

## Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma, hakulomake 2022

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksiin liittyvät ohjeet löytyvät Traficomien verkkosivuilta: <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/hae-kavelyn-ja-pyorailyn-investointiohjelman-valtionavustusta> Avustus myönnetään hakulomakkeella ja liitteenä annettujen tietojen perusteella. Täytetyn hakulomakkeen maksimipituus on 10 sivua (fonttikoko 10). **Jokaisesta hankkeesta tulee laatia erillinen hakemus.** Hakulomakkeen täyttämisen tueksi on laadittu oma materiaalinsa ([Hakijan tukimateriaali](#))

### 1. Hakijan tiedot

Kunta tai kaupunki

**Helsinki**

Postiosoite

**Työpajankatu 8, PL 58214 Helsingin kaupunki**

Yhteyshenkilö

**Olli-Pekka Aalto**

Yhteyshenkilön sähköpostiosoite

**ollipekka.aalto@hel.fi**

Yhteyshenkilön puhelinnumero

**040 352 6935**

### 2. Perustiedot hankkeesta

2a. Hankkeen nimi

**Kaisantunneli**

2b. Minkä maakunnan alueelle hanke sijoittuu?

**Uudenmaan maakunnan alueelle**

2c. Mihin painopisteeseen (tai -pisteisiin) hanke liittyy? (Voit valita useamman):

- Uuden jalankulun ja/tai pyöräliikenteen yhteyden rakentaminen. Rakennettavan väylän/osuuden pituus (km): **0,2km**
- Nykyisten jalankulun ja/tai pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen. Parannettavan osuuden pituus (km):
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen julkisen liikenteen solmupisteissä tai liityntäpysäköintikohteissa. Arvio rakennettavien/parannettavien pyöräpysäköintipaikkojen määrästä (erittele pysäköintikohteiden lkm sekä se, kuinka monelle polkupyörälle telineitä rakennetaan):
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen päivittäisen liikkumisen kannalta merkittävässä kohteissa. Arvio rakennettavien/parannettavien pyöräpysäköintipaikkojen määrästä (erittele pysäköintikohteiden lkm sekä se, kuinka monelle polkupyörälle telineitä rakennetaan):
- Kävelyn ja/tai pyöräliikenteen viitoitushanke. Kuvaa hankkeen alueellista kattavuutta:

2d. Sisältääkö hanke liikenneväyliä tai muita esteitä ylittäviä tai alittavia taitorakennekohteita (esim. silta, tunneli, alikulku tmv. kohde)?

### 3. Hankekohteen ja ympäröivän alueen kuvaus

#### **3a. Kuvaus alueesta ja hankkeen sijainnista; liikenneverkosta ja maankäytöstä sekä niiden kehitystä tulevaisuudessa sekä liikkumistarpeista ja liikkujaryhmistä**

Helsingin ydinkeskusta päärautatieaseman kohdalla. Suomen vilkkaimpia paikkoja lähes kaikilla mahdollisilla tavoilla tarkasteltuna. Liikenteellisesti paikka, jossa junaliikenne, jalankulku, pyöräliikenne, autoliikenne, raitiovaunuliikenne sekä metroliikenne kohtaavat ja sadat tuhannet ihmiset kulkevat päivittäin. Ratapiha muodostaa alueelle merkittävän estevaikutuksen, jota tällä hankkeella pyritään pienentämään. Alueella on Suomen suurimmat työpaikkojen sekä erilaisten kulttuurilaitosten keskittymät.

#### **3b. Kuvaus hankekohteen nykyisistä jalankulun ja/tai pyöräliikenteen järjestelyistä ja kehittämistarpeista**

Päärautatieasema ratapihoineen muodostaa merkittävän estevaikutuksen jalankululle ja erityisesti pyöräliikenteelle. Alue on kaikilla mittareilla mitattuna ruuhkainen ja alueen ruuhkaisuus heikentää liikenteen kehitysmahdollisuuksia.

### 4. Hankkeen sisältö ja perustelut

#### **4a. Miten hanke kehittää jalankulun ja/tai pyöräliikenteen olosuhteita. Kuvaa rakennettavan infrastruktuurin laadun kannalta olennaiset hankkeessa noudatettavat periaatteet, tehtävät ratkaisut ja järjestelyt ml. rakennettava väylä- tai telinetyyppi ja mitoitustiedot. (Huom. pyörätelineiden osalta voi hakuvaiheessa esittää esim. kriteerit, millä telinetyyppi valitaan).**

Uusi pyöräliikenteen ja jalankulun alikulkuyhteys vähentää Helsingin kantakaupunkia jakavan ratapihan estevaikutusta, muodostaen seudullisen baanaverkon keskeisimmän risteyskohdan. Yhteys vähentää matka-aikaa nykyiseen reittiin nähden ja lisää turvallisuutta. Uusi yhteys parantaa saavutettavuutta Helsingin keskustaan ja rautatieasemalle, edistäen näin kestävien liikennemuotojen matkaketjuja. Uusi yhteys on nykyistä jalankulkutunnelia suurempi yhteys mm. Keskustakirjastoon ja Kansalaistorilta Kaisaniemen puistoon.

Hanke mahdollistaa myös Helsingin päärautatieaseman maanalaisen pyöräkeskuksen ja pyöräparkin rakentamisen ja käytön.

Hankkeen myötä ratapihan puolelta toiselle kulku helpottuu merkittävästi. Nykyiseen Kaivokadun reittiin nähden matka lyhenee noin 600 m. Matka-aika pyörällä lyhenee matkaan nähden noin 2 minuuttia, mutta todellisuudessa liikennevalot ja jalankulkijamäärät suojaiteilla pidentävät matkaa useita minuutteja enemmän. Jalankulkijoille matka-ajan lyhenemä on vähäisempi, sillä jalankulkijoille on jo nykyisin olemassa alikulkuyhteys. Nykyisessä vain jalankululle tarkoitettussa alikulkuyhteydessä on laskettu olevan pyörän kanssa liikkuvia lähes 10% laskentatunnin käyttäjämäärästä, joten yhteys tulee välittömään tarpeeseen monelle

Uusi yhteys vähentää konflikteja pyöräliikenteen ja jalankulun kesken Helsingin vilkkaimmalla jalankulkualueella Kaivokadulla ja Elielinaukiolla, lisäksi näin turvallisuutta ja viihtyisyyttä merkittävästi. Lisäksi yhteys hyödyttää jatkossa jalankulkijoita ympäri vuorokauden, sillä nykyinen alikulku suljetaan öisin.

Pyöräliikenteen turvallisuus ja miellyttävyys paranevat reitin kulkiessa autoliikenteestä erotettuna. Uusi alikulkuyhteys yhdistää keskustasta esikaupunkialueille lähtevät baanaverkon osat ja toimii solmukohtana joukkoliikenteelle, kun alikulkuyhteyden rakentaminen mahdollistaa myös liityntäpyöräpysäköintitilan ja pyöräkeskuksen rakentamisen maan alle. Yhteys parantaa myös vanhan tunnelin turvallisuutta ja miellyttävyttä pyöräilyn poistussa.

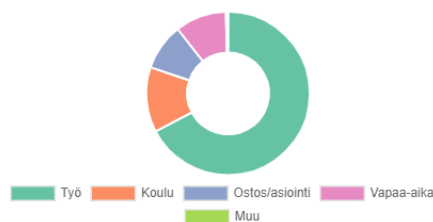
Pyörätien leveys tulee olemaan 4,0 metriä ja se tulee olemaan rakenteellisesti eroteltu jalankulusta omalle tasolleen. Tunnelin päiden pituuskaltevuus on 5 %, joka on alle Helsingin Baanojen suunnitteluohjeen maksimiarvon, mutta hieman yli suositeltavan enimmäisarvon 3-4 % rakennetun ympäristön asettamien reunaehtojen johdosta.

#### 4c. Kuvaus hankkeen hyötyjen kohdentumisesta: mitä käyttäjäryhmiä, matkatarpeita jne. hanke ensisijaisesti palvelee? Miten suuria nämä käyttäjäryhmät ovat?

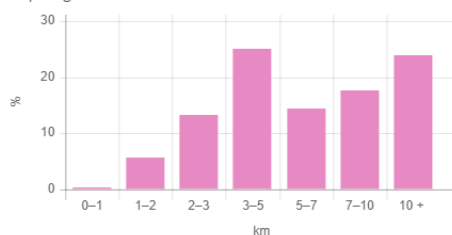
Hankkeen hyödyt kohdistuvat Helsingin seudun asukkaille ja eniten kaupungin läpi itä-länsisuuntaisesti kulkeville. Suurin potentiaali on välillä Kalasatama - Matinkylä. Hanke lisää pyöräliikenteen potentiaalia etenkin työmatkaliikenteessä, joita nykyisistä Kaivokadun reitin matkoista on Brutus-simulointimallin mukaan yli 60%. Mallin mukaan nykyisellä reitillä Kaivokadulla 25 % pyöräliikenteen matkoista on yli 5 km pitkiä ja 18% yli 10 km pitkiä. Uusi yhteys nopeuttaa näitä matkoja ja tekee täten entistä pidempien/uusien pyöräliikenteen matkojen teon houkuttelevammaksi.

Tavoitetilanteessa yhteyden läpi kulkevasta liikenteestä mallin mukaan 67 % on työmatkaliikennettä ja 13 % koululiikennettä. Yleisimmät matkapituudet ovat 3-5 km (25 % matkoista) ja yli 10 km (24 % matkoista).

Trip type distribution [↓](#)



Trip length distribution [↓](#)



Uusi yhteys lisää myös saavutettavuutta lähiympäristössä, mahdollistaen mm. Kaisaniemenpuistosta kulun keskustakirjasto Oodiin ilman liikennevaloristeyksissä

## 5. Hankekohteen nykyiset liikennemäärät ja arvioidut vaikutukset liikennemääriin

5a. Hankekohteen **nykyiset ja tulevat liikennemäärät**. *Pyöräpysäköintikohteiden osalta syötä tiedot kohtaan 5b. Kohtaan 5a ei tarvitse vastata, jos hankkeessa kehitetään pelkästään pyöräpysäköintiä tai kyseessä on opastus- tai viitoitushanke.*

Liikennemäärät	Nykytilanteessa	Hankkeen valmistuttua	Tavoitetilanteessa
Jalankulkijat (jk/vrk)	0	2800	2800
Pyöräliikenne (pp/vrk)	0	6000	6000
Moottoriajoneuvoliikenne (ajon/vrk)	0	0	0

### Kuvaa nykytilanteen liikennemäärien laskentaa (laskentatapa, ajankohta, säätila)

Nykyään tuosta ei pääse kulkemaan. Aiotulla välillä ei ole yhteyttä, joka palvelisi samaa käyttäjäryhmää.

### Kuvaa tulevien tilanteiden (hankkeen valmistuttua ja tavoitetilanteessa) liikennemäärien arviointimenetelmää tai asiantuntija-arviota perusteluineen. Kerro myös pitkän aikavälin arvion tavoitevuosiluku.

Arvioinneissa on Helsingissä käytetty Brutus-työkalua, joka on Helsingillä käytössä oleva pyöräliikenteen ja jalankulun simulointityökalu. Hanke on yksi osa kantakaupungin tavoiteverkon toteuttamista, jonka avulla Helsingin on arvioitu nostavan pyöräliikenteen kulkutapaosuuden 20 %:iin. Nykyisin osuus on 9-11 % luokkaa.

5b. Kuvaa hankkeen **pyöräpysäköintikohteiden** nykyistä ja tulevaa paikkamäärää ja pysäköityjen polkupyörien lukumäärää kohteittain. Kuvaa myös käytetyt laskenta- ja arviointimenetelmät.

Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä ja laatutaso nykytilanteessa

Pysäköityjen pyörien lukumäärä nykytilanteessa

Kuvaus laskennasta (laskentamenetelmä, ajankohta, säätila)

Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä ja laatutaso hankkeen valmistuttua

Arvio pysäköityjen pyörien lukumäärästä hankkeen valmistuttua

Kuvaus arviointimenetelmästä tai asiantuntija-arviosta perusteluineen

**5c. Miten hankekohteen liikennemääriä tai pysäköintikohteen käyttöä seurataan hankkeen valmistumisen jälkeen (esim. laskennat, pysyvät mittauspisteet ja/tai kohdennetut käyttäjäkyselyt)?**

Nykyisen Kaivokadun reitin pyöräliikenteen ja jalankulun määriä lasketaan säännöllisesti automaattilaskurein. Nykyisen jalankulutunnelin käyttäjämääristä on tehty ennen- laskenta. Pyöräliikenteen ja jalankulun määriä tullaan laskemaan rakentamisen jälkeen mm. yhteyteen sijoitettavalla automaattilaskurilla.

**5d. Miten käyttäjien tyytyväisyyttä hankekohteeseen kysytään hankkeen valmistumisen jälkeen?**

Palautetta kerätään osana kaupungin jatkuvaa vuorovaikutusta kaupunkilaisten kanssa. Käyttäjämäärä indikoi hyvin myös käyttäjien tyytyväisyyttä.

**6. Hankkeen strateginen kytkeytyminen kunnan edistämistyöhön**

**6a. Miten hankekohde kytkeytyy kunnan jalankulun ja/tai pyöräliikenteen tavoiteverkko- tai muuhun suunnitelmaan tai selvitykseen (esim. pyöräpysäköinnin kehittämissuunnitelma)?**

Hankekohde on osa Helsingin Yleiskaavan baanujen tavoiteverkkoa ja tulee yhdistämään suunnitellut ja osin toteutetut itä- ja länsibaanan. Uusi pyöräliikenteen ja jalankulun alikulkuyhteys vähentää Helsingin kantakaupunkia jakavan ratapihan estevaikutusta, muodostaen seudullisen baanaverkon keskeisimmän risteyskohdan. Yhteys vähentää matka-aikaa nykyiseen reittiin nähden ja lisää turvallisuutta. Uusi yhteys parantaa saavutettavuutta Helsingin keskustaan ja rautatieasemalle, edistäen näin kestävien liikennemuotojen matkaketjuja. Uusi yhteys on nykyistä jalankulutunnelia suorempi yhteys mm. Keskustakirjastoon ja Kansalaistorilta Kaisaniemen puistoon.

Hanke mahdollistaa myös Helsingin päärautatieaseman maanalaisen pyöräkeskuksen ja pyöräparkin rakentamisen ja käytön.

**6b. Miten hanke liittyy kunnan kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämisen strategiaan, ohjelmaan tmv. suunnitelmaan ja tukee sitä? Kerro myös, milloin strategia on hyväksytty kunnanhallituksessa tai -valtuustossa.**

Hanke on osa Helsingin Pyöräilyn edistämishojelman (KH 1/2014) toimenpiteitä 5 (Verkko kattavaksi) & 6 (Baanat) sekä nyt päätöksenteossa olevan Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020-2025:n (KH 11/2020) toimenpidettä 5 (Väylien toteuttamishojelma). Hanke sisältyy Helsingin kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkkoon 2025 sekä Yleiskaavan baanaverkkoon. Hanke on arvioitu kaupungin pyöräliikenteen edistämishankkeista prioriteetiltaan tärkeimmäksi.

**6c. Miten hanke liittyy seudulliseen kävelyn/jalankulun ja/tai pyöräliikenteen edistämishankkeisiin ja/tai tavoiteverkkoon ja tukee niitä?**

Hanke kuuluu Helsingin seudun liikenteen laatimaan Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely -työn (2012) toimenpideohjelmaan (rakennettava uusi laatukäytävä #2: Baanan jatke ratapihan ali Kaisaniemen puistoon). HSL:n Keskeisten seudullisten yhteyksien kehittämistarveselvityksessä 2017 (PYSYKE)

## 7. Hankkeen organisointi ja aikataulu

### 7a. Hankkeen toteuttajaosapuolet (hakijakunta + muut mahdolliset osapuolet)

Helsingin kaupunki

### 7b. Osapuolten vastuut (jos mukana on useampia tahoja, kuvaa, kuka vastaa mistäkin)

Helsingin kaupunki vastaa hankkeen toteutuksesta, Väylä on tärkeänä yhteistyökumppanina koska hanke toteutetaan pääasiassa Väylä hallinnoimalle rata-alueelle.

Kaupunkiliikenne oy (entinen HKL) rakentaa alikulun yhteydessä pyöräpysäköintilaitoksen.

### 7c. Hankkeen toteuttamisvalmius: kuvaa suunnitelmavalmius (hankkeen suunnittelu, kaavatilanne), rahoitustilanne (onko kunta sitoutunut hankkeen rahoittamiseen budjetissaan) ja päätöksentekotilanne (mitä päätöksiä tehty ja mitä vaaditaan hankkeen toteuttamiseksi)

Kohteella on rahoitus, luvitus on kunnossa, urakka on kilpailutettu ja Destia urakoi kohdetta ST-mallilla.

### 7d. Arvioitu toteutusaikataulu (kk/vuosi – kk/vuosi). Hankkeen tulee valmistua ja loppuraportointi maksatushakemuksineen tulee olla toimitettuna Traficomiin 31.10.2024 mennessä.

Valmistuminen helmikuussa 2024.

## 8. Kustannusarvio ja rahoittajat

*Esitä kustannukset arvonlisäverottomina kustannuksina, paitsi niissä tapauksissa, joissa arvonlisävero jää kunnan lopulliseksi kustannukseksi. Avustukseen sisältyy arvonlisävero vain, jos arvonlisävero jää avustuksen saajan lopulliseksi kustannukseksi.*

### 8a. Hankkeen kustannukset (jaoteltuina suunnittelu- ja rakennuskustannuksiin)

Kustannukset eriteltyinä	Euroa (alv 0%)
Suunnittelukustannukset	1 000 000
Rakennuskustannukset <b>21 165 142</b>	
Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvat kustannukset	<b>22 165 142</b>
Muut mahdolliset kustannukset, jotka aiheutuvat kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta	
<b>Yhteensä</b>	<b>22 165 142</b>

ST-urakoitsija Destian urakkatarjous kohteen toteuttamisesta on 24 846 036,60 euroa (alv 0%). Samassa urakassa toteutetaan myös HKL/Kaupunkiliikenne oy:n liityntäpysäköintilaitos. Alikulun osuus kustannuksista on **21 165 142 euroa (alv 0%)** johon haetaan valtionavustusta. ST-urakkaan kuuluvat suunnittelukustannukset ovat yllä olevassa laskelmassa rakennuskustannusten alla.

Lisäksi Helsingin kaupunki on tähän mennessä käyttänyt hankkeen suunnitteluun ja valmisteluun noin miljoona euroa joihin ei haeta valtionavustusta.

## Selvitys mahdollisista muista kustannuksista, jotka aiheutuvat kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta (mitä kustannukset ovat ja miksi ne aiheutuvat kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämisestä)

8b. Hankkeen rahoittajatahot ja kustannusosuudet (suunnittelu ja rakentaminen)

Rahoittava taho	Euroa (alv 0%)
Hakijakunnan/-kaupungin oma rahoitus	<b>17 165 142</b>
Muiden kuntien/kaupunkien rahoitus (erittele kunnittain)	
EU-rahoitus	
Muu julkinen rahoitus (erittele tahot):	
Yksityinen rahoitus (erittele tahot):	
<b>Hankkeelle haettavan valtionavustuksen määrä (maksimissaan 50 % kunnan/kuntien kustannuksista)</b>	5 000 000€
<b>Yhteensä</b>	<b>22 165 142</b>

## 9. Liitteet

Hankkeiden arviointiin vaikuttavat liitteet:

- Yleissuunnitelman tasoinen tai sitä tarkempi suunnitelma selostuksineen hankkeesta (sis. tekniset mitoitus tiedot ym. olennaiset laatu- ja palvelutasotekijöitä kuvaavat tiedot)
- Hankkeen kustannusarvio, jossa on tarkennettu erittely kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvista kustannuksista sekä muista mahdollisista kustannuksista, jotka aiheutuvat kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta

*Tavoite-/verkkosuunnitelma, mihin hanke kytkeytyy:*

- Kunnan tavoite-/verkkosuunnitelma tai muu vastaava selvitys, mihin hankekohteen kehittäminen perustuu *ja/tai*
- Seudullinen tavoite-/verkkosuunnitelma tai muu vastaava selvitys, mihin hankekohteen kehittäminen perustuu.

*Sitoutuminen kävelyn ja/tai pyöräliikenteen laaja-alaisen edistämiseen:*

- Kunnan Kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämisen strategia, ohjelma tai muu vastaava suunnitelma, jonka toteuttamiseen hanke liittyy *ja/tai*

Seudullinen Kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämisen strategia, ohjelma tai muu vastaava suunnitelma, jonka toteuttamiseen hanke liittyy ja mihin kunta sitoutunut.

Muut pakolliset liitteet:

- Karttaote, johon on merkitty selkeästi hankkeen tarkka sijainti
- Karttaote, jossa on esitetty kunnan maanomistus hankealueella
- Selvitys nimenkirjoitusoikeudesta. Hakemuksen voi allekirjoittaa vain henkilö, jolle on hakijaorganisaation säännöissä annettu nimenkirjoitusoikeus.

## 10. Allekirjoitukset ja hakemuksen lähettäminen

Allekirjoituksellani sitoudun siihen, että:

- hanke sijaitsee kunnan hallinnoimalla maa-alueella,
- vastuu hankkeen suunnittelusta ja rakennuttamisesta, sekä hankkeen valmistuttua kohteen kunnossa- ja ylläpidosta, kuuluu kunnalle sekä
- hanke, mille valtionavusta haetaan, valmistuu ja loppuraportointi maksatushakemuksineen toimitetaan Traficomiiin 31.10.2024 mennessä.

Huom. **allekirjoittajalla tulee olla nimenkirjoitusoikeus.**

Paikka ja aika
Allekirjoitus
Nimen selvennys

Hakemus tulee toimittaa sähköpostilla osoitteisiin [kirjaamo@traficom.fi](mailto:kirjaamo@traficom.fi) ja [kapy.valtionavustus@traficom.fi](mailto:kapy.valtionavustus@traficom.fi) viimeistään **30.9.2022 klo 16.15**. Hakemus on palautettava sähköpostitse. Hakulomake toimitetaan allekirjoitettuna pdf- sekä muokattavana word-dokumenttina ja liitteet esimerkiksi pdf-dokumentteina. Hakulomake voi olla allekirjoitettu sähköisesti. Lähetettävän sähköpostin otsikkona tulee olla "Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma 2022, [hakijataho]".

Päätös asiassa toimitetaan sähköisesti yhteyshenkilölle.