

Helsingin seudun kauppakamarin ehdotus Helsingin ydinkeskustan elinvoiman parantamiseksi: keskustan huoltotunnelin liittäminen Länsisataman tunneliin

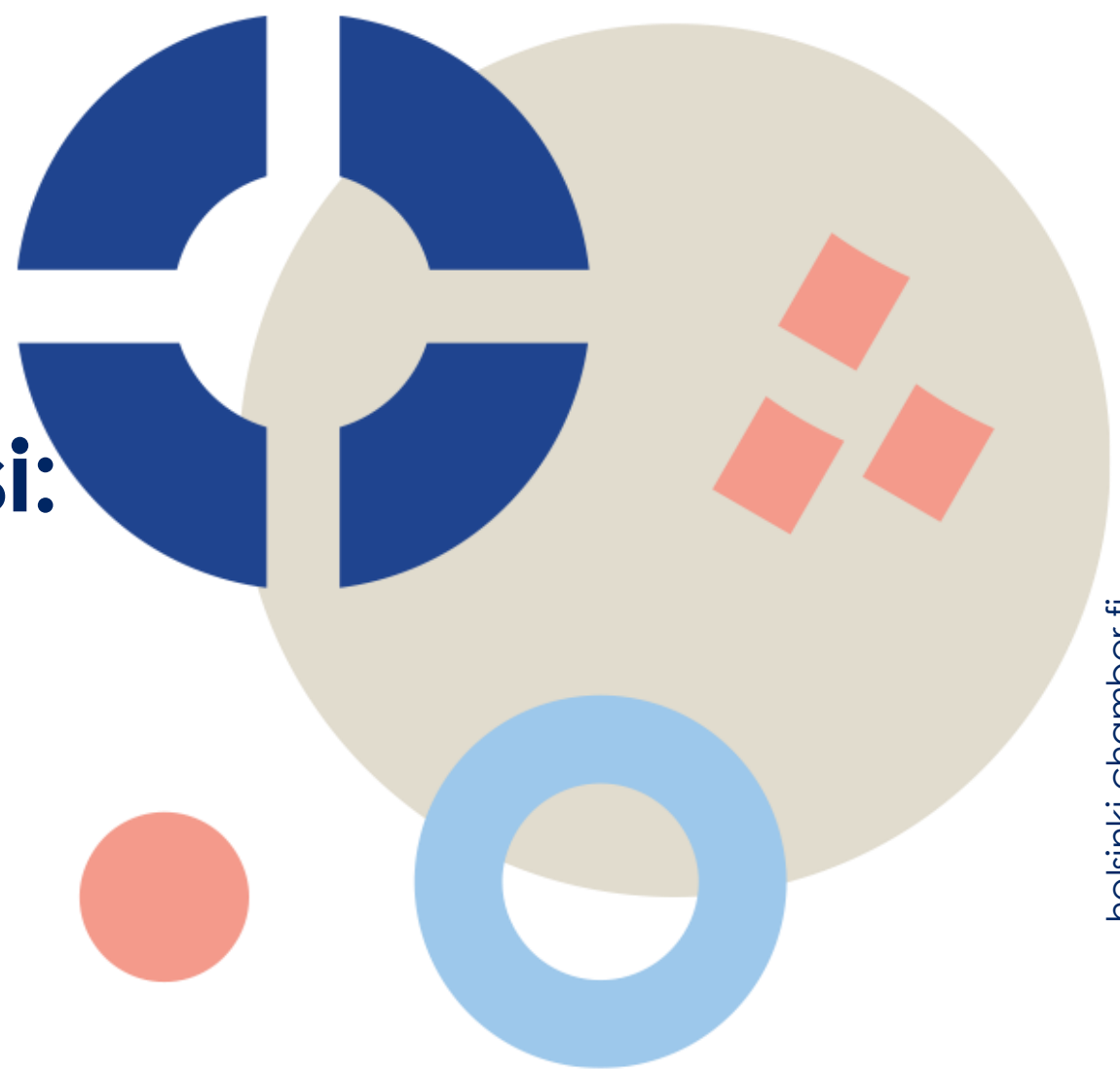
29.11.2024

Vaikuttamistyön johtaja Markku Lahtinen

Helsingin seudun kauppakamari

markku.lahtinen@helsinki.chamber.fi

+358 50 571 3564



Skenaario K8 v. 2040

Huoltotunnelin kuormitus huipputunnissa pysyy koko matkaltaan alle kriittisen rajan (500 ajon/h/suunta) sekä Kluuvin haarassa alle 300 ajon/h/suunta. Suurin tuntikuormitus on jatkeella satamatunneliin (noin 490 ajoneuvoa aamulla)

Kluuvin pään liikennemäärä hieman kasvavaa vertailutilanteesta, mutta uudet yhteydet pintaverkkoon pitävät kasvun maltillisena. Kampin pään kuormitus kevenee.

- Maanalaisten tilojen ajoyhteys
- Maanalainen tilojen ajoyhteys, suljettu yksityiseltä autoliikenteeltä
- Yksityiseltä autoliikenteeltä suljettava katu
- P Maanalainen P-laitos
- L Linja-autotermiinaali
- J Junalaiturit
- M Metroasema

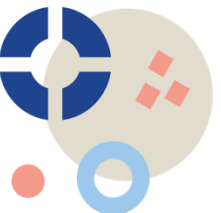


Helsingin ydinkeskustan elinvoima nousuun saavutettavuuden parantamisella: Huoltotunneli yhdistettävä Länsisataman tunneliin

Helsingin seudun kauppakamari esittää, että keskustan huoltotunneli uudistetaan liikennekäyttöön ja yhdistetään suunnitteilla olevaan Länsisataman tunneliin. Toimiva tunneli parantaisi Helsingin ydinkeskustan saavutettavuutta ja tukisi viihtyisän kaupunkiympäristön kehittämistä. Ehdotus on laajempi kuin jo kaupunginhallituksen päätetty kehittämisvaraus, joka koskee huoltotunnelin käytön tehostamista ja maanalaisen tunneliyhteyden suunnittelua Hakaniemestä ydinkeskustaan.

Ramboll toteutti Helsingin seudun kauppakamarin toimeksiannosta selvityksen (Keskustan huoltotunnelin kehittämisen liikenteellinen selvitys, 11/2024), jossa tutkittiin huoltotunnelin kehittämisen liikenteellisiä vaikutuksia. Selvityksessä verrattiin kahta eri tilannetta. Vertailussa ovat Helsingin kaupungin alkusyksyn 2024 suunnitelma vuodelle 2040 (perusskenaario ve0+), jossa huoltotunneli säilyy nykytilassa sekä Helsingin seudun kauppakamarin ehdottama Länsisataman tunneliyhteyden vaihtoehto (kehittämiskenaario K8). Helsingin seudun kauppakamarin esittämässä mallissa keskustan liikenne sujuvoituisi ja saavutettavuus paranisi. Liikennemallinnus osoittaa myös, että K8-vaihtoehto on toteutettavissa, mutta vaatii jatkoselvityksiä.

- Viimeisen vuosikymmenen aikana Helsingin ydinkeskustan elinvoima on heikentynyt merkittävästi. Vuoteen 2019 verrattuna keskustassa on 30 miljoonaa kävijää vähemmän, mikä tarkoittaa noin 80 000 päivittäisen käynnin laskua. Saavutettavuus on vaikeutunut, yli 100 kaupan liikettä on lopettanut toimintansa, ja yritysten liikevaihto on pienentynyt 20–30 prosenttia. Pohjoismaisessa vertailussa Helsingin keskusta on jäänyt pandemian jälkeen elinvoimassa selvästi Tukholman, Oslon ja Kööpenhaminan jälkeen.
- Helsingin kaupunki ja elinkeinoelämä pyrkivät yhdessä löytämään keinoja keskustan elvyttämiseksi. Tätä varten on käynnissä kaksi merkittävää selvitystä: HELY-ryhmän Tahtotila-selvitys, jossa määritellään elinvoimaisen ydinkeskustan tavoitteet ja toimenpiteet, sekä valtuustoaloitteeseen perustuva Elinvoimateot-selvitys, jossa kartoitetaan, mitä kaupunki voi tehdä ydinkeskustan elinvoiman tukemiseksi. Molemmat selvitykset valmistuvat tammikuussa 2025. Helsingin ydinkeskustan elinvoiman parantaminen on kaikkien alueella toimivien yhteinen tavoite.
- Keskustassa on työn alla merkittäviä investointeja ja kaupunkikehityshankkeita, jotka ulottuvat pitkälle 2030-luvulle. Näihin kuuluvat esimerkiksi Kruununvuoren siltatyömaa ja pikaraitiotie, Mannerheimintien peruskorjaus, Kaivokadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi ja Esplanadin saneeraukset, Eteläsataman Design-museo ja siihen liittyvä rakentaminen sekä Länsisataman kehittäminen ja siihen liittyvä tunneli. Nämä hankkeet tarjoavat tulevaisuudessa uusia mahdollisuuksia, mutta rajoittavat lyhyellä aikavälillä keskustan saavutettavuutta ja houkuttelevuutta.
- Helsingin ydinkeskustan liiketoiminnan kehitys on vahvasti riippuvainen asiakasvirtojen suunnasta. Yritykset joutuvat arvioimaan liiketilojensa vuokrasopimusten jatkamista tai uusien investointien kannattavuutta perustuen keskustan päivittäisiin kävijämääriin ja saavutettavuuteen. Keskustan tulevaisuuden elinvoima nojaa siihen, kuinka onnistuneesti kävijämäärät saadaan palautettua vähintään pandemiaa edeltävälle tasolle.
- Keskustan elinvoiman mittarit ovat monipuolisia. Ne kattavat monimuotoisen elinkeino- ja palvelurakenteen, kiinnostavat tapahtumat ja kulttuurielämän, riittävän työpaikkojen määrän, asukkaiden viihtyvyyden sekä hotellien ja ravintoloiden käyttöasteen. Lisäksi sekä loma- että työmatkailijoiden määrät ja Helsingin menestys kansainvälisissä vertailuissa ovat keskeisiä. Näihin kaikkiin vaikuttaa olennaisesti, miten hyvin ydinkeskusta on saavutettavissa kaikilla liikkumismuodoilla.



Helsingin seudun kauppakamarin esityksen keskeiset tavoitteet ja hyödyt (skenaario K8)

Huoltotunneli yhdistyy Länsisataman tunneliin ja Hakaniemeen

- Maltillinen lisärakentaminen Ruoholahden ja Hakaniemen suunnassa.
- Mahdollistaa idän ja lännen suunnista sujuvan liikenteen ydinkeskustan pysäköintilaitoksiin

Parempi saavutettavuus

- Länsiväylältä Hakaniemeen ja Marian pysäköintilaitokseen. Nykyisten ja tulevien pysäköintilaitosten käyttö tehostuu merkittävästi.

Liikenteen ohjaus keskustaan ja sieltä pois

- Ei lisää läpiajoliikennettä, vaan ohjaa liikenteen keskustaan viipymään. Läpiajoliikenne hallitaan hinnoittelulla.
- Tunneliin pääsevät henkilöautot, kevyet logistiikka- ja huoltoliikenne sekä linja-autot. Raskasta liikennettä ei sallita tunnelissa.

Liikennevaikutukset

- Kaivokadun sulkeminen: lisää liikennettä Pohjois- ja Eteläesplanadeilla, mutta huoltotunneli siirtäisi arviolta noin 20 prosenttia Kaivokadun poistuvasta liikenteestä tunneliin.

Tunnelin liikenteen hallinta

- Pysyy kriittisten rajojen alapuolella kaikilla osuuksilla (500 ajoneuvoa/h/suunta).

Investointikustannukset

- Länsisataman yhteyden rakentaminen ja idän päähän Hakaniemen-Aleksanterinkadun kehitysvarauksen investoinnit ovat yhteensä noin 140 miljoonaa euroa. Tämä on alle 10 prosenttia vuonna 2019 poliittisilla päätöksillä hautautuneen vanhan keskustatunnelin aikanaan arvioiduista kustannuksista.

Hyödyntämisen vaikutukset ja pitkän aikavälin potentiaali (Kauppakamarin esittämä skenaario K8)

Tehokkaampi infrastruktuurin käyttö

- Pitkään alihyödynnetty olemassa oleva infra saadaan maksimaaliseen hyötykäyttöön kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti.
- Henkilöautoliikenne, logistiikka ja huoltoliikenne ohjataan maan alle, mikä vapauttaa tilaa kaupunkiviihtyisyyden parantamiseen.

Ydinkeskustan elinvoiman tukeminen

- Mahdollistaa ydinkeskustan saavutettavuuden kaikilla kulkumuodoilla
- Maanalaisten pysäköintilaitosten ja niiden 4 400 paikan kapasiteetti saadaan tehokäyttöön. Maanalaisten pysäköintilaitosten käyttöaste on nykyään arviolta puolet niiden kapasiteetista.
- Tuo uusia mahdollisuuksia rakentaa sähköautojen latausinfraa nykyistä enemmän maan alle pois katutilasta.
- Mahdollistaa maanalaisissa tiloissa autojen päästöjen talteenoton ja siten ilmanlaadun parantamisen katutilassa.

Liikenneverkon sujuvoittaminen

- Kaivokadun poistuvan poikittaisen liikenteen osittainen ohjautuminen huoltotunneliin keventää muun muassa Esplanadin ja Kaartinkaupungin kuormitusta ja siten helpottaa ruuhkia maanpäällisessä katuverkossa
- Länsiväylältä tuleva liikenne siirtyy maan alle aiemmin ja se vähentää ruuhkia Kampin alueella.

Ydinkeskustan kehittämisen mahdollisuudet

- Laajentaa ydinkeskustaa: mahdollistaa Hakaniemen ja muiden alueiden kehittämisen uusiksi, houkutteleviksi kaupunkiympäristöiksi.
- Parantaa Helsingin houkuttelevuutta asukkaille ja investoijille lisäämällä saavutettavuutta ja tuomalla vakautta ja ennustettavuutta, mikä luo yrityksille kannusteita ydinkeskustan liiketoiminnan ja palveluiden kehittämiseksi.

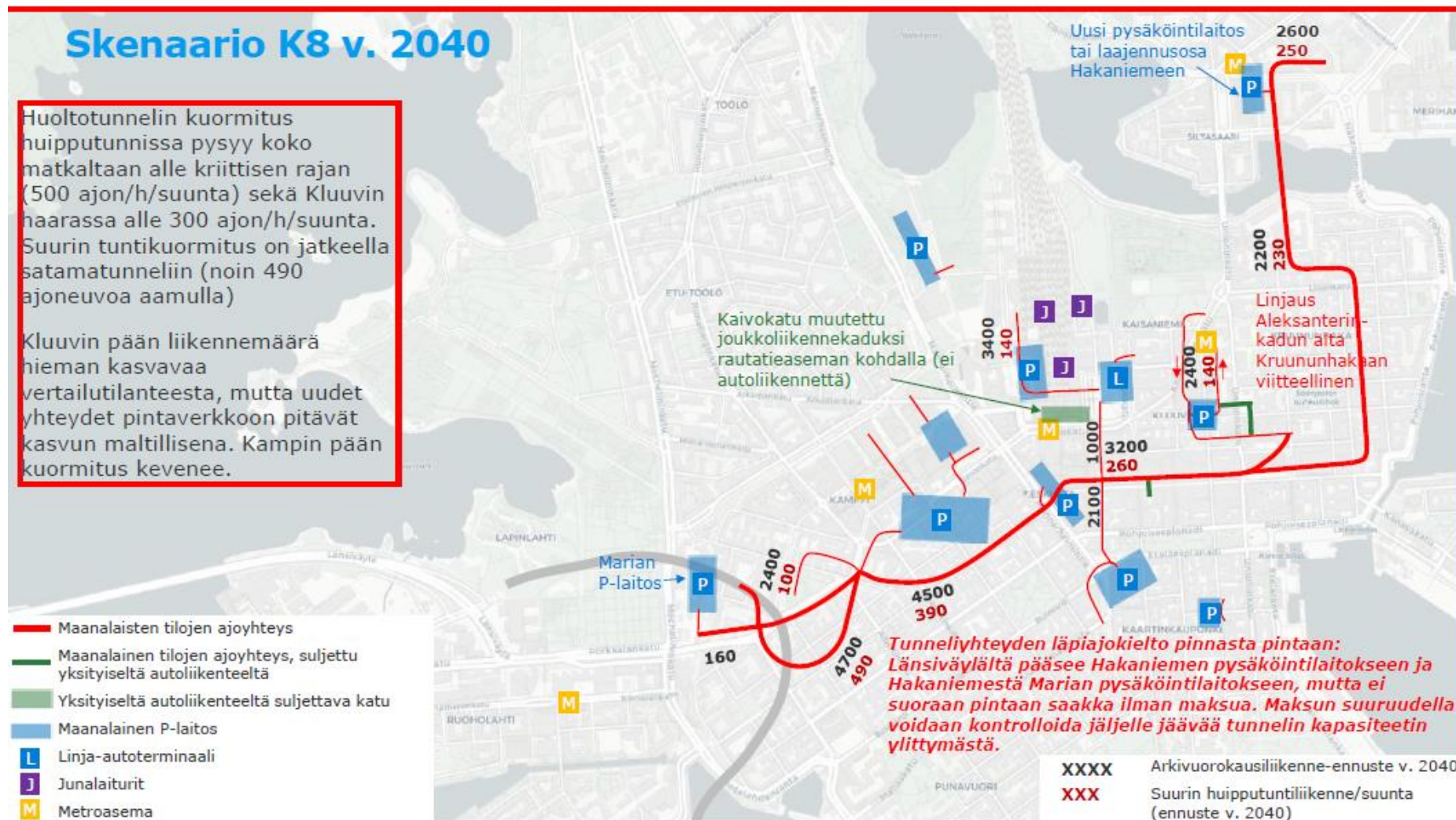
Helsingin ydinkeskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukainen skenaario ve0+

- Maankäyttönä MAL-vertailuvaihtoehdon maankäyttö vuodelle 2040 (syksy 2022)
- Huoltotunnelia ei kehitetä nykyisestä
- Kaivokatu 1+1-kaistainen rautatieaseman edustalla
- Elielinaukion linja-autot siirretty käyttämään Kampin terminaalia
- Satamatunneli Salmisaarenkadun päästä Länsisatamaan
- Huoltotunnelista ei läpipääsyä kaikkiin parkkihalleihin

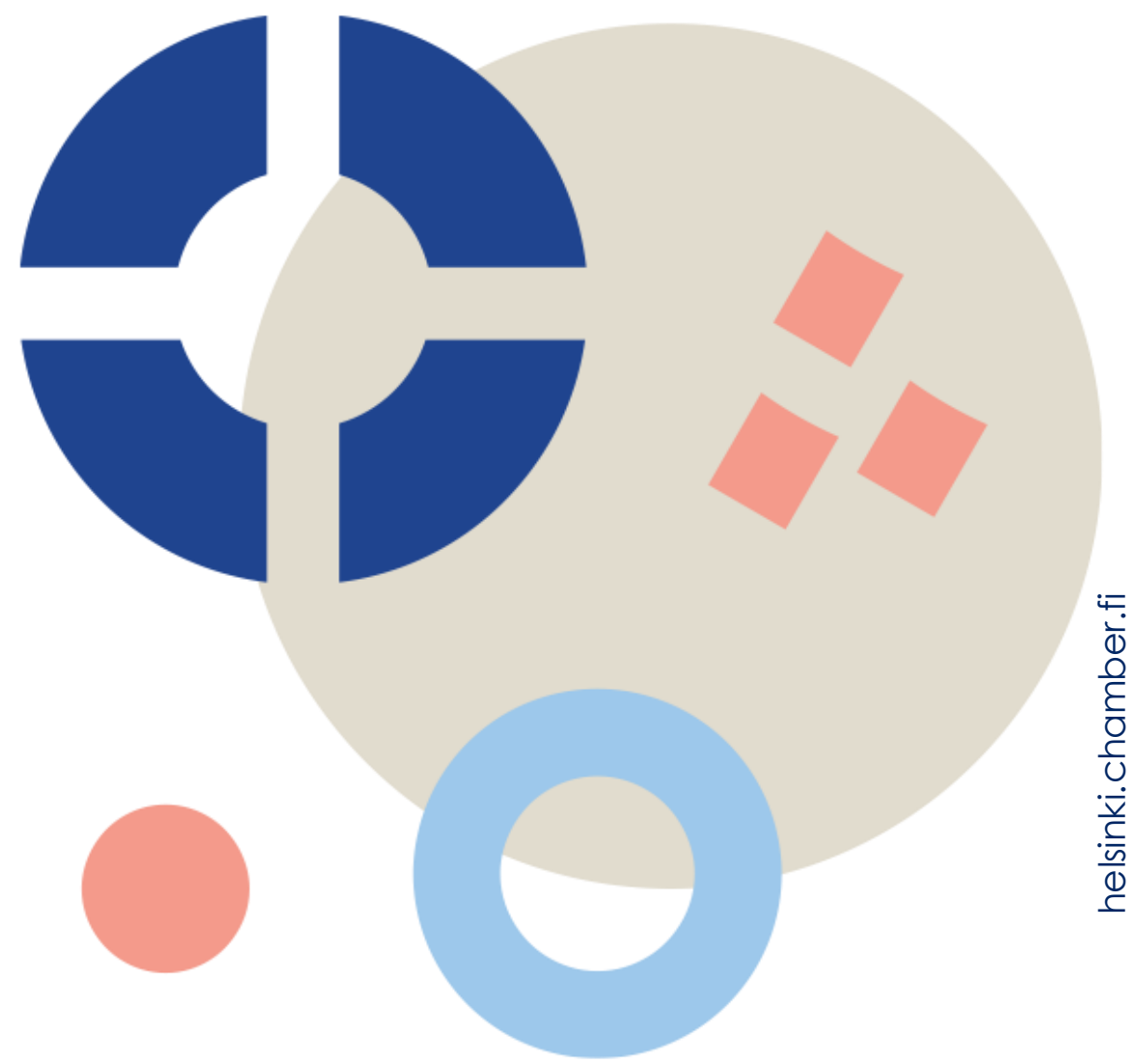


Huoltotunnelin yhdistäminen Länsisataman tunneliin yhdessä itäpäähän tehdyn kehittävaraus-suunnitelman kanssa (Kauppakamarin skenaario K8)

- Huoltotunneli avattu liikenteelle ja jatkettu Hakaniemeen sekä Länsisataman tunneliin.
- Kaivokatu joukkoliikennekatuna rautatieaseman edustalla
- Esplanadit 2+2-kaistaisina
- Huoltotunnelin Länsitunneliin yhdistämisen kustannusarvio noin 40 miljoonaa euroa
- Kaupungille tehdyssä kehitysvarauksessa esitetty Hakaniemen ja Aleksanterin tunneliyhteyden toteutuksen kustannusarvio noin 100 miljoonaa euroa.



**Liite: Keskustan
huoltotunnelin kehittämisen
liikenteellinen selvitys
11/2024 (Ramboll Finland
Oy)**



Keskustan huoltotunnelin kehittämisen liikenteellinen selvitys

18.11.2024

HELSINGIN SEUDUN
KAUPPAKAMARI

RAMBOLL



Skenaariot 0+ ja K8

- Liikenne-ennustetarkastelut tehty HSL:n ylläpitämällä Helsingin työssäkäyntialueen Helmet-liikennemallilla (Helmet 4.1).
- Vaikutustarkasteluiden lähtökohtana ns. Vertailuvaihtoehto 2040 ve0+:
 - Yhtenevä Helsingin keskustan liikennejärjestelmän skenaariotarkastelun ve0+-skenaarion kanssa
 - Maankäyttönä MAL-vertailuvaihtoehdon maankäyttö vuodelle 2040 (syksyiltä 2022)
 - Huoltotunnelia ei kehitetä nykyisestä
 - Kaivokatu 1+1-kaistainen Rautatieaseman edustalla raitioliikenteen kehittämisen vuoksi
 - Elielinaukion linja-autot siirretty käyttämään Kampin terminaalia
 - Satamatunneli Salmisaarenkadun päästä Länsisatamaan
 - Mallissa pysäköintilaitoksiin ajo katkaistu huoltotunnelissa Rautatien kohdalla ja sisään- ja ulosajo jaettu idän puoleen ja lännen puoleen. Mallissa siis ei ole mahdollista jatkaa esim. Kluuvin parkkihallista ulos Ruoholahteen. Perustuu nykyiseen politiikkaan, jossa huoltotunnelin läpiajo ei ole sallittu.
- Hankevaihtoehtona kehittämisskenaario K8:
 - Vastaava maankäyttö kuin vertailuvaihtoehdossa ve0+
 - Huoltotunneli avattu liikenteelle ja jatkettu Hakaniemeen sekä satamatunneliin (satamatunneli ja huoltotunneli yhdistyvät). Henkilöautoilta läpiajo pinnasta pintaan kielletty esim. kameravalvonnalla, mutta on mahdollista esim. poistua Kluuvin parkkihallista ulos Ruoholahteen ja toisinpäin.
 - Vaihtoehdossa on varauduttu lännen suunnan linja-autojen liikennöintiin huoltotunnelin kautta keskustan alle, mikäli tarve ilmenisi jatkossa. Vaikutus huoltotunneliin välillä Ruoholahdenkatu-Rautatien alue noin +200 linja-autoa vuorokaudessa (suunnat yhteensä)
 - Kaivokatu joukkoliikennekatuna Rautatieaseman edustalla (ajoneuvoliikenne kielletty)
 - Esplanadit 2+2-kaistaisina

Pysäköintilaitosten liikenne on kuvattu suuntaa-antavana niin, että pysäköintilaitosten on oletettu olevan kaikenlaisten matkojen käytössä (työ- ja asiointimatkat) ja matkoja suuntautuu laitoksiin niiden paikkamäärien suhteessa (sekä Ve0+ että K8)

Huoltotunnelin kuormitustavoitteet ja pysäköintilaitokset

- Maanalaisten väylien liikennekuormitus tulee säilyttää riittävän väljänä ruuhkautumisen ehkäisemiseksi sekä toimintavarmuuden ja turvallisuuden säilyttämiseksi. Karkeana nyrkkisääntönä voi pitää, että liikennekuormituksen tulee olla enintään noin 70 % välityskyvystä:
 - Huoltotunnelin uudella osalla Ruoholahti-Senaatintori tavoiteltava liikennemäärä on enintään 500-550 ajon/h/suunta (70 % maksimikapasiteetista).
 - Kaisaniemen/Kluuvin vanhalla tunneliosuudella (kapea, jyrkkä vaaka- ja pystygeometria, ahdas valo-ohjattu liittyminen Kaisaniemenkadulle) suositeltava liikennemäärä on enintään noin 300 ajon/h/suunta (5 ajoneuvoa/minuutti).
- Pysäköintilaitokset on kuvattu malliin omina alueinaan (sekä ve0+ että K8) niin, että pysäköintilaitoksiin on arvioitu osa keskustan maankäytöstä
- Pysäköintilaitosten liikennetuotos on arvioitu paikkamäärien perusteella niin, että huipputunnin liikennetuotos (lähtevät ja saapuvat autot) on noin 40 % kunkin laitoksen paikkamäärästä (asiantuntija-arvio, koska laitosten käytöstä ei ole saatavilla tarkempaa tietoa). Lähtevien ja saapuvien autojen suhde on saatu kunkin pohjalla olleen liikennemallialueen huipputuntiliikenteestä. Pysäköintilaitosten on oletettu olevan myös työmatkaliikenteen käytössä.

	Paikat	AHT		IHT		
		Tuotos/h	saapuvat	lähtevät	saapuvat	
Kluuvi	720	288	215	73	52	236
Forum/Stockmann	2120	848	574	274	248	600
Erottaja	600	240	177	63	58	182
Katajanokka	500	200	110	90	142	58
Kaarti	400	160	76	84	107	53

Perusskenaario v. 2040 (ve 0+)

Huoltotunnelissa ei vertailutilanteessa läpiajoa.



Kaivokatu kavennettu 1+1 –
kaistaiseksi raitiliikenteen
kehittämisen vaatiman
tilantarpeen seurauksena

Elielinaukion linja-
autoterminaalit siirretty
Kampin terminaaliin

Ei läpiajoa huoltotunnelissa

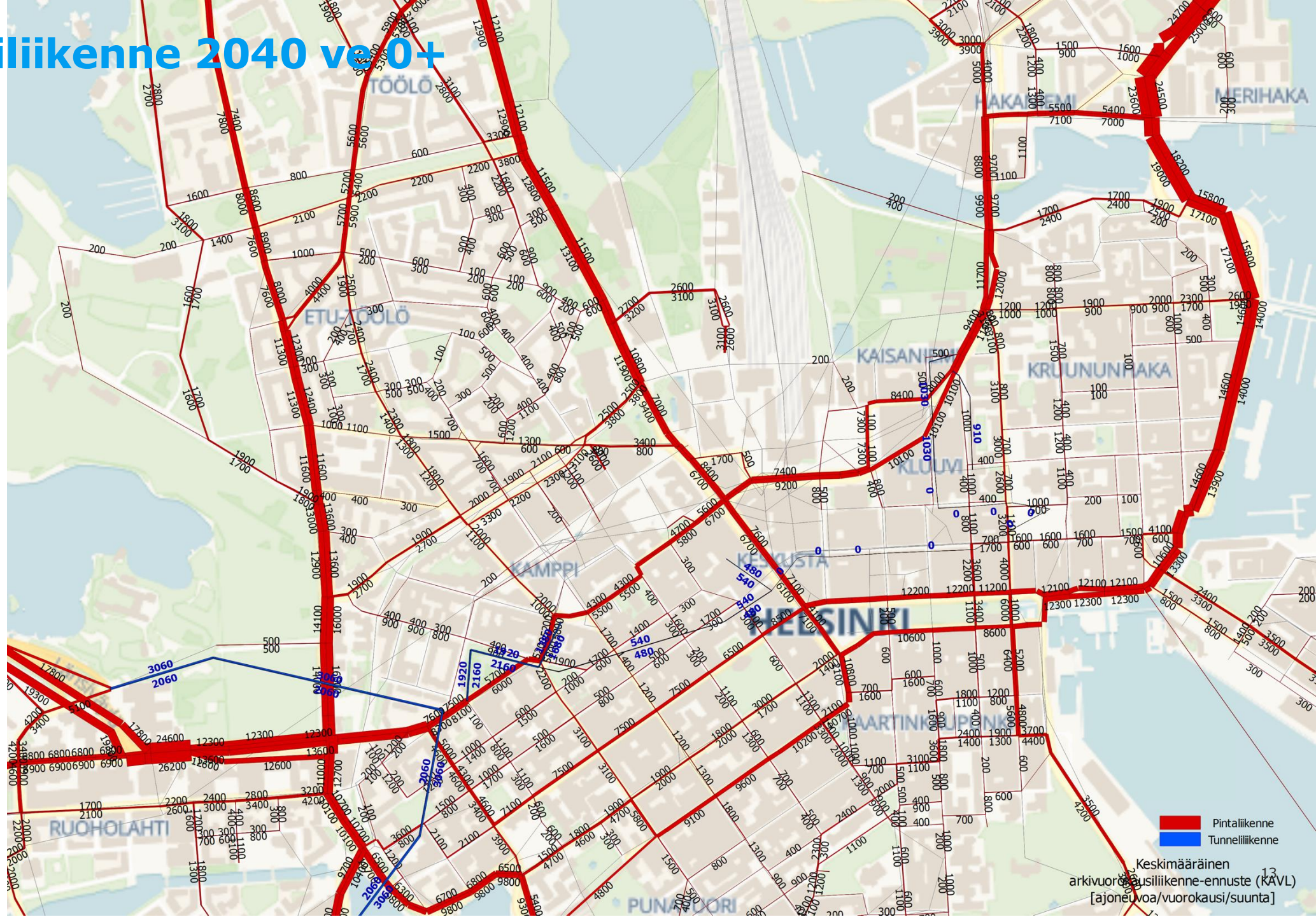
4100
280

1900
100

- Maanalaisten tilojen ajoyhteys
- Maanalainen tilojen ajoyhteys, suljettu yksityiseltä autoliikenteeltä
- Yksityiseltä autoliikenteeltä suljettava katu
- Maanalainen P-laitos
- Linja-autoterminaalit
- Junalaiturit
- Metroasema

XXXX	Arkivuorokausiliikenne-ennuste v. 2040
XXX	Suurin huipputuntiliikenne/suunta (ennuste v. 2040)

Vuorokausiliikenne 2040 v@0+



Keskimääräinen
arkivuorokausiliikenne-ennuste (KAVL)
[ajoneuvo/vuorokausi/suunta]

Skenaario K8 v. 2040

Huoltotunnelin kuormitus huipputunnissa pysyy koko matkaltaan alle kriittisen rajan (500 ajon/h/suunta) sekä Kluuvin haarassa alle 300 ajon/h/suunta. Suurin tuntikuormitus on jatkeella satamatunneliin (noin 490 ajoneuvoa aamulla)

Kluuvin pään liikennemäärä hieman kasvaa vertailutilanteesta, mutta uudet yhteydet pintaverkkoon pitävät kasvun maltillisena. Kampin pään kuormitus kevenee.



Kaivokatu muutettu joukkoliikennekaduksi rautatieaseman kohdalla (ei autoliikennettä)

Uusi pysäköintilaitos tai laajennusosa Hakaniemeen
2600
250

Linjaus Aleksanterinkadun alta Kruununhakaan viitteellinen

Tunneliyhteyden läpiajokiello pinnasta pintaan: Länsiväylältä pääsee Hakaniemen pysäköintilaitokseen ja Hakaniemestä Marian pysäköintilaitokseen, mutta ei suoraan pintaan saakka ilman maksua. Maksun suuruudella voidaan kontrolloida jäljelle jäävää tunnelin kapasiteetin ylittymästä.

- Maanalaisten tilojen ajoyhteys
- Maanalainen tilojen ajoyhteys, suljettu yksityiseltä autoliikenteeltä
- Yksityiseltä autoliikenteeltä suljettava katu
- Maanalainen P-laitos
- Linja-autoterminaalit
- Junalaiturit
- Metroasema

XXXX Arkivuorokausiliikenne-ennuste v. 2040
XXX Suurin huipputuntiliikenne/suunta (ennuste v. 2040)

Vuorokausiliikenne 2040 K8

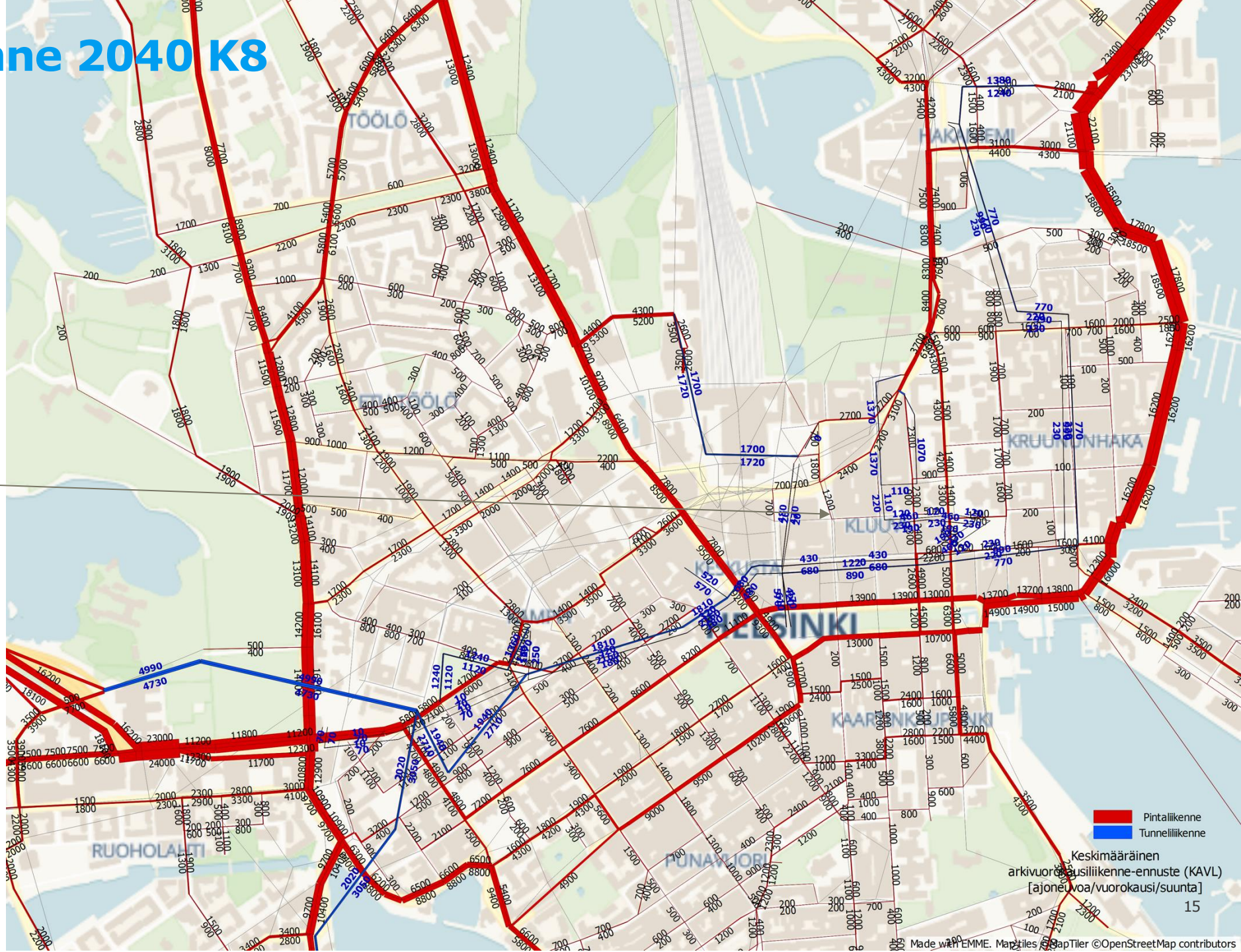
Läpiajon estämiseksi tunneli on kuvattu malliin osin kahtena rinnakkaisena yhteytenä Ruoholahdesta Hakaniemeen ja Hakaniemestä Marian parkkiin asti. Rinnakkaiset liikennemääräluvut tulee summata.



Esimerkkilasku:

$430 + 680 + 1220 + 890 = 3220$
ajoneuvoa vuorokaudessa
Rautatien torin kohdalla tunnelissa.

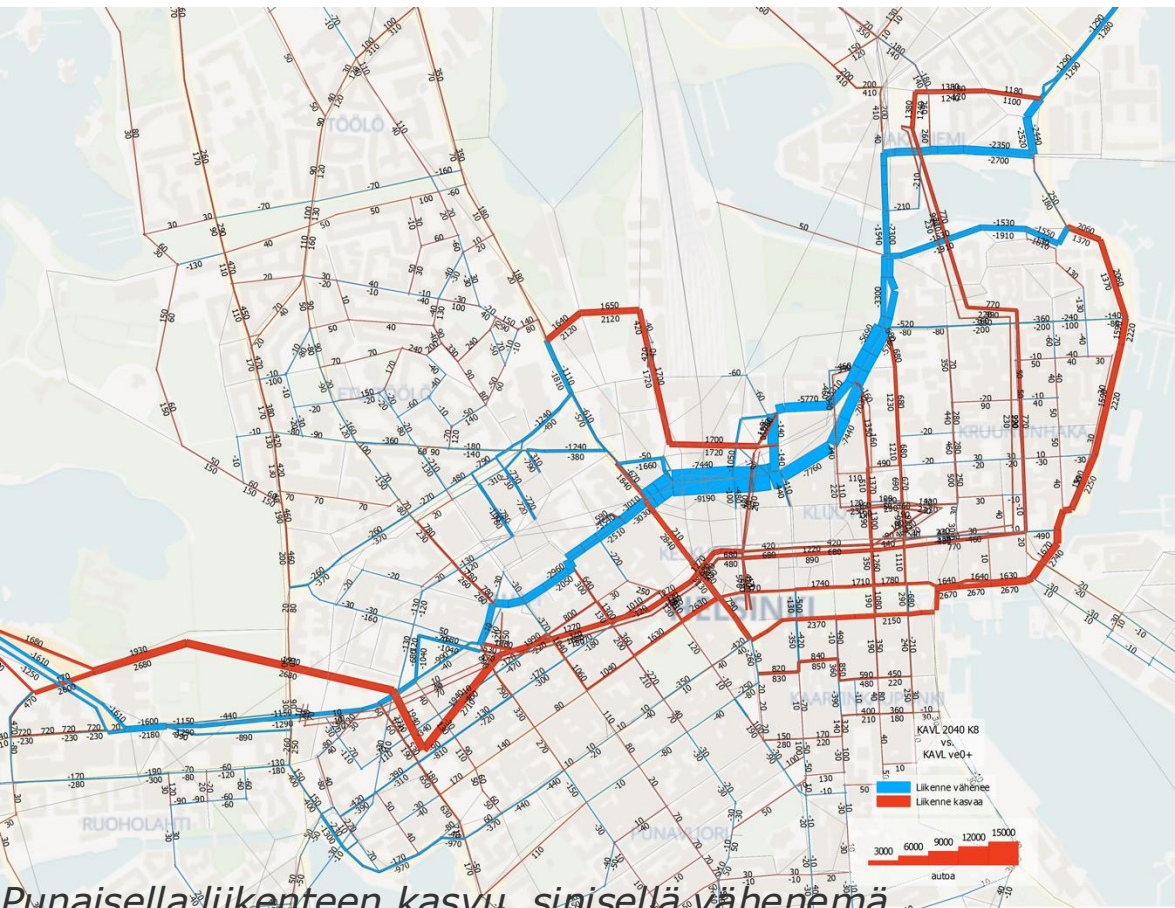
Vuorokausiliikennemäärät nostettu myös edellisen kalvon kartalle.



Liikennemääräero K8 vs. ve0+

Liikenteen vähenemät:

Liikennemäärä vähenee erityisesti Kaivokadulla, kun se katkaistaan autoliikenteeltä (noin 16 600 ajoneuvoa vuorokaudessa poistuu). Kaivokadun katkaisu vähentää liikennettä aina Sörnäisten rantatieltä Porkkalankadun kautta Länsiväylälle. Pienemmän katuverkon vähenemät näkee tarkemmin kartalta. (Mallinnus ei ole absoluuttinen totuus, mutta osoittaa muutosten todennäköisen suunnan).



Punaisella liikenteen kasvu, sinisellä vähennä



Punaisella liikenteen kasvu, sinisellä vähennä.

Liikenteen kasvat:

Kaivokadun katkaisu siirtää liikennettä Helsinginkadulle ja pohjoisemmille rinnakkaisväylille, kuten Nordenskiöldinkadulle. Liikennemäärä kasvaa Pohjoisrannassa noin 3 800 ajoneuvolla vuorokaudessa ja Esplanadeilla noin 3 900:lla. Osa siirtävästä liikenteestä kulkee huoltotunnelin kautta. Myös Kaartinkaupungin katuverkon liikennemäärä kasvaa. Pienemmän katuverkon kasvat näkee tarkemmin kartalta. (Mallinnus ei ole absoluuttinen totuus, mutta osoittaa muutosten todennäköisen suunnan).

Päätelmät liikennemallinnuksen perusteella

- Kaivokadun sulkeminen liikenteeltä kasvattaa liikennemääriä Pohjoisrannassa noin 3 800 ajoneuvolla (+13 % nykyliikenteestä), Pohjoisesplanadilla noin 1 800 ajoneuvolla (+18 % nykyliikenteestä) ja Eteläesplanadilla noin 2 200 ajoneuvolla (+19 % nykyliikenteestä) vuorokaudessa. Liikennemäärä kasvaa selvästi myös Kaartinkaupungin katuverkolla (esim. Rikhardinkadulla +70 %). Liikennemäärän kasvu verkolla voi lisätä myös liikenteen ruuhkautumista aamun ja illan ruuhkahuipuissa.
- Lisäksi liikennettä siirtyy pohjoisemmille reiteille kuten Helsinginkadulle +1 800 ajoneuvoa (+6 % nykyliikenteestä) ja Nordenskiöldinkadulle +700 ajoneuvoa (+3 % nykyliikenteestä) vuorokaudessa ja niiden kautta Mechelininkadulle ja Mannerheimintielle.
- Huoltotunnelin avaamisen ja kehittämisen myötä myös huoltotunneliin siirtyy Kaivokadulta poistuvaa liikennettä. Tunnelissa kulkee mallinnuksen mukaan noin 3 200 ajoneuvoa vuorokaudessa (Kaivokadun kohdalla). Tämä vastaisi liikennemallissa noin 19 % Kaivokadulta poistuvan liikenteen määrästä.
- Huoltotunnelin liikennemäärä pysyy mallin mukaan maltillisena, jos läpiajo pinnasta pintaan estetään esim. kameravalvonnalla. Suurin tuntiliikennemäärä (noin 490 autoa yhteen suuntaan aamulla) syntyisi satamatunnelia ja huoltotunnelia yhdistävälle rampille.
- Jos läpiajo huoltotunnelissa sallitaan, Hakaniemen päässä kapasiteetista on noin 50 % jäljellä (250 ajoneuvoa tunnissa/ruuhkasuunta) ja lännessä noin 5-20 %, riippuen lopullisesta katuverkkoon liittymisestä (10-110 ajoneuvoa tunnissa/ruuhkasuunta).
- Lännen suunnan bussien osuus tunnelissa olisi 4-8 % vuorokausiliikenteestä, joten jos tunnelia ei oteta bussiliikenteen käyttöön (Rautatientorin "superterminaali"), autoliikenteelle olisi hieman enemmän kapasiteettia lännen päässä.
- **TÄRKEÄÄ:** Huoltotunnelin päitä ei ole tutkittu toimivuustarkasteluin, joten liikennejärjestelyiden toimivuudesta ja vaikutuksista katuverkkoon ei ole varmuutta.
- Malliteknisistä syistä huoltotunnelia ei pystytä kuvaamaan niin, että pelkkä huoltoliikenne pääsisi kulkemaan pinnasta pintaan. Tästä syystä huoltotunneliin hakeutuva huoltoliikenteen määrä ei kuormituskuivissa vastaa todellisuutta. Helmet-malli ei myöskään huomioi huoltoliikenteen määrää kovin hyvin, joten huoltotunnelin kuormitus on todellisuudessa hieman nyt mallinnettua suurempi mutta kuitenkin alle 70 % maksimikapasiteetista.

Jatkotoimenpiteet

- Huoltotunnelin liittymistä katuverkkoon tulee tutkia erillisselvityksellä Hakaniemen ja Ruoholahden (liittyminen satamatunneliin) päissä.
- Mikäli huoltotunnelia halutaan käyttää jatkossa lännen suunnan bussien liikennöintiin, tulee siitä tutkia erillisselvityksellä (mm. mahdollisen maanlaisen bussiterminaalin sijoitus keskustaan)
- Nykyisen tunneliosuuden tekninen arviointi ja tarvittavat toimenpiteet