



## § 284

### Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Otso Kivekkään toivomusponnosta, jossa esitetään eri mahdollisuuksien selvittämistä Sörnäisten tunnelin alueelle tarvittavien liikenne ratkaisujen toteuttamiseksi

HEL 2018-009194 T 00 00 03

#### Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian viikoksi pöydälle.

#### Käsittely

Pöydällepanoehdotus:

Anni Sinnemäki: Pyydän asian pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

#### Lisätiedot

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

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Nyt suunniteltu Sörnäistentunnelin linjaus on yleiskaavan ja maanalaisen yleiskaavan mukainen. Sörnäistentunnelin eteläinen ajoramppi sijaitsee Sörnäisten rantatiellä Vilhonvuorenkadun liittymän eteläpuolella ja pohjoinen ajoramppi sijoittuu Hermannin rantatielle Haukilahdenkadun eteläpuolelle. Tunnelin pituus on noin 1,5 km, josta kalliotunnelin osuus on noin 800 m.

Sörnäisten rantatien ja Hermannin rantatien liittymän liikennesuunnitelma hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 15.9.2005 ja kaupunginhallituksessa 25.2.2008. Suunnitelmassa esitettiin 615 metriä pitkä tunneli yhdistämään rantatiet tuolloin vielä rakentamattoman Kalasataman metroaseman läntisen osuuden alitse. Tunnelista tutkittiin



28.05.2019

myös vaihtoehtoinen ratkaisu, Agrokseen tunneli (nykyisin Sörnäisten-tunneli), jonka jatkosuunnittelua ei tällöin kuitenkaan pidetty kustannussyistä perusteltuna. Lyhemmän Kalasataman tunnelin jatkosuunnittelussa sen toteuttaminen kuitenkin todettiin huomattavasti aiemmin arvioitua hankalammaksi, mihin vaikutti Kalasataman vuonna 2017 käytöön otetun metroaseman rakentaminen. Sen sijaan pidemmän tunnelin todettiin tarjoavan merkittävämpiä maankäytöllisiä etuja. Lisäksi pitkän tunnelin geometria ja poikkileikkaus olivat parempia liikenneturvallisuukseltaan, joten sen suunnittelua jatkettiin. Kauppakeskus Redin ja sen ajotunneleiden myötä lyhyen tunnelin rakentaminen ei käytännössä ole enää mahdollista.

Tunneliratkaisun perusteena on Kalasataman keskuksen kehittäminen ja kaikkien kulkumuotojen liikennemäärien kasvu. Ellei alueen liikennejärjestelyjä kehitetä, ongelmana metroaseman ympäristössä tulevat olemaan jalankulun ja pyöräilyn sekä autoliikenteen risteämiset ja niistä aiheutuvat turvattomuus ja epäviihtyisyys sekä pitkämatkaisen liikenteen (Lahdenväylä - Helsingin keskusta) sekoittuminen alueen paikallisiin liikennevirtoihin. Tunneli on tärkeä myös Kalasataman pohjoisosien maankäytölle etenkin asuin ympäristön laadun kannalta.

Metroaseman ympäristössä liikkuu jo nykyisin paljon erityisesti jalankulkijoita, joiden reitit risteävät läpiajoliikenteen kanssa. Tunnelin myötä poistuisi Hermannin rantatieltä Sörnäisten rantatielle johtava ramppi, joka estää Junatien alittavan jalankulku- ja pyöräyhteyden, Festariku- ja rakentamisen siihen palvelutasoon, johon kävely-ympäristöä tavoitellaan. Samoin kyseinen ramppi aiheuttaa sen, ettei Kalasatamaan idästä suuntaavaa autoliikennettä voida ohjata Itäväylältä suoraan Sörnäisten rantatielle, sillä kyseisen liittymän sekoittumisalue ja välityskyky eivät riittäisi. Junatien ja Sörnäisten rantatien liittymäalue on yksi autoliikenteen vilkkaimmista liittymäalueista kantakaupungissa. Näin ollen idän suunnasta Kalasatamaan saapuva autoliikenne kuormittaa Teollisuuskadun akselia sekä Lautatarhankatua, mikä taas estää osaltaan pyöräliikenteen sujuvampien ja turvallisten järjestelyjen kehittämisen.

Metroaseman kohdalla Hermannin rantatiellä on autoliikenteellä 1+1 kaistaa, ja kaistojen vähyyden vuoksi liikenteen ennakoitua ruuhkautuvan Kalasataman alueen kasvaessa, vaikka liikenne-ennusteissa alueen autoliikennemäärät on ennustettu muodostuvan kantakaupungin kysynnän mukaan. Hermannin rantatien asemakaavan liikennesuunnitelmassa toiset ajokaistat Verkkosaarenkadusta pohjoiseen esitetään muutettavan bussi- ja tavaraliikenteen kaistoiksi bussiliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi tulevaisuudessa ennen tunnelin toteuttamista. Tällöin lähes koko Hermannin rantatiellä olisi autoliikenteen käytössä 1+1 kaistaa.



28.05.2019

Mikäli tunnelia ei toteuteta, Kalasataman keskuksen ruuhkautuminen heikentäisi myös bussiliikenteen sujuvuutta, sillä keskuksen lähikaduilla ei ole mahdollista toteuttaa erillisiä joukkoliikenteen kaistoja. Hermannin rantatien lisäksi liikenne hajautuisi tulevaisuudessa todennäköisesti myös Vanhalle talvitielle sekä uudelle Vilhonvuorenkadun ja Koksikadun yhteydelle. Nämä kadut ovat 1+1-kaistaisia, pääasiassa alueen sisäistä liikennettä palvelevia katuja, joille ei ole perusteita ohjata merkittävää läpiajoliikennettä. Etenkään Vilhonvuorenkatu-Koksikatu-yhteys ei poistaisi läpiajoliikennettä Kalasataman keskuksen kohdalta. Tukutorin alue on osin maakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä ja Vanhan talvitien varteen on rakentumassa uutta maankäyttöä, joten katuja ei ole mahdollista leventää palvelemaan osana pääkatuverkkoa. Pääkadun liikenteen ohjaaminen Vanhalle talvitielle heikentäisi jalankulun ja pyöräliikenteen ympäristöä myös Työpajankadulla, Tynnyrintekijänkadulla sekä Panimokadulla ja aiheuttaisi ristiriidan Teurastamon ja Suvilahden alueen väliselle, kehitettävälle jalankulun ja pyöräilyn yhteydelle.

Tunnelin vaihtoehdot ja myös Kalasataman ja lähialueen liikennejärjestelyt ilman tunnelia (0+ -vaihtoehto) tullaan selvittämään vaikutuksineen tarkemmin Sörnäistentunnelin hankesuunnittelussa. Seuraavassa on tiivistys tunnelin teknisistä reunaehdoista ja tähän mennessä tehdyistä tarkasteluista.

Kalliotunneli vaatii yläpuolelleen noin 10 metrin suojavaoikkeen. Tunnelin ohjeellinen sisäkorkeus on 7 metriä, mikä käsittää vapaan ajokorkeuden 4,8 m sekä laite- ja opastetilan. Nykysuunnitelman alin lattiakorko on noin -25 m. Tunnelin enimmäiskaltevuus on 5 %. Tämä johtaa siihen, että mikäli tunnelin lattiapinnan ja maanpinnan välinen korkeusero on esimerkiksi 50 m, nousuun tarvitaan 1000 m matka. Betonitunnelin liikenteellinen tilatarve on leveys suunnassa n. 15 m, sillä ajo suunnat on eroteltava rakenteellisesti toisistaan paloturvallisuussyistä. Lisäksi betonitunnelin sivuille on varattava vähintään 3 metrin suojavaoiky. Betonitunneliosuuksien kohdalle ei maan päälle saa rakentaa.

Teknisten reunaehtojen vuoksi tunnelia ei ole mahdollista suunnitella eteläpäästään nykyistä lyhemmäksi. Muuten laskusta kallioon tulisi liian jyrkkä, jotta Tukutorin suojellut rakennukset voidaan säilyttää. Haastavien pohjaolosuhteiden takia ja riittävän loivan geometrian saamiseksi myöskään tunnelin pohjoista suuaukkoa ei ole mahdollista tuoda etelämmäksi.

Tunnelin jatkamista Kustaa Vaasan tielle asti on tutkittu. Merkittävin este tälle vaihtoehdolle on maaperä. Hermannin rantatien pohjoisosa on kokonaisuudessaan täyttömaata ja savikerroksen alapinta on laajasti tasossa -15 m tai tätäkin alempana. Hermannin alla on kalliota, mutta



Hermannin rantatielle tullessa kalliopinta laskee nopeasti. Suunnitellun pohjoisen betonitunnelin osuudella kalliopinta painuu niin alas, että tunnelin alin lattiapinta olisi syvemmillä kuin -40 m. Koko Hermannin rantatie sekä Kumpulanpuron suuntainen alue on kallion heikkousvyöhykettä. Lisäksi Haukilahdenkadun pohjoispuolella Kumpulanpuron suuntaisesti heikkousvyöhykkeessä on arvioitu olevan huomattava ruhje. Maanalainen yleiskaava ei näistä syistä sisällä Hermannin rantatien tai Kumpulanpuron suuntaiselle vyöhykkeelle kallioresurssia, joka soveltuisi maanalaisten tilojen rakentamiseen.

Maaperäolojen vuoksi on epävarmaa, onko tunnelia ylipäänsä mahdollista ulottaa Kustaa Vaasan tielle asti. Siinäkin tapauksessa tunneli jouduttaisiin rakentamaan hyvin syvälle. Katu nousee pohjoiseen päin mennessä, mikä hankaloittaa nousua tunnelista maan pinnalle. Kustaa Vaasan tien varren nykyisen maankäytön ja mm. Viikki-Malmi-raitiotielle tarvittavien pysäkkien takia tunnelin ramppien vaatima lisätila olisi osoitettavissa vasta Valtimontien eteläpuolelta, jolloin tunneli pitenisi jopa 1,6 kilometrillä eli noin kaksinkertaiseksi nykysuunnitelmasta. Näin pitkänä tunneli ei enää palvelisi Kalasataman pohjoisosaa eikä Arabianrantaa, joten tunnelin hyödyt asukkaille ja Kalasataman keskuksen katuverkolle pienenisivät. Ratkaisu ei olisi myöskään yleiskaavan mukainen, sillä yleiskaavan liikenneverkossa Sörnäistentunnelin yhteydet Lahdenväylän sekä Hakamäentien suuntiin kulkevat Kumpulantunnelin sekä Kumpulantunnelin ja Hermannin rantatien välisen yhdystunnelin kautta.

Hermannin rantatien, Kustaa Vaasan tien ja Hämeentien liittymän muodostaman liikenteen pullonkaulan ratkaiseminen on tärkeää erityisesti, mikäli Sörnäistentunneli toteutetaan. Liittymäalueen järjestelyjä on syytä parantaa niin joukkoliikenteen vaihtoyhteyksien, jalankulun, pyöräliikenteen kuin autoliikenteen sujuvuuden näkökulmista ja ratkaisuja tutkitaan tarkemmin Viikki-Malmi –raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä 2019-20, sillä uusi raitiotie pysäkkeineen vaatii joka tapauksessa muutoksia alueelle.

## Esittelijän perustelut

### Toivomusponsi

Valtuutettu Otso Kivekäs on tehnyt 29.8.2018 seuraavan toivomusponnen:

"Hyväksyessään kaavan, valtuusto edellyttää selvitetään nykylähtökohdista muut mahdollisuudet toteuttaa alueelle tarvittavat liikennematkaiset perustuen esimerkiksi pintaratkaisuun vanhan Talvitien kautta, lyhempään tunneliin tai pidempään tunneliin, joka ohittaisi myös Kustaa Vaasan tien risteuksen."



28.05.2019

Asia/12

---

## Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle.

### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Mikko Aho

### Lisätiedot

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

### Liitteet

1 Kivekäs Otso, toivomusponsi, Kvsto 29.8.2018, asia 9

### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano