



13.06.2013

Vp/3

§ 300

Kiinteistölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle Veturitien liikennesuunnitelmasta

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 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-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

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

Liitteet

- 1 [Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös 23.4.2013 \(§ 133\)](#)
- 2 [Piirustus 6179_7](#)
- 3 [Piirustus 6180_7](#)
- 4 [Aiesopimus Keski-Pasilan tulevan maankäytön periaateratkaisuista 30.12.2002](#)
- 5 [Veturitien tunneli hankesuunnitelma 30.11.2012](#)

Otteet



Ote

Kaupunginhallitus
Kaupunkisuunnittelulautakunta

Päätösehdotus

Lautakunta päättäneenä 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 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.



13.06.2013

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 vaihteellinen 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, johtosierrot 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



13.06.2013

Vp/3

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

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

Tiivistelmä

Liikennesuunnitelmassa Veturitie siirretään nykyistä idemmäksi junaradan viereen. Veturitiestä tulee Keski-Pasilan halki kulkeva pääkatu, jossa Keski-Pasilan kohdalla on 264 metriä pitkä liikennetunneli. Veturitien liikennesuunnitelman rakentamiskustannusten on arvioitu olevan 140 miljoonaa euroa (alv. 0 %). Kustannusarvioihin liittyy osin epävarmuustekijöitä, ja tästä syystä johtuen tulisi jatkosuunnittelussa laatia tarkennettu kustannusarvio liikennesuunnitelmasta ja tarkastella aluetta kokonaisuutena.

Kaupunki ja Senaatti-kiinteistöt ovat neuvotelleet kolmen eri kilpailijan kanssa Pasilan aseman kohdalle toteutettavasta Keski-Pasilan uudesta yksityisestä keskuksella. Sopimus kilpailun voittajan kanssa mahdollistaa kaupungin itse suunnitella ja toteuttaa tulevan keskuksen eteläpuolelle toteutettavan Veturitien osan joko maanpäällisenä tai lausunnossa esitettynä erityisen kalliina mutta kaupunkikuvallisesti parempana maanalaisena ratkaisuna.

Jatkosuunnittelussa tulisi pyrkiä vahvistamaan ympäröivää maankäyttöä suhteessa liikennesuunnitelmaan sekä samanaikaisesti pohtia mahdollisuuksia keventää valittua suunnitteluratkaisua kustannusten pienentämiseksi ja siten mahdollistaa kokonaistaloudellisuuden saavuttaminen. Aiesopimuksessa on edellytetty sopimusalueen suunnittelun lähtökohtana korttelirakennetta, jossa maanvaraisen rakentamisen osuus on mahdollisimman laajaa.

Jatkosuunnittelussa tulisi liikennesuunnitelmasta laatia kustannustarkastelu yhtenä kokonaisuutena koko Veturitien liikennesuunnitelman tosiasialliselta vaikutusalueelta. Pasilan alueelta



tulee kaavasuunnittelun jatkamiseksi laatia myös kaavataloudellinen toteuttamiskelpoisuus selvitys.

Esittelijä

Liikennesuunnitelma

Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös on liitteenä nro 1. Liikennesuunnitelman piirustukset ovat liitteinä nrot 2 ja 3. Keski-Pasilan aiesopimus on liitteenä nro 4 ja Veturitien hankesuunnitelma liitteenä nro 5.

Lausuntopyyntö

Hallintokeskus pyytää Veturitien liikennesuunnitelmasta kiinteistölautakunnan lausuntoa 28.6.2013 mennessä.

Esittelijä

virastopäällikkö
Jaakko Stauffer

Lisätiedot

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

Liitteet

- 1 [Kaupunkisuunnittelulautakunnan päätös 23.4.2013 \(§ 133\)](#)
- 2 [Piirustus 6179_7](#)
- 3 [Piirustus 6180_7](#)
- 4 [Aiesopimus Keski-Pasilan tulevan maankäytön periaateratkaisuista 30.12.2002](#)
- 5 [Veturitien tunneli hankesuunnitelma 30.11.2012](#)

Otteet

Ote
Kaupunginhallitus
Kaupunkisuunnittelulautakunta

Päätöshistoria

Kaupunkisuunnittelulautakunta 23.04.2013 § 133

HEL 2013-004742 T 08 00 00

Karttaruutu G4/S2-4, hankenro 0870_1

Päätös



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

Käsittely

23.04.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

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

Pöydällepanoehdotus:
Sampo Villanen: Pöydälle.

Kannattajat: Outi Silfverberg

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

Kannattajat: Outi Silfverberg

1 äänestys

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

Jaa-äännet: 5

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

Ei-äännet: 3

Outi Silfverberg, Osmo Soininvaara, Sampo Villanen

Poissa: 1
Hennariikka Andersson

Äänestyksessä esittelijän ehdotus voitti ja asian käsittelyä jatkettiin.

2 äänestys

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



13.06.2013

Jaa-äännet: 6

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

Ei-äännet: 2

Outi Silfverberg, Sampo Villanen

Poissa: 1

Hennariikka Andersson

Äänestyksessä esittelijä ehdotus voitti.

16.04.2013 Pöydälle

09.04.2013 Pöydälle

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

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

