksen ulkoseinässä on sellainen, että tiedottaminen toimenpiteestä on tarpeen. Sähköisellä tiedottamisella varmistetaan, että meluavien töiden ajankohdat sekä yhteystiedot poikkeustilanteita ja palautteita varten, ovat jatkuvasti saatavilla ajantasaisina. (YSL 5, 7, 122 §)

8) Määräyksellä on varmistettu, että asunnoissa ja muissa oleskelutiloissa voi oleilla turvallisesti myös meluisimpien työvaiheiden aikana. Määräystä annettaessa on otettu huomioon, että työn aiheuttama melutaso voi mallinnuksen perusteella ylittää sisämelulle annetun ohjearvotason (YSL 122 §)

9-10 ja 12-13) Määräykset ovat tarpeen toiminnan valvomiseksi ja sen varmistamiseksi, että toiminnanharjoittaja järjestää toimintansa niin, että ympäristön pilaantuminen voidaan ehkäistä ennakolta taikka rajoittaa toiminnan päästöt mahdollisimman vähäiseksi ja että toiminnassa hyödynnetään ympäristön kannalta parasta käyttökelpoista tekniikkaa ja parhaita käytäntöjä. Kallion louhinnasta ja louheen käsittelystä on määrätty Lupa- ja valvontaviraston vesilupapäätöksessä. (YSL 122 §)

11) Määräys on tarpeen toimintaan liittyvän työmaaliikenteen aiheuttaman mahdollisen pölyhaitan vähentämiseksi (YSL 122 §)

14) Määräys on tarpeen mahdollisista työmaavesistä aiheutuvan pilaantumisen ehkäisemiseksi. Työmaavedet voivat sellaisenaan viemäreihin, ojiin ja ympäristöön johdettuna aiheuttaa mm. rakentamattoman ympäristön pilaantumista ja voimakasta vesistön samentumista, rehevöitymistä tai muita epäedullisia laadun muutoksia purkuvesistöissä sekä haittaa eliöstölle. Pääkaupunkiseudun työmaavesiohjeessa on suosituksia työmaavesien käsittelystä aiheutuvien haittojen ehkäisemiseksi. Hulevesien käsittelystä pohjavesialueella on määrätty Lupa- ja valvontaviraston vesitalouslupapäätöksessä (YSL 5, 6, 7, 122 §)

15 ja 22) Määräykset ovat tarpeen, jotta mahdollisten vahinko- ja onnettomuustilanteiden haitalliset ympäristövaikutukset rajoitettaisiin mahdollisimman vähäisiksi ja jotta pelastus- ja valvontaviranomaiset saisivat tiedon mahdollisista vahingoista viivytyksettä. (YSL 5, 7, 122, 134 §)

16-17) Määräykset on annettu toiminnan valvomiseksi. Melun mittauksia tai mallinnuksia voidaan vaatia tilanteissa, joissa meluhaitan arviointi sitä perustellusti edellyttää. Tulosten luotettavuuden kannalta mahdollisen melumittauksen suorittajan tulee olla ammattitaitoinen ja mittaukset tulee tehdä yleisesti käytössä olevien ympäristömelun mittausohjeiden mukaisesti. (YSL 5, 7, 122 §)

18-21) Määräykset ovat tarpeen sen varmistamiseksi, ettei mahdollisten polttonesteiden tilapäisen varastoinnin yhteydessä aiheudu ympäristön pilaantumista ja että tankkausten yhteydessä mahdollisesti sattuvien vahinkojen korjaamiseksi on riittävä valmius. Määräykset ovat tarpeen myös toiminnan järjestämiseen liittyvien jätelain mukaisten velvollisuuksien täyttämiseksi. Polttoaineiden ja muiden pohjaveden pilaantumisriskiä aiheuttavien aineiden käsittelystä ja säilytyksestä pohjavesialueella on määrätty Lupa- ja valvontaviraston vesitalouslupapäätöksessä. (YSL 5, 7, 122 §; JL 12, 13, 15, 16, 17, 29 §)

Vastaus lausuntoon, mielipiteisiin ja vastineeseen

Lupa- ja valvontaviraston lausunto 21.4.2026 on otettu huomioon määräyksissä 13, 14 ja 18.

Meluilmoituksen vireilläolokuulutuksessa ja kuulutusta koskevassa lehti-ilmoituksessa on esitetty yksityiskohtaisesti kaikki meluilmoitusta koskevat rakennusalueet. Ilmoituksen yksittäinen osoitetieto on perustunut Lupapiste -palvelun järjestelmätekniiseen ominaisuuteen.

Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristökeskus
Johtava ympäristötarkastaja Rantataro Maarit

19.5.2026

VD/2457/11.01.01.01/2026

Ympäristönsuojelulain 118 §:n mukaisessa meluilmoituksessa ratkaistaan erityistä melua- ja tärinää aiheuttavan tilapäisen rakennustoiminnan järjestäminen siten, että toiminta voidaan järjestää, siitä aiheutuvat päästöt huomioden, ympäristönsuojelulain tarkoittamalla tavalla aiheuttamatta huomattavia haittoja yleiselle tai yksityiselle edulle. Päätöksessä annettavat määräykset voivat koskea vain toiminnasta aiheutuvan ympäristön pilaantumisen ehkäisemisestä tai toiminnan järjestämiseen liittyvien jätelain mukaisten velvollisuuksien täyttämistä. Ympäristönsuojelulain mukaan päätöksessä voidaan lisäksi antaa määräyksiä toiminnan tarkkailusta ja tiedottamisesta asukkaille. Muistutuksessa esitetyt rakennushankkeen tekniseen toteutukseen liittyvät seikat ratkaistaan muissa rakentamiseen liittyvissä lupa- ja hyväksymismenettelyssä. Toiminnanharjoittajan vastineen mukaan ratikan katusuunnitelmissa esitetty linjaus Hakunilantien kautta on yleiskaavan, asemakaavan sekä hyväksytyn hankesuunnitelman mukainen.

Toiminnan vaikutuksista lintujen pesimärauhaan viitataan määräykseen 3. Toiminnan vaikutuksista eläimiin ja hyönteisiin viitataan toiminnanharjoittajan vastineeseen. Meluilmoituuspäätöksessä on annettu toiminta-aikaa koskevaa rajoitusta. Melua aiheuttavaa toimintaa saa harjoittaa vain arkin klo 7-18 välisenä aikana. Meluilmoituksessa esitetyt toiminta-ajat huomioon ottaen ilmoituksen mukaisista maanrakennustoista ei aiheudu ympäristönsuojelulain 122 §:n tarkoittamia huomattavia haittoja yleiselle tai yksityiselle edulle. Toiminnanharjoittaja on korjannut virheellisen toiminta-ajan meluilmoitukseen. Päivitetyt toiminta-ajat on esitetty tämän päätöksen karttaliitteessä. Muilta osin lausunnossa ja mielipiteissä esitettyihin asioihin viitataan toiminnanharjoittajan vastineeseen ja ilmoituspäätöksen perusteluihin.

Ympäristönsuojelulain 122 §:n mukaisella meluilmoituuspäätöksellä ei voi hakea muutoksia vesilain mukaisen lupapäätöksen määräyksiin. Tältä osin hakijan esitys täkkäyspedin jättämisestä louhenpenkereen eteen ratkaistaan vesilupapäätöksen valvonnassa.

Sovelletut oikeusohjeet

Ympäristönsuojelulaki (YSL, 527/2014) 5, 6, 7, 85, 118, 121, 122, 134, 190, 200, 205 §

Ympäristönsuojeluasetus (YSA, 713/2014) 24, 26 §

Jätelaki (JL, 646/2011) 12, 13, 15, 16, 17, 29 §

Hallintolaki (HL, 434/2003) 62 a §

Vantaan kaupunkiympäristölautakunnan lupajaoston toimivallan siirto ympäristönsuojelun osalta, 19.8.2025 § 79

Vantaan kaupunginvaltuuston hyväksymä Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen taksa ja maksutaulukko 16.12.2024 § 17 (voimaantulo 1.1.2025)

Ilmoituksesta perittävä maksu

1170,00 € ja lehti-ilmoituskulut (2 kpl)

Maksun määräytyminen

Vantaan kaupunginvaltuusto on 16.12.2024 § 17 hyväksynyt Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomaisen taksan yleiset perusteet ja maksutaulukon sekä saattanut nämä voimaan 1.1.2025 alkaen. Maksutaulukon mukaan ympäristönsuojelulain 118 §:n mukaisista meluilmoituksista peritään perusmaksuna 1170 € (laaja, keskimääräinen käsittelyaika 15 h) ja 470 € (suppea, 6 h). Taksan 5 §:n mukaan asian käsittelyn vaatiman työmäärän ollessa merkittävästi keskimääräistä vähäisempi, voidaan maksu määrätä 50 prosenttia perusmaksua pienemmäksi.

Toimeenpano

Päätöstä ja siinä annettuja määräyksiä on noudatettava ympäristönsuojelulain 200 §:n perusteella mahdollisesta muutoksenhausta huolimatta.

Päätöksen antaminen

Päätös annetaan 21.5.2026

Jälkivalvonta

Jos toimintaa ei harjoiteta tämän päätöksen mukaisesti tai toiminnasta aiheutuu ympäristön tai pohjaveden pilaantumista tai sen vaaraa, valvontaviranomainen voi asian laatu huomioon ottaen ryhtyä ympäristönsuojelulain 169, 175, 179, 181 tai 182 §:ssä tarkoitettuihin valvontatoimiin lainvastaisen tilan oikaisemiseksi taikka toiminnan keskeyttämiseksi.

Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristökeskus
Johtava ympäristötarkastaja Rantataro Maarit

19.5.2026

VD/2457/11.01.01.01/2026

Vantaa 19.5.2026

Rantataro Maarit
Johtava ympäristötarkastaja

Liitteet Karttaliite, OP6 työt ja altistuvat kohteet kartalla, päivitetty

Allekirjoitettu sähköisesti asianhallintajärjestelmässä.

Täytäntöönpano Ympäristökeskus

Päätös on yleisesti nähtävänä

Aika 21.5.2026

Paikka Vantaan kaupungin internetsivulla paatokset.vantaa.fi

Tiedoksianto asianosaiselle

Tiedoksiantaja: Ympäristökeskus

 Muulla tavoin

Päätös liitteineen annetaan tiedoksi julkisella kuulutuksella. Tiedoksianto toimitetaan julkaisemalla kuulutus Vantaan kaupungin verkkosivuilla ja Lupapiste-palvelussa. Kuulutuksen julkaisemisesta tiedotetaan Vantaan Sanomissa.

Pvm: 21.5.2026

Vastaanottajat: Päätös lähetetään ilmoittajalle ja niille, jotka ovat päätöstä erikseen pyytäneet, sekä valvontaviranomaisille ja asiassa yleistä etua valvoville viranomaisille. Päätös lisäksi lähetetään tiedoksi niille viranomaisille, joilta on pyydetty lausunto ilmoituksesta. Päätöksestä ilmoitetaan myös niille, jotka ovat tehneet muistutuksen tai esittäneet mielipiteen asiassa tai ovat ilmoitusta erikseen pyytäneet, sekä niille, joille on annettu ilmoitusta koskevasta kuulutuksesta erikseen tieto.

Jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi ja olet tyytymätön tähän päätökseen, voit asianosaisena hakea siihen ja/tai asian käsittelystä perittävään maksuun muutosta **Vaasan hallinto-oikeudelta**.

Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristökeskus 19.5.2026
Johtava ympäristötarkastaja Rantataro Maarit

VD/2457/11.01.01.01/2026

MUUTOKSENHAKUOHJEET

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Valituksen voi tehdä em. lainmukaisuusperusteella myös

- rekisteröity yhdistys ja säätiö, jonka tarkoituksena on ympäristön, terveyden- tai luonnonsuojelun taikka asuin ympäristön viihtyisyyden edistäminen ja jonka toiminta-alueella kysymyksessä olevat ympäristövaikutukset ilmenevät
- toiminnan sijaintikunta ja muu kunta, jonka alueella toiminnan ympäristövaikutukset ilmenevät
- valtion valvontaviranomainen ja vaikutusalueen edellä mainitun muun kunnan ympäristönsuojeluviranomainen
- muu asiassa yleistä etua valvova viranomainen.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksiantopäivää ei lueta valitusajaksi. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Sinun katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun päätös on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla. Päätös on julkaistu päätöstä koskevassa julkisessa kuulutuksessa ilmoitettuna päivänä.

Voit toimittaa valituksen sähköpostilla tai sähköisen asiointipalvelun kautta, postittamalla tai henkilökohtaisesti kirjaamoon sen aukioloaikana. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopuksi tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat (ellet ole niitä aiemmin toimittanut viranomaiselle). Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja sähköinen tai muu mahdollinen osoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat voidaan toimittaa (prosessiosoitte), henkilötunnukseksi tai yritys- ja yhteisötunnukseksi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, henkilötunnus tai yritys- ja yhteisötunnus, kotikunta, sähköinen tai muu mahdollinen osoite, johon oikeudenkäyntiin liittyvät asiakirjat tulee toimittaa, ja allekirjoitus. Valituksen tai muun asiakirjan toimittaminen hallinto- ja erityistuomioistuimen sähköiseen asiointipalveluun katsotaan ilmoitukseksi sähköisen asiointipalvelun käyttämisestä prosessiosoitteena. Sähköistä asiointipalvelua käyttäessä erillistä prosessiosoitteen ilmoittamista ei tarvita. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksu sen mukaan kuin tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) säädetään (<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2015/20151455>). Ajantasainen tieto maksuista löytyy tuomioistuinlaitoksen sivustolta (<https://oikeus.fi/tuomioistuimet/fi/index/asiointijulkisuus/maksut/oikeudenkayntimaksut/hallinto-oikeudessa.html>).

Vaasan hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Ensisijainen yhteystieto: Asiointipalvelu (<https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>)

Postiosoite: PL 204, 65101 Vaasa

Käyntiosoite: Korsholmanpuistikko 43, 65100 Vaasa

Puhelin: 029 56 42 780 (kirjaamo)

Sähköpostiosoite: vaasa.hao@oikeus.fi

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15

Sähköisen asiakirjan katsotaan saapuneen perille, jos asiakirja saapuu perille viimeistään määräajan viimeisen päivän aikana 23.59 mennessä.

Kaupunkiympäristön toimiala / Ympäristökeskus
Johtava ympäristötarkastaja Rantataro Maarit

19.5.2026

VD/2457/11.01.01.01/2026

Vantaan ratikka Vaaralan asukasinfo

23.2.2026 Vaaralan kappeli



VANTAAN
RATIKKA

Ratikkainfon ohjelma

Klo 17.30 Kahvitarjoilu

- Tilaisuuden avaus ja esittelyt
- Esittely Vantaan ratikka -hankkeesta
- Tilannekatsaus
- Kysymykset ja keskustelua
- Klo 19.00 tilaisuus päättyy

Tervetuloa!



VANTAAN
RATIKKA

Infoon osallistuvat

- [REDACTED]
[REDACTED]
 - [REDACTED]
[REDACTED]
 - [REDACTED]
[REDACTED]
 - [REDACTED]
[REDACTED]
- [REDACTED]
[REDACTED]
 - Kysymykset: ratikka@vantaa.fi



Rakentavan keskustelun pelisäännöt tilaisuudessa

- Tässä tilaisuudessa kerromme rakentamisen vaikutuksista alueilla. Yksittäisiä taloyhtiöitä koskevia asioita kannattaa kysyä sähköpostitse ratikka@vantaa.fi.
- Käymme ensin läpi esitykset, jonka jälkeen on varattua aikaa kysymyksille.
- Kunnioitetaan toisiamme ja pidetään keskustelu asiallisena.
- Puheenvuoroa voi pyytää kättä nostamalla. Puhutaan omalla vuorolla ja pidetään puheenvuorot tiiviinä.
- Kaikkiin kysymyksiin emme välttämättä osaa tällä hetkellä vielä vastata.

Teemme koosteen tilaisuudessa esiin nousseista kysymyksistä ja vastauksista.

[Kooste julkaistaan ratikan nettisivuilla](#) (Raitiotien rakentaminen Hakunilasta zerilaan)

Hanke-esittely

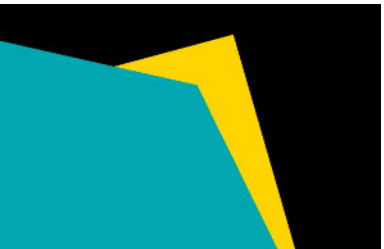
Muistiinpanot tilaisuuden alusta

Tilaisuuden avaus ja esittelyt:

Vantaan kaupungin vuorovaikutusasiantuntija Veera Wallenius avasi tilaisuuden toivottamalla osallistujat tervetulleeksi ja esittelemällä paikalla olleen Vantaan ratikan henkilöstön.

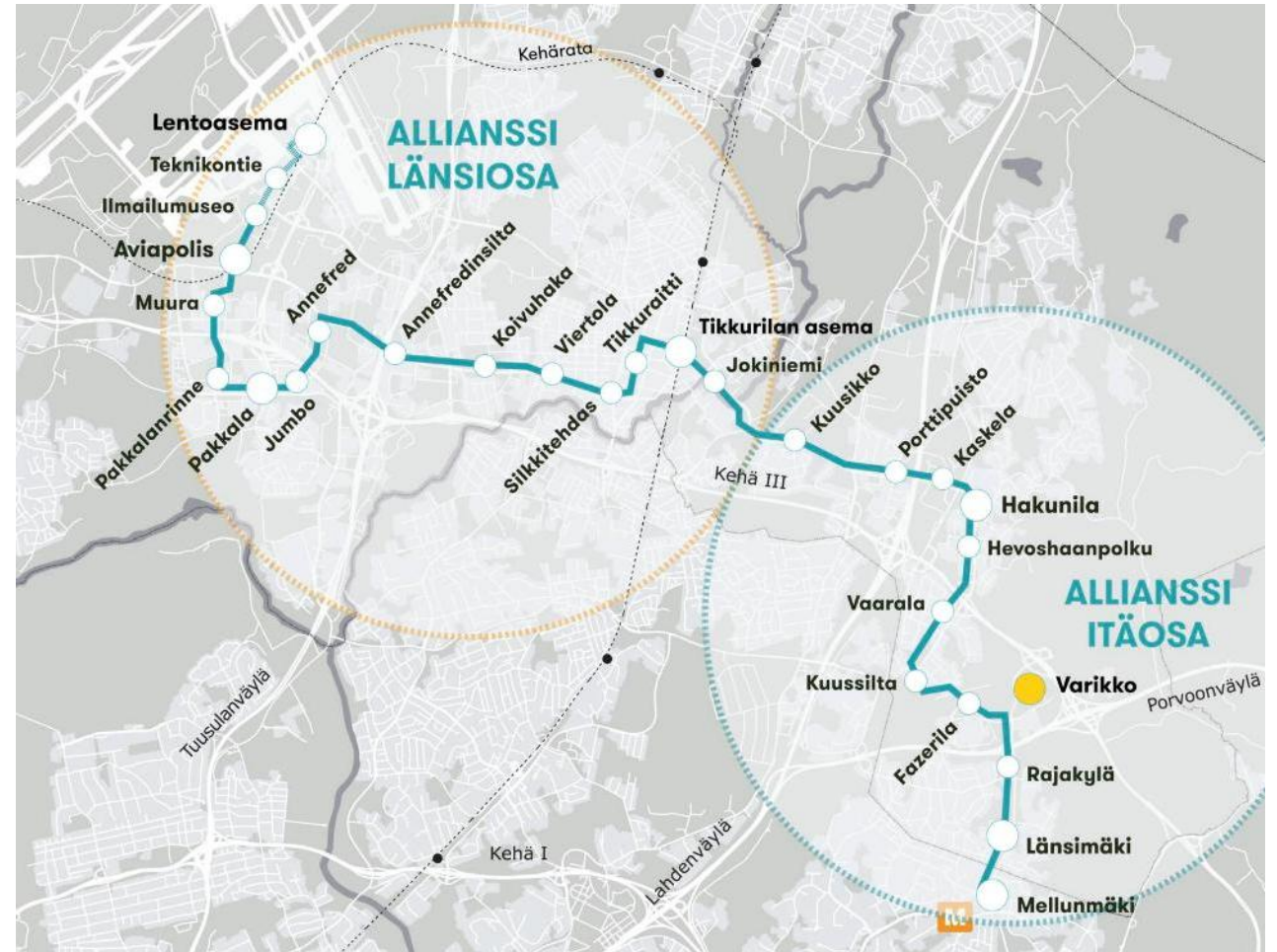
Esittely Vantaan ratikka -hankkeesta:

Vuorovaikutusasiantuntija Veera Wallenius esitteli lyhyesti Vantaan ratikka hankkeen ja sen tämänhetkisen tilanteen.



Vantaan ratikka

- Vantaan ensimmäinen pikaraitiotie välille Mellunmäki – Lentoasema (Ilmailumuseo)
- Reitin pituus 19,3 km (17,9 km)
 - 17,5 km omalla ajoradalla
 - 0,4 km joukkoliikennekaistalla- tai kadulla
 - 1,4 km sekaliiikennekaistalla
- Pysäkkejä: 27 kpl (25 kpl)
 - Keskimääräinen pysäkkiväli 740 m
- Huippunopeus: 50 km/h
- Kapasiteetti: Jopa 225 hlöä / ratikka
- Vuoroväli: 7,5–20 min
- Hankkeen toteuttamisesta vastaa kaksi allianssia.



Vantaan ratikan reitti



17.11.2025 päätetty laajuus. Jatko
Helsinki-Vantaan lentoasemalle viedään
päätöksentekoon kesäkuussa 2026.

Yleisaikataulu



Käyttöönotto ja
liikennöinnin aloitus-
edellytykset
2029



Allianssin
Toteutusvaihe
1.12.2025 →
Rakentaminen



Allianssin
1. kehitysvaihe
10/2024 –
30.11.2025



Vantaan
kaupungin-valtuusto
hyväksyi
Vantaan ratikan
rakentamisen
22.5.2023



Jatkosuunnittelu-
vaihe
2020–2023



VANTAAN
RATIKKA

Ratikka tuo lisää asukkaita ja työpaikkoja



1 Läntinen Veromies
+8 900 asukasta
+ 10 000 työpaikkaa

8 Heidehof
+ 5 300 asukasta
+ 3 100 työpaikkaa

2 Pakkala
+7 900 asukasta
+ 2 700 työpaikkaa

9 Hakkila
+3 400 asukasta
+ 800 työpaikkaa

3 Itäinen Veromies
+11 900 asukasta
+ 5 800 työpaikkaa

10 Porttipuisto-Kuusikko
+ 1 900 asukasta
+ 890 työpaikkaa

4 Koivuhaka
+900 asukasta
+ 2 300 työpaikkaa

11 Hakunila
+ 6 500 asukasta
+ 580 työpaikkaa

5 Viertola
+ 4 300 asukasta
+ 240 työpaikkaa

12 Vaarala
+ 4 000 asukasta
+ 470 työpaikkaa

6 Tikkurila
+7 400 asukasta
+ 1 100 työpaikkaa

13 Rajakylä-Länsimäki
+ 3 700 asukasta
+ 180 työpaikkaa

7 Jokiniemi
+1 600 asukasta
+ 2 500 työpaikkaa

Ratikka kuljettaa tuhansia

On ennakoitu, että ratikan matkustajamäärä on...

**31 000 matkustajaa / vrk
vuonna 2030**

**47 000 matkustajaa / vrk
vuonna 2050**



Havainnekuva, Vaarala



VANTAAN
RATIKKA

Havainnekuva, Fazerintie



VANTAAN
RATIKKA

Tilannekatsaus

Muistiinpanot tilannekatsauksesta

- Vaaralan varikon projektijohtaja Riku Raitala, kaupunkiliikenne Oy:stä esitteli Vaaralan varikko -hankkeen tämän hetken tilanteen.

Varikosta tulossa säilytyspaikka noin 15–18 raitiovaunulle. Varikko huolehtii siitä, että ratalinja pystyy toimimaan. Työt varikon osalta alkavat maaliskuussa puiden kaadolla. Huhtikuussa tehdään valmistelevia töitä ja varikon rakennustyöt alkavat huhti-toukokuussa.

Varikko rakennus on matala puuverhoiltu rakennus. Katto on osin aurinkopaneeleita ja osin viherkattoa.

Kaupunkiliikenne Oy tulee varikon omistajaksi, ja aloittaa Vantaan ratikan liikennöimisen.

- Hakunilan ja Vaaralan rakentamisesta vastaava, Vantaan ratikan osaprojektipäällikkö Sakari Leino kertoi tarkemmin Vaaralan alueen tulevasta rakentamisesta ja töiden aloituksesta alueella. Lisäksi käytiin läpi jo ennakoon tulleet yleisökysymykset.

Vantaan ratikan aloituskohteet ovat Vaaralassa louhintatyöt Vaaralan kalliolla sekä Vaaralankujan vesihuoltotyöt, joiden alkaminen varmistuu myöhemmässä vaiheessa.

Fazerilan alueen töiden aloitus on riippuvainen Lupa- ja valvontaviraston myöntämän vesiluvan saamisen ajankohdasta. Osuudella tutkitaan vielä puiden kaadon mahdollisuutta kriittisiltä osin ennen 1.4. alkavaa lintujen pesintää.

Tällä hetkellä käynnissä työnaikaisten liikennejärjestelyiden suunnittelu jokaisesta kohteesta ja risteyksestä erikseen.

Esiteltiin ennakoon tulleet yleisökysymykset ja tämänhetkinen tilanne niiden osalta. Yleisökysymyksiä oli saatu Hakunilantien tärinämittausten, Rajatien tulevan liikenteen, Kehä III ylittävän sillan tulevien rakentamistöiden ja rakentamisen varmistuksen osalta.

Esittelyjen lomassa sekä sen jälkeen oli varattu aikaa yleisökysymyksille ja niihin vastaamiseen. Kysymykset ja vastaukset löytyvät tämän esityksen lopusta.

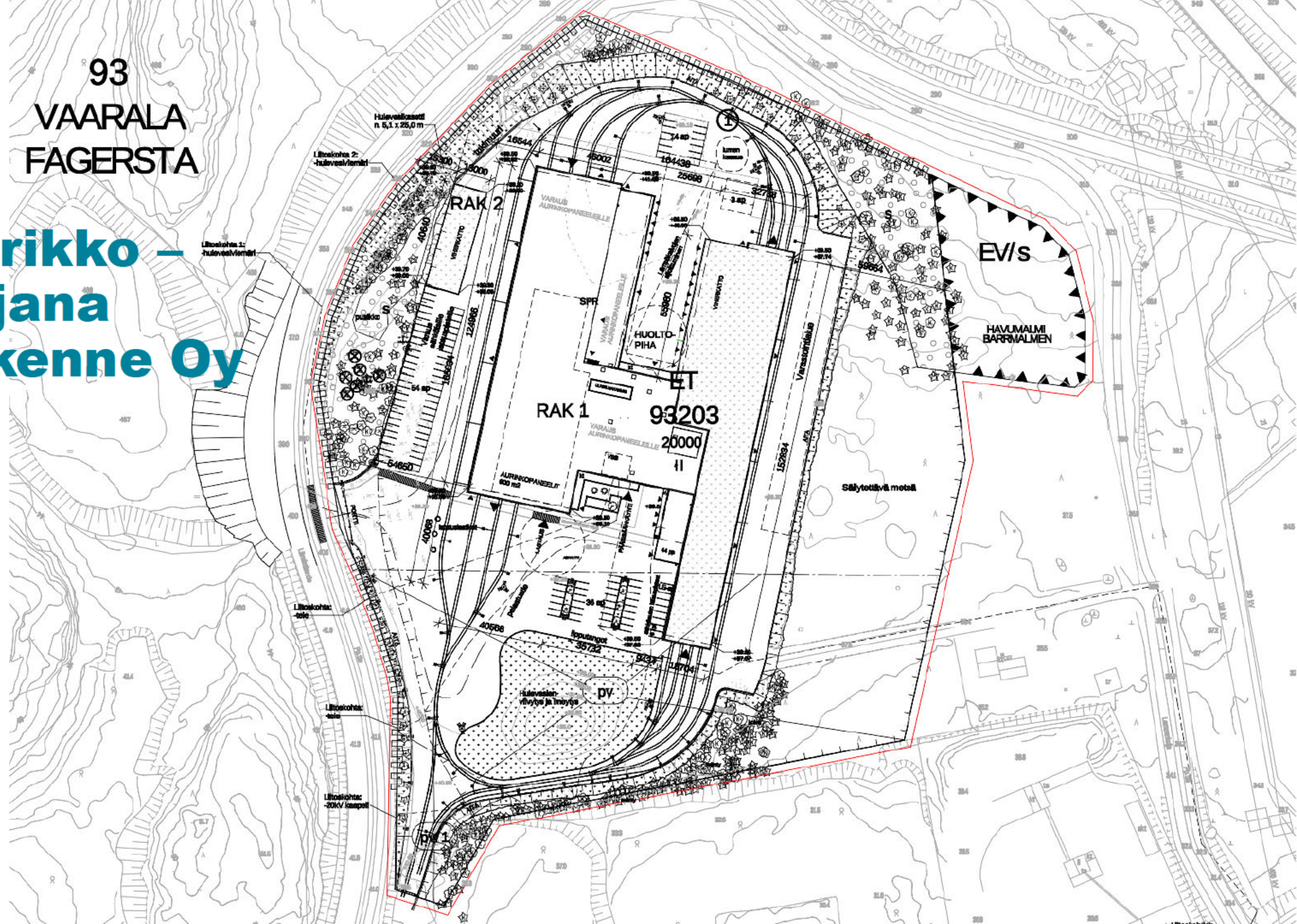


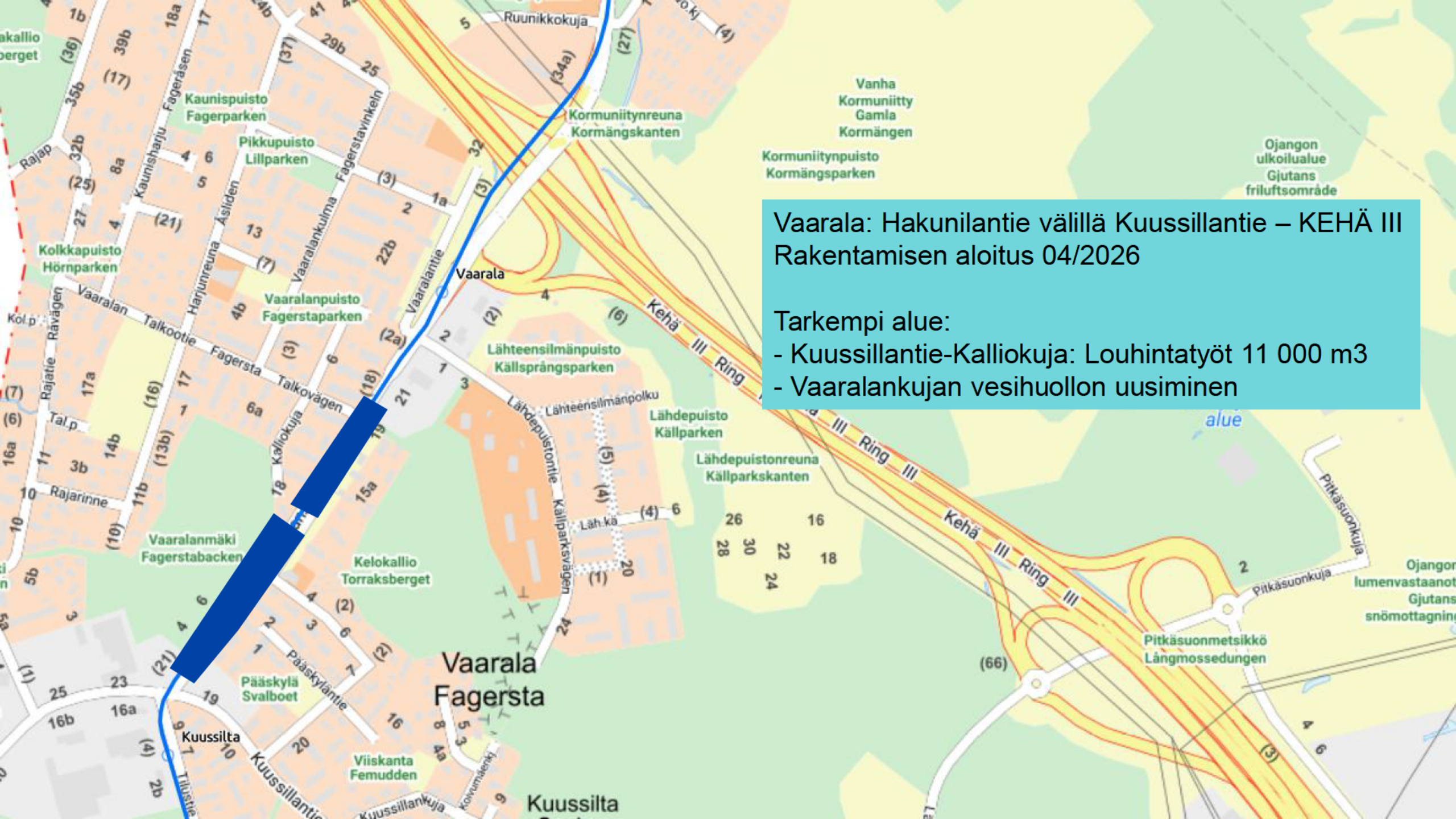
Vaaralan varikko – Rakennuttajana Kaupunkiliikenne Oy



93
VAARALA
FAGERSTA

Vaaralan varikko – Rakennuttajana Kaupunkiliikenne Oy





Vaarala: Hakunilantie välillä Kuussillantie – KEHÄ III
Rakentamisen aloitus 04/2026

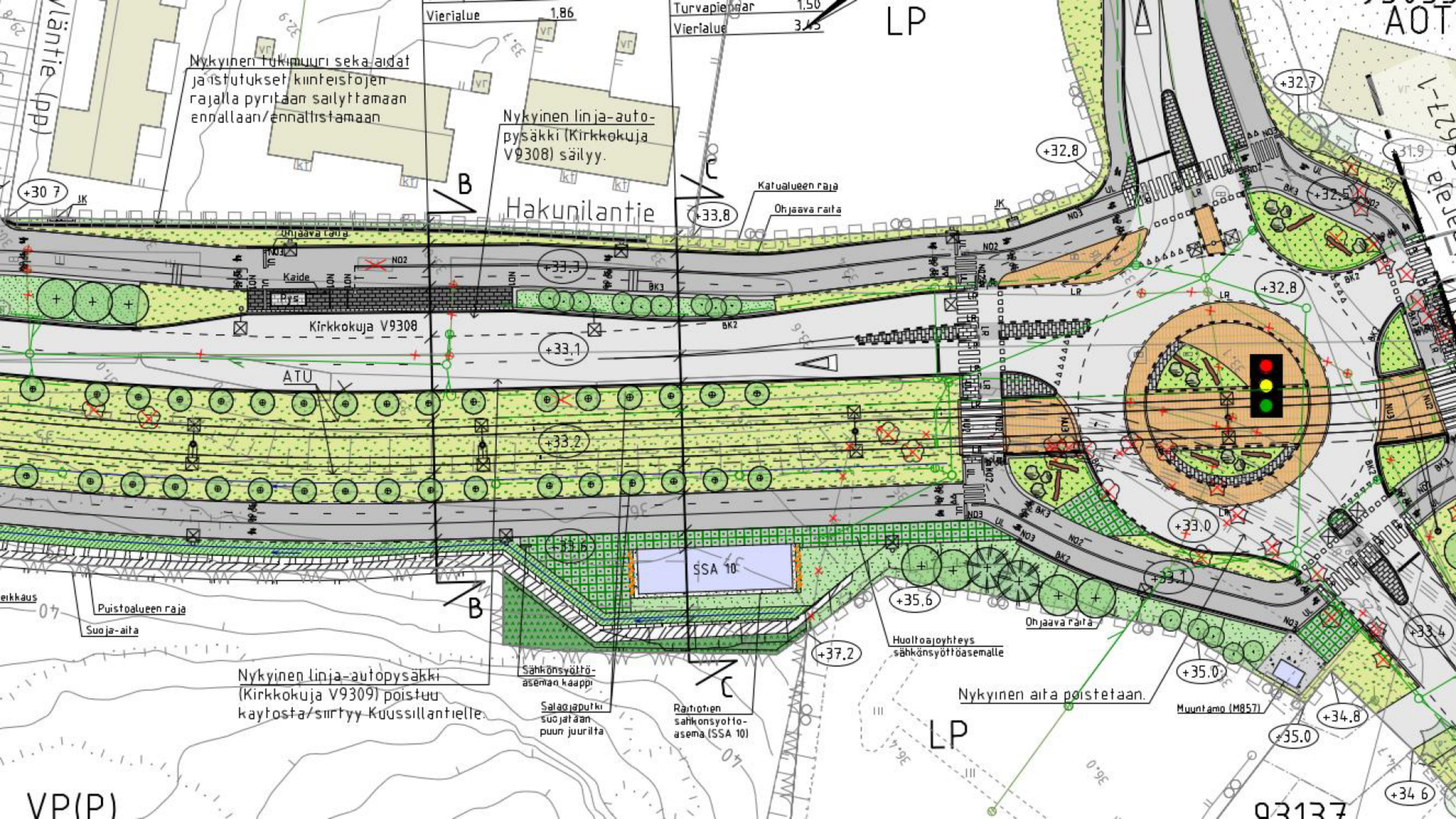
Tarkempi alue:

- Kuussillantie-Kalliokuja: Louhintatyöt 11 000 m³
- Vaaralankujan vesihuollon uusiminen



Fazerilan alue: Fazerintie, Rivieranraito ja Tilustie →
Rakentamisen aloitus arviolta 05-06/2026?

Aloitusta siirtynyt johtuen lupatilanteesta



Nykyinen tukimuuri sekä aidat ja istutukset kiinteistöjen rajalla pyritään säilyttämään ennallaan/ennallistamaan

Nykyinen linja-auto-pysäkki (Kirkkokuja V9308) säilyy.

Hakunilantie

Kirkkokuja V9308

ATU

SSA 10

Nykyinen linja-autopysäkki (Kirkkokuja V9309) poistuu käytöstä/siirtyy Kuussillantielle.

Sähkönsyöttö-aseman kaappi

Salaojaputki suojataan puun juurilta

Ratatiön sähkönsyöttö-asema (SSA 10)

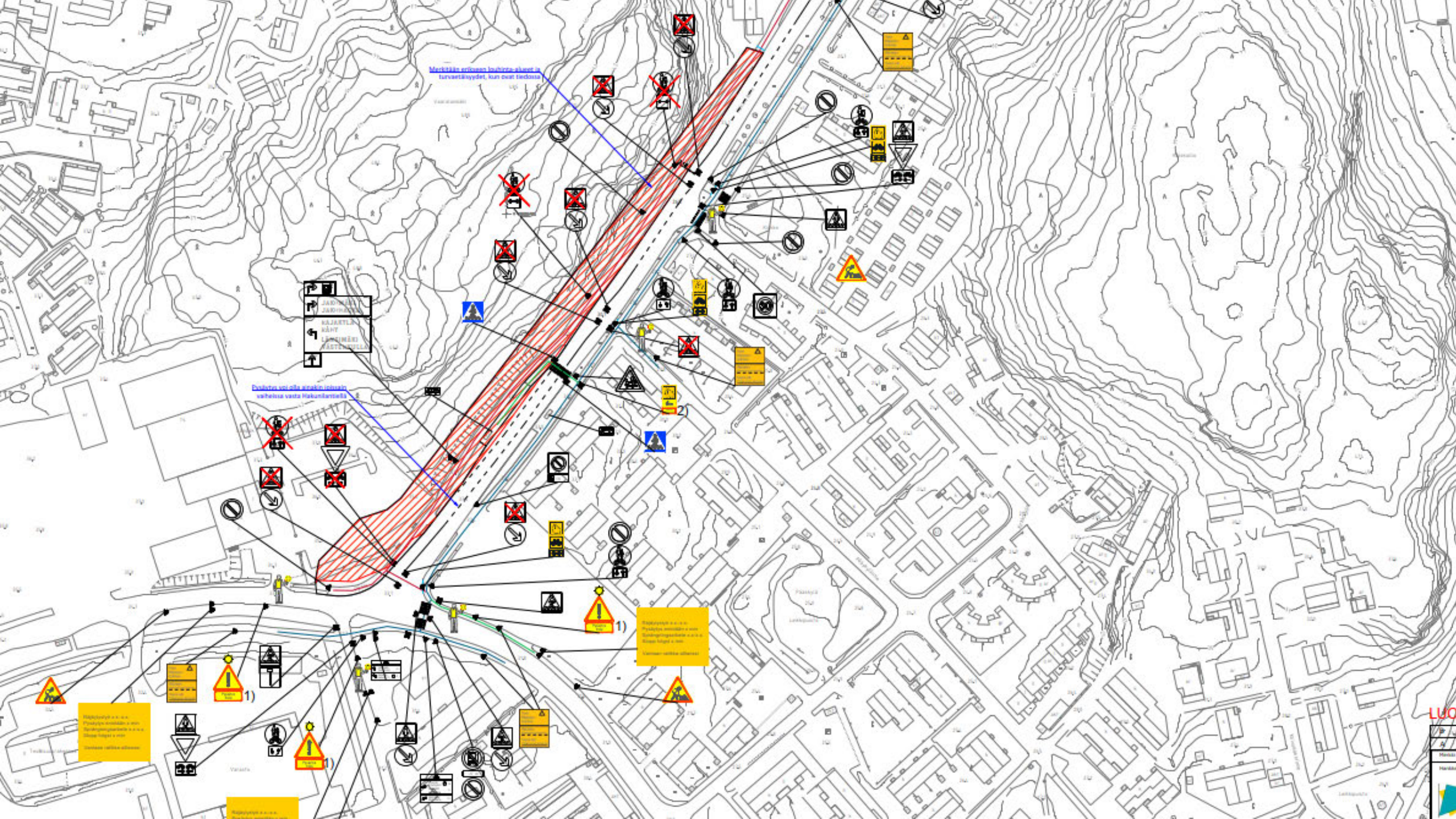
Huoltoajoyhteys sähkönsyöttöasemalle

Nykyinen aita poistetaan.

Muuntamo (M0571)

VP(P)

93137



Kysymyksiä ja keskustelua

• **Kehä III ylittävä silta**

- Hakunilantie, värinämittaukset koskien asuntojen kuntoa
- Rajatien tilanne
- Kehä III ylittävä silta
- Varastoalueet ja tukikohdat
- Katusuunnitelmat tulossa nähtäville Hakunilantiestä 23.3. kun on AVI:n hyväksytty päätös vesiluvasta.



Hakunilantie, tärinämittaukset koskien asuntojen kuntoa

Fazerintie 1 Länsimäen Sähköasema



RAKENTEET

Julkisivut:	Betoni
Runko:	Betoni
Sokkeli:	Betoni
Kerrosuku:	

PERUSTAMISTAPA

Kallionvarainen sorapatjalla

Pohjataso:

KIINTEISTÖN YHTEYSTIEDOT

Kiinteistön edustaja: Fingrid Oy
Puhelinnumero: 0303955000
Sähköposti:
Muut yhteystiedot:

TÄRINÄN OHJEARVOT RAKENTEILLE:

Kiihtyvyyden kiinteä ohjearvo:

$$0,5 \text{ G} = 0,49 \text{ m/s}^2$$

Tärinäherkät laitteet:

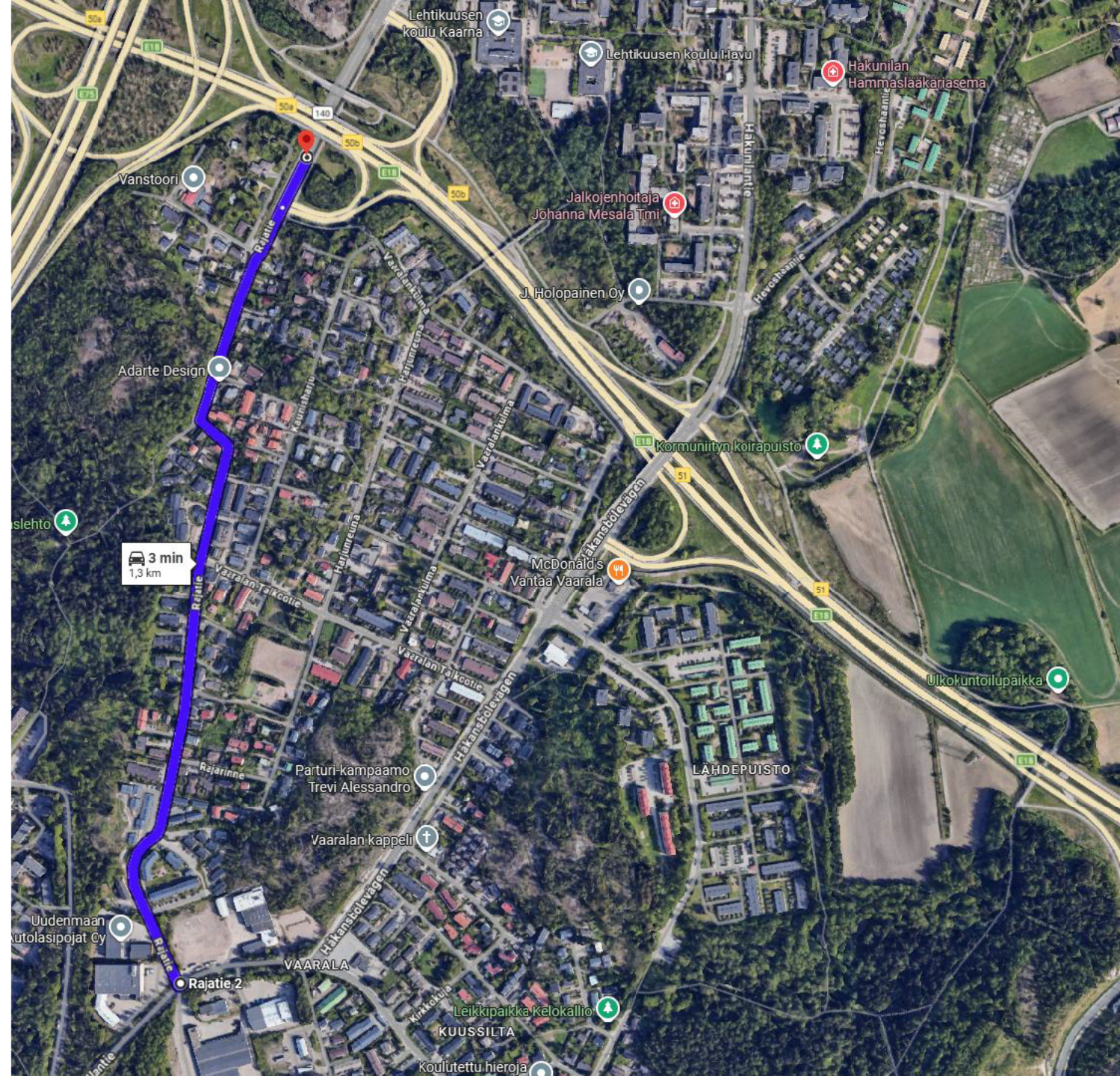
Sähköaseman GIS laitos, katkaisijat ja mittamuuntajat

Erityishuomiot:

Tärinän ohjearvo kiinteä 0,5 G laitteita ei voi vaimentaa. Voimajohtojen ohjearvot tärinälle Liitteessä 3.

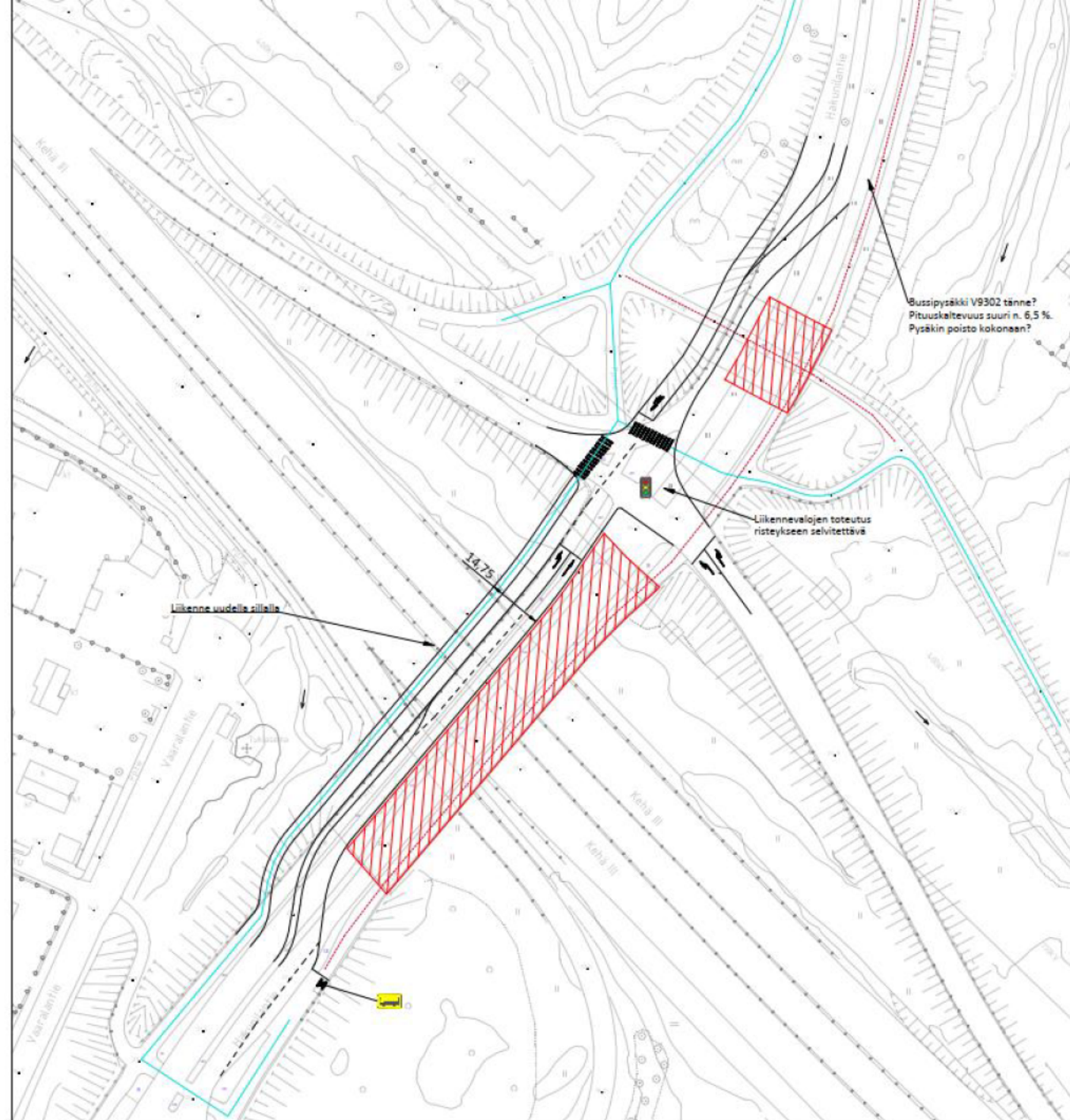
Rajatien tilanne

- Hakunilantiellä katutöiden aikana Rajatien liikenne tulee kasvamaan
- Keinot läpiajoliikenteen välttämiseksi
 - Moottorijoneuvolle ajo kielletty, vain tontille ajo sallittu (Ei vaikutusta)
 - Hidasteiden lisääminen (Asukkaille inhottava, saattaa vähentää hieman läpiajoliikennettä. Kunnossapidon mielipide?)
 - Valvonta (Pistotarkastukset mahdollisia, mutta jatkuva valvonta ei mahdollinen. Vaikutus läpiajoliikenteen määrään vähäinen)
 - Yksisuuntaisuus (Lupa saatava kaupungilta, asukkaiden mielipide? Vaikutus?)
 - Jkpp erottaminen ajoradasta estein (Ei vähennä läpiajoliikennettä, lisää lasten turvallisuutta)
 - Rajatien sulkeminen pohjois- ja/tai etäläpäistä? (Iso vaikutus läpiajoliikenteeseen, lasten turvallisuus lisääntyy, asukkaiden kulku vaikeutuu, työmaalle ohjautuva liikenne lisääntyy, ei allianssin päätettävissä)

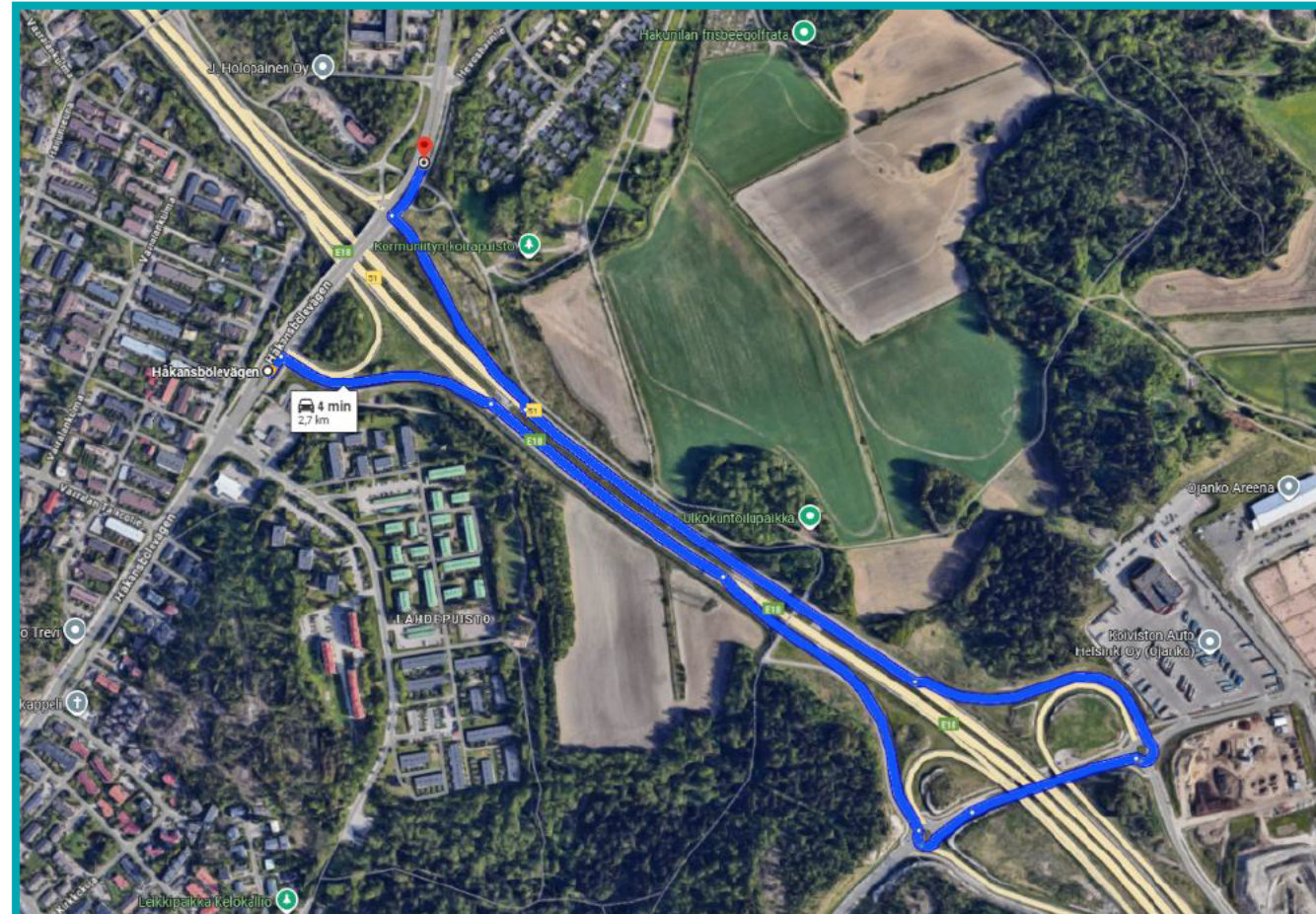
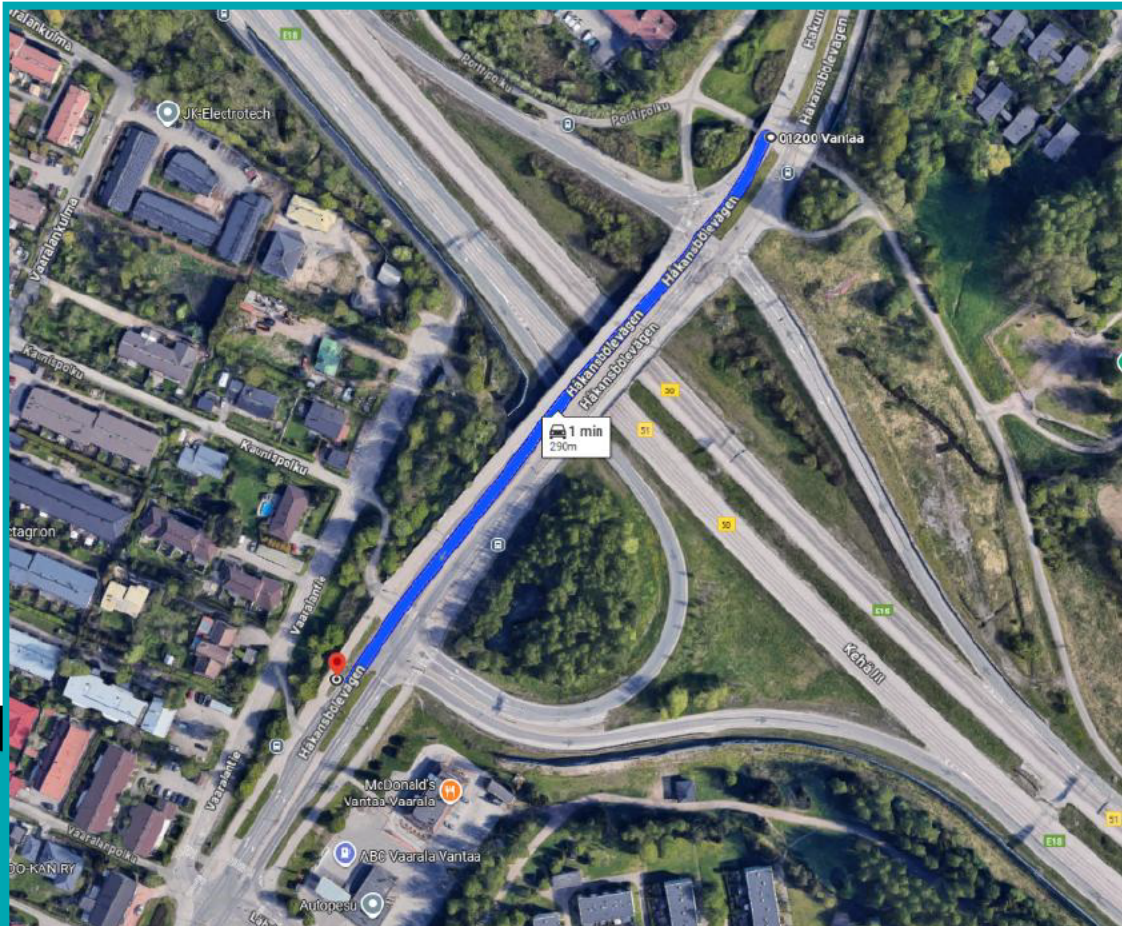


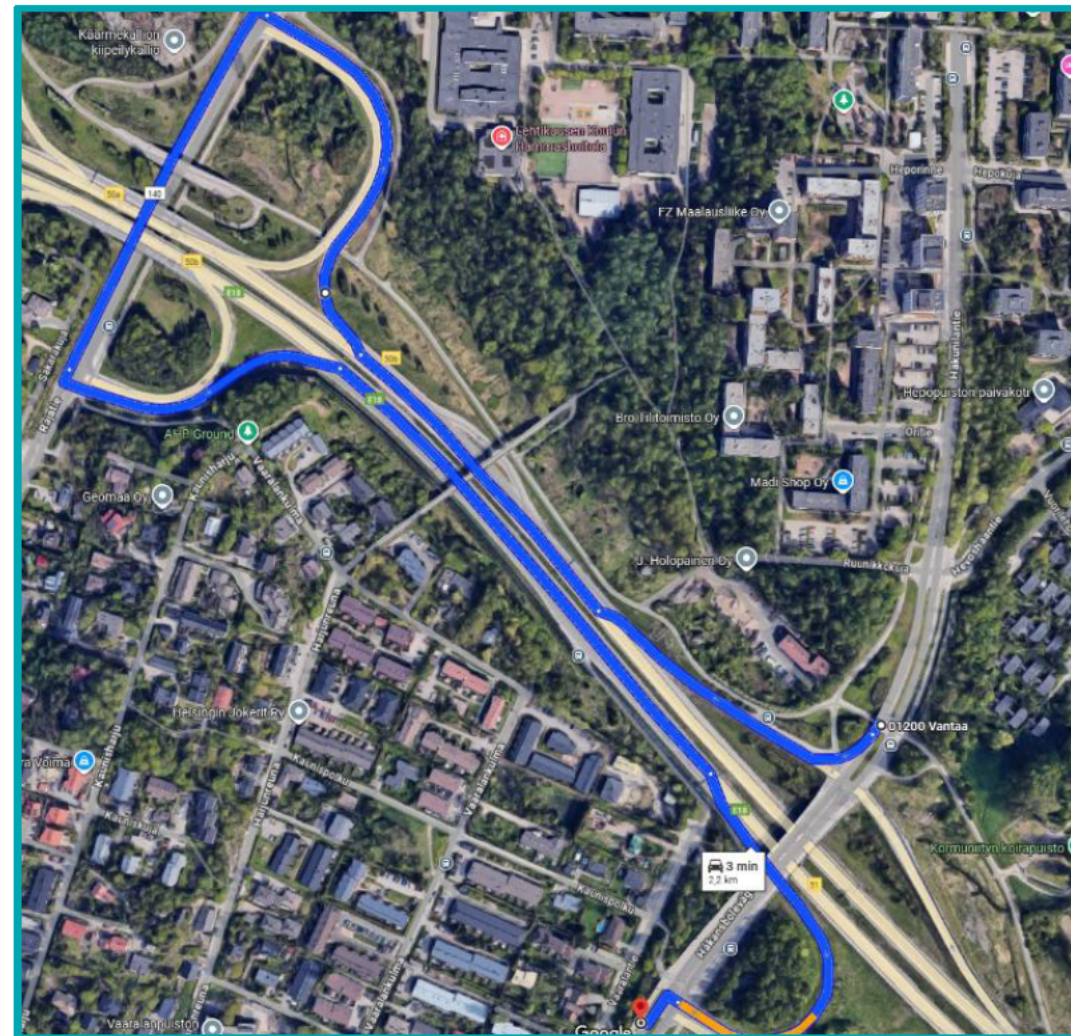
KEHÄ III ylittävä silta

- Silta uusitaan kokonaisuudessaan
- Sillan purkaminen ja rakentaminen puolikkaana liikenne vieressä ei mahdollinen
- Vaihtoehto 1: Varasilta länteen (jkpp+joukkoliikenne)
- Vaihtoehto 2: Täydellinen liikennekatko



Ajoliikenne vaikutukset etelästä pohjoiseen +3-5min. 2,4km





Varastoalueet ja tukikohdat



Työmaan osoite:

Lovikivenkuja 3, 01230 Vantaa

60.262434, 25.090647

- Päätukikohta Lovikivenkuja
- Pieniä tukikohtia 3-4 lohkon varrelle



VANTAAN
RATIKKA

Tilaisuudessa esitetyt kysymykset ja vastaukset

1. Kysymys: Pysäkkejä on 25 kappaletta, mitkä kaksi jäävät niistä pois.

Vastaus: Tässä vaiheessa pois jäävät Teknikontien ja lentoaseman pysäkit

2. Kysymys: Rajatien kohdalla voisi olla vaihtoehtona yksisuuntainen liikenne etelästä pohjoiseen, mutta kasvattaisiko sen Vanhan Porvoontien (Heikinlaakso) läpiliikenne liikaa? Joka tapauksessa jo nyt osittain yksikaistainen liikenne parkkialueiden myötä. Miten päätös tehdään Rajatien suhteen?

Vastaus: Heikinlaakson läpiliikenteen kasvaminen ei alustavan näkemyksen mukaan ole ongelma, mutta reitti on sen verran kaukana, että todennäköisesti ihmiset eivät lähde sieltä kiertämään, vaan ajaa työmaan läpi Hakunilantietä. Kohteeseen voidaan miettiä kiertotieopastusta Heikinlaakson kautta. Sakari Leino laatii asiasta ehdotuksen, joka etenee allianssin projektiryhmään päätettäväksi. Allianssin päätösvalta on hankkeen projektiryhmällä ja johtoryhmällä, ja tämä päätös voidaan todennäköisesti tehdä hankkeen projektiryhmässä.

Yleisökommentti: Rajatien osalta esitetyt kaikki muut vaihtoehdot ovat huonoja lukuun ottamatta kadun sulkemista toisesta päästä. Kaikki muut vaihtoehdot ovat katastrofeja.

3. Kysymys: Onko mahdollista mennä Helsingin rajan yli liikenteen kanssa? Kun tie menee Jakomäen kautta. Lännen puolelta ei taida päästä niin että kiertäisi Rajatien?

Vastaus: Rajatie voidaan sulkea molemmista päistä ja ohjata liikennettä Ikean suuntaan. Hakunilantietä ei voida sulkea, jolloin kulkeminen johtuu työmaan läpi eikä lähde kiertämään Heikinlaakson kautta.

Liikennettä voidaan ohjata Helsingin rajan yli, kunhan se sopii molemmille kaupungeille. Kiertotiereitit ja järjestelyt vaativat aina hyväksynnän ko. kaupungilta. Jakomäen ja Heikinlaakson kautta kiertämisellä ta...



4. Kysymys: Kulkeeko julkinen liikenne esimerkiksi Fazerilta Hakunilaan päin ollenkaan Kehä III sillan rakentamisen aikana?

Vastaus: Kulkee jos tehdään varasilta, mutta jos sitä ei rakenneta niin bussiliikenne siirtyy kiertoreitille. Tällöin linja-autoliikenne hieman heikkenee, ja se joutuu kiertämään 3 minuutin ylimääräisen kierroksen.

5. Kysymys: Voiko esitykseen laittaa hankkeen projektiryhmän yhteystiedot, jolloin voi ottaa yhteyttä suoraan?

Vastaus: Hankkeen yhteydenpito on järjestetty viestintäkanavin, joiden kautta tieto välittyy myös tarvittaville kohderyhmille.

6. Kysymys: Mikäli kaupunki ei suostu sulkemaan Rajatietä niin saadaanko kadulle jalankulkuväylä ja suojatiet?

Vastaus: Tässä vaiheessa ei pystytä lupaamaan jalankulkuväylää ja suojateitä. Aloitetaan esittämällä sulkemista vaihtoehtona ja jos sitä ei hyväksytä, aloitetaan keskustelu jalankulkuväylän ja suojatien osalta.

7. Kysymys: Onko Tilustien ja Hakunilantien liikenneympyrätyöt sellaisia, että Rajatieltä pääsee Kuussillantielle koko ajan?

Vastaus: Jos Rajatietä ei suljeta niin Kuussillantielle yhteys säilyy. Rajatien sulkeminen katkaisee yhteyden.

Yleisöehdotus: Rajatien sulun voisi tehdä Vaaralan Talkootien kohdalle. Eli Talkootien suuntaisesti Rajatien sulkeminen, jolloin Vaaralan Talkootiestä muodostuisi umpikuja.

Vastaus: Ehdotusta pidettiin oikein hyvän vaihtoehtona.



8. Kysymys: Kuussillantien varastoalueen takana olevat rivitalot pitäisi varmasti katselmoida, kun ovat niin lähellä louhittavaa kalliota?

Vastaus: Kyseiset talot ovat melko varmuudella katselmoitavien kohteiden joukossa.

9. Kysymys: Minne ovat tulossa Fazerilan uudet kerrostalot?

Vastaus: Suunnitelmat kerrostalojen osalta on liitetty materiaaliin mukaan. Uusi asuinalue sijoittuu Fazerintiellä etelä- ja pohjoispuolelle Fazerin tuotantolaitosten kohdalla. Eteläinen alue sijoittuu nykyisen parkkipaikan kohdalle.

10. Kysymys: Milloin tulevat Hakunilantien suunnitelmat?

Vastaus: Hakunilantien katusuunnitelmat ovat tällä hetkellä tilaajan, eli Vantaan kaupungin tarkastettavina. Tilaajan hyväksyessä suunnitelmat ne tulevat luonnoksina nähtäville 23.3.

11. Kysymys: Näkyykö katusuunnitelmissa meluesteet?

Vastaus: Kyllä, katusuunnitelmissa esitetään meluesteet ja meluratkaisut.

12. Kysymys: Miten louhintojen mittaukset ja katselmoinnit toteutetaan?

Vastaus: Näiden osalta ollaan suoraan yhteydessä kyseessä oleviin kiinteistöihin.

13. Kysymys: Viime vuonna tehtiin melumittauksia. Onko niistä saatavissa tietoja taloyhtiöille?

Vastaus: Kaikille kaduille, johon tulee raitiotie, on tehty meluselvitys ja melumallinnus. Sen perustella melulta suojattavaksi määritetyssä kohteessa on suoritettu talon julkisivun ääneneristävyyden mittaukset. Meluntorjuntatarve on Vantaan ratikassa määritetty melutason muutoksen ja raitioliikenteestä aiheutuvan melutason perusteella. Meluntorjuntaa esitetään ulkoalueiden suojaksi kohteissa, joissa raitioliikenteestä aiheutuvan melun arvioidaan ylittävän Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot ja liikenteen yhteismelun on arvioitu hankkeen vuoksi kasvavan merkittävästi. Merkittäväksi kasvuksi on määritetty yli 2 dB nousu keskiäänitasossa. Sisätilojen suojaksi esitetään meluntorjuntaa lähtökohtaisesti aina, kun laskennallisen arvion perusteella sisämelua koskevat melun ohjearvot eivät alitu. Kaikille melusuojausta tarvitseville rakennuksille on katusuunnitelmassa esitetty meluntorjuntaratkaisu. Melumittauksien tuloksia ei tulla erikseen esittämään suunnitelmien nähtävillä olon aikana. Tulokset liitetään hyväksytyn katusuunnitelman pakettiin, joka on julkinen dokumentti.

14. Kysymys: Kuinka paljon louhitaan kalliota metreinä?

Vastaus: Kadun takia louhittava lisäleveys on leveimmillään noin 7 metriä. Kadun varteen rakennettavan sähkönsyöttöaseman kohdalla tätäkin enemmän.

Jälkikäteen tehty tarkennus: Kalliota louhitaan paikoin toistakymmentä metriä.



15. Kysymys: Poistuuko linja-auto pysäkki?

Vastaus: Linja-autopysäkki ei siirry louhinnan alkaessa mutta lopullisesti kyllä. Lopullisessa ratkaisussa Kirkkokujan länsipuolinen linja-autopysäkki (suunta Hakunilasta Kuusillantielle) siirtyy Kuusillantielle. Työaikaisen linja-autopysäkin sijoittumista voidaan vielä miettiä.

16. Kysymys: Säilyykö kampaamontalo?

Vastaus: Säilyy.

17. Kysymys: Tarvitseeko taloyhtiöiden huomioida jotain vesihuoltoremonttien osalta?

Vastaus: Ei tarvitse. Tonttien puolelle ei olla tulossa, vesihuoltoa rakennetaan vain katualueella.

18. Kysymys: Keneen olla yhteydessä, jos haluaa puhua liittymäasioista, ja saneerata kiinteistön vesijohtoa hankkeen rakennustöiden kanssa samassa yhteydessä?

Vastaus: Sivulta: <https://www.hsy.fi/liittyminen/>

19. Kysymys: Miten toimitaan Hakunilantien kiskoja alle jäävän vesijohtoverkoston kanssa?

Vastaus: Hakunilantien kiskoja alle jäävä vesijohtoverkosto putkitetaan. Radan alitukset ja vinossa kulkevat vesijohdot uusitaan ja laitetaan suojaputkeen.

20. Kysymys: Onko Kehä III ylittävä silta tiensä päässä, ja voiko ratikalle rakentaa oman sillan?

Vastaus: Tämän osalta suunnittelussa on tehty lukuisia selvityksiä. Kuntotarkastuksessa on selvinnyt, että silta on huonossa kunnossa ja vaatisi viiden vuoden kuluttua massiiviset kunnostukset, lisäksi sillan alikulkukorkeus ei täytä nykyisiä vaatimuksia. Silta on päätetty uusita kokonaisuudessaan. Rakentamisen osalta on tarkastelussa kaksi vaihtoehtoa. Varasillan rakentaminen jalankulku- ja pyörä- sekä joukkoliikenteen osalta tai täydellinen liikennekatko.

21. Kysymys: Millainen kallioleikkauksesta tulee? pystysuora vai vino?

Vastaus: Kallioleikkauksesta tulee pystysuora.

22. Kysymys: Muuttuuko Hakunilantien nykyinen korko?

Vastaus: Nykyistä korkoa joudutaan muuttamaan esimerkiksi ratikan geometrian tai vesien ohiauksen vuoksi, mutta muutokset eivät ole merkittäviä. Muutokset tehdään niin lähellä nykyistä korkoa kuin mahdollista.

Seuraa Vantaan ratikkaa ja kysy

- Verkkosivut pääkanava
 - www.vantaa.fi/ratikka
- Tilaa uutiskirje vantaa.fi/uutiskirjeet
- Sähköposti ratikka@vantaa.fi
- Puhelin 044 930 8057
- Somekanavat:
 - Facebook, Instagram, LinkedIn
 - @vantaanratikka #vantaanratikka
 - YouTube-kanava: Vantaan kaupunkiympäristö





VANTAAN
RATIKKA

Kiitos



Muistutus suunnitelma-kuvaan 58629-2 / [REDACTED]

Lähetäjä [REDACTED]

Päivämäärä ti 19.5.2026 14.54

Vastaanottaja YHT Kirjaamo <kirjaamo@vantaa.fi>

MUISTUTUS:

1-suuntainen autoliikenne (pohjoiseen päin) sallittava Vaaralankujalla edelleen. Muu ei toimi.

Suunnitelmassa (joka tuli julkisuuteen ekaa kertaa 23.3.26 luonnoksessa) on yllättäen tuo aiemmin luvattu 1-suuntainen ajo poistettu ja Vaaralankuja jäisi pelkästään jkpp-väyläksi. Tätä ei vaan toimi.

Luonnosten kommentteihin vastattiin, että joka tontilta (pääkokoojakatu !) Hakunilantielle (ja Hakunilantielta tonteille) ajaminen olisi **turvallisempi** ratkaisu. Tätä väitettä on vaikea ymmärtää.

Allaolevassa kuvassa havaintoesitys PIENEN peräkärryn kanssa.

Auton (5 m) perässä voi olla myös asuntovaunu (2+6 m = 8 m vetoaisan kanssa) = yht 13 m pitkä 'juna'.

Paketti- tai matkailuauton perässä kärry -> yhdistelmän pituus voi olla yli 15 m.

Ei sellainen taivu kovin kapeasta tontti-liittymästä (peräkärre oikeasee) -> kulkuväylän oltava leveä.

Eikä Hakunilantien tilannetta aina näe heti tontin reunasta tullessa, jolloin jäädyään poikittain jkpp:n tukkeeksi, ennen kuin päästään Hakunilantielle. Se lienee suurempi vaara (ja haitta) pyöräilijöille kuin pp-kaistaa pitkin hiljaa ajaminen.



Lisäksi ehdotan, että jk tulee viherkaistan viereen ja pp tonttien puolelle (eli itälaitaan).

Satunnaista / pakollista autoliikennettä Vaaralankujaa varten tulee kuitenkin olemaan, ja on turvallisinta, että autot kulkevat silloin oikeassa reunassa pp-kaistaa.

Ja jalankulkijat + koirat kulkevat yleensä viherkaistan puolta muutenkin.

MUISTUTUS:

Olisi myös mahdollista säilyttää Vaaralan Talkootien bussipysäkki

Hakunilantien itälaidassa, jos pysäkkilevike saisi katkaista viherkaistan pysäkin mittaiselta matkalta. Kun jk olisi sillä puolella (ja pp toisessa reunassa) homma toimisi.

--

NYKYTILANTEESSA

on talvisin joskus ongelma liittyä Vaaralankujalta Hakunilantielle, kun kaupunki on aurannut ison kinoksen näköesteeksi liittymän lähelle.

Tämän tilanteen piti parantua, kun 23.3.26 asti uskottiin, että Vaaralankujalta ajetaan tuohon risteykseen, ja siihen tulee valot.

TULEVAISUUS

nykysuunnitelman mukaisesti olisi, että melkein joka tontilla olisi oma liittymä, ja lumivallin aiheuttama näköeste olisi varmasti pykälää pahempi ongelma, kun viherkaistan puut estävät perusteellisen lumenaurauksen (vaikka kaupunki sitä haluaisi. Ei ehkä haluakaan.)

On jokseenkin käsittämätöntä, että katualuetta levitetään reilusti, mutta ajokaistoja vähennetään.

Valtaosa liikenteestä on kuitenkin autoja. Esim Vaaralan tehtaiden työvuorojen päättyessä on jopa jonoja. - Pyöräilijöitä on harvassa. Millä perusteella pitää olla 2 pyörätietä?

Tilasta ei ole pulaa - sitä on paljon enemmän kuin esim Helsingissä.

3-8 kertaa tunnissa kulkeva ratikka saa omat kaistansa. Muun ajan nuo kaistat ovat tyhjinä. Ratikan palvonta vie hengitystilan ja rahat.

Suunnittelussa ambitiotason pitäisi olla sellainen, että ratikka-perusteella ei missään kohti aiheuteta kohtuutonta haittaa muille. Ratikka on vain pieni osaratkaisu kulkemistarpeisiin, esim omalta kohdaltani ehkä 2 matkaa vuodessa. Kalliita reissuja noin veronmaksajana.





Ehdotus jkpp:n oikaisuksi Kirkkokujan ylityksen ja Vaaralan kappelin portin (Vaaralankuja 5 kohdalla) jalankulkijoiden ja kappelin käyttäjien turvallisuuden parantamiseksi