

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Viite: Lausuntopyyntö 19.9.2019

Lausunto Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta

Väylävirasto on tutustunut suunnitelmaan ja antaa lausuntonsa liikennejärjestelmän ja rautateiden näkökulmasta.

Liikennejärjestelmä, solmut

Vantaa ratikalla on vaikutuksia valtakunnalliseen ja seudulliseen liikennejärjestelmään Lentoasemalla, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Mellunmäessä, vaikka eniten hanke vaikuttaa paikalliseen liikkumiseen.

Lentoasemalla hanke kytkee ratikan lähivaikutusalueet tiiviisti kansainväliseen ja kansalliseen lentoliikenteeseen. Tikkurilan aseman vaihtoyhteydet parantavat ja nopeuttavat huomattavasti yhteyksiä ratikanvarren alueilta muualle Suomeen. Vaihtoyhteyksien paraneminen tuottaa myös huomattavan osan ratikkavaihtoehdon osoittamista hankkeen kokonaisuhyödyistä. Hakunilassa raitiotie ja valtatie 4 risteävät ja risteyspaikka luo mahdollisuuden bussi- ja raitiotieliikenteen vaihtopaikkaan. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida kaikilla vaihtopaikoilla sujuvat vaihtoyhteydet.

Liikennejärjestelmä, maankäyttövaihtoehdot

Maankäytön lähtöoletukset on tuotettu ratikan yleissuunnitelmaan osana Vantaan yleiskaavatyötä ja ratikkavaihtoehdon maankäyttö vastaa Vantaan yleiskaavan 2020 luonnosta. Tässä työssä on arvioitu, että maankäyttö on erilainen hanke- ja vertailuvaihtoehdossa. Vuoteen 2050 hankevaihtoehdossa Vantaalla on noin 10 000 asukasta ja 4 000 työpaikkaa enemmän kuin vertailu-vaihtoehdossa. Raitiotien lisäkapasiteetin arvioidaan mahdollistavan voimakkaamman maankäytön kehittämisen, ja ratikan katsottiin kiihdyttävän rakentamista Vantaalla kokonaisuudessaan. Maankäytön kokonaisvolyymi eroaa vertailu- ja hankevaihtoehdon välillä kuitenkin vasta vuoden 2050 ennusteessa. Monissa selvityksissä on pystytty osoittamaan, että raidehanke generoi tiiviimpää uutta maankäyttöä ja että uusi maankäyttö on tiiviimpää kuin ilman raidehanketta. Tiiviimpää maankäyttöä syntyy raidehankkeen myötä lähinnä asemien ja pysäkkien lähivaikutusalueelle. Maankäytön määrä vaikuttaa suoraan asukas- ja

31.10.2019

työpaikkamääriin ja edelleen hankkeen kannattavuuteen. Vaikutusten läpinäkyvyyden varmistamiseksi olisi hyvä kuvata menetelmä, miten on päädytty suunnitelmassa esitettyyn asukas- ja työpaikkamäärien lisäykseen. Ratikkavaihtoehdosta olisi hyvä laatia myös herkkyystarkastelu, jossa käytetään vertailuvaihtoehdon VE0+ maankäyttöä.

Tikkurila – Hakkila -rata (Santarata)

Vantaan ratikka on yleissuunnitelmassa suunniteltu siten, että Santarata on mahdollista säilyttää. Suunnitelmassa Tikkurilan aseman itäpuolelle esitettyä porrasta ja luiskayhteyttä ei ole mahdollista toteuttaa, jos Santarata on käytössä. Ratikan ja Santaradan yhteensovittaminen tulee tehdä seuraavissa suunnitteluvaiheissa yhteistyössä Väyläviraston kanssa, ja esimerkiksi paaluvälillä 9700 - 9800 Värитеhtaankadun, ratikan ja Santaradan yhteensovitus vaatii tarkempia tarkasteluja etenkin kaarteissa. Lisäksi suunnitelmassa esitettyjä puita ei voi sijoittaa Santaradan viereen. Vantaan ratikan jatkosuunnittelussa tulee olla mukana radansuunnittelun asiantuntija.

Väylävirasto huomauttaa, että Hakkilaan johtava nykyinen Santarata ja Hakkilassa sijaitsevat radanpidon alueet ovat Väylävirastolle jatkossakin välttämättömiä. Pääkaupunkiseudulla on Suomen kattavin raideverkko ja tihein junaliikenne, minkä johdosta myös kunnossapidettäviä kohteita on paljon ja radan kunnossapidon käytettävissä olevia työrakoja on vähän ja ne ovat lyhyitä. Tämän johdosta radanpidon alueita tarvitaan kattavasti pääkaupunkiseudun ratayhteyksien varrella. Hakkilan nykyinen radanpidon alue on sijainniltaan ja rataverkolle liitynnän kannalta toimiva osa nykyistä tukikohtaverkostoa (Pasila, Iimala, Hakkila, Kerava, Hyvinkää, Riihimäki).

Päärata ja pääradan lisäraidevaraukset

Vantaan ratikan suunnittelu ja toteuttaminen vaikuttavat myös päärataan. Ratikan yleissuunnitelman mukaan ratikka alittaa pääradan, jonka alapuolella on raitiotien pysäkit ja yhteydet hisseillä ja liukuportailta junalaitureille. Jatkosuunnittelussa tulee esittää miten Värитеhtaankadun ja ratikan rakentaminen vaikuttaa junaliikenteeseen ja kulkuyhteyksiin Tikkurilan aseman alueella. Jatkosuunnittelu tulee tehdä yhteistyössä Väyläviraston kanssa. Vantaan ratikan jatkosuunnittelussa tulee olla mukana radansuunnittelun asiantuntija.

Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä on huomioitu pääradan lisäraidevaraukset ja ne tulee huomioida myös jatkosuunnittelun yhteydessä.

31.10.2019

Väyläviraston tekemän linjauksen mukaisesti Pasila – Kerava -rataosalla tulee pitkällä tähtäimellä varautua kahteen lisäraiteeseen (yhteensä kuusi raidetta). Lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavälin varauksia, joiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa ja joista ei ole yksityiskohtaisia suunnitelmia. Vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle on Lentorata, jonka toteutuksesta ei myöskään ole suunnitelmia tai päätöksiä. Väylävirasto on laatinut vuonna 2018 Pasila – Kerava -välin lisäraiteiden aluevaraus selvityksen (Liikenneviraston suunnitelmia 2/2018) lisäraiteiden tilantarpeen selvittämiseksi, saatavilla <http://www.doria.fi/handle/10024/163663>. Pääradan läheisyyteen sijoittuvissa asemakaavoissa ja muissa suunnitelmissa on turvattava lisäraiteiden toteuttamisedellytykset tulevaisuudessa.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Osastonjohtaja

Päivi Nuutinen

Projektipäällikkö

Kaisa Kauhanen

Tiedoksi

Eero Liehu
Antero Kaukonen
Anna Miettinen
Aimo Huhdanmäki
Jukka Peura
Mirja Noukka
Jussi Lindberg
Jukka Karjalainen
Magnus Nygård
Uudenmaan ELY-keskus, L-vastuualue
Uudenmaan ELY-keskus, Y-vastuualue

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Asian VÄYLÄ/6001/00.03.02/2019 asiakirja

Lista allekirjoittajista

Allekirjoittaja

Todennus