



§ 546

Kaupunkiympäristölautakunnan esitys kaupunginhallitukselle Sörnäistentunnelin hankesuunnitelman hyväksymisestä

HEL 2020-010913 T 08 00 07

Esitys

Kaupunkiympäristölautakunta esitti kaupunginhallitukselle Sörnäistentunnelin hankesuunnitelman hyväksymistä ja sen toteuttamista vaiheittain seuraavasti:

A

Ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan Sörnäistentunnelin pohjoinen betonitunneliosuus sekä siihen liittyvien ajoramppien maanalaiset rakenteet Kalasatamasta Pasilaan raitiotien ja Hermannin rantatien peruskorjauksen yhteydessä vuosina 2022 - 2024. Ensimmäisen vaiheen kustannusarvio on 50 miljoonaa euroa elokuun 2021 kustannustasossa.

B

Toisessa vaiheessa rakennettavan Sörnäistentunnelin loppuosan suunnittelua ja toteutuksen valmistelua jatketaan ja osuutta koskeva kustannusarvio tuodaan erikseen päätettäväksi.

Sörnäistentunneli tulee toteutuessaan parantamaan Kalasataman alueen jalankulkuympäristön viihtyisyyttä sekä tekee tilaa lisääntyville joukkoliikenneyhteyksille, kuten tulevalle Kalasatama-Pasila-raitiotielle sekä ns. Jokeri 0:lle. Tunneli myös vapauttaa maanpäällistä tilaa Suvilahden ja Teurastamon tapahtuma-alueiden kehittymiselle.

Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota tunnelin suuaukkojen suunnitteluun ja niiden sopivuuteen kaupunkiympäristöön.

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden viihtyisyyteen ja sujuvuuteen panostetaan suunnittelemalla Sörnäisten rantatien ylikulkusillat erityisesti pyöräliikenteen näkökulmasta sujuvalla tavalla.

Käsittely

Asian aikana kuultavana oli liikenneinsinööri Riikka Österlund. Asiantuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Palautusehdotus:

Otso Kivekäs: Suunnitelma perustuu oletukseen, että autoliikenteen määrä vuoteen 2030 kasvaa joka tapauksessa Lahdentien suunnalla



6 000 autolla, eli 13 %. Suunnitelman mukainen ratkaisu kasvattaa liikennettä lähes 10 000 autolla. Autoliikenteen määrän kasvu ei ole automaatio, vaan johtuu autoiluun käytettävien väylien kasvattamisesta ja sillä vuorostaan voidaan perustella aina uusia väyliä.

Mallitarkastelun perustella Sörnäistentunnelin myötä henkilöautolla tehtävien matkojen määrä lisääntyy noin 1900 matkaa vuorokaudessa. Vastaavasti joukkoliikenteen matkamäärä vähenee tunnelin myötä 1000 matkalla vuorokaudessa ja jalankulun ja pyöräliikenteen yhteenlaskettu matkamäärä vähenee 600 matkalla vuorokaudessa. Liikennemallin perusteella Sörnäistentunnelin myötä autoliikenteen kulkutapaus Helsingin seudulla kasvaa noin 0,08 prosenttiyksikköä. Hanke vie siis pois päin Helsingin kaupunkistrategian tavoitteista lisätä kestävien kulkutapojen osuutta ja vähentää liikenteen päästöjä.

Sörnäistentunneli lisää autojen määrää Siltavuorenrannassa 1000 autolla, Hakaniemenrannassa 800 ja Esplanadilla 1700 autolla. Tämä tarkoittaa lisää autoja, melua ja terveydelle haitallisia pienhiukkasia keskusta-alueilla, jossa viihtyisän ja kävelijöille sopivan ympäristön pitäisi olla lähtökohta. Hämeentien ja Kustaavaasantien risteyksessä tunneli kasvattaa liikennemäärää niin, että tarvitaan seuraava satojen miljoonien autosilta, joka taas puolestaan lisää liikennemääriä.

Tunneli pyrkii ratkaisemaan ennen kaikkea Itäväylän, Junatien ja Sörnäisten rantatien laajan risteysalueen ongelmia, jotta siitä saataisiin parempaa kaupunkitilaa. Tavoite on hyvä, mutta toteutettavissa myös ilman tunnelia. Alueelle järjestetyssä kilpailussa töiden ennakkoehtona oli tunneli, johon ehdotusten tuli perustua. Näin saatiin hyviä tunneliin perustuvia ehdotuksia, mutta ei suunnitelmaa ilman tunnelia.

Junatien ympäristössä suurin liikennevirta kulkee Itäväylän ja Sörnäisten rantatien välillä. Jos tämä liikennevirta nostetaan eri tasolle Junatien kilpailuvoittajan tapaan, niin jäljelle jäävä liikenne olisi alle 20 000 ajoneuvoa pohjoisen ja etelän välillä (Hermannin rantatie - Sörnäisten rantatie) ja saman suuruusluokan määrä idän ja lännen välillä (Itäväylä-Junatie-Teollisuuskatu). Ratkaisut, jossa liikennevirrat kohtaavat tasossa ovat näillä määrillä täysin mahdollisia, vaikka kadulla kulkisi myös ratikka. Esimerkiksi Mäkelänkadun ja Sturenkadun risteyksessä kulkee toiseen suuntaan yli 20 000 ja toiseen 30 000 autoa ja kääntyjien määrä on suuri.

Junatielle tulisikin hakea tunneliin perustumatonta ratkaisua. Se voisi olla esimerkiksi sellainen, että osa Hermannin rantatien liikenteestä kulkee Vanhaa Talvitietä, joka oikaistaan nykyisen parkkipaikan läpi Panimokadulle ja siitä Sörnäisten rantatielle ilman 90 asteen mutkia. Näin saadaan aikaan Mäkelänkadun tilannetta muistuttava tavallinen



risteys, jossa olisi liikennevalot. Muitakin ratkaisuja voi hyvin löytyä, kun lähdetään siitä että autoliikenteen määrää ei kasvateta.

Sörnäistentunnelin pohjoisen suuaukon hinta on kohonnut jo 70 % kaavavaiheen suunnitelmasta, mikä on suurempi nousu kuin esimerkiksi Länsimetrolla. Kilometrihinnaltaan siitä on tulossa koko seudun kallein liikennehanke ja suhteessa liikennehyötyyn suhteettoman kallis.

Näistä syistä Sörnäistentunnelin hankesuunnitelma palautetaan valmisteluun siten, että suunnitellaan Junatien ympäristöön ratkaisu jossa pohjois-eteläsuuntainen liikenne toimii pintatasossa esimerkiksi ylläkuvatulla tavalla ja Herttoniemi-Pasila-Meilahti ratikka voidaan toteuttaa. Samalla selvitetään mahdollisuus muuttaa tunnelivaraus päättymään pohjoisessa Kustaa Vaasantielle, jotta helpotetaan myös Hermannin rantatien ja Hämeentien risteykseen syntyviä liikenneongelmia. Tämä tunneli voitaisiin rakentaa myöhemmin, jos se osoittautuu välttämättömäksi.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Vastaehdotus:

Eveliina Heinäluoma: Sörnäistentunneli tulee toteutuessaan parantamaan Kalasataman alueen jalankulkuympäristön viihtyisyyttä sekä tekee tilaa lisääntyville joukkoliikenneyhteyksille, kuten tulevalle Kalasatama-Pasila-raitiotielle sekä ns. Jokeri 0:lle. Tunneli myös vapauttaa maanpäällistä tilaa Suvilahden ja Teurastamon tapahtuma-alueiden kehittymiselle.

Jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota tunnelin suuaukkojen suunnitteluun ja niiden sopivuuteen kaupunkiympäristöön.

Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden viihtyisyyteen ja sujuvuuteen panostetaan suunnittelemalla Sörnäisten rantatien ylikulkusillat erityisesti pyöräliikenteen näkökulmasta sujuvalla tavalla.

Kannattaja: Risto Rautava

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Eveliina Heinäluoman vastaehdotuksen.

1 äänestys

JAA-ehdotus: Asian käsittelyä jatketaan

EI-ehdotus: Otso Kivekkään palautusehdotuksen mukaisesti



Jaa-äännet: 8

Silja Borgarsdottir Sandelin, Eveliina Heinäluoma, Atte Kaleva, Sami Kuusela, Jenni Pajunen, Mika Raatikainen, Risto Rautava, Laura Ris-
sanen

Ei-äännet: 5

Otso Kivekäs, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen, Arvind Ramac-
handran, Anni Sinnemäki

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti jatkaa asian käsittelyä äänin 8 - 5.

Esittelijä

va. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Riikka Österlund, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37312
riikka.osterlund(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Hankesuunnitelma tekninen
- 2 Tunneliasemapiirros
- 3 Liikennesuunnitelma suuaukot
- 4 Tyypipoikkileikkaukset
- 5 Havainnekuvat
- 6 Vaikutusten arviointi
- 7 Hankearviointitaulukko
- 8 Selvitys pohjoisesta suuaukosta
- 9 Toimivuustarkastelut
- 10 Yritysvaikutusten arviointi
- 11 Lausunnot
- 12 Vuorovaikutusraportti

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Esitysehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle Sörnäis-
tentunnelin hankesuunnitelman hyväksymistä ja sen toteuttamista vai-
heittain seuraavasti:

A



Ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan Sörnäistentunnelin pohjoinen betonitunneliosuus sekä siihen liittyvien ajoramppien maanalaiset rakenteet Kalasatamasta Pasilaan raitiotien ja Hermannin rantatien peruskorjauksen yhteydessä vuosina 2022-2024. Ensimmäisen vaiheen kustannusarvio on 50 miljoonaa euroa elokuun 2021 kustannustasossa.

B

Toisessa vaiheessa rakennettavan Sörnäistentunnelin loppuosan suunnittelua ja toteutuksen valmistelua jatketaan ja osuutta koskeva kustannusarvio tuodaan erikseen päätettäväksi.

Esittelijän perustelut

Aiemmat päätökset

Kalasataman metroaseman lähiympäristöön suunnitellut liikenne- ja ratkaisu- ratkaisut ovat perustuneet Sörnäistentunnelin rakentamiseen Kalasataman osayleiskaavavaiheesta lähtien. Helsingin yleiskaavassa on varaus Hermannin rantatien ja Sörnäisten rantatien väliselle tunneliyhteydelle.

Kalasataman keskuksen asemakaavojen 12070 (6.6.2012) ja 12438 (8.11.2017) yhteydessä laaditut liikennesuunnitelmat ja siten katualueiden leveydet perustuvat Sörnäistentunnelin rakentamiseen. Hermannin rantatien eteläosan, Työpajankadun ja Leonkadun katusuunnitelma (20.20.2015) on laadittu ja kadut pääosin toteutettu näiden suunnitelmien pohjalta.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Sörnäistentunnelin asemakaavan (nro 12162) 29.8.2018. Asemakaavassa on osoitettu tilavaraus Sörnäisten rantatien ja Hermannin rantatien väliselle autoliikennetunnelille. Kaavassa on osoitettu lisäksi maan päälle johtaville kuiluille sekä tekniikan rakennukselle paikat ja kaupunkikuvalliset vaatimukset.

Kaupunginvaltuuston 9.12.2020 hyväksymässä vuoden 2021 talousarviossa on kirjattu, että Sörnäistentunnelin rakentamiseen varaudutaan 10-vuotisen liikenneinvestointiohjelman lopulla ja osittain Kalasatama-Pasila raitiotien aikataulun mukaisena edellytysinvestointina.

Yleistä Kalasataman alueesta

Kalasatamassa asuu tällä hetkellä noin 8 000 asukasta. Kalasataman valmistuttua arviolta 2030-luvun lopulla alueella arvioidaan olevan noin 30 000 asukasta ja yli 10 000 työpaikkaa.

Nykytilanteessa Hermannin rantatie on osa pääkatuverkkoa, joka yhdistää Kustaa Vaasan tien ja Sörnäisten rantatien. Kalasataman met-



roaseman ja kauppakeskus Redin ympäristön liikennejärjestelyt on suunniteltu pohjautuen Sörnäistentunneliin ja tavoitteena on ollut korostaa jalankulkijan tärkeää asemaa. Osuudella Hermannin rantatie on 1+1-kaistainen ja kadun keskellä on tilavaraus raitiotielle. 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. Runsa jalankululiikenne ja alhaiset ajonopeudet tekevät kadun ylityksestä melko turvallista ja sujuvaa, mutta toisaalta valo-ohjaamattomat suojatiet jonouttavat autoliikennettä ja hidastavat siten myös bussiliikennettä. Moottoriajoneuvoliikenteen reitti idän suunnasta Kalasatamaan on nykytilanteessa epäjohdonmukainen. Autoliikenne ohjataan Junatien ja Lautatarhankadun kautta, sillä Junatien liittymäalueen kapasiteetti ja liian lyhyt sekoittumisalue eivät mahdollista Kalasatamaan suuntautuvan autoliikenteen ohjaamista Kulosaaren sillalta suoraan alas Sörnäisten rantatielle. Näin ollen idän suunnasta Kalasatamaan saapuva autoliikenne kuormittaa Junatietä sekä Lautatarhankatua, mikä taas estää osaltaan pyöräliikenteen sujuvampien ja turvallisten järjestelyjen kehittämisen.

Sörnäistentunneli

Sörnäistentunneli on 1,6 km pitkä 1+1-kaistainen autoliikenteen tunneli, joka yhdistää Hermannin rantatien ja Sörnäisten rantatien vieden pitkämatkaisen läpiajoliikenteen maan alle. Sörnäistentunnelin myötä Hermannin rantatie muuttuu tunnelin osuudella pääkadusta alueelliseksi kokoojakaduksi, mikä tarkoittaa nykyistä vähäisempiä liikenne- ja kaistamääriä, miellyttävämpää jalankulun ja pyöräliikenteen ympäristöä sekä kadun estevaikutuksen pienenemistä. Tunneli varmistaa autoliikenteen sujumisen pohjois–eteläsuunnassa Kalasataman alueen rakentuessa. Erityisesti Kalasataman metroaseman ja kauppakeskus Redin välinen alue rauhoittuu läpiajoliikenteen poistuessa. Tunnelin osuudella myös liikenteen melu- ja päästöhaitat vähenevät. Vaikutusten arvioinneissa Sörnäistentunnelin nopeusrajoitus on 50 km/h. Maanpäällisen katuverkon nopeusrajoitus on 30-40 km/h.

Sörnäistentunnelin ajorampit sijaitsevat pohjoisessa Hermannin rantatiellä Haukilahdenkadun eteläpuolella ja etelässä Sörnäisten rantatiellä Vilhonvuorenkadun eteläpuolella. Avoramppien pituus molemmissa päissä on noin 190 m. Eteläisen betonitunnelin pituus on noin 290 m ja pohjoisen noin 150 m. Kalliotunnelin osuus on noin 800 m. Sörnäistentunnelin ennustettu liikennemäärä vuoden 2030 liikenne-ennusteella on noin 17 000 ajon / vrk. Tunnelissa ei sallita erikoiskuljetuksia eikä vaarallisten aineiden kuljetuksia.



Hermannin rantatielle tehdään perusparannus Kalasataman raitiotien rakentamisen yhteydessä. Kalasataman raitiotien ja Hermannin rantatien perusparannuksen jälkeen Hermannin rantatie on pääosin 2+2-kaistainen ja uloimmat kaistat on osoitettu bussi-, tavara- ja taksiliikenteelle. Tunnelin avauduttua liikenteelle Hermannin rantatie muutetaan tunnelin osuudella 1+1-kaistaiseksi ja Kalasataman metroaseman länsipuolella sijaitseva Lautatarhankadun Hermannin rantatien ja Panimokadun välinen osuus (niin sanottu Tilastokeskuksen ramppi) suljetaan autoliikenteeltä. Bussiliikenne kulkee Hermannin rantatiellä sekaliikenteessä koko matkalla lukuun ottamatta pohjoisen suunnan bussikaistaa Haukilahdenkadusta pohjoiseen.

Tunnelin liikenteelliset vaikutukset alueella

Sörnäistentunneli parantaa kaikkien kulkutapojen olosuhteita. Henkilöauto- ja tavaraliikenne hyötyy sekä matka-ajaltaan että pituudeltaan lyhemmästä ajoyhteydestä Lahdenväylän suunnasta eteläiseen kanta-kaupunkiin. Kalasataman kävely-, pyörä- ja joukkoliikenne hyötyvät maapäällisen katuverkon liikenteen rauhoittumisesta. Hermannin rantatie muutetaan tunnelin osuudella 1+1-kaistaiseksi. Moottoriajoneuvoliikenteen määrä katutasolla vähenee, jolloin kääntymissuuntia ei ole tarpeen rajoittaa. Kalasataman saavutettavuus idän suunnasta autolla paranee, kun Sörnäisten rantatien liittymässä voidaan tehdä uusia kaistajärjestelyitä. Jalankulku- ja pyöräliikenteen järjestelyille vapautuu lisää tilaa Lautatarhankadulla. Nämä seikat tekevät alueella liikkumisesta miellyttävämpää ja sujuvampaa kaikilla kulkumuodoilla. Myös Hämeentien liikennemäärät vähenevät Hämeentien sillan ja Mäkelänkadun liittymän välillä. Liikenteellisiä vaikutuksia on esitetty laajemmin liitteessä 6.

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. Liikennemallin perusteella Sörnäistentunnelin myötä autoliikenteen kulkutapaosuus Helsingin seudulla kasvaa noin 0,08 prosenttiyksikköä, mutta malli ei ota huomioon jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden paranemista katuverkolla tunnelin osuudella. Tunnelin osuudella melutaso laskee ja ilmanlaatu paranee. Kadun ylittäminen helpottuu liikennemäärän pienentyessä. Poistettavien autokaistojen tilalle voidaan istuttaa lisää puita ja muuta katuvihreää. Nämä seikat tekevät kävellen ja pyörällä liikkumisesta houkuttelevampaa.



Kalasadaman metroaseman ja kauppakeskus Redin välinen osuus rauhoittuu, kun pääkatuverkon liikenne ei risteä jalankulkuvirtojen kanssa. Vaihtoyhteydet ovat miellyttävämmät ja turvallisemmat, ja valo-ohjaamattomista suojateistä aiheutuva häiriöherkkyys pienenee. Tällä on positiivisia vaikutuksia alueen autoliikenteen ja sitä kautta myös bus-siliikenteen sujuvuuteen.

Avorampit Hermannin rantatiellä Sörnäistenkadun ja Haukilahdenkadun välillä sekä Sörnäisten rantatiellä Vilhonvuorenkadun ja Hanasaarenkadun välillä muodostavat estevaikutuksen. Eteläisen avorampin osuudelta poistuu valo-ohjattu suojatie ja nykyinen Sörnäisten rantatien ylittävä kävelysilta Vilhonvuorenkadun kohdalla joudutaan poistamaan tunnelin rakentamisen yhteydessä. Uusia ylikulkusilloja Sörnäisten rantatien yli tutkitaan tarkemmin Suvilahden ja Hanasaaren alueiden suunnittelun ja asemakaavoituksen yhteydessä.

Sörnäisten rantatien ja Hanasaarenkadun valo-ohjatun liittymän kapasiteetti Sörnäistentunnelin eteläpäässä on riittävä ja liittymä toimii pääosin tyydyttävästi. Tunnelista ulos ajavien suunta jonoutuu avorampin osuudelle, mutta purkautuu yhden valokierron aikana. Pohjoisessa Hermannin rantatien ja Haukilahdenkadun liittymä on kuormittuneempi, eikä tunnelin tulosuunnan jono aina purkaudu ensimmäisellä vihreällä valolla. Tunnelin häiriötilanteissa valo-ohjaus muutetaan siten, että tunnelin liikenne pääsee purkautumaan sujuvasti katuverkolle. 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 turvallisuusrisikin, Hermannin rantatien suuntaa voidaan joutua priorisoimaan iltahuipputunnin aikana, mikä voi aiheuttaa viiveitä Hämeentien suunnan joukkoliikenteelle.

Sörnäistentunnelilla on pääosin myönteisiä yritysvaikutuksia. Sörnäistentunneli parantaa autoliikenteen ja logistiikan keskustan saavutettavuutta Lahdenväylän suunnasta. Kalasadaman alueella sijaitsevien yritysten saavutettavuus paranee kaikilla kulkumuodoilla niin asiakkaiden kuin työntekijöiden kannalta, kun katuverkko palvelee ensisijaisesti paikallista liikennettä. Negatiiviset yritysvaikutukset aiheutuvat pääosin rakentamisen aikaisista haitoista. Lisäksi Hermannin rantatien ja Sörnäisten rantatien varressa tunnelin osuudella sijaitsevien yritysten näkyvyys laskee hieman läpiajoliikenteen siirtyessä maan alle. Sörnäistentunnelista on laadittu erillinen yritysvaikutusten arviointi (liite 10).

Sörnäistentunneli vapauttaa Sörnäisten rantatien ja Junatien liittymäalueen kapasiteettia mahdollistaen Junatien alueen kehittämisen väylämäisestä kaupunkimaiseksi katutilaksi. Suunnitellut muutokset, kuten



itä-länsisuuntainen pikaraitiotie (niin sanottu Jokeri 0) sekä jalankulku-ympäristön parantaminen, edellyttävät tunnelin toteuttamisen, jotta katuverkon kapasiteetti säilyy riittävällä tasolla. Suvilahden tapahtuma-alueen saavutettavuus jalkaisin ja pyörällä paransi merkittävästi, samoin Suvilahden ja Teurastamon välinen yhteys. Myös jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyiden laatu paransi nykyisestä. Junatien aluetta suunnitellaan osana Teollisuuskadun akselia.

Suvilahden tapahtuma-aluetta halutaan laajentaa entisestään ympäri-voitiseksi kulttuuri- ja tapahtuma-alueeksi. Suvilahden ja Hanasaaren alueilla on järjestetty vuosittain muun muassa suuria musiikkifestivaaleja. Kesällä 2022 valmistuva 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.

Kalasadamasta Pasilaan raitiotiehanke

Kalasadaman eteläkärjestä, Nihdistä Pasilaan johtavan raitiotien rakentaminen alkaa vuonna 2022 ja linjan liikennöinti on tarkoitus aloittaa vuoden 2024 lopulla. Kalasadamasta Pasilaan –hankkeessa Hermannin rantatien pohjoisosalle tehdään perusparannus, jonka yhteydessä mm. kadun tasausta nostetaan viereisten alueiden, Hermanninrannan ja Kyläsaaren, tulevan rakentamisen johdosta.

Hermannin rantatiellä raitioliikenteelle on osoitettu muusta liikenteestä pääosin puukaistoilla eroteltu tila. Rakennustöiden valmistuttua neljä Vantaan bussilinjaa alkaa liikennöidä Rautatientorin sijasta Kalasatamaan. Lisäksi Kalasadaman alueella liikennöi myös tulevaisuudessa vähintään kolme Helsingin sisäistä bussilinjaa. Linjojen määrään vaikuttaa muun muassa Hanasaaren alueen tulevan maankäytön joukko-liikenne ratkaisu.

Kustannukset, kannattavuus ja toteuttaminen vaiheittain

Sörnäistentunnelin hankesuunnitelman kokonaiskustannusarvio on noin 180 miljoonaa euroa (MAKU 146,4 heinäkuu 2020, 2000=100) ja vuotuiset käyttökustannukset noin 2 miljoonaa euroa. Kokonaiskustannus sisältää tunnelin ja sen edellyttämät katuinfrastruktuurin muutokset, taitorakenteet, pohjanvahvistukset, tunnelin tekniset järjestelmät ja -tilat, liikenteen hallintajärjestelmät, pilaantuneiden maiden kunnostuksen ja johtosiirrot tunnelin osuudella. Tunnistetut kustannusriskit liittyvät mm. kalliolaatuun, pilaantuneisiin maihin sekä pohjavesien hallintaan.



Hankkeen yhteiskuntataloudellisten tarkastelujen lähtökohtana on käytetty MAL-suunnitelmaa varten laadittuja maankäytön ja liikenneverkon skenaarioita. Ilman liikenteen hinnoittelutoimia hankkeen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus 0,63, joka jää alle kannattavuusrajan 1,0. Hinnoittelutoimenpitein hankkeen kannattavuus on 0,36. Hankkeen toteuttaminen on kuitenkin perusteltua hankearvioinnissa (liitteet 6 ja 7) esitettyjen muiden kaupunkiympäristöön kohdistuvien positiivisten vaikutusten vuoksi. Tunneli mahdollistaa pääkatuverkon autoliikenteen ohjaamisen voimakkaasti kasvavan Kalasataman alueen ohi sekä rauhoittaa maanpäällistä katutilaa ja sujuvoittaa kaikkien kulkumuotojen liikumista alueella. Varsinkin Kalasataman metroaseman ympäristö hyöttyy läpiajoliikenteen poistumisesta, mikä hyödyttää erityisesti tulevaisuudessa kasvavaa bussiliikennettä. Lisäksi Sörnäistentunneli vapauttaa kapasiteettia Junatien ja Sörnäisten rantatien liittymäalueella mahdollistaen mm. itä-länsi-suuntaisen pikaraitiotien (niin sanottu Jokeri 0) sekä paremmat jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet muun muassa Suvilahden ja Teurastamon tapahtuma-alueiden välillä autoliikenteen kapasiteettia liikaa heikentämättä.

Kalasataman raitiotien rakentamisaikataulun vuoksi Sörnäistentunneli on tarkoituksenmukaista toteuttaa kahdessa vaiheessa. 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. Näiden rakenteiden suunnittelu on käynnissä raitiotieallianssissa. Ennen tunnelin loppuosan rakentamista avorampit täytetään ja avoramppien maanpäälliset tilavaraukset toimivat autoliikenteen kaistoina. Pohjoisen suuaukon kustannukset ovat noin 50 miljoonaa euroa, joka sisältyy tunnelin kokonaiskustannusarvioon (180 miljoonaa euroa).

Tunnelin toteuttamiselle on varattu vuoden 2021 talousarvion kymmenvuotisessa investointiohjelmassa määrärahat Sörnäistentunnelin pohjoisen betonitunnelin ja suuaukon rakentamiseen vuosille 2022–2024 Kalasatamasta Pasilaan –raitiotiehankkeen aikataulun mukaisesti ja tunnelin muun osan rakentamiseen investointirahaa vuodesta 2028 alkaen. Tunnelin loppuosan rakentamisen tarkempi ajoitus tullaan ratkaisemaan erilaisten teknisten, toiminnallisten ja taloudellisten tekijöiden tarkentuessa. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi hankkeen liittymistä alueen muihin mahdollisiin kehittämistarpeisiin, isojen yhtäaikaisten hankkeiden työnaikaisten liikennejärjestelyiden vaikutusten arviointia ja ennen Sörnäistentunnelin rakentamista toteutettavien muiden hankkeiden tunnistamista sekä suunnittelun, kustannusarvioiden ja toteutusaikataulujen tarkentumista (esimerkiksi Kustaa Vaasan tien liittymäalue).



Seuraavassa vaiheessa laaditaan tunnelin loppuosasta rakennussuunnitelmat, ratkaistaan tunnelin toteutusmalli ja tarkennetaan liittyvien hankkeiden kokonaisuus toteutukseen. Rakennussuunnitelmien valmistuttua ja kustannusarvion tarkennuttua valmistellaan päätöksentekoon esitys tunnelin loppuosan kustannusarviosta.

Mikäli pohjoinen betonitunneliosuus ja avoramppi kokonaisuudessaan rakennetaan vasta muun tunnelin rakentamisen yhteydessä, aiheutuu rakentamisesta merkittävää haittaa varsinkin raitiotieliikenteelle, mutta myös muulle liikenteelle, kuten busseille. Kyläsaaren ja osittain myös Hermanninrannan tuleva maankäyttö tulee rajoittamaan merkittävästi käytössä olevaa tilaa työnaikaisten liikennejärjestelyiden osalta (liite 8). Raitiotieliikenne joudutaan mahdollisesti jopa katkaisemaan työmaan kohdalla. Lisäksi tunnelin kokonaiskustannukset nousevat vähintään 15 miljoonaa euroa. Kyläsaaren alueen rakentaminen alkaa 2020-luvun loppupuolella ja Hermanninrannan 2020-luvun puolivälissä.

Sörnäistentunnelin liittyminen muihin liikennehankkeisiin

Sörnäistentunneli on edellytys Junatien muutoksille, jotta autoliikenteen tarvittu kapasiteetti pystytään turvaamaan. Tunnelin toteuttaminen Junatien muutosten jälkeen on teknisesti erittäin haastavaa. Kustaa Vaasan tien liittymäalueen toteuttaminen tulisi tehdä ennen tunnelin rakentamista ja Hermannin rantatien kaistamuutokset tehdään tunnelin valmistumisen jälkeen.

Hermannin rantatien pohjoisosassa on ruuhkautunut jo nykytilanteessa iltahuipputunnin aikana, sillä Hermannin rantatien, Kustaa Vaasan tien ja Hämeentien liittymäalue muodostaa pullonkaulan. Kuormittunut liittymä vaikuttaa suuresti Hermannin rantatien matka-aikoihin, ja ajoaikojen ennustettavuus on heikko iltahuipputunnin aikana. Myös vaihtoyhteydet nykyisten ja tulevien raitiolinjojen välillä ovat heikot ja alueella on puutteita jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksissä. Kustaa Vaasan tien liittymäalueen muutokset ovat tarpeelliset joka tapauksessa, koska laajentuvan raitiotieverkoston, kuten Viikki – Malmi -raitiotien ja niin sanotun Tiederatikan toteuttaminen sekä nykyistä paremmat vaihtoyhteydet uusien ja nykyisten linjojen välillä edellyttävät muutoksia liittymäalueella. Liittymäalueen muutokset tulisi kuitenkin olla tehty ennen Sörnäistentunnelin avaamista liikenteelle, jolloin vältetään nykyisten järjestelyiden lisäkuormitukselta, eikä uusien järjestelyiden toteuttaminen ruuhkauta tunnelin suuaukkoa liittymän rakennustöiden aikana. Kustaa Vaasan tien liittymäalueesta on tehty liikenteellinen tarkastelu, jonka pohjalta käynnistetään tarkempi jatkosuunnittelu loppuvuodesta 2021. Liittymäalueen muutoksista ei ole vielä laadittu kustannusarviota. Kustaa Vaasan tien liittymäalueen yleissuunnitelma kustannusarvioineen tuodaan päätöksentekoon arviolta vuonna 2023.



Hermannin rantatie muutetaan 1+1 –kaistaiseksi tunnelin osuudella, kun Sörnäistentunneli on avattu liikenteelle. Muutos kadun muuttamisesta 2+2-kaistaisesta 1+1-kaistaiseksi on otettu huomioon katu- ja rakennussuunnitelmissa. Muutostöiden kustannusarvio on noin 2 miljoonaa euroa.

Sörnäistentunneli on edellytyksenä Teollisuuskadun kaavarungon yhteydessä esitetyille Junatien alueen uusille liikennejärjestelyille. Ilman Sörnäistentunnelia Junatien alueelle ei ole löydetty suunnitteluratkaisua, jolla sekä kaupunkirakenteelliset että liikenteelliset tavoitteet (pikaraitiotie, jalankulun ja pyöräliikenteen yhteystarpeiden huomiointi, auto liikenteen välityskyvyn säilyttäminen) olisivat mahdollisia. Teollisuuskadun akselin kaavarunkotyössä esitetyjä uusia Junatien alueen järjestelyjä ei liikenteellisistä seikoista johtuen tule toteuttaa ennen Sörnäistentunnelia. Myös teknisesti Sörnäistentunneli tulee toteuttaa ennen Junatien uutta siltaa. Mikäli Sörnäistentunneli haluttaisiin kuitenkin toteuttaa Junatien uuden sillan jälkeen, johtaisi se todennäköisesti uuden sillan osittaiseen purkamiseen ja uudelleen rakentamiseen. Teollisuuskadun ja Junatien alueen liikennesuunnitelman laatiminen on tarkoitus aloittaa syksyllä 2021.

Alueen muista liikennehankkeista päätetään erikseen.

Vuorovaikutus ja viranomaisyhteistyö

Tiivistelmä hankesuunnitelman vuorovaikutuksesta ja saaduista kannanotoista sekä vastineet niihin on esitetty vuorovaikutusmuistiossa (liite 12). Suunnitelmaa on vuorovaikutettu internet-kyselyllä sekä pop up-pisteellä Teollisuuskadun kaavarunkotyön vuorovaikutuksen yhteydessä.

Hankesuunnitelman valmistelun yhteydessä on tehty yhteistyötä Helsingin pelastuslaitoksen kanssa.

Sörnäistentunnelin asemakaavamuutoksen valmistelun yhteydessä tehty viranomaisyhteistyö ja vuorovaikutus on huomioitu asemakaavan valmistelussa ja ne ovat siten ohjanneet myös hankesuunnittelua.

Lausunnot

Hankesuunnitelmasta on saatu lausunnot (4 kpl) Helsingin Satama Oy:lta, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä (HSL), Helsingin Yrittäjiltä sekä Helsingin kuljetusyrittäjät ry:stä. Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskuksella (Uudenmaan ELY-keskus) sekä Väylävirastolla ei ollut lausuttavaa hankesuunnitelmaan. Lausunnot ovat liitteessä 11 ja vastineet lausuntoihin on esitetty vuorovaikutusmuistiossa (liite 12).



12.10.2021

Helsingin Satama Oy toteaa lausunnossaan muun muassa, että Sörnäistentunneli parantaa toteutuessaan keskustan satamien saavutettavuutta ja vahvistaa sekä elinkeinoelämän matka- ja kuljetusketjuja, että valtakunnallista huoltovarmuutta, ja on siten kannatettava ja tarpeellinen hanke. Työnaikaisten liikennejärjestelyiden keston ja haittavaikutuksien minimoimiseksi tunnelihanke on yhteensovittettava ennakoiden alueen muiden hankkeiden kanssa.

HSL toteaa lausunnossaan muun muassa, että Kalasatamaan ohjattavien bussilinjojen sujuvuus on tärkeää. Joukkoliikenteen näkökulmasta Sörnäistentunneli ei ole välttämätön, mutta toisaalta se rauhoittaa Kalasataman metroaseman ympäristöä ja mahdollistaisi myös Junatien alueen muutoksen, kuten pikaraitiotien. Mikäli Sörnäistentunneli päätetään toteuttaa, siihen varautuminen Kalasataman raitiotien rakentamisen yhteydessä on erittäin tärkeää, jotta raitio- ja bussiliikenteelle ei tunnelin rakentamisen aikana aiheudu ylimääräistä haittaa tai raitiotietä jouduta siirtämään.

Helsingin Yrittäjät toteaa lausunnossaan muun muassa, että Sörnäistentunneli vähentää liikenteen haittoja Kalasataman asuin- ja toimitila-alueilla sekä parantaa keskustan saavutettavuutta niin henkilöauto- kuin tavaraliikenteen osalta, ja on siten tarpeellinen hanke. Läpiajoliikenteen siirtyessä maan alle alueen yritykset, asiakkaat ja asukkaat pystyvät toimimaan ja liikkumaan alueella nykyistä paremmin. Työnäikaiset haitat tulee minimoida huolellisella suunnittelulla sekä kaupungin ohjauksella.

Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry toteaa lausunnossaan muun muassa, että jakelu-, huolto- ja tavaraliikenne ovat tärkeässä roolissa elinkeinoelämän kannalta ja Kalasataman alueen yhä kasvaessa Sörnäistentunneli osaltaan tukee näitä toimintoja. Sörnäistentunneli parantaa liikenneturvallisuutta ja sujuvoittaa auto- ja tavaraliikennettä, mikä tuo niin ympäristö- kuin taloushyötyjä. Myös tunnelin rakentamisen aikaisten järjestelyiden tulee mahdollistaa sujuva ja häiriötön jakelu- ja huoltoliikenne.

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Riikka Österlund, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37312
riikka.osterlund(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Hankesuunnitelma tekninen
- 2 Tunneliasemapiirros



12.10.2021

Asia/3

3	Liikennesuunnitelma suuaukot
4	Tyypipoikkileikkaukset
5	Havainnekuvat
6	Vaikutusten arviointi
7	Hankearviointitaulukko
8	Selvitys pohjoisesta suuaukosta
9	Toimivuustarkastelut
10	Yritysvaikutusten arviointi
11	Lausunnot
12	Vuorovaikutusraportti

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 05.10.2021 § 525

Kaupunkiympäristölautakunta 21.09.2021 § 491