



29.08.2018

Ärende/9

§ 219

Detaljplaneändring för Sörnästunneln (nr 12162)

HEL 2011-006261 T 10 03 03

Beslut

Stadsfullmäktige godkände detaljplaneändring för en del av tomten 12 i kvarteret 252 och gatuområde samt underjordiska utrymmen (en del av tomten 12 i kvarteret 252, en del av tomten 14 i kvarteret 10281, en del av tomten 5 i kvarteret 10282 och gatuområde) i 10 stadsdelen (Sörnäs), gatu-, park- och järnvägsområden och underjordiska utrymmen (en del av tomten 3 i kvarteret 21001, en del av tomten 5 i kvarteret 21005, en del av tomterna 1 och 2 i kvarteret 21015, en del av tomterna 2 och 3 i kvarteret 21016, en del av tomterna 4, 5 och 6 i kvarteret 21017, en del av tomterna 1, 3 och 4 i kvarteret 21018, en del av tomterna 10 och 11 i kvarteret 21274, en del av tomten 3 i kvarteret 21674 och gatu-, park- och järnvägsområden) i 21 stadsdelen (Hermanstad) enligt ritning nr 12162, daterad 28.5.2013, och på de grunder som framgår av detaljplanebeskrivningen.

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av detaljplanen att möjligheterna utreds att på andra sätt utifrån de nuvarande utgångspunkterna förverkliga de nödvändiga trafiklösningarna i området, till exempel genom en ovanjordisk lösning via Gamla vintervägen, en kortare tunnel eller en längre tunnel som också går förbi Gustav Vasas vägs korsning. (Otso Kivekäs)

Behandling

Ledamoten Otso Kivekäs understödd av ledamoten Paavo Arhinmäki föreslog att stadsfullmäktige skulle återremittera ärendet för ny beredning så att trafikregleringarna i området bedöms från de nuvarande utgångspunkterna, med beaktande av stadens strategiska mål, bl.a. att minska kolutsläppen, att stödja hållbara färd sätt och att utveckla stadsdelarna så att de blir levande och trivsamma.

2 omröstningen

Fortsatt behandling av ärendet JA, återremiss NEJ

JA-förslag: Behandlingen fortsätter

NEJ-förslag: Ärendet återremitteras för ny beredning så att trafikregleringarna i området bedöms från de nuvarande utgångspunkterna, med



29.08.2018

beaktande av stadens strategiska mål, bl.a. att minska kolutsläppen, att stödja hållbara färdsätt och att utveckla stadsdelarna så att de blir levande och trivsamma.

Ja-röster: 49

Pentti Arajärvi, Sirpa Asko-Seljawaara, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Ebeling, Laura Finne-Elonen, Tuula Haatainen, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Martina Harms-Aalto, Eveliina Heinälouma, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Tapio Klemetti, Pia Kopra, Kauko Koskinen, Terhi Koulumies, Heimo Laaksonen, Johanna Laisaari, Otto Meri, Abdirahim Mohamed, Seija Muurinen, Björn Månsson, Matti Niiranen, Alekski Niskanen, Dani Niskanen, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Terhi Peltokorpi, Petrus Pennanen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Laura Rissanen, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Tomi Sevander, Juhani Strandén, Ilkka Taipale, Matias Turkkila, Ulla-Marja Urho, Laura Varjokari, Juhana Vartiainen

Nej-röster: 34

Zahra Abdulla, Alviina Alametsä, Outi Alanen, Paavo Arhinmäki, Fatim Diarra, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Kati Juva, Emma Kari, Otso Kivekäs, Joonas Kolehmainen, Tuuli Kousa, Petra Malin, Elina Moision, Sami Muttilainen, Johanna Nuorteva, Maria Ohisalo, Sirpa Puhakka, Tuomas Rantanen, Nelli Ruotsalainen, Suldaan Said Ahmed, Satu Silvo, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Thomas Wallgren, Jani Valpio, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Frånvarande: 2

Laura Kolbe, Paavo Väyrynen

Stadsfullmäktige beslutade fortsätta behandlingen av ärendet.

Under diskussionen framställdes ett förslag till hemställningskläm.

Ledamoten Otso Kivekäs understödd av ledamoten Atte Harjanne föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av detaljplanen att möjligheterna utreds att på andra sätt utifrån de nuvarande utgångspunkterna förverkliga de nödvändiga trafiklösningarna i området, till exempel genom en ovanjordisk lösning via Gamla vintervägen, en kortare tunnel eller en längre tunnel som också går förbi Gustav Vasas vägs korsning.



29.08.2018

Ärende/9

Stadsfullmäktige godkände först stadsstyrelsens förslag enhälligt.

3 omröstningen

Ledamoten Otso Kivekäs förslag till hemsällningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter vid godkännandet av detaljplanen att möjligheterna utreds att på andra sätt utifrån de nuvarande utgångspunkterna förverkliga de nödvändiga trafiklösningarna i området, till exempel genom en ovanjordisk lösning via Gamla vintervägen, en kortare tunnel eller en längre tunnel som också går förbi Gustav Vasas vägs korsning.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 44

Zahra Abdulla, Alviina Alametsä, Outi Alanen, Pentti Arajärvi, Paavo Arhinmäki, Fatim Diarra, Tuula Haatainen, Jasmin Hamid, Atte Harjanne, Eveliina Heinäluoma, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Ville Jalovaara, Kati Juva, Emma Kari, Otso Kivekäs, Tuuli Kousa, Johanna Laisaari, Petra Malin, Abdirahim Mohamed, Elina Moision, Sami Muttilainen, Johanna Nuorteva, Maria Ohisalo, Petrus Pennanen, Sirpa Puukka, Tuomas Rantanen, Nasima Razmyar, Nelli Ruotsalainen, Suldaan Said Ahmed, Tomi Sevander, Satu Silvo, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Leo Stranius, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Thomas Wallgren, Jani Valpio, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Anna Vuorjoki, Ozan Yanar

Nej-röster: 19

Sirpa Asko-Seljavaara, Laura Finne-Elonen, Jussi Halla-aho, Martina Harms-Aalto, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Tapio Klemetti, Kauko Koskinen, Heimo Laaksonen, Otto Meri, Alekski Niskanen, Dani Niskanen, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Timo Raittinen, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Laura Varjokari, Juhana Vartiainen

Blanka: 17

Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdottir Sandelin, Mika Ebeling, Nuutti Hyttinen, Pia Kopra, Terhi Koulumies, Seija Muurinen, Björn Månsson, Matti Niiranen, Pia Pakarinen, Terhi Peltokorpi, Laura Rissanen, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Juhani Strandén, Matias Turkkila, Ulla-Marja Urho

Frånvarande: 5

Juha Hakola, Jukka Järvinen, Laura Kolbe, Marcus Rantala, Paavo Väyrynen



29.08.2018

Ärende/9

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Otso Kivekäs förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Anna Villeneuve, stadssekreterare, telefon: 310 36045
anna.villeneuve(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Asemakaavan muutoksen nro 12162 kartta, päivätty 28.5.2013
- 2 Asemakaavan muutoksen nro 12162 selostus, päivätty 28.5.2013, täydennetty 6.5.2014
- 3 Vuorovaikutusraportti liitteineen 28.5.2013, täydennetty 6.5.2014
- 4 Osa päätöshistoriaa

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, godkännande av generalplan, detaljplan, byggnadsordning

Utdrag

Utdrag

Helen Ab
Helen Elnät Ab
Samkommunen Helsingforsregionens miljöjänster
Samkommunen Helsingforsregionens trafik
Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

Bilagor till utdrag

Förslagstext
Kommunalbesvär, godkännande av generalplan, detaljplan, byggnadsordning
Bilaga 1
Bilaga 2
Bilaga 3
Bilaga 4

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Sammandrag

Detaljplaneändringen gör det möjligt att bygga Sörnästunneln som kopplar ihop Sörnäs strandväg och Hermanstads strandväg. Med hjälp av Sörnästunneln säkras en smidig trafik i riktningen från norr till söder



när Fiskehamnens första centrala del byggs färdig, buller- och utsläppsolägenheterna från trafiken minskas och trafiksäkerheten förbättras. Målet är dessutom att ändra karaktären hos Hermanstads strandvägs södra del från en huvudled till en lokal matargata, vilket förbättrar möjligheterna till bostadsbyggande i närheten och minskar ledens avskärande effekt i stadsstrukturen.

Sörnästunneln tryggar möjligheterna att utveckla kollektivtrafiken kring knutpunkten för trafiken på Hermanstads strandväg i Fiskehamnen. Gång- och cykelförbindelserna blir också bättre.

Trafikmängden i tunneln är ca 18 500 fordon om dygnet och ökar till 20 500 fordon fram till 2040. Trafiktunnelns konstruktioner ovan jord är infarterna på Sörnäs och Hermanstads strandvägar samt ventilationschaktet vid Tågvägen och tekniska byggnaden och ventilationsschaktet vid Sörnäsgatan, vilka anvisas på gatu- och parkområden.

Sörnästunnelns längd är 1,5 km. Tunnelns områdesreservering har planerats som en bergtunnel på ett 800 meters avsnitt och som en tunnel av armerad betong vid tunnelns ändar på Sörnäs strandväg och Hermanstads strandväg. Tunneln är dimensionerad för två separata trafik-tunnlar med ett körfält. Tunnlarna har planerats för person- och lastbilstrafik med en hastighetsbegränsning på 50 km i timmen. Gång- och cykeltrafik och transport av farliga ämnen tillåts inte i tunneln.

Föredragandens motiveringar

Tidigare beslut

Både i den underjordiska generalplanen för Helsingfors och i den nya underjordiska generalplanen som är under beredning anges en reservering för Sörnästunneln. Tunneln är också upptagen i delgeneralplanen för Sörnässtranden och Hermanstadsstranden (stadsfullmäktige 30.1.2008, 30 §). Generalplanen godkänd av stadsfullmäktige 26.10.2016 (272 §) ersätter inte den gällande delgeneralplanen som är mer detaljerad och förblir gällande. På generalplanens temakarta över väg-, gatu- och banenätet 2050 anges Sörnästunnelns normativa läge och längd.

Enligt delgeneralplanen för Sörnässtranden och Hermanstadsstranden kan trafiken på huvudgatan i området flyttas till en tunnel mellan Sörnäs strandväg och Hermanstads strandväg. Gatutunneln främjar trafikens smidighet på huvudgatuförbindelsen mellan strandvägarna och förbättrar säkerheten och förhållandena för gång- och cykeltrafiken vid metrostationen. Tunnelns södra öppning ligger i västra ändan av Österleden och tunnelns norra öppning på Hermanstads strandväg mellan Verkstadsgatan och Nätholmsgatan.



Trafikplanen för Sörnäs och Hermanstads strandvägs anslutning godkändes av stadsstyrelsen 25.2.2008 (258 §). Stadsfullmäktige godkände 6.6.2012 (196 §) översiktsplanen för Sörnästunneln som underlag för den fortsatta planeringen och detaljplaneläggningen. Stadsfullmäktige konstaterade samtidigt att Sörnästunnelns byggbarhet eller räntabilitet inte är beroende av Centrumtunneln. Detaljplanen för Sörnästunneln påverkar inte utredningen av förutsättningarna för en underjordisk matargata som minskar genomfartstrafiken i centrum och den tunga trafiken till och från hamnarna i gaturummet.

Stadsfullmäktige har fattat beslut om översiktsplanen för Fiskehamnens spårvägar 13.6.2018 (178 §). Fiskehamnens spårväg löper i Sörnäs på Hermanstads strandväg. Sörnästunnelns två mynningar placeras på båda sidorna av spårvägen mitt på Hermanstads strandväg. I samband med genomförandet av spårvägen är det motiverat att förbereda sig för byggandet av Sörnästunneln. Att bygga tunnelns konstruktioner under spåret på Hermanstads strandväg i efterhand skulle orsaka ett långvarigt trafikstopp på spårvägslinjen. De olägenheter som orsakas av spårvägstrafiken kan minimeras genom att bygga konstruktionerna under spåret i samband med byggandet av spårvägen.

Flera detaljplaner från 1914–2009 gäller för området och i dem har området betecknats som kvartersområde för fabrikskvarter, byggnader för verksamhetslokaler, industri- och lagerbyggnader, flervåningshus och bilplatser och som gatuområde och park.

Kostnader

De beräknade kostnaderna för byggandet av Sörnästunneln var 160 miljoner euro (exklusive moms) år 2013, och 8,6 miljoner euro av beloppet berodde på flyttning av ledningar. De årliga driftskostnaderna beräknades uppgå till ca 2 miljoner euro om året. Kostnadsberäkningarna har uppskattats gälla fortfarande.

Planeringsfaser och växelverkan

Planläggningen inleddes på initiativ av staden.

Deltagandet och växelverkan har ordnats i enlighet med programmet för deltagande och bedömning.

Förslaget till detaljplaneändring hölls offentligt framlagt 2.8–2.9.2013. Inga anmärkningar gjordes mot förslaget.

Utlåtanden

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen), samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), Helen Elnät Ab, affärsverket



Helsingfors Energi, samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM), fastighetsnämnden, byggnadstillsynsverket, direktionen för stadsmuseet, räddningsnämnden, nämnden för allmänna arbeten, miljö- och räddningsnämnden och ekonomi- och planeringscentralen gav utlåtande om förslaget.

NTM-centralen konstaterade i sitt utlåtande att tunneln säkrar trafikens smidighet i östra innerstaden och ökar trafiksäkerheten, förbättrar luftkvaliteten inom ett större område och ökar möjligheterna att bygga bostadshus i närheten av Hermanstads strandväg. Trafikhanteringen är en central fråga för Sörnästunneln. I huvudstadsregionen är flera tunnlar för fordonstrafik under planering och trafikhanteringen är en väsentlig fråga i projekten. Regionens gemensamma mål är att hanteringen av fordonstrafiken koncentreras till en och samma central. Vid planeringen av Sörnästunneln ska man kontakta Trafikverkets trafikcentral i fråga om ordnande av trafikhanteringen. Det är dessutom viktigt att utarbeta en trafikregleringsplan för tunneln.

Enligt HRT ökar tunneln personbilstrafiken. Å andra sidan minskar den genomfartstrafiken i Fiskehamnens metrostations omgivning. Sörnästunneln kan till sina helhetseffekter anses som ett projekt som ska understödjas.

Helen Elnät Ab fäste avseende vid att byggandet av tunneln kräver att flera 110 kV överföringskablar och både 10 kV och 400 V distributionsnätledningar ska flyttas. Helen Elnät Ab har planerat att flytta kablarna i området i samband med att Fiskehamnens kommande elstation byggs färdig. Genomförandet av flyttningarna i enlighet med den framställda kostnads kalkylen förutsätter att tidtabellerna för planerna ska sammanjämkas. Dessutom föreslog Helen Elnät Ab att den s.k. förlängningen av Vilhelmsbergsgatan till Bjällkajen ska anläggas före tunneln med anledning av byggandet av kabelsträckningarna och för klarhetens skull i området.

Affärsverket Helsingfors Energi konstaterade att ledningsflyttningarna beroende på tidpunkten kan medföra även merkostnader för energianskaffningen om det inte går att överföra Hanaholmens kraftverks produktions effekt till kunderna. Det framgår inte av beredningsmaterialet för detaljplanen om det finns en tillräckligt tillgänglig infart för räddningsverkets materiel och bränsletransporterna till kraftverksområdet under byggtiden och i slutsituationen.

HRM rekommenderade att höjningen av havsnivån beaktas så att nivå för tunnarnas mynningar höjs från nuvarande ca två meters höjd till tre meter. Man ska fästa uppmärksamhet vid luftkvaliteten på tunnarnas mynningar och i frånluftsskorstenens omgivning. Ledningsflytt-



ningar som är nödvändiga för byggandet av Sörnästunneln ska finansieras med finansiering som är extern i förhållande till HRM.

Fastighetsnämnden konstaterade att byggandet av Sörnästunneln gör det för sin del möjligt att väsentligt höja den totala bostadsbyggnadsvolymen i norra delen av Fiskehamnen. Staden har i sitt strategiprogram betonat utvecklingen av axeln Böle-Vallgård-Fiskehamnen också som arbetsplats- och företagszon och därför ska även en tillräcklig tomtreserv för verksamhetslokaler tryggas i området.

Enligt byggnadstillsynsverkets utlåtande ska bestämmelser om gatuummet och gatubilden ingå i detaljplanen. När gatuplanen godkänns ska det ha beräknats om markanvändnings- och bygglagens krav om lämpligheten i miljön uppfylls. Bedömningen ska skötas genom att begära stadsbildskommitténs utlåtande. Sörnästunneln placeras i innerstaden och både under arbetsfaserna och i slutsituationen ska den stadsbildsmässiga kvaliteten säkerställas.

Direktionen för stadsmuseet framhävde att man i planerings- och byggfasen ska säkerställa att värdena på kulturmiljöerna av riksintresse som är skyddade i detaljplanen bevaras. Tunnelns konstruktioner och byggnader ovan jord ska planeras med särskild omsorg så att de anpassas i stadsbilden också till sin skala.

Räddningsnämnden påpekade att tunnelns trafikarrangemang ska genomföras så att det inte blir stockningar i tunneln i något läge. Förutom ett automatiskt brandsläckningssystem ska tunneln ha ett fastinstallerat rörsystem för släckvatten med uttag som placeras i närheten av förbindelsetunnelnarnas dörröppningar. Funktionaliteten hos tunnelns arrangemang för översvämningsskydd vid en snabbt stigande översvämning ska säkras.

Nämnden för allmänna arbeten konstaterade att det i fråga om planeringen av höjdlägen och tekniska lösningar är viktigt att fästa särskild uppmärksamhet vid hanteringen av översvämningar av havsvatten och dagvatten i alla förhållanden vid tunnelns mynningar och i närområdena.

Miljönämnden ansåg att ökningen av utsläpps- och bullerolägenheterna i tunnelmynningarnas närhet och hanteringen av dessa förutsätter omsorgsfull planering och precisering av miljöutredningarna. I planeringen av nya bostadskvarter längs med Hermanstads strandväg ska man se till att gatuschaktsliknande förhållanden som försämrar luftkvaliteten från den uppskattade nivån inte uppstår i området. Dessutom saknas utredningar för bedömning av bullersituationen i detaljplanematerialet.



29.08.2018

Ärende/9

Ekonomi- och planeringscentralen konstaterade att man ska trygga en fungerande genomfartstrafik genom Fiskehamnens centrum i den fortsatta planeringen av Fiskehamnen också innan projektbeslutet om byggandet av Sörnästunneln fattas.

Utlåtandena framgår i sin helhet av beslutshistorien, och referat av dessa och genmälena ingår i rapporten om växelverkan (bilaga 3).

Ändringar i förslaget till detaljplaneändring

Före detta stadsplaneringskontoret konstaterade i sin skrivelse 6.5.2014 till stadsstyrelsen att utlåtandena inte ger någon anledning till att ändra förslaget till detaljplaneändring.

Det har därigenom inte gjorts några ändringar i förslaget till detaljplaneändring och det är därför inte nödvändigt att framlägga förslaget på nytt.

Beslutsförslaget följer före detta stadsplaneringsnämndens framställning.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Anna Villeneuve, stadssekreterare, telefon: 310 36045
anna.villeneuve(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Asemakaavan muutoksen nro 12162 kartta, päivätty 28.5.2013
- 2 Asemakaavan muutoksen nro 12162 selostus, päivätty 28.5.2013, täydennetty 6.5.2014
- 3 Vuorovaikutusraportti liitteineen 28.5.2013, täydennetty 6.5.2014
- 4 Osa päätöshistoriaa

Bilagematerial

- 1 Sijaintikartta
- 2 Ilmakuva
- 3 Havainnekuvat 28.5.2013

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, godkännande av generalplan, detaljplan, byggnadsordning

Utdrag

Utdrag
Helen Ab

Bilagor till utdrag



29.08.2018

Ärende/9

Helen Elnät Ab
Samkommunen Helsingforsre-
gionens miljötjänster
Samkommunen Helsingforsre-
gionens trafik
Närings-, trafik- och miljöcentra-
len i Nyland

Förslagstext
Kommunalbesvär, godkännande av
generalplan, detaljplan, byggnads-
ordning
Bilaga 1
Bilaga 2
Bilaga 3
Bilaga 4

För kännedom

Stadsmuseet
Stadsmiljönämndens sektion för byggnader och allmänna områden
Stadsmiljönämndens miljö- och tillståndssektion
Stadsmiljönämnden
Räddningsnämnden

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 06.08.2018 § 471

HEL 2011-006261 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy 10. kaupunginosan (Sörnäinen) osaa korttelin 252 tontista 12 ja katualuetta sekä maanalaisia tiloja (osaa korttelin 252 tontista 12, osaa korttelin 10281 tontista 14, osaa korttelin 10282 tontista 5 ja katualuetta), 21. kaupunginosan (Hermannin) katu-, puisto- ja rautatiealueita sekä maanalaisia tiloja (osaa korttelin 21001 tontista 3, osaa korttelin 21005 tontista 5, osaa korttelin 21015 tonteista 1 ja 2, osaa korttelin 21016 tonteista 2 ja 3, osaa korttelin 21017 tonteista 4, 5 ja 6, osaa korttelin 21018 tonteista 1, 3 ja 4, osaa korttelin 21274 tonteista 10 ja 11, osaa korttelin 21674 tontista 3 ja katu-, puisto- ja rautatiealueita) koskevan asemakaavan muutoksen 28.5.2013 päivätyn piirustuksen numero 12162 mukaisena ja asemakaavavastuksesta ilmenevin perustein.

Käsittely



29.08.2018

Ärende/9

06.08.2018 Ehdotuksen mukaan äänestyksin

Palautusehdotus:

Otso Kivekäs:

Palautetaan kaava valmisteluun siten, että alueen tarkoituksenmukaiset liikennejärjestelyt arvioidaan nykyisistä lähtökohdista, huomioiden mm. liikennemäärien kehitys ja kaupungin tavoitteet liikenteen kehityksessä, Suvilahden alueen kehittämissuunnitelmat, nykykäytännöt liikenteen ja asumisen yhteensovittamisessa ja maanalaisen kokoojaka-dun selvitykset.

Liikenneratkaisun periaatteista tuodaan esitys kaupunkiympäristölautakuntaan viimeistään vuonna 2020, jotta ratkaisu voidaan huomioida ka-lasataman raitiotien toteutuksessa.

Kannattaja: Paavo Arhinmäki

Asian käsittelyn keskeyttämisestä äänestettiin ennen keskustelun jatka-mista.

Äänestys

JAA-ehdotus: Asian käsittelyä jatketaan

Ei-ehdotus: Otso Kivekkään palautusehdotuksen mukaisesti

Jaa-äännet: 9

Terhi Koulumies, Pia Pakarinen, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Daniel Sazonov, Tomi Sevander, Jan Vapaavuori

Ei-äännet: 6

Paavo Arhinmäki, Veronika Honkasalo, Otso Kivekäs, Maria Ohisalo, Anni Sinnemäki, Sanna Vesikansa

Kaupunginhallitus päätti jatkaa asian käsittelyä äänin 9 - 6.

25.06.2018 Pöydälle

18.06.2018 Pöydälle

04.06.2018 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Anna Villeneuve, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36045
anna.villeneuve(a)hel.fi



29.08.2018

Ärende/9

Kaupunkisuunnitteluvirasto 6.5.2014

HEL 2011-006261 T 10 03 03

Ksv 2281_1

10. kaupunginosan (Sörnäinen) osaa korttelin 252 tontista 12 ja katua-
luetta sekä maanalaisia tiloja (osaa korttelin 252 tontista 12, osaa kort-
telin 10281 tontista 14, osaa korttelin 10282 tontista 5 ja katualuetta)
koskevasta asemakaavan muutosehdotuksesta annetut lausunnot.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 4.6.2013 puoltaa 28.5.2013 pä-
ivätyin asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä.

Asemakaavan muutosehdotus mahdollistaa Sörnäistentunnelin raken-
tamisen yhdistämään Sörnäisten rantatie ja Hermannin rantatie. Sörnä-
istentunneli varmistaa liikenteen sujumisen pohjois-eteläsuunnassa Ka-
lasataman alueen keskeisimmän osan rakentuessa sekä liikenteen melu-
ja päästöhaittojen vähentämisen ja liikenneturvallisuuden paranta-
misen. Tavoitteena on myös Hermannin rantatien eteläosan luonteen
muuttaminen pääväylästä alueelliseksi kokoojakaduksi, jolloin asuinra-
kentamismahdollisuudet sen läheisyydessä paranevat ja väylän kau-
punkirakennetta katkaiseva vaikutus vähenee.

Asemakaavan muutosehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 2.8.–
2.9.2013.

Ehdotuksesta ei ole tehty muistutuksia. Ehdotuksesta ovat antaneet
lausuntonsa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus,
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, Helen Sähköverkko Oy,
Helsingin Energia -liikelaitos, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kun-
tayhtymä, kiinteistölautakunta, rakennusvalvontavirasto, kaupunginmu-
seon johtokunta, pelastuslautakunta, yleisten töiden lautakunta, ympä-
ristölautakunta sekä talous- ja suunnittelukeskus.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä toteaa (2.9.2013), että tunneli
lisää henkilöautoliikennettä. Toisaalta se vähentää läpiajoliikennettä
Kalasataman metroaseman ympäristössä. Kokonaisvaikutuksiltaan
Sörnäistentunnelia voi pitää liikenteellisesti kannatettavana hankkeena.

Helen Sähköverkko Oy toteaa (19.8.2013), että tunnelin rakentaminen
edellyttää useita sekä 110 kV sähkönsiirto- että 10 kV ja 400 V jakelu-
verkonkaapeleiden siirtoja. Helen sähköverkko Oy on suunnitellut teke-
vänsä kyseiset kaapelisiirrot alueelle tulevan Kalasataman sähköase-



man valmistumisen yhteydessä. Siirtojen tekeminen esitetyn kustannusarvion mukaisesti edellyttää suunnitelmien aikataulullista yhteensovittamista. Lisäksi Helen Sähköverkko Oy esittää, että kaapelireittien rakentamisen ja alueen selkeyden takia ns. Vilhonvuorenkadun jatke Parrulaiturin jatkeeksi tulisi rakentaa ennen tunnelityömaata.

Helsingin Energia -liikelaitos toteaa (27.8.2013), että johtosiirroista voi rakennustyön ajankohdasta riippuen tulla myös energianhankinnan lisäkustannuksia, mikäli Hanasaaren voimalaitoksen tuotantotehoa ei saa siirrettyä asiakkaille. Asemakaavan valmisteluaineistosta ei ilmene, onko pelastuslaitoksen kalustolla ja polttoainekuljetuksilla riittävä esteetön pääsy voimalaitosalueelle rakentamisaikana ja lopputilanteessa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä suosittaa (20.8.2013) ottamaan merenpinnan nousun huomioon siten, että tunnelien päiden taso nostetaan nykyisestä n. kahdesta metristä kolmeen metriin. Tunnelin suuaukkojen sekä poistopiippujen ympäristön ilmanlaatuun tulee kiinnittää huomiota. Sörnäistentunnelin vaatimat johtosiirrot tulee rahoittaa HSY:n ulkopuolisella rahoituksella.

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa (13.11.2013), että Kalasataman alueen jatkosuunnittelussa on turvattava Kalasataman keskuksen kautta kulkevan läpikulkuliikenteen toimivuus myös ennen Sörnäistentunnelin rakentamisen hankepäätöstä.

Kiinteistölautakunta toteaa (19.9.2013), että Sörnäistentunnelin rakentaminen mahdollistaa osaltaan Kalasataman pohjoisosan asuinrakentamisen kokonaismäärän merkittävän kasvattamisen. Kaupunki on strategiaohjelmassaan painottanut Pasila-Vallila-Kalasatama -akselin kehittämistä myös työpaikka- ja yritysvyöhykkeenä, jonka vuoksi alueella tulee turvata myös riittävän toimitilatonttivarannon säilyttäminen.

Rakennusvalvontavirasto toteaa (21.8.2013), että katutilaa ja -kuvaa koskevien määräysten tulee sisältyä asemakaavaan. Katusuunnitelmaa hyväksyttäessä on oltava arvioituna, täyttyvätkö maankäyttö- ja rakennuslain ympäristöön soveltuvuutta koskevat vaatimukset. Arviointi on hoidettava pyytämällä lausunto kaupunkikuvaneuvottelukunnalta. Sörnäistentunneli sijoittuu kantakaupunkiin ja sekä työnaikaisissa vaiheissa että lopputilanteessa tulee varmistua kaupunkikuvallisesta laadusta.

Kaupunginmuseon johtokunta korostaa (27.8.2013), että suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa tulee varmistaa sekä valtakunnallisesti merkittävien että asemakaavassa suojeltujen kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen. Tunneliin liittyvät maanpäälliset rakenteet ja rakennelmat tulee suunnitella erityisellä huolella kaupunkikuvaan sopeuttaen, myös mitta-kaavaltaan.



Pelastuslautakunta toteaa (3.9.2013), että tunnelin liikennejärjestelyt on toteutettava siten, ettei tunneliin muodostu ruuhkaa missään tilanteessa. Automaattisen palosammutusjärjestelmän lisäksi tunneliin tulee asentaa kiinteä sammutusvesiputkisto, jonka ulos-otot tulee sijoittaa yhdystunneleiden oviaukkojen läheisyyteen. Tunnelin tulvasuojausjärjestelyjen toimivuus nopeasti etenevässä tulvatilanteessa on varmistettava.

Yleisten töiden lautakunta toteaa (13.8.2013), että korkeusasemien ja teknisten ratkaisujen suunnittelun osalta tulee kiinnittää erityistä huomiota merivesi- ja hulevesitulvien hallintaan kaikissa olosuhteissa tunnelin suuaukoilla ja lähialueilla.

Ympäristölautakunta toteaa (27.8.2013), että tunnelin suiden lähistöllä päästö- ja meluhaittojen lisääntyminen ja hallitseminen edellyttää huolellista suunnittelua ja ympäristöselvitysten tarkentamista. Uusien asuinkortteleiden suunnittelussa Hermannin rantatien varrelle täytyy huolehtia siitä, ettei alueelle muodostu katukuilumaisia olosuhteita, jotka heikentäisivät ilmanlaatua arvioidusta.

Kaava-aineistosta puuttuvat kuitenkin selvitykset, joiden perusteella melutilannetta voitaisiin arvioida.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että asemakaavalla mahdollistetaan Sörnäistentunnelin rakentaminen. Varsinainen toteutus- ja väliaikaisten järjestelyjen suunnittelu tehdään asemakaavan laatimisen jälkeen yhteistyössä eri hallintokuntien kanssa. Asemakaavan valmisteluaineistoon kuuluu alustava suunnitelma putki- ja johtosiirroista sekä väliaikaisista liikennejärjestelyistä. Näitä suunnitelmia tullaan päivittämään ympäristön suunnittelu- ja rakentamistilanteen mukaan. Tunnelin rakentamisaikaiset häiriöt pyritään minimoimaan tunnelin jatkosuunnittelun eri vaiheissa.

Sörnäistentunneli liittyy maantasoon Sörnäisten rantatiellä ja Hermannin rantatiellä. Molemmilla nykyinen maanpinta on noin kaksi metriä merenpinnan tason yläpuolella eikä laajamittainen korkeusaseman muuttaminen ole nykyisestä rakennuskannasta johtuen mahdollista. Asemakaavan valmisteluaineistossa on esitetty, että tulviin varauduttaisiin tasauksen maltillisella muuttamisella sekä patorakenteilla, joita jouduttaisiin käyttämään äärimmäisissä tulvaolosuhteissa. Asemakaavan muutosehdotus mahdollistaa kuitenkin myös tunnelin suuaukkojen tasauksen nostamisen kolmeen metriin merenpinnasta tarvittaessa.

Sörnäistentunneli parantaa ilmanlaatua laajalla alueella autoliikenteen siirtyessä maan alle. Tunnelin suuaukkojen välittömässä läheisyydessä ilmanlaatu kuitenkin huononee, kun osa tunnelissa aiheutuvista päästöistä purkautuu suuaukkojen kautta poistoilmahormeista huolimatta. Il-



matieteen laitos on laatinut Sörnäistentunnelista ilmanlaatumallinnuksen jossa on tutkittu ilmanlaatua tunnelin suuaukkojen ja poistoilmahormien läheisyydessä sekä maantasossa, että rakennusten julkisivuilla.

Kaavaselostuksessa on arvioitu Sörnäisten tunnelin vaikutuksia liikennemeluun ennustettujen liikennemäärien perusteella. Tunnelin toteuttamisesta johtuvaa havaittavaa ja merkittävänä pidettävää eroavaisuutta melutasoissa on arvioitu syntyvän ainoastaan Hermannin rantatiellä suunnitellun tunnelin osuudella, missä tunnelivaihtoehdon mukaisessa tilanteessa keskiäänitaso on noin 3 dB alhaisempi verrattuna ennusteseen ilman tunnelia. Muilla katuosuuksilla ennustetut liikennemäärän muutokset ovat melutasojen kannalta vähäisiä, eikä tarkempi esimerkiksi rakennusten julkisivuille kohdistuva tarkastelu ole tarpeellista. Tunneliin liittyvien LVIS-laitteiden aiheuttamaan meluun on kiinnitetty huomiota kaavamääräyksellä ja suunnittelutavoitetta on selitetty kaavaselostuksessa. Mahdollisia suuaukkojen absorptioverhoiluja voidaan tarkastella myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.

Sörnäistentunnelin asemakaavan oheismateriaaliksi on laadittu liikenteellinen toimivuustarkastelu, liikenteen hallinnan periaateratkaisut ja riskianalyysi. Näiden selvitysten perusteella on osoitettavissa, että tunneli ei jonoudu normaaliliikenteen ruuhkatunteina ja tunnelin ruuhkaantumisriski voidaan minimoida myös poikkeustilanteissa. Tunneliin asennetaan kiinteä sammutusvesiputkisto pelastuslaitoksen ohjeiden mukaisesti.

Sörnäistentunnelin maanpäällisistä rakenteista on annettu kaupunkikuvaa koskevia määräyksiä, joiden tavoitteena on varmistaa kaupunkikuvallisesti vaativaan ympäristöön sopiva ratkaisu.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus toteaa (5.7.2013), että tunneli varmistaa liikenteen sujumisen itäisessä kantakaupungissa. Se myös lisää liikenneturvallisuutta, parantaa ilman laatua tarkasteltaessa laajaa aluetta ja lisää asuinrakentamismahdollisuuksia Hermannin rantatien tuntumassa.

Liikenteen hallinta on Sörnäistentunnelin osalta keskeinen kysymys. Pääkaupunkiseudun yhteisenä tavoitteena on, että ajoneuvoliikenteen hallinta tapahtuu yhdestä yhtenäisestä keskuksista. Sörnäistentunnelia suunniteltaessa tulee olla yhteydessä Liikenneviraston liikennekeskukseen liikenteen hallinnan järjestämisestä.

Ilmatieteenlaitoksen tekemän selvityksen mukaan tunnelin suuaukkojen läheisyydessä typpidioksidin pitoisuudet voivat ylittää vuosiraja-arvon myös hieman katualueen ulkopuolella. Typpidioksidipitoisuuden vuorokausiohjearvo ylittyy yleisesti vilkkaiden väylien varsilla. Toisaalta voidaan arvioida, että suuaukkojen ympäristöä lukuun ottamatta tunneli



29.08.2018

Ärende/9

parantaa ilmanlaatua laajalti autoliikenteen siirtyessä maan alle sekä sujuvuuden parantuessa. Tunnelointi vähentää myös meluhaittaa.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, että koko pääkaupunkiseudun ajo-neuvoliikenteen hallinnan keskittäminen yhteen yhtenäiseen keskukseseen on myös Helsingin kaupungin näkökulmasta erittäin tärkeää. Helsingin kaupungilla on vireillä useita muitakin liikennetunnelihankkeita, joiden liikenteen hallinnan järjestäminen ja siihen liittyvä yhteistyö liikenneviraston kanssa on tarkoitus käsitellä kokonaisuutena eikä ainakaan vielä tässä vaiheessa hankekohtaisesti. Parhaillaan on käynnissä selvitystyö Helsingin kaupungin alueelle rakennettavien ajo-neuvoliikenteen tunneleiden valvomisessa ja ohjaamisessa ratkaistavista asioista.

Sörnäistentunnelin asemakaavan oheismateriaaliksi laadituissa liikenteen hallinnan periaateratkaisuissa on esitetty myös tunnelin alustavat liikenteen ohjausperiaatteet, joita tarkennetaan jatkosuunnittelussa. Sörnäistentunnelille ja sen vaikutusalueelle tullaan laatimaan liikenteen ohjaussuunnitelma toteutussuunnittelun yhteydessä. Asemakaava mahdollistaa toimivan liikenteen ohjauksen rakentamisen tunnelille ja ympäröivälle katuverkolle.

Lausunnot on referoitu tarkemmin ja niihin on annettu vastineet liitteenä olevassa vuorovaikutusraportissa.

Asemakaavan muutosehdotukseen tehdyt muutokset

Kaavaselostusta on täydennetty 6.5.2014 toteuttamisaikataulun ja meluvaikutusten osalta.

Kaupunkisuunnitteluvirasto katsoo, etteivät lausunnot anna aihetta muuttaa asemakaavan muutosehdotusta.

Jatkotoimenpiteet

Kaava-alueeseen ei liity maankäytösopimusmenettelyä.

Kaupunkisuunnitteluvirasto toteaa, ettei asemakaavan muutosehdotukseen ole tehty muutoksia, joten ehdotusta ei ole tarpeen asettaa uudelleen nähtäville.

Kaupunginvaltuuston hyväksymässä vuoden 2014 talousarvion investointiohjelmassa on varauduttu Sörnäistentunnelin rakentamisen aloitukseen vasta vuonna 2021. Asemakaavaselostuksen liitteenä on alustava liikennesuunnitelma, joka on erikseen hyväksytty kaupunkisuunnittelulautakunnassa asemakaavaehdotuksen yhteydessä 4.6.2013 ja jota täsmennetään ympäristön suunnittelun edetessä.



29.08.2018

Lisätiedot

Tuukka Linnas, arkkitehti, puhelin: 310 37308

tuukka.linnas(a)hel.fi

Johanna Iivonen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37137

johanna.iivonen(a)hel.fi

Seija Narvi, insinööri, puhelin: 310 37255

seija.narvi(a)hel.fi

Talous- ja suunnittelukeskus 13.11.2013

HEL 2011-006261 T 10 03 03

Talous- ja suunnittelukeskus toteaa, että Kalasataman metroaseman lähiympäristöön suunnitellut liikenne ratkaisut ovat perustuneet tunnelin rakentamiseen Kalasataman osayleiskaavavaiheesta lähtien. Kaupunginvaltuusto päätti 6.6.2012 kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä Sörnäistentunnelin yleissuunnitelman. Asemakaavan muutosehdotuksessa ja tunnelin linjauksessa on varauduttu myös tunnelin leventämiseen kaksikaistaiseksi tunnelisuunnittain.

Sörnäistentunneli varmistaa liikenteen sujumisen pohjois-eteläsuunnassa Kalasataman alueen keskeisimmän osan rakentuessa sekä liikenteen melu- ja päästöhaittojen vähentämisen ja liikenneturvallisuuden parantamisen Kalasataman keskeisellä alueella. Tavoitteena on myös Hermannin rantatien eteläosan luonteen muuttaminen pääväylästä alueelliseksi kokoojakaduksi, jolloin asuinrakentamismahdollisuudet sen läheisyydessä paranevat ja väylän kaupunkirakennetta katkaiseva vaikutus vähenee. Siten tunneli mahdollistaa liike- ja toimitilarakentamiseen suunniteltujen alueiden muuttamiseen asuntotuotantoon, jonka toteutettavuus on todennäköisesti liike- ja toimitilarakentamista nopeampaa. Lisäksi tunnelin rakentamisen myötä nykyinen Tukutorin alue saadaan kytkettyä paremmin uuteen Kalasataman alueeseen.

Sörnäistentunnelin rakentaminen mahdollistaa itäisen kantakaupungin joukkoliikenteen kehittämisen Kalasataman metroaseman ympäristössä siten, että tulevaisuudessa alueesta muodostuu tärkeä joukkoliikenteen solmukohta. Alueen jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen olosuhteet paranevat, kun vilkas läpikulkuliikenne on tunnelissa.

Kaupunkisuunnitteluvirasto on arvioinut Sörnäistentunnelin rakentamiskustannuksiksi 160 milj. euroa (MAKU-indeksin kustannustasossa 3/2013).

Postadress

PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress

Norra esplanaden 11-13
Helsingfors PL 1
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon

+358 9 310 1641

Telefax

+358 9 655 783

FO-nummer

0201256-6

Kontonr

FI0680001200062637

Moms nr

FI02012566



29.08.2018

Kaupunginhallituksen 28.10.2013 hyväksymässä vuoden 2014 talousarvion investointiohjelmassa, joka käsittää 10-vuotiskauden 2014–2023, on Sörnäistentunnelin rakentamiseen alustavasti merkitty 83 milj. euroa vuosille 2021–2023. Hankkeen loppurahoitus ajoittuu 10 -vuotisen investointiohjelman jälkeisille vuosille.

Talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä Sörnäistentunnelin asema-kaavan muutosehdotus 12162 voidaan hyväksyä. Kalasataman alueen jatkosuunnittelussa on kuitenkin turvattava Kalasataman keskuksen kautta kulkevan läpikulkuliikenteen toimivuus ennen Sörnäistentunnelin rakentamisen hankepäättöstä.

Lisätiedot

Saara Kanto, projekti-insinööri, puhelin: 310 25531

saara.kanto(a)hel.fi

Juha Viljakainen, hankepääällikkö, puhelin: 310 36276

juha.viljakainen(a)hel.fi

Kiinteistölautakunta 19.09.2013 § 488

HEL 2011-006261 T 10 03 03

Päätös

Lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnittelulautakunnalle Sörnäistentunnelia koskevasta asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12162 seuraavan lausunnon:

Sörnäistentunnelin vaikutukset asuntorakentamiseen ja kaavatalouteen

Sörnäistentunnelin rakentaminen mahdollistaa osaltaan Kalasataman pohjoisosan asuinrakentamisen kokonaismäärän merkittävän kasvattamisen. Kalasataman osayleiskaavassa Hermannin rantatie on pääkatu, jonka vuorokautinen liikennemäärä on niin suuri, että se ei mahdollista asumisen sijoittamista kadun välittömään läheisyyteen ilman, että liikennettä ohjattaisiin tunneliin. Läpiajoliikenteen ohjautuessa pääasiallisesti Sörnäistentunneliin liikenteen melu ja päästöhaitat Hermannin rantatiellä vähenevät merkittävästi ja kadunvarren rakentamisessa voidaan painottaa aikaisempaa enemmän asumiseen. Hermannin rantatien muuttuminen kokoojakatutyypiksi luo uusia asuinrakentamisen mahdollisuuksia ja mahdollistaa paremmin toiminnallisesti sekoittuneiden kortteleiden rakentamisen. Joukkoliikenteen kehittämismahdollisuudet sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet paranevat erityisesti Kalasataman metroaseman ympäristössä ja Hermannin rantatiellä.

Kalasataman metroaseman lähiympäristöön suunnitellut liikenne- ja ratkaisut ovat perustuneet tunnelin rakentamiseen Kalasataman osayleis-



kaavavaiheesta lähtien. Helsingin yleiskaavassa on varaus tunneliyhteydelle. Sörnäisten tunnelin yleissuunnitelma käsiteltiin kaupunginhallituksessa 28.5.2012. Kaupunginvaltuusto päätti 6.6.2012 kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä Sörnäistentunnelin yleissuunnitelman.

Sörnäistenrannan-Hermanninrannan osayleiskaavaan nähden Sörnäistentunnelin on katsottu luontevasti mahdollistavan nykyisellä tehokkuudella noin 200 000 k-m² (noin 2 400 asuntoa) lisäyksen asuntotuotantoon. Asuinrakentaminen lisääntyy lähinnä muuttamalla alueen osayleiskaavan mukaisia palveluiden ja hallinnon sekä keskustatoiminnoille tarkoitettuja Hermannin rantatien vieressä sijaitsevia korttelialueita asumistarkoitukseen. Liike- ja toimitilarakentamisen kysyntään ja toteuttamiseen Helsingissä ja samoin Kalasataman alueella liittyy osin epävarmuutta ja aikataulullisia riskejä. Merkittävää on, että toimitilarakentaminen on varsin hidasta tällä hetkellä Helsingissä ja toimitilaa on tarjolla runsaasti, myös Kalasataman alueella. Asuminen Kalasataman alueella on kuitenkin hyvin kysyttyä, ja asuinrakentamisen toteutuminen on huomattavasti nopeampaa kuin liike- ja toimitilarakentaminen.

Ottaen huomioon jo nykyisin osayleiskaavassa liike- ja toimitilarakentamiselle osoitetun runsaan rakennusoikeuden määrän kaava-alueella sekä AM-ohjelmassa asumiselle asetetut määrälliset ja laadulliset tavoitteet on perusteltua tutkia edellä mainittujen kortteleiden painottamista myös asumistarkoitukseen. Kaupunki on strategiaohjelmassaan painottanut Pasila-Vallila-Kalasatama -akselin kehittämisestä myös työpaikka- ja yritysvyöhykkeenä, jonka vuoksi alueella tulee turvata myös riittävän toimitilatonttivarannon säilyttäminen. Toimitilarakentamisen edellytyksiä tulee painottaa erityisesti Kalasataman keskuksen välittömässä läheisyydessä.

Asuinrakentamisen rakennusoikeuden yksikköhinta on tällä hetkellä toimitiloista saatavaan yksikköhintaan nähden hieman korkeampi. Kiinteistölautakunnan näkemyksen mukaan asuinrakentamiseen luovutetun rakennusoikeuden yksikköhinta on läpilaskettuna arviolta 25 - 35% korkeampi kuin toimitilarakennusoikeuden luovutuksesta saatava vastaava yksikköhinta ottaen huomioon AM-ohjelman mukaiset rahoitus- ja hallintamuotojakaumatavoitteet. Erityisen merkityksellistä on kuitenkin asuinrakentamisen osalta odotettavissa oleva ajallisesti nopeampi toteutuminen, jolloin tuloutus tapahtuu todennäköisesti huomattavasti nopeammin ja varmemmin kuin liike- ja toimitilarakentamisen osalta.

Sörnäistentunnelin toteutettavuus tai kannattavuus ei ole riippuvainen muista yleiskaavan väylähankkeista ja on liikenteellisten hyötyjen näkökulmasta yksittäisenä hankkeena myös kannattava. Liikennetunneli parantaa erityisesti Kalasataman keskeisimpien rakentamisaluei-



29.08.2018

Ärende/9

den ympäristön laatua merkittävästi. Liikenteen aiheuttamien haittojen hallinta paranee, alueen toimintojen suunnittelu helpottuu ja siten alueesta on luotavissa viihtyisämpää kaupunkiympäristöä. Sörnäistentunnelin rakentaminen turvaa myös jalankulun ja pyöräilyn sujuvien yhteyksien rakentamis- ja kehittämismahdollisuudet Kalasataman alueella. Sörnäistentunnelin asemakaavan muutosehdotus nro 12162 tukee AM-ohjelmassa esitettyjä määrällisiä ja laadullisia tavoitteita sekä asuntotuotannon lisäys tukee kaupungin taloutta ja parantaa kaavan taloudellisuutta.

Pelkästään rakennusoikeuden yksikköhinnan arvonnousulla muuttamalla liike- ja toimitilantontteja asumistarkoitukseen ei voida kuitenkaan perustella tunneli-investoinnin kannattavuutta. Tunnelin rakentamisesta tulevat merkittävimmät hyödyt liittyvät lähinnä asuntotuotannon määrälliseen lisäämiseen ja tästä johtuen nopeampaan tuloutukseen, joukkoliikenteen edellytysten paranemiseen, liikenteen sujuvoitumiseen ja itäisen kantakaupungin pääkatuverkoston kehittämiseen sekä viihtyisämpään kaupunkiympäristöön.

Lopuksi

Kiinteistölautakunta puoltaa Sörnäistentunnelin asemakaavan muutosehdotuksen nro 12162 hyväksymistä.

05.09.2013 Pöydälle

Esittelijä

osastopäällikkö
Juhani Tuuttila

Lisätiedot

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

Pelastuslautakunta 03.09.2013 § 101

HEL 2011-006261 T 10 03 03

Päätös

Pelastuslautakunta päätti antaa kaupunkisuunnittelulautakunnalle Sörnäistentunnelin asemakaavan muutosehdotukseen nro 12162 seuraavan lausunnon:

Lautakunta toteaa, että tunnelin liikennejärjestelyt on toteutettava siten, ettei tunneliin muodostu ruuhkaa missään tilanteessa. Automaattisen palosammutusjärjestelmän lisäksi tunneliin tulee asentaa kiinteä sammutusvesiputkisto, jonka ulos-otot tulee sijoittaa yhdystunneleiden



29.08.2018

Ärende/9

oviaukkojen läheisyyteen. Tunnelin tulvasuojausjärjestelyjen toimivuus nopeasti etenevässä tulvatilanteessa on varmistettava.

Esittelijä

pelastuskomentaja
Simo Wecksten

Lisätiedot

Pekka Ronkainen, vanhempi palotarkastaja, puhelin
pekka.ronkainen(a)hel.fi

Kaupunginmuseon johtokunta 27.08.2013 § 56

HEL 2011-006261 T 10 03 03

Päätös

Kaupunginmuseon johtokunta päätti antaa seuraavan lausunnon Sörnäistentunnelin asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12162.

Asemakaavan muutosehdotus mahdollistaa Sörnäistentunnelin rakentamisen yhdistämään Sörnäisten rantatie ja Hermannin rantatie. Tavoitteena on myös Hermannin rantatien eteläosan luonteen muuttaminen pääväylästä alueelliseksi kokoojakaduksi, jolloin asuinrakentamismahdollisuudet sen läheisyydessä paranevat ja väylän kaupunkirakennetta katkaiseva vaikutus vähenee.

Sörnäistentunnelin välittömässä läheisyydessä on rakennussuojelun ja kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta merkittäviä rakennuskokonaisuuksia: Suvilahden voimalaitosalue (RKY 2009-kohde), Hanasaaren voimalaitosalue, Sörnäisten vankila (RKY 2009-kohde) ja Tukutorin alue. Tukutorin alueella, Sörnäistentunnelin maanalaisten tilojen kohdalla, on kolme sr-1-merkinnällä suojeltua alun perin Helsingin kaupungin teurastamon käytössä ollutta rakennusta: porttirakennus, hallintorakennus sekä itse teurastamorakennus.

Sörnäistentunneli alittaa Sörnäisten vankilan ja Tukutorin alueet, eikä näille alueille tai niiden läheisyyteen tule tunnelin maanpäällisiä rakenteita. Sörnäisten rantatielle suunniteltu tunnelin eteläpään ajoramppi sijoittuu Suvilahden ja Hanasaaren voimalaitosalueen läheisyyteen. Ajoramppi on katualueelle sijoittuva rakenne, joka nousee enimmillään 1,5 m katupinnan yläpuolelle. Tunnelin poistoilmahormi on sijoitettu Junatielle, nykyiselle katualueelle.

Kaupunginmuseon johtokunta korostaa, että suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa tulee varmistaa sekä valtakunnallisesti merkittävien että asemakaavassa suojeltujen kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen. Kohde ei saa vaarantua tunnelin rakentamisen vuoksi. Tunnelin laajat



29.08.2018

Ärende/9

suuaukot muuttavat voimakkaasti kulttuuriympäristöä ja katujen luonnetta. Siksi tunneliin liittyvät maanpäälliset rakenteet ja rakennelmat tulee suunnitella erityisellä huolella kaupunkikuvaan sopeuttaen, myös mittakaavaltaan. Lisäksi hankkeessa tulisi soveltaa prosenttiperiaatetta maanpäällisten rakenteiden suunnittelussa ja toteutuksessa.

Johtokunta puoltaa Sörnäistentunnelin asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä edellä mainituin varauksin.

Käsittely

27.08.2013 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Vastaehdotus:

Ville Ylikahri: Muutos kpl 5:

Lause: Lisäksi tunneliin liittyvät maanpäälliset rakenteet ja rakennelmat tulee suunnitella erityisellä huolella kaupunkikuvaan sopeuttaen, myös mittakaavaltaan.

Korvataan lauseilla:

Tunnelin laajat suuaukot muuttavat voimakkaasti kulttuuriympäristöä ja katujen luonnetta. Siksi tunneliin liittyvät maanpäälliset rakenteet ja rakennelmat tulee suunnitella erityisellä huolella kaupunkikuvaan sopeuttaen, myös mittakaavaltaan.

Kannattajat: Irmeli Ahola

Vastaehdotus:

Kaisu Vesikansa: Lisäksi hankkeessa tulisi soveltaa prosenttiperiaatetta maanpäällisten rakenteiden suunnittelussa ja toteutuksessa.

Kannattajat: Kyösti Helin

Esittelijä

yksikön päällikkö
Anne Mäkinen

Lisätiedot

Anne Mäkinen, yksikön päällikkö, puhelin: +358 9 310 36486
anne.makinen(a)hel.fi

Ympäristölautakunta 27.08.2013 § 253

HEL 2011-006261 T 10 03 03

Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa seuraavan lausunnon.



Suunnitteilla oleva Sörnäistentunneli vähentäisi liikenteen melu- ja ilmanlaatuhaittoja tunnelin yläpuolisella alueella, mitä voidaan pitää hankkeen merkittävänä ympäristöhyötynä. Tunnelin suiden lähistöllä haittojen lisääntyminen ja hallitseminen edellyttää kuitenkin huolellista suunnittelua ja ympäristöselvitysten tarkentamista. Suuaukkojen lähellä ilmanlaatu vastaa leviämismalliselvitysten mukaan Helsingin vilkkaimmin liikennöityjen katu ympäristöjen tilannetta. Liikenteestä aiheutuvat melutasot rakennusten julkisivuilla muodostunevat myös huomattavan korkeiksi.

Tunnelin ilmanvaihto on tarkoitus uusimman suunnitelman mukaan järjestää kahden poistoilmapiipun kautta. Leviämismallinnoksessa poistohormien vaikutusta ilmanlaatuun on tarkasteltu vain maanpintatasolla. Pohjoisen piipun päästöjen leviämisen tarkastelua tulee tarkentaa siten, että siinä otetaan huomioon pakokaasujen leviäminen eri korkeuksilla ottaen huomioon Agrokseenmäkeen jo rakennetut asuintalot.

Uusien asuinkortteleiden suunnittelussa Hermannin rantatien varrelle täytyy huolehtia siitä, ettei alueelle muodostu katukuilumaisia olosuhteita, jotka heikentäisivät ilmanlaatua arvioidusta. Typpidioksidipitoisuuden vuorokausiohjearvon on arvioitu ylittyvän pohjoisen tunnelin suun lähelle rakennettujen asuinrakennusten kohdalla noin 10 metrin korkeudelle saakka. Lasketut pienhiukkaspitoisuudet ylittävät WHO:n suosituksen mukaisen vuorokausiohjearvon laajalla alueella, mikä vastaa tilannetta Helsingin vilkkaissa liikenneympäristöissä ja puunpolton vaikutuksesta myös joillakin pientaloalueilla. Tunnelin päästöjen ohjaaminen hormoneihin pienentää typpidioksidi- ja pienhiukkaspitoisuuksia maanpintatasolla tunnelin suuaukkojen lähellä ja pienentää selvästi sen alueen kokoa, missä typpidioksidi- ja pienhiukkaspitoisuuksien ohje- ja raja-arvopitoisuuksien ylittyminen on mahdollista. Mallilaskelmien mukaan tunnelivaihtoehto poistohormeilla on tunnelin suuaukkojen lähiympäristön kannalta parempi vaihtoehto kuin tunnelin päästöjen johtaminen ulos tunnelin suuaukoista. Tunnelin ilmanvaihdon suunnittelussa tulee edelleen pyrkiä ratkaisuun, jossa poistohormeihin ohjattavan ilman osuus nousisi leviämismallilaskelmissa käytetystä 70 %:sta lähelle 90 %:a, jota on pidetty alustavissa suunnitelmissa mahdollisena tavoitteena.

Lisääntyvä liikenne ja tunnelin suuaukot lisäävät myös melua. Kaava-aineistosta puuttuvat kuitenkin selvitykset, joiden perusteella melutilannetta voitaisiin arvioida. Selvityksissä tulee arvioida jo rakennettujen ja rakenteilla olevien asuinkiinteistöjen meluntorjunnan riittävyys ja mahdollinen absorptioverhoilun tarve ja teho tunnelin suuaukoilla. Kaavaselostusta tulee näiltä osin täydentää. Poistoilmahormien läheisyydessä tulee huomioida läheisiin korkeisiin asuinrakennuksiin kohdistuva ilmanvaihtomelu, joka voi erottua ja häiritä mm. yöaikaan. Suunnitteluta-



29.08.2018

Ärende/9

voitteena tulee pitää enimmillään 45 dB:n melutasoa, jota pidetään yleisenä tavoitetasona LVIS-laitteiden melulle.

Esittelijä

ympäristöpäällikkö
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Eeva Pitkänen, ympäristötarkastaja, puhelin: +358 9 310 31517
eeva.pitkanen(a)hel.fi

Helsingin Energia -liikelaitos 27.8.2013

HEL 2011-006261 T 10 03 03

Olemme tarkastaneet otsikossa mainitun asemakaavan muutosehdotuksen. Asemakaavan vaikutukset Helsingin Energian toimintoihin ovat kahdenlaiset. Asemakaavan muutos edellyttää merkittäviä johtosiirtoja ja lisäksi Sörnäistentunnelin aiheuttamat lopulliset liikennejärjestelyt aiheuttavat toimenpiteitä Helsingin Energian hallinnassa olevalle toimistorakennukselle Sörnäisten Rantatien eteläpuolella.

9.10.2012 pidetyssä viranomaisneuvottelussa Helsingin Energian esille tuomat asiat ovat edelleen keskeisiä. Viranomaisneuvottelussa esille tuoduista asioista osaa on jo tarkennettu Fundatec Oy tekemässä selvityksessä. Fundatec Oy:n selvityksessä on arvioitu johtosiirtojen kustannukset kohtuullisella tarkkuudella. Johtosiirroista voi rakennustyön ajankohdasta riippuen tulla myös energianhankinnan lisäkustannuksia, mikäli Hanasaaren voimalaitoksen tuotantotehoa ei saa siirrettyä asiakkaille, vaan Helsingin Energian on käytettävä kalliimpia energianhankintamuotoja. Mahdolliset energianhankinnan lisäkustannukset on osoitettava tunnelihankkeelle.

Fundatec Oy:n selvityksessä on myös tarkasteltu asemakaavan toteuttamisen aikaisia liikennejärjestelyjä. Selvityksestä ei kuitenkaan ilmene, onko pelastuslaitoksen kalustolla riittävä esteetön pääsy voimalaitosalueelle.

Energiahuoltoalueen liikenne on vilkasta. Liikenteen muodostavat henkilökunnan työmatkaliikenne ja huoltoliikenne sekä Hanasaaren voimalaitoksella aloitettavan suuren mittakaavan pelletin polton myötä lisääntyvä polttoainelogistiikan aiheuttama raskas liikenne. Liikennejärjestelyjen tarkastelu on ulotettava koko tunnelin vaikutusalueelle, jotta raskaila ylileveillä ja -korkeilla kuljetuksilla on esteetön pääsy energiahuoltoalueelle vähintään yhdestä tulosuunnasta.



29.08.2018

Sörnäisten tunnelin asemakaava ja siihen liittyvä liikennesuunnitelma toteutuessaan johtavat Helsingin Energian hallinnassa olevan toimistorakennuksen purkamiseen. Helsingin Energialla ei ole tarvetta ko. rakennuksen purkamiseen, vaikka toiminnot rakennuksesta siirretään muualle. Helsingin Energia esittää, että Sörnäistentunnelin toteutussuunniteluun sisällytetään Vilhonvuorenkadun jatke ja toimistorakennuksen purku.

Helsingin Energialla ei ole muuta huomautettavaa asiaan.

HELSINGIN ENERGIA

Pekka Manninen

toimitusjohtaja

Lisätiedot

Jouni Kivirinne, Kehityspäällikkö, puhelin: +358 9 617 2936
jouni.kivirinne(a)helen.fi

Yleisten töiden lautakunta 13.08.2013 § 303

HEL 2011-006261 T 10 03 03

Päätös

Yleisten töiden lautakunta päätti antaa kaupunkisuunnitteluvirastolle seuraavan lausunnon:

Sörnäistentunnelin tavoitteena on varmistaa pääkatuliikenteen sujuminen itäisessä kantakaupungissa pohjois-eteläsuunnassa Kalasataman alueen keskeisimmän osan rakentuessa. Tunneli siirtää alueen läpiajo liikenteen pois Kalasataman keskeisiltä alueilta ja mahdollistaa asuntotuotannon lisäämisen alueelle.

Korkeusasemien ja teknisten ratkaisujen suunnittelun osalta tulee kiinnittää erityistä huomiota merivesi- ja hulevesitulvien hallintaan kaikissa olosuhteissa tunnelin suuaukoilla ja lähialueilla. Tulvien hallinta tulee toteuttaa niin, että suuaukoilla ei tarvita erillistä setti- tai mekaanista patorakennetta. Sörnäistentunnelin päiden taseus tulee suunnitella niin, että tunnelin ajoluiskat toimivat yhdessä vesitiiviin kaukalon kanssa tulvavallina.

Rakennusviraston talousarviosuunnitelmassa on varauduttu Sörnäistentunnelin yleissuunnitteluun vuosina 2013 ja 2014, sekä rakennussuunnitteluun vuosina 2015-2017. Rakennusviraston viimeisimmässä talousarvioehdotuksessa on esitetty, että tunneli toteutetaan vuosina 2018-2021.



29.08.2018

Ärende/9

Yleisten töiden lautakunta puoltaa asemakaavan muutosehdotuksen hyväksymistä edellä esitetyin huomautuksin.

Esittelijä

kaupunginarkkitehti
Jukka Kauto

Lisätiedot

Petri Arponen, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38440
petri.arponen(a)hel.fi
Anni Tirri, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38335
anni.tirri(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 04.06.2013 § 187

Pöydälle 28.5.2013

HEL 2011-006261 T 10 03 03

Ksv 2281_1, Sörnäisten rantatie/Hermannin rantatie, karttaruutu H4

Päätös

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti

- lähettää 28.5.2013 päivätyn 10. kaupunginosan (Sörnäinen) osaa korttelin 252 tontista 12 ja katualuetta sekä maanalaisia tiloja (osaa korttelin 252 tontista 12, osaa korttelin 10281 tontista 14, osaa korttelin 10282 tontista 5 ja katualuetta), 21. kaupunginosan (Hermannin) katu-, puisto- ja rautatiealueita sekä maanalaisia tiloja (osaa korttelin 21001 tontista 3, osaa korttelin 21005 tontista 5, osaa korttelin 21015 tonteista 1 ja 2, osaa korttelin 21016 tonteista 2 ja 3, osaa korttelin 21017 tonteista 4, 5 ja 6, osaa korttelin 21018 tonteista 1, 3 ja 4, osaa korttelin 21274 tonteista 10 ja 11, osaa korttelin 21674 tontista 3 ja katu-, puisto- ja rautatiealueita) koskevan Sörnäisten-tunnelin asemakaavan muutosehdotuksen nro 12162 kaupunginhallitukselle puoltaen sen hyväksymistä.
- antaa vuorovaikutusraportin mukaiset vastineet esitettyihin mielipiteisiin.

Samalla lautakunta päätti esittää kaupunginhallitukselle, että asemakaavan muutosehdotus asetetaan nähtäville 30 päiväksi maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti.

28.05.2013 Pöydälle

Esittelijä

asemakaavapäällikkö
Olavi Veltheim



29.08.2018

Ärende/9

Lisätiedot

Tuukka Linnas, arkkitehti, puhelin: 310 37308

tuukka.linnas(a)hel.fi

Johanna Iivonen, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37137

johanna.iivonen(a)hel.fi

Seija Narvi, insinööri, puhelin: 310 37255

seija.narvi(a)hel.fi

Rakennusvirasto 22.10.2012

HEL 2011-006261 T 10 03 03

Kaupunkisuunnitteluvirasto on pyytänyt 17.9.2012 rakennusviraston mielipidettä Sörnäistentunnelin asemakaavaluonnoksesta. Asemakaava-alue sijaitsee 10. ja 21. kaupungiosassa (Sörnäinen ja Hermanni). Asemakaavaluonnokseen kuuluu katu-, puisto ja rautatiealueita sekä maanalaisia tiloja katu-, puisto-, rautatie- ja korttelialueilla. Helsingin maanalaisessa yleiskaavassa on tilavaraus Sörnäistentunnelille.

Sörnäistentunneli on Sörnäisten rantatien ja Hermannin rantatien välinen, pääosin kallio- ja betonitunnelissa kulkevaksi suunniteltu katu. Sörnäisten rantatieltä Vilhovuorenkadun kulmasta Hermannin rantatielle Sörnäistenkadun risteyksen ja Saarenkadun väliin sijoittuva tunneli myös mahdollistaa liikenteen sujuminen pohjois-eteläsuunnassa Kalasataman alueen keskeisimmän osan rakentuessa. Tunnelin myötä Hermannin rantatien eteläosan luonne muuttuu pääväylästä alueelliseksi kokoojakaduksi, jolloin asuinrakentaminen sen läheisyydessä tulee mahdolliseksi.

Sörnäistentunnelin pituus on noin 1,5 kilometriä. Tunneli on mitoitettu kahdelle yksikaistaiselle ja erilliselle liikennetunnelille, jotka on suunniteltu pääasiassa henkilö- ja kuorma-autoliikenteelle nopeusrajoituksen ollessa 50 km/h. Tunnelissa ei sallita vaarallisten aineiden kuljetuksia eikä kevyttä liikennettä.

Tunnelin suuaukkojen korkeustaso on asemakaavaluonnoksessa määriteltä +2 metriin. Tunnelin suuaukkojen taso on suunniteltava niin, että tulvatilanteessa tunneliin estetään veden pääsy muulla tavoin kuin asentamalla erillisiä patolementtejä tunnelin suuaukkoihin. Rakennusviraston mielestä suuaukkojen korkeustaso tulee määrätä +3 metriin. Sörnäisten rantatiellä ovat vaaroina sekä merivesi- että hulevesitulvat. Kirjeen liitteenä on valokuvia 20.8.2011 Sörnäisten rantatiellä olleesta hulevesitulvasta suunnitellun tunnelin suuaukon läheltä.



29.08.2018

Ärende/9

Asemakaavaluonnoksessa on annettu kaupunkikuvallisia kaavamääräyksiä. Sörnäistentunnelin maanpäällisten rakenteiden pintamateriaalit tulee määrittää vasta jatkosuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksessä mainitut pintamateriaalit (esiruostutettu teräs, esipatinoitu kupari tai messinkiseos) eivät rakennusviraston mielestä sovellu teknisiltä ominaisuuksiltaan materiaaleiksi katualueelle. Kaavamääräyksestä tulee poistaa määräykset maanpäällisten rakenteiden pääasiallisista pintamateriaaleista.

Asemakaavan laadinnan yhteydessä tulee vielä selvittää rakentamisvaiheessa syntyvän louheen varastointialueiden, kaluston ja työmaakoppien vaatimat tilantarpeet. Myös Sörnäistentunnelin pysyvät vaikutukset liikenteeseen ja ne katuverkkoon, joihin liikenteen ongelmat siirtyvät, tulee selvittää ja ratkaista. Samoin ajoyhteydet ja pidempiaikaisen liikennejärjestelyiden vaikutukset sekä lähiasukkaisiin että ympärillä olevaan kaupunkiin tulee selvittää.

Rakennusvirastolla ei ole edellä esitettyjen lisäksi muuta huomautettavaa asemakaavaluonnoksesta.

Lisätiedot

Petri Arponen, aluesuunnittelija, puhelin: 310 38440
petri.arponen(a)hel.fi
Elmeri Ahti, suunnitteluinsinööri, puhelin: 310 38335
elmeri.ahti(a)hel.fi