



23.04.2013

Lsp/1

§ 133

Veturitien liikennesuunnitelma

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

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

Äänestyksessä esittelijä ehdotus voitti.

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

Liitteet

- 1 Piirustus 6179-7
- 2 Piirustus 6180-7
- 3 Sijaintikuva
- 4 Veturitien liikennesuunnitelma päätös Kslk 26.8.2010
- 5 Piirustus 5845-7
- 6 Keski-Pasilan pääkatujen yleissuunnitelma 1.3.2011
- 7 Veturitien tunnelin rakennustekninen yleissuunnitelma 19.9.2011
- 8 Veturitien tunnelin hankesuunnitelma 30.11.2012
- 9 Pyöräliikenteen pääverkon tavoitesuunnitelma
- 10 Pyöräliikenteen laatukäytävien verkkosuunnitelma
- 11 Muistio Veturitien työnaikaiset järjestelyt - Liikenteelliset vaikutukset ja liikenteen toimivuusanalyysi, 28.3.2013
- 12 Muistio Pasilan silta joukkoliikennekaduksi, Liikenteelliset vaikutukset ja yhteiskuntataloudelliset hyödyt, 28.3.2013

Otteet

Ote
Asian yhteistyötahot

Otteen liitteet
Esitysteksti
Muutoksenhakukielto, valmistelu



Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättäneen esittää kaupunginhallitukselle, että Veturitien liikennesuunnitelma hyväksytään liikennesuunnitteluosaston piirustusten 6179-7 ja 6180-7 mukaisena.

Tiivistelmä

Yleiskaavan mukaisessa pääkatuverkossa Veturitie on Keski-Pasilan pääkatu, joka yhdistää Tuusulanväylän jatkeen ja Hakamäentien etelään Nordenskiöldinkadulle ja Teollisuuskadun jatkeen kautta itään. Samalla Veturitie toimii koko Pasilan liikenteen yhteytenä ympäröivään katuverkkoon. Keski-Pasilan alueelle on tulevaisuudessa tulossa merkittävästi uutta rakentamista. Kasvavan liikenteen johdosta alueen katuverkkoa tulee kehittää.

Keski-Pasilan keskustakorttelin suunnittelu- ja toteutuskilpailu käynnistyi alkuvuodesta 2011. Veturitien ja Pasilan sillan suunnitteluratkaisut vaikuttavat myös keskustakorttelin suunnitteluun.

Veturitielle tehtiin keskustakorttelin kilpailun lähtötietoja varten liikennesuunnitelma joka hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 26.8.2010. Tähän suunnitelmaan on tullut muutoksia Keski-Pasilan tornialueen kaavoituksen yhteydessä. Tornialueen kohdalle on suunnitelmassa esitetty noin 264 metriä pitkä betonitunneli kadun alle läpiajavaa liikennettä varten. Tunnelilla on helpottava vaikutus pinnalla tapahtuvalle liikenteelle sekä myös kaupunkikuvallisia etuja. Lisäksi uusi tunneli mahdollistaa paremmat yhteydet Toralinnan seisontaraiteiden paikalla mahdollisesti myöhemmin tulevalle maankäytölle.

Jatkovalmistelussa tulee selvittää uuden katuyhteyden toteutuksen kiirehtimistä radan alitse Rautatieläisenkadun ja Kyllikinportin jatkeen välille. Järjestelyllä voi olla mahdollista säästää merkittävästi työnaikaisten liikennejärjestelyjen kustannuksissa sekä luoda edellytykset Pasilan sillan muuttamiseksi joukkoliikennesillaksi, jolloin siltarakenteen rakentamiskustannuksissa voidaan säästää ja toisaalta saavuttaa liikennejärjestelmätasolla huomattavia yhteiskuntataloudellisia hyötyjä.

Esittelijä

Yleiskaava ja osayleiskaava

Helsingin yleiskaava 2002:ssa Veturitie on merkitty Pasilan alueella ainoaksi etelä-pohjoissuuntaiseksi pääkaduksi. Lisäksi yleiskaavaan on



merkitty Teollisuuskadun jatke Veturitielle sekä Tuusulanväylän jatke Veturitielle.

Keski-Pasilan osayleiskaava hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 14.6.2006.

Aikaisempia suunnitelmia

Liikenne- ja katusuunnittelu

Keski-Pasilan katuverkon yleissuunnitelma valmistui 16.3.2006. Yleissuunnitelmassa on esitetty Veturitien linjaus ratojen vieressä sekä poikittaiset katu yhteydet Veturitieltä Länsi-Pasilaan. Suunnitelmassa Veturitie ja Teollisuuskadun jatke on suunniteltu osaksi pääkatuverkkoa ja korostettu Teollisuuskadun jatkeen tärkeyttä liikenteen ohjaamiseksi pois Pasilansillalta. Veturitien ja Teollisuuskadun liittymä on esitetty suunnitelmassa eritasoisena kiertoliittymänä. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksissä on noudatettu Pasilan osayleiskaavan periaatteita.

Veturitien liikennesuunnitelma hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 26.8.2010 Keski-Pasilan keskustakorttelin kilpailun lähtökohdaksi. Rakennusvirastossa on tehty tämän liikennesuunnitelman pohjalta Keski-Pasilan pääkatujen yleissuunnitelma, joka valmistui 1.3.2011.

Tunneliosuus

Veturitien tunnelin rakennustekninen yleissuunnitelma valmistui 19.9.2011. Yleissuunnitelmassa vertailtiin neljää eri tunnelivaihtoehtoa, joista vaihtoehto 3 on ollut jatkosuunnittelun pohjana. Vaihtoehdosta 3 on tehty Veturitien tunnelin hankesuunnitelma 30.11.2012.

Hakamäentien jatkeet

Talvella 2012-2013 valmistuneessa Uudenmaan ELY-keskuksen ja Helsingin kaupungin yhteisessä Hakamäentien kehittämistä koskevassa selvityksessä todettiin kiireellisimpien ja kannattavimpien Hakamäentiehen liittyvät kehittämistarpeiden olevan Tuusulanväylän käänntö Veturitielle sekä Hakamäentien jatkaminen lännessä Turunväylälle. Tuusulanväylän kääntämistä Veturitielle voidaan pitää koko liikennejärjestelmän näkökulmasta hyvin tarkoituksenmukaisena hankkeena.

Veturitien nykytilanne ja muutostarpeet

Veturitien nykyinen linjaus kulkee Länsi-Pasilan itäreunassa ja se on geometrialtaan varsin mutkainen 1 + 1 -kaistainen pääkatu. Veturitien keskimääräinen liikennemäärä on kadun eteläpäässä 19 800 ajoneuvoa, Länsi-Pasilan kohdalla 16 700 ajoneuvoa ja Hakamäentien



liittymän kohdalla 21 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Veturitien länsipuolella on jalankululle ja pyöräilijöille yhteys Nordenskiöldinkadun ja Pasilankadun välisellä osuudella. Radiokadun jälkeen Veturitien itäreunassa on jalankulku- ja pyöräily-yhteys, joka jatkuu aina Metsälään saakka. Pasilankadun ja Radiokadun välisellä matkalla Veturitiellä ei ole erillistä jalankulku- tai pyöräily-yhteyttä lainkaan. Pasilankadun länsireunassa on koko matkalta eroteltu jalankulku- ja pyörätie.

Keski-Pasilan osayleiskaavan alueelle ollaan tulevaisuudessa rakentamassa asuntoja 4 000 asukkaalle sekä 10 000 - 15 000 työpaikkaa. Lisäksi muualle Keski-Pasilan lähiympäristöön (muun muassa Pohjois-Pasilaan, Ilmalaan sekä Vallilan konepajan alueelle) on tulossa huomattavasti uutta maankäyttöä. Pasilan aseman viereen on suunniteltu rakennettavan mittava liikekeskus. Tuusulanväylän jatke on suunniteltu linjattavaksi tulevaisuudessa Metsälän liittymän jälkeen Veturitielle.

Pasilan rakentamisen sekä Tuusulanväylän jatkeen myötä Veturitien liikenne tulee kasvamaan voimakkaasti. Kadun uudistaminen liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi on välttämätöntä.

Veturitien liikenteen on arvioitu kasvavan vuonna 2035 Keski-Pasilan kohdalla 52 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Teollisuuskadun jatkeen liikennemäärän on arvioitu vuonna 2035 olevan 18 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärien arvioissa on otettu huomioon Keski-Pasilan ja sen lähialueiden rakentaminen, Tuusulanväylän jatke Veturitielle sekä Hakamäentien jatkeet Turunväylälle ja Lahdenväylälle. Pasilan alueen liikenteen kasvu pyritään keskittämään Veturitielle, jotta muiden katujen toimivuus voidaan turvata ja liikenteen ympäristöhaittoja rajoittaa.

Suunnitelma

Liikennesuunnitteluosastolla on laadittu liikennesuunnitelma Veturitielle välille Nordenskiöldinkatu - Hakamäentie (piirustukset 6179-7 ja 6180-7). Suunnitelmassa Veturitie linjataan Pasilankadun ja Rantaradan ylittävän sillan välisellä matkalla kulkemaan radan vieressä. Kadulla on Toralinnan ja Radiokadun välillä pääsääntöisesti 2 + 2 ajokaistaa. Ennen Hakamäentien liittymää kaistoja on 3 + 4 liittymän sujuvuuden vuoksi. Veturitielle rakennetaan liittymät Maistraatinportin, Kyllikinportin, Radiokadun ja Teollisuuskadun jatkeiden sekä Veturitallien kohdalle. Nordenskiöldinkadun, Pasilankadun ja Hakamäentien liittymiä parannetaan.

Teollisuuskadun jatkeen sekä Pasilankadun liittymät toteutetaan yksikaistaisina kiertoliittyminä. Teollisuuskadun liittymästä on myös ajoyhteys keskustakorttelin sekä tornialueen pysäköintiin ja huoltoon.



Pasilankadun kiertoliittymässä varaudutaan myöhemmin toteutettavaan haaraan Toralinnan seisontaraiteiden paikalle tulevalle mahdolliselle maankäytölle.

Keski-Pasilan tornialueen kohdalla Veturitien alle rakennetaan 264 metriä pitkä betonitunneli Pasilankadun ja Teollisuuskadun välille, johon ohjataan etelä-pohjoissuuntainen läpiajava liikenne. Tunneli vähentää huomattavasti pintaliikennettä Pasilankadun ja Teollisuuskadun välisellä osuudella, ja mahdollistaa paremmat jalankulku- ja pyöräily-yhteydet Veturitallien suunnasta Tornialueen ja Keskustakorttelin suuntaan. Lisäksi tunneli mahdollistaa paremmat ajoyhteydet Veturitalleille sekä Toralinnan seisontaraiteiden kohdalle mahdollisesti myöhemmin tulevalle muulle maankäytölle. Tunnelilla on myös selkeitä kaupunkikuvaa parantavia vaikutuksia.

Radiokadun ja Kyllikinportin jatkeen kohdalla olevat liittymät toteutetaan valo-ohjattuina liittyminä. Kyllikinportin jatkeen kohdalta on uusi katuyhteys ratojen alitse Itä-Pasilaan Rautatieläisenkadun ja Ratapihantien liittymään. Maistraatinportin jatkeen liittymä toteutetaan suuntaisliittymänä ilman valo-ohjausta. Veturitallien kohdalla oleva liittymä toteutetaan T-liittymänä ilman valo-ohjausta.

Pyöräliikenteen järjestelyt toteutetaan pääosin "Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitesuunnitelman" sekä "Pyöräliikenteen laatukäytävien verkkosuunnitelman" mukaisesti. Toralinnan kohdalla nykyisen kadun länsireunassa kulkevan pyörätien lisäksi tehdään kadun itäreunaan väliaikainen yhteys Toralinnan edustalle, joka pyritään myöhemmin korvaamaan nykyisen ratapihan alueelle tulevan mahdollisen muun maankäytön yhteydessä. Radiokadun ja Veturitien liittymään voidaan liittymän välityskyvyn parantamiseksi toteuttaa jalankulun ja pyöräilyn ylitys ainoastaan liittymän eteläreunassa. Tästä syystä Radiokadulle on tarkoituksenmukaista toteuttaa kaksisuuntaiset pyörätiet.

Veturitien itäreuna Kyllikinportin jatkeen kohdalta pohjoiseen on osa Rantaradan suuntaan kulkevaa pyöräliikenteen laatukäytävää ja se toteutetaan muuta verkkoa leveämpänä. Uusi radan alittava katuyhteys Kyllikinportin jatkeen ja Rautatieläisenkadun välillä tuo valo-ohjatun tasoliittymän Ratapihantieltä Veturitielle erkanevalle laatukäytävälle. Pääradan suuntaiselle laatukäytävälle on esitetty varaus uudelle jalankulun ja pyöräilyn sillalle, joka tulee ottaa huomioon radan alituksen suunnittelun yhteydessä.

Nykyinen ajoyhteys Veturitalleille pääradan alitse Savonkadulta muutetaan jalankulku- ja pyöräily-yhteydeksi, joka yhdistää Teollisuuskadun suunnasta tulevan pääpyörätien Veturitien varren pyöräteihin.



Radiokadun liittymän kohdalla varaudutaan uuteen jalankululle ja pyöräilylle tarkoitettuun siltaan rantaradan ylitse Leijona-aukiolle. Myös Ilmalan ratapihaan vievien raiteiden ylitse Hakamäentien eteläpuolella varaudutaan myöhemmin toteutettavaan jalankululle ja pyöräilylle tarkoitettuun siltaan tulevan maankäytön myötä.

Raitiotie Nordenskiöldinkadulla säilytetään nykyisellä paikallaan Pasilankadun liittymään saakka. Pasilankadulla Raitiotie linjataan molempiin suuntiin kadun länsireunaan, jolloin kaksi nykyistä tasoristeystä Pasilankadun kanssa poistuvat pohjoisen suunnan raiteelta. Palkkatilan portilla raiteet linjataan molempiin suuntiin eteläisemmälle ajoradalle, johon jää myös huolto- ja saattoliikennettä. Samalla muu liikenne ohjataan pohjoisemmalle ajoradalle kaksisuuntaiseksi. Edellä mainitut järjestelyt parantavat raitioliikenteen nopeutta ja vähentävät häiriöherkkyyttä. Veturitielle rakennetaan uudet linja-autopysäkit, jotka mahdollistavat uuden etelä- pohjoissuuntaisen linjan Keski-Pasilaan. Uudet pysäkit on suunniteltu Keskustakorttelin kohdalle sekä Kyllikinportin jatkeen ja Radiokadun välille.

Veturitien tunneliosuus

Veturitien tunnelin kaukalo- ja tunneliosuuksien yhteispituus on 461 metriä, jossa kiertoliittymien välissä on betonitunnelia 264 metriä. Pituusgeometrialtaan tunnelin kaltevuus on 2 ‰ ja tunnelin päissä olevien luiskien kaltevuus on 5 - 6 ‰. Yksikaistaiset ajoradat on erotettu toisistaan betoniseinillä, jolloin tunnelissa ei synny risteävää liikennettä ja tunneli saadaan erotettua eri palo-osastoiksi pelastustoiminnan järjestämiseksi.

Tunnelipuoliskojen kokonaisleveydet ovat 8,06 metriä, jossa poikkileikkausmitat ovat: ajorata 4,7 metriä, 1,5 metrin pientareet ajoradan molemmin puolin ja seinämän viistetty osuus 0,18 metriä. Vapaa korkeus on 4,8 metriä ja vapaan korkeuden ja tunnelin katon välissä on 1,5 metrin tila puhaltimille ja liikenteen ohjauslaitteille. Hätäpoistumisyhteydet on järjestetty tunnelista toiseen 100 metrin välein. Tuuletusta ja savunpoistoa varten tunneliin asennetaan impulssipuhaltimet. Tunnelin tarvitsemat tekniset tilat valvomoa, sähkönjakelua, savunpoistoa, varavoimaa varten sekä sade- ja pesuvesien keräysaltaat on sijoitettu tunneliin.

Alueen maaperä sekä lähellä nykyistä maanpintaa oleva pohja - ja orsivesi aiheuttavat suuren haasteen tunnelin rakentamiselle. Tunnelin alin ajoradan taso sijaitsee tasolla n. +8.57 (NN). Pohjaveden pinnan laskemisen estämiseksi tunneli toteutetaan tiiviiden tukiseinien avulla tuettuun kaivantoon. Tukiseinät on suunniteltu tehtäväksi ulospäin ankkuroituna teräsponttiseinänä, teräsponttien alapään ja kallion välinen osuus tiivistetään suihkupaalutekniikalla. Eteläpään kaukalon



alueen tukiseinät mitoitetaan kestävästi vieressä kulkevan liikenteen mahdollisesti aiheuttamat törmäyskuormat. Tunnelin ulkopuolelle rakennetaan järjestelmä, jolla varmistetaan pohjaveden virtaaminen tunnelin eteläpuolelle. Tunneli on pääosin paalutettu ja ankkuroitu nostetta vastaan.

Tunnelin toteuttamisen edellyttämien suunnitelmien laatiminen ja urakan kilpailuttaminen sekä itse tunnelin rakentamisen on arvioitu kestävän noin 3,5 vuotta.

Rautatieläisenkadun jatke radan alitse

Veturitien uusi silta Rantaradan ylitse edellyttää nykyisen Veturitien sillan purkamista. Sen lisäksi suunnitelmaan sisältyy vain työnaikaisille liikennejärjestelyille toteutettava väliaikainen siltayhteys, mikä lisää työn kestoa ja osaltaan nostaa rakentamiskustannuksia. Radan päälle rakentaminen on erityisen vaativaa ja kallista toteuttaa.

Suunnitelmassa on esitetty uusi katuyhteys radan alitse Rautatieläisenkadun ja Kyllikinportin jatkeen välille. On mahdollista, että toteuttamalla ensi vaiheessa tämä uusi katuyhteys voitaisiin kokonaan välttää tarve rakentaa työnaikaisille järjestelyille väliaikainen siltayhteys Rantaradan yli. Tällöin silta Rantaradan yli olisi pois käytöstä sen ajan, kun nykyinen silta on purettu, mutta ensimmäistä osaa uudesta Rantaradan ylittävästä lopullisesta sillasta ei ole vielä toteutettu. Tämän vaiheen ajan merkittävä osa muuten Rantaradan ylittävästä liikennevirrasta käyttäisi reittiä Hakamäentie -Ratapihantie - Rautatieläisenkadun alikulku. Ratapihantien ja Rautatieläisenkadun liittymän välityskyky ylittyisi ja liittymän toimivuus olisi heikko siihen asti, kunnes ensimmäinen osa Rantaradan ylittävästä lopullisesta sillasta saataisiin käyttöön. Liikenteen toimivuutta kyseisessä liittymässä voidaan kuitenkin parantaa väliaikaisin kaistajärjestelyin ja liikenteen ohjauksen keinoin. Näin voitaisiin välttää väliaikaisen siltayhteyden rakentaminen Rantaradan yli, nopeuttaa rakentamista kokonaisuutena ja säästää järjestelyissä todennäköisesti miljoonia euroja. Järjestelyn toteutettavuutta ja saavutettavia hyötyjä tulee jatkovalmistelussa edelleen selvittää ja tarkentaa. Mahdollisen järjestelyn alustavia vaikutuksia on kuvattu esityslistan liitteenä olevassa muistiossa "Veturitien työnaikaiset järjestelyt - Liikenteelliset vaikutukset ja liikenteen toimivuusanalyysi, 28.3.2013"

Katuyhteys Rantaradan alitse Rautatieläisenkadun ja Kyllikinportin jatkeen välille mahdollistaisi myös Pasilan sillan muuttamisen siten, että se olisi läpiajettavissa vain joukkoliikenteelle. Pasilan aseman edustaa joudutaan levittämään nykyisten suunnitelmien mukaisen joukkoliikenneterminaalin rakentamiseksi. Levityksestä on liikenteellisin perustein mahdollista luopua, jos siinä sallitaan vain joukkoliikenne.



Levityksen hinnan on arvioitu rakennusviraston teettämän selvityksen mukaan olevan noin 7 miljoonaa euroa.

Pasilan sillan muuttaminen joukkoliikenteen käyttöön jonkin verran lisäisi henkilöautoliikenteen aikakustannuksia, mutta nopeuttaisi joukkoliikenteen liikennöintiä ja pienentäisi niin liikennöintikustannuksia kuin matkustajien aikakustannuksia. Yhteiskuntataloudellisen hyödyn on kokonaisuutena arvioitu olevan 30 vuoden laskenta-aikana yhteensä noin 15 milj. euroa. Esityslistan liitteenä olevassa muistiossa "Pasilan silta joukkoliikennekaduksi, Liikenteelliset vaikutukset ja yhteiskuntataloudelliset hyödyt, 28.3.2013" on kuvattu järjestelyn vaikutuksia.

Rautatieläisenkadun jatkeen toteuttamiskustannusten on arvioitu olevan 20 miljoonaa euroa. Katuyhteyden toteuttamista jo ensi vaiheessa tulee selvittää ja kokonaisarvioinnin perusteella toteuttaa se Veturitien pohjoisosan työnaikaisten järjestelyiden korvaamiseksi. Tällöin uuden katuyhteyden toteuttaminen voisi mahdollistaa Pasilan sillan muuttamisen joukkoliikennesillaksi ja poistaa tarpeen levittää Pasilan aseman edustan siltakannta ratojen päällä.

Kustannukset

Alustavat kustannusarviot liikennesuunnitelmien toteuttamisesta ovat noin (alv 0 %):

Veturitien liikennejärjestelyt välillä Nordenskiöldinkatu Keskustakortteli (ei sisällä tunnelia)	10 000 000 €
Veturitien tunneli	53 000 000 €
Veturitie Keskustakorttelin kohdalla	25 000 000 €
Veturitien liikennejärjestelyt välillä Keskustakortteli Hakamäentie	32 000 000 €
Rautatieläisenkadun jatke radan alitse	20 000 000 €
Yhteensä (alv 0 %)	140 000 000 €

Kustannuksissa ei ole huomioitu valtion osuutta Veturitien tunnelin toteuttamisessa (15 000 000 €).

Aikataulu ja kaavoitus

Veturitien rakentaminen on aikataulullisesti sidoksissa Keskustakorttelin rakentamisen kanssa. Talous- ja suunnittelukeskuksen aikataulutuksen mukaan Veturitien liikennesuunnitelman ja tunnelin hankesuunnitelman pohjalta täytyy



käynnistää Rakennusvirastossa Veturitien yleissuunnitelman päivitys heti kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyn jälkeen, jotta katusuunnittelu voisi alkaa jo ensi syksynä. Veturitien katu- ja rakennussuunnitelmien tulisi olla valmiit siten, että Veturitie voidaan rakentaa ja ottaa käyttöön Keskustakorttelin rakentamisen ja toteutus sopimuksen edellyttämässä aikataulussa 2015 - 2020.

Veturitien eteläosan alueelle laaditaan oma asemakaavaehdotuksensa syksyllä 2013. Keskustakorttelin kohdalla Veturitie merkittäneen tontilla olevaksi katualueeksi Keskustakorttelin asemakaavassa. Keskustakorttelin pohjoispuolella Veturitie sisällytetään viereiseen asuntoalueen asemakaavaan.

Veturitien liikennesuunnitelman luonnosta ja hankkeen kustannusarviota sekä päätöksenteko-, suunnittelu- ja toteutusprosessia on esitelty aluerakentamisen johtoryhmälle 7.2.2013 sekä Kaupungin elinkeinoasioita koordinoivalle työryhmälle (EPOK) 12.2.2013.

Vuorovaikutus

Veturitien liikennesuunnitelmaa on esitelty Keski-Pasilan tornialueen vuorovaikutuksen yhteydessä. Aikaisempaa suunnitelmaa (piirustus 5845-7) on esitelty Tornialueen OAS tilaisuudessa 29.9.2010. Lisäksi Tornialueen kaavaluonnosvaiheen yleisötilaisuudessa 16.4.2012 esiteltiin Veturitien luonnos, jossa oli esitettyä tunneli kadun alla Toralinnalta Pasilan sillalle.

Veturitien liikennesuunnitelma esitellään asukkaille ja heille järjestetään mahdollisuus kommentoida liikennesuunnitelmaa keväällä samanaikaisesti kaupunginhallituksen lähettämien lausuntopyyntöjen kanssa. Raportti annetuista kommentteista esitellään kaupunkisuunnittelulautakunnalle lausuntojen vastausten käsittelyn yhteydessä.

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

Liitteet

1 Piirustus 6179-7



- 2 Piirustus 6180-7
- 3 Sijaintikuva
- 4 Veturitien liikennesuunnitelma päätös Ksik 26.8.2010
- 5 Piirustus 5845-7
- 6 Keski-Pasilan pääkatujen yleissuunnitelma 1.3.2011
- 7 Veturitien tunnelin rakennustekninen yleissuunnitelma 19.9.2011
- 8 Veturitien tunnelin hankesuunnitelma 30.11.2012
- 9 Pyöräliikenteen pääverkon tavoitesuunnitelma
- 10 Pyöräliikenteen laatukäytävien verkkosuunnitelma
- 11 Muistio Veturitien työnaikaiset järjestelyt - Liikenteelliset vaikutukset ja liikenteen toimivuusanalyysi, 28.3.2013
- 12 Muistio Pasilan silta joukkoliikennekaduksi, Liikenteelliset vaikutukset ja yhteiskuntataloudelliset hyödyt, 28.3.2013

Otteet

Ote

Asian yhteistyötahot

Otteen liitteet

Esitysteksti

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Tiedoksi

Yleisten töiden lautakunta
Talous- ja suunnittelukeskus

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 16.04.2013 § 123

Pöydälle 16.04.2013

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Karttaruutu G4/S2-4, hankenro 0870_1

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti panna asian pöydälle viikoksi.

Käsittely

16.04.2013 Pöydälle

Pöydällepanoehdotus:

Risto Rautava: Asia jätetään pöydälle viikoksi.

09.04.2013 Pöydälle

Esittelijä

vs. liikennesuunnittelupäällikkö
Katariina Baarman



23.04.2013

Lsp/1

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