

Helsinki

# Sörnäistentunneli

## Vuorovaikutusmuistio

27.8.2021

## Sisällys

<b>Hankesuunnitelman vuorovaikutus.....</b>	<b>3</b>
Kerro kantasi –palvelu.....	3
Yhteenveto kommenteista .....	3
Vastineet.....	3
Teollisuuskadun kaavarunkoluonnoksen pop up –tilaisuus.....	9
Lausunnot .....	9
HSL .....	9
Helsingin satama Oy .....	10
Helsingin yrittäjät ry .....	11
Helsingin seudun kuljetusyrittäjät ry .....	13
Ely-keskus.....	14
Väylävirasto .....	14

# Hankesuunnitelman vuorovaikutus

Sörnäistentunnelin hankesuunnitelmaa vuorovaikutettiin syksyllä 2020. Hankesuunnitelma oli kommentoitavana Kerro kantasi –palvelussa, läsnä Teollisuuskadun pop up –tilaisuudessa ja lisäksi hankesuunnitelmasta pyydettiin lausunnot.

Sörnäistentunnelia on vuorovaikutettu aikaisemmin osana tunnelin asemakaavoitusprosessia.

## Kerro kantasi –palvelu

Suunnitelma-aineisto oli kommentoitavana Kerro kantasi –palvelussa 24.9.-21.10.2020. Aineistoon voi yhä tutustua osoitteessa <https://kerrokantasi.hel.fi/sornaistentunneli?headless=false&lang=fi>.

## Yhteenveto kommentteista

Kommentteja annettiin yhteensä 328 kpl. Kaikki kommentit eivät olleet itsenäisiä palautteita, vaan joidenkin kommenttien alle kertyi pientä keskustelua. Suunnitelmaa kommentoineista enemmistö ei kannattanut hanketta.

Alla on tiivistetty vastauksissa esiintyneet teemat:

- Sörnäistentunnelin suuaukot luovat epäviihtyisää katutilaa
- Sörnäistentunnelin suuaukot aiheuttavat suuren estevaikutuksen jalankulkijoille
- Sörnäistentunneli lisää autoilua eikä ole ilmastotavoitteiden mukainen
- Sörnäistentunneli lisää autoliikennettä suuaukkojen ympäristössä
- Sörnäistentunneli ei pitäisi ylipäättään enää suunnitella / selvittää
- Sörnäistentunneli on liian kallis ja hyödyt ovat vähäiset
- Kalasataman autoliikenteen järjestelyt tulee ratkaista ilman tunnelia
- Sörnäistentunneli parantaa liikenneturvallisuutta maanpinnalla
- Sörnäistentunneli tarvitaan, jotta autoliikenne ei sumppuunnu Kalasatamassa

## Vastineet

Tässä on esitetty kootusti vastineet kerro kantasi –palautteisiin.

## Sörnäistentunnelin suuaukot luovat epäviihtyisää katutilaa

*Tunnelin suurimmat vaikutukset kaupunkikuvaan muodostuvat avorampeista. Liikenneturvallisuuden vuoksi tunnelin ja avoramppien enimmäispituuskaltevuus on 5 %, mikä johtaa noin 180-190 m pituisiin avorampeihin tunnelin molemmissa päissä. Suuaukot sijaitsevat kadun keskellä. Suuaukkojen arkkitehtuuriin tulee panostaa toteutuksessa. Avoramppien*

arkkitehtuuria on käsitelty tunnelin yleissuunnitelmassa. Tunnelin suuaukoissa on tavoiteltu Sörnäisten alueen teolliseen historiaan sitoutuvaa arkkitehtuuria ja ne on suunniteltu pariksi toisilleen osoittamaan tunnistettavaa kokonaisuutta. Näistä suunnitelmista on laadittu havainnekuvat sekä lintuperspektiivistä että katutasosta. Suuaukkojen arkkitehtuuri määrittyy tarkemmin rakennussuunnitteluvaiheessa.

Tunnelin suuaukkojen läheisyydessä liikennemäärät kasvavat, mikä nostaa melutasoa. Varsinaisista tunnelin suuaukoista purkautuvaa melupäästöä on mahdollista rajoittaa absorptioverhouksella, jonka tarve ja teho tulee arvioida tunnelin toteutussuunnittelussa. Pohjoisemman suuaukon itäpuolelle, tulevalle Kyläsaaren asuinalueelle on suunniteltu puistikkoa kadun ja asuinrakennusten väliin, jolloin kasvillisuus myös vaimentaa melua. Kyläsaaren ja Hermanninrannan korttelirakennetta tutkitaan ja suunnitellaan kokonaisuutena, mutta Kyläsaaren varsinainen asemakaavoitus käynnistyy lähivuosina. Hermannin rantatien katusuunnittelussa osana Kalasatamasta Pasilaan –raitiotiehanketta pyritään myös löytämään melua vaimentavia ratkaisuja ja muutenkin korkeatasoisia kaupunkikuvallisia ratkaisuja.

Sörnäisten rantatien tarkka poikkileikkaus määrittyy jatkosuunnittelussa, mutta tavoitteena on saada kadulle elinvoimaiset viherkaistat.

### **Sörnäistentunnelin suuaukot aiheuttavat suuren estevaikutuksen jalankulkijoille**

Liikenneturvallisuuden vuoksi tunnelin ja avoramppien enimmäispituuskaltevuus on 5 %, mikä johtaa noin 180-190 m pituisiin avoramppeihin tunnelin molemmissa päissä. Lisäksi on huomioitava, että liikennevaloja ei voi sijoittaa aivan rampin suuaukolle, sillä turvallisuussyistä autoliikenne ei saa jonoutua tunnelissa.

Pohjoinen avoramppi sijaitsee Hermannin rantatiellä Sörnäistenkadun ja Haukilahdenkadun välillä. Kyseisten katujen risteysväli on noin 430 m, mikä on kaupunkirakenteessa pitkä etäisyys jalankulkijan ylityspaikoille. Liittymien ulkopuolella sijaitsevat niin sanotut välisuojatiet liikennevaloineen katkovat autoliikenteen virtaa ja hidastavat myös joukkoliikennettä, minkä vuoksi Haukilahdenkadun ja Sörnäistenkadun välille ei ole kuitenkaan suunniteltu suojatietä ja valo-ohjausta myöskään tilanteessa ilman tunnelia. Houkuttelevan ylikulkusillan sijoittaminen avoramppien yli on haastavaa ympäröivän maaston vähäisten korkeuserojen sekä olemassa olevien asuinrakennusten vuoksi.

Eteläinen avoramppi sijoittuu Vilhonvuorenkadun ja Hanasaarenkadun väliin. Kyseisten katujen risteysväli on noin 310 m. Käenkujan kohdalla oleva, ajorampin alle jäävä suojatie poistuu. Ylikulkusilta Käenkujalta Hanasaaren tutkitaan Hanasaaren asemakaavoituksen yhteydessä. Ylikulkusilta ei varsinaisesti palvele Sörnäisten rantatien tasolla liikkuvaa jalankulkijaa tai pyöräilijää, mutta se yhdistäisi nykyistä paremmin Kallion ja Vilhonvuoren alueen Hanasaaren ja Kalasatamaan.

### **Sörnäistentunneli lisää autoilua eikä ole ilmastotavoitteiden mukainen**

Henkilöautoliikenteen hyödyt ovat suurimmat, minkä vuoksi tunneli lisää hieman autoliikenteen määrää Helsingin seudulla. Mallitarkastelun perustella Sörnäistentunnelin myötä henkilöauton kuljettajana tai matkustajana tehtävien matkojen määrä lisääntyy noin 1900 matkaa vuorokaudessa. Vastaavasti joukkoliikenteen matkamäärä vähenee tunnelin myötä 1000 matkalla vuorokaudessa. Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteenlaskettu matkamäärä vähenee 600 matkalla vuorokaudessa. Sörnäistentunnelista aiheutuva henkilöautoliikenteen kulkutapaosuuden kasvu on pieni koko seudun mittakaavassa (noin 0,08 prosenttiyksikköä).

*Autoliikenteen päästöt kasvavat noin 361 t CO<sub>2</sub>-ekv / vuosi. Vertailun vuoksi henkilöautoliikenteen päästöt Helsingissä vuonna 2020 olivat noin 284 100 t CO<sub>2</sub>-ekv.*

*Malli ei ota huomioon jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden paranemista katuverkolla. On todennäköistä, että rauhallisempi katuympäristö ja sujuvammat kadunylitykset tunnelin osuudella lisäävät jalankulku- ja pyöräliikenteen määriä Kalasataman alueella. Tilanteessa, jossa liikenteen hinnoittelutoimenpiteet ovat käytössä (tiemaksut, joukkoliikenteen lipunhinnan alennus ja pysäköintimaksualueen laajentaminen), autoliikenteen matkamäärän kasvu ja joukkoliikenteen matkamäärän lasku ovat hieman pienempiä kuin Sörnäistentunnelin hankevaihtoehdossa ilman hinnoittelua.*

*Autoliikenteen kasvusta huolimatta Sörnäistentunneli mahdollistaa liikennejärjestelmän sekä kaupunkiympäristön kehittämisen tavalla, joka tukee kestäviä kulkumuotoja paremmin tulevaisuudessa.*

### **Sörnäistentunneli lisää autoliikennettä suuaukkojen ympäristössä**

*Sörnäistentunneli siirtää hieman liikennettä kantakaupungin länsiosan katuverkolta itäpuolelle. Hermannin rantatien pohjoispäässä liikenne lisääntyy tunnelin myötä noin 8000 ajoneuvolla (+40 %). Hermannin rantatien pohjoispään ennustettu liikennemäärä on siten noin 27 000 ajon / vrk. Kustaa Vaasan tiellä liikenne lisääntyy noin 3 200 ajoneuvolla (+7 %) vuorokaudessa. Sörnäisten rantatiellä tunnelin eteläpuolella liikennemäärä lisääntyy noin 3 200 ajoneuvolla (+8 %) ja Hakaniemen sillalla noin 2 400 ajoneuvolla (+9 %) vuorokaudessa. Liikennemäärä vähenee muun muassa Hermannin rantatiellä tunnelin kohdalla noin 6 300 ajoneuvolla (-50 %). Hämeentiellä Junatien pohjoispuolella noin 4 800 ajoneuvolla (-48 %) ja Helsinginkadulla noin 1 700 ajoneuvolla (-6 %) vuorokaudessa.*

*Suurin vaikutus kohdistuu Hermannin rantatien pohjoispäähän, jossa kasvava autoliikenteen määrä saattaa johtaa tilanteeseen, jossa Kustaa Vaasan tien ja Hämeentien risteyksessä joudutaan priorisoimaan Hermannin rantatien suuntaa, mikä voi aiheuttaa viiveitä Hämeentien joukkoliikenteelle. Myös Viikki-Malmi-pikaraitiotiestä johtuen Kustaa Vaasan tien liittymäalueesta on käynnistymässä tarkempi suunnittelu, jonka tavoitteena on ratkaista kyseisen liittymän muodostama pullonkaula, varmistaa sujuva joukkoliikenne sekä parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä ja vaihtoyhteyksiä.*

*Eteläpäässä Sörnäisten rantatien ja Hanasaarenkadun liittymän kapasiteetti on riittävä ja liittymä toimii pääosin tyydyttävästi. Tunnelista ulos ajavien suunta jonoutuu avorampin osuudelle, mutta purkautuu yhden valokierron aikana.*

*Tunnelin melu- ja ilmanlaatuvaikutuksia on tarkasteltu Sörnäistentunnelin asemakaavoituksen yhteydessä. Tunnelin vaikutuksesta sen suuaukkojen jälkeisillä osuuksilla lisääntyvän liikennemäärän vaikutus on melun kannalta enimmillään noin desibelin, eikä sitä arvioida merkittäväksi alueen nykyisen tai suunnitellun maankäytön kannalta. Ilmanlaatuselvityksen mukaan korkeimmat ilman epäpuhtauksien pitoisuudet muodostuvat tunnelin suuaukkojen läheisyyteen tienpinnan tasoon. Suuaukkojen läheisyydessä typpidioksidin pitoisuudet voivat ylittää vuosiraja-arvon myös hieman katualueen ulkopuolella. Myös pienhiukkasten osalta korkeimmat pitoisuudet muodostuvat tunnelin suuaukoille, mutta pitoisuuksien ei arvioida ylittävän raja-arvotasoa.*

*Asuinrakentaminen ei rajaudu suoraan Hermannin rantatiehen avoramppien osuudella tai tunnelin pohjoispuolella. Pohjoisen suuaukon itäpuolelle, tulevalle Kyläsaaren asuinalueelle on*

*suunniteltu puistikkoa kadun ja asuinrakennusten väliin, jolloin kasvillisuus myös vaimentaa melua. Kyläsaaren ja Hermanninrannan korttelirakennetta tutkitaan ja suunnitellaan kokonaisuutena, mutta Kyläsaaren varsinainen asemakaavoitus käynnistyy lähivuosina. Hermannin rantatien länsipuolella rakennuskanta on melko uutta ja liikennemelu on huomioitu asemakaavoitus- ja rakentamisvaiheessa. Rakennusten ja kadun välissä on pysäköintialueet.*

*Sörnäisten rantatien liikennemäärä kasvaa suhteessa huomattavasti vähemmän kuin Hermannin rantatien. Sörnäisten rantatien varressa ei nykytilanteessa ole asumista.*

*Liikenteen melun ja päästöjen vaikutukset tulevaan maankäyttöön huomioidaan asemakaavoituksen yhteydessä.*

### **Sörnäistentunneli ei pitäisi ylipäätään enää suunnitella tai selvittää**

*Sörnäistentunnelilla on vahva asemakaava. Näin suuren liikennehankkeen toteuttamispäätös tehdään hankesuunnitelman perusteella. Hankesuunnitelma käsitellään ensin kaupunkiympäristölautakunnassa. Mikäli lautakunta päättää, että Sörnäistentunneli toteutetaan, päätös etenee kaupunginhallitukseen ja sieltä kaupunginvaltuustoon. Viime kädessä kaupunginvaltuusto siis päättää, toteutetaanko Sörnäistentunnelia vai ei.*

### **Sörnäistentunneli on liian kallis ja hyödyt ovat vähäiset**

*Tunnelin kustannusarvio on 180 miljoonaa euroa ja vuotuiset käyttökustannukset ovat 2 miljoonaa euroa. Tunnelin hyöty/kustannus-suhde on 0,62 (päivitetty laskelma 08/2021) ilman liikenteen hinnoittelua. Hankkeella kuitenkin muita hyötyjä, jotka puoltavat tunnelin toteuttamista.*

*Perinteinen väylähankkeiden hyöty-kustannus-laskelma ei kerro täysin kaupunkiympäristössä saatavia hyötyjä. Hermannin rantatie on suunniteltu ennen tunnelin toteuttamista 2+2-kaistaiseksi, joista ulommat kaistat osoitetaan bussi-, tavara- ja taksiliikenteelle. Tämä on ennustetulla liikennemäärällä vielä kohtuullinen ratkaisu autoliikenteen kannalta. Hermannin rantatien eteläpää Kalasataman metroaseman ja kauppakeskus Redin kohdalla on kuitenkin jo suunniteltu ja suureksi osaksi toteutettu Sörnäistentunneliin perustuen. Tämä 1+1-kaistainen osuus on jo nykyisillä liikennemäärillä häiriöherkkä ja pääkatuverkon läpiajoliikenteen risteäminen vilkkaan jalankulku- ja joukkoliikenteen vaihtopaikan ei ole tavoitteiden mukaista. Hermannin rantatien perusparannuksen valmistuttua osa Vantaan bussilinjoista tullaan ajamaan Rautatien torin sijasta Kalasatamaan, Suvilahteen. On tärkeää, että bussiliikenne sujuu myös Hermannin rantatien eteläpään osuudella.*

*Sörnäistentunnelin avauduttua liikenteelle, Hermannin rantatie muutetaan tunnelin osuudella 1+1-kaistaiseksi. Liikennemäärä Hermannin rantatiellä pienenee puoleen siten, että bussiliikenne voi olla autojen kanssa sekaliikenteessä. Vapautuvaan tilaan voidaan istuttaa lisää puita ja muuta katuvihreää. Kalasataman metroaseman ja kauppakeskus Redin ympäristö rauhoittuu ja katuverkolla on pääosin vain paikallista autoliikennettä. Tunnelin osuudella melutaso laskee ja ilmanlaatu paranee. Kadun ylittäminen paikoin helpottuu ja nopeutuu liikennemäärän vähetessä.*

*Ilman Sörnäistentunnelia Hermannin rantatiellä vasemmalle kääntymisiä joudutaan rajoittamaan pääsuunnan ja joukkoliikenteen sujuvuuden vuoksi. Sörnäistentunnelin myötä vasemmalle kääntymisiä ei tarvitse rajoittaa, mikä parantaa alueen saavutettavuutta ja vähentää ylimääräistä ajoa alueen muulla katuverkolla. Tällä on myös positiivisia yritysvaikutuksia.*

*Sörnäistentunneli vapauttaa kapasiteettia Junatien ja Sörnäisten rantatien liittymäalueella, joka on yksi Helsingin vilkkaimmista autoliikenteen solmukohtista. Sörnäistentunneli mahdollistaa Junatien alueen kehittämisen väylämäisessä kaupunkimaiseksi katutilaksi. Suunnitellut muutokset, kuten itä-länsisuuntainen pikaraitiotie (niin sanottu Jokeri 0) sekä jalankulkuympäristön parantaminen, edellyttävät tunnelin toteuttamisen, jotta katuverkon kapasiteetti säilyy riittävällä tasolla. Uudet järjestelyt myös parantavat Kalasataman saavutettavuutta autolla idän suunnasta.*

### **Kalasataman autoliikenteen järjestelyt tulee ratkaista ilman tunnelia**

*Kalasataman metroaseman ja kauppakeskus Redin ympäristön liikennejärjestelyt on suunniteltu pohjautuen Sörnäistentunneliin ja tavoitteena on ollut korostaa jalankulkijan asemaa. Kasvavan alueen, tulevan raitotien ja lisääntyvän bussiliikenteen myötä jo nyt runsas jalankulkijamäärä tulee kasvamaan entisestään. Tämä on ristiriidassa tällä hetkellä alueen halki johdettavan pitkän matkan läpiajoliikenteen kanssa. Valo-ohjaamattomat suojatiet ovat jalankulkijan kannalta melko sujuvat ja turvalliset, mutta jonouttavat auto- ja siten myös bussiliikennettä jo nykytilanteessa. Hermannin rantatien perusparannuksen valmistuttua osa Vantaan bussilinjoista tullaan päättämään Kalasatamaan. Nämä bussit ovat metroaseman edustalla kokonaan sekaliikenteessä, jolloin autoliikenteen jonoutuminen vaikuttaa bussilinjojen sujuvuuteen huomattavasti.*

*Autoliikennettä Kalasataman läpi ei toisaalta ole mielekästä ohjata muille kaduille kuin Hermannin rantatielle.*

*Koksikatu ja kesällä 2022 avautuva Vilhonvuorenkadun jatke tarjoaa vaihtoehtoisen etelä-pohjois-suutaiselle liikenteelle, mutta nämä kadut ovat myös 1+1-kaistaisia eikä ajoreitti suinkaan poista Kalasataman metroasema ja kauppakeskus Redin ympäristön ongelmia. Lisäksi Suvilahden tapahtuma-aluetta halutaan laajentaa entisestään ympärivuotiseksi kulttuuri- ja tapahtuma-alueeksi. Suvilahden ja Hanasaaren alueilla on järjestetty vuosittain muun muassa suuria musiikkifestivaaleja. Vilhonvuorenkadun jatke tulee halkomaan alueet, mikä aiheuttaa haasteita festivaalien järjestämiseen. Sörnäistentunneli osaltaan mahdollistaa tapahtuma-alueen kehittämisen ja suurten festivaalien järjestämisen myös jatkossa, kun pitkän matkan läpiajoliikenteellä ei ole kasvavaa painetta käyttää Vilhonvuorenkadun ja Koksikadun ajoreittiä.*

*Läpiajoliikennettä ei haluta lisätä myöskään Suvilahden ja Teurastamon välillä, sillä tavoitteena on nimenomaan yhdistää nämä alueet paremmin jalkaisin saavutettaviksi. Vanha talvitie on 1+1-kaistainen, eikä pääkadun liikennettä ole mielekästä ohjata kyseiseen korttelirakenteeseen. Vanhan talvitien ja Panimokadun välistä yhteyttä ei voi oikaista, sillä Panimokadun ja Työpajankadun kaakkoiskulmassa sijaitsevalle yksityisomisteiselle tontille on asemakaavoitettu toimitilarakentamista.*

*Pääkatuverkon ohjaaminen Vanhan talvitien kautta ei myöskään vähennä Junatien liittymäalueen kuormitusta. Teollisuuskadun kaavarungon yhteydessä Junatien alueelle esitettiin uusia liikennejärjestelyjä, joille Sörnäistentunneli on edellytyksenä. Ilman Sörnäistentunnelia Junatien alueelle ei ole löydetty suunnitteluratkaisua, jolla sekä kaupunkirakenteelliset että liikenteelliset tavoitteet (pikaraitiotie, jalankulun ja pyöräliikenteen yhteystarpeiden huomiointi, autoliikenteen välityskyvyn säilyttäminen) olisivat mahdollisia.*

## **Sörnäistentunneli parantaa liikenneturvallisuutta katutasolla**

*Sörnäistentunnelin osuudella Hermannin rantatien liikennemäärä laskee noin puoleen ja Hermannin rantatielle jäävä autoliikenne on pääasiassa alueen tuottamaa. Näillä seikoilla on positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Myös itse tunneli on turvallinen liikenneympäristö, kun risteävää liikennettä ei ole. Toisaalta tunnelissa tapahtuvien liikenteen häiriöiden ja onnettomuuksien seuraukset ovat herkästi suurempia verrattuna katuverkolla tapahtuviin onnettomuuksiin. Joka tapauksessa Sörnäistentunnelin vuosittaisten onnettomuuskustannussäästöjen arvioidaan olevan noin 700 000 €.*

## **Sörnäistentunneli tarvitaan, jotta autoliikenne ei sumppuunnu Kalasatamassa**

*Ennen Sörnäistentunnelin toteuttamista, Kalasataman raitiotien ja Hermannin rantatien perusparannuksen valmistumisen jälkeen Hermannin rantatie tulee olemaan pääosin 2+2-kaistainen, joista uloimmat kaistat osoitetaan bussi-, tavara- ja taksiliikenteelle. Tämä hidastaa autoliikennettä noin 1-4 minuuttia nykytilanteeseen nähden, mutta pääasiassa sujuvuutta heikentää autoliikenteen pullonkaulat Hermannin rantatien molemmissa päissä.*

*Sörnäistentunneli rauhoittaa metroaseman ja kauppakeskus Redin ympäristön, jonka liikennejärjestelyt on suunniteltu pohjautuen Sörnäistentunneliin ja tavoitteena on ollut korostaa jalankulkijan asemaa. Kyseisellä osuudella katu on 1+1-kaistainen. Kasvavan alueen, tulevan raitiotien ja lisääntyvän bussiliikenteen myötä jo nyt runsas jalankulkijamäärä tulee kasvamaan entisestään. Tämä on ristiriidassa tällä hetkellä alueen halki johdettavan pitkän matkan läpiajoliikenteen kanssa. Valo-ohjaamattomat suojatiet ovat jalankulkijan kannalta melko sujuvat ja turvalliset, mutta jonouttavat auto- ja siten myös bussiliikennettä jo nykytilanteessa. Ennen Sörnäistentunnelin toteuttamista, Kalasataman raitiotien ja Hermannin rantatien perusparannuksen valmistumisen jälkeen Hermannin rantatie tulee olemaan pääosin 2+2-kaistainen, joista uloimmat kaistat osoitetaan bussi-, tavara- ja taksiliikenteelle. Tämä hidastaa autoliikennettä noin 1-4 minuuttia nykytilanteeseen nähden.*

*Sörnäistentunneli siirtää hieman liikennettä kantakaupungin länsiosan katuverkolta itäpuolelle ja suhteessa autoliikenteen määrä kasvaa eniten tunnelin pohjoispuolella Hermannin rantatiellä. Kustaa Vaasan tien ja Hämeentien liittymäalue on kuormittunut jo nykytilanteessa. Tunnelin myötä lisääntyvä autoliikenne Hermannin rantatien pohjoispäässä kuormittaa Kustaa Vaasan tien liittymää entisestään, mikä heijastuu osin myös Hermannin rantatien ja Haukilahdenkadun liittymään. Jotta autoliikenne ei jonoudu tunneliin asti muodostaen näin turvallisuusriskin, Hermannin rantatien suuntaa voidaan joutua priorisoimaan iltahuipputunnin aikana, mikä voi aiheuttaa viiveitä Hämeentien suunnan joukkoliikenteelle. Kustaa Vaasan tien liittymäalueesta on tehty liikenteellinen tarkastelu, jonka pohjalta käynnistetään tarkempi jatkosuunnittelu loppuvuodesta 2021. Riittävän välityskyvyn lisäksi tavoitteena on luoda myös nykyistä paremmat vaihtoyhteydet nykyisten ja tulevien raitio- ja bussilinjojen välille sekä parantaa jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä alueella.*

*Sörnäistentunnelin eteläpäässä Sörnäisten rantatien ja Hanasaarenkadun valo-ohjatun liittymän kapasiteetti on riittävä ja liittymä toimii pääosin tyydyttävästi.*



## Teollisuuskadun kaavarunkoluonnoksen pop up –tilaisuus

Teollisuuskadun akselin kaavarunkoluonnoksen vuorovaikutustilaisuus järjestettiin 28.9.-2.10.2020. Junatien alueen suunnittelu osana Teollisuuskadun akselia linkittyi osittain Sörnäistentunneliin, joten Sörnäistentunnelista oli mahdollisuus keskustella samassa tilaisuudessa erityisesti 1.-2.10. Pop up –tilaisuudessa kävi viikon aikana yhteensä 46 henkilöä. Sörnäistentunnelin linjauksesta kysyttiin, mutta muuten Sörnäistentunneli ei herättänyt keskustelua.

## Lausunnot

Hankesuunnitelmasta on pyydetty lausunnot Helsingin satama Oy:ltä, Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymältä (HSL), Helsingin yrittäjiltä, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry:ltä (lausuntopyyntö välitetty Helsingin seudun kuljetusyrittäjät ry:lle), Uudenmaan elinkeino-liikenne- ja ympäristökeskukselta (Uudenmaan Ely-keskus), Väylävirastolta, Helsingin seudun kauppakamarilta ja Helsingin kaupunginosat ry:ltä. Lausuntoaika oli 7.-28.10.2020. Lausuntoja saatiin neljä. Uudenmaan Ely-keskuksella ja Väylävirastolla ei ollut lausuttavaa hankesuunnitelmaan.

### HSL

HSL on vuonna 2012 antamassaan lausunnossa todennut, että Sörnäistentunnelin vaikutus liikennejärjestelmään ja eri liikennemuotojen toimintaedellytyksiin on kaksijakoinen. Henkilöautoliikennettä helpottaessaan tunneli tulee vaikuttamaan ihmisten kulkutapajakaumaan ja vähentämään sekä joukkoliikenteen että kevyen liikenteen suhteellista osuutta alueella, mutta toisaalta mahdollisesti sujuvoittamaan joukkoliikennettä Kalasataman alueella. Sörnäistentunneli ei ole MAL 2019 -suunnitelmassa mainittu hanke.

Helsingin kaupungin toiveena on ollut vähentää Helsingin keskustaan suuntautuvaa bussiliikennettä. Yhtenä vähennyskeinona on tunnistettu bussilinjojen ohjaaminen Rautatien sijasta Kalasatamaan. Kalasatamaan päättäminen on kuitenkin vaihtoehto vain, mikäli bussiliikenteen sujuvuus ei heikkene ratkaisusta verrattuna nykyiseen yhteyteen Rautatien sijaan. Muussa tapauksessa bussilinjojen päättämiseksi Kalasatamaan ei saada sillä tavoiteltuja hyötyjä eikä muutokselle ole perusteita.

HSL toteaa, että päätös Sörnäistentunnelin rakentamisesta on tärkeä, jotta Kalasataman raitiotien rakentamisen yhteydessä voidaan varautua tunneliin siten, että tunnelin rakentaminen myöhemmin ei aiheuta haittaa raitiotien liikennöinnille. Jos kaupunki päättää rakentaa tunnelin, pitäisi rakentamisen aikaiset järjestelyt toteuttaa siten, että bussi- ja ratikkaliikenne häiriintyy mahdollisimman vähän. Bussiliikenteen käytettävissä oleva tila (kaistat ja pysäkit) ei saa vähentyä niin mahdollisen tunnelin rakentamisen aikana kuin lopputilanteessa. Joukkoliikenteen sujuvuuden kannalta olisi hyödyllistä pystyä tekemään tunnelin rakennustöitä mahdollisimman paljon Kalasataman raitiotien rakentamisen yhteydessä, ettei raitiotietä tarvitsisi siirtää rakennustöiden ajaksi tai esimerkiksi tunnelin ajoramppien sijainnin takia pysyvästi. Bussiliikenteen sujuvuuden kannalta puolestaan olisi tärkeää, ettei kaistoja tarvitsisi vähentää kahden erillisen pitkäaikaisen työmaan takia.

Puhtaasti joukkoliikenteen näkökulmasta katsottuna tunnelia ei välttämättä tarvita, mutta Junatien alueelle suunnitellut muutokset, kuten pikaraitiotie sekä jalankulkuympäristön

parantaminen, osana Teollisuuskadun akselia hyötyisivät tunnelin toteuttamisesta, jotta katuverkon kapasiteetti säilyy riittävällä tasolla. Tunneli myös rauhoittaisi Kalasataman metroaseman ympäristöä ja tekisi alueella liikkumisesta kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä miellyttävämpää.

Koronaviruksen myötä autoliikenteen määrä on vähentynyt Helsingin seudulla. Tässä vaiheessa on vielä epäselvää jääkö muutos pysyväksi. Pysyvä muutos voi heikentää hankkeen kannattavuutta ja järkevyyttä.

## **Vastine**

*Kalastaman raitiotien ja Hermannin rantatien perusparannuksen jälkeen ennen Sörnäistentunnelin rakentamista Hermannin rantatien toiset moottoriajoneuvoliikenteen kaistat tullaan osoittamaan bussi-, tavara- ja taksiliikenteen käyttöön. Osa bussipysäkeistä tulee olemaan ajoratapysäkkejä. Sörnäistentunnelin valmistumisen jälkeen pääkatuverkon läpiajoliikenne siirtyy tunneliin ja Hermannin rantatien liikennemäärä laskee noin puoleen. Tässä tilanteessa on perusteltua poistaa toiset moottoriajoneuvoliikenteen kaistat ja käyttää vapautunut tila puiden ja muun katuvihreän lisäämiseen tunnelin osuudella. Tämä tekee katutilasta viihtyisämmän, mikä houkuttelee liikkumaan jalkaisin ja pyöräille sekä parantaa asumisviihtyvyyttä kadun varrella. Lisäksi toiset kaistat poistamalla raitiotiepysäkkien yhteydessä olevista saadaan turvalliset myös ilman valo-ohjausta, mikä nopeuttaa ja helpottaa kadun ylitystä sekä sujuvoittaa myös bussiliikennettä.*

*Bussikaistat alkavat ja päättyvät Verkkosaarekadun pohjoispuolella ja tästä etelään bussit ovat autoliikenteen kanssa sekaliikenteessä. Kalasataman metroaseman ja kauppakeskus Redin ympäristön liikennejärjestelyt on suunniteltu pohjautuen Sörnäistentunneliin ja tavoitteena on ollut korostaa jalankulkijan asemaa. Kasvavan alueen, tulevan raitiotien ja lisääntyvän bussiliikenteen myötä jo nyt runsas jalankulkijamäärä tulee kasvamaan entisestään. Tämä on ristiriidassa tällä hetkellä alueen halki johdettavan pitkän matkan läpiajoliikenteen kanssa. Runsas jalankulkuliikenne ja alhaiset ajonopeudet tekevät kadun ylityksestä melko turvallista ja sujuvaa, mutta toisaalta valo-ohjaamattomat suojatiet jonouttavat autoliikennettä ja hidastavat siten myös bussiliikennettä. Sörnäistentunneli rauhoittaa Kalasataman metroaseman ympäristöä, millä on positiivisia vaikutuksia myös bussiliikenteen sujuvuuteen alueella.*

*Pohjoinen betonitunneli sekä avoramppien maanalaiset rakenteet esitetään tehtäväksi Kalasataman raitiotien ja Hermannin rantatien rakentamisen yhteydessä Kalasatamasta Pasilaan –raitiotieallianssin osana, jolloin tunnelin toteuttaminen myöhemmin aiheuttaa mahdollisimman vähän häiriötä alueella ja katuverkolla. Vielä rakentamaton Hermannin rantatien itäpuoli luo mahdollisuuksia työnaikaisten liikennejärjestelyjen sujuvaan järjestämiseen. Näitä suunnitellaan raitiotieallianssissa yhteistyössä myös HSL:n kanssa.*

## **Helsingin satama Oy**

Helsingin Satama Oy näkee Sörnäisten liikennetunnelin kannatettavana ja tarpeellisena hankkeena. Yleiskaavan mukainen liikennetunneli parantaa toteutuessaan keskustan satamien saavutettavuutta ja tukee E75 tien roolia kansainvälisesti merkittävänä liikenneyhteytenä, ja vahvistaa sekä elinkeinoelämän matka- ja kuljetusketjuja että valtakunnallista huoltovarmuutta. Helsingin satama näkee erittäin tärkeänä tunnelihankkeen ennakoivaa yhteensovitusta alueen muiden hankkeiden kanssa työnaikaisten liikennejärjestelyiden keston ja haittavaikutuksien minimoimiseksi.

Vaarallisten aineiden kuljetukset ja erikoiskuljetukset ovat lausuntomateriaalin mukaan suunniteltu kiellettäväksi tunnelissa. Helsingin Satama Oy muistuttaa, että sataman kautta kulkee vaarallisia aineita sekä ylileveitä ja ylikorkeita erikoiskuljetuksia. Näiden kuljetusten tarpeet tulee jatkosuunnittelussa ottaa huomioon.

## **Vastine**

*Pohjoinen betonitunneli sekä avoramppien maanalaiset rakenteet esitetään tehtäväksi Kalasataman raitiotien ja Hermannin rantatien rakentamisen yhteydessä Kalasatamasta Pasilaan –raitiotieallianssin osana, jolloin tunnelin toteuttaminen myöhemmin aiheuttaa mahdollisimman vähän häiriötä alueella ja katuverkolla. Vielä rakentumaton Hermannin rantatien itäpuoli luo mahdollisuuksia työnaikaisten liikennejärjestelyjen sujuvaan järjestämiseen.*

*Sörnäistentunnelin loppuosan toteutusajankohta tulee huomioida osana kantakaupungin katutöiden kokonaisuutta. Sörnäisten rantatien liikennettä voidaan mahdollisesti ohjata kulkemaan Hanasaaren alueen kautta, mikäli maankäytön sekä tunnelin rakentuminen saadaan yhteensovitettua aikataulullisesti.*

*Erikoiskuljetusten reitit on huomioitu Kalasataman alueen katujen suunnittelussa erikoiskuljetusreittien tavoiteverkon mukaisesti. Vaarallisten aineiden kuljetus tapahtuu maanpäällisellä katuverkolla sovitun mukaisesti.*

## **Helsingin yrittäjät ry**

### **Sörnäistentunneli sujuvoittaa liikennettä**

Helsingin Yrittäjät pitää Sörnäisten tunnelin rakentamista tarpeellisena. Kalasatamaa on suunniteltu sillä ajatuksella, että tunneli toteutetaan. Kalasataman alueen asukkaiden ja työpaikkojen määrä lisääntyy jatkuvasti, minkä myötä kasvaa myös liikkuminen erilaisin liikennevälinein. Sörnäistentunnelin toteuttaminen parantaa Kalasataman ja Sörnäisten alueen läpikulkevan liikenteen sujuvuutta ja vähentää liikenteen haittoja Kalasataman asuin- ja toimitilarakentamisen alueilla. Hämeentie on suljettu yksityisautoilulta ja on ensiarvoisen tärkeää, ettei Kalasataman alue sumppuunnu entisestään. Liikennemäärät ovat vähentyneet koronasta johtuen, mutta kasvavat taas ajan myötä. Tälläkin hetkellä Kalasataman ja Redin kohdalla liikenne sumppuuntuu kahdelta kaistalta yhdelle kohti Sörnäisten rantatietä. Tämä on seurausta metroaseman edustan vilkkaasta valo-ohjaamattomasta pyöräkaistasta ja jalkakäytävästä.

Liikennesuunnitelmassa on tärkeää nostaa esille Sörnäisten tunnelin merkitys myös ohikulkuna kaupunkikeskustan suuntaan ja takaisin yksityisautoliikenteen sekä tavarakuljetusten osalta. Keskustan hyvällä saavutettavuudella on olennainen merkitys koko kaupungille niin asioinnin, työssäkäynnin kuin tavara- ja palveluliikenteen toimivuudenkin osalta. Sörnäistentunnelin rakentamisen ohella on tarkoitus kehittää myös alueen joukkoliikennettä ja parantaa jalankulun sekä pyöräilyn yhteyksiä. Tulevaisuudessa Kalasataman keskuksesta muodostuu tärkeä joukkoliikenteen solmukohta, jossa bussit, raitiotie- ja metroverkko kohtaavat. Kun vilkas läpiajoliikenne ohjautuu tunneliin, voidaan julkisen liikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn tarpeet ottaa paremmin huomioon. Myös Junatien alueen uudelleenkäyttö luo mielenkiintoisia mahdollisuuksia reitittää esimerkiksi raitiotielinjoja uudelleen.

## **Maanpäällisen alueen toimivuus lisääntyy**

Helsinkiä rakennetaan seuraavat vuosikymmenet tiiviisti, ja kasvavaa autoliikennettä tulee mahdollisuuksien mukaan ohjata maan alle sekä tehdään katuverkkoon tilaa pyöräilylle, kävelyille ja mahdollisille uusille palveluille. Tunneli vapauttaa tilaa maan päälle käytettäväksi aluetta paremmin palveleviin tarkoituksiin. Sörnäistentunneli parantaa toteutuessaan Kalasataman alueen yritysten saavutettavuutta ja kaupunkiympäristön toimivuutta. Kalasataman ja Sörnäisten alueen kaupunkitilat toimivat paremmin, kun alueelle kuulumaton liikenne siirretään kulkemaan tunnelin kautta. Poistamalla alueen läpi kulkevaa liikennettä tunneli mahdollistaa aluetta palvelevan liikenteen paremman sujuvuuden. Siten yritykset, asiakkaat ja asukkaat pystyvät toimimaan ja liikkumaan alueella nykyistä paremmin. Alueella on paljon erilaisia yrityksiä, joiden toimintamahdollisuudet ovat vahvistumassa kaupunkirakenteen uudistuessa. Sörnäistentunneli-hanke on linjassa kaupunginosan muiden kehityshankkeiden kanssa.

## **Alueen turvallisuus ja viihtyisyys paranee**

Kauppakeskus Redin ja Kalasataman metroaseman edusta ei ole nykyisellään turvallinen kevyelle liikenteelle. Tunneli siirtäisi läpikulkevan autoliikenteen pois parantaen liikkumisen turvallisuutta niin jalankulun kuin pyöräliikenteenkin osalta. Vähäisemmät liikennemäärät maan päällä tarkoittavat liikenneturvallisuuden parantumisen ohella myös liikenteen melu- ja päästöhaittojen vähenemistä. Ilmanlaadun paraneminen ja meluhaittojen väheneminen sekä maanpäällisen alueen viihtyisyyden lisääminen parantavat alueella liikkumisen ja asioinnin sekä asumisen miellyttävyyttä.

## **Sörnäistentunnelin rakentamisajan haitoista**

Sörnäistentunnelin aiheuttamat haitat alueen yritystoiminnalle liittyvät lähinnä tunnelin rakentamisvaiheisiin. Yritysvaikutusten arvioinnin yhteydessä on tutkittu mahdollisia haittavaikutuksia alueella toimiville yrityksille. Siinä esitetyt haitalliset vaikutukset syntyvät alueella tapahtuvan erilaisen rakentamisen aikana ja katujen poikkeusjärjestelyjen vuoksi. Rakennustöistä aiheutuvia haittoja tulee minimoida huolellisella suunnittelulla ja nopeuttamalla yksittäisten katujen poikkeusjärjestelyjen rakentamis- ja toteutusaikaa. Tavoitteena tulee olla, että katutyöt työmaa-aikaisine liikennejärjestelyineen toteutetaan mahdollisimman tehokkaasti ja ilman tarpeettomia haittoja yrityksille ja kaupunkilaisille. Kaupungin tulee ohjata prosessia panostamalla toteutusprosessien selkeyteen ja sujuvuuteen. Ohjauksen tehoa voidaan parantaa ottamalla käyttöön kannusteita ja sanktioita, jotka edistävät muutosten nopeaa sekä sujuvaa toteutusta.

## **Vastine**

*Sörnäistentunnelin toteuttaminen aiheuttaa kaikkien katutöiden tavoin tilapäisiä haittavaikutuksia. Työnaikaiset haitat on arvioitu merkittäväksi haitaksi asukkaille, yrityksille sekä liikenteen sujuvuudelle, joten niiden ehkäisyyn ja lieventämiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Keinoja haittojen ehkäisyyn on esimerkiksi työmaiden aikataulujen sekä vaiheistuksen huolellinen suunnittelu ja tehostettu tiedottaminen töiden etenemisestä ja liikennejärjestelyistä.*

*Pohjoinen betonitunneli sekä avoramppien maanalaiset rakenteet esitetään tehtäväksi Kalasataman raitiotien ja Hermannin rantatien rakentamisen yhteydessä Kalasatamasta Pasilaan –raitiotieallianssin osana, jolloin tunnelin toteuttaminen myöhemmin aiheuttaa mahdollisimman vähän häiriötä alueella ja katuverkolla. Vielä rakentumaton Hermannin rantatien*

*itäpuoli luo mahdollisuuksia työnaikaisten liikennejärjestelyjen sujuvaan järjestämiseen. Näitä suunnitellaan raitiotieallianssissa.*

*Sörnäistentunnelin loppuosan toteutusajankohta tulee huomioida osana kantakaupungin katutöiden kokonaisuutta. Sörnäisten rantatien liikennettä voidaan mahdollisesti ohjata kulkemaan Hanasaaren alueen kautta, mikäli maankäytön sekä tunnelin rakentaminen saadaan yhteensovitettua aikataulullisesti.*

## **Helsingin seudun kuljetusyrittäjät ry**

Hermannin rantatien ja Sörnäisten rantatien yhdistävä 1,6 kilometrin pituinen autoliikenteen tunneli on mielestämme tärkeä ja kannatettava hanke. Katsomme, että hankepäätöksen tekeminen kaupunginvaltuuston 29.8.2018 hyväksymän asemakaavamuutoksen pohjalta on perusteltua.

Tunnelin rakentaminen parantaa pohjois-eteläsuuntaisen autoliikenteen sujuvuutta ja huomioi samalla Kalasataman asuin- ja työpaikka-alueen kasvun sekä laajenemisen. Hanke tulee parantamaan liikenneturvallisuutta, joka on tärkeä asia. Myös ympäristötekijät puoltavat hanketta; tunnelin ulkopuoliset meluhaitat vähenevät, ilmanlaatu paranee ja ympäristön viihtyisyys lisääntyy.

Tavaraliikenteen edustajina haluamme painottaa erityisesti ympäristotaloudellisten tekijöiden merkitystä; autoliikenteen siirtäminen tunneliin mahdollistaa liikenteen sujuvan etenemisen vähentäessään pysähtymisten ja kiihdyttämisten tarvetta. Tämä taas merkitsee sekä aikasäästöä että pienempää polttoaineen kulutusta, joka on myönteinen seikka sekä ympäristön että talouden kannalta.

Haluamme muistuttaa siitä, että sittemmin voimakkaasti kasvaneen Kalasataman alueen toteuttamisen keskeisenä lähtökohtana oli aikanaan se, että Sörnäistentunneli tullaan jossakin vaiheessa rakentamaan. Uskomme vahvasti siihen, että tunnelin rakentaminen on edelleen perusteltavissa, arvioidaan hanketta sitten ympäristön, liikenneturvallisuuden tai talouden kannalta. Tunnelin rakentaminen on jakelu-, huolto- ja tavaraliikenteen kannalta tärkeä edistysaskel. Haluamme painottaa sitä, että kaikki nämä liikennemuodot operoivat myös tunnelin ulkopuolella. Siksi on tärkeää, että tunnelin rakentamisaikaiset ja sen jälkeiset katu- ja liikennejärjestelyt mahdollistavat esim. jakelu- ja huoltoliikenteen sujuvan, häiriöttömän toiminnan.

Helsingin elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksien turvaaminen on elinehto kaupungin taloudelliselle menestymiselle ja siten koko kaupungin toimivuudelle. Jakelu-, huolto- ja tavaraliikenne on keskeisessä palveluntarjoajan roolissa elinkeinoelämän toimintojen kannalta. Näiden liikennemuotojen tarpeet on tärkeää ottaa huomioon kaikessa kaupunkisuunnittelussa.

## **Vastine**

*Tilanteessa ennen Sörnäistentunnelin valmistumista vasemmalle kääntymisiä joudutaan rajoittamaan monin paikoin Kalasataman katuverkolla pääsuunnan ja joukkoliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Sörnäistentunneli siirtää Kalasataman läpiajoliikenteen maan alle ja Hermannin rantatien liikennemäärä laskee noin puoleen, jolloin vasemmalle kääntymisiä ei ole enää tarpeen rajoittaa. Tämä sujuvoittaa myös jakelu- ja huoltoliikennettä.*

### **Ely-keskus**

Uudenmaan ELY-keskuksella ei ollut lausuttavaa asiaan.

### **Väylävirasto**

Väylävirastolla ei ollut lausuttavaa asiaan.