



10.06.2014

Lsp/7

7

Pasilanväylän liikennekäytäväselvitys (a-asia)

HEL 2014-006597 T 08 00 01

Hankenro 4644_2

Päätösehdotus

Kaupunkisuunnittelulautakunta päättää merkitä tiedoksi Pasilanväylän liikennekäytäväselvityksen, joka on päivätty 28.2.2013.

Tiivistelmä

Pasilanväylä on merkitty Uudenmaan maakuntakaavaan sekä Helsingin yleiskaavaan. Pasilanväylän yleissuunnitelma valmistui vuonna 1992. Koska kahden vuosikymmenen aikana liikennejärjestelmä, maankäyttö ja niitä koskevat suunnitelmat olivat muuttuneet merkittävästi, pitivät valtio ja Helsingin kaupunki tarpeellisena laatia liikennekäytäväselvityksen, joka valmistui alkuvuodesta 2013.

Pasilanväylä parantaa selvästi pohjoisen kantakaupungin yhteyksiä, mutta samanaikaisesti se aiheuttaa suuria haasteita joukkoliikenteen kilpailukyvyn säilyttämiselle. Tunneliratkaisut keventävät katuverkon liikennekuormitusta, mikä parantaa henkilö- ja linja-autoliikenteen sujuvuutta ja vähentää liikenteen haittoja. Tunneliratkaisut synnyttävät myös uusia rakentamismahdollisuuksia.

Tunneliosuuksien tarvetta pitkällä aikavälillä ei selvityksen mukaan voida poistaa. Liikennekäytävää on luontevaa kehittää vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa tulisi parantaa joukkoliikenteen yhteyksiä sekä tehdä kaistajärjestelyjä. Toisessa vaiheessa 2020-luvulla tulisi toteuttaa länsiosan tunneli ja kääntää Tuusulanväylä Veturitielle. Kolmannessa vaiheessa 2030-luvulla toteutettaisiin itäosan tunnelit.

Pasilanväylän jatkosuunnittelu kytkeytyy Helsingin uuden yleiskaavan laatimiseen. Yleiskaavan edetessä lähtökohdat jatkosuunnittelulle tarkentuvat, jonka jälkeen on mahdollista laatia alustava yleissuunnitelma sekä ympäristövaikutusten arviointi.

Esittelijän perustelut

Lähtökohdat ja nykytilanne

Pasilanväylä on merkitty Uudenmaan maakuntakaavaan sekä Helsingin yleiskaavaan. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (HLJ 2011) Pasilanväylän eli



Hakamäentien jatkeiden on suunniteltu toteutuvan 2021-2035. Turunväylä, Hakamäentie ja Lahdenväylä ovat valtion maanteitä, joten tienpitäjänä toimii Uudenmaan ELY-keskus.

Pasilanväylän yleissuunnitelma valmistui vuonna 1992. Pasilanväylän keskiosa eli Hakamäentie on parannettu, mutta toteutus ei kaikilta osin tue yleissuunnitelman mukaista ratkaisua. Myös liikennejärjestelmän suunnitteluperiaatteet ovat muuttuneet. Ongelmien ratkaisemiseksi haetaan yhtäältä muita keinoja kuin väyläinvestointeja ja toisaalta kevyempiä rakentamisratkaisuja, joilla raskaimpia investointeja voidaan siirtää kauemmas tulevaisuuteen.

Koska kahden vuosikymmenen aikana liikennejärjestelmä, maankäyttö ja niitä koskevat suunnitelmat ovat muuttuneet merkittävästi, pitivät valtio (Liikennevirasto, ELY-keskus) ja Helsingin kaupunki tarpeellisena laatia liikennekäytäväselvityksen, jossa alueen liikenteen ongelmia ja niiden kehittymistä sekä ratkaisuvaihtoehtoja tarkastellaan liikennejärjestelmätasolla. Selvitys valmistui alkuvuodesta 2013, joten siinä ei ole huomioitu valmisteilla olevan yleiskaavan liikennejärjestelmää tai maankäyttöä.

Hakamäentien liikennemäärä oli vuonna 2011 noin 42 000 ajoneuvoa arkivuorokaudessa keskuspuiston kohdalla. Samassa kohdassa joukkoliikenteen matkustajamäärä oli noin 5 500 matkustajaa ja kulkutapaosuus noin 11 %.

Yhteys Vihdintie-Hakamäentie-Koskelantie palvelee erityisesti Helsingin diagonaalista liikennettä. Yhteydellä on merkittävä pohjoista kantakaupunkia (erityisesti Pasilaa) syöttävä merkitys. Poikittaista läpikulkuliikennettä yhteydellä on vain vähän. Vain noin 20 % Vihdintien liikenteestä jatkaa Koskelantielle ja päinvastoin. Kehä I on houkuttelevampi reitti Turunväylän ja Lahdenväylän väliselle liikenteelle.

Ennusteet

Liikenne-ennusteet laadittiin vuosille 2020, 2035 ja 2050. Pääennuste on vuodelle 2035. Ennusteiden pohjana olevassa maankäytössä pääkaupunkiseudun asukasmäärän on arvioitu kasvavan 13 % vuoteen 2020, 27 % vuoteen 2035 ja 33 % vuoteen 2050 mennessä. Maankäyttö, liikenneverkko ja liikennemallien oletukset perustuvat pääosin HLJ 2011:ssä käytettyihin tietoihin. Valmisteilla olevan yleiskaavan maankäyttöä ja liikenneverkkoa ei ole voitu käyttää lähtötietoina työlle.

Ennusteen mukaan ilman liikennekäytävän parantamistoimia liikenne Huopalahdentiellä ja Lapinmäentiellä ei juuri kasva. Vihdintien,



Hakamäentien ja Koskelantien yhteenlaskettu autoliikenteen suorite ruuhkatuntien aikana kasvaa 6 - 8 % vuoteen 2020, 17 % vuoteen 2035 ja 19 - 21 % vuoteen 2050 mennessä.

Liikenneverkon, maankäytön ja toimintaympäristön kehitykseen liittyy väistämättä epävarmuutta, joka on sitä suurempi, mitä kauemmas tulevaisuuteen katsotaan. Esimerkiksi henkilöautoliikenteen kustannusten merkittävä kasvu (esim. ruuhkamaksut tai polttoaineiden kallistuminen) voi leikata liikenteen kasvua merkittävästi.

Vaikutukset

Selvityksessä analysoitiin tarkemmin ratkaisua, jossa Pasilanväylällä peruspoikkileikkaus on 3 + 3 kaistaa. Länsipään tunneli ulottuu Turunväylältä Hakamäentielle. Itäpään tunneli ulottuu Koskelantieltä Ratapihantien liittymän itäpuolelta Kustaa Vaasan tielle Koskelantien liittymän eteläpuolelle. Itäpään tunnelista on maanalainen yhteys Hermannin rantatielle (Hermannin tunneli). Lahdenväylälle on lisätty molempiin suuntiin yhdet kaistat. Tuusulanväylä on käännetty Veturitielle.

Selvityksessä tehdyn ennusteen perusteella Pasilanväylä lisää Helsingin seudulla henkilöautomatkoja 11 000 arkivuorokaudessa eli noin 0,5 %. Joukkoliikennematkojen määrä puolestaan vähenee noin 3 000 vuorokaudessa (-0,3 %) huolimatta selvityksessä tarkastelluista merkittävistä linjaston kehittämis- ja nopeutustoimista. Autoliikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksien parantuessa jalankulku- ja pyöräilymatkat vähenevät ennusteen mukaan 0,5 %. Pasilanväylän kulkumuoto-osuusvaikutukset eivät näin ollen tue Helsingin strategiaohjelmassa asetettua tavoitetta lisätä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta 1 %-yksiköllä vuosittain.

Pasilanväylä parantaa selvästi Helsingin pohjoisen kantakaupungin ja erityisesti Pasilan alueen yhteyksiä. Tunneliratkaisut keventävät laajalla alueella katuverkon liikennekuormitusta, mikä parantaa henkilö- ja linja-autoliikenteen sujuvuutta ja vähentää liikenteen haittoja. Suurimmat vaikutukset ovat Munkkivuoressa, Etelä-Haagassa ja Koskelantien ympäristössä. Lisäksi liikenteen siirtyminen katuverkolta pääväylille parantaa kantakaupungin katujen liikenneturvallisuutta. Tunneliratkaisut synnyttävät myös uusia rakentamismahdollisuuksia. Uutta maankäyttöä on kaavailtu mm. Turunväylän varteen. Munkkivuoren raitiotien toteuttaminen on alustavissa suunnitelmissa kytketty aikataulullisesti yhteen Pasilanväylän länsiosan tunnelin kanssa, joka siirtää merkittävän osan raitioliikenteen kanssa konfliktoivasta autoliikenteestä tunneliin.



Pasilanväylällä on huomattava merkitys Helsingin seudun rakenteen kehittämiseen. Uhkana on rakenteen laajeneminen ja hajautuminen erityisesti Turunväylän ja Lahdenväylän sektoreissa. Tunnelit parantavat selvästi kantakaupungin saavutettavuutta, mutta aiheuttavat samanaikaisesti suuria haasteita joukkoliikenteen kilpailukyvyyn säilyttämiselle.

Kehittämissuosituksukset ja jatkotoimenpiteet

Ennen tunneliratkaisujen analyysyä pyrittiin selvittämään, onko ongelmiin muita mahdollisia ratkaisuja. Tarkasteltiin nykyisen verkon kevyempiä parantamistoimia, joukkoliikenteen kehittämistä, liikenneverkon muita kehittämishankkeita sekä liikenteen kysynnän hallintaa. Tarkastelluilla toimilla ei kuitenkaan poisteta tunneliosuuksien tarvetta pitkällä aikavälillä. Liikennekäytävää on silti luontevaa kehittää vaiheittain.

Ensimmäisessä vaiheessa tulisi kehittää diagonaalisia, Pasilan kautta kulkevia bussiyhteyksiä ja parantaa Koskelantien ja Mäkelänkadun liittymän sujuvuutta. Myös muiden liittymien kaistajärjestelyjen ja bussietuuksien tarve ja mahdollisuudet tulee käydä läpi.

Toisessa vaiheessa tulisi kääntää Tuusulanväylä Veturitielle ja toteuttaa länsiosan tunneli. Tuusulanväylän kääntö parantaa merkittävästi Koskelantien ja Mäkelänkadun liittymän sujuvuutta. Länsiosan tunnelin avulla saadaan turvattua yhteyden Turunväylä - Huopalahdentie - Vihdintie liikennöitävyys ja vähennettyä Lapinmäentien liikennehaittoja asutukselle. Lisäksi tunneli lisää maankäytön ja raitioverkon kehittämismahdollisuuksia Turunväylän ympäristössä. Toisen vaiheen toimet ovat liikenteellisesti perusteltuja 2020-luvulla, kun Keski-Pasilan maankäyttö alkaa kehittyä.

Kolmannessa vaiheessa tunneliratkaisua täydennettäisiin itäosan tunnelilla ja siihen liittyvällä Hermannin tunnelilla. Samalla tehtäisiin lisäkaistat Turunväylälle ja mahdollisesti Lahdenväylälle. Kolmannen vaiheen toimet voidaan alustavasti arvioida ajoittuvan 2030-luvulle.

Pasilanväylän jatkosuunnittelu kytkeytyy Helsingin uuden yleiskaavan laatimiseen. Yleiskaavan edetessä lähtökohdat jatkosuunnittelulle tarkentuvat, jonka jälkeen on mahdollista laatia alustava yleissuunnitelma sekä ympäristövaikutusten arviointi.

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Heikki Palomäki, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37312



10.06.2014

Lsp/7

heikki.palomaki(a)hel.fi

Liitteet

1 Raportti "Pasilanväylän liikennekäytäväselvitys 28.2.2013"