

Veturitien liikennesuunnitelma, vuorovaikutusraportti

HEL 2013-004742

Karttaruutu G4/S2-4, hankenro 0870_1

Veturitien liikennesuunnitelma oli nähtävillä Pasilan kirjastossa 20.5.-10.6.2013. Lisäksi suunnitelmasta järjestettiin yleisötilaisuus Pasilan kirjaston auditoriossa 27.5.2013. Mielipiteitä pyydettiin jättämään 10.6.2013 mennessä. Viranomaisyhteistyötä on harrastettu lausuntopyyntöjen muodossa.

Lausunnot

Rakennusvirasto esittää, että 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 rahoitustilanteesta 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 voidaan ensivaiheen kustannuksia pienentää noin 10 miljoonalla eurolla.

Vastine

Veturitie on tarkoitus toteuttaa vaiheittain. Vuosina 2015 - 2019 on tarkoitus rakentaa Tornialueen kohta lyhyellä alituksella sekä Keskustakorttelin ja Ratapihakortteleiden kohdat. Rautatieläisenkadun alikulku rakennetaan vuosina 2019 - 2021 ja Rantaradan ylittävä silta vuosina 2021 - 2023. Tämän jälkeen vuosina 2023 - 2026 toteutetaan Tornialueen kohdalle liikennesuunnitelman mukainen pitkä tunneli sekä Pasilankadun ja Nordeskiöldinkadun välinen osuus.

Rautatieläisenkadun alikulku on tarkoitus rakentaa ennen Rantaradan ylittävää siltaa, jolloin yhteyttä voitaisiin hyödyntää sillan rakentamisen aikaisissa järjestelyissä. Pasilansillan liikennejärjestelyitä suunnitellaan liikennesuunnitteluosastolla ja suunnitelmat on tarkoitus tuoda kaupunkisuunnittelulautakuntaan päätettäviksi vuoden 2014 alussa.

Veturitien toteuttaminen vaiheittain otetaan huomioon rakennusvirastossa valmisteilla olevassa yleissuunnitelman päivityksessä. Ensi vaiheessa rakennettavan lyhyen alituksen Teollisuuskadun kiertoliittymän alitse rakenteissa otetaan huomioon myöhemmin toteutettavan, lopputilanteen mukaisen,

pitkän tunnelin vaatimat varaukset. Tämä lisää todennäköisesti kokonaiskustannuksia verrattuna siihen, että katu rakennettaisiin suoraan lopputilanteen mukaiseksi.

Kiinteistövirasto arvioi Veturitien liikennesuunnitelman mukaisten järjestelyjen rakentamiskustannuksiksi noin 140 miljoonaa euroa (alv. 0 %). Kustannusarviot sisältävät Nordenskiöldinkadun ja Hakamäentien välisen katuosuuden.

Esitetyt rakentamiskustannukset pohjautuvat osin liikennesuunnitelmasta laadittuihin rakennetekniisiin 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 variaatioita tekniisiin 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. Kustannusarvioinnissa 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 vaiheittainen toteuttaminen. Liikennesuunnitelman liikennetekninen toimivuus, liikenteen häiriöherkyys ja ruuhkatilanteiden hallinta tulee varmistaa tarkasti jatkosuunnittelussa.

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

Kaavatalous ja maankäytön kehittämisen mahdollisuudet tutkittava, samoin kustannusarvion pitäminen on erittäin haasteellisissa rakentamisolosuhteissa.

Vastine

Veturitie on tarkoitettu toteuttamaan vaiheittain. Vuosina 2015-2019 on rakennetaan Tornialueen kohta lyhyellä alituksella sekä Keskustakorttelin ja Ratapihakortteleiden kohdat. Rautatieläisenkadun alikulku rakennetaan vuosina 2019-2021 ja Rantaradan ylittävä silta vuosina 2021-2023. Tämän jälkeen vuosina 2023-2026 rakennetaan Tornialueen kohdalle liikennesuunnitelman mukainen pitkä tunneli sekä Pasilankadun ja Nordenskiöldinkadun välinen osuus.

Tuusulanväylän käännon lisäksi Keski-Pasilan liikennemääriin vaikuttavat Teollisuuskadun tunnelin rakentaminen (otetaan käyttöön vuonna 2018), Hakamäentien jatkeet sekä Keski-Pasilan ja lähiseutujen tuleva maankäyttö. Lisäksi keskustakorttelin kilpailun voittaneelle ehdotukselle on kaupungin puolesta

luvattu järjestää välttämättömät ajoyhteydet keskuksen avautuessa. Teollisuuskadun liittymä täytyy toteuttaa eritasoratkaisuna liikenteen sujuvuuden takaamiseksi jo ennen Tuusulanväylän kääntöä.

Veturitien yleissuunnitelmaa päivitetään rakennusvirastossa liikennesuunnitelman pohjalta. Samalla saadaan myös kustannuksista tarkempi arvio suunnittelun edetessä. Lisäksi rakennusvirastossa on käynnissä Rautatieläisenkadun alikulun sekä Rantaradan ylittävän sillan tarkempi tutkiminen, jonka pohjalta saadaan rakennettavuuden sekä kustannusten osalta tarkempaa tietoa.

Veturitien toteuttaminen vaiheittain otetaan huomioon rakennusvirastossa valmisteilla olevassa yleissuunnitelman päivityksessä. Ensi vaiheessa rakennettavan lyhyen alituksen Teollisuuskadun kiertoliittymän alitse rakenteissa otetaan huomioon myöhemmin toteutettavan, lopputilanteen mukaisen, pitkän tunnelin vaatimat varaukset. Tämä lisää todennäköisesti kokonaiskustannuksia verrattuna siihen, että katu rakennettaisiin suoraan lopputilanteen mukaiseksi.

Helsingin kaupungin ympäristökeskus toteaa, että 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 Veturitiele kolminkertaistaan liikennemäärän Keski-Pasilan aseman kohdalla. Suunnitelman mukaan ympäröivän katuverkon liikennekuormitus kuitenkin vähenee huomattavasti.

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 ilmaansaasteille 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. Aikaisemmat vaikutuselvitykset 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 vaikutuselvityksiä 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 muuttamaan 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.

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.

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

Mäkelänkatu on yksi niistä kantakaupungin katukuiluista, joilla typpidioksidin raja-arvo ylittyy tällä hetkellä. Veturitien liikennesuunnitelmassa ei ole esitetty, miten toteuttaminen vaikuttaa Mäkelänkadun liikennemääräennusteisiin. Toivottavaa olisi liikennemäärän väheneminen Mäkelänkadulla, mikä auttaisi vähentämään typpidioksidin pitoisuuksia katukuilussa. 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 typpidioksidi ja pienhiukkaspitoisuuksia tulevassa tilanteessa, jossa alueelle olisi rakennettu asuin- ja toimitilarakennuksia ja Veturitien liikennemäärä olisi kasvanut 30 000, 45 000 tai 60 000 ajoneuvon vuorokaudessa. Mallinuksissa käytettiin viivalähdemallia koko Veturitielle 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 typpidioksidin 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 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.

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.

Vastine

Valtaosa alueen pohjois-etelä- ja pohjois - itäsuuntaisesta läpiajoliikenteestä siirtyy Veturitielle ja Teollisuuskadulle, mikä vähentää Pasilankadun, Pasilansillan, Ratapihantien ja Savonkadun liikennemääriä. Tuusululanväylän käänkö Veturitielle ohjaa liikenteen kasvun Veturitien ja Hakamaentien suuntiin ja vähentää Mäkelänkadun liikennettä hieman nykyisestä.

Veturitielle on esitetty pyörätiet ja jalkakäytävät molemmin puolin katuja, lukuun ottamatta kadun itäreunaa Toralinnan kohdalla. Vaihtoehtoinen etelä - pohjoissuuntainen pyörätie- ja jalankulkuyhteys kulkee Pasilankadulla, johon on suunnitteilla parannuksia raitiotie 9 jatkeen liikennesuunnittelun yhteydessä.

Pasilansillan liikennejärjestelyitä suunnitellaan liikennesuunnitteluosastolla ja suunnitelmat on tarkoitus tuoda kaupunkisuunnittelulautakuntaan päätettäväksi vuoden vaihteessa 2013 - 2014. Pasilansillan liikennemäärien on simuloinneissa ennustettu laskevan noin kolmasosaan nykyisestä ja samalla sillalle on tarkoitus järjestää joukkoliikenteelle nykyistä paremmat olosuhteet. Uusien järjestelyiden myötä joukkoliikenteen olosuhteet sillalla paranevat nykyisestä myös sulkematta sitä yksityisautoliikenteeltä.

Liikenteen suorat ja epäsuorat päästöt vaikuttavat selvimmin typpidioksidin ja hiukkasten pitoisuuksiin katu ympäristössä. Ohjearvotason ylitykset ovat nykytilanteessa mahdollisia myös Veturitien ympäristössä, mutta raja-arvotason ylitys ei ole todennäköistä.

Liikennemäärien kasvaessa myös liikenneperäisten ilman epäpuhtauksien pitoisuudet sekä liikennemelu lisääntyy katujen lähiympäristössä. Suunnitteilla olevan Keski-Pasilan alueen ilmanlaadun kannalta jatkosuunnittelussa voidaan vaikuttaa merkittävästi siihen, ettei katu ympäristö muodostu kuilumaiseksi tilaksi, jossa epäpuhtaudet eivät pääse riittävästi laimenemaan. Edellytykset jo rakennettuun ja säilyväksi tarkoitettuun ympäristöön kohdistuvien vaikutusten huomioon ottamiseksi ovat kaavassa varsin rajalliset.

Veturitien vaikutuksia lähialueeseen on esitelty asukkaille aikaisemman liikennesuunnitelman yleisötilaisuudessa. Pidemmällä tunnelilla ei ole vaikutusta lähialueiden liikenteeseen verrattuna lyhyeen alitukseen vaan hyödyt ovat enemmän paikallisia.

Talous ja suunnittelukeskus toteaa, että kaupunki vastaa siitä, että Keskuksen kauppakeskusosan avaamiselle välttämättömät alueelliset vesijohto-, jätevesiviemäri-, sadevesiviemäri-, kaukokylmä- ja kaukolämpölinjat sekä sähköverkot rakennetaan oikea-aikaisesti. Toteutus sopimusehdotuksen 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 perusrakennus ja Pasilankatu Keskuksen vieressä.

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 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 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.

Vastine

Veturitie on tarkoitus toteuttaa vaiheittain. Vuosina 2015 - 2019 rakennetaan Tornialueen kohta lyhyellä alituksella sekä Keskustakorttelin ja Ratapihakortteleiden kohdat. Rautatieläisenkadun alikulku rakennetaan vuosina 2019 - 2021 ja Rantaradan ylittävä silta vuosina 2021 - 2023. Tämän jälkeen vuosina 2023 - 2026 rakennetaan Tornialueen kohdalle liikennesuunnitelman mukainen pitkä tunneli sekä Pasilankadun ja Nordeskiöldinkadun välinen osuus.

Tuusulanväylän käännön lisäksi Keski-Pasilan liikennemääriin vaikuttavat Teollisuuskadun tunnelin rakentaminen (otetaan käyttöön vuonna 2018) sekä Keski-Pasilan ja lähiseutujen tuleva maankäyttö. Lisäksi keskustakorttelin kilpailun voittaneelle ehdotukselle on kaupungin puolesta luvattu järjestää välttämättömät ajoyhteydet keskuksen avautuessa.

Veturitien toteuttaminen vaiheittain otetaan huomioon rakennusvirastossa valmisteilla olevassa yleissuunnitelman päivityksessä. Ensi vaiheessa rakennettavan lyhyen alituksen Teollisuuskadun kiertoliittymän alitse rakenteissa otetaan huomioon myöhemmin toteutettavan, lopputilanteen mukaisen, pitkän tunnelin vaatimat varaukset. Tämä lisää todennäköisesti kokonaiskustannuksia verrattuna siihen, että katu rakennettaisiin suoraan lopputilanteen mukaiseksi.

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

Vastine

Veturitien tunneliosuuden suunnittelua tehdään yhteistyössä pelastuslaitoksen kanssa. Tunnelin jatkosuunnittelussa otetaan huomioon tarvittavat turvallisuustoimenpiteet.

Poliisilaitoksen näkemyksen mukaan tunnelin päättymiskohtaan olisi ollut eri vaihtoehtoja tunnelin eteläpäässä. Tärkeää liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta on, että suunnittelussa huomioidaan liikennejärjestelyt kokonaisvaltaisesti, myös kevyen liikenteen reittisuunnittelun näkökulmasta.

Liikennevalo-opastein tapahtuva varautuminen tunnelin ruuhkaantumiseen on yleisen turvallisuuden vuoksi välttämätöntä. Myös ruuhkaantumiseen liittyvien informaatiojärjestelmien määrä ja niiden sijoittaminen tulee toteuttaa siten, että alueelle saapuvilla olisi hyvissä ajoin harkita mahdollisia kiertoreittejä. Varsinaiseen tunnelisuunnitelmaan tulee liittää hätätapauksiin liittyvät kiertoreittijärjestelyt. Tunnelin liikennemäärät tulevat alustavien arvioiden mukaan olemaan niin suuret, että ilman asianmukaisia opasteisiin liittyviä ennakkosuunnitelmia ja toteutusta pitempiaikainen tunnelin sulkeva onnettomuus tai muu poikkeuksellinen tapahtuma tulee aiheuttamaan erityisesti ruuhka-aikoina koko kaupungin liikenteelle isoja hankaluuksia.

Helsingin poliisilaitos esittää, että suunnitelman jatkovalmisteluissa ja asioita linjaavissa kokouksissa olisi jatkossa mukana myös poliisilaitoksen edustus.

Vastine

Kevyen liikenteen järjestelyt ovat Toralinnan kohdalla kadun itäreunassa väliaikaiset ja ne pyritään myöhemmin korvaamaan nykyisen ratapihan alueelle tulevan mahdollisen muun maankäytön yhteydessä.

Tunnelin molempiin päihin varaudutaan liikennevalo ja porttijärjestelyihin tunnelin sulkemiseksi tarvittaessa. Järjestelyt suunnitellaan tarkemmin tunnelin jatkosuunnittelun yhteydessä. Tunnelin ollessa suljettuna löytyy korvaava reitti tunnelin päällä kulkevalta kadulta.

Rakennusvirastolle on esitetty poliisin edustajan kutsumista tunnelin suunnittelua käsitteleviin kokouksiin jatkossa.

Helen Sähköverkko Oy:llä ei ole liikennesuunnitelmaan huomautettavaa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) toteaa, että EU:n määrittelemät typpioksidin raja-arvot ylittyvät Helsingin keskustan vilkasliikenteisissä katukuiluissa. Pitoisuudet tuli saada raja-arvojen alapuolelle vuoden 2010 alkuun mennessä. Helsinki on saanut EU-komissiolta jatkoaikaa vuoden 2015 alkuun asti. Ilmatieteen laitos on vuonna 2009 tehnyt leviämismalliarvion Keski-Pasilan ilmanlaadusta Veturitien eri liikennemäärillä. Avoimen väylän mallilla raja-arvot eivät pääsääntöisesti ylittyneet, mutta katukuilumallilla ne ylittyivät huomattavasti. Leviämismallin tulokset eivät ole suoraan sovellettavissa tässä tapauksessa, sillä malleja laskettaessa käytettävissä ei ollut tietoa rakennusten sijoittelusta eikä Veturitien tunneloinnista.

Veturitien liikennesuunnitelmalla on vaikutusta liikennevirtoihin myös suunnittelualueen ulkopuolella, mutta suunnitelmassa ei ole esitetty arvioita näistä vaikutuksista. On toivottavaa, että esimerkiksi Mäkelänkadun liikennemäärät vähenevät, sillä Mäkelänkadulla on ilmanlaadun mittauksissa todettu typpidioksidin raja-arvon ylittyvän. Autotekniikan kehittymisen myötä typenoksidien päästöt laskevat, mutta typpidioksidin pitoisuuksien lasku on ollut huomattavasti hitaampaa kuin alun perin on oletettu mm. autokannan dieselöitymisen vuoksi.

Veturitien ennustettu liikennemäärä on suuri. Tien vieminen tunneliin parantaa osaltaan ilmanlaatua, mutta tunnelin suuaukkojen ympäristön ilmanlaatuun tulee kiinnittää huomiota. Suunnitelmassa esitetään,

että ympäristössä sallittu NO₂-pitoisuuden arvo on maksimituntiarvo 150 ug/m³. HSY muistuttaa kuitenkin, että EU:n vuosiraja-arvo typpidioksidille on 40 ug/m³ eikä tätä saa ylittää.

HSY:n mittauksissa on todettu, että tunneleissa pitoisuudet saattavat kohota huomattavan korkeiksi. Sen vuoksi on hyvä, että tunnelissa ei sallita jalankulkua eikä pyöräilyä.

Veturitien ja Teollisuuskadun suurten liikennemäärien vuoksi tulisi kiinnittää huomiota pyöräily- ja kävelyteiden sijoitteluun, jotta ilmansaasteille altistuminen jäisi mahdollisimman pieneksi. Liikenteen päästöjen aiheuttamat haitat tulisi ottaa huomioon myös rakennusten sijoittelussa siten, että ei muodosteta katukuilumaisia rakenteita.

Vastine

Valtaosa alueen pohjois-etelä- ja pohjois-itäsuuntaisesta läpiajoliikenteestä siirtyy Veturitielle ja Teollisuuskadulle, mikä vähentää Pasilankadun, Pasilansillan, Ratapihantien ja Savonkadun sekä Mäkelänkadun liikennemääriä.

Liikenteen suorat ja epäsuorat päästöt vaikuttavat selvimmin typpidioksidin ja hiukkasten pitoisuuksiin katu ympäristössä. Ohjearvotason ylitykset ovat nykytilanteessa mahdollisia myös Veturitien ympäristössä, mutta raja-arvotason ylitys ei ole todennäköistä.

Liikennemäärien kasvaessa myös liikenneperäisten ilman epäpuhtauksien pitoisuudet sekä liikennemelu lisääntyy katujen lähiympäristössä. Suunnitteilla olevan Keski-Pasilan alueen Ilmanlaadun kannalta jatkosuunnittelussa voidaan vaikuttaa merkittävästi siihen, ettei katu ympäristö muodostu kuilumaiseksi tilaksi, jossa epäpuhtaudet eivät pääse riittävästi laimenemaan. Edellytykset jo rakennettuun ja säilyväksi tarkoitettuun ympäristöön kohdistuvien vaikutusten huomioon ottamiseksi ovat kaavassa varsin rajalliset.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) kannattaa autoliikenteen pääkatujen erottelua Pasilassa erilleen joukkoliikenteen pääväyliltä, jotta mahdolliset autoliikenteen ruuhkat eivät haittaa joukkoliikennettä. Veturitielle ei ole suunniteltu joukkoliikennettä, mutta se ohjaa henkilöautoja pois nykyisiltä ruuhkaisilta joukkoliikenteen pääväyliltä: Pasilankadulta, Ratapihantieltä ja erityisesti Pasilan sillalta, joka on nyt ja myös tulevaisuudessa keskeinen raitio- ja bussiliikenteen reitti.

Vaikka Veturitielle ei ole suunniteltu bussiliikennettä, bussipysäkkeihin on kuitenkin hyvä varautua, koska tulevaisuudessa joukkoliikenteen tarpeet voivat muuttua ja pysäkeille on tila varattava nyt, kun Keski-Pasilan keskustakorttelia ja sen yhteyksiä suunnitellaan.

Veturitie yhtyy eteläpäässä Nordenskiöldinkatuun. Tämän liittymän sujuvuus on varmistettava, koska se on tulevaisuudessa tärkeä poikittaisen joukkoliikenteen (Jokeri 0) runkoväylä.

Vastine

Veturitien liikennesuunnitelmassa on varauduttu tulevaisuuden bussilinjoja varten pysäkeillä Pasilan asemarakennuksen ja Pasilan aseman pohjoisen sisäänkäynnin kohdalla sekä Hakamäentien liittymän yhteydessä.

Nordenskiöldinkadun liittymässä Jokeri 0 kulkee pääsuunnan mukaisesti, jolle valo-ohjauksella annetaan suurin kapasiteetti.

Senaatti-kiinteistöt ei tässä vaiheessa ota kantaa Veturitien suunnitelmien yksityiskohtiin.

Senaatti-kiinteistöt kuitenkin painottaa Veturitien kokonaisuuden toteutuksen aikataulun kiireellisyyttä koko Keski-Pasilan kannalta, erityisesti Keskustakorttelin osalta. Jos kaupungin investointikehys aiheuttaa haasteita tien kokonaisvaltaiselle toteuttamiselle, ehdotamme tutkimaan miten liikenne saataisiin järjestymään Veturitien suunnitellulla linjalla väliaikaisjärjestelyin. Veturitien tunnelin kohdalta tulee erityisesti varmistaa, ettei tunneli aiheuta tornialueen toteuttamiselle lisähaasteita (esim. sisäinen kunnallistekniikka ja sen liittymien kaupungin infraan).

Vastine

Veturitie on tarkoitus toteuttaa vaiheittain. Vuosina 2015 - 2019 rakennetaan Tornialueen kohta lyhyellä alituksella sekä Keskustakorttelin ja Ratapihakortteleiden kohdat. Rautatieläisenkadun alikulku rakennetaan vuosina 2019 -2021 ja Rantaradan ylittävä silta vuosina 2021 - 2023. Tämän jälkeen vuosina 2023 - 2026 rakennetaan Tornialueen kohdalle liikennesuunnitelman mukainen pitkä tunneli sekä Pasilankadun ja Nordeskiöldinkadun välinen osuus. Keskustakorttelin kilpailun voittaneelle ehdotukselle on kaupungin puolesta luvattu järjestää välttämättömät ajoyhteydet keskuksen avautuessa. Tämä on otettu huomioon Veturitien toteutuksen vaiheittaisessa aikataulutuksessa.

Yleisötilaisuus ja mielipiteet

Veturitien liikennesuunnitelmasta järjestettiin yleisötilaisuus Pasilan kirjastossa 27.5.2013. Tilaisuuteen osallistui järjestäjien lisäksi 11 henkilöä. Tilaisuudessa esiteltiin Veturitien liikennesuunnitelma sekä kerrottiin tiiviisti Keski-Pasilan muusta suunnittelutilanteesta. Suunnitelmasta käytiin keskustelua tilaisuuden aikana mm. jalankulku- ja pyöräilyreiteistä, toteutuksen vaiheistuksesta sekä Toralinnan kohdasta.

Veturitien liikennesuunnitelmasta ei jätetty yhtään mielipidettä.

Liitteet

Yleisötilaisuuden muistio 27.5.2013



INFO- JA KESKUSTELUTILAISUUS Veturitien liikennesuunnitelma

Paikka: Pasilan kirjaston auditorio, Kellosilta 9, 2. krs

Aika: ma 27.5.2013 klo 18 - 19.30

Paikalla

Kaupunkisuunnitteluvirasto:

Harri Verkamo, liikennesuunnittelija

Ville Purma, arkkitehti

Tiina Antila-Lehtonen, vuorovaikutussuunnittelija, tilaisuuden puheenjohtaja ja sihteeri

Osallistujia: 11 henkilöä edellisten lisäksi

Tilaisuuden kulku

Aluksi Harri Verkamo esitteli Veturitien uuden liikennesuunnitelman, jossa Pasilan tornialueen kohdalle on esitetty 264 metriä pitkä betonitunneli kadun alle. Tunnelilla on helpottava vaikutus maan pinnalla tapahtuvalle liikenteelle ja jalankululle sekä myös kaupunkikuvallisia etuja. Lisäksi uusi tunneli mahdollistaa paremmat yhteydet Toralinnan seisontaraiteiden paikalle mahdollisesti myöhemmin tulevalle maankäytölle. Uudesta liikennesuunnitelmasta on nyt pyydetty lausuntoja asiantuntijatahoilta ja lisäksi pyydetään mielipiteitä asiasta kiinnostuneilta. Saadut kommentit raportoidaan kaupunkisuunnittelulautakunnalle syksyllä 2013.

Esittelyn jälkeen esitettiin runsaasti tarkentavia kysymyksiä ja keskusteltiin Veturitien suunnitelmista.

Keskustelun jälkeen Ville Purma kertoi tiiviisti Keski-Pasilan suunnittelutilanteesta ja suunnittelun etenemisaikatauluista. Sen jälkeen keskusteltiin erityisesti tornialueesta ja sen toteutumismahdollisuuksista, mutta myös mm. pysäköintipaikkojen mitoituksesta Keski-Pasilan alueella.

Tilaisuudessa esitetyjä kysymyksiä ja kommentteja

- Aukkaiden kannalta on hyvä, että tie menee tunneliin. On myös hyvä, että jalankulku ja muu kevyt liikenne kulkee maantasossa lukuun ottamatta osuuksia, joissa alitetaan ratoja.
- Mitä tapahtuu nykyisille raiteille? Onko mahdollista, että tulevaisuudessa on tarvetta useille uusille junaraiteille? Onko syytä ottaa tällaista tarvetta paremmin huomioon suunnittelussa?



- Voiko kaupungin heikentyvä rahatilanne vaikuttaa siten, että nyt esitetyt suunnitelmat toteutetaan riisuttuna.
- Miten uudet järjestelyt vaikuttavat Käpylän suunnassa rakentamisaikana ja sen jälkeen ja kun rakennetaan useassa vaiheessa? Milloin Tuusulanväylä käännetään uudelle Veturitien jatkeelle?
- Mistä johtui se, että valtion kanssa tehtiin kiireellä neuvotteluratkaisu näistä uusista Veturitien liikennesuunnitelmista, eikä suunnitelmaa voitu tehdä kevyempänä/edullisempänä?

Toralinna

- Onko Toralinnan eteen suunniteltu edelleen muuri Veturitien ja Toralinnan väliin? Kun pyörätie on siirtymässä Toralinnan parkkipaikalle väliaikaisena järjestelynä, voi se olla hankalaa erityisesti talvella, kun alueella on lunta ja tilaa on vähän.
- Missä suojatiet sijaitsevat jatkossa?
- Säilyvätkö vanhat puut Toralinnan edessä?