



## § 409

### Veturitien liikennesuunnitelma ja hankkeen toteutus

HEL 2013-004742 T 08 00 00

#### Päätös

Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä Veturitien liikennesuunnitelman liitteinä 1 ja 2 olevien piirustusten (piirustukset 6179-7 ja 6180-7) mukaisesti ja liitteenä 3 olevan Veturitien yleissuunnitelman päivityksessä esitetyn kevyen varautumisen toteutusvaihtoehdon mukaisin rakennusvaihein vuosina 2015 - 2019 toteutettavaksi.

#### Käsittely

Julistettuaan keskustelun päättyneeksi puheenjohtaja esitti selontekona, että keskustelun kuluessa oli valtuutettu Yrjö Hakanen ehdottanut, että kaupunginvaltuusto päättäisi palauttaa asian kaupunginhallitukselle uudelleen valmisteltavaksi siten, että selvitetään mahdollisuus kevyempiin liikenne ratkaisuihin.

Puheenjohtaja totesi, ettei valtuutettu Yrjö Hakasen palautusehdotusta ollut kannatettu, joten se raukesi.

#### Esittelijä

Kaupunginhallitus

#### Lisätiedot

Timo Härmälä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36028  
timo.harmala(a)hel.fi

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

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Liite 1. Veturitien liikennesuunnitelma, osa 1, piirustus 6179-7
- 2 Liite 2. Veturitien liikennesuunnitelma, osa 2, piirustus 6180-7
- 3 Liite 3. Veturitien yleissuunnitelman tarkistus. Esitys aluerakentamisen johtoryhmässä 13.5.2014
- 4 Liite 4. Sijaintikartta
- 5 Liite 5. Veturitien liikennesuunnitelma, kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys 23.4.2013 (133 §)
- 6 Liite 6. Veturitien yleissuunnitelman tarkistus. Aluerakentamisen johtoryhmän muistio 13.5.2014
- 7 Liite 7. Ulkopuoliset lausunnot

#### Otteet

---

**Postiosoite**

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alv.nro**

FI02012566



Ote	Otteen liitteet
Senaatti-kiinteistöt	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto
HSL	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto
HSY	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto
Helen	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto

## Päätösehdotus

Päätös on ehdotuksen mukainen.

## Tiivistelmä

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 23.4.2013 (133 §) esittää Pasilan Veturitien liikennesuunnitelman hyväksymistä liikennesuunnitteluosaston piirustusten 6179-7 ja 6180-7 mukaisena. 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.

Sijaintikartta on liitteenä 4.

Keski-Pasilan rakentamisen käynnistymiselle ja alueen menestymiselle on oleellista Keski-Pasilan Keskuksen rakentaminen. Valtio ja kaupunki järjestivät loppuvuonna 2013 YIT-Rakennus Oy:n hyväksi ratkenneen julkisena hankintana neuvottelumenettelyllä toteutetun suunnittelu- ja toteutuskilpailun. Valtion ja kaupungin tavoitteena on ollut kilpailun alusta alkaen löytää ratkaisu, jolla sujuvoitetaan Keskuksen toteutusta ja sen osien mahdollisimman nopeaa avaamista, ja samalla koko Keski-Pasilan rakentamisen käynnistymistä ja sujuvaa etenemistä. Tässä huomattava rooli on Veturitien oikea-aikaisella rakentamisella.



YIT:n kanssa tehdyn toteutussopimuksen mukaan Veturitien tulee Keski-Pasilassa olla ajoneuvoliikenteen käytössä kauppakeskusosan avautuessa 50 kuukauden kuluttua Keskuksen rakentamisen mahdollistavan asemakaavan lainvoimaisuudesta, ja kadun toteutus on aloitettava kesäkuuhun 2015 mennessä. Tavoitteena on, että tarvittava asemakaava tulee voimaan kesäkuussa 2015, joten toteutussopimuksen mukaisesti Veturitien Keski-Pasilassa tulee olla ajoneuvoliikenteen käytössä elokuussa 2019. Toteutussopimuksessa ei kuitenkaan oteta kantaa siihen, miten Veturitie toteutetaan keskuksen ulkopuolella tai miten sen toteutus keskuksen ulkopuolella täsmällisesti vaiheistetaan.

Veturitien ratkaisu on Keskuksen alueella kiinnitetty toteutussopimuksessa ja KVR-urakkasopimuksessa. Keskuksen alueen pohjoisrajalla Veturitien kaikki kaistat ovat maanpinnassa ja alueen etelärajalla kadun kaksi kaistaa on tunnelissa ja kaksi maanpinnalla. Keskuksen ulkopuolella Veturitien ratkaisun on sovittava yhteen keskuksen alueen ratkaisujen kanssa, mutta tämä ei edellytä pitkän tunnelin rakentamista.

Kaupunkisuunnittelulautakunta esitti asiasta annettujen lausuntojen jälkeen uudelleen päätöksellään 10.12.2013 (421 §) Keski-Pasilan uusittavan Veturitien liikennesuunnitelman hyväksymistä tunnelin rakentamista edellyttävien piirustusten mukaisena, ja esitti lisäksi, että suunnitelman mukainen tunneli tulisi taloudellisten ja toiminnallisten etujen saavuttamiseksi toteuttaa kerralla kaupungin tiukasta taloudellisesta tilanteesta huolimatta.

Lautakunta totesi esityksessään kantanaan, että liikennesuunnitelman (pitkä tunneli) toteuttaminen vaiheittain sopisi investointiraamin asettamiin vaatimuksiin, mutta olisi taloudellisesti ja toiminnallisesti epätarkoituksenmukaista. Vaiheittain toteuttaminen tulisi selvästi kalliimmaksi ja lisää huomattavasti rakennusaikaisia haittoja. Välivaiheena toteutettava lyhyt tunneli heikentäisi lautakunnan kannan mukaan huomattavasti kevyen liikenteen olosuhteita ja alueen toiminnallisuutta.

Siksi lautakunta esitti kaupunginhallitukselle, että tunneli voitaisiin toteuttaa kerralla, mikä olisi järkevämpää sekä taloudellisesti että toiminnallisesti.

Lautakunnan esittämää liikennesuunnitelmahanketta ja vaihtoehtoja sille ja sen toteuttamiselle on tutkittu sen selvittämiseksi, olisiko suunnitelma kustannusten karsimiseksi jatkossa kevennettävissä.

Liikennesuunnitelmassa esitetään Veturitie sijoitettavaksi pitkään tunneliin. Asemakaavat taas mahdollistavat Veturitien toteuttamisen



joko ns. lyhyen tunnelin tai pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti. Asemakaavat tekevät mahdolliseksi myös Veturitien pitkän tunnelin rakentamisen myöhemmin siten, että ratkaisuun varaudutaan ensimmäisen vaiheen toteutuksen yhteydessä.

Veturitien yleissuunnitelman päivityksessä on vaihtoehtoina tutkittu toisaalta liikennesuunnitelman mukaisen pitkän tunnelin vaihtoehtoa, toisaalta Veturitien sijoittamista lyhyeen tunneliin. Pitkän tunnelin vaihtoehdossa on erikseen tarkasteltu mahdollisuuksia pitkän tunnelin vaiheittaiseen toteuttamiseen niin, että ensi vaiheessa pitkän tunnelin toteuttamiseen varaudutaan joko ns. raskaan tai kevyen vaihtoehdon mukaan.

Tutkittujen vaihtoehtojen aikatauluja ja kustannusten kertymistä sekä kokonaiskustannuksia tutkittaessa on päädytty kaupunkisuunnittelulautakunnan kerralla rakentamista tarkoittavasta esityksestä poiketen Veturitien rakentamiseen lautakunnan esittämän liikennesuunnitelman mukaisesti mutta vaiheittain vuosina 2015-2019 toteutettavaksi siten, että varaudutaan pitkän tunnelin rakentamiseen ns. kevyen varautumisvaihtoehdon mukaisesti.

Selvitysten perusteella voidaan todeta, että vaiheittain rakentamisesta seuraa pitkän tunnelin vaihtoehdossa noin viiden miljoonan euron lisäkustannus varautumisvaihtoehdosta riippumatta, mutta kevyen varautumisen vaihtoehdossa kustannukset eivät toteudu niin etupainoisesti kuin muissa pitkän tunnelin vaihtoehdoissa.

Edellä mainituista Veturitien lyhyt tunneli ja kevyt varautuminen pitkään tunneliin on mahdollista toteuttaa valtuuston syksyllä 2014 toteutuskaudelle 2015-2019 hyväksymän investointiraamin sisällä. Veturitien pitkän tunnelin rakentaminen kerralla sekä raskas varautuminen pitkän tunnelin toteuttamiseen taas johtaisivat investointiraamin ylitykseen.

Toteutettavaksi esitettävä ns. kevyen varautumisen vaihtoehto on kustannusarvioltaan yhteensä 120,9 miljoonaa euroa, raskaan varautumisen vaihtoehto 121 miljoonaa euroa ja kerralla rakentamisen vaihtoehto 115,7 miljoonaa euroa. Merkittävät erot ja muissa vaihtoehdoissa raamin ylitykset syntyvät kuitenkin kustannusten kertymisen aikatauluissa.

Ehdotuksen mukaiseen vaiheistettuun toteutukseen ns. kevyen varautumisen mallilla on investointiraamin puitteissa varauduttu ensi vuoden talousarvion liitteenä olevassa investointiohjelmassa vuosiksi 2015-2024.

## Esittelijän perustelut

**Postiosoite**

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

FI0680001200062637

**Alv.nro**

FI02012566



## Liikennesuunnitelman kokonaisuus

Hyväksyttäväksi esitettävässä Pasilan Veturitiestä kaupunkisuunnitteluvirastossa laaditussa liikennesuunnitelmassa nyt 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 Veturitien liikennemääräksi on arvioitu vuodelle 2035 ennustetuista liikennemääristä seuraavaa:

- välillä Nordenskiöldinkatu-Pasilankatu noin 32 000 ajoneuvoa vuorokaudessa,
- välillä Pasilankatu-Teollisuuskatu noin 4 000 ajoneuvoa vuorokaudessa pinnassa ja 26 000 ajoneuvoa tunnelissa,
- välillä Teollisuuskatu-Radiokatu noin 50 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja
- välillä Radiokatu-Hakamäentie noin 55 000 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Liikennesuunnitelman kokonaiskustannukseksi arvioidaan noin 120 miljoonaa euroa. Liikennesuunnitelman piirustukset ovat liitteinä 1 ja 2.

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 (Keskuksen toteuttamana julkisena hankintana) noin 25 miljoonaa euroa.

Lisäksi radat alittavan Rautatieläisenkadun alikulun (noin 20 miljoonaa euroa) toteutus vaatii vilkkaan junaliikenteen vuoksi erittäin huolellisen toteutussuunnittelun.

## Keski-Pasilan Keskus -hanke ja Veturitie

Keski-Pasilan rakentamisen käynnistymiselle ja alueen menestymiselle on oleellista Keski-Pasilan Keskuksen rakentaminen. Valtio ja kaupunki



järjestivät loppuvuonna 2013 YIT-Rakennus Oy:n hyväksi ratkenneen julkisena hankintana neuvottelumenettelyllä toteutetun suunnittelu- ja toteutuskilpailun.

Keski-Pasilan Keskukseen on tulossa asumista, runsaasti toimistoja sekä merkittävä määrä liiketiloja. Keskuksen toteuttaminen on kilpailun voittaneelle yritykselle erittäin huomattava, miljardiluokan taloudellinen investointi. Valtion ja kaupungin tavoitteena on ollut kilpailun alusta alkaen löytää ratkaisu, jolla sujuvoitetaan Keskuksen toteutusta ja sen osien mahdollisimman nopeaa avaamista ja samalla koko Keski-Pasilan rakentamisen käynnistymistä ja sujuvaa etenemistä.

Uuden kustannuksiltaan arviolta 120 miljoonan euron Veturitien oikea-aikainen rakentaminen on Keski-Pasilan Keskuksen toteutuksen edellytys. Kaupunki on Keskuksen toteutussopimuksessa sitoutunut toteuttamaan Veturitien Keskuksen alueella ja sen välittömässä läheisyydessä kilpailuratkaisun mukaisesti ja sopimuksen edellyttämässä aikataulussa. Sen mukaisesti Veturitie tulee rakentaa Keski-Pasilaan vuosina 2015-2019. Toteutusaikataulu on erittäin vaativa, ja päätöksen tekeminen Veturitien liikennesuunnitelmasta ja toteutustavasta on kiireisesti tarpeen, jotta jatkosuunnittelu ja työnvaiheistuksen yksityiskohtainen suunnittelu voidaan käynnistää.

Veturitien kanssa samanaikaisesti toteutettavan laajan kunnallistekniikan järjestelmien alueellisen verkoston, alueellisen pohjavedenhallintajärjestelmän ja Veturitiehen liittyvien katujen sekä Rautatieläisenkadun alikulun kustannukset eivät sisälly Veturitien hankkeen 120 miljoonan euron kustannusarvioon.

#### Veturitien yleissuunnitelman tarkistus ja kadun rakentamisen vaihtoehdot

Kaupunki on sitoutunut Keski-Pasilan keskuksen toteutussopimuksessa eräiden keskuksen kannalta tärkeiden kunnallistekniikan rakenteiden sekä joukkoliikenneyhteyksien toteuttamiseen ja käyttöönottoon vuosien 2014-2021 aikana. Lisäksi kaupunki on solminut KVR-urakkasopimuksen YIT Rakennus Oy:n kanssa neljästä keskuksen liittyvästä kaupungin omistukseen tai pysyvään käyttöön ja hallintaan tulevasta osasta.

Veturitien rakenteet keskuksen alueella sisältyvät YIT:n kanssa tehtyihin toteutus- ja KVR-sopimuksiin, ja niissä kadun toteutusratkaisu on kiinnitetty. Toteutussopimuksen mukaan Veturitien tulee Keski-Pasilassa olla ajoneuvoliikenteen käytössä kauppakeskusosan avautuessa 50 kuukauden kuluttua Keskuksen rakentamisen mahdollistavan asemakaavan lainvoimaisuudesta, ja kadun toteutus on aloitettava kesäkuuhun 2015 mennessä.



Tavoitteena on, että tarvittava asemakaava tulee voimaan kesäkuussa 2015, joten toteutussopimuksen mukaisesti Veturitien Keski-Pasilassa tulee olla ajoneuvoliikenteen käytössä elokuussa 2019.

Toteutussopimuksessa ei kuitenkaan oteta kantaa siihen, miten Veturitie toteutetaan keskuksen ulkopuolella tai miten sen toteutus keskuksen ulkopuolella täsmällisesti vaiheistetaan. Keskuksen alueen pohjoisrajalla Veturitien kaikki kaistat ovat toteutussopimuksen mukaan maanpinnassa ja alueen etelärajalla kadun kaksi kaistaa on tunnelissa ja kaksi maanpinnalla. Keskuksen ulkopuolella Veturitien ratkaisun on sovittava yhteen näiden Keskuksen alueen ratkaisujen kanssa, mutta tämä ei edellytä pitkän tunnelin rakentamista.

Esitys Veturitien liikennesuunnitelmaksi on hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa 23.4.2013. Lautakunnan esitys on liitteenä 5.

Veturitie jakautuu Keski-Pasilassa kolmen asemakaavan alueelle ja kaavojen on tarkoitus tulla lainvoimaisiksi vuosina 2014-2016. Veturitien tunneli sijoittuu sekä keskustakorttelin vielä laadittavana olevan asemakaavan että Veturitien eteläosan asemakaavan (2014) alueelle. Ehdotus Veturitien eteläosan asemakaavaksi ja asemakaavamuutokseksi on esittelyssä toisaalla tällä listalla.

Liikennesuunnitelmassa esitetään Veturitie sijoitettavaksi pitkään tunneliin. Valmisteltavana olevat asemakaavat taas mahdollistavat Veturitien toteuttamisen joko ns. lyhyen tunnelin tai pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti. Asemakaavat tekevät mahdolliseksi myös Veturitien pitkän tunnelin rakentamisen myöhemmin siten, että ratkaisuun varaudutaan ensimmäisen vaiheen toteutuksen yhteydessä.

Veturitien liikennesuunnitelman mukaisen noin 120 miljoonan euron arvoisen hankkeen hyväksyminen edellyttää kaupunginvaltuuston päätöstä. Päätöksen valmistelemiseksi rakennusvirastossa laadittiin toukokuussa 2014 valmistunut Veturitien yleissuunnitelman päivitys, jossa selvitettiin Veturitien toteutusvaiheet ja eri vaihtoehtojen kustannukset.

Yleissuunnitelman päivityksen yhteydessä selvitettiin kustannukset kolmelle vaihtoehdolle: eteläosan pitkän tunnelin vaihtoehto, sekä erikseen ns. raskaan ja kevyen varautumisen mallit eteläosan pitkän tunnelin toteutukseen myöhemmin.

Lisäksi tutkittiin lähinnä vertailun vuoksi liikennesuunnitelmasta poikkeava lyhyen tunnelin vaihtoehto. Rautatieläisenkadun alikulku on rajattu pois omaksi hankkeekseen eivätkä sen kustannukset sisälly seuraaviin kustannustarkasteluihin.



Liitteinä 3 ja 6 olevissa Veturitien yleissuunnitelman tarkistusta koskevassa esityksessä ja aluerakentamisen johtoryhmän muistiossa esitetään tutkitut vaihtoehdot ja niiden mukaiset Veturitien toteutusjärjestykset, aikataulut ja arvioidut kokonaiskustannukset vaiheittain.

Pasilan katurakentamisen investointikustannukset vaihtelevat vuosina 2015-2019 merkittävästi riippuen siitä, minkä ratkaisun mukaisesti Veturitie näinä vuosina päätetään toteuttaa. Vaihtoehtojen kustannusvertailu (miljoonaa euroa):

	Pitkä tunneli	Lyhyt tunneli	Raskas varautuminen	Kevyt varautuminen
Yhteensä	115,7	75,8	121,0	120,9
v 2015 - 2019	100,7	60,8	81,3	71,3
v. 2025 mennessä	115,7	75,8	96,3	86,3
v. 2025 jälkeen	0	0	24,8	34,6

Selvitysten perusteella on todettavissa, että vaiheittain rakentamisesta seuraa pitkän tunnelin vaihtoehdossa noin viiden miljoonan euron lisäkustannus varautumisvaihtoehdosta riippumatta.

Kevyellä varautumisella eteläosan pitkään tunneliin voi olla raskasta vaihtoehtoa enemmän vaikutuksia Keski-Pasilan tornialueen rakentamiseen. Vaikutukset riippuvat tornien tulevasta sijainnista ja johtuvat kaivannon tuentaan liittyvistä väliaikaisista tornialueelle ulottuvista rakenteista, jotka kuitenkin voidaan pyrkiä toteuttamaan siten, että vaikutukset tornialueelle jäävät mahdollisimman pieniksi. Kevyessä vaihtoehdossa myös pitkän tunnelin toisen rakennusvaiheen kesto on pitempi, joten liikennehaitat ovat kevyessä varautumisessa raskasta varautumista suuremmat.

Edellä mainituista Veturitien lyhyt tunneli ja kevyt varautuminen pitkään tunneliin on mahdollista toteuttaa kaupunginvaltuuston hyväksymän vuoden 2015 talousarvion ja taloussuunnitelman 2015-2017 liitteenä olevaan investointiohjelmaan vuosille 2015-2019 merkityillä määrärahoilla. Veturitien pitkän tunnelin rakentaminen kerralla sekä raskas varautuminen pitkän tunnelin toteuttamiseen edellyttäisi usean muun hankkeen lykkäämistä investointiohjelmakaudella.

## Aikataulu

Jotta kaupunki pysyy Keski-Pasilan keskuksen toteutussopimuksen mukaisessa aikataulussa, tulee kaupunginvaltuuston päätös Veturitien hankkeesta tehdä pikaisesti. Lisäksi Veturitien katusuunnittelu ja





ensimmäisen vaiheen toteutussuunnittelu on toteutettava siten, että katusuunnitelma saatetaan yleisten töiden lautakunnan hyväksyttäväksi keväällä 2015, jotta kadun toteutus voidaan aloittaa kesällä 2015. Niitä osin kuin asemakaavat eivät ole lainvoimaisia, suunnitelmat hyväksytään ehdollisina. Mikäli pitkä tunneli toteutetaan myöhemmin, on yleisten töiden lautakunnan käsiteltävä myös väliaikaisen ratkaisun suunnitelmat.

## Lausunnot

Asia on käsitelty niin eri lautakuntien lausunnoissa, virkamiesten muodostamassa aluerakentamisen johtoryhmässä kuin ulkopuolisilta pyydytyissä lausunnoissakin. Seuraavassa esitetään lausuntojen keskeiset kommentit. Lausunnot kokonaisuudessaan ovat päätöshistoriassa ja liitteenä 7 olevassa koosteessa ulkopuolisista lausunnoista.

### Kaupunkisuunnittelulautakunta

Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää lausunnossaan liikennesuunnitelman mukaisen pitkän tunnelin toteuttamista vaiheittain taloudellisesti ja toiminnallisesti epätarkoituksenmukaisena. Lautakunta epäilee vaiheittain toteuttamisen tulevan selvästi kalliimmaksi ja lisäävän huomattavasti rakennusaikaisia haittoja. Lautakunta katsoo välivaiheena toteutettavan lyhyen tunnelin heikentävän huomattavasti kevyen liikenteen olosuhteita ja alueen toiminnallisuutta. Lautakunta pitää taloudellisesti ja toiminnallisesti järkevämpänä tunnelin toteuttamista kerralla.

### Kiinteistölautakunta

Lautakunta toteaa mm., että jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon liikennesuunnitelman ja sen toteutuksen vaikutukset myös maankäytöllisestä näkökulmasta, jolloin jatkosuunnittelussa tulee pyrkiä varmistamaan toteuttamiskelpoinen ja tiivis ympäröivä maankäyttö suhteessa valittuun liikennesuunnitelmaan.

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

### Yleisten töiden lautakunta

Lautakunta toteaa, 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.

Lautakunta kiinnittää huomiota siihen, että Veturitien rakentamisen aikataulu on myös sidoksissa Pasilan keskustakorttelin rakentamiseen.

#### Ympäristölautakunta

Lautakunta kiinnittää huomiota hankkeen vaikutuksiin ilmanlaatuun ja meluun, sekä toteaa, että Veturitien liikennesuunnitelma on vaikutuksiltaan hyvin laaja hanke ja siksi sen vaikutusta liikennevirtoihin myös suunnittelualueen ulkopuolella tulee edelleen selvittää.

#### Pelastuslautakunta

Lautakunta kiinnittää huomiota Veturitien suunnitellun tunnelin savunhallinnan ja hätäpoistumisen sekä sammutuslaitteiston järjestämiseen.

#### Talous- ja suunnittelukeskus

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa lausunnossaan mm., ettei Veturitien liikennesuunnitelma ole ristiriidassa Keski-Pasilan Keskukseen toteutussopimusehdotuksen kanssa eikä liikennesuunnitelman hyväksymiselle tältä osin ole estettä.

Lausunnossa todetaan kuitenkin, ettei Keski-Pasilan Keskukseen toteutus edellytä Veturitien liikennesuunnitelman mukaisen pitkän tunnelin toteutusta kerralla, vaan pidetään mahdollisena vaiheistaa rakentaminen siten, että Tornialueen pitkä tunneli, pohjoinen junaradat ylittävä silta ja Rautatieläisenkadun alikulku toteutetaan vasta myöhemmin liikennemäärien näitä osia edellyttäessä ja näiden toteutukseen vain varaudutaan Veturitien ensimmäisen aiheen toteutuksessa. Myöhemmin toteutettavaksi siirtyvien osien kustannukset ovat noin 75-80 miljoonaa euroa.

Talous- ja suunnittelukeskus katsookin, että Veturitien toteutuksen vaiheistuksessa tulee nopeasti etsiä ratkaisu, joka täyttää Kaupungin Keski-Pasilan Keskuselle 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.

#### Aluerakentamisen johtoryhmä

---

**Postiosoite**

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alv.nro**

F102012566



Virkamiesten muodostama aluerakentamisen johtoryhmä käsitteli kokouksessaan Veturitien päivitettyä yleissuunnitelmaa kustannustarkasteluineen ja päätyi esittämään vaihtoehtoa, jonka mukaan Veturitie tulisi toteuttaa liikennesuunnitelman mukaisen pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisena, mutta vaiheittain ns. kevyen varautumisen vaihtoehdon mukaisena.

#### Vaihtoehdosta päättäminen

Esittelijä toteaa, että valtuuston syksyllä 2014 vahvistaman talousarvion liitteenä oleva investointiohjelma vuosiksi 2015-2024 mahdollistaa Veturitien eteläosan pitkän tunnelin toteuttamisen vaiheittain ns. kevyen varautumisen vaihtoehtona vuoteen 2019 mennessä.

#### Ehdotus

Veturitien liikennesuunnitelma pitkine tunneleineen luo edellytykset korkeatasoisen kaupunkiympäristön toteuttamiselle Keski-Pasilassa ja parantaa liikenteen sujumista koko Helsingissä. Liikennesuunnitelmaa ei kuitenkaan ole vuodelle 2015 hyväksytyn talousarvion liitteenä olevan investointiohjelman puitteissa mahdollista toteuttaa kerralla.

Selvitysten perusteella ehdotetaan siksi, että Veturitien eteläosa tulee varautua tulevaisuudessa rakentamaan liikennesuunnitelman mukaiseen pitkään tunneliin, mutta toteutukseltaan vaiheistetuksi. Kustannuksiltaan edullisimpana vaihtoehtona tarkastelukaudella 2015 - 2019 on tällöin pidettävä liiteaineiston mukaista ns. kevyempää varautumista eteläosan pitkän tunnelin toteuttamiseen.

#### Esittelijä

Kaupunginhallitus

#### Lisätiedot

Timo Härmälä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36028

timo.harmala(a)hel.fi

Niina Puumalainen, projektinjohtaja, puhelin: 310 25475

niina.puumalainen(a)hel.fi

Juha Viljakainen, hankepäälikkö, puhelin: 310 36276

juha.viljakainen(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Liite 1. Veturitien liikennesuunnitelma, osa 1, piirustus 6179-7
- 2 Liite 2. Veturitien liikennesuunnitelma, osa 2, piirustus 6180-7
- 3 Liite 3. Veturitien yleissuunnitelman tarkistus. Esitys aluerakentamisen johtoryhmässä 13.5.2014
- 4 Liite 4. Sijaintikartta
- 5 Liite 5. Veturitien liikennesuunnitelma, kaupunkisuunnittelulautakunnan esitys 23.4.2013 (133 §)



10.12.2014

Kaj/7

- 6 Liite 6. Veturitien yleissuunnitelman tarkistus. Aluerakentamisen johtoryhmän muistio 13.5.2014  
7 Liite 7. Ulkopuoliset lausunnot

## Otteet

Ote	Otteen liitteet
Senaatti-kiinteistöt	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto
HSL	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto
HSY	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto
Helen	Liite 1 Liite 2 Liite 3 Kunnallisvalitus, valtuusto

## Tiedoksi

Kaupunkisuunnittelulautakunta  
Kiinteistölautakunta  
Pelastuslautakunta  
Talous- ja suunnitteluosasto  
Yleisten töiden lautakunta  
Ympäristölautakunta

## Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 24.11.2014 § 1232

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää hyväksyä Veturitien liikennesuunnitelman liitteinä 1 ja 2 olevien piirustusten (piirustukset 6179-7 ja 6180-7) mukaisesti ja liitteenä 3 olevan Veturitien yleissuunnitelman



päivityksessä esitetyn kevyen varautumisen toteutusvaihtoehdon mukaisin rakennusvaihein vuosina 2015 - 2019 toteutettavaksi.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja  
Hannu Penttilä

Lisätiedot

Timo Härmälä, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36028  
timo.harmala(a)hel.fi

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

Juha Viljakainen, hankepääällikkö, puhelin: 310 36276  
juha.viljakainen(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 10.12.2013 § 421

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Hankenro 0870\_1, karttaruutu G4/S2-4

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti lähettää Veturitien liikennesuunnitelman (piirustukset 6179-7 ja 6180-7) kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä seuraavalla lisäyksellä:

Liikennesuunnitelman (pitkä tunneli) toteuttaminen vaiheittain sopii investointiraamin asettamiin vaatimuksiin, mutta on taloudellisesti ja toiminnallisesti epätarkoituksenmukaista. Vaiheittain toteuttaminen tulee selvästi kalliimmaksi ja lisää huomattavasti rakennusaikaisia haittoja. Välivaiheena toteutettava lyhyt tunneli heikentää huomattavasti kevyen liikenteen olosuhteita ja alueen toiminnallisuutta. Lautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että tunneli voitaisiin toteuttaa kerralla, mikä on järkevämpää sekä taloudellisesti että toiminnallisesti.

Lisäksi lautakunta päätti esittää, etteivät annetut lausunnot anna aihetta muihin toimenpiteisiin.

Käsittely

10.12.2013 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Lautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä seuraavan Osmo Soivivaaran tekemän vastaehdotuksen:

Lautakunta hyväksyy ehdotuksen seuraavalla lisäyksellä:  
Liikennesuunnitelman (pitkä tunneli) toteuttaminen vaiheittain sopii



investointiraamin asettamiin vaatimuksiin, mutta on taloudellisesti ja toiminnallisesti epätarkoituksenmukaista. Vaiheittain toteuttaminen tulee selvästi kalliimmaksi ja lisää huomattavasti rakennusaikaisia haittoja. Välivaiheena toteutettava lyhyt tunneli heikentää huomattavasti kevyen liikenteen olosuhteita ja alueen toiminnallisuutta. Siksi lautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että tunneli voitaisiin toteuttaa kerralla, mikä on järkevämpää sekä taloudellisesti että toiminnallisesti.

Kannattajat: Risto Rautava

03.12.2013 Pöydälle

26.11.2013 Pöydälle

23.04.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

16.04.2013 Pöydälle

09.04.2013 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Harri Verkamo, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37127  
harri.verkamo(a)hel.fi

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 Keskuksen 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 Keskuksen sovitun kokonaisaikataulun ja välitavoitteiden mukaisesti. Kaupunki ja valtion sopimusosapuolet ovat sitoutuneet aktiivisesti myötävaikuttamaan siihen, että yritys voi täyttää Keskuksen toteuttamiseen liittyvät velvoitteensa. Tämän lisäksi Kaupunki ja valtion sopimusosapuolet 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 Keskuksen alueella ja sen välittömässä läheisyydessä sen ratkaisun mukaisesti ja siinä aikataulussa, joihin Keski-Pasilan Keskuksen toteutussopimusehdotuksessa sovitaan.

Keskuksen alueella Veturitien toteutuksesta vastaa toteutussopimusehdotuksen mukaan Keskuksen 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 peruseräparannus 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 kem<sup>2</sup>), Tornialue (rakennusoikeus 183 000 kem<sup>2</sup>) ja Ratapihakorttelit (rakennusoikeus 156 000 kem<sup>2</sup>).

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 kem<sup>2</sup>, 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 Keskuksele 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 rahoitustilanteessa. 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 Veturitiele 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 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

---

**Postiosoite**

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alv.nro**

F102012566



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-äänet: 4

Sini Korpinen, Maria Landén, Sirpa Norvio, Dennis Pasterstein

Ei-äänet: 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

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

**Postiosoite**

PL 10  
00099 HELSINGIN KAUPUNKI  
kaupunginkanslia@hel.fi

**Käyntiosoite**

Pohjoisesplanadi 11-13  
Helsinki 17  
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

**Puhelin**

+358 9 310 1641

**Faksi**

+358 9 655 783

**Y-tunnus**

0201256-6

**Tilinro**

F10680001200062637

**Alv.nro**

F102012566



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 kem<sup>2</sup> 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 kem<sup>2</sup>, josta kaupungin osuus edellä kuvatun laskentaperiaatteen mukaisesti on noin 145 000 kem<sup>2</sup>.

#### 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 varauksia 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. 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 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-m<sup>2</sup>). 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 Veturituen 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 esitettynä, 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 rakennussuojelluksista 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

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 typpidioksidin 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 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 kaukalorakenne 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