

Verkkotilaisuus 16.12.2020 - Hämeenlinnanväylä (VT3) Kannelmäki-Kaivoksela, Kuninkaantammen eritasoliittymä ja kadut

Tilaisuudessa esitetyt kysymykset ja niihin annetut vastaukset

Hankkeen aikataulu

Kysymys: Kun projekti aikanaan alkaa, niin mikä on arvioitu kesto aloituksesta valmistumiseen kuukausissa?"

Vastaus: Vähintään kaksi vuotta tai kaksi rakennuskautta. Liikenteelle tämä ei kuitenkaan tuota kohtuuttomia haittoja, sillä liikenne mahdollistetaan myös rakentamisen aikana.

K: Mikä on aikataulu? Minkälaisesta aloitusajasta mahdollisesti puhutaan? Kuukausista vai vuosista? Onko urakan alkaminen 2022 realistista?

V: Tiesuunnitelma saadaan ensi vuonna valmiiksi, hyväksytään 2022. Sitten pitää tehdä toteutussuunnitelma eli rakennussuunnitelma, joka vie oman aikansa. Sen vuoksi 2022 on epärealistista suunnitelmavalmiuden näkökulmasta. 2022-2023 välillä on mahdollista aloittaa, jos rahoituspäätös saadaan. Päätös pitää saada eduskunnan erillispäätöksellä, koska hanke on huomattavan suuri ja tarvitaan eduskunnan rahoitus myös mukaan. Hankkeen puolesta on puhuttu ja hanke on ollut paljon esillä viranomaisten ja politikkojen kautta. Syksyllä allekirjoitetussa uudessa Helsingin seudun MAL-sopimuksessa valtateiden parantamisen osalta tämä hanke on ensimmäisenä.

Rakennussuunnitelmat Vanhan Kaarelan tien ja Sorolantien osalta voidaan asemakaavan vahvistuessa tehdä nopeastikin, koska kyseessä on pieni suunnittelukohde.

Meluntorjunta

Kommentti: Itse asumme Hämeenlinnan väylän vieressä Vakkatiellä bussipysäkin kohdalla. Melu on päätä huimaavaa ja vaikuttaa erittäin vakavasti asukkaiden asumisterveyteen. Raskas liikenne ei pysähdy edes yöaikaan, ja melu tulee selkeästi myös sisään asuntoon. On ilo kuulla, että meluntorjunta on otettu näin hienosti huomioon!

Kysymys: Missä järjestyksessä rakentaminen tapahtuu? Tiet vai meluntorjunta ensin?

V: Katuja voidaan tehdä aiemmin, jos on edellytykset ja suunnitelmat, jotka on hyväksytty. Kuninkaantammenrinnekatua ei voi tehdä aiemmin vaan Hämeenlinnanväylän parantamisen yhteydessä Hämeenlinnanväylä ja meluntorjunta rakennetaan samaan aikaan.

K: Tehdäänkö meluaidat ennen liittymää ym. muita hankkeeseen liittyviä töitä? Mikä suurin piirtein aikataulu meluaitojen osalta?

V: Meluaidat tehdään hankkeen yhteydessä, urakoitsija päättää työjärjestyksen. Ei pystytä tekemään aivan hankkeen alussa tai ennen hanketta. Tässä vaiheessa näiden rakentamisen aikataulua ei voi tarkasti sanoa.

K: Tehdäänkö meluaitoja, vaikka hanke muuten kaatuisi?

V: Tätä on vaikea arvioida. Erillisrahoitusta pelkälle näin isolle meluntorjuntahankkeelle on vaikea saada, eikä sellainen ole aiemmin onnistunut.

K: Milloin voimme odottaa meluaitoja Kaarelan kohdalle kummallekin puolelle Hämeenlinnanväylää?

V: Silloin, kun hanke toteutetaan. Eli 2023 vuoden jälkeen voidaan odottaa, mutta valmistumista ei voida sanoa vielä tarkasti.

K: Onko vt3 melusteiden suunnittelussa otettu huomioon aiemmat vastaavien projektien ongelmat meluongelman siirtämisellä (ei poistaminen)? Onko melusteiden suunnittelussa konsultoitu ketään oikeasti akustiikasta ymmärtävää?

V: Tiesuunnitelmassa on esitetty melusuojaustarve. Tämän jälkeen tulee rakennussuunnitelma, jossa tarkemmin suunnitellaan melusteiden rakenne ja siinä otetaan vielä tarkemmin melua koskevat asiat huomioon.

K: Miksi meluaidoista tehdään suorat eikä viistossa oleva, jotka heijastaisivat melun ylöspäin eikä asuinalueille? Suorat seinät muodostava suuren kaiun.

V: Meluseinien pinnalle Hämeenlinnanväylän puolelle tulee ehdotuksemme mukaan jonkinlainen rakenneosatätä kaikuvaikeudesta heikentämään. Monin paikoin meluste on yhdistelmä rakenne, jossa on kivikori, maavalli ja matala meluseinä. Tällainen levenee yläosaa kohti ja pinnan heijastavat melua vähemmän.

K: Saako Yhtiönkuja viimein meluvallin??

V: Nyt on suunniteltu meluseinä Yhtiönkujasta etelään, mutta toimitilarakennusten kohdalle ei ole suunniteltu meluntorjuntaa.

K: Onko melusteiden kaiku ja pomppivuus vastakkaiselta melusteeltä huomioitu tarpeeksi?

V: Liikennemelun leviämislaskennassa huomioidaan melusteiden pinnan akustiset ominaisuudet, muun muassa äänen vaimeneminen ja heijastavuus.

K: Kaarelan omakotialueella (Arhipanpolku) kohdalla maasto on nousevaa maastoa (Håkansberget), onko melusteiden korkeus huomioitu tämän kanssa?

V: Melun leviämislaskennassa on pohjalla maastomalli ja tuloste näyttää keskiäänitaso 2 m korkeudella todellisesta maanpinnasta.

K: Mikä on kadun meluvaikutus omakotialueelle?

V: Uusi Kuninkaantammenrinne aiheuttaa uutta liikenteen ääntä Palotien, Laitilantien ja Nydalinnin pihapiireissä. Tällä hetkellä keskiäänitaso on 55-60 dBA, ennustetilanteessa 50-55-dBA, sillä melusteet vaikuttavat paljon. Kuvista kannattaa katsoa tarkemmin,

sillä tilanne alueella vaihtelee. Vertailua kannattaa tehdä Vanhan Kaarelantien nykytilanteeseen, sillä melusteiden vaikutus ei ulotu sinne.

Kommentti: Toivottavaa on, että melusteet ovat kunnollisia. Keski-Euroopassa näkee tien päälle kaartuvaa.

Kysymys: Eikö melusuojausta voida toteuttaa erillisenä hankkeena aiemmin, kun kerran huomattava meluongelma ylittää jo kaikki rajat?

V: Valtatien lisäkaistat ja melusteet tulee toteuttaa samanaikaisesti, koska maarakenteet sijoittuvat osittain päällekkäin ja tila myöhemmälle rakentamiselle on liian niukka. Jos melusteet rakennetaan ensin, ei valtatie varteen enää pääse kunnolla rakentamaan. Kehä I:llä rakennettiin uutta meluseinää lyhyt osuus, vaikka toistaiseksi tarpeeton lisäkaista siinä kohdalla jätettiin odottamaan myöhempää tarvetta ja sillan leventämistä.

Kommentti: Hakuninmaan/Kaarelan asuinalueelle melu on todettu jo lähes 30 v sitten ympäristöterveydelle haitalliseksi. Harmillista ettei sitä voi tehdä erillishankkeena.

Kysymys: Tietääksemme meluaidoista on päätetty jo aikoja sitten, mutta nyt niitä halutaan vedättää porkkanana, jotta nämä tiesuunnitelmat saadaan läpi...

V: Pelkkien melusteiden toteuttamisesta ei ole koskaan tehty lopullista päätöstä. Hankkeeseen on aina kuulunut melusteiden lisäksi kaista- ja ramppijärjestelyitä.

Kommentti: Palautteiden perusteella meluasiala on isoin ongelma alueella.

Kysymys: Miksi ei lasketa VT3 nopeuksia? Se vähentää melua.

V: Nopeusrajoituksesta ei päätetä tiesuunnitelmassa. ELY -keskus tekee tarvittaessa erillisen nopeusrajoitus päätöksen. Ajouradat ja meluntorjunta on suunniteltu nykyisen 80 km/h nopeusrajoituksen mukaiseksi.

Kommentti: Täältä ainakin meluvallille iso peukku.

Kommentti: Korostaisin, että alueella asuville meluaitojen priorisointi tässä varsin suuressa hankkeessa on tärkeää.

Kysymys: Virallinen ilmoitus melusuojausten rakentamisesta tuli Kaarelaan muistaakseni marraskuussa 2004.

V: ELY-keskuksella ei ole tietoa tällaisesta ilmoituksesta. Kohteen toteuttamisvalmiutta on aikanaan kohotettu laatimalla rakennussuunnitelma, mutta rahoituspäätöstä ei ole koskaan tehty.

Kaavoitus

K: Tuoppikujan ja Kappatien asukkaat ovat olleet Kehä II-hirressä yli 30v. Koska saamme asemakaavan?

V: Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa kaavoituksen aloittaminen on ilmoitettu. Vuosina 2022-2023 on tavoitteena kaavoittaa nämä korttelialueet. Liikennealueet ja korttelialueet kaavoitetaan erikseen, ne ovat eri luontoisia. Nyt on suunnittelun

kautta haettu kaavojen rajauksia ja se on löydetty. Tarkoitus on toteuttaa kaavat lähivuosina.

K: Kuinka paljon asukkaita Kaarelaan suunnitellaan nyt oikeasti?

V: Jaakonaho: Näiden uusien asemakaavojen asuntotuotanto ei ole merkittävää. Se on nykyistä täydentävää. Meidän tavoitteemme asuntotuotantoon tulevat muualta. Kaarelaan tulee vehreää, tiivistä pientalotuotantoa. Tässä on yksityinen maanomistajuus taustalla ja pyrimme heitä kuuntelemaan.

Vanha Kaarelantie

K: Minkä takia rakennetaan katu Vanhalta –Kaarelantieltä suoraan Hämeenlinnanväylälle? Pahin liikennehän tulee Vihdintieltä, ei Kaivokselasta.

Vastaus: Jos Kuninkaantammen eritasoliittymä rakennetaan, kannattaa se ilman muuta liittää myös Vanhalle Kaarelantielle. Tällöin koko liikennejärjestelmän toimivuus paranee. Kaivokselan eritasoliittymän kuormitus vähenee ja sen eri liittymäsuuntien toimivuus paranee. Tällöin Vihdintieltä Hämeenlinnanväylälle pohjoiseen menevät voivat jatkaa Kaivokselaan, mutta Malminkartanosta ja Myyrmäestä Helsingin suuntaan menevät voivat käyttää uutta liittymää.

K: Vanhan Kaarelantien liikenne tulee lisääntymään paljon tämän takia. Jo ennestään on ihan tarpeeksi harmia. Emme kaipaa lisää liikennettä tänne. Avatkaa Perhekunnantie ja jos ei, niin miksi ei??

V: Nämä tulivat esiin myös kevään vuovaikutuskierroksella ja niihin on vastattu yksityiskohtaisemmin vuorovaikutusmuistiossa. Perhekunnantie, samoin kuin Paloheinäntunneli on kaavoitettu joukkoliikennekaduiksi ja sinne ei muuta liikennettä johdeta. Nykyisten asuinalueiden läpi rakennettaessa uusia katuja, näkyy ratkaisuisissa vahva poliittinen tahto ja samoin asukaspalautte. Esimerkiksi Perhekunnantielle ei ole voitu asukaspalautteen vuoksi ajoneuvoliikennettä tuoda, vain joukkoliikennettä.

Kuninkaantammen eritasoliittymä palvelee Kuninkaantammen uutta aluetta ja myös seutua.

K: Kannelmäessä on jo olemassa Kaarelantie niminen katu, onkohan parin kilometrin päässä olevan kadun nimeäminen Vanhaksi Kaarelantiekseksi järkevästi harkittu?

V: Vanha Nurmijärventie Helsingin puolella on 200 m pitkä ja liittyy Vantaan puolella olevaan Vanhaan Kaarelantiehen. Ristiriitaa ei tule. Vantaalla nimittäin on Vanha Nurmijärventie, joten Helsingissä siitä pitäisi luopua.

Perhekunnantie

Kommentti: Ei lisää läpiajoa Perhekunnantielle, jo nyt hurjastellaan lujaa.

Kysymys: Koska Perhekunnantie avataan? Ihan älytöntä, ettei siellä saa häiritä, mutta Palotie voidaan kyllä pilata.

Kysymys: Hyvä kysymys, miksi Perhekunnantietä ei avata liikenteelle virallisesti? Jo nyt paljon "laitonta läpiajoliikennettä.

Kommentti: Eli Perhekunnantiellä asuu jotain hienompaa väkeä...joo ei häiritä niitä..

V: Perhekunnantien pää on asemakaavan mukainen joukkoliikennekatu, jonka muuttaminen edellyttäisi asemakaavamuutosta. Katua ei muutenkaan avattaisi kaikelle liikenteelle, sillä se avaisi Hämeenlinnanväylän rinnalle vaihtoehtoisen reitin Kehä I:ltä Kehä III:lle Maununnevan ja Hakuninmaan asuinalueiden läpi.

Palotielle ei olla johtamassa läpiajoliikennettä. Paloaseman edessä ei ole omakotitaloa, jota uusi katu häiritsee.

Vaikutukset katuverkon liikennemääriin

K: Mitkä tulevat olemaan Vanha Kaarelantien liikennemäärät uudessa asennossa?

V: Vuodelle 2030 on laadittu liikenne-ennuste ja siitä on laadittu toimivuustarkastelut. Vanhalla Kaarelantiellä on uuden Kuninkaantammenrinnekadun kiertoliittymän eteläpuolella arkiliikenteen määrä noin 7000 ajoneuvoa ja tämän liittymän pohjoispuolella noin 4000 ajoneuvoa arkivuorokausina.

Kuninkaantammenrinteen pohjoispuolisella osiolla liikenne vähenee merkittävästi eli Vaskivuorentien ja Kuninkaantammenrinteen välisellä osuudella, tästä etelään liikennemäärät nousevat. Vantaan puolella nousee noin 9000:een. Tämä johtuu kehä II:n tilavarauksen poistumisesta, minkä vuoksi kohtaan voidaan esim. kaavoittaa asumista.

Ojamäentiellä ajoneuvomäärä on ennusteen mukaan noin 5000.

Muut kysymykset

K: Kehä II sanotaan haudatuksi. Onko nyt uusi suunnitelma kyseessä?

V: Ei ole. Jos 20 metrin levyinen ajorata rakennetaan nyt suunnitellun mukaisesti ja muu ympäristö kaavoitetaan asumiselle ja toimitiloille, niin kovin helposti siihen ei voi enää tuoda 70 metrin levyistä Kehä II:sta. Kyseinen maantie on pudotettu Helsingin ja Vantaan yleiskaavoista sekä Uudenmaan maakuntakaavasta pois. Ja jää seuraavaksi pois Helsingin maanlaisesta asemakaavasta tuolla Honkasuon tunneliosuudella.

K: Miksi Vantaata rangaistaan tällä? Malminkartanon suunnalta tulevat Vanhaa Kaarelantietä haluavat pohjoiseen eikä Helsingin suuntaan!

V: Myös Myyrmäen ja Vaskipellon asukkaista monet haluavat ajaa Helsingin suuntaan. Vihdintie on Malminkartanosta Helsingin suuntaan hidas ja häiriöherkkä, joten Hämeenlinnanväylä on hyvä vaihtoehto.

Kommentti: Vanha pyörätie on erinomaisen turvallinen sekä itä- että länsipuolella...

Kommentti: Oikein hyviä suunnitelmia. Monta liikenteellisesti hankalaa kohtaa saadaan näillä sujuvammiksi. Ja ennen kaikkea turvallisemmiksi.

Kysymys: Eikö Helsinki ja Vantaa pysty sopimaan asioista niin ettei tarvitse rakentaa liittymiä parin sadan metrin välein?

V: Kaivokselan ja Kuninkaantammen eritasoliittymien välinen etäisyys olisi 550 m. Nykyään Hämeenlinnanväylän ja Kantelettarentien eritasoliittymien etäisyys on 530 m. Hämeenlinnanväylän ja Pirkkolan eritasoliittymien väli on 560 m. Kyse on liikenteellisestä tarpeesta.

K: Kalannintien kääntöpaikalta lähtee alikulkutunneli jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Alikulkutunnelissa on usein paljon vettä. Voiko tuon ongelman hoitaa samalla tai jopa aikaisemmin?

V: Aivan hiljattain on keskusteltu tästä pohjavesiongelmosta ja sen ratkaisemisesta tässä samassa yhteydessä. Pari vaihtoehtoa on keksitty.

K: Miten estetään läpiajoliikenne Kuninkaantammen kautta?

V: Kuninkaantammen kadut ovat Kuninkaantammenkiertoa lukuun ottamatta päätyviä, joten läpiajoea ei tule. Kuninkaantammenkierrolle tulee sellaista liikennettä, jonka lähtö- tai määräpää on lähellä tai reitin sujuvuus on parempi kuin vaihtoehtoisilla reiteillä.

K: Eli Kaarelan VPK talo puretaan?

V: Kaarelan VPK:n taloa ei pureta. Suunnittelussa on huomioitu, että VPK:n toiminnot voivat jatkua edelleen.

K: Eli jos Kuninkaantammen lisärakentaminen vaatii Vanhan Kaarelantien lisärakentamista, niin eiköhän se ongelma ratkaisisi olla kokonaan rakentamatta?

V: Kuninkaantammen ei tule lisärakentamista nykyiseen asemakaavaan verrattuna. Seudulle tulee lisärakentamista katujen rakentamisesta huolimatta, joten katuja on syytä rakentaa haittojen välttämiseksi.

K: Palotien asukkaat varmaan aika kiukkuisia tämän takia. mutta tokihan luovumme mielellämme kotimaisemista Helsingin nukkumalähiöiden takia. Olette varmaan ylpeitä itsestänne

V: Palotien alueen kaavoittaminen on Vantaan kaupungin käsissä. Helsingin puolella sijaitsevat asemakaavoittamattomat alueet pyritään kaavoittamaan samanaikaisesti. Myyrmäen ja Kaivokselan alueella väestöennuste kasvaa 2018-2028 välillä yli 6000 hengellä.

K: Mistä kohtaa järjesty kevyen liikenteen ylitys Vt3 yli nykyisen Palotien päästä lähtevän ylikulkusillan kohdalla?

V: Salmelin: Palotien kevyenliikenteensilta säilyy nykyisellään.

K: Suunnitelmiin tuli paljon palautetta kommentointikierroksella. Oletteko hyötykäyttäneet ja millä tavalla saatua palautetta

V: Palautteista oli paljon hyötyä, sillä esimerkiksi tietämys alueesta lisääntyi entisestään. Palautteiden perusteella joihinkin asioihin kiinnitettiin enemmän huomiota ja hankittiin myös lisätietoa. Joitakin yksittäisiä suunnitteluratkaisuja tehtiin palautteiden perusteella.

K: Miksi uudesta liittymästä ei pääse liittymään Hämeenlinnanväylälle pohjoiseen / pohjoisesta Hämeenlinnanväylältä Kuninkaantammen / Kaarelaan?

V: Lähekkäisten eritasoliittymien sekoittumiskaistoja ei saada kunnolla tehtyä. Kaivokselan liittymän toimivuus pohjoisen suuntaan paranee, kun etelän suunnan liikenne vähenee eli myös tarve on vähäisempi.

K: Mitä tapahtuu pyörätielle Hämeenlinnanväylän varressa Kaarelan kohdalla?

V: Suunnitelmassa on esitetty uusi pyöräilyn pääreitti Hämeenlinnanväylän itäpuolelle. Länsipuolella pyörätie poistuu osittain Hämeenlinnanväylän rinnalta. Länsipuolen pyörätie poistuu Hämeenlinnanväylän uusien lisäkaistojen ja melusteiden vuoksi.

K: Kuvia olisi huomattavasti helpompi seurata, jos ne olisivat aina etelä-pohjoissuuntaisia.

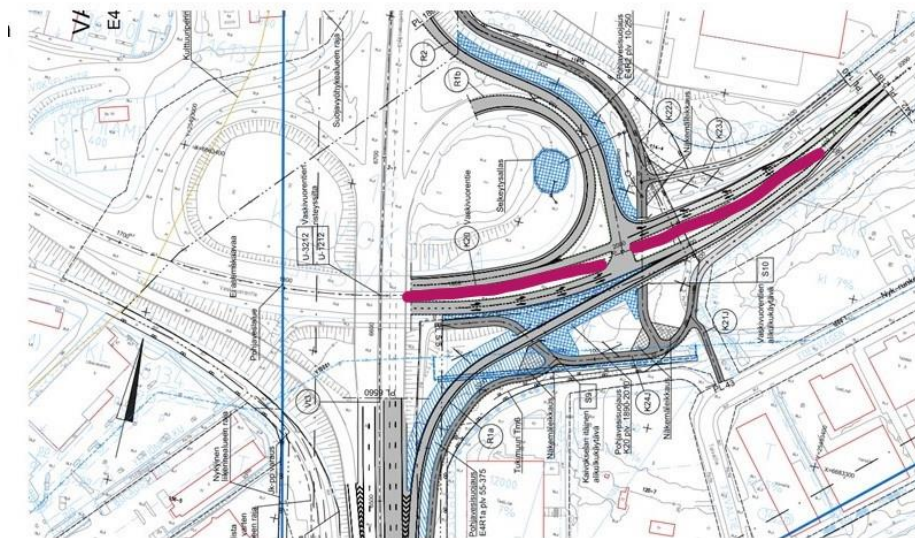
V: Tie- ja katusuunnitelmat laaditaan siten, että väylä on vaakatasossa. Tämä helpottaa esim. vertaamista pituusleikkauksiin. Katusuunnitelmien koostepiirustus on kuitenkin laadittu nimenomaan esittelyjä varten ja se on ilmansuuntien mukaisesti.

Kommentti: Onko ikinä käynyt niin, että asukkaiden valituksista olisi ollut mitään hyötyä...aina vaan sama juttu...saa kuulua muttei vaikuttaa

V: Hyötyä on paljonkin. Suunnittelua on viety vuorovaikutteisesti eteenpäin, aiempi palaute on käyty läpi ja siihen on vastattu vuorovaikutusmuistiossa. Muistioon pääset tutustumaan tästä. Pitää paikkansa, että pääosassa palautteista halutaan estää muutokset nykytilanteeseen omassa lähiympäristössä. Tämä on ristiriidassa suunnittelun lähtökohtien kanssa, kun tavoitteena on tehdä jokin muutos tulevaisuuteen varautumiseksi. Palautteissa voidaan esittää myös sellaisia ratkaisuja, jotka ajavat omaa etua toisten edun kustannuksella. Tällöin joudutaan arvioimaan ratkaisua tasapuolisesti. Nyt esillä olevia tie- ja katusuunnitelmaluonnoksia sekä Helsingin asemakaavamateriaalia voi kommentoida 30.12. asti.

K: Miten ja mitä reittiä on suunnitelmissa varauduttu Jokeri2 raitiotielinjaan?

V: Kaivokselan liittymän kohdalla Vaskivuorentiellä varaudutaan myös raitiotiehen. Linjan on suunniteltu kulkevan idän suunnasta Paloheinän tunnelin ja Kuninkaantammen kautta Myyrmäkeen.



Vaskivuorentien raitiotievaraus punaisella merkittynä.

K: Mitä kautta jatkossa hiihdetään Kannelmäestä Paloheinään?

V: Nykyinen reitti Hämeenlinnanväylän länsipuolella on tämän hetken tiedon mukaan säilymässä. Itäpuolella on rakennettu uusi reitti Helene Schjerfbeckin puistoon. Tähän asti valtatie ylitys on ollut Palotien ylikulkukäytävää pitkin, jatkossa Kuninkaantammen risteyssiltää pitkin. Kävelyosuus siis pitenee.

K: Liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on, että kävelyn ja pyöräilyn matkamäärät kasvavat 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Helsingin kaupungin tavoitteena on, että pyöräliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 20 prosenttia vuoteen 2035 mennessä. Miten kulkutapasiirtymä pois autoilusta on huomioitu autoliikenteen ennusteissa?

V: Kulkutapasiirtymiä ei ole säädetty, vaan mallijärjestelmä ennustaa ne ennustevuodelle 2030 (pohjana toki nykytilanne ja liikkumistutkimuksen aineisto).

Tavoitteellista skenaariota on rakennettu MAL-suunnitelmassa, jossa on kuvattu mm. tieliikenteen hinnoittelutoimet tavoitteen mukaisen kulkutapajakauman saavuttamiseksi ja autoliikenteen kasvun hillitsemiseksi. Koska tässä työssä on tarkasteltu Kuninkaantammen uutta eritasoliittymää ja sen toimintaa, on ennusteen lähtökohtana kuitenkin käytetty ns. 2030 BAU -skenaariota, jossa tieliikenteen hinnoittelutoimia ei ole käytössä, jotta liittymän toimivuus saadaan tarkasteltua ns. maksimiliikenteellä. Simulointitarkasteluissa on käytäntönä käyttää ”rajoittamatonta” autoliikennemäärää, jotta liittymien toimivuudesta ei synny ns. liian ruusuista kuvaa.

Malli ennustaa joka tapauksessa pyöräilyn ja kävelyn matkamäärien kasvua nykyisestä vuoteen 2030, vaikka tieliikennettä ei olisi erikseen hinnoiteltu, mutta nuo tavoiteluvut eivät välttämättä täyty. Myös maankäytön tiivistäminen lisää mallissa kävelyn ja pyöräilyn määrä, eli maankäytön tiivistäminen Kuninkaantammen alueella kasvattaa myös kävelyä ja pyöräilyä.

K: Miksi VT3 tänne alueelle ei suunnitella nyt raitioliikennettä, kun Kehä I kohdalla etelään varmaan sellaista on tulossa. Minne kaikki autot silloin laitetaan?

V: Helsingin yleiskaavassa (yleiskaava 2016) ei ole osoitettu pikaraitiotietä Hämeenlinnanväylälle. Hämeenlinnanväylän pikaraitiotie on ollut kaupunginvaltuuston hyväksymässä yleiskaavaehdotuksessa mukana osana Hämeenlinnanväylän kaupunkibulevardia, mutta tämä suunnitelma ei ole ulottunut Kehä I:n liittymää pohjoisemmaksi. Yleiskaava 2016 ei kuitenkaan saanut Hämeenlinnanväylän bulevardisoinnin osalta lainvoimaa, joten Yleiskaava 2002 voimaan jäi voimaan Hämeenlinnanväylän Vihdintien ja Kehän I:n väliselle osuudelle.

Kommentti: Todella hienoa! Näitä kaikkia parannuksia on siis todella odotettu ja tarvittu jo vuosia.

Kommentti: Kaikki tiet mitkä rakennetaan täyttyvät autoilla. Kehä II poistettiin ilmastosyistä.

V: Kehä II on jäänyt toteuttamatta Helsingin ja Vantaan kaupunkien aloitteesta. Myös hankkeen hyöty-kustannussuhde oli heikko, mikä johtui korkeista rakentamisen kustannusarvioista.

Kysymys: Toivottavasti tulee myös liikennevalvontakameroita, koska Hakuninmaan kohdalla ajetaan paljon ylinopeutta ja moottoripyörien ja muidenkin kiihdytysmelu kovaa.

V: Automaattisesta nopeusvalvonnasta päätetään myöhemmin hankkeen edistyessä.

Kommentti: Paikan viihtyisyys tuhoetaan nopeasti rakentamalla lisää taloja.

Kysymys: Mitä tämä kaikki maksaa?

V: Hinta tullee olemaan noin 40 miljoonaa euroa. Tätä ei ole vielä tarkasti laskettu. Aiemmin hinnaksi on laskettu 37 miljoonaa euroa.

K: Onko olemassa vaara, että hanke ei rahoitusmielessä kerkeä valmiusasteensa takia kiinni koronaelvytysrahoihin vaan jää iäti toteuttamatta, kun massiiviset säästöt on aloitettava seuraavan hallituksen aikana?

V: Hanke on mukana Helsingin seudun MAL-sopimuksessa. Rahoituspäätökset tehdään eduskunnassa ja kaupunkien valtuustoissa. Hyväksymispäätökset tehdään liikenne- ja viestintävirastossa, kaupunkien lautakunnissa tai virkamiespäätöksinä ja asemakaavoista päätetään kaupunginvaltuustoissa. Suunnittelijat eivät voi vaikuttaa päätöksentekoon, mutta voivat tehdä hyvät suunnitelmat, joiden toteuttamisen myös poliitikot näkevät perustelluiksi.

K: Onko ihan pakko saada kaikki sullottua tänne kehä III:n sisäpuolelle? Onko Suomi jo muuten rakennettu täyteen, että tänne on kaikki tunnettava? Eihän kukaan viihdy täällä enää.

V: Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (MAL) perustuu Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. Sopimuksella vahvistetaan kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnittelu yhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Sopimuksella varaudutaan pitkäjänteiseen kehitykseen ja toimenpiteiden voimistamiseen tarvittaessa.

K: Vaikeaa nähdä miten nämä kyseiset vaaranpaikat parantuisivat näillä suunnitelmilla?? Tässä ei edes näy kaivokselan "murheenkryyni" liittymä...

V: Tässä tarkoitetaan ilmeisesti Helsingin liikenneturvallisuuskyselyn karttamerkintöjä. Vaaranpaikat poistuvat esimerkiksi Kaarelantien ja Kanneltien kohdalla johtamalla pyöräliikenne sillalla katujen yli. Myös Kaivokselan eritasoliittymä näkyy merkintöinä, mutta Vanhan Kaarelantien ja Vaskivuorentien liittymä ei. Kysely on tehty koko Helsingin kaupungin alueelle eikä tälle suunnittelualueelle.

K: Ihan älytöntä rakentamista! Jos rakennat tien, sinne tulee autoja. Ei tämä ole tiesuunnittelua, vaan -jatketta. Lisää taloja, lisää asukkaita, lisää teitä. Rakennusfirmat kiittävät ja luonto, ihmiset ja paikalliskulttuuri kärsivät.

V: Hanke parantaa muun liikenteen lisäksi myös joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä alueella sekä myös viheralueiden saavutettavuutta.

Kommentti: Vantaalla valitettavasti typeryys niin huipussaan että poistetaan työpaikat alueelta ja tehdään nukkumalähiöitä tilalle!

Kommentti: Raitiotie on Vihdintien suunnasta suunniteltu Myyrmäkeen. On kysymys valinnoista. Massa-autoilu on tullut tiensä päähän ja ilmastokysymykset pitäisi olla etusijalla.

Täsmennys: Raitiotie Vihdintien suunnasta on päättymässä Kannelmäkeen. Myyrmäen katujen suunnittelussa kyllä varaudutaan raitiotiehen niin Vihdintien, Malminkartanon kuin Kuninkaantammenkin suunnasta, mutta raitiotien varsinaista suunnittelua, saati rakentamista saataneen odottaa vielä muutama vuosikymmen.