



Pohjoisbaanan yleissuunnitelma: karttakyselyn vastusten kooste - tiivistelmä

13.1.2022

Kyselyn tausta

- Kysely oli auki 29.11.-19.12.2021 (3 vkoa)
- Kyselyyn vastasi noin 400 henkilöä
- Kyselyssä vastaajia pyydettiin kommentoimaan suunnitelmaa osa-alueittain, jotka olivat
 - Käpylä-Oulunkylä
 - Oulunkylä-Vantaanjoki
 - Vantaanjoki-Pukinmäki
 - Pukinmäki-Malmi
 - Malmi-Tapanila
 - Tapanila-Puistola
- Lisäksi lopussa oli mahdollisuus jättää yleisiä kommentteja liittyen Pohjoisbaanan yleissuunnitelmaan.
- Tekstikenttiin kirjoitettujen vastausten lisäksi kyselyssä annettiin vastauksia suoraan kartalle, jotka on koottu verkkoselaimelle: http://hankkeet.info/Pohjoisbaana_kyselytulokset_1/
- Tässä esitetyn yhteenvedon lisäksi vastaukset on koottu kokonaisuudessaan erilliseen tiedostoon.

Yleiset kommentit suunnitelmasta

Kyselyn vastauksissa Pohjoisbaanaa pidettiin yleisesti hyvin tervetulleena alueelle ja suunnitelmaa pidettiin onnistuneena.

Baanan linjaus

- Tärkeänä pidettiin mahdollisimman suoraviivaista ja tasaista reittiä, jolla olisi mahdollisimman vähän risteämisiä muun liikenteen kanssa.
- Puistolinjaukset jakoivat mielipiteet kahtia erityisesti Taivaskalliossa ja Tapanilassa. Osan mielestä puistolinjaus olisi mukavampi reittinä, vaikka se kiertäisi hieman. Toisaalta puistolinjauksia vastustettiin myös paljon ja niiden koettiin heikentävän alueen virkistyskäyttöä sekä aiheuttavan vaaratilanteita puistossa liikkuvien ja pyöräilijöiden kesken.
- Linjaus radan varressa koko Pohjoisbaanan matkalla sai laajan kannatuksen. Reitin tuulelta ja raidemelulta suojaamiseen toivottiin kiinnitettävän huomiota.

Yhteydet muuhun pyörätieverkkoon

- Liityntäkohtien parempi suunnittelu (vrt. nykytilanne). Asemanseuduilla liittyminen ja poistuminen helpoksi.
- Vantaan kaupunki pitäisi houkutella mukaan kehittämään Pohjoisbaanan jatkoa omalla alueellaan

Investoinnit Pohjoisbaanalla

- Osa vastaajista piti siltojen ja kalliroleikkausten kustannuksia suurina niistä saataviin hyötyihin nähden. Kapeita osuuksia, kuten siltoja, oltiin valmiita sietämään, jos se tarkoittaisi esimerkiksi enemmän pyöräteitä jonnekin muualle. Toisaalta toivottiin, että linjaus toteutettaisiin kerralla laadukkaasti, eikä liikaa säästään. Vastaajat myös toivoivat, että investoinneista saatavat hyödyt perusteltaisiin hyvin.

Luonto

- Pohjoisbaanan toteuttamista toivottiin puita ja luontoa säästään ja luontoarvoja kunnioittaen. Baanan varteen toivottiin myös mahdollisuuksien mukaan uusia puita ja viherkaistoja.

Liikennemuotojen erottelu

- Erityistä huomiota toivottiin kiinnitettävän kohtiin, joissa läpikulkeva liikenne kohtaa paikallisen liikenteen (asemalle kulkijat, ulkoilijat).
- Pyöräkadut nähtiin esitetyille osuuksille pääasiassa toimivina ratkaisuinä nykyisillä ajoneuvoliikenteen määrillä.

Palvelut Pohjoisbaanan varrella

- Pohjoisbaanan varteen toivottiin vesipisteitä juomapullon täyttöä varten erityisesti Vantaanjoelle. Asemien yhteyteen toivottiin pyöränhuoltopisteitä ja pyöräparkkeja.
- Kahvilapalveluja toivottiin erityisesti Oulunkyläntien puistoalueen tuntumaan.

Kyselyssä esiin nousseita vaaranpaikkoja nykyisellä linjauksella:

- Liittymäkohta Panuntieltä Taivaskallion linjaukselle
- Liittyminen Pohjoisbaanalle Myllypellontieltä Oulunkylässä
- Vantaanjoen sillan ylittävän liikenteen ja joenvarren ulkoilureitin liikenteen risteämiskohdat
- Kehä I:n ylitys
- Malminkaaren itäpuolen liittymät (erit. kauppakeskuksen kohdalla ja Teerisuontielle)
- Puistolan alikulun kohta

Yhteenvedo: Käpylä-Oulunkylä



- Mielipiteet jakautuivat melko tasaisesti Taivaskallion metsäreitin ja radan varren linjauksen kesken. Osa piti nykyistä metsäreittiä viihtyisänä, suojaisana ja riittävän leveänä, kun taas osa katsoi suoran ja tasaisen reitin kuuluvan baanalle.
- Radanvarsi nähtiin tuulisena ja epäviihtyisänä.
- Ulkoilijoiden ja pyöräilijöiden liikkuminen samalla reitillä sekä hiekkasiilon kohta sekä sen aiheuttama raskas liikenne nähtiin turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta hankalina.
- Metsää ja luontoarvoja halutaan suojella Taivaskallion kohdalla. Myös tämän vuoksi radan varren reitti sai kannatusta.
- Kallioleikkaus Käpylän aseman eteläpuolella olevan sillan alla jakoi mielipiteet. Osan mielestä levennys tulee tarpeeseen ja samoin pyöräliikenneyhteyksien kehittäminen radan toiselle puolelle. Moni kuitenkin piti parannustoimenpidettä kalliina siitä saataviin hyötyihin nähden.

- Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden risteäminen Käpylän aseman kohdalla nähtiin haasteena, johon on syytä kiinnittää suunnittelussa erityistä huomiota.
- Yhteydet Panuntielle toivottiin otettava huomioon.

*"Onko suunnitelmissa huomioitu liittyminen baanalta Panuntielle ja edelleen Aseseppäntielle? Näiden varrella on radan molemmin puolin paljon työpaikkoja ja ammattiopistojen toimipisteet, joihin kuljetaan paljon pyörällä. **Pelkkä suora baana ei riitä vaan tarvitaan myös hyvät liittymismahdollisuudet.**"*

"Nykyisen pyörätien ja junaradan väliin jäävä metsäkaistale sisältää paikoin erittäin vanhaa (jopa 200 v) puustoa ja siihen on muodostunut hiljattain runsaasti lahoppuuta. Maassa nyt olevat lahorungot, vanhat elävät kuuset ja haavat ovat oleellinen resurssi Taivaskallion alueelle kehittyneen vaateliaan lahoppuulla elävän lajiston jatkuvuuden turvaamisessa. Ekologiselta kannalta vastaavaa puustoa ei valitettavasti ole myöhemmin mahdollista korvata uutta puustoa istuttamalla. Metsäkaistaleella on todennäköisesti merkitystä myös sen kannalta, että se suojaa Taivaskallion rinteiden vanhaa varjoista kuusikkoa ja sen lajistoa avoimen rata-alueen reunavaikutuksilta."

Yhteenvedo: Oulunkylä-Vantaanjoki



- Mielipiteet jakautuivat melko tasaisesti uuden sillan rakentamisen ja tilan jakamisen vanhalla sillalla kesken. Moni koki, että nykyinen silta riittää nykyisillä liikennemäärillä ja uuden sillan kustannus olisi liian suuri sen tuomiin hyötyihin nähden. Toisaalta nykyinen silta koettiin liian kapeaksi nopealle pyöräliikenteelle, koiran ulkoiluttajille ja muille ulkoilijoille. Sillalle myös jäädään katselemaan maisemaa.
- Vantaanjoen varren ulkoilureittien ja Pohjoisbaanan risteävä liikenne nähtiin ongelmallisena sillan molemmissa päissä, mutta erityisesti sillan pohjoispuolella. Uuden sillan toivottiin ylittävän joenvarren ulkoilureitit.
- Suunnitteluosuuden mäkisyys nykyisellään koettiin haasteena ja uuden sillan toivottiin tuovan korkeuseroihin helpotusta. Korkeuserot ja liian kapea tila nähtiin vaarallisina erityisesti talvella, jolloin lumi vie osan tilasta ja pysähtyminen vauhdista on hitaampaa pyöräillessä.
- Vanha silta ja sen virkistysellinen merkitys haluttiin säilyttää. Myös puiden säilyttämistä alueella pidettiin tärkeänä.
- Nykyinen yhteys Veräjälaksoon (Otto Brandtin tielle) koettiin turvattomana, koska liittymäkohdassa pyöräilijöillä on suuret nopeudet. Turvallinen yhteys Veräjälaksoon nähtiin tärkeänä.

Yhteenveto: Vantaanjoki-Pukinmäki



- Uuden baanasillan rakentaminen radan varteen sai laajan kannatuksen ja samoin suoraa linjausta Ratavallintietä pitkin pidettiin yleisesti parempana kuin Savelanpuiston linjausta. Osa vastaajista näki Ratavallintien nykyisen autoliikenteen ja pysäköintipaikat haasteena pyöräliikenteen turvallisuudelle. Useimmat näkivät kuitenkin pyöräkadun toimivana ratkaisuna autoliikenteen vähäisen määrän takia.

”Linnunlaulun mäen ohella tämä on toinen tärkeimmistä parannettavista paikoista pääradan varren reitillä.”

”Uudelle kehän ylittävälle baana-sillalle voisi asentaa itäreunalle jonkinlaisen melua torjuvan seinänkin! Lasia tai vaikkapa köynnöskasveja niin että ei tarvis nähdä ja kuulla kehätietä yliksen kohdalla! Kivikon vihersillan tyyppinen olisi aivan mahtava ja toisi vihreyttä nykyisiin niin betonimaiseen paikkaan! Sellainen olisi varmasti myös jalankulkijoiden suosiossa ja nostaisi huimasti alueen fiilistä ja ilmettä.”

”Mielestäni paikalliset asukkaat menettäisivät enemmän kuin baanailijat saisivat, sillä Savelanpuiston hiekkatiet ja pellot ovat monille alueen (Savelan, Pihlajamäen, Pihlajiston ja Viikinmäen) asukkaille tärkeää kävely- ja virkistysaluetta isojen teiden keskellä.”

Yhteenvedo: Pukinmäki-Malmi

- Kaksisuuntainen baanaratkaisu nähtiin parempana vaihtoehtona sen turvallisuuden takia.
- Lisäksi tärkeänä pidettiin mahdollisuutta pyöräillä myös Malminkaaren itäreunassa, sillä suuri osa pyöräilijöistä on menossa kauppakeskukseen.
- Osa vastaajista näki kääntymiskaistojen poistumisen ongelmallisena mm. hälytysajoneuvojen esteettömän kulun takia.
- Malmin kohdalla sujuva liittyminen muihin pyöräväyliin ja asemalle nähtiin erityisen tärkeänä.



Yhteenvedo: Malmi-Tapanila

- Reititystä katuverkkoa pitkin pidettiin huonoimpana vaihtoehtona korkeuserojen ja muun liikenteen takia.
- Hieman suurempi osa vastaajista kannatti junaradan varressa olevaa reittiä puistoreitin sijaan. Puistoreitti koettiin viihtyisänä, mutta sen nähtiin yhtyvän huonosti aseman ja radan länsipuoleiseen liikenteeseen.
- Moni piti tärkeänä, että puistoalueen reitti rauhoitetaan pyöräliikenteeltä. Myös suolauksen vaikutus Longinojaan nähtiin uhkana.



*”Jäkälätien skippaisin suoralta kädeltä.
Radanvarsi on paras pitkänmatkalaisten kannalta.
Maisemien ja viihtyvyyden näkökulmasta
Longinojan varren reitti on ylivoimaisesti paras.”*

Yhteenvedo: Tapanila-Puistola

- Pyöräkadun nähtiin sopivan tälle osuudelle hyvin vähäisen ajoneuvoliikenteen takia, mutta suunnittelu tulee tehdä huolellisesti, ettei vaaratilanteita autoliikenteen kanssa synny. Alueen asukasmäärän epäiltiin lisäävän liikennettä.
- Pyöräkatu puoltaa useat pihaliittymät osuudella, jotka nyt koetaan vaarallisina pyöräilijöille.
- Alankotien pyöräkadun liittyminen Kuusitielle nähtiin haasteellisena. Suunnitteluun kiinnitettävä erityistä huomiota.
- Baanaa tulee jatkaa Vantaan rajalta Tikkurilaan saakka.
- Alankotien ja Raidepolun pysäköintipaikat on tarpeen säilyttää erityisesti koska alueen asukasmäärä on kasvamassa.



Erityisesti Suurmetsäntien siltaa pidettiin liian kapeana nykyisellään.

”Olisi hyvä, että olisi pohdittu pyöräyhteydet muille pääreiteille esim. Stravan dataa hyödyntämällä. Näiltä seuduilta vaihdetaan lenkille sitten eri suuntiin.”