

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
002455

Vantaan ratikka: Kuusikko

MUISTUTUKSET JA VASTINEET

14.2.2023

Asemakaavoitus / MYL, ASA

Asemakaavamuutosehdotus 002455 / Vantaan ratikka: Kuusikko on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 7.9-6.10.2022. Tänä aikana jätettiin 1 kpl muistutus.

Muistuttaja	Muistutus	Tarkistukset
<p>NRO 1, 6.10.2022 Kuusikon Omakotiyhdistys ry</p>	<p>Me Vantaan Kuusikon asukkaat hämmästelemme, miten hankkeen perusteina esitetyt vuorokautiset käyttäjämäärät voivat olla toisaalta yli 80 000 ja nyt toisaalta viimeksi 32 000. Onko niin, että koko hanke pohjautuu vain enemmän tai vähemmän kuvitteellisiin käyttäjämääriin?</p> <p>Asukkaina joudumme toteamaan, että viheraluetta ”syödään” pala palalta. Tiealuetta siirretään lähemmäksi ja lähemmäksi asuntoja.</p> <p>Vantaan Energian lämmön kausivaraston rakentaminen sumputtaa liikenteemme Kehä III liittymässä, hankkeeseen liittyvien kaukolämpöputkistojen kaivaminen Kuusikkotiellä ja Sammaltiellä haittaa liikkumistamme ja lisäksi tulee Kyytitielle ratikan rakentaminen</p> <p>Hankkeen laskelmissa meitä asukkaita ihmetyttää, ettei ratikkahankkeen kustannuksiin lasketa</p> <ul style="list-style-type: none"> • maakaasuputkien siirtoa Kyytitiellä • vesi- ja viemäriputkien siirtoa Kyytitiellä • sähkökaapelien siirtoa Kyytitiellä • telekaapelien siirtoa Kyytitiellä 	<p>Ratikan matkustajamääräarviota on tarkastettu syksyllä 2022 (raportti on julkaistu 28.10.2022). Päivityksessä on käytetty tarkempia, päivitettyjä ohjelmistoja ja mallinnuksia, joita ei kansallisellakaan tasolla ole aikaisemmin ollut mahdollista käyttää. Vantaan ratikan hankkeessa on tuotettu matkustajamääräennusteita aiemmin ratikan alustavan yleissuunnitelman (WSP 2018) ja yleissuunnitelman (WSP 2019a) yhteydessä. Vantaan ratikan tarkemman katusuunnittelun vaiheessa matkustajamääräennusteet on päivitetty Vantaan ratikan hankesuunnitelman laatimista varten uusimmilla suunnittelusta saaduilla tiedoilla (mm. nopeustaso ja maankäyttö). Samalla ennusteen laatimiseen käytetty liikenne-ennustemalli (Helmet) on päivitetty HSL:n toimesta uusimpaan versioon, joka huomioi aiempaa tarkemmin joukkoliikenteen reitinvalintaa ja kulkutapojen välisiä eroja.</p> <p>Asemakaavaehdotuksessa on levennetty Kyytitiän katualuetta tien etelä- ja pohjoispuolilla. Katualuevaraukseen sisältyy ratikan raiteet omalla kaistallaan, autotien kaistat sekä parannetut kevyen liikenteen väylät ja baana,</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • ratikan varikon rakentamista • ratikan kaluston hankintaa <p>Ratikkahankkeen todelliset kustannukset tulevat olemaan näin yli kaksinkertaiset eli yli 800 miljoonaa euroa.</p> <p>Kaavamuutos ja hanke perusteiltaan olettavat liikennemäärien moninkertaistumista, mikä tarkoittaa samalla huomattavaa melun lisääntymistä. Nykytilanteesta esitetyt melumittaukset eivät vertaudu siten tulevaan. Kuusikon asukkaina edellytämme, ettei kaavamuutoksia tehdä eikä hanketta toteuteta, ellei varmisteta toiminnallisesti ja visuaalisesti hyväksyttävissä olevan melusuojausten rakentamista Kuusikon pientaloalueen suuntaan etupainotteisesti.</p> <p>Ratikkapysäkki Kyytien ja Sammaltien risteyksessä on suurelle osalle Kuusikon asukkaita hyvin etäällä, yli kilometrin etäisyydellä kotoa.</p> <p>Esteettömyys ratikkaan ei paljon tässä merkitse. Kuusikon alueen sisäinen ”palvelulinja” toisi aivan toisen palvelutason, jota ratikka ei tarjoa. Suunnitellussa muodossa ratikka ei vastaa sitä, mitä kaupungin sisäinen raitovaunuliikenne on perinteisesti tarjonnut.</p>	<p>joiden lisäksi myös maanalaisille putkille varattavat alueet. Lisäksi katualuevaraukseen sisältyy katualueelle sijoittuva kasvillisuus ja katunurmi. Kyytitien eteläpuolella kulkee nykyisin kevyen liikenteen väylä puistoalueella. Asemakaavamuutoksen myötä kevyen liikenteen väylä siirtyy hallinnollisesti katualueelle, jolloin sen ylläpidosta vastaa katupuoli. Varsinainen tiealue ajokaistoineen siirtyy nykyisjainnistaan vain hieman.</p> <p>Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katu ympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn. Nämä vaikutukset pyritään minimoimaan rakentamisen vaiheistuksella sekä esimerkiksi huolellisella opastuksen suunnittelulla ja toteutuksella</p> <p>Hankkeen kustannuksia lasketaan katusuunnittelun etenemisen yhteydessä. Kustannuslaskelmia julkaistaan vuoden 2023 alusta lähtien katukohtaisesti. Kustannuslaskelmat sisältävät myös maanalaisten putkien ja kaapeleiden siirtämisen. Varikon rakentamisen kustannukset sekä ratikan kaluston hankinta kuuluvat Kaupunkiliikenne Oy:lle, eikä Vantaan ratikka -hankkeelle.</p> <p>Ratikan hankkeessa on laadittu meluselvitys, jossa on selvitetty nykytilanteen meluja sekä ennustetilanteen arviota tulevista meluista raitio- ja autoliikenteen yhteismeluna, päivä- ja yöarvoilla. Meluselvityksen perusteella kaavaehdotukseen on ehdotettu kaksi meluestettä asuinalueiden suojaksi niille paikoille, joilla melutaso aiheuttaa melun ohjearvojen ylittymistä joko</p>
--	---	---

		<p>oleskelualueilla tai rakennusten sisätiloissa. Melusteesta on annettu kaavassa kaupunkikuvallinen määräys. Melusteen tarkempi visuaalinen ilme ratkaistaan jatko suunnittelussa. Toiminnallisesti meluste tulee toteuttaa siten, että se estää melun ohjearvojen ylittymisen. Melusteet toteutetaan yhdessä katualueen rakentamisen kanssa.</p> <p>Kuusikko on laaja alue, tuleva ratikkapysäkki tulee sijaitsemaan Kyytitiellä melko keskellä Kuusikon asuinalueelta katsottuna. Pysäkin sijainti ratkaistaan liikenne- ja katusuunnittelussa, ei asemakaavoituksessa.</p> <p>Vantaan ratikka on pikaraitiotie, joka yhdistää Länsimäen Hakunilan ja Tikkurilan kautta Aviapolikseen ja Lentoasemalle. Pikaraitiotie ei täysin vastaa esim. Helsingin kantakaupungissa sijaitsevaa perinteistä raitiovaunupalvelua. Vantaan ratikka tulee muodostumaan yhdeksi kulkutapavaihtoehdoksi muiden kulkutapavaihtoehtojen joukkoon.</p>
--	--	---

NRO 1**Kuusikon Omakotiyhdistys ry, 6.10.2022****Muistutus:**

Perustelemme muistutuksemme esitettyyn Asemakaavamuutoksen selostukseen, joka koskee 23.8.2022 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002455 ja asukastilaisuudessa esitettyihin tietoihin. Muistutamme myös Ratikkahankkeen perusteluihin liittyvistä puutteista.

Kumpi on ensin asukkaiden tarve ”oikeasti” kulkemiseen Kyytitiellä vai ratikkaidea tarvitsee käyttäjiä ja kuvitteellisia käyttäjiä? Ratikan tuottamat hyödyt Tampereella Hervannan liikennetarpeisiin eivät vertaudu Hakunilan tilanteeseen, vaikka sitä pyritään käyttämään vertailukohteena. Asukasmäärät ja opiskelijoiden määräosuus on täysin toinen. Vantaan itäisten alueiden asukasmäärien liikutteluun riittää hyvin ns. superbussit ja nivelbussit. Ne ovat joustavampia ja huomattavasti edullisempia. Ne vastaavat paremmin liikennetarpeisiin myös tulevaisuudessa. Teknologinen kehitys näyttäisi tukevan ratikkaa joustavampia ratkaisuja, nimenomaan näkyvissä olevaan kuljetustarpeeseen.

Vantaan asukkaina näyttää siltä, että pakonomaisesti kaavoitetaan tiiviitä slummimaisia asuinalueita. Pientaloalueet nähdään vain ongelmina. Kaavoitustyötä tehdään vaiheelta taktisesti niin, että tämä totuus jää asukkailta näkemättä. Asukastilaisuudessa meille sanottiin, ettei kaavoittaminen itsetarkoitus, vaan sille on oltava joku tarkoitus. Tässä tapauksessa tarkoitus on siis ratikka, joten sen mukaisesti otamme kantaa ja muistutamme.

Moneen kertaan toistetaan, että ratikkahankkeen rakentamiskustannukset tulevat maksetuksi takaisin maanarvon ja asuntojen arvon nousulla sekä edelleen kiinteistöverokertymillä. Konsulttiyhtiö Newsecin arvio yli 560 miljoonan euron tuloista rakentuu tontinmyynnistä ja maankäyttömaksuista. Voi siis kysyä, onko siis Vantaan kaupungin perusarvona tehdä liiketoimintaa nostamalla määrätietoisesti meidän nykyisten ja tulevien asukkaiden asumiskustannuksia? Kaavamuutosehdotus on mielestämme osa tuota strategiaa.

Ratikan käyttäjämäärät

Me Vantaan Kuusikon asukkaat hämmästelemme, miten hankkeen perusteina esitetyt vuorokautiset käyttäjämäärät voivat olla toisaalta yli 80 000 ja nyt toisaalta viimeksi 32 000. Onko niin, että koko hanke pohjautuu vain enemmän tai vähemmän kuvitteellisiin käyttäjämääriin? Simulaatio-ohjelma kuulemma olettaa liikennevälineiden suostuvan kolmenkin vaihdon kulkemiseen. Tuo ei taida olla käytännössä toimivaa.

Ratikkahankkeen perusteita on ollut luettavissa eri lähteistä. Medioissa kasvuennusteeksi on esitetty asuntojen määrän kasvavan siten, että niitä olisi 60 000 asukkaalle Vantaan raitiotien reitin varrella. Tästä Kuninkaalaan kohdistuisi 7 200 asukkaan ja 4 000 työpaikan lisäys. (HS 11.9.2022 A17). Mielestämme on huomattava ristiriita kaavoituksen ja ennusteen välillä. Meidän varmaankin syytä olla huolestuneita, koska Kuninkaalan alue on pientaloaluetta kaavan mukaan. Mitä meidän pään menoksi ollaan kehittelemässä?

Kaavamuutoksen lupaukset Kyytietien ympäristökuormituksesta – paljon lupauksia eikä mitään tekoja. Kuten Kuusikon asukas ... toteaa ”Vantaa kaupunki ei vuosikymmenienkään kuluessakaan ole kyennyt rakentamaan toiminnallisesti ja visuaalisesti hyväksyttävissä olevaa melusuojausta Kuusikon pientaloalueen suuntaan. Minkäänlaista liikenteen melusuojausta ei siis ole tehty, vaikka mm. Kesko KV2:n tavaraliikenne alkoi Jokiniementiellä jo vuonna 1986! Siitä ajasta liikennevirta on jo tähän mennessä moninkertaistunut. Tervetuloa käytännössä tarkistamaan faktaväite minä viikonpäivänä tahansa.” Hän jatkaa ”Ensimmäiset lupaukset melusuojausten toteutuksesta Vantaan kaupungin rakennusvirasto antoi lähimmille Naavatien kiinteistöille kirjallisena jo saman vuonna 1986. Näitä lupauksia on sitten kiusaantuneen oloisesti toisteltu määräväleihin lähinnä silloin, kun alueella on Keskon toimesta tehty asukkaiden näkemyksiä huomioimatta

liikennekuormitusta lisääviä suurvaraston laajennushankkeita.” Ja edelleen ”Viimeisin kuormitusta lisäävä toimenpide on ollut estää raskaan kaluston ajaminen osalla Vanhaa Porvoontietä siten, että ao. liikennevirta ohjautuikin kiertona Kyytitielle. Ja kyllä kuorma-auto- ja perävaunuineen olisi riittänyt muutenkin. Tässäkään yhteydessä Kuusikon alueen lisääntyntä melukuormaa ei ole haluttu millään tavoin torjua. Mahtaako tuo liikennevirran ohjailu Vanhalla Porvoontieltä olla edes oikeasti laillinen? Liikenteen häiritsevyyttä Kyytiellä tuskin helpottaa sekään, että Kuusikon alueella on piakkoin käynnistymässä varsinainen suururakka eli Vantaan Energian lämmön kausivaraston louhiminen.” Kaavamuutos ja hanke perusteiltaan olettavat liikennemäärien moninkertaistumista, mikä tarkoittaa samalla huomattavaa melun lisääntymistä. Nykytilanteesta esitetyt melumittaukset eivät vertaudu siten tulevaan. Kuusikon asukkaina edellyttämme, ettei kaavamuutoksia tehdä eikä hanketta toteuteta, ellei varmisteta toiminnallisesti ja visuaalisesti hyväksyttävissä olevan melusuojausten rakentamista Kuusikon pientaloalueen suuntaan etupainotteisesti.

Ratikkahankkeen vaikutuksia ja kustannuksia

Kaavamuutosehdotuksessa todetaan mm. ”Asemakaavamuutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katu ympäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.” Asukkaina joudumme toteamaan, että viheraluetta ”syödään” pala palalta. Tieluetta siirretään lähemmäksi ja lähemmäksi asuntoja. Kuusikon alueen asukkaita kiusataan määrätietoisesti seuraavien vuosien aikana. Vantaan Energian lämmön kausivaraston rakentaminen sumputtaa liikenteemme Kehä III liittymässä, hankkeeseen liittyvien kaukolämpöputkistojen kaivaminen Kuusikkotiellä ja Sammaltiellä haittaa liikkumistamme ja lisäksi tulee Kyytitielle ratikan rakentaminen. Jotain tässä on kerralla liikaa.

Hankkeen laskelmissa meitä asukkaita ihmetyttää, ettei ratikkahankkeen kustannuksiin lasketa

- maakaasuputkien siirtoa Kyytitiellä
- vesi- ja viemäriputkien siirtoa Kyytitiellä
- sähkökaapeliin siirtoa Kyytitiellä
- telekaapeliin siirtoa Kyytitiellä
- ratikan varikon rakentamista
- ratikan kaluston hankintaa

Ratikkahankkeen todelliset kustannukset tulevat olemaan näin yli kaksinkertaiset eli yli 800 miljoonaa euroa.

Ei taida kuitenkaan toteutua seuraava illuusio.

”Vantaan ratikkatalouden tiivistelmän (Vantaan kaupunki 2021) mukaisesti Vantaan ratikan varren alueiden maanmyynti- ja maankäyttösopimustulot sekä kiinteistöverokertymä ovat suuremmat kuin ratikan rakentamiskustannukset. Seuraavan 40 vuoden aikana tuloja arvioidaan olevan yhteensä 425 miljoonaa euroa, joka koostuu maanmyynti- ja maankäyttösopimustuloista 270 miljoonaa euroa, kiinteistöverokertymän kasvusta 120 miljoonaa euroa ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta 35 miljoonaa euroa. Tulot 40 vuoden aikana olisivat siis 158 miljoonaa euroa enemmän kuin Vantaan rakentamiskustannukset. Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.”

Asukkaiden tarpeet

Tässä ajassa nähdään, että asiakkaiden tarpeet ovat keskiössä. Ratikkapysäkki Kyytien ja Sammaltien risteyksessä on suurelle osalle Kuusikon asukkaita hyvin etäällä, yli kilometrin etäisyydellä kotoa. Huomattava osa asukkaista, kuten muuallakin yhteiskunnassa, on ikääntyneitä. Voi vain kuvitella heitä liukkailla talvikeleillä taiteilevan rollaattoreilla ratikkapysäkille ja ratikkapysäkeiltä kauppakasseineen. Esteettömyys ratikkaan ei paljon tässä merkitse. Kuusikon alueen sisäinen ”palvelulinja” toisi aivan toisen palvelutason, jota ratikka ei tarjoa. Suunnitellussa muodossa ratikka ei vastaa sitä, mitä kaupungin sisäinen raitovaunuliikenne on perinteisesti tarjonnut.

Lopuksi

Vantaa kaupungin pitäisi toimia kaavoittaessaankin julistamiaan arvojaan kunnioittaen, ”tuottaa asukkailleen viihtyisää asuinympäristöä luontoarvoja kunnioittaen”. Kuusikon Omakotiyhdistys ilmaisee huolensa tällä hetkellä koko Kuusikon alueeseen kohdistuvaan toistuvaan asumisviihtyvyyden huonontamiseen samanaikaisilla rakennushankkeilla

Vastine:

Ratikan matkustajamääräarviota on tarkastettu syksyllä 2022 (raportti on julkaistu 28.10.2022). Päivityksessä on käytetty tarkempia, päivitettyjä ohjelmistoja ja mallinnuksia, joita ei kansallisellakaan tasolla ole aikaisemmin ollut mahdollista käyttää. Vantaan ratikan hankkeessa on tuotettu matkustajamääräennusteita aiemmin ratikan alustavan yleissuunnitelman (WSP 2018) ja yleissuunnitelman (WSP 2019a) yhteydessä. Vantaan ratikan tarkemman katusuunnittelun vaiheessa matkustajamääräennusteet on päivitetty Vantaan ratikan hankesuunnitelman laatimista varten uusimmilla suunnittelusta saaduilla tiedoilla (mm. nopeustaso ja maankäyttö). Samalla ennusteen laatimiseen käytetty liikenne-ennustemalli (Helmet) on päivitetty HSL:n toimesta uusimpaan versioon, joka huomioi aiempaa tarkemmin joukkoliikenteen reitinvalintaa ja kulkutapojen välisiä eroja.

Asemakaavaehdotuksessa on levennetty Kyytitien katualuetta tien etelä- ja pohjoispuolilla. Katualuevaraukseen sisältyy ratikan raiteet omalla kaistallaan, autotien kaistat sekä parannetut kevyen liikenteen väylät ja baana, joiden lisäksi myös maanalaisille putkille varattavat alueet. Lisäksi katualuevaraukseen sisältyy katualueelle sijoittuva kasvillisuus ja katunurmi. Kyytitien eteläpuolella kulkee nykyisin kevyen liikenteen väylä puistoalueella. Asemakaavamuutoksen myötä kevyen liikenteen väylä siirtyy hallinnollisesti katualueelle, jolloin sen ylläpidosta vastaa katupuoli. Varsinainen tiealue ajokaistoineen siirtyy nykyisjainnistaan vain hieman.

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katu ympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn. Nämä vaikutukset pyritään minimoimaan rakentamisen vaiheistuksella sekä esimerkiksi huolellisella opastuksen suunnittelulla ja toteutuksella

Hankkeen kustannuksia lasketaan katusuunnittelun etenemisen yhteydessä. Kustannuslaskelmia julkaistaan vuoden 2023 alusta lähtien katukohtaisesti. Kustannuslaskelmat sisältävät myös maanalaisten putkien ja kaapeleiden siirtämisen. Varikon rakentamisen kustannukset sekä ratikan kaluston hankinta kuuluvat Kaupunkiliikenne Oy:lle, eikä Vantaan ratikka -hankkeelle.

Ratikan hankkeessa on laadittu meluselvitys, jossa on selvitetty nykytilanteen meluja sekä ennustetilanteen arviota tulevista meluista raitio- ja autoliikenteen yhteismeluna, päivä- ja yöarvoilla. Meluselvityksen perusteella kaavaehdotukseen on ehdotettu kaksi meluestettä asuinalueiden suojaksi niille paikoille, joilla melutaso aiheuttaa melun ohjearvojen ylittymistä joko oleskelualueilla tai rakennusten sisätiloissa. Meluesteestä on annettu kaavassa kaupunkikuvallinen määräys. Meluesteen tarkempi visuaalinen ilme ratkaistaan jatkosuunnittelussa. Toiminnallisesti melueste tulee toteuttaa siten, että se estää melun ohjearvojen ylittymisen. Meluesteet toteutetaan yhdessä katualueen rakentamisen kanssa.

Kuusikko on laaja alue, tuleva ratikkapysäkki tulee sijaitsemaan Kyytitiellä melko keskellä Kuusikon asuinalueelta katsottuna. Pysäkin sijainti ratkaistaan liikenne- ja katusuunnittelussa, ei asemakaavoituksessa.

Vantaan ratikka on pikaraitiotie, joka yhdistää Länsimäen Hakunilan ja Tikkurilan kautta Aviapolikseen ja Lentoasemalle. Pikaraitiotie ei täysin vastaa esim. Helsingin kantakaupungissa sijaitsevaa perinteistä

raitiovaunupalvelua. Vantaan ratikka tulee muodostumaan yhdeksi kulkutapavaihtoehdoksi muiden kulkutapavaihtoehtojen joukkoon.

Tarkistukset:

Ei toimenpiteitä.