



PISARA-RATA

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) toimii yhteysviranomaisena Pisara-radnan ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä (YVA) ja ilmoittaa ympäristövaikutusten arviointiohjelman viireillä olosta (Laki ympäristövaikutusten arviointimenettelystä). Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan laatima suunnitelma tarvittavista selvityksistä sekä arviointimenettelyn järjestämisestä.

Hankkeen tausta

Nykyisin Pasilan ja päärautatieaseman välille ei ruuhka-aikaan mahdu juurikaan uusia junavuoroja ja järjestelmä on häiriöherkkä. Pisara-rata on läpiajorata Helsingin keskustan ali ja mahdollistaa junien läpiajon, mikä lisää merkittävästi junaliikenteen kapasiteettia ja toimintavarmuutta.

Pisara-radalle siirtyy Espoon, Keravan ja Kehäradan kaupunkirataliikenne, jolloin päärautatieasemaa pystytään kehittämään taajama- ja kaukoliikenteen tarpeisiin. Pisara-radnan uudet asemat tuovat matkustajat lähemmäksi matkan määränpäättä kantakaupungissa vähentäen näin vaihtamisen tarvetta. Seudun maankäytön kehittäminen edellyttää joukkoliikennejärjestelmän, myös raideliikennejärjestelmän kehittämistä, jotta kasvava liikenne sujuu, joukkoliikenne palvelee laajempaa aluetta, raideliikennejärjestelmän toimintavarmuus kasvaa ja liikenteen haitat ylipäätään ovat mahdollisimman vähäiset.

Hankkeen kuvaus

Ympäristövaikutusten arviointi tehdään usean vaihtoehdon kesken. Tarkasteluajankohta on 2035. Raideliikenteen tarve on tällöin kasvanut niin suureksi, että Helsingin ratapihalle ei mahdu riittävästi junavuoroja. Päärautatieaseman välityskyky ei ole riittävä kysyntään nähden.

Nykytilannetta vastaava 0-vaihtoehto ei ole mahdollinen vertailuvaihtoehto, sillä se ei ole liikenteellisesti samanarvoinen Pisara-radnan kanssa. Hankevaihtoehtojen vertailukohtana on vaihtoehto 0+, jossa osalle lähiliikenteen junista Pasila on pääteasema. Vaihtoehto toimii liikenteellisten vaikutusten arvioinnin vertailukohtana. Keski-Pasilan suunnittelussa ei ole varauduttu tämän vaihtoehdon edellyttämiin tilavarauksiin, eikä vaihtoehdosta tehdä teknistä suunnittelua.

Yleissuunnitelmat tehdään Pisara-radasta, jonka toteuttamiseksi on useita vaihtoehtoja. Lyhyen Pisaran vaihtoehdossa tunnelien suuaukot sijaitsevat Eläintarhan kentän ja Linnanmäen kohdalla. Uudet maanlaiset asemat rakennetaan Töölöön, Keskustaan ja Hakaniemeen.

Pitkän Pisaran vaihtoehdossa tunnelien suuaukot ovat Eläintarhan kohdalla ja Käpylässä Hakamäentien pohjoispuolella pääradan itäreunassa. Uusia maanalaisia asemia rakennetaan Töölöön, Keskustaan ja Hakaniemeen ja Alppilaan. Myös Pasilaan tutkitaan uutta maanalaista asemaa. Hanke voidaan toteuttaa vaiheittain, mutta vaikutusten arviointi tehdään lopullisen tilanteen mukaan.

Tutkittavat vaihtoehdot:

Vaihtoehto 0+

Osa kaupunki- ja taajamajunaliikenteestä ei aja Helsingin rautatieasemalle vaan jää Pasilaan, jonne rakennetaan lähiliikenneterminaali.

Hankevaihtoehto 1

Pisara-radnan pintavaihtoehto Pasilassa. Tunneliosuus alkaa Pasilan aseman eteläpuolelta Eläintarhan ja Alppipuiston kohdalta. Tunneliasemia on kolme: Töölö, Keskusta ja Hakaniemi. Vaihtoehdossa on kaksi lisäraidetta radnan itäpuolella Pasilan ja Tivolitien välillä. Pisara-rata



Hankevaihtoehto 2

Pisara-radon tunnelivaihtoehto Pasilassa, jossa Pisara-radon itäpuolen raiteet johdetaan Pasilan aseman ali tunnelissa ja liitetään pääradan kaupunkiraiteisiin Hakamäentien pohjoispuolella. Tunneliasemia on neljä: Töölö, Keskusta, Hakaniemi ja Pasila.

Hankevaihtoehto 3

Pisara-radon tunnelivaihtoehto Pasilassa, jossa Pisara-radon itäpuolen raiteet johdetaan Pasilan aseman ali tunnelissa ja liitetään pääradan kaupunkiraiteisiin Hakamäentien pohjoispuolella. Tunneliasemia on viisi: Töölö, Keskusta, Hakaniemi, Alppila ja Pasila.

HANKKEESTA VASTAAVA

Liikennevirasto ja Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto

LISÄTIETOJA

Arviointiohjelma on 3.5.-2.7.2010 arviointimenettelyn aikana yleisön nähtävänä seuraavissa paikoissa: Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston ilmoitustaulu, Kansakoulukatu 3, Helsinki.

Info- ja näyttelytila Laituri, Narinkka 2, Helsinki.

- Internetissä: www.liikennevirasto.fi/pisara

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto tulee nähtäville elokuun alussa internettiin osoitteeseen www.ely-keskus.fi > ELY-keskukset > Uudenmaan ELY > Ympäristönsuojelu > Ympäristövaikutusten arviointi YVA ja SOVA > Vireillä olevat YVA-hankkeet. Lisätietoja hankkeesta antavat Jussi Lindberg puh. 020 637 3820 Liikennevirastosta ja Jukka Tarkkala 09 310 37 302 Helsingin kaupungilta sekä Sakari Grönlund puh. 020 747 6190 ja Timo Huhtinen puh. 020 747 6183 Sito Oy:stä.

Lisätietoja ympäristövaikutusten arviointimenettelystä antaa ylitarkastaja Tuomas Autere puh. 020 636 0070 Uudenmaan ELY-keskuksesta.

HANKKEEN ESITTELYTILAISUUS

Hankkeen esittelytilaisuus järjestetään **maanantaina 24.5.2010 klo 18** alkaen Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston auditoriossa, Kansakoulukatu 3, Helsinki.

MIELIPITEIDEN ESITTÄMINEN

Arviointiohjelmasta voi esittää mielipiteitä ja antaa lausuntoja kirjallisesti toimittamalla ne Uudenmaan ELY-keskukseen **2.7.2010 mennessä**.

Käyntiosoite: Asemapäällikönkatu 14, Itä-Pasila, Helsinki.

Postiosoite: Uudenmaan ELY-keskus, PL 36, 00521 Helsinki.

Sähköpostiosoite: kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi



PISARA-BANAN

Nylands närings-, trafik- och miljöcentral (ELY-centralen) är kontaktmyndighet för en miljökonsekvensbedömning (MKB) av projekt att bygga Pisara-banan och tillanger att konsekvensprogrammet är anhängig (Lag om förfarande vid miljökonsekvensbedömning). Med bedömningsprogrammet avses ett program som den projektansvarige gjort upp för behövliga utredningar och arrangemang för bedömningsförfarandet.

Projektbakgrund

I dagsläget ryms knappast nya tågturer mellan Böle och Helsingfors järnvägsstation under rusningstid och systemet är känsligt för störningar. Pisara-banan, som är en banslinga under centrum, möjliggör tvärtrafik vilket avsevärt ökar tågtrafikens kapacitet och funktionssäkerhet.

Stadsbanorna i Esbo och Kervo och Ringbanans stadstrafik flyttar till Pisara-banan, vilket medför att Helsingfors järnvägsstation kan utvecklas för tätorts- och fjärtrafikens behov. Pisara-banans nya stationer tar resenärerna närmare resans målpunkt i centrala stan och minskar således behovet av byten. Markanvändningen i regionen förutsätter sådan utveckling av kollektivtrafiksystemet, inklusive spårtrafiksystemet, som möjliggör ökad trafik, större betjäningsområde för kollektivtrafiken, ökad funktionssäkerhet hos spårtrafiken och minimering av trafikkonsekvenserna i allmänhet.

Projektbeskrivning

Miljökonsekvensbedömningen omfattar flera alternativ. Granskningstidpunkten är år 2035, då spårtrafiken har ökat så mycket att Helsingfors bangård inte rymmer tillräckligt många tågturer. Centralstationens kapacitet är inte tillräcklig i förhållande till efterfrågan. Ett nollalternativ motsvarande nuläget är inte ett möjligt referensalternativ, eftersom det inte är trafikmässigt likvärdigt med projektalternativen.

Som referensalternativ fungerar alternativet 0+, som innebär att Böle är ändstation för en del av närtrafiken. Alternativet fungerar som referens vid bedömningen av de trafikmässiga konsekvenserna. Vid planeringen av Mellersta Böle har man inte gjort sådana utrymmesreserveringar som alternativet 0+ skulle förutsätta. Alternativet är inte föremål för teknisk planering.

Pisara-banan, som har flera realiseringsalternativ, är föremål för översiktsplanering. I alternativet Kort Pisara-bana är tunnelmynningarna belägna vid Djurgårdens idrottsplan och Borgbacken. De nya underjordiska stationerna byggs i Tölö, Helsingfors centrum och Hagnäs.

I alternativet Lång Pisara-bana är tunnelmynningarna belägna i Djurgården och öster om stambanan norr om Skogsbackavägen i Kottby. De nya underjordiska stationerna byggs i Tölö, Helsingfors centrum, Hagnäs och Alphyddan. Möjligheterna att bygga en underjordisk station i Böle undersöks. Projektet kan realiseras stegvis men konsekvensbedömningen gäller den slutliga situationen.

Alternativ som undersöks:

Alternativ 0+

En del av tätorts- och stadstågen kör inte till Helsingfors järnvägsstation utan stannar i Böle, där det byggs en terminal för närtågen.

Projektalternativ 1

Ytalternativ för Pisara-banan i Böle. Tunnelavsnittet börjar söder om Böle station i närheten av Djurgården och Alpparken. Tunnelstationerna, som är tre till antalet, finns i Tölö, Helsingfors centrum och Hagnäs. Alternativet omfattar två tilläggspar öster om järnvägen mellan Böle och Tivolivägen.



Projektalternativ 2

Tunnelalternativ för Pisara-banan i Böle. Pisara-banans östra spår leds genom en tunnel under Böle station och ansluts till stambanans stadsspår norr om Skogsbackavägen. Tunnelstationerna, som är fyra till antalet, finns i Tölö, Helsingfors centrum, Hagnäs och Böle.

Projektalternativ 3

Tunnelalternativ för Pisara-banan i Böle. Pisara-banans östra spår leds genom en tunnel under Böle station och ansluts till stambanans stadsspår norr om Skogsbackavägen. Tunnelstationerna, som är fem till antalet, finns i Tölö, Helsingfors centrum, Hagnäs, Alphyddan och Böle.

PROJEKTANSVARIG

Trafikverket och Helsingfors stadsplaneringskontoret

YTTERLIGARE UPPGIFTER

Bedömningsprogrammet är framlagt till påseende för allmänheten 3.5.-2.7.2010 på följande platser:

Helsingfors stadsplaneringskontorets anslagstavla, Folkskolegatan 3, Helsingfors.

Info- och utställningslokal Plattformen, Narinken 2, **Helsingfors**.

- **Internet: www.liikennevirasto.fi/pisara**

Nylands ELY-centralens utlåtande kommer att finnas till påseende i början av augusti på internet på adress www.ely-keskus.fi > SWE > ELY-centralerna > Nyland > Miljövård > Miljökonsekvensbedömning MKB och SMB > Aktuella MKB-projekt. Ytterligare uppgifter om projektet ges av Jussi Lindberg tfn 020 637 3820 från Trafikverket och Jukka Tarkkala 09 310 37 302 från Helsingfors stad samt av Sakari Grönlund tfn 020 747 6190 och Timo Huhtinen tfn 020 747 6183 från Sito Oy. Tilläggsuppgifter om miljökonsekvensbedömningen ges av överinspektör Tuomas Autere vid Nylands ELY-centralen tfn 020 636 0070.

PROJEKTET PRESENTERAS FÖR ALLMÄNHETEN

Projektet presenteras för allmänheten på **måndag den 24 maj 2010 kl 18** i Helsingfors stadsplaneringskontorets auditorium, Folkskolegatan 3, Helsingfors.

FRAMFÖRANDE AV ÅSIKTER

Åsikter och utlåtanden om konsekvensbedömningsprogrammet kan framföras skriftligen. De skall riktas till Nylands ELY-centralen och inlämnas senast den **2 juli 2010**.

Besöksadress: Stingatan 14, Östra Böle, Helsingfors.

Postadress: Nylands ELY-centralen, PB 36, 00521 Helsingfors.

E-postadress: kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi

Helsingfors den 3 maj 2010

NYLANDS NÄRINGS-, TRAFIK- OCH MILJÖCENTRAL