



Vantaan kaupunki
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki

Lausuntopyyntönnä 19.9.2019

Lausunto Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausuntoa koskien Vantaan ratikan yleissuunnitelmaa lentoasemalta Tikkurilan kautta Mellunmäen metroasemalle. Lausuntoa on pyydetty sekä yleissuunnitelmasta että raitiotien toteuttamisesta.

Vantaan ratikka risteää valtion maantien kanssa seitsemässä kohtaa: kolmesti kt 50 (Kehä III) kanssa, sekä kt 45 (Tuusulanväylä), vt 4 (Lahdenväylä), st 140 (Lahdentie) ja vt 7 (Porvoonväylä) kanssa.



Risteämiset Kehä III kanssa on hoidettu eritasossa joko olemassa olevien alitusten kautta tai itäisimmän uusittavan ylikulkusillan kautta. Rakentamisen aikaiset haitat Kehä III kulkevalle liikenteelle tulee minimoida.

Tuusulanväylän ylittävä silta on suunniteltu purettavaksi ja korvattavaksi uudella sillalla. Ratikan pysäkit on sijoitettu sillalle, jolloin kävelymatka

28.10.2019

Tuusulanväylän bussipysäkeille on kohtuullinen ja pysäkit muodostavat vaihtopaikan.

Lahdenväylän ratikkapysäkit on suunniteltu väylän länsipuolelle. Lahdenväylän bussipysäkit eivät sijaitse aivan ratikan ylikulun tuntumassa, jolloin kävely-yhteys varsinkin pohjoiseen suuntaavalta bussipysäkiltä muodostuu pitkäksi.

Lahdentien (st 140) ylittävä silta on suunniteltu purettavaksi. Lahdentien ja Kyytitiellä kulkeva raitiotie risteävät tulevaisuudessa tasossa liikennevalo-ohjatussa liittymässä. Liittymä on hieman länteen Lahdentien tämänhetkisestä linjauksesta ja vastaavasti Lahdentien linjaus muuttuu hieman uuden tasoliittymän vuoksi. Asemapiirustuksiin on kirjattu ”Tuleva SEKV-reitti, jonka käyttö suurilla erikoiskuljetuksilla on niin vähäistä, että ajolankojen nostolaitteistoa ei tarvita. Ajolangat liittymässä tulee asentaa mahdollisimman korkealle.” Ylityksestä tulisi näyttää koko alueen kokonaisuus. Ennen järjestelyjen tekemistä maantien tulee olla muutettuna kaduksi. Lahdentie on suurten erikoiskuljetusten reitti (7mx7mx40m). Kaduksi muutettaessa on huolehdittava reitin säilymisestä tai osoitettava korvaava reitti. Kaikkein hankalin tilanne erikoiskuljetusten kannalta on, jos erikoiskuljetusreitti ja ratikka kulkevat samansuuntaisesti. Risteämiset ja ajolankojen nostot ovat helpommin toteutettavissa.

Porvoonväylän ylittävät sillat puretaan ja korvataan uudella. Porvoonväylää lähinnä olevat ratikkapysäkit on sijoitettu merkittävästi sivuun Porvoonväylästä, jolloin toimiminen yhdessä Porvoonväylän kanssa tehokkaana vaihtopysäkinä ei käytännössä toteudu. Erillistarkastelussa on testattu uuden pysäkin sijoittamista Porvoonväylän läheisyyteen sen pohjoispuolelle. Uusi pysäkki pidentää matka-aikaa koko ratikkareitillä ja vähentää nousuja muilla pysäkeillä pienen lisäviiveen vuoksi. Valtatien järjestelyjen, mm. pysäkkien tulisi näkyä samassa suunnitelmakuvassa. Lisäksi rampin pää tulee korjata Väylästä tulleen ohjeistuksen mukaiseksi jatkosuunnittelussa siten, että Länsimäentiehen liittyvän rampin päähän ei tule saareketta ja jalankulku- ja pyörätie suoristetaan. Lisäksi Länsimäentiestä poistuvaan ramppiin ei tule saareketta, jalankulku- ja pyörätie suoristetaan ja Länsimäentien ylittävä suojatie siirretään niin pohjoiseen kuin mahdollista ennen bussipysäkin viistettä.

Vaihtopysäkeistä on raportissa mainittu, että ”vaihtopysäkit kaukoliikenteen bussien kanssa ovat tärkeä osa koko joukkoliikennejärjestelmää. Ne on hyvä toteuttaa samassa yhteydessä ratikan toteuttamisen kanssa”. Lisäksi jatkotoimenpiteissä on kirjattu, että ”Lahdenväylän vaihtopysäkkien toteutuksen aikataulut ratikkahankkeen yhteyteen.” Vaihtopysäkkien tarve ja mahdollisuus liittyä seudulliseen poikittaiseen liikenteen valtateiltä muodostuu ratikan rakentamisesta, ja näin ollen bussipysäkkien rakentamisen tulee olla sidottu ratikan rakentamiseen ja toteutuksen tulee olla samanaikainen raitiotien rakentamisen kanssa. Vaihtopysäkit tulisi käsitellä raportin yhteenvedossa ja korostaa tärkeyttä samanaikaiseen toteuttamiseen.

28.10.2019

Suunnitelmissa varikko on osoitettu siten kuin Vantaan yleiskaavassa. Koska kiinteistö kuitenkin rajautuu maantiekiinteistöön, tulee hanke suunnitella siten että maantien liikenteelle ei aiheudu haittaa.

Vantaan ratikka kohtaa reitillään useamman kerran erikoiskuljetusten reitin. Tämä on huomioitava jatkosuunnittelussa ratasähköjohtimien nosto- tai laskemiskorjauksina ja/tai muina teknisinä suunnitelmaratkaisuin. Erityisesti risteämiskohdat raitiotien ja erikoiskuljetusreitien välillä ovat haasteellisia. Ajolankojen siirtely aiheuttaa sähkökatkoksen ja vaikutus voi ulottua koko raitiotielinjaan, mikäli sähköistystä ei ole suunniteltu osittellusti.

Vantaan ratikka mahdollistaa yhdyskuntarakenteen tiivistämisen kestävään kulkumuotoon tukeutuen raitiotien reitin varrella ja etenkin sen pysäkkien ympäristössä. Raitiotien toteuttaminen edistää kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmän muodostumista. Se myös kytkee reitin varrella sijaitsevat alueet seudulliseen raideverkkoon pääradan, Kehäradan, metron sekä tulevaisuudessa laajentuvan Helsingin raitiotieverkon kautta.

Raitovaunujen melua on tarkasteltu koko linjalta, huomioiden päiväajan ja yöajan melutasot. Laskennat on tehty oletetulla kalustolla, joten kaluston ja sen melutietojen tarkentuessa laskennat on syytä tehdä uudelleen, mikäli nyt käytetyt melutasot poikkeavat merkittävästi käyttöön otettavasta kalustosta. Myös tärinä ja runkomelutarkasteluissa tulee arvioida nyt tehtyjen selvitysten riittävyys, kun kalusto ym. tiedot tarkentuvat.

Raitovaunujen aiheuttaman melun osalta tulee erityisesti kiinnittää huomiota melun enimmäistasoihin ja niihin radan kohtiin, joista aiheutuu poikkeavan voimakasta melua, kuten vaihteet, kaartet jne. Keskiäänitasoon suhteessa raitovaunujen aiheuttama melu pysyy pääosin kohtuullisena, mutta joissakin kohteissa tulee mahdollisuuksia meluntorjuntaan selvittää jatkosuunnittelussa. Erityistä huomiota tulee kiinnittää siihen, että rakennusten sisällä päästää ohje- ja suositusarvoihin. Piha-alueiden osalta tarkastelussa tulee huomioida myös tieliikenteen aiheuttama melu.

Yleissuunnitelmassa ei ole tarkasteltu runkomelun leviämistä raitiolinjan ympäristöön. Koska reitti kulkee pääosin jo rakennetussa ympäristössä, tulee runkomelun vaimentaminen toteuttaa raitiotien rakentamisen yhteydessä. Mahdollisten uusien rakennusten yhteydessä voitaisiin harkita vaimentamisen toteuttamista myös rakennuksissa. Raitiotien rakentamiseen liittyen on odotettavaa, että asuinrakentamista tullaan tiivistämään ratalinjan läheisyyteen. Jatkosuunnittelussa tulisi miettiä kumpi on kustannustehokkaampaa ja joustavampaa, toteuttaa runkomelueristys pääasiassa raidelinjalla vai uusissa rakennuksissa. Asuinrakennusten lisäksi runkomeluhaittojen arvioinnissa tulee huomioida myös muut mahdolliset runkomelulle herkäät toiminnot.

Tärinäselvitys on tehty perustuen kokemuksiin aiemmista vastaavista kohteista sekä kirjallisuusselvityksiin. Selvitys on luonteeltaan suuntaa antava ja alustava. Tärinäselvitystä tulee tarkentaa hankkeen suunnittelun

28.10.2019

edetessä. Tärinäselvityksessä arviointi oli tehty mahdollisen ihmisten kokeman haitan ja häiriön kautta. Tärinävaikutuksia arvioitaessa tulee jatkossa asutuksen lisäksi huomioida myös mahdolliset muut tärinälle herkät toiminnot, jotka sijoittuvat raitiovaunulinjan läheisyyteen. Tärinän vaimennustoimet tulee huomioida ja toteuttaa ratarakenteissa.

Hulevesien ja tulvariskin osalta tai luonnonsuojelun kannalta ei Uudenmaan ELY-keskuksella ole Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta huomautettavaa.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty. Asian on esitellyt Projektipäällikkö Krista Kumanto-Kooni ja ratkaissut Yksikön päällikkö, Liikennejärjestelmä Johanna Järvinen.

Jakelu

Tiina Hulkko / Vantaan kaupunki

Tiedoksi

Helsingin seudun tiimi / Uudenmaan ELY-keskus

Tämä asiakirja UUELY/10657/2019 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUELY/10657/2019 har godkänts elektroniskt

Järvinen Johanna 31.10.2019 13:22

Kumanto-Kooni Krista 31.10.2019 13:18