
Lähettäjä:

Lähetetty:

maanantai 15. tammikuuta 2024 16.55

Vastaanottaja:

Aihe:

Fwd: Naakkarinteen kadun suunnittelu 2023

Välitetty viesti alkaa:

Lähettäjä:

Päiväys: 24. helmikuuta 2023 klo 12.17.32 UTC+2

Vastaanottaja:

Aihe: Fw: Naakkarinteen kadun suunnittelu 2023

----- Forwarded Message -----

Date: On Friday, February 24th, 2023 at 12:15

Subject: Naakkarinteen kadun suunnittelu 2023

To: kirjaamo@vantaa.fi <kirjaamo@vantaa.fi>, sampo.kiviniemi@vantaa.fi <sampo.kiviniemi@vantaa.fi>, paula.luomala@vantaa.fi <paula.luomala@vantaa.fi>, olli.lappalainen@vantaa.fi <olli.lappalainen@vantaa.fi>, jarmo.stenvik@ains.fi <jarmo.stenvik@ains.fi>, toimisto@uudenmaanliitto.fi <toimisto@uudenmaanliitto.fi>, lausunnot@sll.fi <lausunnot@sll.fi>

Hei,

Saimme Vantaan Kaupungilta postitse aloitustiedotteen Naakkarinteen kadusta helmikuun alkupuolella 2023. Alla on kokemuksia, näkemyksiä ja tarkentavia vaatimuksia Vantaan Naakkarinteen suunnitelmiin. (lähde: https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Aloitustiedote_Naakkarinteen_katusuunnittelu.pdf)

Ehdotetussa katusuunnitelmassa Naakkarinteen alussa tie kääntyy voimakkaasti 404-2-114 kiinteistön rakennusta kohti. Kaupungin laatiman suunnitelman mukaisesti se estää turvallisen liikennöinnin kiinteistölle, koska ajoväylä kiinteistöön on risteysalueella. Se estää kiinteistön omistajaa rakentamasta talousrakennusta Naakkarinteen ja Naakkakujan väliselle alueelle, koska molemmista suunnasta liikennöinti talousrakennukselle on suunnitelman mukaan risteysalueella. Suunnitelma ei ole yleisestikään yhdenvertainen, oikeudenmukainen ja kohtuullinen, että Naakkarinne suunnitellaan kiinteistön tontille koko leveydessään. Kiinteistö 404-2-114 on

vanhan kaavan tiealueen suunnittelun laadinnan ajankohdassa sisältänyt kiinteistön 404-2-352 pinta-alan.

Kiinteistön 404-2-114 katualueella oleva vaja on käytettävissä olevien tietojen mukaan ollut samalla paikalla ennen nykymuotoista rakennuslupaa.

Ehdotettu katusuunnitelma estää liikennöinnin Naakkarinteen päädyssä olevaan kiinteistöön 404-6-289, koska kiinteistön aluella on merkittävä korkeusero tienpintaan nähden ja liikennöinti kiinteistölle estyy kevyen liikenteen väylän ja kiinteistön maanpinnan korkoeroon.

Suunnitelma ei huomioi alueen kiinteistöjen korkeuseroja ja hulevesien kulkeutumista ylempien kiinteistöjen suunnalta alaspäin erityisesti keväällä kun maaperä on roudassa. Alueella on savipohjainen maaperä ja lumien sulamisvedet eivät imeydy maaperään sekä ne edellyttävät kuivattamiseksi avo-ojia. Alueen asukkaat ovat itse pitäneet avo-ojat auki, koska kaupunki ei ole huolehtinut avo-ojien ja ojanpainanteiden kunnossapidosta. Vantaan katukunnossapidon päällikkö on myöntänyt vuonna 2013, että tien reunassa olevien avo-ojien ja ojanpainanteiden kunnossapito kuuluu kaupungille.

21.2.2023 Vantaan vastineesta:

"Katusuunnitelmaluonnoksissa Naakkarinne-kadun ajorata + kevyen liikenteen väylä on esitetty kuivatettavaksi hulevesikaivoihin."

"Naakkarinteen katualueen leveys on kapeahko. Mallin mukaisessa vaihtoehdossa on enemmän tilaa, jolloin kadun hulevedet voidaan käsitellä nurmialueella/ojanpainanteissa."

Vantaan kaupungilla on ollut tiedossa 8.9.2022 lähtien, että Naakkarinteen alueen maaperä on pehmeä ja Naakkakujan alueen tien heikko kunnossapiton aiheuttama tärinä on aiheuttanut rakennuksiin vaurioita. Tieto on toimitettu useamalle viranomaiselle Vantaalla mukaan lukien katusuunnittelussa mukana olevalle Olli Lappalaiselle. Viimeisin maininta asiasta löytyy 10.10.2022 päivätystä viestistä ja tieto löytyy myös Vantaan kirjaamosta sekä Oma Vantaan palautteesta jossa se on merkitty kartalle. Kaupungin 21.2.2023 päivätyssä vastine (alla) väittää asian olevan toisin.

21.2.2023 Vantaan vastineesta:

"Katujen suunnittelussa suunnitellaan tarvittavat pohjanvahvistukset. Rakentamisen aikana siirtymät ja muodonmuutokset minimoidaan suunnittelemalla kaivannot ja työvaiheet asianmukaisesti. Suunniteltaessa kaivantoja lähelle rakennuksia erityistä huomiota kiinnitetään maan vakavuuden sekä siirtymien hallintaan. Tämänhetkisen tiedon mukaan seutu ei kuitenkaan ole niin pehmeätä, että liikennemäärän kasvulla olisi merkitystä tien ympäristössä oleville rakenteille."

Kaavalla 002288 on muutettu liikenne kulkemaan uutta reittiä ja kaupunki ei pysty poistamaan vanhaa tietä käytöstä, koska se on useimmalle Naakkakujan varrella olevalle kiinteistölle ainoa reitti tontille. Syksyllä 2020 kairausta suoritetaan mukaan Naakkakujalla kallio oli pinnassa. Naakkarinteen savipohjainen maaperä on merkittävästi huonompi liikenteelle kuin kairaajan toteama tieto Naakkakujasta. Naakkakujassa olisi riittänyt 0,5-1m levennys katuun, joka olisi merkittävästi parantanut kulkemista olemassa olevaa katua pitkin. Liikennesääntöjä ja merkintöjä muuttamalla voitaisiin käyttää olemassa olevaa katua, mutta erona on kevyen liikenteen etuoikeus tienkäyttöön.

Kaavan 002288 piti siirtää kevyt liikenne vanhaa Naakkakujan reittiä pitkin, joka on kartassa merkitty luontoalueeksi ja liitetään alueen luonnonsuojelualueeseen. Luontoalue ei ole toteutuskelpoinen koska se estää Naakkakujan varrella sijaitsevan kiinteistön 404-2-297 talousrakennukselle liikennöinnin. Kaavan 002288 luonnonsuojelualue ei tule toteutumaan nykyisten katusuunnitelmien mukaisesti.

Alueen asukkaat ovat käyttäneet nykyistä merkittävästi kapeampaa katurakennetta vuosikymmeniä. Alueella on paljon luontoa mm. sammakot viihtyvät kadun reunassa olevissa avo-ojissa, siilit piha-alueilla ja peurat läheisessä metsikössä jotka kulkevat Naakkarinteen yli sekä ympäristössä on hyvin lähellä kaksi luonnonsuojelualuetta. Kunnan luonnoksen leveä katurakenne ei edusta alueen luonnonläheisiä arvoja ja kylämäistä tunnelmaa, joka olisi alueen asukkaiden arvostamien arvojen mukainen (lähde: <https://www.vantaansanomat.fi/paikalliset/4554646>).

Tietä varten otetaan luonnonvaraisia alueita ajoneuvokäyttöön ja uuden leveän tien myötä luonnon monimuotoisuus vähenee, joka on luonnon monimuotoisuuden lisäämisen tavoitteiden vastainen. Nykyinen luonnon monimuotoisuus voitaisiin säilyttää vain rakentamalla kevyelle liikenteelle pitkospuu -yhteys Naakkarinteen päädyistä Lehmustontien uudelle asuinalueelle ilman nykyisen suunnitelman ajoneuvoliikennettä.

Vantaan kuntatekniikan keskuksessa minulle on kerrottu virka-aikana 3.12.2019, että Vantaalla ei voitu ottaa käyttöön ympyräliittymää ennen kun se on otettu käyttöön Ruotsissa. 21.2.2023 päivätyssä vastine (alla) osoittaa ettei kaupungin suunnitteluperiaatteita uudisteta, vaikka Vantaa on osallisena HEVi-innovoinnissa (<https://hevinnovations.fi>) jossa mm. edistetään kestävästä kaupunkirakennetta. Hattulan kunnassa on osoitettu, että muuttamalla vakiintunutta tapaa säästyy kunnan verovarjoja, luontoa ja jää rahaa muihin käyttötarkoituksiin. Leveällä katurakenteella luodaan korkeita korjaus- ja ylläpitokustannuksia tuleville sukupolville sekä se edustaa Helsinki katurakennetta jossa on omat ongelmansa.

21.2.2023 Vantaan vastineesta:

"Katusuunnitelmaluonnoksissa ajoradalla on 2 kaistaa, joiden yhteisleveys on 5,5 m. Lisäksi vieressä on korotettuna kevyen liikenteen väylä, jonka leveys on 3,0 m."

Alla on ote Hattulan kunnan Teknisen johtajan Juha Prittisen sähköpostista päivätty 12.11.2019. Tieto löytyy myös Liikenne ja Viestintäministeriön julkisesta arkistosta:

"Pappilanniementie

Tämä oli Suomen ensimmäinen toteutus katuverkolle. 600 m pitkälle kadulle merkintämassan hinta n 2300 €. Vastaava kevyen liikenteen väylä olisi maksanut n 120 000 € ja puukujanne olisi pitänyt kaataa toiselta puolelta. Erittäin toimiva ratkaisu, ollut nyt n vuoden. Ei negatiivista palautetta.

Terveisin,

Juha Prittinen
Tekninen johtaja
Hattulan kunta"

Alla on Hattulan kunnan Juha Prittisen 12.3.2019 lähettämistä katusuunnitelmista otetut poikkileikkauksen arvot:

Keskimääräinen kadun leveys: 6,60m
rakenne: Pyöräily 1,80m, Ajorata 3,00m, Jalankulkijat 1,80m.

Kapean osuuden katuleveys: 5,77m
rakenne: Pyöräily 1,48m, Ajorata 2,80m, Jalankulkijat 1,48m.

Ennen kuin Naakkarinteen tien muuttamisesta tehdään suunnitelmat, Vantaan pitäisi selvittää kaavan 002288 Naakkakujan ja Naakkarinteen tien osalta tehdyt päätökset uudelleen. Kaavan 002288 läpivienti vuonna 2019 ei ole edustanut hyvää hallinnon oikeusperiaatteita ja tutkittua tietoa maaperän rakenteesta, kuten alla oleva asemakaavan muutoksesta kirjattu oikeuden asiakirja osoittaa. Vantaa on tehnyt maaperätutkimukset Naakkakujan ja Naakkarinteen osalta vasta kaavan 002288 läpiviennin jälkeen. Lisäksi Naakkarinteen tien asukkaita ei ole tiedotettu kaavan 002288 tiemuutoksista.

<http://paatokset.vantaa.fi/ktwebscr/files/show?doctype=3&docid=1904664>

Kaupunginvaltuuston 16.12.2019 18:00 pöytäkirjasta sivulta 782 alkaen (PDF:n sisäinen sivu 785) on aiemman kaavan 002288 aineisto, joka löytyy <http://paatokset.vantaa.fi> -sivuston kautta.

Naakkarinteen tiemuutoksesta on ollut suunnitelma 2015 syksyn ja 2017 kesän välisenä aikana. Viranomaisen on virasto-aikana myöntänyt, että tiealueelle suunnitellaan jotakin, mutta ei ole suostunut kertomaan, että mistä on kyse. Virallisesti kaava 002288 on tullut vireille vasta 7.2.2018.

Yleisestikin 404-2-297 kiinteistöllä oleva siirrettävä muuntaamo pitäisi siirtää saman kiinteistön alueella lähemmäksi kiinteistön 404-2-298 rajaa. Vantaan karttapalvelusta tehtyjen mittausten mukaisesti katualueen etäisyys muuntaamosta on ~1m ja muuntaamon etäisyys asunrakennuksesta on ~9m ja etäisyys kevyestä rakennuksesta on ~5m. Etäisyys tontin 404-2-298 rajasta on ~5m ja etäisyys 404-2-298 tontilla olevasta autotallista on ~9m. Mikäli muuntaamo siirretään samalla tontilla 2m, niin että se on 5m päässä autotallista ja kevyistä rakennuksista sekä ~7m päässä asuinrakennuksesta jää etäisyys kiinteistön 404-2-297 katualueen rajasta vaaditun 3m päähän.

Voimassa oleva kaavan 002288 tavoitteet ja Naakkarinteen suunnitelma on ristinriidassa asiasta tehtyjen tutkimusten kanssa, joka on alla käännetty vapaamuotoisesti. "Impact of neighborhood design on energy performance and GHG emissions", <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2016.05.117>

Mikäli autoilulle osoitettua tiealuetta ei vähennetä ja lisätään vain uusia pyöräilyn katualueita, sillä on noin 8% vähennysvaikutus ajoneuvojen päästöihin. Risteysten lisäämisellä on marginaalinen 5% vaikutus yksityisautoilun vähenemiseen. Omistettujen autojen lukumäärä laskee, jos pyörätien määrä on yli 50% katuverkostosta ja palvelut pyöräilyetäisyydellä. (Lähde: <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2016.05.117>)

Vaadimme, että Naakkarinteen ja Naakkakujan osalta tehdyt päätökset arvioidaan kokonaan uudelleen. Edellä on osoitettu, että alueen eteläpuolella oleva 002288 kaava ei toteuta sille asetettuja tavoitteita ja Vantaa on tehnyt päätöksiä ilman mitattua tietoa. Alueen asukkaat ovat kokeneet, että tiedotus on epäonnistunut ja luottamus virkamiestoimintaan on merkittävästi heikentynyt.

Terveisin,