



Baanaverkko Vantaalla

17.1.2019



Baanaverkko Vantaalla

Esipuhe

Suunnitelma Vantaan pyöräilyn laatukäytäväverkostosta laadittiin vuonna 2014. Verkosto perustui aikaisempiin seudullisiin suunnitelmiin. Tämän työn tavoitteena oli käydä läpi esitettyjen baanojen linjaukset ja varmistaa, että baanat on mahdollista toteuttaa. Baanojen sijaintitietoja tarvittiin Vantaan yleiskaavan päivitystä varten.

Työn aikana järjestettiin kolme aluekokousta, joihin osallistui kaupungin suunnittelijoita useilta eri aloilta. Kokouksissa käytiin läpi baanojen alustavia linjauksia, niillä olevia haasteita ja ratkaisumahdollisuuksia sekä vaihtoehtoisia reittejä.

Työssä järjestettiin myös kokous Helsingin kaupungin baanaverkon suunnittelijoiden kanssa. Kokouksen tavoitteena oli varmistaa, että baanaverkko jatkuu kaupunkien rajan yli saumattomasti.

Työtä ohjasi työryhmä, johon Vantaan kaupungilta kuuluivat:

Emmi Pasanen (pj.)

Timo Väistö

Olli Tamminen

Susanna Koponen

Petra Tammisto

Merja Häsänen

Sinikka Rantalainen

Ari Asikainen

Laura Muukka.

Työn toteutuksesta vastasi WSP Finland Oy, jossa työhön osallistuivat Timo Kärkinen, Esa Karvonen, Timo Birling, Simo Rautajärvi ja Minna Raatikka. Alikonsulttina työssä oli Sakari Somerpalo Linea Konsultit Oy:stä.



Baanaverkko Vantaalla

SISÄLTÖ

1.	Työn lähtökohdat ja tavoitteet	4
2.	Baanaverkon tavoitteet	5
3.	Baanan ominaisuudet	6
4.	Aikaisemmat suunnitelmat	12
5.	Toteutettavuustarkastelut	14
	3. Myyrmäenbaana	15
	5. Lentoasemanbaana	18
	6. Pohjoisbaana	24
	7. Jakomäen-Hakunilan baana	25
	12. Myyrmäen-Tikkurilan baana	26
	13. Tikkurilan-Hakunilanbaana	34
6.	Vantaan baanaverkko	40
Liite	Maisematarkastelu	41



1. Työn lähtökohdat ja tavoitteet

Suunnitelma Vantaan pyöräilyn laatukäytäväverkostosta laadittiin vuonna 2014. Verkosto perustui aikaisempiin HSL:n laatimiin seudullisiin suunnitelmiin. Laatukäytävien toteutettavuuteen liittyy kiinteästi niiden mitoitus. Työn yhteydessä määriteltiin myös baanojen ominaisuudet Vantaalla käyttäen pohjana HSL:n laatimia määrittelyjä.

Tämän työn tavoitteena oli käydä läpi esitettyjen baanojen linjaukset ja varmistaa, että baanat on mahdollista toteuttaa kustannustehokkaasti. Baanojen sijaintitietoja tarvittiin Vantaan yleiskaavan päivitystä varten.

Olennainen lähtökohta baanaverkolle on seudullinen yhtenäisyys, jotta kuntien rajalla käytävät jatkuisivat ja niiden laatutaso ei muuttuisi merkittävästi. Vantaan baanaverkkoa on tämän työn yhteydessä täydennetty, jotta baanojen jatkuvuus toteutuu.

Tämän työn kanssa samaan aikaan on suunniteltu Vantaan raitiotietä välillä Mellunmäki - Tikkurila - lentoasema. Raitiotie vaikuttaa merkittävästi katutilan käyttöön. Siksi raitiotiesuunnittelussa on otettu baanaverkko huomioon siellä, missä molemmat sijaitsevat samoilla katuosuuksilla.

Vantaan baanaverkon tarkastelussa keskeiset lähtökohdat ovat olleet:

- Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely (PÄÄVE), HSL 2012
- Pyöräilyn laatukäytävät Vantaalla, keskeisten seudullisten yhteyksien kehittämistarveselvitys, HSL 2014
- Jalankulku- ja pyöräväylien suunnittelu, Liikennevirasto 2014
- Vantaan kaupungin liikennepoliittinen ohjelma (VALO), Vantaan kaupunki 2015
- Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Helsingin kaupunki 2016
- Keskeisten seudullisten yhteyksien kehittämistarveselvitys, HSL 2017



2. Baanaverkon tavoitteet

Baanat ovat koko pääkaupunkiseudun kattava tulevaisuuden pyöräilyverkko. Raportissa Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely (HSL 21/2012) verkon tavoitteet on määritelty seuraavasti:

Pyöräilyn laatukäytävien tavoitteena on parantaa pyöräilyn houkuttelevuutta luomalla yhtenäinen ja laadukas verkosto, joka mahdollistaa pyöräilyn todellisena kulkutapavaihtoehtona. Kehittämällä pyöräilyn pääreittien jatkuvuutta ja parantamalla fyysisiä ratkaisuja niin, että nopea, tasavauhtinen ja turvallinen pyöräily on mahdollista ja miellyttävää, voidaan pyöräilyn kilpailukykyä nostaa myös pidemmillä matkoilla.

Pyöräilyverkkoa tulee ajatella hierarkisesti: pyöräilyn laatukäytävät mahdollistavat nopean ja sujuvan yhteyden aluekeskusten välillä, ja pyöräilyn seutureitit kuljettavat suuret pyöräilyvirrat sujuvasti pääkatuverkkoa myötäillen yleisimpiin kohteisiin. Laatukäytävien tulee muodostaa korkealaatuinen, tiheydeltään sopiva verkko, jolla on selkeästi erottuva standardi.

Laatukäytävien linjausten valinnassa tavoitteena on minimoida risteämiset ajoneuvoliikenteen kanssa. Tämän tavoitteen myötä laatukäytävien suunnittelussa painottuivat rata-, puisto- ja moottoritiekäytävät. Käytännössä laatukäytävien jatkuvuuden varmistamiseksi kaikkiin risteyksiin ei ole mahdollista, eikä edes tarkoituksenmukaista, toteuttaa eritasoratkaisua. Tällaisia tapauksia varten on määritelty laatukäytävien ja katuverkon tasoliittymien korkea tavoitelaatutaso.





3. Baanan ominaisuudet

Raportissa Pyöräilyn laatukäytävät, Keskeisten seudullisten yhteyksien kehittämistarveselvitys (HSL, MAL 2019) esitetyt verkon laatutavoitteet ovat:

Reitin tulee olla yhtenäinen ja jatkuva, lähtökohtaisesti ilman sujuvuutta heikentäviä viivytyksiä ja pysähdyksiä. Pääreittien mitoitussnopeus on 30 km/h. Suorimman reitin periaatteen lisäksi tulee baanin linjaus suunnitella siten, että jyrkkien kaarteiden määrä ja nousumetrit minimoituvat. Pituusleikkauksen suunnittelussa on pyrittävä välttämään kaikki nousut.

Pyöräliikenne erotellaan sekä autoliikenteestä että jalankulusta. Poikkeuksena tästä voi hyvin vähäliikenteiset ajoradat tai pyörätiet, joilla jalankulkua esiintyy hyvin vähän (15 kävelijää huipputunnissa). Vilkkaan jalankulun erottelussa käytetään lähtökohtaisesti fyysisiä erotteluratkaisuja, kuten reunakiveä tai viherkaistaa.

Baanat ovat tavanomaisesti rata-, moottoritie- ja viherkäytäviä hyödyntäviä erillisiä kaksisuuntaisia pyöräteitä. Katualueella väylätyyppi määräytyy tapauskohtaisesti ja voi ympäröivistä olosuhteista riippuen olla myös yksisuuntainen pyörätie tai pyöräkaista.

Kaksisuuntaisen pyörätien tavoiteleveys on 4,0 m. Poikkeustapauksissa sovellettava minimileveys on 3,0 m. Mitta ei sisällä välikaistan leveyttä. Kaksisuuntaiset pyörätiet erotellaan aina vähintään 1,0 m leveällä erotuskaistalla ajoradasta. Pyörätielle ei sijoiteta mitään fyysisiä esteitä. Valaisinpylväät, liikennemerkkit ja liikennevalotolpat tulee sijoittaa erotuskaistalle joko pyörätien ja ajoradan tai pyörätien ja jalkakäytävän väliin.

Pyörätiellä on oltava tasainen ja hyväkuntoinen pinta asfaltin tai muun kiinteän päällysteen muodossa. Reitin tulee olla kokonaisuudessaan valaistu.

Väistämiseen velvoittavat risteämiset ajoratojen kanssa tulee minimoida. Suurempien väylien kohdalla risteämiset toteutetaan mahdollisuuksien mukaan eritasossa. Valo-ohjaamattomissa sivukatuliittymissä pyöräliikenteen etuajo-oikeutta ja turvallisuutta tuetaan viemällä pyörätie katkeamattomana liittymän läpi. Pyörätie merkitään etuajo-oikeutetuksi suhteessa muihin pyöräteihin.



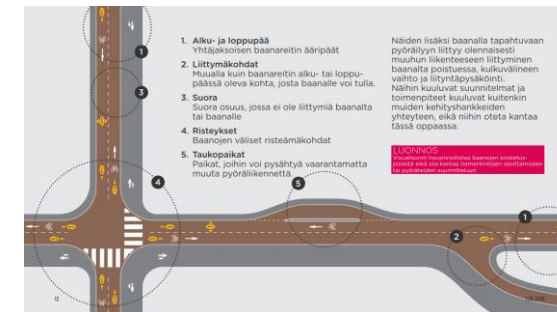
Baanakonseptiopas

Baanaverkoston suunnittelua varten on julkaistu opas, jonka avulla voidaan luoda yhtenäinen ja tunnistettava baanaverkosto. Se kertoo millaisia baanat ovat visuaalisesti, millaisia opasteita niillä on ja mitä palveluita niiltä löytyy.

Baanakonsepti sisältää peruslinjaukset. Ydinkonsepti kertoo vähimmäisvaatimukset baanojen visuaalisille elementeille. Lisäksi baanakonsepti sisältää lisäelementtejä, joita kuntien tulisi mahdollisuuksiensa mukaan toteuttaa. Opas kertoo myös, miten baanaverkoston on suunniteltu kehittyvän vuosien myötä.

Oppaassa esitellään myös koko pääkaupunkiseudun baanaverkosto. Siinä baanoilla on tunnusnumerot ja alustavat nimet, joita käytetään mm. baanaverkon opasteissa.

Baanakonsepti on kehitetty HSL-vetoisesti yhteistyössä baanaverkostosuunnitelmassa mukana olevien kaupunkien – Helsingin, Espoon ja Vantaan – sekä baanojen käyttäjien, koko pääkaupunkiseutua edustavan Helsingin Polkupyöräilijöiden, Pyöräliiton ja Liikenneviraston edustajien kanssa.

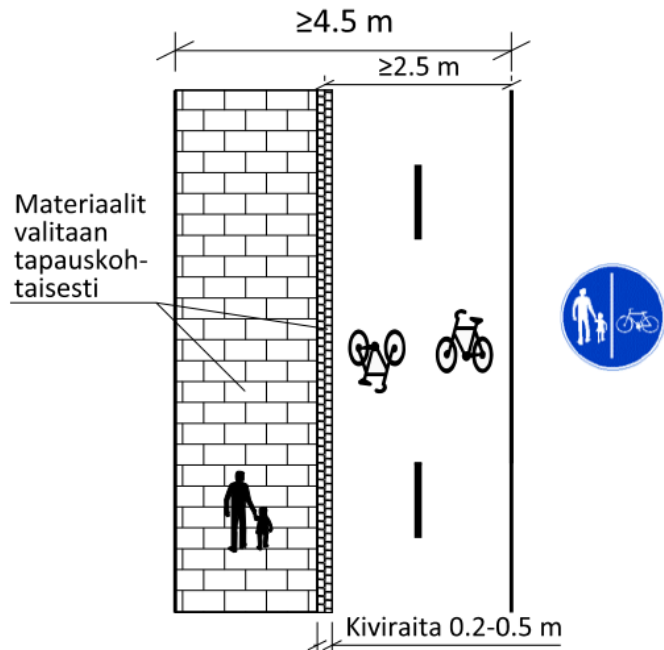




Aiemmat laatukäytävän mitoitusperiaatteet (Vantaa 2016)

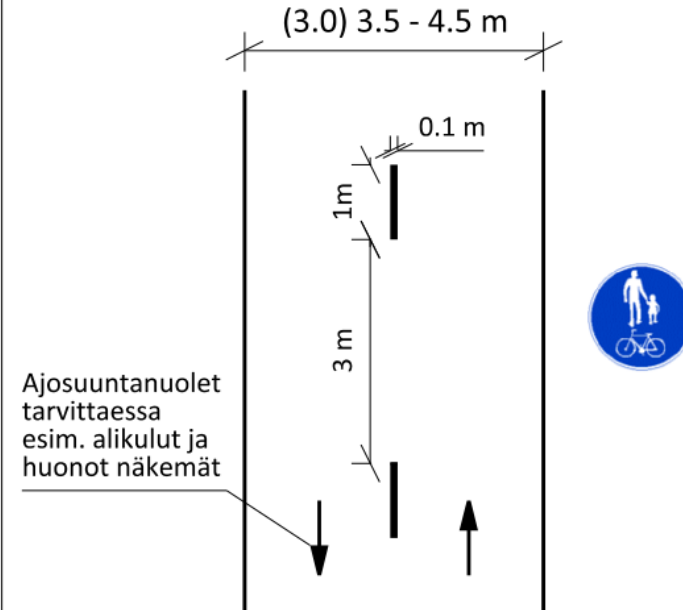
I-LUOKKA, "2035-malli"

- Vantaan liikkumisalueet: Keskukset
- Huomioidaan uudiskohteissa ja kaavatyössä
- Ensisijainen vaihtoehto parannuskohteissa
- Jalkakäytävän leveys tarkistetaan erikseen



II-LUOKKA, "2020-malli"

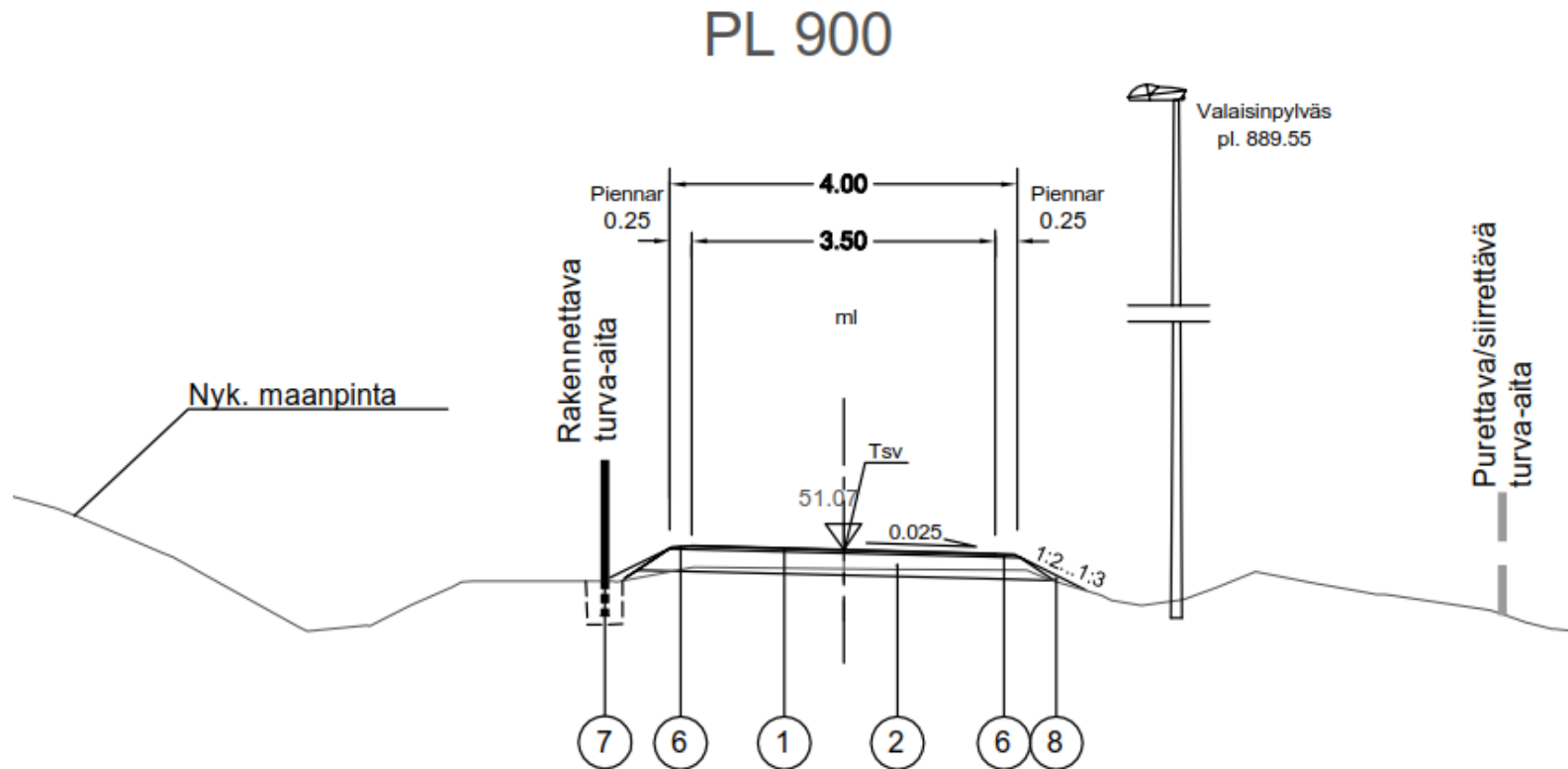
- Vantaan liikkumisalueet: Muut alueet
- Uudet kohteet mahdollisimman leveänä (tavoite 4.0 m)
- Toissijainen vaihtoehto parannuskohteissa



3.



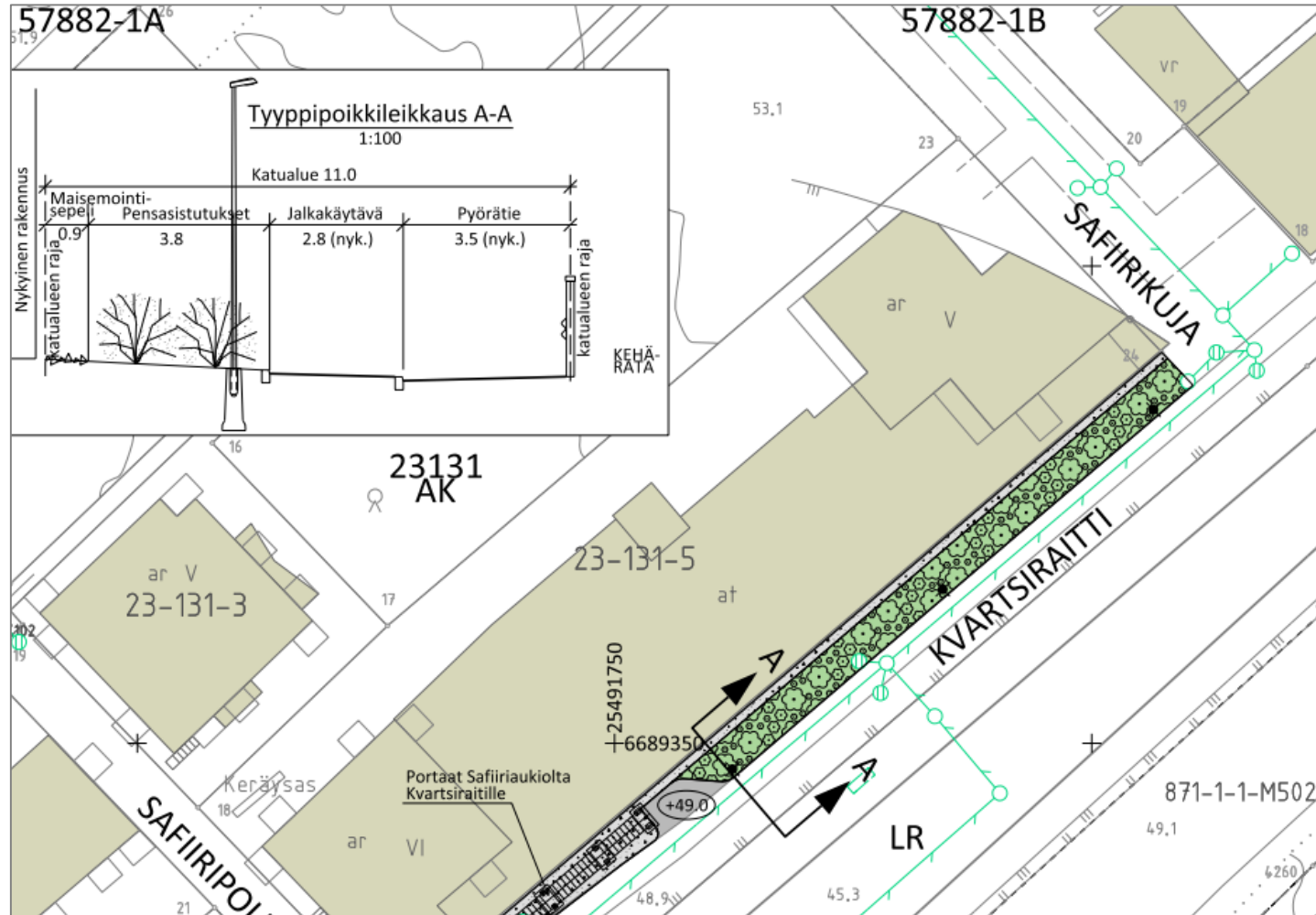
Yhdistetty kävely- ja pyörätie Kehäradan varrella, Vehkala - Kivistö



3.



Vantaan ensimmäinen baana Kivistössä



10

wsp

B a a n a v e r k k o V a n t a a l l a



Baanan mitoitus

Lähtökohtana suunnittelussa on väylälle odotettavissa olevat käyttäjät. Kohteissa, joissa kävelijöitä on hyvin vähän, voidaan laatukäytävä toteuttaa yhdistettynä jalkakäytävä ja pyörätienä. Nämä kohteet sijaitsevat alueilla, joilla lähis-

töllä ei ole nyt eikä suunnitelmissa maankäyttöä (lähinnä asumista) tai moottoritie- ja ratakäytävissä, joissa kävelylle on yleensä rinnakkainen, houkuttelevampi reitti.

Eroteltu baana

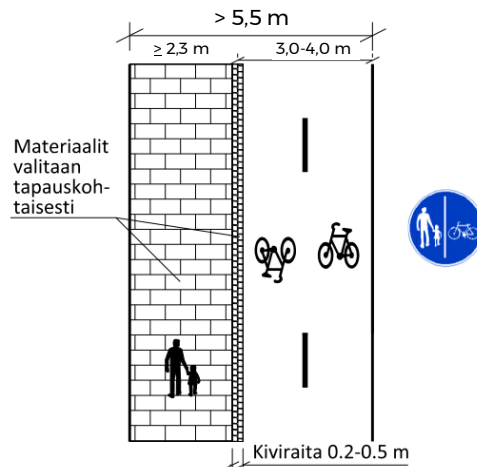
Kohde:

Alueet, joilla on merkittävästi kävelijöitä (paljon ympäröivää maankäyttöä)

Poikkileikkaus:

Pyöräilyn ja jalankulun erottelu:

- pyörätie 3,0-4,0 metriä,
- jalkakäytävä $\geq 2,3$ metriä,
- erotuskaista 0,2-0,5 metriä



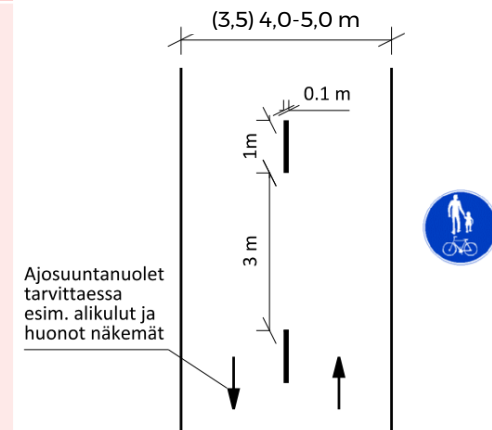
Yhdistetty baana

Kohde:

Alueet, joilla vähän kävelijöitä (ei ympäröivää maankäyttöä) tai kohteet, joissa kävelylle on lähistöllä viihtyisämpi reitti (moottoritie- ja ratakäytävät)

Poikkileikkaus:

Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä (3,5 m) 4,0-5,0 metriä, pientareet 0,25 metriä. Huomioidaan etäisyys sillan kaiteeseen tms. kaventavana tekijänä





4. Aikaisemmat suunnitelmat

Vantaan baanaverkosta laadittiin suunnitelma ”Pyöräilyn laatukäytävät Vantaalla” vuonna 2014. Siinä esitettiin verkko, joka oli määritelty HLJ 2011:n jatkotyönä laaditun selvityksen pohjalta (Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely HSL 21/2012).

Suunnitelmassa esitettiin laatukäytävien tavoitteet sekä laatukäytävät vuosille 2020 ja 2035. Vuoden 2020 laatukäytävät määriteltiin siten, että ne voidaan ottaa käyttöön nopeasti verrattain pienin parannustoimin. Vuoden 2035 käytävät olivat maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa pitkällä aikavälillä huomioon otettavia.

Työn raportointi oli hyvin tiivis. Siinä esitettiin toimenpiteet sekä vuoden 2020 että vuoden 2035 verkkojen toteuttamiseksi.



Laatukäytäväverkkojen laajuus

Lähitulevaisuuden verkko 2020	44,3 km
Tavoiteverkko 2035	46,9 km

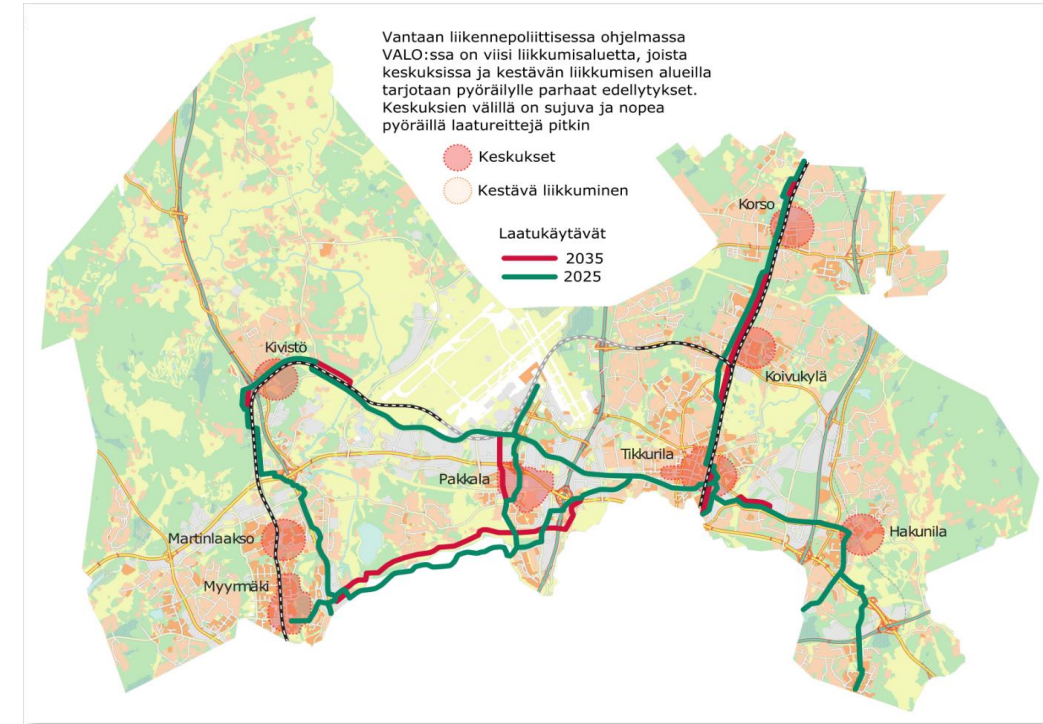
Tavoiteverkossa (46,9 km) on 22,7 km kokonaan uutta linjausta eli 24,2 km:iin kohdistuvista lähitulevaisuuden verkon parannuksista palvelee lopputilanteen mukaista laatureitistöä. Tavoiteverkossa on kokonaan uutta rakennettavaa reitistöä 16,0 km.





Tämän työn pohjana ollut baanaverkko

Tarkastelun pohjana oli vuoden 2014 baanaverkko, jota oli täydennetty tuosta suunnitelmasta puuttuneen Kivistön osalta. Baanat yhdistävät kaikki Vantaan liikennepoliittisessa ohjelmassa määritellyt keskuksset. Verkkoon sisältyi viisi Helsingin rajan ylittävää kohtaa.





5. Toteutettavuustarkastelut

Baanojen toteutettavuutta arvioitiin erityisesti niiden edellyttämien siltojen, alikulkujen, muiden rakentamista edellyttävien kohteiden, ympäristöarvojen sekä kaavoituksen suhteen. Vuoden 2014 suunnitelmassa ei esitetty mitään reitinvaihtoehtoja työssä oli tarkasteltu ja millä perusteilla valittuihin reitteihin oli päädytty. Siksi tässä työssä tehtiin reitteittäin myös tarkastelu baanojen vaihtoehtoisista sijainneista.

Erityisenä lisätarkasteluna käytiin läpi baanojen maisema-vaikutukset. Lähtökohtana tälle oli Myyrmäen-Tikkurilan baanin osuus Vantaanjoen varrella, joka sijaitsi keskellä laajaa yhtenäistä peltoaluetta.

Seuraavassa on esitetty tarkastellut vaihtoehtoiset reitit baanoittain sekä perustelut, joiden pohjalta esitettävät reitit valittiin.

Baanat (reittinimet tarkistetaan myöhemmin):

- 3. Myyrmäenbaana
- 5. Lentoasemanbaana
- 6. Pohjoisbaana
- 7. Jakomäen-Hakunilan baana
- 12. Myyrmäen-Tikkurilan baana
- 13. Tikkurilan-Hakunilanbaana



3 Myyrmäenbaana

Keskuspuiston-Myyrmäenbaanaan liittyvistä haasteista merkittävin oli baanin jatkuminen Helsingistä. Vantaan puolella baanaan oli varauduttu eri kohdassa kuin minne Helsinki oli oman baanansa linjannut.

Toinen tarkasteltu kohde oli Hämeenlinnanväylän alitus Kehä III:n eteläpuolella. Em. väylien liittymään suunniteltu uusi ramppi muuttaa nykyisen alikulun kautta kulkevan reitin hyvin mutkikkaaksi.

Kehä III:n pohjoispuolella baanaa linjattiin alueen tulevaa maankäyttöä silmällä pitäen.

Pieninä yksityiskohtina työssä noteerattiin Hämeenlinnanväylän kehittämissuunnitelmassa esitetyt järjestelyt Vas-kivuorentien ja Martinlaaksontien liittymissä. Molemmissa esitetyt järjestelyt johtavat suuriin korkeuseroihin sekä todennäköisesti mittaviin tukimuurijärjestelyihin. Näihin on kiinnitettävä huomiota tien kehittämisen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

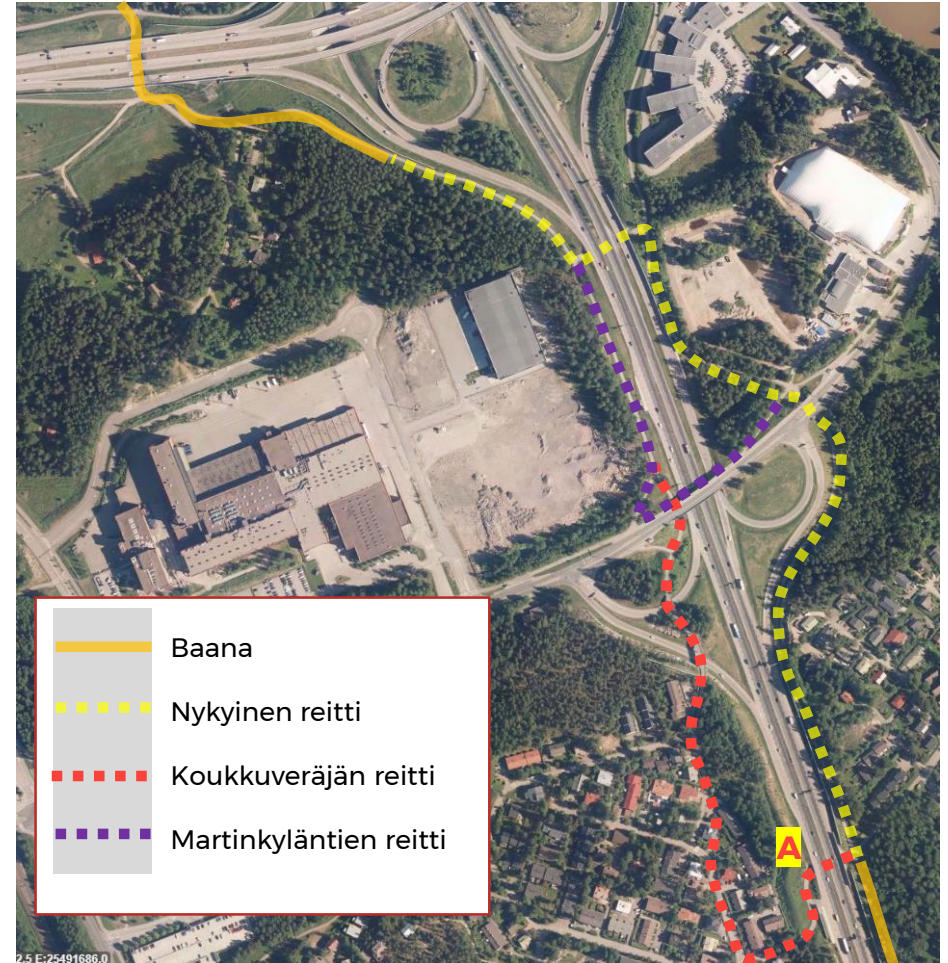
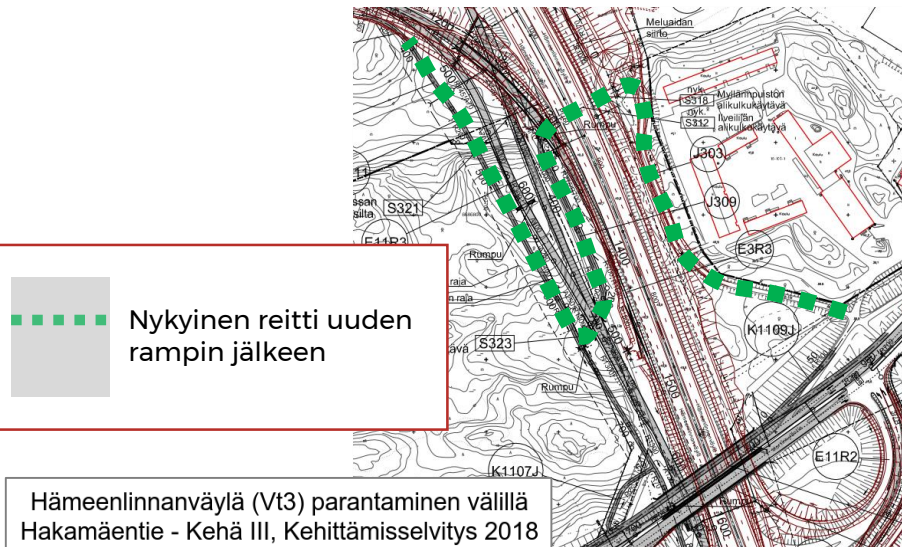




3 Vt3, Kehä III ja Martinkyläntie

Nykyinen pyörätie muuttuu valtatie 3 parantamissuunnitelman mukaisessa tilanteessa hyvin mutkikkaaksi. Sellaisena se ei sovellu baanatasoiseksi yhteydeksi, vaan reitti täytyy järjestää muuta kautta.

Vaihtoehtoina olivat nykyinen Koukkuveräjän alikulku (kartalla merkintä A) tai valtatie 3:n ylitys Martinkyläntietä pitkin. Koukkuveräjän alikulun ja Lintukalliontien välillä on suuri korkeusero, minkä vuoksi baanalla olisi sen laatuvaatimuksista poikkeava jyrkkä ja pitkä mäki. Lintukalliontiellä ja Koivikkotiellä baana toteutettaisiin pyöräkatuna. Martinkyläntien vierelle toteutettu baana on tällä kohdilla paras vaihtoehto.





3 Kaupungin raja - Myyrmäki

Vantaan alkuperäisessä baanaverkossa yhteys etelästä oli kaupungin rajalla valtatie 3 varrella. Siitä baanayhteys jatkui Myyrmäkeen. Helsinki on sijoittanut baanat valtatie 3 sijasta Kehäradan varrelle. Näin ollen baana kaupunkien rajalla ei olisi jatkunut.

Vantaan osalta baana päätettiin jatkaa kaupungin rajalta Korutien ja Jönsäksentien varrella Vaskivuorentielle, jolloin yhteys Helsingistä jatkuu saumattomasti. Baanan siirtäminen Vaskivuorentien rinnalle tekee yhteydestä helpommin orientoitavan. Katua remontoidaan joka tapauksessa merkittävästi, kun sille tulee raitiotielinja.

Vaihtoehtoina tutkittiin vuoden 2014 linjausta, joka kulki Nuorapuistosta (A) Vaskipellontien (B) ja Ruostepuiston (C) kautta Vanhalle Kaarelantielle, sekä Kehä II:n aluevaraukselle sijoittuvaa linjausvaihtoehtoa.

Vuoden 2014 linjauksen haasteena on sen huono orientoitavuus sekä alkaminen/päättymisen korttelin sisällä olevaan puistoon.

Kehä II:n linjaukselle sijoittunut vaihtoehto on pitempi kuin muut ja Vanhan Kaarelantien osuudella (D) oli lukuisia tontti- ja katuliittymiä.



5.



5 Lentoasemanbaana

Lentoasemanbaanan linjauksen tarkistustarpeita aiheutti maankäytön ja kaavoituksen muutokset. Näitä oli Backak- sessa ja Aviapoliksessa.



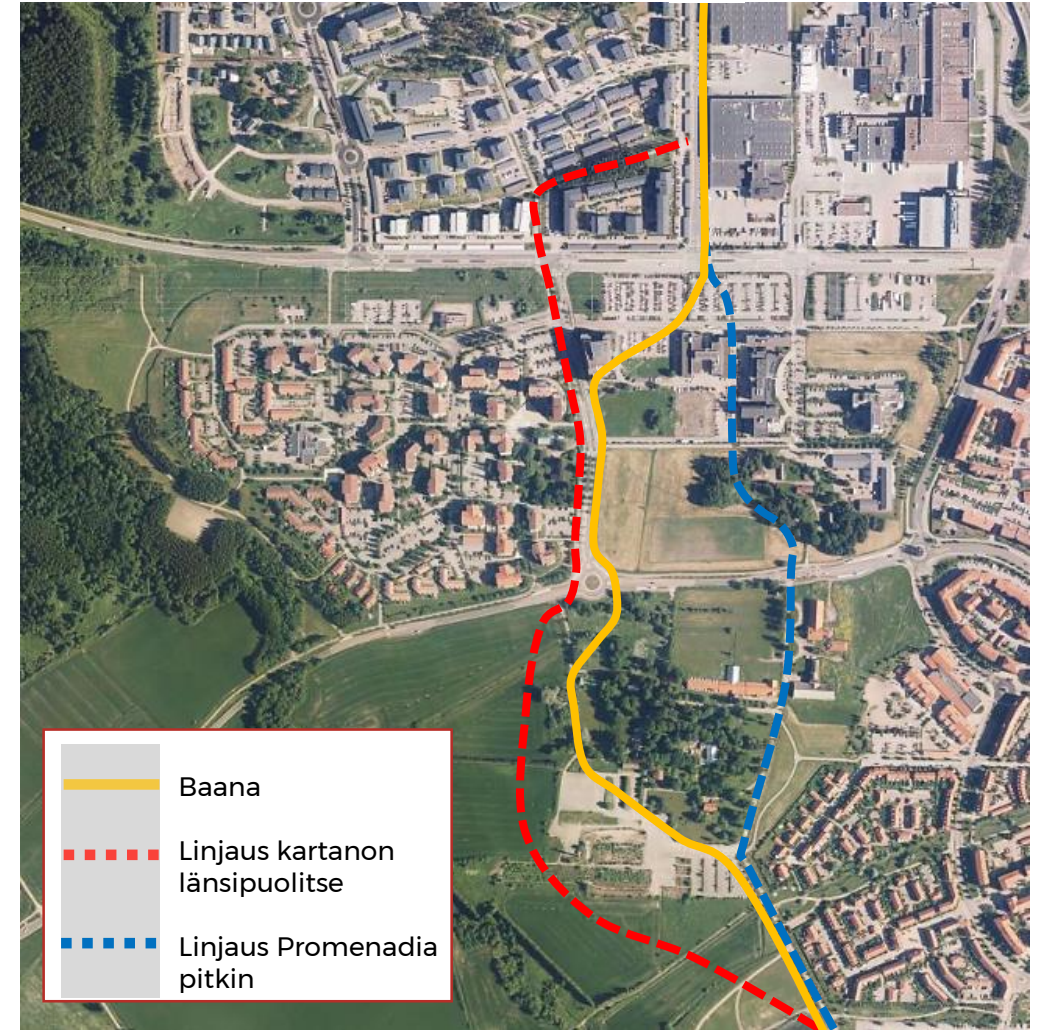


5 Kartanonkoski-Backas

Kartanonkosken ja Backaksen kohdalla haasteena on Promenadi, jolla on paljon liikennettä ja toimintaa, joka on riskitilassa läpikulkevan nopean, pitkämatkaisen pyöräilyn kanssa.

Vaihtoehtona ollut linjaus kartanon länsipuolitse todettiin haasteelliseksi sekä epäiltiin, että Promenadille jää joka tapauksessa myös baanalle kuuluvaa pyöräliikennettä. Lisäksi rakentamista rajoittavat luontokohteet.

Tarkastelun tuloksena päätettiin, että esitettävä linjaus sijaitsee Promenadin länsipuolella heti tammirivistön vieressä ja Backaksessa laadittavana olevan kaavan mukaisesti.





5 Aviapolis

Baanan linjaukselle oli kaksi vaihtoehtoa: itäisempi linjaus Karhumäentietä pitkin ja läntisempi linjaus Turbiinitietä pitkin.

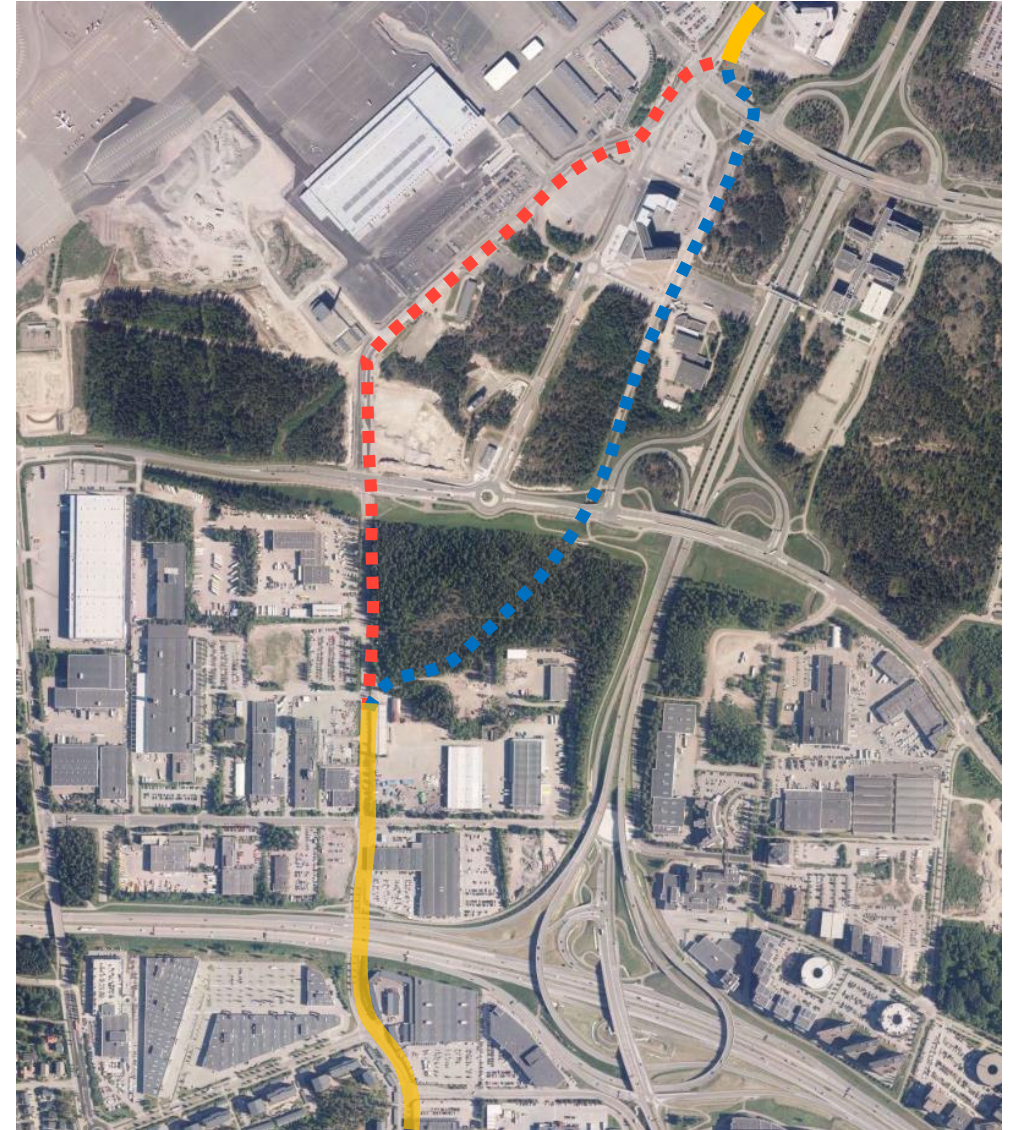
Karhumäentie

Baana sijaitsee keskeisesti maankäyttöön nähden. Tikkurilantien alitus nykyisen alikulun kautta. Suunniteltu Aviapolis Studios -hanke vaikeuttaa merkittävästi baanin linjausta tai tekee siitä hyvin kalliin toteuttaa (haasteita ja ratkaisumahdollisuuksia on esitetty seuraavilla sivuilla tarkemmin). Ilmakehän alitus nykyistä alikulkua pitkin.

Turbiinitie

Laatukäytävä on lentokenttäalueen reunalla, jolloin se palvelee maankäyttöä huonommin kuin edellinen vaihtoehto. Tikkurilantien sujuva alittaminen edellyttäisi uutta alikulkua, muuten ylitys on valo-ohjattuna tasossa.

Tarkastelujen pohjalta päätettiin, että baana esitetään läntisen vaihtoehdon mukaisesti. Tikkurilantielle ehdotetaan alikulkua, koska se tarjoaisi samalla sujuvan yhteyden yleiskaavaan merkitylle ulkoilureitille. Karhumäentien vaihtoehdon linjausta tarkennetaan alueen suunnittelun edisyyssä.



5.



5

LENTOASEMANBAANAN VAIHTOEHDOT AVIAPOLIKSESSA

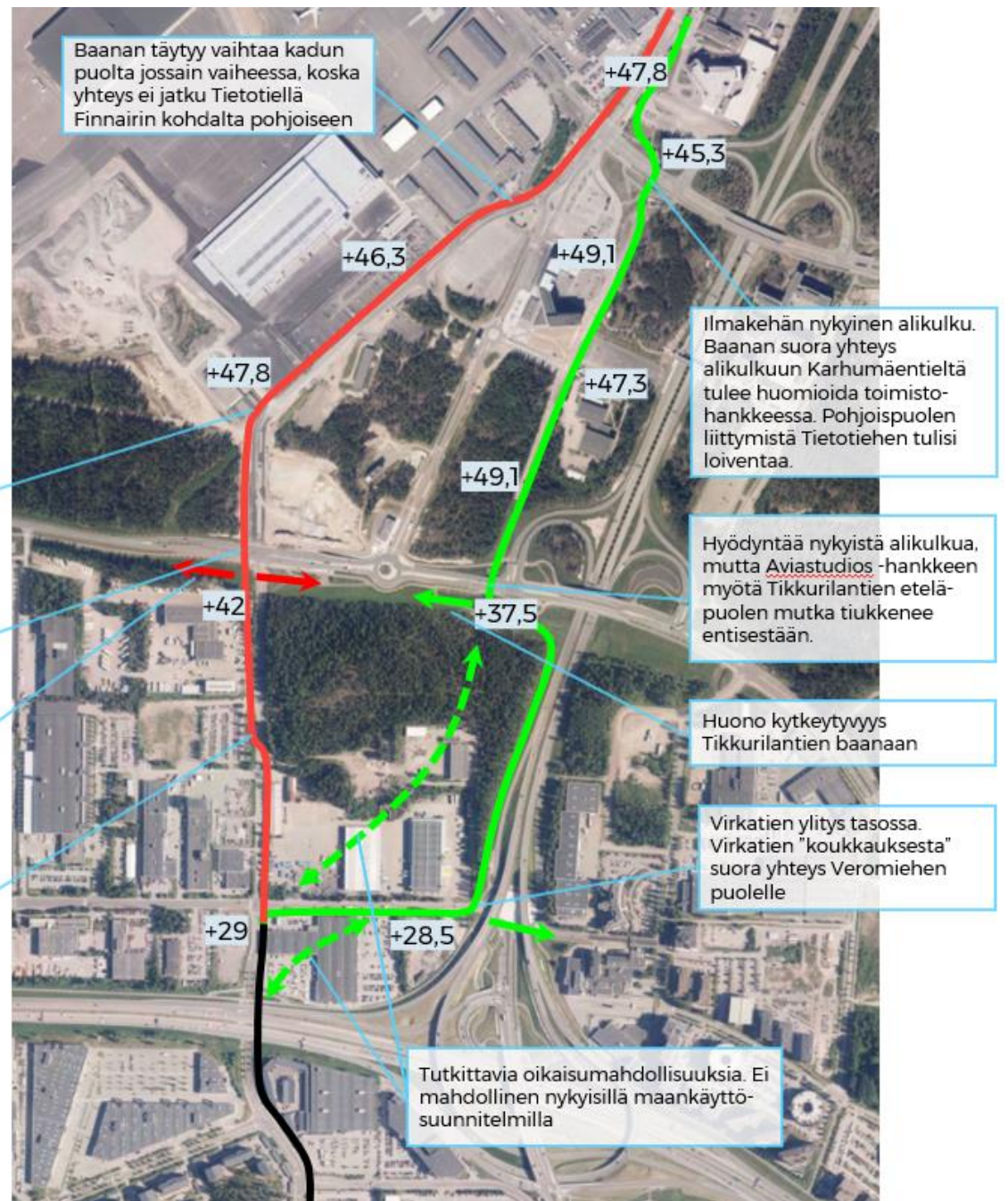
	VE Länsi	VE Itä
Linjapituus	1 600m	1 750m
Nousumetrejä (E→P)	20,3m	23,1m
Laskumetrejä (E→P)	1,5m	4,3m
Tasoylityksiä	4 kpl (sis. 2 valoliittymä)	1 kpl

Kiertää alueen maankäytön "takapuolta" ja kadun "väärällä puolella", mikä voi johtaa alueella pyöräilevien valitsemaan baanan sijasta toisen reitin.

Tikkurilantien ylitys tasossa, jollei rakenneta uutta tunnelia.

Hyvä kytkeytyvyys Tikkurilantien baanaan kumpaankin suuntaan

Kadun puolenvaihto esim. Toisen savun keskiosassa (edellyttäen kadun läpiajo-luonteen muutosta)



5.

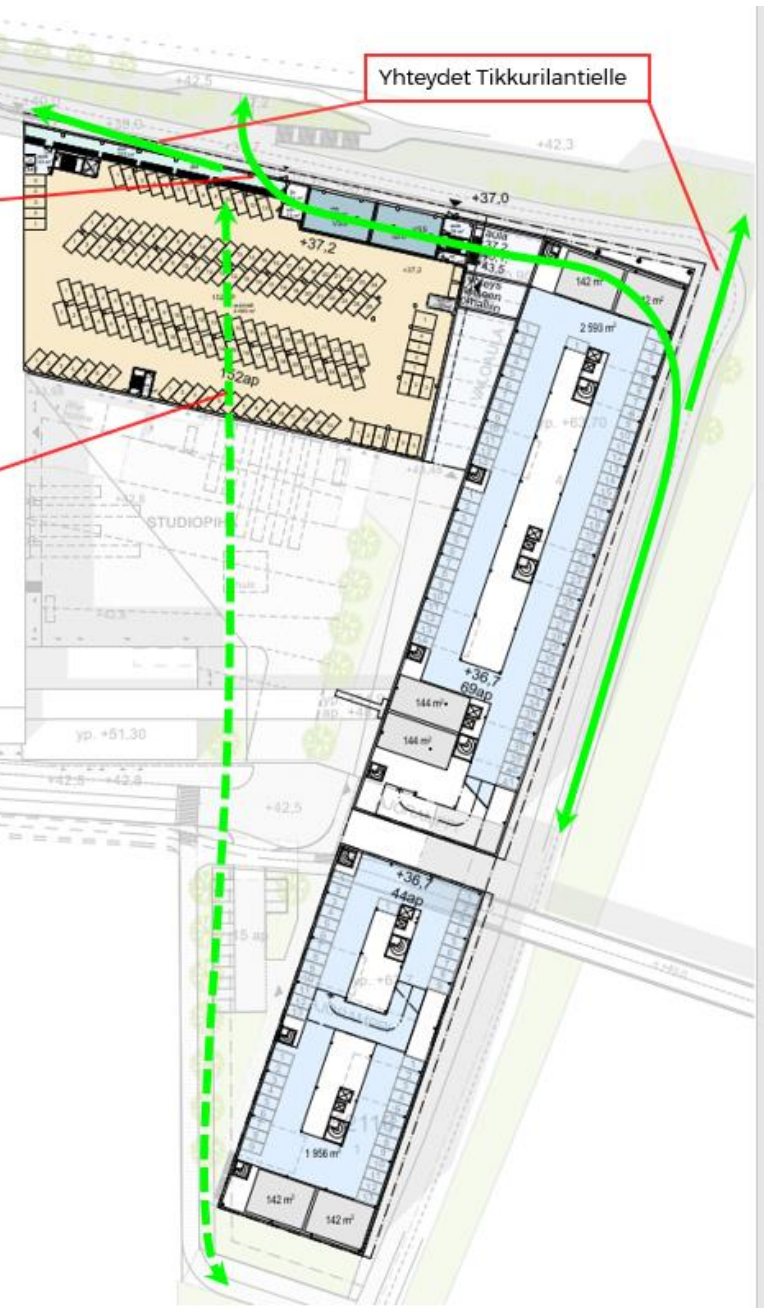
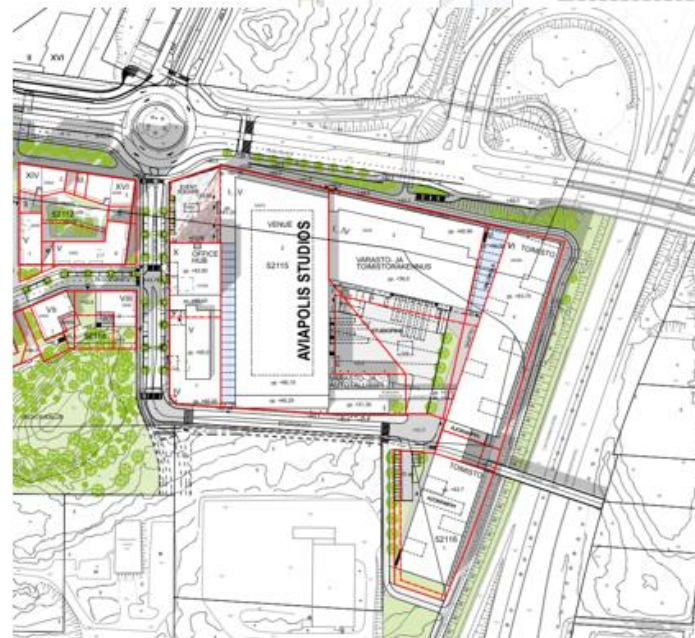


5

LENTOASEMANBAANA JA AVIAPOLISSTUDIOS

Baanalla tavoiteltava hyvä geometria edellyttäisi pyörätien siirtoa vähintään 8m suunnitellun rakennuksen sisään (alempi kellarit). Toteutus "arkadina" tai tunnelina rakennuksen ali.

Suorempi linjaus rakennuksen ali edellyttäisi alikulun etelä puolen painamista alemman kellarin ali (taso +33,5), alemman pysäköintitason muokkausta tai toteuttamatta jättämistä.



5.



5

LENTOASEMANBAANA MUURA

VE arkadi

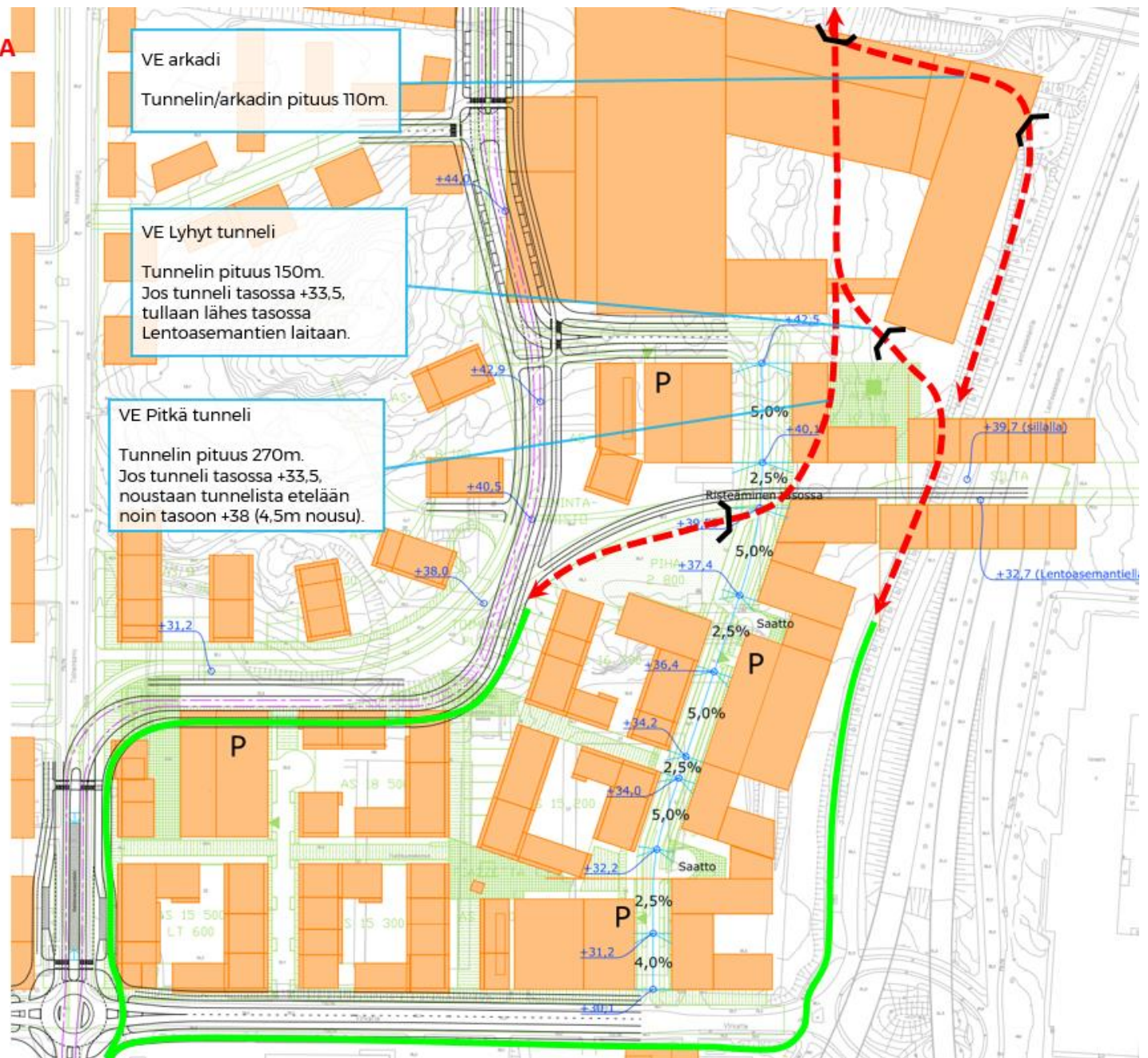
Tunnelin/arkadin pituus 110m.

VE Lyhyt tunneli

Tunnelin pituus 150m.
Jos tunneli tasossa +33,5,
tullaan lähes tasossa
Lentoasemantien laitaan.

VE Pitkä tunneli

Tunnelin pituus 270m.
Jos tunneli tasossa +33,5,
nouseaan tunnelista etelään
noin tasoon +38 (4,5m nousu).



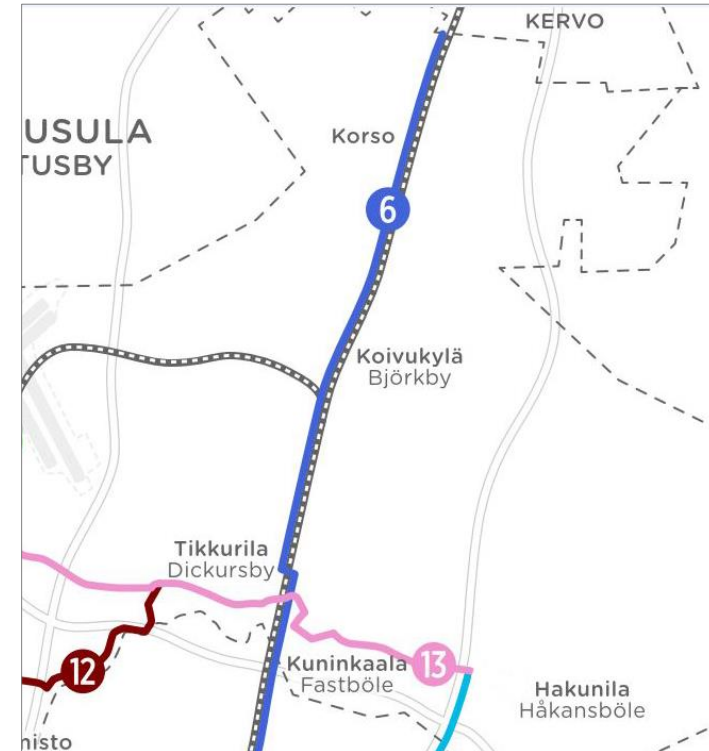


6 Pohjoisbaana

Pohjoisbaana on lähes koko matkalla pääradan vierellä olevalla radan huoltotiellä. Vaihtoehtoisia reittejä baanalle ei tässä työssä tarkasteltu. Ainoat tarkemmin läpikäydyt kohdat olivat reitillä olevat sillat. Uusia siltoja baanalle on tulossa yhteensä 10 kpl:

- Heureka
- Keravanjoki
- Malmipelto
- Rekolanoja
- Koivukylän puistotie
- Koivukylän asema
- Peijaksentie
- Rekolan asema
- Kalmurinkäytävä
- Vallinojantie.

Useimmat niistä ovat pieniä katuja, kävely-pyöräteitä tai oja ylittäviä siltoja. Haasteellisin kohde on Koivukylän asema, jossa baanauuoksi pitää purkaa nykyinen rakennus.



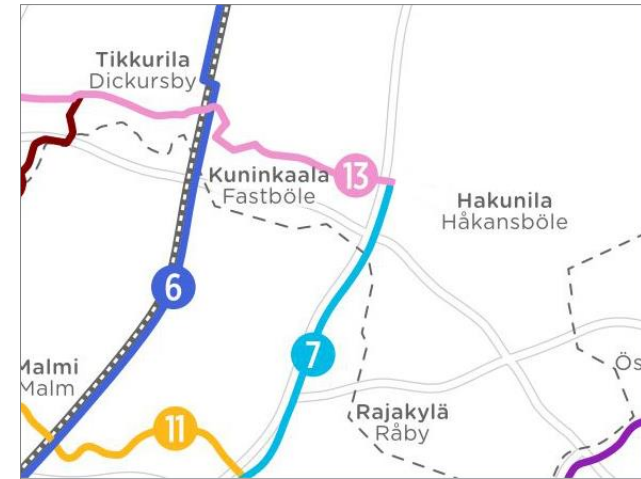


7 Jakomäen-Hakunilan baana

Baana 7 on Vantaan alueella vain lyhyen matkan. Osuus sijoittuu ensin Rajapolun ja Rajatien yhteyteen ja sitten Lahdentien (mt 170) vierelle. Kyytitiellä baana yhdistyy Tikkurilan-Hakunilanbaanaan.

Tähän baanaan ei liittynyt sen reittiin liittyviä tarkistuksia.

Vuoden 2014 suunnitelmassa baanaverkkoon kuului vielä jatko Lahdentieltä Länsimäkeen. Tämän työn yhteydessä päätettiin, että tämä osuus on jatkossa pyöräilyn pääreitti. Päätöksen taustalla oli se, että Helsingin puolella ei ole vastaavaa baanaa.





12 Myyrmäen-Tikkurilan baana

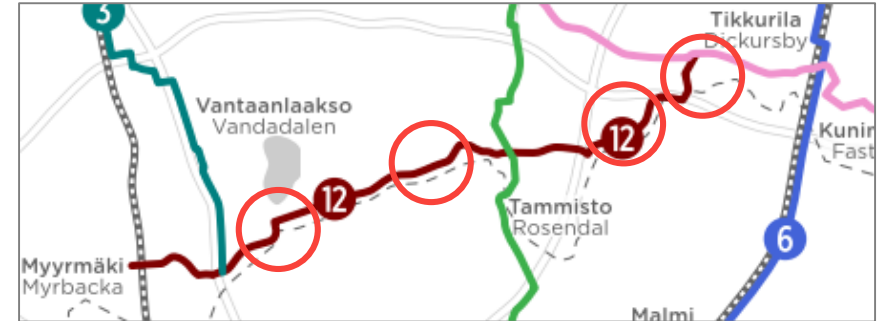
Myyrmäen-Tikkurilan baanalla oli useita selvittämistä edellyttäneitä kohtia. Merkittävin niistä oli osuus Vantaanjoen rannalla. Tässä kohdin mm. maaperän heikko kantavuus joen läheisyydestä johtuen asettaa haasteita baanantekentämiselle.

Osuuden länsipäässä baana oli linjattu suojeltujen metsäalueiden välistä, mutta pieneltä osin myös niiden läpi. Tällä kohtaa baanantason saavuttaminen voi olla vaikeaa.

Suurin este baanantekentämiselle on Ruutinkosken pohjoispuolinen peltoaukea. Baanantekentämisestä laadittiin erillinen selvitys, joka on liitteessä. Sen lopputulos oli, että baanantekentämiselle ei voitu linjata vuoden 2014 suunnitelmassa esitetyllä tavalla. Baanantekentämiselle tälle osuudelle etsittiin uusi linjaus.

Helsingin pitäjän kirkonkylässä tarkasteltiin eri linjausvaihtoehtoja, samoin Bäckbyn puistossa.

Myyrmäen aluetta koskeneet tarkastelut on esitetty osana Myyrmäenbaanantekentämistä.



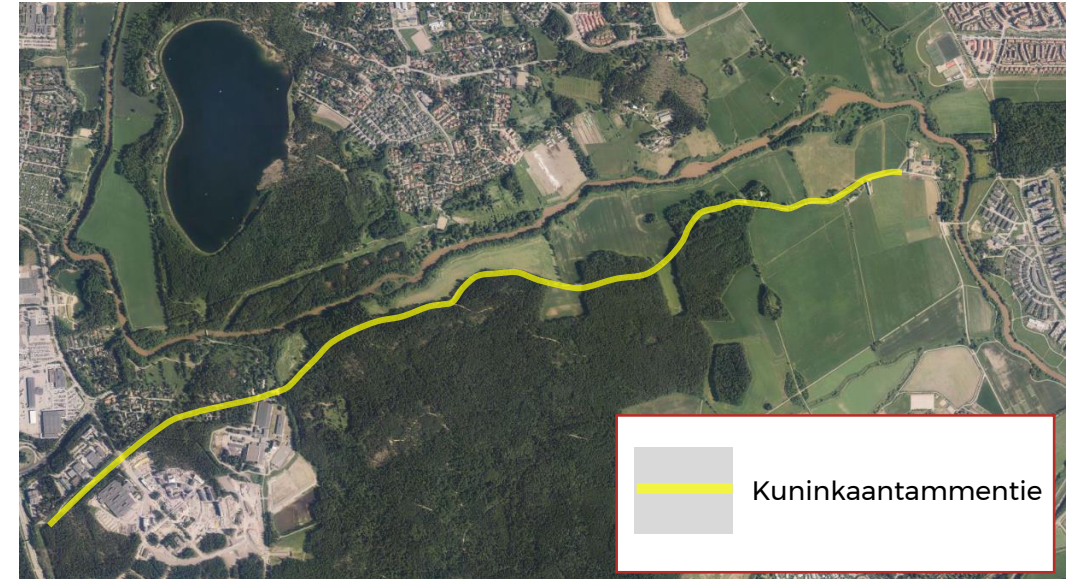


12 Vantaanjokilaakso – selvitys Helsingin kanssa

Baana Tikkurilan ja Myyrmäen välillä on Vantaanjoen alueella haasteellinen. Kuninkaantammentie Helsingin puolella on periaatteessa rinnakkainen yhteys, joka voisi palvela myös osana Vantaan baanaverkkoa. Se on aikaisemmissa Vantaan suunnitelmissa esitetty vuoden 2025 laatukäytäväverkossa osana Myyrmäki-Tikkurila -yhteyttä. Nykyisin Kuninkaantammentien läntinen, päällystämätön osuus on hiihtokäytössä talvisin, joten jos yhteys parannetaan ympärivuotiseksi, niin tarvitaan uusi maastokäytävä latua varten.

Yhteyden kehittämiseen Helsingissä tuo tarvetta mm. rakentuva Kuninkaantammen alue ja Haltialan kehittäminen. Baanaa tästä yhteydestä Helsingillä ei kuitenkaan ole ollut tarkoitus tehdä. Pohdinta tämän yhteyden kehittämisestä jatkuu.

Vantaanjoen alue on merkittävä virkistysalue sekä Helsingille että Vantaalle. Alueen yhteyksien kehittämisessä on esillä ollut mm. uusi silta Vantaanjoen yli Ylästön kohdalla, mikä entisestään helpottaisi liikkumista joen molemmilla puolilla. Jo nyt mm. alueen kunnossapidossa tehdään yhteistyötä. Tämän vuoksi olisi tarve Vantaan ja Helsingin yhteiselle selvitykselle Vantaanjoen laakson virkistys- ja pyöräilyreiteistä.





12 Vantaanlaaksontie - Vantaanjoki

Baana ylittää Vantaanlaaksontien, jolla liikennöi runkolinja 560 ja tulevaisuudessa raitiotielinja. Tietä käyttää tällä hetkellä myös Helsingin puolelle rakentuva Kuninkaantammen alue. Valmistuessaan uusi Kuninkaantammen eritasoliittymä valtatielle 3 vähentänee baanan kanssa risteävän autoliikenteen määrää. Vantaanlaaksontien kohdalla kaavassa on varaus alikululle.

Vaihtoehtoina Vantaanlaaksontien ja Vantaanjoen välillä olivat nykyistä hiekkatietä noudattava linjaus, linjaus kiinni asutukseen (mahdollisimman kauas joesta) sekä katuverkon mukainen pyöräkatu.

Vaihtoehdoista parhaaksi muodostui synteessin kahdesta ensimmäisestä vaihtoehdosta: laatukäytävä linjattaisiin nykyisen, lähellä rantaa sijaitsevan hiekkapintaisen jalankulku- ja pyöräväylän ja asutuksen välille, riittävän kauas joesta ja asutuksesta.





12 Vantaanjoki - Tolkinkylä

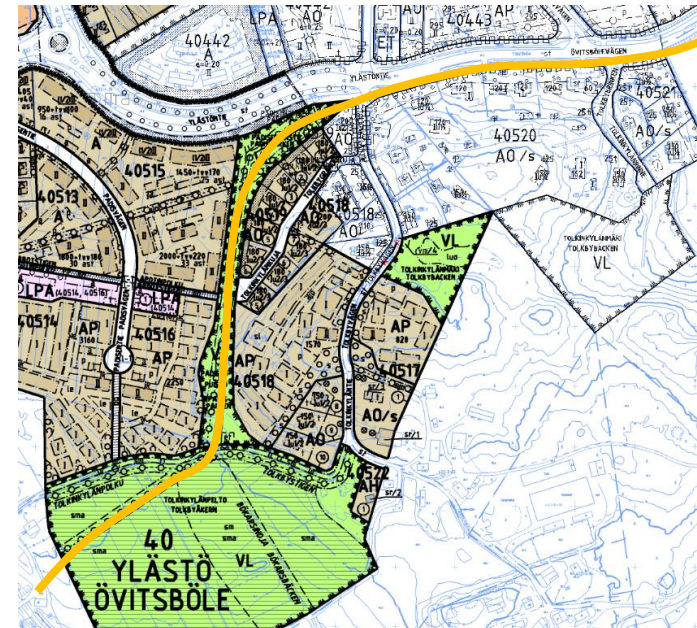
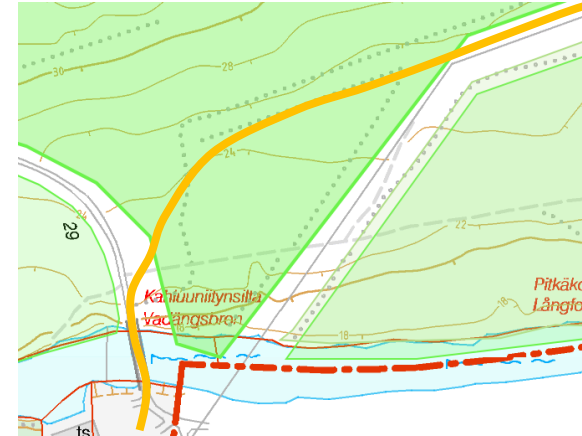
Vuoden 2014 suunnitelmassa oli baanalle esitetty uusi silta Vantaanjoen yli. Tämän työn lähtökohtana olleessa verkossa yhteys oli jo linjattu kulkemaan Kahluuniitynsiltaa pitkin.

Sillan jälkeen baana on linjattu Silvolaanmetsän ja Pitkälän luonnonsuojelualueiden välissä sijaitsevan voimalinjan käytävälle. Ennen sitä baana sijaitsee runsaan 200 metrin matkan Silvolaanmetsän suojelualueella. Suojelupäätöksen mukaan alueelle saa toteuttaa vain kapean ulkoilureitin.

Tolkinkylän eteläpuolella baana ainakin sivuaa muinaismuistoaluetta. Baana voidaan rakentaa nyt esitetyn mukaisesti, mutta väylän tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa on oltava yhteydessä paikallisiin museoviranomaisiin. Ennen rakentamista käytävän linjauksella on tarpeen tehdä arkeologinen tutkimus siellä olevien muinaisjäännösten selvittämiseksi.

Tolkinkylänpolku on osa Suurta rantatietä. Baanalle voisi sen läheisyyteen toteuttaa levähdysalueen, jossa olisi tietoa tästä vanhasta tiestä.

Tolkinkylässä baanain ainoa vaihtoehto on sijaita Padisenpuistossa. Tilaa puistossa on vähän.





12 Tolkinkylä - Tammisto

Tolkinkylän ja Tammiston välillä baanalle on useampia vaihtoehtoja.

Lentoasemanbaanan reitillä

- + hyödyntää Tammisto-Lentoasema-baanaa osalla reittiä
- + Promenadista itään baana on alkuperäisellä linjauksella
- linjaus kiertää

Ylästöntietä pitkin

- + varsin suora linjaus
- Ylästöntien muutos pyöräkaduksi ei ole käytännössä mahdollista
- Tammiston kauppatorin alitus vaikea

Rälssitietä Tikkurilantielle

- + palvelee Veromiehen aluetta
- kiertää paljon
- useassa kohdin hyvin ahdas reitti

Näistä tarkastelussa todettiin, että ensin mainittu vaihtoehto on paras. Ylästöntien muuttaminen baanan edellyttämällä tavalla ei käytännössä ole mahdollista. Rälssitiellä ei ole raitiotien jälkeen riittävästi tilaa baanalle, mutta tämä reitti voi olla osa Vantaan pyöräilyn pääreitistöä.





12 Tammisto - Tuusulanväylä

Tässä osuudella baanalla on kaksi merkittävää risteävää autoliikenteen väylää: Tammiston kauppatie ja Tuusulanväylä. Molempien osalta on tarkasteltu sekä alikulku- että siltavaihtoehtoa.

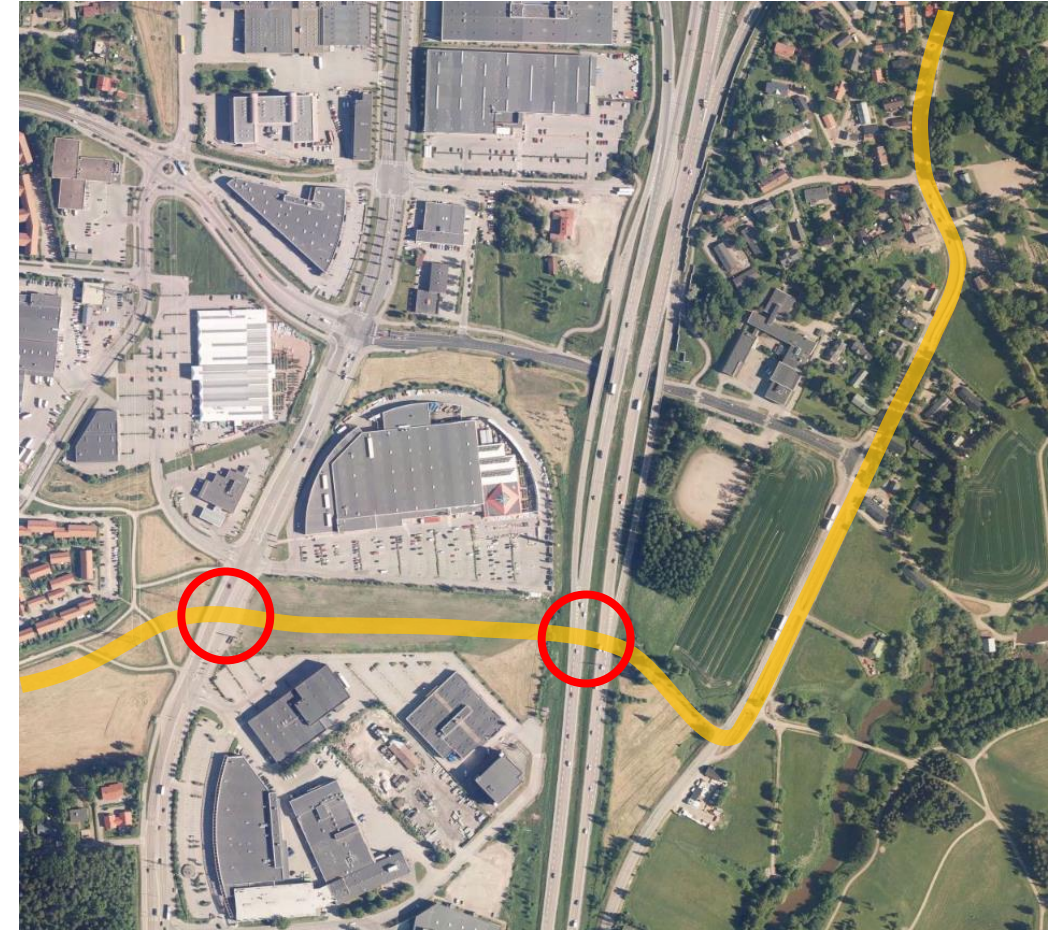
Siltavaihtoehdon karkeat kustannusarviot:
Tuusulanväylä 2,6 M€, Tammiston kauppatie 2,2 M€.

Alikulkuvaihtoehdon karkeat kustannusarviot:
Tuusulanväylä 5,2 M€, Tammiston kauppatie 4,2 M€.

Ylikulkuvaihtoehdossa voimalinjojen sijainnit on otettava huomioon. Tammiston kauppaticien alla on paljon putkia, kaapeleita ym., jotka synnyttävät lisäkustannuksia alikuluvaihtoehdolle. Ne eivät mukana yo. kustannuksissa

Sillat olisivat toteutuskustannuksiltaan edullisempia, mutta johtavat suuriin korkeuseroihin ja mittaviin penkereisiin.

Tuusulanväylän alitus voi olla mahdollista liittää väylälle suunnitellun uuden liittymän toteutukseen.

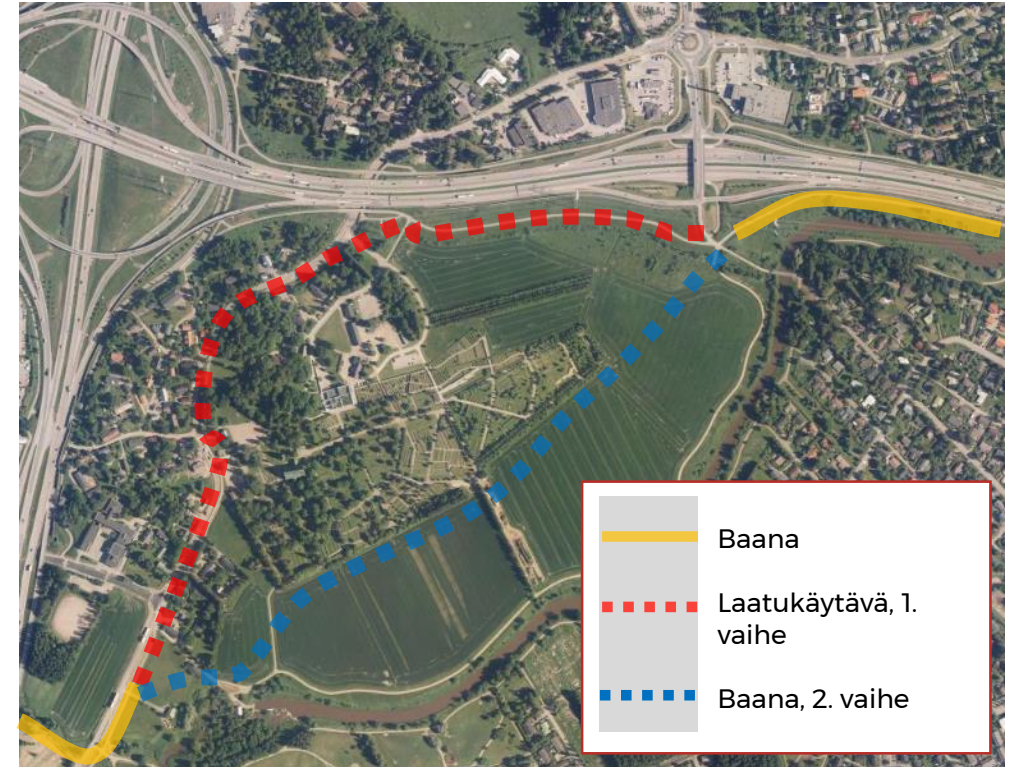




12 Tuusulanväylä – Kehä III

Tuusulanväylän itäpuolella baana oli linjattu Kirkkotietä ja Kuriiritietä pitkin Tikkurilantielle. Tarkasteluissa todettiin, että Kuriiritie useine tonttiliittymineen on hankala ympäristö baanalle. Reitille sisältyy myös vilkkaan Niittytien ylittäminen tasoliittymässä.

Pyöräilylle parempi reitti on Kehä III:n eteläpuolella oleva kävely- ja pyörätie. Työn yhteydessä päätettiin, että ensimmäisessä vaiheessa pyöräilyn laatukäytävä on Kirkkotie kehitettynä pyöräkaduksi. Toisessa vaiheessa baana toteutetaan hautausmaan itäpuolelle sen nykyisen aidan vierelle. Myöhemmin tehtävä hautausmaan laajennus sijoittuu baanauksen ja Keravanjoen välille.





12 Bäckbynpuisto

Bäckbynpuistossa oli kaksi vaihtoehtoa. Itäisessä vaihtoehdossa liittyminen Tikkurilantiehen on hankala ja rakentaminen Kylmäojan läheisyyteen on maaperän heikon kantavuuden vuoksi haasteellista. Lisäksi nykyisen kävely-pyörätien tämän osuuden varrella on useita aktiviteetteja.

Vaihtoehto puiston länsireunalla on selkeästi haasteettomampi ja lisäksi Tikkurilantien ja Kuriirikujan liittymässä on kaavassa varattu tilaa pyöräteiden liittymälle.

Tarkastelujen pohjalta päätettiin, että baana sijoittuu puiston länsireunalle. Bäckbyn puiston lounaisnurkka on baanalle ahdas. Ratkaisuja täytyy tarkastella yksityiskohtaisessa suunnittelussa.





13 Tikkurilan-Hakunilanbaana

Baanalla selvitettiin järjestelyjä, joilla baana siirtyy Kehäradan ja Tikkurilantien pohjoispuolelta niiden eteläpuolelle. Kehäradan rakentamisen aikaan laadittiin suunnitelma järjestelyistä, joissa puolen vaihto tapahtui molempien väylien alitse Vantaanjoen länsirannalla. Tuolloin järjestelyä pidettiin liian kalliina.

Vaihtoehtoisina ratkaisuinä tässä työssä tarkasteltiin alikulua Lapinkylän tulevan aseman ja Vantaanjoen välillä, uutta siltaa samassa kohdassa sekä puolenvaihtoa Vantaanjoen itäpuolella ennen Kehäradan tunneliosuutta.

Toinen kohta, jossa oli vaihtoehtoisia reittejä, oli Tikkurilan keskustan itäpuoli.

Vuoden 2014 suunnitelmassa oli esitetty alikulku Niittytien ja Tikkurilantien liittymään. Liittymässä ei kuitenkaan ole riittävästi tilaa alikululle. Lisäksi suunnitteilla oleva raitiotie vaatii tilaa siten, että alikulusta luovuttiin.





13 Vantaanjoen kohta 1/2

Vantaanjoen kohdalla kyse on sekä joen ylittämisestä sekä baanän siirtymisestä Tikkurilantien ja Kehäradan pohjoispuolelta niiden eteläpuolelle. Järjestelyistä oli laadittu suunnitelma vuonna 2015, jossa hyödynnettiin Vantaanjoen siltojen länsipuolelle jäävää tilaa. Järjestely todettiin tuolloin kalliiksi, joten tässä työssä tarkasteltiin vaihtoehtoisia ratkaisuja.

VE 1: Suunniteltu alikulku

Kehäradan ja Tikkurilantien alitus Vantaanjoen siltojen ali: laaditun suunnitelman mukaan kustannukset ovat noin 1,5 milj. euroa. Korkeusero on noin 7 m.

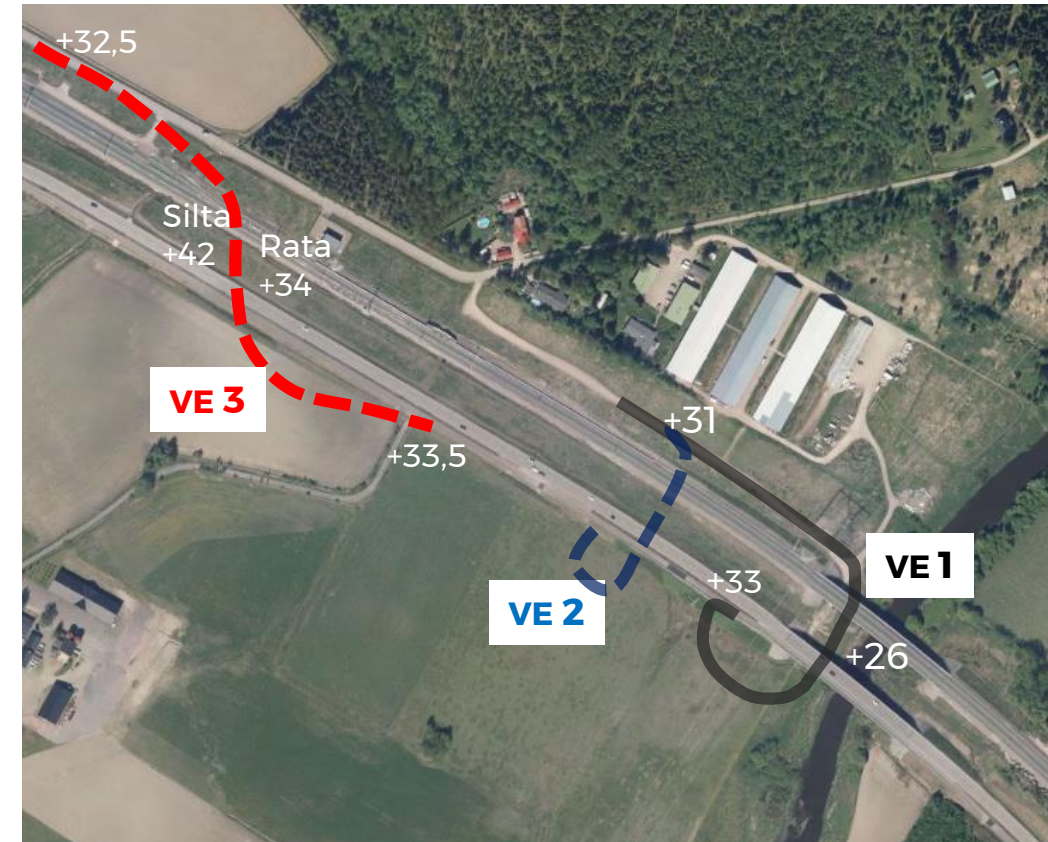
VE 2: Uusi alikulku

Alikulku radan ja kadun alitse on edellistä ratkaisua kalliimpi (sillat noin 2 M€ + liikennejärjestely ja pohjarakenteiden purkukustannukset yhteensä ~1-2 M€) ja aiheuttaa rakennusaikana huomattavaa haittaa radan liikenteelle.

Mahdollisen pohjavesikaukalon lisäkustannus edellisiin on noin 1-1,5 M€. Korkeusero on noin 4,5 m.

VE 3: Ylikulku

Silta väylien yli on kallein vaihtoehto (6...7 M€). Korkeusero on noin 9,5 m.





13 Vantaanjoen kohta 2/2

Edellisten vaihtoehtojen lisäksi tarkasteltiin vaihtoehto, jossa Vantaanjoen ylitys tapahtuu uutta siltaa pitkin ja Katriinantien alitus radan huoltotietä hyväksi käyttäen.

Sillan kustannusarvio pohjanvahvistuksineen on 1,9 – 2,4 milj. euroa. Nousu radan tasosta sen päälle on suuri (yli 10 metriä). Louhintakustannuksia ei tässä yhteydessä arvioitu.

Vaihtoehtotarkastelujen jälkeen päädyttiin siihen, että alkuperäinen ratkaisu on paras mahdollinen.





13 Tikkurilantie, Niittytien kohta

Vuoden 2014 reiteissä oli Tikkurilantien vierellä sijaitsevalle baanalle merkitty alikulku Niittytien liittymään. Paikka on kuitenkin liian ahdas alikululle jo nyt, ja kadulle sijoittuva raitiotie vähentää käytettävissä olevaa tilaa entisestään.





13 Baana Tikkurilasta itään 1/2

Tikkurilantiestä itään baanalla oli kaksi vaihtoehtotoista reittiä. Niiden lisäksi työssä tarkasteltiin baanän sijaintia Kyytitiellä.

Pohjoisbaana + puistoreitti

Laatukäytävä haarautuu Pohjoisbaanasta Keravanjoen eteläpuolella ja kulkee nykyisiä jalankulku-pyöräteitä pitkin puistoalueiden läpi Heidehofintielle.

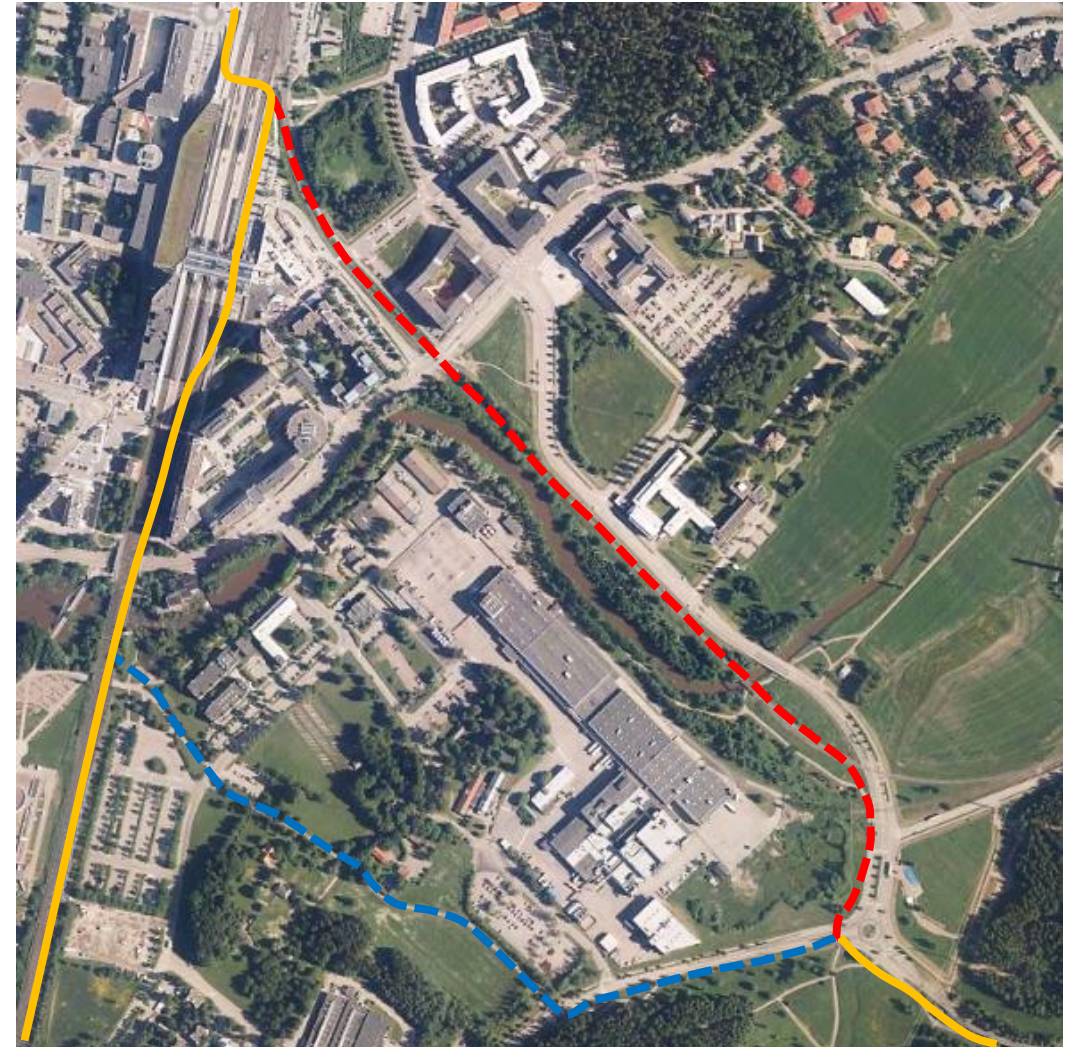
Laatukäytävän pituus 1,0 km, matka asemalta Kyytitielle 1,7 km.

Vanha ratalinja

Laatukäytävä erkanee pääradan alituksen jälkeen ja sijoittuu vanhalle ratapohjalle Jokiniemenkadun eteläpuolelle. Yhdistyy suoraan asemalle ja keskustaan.

Pituus 1,2 km, matka asemalta Kyytitielle 1,2 km.

Liikennevirasto haluaa säilyttää Santaradan ja lisäksi sen läheisyyteen sijoittuu raitiotie, jolloin tilaa baanalle vanhan ratalinjan reitillä ei enää ole. Siksi valittiin vaihtoehto, jossa linjaus on pääradan varrella olevaa baanaa Keravanjoen yli ja edelleen Värитеhtaanrannan, Päkaksenpellon ja Markus-aksenpuiston kautta Heidehofintielle ja Kyytitielle.





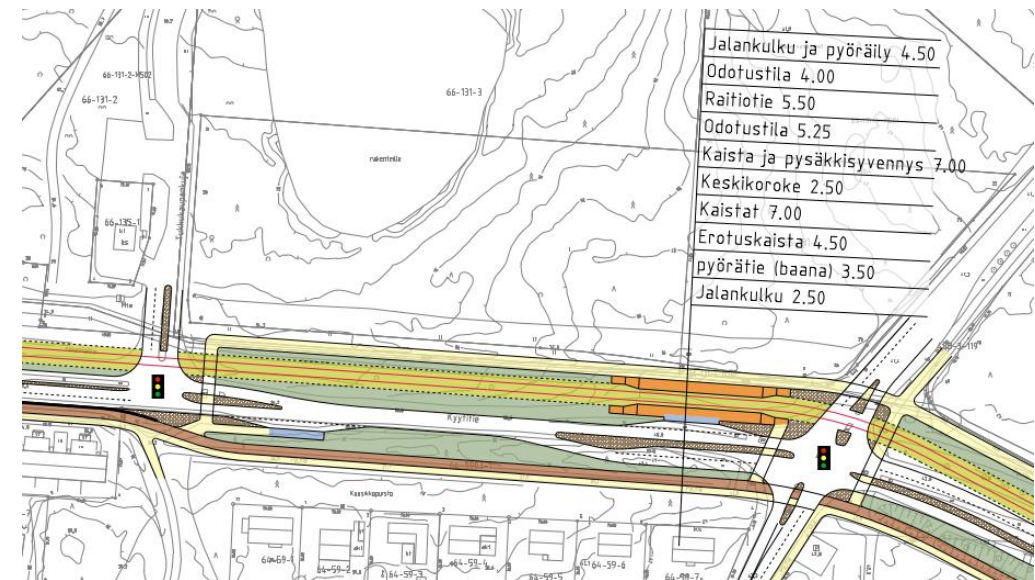
13 Baana Tikkurilasta itään 2/2

Kyytitiellä baana oli aikaisemmin esitetty kadun pohjoispuolelle. Linjausta tarkasteltaessa todettiin, että kadun pohjoispuolella haasteita baanalle tuovat runsas risteävän raskaan liikenteen määrä Tukkukaupankujan ja Kanervantien liittymissä sekä risteäminen ratikan kanssa Jokiniementiellä liittymässä. Jos baana sijaitsee Kyytitien eteläpuolella, ei risteämistä Jokiniementien kanssa ole. Lisäksi nykyinen jalkakäytävä-pyörätie on ympäristöltään viihtyisä Kanervantien ja Vanhan Porvoontien välillä.

Näillä perusteilla päädyttiin siihen, että baana esitetään koko matkalle Heidehofintieltä Lahdentielle sijoittuvaksi Kyytitien eteläpuolelle.

Baanan jatkamisesta Länsimäkeen oli esillä kaksi vaihtoehtoa: nykyinen reitti Kehä III:n varrella ja edelleen Länsimäentietä tai Helsingin baanalta erkaneva yhteys Kuussisilantietä ja Fazerintietä pitkin Länsimäentielle. Helsingin puolelta ei ole tulossa baanaa Kuussisiltaan, joten tämä vaihtoehto ei ollut toimiva. Lisäksi ratikan suunnittelussa oli huomattu, että tällä reitillä tilasta on paikoittain pulaa.

Helsingistä ei ole tulossa baanaa myöskään etelästä Länsimäkeen, joten Vantaan baana päättyisi sinne. Päätettiin siksi, että koko tämä yhteys jää pois baanaverkosta. Aluetta yhdistää Hakunilaan nykyinen pyöräilyn pääreitti.



6.



6. Vantaan yleiskaavan mukainen baanaverkko



B a a n a v e r k k o V a n t a a l l a



Liite 1. Maisematarkastelu

Tämä baanoiden maisematarkastelu on osa baanaverkon toteutettavuustarkastelua, joka on laadittu Vantaan kaupungin toimeksiantona. Maisematarkastelua on käsitelty hankkeen ohjausryhmässä loka- ja marraskuussa 2018. Maisematarkastelun ovat laatineet MMM Elina Regårdh ja maisema-arkkitehti Vuokko Yli-Jama.

Tarkastelussa todetaan aluksi maakuntakaavan arvoalueet. Baanalinjaukset esitetään kartoilla suhteessa Vantaalla kar-toitettuihin luontoarvoihin sekä maiseman kulttuuriarvoihin.

Myyrmäki – Tikkurila –baanalle oli edellisessä suunnittelu-vaiheessa ehdotettu Vantaanjokivarteen sijoittuvaa uutta linjausta välille Silvola – Tammisto. Alueen erittäin runsaiden ympäristöarvojen takia kohdetta tarkasteltiin lähemmin. Tarkastelun seurauksena todettiin, että jokivarteen sijoitettuna baana hävittäisi alueen avoimeen viljelymaiseen liittyvät suojeluarvot. Tarkastelun seurauksena baanalle löytyi korvaava, nykyiseen tie- ja katuverkostoon tu-keutuva linjaus.



Maakuntakaavan viheraluekokonaisuudet ja baanalinjaukset

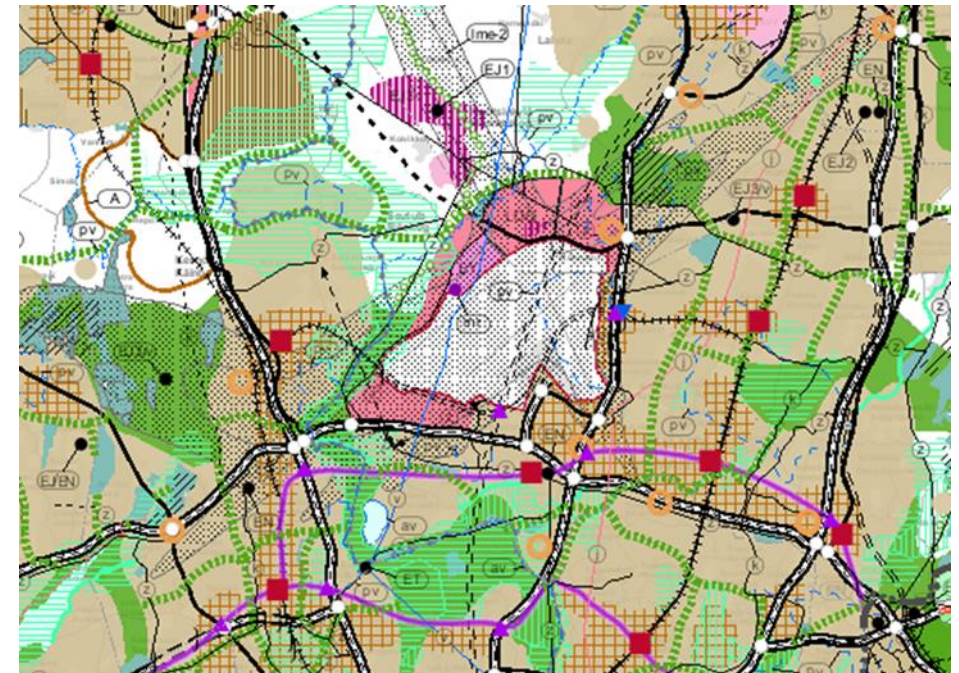
Tarkastellut baanalinjaukset sijoittuvat suurelta osin maakuntakaavassa osoitettujen suurten väylien varteen ja tukeutuvat pääosin jo olemassa olevaan tieverkkoon.

Maakuntakaavojen yhdistelmäkartassa erottuu vihreänä erityisesti Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema- ja virkistysaluekokonaisuus, jossa on lukuisia erilaisia suojeluarvoja. Suunnittelussa on mm. kiinnitettävä erityistä huomiota alueiden ominaisuuksiin ekologisten verkostojen osana sekä merkitykseen luonnon monimuotoisuuden kannalta. Myyrmäki-Tikkurila-linjakusen sopivuutta Vantaanjokilaakson maisemaan tarkasteltiin lähemmin tässä työssä, ja tarkastelun seurauksena linjausta siirrettiinkin pois peltoaukealta nykyisten väylien läheisyyteen.

Tammisto-lentokenttä-linjaus sijoittuu Vantaanjokilaakson alueella Backaksen arvokkaaseen kulttuurimaisemakokonaisuuteen. Vaihtoehtoista keskusteltiin osana suunnitteluprosessia, ja päädyttiin linjaukseen, joka säästää maiseman kulttuuriarvot.

Myyrmäki-Tikkurila-linjakusen sovitus Helsingin Pitäjänkirkon valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaaseen

kulttuurimaisemakokonaisuuteen ei edellyttänyt erillistarkastelua, vaan reitille löytyi luonteva sijainti, joka tukeutuu nykyiseen tiestöön ja noudattelee hautausmaan nykyistä reunaa.



Ote voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmästä 2017 (haettu 26.9.2018).



Baanan linjausten sijoittuminen ympäristöön suhteessa Vantaan arvokkaisiin luontokohteisiin ja ekologisiin verkostoihin

Baanalinjaukset sijoitettiin samalle kartalle Vantaan kartoitettujen luontoarvojen kanssa. Kartta on laadittu Vantaan kaupungin paikkatietoaineistoa käyttämällä. Paikkatietoaineisto on pääosin vuodelta 2017.

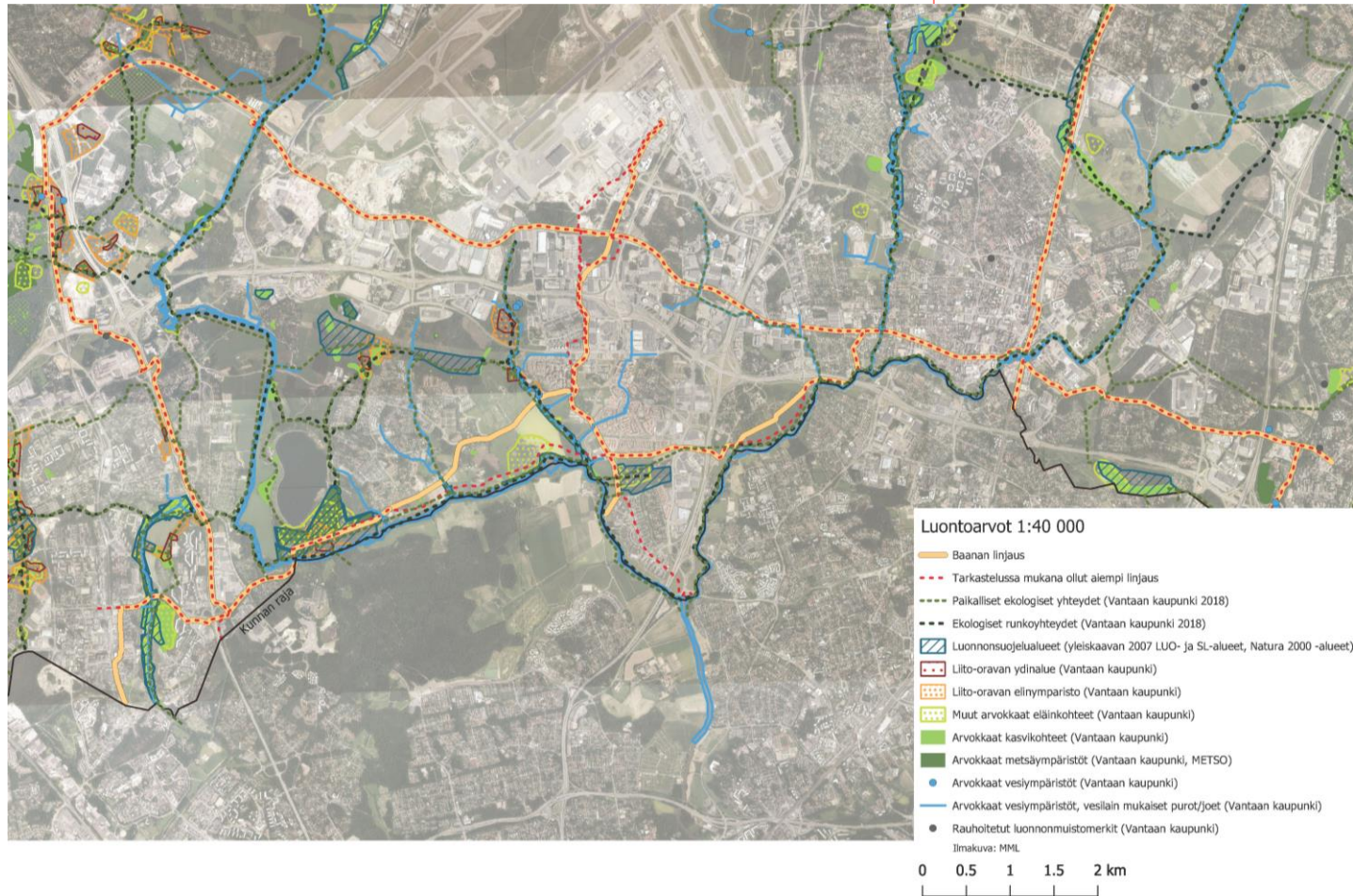
Karttatarkastelun mittakaava on suurpiirteinen. Baanojen sijoittuminen nykyisten väylien varteen aiheuttaa sen, että vaikutukset luontoympäristöön jäävät vähäisiksi. Silvolan ja Tammiston välisellä alueella, Vantaanjoen ekologisessa käytävässä ja kulttuurimaisemassa, linjauksen sijoittumista tarkasteltiin tarkemmin.

Radan varteen sijoittuvan Rekolanojan arvokkaan luontoalueen vieressä baana sijoittuu radan ja ojan väliselle alueelle, muttei täälläkään muuta nykytilannetta paljon.



Baanan linjausten sijoittuminen ympäristöön suhteessa Vantaan arvokkaisiin luontokohteisiin ja ekologisiin verkostoihin

44





Baanan linjausten sijoittuminen ympäristöön suhteessa Vantaan kulttuurimaisemiin ja suojelukohteisiin

Baanalinjaukset sijoitettiin samalle kartalle Vantaan kartoitettujen kulttuuriympäristöjen ja maisema-alueiden kanssa. Kartta perustuu Vantaan kaupungin paikkatietoaineistoihin (lokakuu 2018) täydennettynä museoviraston ja Uudenmaan liiton aineistoilla.

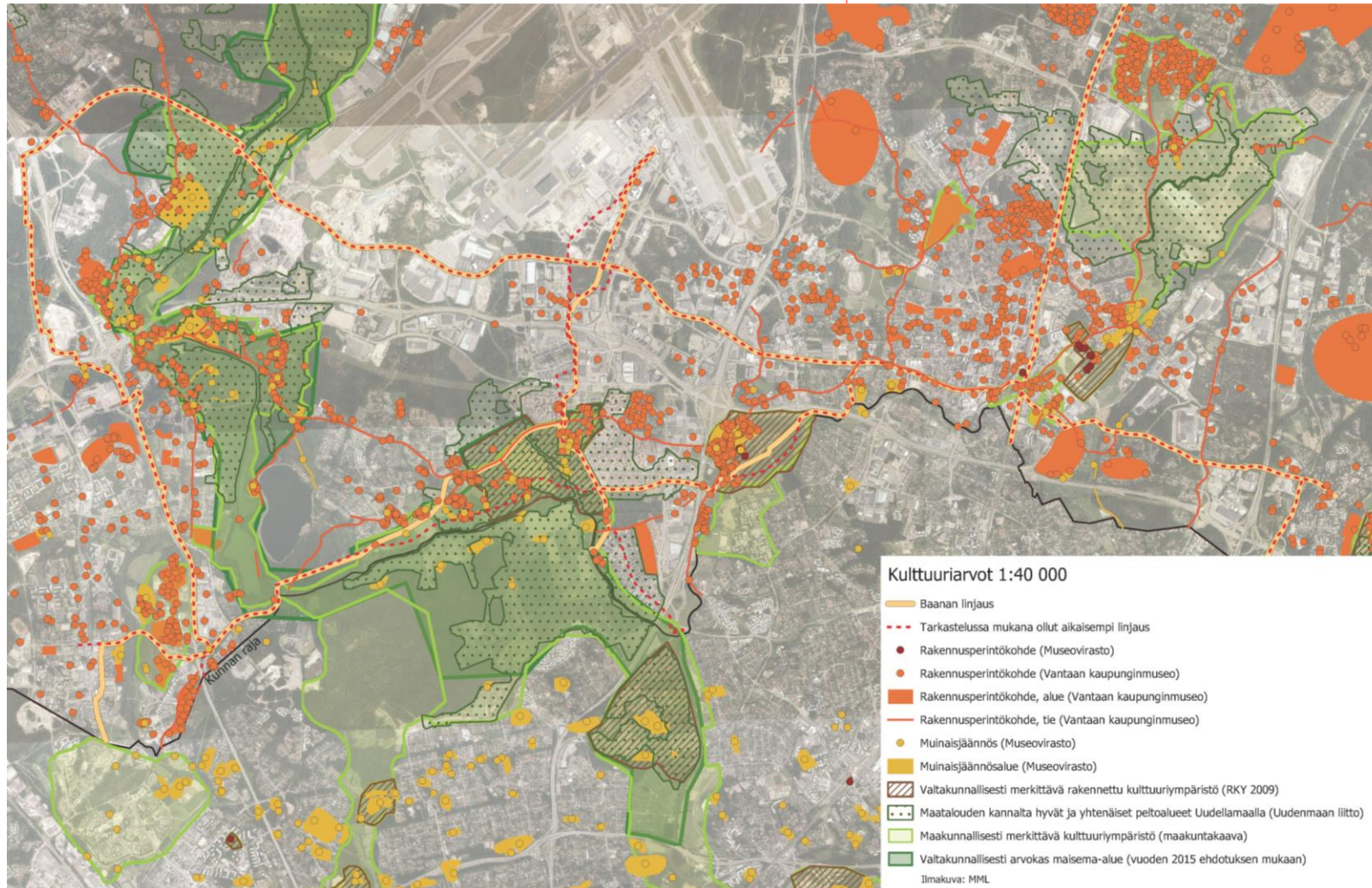
Baanojen sijoittuminen nykyisten väylien varteen aiheuttaa sen, että vaikutukset kulttuuriympäristöön jäävät vähäisiksi. Silvolan ja Tammiston välillä Vantaanjoen avoimessa kulttuurimaisemassa on suuri määrä kulttuurimaisemaan liittyviä maisema-arvoja, rakennusperintökohteita ja muinaisjäännöksiä. Tällä alueella linjauksen sijoittumista tutkittiin tarkemmin.

Backaksen alue ja Helsingin Pitäjänkirkon alue erottuvat kartalla kulttuuriympäristöjen arvotihentymänä. Molemmilla alueilla baanalle etsittiin linjaus, joka säästää maiseman kulttuuriarvot. Backaksessa reitti noudattaa nykyisiä tielinjoja. Helsingin Pitäjänkirkolla reitti tukeutuu nykyiseen ties-töön ja noudattelee hautausmaan nykyistä reunaa.



Baanan linjausten sijoittuminen ympäristöön suhteessa Vantaan kulttuurimaisemiin ja suojelukohteisiin

46





Myyrmäki-Tikkurila-maastolinjauksen sijoittuminen maisemaan välillä Silvola-Tammisto

Vantaanjokilaakson viljelyseutu on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue. Jyrkkätörmäinen Vantaanjoki mutkittelee kallio- ja metsäselänteiden rajaamalla peltoaukeilla, jotka on muokattu vanhaan merenpohjaan. Alueen asutushistoria on hyvin vanha, ja Vantaanjokilaakson alueelta on löydetty jäänteitä kivikautisesta asutuksesta. Nykyinen kyläasutus perustuu ruotsalaiseen uudisasutukseen keskiajalla. Vantaanjoki (jokiuoma) on vuollejokisimpukan elinympäristö ja Natura-aluetta.

Tarkastelualue Silvolasta Tammistoon on ollut pitkään asuttuna. Nykyiset pellot ovat olleet viljeltyjä jo 1600-luvulta. Vanhassa kulttuurimaisemassa esiintyy sekä muinaisjäännöksiä että runsaasti rakennusperintökohteita, onhan alueella kulkeva Ylästöntiekin osa historiallista Kunninkaantietä.

Silvola – Tammisto -välin peltomaisema on tällä hetkellä pääkaupunkiseudulla poikkeuksellisen ehjä ja yhtenäinen. Helsingin puolella Haltialan tilalla ylläpidetään maaseudun kulttuurimaisemaa peltoineen, metsineen ja perinteisine rakennuskantoineen. Vantaan kaupungin alueella rajaukset ovat osin metsäisiä. Osin rajauksen muodostaa uusi asutus, jolle laaja jokilaakson peltomaisema siihen liittyvine rakennuskantoineen ja luontoarvoineen on vetovoimatekijä.

Maisemaa havainnollistetaan kartalla. Siinä esitetään yhteenveto alueen koetusta maisemasta ja baanalinjauksen sijoittumisesta maisematilaan. Alue on jaettu neljään osaan, joita kuvataan seuraavalla sivulla tarkemmin.

Jos Baana sijoitettaisiin joen rantaa seurailemaan, se tulisi kantavuuden varmistamiseksi perustaa noin sadan metrin päähän joen rannasta. Tästä seuraisi, että koko baanin ja joen välinen alue olisi käytännössä viljelykelvoton, sillä peltolohkon laskennalliseksi vähimmäispinta-alaksi arvioidaan 3,5 ha (Uudenmaan liitto 2011). Seurauksena menetettäisiin sekä avoin maisema että avoimiin biotooppeihin liittyvät luonto- ja virkistysarvot.



Joen rannassa on 20-40 metriä jyrkkää rantatöyrästä, joka ei sovellu viljelyyn eikä muuhun käyttöön.



Myyrmäki-Tikkurila-maastolinjauksen sijoittuminen maisemaan välillä Silvola-Tammisto

1. Lännessä Silvolan tekojärven eteläpuolella kasvavat Pitkäkosken luonnonsuojelualueen rinnelehdot sekä Silvolanmetsän lehdot ja runsaslahopuustoiset kangasmetsät, jotka on rauhoitettu vuonna 2017. Silvolaanmetsä on linnustoltaan erityisen arvokas ja osa merkittävää ekologista käytävää Helsingin keskustasta Kehä III:n pohjoispuolisille alueille. Alueen luonnonrauhaa häiritsee voimajohtolinja, jonka yhteyteen on rakennettu suosittu ulkoilu- ja pyöräreitti.
2. Ylästönrannan alueella pientaloasutuksen ja joen välissä on rappeutuvaa viljelymaisemaa. Jokirannassa sijaitsee jokunen pientalo, jotka estävät tässä kohdin rantaan pääsyn. Muutoin joenrannat ovat jyrkät, ja niiden edessä on pienialaisia peltoja. Lännessä maanomistajana on Vantaa, ja pellot ovat umpeen kasvaaneet. Itään mentäessä maanomistus on yksityistä ja pellot ovat viljelyssä. Alueella on arvokasta ketokasvillisuutta sekä purolehto ja vanhan asutuksen jäänteitä että uudempaa kulttuurimaiseman rakennuskantaa.
3. Tolkinkylä ratsastustalleineen kohoaa viljelymaisemasta hyvin säilyneenä eloisana maalaismiljöönä ja metsäisenä moreeni- ja kalliosaarekkeena, josta löytyy muinaisjäännöksiä, maaseudun rakennusperintökohteita, vanha kylätien linjaus ja myös kasvillisuudeltaan arvokas korpipainanne.
4. Kohdealueen laajimmat ja yhtenäisimmät peltokokonaisuuudet kuuluvat valtakunnallisesti merkittävään Backaksen, Elannon suurtilan alueeseen, johon liittyy myös arvokas rakennuskanta. Ruutinkosken rantatöyräät ovat rauhoitettua luonnonsuojelualueutta, ja myös Krakanojan vartta kaavaillaan rauhoitettavaksi. Ojan varressa on pikkutikkametsikkö. Pellolla viihtyvät peltosirkut (EU-direktiivilaji).



Myyrmäki-Tikkurila-maastolinjauksen sijoittuminen maisemaan välillä Silvola-Tammisto



Jokirantojen rantareitit ovat Vantaan viheralueohjelman kärkihankkeita (Viheralueyksikkö 2012). Tarkastelualueelle on kaavailtu ulkoilureittiä. Viheralueohjelmassa todetaan, että maaperän ollessa pehmeää jokirantareitti voi olla kapea, kevyesti perustettu polku. - Luultavasti ulkoilupolun tapaan perustettu kevyt polku voitaisiin sijoittaa rantatöyrään ja pellon rajaan, jolloin siitä ei olisi merkittävää haittaa pellon viljelylle.

Lisäksi Vantaanjokilaakson viljelymaisemassa joenranta on pääosin avoin ja vain kahdessa kohdassa on asutusta alle 100 m päässä joenrannasta. Ranta on jokamiehenoikeudella käytettävissä peltoalueillakin niin kauan kuin käyttö ei haittaa viljelyä.

Kuva: Ote ulkoilureitistön yleissuunnitelmaluonnoksesta 2015



1



1/2



2



2/3

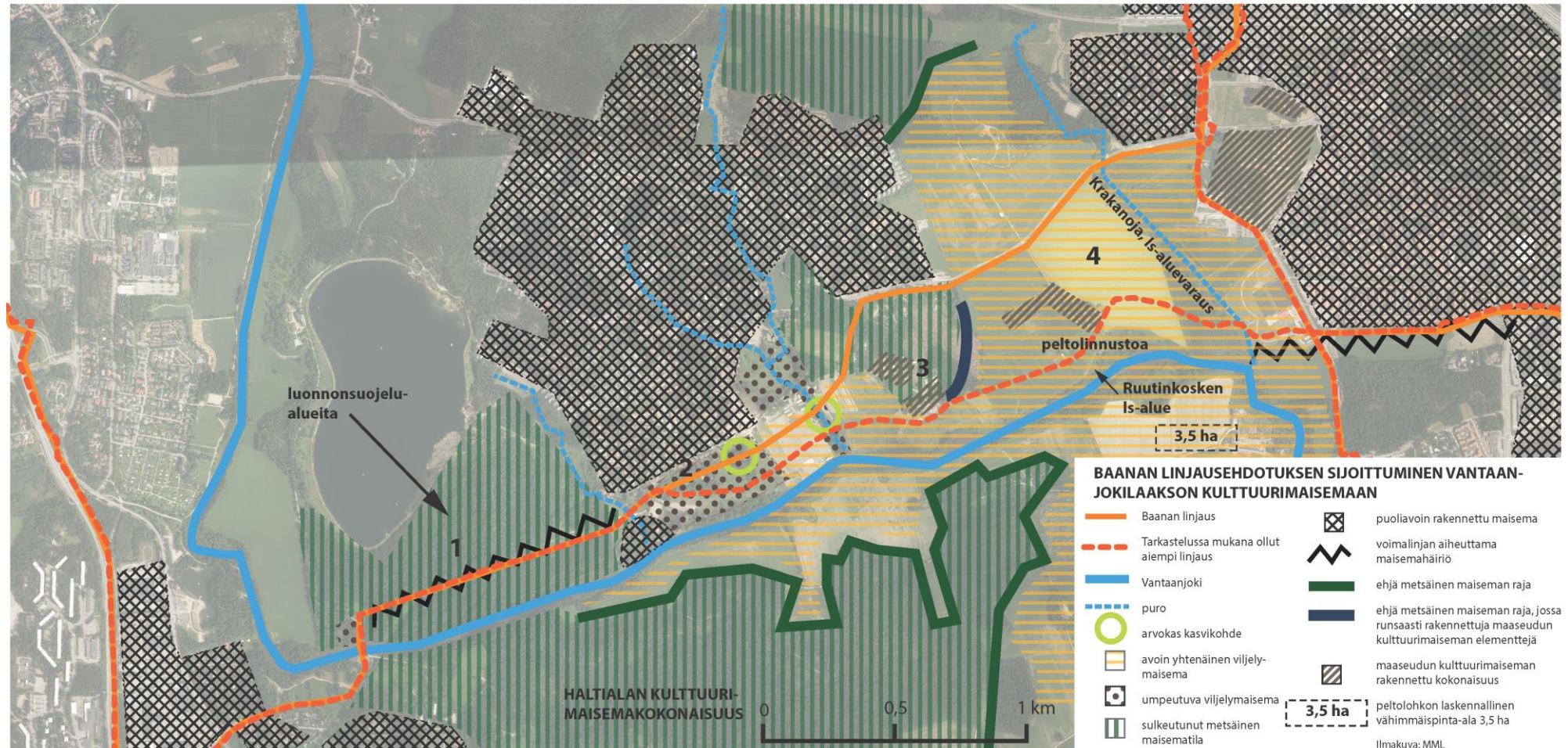


4



Myyrmäki-Tikkurila-maastolinjauksen sijoittuminen maisemaan välillä Silvola-Tammisto

50





Kirjalliset lähteet

- LS-alueiden rauhoituspäätökset: Silvolanmetsä, Ruutinkoski Koillinen, Ruutinkoski pohjoinen
- Muukka & Mäkynen 2005, Kulttuurimaisemaselvitys
- Mäkynen 2017, Vantaan viherrakenneselvitys
- Ojala (ei päiväystä), Vantaan luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet
- Ojala 2018, Selvitys Vantaan ekologisista yhteyksistä
- Ulkoilureitistön yleissuunnitelma, luonnos, 2015
- Uudenmaan liitto 2011, Maatalouden kannalta hyvät ja yhtenäiset peltoalueet Uudellamaalla. Uudenmaan liiton julkaisuja E 115 – 2011.
- Uudenmaan liitto 2016. Missä maat on mainioimmat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt. Uudenmaan liiton julkaisuja E 176 – 2016.
- Vantaan viheralueohjelma 2011-2020