



28.05.2024

Asia/4

## § 303

### Etelä-Pasilan liikenteelliset periaatteet alueen asemakaavoituksen pohjaksi

HEL 2024-005527 T 08 00 00

#### Päätös

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Etelä-Pasilan liikenteelliset periaatteet piirustus nro 7634 (liite 1) mukaisesti alueen asemakaavoituksen liikenteen järjestämisen lähtökohdaksi:

Periaatteissa tavoitetilanteen katujärjestelyt perustuvat ratkaisuun, jossa Veturitien tunneli on nykyisellä ratkaisulla ja raitiotie on kadun keskellä, välillä Nordenskiöldinkatu-Pasilansilta, eikä jatkossa varauduta pitkän tunnelin rakentamiseen.

Alue on tiivistyvää kantakaupunkia Nordenskiöldinkadun eteläpuolen tapahtumakeskusten ja urheilupuiston sekä Pasilan aseman välissä. Liikennratkaisuissa tulee priorisoida jalankulkua ja pyöräliikennettä ja varmistaa ratkaisujen laatu yleiskaavan kantakaupunki-merkinnän mukaisesti. Jatkosuunnittelussa tulee varata jalankululle riittävä tila Veturitien reunoilla ja mahdollistaa Veturitien itäpuolella etelästä tultaessa sujuva kävely- ja pyöräyhteys Pasilankadulle.

#### Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat arkkitehti Outi Ruski, liikenneinsinööri Aleksi Räisänen, erityisasiantuntija Pekka Tirkkonen ja tiimipäällikkö Anna-Maija Sohn. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

#### Vastaehdotus:

Otso Kivekäs: Lisätään päätösehdotuksen loppuun uusi kappale: " Alue on tiivistyvää kantakaupunkia Nordenskiöldinkadun eteläpuolen tapahtumakeskusten ja urheilupuiston sekä Pasilan aseman välissä. Liikennratkaisuissa tulee priorisoida jalankulkua ja pyöräliikennettä ja varmistaa ratkaisujen laatu yleiskaavan kantakaupunki-merkinnän mukaisesti. Jatkosuunnittelussa tulee varata jalankululle riittävä tila Veturitien reunoilla ja mahdollistaa Veturitien itäpuolella etelästä tultaessa sujuva kävely- ja pyöräyhteys Pasilankadulle."

Kannattaja: Mia Haglund

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Otso Kivekkään vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.



Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Aleksi Räisänen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37229  
aleksi.raisanen(a)hel.fi

Liitteet

1 Piirustus 7634

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta päättää hyväksyä Etelä-Pasilan liikenteelliset periaatteet piirustus nro 7634 (liite 1) mukaisesti alueen asemakaavoituksen liikenteen järjestämisen lähtökohdaksi:

Periaatteissa tavoitetilanteen katujärjestelyt perustuvat ratkaisuun, jossa Veturitien tunneli on nykyisellä ratkaisulla ja raitiotie on kadun keskellä, välillä Nordenskiöldinkatu-Pasilansilta, eikä jatkossa varauduta pitkän tunnelin rakentamiseen.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat

Kaupunginvaltuusto on 10.12.2014 (§ 409, Veturitien liikennesuunnitelma ja hankkeen toteutus) hyväksynyt pitkän tunnelin liikennesuunnitelmat piirustus nro 6179 ja piirustus nro 6180, sekä Veturitien asema-kaavan (§ 410). Päätöksessä § 409 hyväksyttiin piirustus nro 6179 pohjalta tehty Veturitien yleissuunnitelman tarkistus (päätöksen liite 3) ja siinä esitetty vaihtoehto kevyestä varautumisesta (lyhyt tunneli).

Kaupunginvaltuusto on siis tehnyt päätöksen (§ 409) liikennesuunnitelmista ja pitkän tunneliin varautumisesta kevyellä varautumisella (lyhyt tunneli).

Keski-Pasilaa halkova pääkatu, Veturitie, on suunniteltu toimimaan Pasilan pääasiallisena autoliikenteen yhteytenä ympäröivään katuverkkoon. Pasilan rakentamisen ja ympäröivien väylähankkeiden myötä Veturitien liikennemäärien todettiin kasvavan, josta syystä Veturitien uudistaminen liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi nähtiin välttämättömänä. Liikennemäärien arvioissa oli otettu huomioon mm. Keski-Pasilan ja sen lähialueiden rakentaminen ja Korppaan tunneli Turunväylälle, sekä



sittemmin suunnittelusta ja toteutuksesta poistuneet Tuusulanväylän jatke Veturitielle, sekä Hakamaentien jatke Lahdenväylälle.

Veturitien toteutusvaihtoehtoja oli tarkasteltu ainakin jo vuodesta 2010 lähtien, jolloin arvioitiin lyhyen kaukalomallin ja pitkän tunnelivaihtoehtojen vaikutuksia. Tunnelivaihtoehdot olivat esillä arvioitaessa maankäytön tehokkuuden vaikutuksia ja ympäristöhaittojen hallintaa. Veturitien suunnittelua ja toteutuksen ajoitusta ohjasi Keski-Pasilan keskuksen (Triplan) kilpailun ja toteutuksen aikataulu. Keskustakorttelin toteutussopimuksessa (24.1.2014) kaupunki oli velvoitettu rakentamaan Keski-Pasilan keskukselle välttämättömät ajoyhteydet (mm. Veturitie Keskustakorttelin läheisyydessä) valmiiksi Keskustakorttelin kauppakeskusosan valmistumiseen 9/2019 mennessä. Toteutus oli aloitettava 6/2015.

Helsingin kaupunginvaltuusto päätti Veturitien liikennesuunnitelmasta ja kevyen varautumisen (lyhyt tunneli) hankkeen toteutuksesta 10.12.2014 (§ 409) ja samassa kokouksessa Keski-Pasilan Veturitien eteläosan asemakaavasta ja asemakaavan muuttamisesta (§ 410). Päätöksiä edelsi keskustelu mm. tunnelin vaiheittaisesta toteuttamisesta, joka olisi sopinut paremmin investointiraamiin, mutta tunnistettiin toiminnallisesti ja taloudellisesti epätarkoituksenmukaisemmaksi. Pitkän tunnelivaihtoehdon kustannukset ylittivät 2015-2019 investointiraamiin varatut määrärahat. Keskustakorttelin toteutussopimuksen perusteella oli kuitenkin päätettävä Veturitien toteuttamisesta, minkä johdosta tunneli päätettiin rakentaa lyhyempänä. Hyväksytyt asemakaavat mahdollistivat Veturitien toteuttamisen molemmat suunnitelmat eli joko ns. lyhyen tunnelin tai pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisena.

## Suunnitelma

Etelä-Pasilan liikenteelliset periaatteet alueen asemakaavojen pohjaksi

Helsingin kaupungin liikenne- ja katusuunnittelupalvelu teetti Pasilan liikenneverkkotarkastelun vuonna 2023 (WSP), jossa todettiin muun muassa, ettei Veturitien pitkälle tunnelille ole liikenteellisiä tarpeita. Liikenneverkkotarkastelussa muodostettiin liikennejärjestelmätasolla kokonaiskäsitys Pasilan liikenneverkosta eri kulkumuotojen näkökulmasta, ottaen huomioon maankäytön kehittyminen ja suunnitellut liikennehankkeet. Työ sisälsi toimivuustarkastelut. Keskeisin tavoite oli selvittää Veturitien pitkän tunnelin tarve liikennejärjestelmän näkökulmasta. Vuoden 2023 tehdyn liikenne-ennusteen autoliikenteen määrät ovat merkittävästi pienempiä kuin vuonna 2013 ennustetut liikennemäärät, johtuen ennen kaikkea autoliikennehankkeista, jotka ovat poistuneet ennusteen vuoden 2040 verkolta. Poistuneita hankkeita ovat muun muassa tunnelit Turunväylältä ja Lahdenväylältä.



Liikennemalliin sisällytettiin Mäkelänkadun bulevardihanke (Kaavarunko KYLK 5/2024) ja sen suunnitelmat, jossa autoliikennettä ohjataan Mäkelänkadun lisäksi Veturitielle ja, jossa Mäkelänkatu on mallinnettu suunnitelmien mukaisesti 1+1 kaistaisena. Lisäksi toimivuustarkasteleissa otettiin huomioon Savonkadun kavennettu ratkaisu (Kaavaehdotus KYLK 4/2024) 1+1 kaistaiseksi. Veturitien pitkälle tunnelille vertailuvaihtoehtona tutkittiin ratkaisua, jossa Pasilankadun ja Veturitien eteläosassa raitiotie siirretään kadun poikkileikkauksen keskelle ja tunneli säilyy nykyisellään (lyhyt tunneli). Nykyisin raitiotie sijaitsee Veturitien länsireunassa. Nordenskiöldinkadun ja Veturitien liittymään tutkittiin ratkaisua, jossa Savonkatu muutetaan rakenteellisesti sivusuunnaksi. Liittymäratkaisu päätetään jatkosuunnittelussa.

Veturitien raitiotien siirto kadun keskelle, hyödyt:

- Tukee Veturitien ja Nordenskiöldinkadun liittymässä autoliikenteen pääsuunnan vahvistamista, kun raitiotie pohjoiseen ei katko jatkossa pääsuunnan liikennettä pohjoisen suunnasta
- Nordenskiöldinkadun ja Veturitien liittymään toteutetaan pikaraitiovaunun vaatimukset täyttävä raitiovaunupysäkki ja mahdollistetaan myös linjaston kehittyminen
- Raitiotie poikkileikkauksen keskellä mahdollistaa selkeämmät liittymäjärjestelyt -> vähemmän konflikteja, nopeuttaa raitiotien operointia
- Pasilankadulla selkeämmät liittymäjärjestelyt etenkin Palkkatilanportin kohdalla. Lisää kaistapituutta ja parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, sekä parantaa ajoratojen mitoitusta
- Etelästä Veturitieltä Pasilankadulle riittävä ryhmittymiskaista (50m->100m) parantaa Veturitien pääsuunnan sujuvuutta
- Mahdollistaa Pasilankadulla sekä nykyisen yhteiskäyttöpysäkin, että bussien siirron ajoradoille ja näille pysäkkisyvennykset

Pasilan liikenneverkkoarkistuksessa Veturitien pitkällä ja lyhyellä (nykyinen tunneli ja raitiotien siirto keskelle) tunnelivaihtoehdolla on molemmilla todettu olevan omat etunsa. Pitkän tunnelin suurimmat edut ovat Veturitien autoliikenteen sujuvuus Pasilankadun kohdalla ja näin Veturitien autoliikenneeroon korostaminen. Lyhyt tunneli puolestaan mahdollistaa raitiotien siirron Veturitien keskelle, mikä parantaa Pasilankadun-Veturitien joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Myös Pasilankadun eteläosan mahdollisesti aiheuttamat ruuhkautumisriskit ovat pienemmät, jos Pasilankadun joukkoliikennejärjestelyt yksinkertaistuvat. Molemmat ratkaisut ovat liikenteellisesti mahdollisia. Kustannusten näkökulmasta nykyinen lyhyt tunneli on selvästi suositeltavampi ratkaisu.



Pasilan liikenneverkkoarkisteluissa päivitettiin Veturitien pitkäntunnelin toteutusvaihtoehdon kustannuksia. Pitkän tunnelin toteutuskustannusten arvioitiin nykytilanteessa olevan, vuoden 2023 indeksikorotuksin vuoden 2013 arvioon nähden, 65-70 milj. euroa. Veturitien eteläosalle tehtävistä muutoksista, jossa raitiotie siirretään kadun keskelle eikä Veturitien tunnelia toteuteta, kustannuksiksi arvioitiin noin 10 milj. euroa. Kustannusarvioita tulee pitää suuntaa antavina.

- Pitkän tunnelin kustannus 65–70 milj. euroa
- Veturitien eteläosan muutokset, ei tunnelia, raitiotien siirto keskelle, 10 milj. euroa.

Etelä-Pasilan liikenteelliset periaatteet alueen asemakaavoituksen pohjaksi, jatkotoimenpiteet

Pasilan tornialueen rakentaminen on käynnistymässä. Pasilan Keskitorni on rakennuslupavaiheessa ja töiden aloittamiseen on varauduttu syksyn 2024 aikana. Keväällä 2024 päätöksentekoon ovat tulossa myös Pasilan länsitornialueen asemakaavaehdotus ja Veturitallinpihan suunnitteluperiaatteet. Näiden kokonaisuuksien myötä myös Veturitien eteläosan liikenteelliset periaatteet ja rakenne on tarpeen arvioida ja lukita. Veturitiellä on rooli aluetta halkovana keskeisenä autoliikenteen yhteytenä. Toimivuustarkasteluilla haluttiin varmistaa, että olemassa oleva tunneliratkaisu (lyhyt tunneli) ja Pasilankadun nykytuotoinen t-liittymä, raitiotien siirto kadun keskelle huomioiden, ovat toimivuuden kannalta riittävät. Suunnitelmaratkaisua verrattiin pitkän tunnelin suunnitelmaan ja todettiin autoliikenteen toimivuus kummallakin ratkaisulla riittäväksi.

Etelä-Pasilan liikenteelliset periaatteet alueen asemakaavojen pohjaksi (Kaupunkiympäristölautakunta kevät 2024) periaatteissa ei varauduta pitkän tunnelin rakentamiseen, vaan tavoitetilanteen katujärjestelyt perustuvat ratkaisuun, jossa Veturitien tunneli on nykyisellä ratkaisulla ja raitiotie kadun keskellä. Maankäytön lisääminen Nordenskiöldinkadun pohjoispuolelle edellyttää asemakaavamuutosta. Liikennesuunnitelmassa esitetään Veturitien muutokset kaupunkiympäristölautakunnan hyväksymien liikenteellisten periaatteiden pohjalta. Veturitallinpihan eteläosan asemakaava tulee kaupunkiympäristölautakuntaan päätöksentekoon noin vuonna 2026, jonka liitteenä päätetään Veturitien liikennesuunnitelma. Veturitallinpihan eteläosan asemakaava ja liikennesuunnitelma etenevät aikanaan valtuuston päätettäväksi. Veturitien katusuunnitelmat hyväksytään kaupunkiympäristölautakunnassa, kun Veturitallinpihan eteläosan asemakaava on saanut lainvoiman 2020-luvun loppupuolella, jonka jälkeen siirrytään rakentamiseen.



28.05.2024

Asia/4

Suunnitelma on käsitelty Pasilaa koskevassa Senaatin, Väyläviraston ja Helsingin kaupungin yhteistyöryhmässä 27.3.2024. Veturitien pitkän tunnelin vaihtoehto on alueen kehittämiseen ja liikennetarkasteluihin pohjaavien selvitysten perusteella korvautumassa uudella ratkaisulla, joka on sovitettu alueen maankäytöllisiin periaatteisiin Keski-Pasilan yhteistyösopimusten mukaisesti. Yhteistyöryhmä totesi pöytäkirjassaan, että suunnittelua voidaan jatkaa tältä pohjalta.

#### Toimivalta

Helsingin kaupungin hallintosäännön 16 luvun 1 §:n 1 kohdan perusteella kaupunkiympäristölautakunta päättää yleis- ja asemakaavoituksen, liikenne- ja katusuunnittelun sekä muun maankäytön ohjaamisesta.

#### Sovellettava lainkohta

Kuntalaki 136 §

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

#### Tiedoksianto

Päätös annetaan tiedoksi yleistiedoksiantona, sillä henkilöiden lukumäärää ei tiedetä (hallintolaki 55 § 2 momentti).

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Alexi Räisänen, liikenneinsinööri, puhelin: 09 310 37229  
aleksi.raisanen(a)hel.fi

#### Liitteet

1 Piirustus 7634

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 21.05.2024 § 290