

VANTAAN RATIKAN KATUSUUNNITELMA- LUONNOSTEN ESITTELY

VUOROVAIKUTUSRAPORTTI 6.6.2022

**KATUSUUNNITELMALUONNOKSET
30.3.–12.4.2022**



**VANTAAN
RATIKKA**

SISÄLLYSLUETTELO

Turbiinitie välillä Ilmakehä – Turbiinikuja	9
Aviabilevardi välillä Karhumäentie - Karhumäenportti, plv 7–237	13
Aviabilevardi välillä Karhumäenportti - Tikkurilantie, plv 237–565.....	15
Rälssitie välillä Kehä 3 – Äyritie, katusuunnitelmaluonnos 58668-2.....	17
Rälssitie välillä Äyritie - Tikkurilantie katusuunnitelmaluonnos 58668-3.....	18
Rälssikuja Tikkurilantieltä pohjoiseen, katusuunnitelmaluonnos 58669-1	22
Tikkurilantie välillä Rälssikuja - Manttaalitie, katusuunnitelmaluonnos 58662-123	
Tikkurilantie välillä Manttaalitie – Tuusulanväylä, katusuunnitelmaluonnos 58662-2	24
Tikkurilantie välillä Tuusulanväylä - Ohtolankatu, katusuunnitelmaluonnos 58662-3	26
Tikkurilantie välillä Ohtolankatu - Niittytie, katusuunnitelmaluonnos 58662-4 ..	28
Tikkurilantie välillä Niittytie - Puutarhatie, katusuunnitelmaluonnos 58662-5 ...	31
Tikkurilantie välillä Puutarhatie - Kuriirikuja, katusuunnitelmaluonnos 58662-632	
Heidehofintie välillä Markusaksenpuisto - Kyytitie, katusuunnitelmaluonnos 59030-1	34
Kyytitie välillä Jokiniemenkatu – Tukkukaupankuja, Tukkukaupankuja, katusuunnitelmaluonnos 58641-1	35
Kyytitie välillä Vanha Porvoontie – Salpakuja, Vanha Porvoontie välillä Kokkokalliontie - Untipakka, katusuunnitelmaluonnos 58639-1	37
Kyytitie välillä Salpakuja – Lahdenväylä ja Peltto-ojan puisto, Pikkukappale, Isokappale, Peltto-ojan tie välillä Porttisuonoja - Kyytitie, katusuunnitelmaluonnos 58639-2	39
Lahdentie välillä Hiirakkorinne - Hiirakkopuisto, katusuunnitelmaluonnos 58643- 1	40
Lahdentie välillä Hiirakkopuisto - Langiksenniitty, Pitkäsenniitty katusuunnitelmaluonnos 58643-2	41
Lahdentie välillä Langiksenniitty – Tontti 94-3-87, katusuunnitelmaluonnos 58643-3	42
Lahdentie välillä Tontti 94-3-87 - Liinamäki, katusuunnitelmaluonnos 58643-444	
Fazerintie välillä Metsätie - Fazerila, katusuunnitelmaluonnos 58624-1	44
Fazerintie välillä Fazerila - Länsimäentie, katusuunnitelmaluonnos 58624-2...46	
Kuussillantie välillä Kuussillankuja – Metsätie, Kuussillanpolku, katusuunnitelmaluonnos 58625-1	46

Länsimäentie välillä Pallastunturintie – Juoksuhaudanpuisto, Pallastunturintie välillä Länsimäentie – suunnistajankuja, Juoksuhaudanpuiston ylikulkukäytävä ja puistoraitit, katusuunnitelmaluonnos 58620-1	49
Länsimäentie välillä Juoksuhaudanpuisto - Vartiotie, katusuunnitelmaluonnos 58620-2	49
Länsimäentie välillä Vartiotie - Porvoonväylä, katusuunnitelmaluonnos 58620-3	51
Länsimäentie välillä Porvoonväylä - Fazerintie, Fazerintie välillä Länsimäentie – Valio, katusuunnitelmaluonnos 58620-4	52
Länsimäentie välillä Fazerintie - Varikko, katusuunnitelmaluonnos 58621-1 ...	53
Länsimäentie välillä Varikko – Kehä III, katusuunnitelmaluonnos 58621-2	53
Vartiotie välillä Länsimäentie - Varuskuja, katusuunnitelmaluonnos 58623-1 ..	54
Vartiotie 2, 58623-2	55

Julkaisija

Vantaan kaupunki

6.6.2022

Vantaan ratikka

JOHDANTO

Vantaan ratikka on pikaraitiotie, joka yhdistää Hakunilan ja Länsimäen seudut raideliikenteen pariin ja luo sujuvan yhteyden Tikkurilaan, Jumboon ja Aviapolikseen sekä Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Ratikka jatkaa Kehäradan menestystarinaa, jossa lisätään kestäväää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvu hyvän joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikkaa suunnitellaan vuoteen 2023, minkä jälkeen sen rakentamisesta päätetään. Ratikan jatkosuunnittelussa on kolme tasoa kaavarunko, asemakaavat ja katu- ja puistosuunnitelmat.

Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Lähtökohtana on vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka ratkaisuja tarkennetaan ja muokataan. Samalla ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. Puistojen osalta suunnitelmiin lukeutuvat ne osuudet, joihin ratikka tai uudet liikennejärjestelyt aiheuttavat muutoksia.

Katusuunnitelmaluonnoksissa varataan tilaa kadun toiminnoille. Kaduille suunnitellaan raitiotien lisäksi ajoneuvoliikenteen järjestelyt, ja tärkeässä osassa ovat myös pyöräilyn ja jalankulun yhteyksien kehittäminen. Viihtyisyyden ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä osa suunnittelua on katu ympäristön suunnittelu viheralueineen ja istutuksineen sekä hulevesien luonnonmukainen käsittely. Katusuunnittelun luonnoksien pohjalta saadaan asemakaavaan määritettyä tarvittavat katualueet.

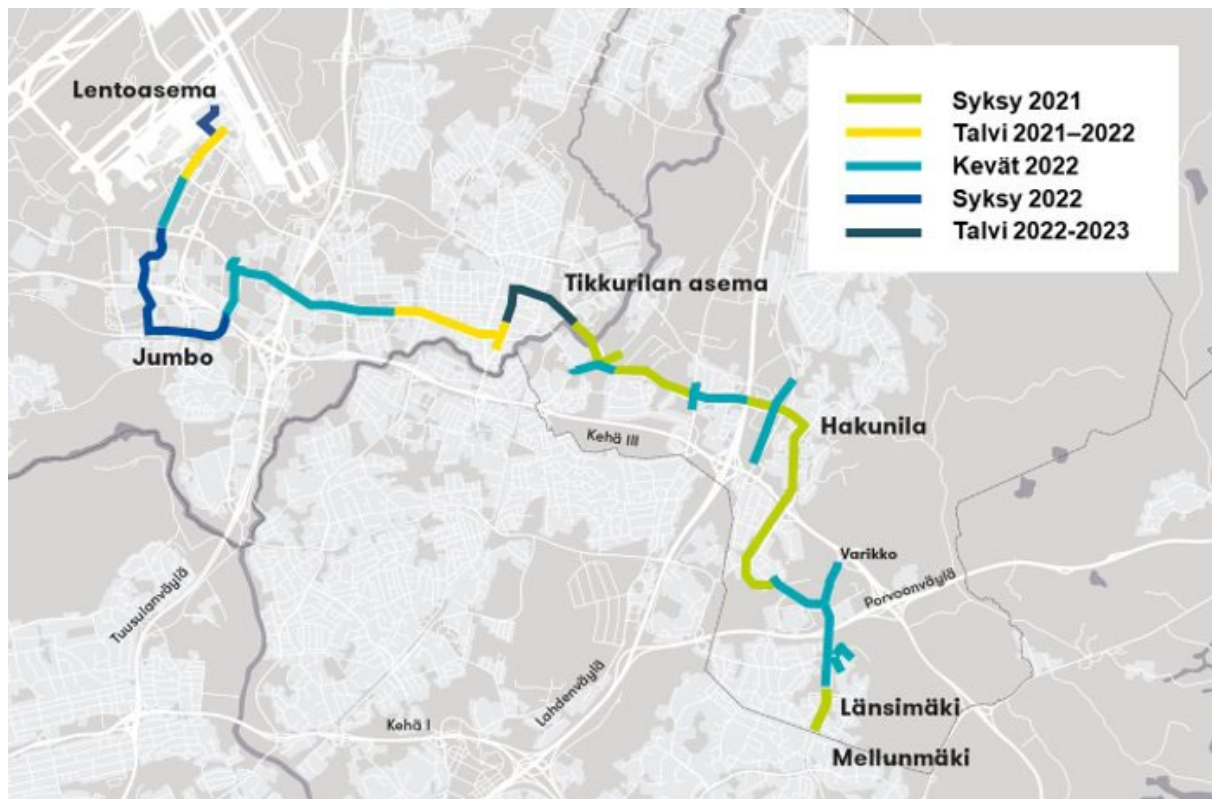
Ratikan katusuunnitelmaluonnoksia esitellään vaiheittain syksystä 2021 alkaen alkuvuoteen 2023 saakka. Ensimmäisenä vuorossa oli Länsimäen, Vaaralan, Hakunilan, Hakkilan, Kuninkaan ja Jokiniemen kaupunginosiin sijoittuvia suunnitelmia. Alkuvuodesta 2022 vuorossa olivat Tikkurilan, Viertolan ja Koivuhaan kaupunginosaan sijoittuvien katusuunnitelmaluonnosten esittely. Maaliskuussa valmistuivat Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnokset Lentokentän, Veromiehen, Koivuhaan, Jokiniemen, Kuninkaan, Vaaralan, Hakunilan, Länsimäen kaupunginosista. Tämä raportti koskee 30.3.-12.4.2022 esiteltäviä katusuunnitelmaluonnoksia.

Esiteltävänä olivat seuraavat katusuunnitelmaluonnokset:

- 58678-1 Turbiinitie välillä Ilmakehä – Turbiinikuja (Aviabulevardi välillä Turbiinitie – Karhumäentie, Karhumäentie välillä Aviabulevardi – Turbiinitie)
- 58677-1 Aviabulevardi välillä Karhumäentie - Karhumäenportti
- 58677-2 Aviabulevardi välillä Karhumäenportti - Tikkurilantie
- 58668-2 Rälssitie välillä Kehä III - Äyritie
- 58668-3 Rälssitie välillä Äyritie - Tikkurilantie
- 58669-1 Rälssikuja
- 58662-1 Tikkurilantie välillä Rälssikuja - Manttaalitie
- 58662-2 Tikkurilantie välillä Manttaalitie -Tuusulanväylä, Tammiston kauppap tien pysäkit
- 58662-3 Tikkurilantie välillä Tuusulanväylä - Ohtolankatu, Tuusulanväylän pysäkki
- 58662-4 Tikkurilantie välillä Ohtolankatu - Niittytie
- 58662-5 Tikkurilantie välillä Niittytie - Puutarhatie
- 58662-6 Tikkurilantie välillä Puutarhatie – Kuriirikuja
- 59030-1 Heidehofintie välillä Markusaksenpuisto - Kyytitie
- 58641-1 Kyytitie välillä Jokiniemenkatu – Tukkukaupankuja
- 58641-2 Kyytitie välillä Jokiniemenkatu – Tukkukaupankuja, tyyppipoikkileikkaukset

- 58639-1 Kyytitie välillä Vanha Porvoontie – Salpakuja,
Vanha-Porvoontie välillä Kokkokalliontie - Untipakka
- 58639-2 Kyytitie välillä Salpakuja – Lahdenväylä (Pelto-ojan puisto, Pikkukappale,
Isokappale, Pelto-ojan tie välillä Porttisuonoja – Kyytitie)
- 58639-3 Kyytitie välillä Vanha Porvoontie – Lahdenväylä, tyyppipoikkileikkaukset
- 58639-4 Kyytitie Vanha Porvoontie, Salpakuja, tyyppipoikkileikkaukset
- 58643-1 Lahdentie välillä Hiirakkorinne - Hiirakkopuisto
- 58643-2 Lahdentie välillä Hiirakkopuisto – Langiksenniitty, Pitkäsenniitty
- 58643-3 Lahdentie välillä Langiksenniitty - tontti 94-3-87
- 58643-4 Lahdentie välillä tontti 94-3-87 - Liinamäki
- 58624-1 Fazerintie välillä Metsätie-Fazerila
- 58624-2 Fazerintie välillä Fazerila-Länsimäentie
- 58624-3 Fazerintie välillä Metsätie-Länsimäentie, tyyppipoikkileikkaukset
- 58625-1 Kuussillantie välillä Kuussillankuja-Metsätie, Kuussillanpolku
- 58620-1 Länsimäentie välillä Pallastunturintie-Juoksuhaudanpuisto,
Pallastunturintie välillä Länsimäentie-Suunnistajankuja,
Juoksuhaudanpuiston ylikulkukäytävä ja puistoraitit
- 58620-2 Länsimäentie välillä Juoksuhaudanpuisto-Vartiotie
- 58620-3 Länsimäentie välillä Vartiotie-Porvoonväylä
- 58620-4 Länsimäentie välillä Porvoonväylä-Fazerintie,
Fazerintie välillä Länsimäentie-Valio
- 58621-1 Länsimäentie välillä Fazerintie-varikko
- 58621-2 Länsimäentie välillä varikko-Kehä III
- 58623-1 Vartiotie välillä Länsimäentie-Varuskuja
- 58623-2 Vartiotie 2 välillä Vartiotie – Vartiokuja
(Vartiotie 2 kadunnimi päivittyä jatkossa)

Katusuunnitelmaluonnosten sijainnit on esitetty alla olevalla kartalla kohdassa kevät 2022.



Vantaan ratikan ensimmäisiä katusuunnitelmaluonnoksia esiteltiin kaksi viikkoa 30.3. – 12.4.2022 kaupungin verkkosivuilla: <https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/ratikan-suunnittelu/ratikan-katu-ja-puistosuunnitelmaluonnokset>

Lisäksi katusuunnitelmaluonnosten sisältöä esiteltiin yleisvideossa ja katusuunnitelmaluonnoskohtaisissa videoissa. Luonnoksista pystyi jättämään mielipiteen katusuunnitelmaluonnoskyselyyn edellä mainituilla kaupungin verkkosivuilla tai sähköpostitse ratikka@vantaa.fi. Lisäksi oli tarjolla kaksi puhelinaikaa 5.4. klo 12–14 ja 7.4. klo 9–11 kysymyksiä varten. Katusuunnitelmaluonnoskysely toteutettiin osallistuvavantaa.fi-sivustolla sijainneella kyselylomakkeella.

Katusuunnitelmaluonnosten esittelystä tiedotettiin yleisesti Vantaan kaupungin verkkosivuilla, alueellisissa uutiskirjeissä ja kirjeitse esiteltävien luonnosten katujen varrella oleville maanomistajille. Katusuunnitelmaluonnosten esittelystä lähetettiin myös mediatiedote ja suunnitelmista tiedotettiin myös erillisellä ilmoituksella Vantaan Sanomissa (6.4.2022). Lisäksi katusuunnitelmaluonnoksista tiedotettiin kevätfossa 6.4.2022, Vantaan ratikan uutiskirjeessä ja Vantaan ratikan sosiaalisen median kanavissa (Facebook, Twitter, Instagram) ja Vantaan kaupunkiympäristön ja Vantaan kaupungin sosiaalisen median kanavissa (Facebook, Twitter, LinkedIn).

YHTEENVEDOT MIELIPITEISTÄ JA VASTAUKSET NIIHIN

Mielipiteitä katusuunnitelmaluonnoksiin saatiin katusuunnitelmaluonnoskyselyn kautta 86 kpl ja sähköpostilla kolme kappaletta. Mielipiteensä jätti 22 henkilöä (20 kysely, 2 sähköposti). Katusuunnitelmaluonnoskyselyssä luonnoskuviin sai jättää mielipiteensä erilaisilla merkinnöillä, joita olivat pistekohde, alue- sekä reitti tai viiva merkintä. Lisäksi kyselyn sai jättää tekstimuotoisen mielipiteen. Raportissa on huomioitu kaikki erilaiset mielipidemerkinnät, ja ne löytyvät eroteltuina jokaisen katusuunnitelmaluonnoksen kohdalta.

Katusuunnitelmaluonnosten esittelyn verkkosivulla (valmisteilla olevat katusuunnitelmat) oli noin 365 käyntiä/katselua. Vantaan ratikan verkkosivuilla oli noin 670 vierailua luonnosten esittelyn aikana. (Noin 60% verkkosivuvierailijoista on hyväksynyt verkkosivuevästeet.) Lisäksi yleisvideo ja katusuunnitelmaluonnoskohtaiset videot saivat katseiluita yhteensä noin 900 kertaa. Päivittyvää suunnitelmakarttaa käytiin myös katso-massa yli 400 kertaa (30.3.-13.4.2022).

Mielipiteitä herättivät erityisesti pyöräilyn ja jalankulkuyhteyksien järjestelyt ja lisäksi ajoneuvoliikenteen risteysjärjestelyt, pysäköintijärjestelyt, eri kulkumuotojen reittiyyhteudet, turvallisuus, tonttien huomioiminen sekä ympäristö ja kasvillisuus.

Vuorovaikutusraporttiin on koottu katusuunnitelmaluonnoksista saadut mielipiteet ja vastaukset niissä esitettyihin kysymyksiin. Mielipiteet vastauksineen käydään seuraavassa läpi kaupunginosittain ja katusuunnitelmaluonnoksittain, ja alkuun on koottu yleiset, koko hanketta koskevat mielipiteet. Mielipiteet on anonymisoitu tätä raporttia varten. Esimerkiksi tunnistetiedot kuten henkilötiedot ja tontteja koskevat tarkemmat tiedot on poistettu.

Yleiset koko hanketta tai reittiä koskevat mielipiteet

Mielipide: Ehdotan, että ratikka ajaa Ylästään asti koska bussiyhteydet sen kun heikkenee. (sähköpostilla tullut)

Vastaus: Vantaan ratikka -hanke on yksi raitiotiestä, joihin varaudutaan Vantaan yleiskaavassa. Ylästön pohjoispuolella varaudutaan myös raitiotiehen, joka kulkisi Myyrmäestä Martinlaakson kautta kohti Aviapolista. Tämän raitiotien suunnittelu ei ole käynnissä, mutta sille varataan tilaa alueen asemakaavoissa mahdollista toteutusta varten.

Mielipide: Ratikkalinja on suunniteltu kulkemaan ahtaissa olosuhteissa Vaaran pientaloalueen läpi. Linjaus kannattaisi toteuttaa Kehä 3 sisäpuolelta Kehä 3 linjauksella tulevalle varikolle ja edelleen Länsimäentien ja Fazerintien risteykseen. Tästä linjauksesta saadaan seuraavat hyödyt.

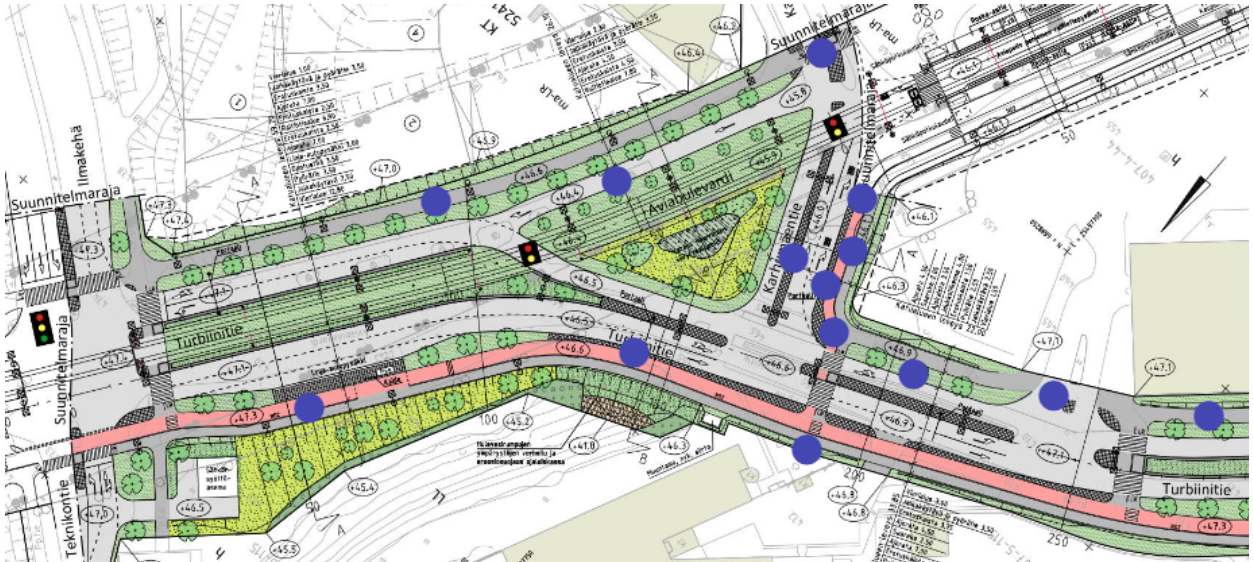
- Omakotialueelle suunniteltu Kuussillan pysäkki jää pois. Saadaan kustannussäästö ja matka-aika nopeutuu.
- Koko matka Länsimäen päätepysäkiltä Kehä 3 ylitykseen voidaan toteuttaa ratikka omalla ajoradalla - ei muun liikenteen keskellä. (sähköpostilla tullut)

Vastaus: Ratikkalinjaus on määritelty yleiskaavassa ja hyväksytyssä yleissuunnitelmassa. Tässä katusuunnitelmavaiheessa eikä tarkastella enää linjausta. Ratikan reittiä Vaaralassa on tutkittu hankkeen alustavassa yleissuunnitelmassa, jolloin tämä reitti Länsimäentieltä Kehä III:n varteen oli yhtenä vaihtoehtona. Silloin todettiin, että nykyinen reitti Fazerintietä Tilustien kautta Hakunilantielle on kokonaisuutena kannattavin. Tämän reitin myötä on mahdollista saada pysäkki Tilustielle, joka edesauttaa huomattavasti ympäröivän alueen pienteollisuusalueen kehitystä esimerkiksi asumisen ja palveluiden alueeksi.

Toisena syynä on mahdollinen Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke Jakomäen kautta Vantaalle, jolloin Tilustien pysäkistä muodostuisi tärkeä vaihtopysäkki näiden raitiotieyhteyksien välillä.

KATUSUUNNITELMIA KOSKEVAT MIELIPITEET

Turbiinitie välillä Ilmakehä – Turbiinikuja



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Turbiinitie välillä Ilmakehä – Turbiinikuja, jossa neljätoista mielipidemerkintää kartalla.

Kysely, pisteet 14 kpl:



Mielipide: Miksi yhdistetty eikä eroteltu? Tilaa on.

Vastaus: Turbiinitien länsipuolella kulkee pyöräliikenteen baana, jonne pyöräily halutaan ohjata. Tälle puolelle on siten katsottu riittäväksi yhdistetty 3,5 m levyinen jalankulku- ja pyörätie.

Mielipide: 4.5 m leveä ajorata ei tue nopeusrajoitusta.

Vastaus: Reunakivin erotellun yksiajorataisen ajoväylän minimileveys on 4,5 m auton rikkoutuessa tälle osuudella, se päästään vielä kiertämään eikä koko katu mene tukkoon.

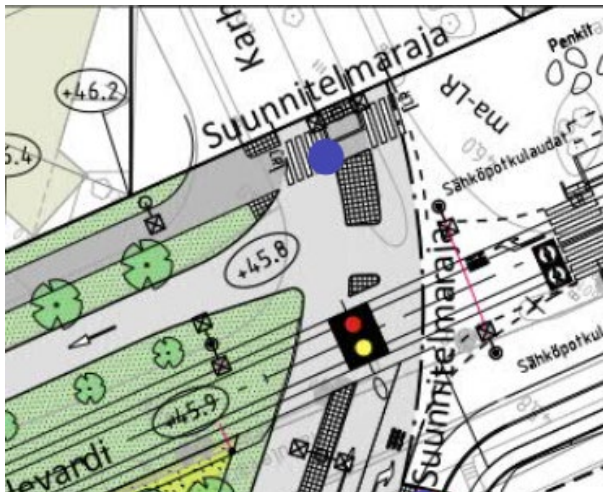


Mielipide: Voisiko ajoratoja siirtää hieman kuvassa ylöspäin, jotta tähän mahtuisi vihreää?

Vastaus: Näkemyksemme mukaan vihreän määrä suunnittelussa on jo erittäin hyvällä tasolla. Tässä ratkaisussa on otettu huomioon kaikki tekijät ja niiden toimivuus sekä tarvitsema tila.

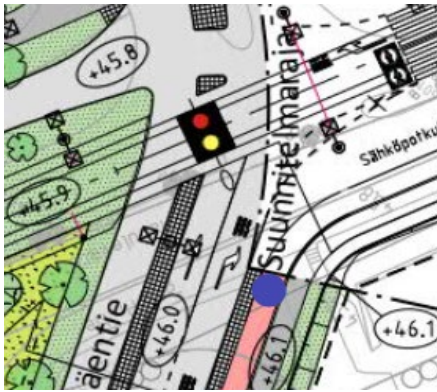
Mielipide: Eikö tässä pitäisi olla suojatiet heräteraitojen sijaan, kun on baana?

Vastaus: Ratkaisu on vantaan tyyppiin perustunut. Vantaalla on päädytty pysäkkien kohdalla tällaiseen ratkaisuun suojateiden sijaan.



Mielipide: pyörätien jatke puuttuu

Vastaus: Tässä on käytännössä kyseessä linjaosuuden suojatie, jolloin pyöräilijöiden tulee väistää ajoradan liikennettä, joten tähän ei toteuteta pyörätien jatketta.



Mielipide: 2.5 m kaksisuuntaiselle pyöräliikenteelle on liian vähän keskeisellä sijainnilla aseman edessä. Mitoituksia ei pitäisi miettiä nykypäivän mukaan vaan 50 v päähän.

Vastaus: Tässä on katsottu tavoiteverkon mukainen 2,5 m pyörätien leveys riittäväksi.



Mielipide: Eikö pyörätietä ja jalkakäytävää voisi siirtää vielä hieman pois päin ajoradasta, jotta Turbiinitien ylityksen jyrkkä mutka loivenisi?

Vastaus: Tällainen tilanjako on katsottu tarkoituksenmukaiseksi huomioiden pyörätien asema tavoiteverkossa ja muun maankäytön tarpeen.

Mielipide: Tarvitaanko välikaistaa tässä, kun suojatietä ei ole. Välikaista voisi olla myös erottamassa oikealle kääntyvää bussikaistaa muusta ajoradasta, jolloin laitonta hlöautojen läpiajoa ratikkapysäkin läpi olisi mahdollista estää paremmin.

Vastaus: Keskisaareke erottaa ajosuunnat toisistaan, jolloin se parantaa turvallisuutta ja mahdollistaa tarvittavien liikennemerkkien (esim. liikenteenjakajat) ja valaisimien sijoittamisen. Erityisesti talvella, jolloin ajoratamaalaukset eivät näy, tämä parantaa eri ajosuuntien havaittavuutta.

Mielipide: Portaali ei voi olla 2-suuntaisen pyörätien reunassa kiinni – tarvitaan vähintään 50 cm vapaata tilaa.

Vastaus: 1,5 m leveälle erotuskaistalle voidaan sijoittaa portaalin jalusta turvallisesti ilman että se on kiinni pyörätien reunassa.



Mielipide: mutka on jyrkkä – vaikeuttaa muun liikenteen seuraamista ja vastapuolelle pyörällä kulkevan aikeiden ennakkointia

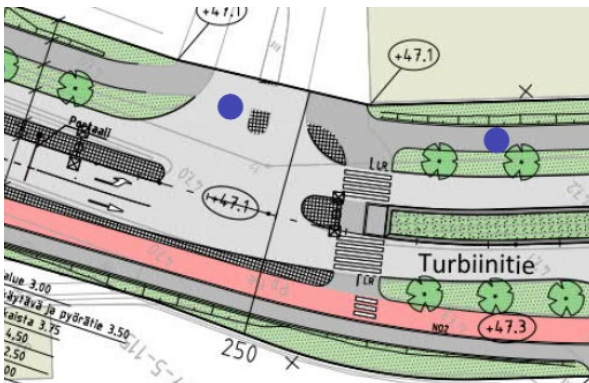
Vastaus: Tällainen tilanjako on katsottu tarkoituksenmukaiseksi huomioiden pyörätien asema tavoiteverkossa ja muun maankäytön tarpeen.

Mielipide: Voisiko tämä viherkaistale olla mieluummin baanan puolella?

Vastaus: Tällä ratkaisulla on saatu viherkaistale sovitettua parhaiten nykyiseen katuverkkoon ja vältetään turhaa uudelleenrakentamista.

Mielipide: Yltääkö valaistus tänne asti?

Vastaus: Katusuunnitelmassa on esitetty periaatetason valaistus, joka tullaan varmistamaan jatkosuunnittelussa, siten että valoa on riittävästi.



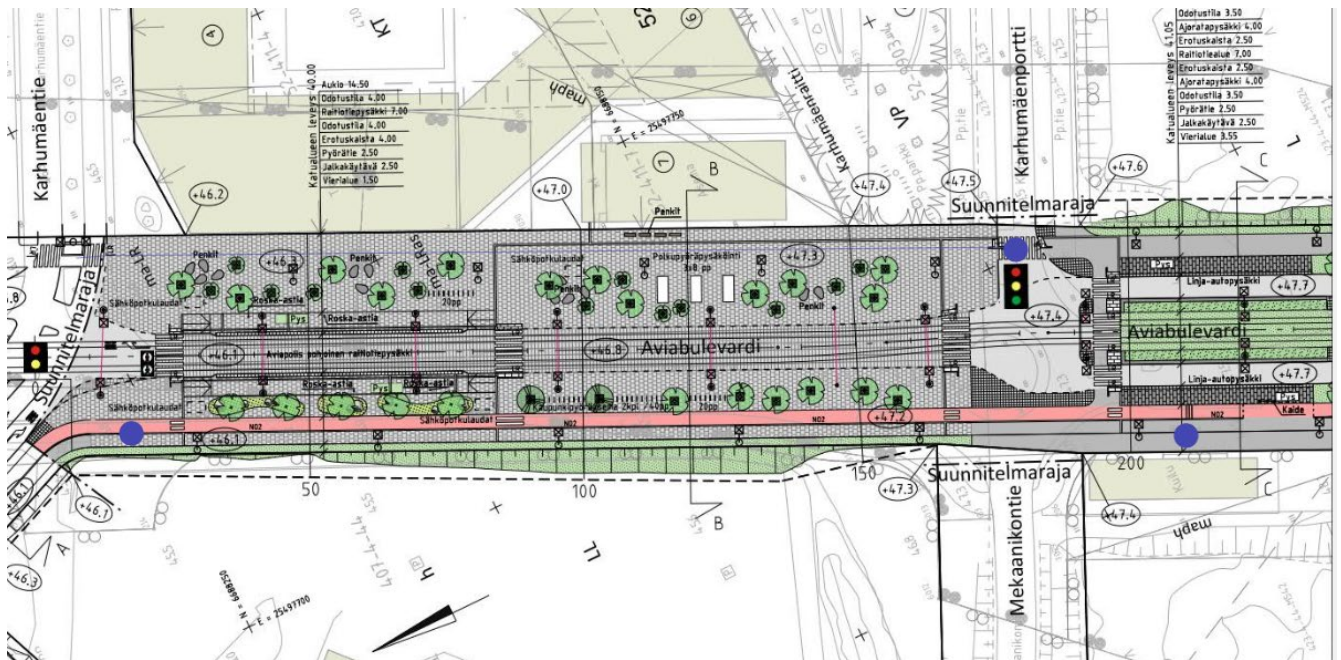
Mielipide: Turha mutka ylityksessä, pyörätien jatke puuttuu.

Vastaus: Tarkistetaan jatkosuunnittelussa mahdollisuudet ylityksen suoristamiseksi huomioiden ajoneuvojen kääntymisäiteiden tarpeet.

Mielipide: Uuden TLL:n henki ja Väylän ohje on että yhdistettyä jk+pp-tietä ei tule käyttää tiiviissä kaupunkiympäristössä.

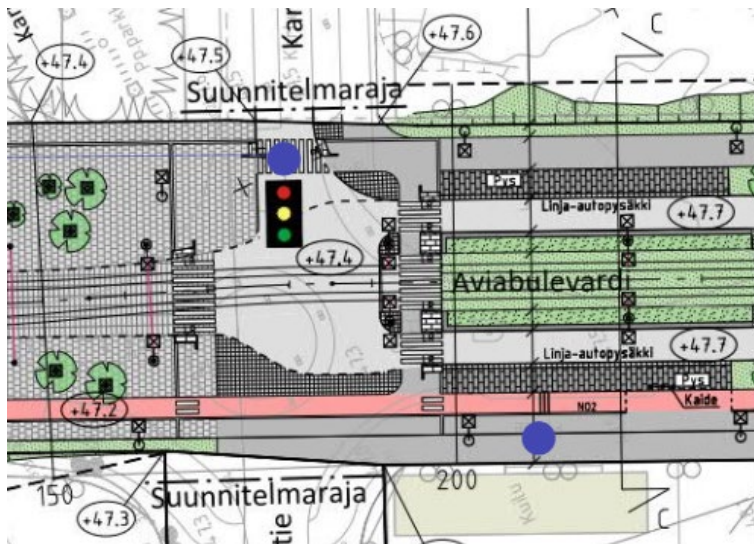
Vastaus: Turbiinitien länsipuolella kulkee pyöräliikenteen baana, jonne pyöräily halutaan ohjata. Tälle puolelle on siten katsottu riittäväksi yhdistetty 3,5 m levyinen jalankulku- ja pyörätie huomioiden myös muun maankäytön tarpeet.

Aviabulevardi välillä Karhumäentie - Karhumäenportti, plv 7-237



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Aviabulevardi välillä Karhumäentie - Karhumäenportti, jossa neljätoista neljä mielipidemerkinä kartalla.

Kysely, pisteet 3 kpl:

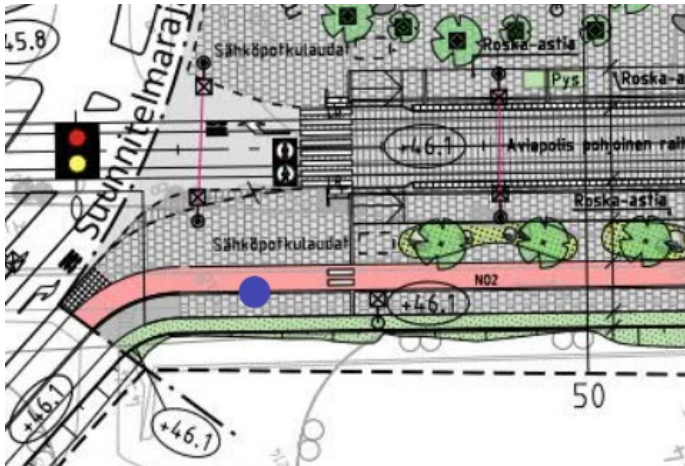


Mielipide: tässä pitäisi pyörätien jatke

Vastaus: Korjataan jatkosuunnittelussa tähän pyörätien jatke.

Mielipide: Asfaltoitu vialue on käytännössä jalkakäytävää, joten tilaa kunnolliselle pyörätielle kyllä olisi.

Vastaus: Turbiini- ja pyöräliikenteen baana, joten tässä on katsottu tavoiteverkon mukainen 2,5 m pyörätien leveys riittäväksi.



Mielipide: 2.5 m on tällaisessa paikassa aivan onnettoman vähän. Pyörätielle pitäisi ottaa lisää leveyttä kadun ulkoreunasta, jossa on tilaa. Tehdäänkö mieluummin kunnollista, kun kerran tehdään? 3.5 m

Vastaus: Tässäkään kohdassa kyseessä ei ole baanayhteys, vaan baan kanssa samansuuntainen hyvä pyöräyhteys, joka ei ole pyöräilyn pääreitti. Turbiiniliellä on pyöräliikenteen baana, joten tässä on katsottu tavoiteverkon mukainen 2,5 m pyörätien leveys riittäväksi.

Kysely, viiva 1 kpl:

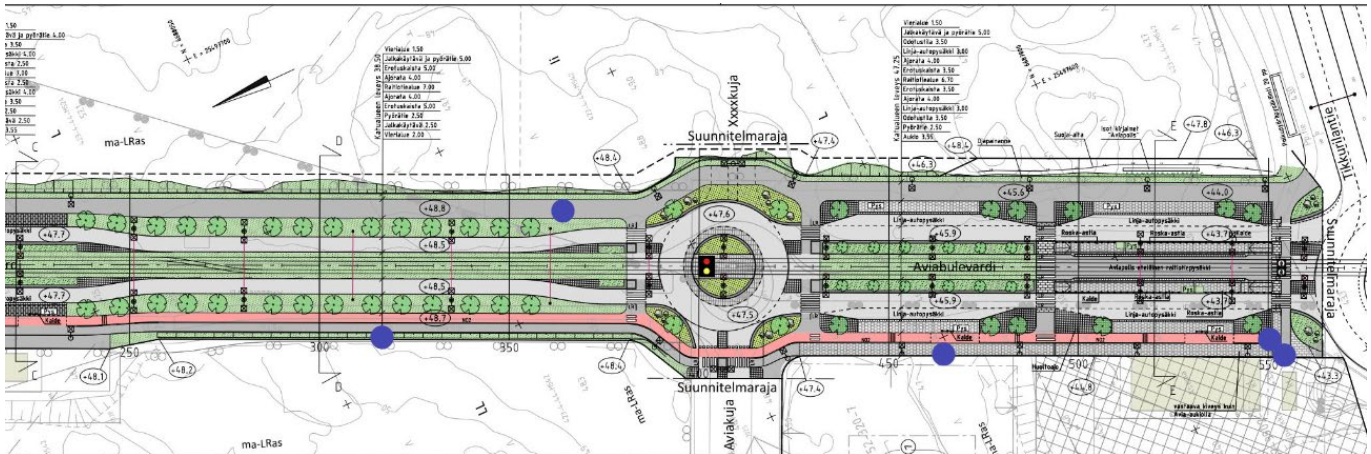


Mielipide: jos tälle puolelle halutaan pyöräliikennettä, pitää rakentaa selkeä väylä.

Läpikulkuliikenteen ohjaaminen aukion läpi ei ole viihtyisää eikä turvallista

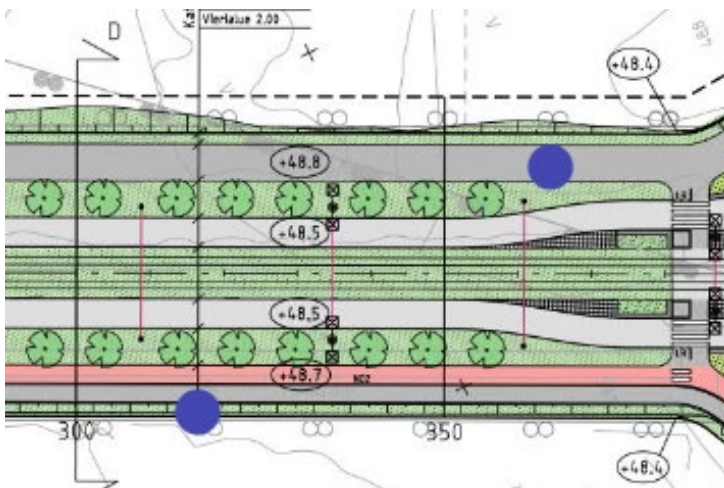
Vastaus: Hyvä kommentti! Kyseiselle puolelle ei nimenomaan haluta pyöräliikennettä, vaan tarkoituksena saada se toiselle puolelle katua. Pyöräpysäköinti sekä linjaus tulee kuitenkin vielä tarkentumaan jatkosuunnittelussa maankäytön kehittyessä. Aseman edusta halutaan rauhoittaa jalankulkijoille, jolloin pyöräily tässä tapahtuu kävelijöiden ehdoilla.

Aviabilevardi välillä Karhumäenportti - Tikkurilantie, plv 237–565



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Aviabilevardi välillä Karhumäenportti - Tikkurilantie, plv 237–565, jossa viisi mielipidemerkintää kartalla.

Kysely, pisteet 5 kpl:

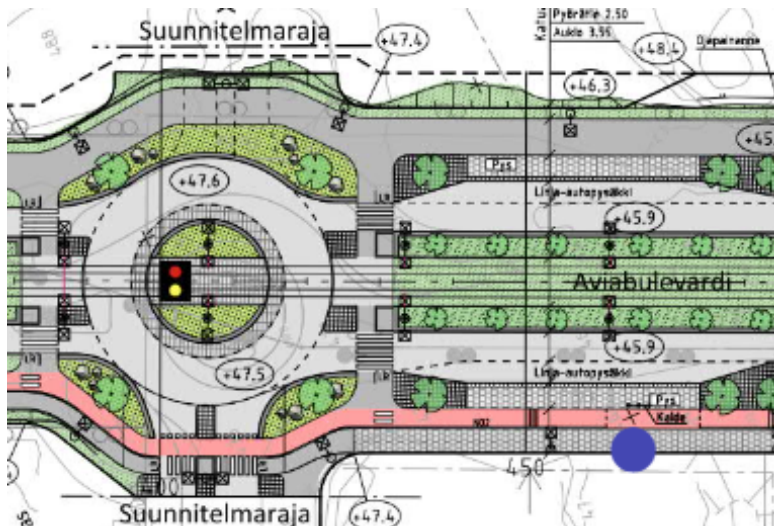


Mielipide: Aviabilevardin itäpuolella on 5 m leveä yhdistetty väylä. Pitäisi ehdottomasti saada erottelu tällekin puolelle näin tärkeässä paikassa. Tilaa on.

Vastaus: Jatkosuunnittelussa lisätään erottelu.

Mielipide: Tarvitaanko 2 m vierialue, kun samaan aikaan pyörätie on vaivaiset 2.5m leveä? Metri pois vierialueesta pyörätielle?

Vastaus: Vierialue on varautumista maankäyttöön tässä vaiheessa. Kun maankäyttö tarkentuu, myös suunnitelmaa tarkennetaan. Joka paikassa ei kuitenkaan ole tarkoituksena olla pelkkää pyöräilyä. Vierialue tarvitaan luiskien takia, jotta korkeuserot saadaan tasattua.



Mielipide: Tässäkin olisi varaa laittaa 3.5 m pyörätie + >2.5 aukio/jalkakäytävä

Vastaus: Aseman ympäristössä halutaan varata jalankulkijoille tilaa myös oleskeluun. 2,5 m leveyden katsotaan tässä kohtaa riittävän pyöräilijöille. Rinnakkaisella Turbiinietillä kulkee baana, jonne pidempimatkainen liikenne ohjautuu.



Mielipide: punaista asfalttia tulis jatkaa alikulkuun asti

Vastaus: Vantaalla vain baanoille tulee punainen asfaltti. Koska tässä ei ole kyseessä baana, tähän ei suunnitelmasta poiketen tule punaista asfalttia.

Mielipide: pyörätiet päättyvä kuin seinään. uskon että tämä tällaisena eteläisen aseman edusta tulee olemaan käyttäjille hyvin epäseltä.

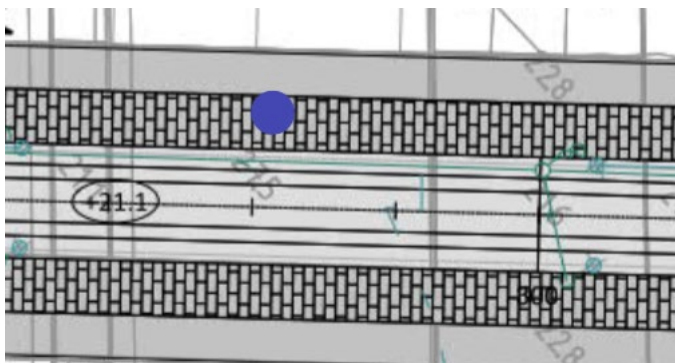
Vastaus: Pyörätie yhteensovitetään eri työnä tehtävän aukion suunnittelun kanssa siten, että pyörätie jatkuu loogisesti eri suuntiin.

Rälssitie välillä Kehä 3 – Äyritie, katusuunnitelmaluonnos 58668-2



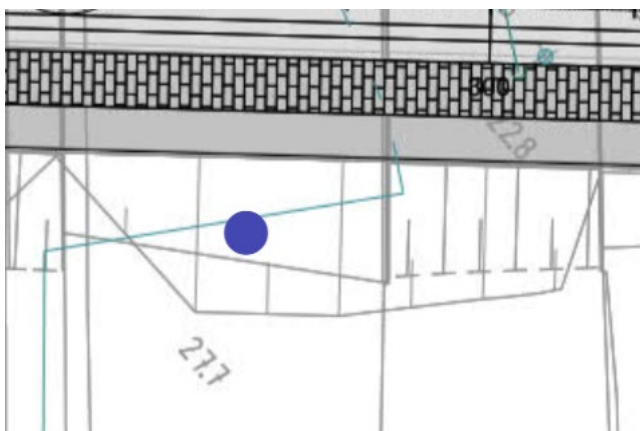
Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Rälssitie välillä Kehä3 - Äyritie, jossa kaksi mielipidemerkintää kartalla.

Kysely, pisteet 2 kpl:



Mielipide: Alikulun valaistus?

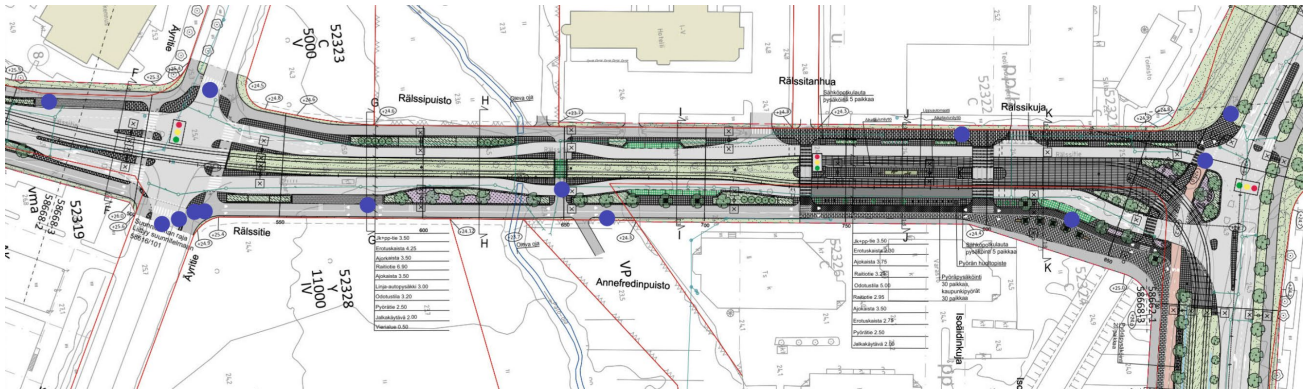
Vastaus: Sillan alla on nykyinen valaistus. Valaistuksen uusimista tarkastellaan jatkosuunnittelussa.



Mielipide: tukimuureilla voisi saada lisää leveyttä pyörätielle, jolloin erottelua voisi jatkaa.

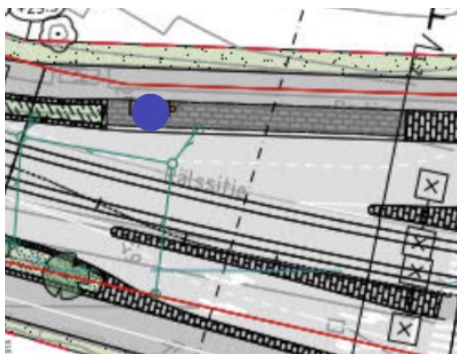
Vastaus: Alikulku säilyy tässä yhteydessä nykyisellään. Kun sillan uusiminen tulee aikanaan ajankohtaiseksi, pyritään pyöräliikenteelle saamaan lisää tilaa.

Rälssitie välillä Äyritie - Tikkurilantie katusuunnitelmaluonnos 58668-3



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Äyritie - Tikkurilantie, jossa 13 mielipidemerkintää kartalla.

Kysely, pisteet 13 kpl:



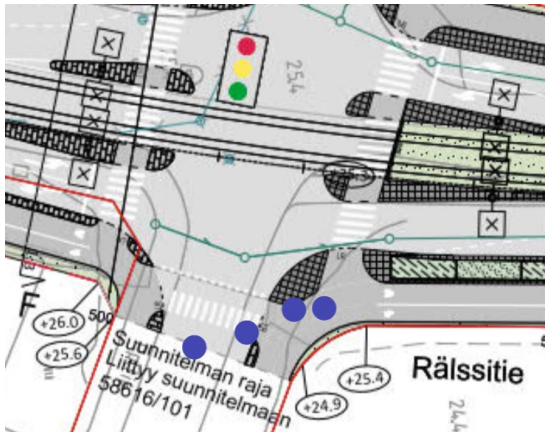
Mielipide: Vapaa tila puuttuu pysäkin ja pyörätien välistä

Vastaus: Jatkosuunnittelussa pyritään varmistamaan Vantaan tyyppipiirustusten mukainen tila katoksen ja pyörätien väliin.



Mielipide: Valaistus?

Vastaus: Liittymän nykyinen valaistus esitetään uusittavaksi, korjataan kartalle jatkosuunnittelussa.



Mielipide: Voisiko Äyritielle tehdä kavennuksen risteyksessä?

Vastaus: Jatkosuunnittelun yhteydessä kadun poikkileikkaus yhteensovitetään Äyritien erillisen suunnitelman kanssa.

Mielipide: Yltääkö valaistus tänne asti?

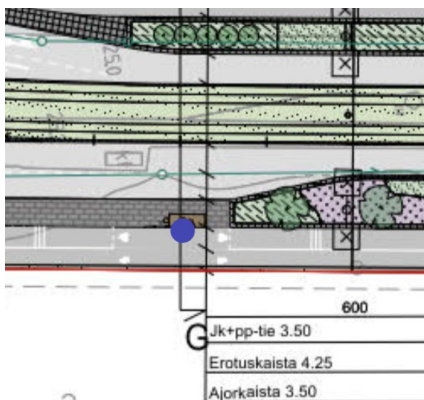
Vastaus: Jatkosuunnittelun yhteydessä valaistus yhteensovitetään Äyritien erillisen suunnitelman kanssa ja varmistetaan riittävä valaistus.

Mielipide: Pyöräliikenteen ajolinja tekee vaarallisen mutkan Äyritien ylityksessä. On vaarana ajautua kohti korkeaa reunakiveä.

Vastaus: Jatkosuunnittelussa tutkitaan mahdollisuuksia parantaa pyörätien ajogeometriaa.

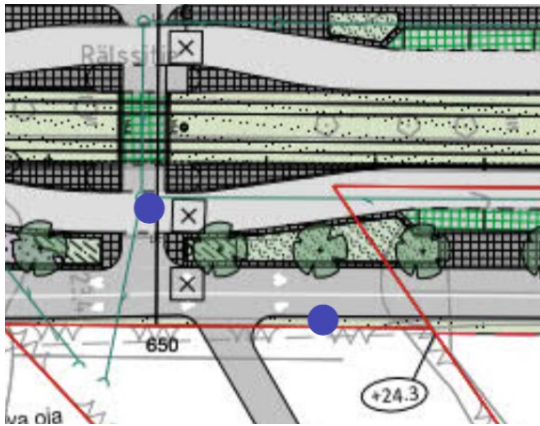
Mielipide: Voisiko pyöräilyn ja jalankulun erottelu jatkua myös risteyskohdalla? Jos halutaan yhdistää jalankulkijat ja pyöräilijät, niin eroteltu jalkakäytäväosuus pitäisi "kuolettaa" reunaan ennen risteysaluetta.

Vastaus: Ajouradan reunassa erottelu toteutetaan ajoratamaalauksin sekä erilaisia reunakivikorkeuksia käyttämällä. Pyörätien kohdalla ei ole reunakiveä ja jalankulun kohdalla on madallettu reunakivi. Tarkennetaan maalauksia jatkosuunnittelussa.



Mielipide: Pysäkin/kaiteen ja pyörätien välistä puuttuu vapaa tila.

Vastaus: Tarkastellaan katoksen sijaintia jatkosuunnittelussa.

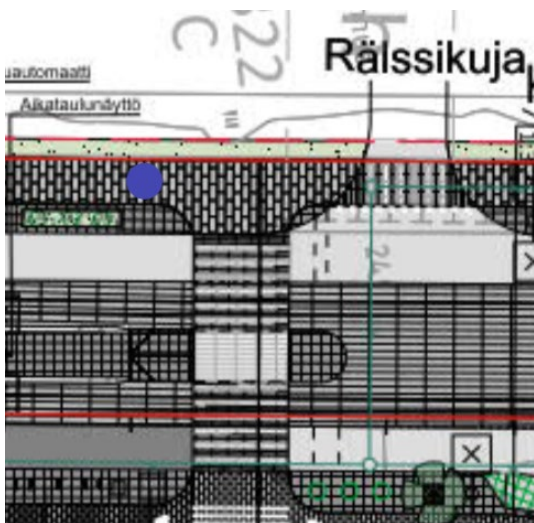


Mielipide: Ylityspaikka on hyvä! Näitä lisää Vantaalle :)

Vastaus: Kiitos palautteesta.

Mielipide: Voisiko katualuetta leventää vielä metrin, jotta tulevaisuudessa on varaa leventää pyörätietä? 2.5 m kapasiteetti tulee loppumaan kesken alle kymmenessä vuodessa, mikäli Vantaa saavuttaa omat tavoitteensa kestäväille liikenteelle. Lisätila auttaisi myös talvella.

Vastaus: Mitoitus on Vantaan tuoreiden ohjeiden ja pyöräliikenteen tavoiteverkon mukainen.



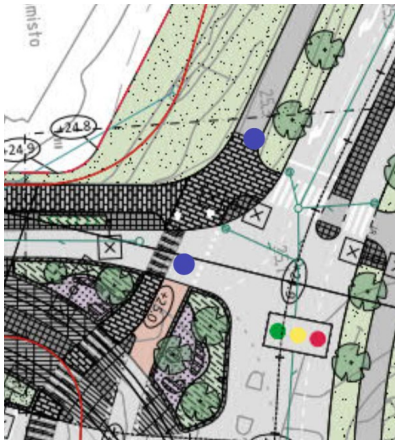
Mielipide: Jos jalkakäytävälle yhdistetään pyöräily, niin ei pitäisi käyttää kiveystä. Kivetyn pinnan pitäisi merkitä aina jalankulkijoiden tilaa ja pyöräily pitäisi aina olla asfaltilla

Vastaus: Alueesta on haluttu luoda aukiomainen, jonka takia eri kulkumuotoja ei ole eroteltu erilaisilla materiaa lirratkaisuilla. Kiveyksellä on haluttu korostaa nimenomaan tätä aukiomaista tilan käyttöä. Tässä pyöräily on sallittua, mutta tapahtuu jalankulun ehdoilla.



Mielipide: Mielestäni pyörätien pitäisi olla asfalttia eikä kiveystä.

Vastaus: Erillisen pyörätien kohdalle esitetään asfalttia, korjataan jatkosuunnittelussa kartalle.



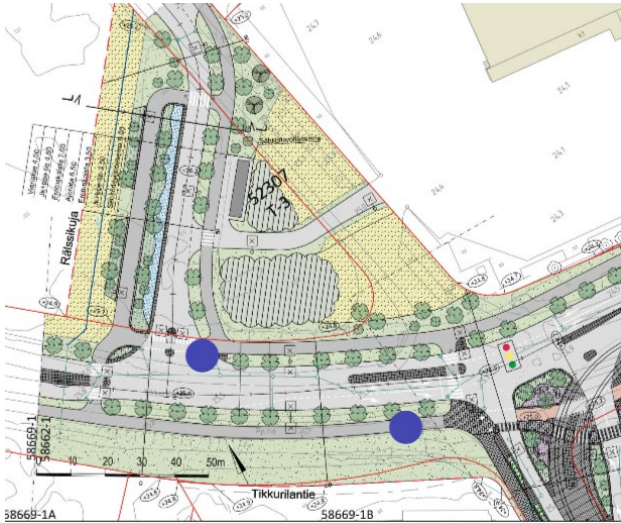
Mielipide: Pyörätien ja jalkakäytävän erottelu tulisi alkaa jo näiltä main. Nyt erottelu alkaa oudosti keskellä risteystä

Vastaus: Tarkistetaan jatkosuunnittelussa erottelu alkamaan jo ennen liittymää ja poistetaan kiveys pyörätien puolelta.

Mielipide: Pyörätien punainen väri voisi jatkua myös ajoradan puolella, jotta autoilijat huomaavat pyörätien paremmin.

Vastaus: Punaisen värin käyttöä ajoradoilla tutkitaan tarkemmin jatkosuunnittelussa ja tavoitteena on toteuttaa tämä, jos löytyy toimiva ja kulutusta kestävä ratkaisu.

Rälssikuja Tikkurilantieltä pohjoiseen, katusuunnitelmaluonnos 58669-1



Katusuunnitelma kuva Rälssikujasta Tikkurilasta pohjoiseen, jossa kaksi mielipidemerkinä kartalla.

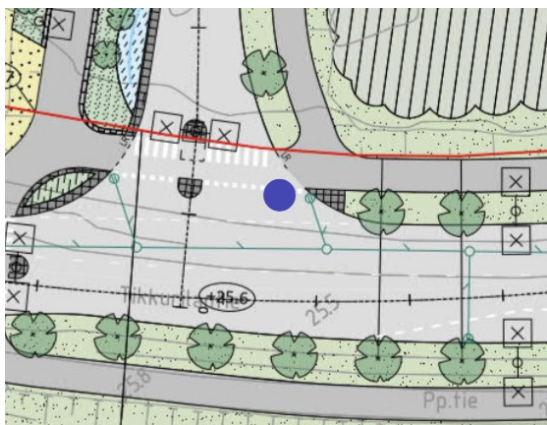
Kysely, mielipiteet 1 kpl:

Mielipide: Mielestäni Rälssikujan länsireunan pyörätien pätkä on aivan turha, sillä se ei oikeasti johda mihinkään, vaan kesken kaiken pitää vaihtaa tien puolta. Tien ylitys on aina parempi hoitaa risteysten kohdalla kuin keskellä katua.

Onko tuolle länsireunan pyörätielle olemassa siis joku syy? Miksi itäreunan pyörätiellä ei pärjäisi?

Vastaus: Suunnitelmassa esitetty Rälssitien länsireunan pyörätie on tulevaisuuden tarpeisiin. Tällöin pyörätie jatkuisi Rälssitien länsireunassa pohjoiseen.

Kysely, pisteet 2 kpl:



Mielipide: Kaarresäde vaikuttaa hyvin suurelta. Voisiko tähän laittaa yliajettavan kiveyksen turvallisuuden parantamiseksi?

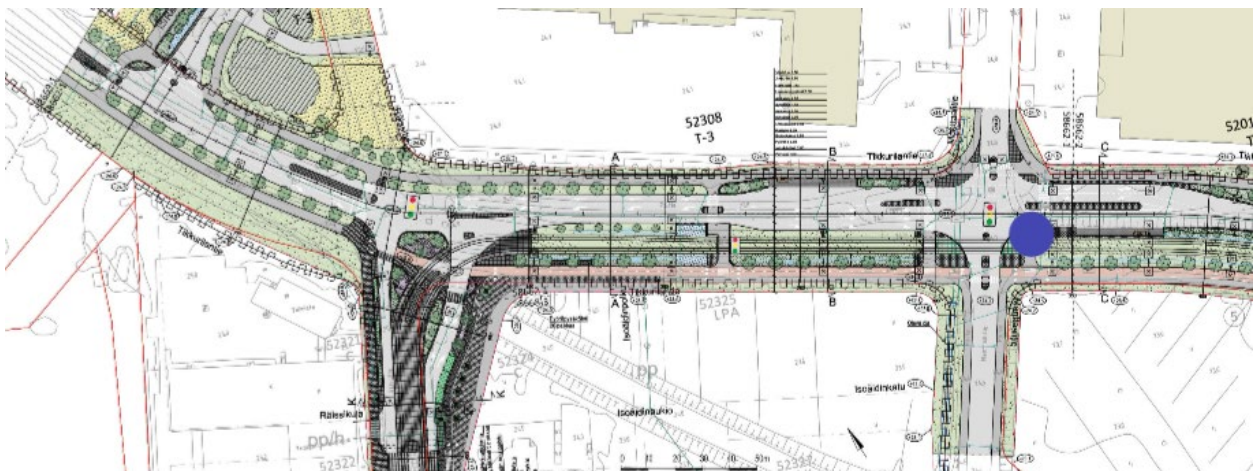
Vastaus: Tarkistetaan liittymän ratkaisut jatkosuunnittelussa. Yliajettava kiveys käytännössä veisi suojatietä kauemmas Tikkurilantiestä, jolloin ylitys ei olisi niin suora kuin tässä.



Mielipide: Erottelu tulisi aloittaa jo ennen risteystä, jotta on aikaa ryhmittä oikein ylitystä varten.

Vastaus: Tarkistetaan jatkosuunnittelussa erottelu alkamaan jo ennen liittymää ja poistetaan kiveys pyörätien puolelta.

Tikkurilantie välillä Rälssikuja - Manttaalitie, katusuunnitelmaluonnos 58662-1



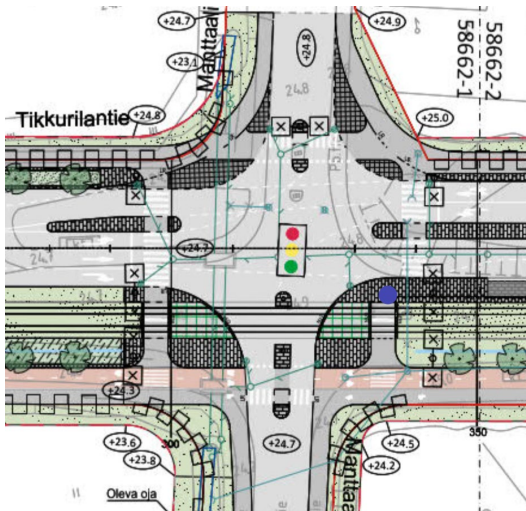
Katusuunnitelma kuva Tikkurilantiestä välillä Rälssikuja – Manttaalitie, jossa yksi merkintä kartalla.

Kysely, mielipiteet 1 kpl:

Mielipide: Hienolta näyttää! Toivoisin silti kaikissa näissä suunnitelmissa, että Tikkurilaa koitettaisiin oikeasti rauhoittaa autoliikenteeltä. Se tekee alueesta paljon miellyttävämmän ja turvallisemman.

Vastaus: Tikkurilan keskustaa nimenomaan on tavoitteena rauhoittaa autoliikenteeltä.

Kysely, pisteet 1 kpl:



Mielipide: Tämä ylityskohta ei sovellu pyöräliikenteelle jyrkän mutkan takia. (Miten baanalta pääsee Manttaalitielle pohjoiseen) Onko suunnitelma, että pyöräliikenne on Manttaalitiellä ajoradalla?

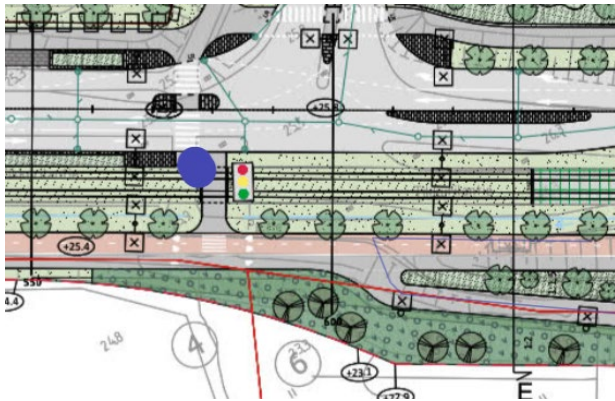
Vastaus: Tässä pyritään jatkosuunnittelussa porrastus suojatien kohdalta poistamaan, jolloin ylitys tulee suoraksi. Manttaalitiellä Tikkurilantien pohjoispuolella säilyy itäreunassa nykyinen yhdistetty jalankulku ja pyörätie. Manttaalitien länsireunaan on tulossa eroteltu jalankulku- ja pyörätie.

Tikkurilantie välillä Manttaalitie – Tuusulanväylä, katusuunnitelmaluonnos 58662-2



Katusuunnitelma kuva Tikkurilantiestä välillä Manttaalitie - Tuusulanväylä, jossa neljä merkintää kartalla.

Kysely, pisteet 3 kpl:



Mielipide: Tästä voi olla mahdotonta päästä esim. kolmirenkaisella kuormapyörällä.

Vastaus: Porrastettuja suojateitä on pyritty välttämään juuri esimerkiksi pyöräliikenteen sujuvuuden takia. Turvallisuussyistä joissakin paikoissa niitä on kuitenkin jouduttu käyttämään. Mutka pakottaa myös pyöräilijät hidastamaan vauhtia, mikä parantaa turvallisuutta. Mitoituksessa on kuitenkin huomioitu, että tästä pyörällä pääsee.

Mielipide: Koska tämä kohta (oletettavasti) on tarkoitettu myös pyörällä kuljettavaksi, niin myös pyöräilijät tulisi tässä ottaa huomioon. Tässä kohdassa pyöräilijän on tehtävä 90 asteen käänös käytännössä paikaltaan, mikä ei ole helppoa saati mukavaa, sillä kaksipyöräisellä kulkemiseen vaaditaan tasapainon vuoksi nopeutta. Pyytäisin nöyrästi vielä tarkastelemaan uudelleen nämä kaikki samanlaiset ylityspaikat varsinkin risteysten kohdilla myös pyöräilyn kannalta.

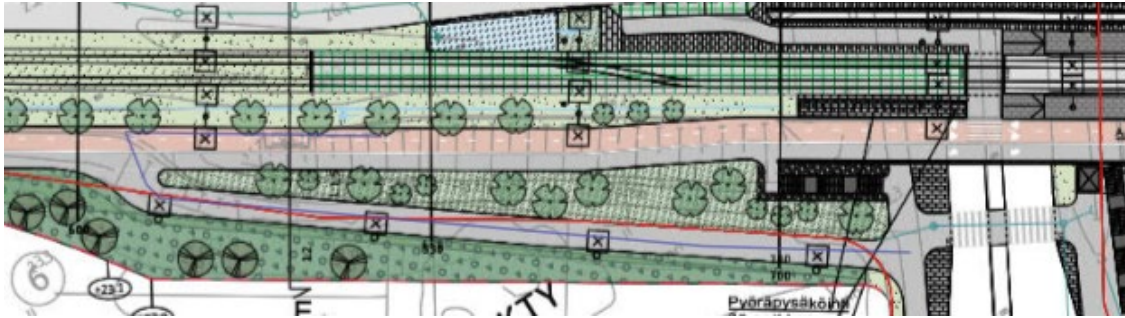
Vastaus: Porrastettuja suojateitä on pyritty välttämään juuri esimerkiksi pyöräliikenteen sujuvuuden takia. Turvallisuussyistä joissakin paikoissa niitä on kuitenkin jouduttu käyttämään. Mutka pakottaa myös pyöräilijät hidastamaan vauhtia, mikä parantaa turvallisuutta. Mitoituksessa on kuitenkin huomioitu, että tästä pyörällä pääsee.



Mielipide: Pyörätielle varattu vaarallisen vähän tilaa.

Vastaus: Jatkosuunnittelussa huolehditaan, että tähän saadaan turvallinen ratkaisu ja riittävä tila pyörätielle.

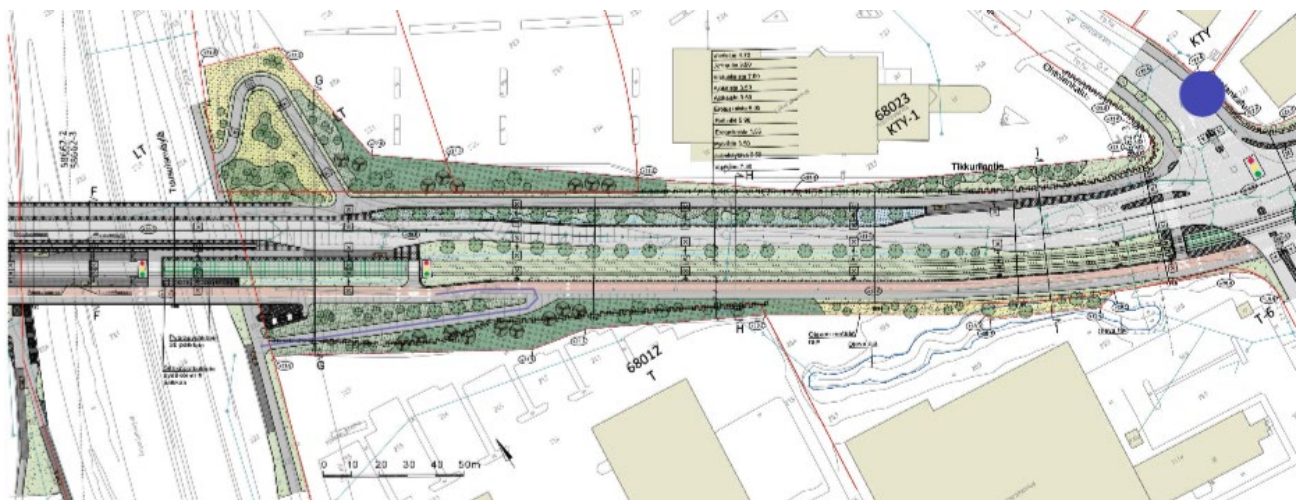
Kysely, viivamerkintä 1 kpl



Mielipide: Kuinka pyöräilijöiden on tarkoitus päästä sillan alle? Kääntyä jalkakäytävän yli? Onko tuo erkaneva kaista jk+pp?

Vastaus: Pyörätieltä on yhteys sillan alittavalle väylälle yhdistettyä jalankulku- ja pyöräilyväylää pitkin.

Tikkurilantie välillä Tuusulanväylä - Ohtolankatu, katusuunnitelmaluonnos 58662-3

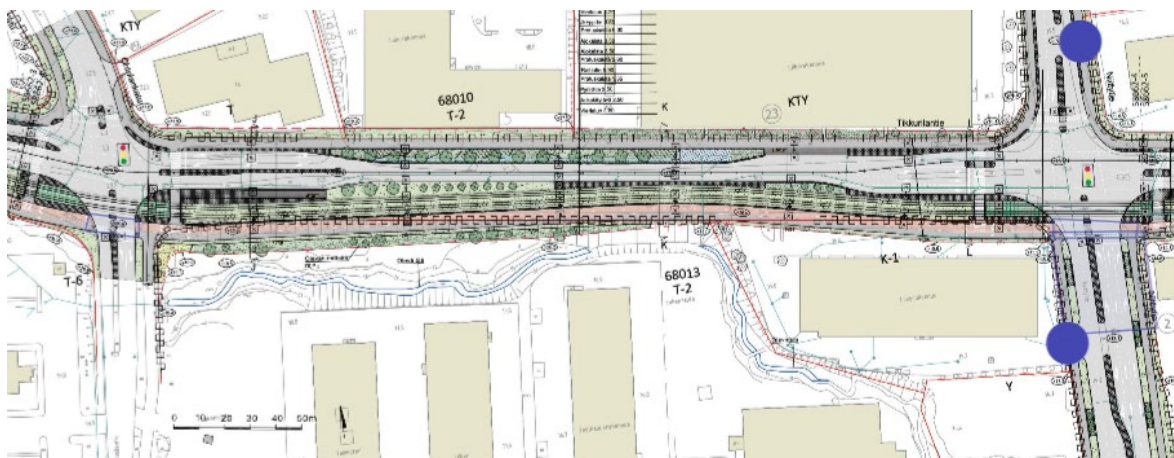


Katusuunnitelma kuva Tikkurilantiestä välillä Tuusulanväylä - Ohtolankatu jossa kaksi merkintää kartalla.

Vastaus: Lisätään tähän ylijatkettu yhteys

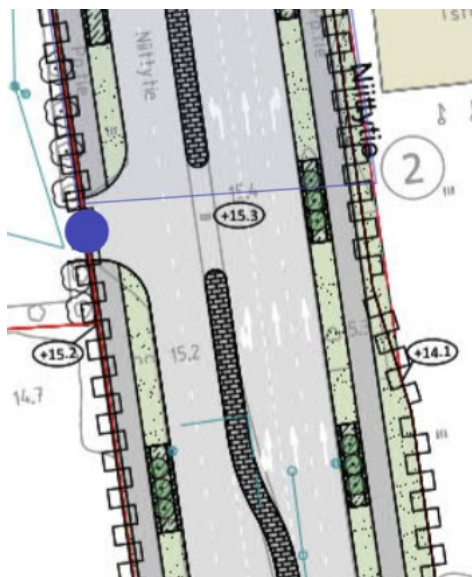
Vastaus: Pyörätieltä on yhteys sillan alittavalle väylälle yhdistettyä jalankulku- ja pyöräilyväylää pitkin.

Tikkurilantie välillä Ohtolankatu - Niittytie, katusuunnitelmaluonnos 58662-4



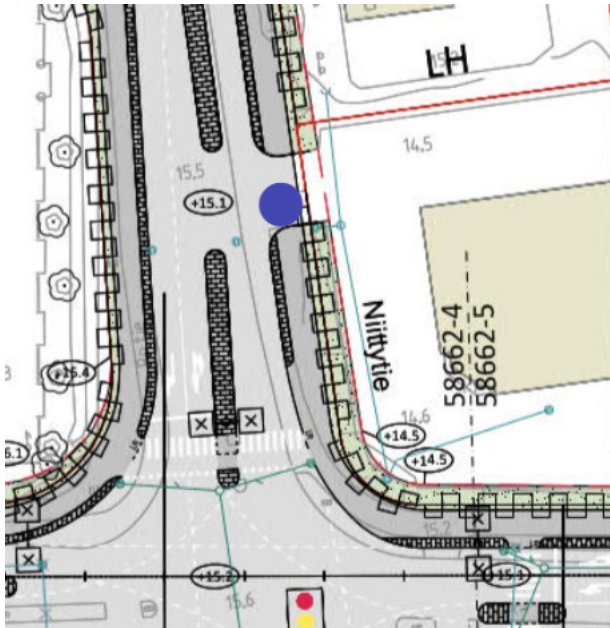
Katusuunnitelma kuva Tikkurilantiestä välillä Ohtolankatu - Niittytie, jossa viisi merkintää kartalla.

Kysely, pisteet 2 kpl:



Mielipide: Ylijatko tähän?

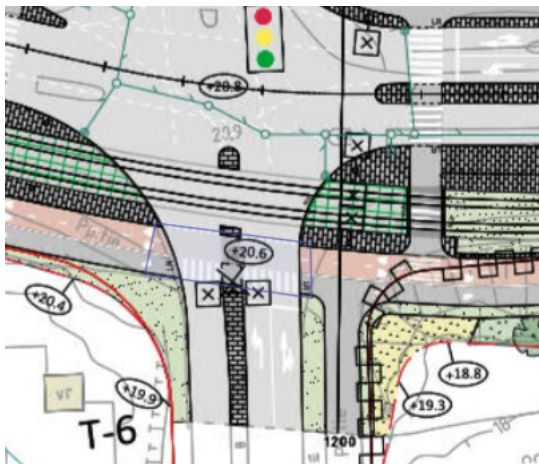
Vastaus: Lisätään tähän ylijatkettu yhteys.



Mielipide: Ylijatko tähän?

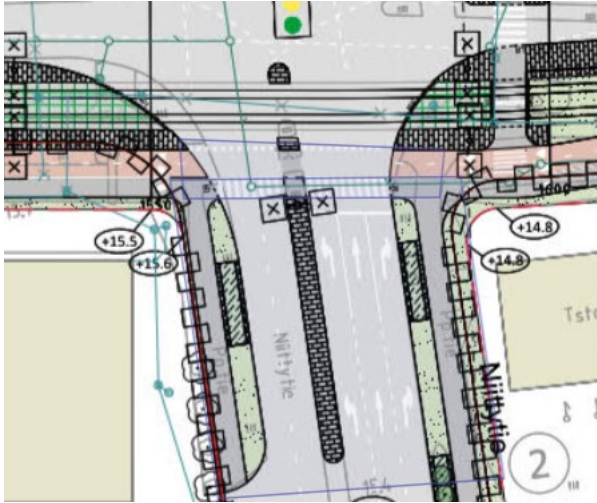
Vastaus: Lisätään tähän ylijatkettu yhteys.

Kyselyt, aluemerkinnot 3 kpl:



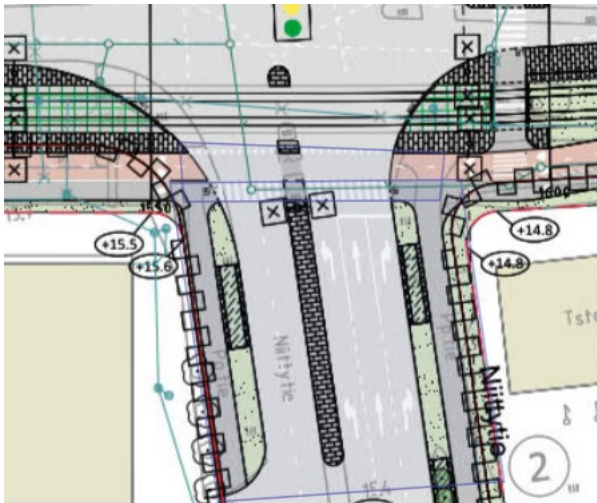
Mielipide: Yhtenäinen pyörätie olisi hyvä pyöräilyn sujuvoittamiseksi ja autoilun rauhoittamiseksi. Jos tähän tulee valot, ei anelunappeja vaan pyöräilijät ja kävelijät tunnistavat tutkat tai anturit.

Vastaus: Kohtaan tulee liikennevalo-ohjattu suoja-alue. Anturien käyttöä tutkitaan jatkosuunnittelun aikana. Tässä on haasteena monesta suunnasta tulevat ja moneen suuntaan kääntyvät jalankulkijat ja pyöräilijät.



Mielipide: Autoille on varattu vaatimattomat viisi kaistaa samalla kun jalankulkijat ja pyöräilijät surlotaan yhdistetylle. Näitä yhdistettyjä jk+pp väyliä ei tarvitsisi enää 2022 rakentaa. Tilaa pois autoilta ja enemmän tilaa ihmisille.

Vastaus: Niittytielle suunnitellaan tässä yhteydessä vain liittyminen Tikkurilantielle. Muuten se jää toistaiseksi ennalleen yhdistettyine jalankulku- ja pyöräteineen.



Mielipide: Yhtenäinen pyörätie olisi hyvä pyöräilyn sujuvoittamiseksi ja autoilun rauhoittamiseksi. Jos tähän tulee valot, ei anelunappeja vaan pyöräilijät ja kävelijät tunnistavat tutkat tai anturit.

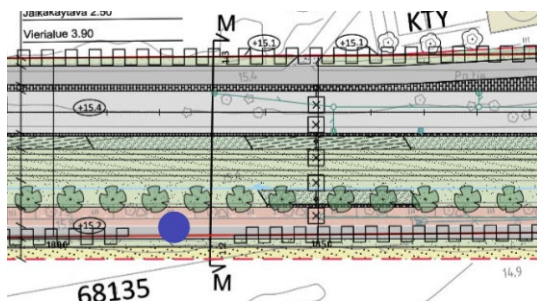
Vastaus: Kohtaan tulee liikennevalo-ohjattu suojatie. Anturien käyttöä tutkitaan jatkosuunnittelun aikana. Tässä on haasteena monesta suunnasta tulevat ja moneen suuntaan kääntyvät jalankulkijat ja pyöräilijät.

Tikkurilantie välillä Niittytie - Puutarhatie, katusuunnitelmaluonnos 58662-5



Katusuunnitelma kuva Tikkurilantiesta välillä Niittytie - Puutarhatie, jossa kaksi merkintää kartalla.

Kysely, pisteet 1 kpl:



Mielipide: Näyttää mukavalta polkea :)

Vastaus: Kiitos palautteesta.

Kysely, viivamerkintä 1 kpl:



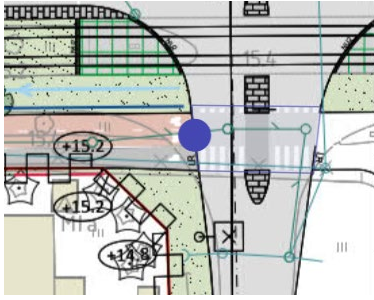
Mielipide: Onko päiväkkakarantie jk+pp? Kuinka pyöräilijöiden kuuluu liittyä sinne?

Vastaus: Päiväkkakarantie on katu sähkönsyöttöaseman kääntöpaikalle asti, kääntöpaikalta Tikkurilantielle vain jk+pp yhteys. Pyöräilijät kääntyvät pyörätieltä jalkakäytävän yli Päiväkkakarantielle.

Kysely, pisteet 2 kpl:



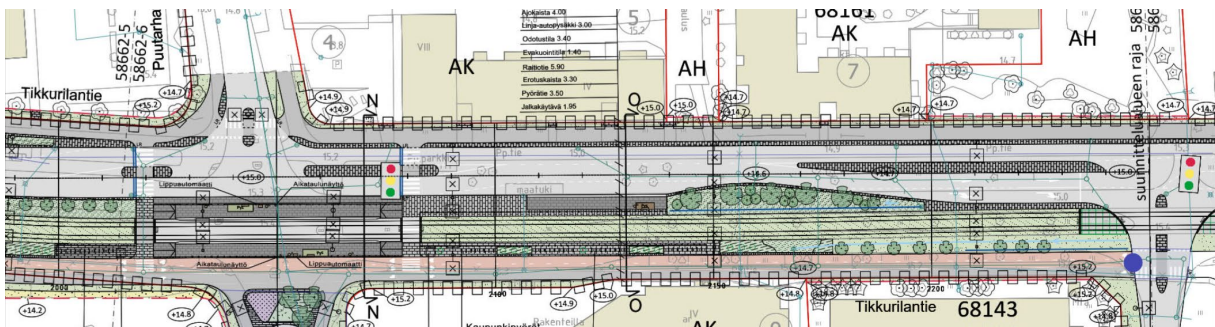
Vastaus: Jatkosuunnittelussa tähän määritellään pyöräilijöille toimiva järjestely.



Mielipide: Toivottavasti näihin risteyskoihin ei tule anelunappeja. Päinvastoin näihin voisi laittaa pyöräilijät ja kävelijät tunnustavat tutkat tai anturit.

Vastaus: Kohtaan tulee liikennevalo-ohjattu suojatie. Anturien käyttöä tutkitaan jatkosuunnittelun aikana.

Kysely, reittimerkinnät 1 kpl:

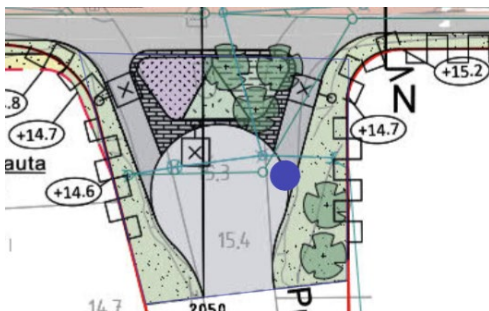


Mielipide: Tähän on kaavailtu 40–50 km nopeusrajoitusta. Tietä ympäröi asuinalueet eikä ole mitään syytä miksi tässä pitäisi kenenkään rällätä niin kovaa.

Nopeusrajoituksen voisi laskea 30 km/h. Sama pätee muihinkin Tikkurilantien alueisiin, joissa on asutusta. Kehä III kulkee vain 500 metrin päässä, joten sinne voi mennä jos pitää päästä lujempaa.

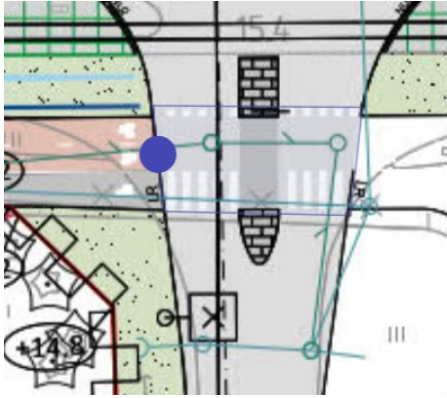
Vastaus: Tähän on suunniteltu 40 km/h nopeusrajoitus, joka koskee toki myös ratikkaa ja muuta joukkoliikennettä. Tikkurilantie on pääkatu ja keskeinen joukkoliikenteen katu, jossa halutaan mahdollistaa hyvä liikenteen välityskyky.

Kysely, aluemerkinnot 2 kpl:



Mielipide: Aivan mahtava idea muuttaa tämä kääntöpaikaksi!

Vastaus: Kiitos palautteesta.



Mielipide: Kuvasta ei minulle selviä, että ovatko jk+pp risteysalueilla korotettuja. Näin olisi ainakin suotavaa olla jotta pyöräily olisi sujuvaa. Tämä myös rauhoittaisi poikkikadulta tulevien autojen vauhtia.

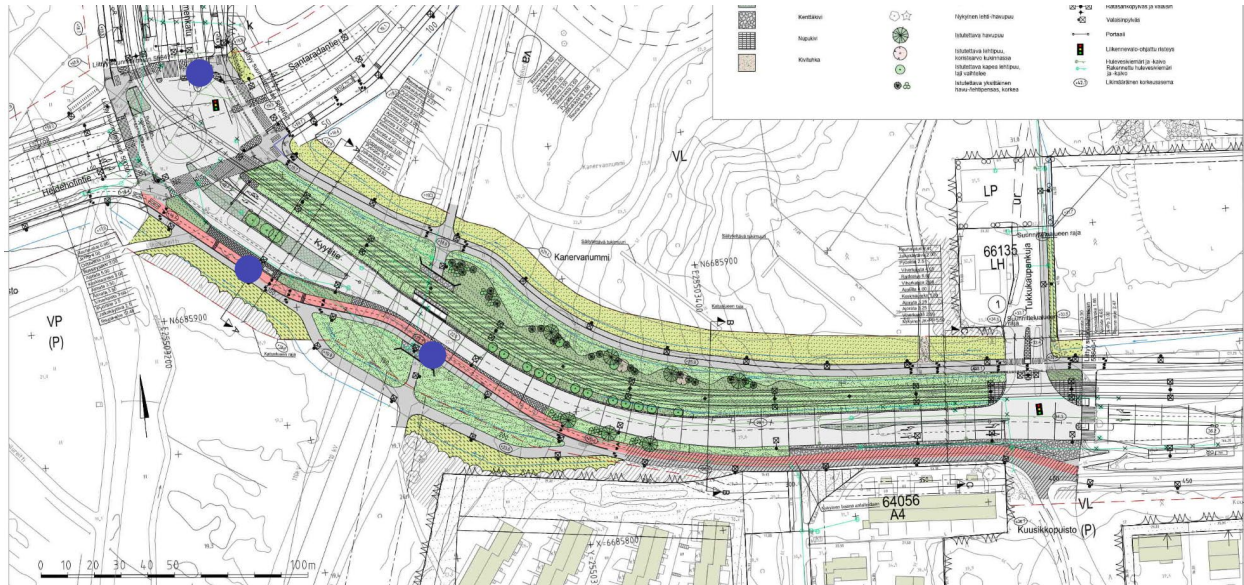
Vastaus: Jk+pp:t risteysalueilla eivät ole korotettuja. Pyöräliikenteen osuus liittymissä toteutetaan ilman reunakiviä pyöräilyn sujuvoittamiseksi.

Heidehofintie välillä Markusaksenpuisto - Kyytitie, katusuunnitelmaluonnos 59030-1



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Heidehofintie välillä Markusaksenpuisto – Kyytitie.

Kyytitie välillä Jokiniemenkatu – Tukkukaupankuja, Tukkukaupankuja, katusuunnitelmaluonnos 58641-1



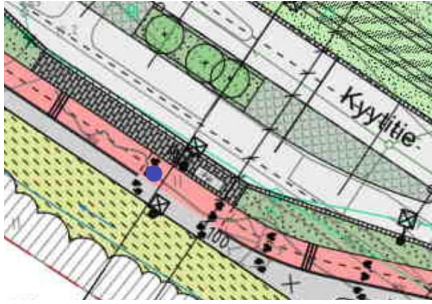
*Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Kyytitie välillä Jokiniemenkatu -
Tukkukaupankuja, jossa neljä mielipidemerainta kartalla.*

Kysely, pisteet 3 kpl:



Mielipide: Olisi selkeämpää, jos suoja-aiemaalaukset ei ulottuisi pyörien ylityskohdalle vaan sen sijaan väistämismvelvollisen ylityskohdan osoittamiseen käytettäisiin ohjausviivaa yhdessä pyöräsymbolin kanssa.

Vastaus: Suoja-aiemaalaukset toteutetaan Vantaan kaupungin tyyppipiirustusten mukaisesti. Vantaalla on päädytty selkeyden vuoksi toteuttamaan suoja-aietieviivat myös pyöräliikenteen puolelle, jotta suoja-aietiet eivät sekoitu pyöräteiden jatkeisiin.



Mielipide: Eikös tässä nyt pitäisi olla heräteraitojen sijaan suojatiet, kun kyseessä on baana?

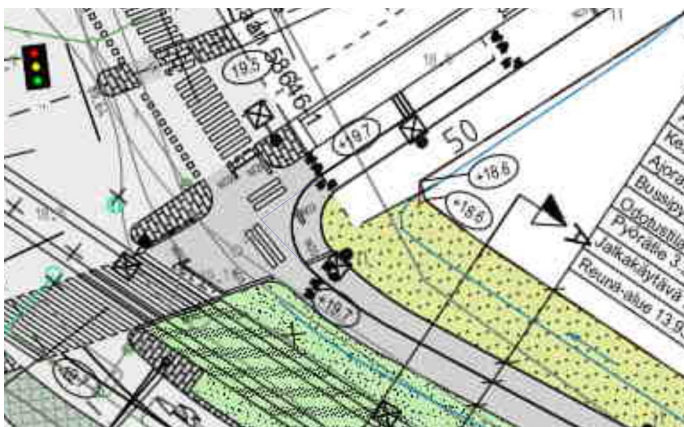
Vastaus: Pysäkkien yhteydessä olevat maalaukset toteutetaan Vantaan kaupungin tyyppipiirustuksien mukaisesti. Ratkaisut on harkittu tyyppipiirustusten laatimisen yhteydessä kompromissina pyöräilijöiden, jalankulkijoiden ja joukkoliikenteen matkustajien kesken.



Mielipide: Baanan ohjaaminen alikulun yli on erinomainen ratkaisu, kiitos! Olisiko sitä kuitenkin mahdollista saada vielä hieman kauemmas ajoradasta?

Vastaus: Poikkileikkaus on pyritty saamaan mahdollisimman tiiviiksi sillan leveyden vuoksi. Mikäli lisättäisiin tilaa ajoradan ja baanan väliin, alikulun pituus kasvaisi pidentäen tätä yhteyttä. Muutos kasvattaisi myös kustannuksia.

Kysely, reitti tai viiva 1 kpl:



Mielipide: Jalkakäytävän ja pyörätien raja olisi selkeämpää linjata pyörätien ylittäviin suojateihin nähden suoraan

Vastaus: Tarkennetaan suunnitelmaa risteysalueen suojatiejärjestelyjen osalta.

Kyytitie välillä Vanha Porvoontie – Salpakuja, Vanha Porvoontie välillä Kokkokalliontie - Untipakka, katusuunnitelmaluonnos 58639-1



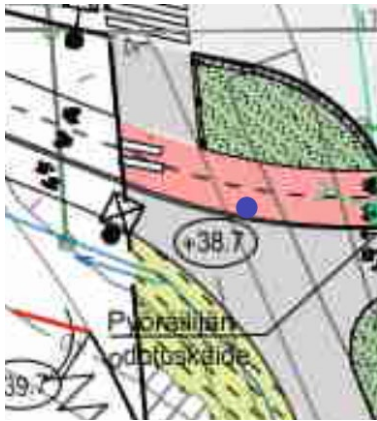
Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Kyytitie välillä Vanha Porvoontie – Salpakuja, Vanha Porvoontie välillä Kokkokalliontie - Untipakka, jossa neljä mielipidemerkinettä kartalla.

Kysely, pisteet 4 kpl:



Mielipide: Hienoa että tälläkin puolella on erottelu kuten kuuluu!

Vastaus: Kiitos kommentista.



Mielipide: Voisiko tähän kohtaan saada tunnistinsilmukan Vanhan Porvoontien ylitystä sujuvoittamaan?

Vastaus: Jatkosuunnittelussa huomioitava asia.



Mielipide: Kaide tässä on erinomainen idea!

Vastaus: Kiitos kommentista.



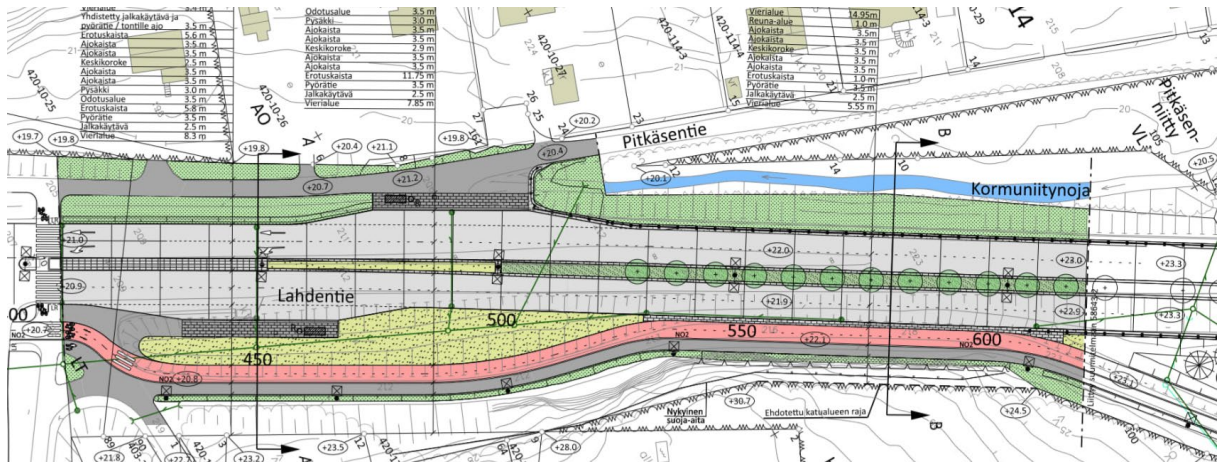
Mielipide: Toivottavasti jatkosuunnittelussa tähän on mahdollista toteuttaa ns lepovihreä pyöräliikenteelle.

Vastaus: Salpakujaan liittymässä ei ole valo-ohjausta.

Kysely, yleiset mielipiteet 1 kpl:

Vastaus: Suunnitteluratkaisut perustuvat ratikan yleissuunnitelmaan ja vaihtopysäkkien tiesuunnitelmiin. Lahdenväylän siltaa ei uusita tässä hankkeessa, joten pysäkkiä ei tilanpuutteesta johtuen voida sillan alle toteuttaa.

Lahdentie välillä Hiirakkorinne - Hiirakkopuisto, katusuunnitelmaluonnos 58643-1



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Lahdentie välillä Hiirakkorinne - Hiirakkopuisto

Kysely, yleiset mielipiteet 1 kpl:

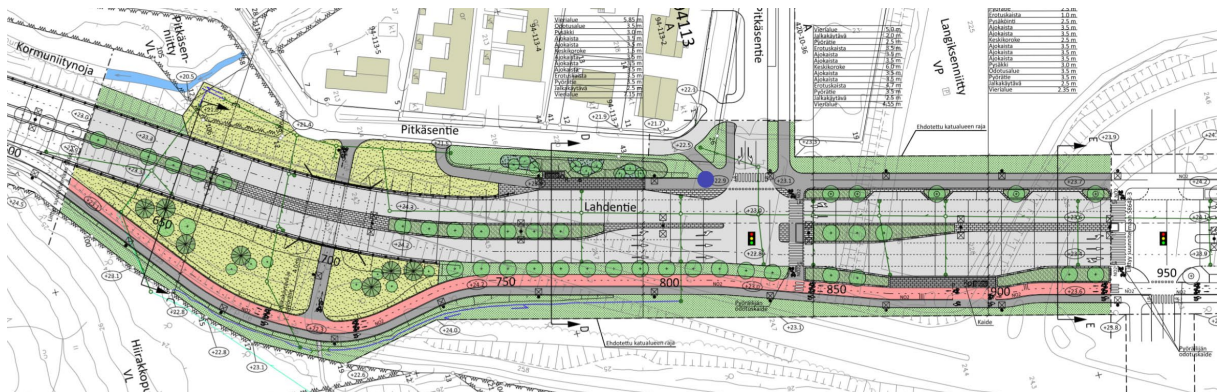
Mielipide: Miksi Lahdentien muuttuessa kaduksi kuitenkin kaistamäärä lisääntyy? Eikö näistä kaksikaistaisista kaduista pitäisi kaupunkialueella luopua, jotta ei synny jalankulkijoille vaarallisia giljotiineja suojateillä. Aleneehan nopeusrajoitus nykyisestä? Miksi kiertoliittymä ei ole vallitseva risteysmuoto ratikkakaupungissa?

Vastaus: Hakunilantien liikennettä halutaan rauhoittaa tulevaisuudessa Hakunilan keskustan kohdalla. Liikennettä ohjataan siis Hakunilan pohjoisosasta nykyistä enemmän Kyytitien kautta Lahdentielle Hakunilan keskustan rauhoittamiseksi. Tätä edistetään tekemällä Lahdentie 2+2 kaistaiseksi Kehä III:lta pohjoisen suuntaan. Lisäksi Lahdentielle toimii suurten erikoiskuljetusten reittinä.

Kehä III rampin liittymä jää ELY:n hallinnoimalle liikennealueelle ja säilyy pääosin nykyisellään.

Lahdentien nopeusrajoitusta on tarkoitus alentaa ratikan rakentamisen yhteydessä. Liittymätyyppi harkitaan aina tapauskohtaisesti. Ratikkakaupunki sijoittuu pääosin keskustamaisille alueille, joille halutaan tiivistä rakennetta. Kiertoliittymä vaatii käytännössä enemmän tilaa ja useampikaistaisena myös alikulkuja jalankulkijoille ja pyöräilijöille, mikä ei ole tiiviillä alueella yleensä tarkoituksenmukaista. Kiertoliittymät sopivat siis pääsääntöisesti keskustojen ulkopuolelle, jossa tilaa on enemmän. Ratikan sujuvan kulun takaamiseksi on tärkeää, ettei ratikka joudu pysähtymään liittymissä. Tämän vuoksi joudutaan liittymiin toteuttamaan valo-ohjaus.

Lahdentie välillä Hiirakkopuisto - Langiksenniitty, Pitkäsenniitty katusuunnitelmaluonnos 58643-2



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Lahdentie välillä Hiirakkopuisto - Langiksenniitty, Pitkäsenniitty, jossa yksi mielipidemerkinä kartalla

Kysely, yleiset mielipiteet 1 kpl:

Mielipide: Tässä kohtaa pitäisi olla jo edellytykset viihtyisälle tiiviille ratikkakaupungille. Nelikaistainen kaupunkimotari muistuttaa liikaa nykyistä maantietasoista väylää, jossa pariisilaiset kahvilat tuskin sijoittuvat mölyyn ja saasteeseen. Kevyttä liikennettä ei saisi ohjata "sakkolenkille", kuten kuvassa edelleen tapahtuu alalaidassa alikulun kohdalla.

Vastaus: Hakunilantien liikennettä halutaan rauhoittaa tulevaisuudessa Hakunilan keskustan kohdalla. Liikennettä ohjataan siis Hakunilan pohjoisosasta nykyistä enemmän Kyytitien kautta Lahdentielle Hakunilan keskustan rauhoittamiseksi. Tätä edistetään tekemällä Lahdentie 2+2 kaistaiseksi Kehä III:lta pohjoisen suuntaan. Lisäksi Lahdentielle toimii suurten erikoiskuljetusten reittinä.

Eteläpuolinen kevyen liikenteen väylä joudutaan linjaamaan alikulun kohdalla kauemmaksi, jotta alikululta tulevan ja pohjoiseen kääntyvän raitin pituuskaltevuudet saadaan riittävän loiviksi.

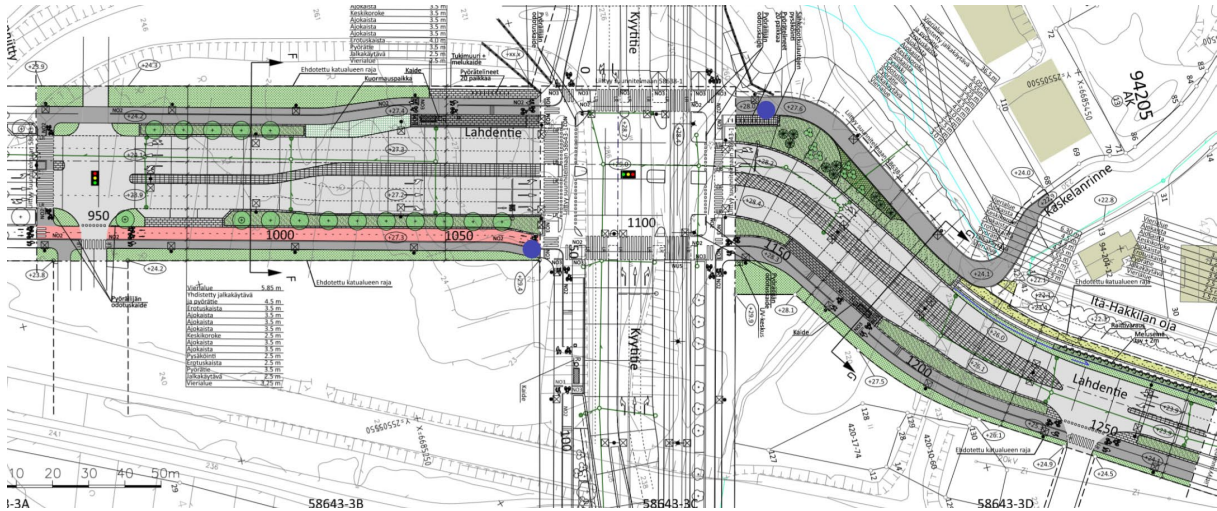
Kysely, pisteet 1 kpl:



Mielipide: Tässä kannattaisi eri jk+pp haarojen geometriaa vielä miettiä niin että pohjoisesta etelään Pitkäsentien ylittävä pyöräliikenne ei ohjautu pysäkin läpi vaan jo tässä kohtaa selkeästi Pitkäsentien Lahdentien suuntaista osuutta kohti.

Vastaus: Geometria ja suojatiejärjestelyt tarkistetaan jatkosuunnittelussa.

Lahdentie välillä Langiksenniitty – Tontti 94-3-87, katusuunnitelmaluonnos 58643-3



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Lahdentie välillä Langiksenniitty – Tontti 94-3-87, jossa kaksi mielipidemerkinä kartalla

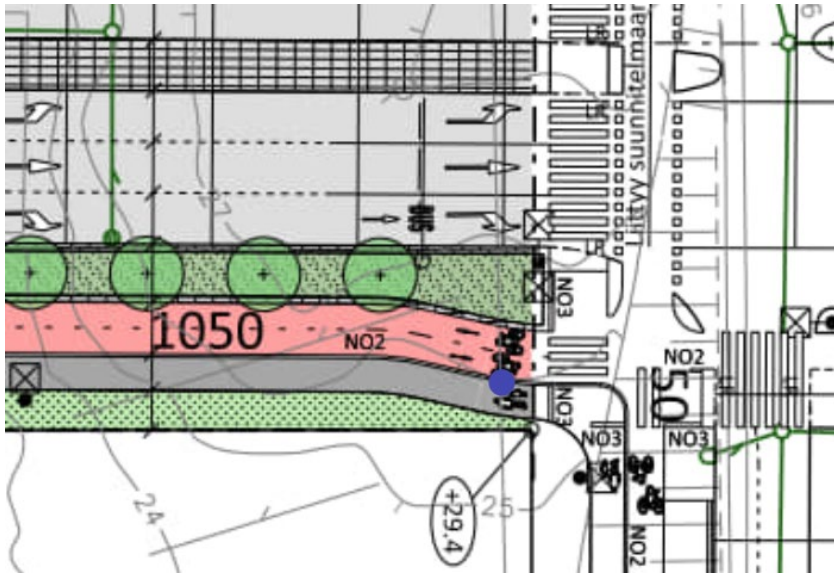
Kysely, yleiset mielipiteet 1 kpl:

Mielipide: Onko tässä risteyksessä todella pakko olla pahimmillaan kuusi autokaistaa rinnakkain? Viimeistään tässä kohtaa pitäisi ratikan tuoma potentiaali hyödyntää muuten kuin yksityisautoilua priorisoimalla. Ratikan piti tiivistää kaupunkia, ei leventää ajoväyliä. Liika avaruus tekee myös risteyksestä turvattoman kovine nopeuksineen sekä vaikean hahmottaa esim. erityisryhmille. Poikkeustilanteissa valojen toimimattomuus tekee tästä potentiaalisesti todella vaarallisen. Eikö kiertoliittymä sovi risteysvaihtoehtona ollenkaan ratikan yhteyteen?

Vastaus: Yleiskaavan mukaiset pääkadut mitoitetaan siten, että liikenteen välityskyky on riittävä eli liikenteen halutaan ohjautuvan juuri pääkaduille eikä asuinalueiden pienemmille kaduille. Liittymätyyppi ja kaistajärjestelyt määräytyvät liikennemääriin perustuvien toimivuustarkastelujen perusteella. Valo-ohjattu liittymä mahdollistaa riittävän välityskyvyn lisäksi bussien ja raitiovaunujen kattavien etuuksien järjestämisen.

Liittymätyyppi harkitaan aina tapauskohtaisesti. Ratikkakaupunki sijoittuu pääosin keskustamaisille alueille, joille halutaan tiivistä rakennetta. Kiertoliittymä vaatii käytännössä enemmän tilaa ja useampikaistaisena myös alikulkuja jalankulkijoille ja pyöräilijöille, mikä ei ole tiiviillä alueella yleensä tarkoituksenmukaista. Kiertoliittymät sopivat siis pääsääntöisesti keskustojen ulkopuolelle, jossa tilaa on enemmän. Ratikan sujuvan kulun takaamiseksi on tärkeää, ettei ratikka joudu pysähtymään liittymissä. Tämän vuoksi joudutaan liittymiin toteuttamaan valo-ohjaus.

Kysely, pisteet 2 kpl:



Mielipide: Voisiko tässäkin olla odotuskaide?

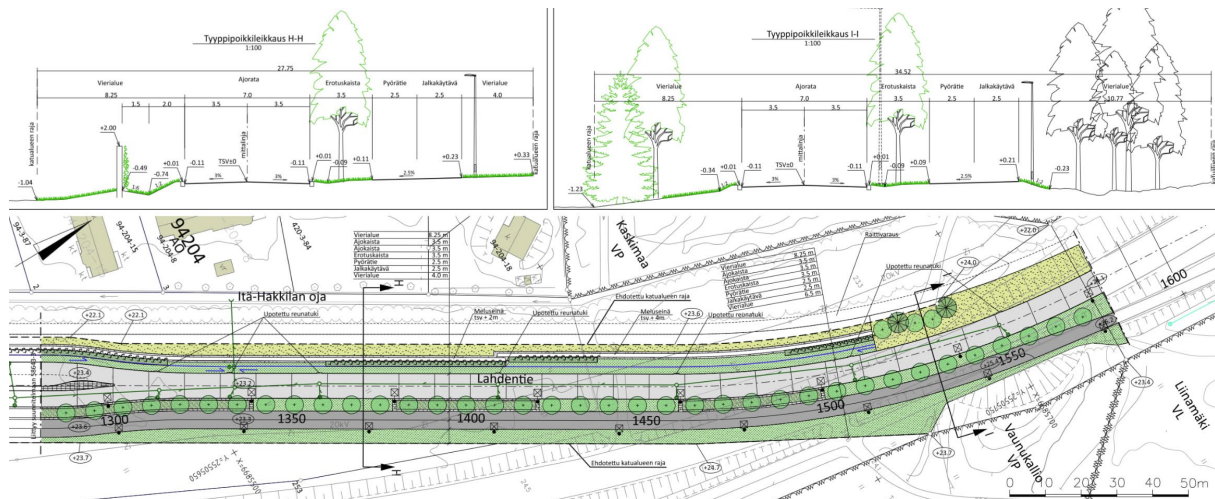
Vastaus: Lisätään kaide jatkosuunnittelussa.



Mielipide: Erottelun tulisi alkaa esim. 20m ennen risteystä jotta ehtii ryhmittä oikein ennen ylitystä.

Vastaus: Tarkistetaan jatkosuunnittelussa.

Lahdentie välillä Tontti 94-3-87 - Liinamäki, katusuunnitelmaluonnos 58643-4



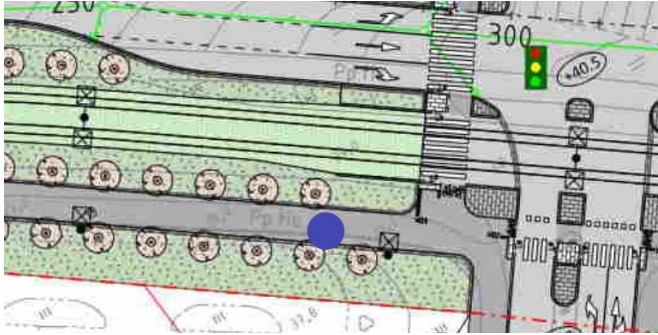
Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Lahdentie välillä Tontti 94-3-87 – Liinamäki.

Fazerintie välillä Metsätie - Fazerila, katusuunnitelmaluonnos 58624-1



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Fazerintie välillä Metsätie – Fazerila, jossa kaksi mielipidemerkintää kartalla.

Kysely, pisteet 2 kpl:



Mielipide: Miksi erottelua ei ole jatkettu Fazerilasta pohjoiseen? Tilaa olisi.

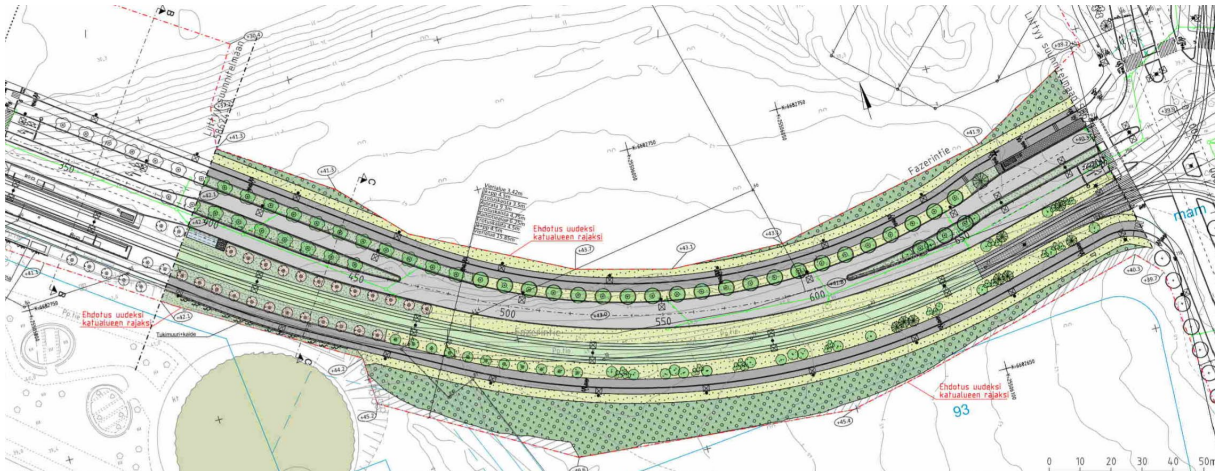
Vastaus: Pyritään järjestämään erottelu jatkosuunnittelussa.



Mielipide: Pyörätie näyttää kaventuvan ylityskohdassa – huono juttu sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta. Ylityskohdissa tulisi olla mahdollisimman vähän mitään "muutoksia" joita pitää havainnoida jotta voi täysillä keskittyä muun liikenteen havainnointiin.

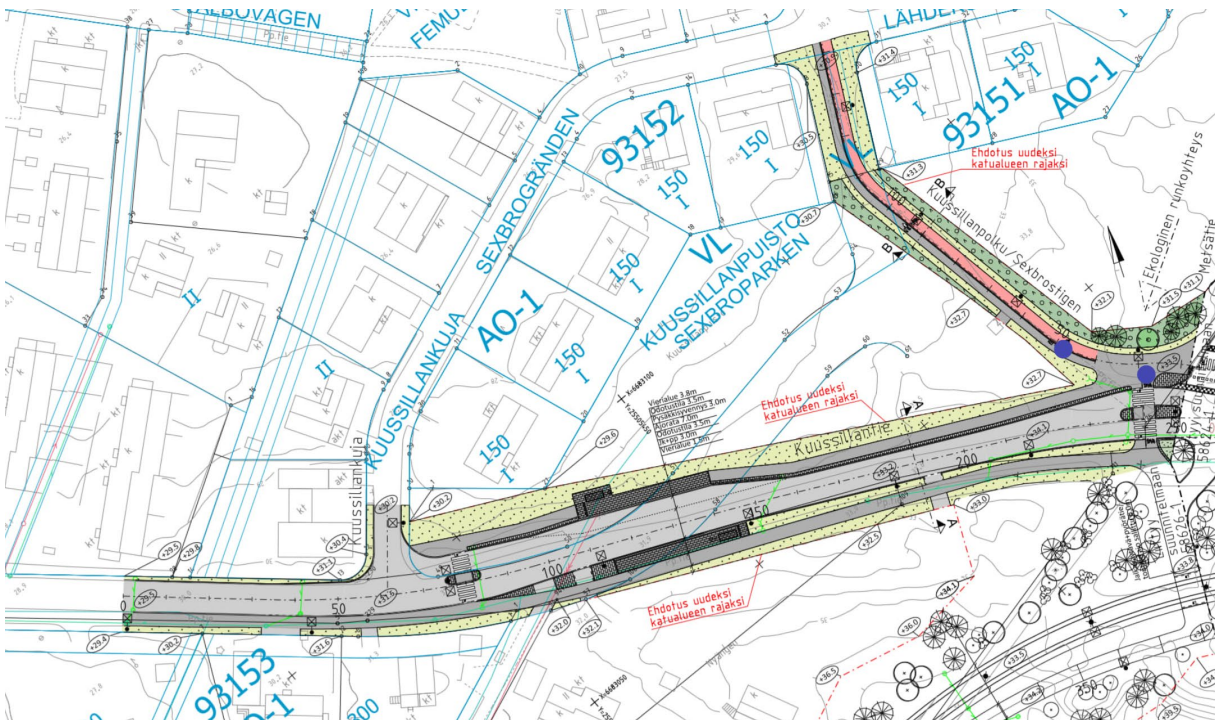
Vastaus: Jatkosuunnittelussa korjataan pyöräliikenteen yhteyttä siten, ettei se kapene ja levennetään jalankulun osuutta tonttiliittymän suuntaan.

Fazerintie välillä Fazerila - Länsimäentie, katusuunnitelmaluonnos 58624-2



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Fazerintie välillä Fazerila - Länsimäentie, jossa kaksi mielipidemerkinä kartalla.

Kuussillantie välillä Kuussillankuja – Metsätie, Kuussillanpolku, katusuunnitelmaluonnos 58625-1



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Kuussillantie välillä Kuussillankuja - Metsätie, jossa kaksi mielipidemerkinä kartalla

Sähköposti, yleiset mielipiteet 1 kpl:

Suunnitelmassa on Kuussillanpolku määritelty pyöräilyn pääväyläksi. Pääväylä oletettavasti jatkuisi tämän kaava-alueen ulkopuolella pitkin Koivumäenkujaa ja Lähdepuistontietä sekä näiden välisellä nimettömällä tieosalla. Pyöräilyn pääväylä lävistäisi rauhallisen omakotialueen ja vaikeuttaisi läheisten päiväkotien paljon käyttämän Koivumäenkujan käyttöä.

Toisena puutteena pidän sitä, että Fazerintien ja Kuussillantien välisellä osuudella Länsimäentietä Hakunilantielle ei ole jalankulku. ja pyörätietä koko matkalla tien molemmin puolin.

Toimivampi kokonaisuus saadaan seuraavasti:

- Kuussillanpolulle, Koivumäenkujalle eikä Lähdepuistontielle tehdä mitään.
- Kuussilantielle rakennetaan jalankulku, pyörätie myös kadun toiselle puolelle välille Metsätie - Kirkkokuja.

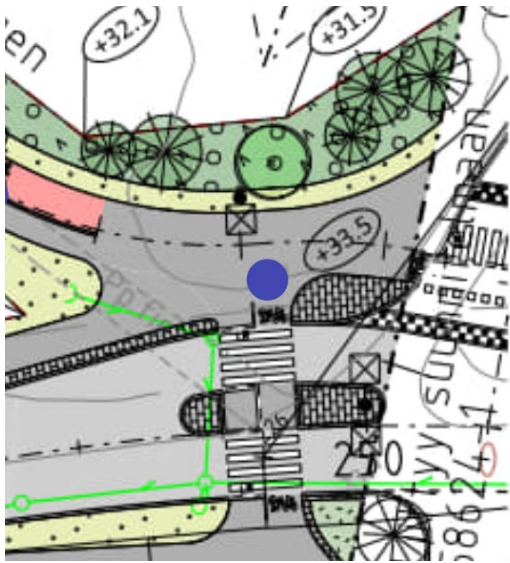
Vastaus: Kuussilantielle on tulossa toiselle puolelle jalkakäytävä välille Metsätie-Kuussillankuja. Välillä Kuussillankuja-Kirkkokuja katualue on valitettavasti niin kapea, että jalankulku- ja pyörätietä ei mahdu kadun molemmin puolin. Pyörätie Koivumäenkujalta Metsätielle puiston läpi on suunniteltu parannettavaksi siten, että jalankulku ja pyöräily on eroteltu. Muut mainitut pyöräliikenteen järjestelyt ovat erillisiä suunnitelmia, jotka eivät liity ratikan suunnitteluun. Näistä on laadittu yleissuunnitelma pyöräkaduksi muuttamiseksi, mikä tarkoittaa sitä, että pyöräily on ajoradalla ja jalankulku jalkakäytävillä. Järjestely parantaa jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta sekä rauhoittaa autoilijoiden nopeuksia. Näiden katusuunnittelun käynnistymisestä tiedotetaan erikseen.

Kysely, pisteet 2 kpl:



Mielipide: jk ja pp kannattaisi olla toisin päin jotta olisi synkassa Fazerintien kanssa

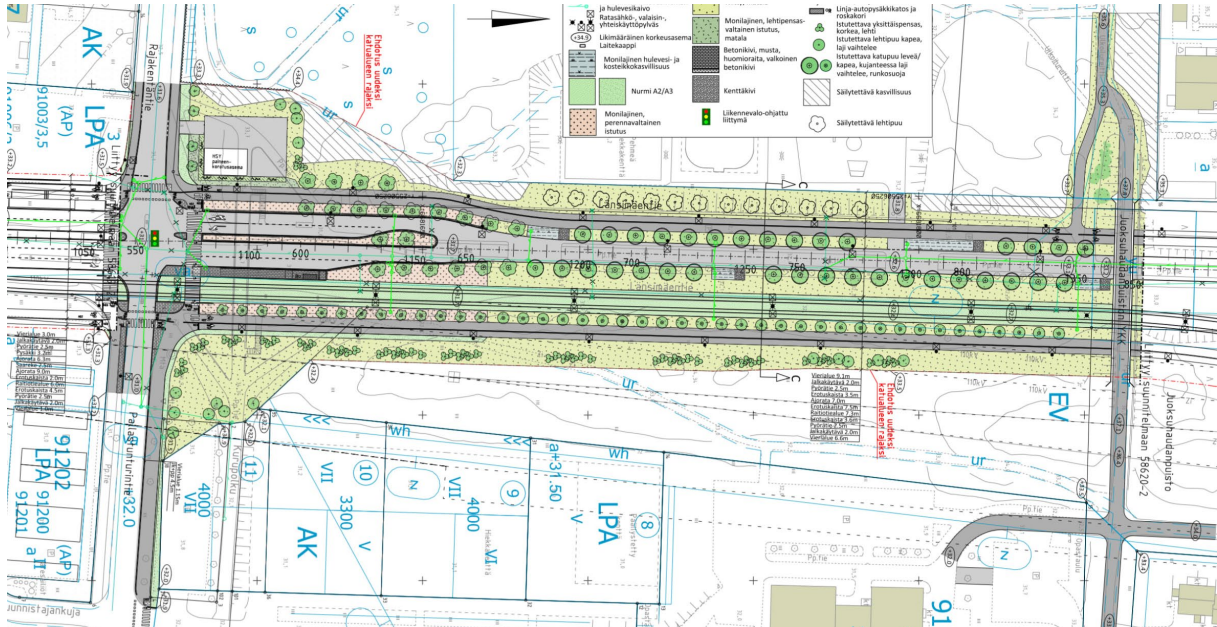
Vastaus: Jalankulku ja pyöräily ovat näin päin, koska tässä on huomioitu reitin jatkuvuus Koivumäenkujalla uusien suunnitelmien mukaan.



Mielipide: erottelu kannattaisi jatkaa tämän risteuksen läpi

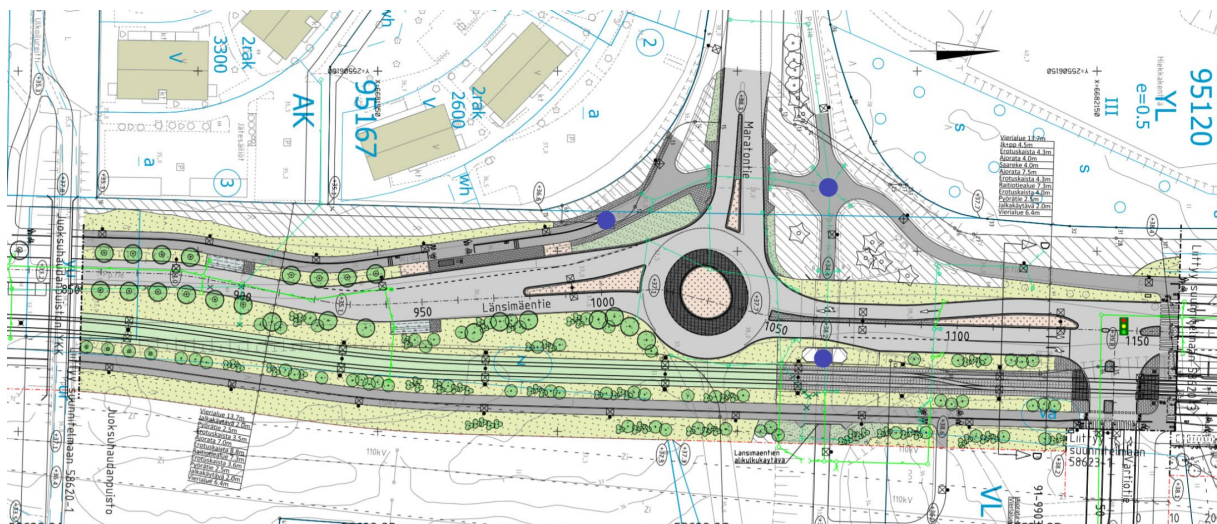
Vastaus: Erottelua ei voi jatkaa risteuksen läpi, koska jk ja pp vaihtavat puolta Fazerintien varrella. Kts. edellinen vastaus.

**Länsimäentie välillä Pallastunturintie – Juoksuhaudanpuisto,
Pallastunturintie välillä Länsimäentie – suunnistajankuja,
Juoksuhaudanpuiston ylikulkukäytävä ja puistoraitit,
katusuunnitelmaluonnos 58620-1**



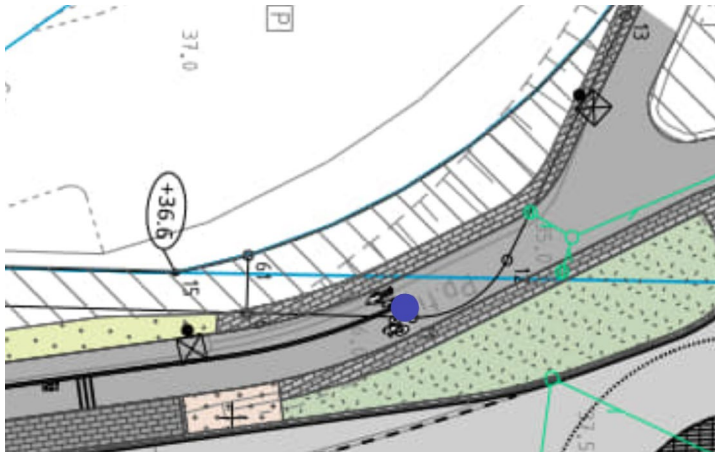
*Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Länsimäentie välillä Pallastunturintie –
Juoksuhaudanpuisto, Pallastunturintie välillä Länsimäentie – suunnistajankuja,
Juoksuhaudanpuiston ylikulkukäytävä ja puistoraitit.*

**Länsimäentie välillä Juoksuhaudanpuisto - Vartiotie,
katusuunnitelmaluonnos 58620-2**



*Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Länsimäentie välillä Juoksuhaudanpuisto - Vartiotie,
jossa neljä mielipidemerkintää kartalla.*

Kysely, pisteet 4 kpl:



Mielipide: Erottelun loppuessa viiva kannattaa selkeyden vuoksi kääntää kohti reunaa. Väylän ohjeessa on hyvä mallikuva.

Vastaus: Väyläviraston ohje on tarkoitettu käytettäväksi maanteillä, Vantaan kaupungilla on Väyläviraston ohjeen pohjalta laadittu paremmin kaupunkiympäristöön soveltuvat tyyppipiirustukset, joita ratikkareitin katujen suunnittelussa on noudatettu.



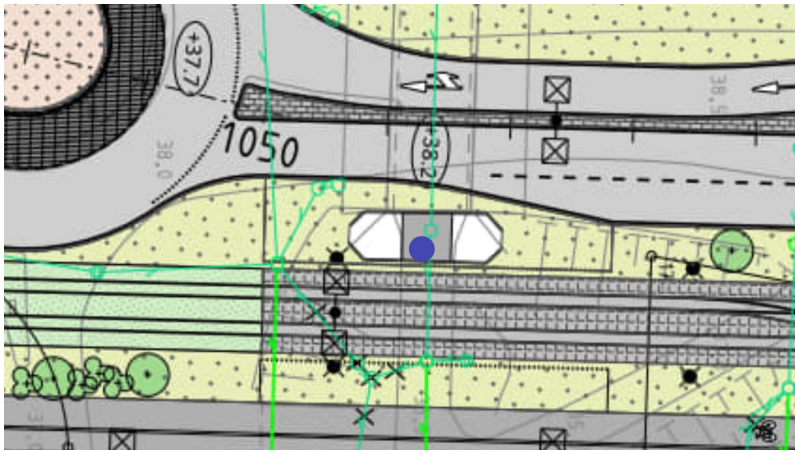
Mielipide: Voisitko poistaa tämän "liikenneympyrän" tältä pyörätieltä?

Liikenneympyrät eivät toimi pyöräteillä ja voivat olla jopa vaarallisia (case Espoo Kehä I Tapiolassa, googlatkaa). Tieliikennelaki ei myöskään tunnista liikenneympyrää pyörätiellä - D2 merkin kohdalla puhutaan vain "ajoradasta", ja pyörätiehän ei ole ajorataa.

Vastaus: Raitiotien suunnittelun yhteydessä ei ole tarkoitus tehdä muutoksia kyseisen kohdan jalankulun ja pyöräilyn järjestelyihin.

Mielipide: Tämä ei ole nykyisellään kovin onnistunut ratkaisu. Merkinnät (jk ja pp erottelu) ovat sekavat ja kiertotila on hankalasti kallellaan Maratontielle päin. Olisi parasta poistaa keskiosa ja tehdä tästä tilava normaali risteys.

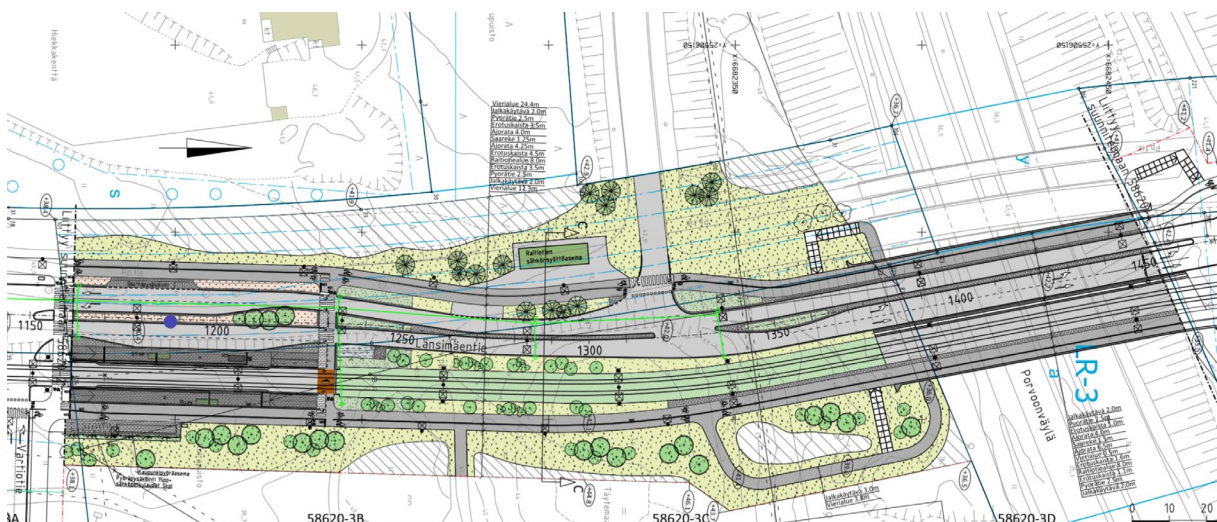
Vastaus: Raitiotien suunnittelun yhteydessä ei ole tarkoitus tehdä muutoksia kyseisen kohdan jalankulun ja pyöräilyn järjestelyihin.



Mielipide: Tippuuko aurauslumet tästä aukosta tunneliin? Pitäisikö aukko aidata ylhäältä?

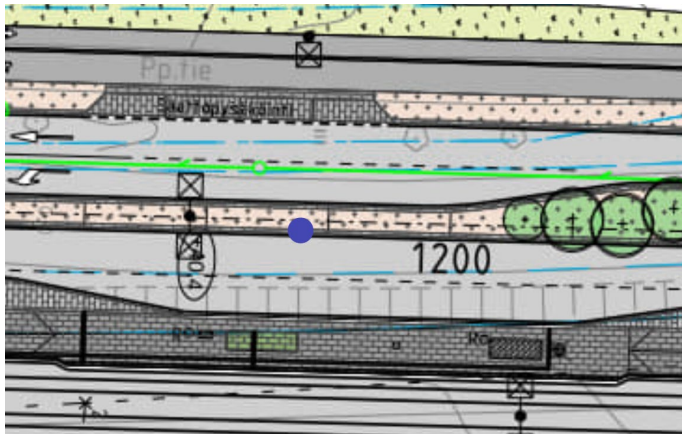
Vastaus: Lumen putoaminen on huomioitu siltasuunnitelmassa, kaiteeseen tulee roiskesuojat. Lisätään kaiteen merkintä katusuunnitelmaan.

Länsimäentie välillä Vartiotie - Porvoonväylä, katusuunnitelmaluonnos 58620-3



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Länsimäentie välillä Vartiotie - Porvoonväylä, jossa yksi mielipidemerkinä kartalla.

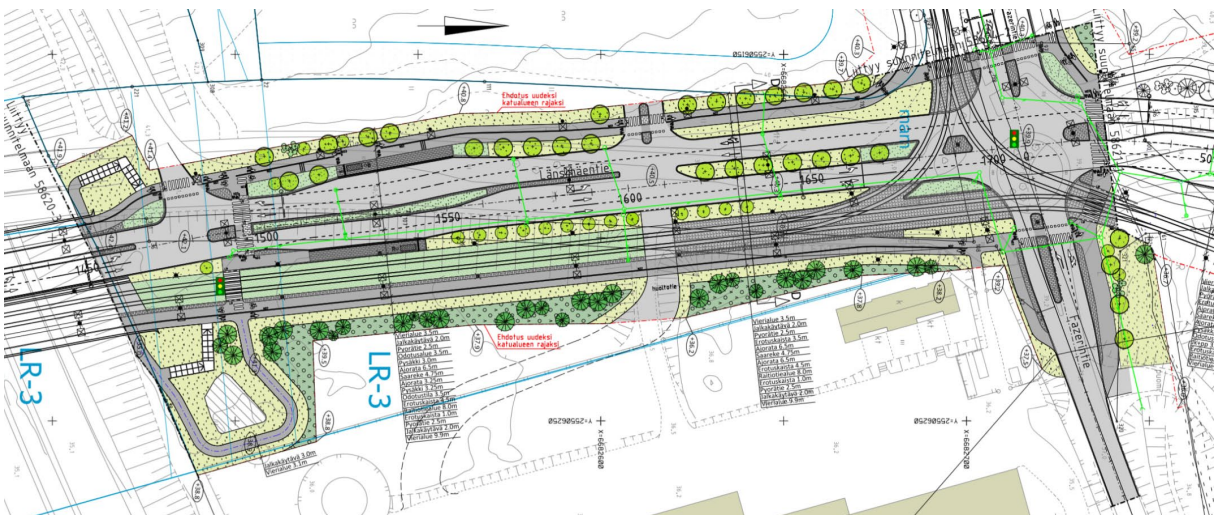
Kysely, pisteet 1 kpl:



Mielipide: Voisiko tätä keskisaarekettä kaventaa, jotta saattopysäköinnille saisi lisää leveyttä. Nyt on riskinä että autosta säännätään suoraan pyörätielle.

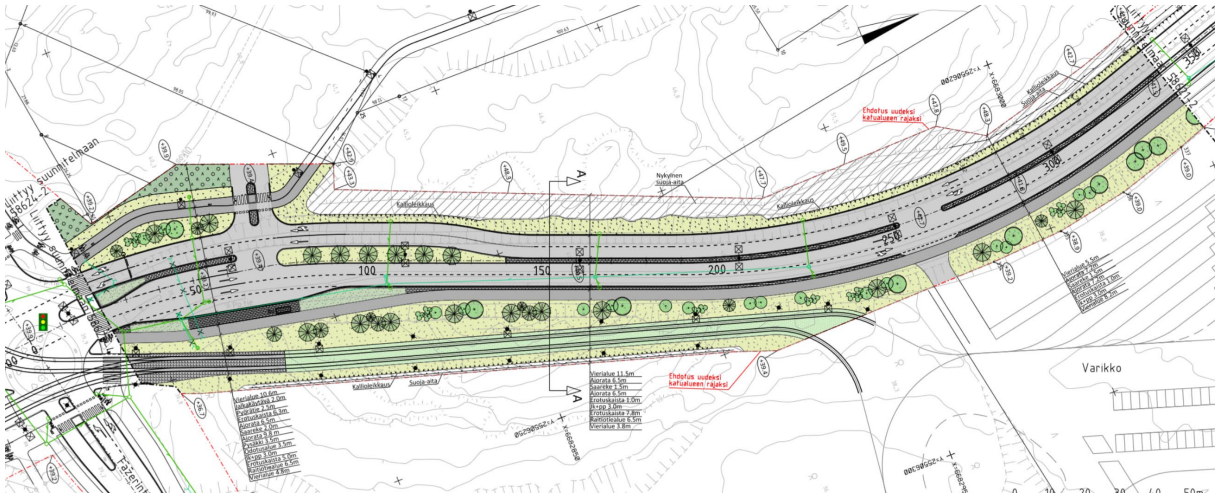
Vastaus: Saattopysäköinnin ja pyörätien välissä oleva 750 mm:n tila on riittävä. Muutetaan suunnitelmaa siten, että pyörätie ja erotuskaista tulevat reunakiven taakse, jolloin autot eivät käytännössä voi pysäköidä liian lähelle pyörätietä.

Länsimäentie välillä Porvoonväylä - Fazerintie, Fazerintie välillä Länsimäentie – Valio, katusuunnitelmaluonnos 58620-4



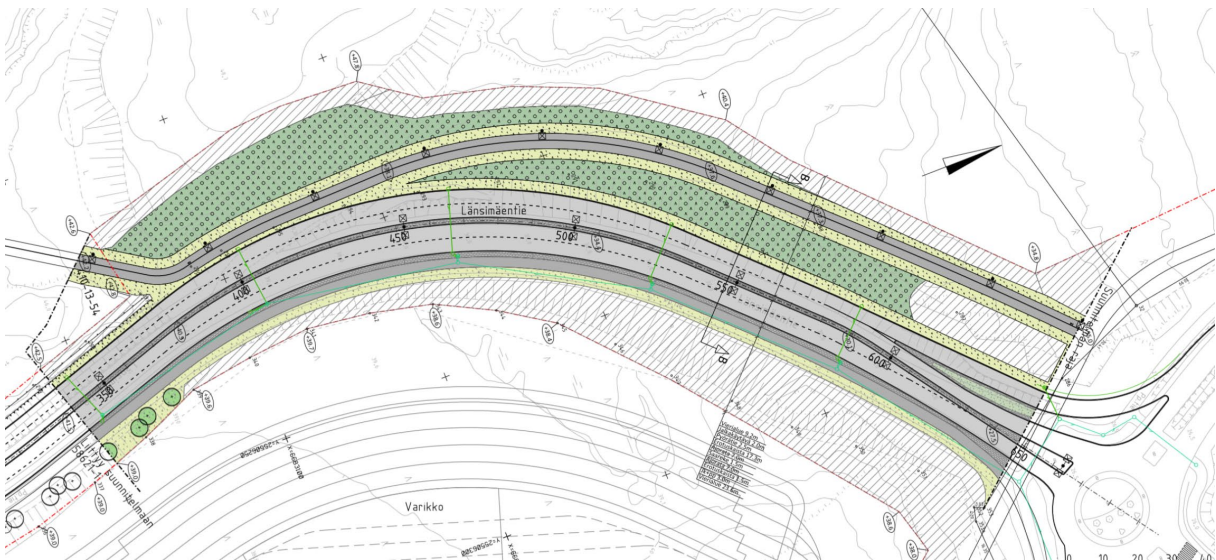
Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Länsimäentie välillä Porvoonväylä - Fazerintie, Fazerintie välillä Länsimäentie – Valio.

Länsimäentie välillä Fazerintie - Varikko, katusuunnitelmaluonnos 58621-1



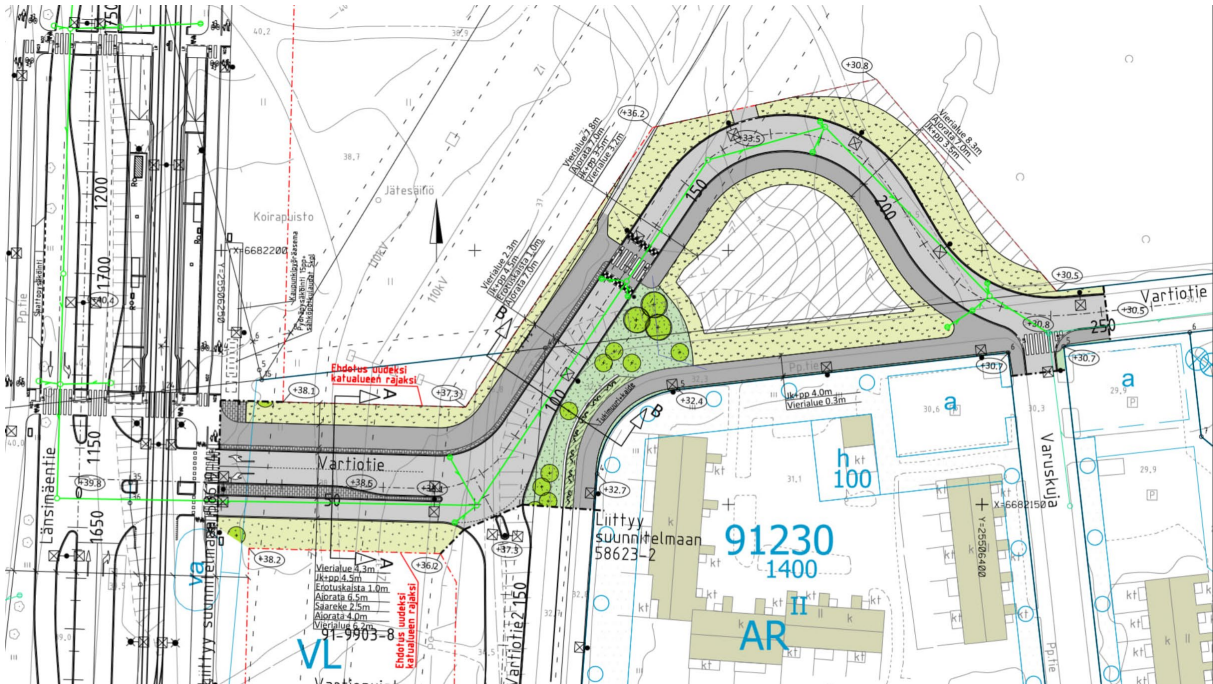
Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Länsimäentie välillä Fazerintie – Varikko.

Länsimäentie välillä Varikko – Kehä III, katusuunnitelmaluonnos 58621-2



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Länsimäentie välillä Varikko – Kehä III.

Vartiotie välillä Länsimäentie - Varuskuja, katusuunnitelmaluonnos 58623-1



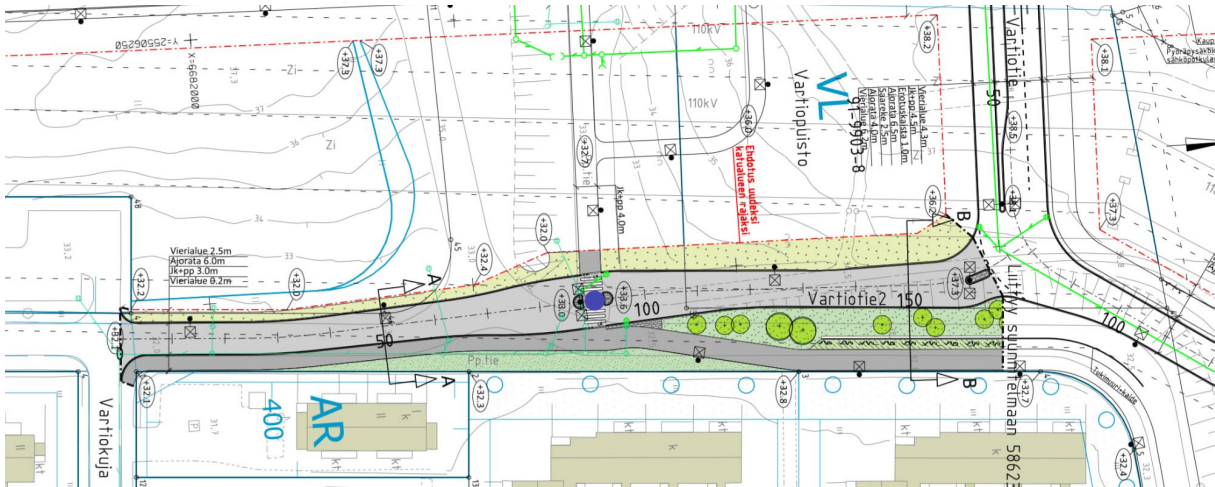
Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Vartiotie välillä Länsimäentie - Varuskuja, jossa yksi mielipidemerkintä kartalla.

Kysely, reitti tai viiva 1 kpl:



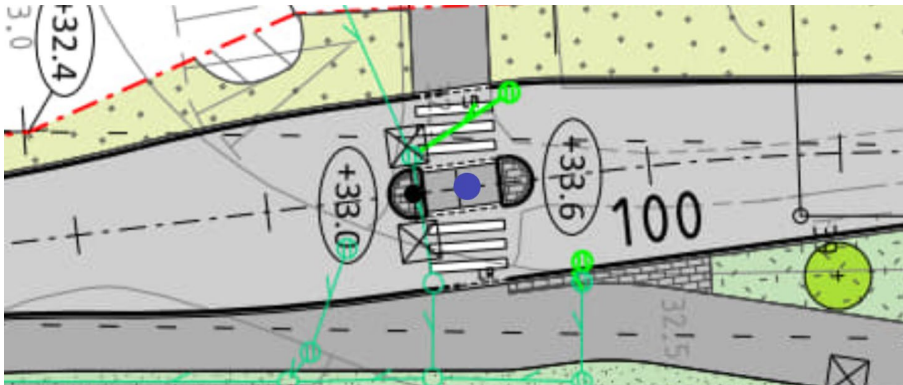
Ei kirjattua mielipidettä.

Vartiotie 2, 58623-2



Katusuunnitelmaluonnos kohdasta Vartiotie 2, jossa yksi mielipidemerkintä kartalla

Kysely, piste 1 kpl:



Mielipide: Tässä olisi oiva paikka korotetulle pyörätien jatkeelle?

Vastaus: Pyörätietä ei ole tarkoitus korottaa. Autoliikenne vähenee tässä kohtaa huomattavasti nykyisestä ja suunnitelmassa oleva keskisaareke turvaa suojatieylytystä.

