



10.12.2014

Kaj/7

§ 409

Trafikplan för Lokvägen och genomförande av byggprojektet

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag godkänna trafikplanen för Lokvägen enligt ritning nr 6179-7 i bilaga 1 och ritning nr 6180-7 i bilaga 2 och det byggalternativ med lättare reserveringar som baserar sig på byggfaser under åren 2015–2019 enligt den uppdaterade översiktsplanen för Lokvägen. Översiktsplanen finns som bilaga 3.

Behandling

Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Yrjö Hakanen under diskussionen hade föreslagit att stadsfullmäktige skulle besluta återremittera ärendet till stadsstyrelsen för ny beredning i syfte att utreda möjligheterna till lättare trafiklösningar.

Ordföranden konstaterade att ledamoten Yrjö Hakanens förslag om återremiss inte hade understötts, varvid det förföll.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Härmälä, stadssekreterare, telefon: 310 36028
timo.harmala(a)hel.fi

Niina Puumalainen, projektchef, telefon: 310 25475
niina.puumalainen(a)hel.fi

Juha Viljakainen, projektchef, telefon: 310 36276
juha.viljakainen(a)hel.fi

Bilagor

- 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

Utdrag

Postadress
PB 10
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress
Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon
+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer
0201256-6

Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



Utdrag

Senaatti-kiinteistöt

HSL

HSY

Helen

Bilagor till utdrag

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Sammandrag

Stadsplaneringsnämnden beslutade 23.4.2013 (133 §) föreslå att trafikplanen för Lokvägen i Böle ska godkännas enligt trafikplaneringsavdelningens ritningar nr 6179-7 och 6180-7. I huvudgatunätet som följer generalplanen är Lokvägen huvudgata i Mellersta Böle. Lokvägen kopplar ihop Tusbyledens förlängning och Skogsbackavägen med Nordenskiöldsgatan i söder och genom Industrigatans förlängning i riktningen mot öster. Lokvägen är dessutom en förbindelse för all trafik från Böle till det omgivande gatunätet. I framtiden kommer det att uppföras ett väsentligt stort antal nya hus i Mellersta Böle. Gatunätet ska utvecklas med anledning av att trafikmängden ökar.

En karta över läget finns som bilaga 4.

Det är väsentligt att bygga Mellersta Böle centrum för att kunna inleda det övriga byggandet i Mellersta Böle och för att området ska bli framgångsrikt. Staten och staden ordnade i slutet av 2013 en planerings- och byggtävling i form av ett förhandlat förfarande genom offentlig upphandling. YIT-Rakennus Oy vann tävlingen. Staten och staden har från tävlingens början syftat till att hitta en lösning som gör det möjligt att smidigare bygga och snabbt öppna byggdelarna i Mellersta Böle centrum och samtidigt inleda och främja byggandet i



hela Mellersta Böle. Att Lokvägen anläggs vid rätt tidpunkt har en väsentligt stor roll i detta.

Enligt byggavtalet som har ingåtts med YIT ska Lokvägen i Mellersta Böle ha tagits i bruk för fordonstrafik när byggnadsdelen för köpcentret öppnas inom 50 månader från att den detaljplan som gör det möjligt att bygga centret har vunnit laga kraft. Anläggandet av gatan ska inledas senast i juni 2015. Målet är att den nödvändiga detaljplanen ska träda i kraft i juni 2015, vilket innebär att Lokvägen i Mellersta Böle enligt byggavtalet ska kunna tas i bruk för fordonstrafik i augusti 2019. I byggavtalet tar man dock inte ställning till hur Lokvägen ska förverkligas utanför centret eller hur anläggandet av vägen utanför centret exakt ska indelas i faser.

Lösningen för Lokvägen i området för centret fastställs i byggavtalet och entreprenadavtalet med helhetsansvar. Vid centrumområdets norra gräns ska Lokvägens alla körfält anläggas på marknivå och vid södra gränsen ska två körfält anläggas i en tunnel och två på marknivå. Utanför centret ska lösningen för Lokvägen passa ihop med lösningarna i centret, men detta förutsätter inte att en lång tunnel ska byggas.

Stadsplaneringsnämnden föreslog genom ett nytt beslut 10.12.2013 (421 §), efter att utlåtandena i ärendet kommit in, att trafikplanen för Lokvägen som ska byggas om i Mellersta Böle ska godkännas enligt de ritningar som förutsätter en tunnel, och föreslog dessutom att en tunnel enligt planen på en gång ska byggas oberoende av stadens strama ekonomiska läge i syfte att uppnå ekonomiska och funktionella fördelar.

Nämnden konstaterade i sin framställning som sin åsikt att det med tanke på kraven för investeringsramen är motiverat att bygga en lång tunnel enligt trafikplanen, men att detta inte är ekonomiskt eller funktionellt ändamålsenligt. Det är klart dyrare att bygga i faser och byggsättet ökar betydligt olägenheterna under byggtiden. Enligt nämnden försvagar en kort tunnel i mellanfasen betydligt förhållandena för gång- och cykeltrafiken och funktionaliteten i området.

Med anledning av detta föreslog nämnden stadsstyrelsen att tunneln ska byggas på en gång, vilket är förnuftigare både ekonomiskt och funktionellt sett.

Det av nämnden föreslagna projektet för en trafikplan och alternativa planer och byggsätt har därefter undersökts för att utreda om planen kan förenklas för att minska kostnaderna i fortsättningen.



Det föreslås i trafikplanen att Lokvägen ska förläggas till en lång tunnel. Detaljplanerna gör det däremot möjligt att genomföra Lokvägen antingen enligt alternativet med en kort tunnel eller enligt alternativet med en lång tunnel. Detaljplanerna gör det också möjligt att senare bygga en lång tunnel för Lokvägen om man bara förbereder sig på lösningen under den första byggfasen.

I den uppdaterade översiktsplanen för Lokvägen har man å ena sidan undersökt möjligheterna att genomföra alternativet med en lång tunnel enligt trafikplanen, å andra sidan möjligheterna att förlägga Lokvägen till en kort tunnel. I fråga om en lång tunnel har man separat granskat möjligheterna att bygga en lång tunnel i faser utgående från att man under första fasen förbereder sig på att genomföra en lång tunnel med antingen tunga eller lätta reserveringar.

Efter att ha undersökt tidtabellerna, kostnadsackumuleringen och de sammanlagda kostnaderna för de granskade alternativen har man kommit fram till att avvika från stadsplaneringsnämndens förslag att anlägga Lokvägen på en gång och i stället anlägga Lokvägen enligt trafikplanen i faser under åren 2015–2019 utgående från att samtidigt förbereda sig på att bygga en lång tunnel enligt alternativet med s.k. lätta reserveringar.

Utifrån utredningarna kan man konstatera att byggandet av en lång tunnel i faser medför merkostnader på ca 5 miljoner euro oberoende av reserveringsvolymen, men kostnaderna är inte lika framtunga för alternativet med lättare reserveringar som i de övriga alternativen med en lång tunnel.

Bland de ovannämnda alternativen är det möjligt att genomföra en kort tunnel för Lokvägen med lätta reserveringar för en lång tunnel inom ramen för den av stadsfullmäktige hösten 2014 fastställda investeringsramen för 2015–2019. Att på en gång bygga en lång tunnel för Lokvägen med tunga reserveringar för en lång tunnel skulle leda till att investeringsramen överskrids.

De sammanlagda kostnaderna för alternativet med s.k. lätta reserveringar enligt förslaget uppgår till 120,9 miljoner euro, för det tyngre alternativet till 121 miljoner euro och för byggandet på en gång till 115,7 miljoner euro. De avsevärda skillnaderna och överskridningarna av investeringsramen i de övriga alternativen beror dock på kostnadernas ackumulationstider.

Man har förberett sig på att bygga i faser enligt modellen med s.k. lätta reserveringar inom investeringsramen i investeringsprogrammet 2015–2024 som utgör bilaga till budgeten för 2015.



Föredragandens motiveringar

Trafikplanen som helhet

I den av stadsplaneringskontoret utarbetade trafikplanen för Lokvägen i Böle, som nu föreslås bli godkänd, flyttas Lokvägen från sin nuvarande plats i kanten av Västra Böle österut vid järnvägen. Lokvägen blir en huvudgata som korsar Mellersta Böle och kopplar ihop Skogsbackavägen med Nordenskiöldsgatan och Industrigatan. Den sammanlagda längden för tråg- och tunnelavsnitten för Lokvägen blir 461 meter, varav en trafiktunnel av betong vid tornhusområdet i Mellersta Böle föreslås utgöra 264 meter.

Trafikmängden på Lokvägen i sin helhet har beräknats utifrån de prognoserade trafikmängderna för år 2035. De beräknade trafikmängderna är följande:

- avsnittet Nordenskiöldsgatan–Bölegatan: ca 32 000 fordon om dygnet,
- avsnittet Bölegatan–Industrigatan: ca 4 000 fordon om dygnet på marknivå och 26 000 fordon om dygnet i tunneln,
- avsnittet Industrigatan–Radiogatan: ca 50 000 fordon om dygnet,
- avsnittet Radiogatan–Skogsbackavägen: ca 55 000 fordon om dygnet.

De sammanlagda kostnaderna för trafikplanen beräknas uppgå till ca 120 miljoner euro. Trafikplanens ritningar finns som bilagorna 1 och 2.

De största tekniska och ekonomiska utmaningarna i att förverkliga trafikplanen för Lokvägen hänför sig till följande byggdelar:

- en lång tunnel i tornhusområdet (ca 42 miljoner euro),
- en bro över järnvägen i norra delen av Lokvägen (ca 18 miljoner euro),
- tråg-, däck- och dammväggskonstruktionerna för Lokvägen och kanalen för kommunalteknik i området för Mellersta Böle centrum (centret genomför i form av offentlig upphandling): ca 25 miljoner euro.

Dessutom kräver byggandet av Järnvägsmannagatans tunnel under järnvägen (ca 20 miljoner euro) mycket noggrann planering med anledning av den livliga tågtrafiken.

Projektet för Mellersta Böle centrum och Lokvägen



Det är väsentligt att bygga Mellersta Böle centrum för att kunna inleda byggandet i Mellersta Böle och för att området ska bli framgångsrikt. Staten och staden ordnade i slutet av 2013 en planerings- och byggtävling i form av ett förhandlat förfarande genom offentlig upphandling. YIT-Rakennus Oy vann tävlingen.

Mellersta Böle centrum kommer att ha bostäder, flera kontor och avsevärt många affärslokaler. Byggandet av centret är en betydligt stor ekonomisk investering i miljardklass för det vinnande företaget. Staten och staden har från tävlingens början syftat till att hitta en lösning som gör det möjligt att smidigare bygga och snabbt öppna byggdelarna i Mellersta Böle centrum och samtidigt inleda och främja byggandet i hela Mellersta Böle.

Förutsättningen för byggandet av Mellersta Böle centrum är att den nya Lokvägen med kostnader på ca 120 miljoner euro ska anläggas vid rätt tidpunkt. Staden har i byggavtalet för Mellersta Böle centrum förbundit sig att enligt det vinnande förslaget i tävlingen anlägga Lokvägen i området för Mellersta Böle centrum och i dess omedelbara närhet i den i avtalet angivna tidtabellen. Enligt avtalet ska Lokvägen anläggas i Mellersta Böle under åren 2015–2019. Byggtidtabellen är mycket krävande och det är nödvändigt att snarast fatta beslut om trafikplanen och byggsättet för Lokvägen för att kunna inleda den fortsatta planeringen och den detaljerade planeringen av byggfaserna.

Kostnaderna för det omfattande nätet för lokala kommunaltekniska system som ska byggas samtidigt med Lokvägen, för systemet för lokal grundvattenhantering, för gator som ansluter sig till Lokvägen och för Järnvägsmannagatans tunnel ingår inte i kostnadskalkylen på 120 miljoner euro för Lokvägen.

Justering av översiktsplanen för Lokvägen och alternativa bygglösningar för gatan

Staden har i byggavtalet för Mellersta Böle centrum förbundit sig att under åren 2014–2021 bygga och ta i bruk vissa kommunaltekniska konstruktioner och kollektivtrafikförbindelser som är viktiga för centret. Dessutom har staden ingått ett entreprenadavtal med helhetsansvar med YIT Rakennus Oy i fråga om fyra byggdelar i stadens ägo eller stadens permanenta bruk och besittning i anslutning till centret.

Lokvägens konstruktioner i området för centret ingår i det byggavtal och det avtal om helhetsansvar som ingåtts med YIT. Bygglösningen för gatan har fastställts i avtalen. Enligt byggavtalet ska Lokvägen i Mellersta Böle ha tagits i bruk för fordonstrafik när köpcentrumdelen öppnas inom 50 månader från att den detaljplan som gör det möjligt att bygga centret vinner laga kraft, och anläggandet av gatan ska börja senast i juni 2015.



Målet är att den nödvändiga detaljplanen ska träda i kraft i juni 2015. Lokvägen i Mellersta Böle ska alltså enligt byggavtalet ha tagits i bruk för fordonstrafik i augusti 2019.

I byggavtalet tar man dock inte ställning till hur Lokvägen ska förverkligas utanför centret eller hur anläggandet utanför centret exakt ska indelas i faser. Vid centrumområdets norra gräns ska Lokvägens alla körfält anläggas på marknivå och vid södra gränsen ska två körfält anläggas i en tunnel och två på marknivå. Utanför centret ska lösningen för Lokvägen passa ihop med lösningarna i centret, men detta förutsätter inte att en lång tunnel ska byggas.

Förslaget till trafikplan för Lokvägen godkändes av stadsplaneringsnämnden 23.4.2013. Nämndens framställning finns som bilaga 5.

Lokvägen fördelas i Mellersta Böle på tre detaljplaneområden och avsikten är att detaljplanerna ska vinna laga kraft åren 2014–2016. Lokvägens tunnel förläggs både till området för detaljplanen för centrumkvarteret, som är under arbete, och till området för detaljplanen för södra delen av Lokvägen (2014). Förslaget till detaljplan och detaljplaneändring för södra delen av Lokvägen tas också upp på denna föredragningslista.

I trafikplanen föreslås det att Lokvägen ska förläggas till en lång tunnel. Detaljplanerna gör det däremot möjligt att genomföra Lokvägen antingen enligt alternativet med en kort tunnel eller enligt alternativet med en lång tunnel. Detaljplanerna gör det också möjligt att senare bygga en lång tunnel för Lokvägen om man bara förbereder sig på lösningen under den första byggfasen.

Godkännande av ett projekt på ca 120 miljoner euro för byggande enligt trafikplanen för Lokvägen förutsätter stadsfullmäktiges beslut. I syfte att förbereda sig på beslutet utarbetade byggnadskontoret en uppdatering av översiktsplanen för Lokvägen som blev färdig i maj 2014. I uppdateringen redogör man för byggfaserna för Lokvägen och kostnaderna för de alternativa byggsätten.

I samband med uppdateringen av översiktsplanen utreddes kostnaderna för tre alternativ: alternativet med en lång tunnel i södra delen, alternativet med s.k. tunga reserveringar och separat alternativet med s.k. lätta reserveringar för att bygga en lång tunnel senare.

Dessutom utredde man närmast för jämförelsens skull kostnaderna för ett alternativ med en kort tunnel som avviker från trafikplanen. Järnvägsmannagatans tunnel har skilts åt till sitt eget projekt och kostnaderna för detta ingår inte i kostnads kalkylerna nedan.



I förslaget om justering av översiktsplanen för Lokvägen i bilaga 3 och promemorian från ledningsgruppen för områdesbyggande i bilaga 6 anges de undersökta alternativen och deras byggarrangemang, tidtabeller och övriga beräknade helhetskostnader för varje fas.

Investeringskostnaderna för gatubyggandet i Böle varierar betydligt mycket under åren 2015–2019 beroende på vilket byggalternativ för Lokvägen som genomförs. Kostnadsjämförelsen för de olika alternativen (miljoner euro) är följande:

	Lång tunnel	Kort tunnel	Tunga reserveringar	Lätta reserveringar
Sammanlagt	115,7	75,8	121,0	120,9
år 2015–2019	100,7	60,8	81,3	71,3
senast år 2025	115,7	75,8	96,3	86,3
efter året 2025	0	0	24,8	34,6

På basis av utredningarna kan man konstatera att byggandet i faser medför merkostnader på ca 5 miljoner euro i fråga om alternativet med en lång tunnel oberoende av reserveringarnas volym.

Den lättare reserveringsvolymen för en lång tunnel i södra delen av området kan ha större inverkan på byggandet av tornhusområdet i Mellersta Böle än det tunga alternativet. Effekten beror på tornhusens läge och de tillfälliga konstruktionerna som hänför sig till behovet av stöd för schaktet och som sträcker sig till tornhusområdet. Man kan dock sträva att förverkliga dem så att deras effekt i tornhusområdet blir så liten som möjligt. I det lättare alternativet tar den andra byggfasen för tunneln en längre tid och trafikolägenheterna är därför större än i det tyngre alternativet.

Bland de ovannämnda alternativen är det möjligt att genomföra en kort tunnel för Lokvägen med lätta reserveringar för en lång tunnel inom ramen för anslagen för 2015–2019 i investeringsprogrammet som utgör bilaga till den av stadsfullmäktige fastställda budgeten för 2015 och ekonomiplanen för 2015–2017. Att på en gång bygga en lång tunnel för Lokvägen med tunga reserveringar för en lång tunnel skulle leda till att flera andra projekt skulle skjutas upp under investeringsprogramperioden.

Tidtabell

För att staden ska hålla sig i tidtabellen enligt byggavtalet för Mellersta Böle centrum ska stadsfullmäktige snarast fatta beslut om projektet för Lokvägen. Dessutom ska gatuplaneringen för Lokvägen och



10.12.2014

Kaj/7

byggplaneringen för första fasen förverkligas så att gatuplanen våren 2015 tillställs nämnden för allmänna arbeten för att kunna inleda gatubyggandet sommaren 2015. Detaljplanerna godkänns villkorligt till de delar som de inte har vunnit laga kraft. Om en lång tunnel byggs senare ska nämnden för allmänna arbeten också behandla planerna för den tillfälliga lösningen.

Utlåtanden

Ärendet har behandlats i utlåtanden från många olika nämnder, i ledningsgruppen för områdesbyggande och i kommentarer som anhållits av utomstående parter. Nedan anges de centrala kommentarerna i utlåtandena. Utlåtandena framgår i sin helhet av beslutshistorien och i sammanställningen över utlåtandena från utomstående parter i bilaga 7.

Stadsplaneringsnämnden

Stadsplaneringsnämnden anser i sitt utlåtande att det ekonomiskt och funktionellt inte är ändamålsenligt att i faser bygga en lång tunnel enligt trafikplanen. Nämnden misstänker att det blir klart dyrare att bygga i faser och dessutom skulle olägenheterna under byggtiden öka betydligt. Nämnden anser att en kort tunnel som byggs under en mellanfas betydligt försvagar förhållandena för gång- och cykeltrafiken och funktionaliteten i området. Nämnden anser att det är ekonomiskt och funktionellt förnuftigare att bygga tunneln på en enda gång.

Fastighetsnämnden

Nämnden konstaterar att man ska beakta konsekvenserna av trafikplanen och byggandet enligt planen i den fortsatta planeringen och även ur markanvändningsperspektiv, och sträva att säkerställa att man genom markanvändningen säkrar en byggbar och tät omgivning i förhållande till den valda trafikplanen.

I fråga om Lokvägen ska man enligt nämnden undersöka alternativ enligt vilka man nu genomför bara de nödvändiga lösningarna för trafiken i Mellersta Böle och genom en områdesreservering förbereder sig på att eventuellt vända Tusbyleden.

Nämnden för allmänna arbeten

Nämnden konstaterar att man under den fortsatta planeringen av projektet ska undersöka möjligheten att bygga tunnelloösningarna för Lokvägen i faser utgående från att man i första fasen bara bygger trågavsnittet för centrumkvarteret och ersätter tunnelalternativet vid tornhusområdet med en lösning ovan jord.



Nämnden fäster avseende vid att tidtabellen för byggandet av Lokvägen också är bunden till byggandet av centrumkvarteret i Mellersta Böle.

Miljönämnden

Nämnden fäster avseende vid projektets konsekvenser för luftkvaliteten och bullerförhållandena, och konstaterar att trafikplanen för Lokvägen är ett projekt med mycket vidsträckta effekter, och att konsekvenserna från projektet för trafikflödena också utanför planområdet därför ska utredas vidare.

Räddningsnämnden

Nämnden fäster avseende vid hur rökventilationen, nödutgångarna och släckutrustningen ordnas i den planerade tunneln för Lokvägen.

Ekonomi- och planeringscentralen

Ekonomi- och planeringscentralen konstaterar i sitt utlåtande att trafikplanen för Lokvägen inte strider mot byggavtalet för Mellersta Böle centrum och att det inte finns något hinder mot godkännande av trafikplanen till dessa delar.

Det konstateras dock i utlåtandet att byggandet av Mellersta Böle centrum inte förutsätter att en lång tunnel enligt trafikplanen för Lokvägen ska byggas på en gång utan det anses vara möjligt att bygga i faser utgående från att den långa tunneln i tornhusområdet, den norra bron över järnvägen och Järnvägsmannagatans tunnel byggs först senare när trafikmängderna förutsätter dessa byggdelar, och man bara förbereder sig på att bygga dessa under den första byggfasen för Lokvägen. Kostnaderna för de byggdelar som ska förverkligas senare uppgår till ca 75–80 miljoner euro.

Ekonomi- och planeringscentralen anser att man snabbt ska hitta en lösning till hur anläggandet av Lokvägen ska indelas i faser. Lösningen ska uppfylla stadens förbindelser till Mellersta Böle centrum och samtidigt göra det möjligt att med minsta möjliga kostnader inleda byggandet av den största möjliga (bostads)volymen i Mellersta Böle. De valda byggfaserna ska dock inte i orimlig mån försvåra byggandet av Lokvägens övriga delar eller områdesbyggandet och trafikens smidighet i Mellersta Böle.

Ledningsgruppen för områdesbyggande

Ledningsgruppen för områdesbyggande som består av tjänstemän behandlade den uppdaterade översiktplanen för Lokvägen vid sitt sammanträde och kom överens om att tillstyrka det alternativ enligt



10.12.2014

Kaj/7

vilket Lokvägen ska anläggas i en lång tunnel enligt trafikplanen, men i faser enligt alternativet med s.k. lätta reserveringar.

Beslut mellan alternativen

Föredraganden konstaterar att investeringsprogrammet för 2015–2024, som utgör bilaga till den av fullmäktige hösten 2014 fastställda budgeten för 2015, gör det möjligt att i faser bygga en lång tunnel i södra delen av Lokvägen enligt alternativet med lätta reserveringar före året 2019.

Förslag

Trafikplanen för Lokvägen med en lång tunnel skapar förutsättningar för att bygga en högklassig stadsmiljö i Mellersta Böle och förbättrar smidigheten i trafiken i hela Helsingfors. Det är dock inte möjligt att genomföra trafikplanen på en gång inom ramen för investeringsprogrammet som utgör bilaga till den godkända budgeten för 2015.

På basis av utredningarna föreslås det därför att man ska förbereda sig på att i framtiden bygga södra delen av Lokvägen enligt alternativet med en lång tunnel i trafikplanen, men i faser. De s.k. lätta reserveringarna för byggandet av en lång tunnel i södra delen av Lokvägen enligt det bifogade materialet ska härigenom anses som det förmånligaste alternativet med tanke på kostnaderna under granskningsperioden 2015–2019.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Timo Härmälä, stadssekreterare, telefon: 310 36028

timo.harmala(a)hel.fi

Niina Puumalainen, projektchef, telefon: 310 25475

niina.puumalainen(a)hel.fi

Juha Viljakainen, projektchef, telefon: 310 36276

juha.viljakainen(a)hel.fi

Bilagor

- 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



10.12.2014

Kaj/7

Utdrag

Utdrag

Senaatti-kiinteistöt

HSL

HSY

Helen

Bilagor till utdrag

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

Bilaga 1

Bilaga 2

Bilaga 3

Kunnallisvalitus, valtuusto

För kännedom

Kaupunkisuunnittelulautakunta
Kiinteistölautakunta
Pelastuslautakunta
Talous- ja suunnitteluosasto
Yleisten töiden lautakunta
Ympäristölautakunta

Beslutshistoria

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 rakennusvaiheina 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 Soinivaaran 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 Keskukseen toteutusta ja sen osien mahdollisimman nopeaa avaamista. Tässä huomattava rooli on Veturitien oikea-aikaisella rakentamisella.



Keski-Pasilan Keskustakorttelin kilpailussa on neuvoteltu toteutussopimusehdotus, jossa kilpailun voittanut yritys sitoutuu toteuttamaan Keski-Pasilan 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 perusparannus ja Pasilankatu Keskuksen vieressä. Muualla Keski-Pasilassa Veturitien osien tulisi olla avattavissa liikenteelle 2020.

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

Veturitien liikennesuunnitelman mukaisen toteutuksen merkittävimmät tekniset ja taloudelliset haasteet liittyvät seuraaviin osiin: pitkä tunneli



Tornialueella (noin 42 miljoonaa euroa), junaradat ylittävä silta Veturitien pohjoisosassa (noin 18 miljoonaa euroa) sekä Veturitien ja kunnallistekniikan kanaalin kaukalo-, kansi- ja patoseinärakenteet Keskuksen alueella (Yrityksen toteutus julkisena hankintana noin 25 miljoonaa euroa). Lisäksi radat alittavan Rautatieläisenkadun alikulun (noin 20 miljoonaa euroa) toteutus vaatii vilkkaan junaliikenteen vuoksi erittäin huolellisen toteutussuunnittelun.

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

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

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

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

Veturitien toteutuksen vaiheistuksessa tulisi nopeasti etsiä ratkaisu, joka täyttää Kaupungin Keski-Pasilan Keskukselle antamat sitoumukset ja samalla mahdollistaa pienimmillä kustannuksilla suurimman



(asunto)rakentamisen määrän aloittamisen Keski-Pasilassa, kuitenkin siten, ettei valittu rakentamisen vaiheistus kohtuuttomasti vaikeuta myöhemmin tehtävien Veturitien osien ja Keski-Pasilan alueiden toteutusta sekä liikenteen sujumista.

Lisätiedot

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

Yleisten töiden lautakunta 18.06.2013 § 287

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

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

Veturitien toteuttamisen kustannukset ovat noin 140 miljoonaa euroa. Hankkeen toteuttaminen liikennesuunnitelmassa esitetyssä laajuudessa ja aikataulussa on haasteellista kaupungin nykyisessä ja tulevassa 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 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 myöhemmäksi voidaan ensivaiheen kustannuksia pienentää noin 10 miljoonalla eurolla.

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

Yleisten töiden lautakunta puoltaa liikennesuunnitelman hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

Käsittely

18.06.2013 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

Vastaehdotus:

Antti Möller: Lisäys päätösehdotuksen 7. kappaleen loppuun.

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

Kannattajat: Pörrö Sahlberg

1 äänestys



10.12.2014

Kaj/7

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

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

Jaa-äännet: 4

Sini Korpinen, Maria Landén, Sirpa Norvio, Dennis Pasterstein

Ei-äännet: 3

Antti Möller, Pörrö Sahlberg, Tuomo Valokainen

Tyhjä: 1

Henrik Nyholm

Poissa: 1

Tuula Hänninen

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

Petri Arponen, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38440
petri.arponen(a)hel.fi
Jarkko Karttunen, projektinjohtaja, puhelin: 310 38360
jarkko.karttunen(a)hel.fi

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

Postadress

PB 10
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress

Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon

+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer

0201256-6

Kontonr

FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



esko.rantanen(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 13.06.2013 § 300

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunginhallitukselle Veturitien liikennesuunnitelmasta seuraavan lausunnon:

Suunnitelman yleiskuvaus sekä maanomistus ja -hallinta

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

- välillä Nordenskiöldinkatu-Pasilankatu noin 32 000 ajon./vrk
- välillä Pasilankatu-Teollisuuskatu noin 4 000 ajon./vrk pinnassa ja 26 000 ajon. tunnelissa
- välillä Teollisuuskatu-Radiokatu noin 50 000 ajon./vrk
- välillä Radiokatu-Hakamäentie noin 55 000 ajon./vrk.

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

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

Valtio omistaa pääosan Keski-Pasilan maa-alueista. Valtion maanomistus sopimusalueesta on noin 84 % ja kaupungin noin 16 %. Helsingin kaupunki omistaa noin 30 hehtaarin suuruisen alueen, joka



rajautuu Länsi-Pasilan puoleiseen reunaan. Sopimusaluetta kehitetään kokonaisuutena omistusrajoista riippumatta.

Sopimusalueelle kaavoitettavan rakennusoikeuden jakaminen ja maa-alueiden luovutusperiaatteet

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

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

Liikennesuunnitelman rakentamiskustannukset ja laaditut kustannusarviot

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

Esitetyt rakentamiskustannukset pohjautuvat osin liikennesuunnitelmasta laadittuihin rakenneteknisiin konsulttitöihin. Laadituista kustannusarvioista ei kuitenkaan käy selville tarkemmin kustannuslaskennan laskentaperusteita ja -rajauksia, jolloin rakennuskustannusten ja siten kokonaisinvestoinnin luotettavuutta on vaikea arvioida. Tältä osin liikennesuunnitelman rakennuskustannuksiin sisältyy epävarmuutta.

Kustannuslaskennassa tulisi ottaa huomioon erityisesti vaativista olosuhdetekijöistä johtuvia varaumia teknisiin ja taloudellisiin riskeihin sekä mahdollisiin lisä- ja muutostöihin sekä arvioida vaikutuksia toteutusaikatauluihin. Vaativat olosuhdetekijät vaikeuttavat toteuttamista ja nostavat rakentamiskustannuksia. Vaativia olosuhdetekijöitä ovat esimerkiksi tunnelin toteuttamisessa huono maaperä (laaja pehmeikköalue), vilkas rautatieliikenne (ahdas rakennuspaikka, rakentamisen vaiheistus) sekä tunnelin välittömässä yhteydessä olevat puupaalujen varaan perustetut suojellut rakennukset (pohjaveden hallinta). Veturitien maaperä on pilaantunut. Senaatti vastaa pilaantuneisuudesta aiheutuvista kustannuksista ja näitä kustannuksia ei ole huomioitu tässä kustannusarviossa. 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-m²). Kilpailussa kaikkien kolmen kilpailijan kanssa haetaan ratkaisua, jossa kilpailun voittanut keskuksen toteuttaja toteuttaa em. Veturitien kaukalon neuvotteluissa sovittavaan hintaan kaupungin pysyvään käyttöön ja hallintaan keskukselle luovutettavan korttelin kohdalla. Tämä siksi, että tulevassa keskustakorttelissa 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 laatuverkon 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 vaikutusselvitykset 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 vaikutusselvityksiä Veturitien uuden liikennesuunnitelman ympäristövaikutusten arviointiin. Tunnelointi vähentänee liikenteen haittoja tunneliosuudella, mutta ilmanlaatu tunnelin päissä saattaa muodostua heikoksi.

Ilmatieteen laitoksen vuonna 2009 laatima Keski-Pasilan ilmanlaadun arviointi Veturitien eri liikennemäärillä ei sellaisenaan sovellu nykyisen liikennesuunnitelman vaikutusten arviointiin, sillä tietoa rakennusten



sijoittelusta erityisesti tunnelin pohjoispuolella ei ollut käytettävissä, eikä arvioinnissa huomioitu tien osittaista tunnelointia. Myös ajoneuvojen päästökertoimet ovat muuttuneet vuodesta 2009 ja tulevat edelleen muuttumaan tien valmistumishetkeen mennessä.

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

Vaikutukset meluun

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

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

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

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

Hankkeen vaikutukset ilmanlaatuun

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



10.12.2014

Kaj/7

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