



**Uusi keskeisten kaupunkialueiden osayleiskaava**

**Valtuustotyöpaja 22.4.2026**

**Itäradan tunneliasemien vertailu**

**Ny delgeneralplan för de centrala stadsområdena**

**Fullmäktige workshopen 22.4.2026**

**Jämförelse av tunnelstationerna i Borgå**

**Y3**

## Tunnelinasemahuone

Tunneliasemahuoneessa käytiin vilkasta keskustelua, ja kaupunginvaltuutetut esittivät paljon kysymyksiä, joita on mietittävä tunneliaseman valintaa tehdessä. Osallistujat näkivät kummassakin vaihtoehdossa sekä hyviä että huonoja puolia. Tässä pitää ajatella pitkälle tulevaisuuteen, jopa osayleiskaavan aikajänne on Itärataan verrattuna lyhyt. Asema rakentuu aikaisintaan 15 vuoden päästä: kumpi aseman paikka on parempi 50–100 vuoden päästä?

Osallistujat pohtivat, halutaanko aseman palvelevan pääasiassa Porvoolaisia vai laajemminkin. Nähtiin, että Porvoossa prioriteettina on päästä nopeasti Helsinkiin. Keskustelussa esitettiin myös kysymys, onko työn yhteydessä vertaitu muiden kaupunkien ja kuntien kokemuksia aseman sijoittumisesta ydinkeskustaan tai hieman keskustan ulkopuolelle; toki tilanne eri kunnissa/kaupungeissa vaihtelee pendelöinnin suhteen. Tunneliasemien yhteydessä pidettiin tärkeänä tutkia pysäköinnin lisäksi myös saattoliikenteen järjestämistä. Erään osallistujan mielestä juna on suunniteltu aivan erilaiselle väestöpohjalle, mikä tuntuu utopistiselta, kun strategiassakin puhutaan vain maahanmuutosta kaupungin kasvuun liittyen.

Osallistujien mukaan keskusta-asema tukisi keskustan saavutettavuuden ja elinvoimaisuuden säilymistä parhaiten. Uusi osayleiskaavakin tavoittelee keskustan kasvua ja asumisen tiivistämistä, mitä myös keskusta-asema tukisi. Toisaalta keskustassa voi tulla ahdasta – mahtuvatko sinne kaikki aseman vaatimat toiminnot, kuten pysäköinti. Rakenteellisen pysäköinnin järjestäminen keskustassa voi myös tulla kalliiksi, tosin sitä on mahdollista hyödyntää vuorottaispysäköinnissä ympäri vuorokauden. On kätevää, jos keskustaan pääsee suoraan junalla. Aseman sijainti keskustassa mahdollistaa kuitenkin vain henkilöliikenteen, sillä se ei ole järkevä paikka tavaraliikenteelle. Mahdollisena haittana nähtiin, että tunnelin rakentaminen voi vaikuttaa keskustan vanhoihin puupaaluille perustettuihin rakennuksiin esimerkiksi pohjaveden pinnanvaihtelun myötä. Isoin kysymys on kuitenkin, missä keskustan halutaan tulevaisuudessa sijaitsevan. Jos tunneliasemaksi valitaan Puistokatu, keskusta ajateltiin siirtyvän vähitellen sinne. Toisaalta osa esitti näkemyksen, jonka mukaan keskusta-asema saattaa entisestään heikentää liikenteen sujuvuutta nyt, kun Citymarketkin muuttaa länsirannalle.

## Tunnelstationsrummet

I tunnelstationsrummet fördes en livlig diskussion, och stadsfullmäktigeledamöterna ställde många frågor som måste övervägas när valet av tunnelstation görs. Deltagarna såg både fördelar och nackdelar i båda alternativen. Här måste man tänka mycket långsiktigt – till och med delgeneralplanen har en kort tidshorisont i jämförelse med Östbanan. Stationen kan byggas tidigast om cirka 15 år: vilken stationsplacering är bättre om 50–100 år?

Deltagarna funderade över om man vill att stationen i första hand ska betjäna Borgåborna eller ett större område. De ansåg att i Borgå är prioriteterna att snabbt ta sig till Helsingfors. I diskussionen ställdes också frågan om man i arbetet har jämfört erfarenheter från andra städer och kommuner gällande placering av en station i stadskärnan eller lite utanför centrum; givetvis varierar situationen i olika kommuner/städer när det gäller pendling. I samband med tunnelstationer ansågs det viktigt att, förutom parkering, också undersöka hur angöringstrafiken kan ordnas. En deltagare ansåg att järnvägen är dimensionerad för ett helt annat befolkningsunderlag, vilket upplevdes som utopiskt med tanke på att strategin endast talar om invandring som grund för stadens tillväxt.

Enligt deltagarna skulle en centrumstation bäst stödja bevarandet av centrumets tillgänglighet och livskraft. Även den nya delgeneralplanen eftersträvar centrums tillväxt och en förtätning av boendet, vilket en centrumstation också skulle stödja. Å andra sidan kan det bli trångt i centrum – ryms där alla funktioner som stationen kräver, såsom parkering. Att ordna strukturell parkering i centrum kan också bli dyrt, även om den kan utnyttjas för växelparkering dygnet runt. Det är smidigt om man kan ta sig direkt med tåg till centrum. Stationens läge i centrum möjliggör dock endast persontrafik, eftersom det inte är en ändamålsenlig plats för godstrafik. Som en möjlig nackdel lyftes att byggandet av tunneln kan påverka de gamla byggnaderna i centrum som är grundlagda på träpålar, till exempel genom variationer i grundvattennivån. Den största frågan är dock var man i framtiden vill att centrum ska vara beläget. Om Parkgatan väljs som plats för tunnelstationen, bedömdes centrum gradvis förflyttas dit. Å andra sidan framförde vissa deltagare uppfattningen att en centrumstation ytterligare kan försämra trafikens smidighet, nu när Citymarket också flyttar till västra åstranden.

Puistokatua pidettiin helpommin saavutettavana eri suunnista, kuten Askolasta, Tolkkisista tai Ilolasta. Keskustelussa nousi kuitenkin esiin nykyinen pendelöinti pääkaupunkiseudulle. Porvoosta pendelöivien määrä on kymmenen kertaa suurempi kuin muiden Itä-Uudenmaan kuntien yhteensä. Saadaanko aseman seutua tulevaisuudessa kehitettyä, vai onko asema liian kaukana kaikilta? Puistokadun aseman nähtiin olevan esimerkiksi turismin näkökulmasta liian kaukana keskustasta. Toisaalta pysäköinnin järjestämisen siellä saattaisi olla helpompaa. Erään puheenvuoron mukaan on hieno ajatus, että ihmiset suosisivat tulevaisuudessa kävelyä ja pyöräilyä, mutta luultavasti ihmiset päinvastoin liikkuvat entistä enemmän autolla. Vaikka asema sijoittuisi Puistokadulle, ei se siirrä vetovoimaista vanhaa kaupunkia tai muita suosittuja kohteita.

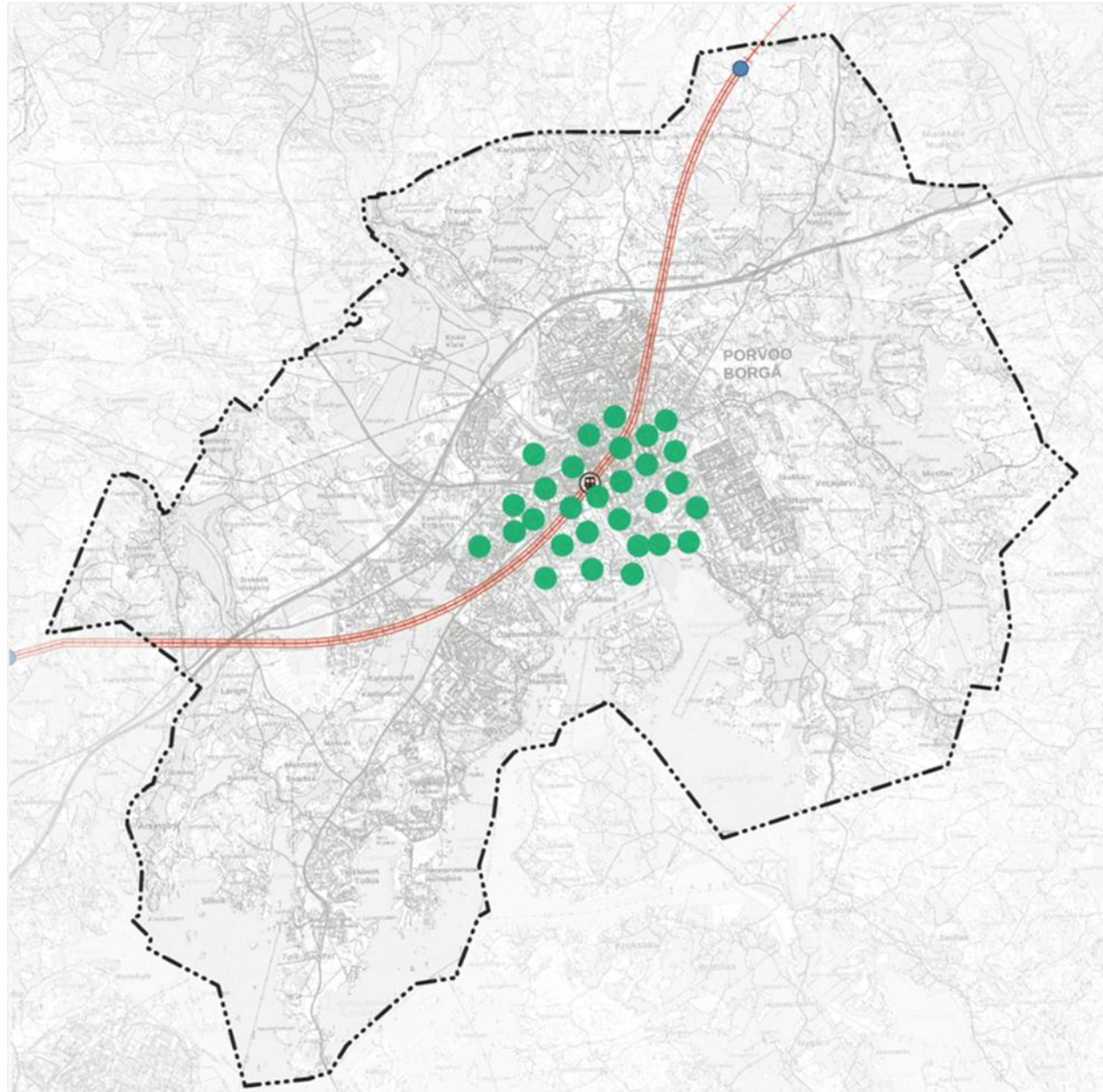
Väestönsuojan yhdistäminen rakentamiseen nähtiin järkevänä, mutta toisaalta se kasvattaa hintaa. Mitä vaikutuksia pitkällä tunnelilla, noin 15 kilometriä, on maanpinnalla? Rataan liittyy myös tärinää, joka voi vaikuttaa rakennuksiin.

Lopuksi valtuutetut saivat valita, kumpi tunneliasemista oli heidän mielestään parempi. Keskusta-asemaa kannatti 29 valtuutettua, Puistokadun asemaa yhdeksän valtuutettua (katso kuva 1.).

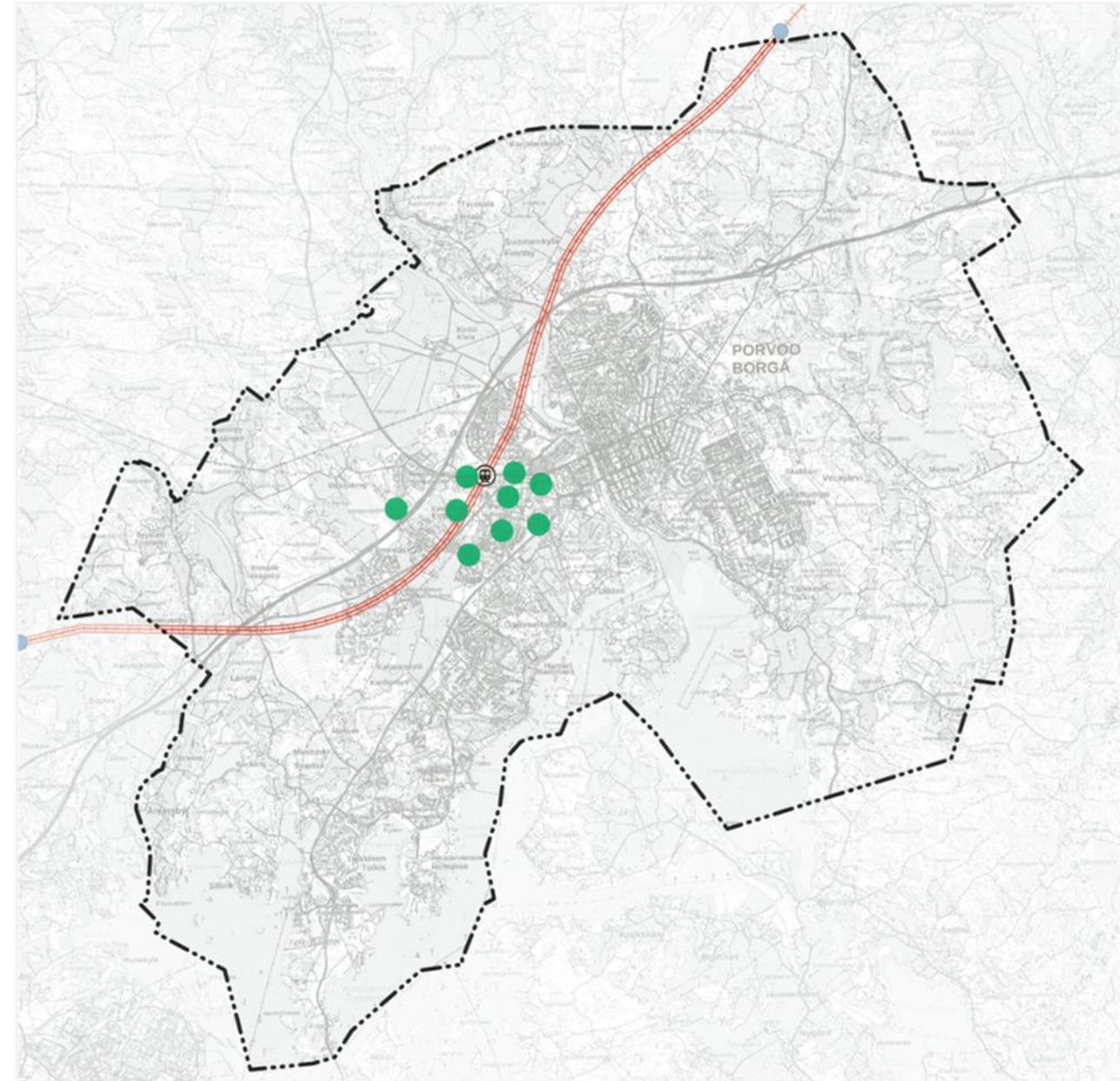
Parkgatan uppfattades som mer lättillgängligt från olika håll, såsom från Askola, Tolkkis eller Illby. I diskussionen lyftes dock den nuvarande pendlingen till huvudstadsregionen fram. Antalet personer som pendlar från Borgå är tio gånger större än från övriga kommuner i Östra Nyland sammanlagt. Kan området kring stationen utvecklas i framtiden, eller är stationen för långt borta för alla? Stationen vid Parkgatan ansågs till exempel vara för långt från centrum med tanke på turismen. Å andra sidan kunde det antagligen vara lättare att ordna parkering där. Enligt ett inlägg är det en fin tanke att människor i framtiden skulle föredra att gå och cykla, men sannolikt kommer människor tvärtom att röra sig allt mer med bil. Även om stationen placeras vid Parkgatan flyttar den inte den attraktiva gamla staden eller andra populära mål.

En integrering av skyddsrummet i byggprojektet bedömdes som förnuftigt, men å andra sidan medför det att kostnaderna ökar. Vilka konsekvenser har en lång tunnel, cirka 15 kilometer, på marknivå? Till banan hör också vibrationer, som kan påverka byggnader.

Avslutningsvis fick fullmäktigeledamöterna välja vilken tunnelstation de ansåg vara bättre. Centrumstationen stöddes av 29 ledamöter, medan nio (9) ledamöter föredrog stationen vid Parkgatan (se bild 1).



**Kuva 1.** Itäradan tunneliasemien kannatus. Vasemmalla keskusta-asema, oikealla Puistokadun asema.



**Bild 1.** Stöd för Östbanans tunnelstationer. Till vänster centrumstationen, till höger stationen vid Parkgatan.