



24.11.2021

Ärende/8

§ 358

Projektplan för Sörnästunneln

HEL 2020-010913 T 08 00 07

Beslut

Stadsfullmäktige godkände projektplan för Sörnästunneln och genomförandet av den i etapper enligt följande:

A

I första etappen byggs den norra betongdelen av Sörnästunneln samt de underjordiska strukturerna för körramperna från Fiskehamnen till Böle i samband med ombyggnaden av spårvägen och Hermanstads strandväg 2022–2024. Kostnadskalkylen för den första etappen är 50 miljoner euro enligt kostnadsnivån i augusti 2021.

B

I andra etappen fortsätter man bereda planeringen och genomförandet av slutdelen av Sörnästunneln och kostnadskalkylen för andelen tas upp för separat beslut.

I den fortsatta planeringen fäster man särskild vikt vid planeringen av tunnelns öppningar och hur de passar in i stadsmiljön.

Man satsar på trivseln och smidigheten i fotgängar- och cykeltrafiken genom att planera övergångsbroarna över Sörnäs strandväg så att de är smidiga särskilt för cykeltrafiken.

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande hemställningsklämmor:

1 Stadsfullmäktige förutsätter att man utreder om avfartsrampar från tunneln kan bli uppvärmda så att det är möjligt att bygga brantare rampar som då blir kortare och på så sätt tar mindre utrymme. (Marko Kettunen)

2 Stadsfullmäktige förutsätter att man reder ut möjligheterna hur genomförandet av planeringen av spårvägen Hertonäs-Böle-Mejlans, dvs. Joker 0, kan inledas redan innan tunneln har blivit färdig. (Pilvi Torsti)

Behandling

Postadress
PB 1
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress
Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon
+358 9 310 1641
Telefax

FO-nummer
0201256-6

Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



Förslag om återremiss

Ledamoten Anni Sinnemäki understödd av ledamoten Titta Hiltunen föreslog att stadsfullmäktige återremitterar ärendet till stadsstyrelsen för ny beredning enligt följande:

Projektplanen för Sörnästunneln återremitteras för ny beredning utgående från att man planerar en lösningshelhet för Tågvägen, där trafiken löper på ytplanet och spårvägslinjen Hertonäs-Böle-Mejlans, dvs. den så kallade Joker 0, kan byggas.

Motivering för återremitteringen:

Planen som nu behandlas grundar sig på antagandet att biltrafiken i början av Gustav Vasas väg vid Lahtisvägen i varje fall ökar med 6 000 bilar, dvs. 13 %, fram till 2030. Lösningen i planen ökar trafiken på samma ställe med nästan 10 000 bilar. Ökningen i biltrafiken sker inte automatiskt, utan beror på utbyggnaden av leder för biltrafik, och med det kan man i sin tur alltid motivera nya leder.

Enligt modellgranskningen ökar antalet resor med personbilar i och med Sörnästunneln med cirka 1 900 resor per dygn. På motsvarande vis minskar det sammanlagda antalet resor i kollektivtrafiken med 1 000 resor och i gång- och cykeltrafiken med 600 resor per dygn på grund av tunneln. Enligt trafikmodellen ökar bilarnas färdmedelsandel i och med Sörnästunneln med cirka 0,08 procentenheter. Projektet fjärrmar alltså staden från målen i Helsingfors stadsstrategi om en ökad färdmedelsandel för hållbara transportsätt och minskade utsläpp. Sörnästunneln ökar antalet bilar med 1 000 bilar på Brobergskajen, med 800 bilar på Hagnäskajen och med 1 700 bilar på Esplanaden. Det här innebär mera bilar, buller och hälsovådliga finpartiklar i många bostadsområden och i centrumområdet, där en trivsamt miljö som är lämplig för fotgängare borde vara utgångspunkten.

I korsningen av Tavastvägen och Vasagatan ökar tunneln trafikmängden på så sätt att vi behöver ytterligare en bro för bilar för hundratals miljoner, som åter ökar trafikmängden.

Med tunneln försöker man framför allt lösa problemen i det omfattande korsningsområdet mellan Österleden, Tågvägen och Sörnäs strandväg, så att det uppstår ett bättre stadsrum. Målet är bra, men kan uppnås utan en tunnel. Ett villkor i tävlingen som ordnades för området var en tunnel, som förslagen ska grunda sig på. På det här sättet fick vi lösningar som grundar sig på en tunnel, men inga planer utan en tunnel. Vi behöver nu en sådan plan.



I Tågvägens omgivning löper det största trafikflödet mellan Österleden och Sörnäs strandväg. Om det här trafikflödet lyfts till en annan nivå i likhet med det vinnande bidraget för Tågvägen är den resterande trafikvolymen mindre än 20 000 fordon mellan norr och söder (Hermanstads strandväg-Sörnäs strandväg) och i samma storleksklass mellan öster och väster (Österleden-Tågvägen-Industrigatan). Lösningarna där trafikflödena möts på planet är helt omöjliga med dessa volymer, även om en spårvagn löper på gatan. Exempelvis i korsningen av Backasgatan och Sturegatan kör över 20 000 bilar i en riktning och över 30 000 bilar i den andra riktningen och antalet bilar som svänger är stort. En lösning som inte grundar sig på en tunnel ska därför tas fram för Tågvägen. Det kan till exempel vara en sådan lösning där en del av trafiken på Hermanstads strandväg löper längs Gamla Vintervägen, som rätas ut genom den nuvarande parkeringsplatsen till Bryggerigatan och vidare till Sörnäs strandväg utan 90 graders kurvor. På det här sättet uppstår en vanlig korsning som liknar situationen på Backasgatan, där det finns trafikljus. Även andra lösningar kan väl hittas, då utgångspunkten är att biltrafikens volym inte ökar.

Priset för Sörnästunnelns norra mynning har ökat med hela 70 % jämfört med detaljplanen, vilket är en större ökning än till exempel för Västmetron. I fråga om kilometerpriset håller det alltså på att bli det dyraste trafikprojektet i hela regionen och oproportionerligt dyrt i förhållande till trafiknyttan.

Av dessa orsaker återremitteras projektplanen för Sörnästunneln för ny beredning utgående från att man planerar en lösning för Tågvägens omgivning där trafiken i riktningen norr-söder löper på ytplanet exempelvis såsom här redogörs, och spårvagnslinjen Hertonäs-Böle-Mejlans kan byggas. Samtidigt utreds möjligheten att ändra tunnelreserveringen så att den slutar vid Gustav Vasas väg i norr, vilket också underlättar trafikproblemen i korsningen av Hermanstads strandväg och Tavastvägen. Den här tunneln kan byggas senare, om det visar sig vara nödvändigt.

Ledamoten Mika Ebeling föreslog att stadsfullmäktige återremitterar ärendet till stadsstyrelsen för ny beredning så att man som ett alternativ till Sörnästunneln bereder en modell där Tavastvägen öppnas för personbilstrafik. Behovet av Sörnästunneln bedöms på nytt efter denna beredning.

Ledamoten Ebelings motförslag understöddes inte, varvid det förföll.

2 Omröstningen

Fortsatt behandling av ärendet JA, återremiss NEJ



24.11.2021

Ärende/8

JA-förslag: Behandlingen fortsätter, NEJ-förslag: Ärendet återremitteras för ny beredning med stöd av ledamoten Anni Sinnemäkis motive-ring.

Ja-röster: 48

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Sirpa Asko-Seljavaara, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Silja Borgarsdóttir Sandelin, Maaret Castrén, Mika Ebeling, Oona Hagman, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Eveliina Heinälouma, Fardoos Helal, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Mikael Jungner, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Marko Kettunen, Pia Kopra, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Heimo Laaksonen, Teija Makkonen, Otto Meri, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Mikko Paunio, Sanna-Leena Perunka, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Seida Sohrabi, Nina Suomalainen, Pilvi Torsti, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Nej-röster: 37

Outi Alanko-Kahiluoto, Paavo Arhinmäki, Fatim Diarra, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Mia Haglund, Timo Harakka, Titta Hiltunen, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Laura Kolehmainen, Eeva Kärkkäinen, Noora Laak, Anna Lemström, Minna Lindgren, Ajak Majok, Nina Katariina Miettinen, Sami Muttilainen, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Hannu Oskala, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Tuomas Rantanen, Pekka Sauri, Oula Silvennoinen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Aino Tuominen, Tuomas Tuomi-Nikula, Erkki Tuomioja, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Feniks Willamo

Stadsfullmäktige beslutade fortsätta behandlingen av ärendet.

Stadsfullmäktige godkände stadsstyrelsens förslag.

Hemställningsklämmor

Ledamoten Mikael Jungner understödd av ledamoten Oona Hagman föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att man utreder möjligheten att göra områdeshelheten som består av Sörnäs, Södervik, Byholmen, Sumparn, Knekten och Arabiastranden till ett sparkcykelvänligt område.



24.11.2021

Ärende/8

Den av ledamoten Jungner föreslagna hemställningsklämmen hänförde sig inte till det ärende som behandlas, och den togs därför inte upp till omröstning.

Ledamoten Marko Kettunen understödd av ledamoten Nuutti Hyttinen föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att man utreder om avfartsramper från tunneln kan bli uppvärmda så att det är möjligt att bygga brantare ramper som då blir kortare och på så sätt tar mindre utrymme.

Ledamoten Otso Kivekäs understödd av ledamoten Laura Korpinen föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att man reder ut möjligheterna hur byggandet av spårvägen Hertonäs-Böle-Mejlans, dvs. Joker 0, kan inledas redan innan tunneln har blivit färdig.

Ledamoten Pilvi Torsti understödd av ledamoten Eveliina Heinäluoma föreslog följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att man reder ut möjligheterna hur genomförandet av planeringen av spårvägen Hertonäs-Böle-Mejlans, dvs. Joker 0, kan inledas redan innan tunneln har blivit färdig.

Omröstningsordning

Hemställningsklämmarna togs särskilt upp till omröstning.

3 Omröstningen

Ledamoten Kettunens förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter att man utreder om avfartsramper från tunneln kan bli uppvärmda så att det är möjligt att bygga brantare ramper som då blir kortare och på så sätt tar mindre utrymme.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 45

Outi Alanko-Kahiluoto, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Fatim Diarra, Nora Grotenfelt, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Timo Harakka, Nuutti



24.11.2021

Hyttinen, Arja Karhuvaara, Marko Kettunen, Otso Kivekäs, Pia Kopra, Laura Korpinen, Sini Korpinen, Eeva Kärkkäinen, Minna Lindgren, Teija Makkonen, Nina Katariina Miettinen, Sami Muttilainen, Björn Månsson, Johanna Nuorteva, Hannu Oskala, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Amanda Pasanen, Mikko Paunio, Terhi Peltokorpi, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Pirkko Ruohonen-Lerner, Oula Silvennoinen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Pilvi Torsti, Aino Tuominen, Tuomas Tuomi-Nikula, Reetta Vanhanen, Juhana Vartiainen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa

Blanka: 40

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Paavo Arhinmäki, Sirpa Asko-Seljavaara, Silja Borgarsdóttir Sandelin, Maaret Castrén, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Mia Haglund, Oona Hagman, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Hella, Titta Hiltunen, Ville Jalovaara, Mikael Jungner, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Elina Kauppila, Laura Kolehmainen, Noora Laak, Heimo Laaksonen, Anna Lemström, Ajak Majok, Otto Meri, Seija Muurinen, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Pia Pakarinen, Sanna-Leena Perunka, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Seida Sohrabi, Nina Suomalainen, Erkki Tuomioja, Maarit Vierunen, Feniks Willamo

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Marko Kettunens förslag till hemställningskläm.

4 Omröstningen

Ledamoten Kivekäs förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter att man reder ut möjligheterna hur byggandet av spårvägen Hertonäs-Böle-Mejlans, dvs. Joker 0, kan inledas redan innan tunneln har blivit färdig.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 36

Outi Alanko-Kahiluoto, Paavo Arhinmäki, Fatim Diarra, Mia Haglund, Timo Harakka, Titta Hiltunen, Elina Kauppila, Otso Kivekäs, Laura Kolehmainen, Sini Korpinen, Eeva Kärkkäinen, Noora Laak, Anna Lemström, Minna Lindgren, Ajak Majok, Nina Katariina Miettinen, Sami Muttilainen, Tuomas Nevanlinna, Johanna Nuorteva, Hannu Oskala, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Tuomas Rantanen, Pekka Sauri, Oula Silvennoinen, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Aino Tuominen, Tuomas Tuomi-Nikula, Erkki Tuomioja, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Feniks Willamo



Nej-röster: 13

Sirpa Asko-Seljavaara, Harry Bogomoloff, Atte Kaleva, Marko Kettunen, Pia Kopra, Laura Korpinen, Heimo Laaksonen, Matias Pajula, Mika Raatikainen, Wille Rydman, Mirita Saxberg, Nina Suomalainen, Juhana Vartiainen

Blanka: 36

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Eva Biaudet, Silja Borgarsdóttir Sandelin, Maaret Castrén, Mika Ebeling, Elisa Gebhard, Nora Grotenfelt, Oona Hagman, Juha Hakola, Jussi Halla-aho, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Mikael Jungner, Jukka Järvinen, Arja Karhuvaara, Teija Makkonen, Otto Meri, Seija Muurinen, Björn Månsson, Dani Niskanen, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Mikko Paunio, Sanna-Leena Perunka, Marcus Rantala, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Pirkko Ruohonen-Lerner, Sari Sarkomaa, Daniel Sazonov, Seida Sohrabi, Pilvi Torsti, Maarit Vierunen

Stadsfullmäktige godkände inte ledamoten Otso Kivekäs förslag till hemställningskläm.

5 Omröstningen

Ledamoten Torstis förslag till hemställningskläm JA, motsätter sig NEJ

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter att man reder ut möjligheterna hur genomförandet av planeringen av spårvägen Hertonäs-Böle-Mejlans, dvs. Joker 0, kan inledas redan innan tunneln har blivit färdig.
NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 68

Hilkka Ahde, Mahad Ahmed, Outi Alanko-Kahiluoto, Paavo Arhinmäki, Eva Biaudet, Harry Bogomoloff, Maaret Castrén, Elisa Gebhard, Mia Haglund, Juha Hakola, Timo Harakka, Eveliina Heinäluoma, Fardoos Helal, Titta Hiltunen, Nuutti Hyttinen, Ville Jalovaara, Mikael Jungner, Jukka Järvinen, Atte Kaleva, Arja Karhuvaara, Elina Kauppila, Laura Kolehmainen, Sini Korpinen, Eeva Kärkkäinen, Noora Laak, Heimo Laaksonen, Anna Lemström, Minna Lindgren, Ajak Majok, Otto Meri, Nina Katariina Miettinen, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Tuomas Nevanlinna, Dani Niskanen, Johanna Nuorteva, Hannu Oskala, Matias Pajula, Jenni Pajunen, Pia Pakarinen, Amanda Pasanen, Terhi Peltokorpi, Sanna-Leena Perunka, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Wille Rydman, Sari Sarkomaa, Pekka Sauri, Mirita Saxberg, Daniel Sazonov, Oula Silvennoinen, Seida Sohrabi, Osmo Soininvaara, Nina Suomalainen, Johanna Sydänmaa, Ilkka Taipale, Pilvi Torsti, Aino Tuominen, Tuomas Tuomi-Nikula, Erkki Tuomioja, Reetta Vanhanen, Sinikka Vepsä, Sanna Vesikansa, Maarit Vierunen, Feniks Willamo



24.11.2021

Ärende/8

Nej-röster: 1
Laura Korpinen

Blanka: 16
Sirpa Asko-Seljavaara, Silja Borgarsdóttir Sandelin, Fatim Diarra, Mika Ebeling, Nora Grotenfelt, Oona Hagman, Jussi Halla-aho, Marko Kettunen, Otso Kivekäs, Pia Kopra, Teija Makkonen, Mikko Paunio, Mika Raatikainen, Pirkko Ruohonen-Lerner, Anni Sinnemäki, Juhana Vartiainen

Stadsfullmäktige godkände ledamoten Pilvi Torstis förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Tanja Sippola-Alho, stadssekreterare, telefon: 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Hanksuunnitelma 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
- 13 Sörnäistunnelin päätöksenteon yhteydessä esitetyt kirjalliset kysymykset ja niihin annetut vastaukset(006)

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag	Bilagor till utdrag
Samkommunen Helsingforsregionens trafik	Förslagstext
Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland	Förslagstext
Trafikledsverket	Förslagstext
Helsingfors Hamn Ab	Förslagstext
Helsingin seudun kuljetusyrittä-	Förslagstext



24.11.2021

Ärende/8

jät r.y.

Företagarna i Helsingfors

Förslagstext

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Tidigare beslut

De trafiklösningar som planerats för närmiljön kring Fiskehamnens metrostation har baserat sig på att Sörnästunnelns byggs ända sedan delgeneralplanen för Fiskehamnen. I Helsingfors generalplan finns en reservation för en tunnelförbindelse mellan Hermanstads strandväg och Sörnäs strandväg.

De trafikplaner som utarbetats i samband med detaljplanerna 12070 (6.6. 2012) och 12438 (8.11. 2017) för Fiskehamnen och därmed även bredden på gatuområdena utgår ifrån att Sörnästunneln byggs. Gatuplanen för den södra delen av Hermanstads strandväg, Verkstadsgatan och Leogatan (20.10.2015) har utarbetats och gatorna har i genomsnitt realiserats utifrån dessa planer.

Stadsfullmäktige godkände 29.8.2018 detaljplanen för Sörnästunneln (nr 12162). I detaljplanen anvisas en reservering för en biltrafiktunnel mellan Sörnäs strandväg och Hermanstads strandväg. I planen anvisas dessutom platser för schakten som leder upp till marken och för teknikbyggnader samt krav på stadsbilden.

I budgeten för 2021 som stadsfullmäktige godkände 9.12.2020 antecknades att man förbereder sig på att bygga Sörnästunneln i slutet av det tioåriga trafikinvesteringsprogrammet och delvis som förutsättningsinvestering enligt tidtabellen för spårvägen Fiskehamnen-Böle.

Allmänt om Fiskehamnens område

Fiskehamnen har för närvarande cirka 8 000 invånare. Efter att Fiskehamnen står klar, uppskattningsvis i slutet av 2030-talet, uppskattas området ha cirka 30 000 invånare och över 10 000 arbetstillfällen.

I nuläget är Hermanstads strandväg en del av huvudgatunätet som för enar Gustav Vasas väg och Sörnäs strandväg. Trafikregleringarna kring Fiskehamnens metrostation och shoppingcentret Redi har planerats utifrån Sörnästunneln och målet har varit att betona vikten av fotgängare. Avsnittet vid Hermanstads strandväg har 1+1 körfält och i mitten av gatan finns en reservation för spårväg. I och med det växande området, den kommande spårvägen och den ökade busstrafiken kom-



24.11.2021

mer det redan nu rikliga antalet fotgängare att öka. Det här står i strid med genomfartstrafiken som i dagsläget leds genom området. Den rikliga fotgängartrafiken och de låga körhastigheterna gör det rätt säkert och smidigt att korsa gatan. Men å andra sidan får övergångsställena utan trafikljus biltrafiken att bilda köer och saktar därmed upp även busstrafiken. Motortrafikens rutt från öster till Fiskehamnen är ologisk i dagsläget. Biltrafiken leds via Tågvägen och Brädgårdsgatan, eftersom Tågvägens korsningsområde har en kapacitet och ett för kort blandningsområde som inte möjliggör styrning av biltrafiken till Fiskehamnen direkt ner från Brändö bro till Sörnäs strandväg. Därmed belastar biltrafiken till Fiskehamnen från östlig riktning både Tågvägen och Brädgårdsgatan, vilket i sin tur förhindrar en utveckling av smidigare och säkrare arrangemang för cykeltrafiken.

I enlighet med Generalplan 2016 är syftet att göra Fiskehamnen till ett affärs- och servicecentrum och en del av innerstaden. I fråga om affärs- och servicecentrumet eftersträvas ett promenadvänligt område. Området med innerstadsbeteckningen utvecklas på de villkor som hållbara färdmedel, särskilt gång och cykeltrafik, ställer. För Fiskehamnsområdet och dess omgivning har det planerats en helhetslösning för att uppnå målen som ställts upp för området i fråga om tillväxt, funktionalitet samt trygghet och hälsa. I den här helhetslösningen Sörnästunneln, som dels också tillåter den fortsatta planeringen och genomförandet av andra åtgärder.

Sörnästunneln

Sörnästunneln är en 1,6 km lång tunnel med 1+1 körfält för biltrafik. Tunneln förenar Hermanstads strandväg och Sörnäs strandväg och för den långväga genomfartstrafiken under mark. I och med Sörnästunneln blir Hermanstads strandväg en regional matargata istället för en huvudgata i tunnelavsnittet. Detta innebär mindre trafik- och körfältsmängder, en trevligare miljö för promenad- och cykeltrafik samt en minskad hindereffekt av gatan. Tunneln säkerställer att biltrafiken löper smidigt i nord-sydlig riktning då Fiskehamnens område byggs upp, i synnerhet området mellan Fiskehamnens metrostation och shoppingcentret Redi blir lugnare då genomfartstrafiken försvinner. Tunnelavsnittet minskar även trafikens buller- och utsläppsolägenheter. I konsekvensbedömningarna är hastighetsbegränsningen i Sörnästunneln 50 km/h. Hastighetsbegränsningen på gatorna ovan mark är 30–40 km/h.

Sörnästunnelns körramper ligger i norr vid Hermanstads strandväg söder om Gäddviksgatan och i söder vid Sörnäs strandväg söder om Vilhelmsbergsgatan. De öppna rampernas längd i båda ändorna är cirka 190 m. Den södra betongtunnelns längd är cirka 290 m och den norra cirka 150 m. Bergtunnelns andel är cirka 800 m. Sörnästunnelns pro-



gnostiserade trafikmängd med trafikprognosen för 2030 är cirka 17 000 fordon/dygn. I tunneln är specialtransporter eller transporter av farliga ämnen inte tillåtna.

Hermanstads strandväg byggs om i samband med byggandet av Fiskehamnens spårväg. Efter Fiskehamnens spårväg har byggts och Hermanstads strandväg byggts om har Hermanstads strandväg i huvudsak 2+2 körfält och de yttersta körfälten anvisas för buss-, gods- och taxitrafik. Efter att tunneln öppnar för trafik omvandlas Hermanstads strandväg vid tunnelavsnittet till 1+1 körfält. Väster om Fiskehamnens metrostation ligger Brädgårdsgatan vars avsnitt mellan Hermanstads strandväg och Bryggerigatan (det som kallas Statistikcentralens ramp) stängs för biltrafik. Busstrafiken löper längs Hermanstads strandväg i blandad trafik hela vägen med undantag av busskörfältet i nordlig riktning från Gäddviksgatan.

Sörnästunneln kommer att förbättra Fiskehamnens trivsel som fotgängarmiljö och ger rum för ökade kollektivförbindelser, såsom den kommande spårvägen Fiskehamnen-Böle samt den s.k. Joker 0. Tunneln frigör även utrymme ovan mark för utvecklingen av Söderviks och Slakteriets evenemangsområden.

Tunnelns konsekvenser för trafiken i området

Sörnästunneln förbättrar förhållandena för alla färdstätt. Personbils- och godstrafiken får fördelar av att förbindelsen från Lahtisleden söderut mot innerstaden förkortas även tidsmässigt. Fiskehamnens promenad-, cykel- och kollektivtrafik får fördelar av att trafiken på gatorna ovan jord lugnas ner. För tunnelavsnittet omvandlas Hermanstads strandväg till 1+1 körfält. Mängden motorfordonstrafik på gatunivå minskar vilket gör att man inte behöver begränsa svängriktningarna. Fiskehamnens tillgänglighet från öster förbättras då man i anslutningen till Sörnäs strandväg kan göra nya körfältsarrangemang. Mer plats frigörs för att ordna promenad- och cykeltrafiken på Brädgårdsgatan. Dessa faktorer gör det trevligare och smidigare att röra sig i området med alla färdstätt. Även trafikmängden på Tavastvägen minskar mellan Tavastvägens bro och Backasgatans anslutning. De trafikmässiga konsekvenserna presenteras mer omfattande i bilaga 6.

Fördelarna är störst för personbilstrafiken och därför ökar tunneln biltrafikmängden något i Helsingforstrakten. Utifrån en modellgranskning bidrar Sörnästunneln till att öka antalet resor med cirka 1 900 per dygn, som förare eller passagerare. På motsvarande sätt minskar antalet kollektivresor på grund av tunneln med 1 000 resor i dygnet. Det totala antalet promenad- och cykelresor minskar med 600 resor i dygnet. Utifrån trafikmodellen ökar Sörnästunneln andelen biltrafikresor i Helsing-



24.11.2021

forstrakten med cirka 0,08 procent, men modellen beaktar inte de förbättrade förhållandena för promenad- och cykeltrafik i gatunätet vid tunnelavsnittet. I tunnelavsnittet minskar bullernivån och luftkvaliteten förbättras. Det blir lättare att korsas gatan då trafikmängden minskar. I stället för de körfält som tas bort kan man plantera mer träd och annat gatugrönt. Detta gör det mer lockande att röra sig till fots och med cykel.

Avsnittet mellan Fiskehamnens metrostation och shoppingcentret Redi blir lugnare då huvudgatunätets trafik inte korsas med fotgängarströmmarna. Bytesförbindelserna är trevligare och säkrare och störningskänsligheten som beror på övergångsställena utan trafikljus minskar. Det har positiva inverknings på områdes biltrafik och därmed blir även busstrafiken smidigare.

De öppna ramperna på Hermanstads strandväg mellan Sörnäs gatan och Gäddviksgatan samt på Sörnäs strandväg mellan Vilhelmsbergsgatan och Hanaholmsgatan bildar ett hinder. Vid den södra öppna rampen försvinner det trafikljusstyrda övergångsstället och gångbron som i dagsläget går över Sörnäs strandväg vid Vilhelmsbergsgatan måste avlägsnas i samband med tunnelbygget. Nya övergångsbroar vid Sörnäs strandväg undersöks närmare i samband med planeringen och detaljplaneläggningen av Södervikens och Hanaholmens områden.

Den trafikljusstyrda korsningen mellan Sörnäs strandväg och Hanaholmsgatan har en tillräcklig kapacitet i södra ändan av Sörnästunneln och anslutningen fungerar i huvudsak nöjaktigt. Vid körning ut ur tunneln ur tunneln bildas köer på den öppna rampen, men kön luckras upp under en trafikljusomgång. I norr är korsningen Hermanstads strandväg och Gäddviksgatan mer belastad och kön från tunneln luckras inte alltid upp under det första gröna ljuset. Vid störningar i tunneln omvandlas ljusstyrningen så att tunnelns trafik smidigt kan köra ut på gatan. I och med tunneln belastar den ökade trafiken i norra ändan av Hermanstads strandväg korsningen med Gustav Vasas väg ytterligare, vilket delvis även avspeglas i korsningen mellan Hermanstads strandväg och Gäddviksgatan. För att biltrafiken inte ska bilda köer ända fram till tunneln och därmed utgöra en säkerhetsrisk, kan man tvingas prioritera riktningen mot Hermanstads strandväg under kvällens topptimme, vilket kan orsaka dröjsmål för kollektivtrafiken i riktning mot Tavastvägen.

Sörnästunneln har i huvudsak positiva konsekvenser för företagen. Sörnästunneln förbättrar centrumets tillgänglighet för biltrafik och logistik i riktning från Lahtisleden. Tillgängligheten till företagen i Fiskehamnens område förbättras för alla färdmedel, för både kunder och arbetstagare, då gatunätet i första hand betjänar den lokala trafiken. De negativa konsekvenserna beror i huvudsak på olägenheter under byggandet.



Dessutom minskar synligheten för företagen längs Hermanstads strandväg och Sörnäs strandväg något vid tunneln i och med att genomfartstrafiken går under marken. En separat företagskonsekvensbedömning (bilaga 10) har utarbetats för Sörnästunneln.

Sörnästunneln frigör kapacitet vid Sörnäs strandväg och Tågvägens korsning vilket möjliggör en utveckling av Tågvägens område från en trafikled till ett urbant gatuområde. De planerade ändringarna såsom den snabba spårvägen i öst-västlig riktning (den så kallade Joker 0) samt förbättringen av fotgängarmiljön förutsätter att tunneln byggs för att gatunätets kapacitet ska bevaras på tillräcklig nivå. Tillgängligheten till Södervikens evenemangsområde till fots och med cykel förbättras betydligt, liksom förbindelsen mellan Södervik och Slakteriet. Regleringarna för fotgängare och cyklister skulle även förbättras från nuläget. Tågvägens område planeras som en del av Industrigatans axel.

Målet är att utvidga evenemangsområdet i Södervik ytterligare så att det kan användas för kultur och evenemang året om. I Södervik och Hanaholmen har man årligen ordnat bland annat stora musikfestivaler. Förlängningen av Vilhelmsbergsgatan som står klar 2022 kommer att löpa genom områdena, vilket orsakar utmaningar för ordnandet av festivaler. Sörnästunneln däremot möjliggör utvecklingen av evenemangsområdet och stora festivalarrangemang även i framtiden då den långväga genomfartstrafiken inte har ett ökat tryck av att använda Vilhelmsbergsgatan och Koksgatan. Man önskar heller inte mer genomfartstrafik mellan Södervik och Slakteriet.

Spårvägsprojektet från Fiskehamnen till Böle

Spårvägen från Fiskehamnens södra udde, från Knekten till Böle börjar byggas 2022, och trafiken längs linjen är avsedd att inledas i slutet av 2024. I projektet från Fiskehamnen till Böle förbättras Hermanstads strandvägs norra del grundligt och i samband med detta höjs bland annat gatunivån på grund av det framtida byggandet i områdena intill, dvs. Hermansstrand och Byholmen.

På Hermanstads strandväg har spårvägen anvisats ett utrymme som separeras från den övriga trafiken i huvudsak med trädrader. Efter att byggarbetet står klart börjar tre busslinjer från Vanda trafikera till Fiskehamnen i stället för Järnvägstorget. Dessutom trafikerar minst tre interna busslinjer i Helsingfors Fiskehamnens område i framtiden. Antalet linjer påverkas bland annat av kollektivtrafiklösningen i den kommande markanvändningen i Hanaholmens område.

Kostnader, lönsamhet och genomförande i etapper



Den totala uppskattade budgeten för Sörnästunnelns projektplan är cirka 180 miljoner euro (MAKU 146,4 juli 2020, 2000=100) och de årliga driftkostnaderna är cirka 2 miljoner euro. Den totala kostnaden inkluderar tunneln och ändringar i gatuinfrastrukturen den förutsätter, konstbyggnad, grundförstärkningar, tunnelns tekniska system och utrymmen, trafikledningssystem, sanering av förorenad mark och flyttningar av ledningar på tunnelavsnittet. De identifierade kostnadsriskerna gäller bl.a. berggrundens kvalitet, förorenad mark samt hanteringen av grundvatten.

Utgångspunkten för projektets samhällsekonomiska granskning är scenarier om markanvändning och trafikanätet som gjorts upp för MBT-planen. Utan prissättningsåtgärder för trafiken är projektets samhällsekonomiska lönsamhet 0,63, vilket ligger under lönsamhetsgränsen 1,0. Efter prissättningsåtgärder är projektets lönsamhet 0,36. Det är dock motiverat att genomföra projektet på basis av de övriga positiva konsekvenser som gäller stadsmiljön och som presenteras i projektbedömningen (bilagorna 6 och 7). Tunneln möjliggör en styrning av huvudgatanätverkets biltrafik förbi det kraftigt växande Fiskehamnens område samt lugnar ner gatuutrymmet ovan jord och gör det smidigare för alla trafikformer att röra sig i området. Särskilt omgivningen kring Fiskehamnens metrostation får nytta av att genomfartstrafiken försvinner, vilket i framtiden särskilt gagnar den ökade busstrafiken. Dessutom frigör Sörnästunneln kapacitet vid anslutningsområdet vid Tågvägen och Sörnäs strandväg vilket möjliggör bl.a. den snabba spårvägen (s.k. Joker 0) i öst-västlig riktning samt bättre förbindelser för fotgängare och cyklister bland annat mellan Södervikens och Slakteriets evenemangsområden, utan att försämra biltrafikens kapacitet för mycket.

På grund av byggtidtabellen för Fiskehamnens spårväg är det ändamålsenligt att bygga Sörnästunneln i två etapper. Det föreslås att den norra betongtunneln samt de öppna rampernas konstruktioner under marken byggs i samband med att Fiskehamnens spårväg och Hermanstads strandväg byggs, som en del av spårvägsalliansen från Fiskehamnen till Böle. Att bygga tunneln senare orsakar så lite störningar i området som möjligt. Planeringen av dessa konstruktioner pågår i spårvägsalliansen Innan man bygger tunnelns avslutning fylls de öppna ramperna och det reserverade området ovanpå utgör körfält för biltrafiken. Kostnaderna för den norra tunnelöppningen är cirka 50 miljoner euro och ingår i tunnelns totala budget (180 miljoner euro).

I det tioåriga investeringsprogrammet i budgeten för 2021 har man för genomförandet av tunneln reserverat anlag för byggandet av den norra betongtunneln i Sörnästunneln och för mynningen 2022–2024 enligt tidtabellen för spårvägsprojektet från Fiskehamnen till Böle. Investeringspengar för resten av tunneln har reserverats från 2028. Den när-



mare tidpunkten för byggandet av resten av tunneln avgörs då olika tekniska, funktionella och ekonomiska faktorer står klara. Med detta avses exempelvis en anslutning av projektet till andra eventuella utvecklingsbehov i området, en konsekvensbedömning av trafikkonsekvenserna från stora samtida byggprojekt och en identifiering av andra projekt som genomförs innan Sörnästunneln byggs samt en preciserad planering, kostnadsberäkning och genomförandetidtabell (till exempel anslutningsområdet till Gustav Vasas väg).

I nästa etapp utarbetas byggplanerna för resten av tunneln, avgörs modellen för att bygga tunneln samt preciseras helheten för de anslutande projekten. Ett förslag om tunnelns resterande kostnads kalkyl bereds för beslutsfattande efter att byggplanerna blivit klara och kostnads kalkylen justerats.

Om det norra betongtunnelavsnittet och den öppna rampen i sin helhet byggs först i samband med den övriga tunneln, orsakar byggandet en betydande olägenhet särskilt för spårtrafiken, men även för övrig trafik såsom bussar. Den kommande markanvändningen på Byholmen och delvis även i Hermanstadstranden kommer betydligt begränsa det tillgängliga utrymmet för trafikregleringar under arbetet (bilaga 8). Man kan till och med tvingas avbryta spårtrafiken vid byggplatsen. Dessutom blir tunnelns totala kostnader minst 15 miljoner euro. Byholmens område börjar byggas i slutet av 2020-talet och Hermanstadsstranden i mitten av 2020-talet.

Samtidigt konstaterar stadsstyrelsen att Sörnästunneln har tydliga positiva konsekvenser även för hållbara färd sätt, trots den kalkylerade ökningen av bilismen. Översiktsplanen för Fiskehamnens område innehåller flera projekt som främjar hållbara färd sätt, dvs. promenad, cykling och kollektivtrafik. När man främjar dessa hållbara färd sätt minskar utsläppen från trafiken. De övergripande trafikregleringarna på området bör alltså främja en totaleffekt som minskar utsläppen. Det här kan nås bl.a. genom att planläggning av spårvägsprojekt som betjänar området, separerade filer för kollektivtrafik samt bussterminaler. Olika former av kollektivtrafik garanteras goda möjligheter till byte. Dessutom planeras områdets gatunätverk med betoning på fotgängarna, så att det ska vara en trygg och inbjudande omgivning att gå i. Fiskehamnens översiktsplan innehåller även smidiga förbindelser med banan och övriga bra trafikregleringar för cyklister.

Sörnästunnelns koppling till övriga trafikprojekt

Sörnästunneln är en förutsättning för ändringarna vid Tågvägen för att man ska kunna trygga den kapacitet som biltrafiken behöver. Det är tekniskt mycket utmanande att bygga tunneln efter att ändringarna på



Tågvägen gjorts. Anslutningsområdet till Gustav Vasas väg bör genomföras innan tunneln byggs och ändringarna av körfälten på Hermanstads strandväg görs efter att tunneln blivit klar.

Det förekommer trafikstockning i den norra delen av Hermanstads strandväg redan nu under kvällsrusningen, eftersom korsningsområdet Hermanstads strandväg, Gustav Vasas väg och Tavastvägen utgör en flaskhals. Den belastade korsningen inverkar stort på resetiderna längs Hermanstads strandväg och körtiderna är svåra att förutse under kvällsrusningen. Även bytesförbindelserna mellan de nuvarande och kommande spårvägslinjerna är dåliga och i området finns brister i förbindelserna för fotgängare och cyklister. Anslutningen vid Gustav Vasas väg behöver i varje fall ändras, eftersom det utvidgade spårvägsnätet, såsom Vik-Malm-spårvägen och den så kallade Vetenskapsspåran samt de bättre bytesförbindelserna mellan nya och nuvarande linjer förutsätter ändringar i anslutningarna. Dessa ändringar ska dock vara gjorda innan Sörnästunneln öppnas för trafik för att undvika att de nuvarande arrangemangen belastas ytterligare och så att de nya arrangemangen inte skapar rusning vid tunnelns mynning då anslutningen byggs. Man har gjort en trafikgranskning av korsningsområdet vid Gustav Vasas väg och utifrån den inleds en mer detaljerad fortsatt planering i slutet av 2021. Ingen kostnadskalkyl har ännu utarbetats för ändringarna i korsningsområdet. Enligt en uppskattning tas generalplanen för Gustav Vasas vägs korsningsområde med kostnadskalkyl upp till beslut 2023.

Hermanstads strandväg får 1+1 körfält vid tunneln efter att Sörnästunneln har öppnats för trafik. Ändringen av gatan från 2+2 körfält till 1+1 körfält har beaktats i gatu- och byggnadsplanerna. Ändringsarbetenas budget är cirka 2 miljoner euro.

Sörnästunneln är en förutsättning för de nya trafikregleringarna som presenteras för Tågvägens område i Industrigatans dispositionsplan. Utan Sörnästunneln hittade man ingen planeringslösning till Tågvägens område som stämmer överens med målen för stadsstrukturen och trafiken (snabbspårväg, hänsyn till fotgängares och cyklisters förbindelser, bevarande av biltrafikens förmedlingsförmåga). De nya arrangemang för Tågvägen som presenteras i dispositionsplanen för Industrigatans axel ska p.g.a. trafiken inte genomföras innan Sörnästunneln. Även tekniskt ska Sörnästunneln byggas innan Tågvägens nya bro. Om man dock vill bygga Sörnästunneln efter Tågvägens nya bro leder det sannolikt till att den nya bron delvis måste rivas och byggas på nytt. Det är tänkt att arbetet med trafikplanen för Industrigatan och Tågvägen inleds hösten 2021.



24.11.2021

Ärende/8

Stadsstyrelsen konstaterar även att stadsmiljösektorn inte har hittat en lösning på trafikregleringarna på Tågvägen som hade varit möjliga att förverkliga enligt det vinnande bidraget utan Sörnästunneln.

Trafikplaneringstävlingen vanns av ett bidrag där alla annan trafik är på samma plan utom biltrafiken från Österleden, som styrs från bron till Sörnäs strandväg och trafiken från Hermanstads strandväg kommer till Sörnäs strandväg via en underjordisk förbindelse. Detta frigör tillräckligt med markyta för att ordna all annan trafik (alla färdsätt) tillräckligt smidigt och tryggt. De nuvarande trafikregleringarna medger inte planering av separata filer för snabbspårvägen.

Om Joker0 byggs är det en betydande investering i spårvägar jämte de underjordiska lösningarna i Böle. En så pass stor investering bidrar till att göra den tvärgående kollektivtrafiken snabbare än stombusslinjer. I körfält med blandad trafik är spårvägarna inte så tillförlitliga, varmed investeringens lönsamhet blir låg och förutsättningarna för att genomföra den försvagas (på det sätt som anges i bilaga 13).

Beslut om områdets övriga trafikprojekt fattas separat.

Växelverkan och myndighetssamarbete

Promemorian om projektets växelverkan (bilaga 12) innehåller en sammanfattning av växelverkan och de ställningstaganden som kommit in samt deras bemötanden. Planens växelverkan gjordes med en webbenkät samt en pop-upp interaktion på Industrigatan i samband med växelverkansfasen.

I samband med beredningen av projektplanen har man samarbetat med Helsingfors räddningsverk.

Det myndighetssamarbete och den växelverkan som utfördes i samband med beredningen av detaljplaneändringen för Sörnästunneln har beaktats i beredningen av detaljplanen och därmed även styrt projektplaneringen.

Utlåtanden

Projektplanen har varit föremål för fyra utlåtanden, av Helsingfors Hamn Ab, samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), Företagarna i Helsingfors samt Helsingin kuljetusyrittäjät ry. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen i Nyland) samt Trafikledsverket hade inget att yttra om projektplanen. Utlåtandena ingår i bilaga 11 och deras bemötanden presenteras i rapporten om växelverkan (bilaga 12).



Helsingfors Hamn Ab konstaterar i sitt utlåtande bland annat att Sörnästunneln förbättrar tillgängligheten till hamnarna i staden och förbättrar både näringslivets rese- och transportkedja och den nationella försörjningsberedskapen. Därmed är det ett nödvändigt projekt som bör understödjas. För att minimera trafikarrangemang och olägenheter under arbetet ska tunnelprojektet samordnas på förhand med övriga projekt i området.

I sitt utlåtande konstaterar HRT bland annat att det är viktigt att de busslinjer som styrs till Fiskehamnen är smidiga. Med tanke på kollektivtrafiken är Sörnästunneln inte nödvändig, men å andra sidan lugnar den ner omgivningen kring Fiskehamnens metrostation och möjliggör ändringar vid Tågvägen, såsom en snabbspårväg. Om man beslutar genomföra Sörnästunneln är det mycket viktigt att förbereda sig inför det i samband med att spårvägen till Fiskehamnen byggs, för att spår- och busstrafiken under tunnelbygget inte orsakas extra olägenheter eller att man tvingas flytta spårvägen.

I sitt utlåtande konstaterar Företagarna i Helsingfors bland annat att Sörnästunneln minskar trafikolägenheterna i Fiskehamnens bostads- och kontorsområden samt förbättrar centrums tillgänglighet både för personbils- och godstrafik, och är därmed ett nödvändigt projekt. Då genomfartstrafiken sker under jord kan områdets företag, kunder och invånare bättre agera och röra sig i området. Olägenheterna under arbetets gång ska minimeras med noggrann planering och stadens styrning.

Helsingin Seudun Kuljetusyrittäjät ry konstaterar i sitt utlåtande bland annat att distributions-, service- och godstrafiken spelar en viktig roll för näringslivet och då Fiskehamnens område växer ytterligare stödjer Sörnästunneln dessa funktioner. Sörnästunneln förbättrar trafiksäkerheten och gör bil- och godstrafiken smidigare vilket ger fördelar både för miljön och för ekonomin. Arrangemangen under tunnelbygget ska möjliggöra en smidig och störningsfri distributions- och servicetrafik.

Föredragandes åsikt

Nämndens förslag till stadsstyrelsen uppstod efter omröstning. Förslaget om att återremittera ärendet föll med rösterna 8-5 i omröstningen. Dessutom godkände nämnden enhälligt tre underpunkter för basförslagens del B. Det första motiverar projektet närmare och de två andra styr den fortsatta planeringen. Förslaget följer nämndens förslag dock så att den första underpunkten har satts som sista stycket under rubriken Sörnästunneln.

Föredragande

Stadsstyrelsen



24.11.2021

Ärende/8

Upplysningar

Tanja Sippola-Alho, stadssekreterare, telefon: 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Bilagor

- 1 Hanksuunnitelma 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
- 13 Sörnäistentunnelin päätöksenteon yhteydessä esitetyt kirjalliset kysymykset ja niihin annetut vastaukset(006)

Sökande av ändring

Kommunalbesvär, fullmäktige

Utdrag

Utdrag	Bilagor till utdrag
Samkommunen Helsingforsregionens trafik	Förslagstext
Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland	Förslagstext
Trafikledsverket	Förslagstext
Helsingfors Hamn Ab	Förslagstext
Helsingin seudun kuljetusyrittäjät r.y.	Förslagstext
Företagarna i Helsingfors	Förslagstext

För kännedom

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

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 18.11.2021 § 867

HEL 2020-010913 T 08 00 07



24.11.2021

Ärende/8

Päätös

Kaupunginhallitus esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto hyväksyy Sörnäistentunnelin hankesuunnitelman ja sen toteuttamisen 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.

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

18.11.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Tehdyt ehdotukset ja äänestykset

Pöydällepanoehdotus:

Paavo Arhinmäki: Pyydän pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kannattaja: Anni Sinnemäki

1 äänestys

JAA-ehdotus: Asian käsittelyä jatketaan

EI-ehdotus: Pöydälle seuraavaan kokoukseen

Jaa-äännet: 9

Silja Borgarsdottir Sandelin, Elisa Gebhard, Jussi Halla-aho, Anniina



24.11.2021

Iskanius, Matias Pajula, Nasima Razmyar, Daniel Sazonov, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 6

Paavo Arhinmäki, Johanna Nuorteva, Tuomas Rantanen, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen

Kaupunginhallitus päätti tässä äänestyksessä jatkaa asian käsittelyä äänin 9 - 6.

Palautusehdotus:

Anni Sinnemäki: Suunnitelma perustuu oletukseen, että autoliikenteen määrä vuoteen 2030 kasvaa joka tapauksessa Lahdentien suunnalla 6000 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 yhte-enlaskettu matkamäärä vähenee 600 matkalla vuorokaudessa. Liikennemallin perusteella Sörnäistentunnelin myötä autoliikenteen kulkutapaosuus 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



24.11.2021

Ärende/8

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-Meilähti 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: Paavo Arhinmäki

Asian käsittelyn keskeyttämisestä äänestettiin ennen keskustelun jatkamista.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Asian käsittelyä jatketaan

EI-ehdotus: Anni Sinnemäen palautusehdotus

Jaa-äännet: 8

Silja Borgarsdottir Sandelin, Jussi Halla-aho, Anniina Iskanius, Matias Pajula, Nasima Razmyar, Daniel Sazonov, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 7

Paavo Arhinmäki, Elisa Gebhard, Johanna Nuorteva, Tuomas Rantanen, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen

Kaupunginhallitus päätti jatkaa asian käsittelyä äänin 8 - 7.

Vastaehdotus:

Reetta Vanhanen: Lisäys päätösehdotukseen:



24.11.2021

Ärende/8

“Samalla kaupunginhallitus edellyttää selvitetävän, miten Jokeri 0:n toteutus voidaan aloittaa jo ennen tunnelin valmistumista.”

Kannattaja: Tuomas Rantanen

3 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Reetta Vanhasen vastaehdotus

Jaa-äännet: 7

Silja Borgarsdottir Sandelin, Jussi Halla-aho, Anniina Iskanius, Matias Pajula, Daniel Sazonov, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Ei-äännet: 6

Paavo Arhinmäki, Johanna Nuorteva, Tuomas Rantanen, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen

Tyhjä: 2

Elisa Gebhard, Nasima Razmyar

Kaupunginhallitus ei hyväksynyt Reetta Vanhasen vastaehdotusta äänin 7 -6 (2 tyhjää)

Vastaehdotus:

Nasima Razmyar:

Esittelijän perusteluihin seuraava lisäys: Samalla kaupunginhallitus toteaa, että huolimatta Sörnäistentunnelin aiheuttamasta laskennallisesta autoliikennesuoritteiden lisääntymisestä, hankkeella on selkeitä positiivisia vaikutuksia myös kestäviin kulkumuotoihin. Kalasataman alueen kokonaissuunnitelma sisältää useita kestävästä liikkumisesta eli kävelyä, pyöräliikennettä ja joukkoliikennettä edistäviä hankkeita. Nämä edistävät kestävien kulkumuotojen käyttöä vähentäen liikenteen päästöjä. Alueen kokonaisliikennejärjestelmän tuleekin edistää päästöjä vähentävää kokonaisvaikutusta. Se saavutetaan mm. kaavailuilla aluetta palvelevilla raidehankkeilla, erotelluilla joukkoliikennekaistoilla sekä bussiliikenteen terminaalilla. Joukkoliikenteen eri muodoille huolehditaan hyvät vaihtoyhteydet. Lisäksi alueen paikallisesta katuverkosta suunnitellaan kävelypainotteinen, jotta se tarjoaa turvallista ja houkuttelevaa kävely-ympäristöä ihmisille. Kalasataman kokonaissuunnitelma sisältää myös sujuvat baanayhteydet ja laadukkaat liikennejärjestelyt pyöräliikenteelle.

Kannattaja: Daniel Sazonov

4 äänestys



24.11.2021

Ärende/8

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Nasima Razmyarin ensimmäisen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna

Jaa-äännet: 6

Paavo Arhinmäki, Johanna Nuorteva, Tuomas Rantanen, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen

Ei-äännet: 8

Silja Borgarsdottir Sandelin, Elisa Gebhard, Anniina Iskanius, Matias Pajula, Nasima Razmyar, Daniel Sazonov, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Tyhjä: 1

Jussi Halla-aho

Kaupunginhallitus hyväksyi Nasima Razmyarin ensimmäisen vastaehdotuksen äänin 6 - 8 (1 tyhjä).

Vastaehdotus:

Nasima Razmyar:

Esittelijän perusteluihin seuraava lisäys: Kaupunginhallitus toteaa myös, että kaupunkiympäristötoimiala ei ole löytänyt ratkaisua, jossa Junatien liikennejärjestelyt olisi mahdollista toteuttaa kilpailun voittaneen ehdotuksen mukaisesti ilman Sörnäistentunnelia.

Liikennesuunnittelukilpailun voitti ehdotus, jossa kaikki muu liikenne on samassa tasossa, paitsi itäväylältä tuleva autoliikenne ohjattaisiin sillalla Sörnäisten rantatielle ja Hermannin rantatien liikenne tulisi maan alaisella yhteydellä Sörnäisten rantatielle. Tämä vapauttaa maanpäältä riittävästi tilaa kaiken muun liikenteen (kaikkine kulkumuotoineen) järjestämiseen sujuvasti ja turvallisesti. Nykyinen liikennejärjestely ei mahdollista kaavailulle pikaraitiotielle erillisiä kaistoja.

Jokeri0 olisi toteutuessaan merkittävä raitiotieinvestointi Pasilan maanlaisine ratkaisuineen. Niin merkittävän investoinnin tulisi mukaan nopeuttaa poikittaista joukkoliikennepalvelua runkobussilinjaan verrattuna. Sekaliikennekaistalla raitiotien luotettavuus olisi heikko, jolloin investoinnin kannattavuus jäisi alhaiseksi ja investoinnin toteuttamisen edellytykset voisivat heikentyä (liitteen 13 kuvaamalla tavalla).

Kannattaja Daniel Sazonov

5 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Nasima Razmyarin toisen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna



24.11.2021

Ärende/8

Jaa-äännet: 6

Paavo Arhinmäki, Johanna Nuorteva, Tuomas Rantanen, Suldaan Said Ahmed, Anni Sinnemäki, Reetta Vanhanen

Ei-äännet: 8

Silja Borgarsdottir Sandelin, Elisa Gebhard, Anniina Iskanius, Matias Pajula, Nasima Razmyar, Daniel Sazonov, Juhana Vartiainen, Maarit Vierunen

Tyhjä: 1

Jussi Halla-aho

Kaupunginhallitus hyväksyi Nasima Razmyarin toisen vastaehdotuksen äänin 6 - 8 (1 tyhjä)

Yhteenveto äänestyksistä

Viiden suoritettuna äänestyksen jälkeen kaupunginhallitus hyväksyi Nasima Razmyarin ensimmäisen ja toisen vastaehdotuksen mukaisesti muutettuna ehdotuksen.

Eriävät mielipiteet

Anni Sinnemäki: Jätän eriävän mielipiteen. Esittelijä oli muuttanut pohjaesitystään ilman, että siitä oli lähetetty tietoa kaupunginhallituksen jäsenille. Tämä ei ole normaali toimintatapa Helsingin kaupunginhallituksessa. Tässä tilanteessa esitys olisi ollut perusteltua jättää vielä pöydälle. Lisäksi pyydytty lisäselvitykset oli ilmeisesti toimitettu tiedoksi vain yhdelle poliittiselle ryhmälle ennen asian käsittelyä, mikä on vastoin yleistä käytäntöä kaupunginhallituksessa. Normaali käytäntö on, että laaditusta lisämateriaalista informoidaan kaikkia kaupunginhallituksen jäseniä, mutta nyt näin ei tehty.

Eriävään mielipiteeseen yhtyneet: Paavo Arhinmäki, Suldaan Said Ahmed, Johanna Nuorteva, Reetta Vanhanen, Tuomas Rantanen

15.11.2021 Pöydälle

08.11.2021 Pöydälle

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi



24.11.2021

Ärende/8

Kaupunkiympäristölautakunta 12.10.2021 § 546

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

12.10.2021 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

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 lii-



kennettä 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 kulkutapaosuus 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



24.11.2021

Ärende/8

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 ylläkuvaulla 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



24.11.2021

Ärende/8

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 Ra-
machandran, Anni Sinnemäki

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti jatkaa asian käsittelyä äänin 8 - 5.

05.10.2021 Pöydälle

21.09.2021 Pöydälle

Esittelijä

va. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

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