



Pisarrarata on Helsingin keskustan alle suunniteltu lähijunien kaupunkiratalenkki. Pisarran mallinen rata alkaa Pasilasta ja kiertää tunnelissa Töölön, Helsingin keskustan ja Hakaniemen kautta takaisin Pasilaan. Pisarran idea on, että valtaosa kaupunkijunista ajaa Helsingin keskustan läpi tunnelissa ja kaukojunat ajaisivat suoraan Helsingin ratapihalle. Rakentamispäätöstä ei ole tehty.

NYKYTILA

Helsingin seudun asukasluku on n. 1,5 miljoonaa ja määrän on ennustettu kasvavan yli 400 000 asukkaalla v. 2050 mennessä. Helsingin päärautatieasema on kaikkien Helsingin seudun lähijunien ja kaikkien Helsingin kaukojunien lähtö-/määränpää. Kaikki junat pysähtyvät Pasilassa. Parhailaan on käynnissä Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen (HELRA) -hanke, jonka tavoitteena on vähentää lähi- ja kaukojunaliikenteen häiriöitä sekä lisätä ratapihan kapasiteettia. Hankkeessa lisätään Helsingin ratapihan vaihteita ja tiivistetään opastinjärjestelmää.

HANKE JA TAVOITTEET

Pisara-hankkeessa rakennetaan uusi kaksiraiteinen ratalenkki Helsingin kantakaupungin alle uusine asemineen. Pisarrarata (7,5 km) yhdistää pääradan ja rantaradan kaupunkiraitteet. Radalla on uudet tunneliasemat Töölössä, ydinkeskustassa ja metron kanssa rinnakkainen asema Hakaniemessä. Tulevaa Pisarrarataa liikennöivät Espoon ja Keravan kaupunkiratojen sekä Kehäradan junat.



Tavoitteena on kapasiteetin vapauttaminen Helsingin päärautatieasemalta esim. suunnitteluvaiheessa olevan Lentoradan myötä merkittävästi kasvavalle kaukoliikenteelle. Lisäksi Pisarrarata avaa uuden junayhteyden Hakaniemeen ja Töölöön. Pisara-toimenpidekokonaisuutta on tarkennettu v. 2019 liikennöintitarkastelujen perusteella. Päärautatieaseman kapasiteetin vapauttamiseksi sekä Pisarraradan ja Kehäradan muodostaman ympyrälinjan liikenteen laadun, täsmällisyyden ja luotettavuuden varmistamiseksi on toimenpiteisiin sisällytettävä Pisarraratalenkin lisäksi uudet lähiliikenteen varikot pää- ja rantaradalle, ajantasausasema Kehäradalle sekä lisä- ja sivuunvetoraiteita. Toimenpidekokonaisuuden kustannusarvio on 1,6-1,8 mrd. €.

AIKATAULU

- Rakentamissuunnittelu tehtiin v. 2015-2017. Ratasuunnitelma on hyväksytty 06/2016. Pisarraradan asemakaava lainvoimainen (08/2015).
- Tehty liikennöintitarkasteluja v. 2019 ja täydennetty kokonaisuutta tunnistamalla tarpeet mm. uusille lähiliikenteen varikoille, ajantasausasemalle sekä lisä- ja sivuunvetoraiteille. Nämä edellyttävät tarkempaa suunnittelua.
- Pisarraradan rakentamisesta ei ole tehty päätöstä. Rakentamisaika on noin 10 vuotta.

KUSTANNUKSET

Toimenpidekokonaisuuden kustannusarvio on 1,6-1,8 mrd. €. Itse Pisarraradan investointikustannusten arvioidaan olevan n. 1,3 mrd € (MAKU 2010:130). Muu osa kustannuksista muodostuu em. täydentävistä toimenpiteistä. Rata- ja rakentamissuunnittelun kustannukset vuosina 2012-2017 olivat yhteensä 35 M€. Rata- ja rakentamissuunnittelu on saanut TEN-T tukea.



Euroopan unionin osittain rahoittama hanke
Euroopan laajuinen liikenneverkko (TEN-T)

VAIKUTUKSET

- + Vapauttaa tilaa rautatieliikenteen kehittämiselle Helsingin päärautatieasemalla. Mahdollistaa kaukojunaliikenteen junamäärän kasvun vapauttamalla kapasiteettia Helsingin ratapihalta ja Helsinki-Pasila yhteysväyliltä.
- + Avaa junayhteyden Töölöön ja Hakaniemeen.
- + Tukee ratakäytävien maankäytön kehittymistä.
- Ympyrälinjalla (Pisara ja Kehärata) liikenteen häiriöherkkyys kasvaa, jollei reitillä ole ajantasausasemaa, jolla junien kulku täsmäytetään aikataulun mukaiseksi. Toisaalta ajantasaus hidastaa matkoja.
- Rakennustyöt aiheuttavat melu-, tärinä ja viihtyvyyshaittoja tiiviisti asutuilla alueilla.
- Lisää kunnossapitokustannuksia.
- Hanke on kallis ja toteutettava yhtenä kokonaisuutena.

Pisarraradan hankearviointi on tarve päivittää ottaen huomioon Pisarrarataa täydentävän toimenpidekokonaisuuden sisältö.