



26.11.2013

Lsp/4

Päätöshistoria

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa Veturitien liikennesuunnitelmasta ja sen tunneliosuuden hankesuunnitelmasta seuraavaa:

Keski-Pasilan rakentamisen käynnistymiselle ja alueen menestymiselle on oleellista Keski-Pasilan Keskukseen rakentaminen. Valtio ja kaupunki ovat käynnistäneet Keski-Pasilan Keskuksesta julkisena hankintana neuvottelumenettelyllä toteutettavan suunnittelu- ja toteutuskilpailun vuonna 2011. Päätökset kilpailun voittajasta on tarkoitus tehdä loppuvuonna 2013. Keski-Pasilan Keskukseen on tulossa asumista, runsaasti toimistoja sekä merkittävä määrä liiketiloja. Keskukseen toteuttaminen on kilpailun voittaneelle yritykselle erittäin huomattava, miljardiluokan taloudellinen investointi. Valtion ja kaupungin tavoitteena on ollut kilpailun alusta alkaen löytää ratkaisu, jolla sujuvoitetaan Keskukseen toteutusta ja sen osien mahdollisimman nopeaa avaamista. Tässä huomattava rooli on Veturitien oikea-aikaisella rakentamisella.

Keski-Pasilan Keskustakorttelin kilpailussa on neuvoteltu toteutussopimusehdotus, jossa kilpailun voittanut yritys sitoutuu toteuttamaan Keski-Pasilan Keskukseen sovitun kokonaisaikataulun ja välitavoitteiden mukaisesti. Kaupunki ja valtion sopimisosapuolet ovat sitoutuneet aktiivisesti myötävaikuttamaan siihen, että yritys voi täyttää Keskukseen toteuttamiseen liittyvät velvoitteensa. Tämän lisäksi Kaupunki ja valtion sopimisosapuolet ovat puolestaan sitoutuneet täyttämään omat toteutussopimusehdotuksen mukaiset suunnittelu- ja toteutusvelvoitteensa sekä muut velvoitteensa.

Uuden Veturitien rakentaminen on Keski-Pasilan toteutuksen edellytys. Veturitie tulisi rakentaa Keski-Pasilaan vuosina 2015-2020. Veturitien toteutusaikataulu on erittäin kriittinen. Kaupungin tulisi nopeasti tehdä päätös Veturitien liikennesuunnitelmasta ja hankkeesta, jotta jatkosuunnittelu ja työnvaiheistuksen yksityiskohtainen suunnittelu voidaan käynnistää. Kaupunki sitoutuu toteuttamaan Veturitien Keski-Pasilan Keskukseen alueella ja sen välittömässä läheisyydessä sen ratkaisun mukaisesti ja siinä aikataulussa, joihin Keski-Pasilan Keskukseen toteutussopimusehdotuksessa sovitaan.

Keskukseen alueella Veturitien toteutuksesta vastaa toteutussopimusehdotuksen mukaan Keskukseen toteuttava Yritys



kaupungin tilaamana julkisena hankintana. Kaupunki vastaa siitä, että Keskuksen kauppakeskusosan avaamiselle välttämättömät alueelliset vesijohto-, jätevesiviemäri-, sadevesiviemäri-, kaukokylmä- ja kaukolämpölinjat sekä sähköverkot rakennetaan oikea-aikaisesti. Toteutussopimusehdotuksen mukaisesti Kaupunki vastaa myös, että Keskuksen kauppakeskusosan avautuessa sen pysäköinti- ja huoltoyhteyksille välttämättömät Keskuksen ulkopuolella sijaitsevat seuraavat ajoyhteydet ovat valmiit: Tornikuja, Maistraatinportinportin jatke, Veturitie Keskuksen läheisyydessä, Teollisuuskatu, Pasilan uusi silta, Pasilan vanhan sillan perusparannus ja Pasilankatu Keskuksen vieressä. Muualla Keski-Pasilassa Veturitien osien tulisi olla avattavissa liikenteelle 2020.

Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä Veturitien hankkeeseen liittyy erittäin suuria teknisiä, aikataulullisia, työnaikaisiin liikennejärjestelyihin ja raideliikenteen sujumisen turvaamiseen liittyviä haasteita. Veturitien kanssa samanaikaisesti toteutettavan laajan kunnallistekniikan järjestelmien alueellisen verkoston, alueellisen pohjavedenhallintajärjestelmän ja Veturitiehen liittyvien katujen sekä Rautatieläisenkadun alikulun kustannukset eivät sisälly Veturitien hankeen 120 miljoonan euron kustannusarvioon.

Veturitien liikennesuunnitelman mukaisen toteutuksen merkittävimmät tekniset ja taloudelliset haasteet liittyvät seuraaviin osiin: pitkä tunneli Tornialueella (noin 42 miljoonaa euroa), junaradat ylittävä silta Veturitien pohjoisosassa (noin 18 miljoonaa euroa) sekä Veturitien ja kunnallistekniikan kanaalin kaukalo-, kansi- ja patoseinärakenteet Keskuksen alueella (Yrityksen toteutus julkisena hankintana noin 25 miljoonaa euroa). Lisäksi radat alittavan Rautatieläisenkadun alikulun (noin 20 miljoonaa euroa) toteutus vaatii vilkkaan junaliikenteen vuoksi erittäin huolellisen toteutussuunnittelun.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, ettei Veturitien liikennesuunnitelma ole ristiriidassa Keski-Pasilan Keskuksen toteutussopimusehdotuksen kanssa eikä liikennesuunnitelman hyväksymiselle tältä osin ole estettä. Keski-Pasilan Keskuksen toteutus ei kuitenkaan edellytä liikennesuunnitelman mukaista pitkää Veturitien tunnelia kokonaisuudessaan. Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä Veturitien osien toteutusta on todennäköisesti mahdollista vaiheistaa siten, että Tornialueen pitkä tunneli, pohjoinen junaradat ylittävä silta ja Rautatieläisen alikulku toteutetaan vasta myöhemmin liikennemäärien näitä osia edellyttäessä ja näiden toteutukseen vain varaudutaan Veturitien ensimmäisen vaiheen toteutuksessa. Myöhemmin toteutettavaksi siirtyvien osien kustannukset ovat noin 75-80 miljoonaa euroa.



Veturitien liikennesuunnitelma luo edellytykset korkeatasoisen kaupunkiympäristön toteuttamiselle Keski-Pasilassa ja parantaa liikenteen sujumista koko Helsingissä.

Veturitien siirto nykyiseltä sijainniltaan uudelle liikennesuunnitelman mukaiselle sijainnilleen on välttämätön, jotta seuraavien Keski-Pasilan asemakaava-alueiden rakentaminen voidaan aloittaa ja toteuttaa suunniteltujen rakennusoikeuksien mukaisesti: Keskustakortteli (rakennusoikeus 140 000 kem²), Tornialue (rakennusoikeus 183 000 kem²) ja Ratapihakorttelit (rakennusoikeus 156 000 kem²).

Keski-Pasilan alueelle on tulossa huomattavat määrät eri hallintamuotojen mukaista asumista, mutta ennen kaikkea Keski-Pasilalla tulee olemaan merkittävä rooli Helsingin toimitilarakentamisen avainalueena ja ydinkeskustan jatkeena. Keski-Pasilan kokonaisrakennusoikeuden määrä on kevään 2013 suunnitelmatilanteen mukaisesti 560 000 kem², josta asuntojen osuus on noin 34 %. Valtion ja Helsingin kaupungin vuonna 2002 solmiman aiesopimuksen mukaisesti kaupungin osuus Keski-Pasilan rakennusoikeudesta tulee olemaan noin 25-26 %.

Veturitien toteutuksen vaiheistuksessa tulisi nopeasti etsiä ratkaisu, joka täyttää Kaupungin Keski-Pasilan Keskukselle antamat sitoumukset ja samalla mahdollistaa pienimmillä kustannuksilla suurimman (asunto)rakentamisen määrän aloittamisen Keski-Pasilassa, kuitenkin siten, ettei valittu rakentamisen vaiheistus kohtuuttomasti vaikeuta myöhemmin tehtävien Veturitien osien ja Keski-Pasilan alueiden toteutusta sekä liikenteen sujumista.

Lisätiedot

Niina Puumalainen, projektinjohtaja, puhelin: 310 25475
niina.puumalainen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 18.06.2013 § 287

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Veturitie yhdistää Hakamäentien ja Tuusulanväylän Nordenskiöldinkatuun ja Teollisuuskatuun samalla toimien Pasilan alueen yhteytenä ympäröivään katuverkkoon. Keski-Pasilaan on tulevaisuudessa tulossa merkittävästi uutta rakentamista, mikä lisää liikennettä alueella. Myös kantakaupungin uudet asuinalueet lisäävät liikennettä Pasilan alueella. Veturitien toteuttaminen mahdollistaa



Keski-Pasilan tornialueen, keskustakorttelin ja ratapihakortteleiden asuinalueen rakentumisen.

Veturitien toteuttamisen kustannukset ovat noin 140 miljoonaa euroa. Hankkeen toteuttaminen liikennesuunnitelmassa esitetyssä laajuudessa ja aikataulussa on haasteellista kaupungin nykyisessä ja tulevassa rahoitusilanteessa. Keski-Pasilan maankäytön kehittäminen suunnitellulla tavalla tulee kuitenkin pystyä toteuttamaan.

Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee tutkia mahdollisuutta toteuttaa Veturitien tunneliratkaisut vaiheittain siten, että ensivaiheessa toteutetaan vain keskustakorttelin kaukalo-osuus ja tornialueen kohdalla tunnelivaihtoehto korvataan ensivaiheessa maanpäällisellä ratkaisulla. Tornialueen ja Toralinnan seisontaraiteiden välisen tunneliosuuden toteuttamisen siirtäminen myöhemmäksi, kun esimerkiksi seisontaraiteiden alueen tulevaisuuden maankäyttö on ratkaistu, leikkaa kustannuksia ensivaiheessa arviolta noin 45 miljoonaa euroa.

Veturitien toteuttaminen mahdollistaa Pasilan poikittaisten yhteyksien kehittämisen. Rautatieläisenkadun jatke radan ali on merkittävä poikittainen yhteys tulevaisuudessa ja mahdollistaa Pasilan sillan muuttamisen joukkoliikennekaduksi. Rakennusvirastossa on alkamassa rakennettavuusselvitys Rautatieläisenkadun jatkeen toteuttamisesta. Jatkeen toteuttaminen voi mahdollisesti tuoda Pasilan sillan osalta kustannussäästöjä noin 7 miljoonaa euroa, mikäli nykyisen sillan levennystä ei ole tarve toteuttaa Pasilan aseman kohdalle tulevaa joukkoliikenneterminaalia varten.

Rautatieläisenkadun jatkeen toteuttamisen kustannuksiksi on arvioitu noin 20 miljoonaa euroa. Rautatieläisenkadun jatkeen toteuttaminen poistaa mahdollisesti tarpeen rakentaa väliaikainen silta Veturitielle rantaradan yli. Veturitien rantaradan ylittävän sillan rakentamisessa tarvittavan väliaikaisen sillan kustannuksiksi on arvioitu rakennusvirastossa noin 500 000 euroa ja uuden sillan kokonaiskustannuksiksi noin 10 miljoonaa euroa.

Yleisten töiden lautakunta ehdottaa, että kaupungin investointien rahoitusilanteesta johtuen tulee tutkia mahdollisuutta siirtää Rautatieläisenkadun jatkeen toteuttamista ja ensivaiheessa toteuttaa poikittaiset yhteydet kehittämällä Pasilan siltaa sekä toteuttaa Veturitien rantaradan ylittävä sillan rakentaminen väliaikaisilla siltajärjestelyillä. Vaiheistamalla Rautatieläisenkadun jatkeen toteutusta myöhemmäksi voidaan ensivaiheen kustannuksia pienentää noin 10 miljoonalla eurolla.

Veturitien rakentaminen on aikataulullisesti sidoksissa Pasilan keskustakorttelin rakentamisen kanssa. Rakennusvirasto käynnistää



Veturitien liikennesuunnitelman ja tunnelin hankesuunnitelman pohjalta Veturitien yleissuunnitelman päivityksen syksyllä 2013 ja katu- ja rakennussuunnitelman laatimisen keväällä 2014. Veturitien katu- ja rakennussuunnitelmien tulisi olla valmiit siten, että Veturitie voidaan rakentaa ja ottaa käyttöön keskustakorttelin rakentamisen ja toteutussopimuksen edellyttämässä aikataulussa vuosina 2015 - 2020.

Yleisten töiden lautakunta puoltaa liikennesuunnitelman hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

Käsittely

18.06.2013 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

Vastaehdotus:

Antti Möller: Lisäys päätösehdotuksen 7. kappaleen loppuun.

"Veturitien osalta tulisi myös tutkia vaihtoehtoja, joilla toteutettaisiin vain Keski-Pasilan liikenteen kannalta välttämättömät ratkaisut."

Kannattajat: Pörrö Sahlberg

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Lisäys päätösehdotuksen 7. kappaleen loppuun. "Veturitien osalta tulisi myös tutkia vaihtoehtoja, joilla toteutettaisiin vain Keski-Pasilan liikenteen kannalta välttämättömät ratkaisut."

Jaa-äännet: 4

Sini Korpinen, Maria Landén, Sirpa Norvio, Dennis Pasterstein

Ei-äännet: 3

Antti Möller, Pörrö Sahlberg, Tuomo Valokainen

Tyhjä: 1

Henrik Nyholm

Poissa: 1

Tuula Hänninen

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

Petri Arponen, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38440

petri.arponen(a)hel.fi

Jarkko Karttunen, projektinjohtaja, puhelin: 310 38360

jarkko.karttunen(a)hel.fi



26.11.2013

Lsp/4

Pelastuslautakunta 18.06.2013 § 83

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Pelastuslautakunta antaa kaupunginhallitukselle Veturitien liikennesuunnitelmasta ja sen tunneliosuuden hankesuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Pelastuslautakunta toteaa, että koska Veturitien tunneli on avoyhteydessä Pasilan keskuskorttelin-, Teollisuuskadun-, ja tornialueen tunneleiden kanssa on tunnelin savunhallinta ja hätäpoistuminen suunniteltava yhteistyössä muiden tunneleiden kanssa. Lisäksi on varauduttava varustamaan tunneli automaattisella sammutuslaitoksella.

Esittelijä

pelastuskomentaja
Simo Wecksten

Lisätiedot

Esko Rantanen, johtava palotarkastaja, puhelin: 310 31232
esko.rantanen(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 13.06.2013 § 300

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Veturitien liikennesuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Suunnitelman yleiskuvaus sekä maanomistus ja -hallinta

Liikennesuunnitelmassa Länsi-Pasilan reunaa seuraava Veturitie siirretään nykyistä idemmäksi junaradan viereen. Veturitiestä tulee Keski-Pasilan halki kulkeva pääkatu, joka yhdistää Hakamäentien Nordenskiöldinkatuun ja Teollisuuskatuun. Veturitien kaukalo- ja tunneliosuuksien yhteispituus on 461 metriä, josta Keski-Pasilan tornialueen kohdalla on suunnitelmassa esitetty 264 metriä pitkä betoninen liikennetunneli. Koko Veturitielle kohdistuvaksi liikennemääräksi on arvioitu vuodelle 2035 ennustetuista liikennemääristä seuraavaa:

- välillä Nordenskiöldinkatu-Pasilankatu noin 32 000 ajon./vrk
 - välillä Pasilankatu-Teollisuuskatu noin 4 000 ajon./vrk pinnassa ja 26 000 ajon. tunnelissa
-



- välillä Teollisuuskatu-Radiokatu noin 50 000 ajon./vrk
- välillä Radiokatu-Hakamäentie noin 55 000 ajon./vrk.

Keski-Pasilan keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailu käynnistyi alkuvuodesta 2011. Veturitien rakentaminen on aikataulullisesti sidoksissa Keskustakorttelin rakentamisen kanssa.

Suomen valtio ja Helsingin kaupunki ovat solmineet Keski-Pasilan maankäytön periaateratkaisuista aiesopimuksen 30.12.2002. Sopimuksessa on sovittu Keski-Pasilan maankäytön suunnitteluperiaatteiden ja yhteistyön lisäksi muun muassa alueelle tulevan uudis- ja lisärakennusoikeuden jakamisesta, alueluovutuksissa noudatettavista periaatteista ja kunnallistekniikan toteuttamis- ja kustannusvastuusta sekä kansirakentamisesta.

Valtio omistaa pääosan Keski-Pasilan maa-alueista. Valtion maanomistus sopimusalueesta on noin 84 % ja kaupungin noin 16 %. Helsingin kaupunki omistaa noin 30 hehtaarin suuruisen alueen, joka rajautuu Länsi-Pasilan puoleiseen reunaan. Sopimusaluetta kehitetään kokonaisuutena omistusrajoista riippumatta.

Sopimusalueelle kaavoitettavan rakennusoikeuden jakaminen ja maa-alueiden luovutusperiaatteet

Sopimusalueelle kaavoitettava uudis- ja lisärakennusoikeus jaetaan edellä mainitun sopimuksen mukaan valtion ja kaupungin kesken siten, että kumpikin sopimusosapuoli saa ensin nykyistä maanomistustaan vastaavan suhteellisen osuuden sopimusalueelle tulevasta uudis- ja lisärakennusoikeudesta.

Siltä osin kuin sopimusalueen maanvarainen uudis- ja lisärakennusoikeus ylittää 250 000 kem² ylitys jaetaan sopimusosapuolten kesken siten, että valtion osuus siitä on 2/3 ja kaupungin osuus 1/3. Keski-Pasilan osayleiskaava-alueelle on rakennusoikeuden kokonaismääräksi arvioitu 560 000 kem², josta kaupungin osuus edellä kuvatun laskentaperiaatteen mukaisesti on noin 145 000 kem².

Liikennesuunnitelman rakentamiskustannukset ja laaditut kustannusarviot

Veturitien liikennesuunnitelman mukaan rakentamiskustannusten on arvioitu olevan 140 miljoonaa euroa (alv. 0 %). Kustannusarviot sisältävät Nordenskiöldinkadun ja Hakamäentien välisen katuosuuden.

Esitetyt rakentamiskustannukset pohjautuvat osin liikennesuunnitelmasta laadittuihin rakenneteknisiin konsulttitöihin. Laadituista kustannusarvioista ei kuitenkaan käy selville tarkemmin kustannuslaskennan laskentaperusteita ja -rajauksia, jolloin



rakennuskustannusten ja siten kokonaisinvestoinnin luotettavuutta on vaikea arvioida. Tältä osin liikennesuunnitelman rakennuskustannuksiin sisältyy epävarmuutta.

Kustannuslaskennassa tulisi ottaa huomioon erityisesti vaativista olosuhdetekijöistä johtuvia varaumia teknisiin ja taloudellisiin riskeihin sekä mahdollisiin lisä- ja muutostöihin sekä arvioida vaikutuksia toteutusaikatauluihin. Vaativat olosuhdetekijät vaikeuttavat toteuttamista ja nostavat rakentamiskustannuksia. Vaativia olosuhdetekijöitä ovat esimerkiksi tunnelin toteuttamisessa huono maaperä (laaja pehmeikköalue), vilkas rautatieliikenne (ahdas rakennuspaikka, rakentamisen vaiheistus) sekä tunnelin välittömässä yhteydessä olevat puupaalujen varaan perustetut suojellut rakennukset (pohjaveden hallinta). Veturitien maaperä on pilaantunut. Senaatti vastaa pilaantuneisuudesta aiheutuvista kustannuksista ja näitä kustannuksia ei ole huomioitu tässä kustannusarviossa. Kustannusarviointissa tulisi huomioida myös liikennesuunnitelmasta aiheutuvat välilliset kustannukset, joilla voi olla suurikin merkitys kokonaisinvestoinnille. Tällaisia ovat muun muassa valvonta, käyttö- ja ylläpitoluonteiset kustannukset sekä mahdollisesti näiden järjestämisestä aiheutuvat kustannukset.

Rautatieläisenkadun jatketta pääradan alitse sekä sen teknistä toteutettavuutta ja kustannusvaikutusta tulee tarkastella myös jatkosuunnittelussa. Nyt esitettyä 20 miljoonaa euroa (alv. 0 %) rakentamiskustannusta voidaan pitää ilman tarkempia tietoja osin epävarmana ja alhaisena.

Liikennesuunnitelman tulee mahdollistaa ympäröivän maankäytön vaihteittainen toteuttaminen. Liikennesuunnitelman liikennetekninen toimivuus, liikenteen häiriöherkkyys ja ruuhkatilanteiden hallinta tulee varmistaa tarkasti jatkosuunnittelussa.

Liikennesuunnitelma ja maankäytön kaavataloudellisuus

Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon liikennesuunnitelmavaihtoehdon vaikutukset myös maankäytöllisestä näkökulmasta. Liikennesuunnitelmasta itsessään kohdistuu kaupungille raskaita investointeja, ja liikennesuunnitelma vaikuttaa myös maankäytön tehokkuuteen ja sitä kautta rakennusoikeuden luovutuksesta saataviin tuloihin. Kaavataloudellisessa mielessä tulee myös alueen maankäytöllinen hyöty olla osoitettavissa. Alueelta rakennusoikeuden luovutuksesta saatavien tulojen ja liikennesuunnitelmasta aiheutuvien menojen tulee olla oikeasuhtaisia, jotta raskaita investointeja voidaan perustella. Kaupungille kohdistuu myös tavanomaisen infrarakentamisen (kadut, puistot, johtosiirrot jne.) kustannukset.



Maankäytöllisen hyödyn mahdollistamiseksi tulee Pasilan alueen jatkosuunnittelussa pyrkiä varmistamaan toteuttamiskelpoinen ja tiivis ympäröivä maankäyttö suhteessa valittuun liikennesuunnitelmaan. Samanaikaisesti tulee tarkastella myös mahdollisuuksia keventää valittua, nykytietojen valossa erittäin kallista liikenteellistä suunnitteluratkaisua kustannusten pienentämiseksi. Aiesopimuksessa on edellytetty sopimusalueen suunnittelun lähtökohtana korttelirakennetta, jossa maanvaraisen rakentamisen osuus on mahdollisimman laaja. Jatkosuunnittelussa tulisi liikennesuunnitelmasta laatia kustannustarkastelu yhtenä kokonaisuutena koko Veturitien liikennesuunnitelman tosiasialliselta vaikutusalueelta.

Keski-Pasilan keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailu

Kiinteistölautakunta toteaa lisäksi, että kaupunki ja Senaatti-kiinteistöt ovat neuvotelleet yli vuoden ajan kolmen eri kilpailijan kanssa Pasilan aseman kohdalle toteutettavasta Keski-Pasilan uudesta yksityisestä keskuksesta (noin 140 000 k-m²). Kilpailussa kaikkien kolmen kilpailijan kanssa haetaan ratkaisua, jossa kilpailun voittanut keskuksen toteuttaja toteuttaa em. Veturitien kaukalon neuvotteluissa sovittavaan hintaan kaupungin pysyvään käyttöön ja hallintaan keskukselle luovutettavan korttelin kohdalla. Tämä siksi, että tulevassa keskustakorttelissa Veturitien alle ja erityisesti päälle tulee paljon yksityisen keskuksen toimintoja, joiden tekninen toteuttaminen (kantavien rakenteiden sijoittelu, yhteiset rakenteet) ei ole katsottu mahdolliseksi muuten kuin yhtenä kokonaisuutena.

Kilpailun voittajan kanssa tehtävä sopimus mahdollistaa kaupungin itse suunnitella ja toteuttaa keskustakorttelin eteläpuolelle toteutettavan Veturitien osan joko maanpäällisenä tai lausunnossa esitetynä, nykytietojen valossa erityisen kalliina mutta kaupunkikuvallisesti parempana maanalaisena ratkaisuna.

Lopuksi

Veturitien osalta tulisi tutkia vaihtoehtoja, joissa tehdään vain Keski-Pasilan liikenteen kannalta välttämättömät ratkaisut nyt ja varaudutaan Tuusulanväylän mahdolliseen kääntämiseen ainoastaan tilavarauksella.

Kiinteistölautakunta puoltaa liikennesuunnitelman hyväksymistä edellyttäen, että lausunnossa mainittuihin seikkoihin löydetään jatkosuunnittelussa tyydyttävät ratkaisut.

Käsittely

13.06.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan



Stauffer Jaakko: Muutan esitystäni seuraavasti:

Lausuntoehdotukseen lisätään uusi toiseksi viimeinen kappale.

Esittelijä

virastopäällikkö
Jaakko Stauffer

Lisätiedot

Pekka Saarinen, tonttiasiamies, puhelin: 310 64182
pekka.t.saarinen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 11.06.2013 § 179

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Veturitien liikennesuunnitelmasta ja sen tunneliosuuden hankesuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Veturitien liikennesuunnitelma on vaikutuksiltaan hyvin laaja hanke, ja sillä on vaikutusta liikennevirtoihin myös suunnittelualueen ulkopuolella. Suunnitelmassa ei ole esitetty, miten Veturitien suunnitelman toteutuminen vaikuttaa näihin.

Liikennesuunnitelma keskittää Pasilan pohjois-etelä -suuntaisen liikenteen Veturitielle kolminkertaistaen liikennemäärän Keski-Pasilan aseman kohdalla. Suunnitelman mukaan ympäröivän katuverkon liikennekuormitus kuitenkin vähenee huomattavasti.

Kestävät liikkumismuodot

Suunnitelmassa kestävien liikkumismuotojen näkökulmasta positiivisia piirteitä ovat pyöräilyn laatuverkoston rakentuminen ja joukkoliikenteen kehitysmahdollisuuksien huomiointi. Tunneliosuuden pohjoispuolella pyörätiet ja jalkakäytävät kulkevat kuitenkin aivan vilkkaasti liikennöityjen ajoratojen vieressä, mikä altistaa pyöräilijät ja kävelijät suurien liikennemäärien ilmansaasteille ja melulle.

Ympäröivän katuverkon liikennemäärien väheneminen tarjoaisi mahdollisuuden linjata pohjois-eteläsuuntaiset pyörätiet esimerkiksi Pasilankadulle, missä ajoneuvoliikenne olisi merkittävästi Veturitietä vähäisempää.

Suunnitelman toteuttaminen mahdollistaisi Pasilan sillan muuttamisen joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn käyttöön, mikä olisi toivottavaa joukkoliikenteen sujuvuuden parantamiseksi.



Vaikutusten selvittäminen

Aikaisemmat vaikutus selvitykset Keski-Pasilan liikenteestä eivät täysin kuvaa uuden suunnitelman vaikutuksia. Niissä ei ole huomioitu kadun osittaista tunnelointia. Rakennusten lopullinen sijoittelu vaikuttaa huomattavasti liikenteen ympäristöhaittoihin. Ympäristölautakunta huomauttaa, että käytettävissä ei ole ajantasaisia vaikutus selvityksiä Veturitien uuden liikennesuunnitelman ympäristövaikutusten arviointiin. Tunnelointi vähentänee liikenteen haittoja tunneliosuudella, mutta ilmanlaatu tunnelin päissä saattaa muodostua heikoksi.

Ilmatieteen laitoksen vuonna 2009 laatima Keski-Pasilan ilmanlaadun arviointi Veturitien eri liikennemäärillä ei sellaisenaan sovellu nykyisen liikennesuunnitelman vaikutusten arviointiin, sillä tietoa rakennusten sijoittelusta erityisesti tunnelin pohjoispuolella ei ollut käytettävissä, eikä arvioinnissa huomioitu tien osittaista tunnelointia. Myös ajoneuvojen päästökertoimet ovat muuttuneet vuodesta 2009 ja tulevat edelleen muuttumaan tien valmistumishetkeen mennessä.

Mikäli Veturitien liikennesuunnitelma toteutetaan, tulee alueen asemakaavoituksessa huomioida liikenteen haitat esimerkiksi keskustakorttelin pohjoispuolelle kaavoitettavien rakennusten sijoittelussa. Ilmanlaadun näkökulmasta katukuilumaisen rakenteen syntymistä Veturitien ympärille tulisi välttää. Tunnelin eteläpuolella sijaitsee suojeltu Toralinna, jonka suojaaminen pakokaasupäästöiltä ja melulta on rakennussuojelullisista syistä erityisen hankalaa.

Vaikutukset meluun

Veturitien liikennesuunnitelmassa ei ole kerrottu hankkeen meluvaikutuksista. Liikennemelu kuitenkin lisääntyisi Keski-Pasilassa tielinjausta ympäröivillä alueilla, tunneliosuutta lukuun ottamatta. Toisaalta liikennemelu muilla alueilla saattaa vähentyä, jos liikennevirrat ohjautuvat Veturitielle.

Keski-Pasilan osayleiskaavaehdotuksen vaikutus selvityksissä (Kslk 2.3.2006) on arvioitu katu- ja rautatieliikenteen aiheuttamia melutasoja Zucchin maankäyttömallin mukaisessa ennustetilanteessa. Näiden meluselvitysten mukaan pääkatujen autoliikenne tuottaa melua selvästi rautatieliikennettä enemmän. Liikenne aiheuttaa huomattavan korkeita melutasoja Veturitien lähialueille ja suunnitelmassa esitettyjen asuinrakennusten julkisivuille. Veturitien toteutuminen liikennesuunnitelman mukaisesti aiheuttaa merkittävää meluntorjuntatarvetta Keski-Pasilan asemakaavoituksen yhteydessä.

Vaikutusarvioinnissa tulisi suunnitellun maankäytön lisäksi ottaa huomioon Veturitien liikennemäärien kasvusta aiheutuvat haitat olemassa olevalle asumiselle.



Veturitien tunnelin suunnittelussa tulee huomioida esimerkiksi tunnelin ilmanvaihtokoneiston mahdolliset meluvaikutukset yläpuolisille rakennuksille sekä tunnelin suuaukoista aiheutuva melu ympäristöön.

Hankkeen vaikutukset ilmanlaatuun

Typidioksidin raja-arvot ylittyvät Helsingin kantakaupungin vilkasliikenteisissä katukuiluissa. Ajoneuvoteknologian kehityksen oletetaan vähentävän typidioksidipäästöjä lähitulevaisuudessa, mutta kehitys on hidasta. Keskustakorttelin toteutusaikataulun takarajaan 2020 mennessä myös autokannan typidioksidipäästöt ovat kuitenkin todennäköisesti laskeneet nykytasoilta.

Mäkelänkatu on yksi niistä kantakaupungin katukuiluista, joilla typidioksidin raja-arvo ylittyy tällä hetkellä. Veturitien liikennesuunnitelmassa ei ole esitetty, miten toteuttaminen vaikuttaa Mäkelänkadun liikennemääräennusteisiin. Toivottavaa olisi liikennemäärän väheneminen Mäkelänkadulla, mikä auttaisi vähentämään typidioksidin pitoisuuksia katukuiluissa. Veturitien ympäristön asemakaavoitus tulee toteuttaa niin, ettei kaavoiteta uutta katukuilumaista ympäristöä, jolla ilmanlaadun raja-arvot ylittyvät.

Ilmatieteen laitos laati kaupunkisuunnitteluviraston tilauksesta vuonna 2009 Keski-Pasilan ilmanlaadun arvioinnin Veturitien eri liikennemäärillä. Työssä arvioitiin leviämismallilaskelmin alueen teiden ja katujen autoliikenteen päästöjen aiheuttamia ulkoilman typidioksidin ja pienhiukkaspitoisuuksia tulevassa tilanteessa, jossa alueelle olisi rakennettu asuin- ja toimitilarakennuksia ja Veturitien liikennemäärä olisi kasvanut 30 000, 45 000 tai 60 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Mallinuksissa käytettiin viivalähdemallia koko Veturitielelle ja katukuilumallia Keski-Pasilan aseman pohjoispuolella sijaitsevaan kohteeseen.

Ilmanlaadun arvioinnissa ei huomioitu Veturitien osittaista tunnelointia. Mallinuksissa käytettiin vuoden 2009 päästökertoimia ajoneuvoliikenteelle, ja kertoimet ovat jo nyt muuttuneet huomattavasti. Ajoneuvokannan päästökertoimet ovat todennäköisesti Veturitien valmistuessa huomattavasti alhaisemmat kuin vuoden 2009 mallinuksessa käytetyt päästökertoimet.

Mallinuksissa viivalähdemallilla typidioksidin vuosikeskiarvon raja-arvot eivät pääsääntöisesti ylittyneet, mutta katukuilumallilla raja-arvot ylittyivät huomattavasti. Pienhiukkasten raja-arvot eivät ylittyneet millään mallinuksella, ja ajoneuvojen hiukkaspäästökertoimet ovat laskeneet edelleen vuoden 2009 jälkeen. Vaikka mallinuksia ei voi suoraan soveltaa nykyiseen liikennesuunnitelmaan, ne osoittavat



26.11.2013

Lsp/4

kuinka tärkeää katukuilumaisen rakenteen välttäminen on saastepitoisuuksien rajoittamiseksi. Katukuilumaisessa ympäristössä rakennukset estävät liikenneperäisten päästöjen leviämistä ja laimenemista, jolloin epäpuhtauspitoisuudet voivat kohota korkeiksi tiellä ja viereisillä kevyen liikenteen väylillä.

Ilmanlaatu Veturitien varrelle suunnitelluilla bussipysäkeillä keskustakorttelin kohdalla ja Kyllikinportin jatkeen ja Radiokadun välillä tulee olemaan huono ja melutaso korkea. Erityisesti keskustakorttelin kohdalla tunnelin kaukalarakenne ja ympäröivät rakennukset saattavat estää epäpuhtauspitoisuuksien laimenemista ja johtaa erityisesti typenoksidien raja-arvojen ylittymisiin.

Liikennesuunnitelmien asiakirjat

Ympäristölautakunta ehdottaa, että jatkossa merkittävien liikennesuunnitelmien selostuksia täydennettäisiin kartalla ja kuvauksella liikennesuunnitelman liittymisestä ympäröivän alueen maankäyttöön ja sitä koskeviin suunnitelmiin. Näin parannettaisiin esimerkiksi asukkaille ja päätöksentekijöille annettavaa informaatiota.

Esittelijä

ympäristöpäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Jukka-Pekka Männikkö, vs. ympäristötarkastaja, puhelin: + 358 9 310 32033
jukkapekka.mannikko(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 23.04.2013 § 133

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Karttaruutu G4/S2-4, hankenro 0870_1

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että Veturitien liikennesuunnitelma hyväksytään liikennesuunnitteluosaston piirustusten 6179-7 ja 6180-7 mukaisena seuraavalla lisäyksellä: Jatkosuunnittelussa selvitetään, onko tarkoituksenmukaista siirtää Veturitien keskellä oleva vihreä jalankulkualueen ja ajokaistojen väliin.

Käsittely

23.04.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan



Ville Lehmoskoski: Esittelijän lisäys: "Jatkosuunnittelussa selvitetään, onko tarkoituksenmukaista siirtää Veturitien keskellä oleva vihreä jalankulkualueen ja ajokaistojen väliin."

Pöydällepanoehdotus:
Sampo Villanen: Pöydälle.

Kannattajat: Outi Silfverberg

Palautusehdotus:
Sampo Villanen: Asia palautetaan valmisteluun siten, että hankkeen kokonaisvolyymiä ja kustannusten pienentämistä selvitetään yhteistyössä valtion kanssa.

Kannattajat: Outi Silfverberg

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
Ei-ehdotus: Pöydälle.

Jaa-äännet: 5

Jape Lovén, Matti Niiranen, Tom Packalén, Elina Palmroth-Leino, Heta Välimäki

Ei-äännet: 3

Outi Silfverberg, Osmo Soininvaara, Sampo Villanen

Poissa: 1

Hennariikka Andersson

Äänestyksessä esittelijän ehdotus voitti ja asian käsittelyä jatkettiin.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan
Ei-ehdotus: Asia palautetaan valmisteluun siten, että hankkeen kokonaisvolyymiä ja kustannusten pienentämistä selvitetään yhteistyössä valtion kanssa.

Jaa-äännet: 6

Jape Lovén, Matti Niiranen, Tom Packalén, Elina Palmroth-Leino, Osmo Soininvaara, Heta Välimäki

Ei-äännet: 2

Outi Silfverberg, Sampo Villanen

Poissa: 1

Hennariikka Andersson



26.11.2013

Lsp/4

Äänestyksessä esittelijä ehdotus voitti.

16.04.2013 Pöydälle

09.04.2013 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Harri Verkamo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37127
harri.verkamo(a)hel.fi
Timo Lepistö, projektipäällikkö, puhelin: 310 37232
timo.lepisto(a)hel.fi
Peik Salonen, insinööri, puhelin: 310 37248
peik.salonen(a)hel.fi
