

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen investointiohjelma 2020

Täytetyn hakulomakkeen maksimipituus on 10 sivua (fonttikoko 10). Tutustu hakuohjeeseen ennen hakulomakkeen täyttämistä.

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

Viestintäasioista vastaavan henkilön yhteystiedot

Tuuli Wallenius

tuuli.wallenius@hel.fi

2. Perustiedot hankkeesta

Hankkeen nimi

Kansalaistori-Kaisaniemi jalankulun ja polkupyöräilyn alikulkuyhteys

Minkä maakunnan alueelle hanke sijoittuu?

Uudenmaan maakunnan alueelle

Mihin teemaan tai teemoihin hanke liittyy? (Voit valita useamman)

- Uudet kävelyn ja pyöräilyn reitit kaupunkiseuduilla (työmatkareitit, laatukäytävät)
- Nykyisten kävelyn ja pyöräilyn reittien kehittäminen kaupunkiseudulla
- Matkaketjut, esim. pyöräpysäköinnin kehittäminen

Hankkeen sisällön lyhyt kuvaus

Hankkeessa yhdistetään Helsingin pääratapihan itäpuolella olevat pyöräliikenteen ja jalankulun yhteydet ratapihan länsipuolella oleviin yhteyksiin radan ali tehtävällä uudella hieman yli 200 metriä pitkällä alikululla. Yhteydestä tehdään ns. baanatasoinen laadukas pyöräliikenteen väylä, jossa pyöräväylän rinnalla kulkee koko matkan myös jalkakäytävä.

Hankekokonaisuuteen kuuluu myös HKL:n rakennuttama liityntäpysäköintilaitos polkupyörille johon ei haeta tällä hakemuksella avustusta. Tämä alikulkuhanke kuitenkin mahdollistaa tuon pysäköintilaitoksen rakentamisen ja käytön.

Alueen, jolla hanke toteutetaan ja jota se palvelee, kuvaus (mm. asukkaiden ja työpaikkojen määrä, nykyiset yhteydet, joukkoliikenteen saatavuus)

Helsingin ydinkeskusta päärautatieaseman kohdalla. Suomen vilkkaimpia paikkoja lähes kaikilla mahdollisilla tavoilla tarkasteltuna. Liikenteellisesti paikka joissa junaliikenne,

jalankulku, pyöräliikenne, autoliikenne, raitiovaunuliikenne sekä metroliiikenne 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.

3. Hankkeen perustelut

3a. Miten hanke edistää kävelyä ja pyöräilyä (infrastruktuurin ja houkuttelevuuden parantaminen)?

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.

3b. Miten hanke liittyy kunnan/kaupungin kävelyn ja pyöräilyn edistämisen strategiaan ja tukee sitä?

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

3c. Miten hanke liittyy seudulliseen kävelyn ja pyöräilyn verkostoon/strategioihin ja tukee niitä?

Hanke on osa Helsingin seudun liikenteen laatiman PÄÄVE-verkon (2014) hankelistausta. HSL:n Keskeisten seudullisten yhteyksien kehittämistarveselvityksessä 2017 (PYSYKE) reitin Kalasatama - Matinkylä kehittäminen nostettiin tärkeimmäksi seudulliseksi yhteydeksi. Alikulkuyhteys on keskeisin hanke osuudella.

4. Hankkeen organisointi ja aikataulu

4a. Hankkeen toteuttajaosapuolet (hakijakunta + muut mahdolliset osapuolet)

Helsingin kaupunki

4b. 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.

4c. Hankkeen toteuttamisvalmius: kuvaa suunnitelmavalmius (hankkeen suunnittelu, kaavatilanne), rahoitustilanne (onko kunta sitoutunut hankkeen rahoittamiseen budjetissaan) ja päätöksentekotilanne (mitä päätöksiä tehty ja mitä vaaditaan hankkeen toteuttamiseksi)

Helsingin kaupunginvaltuusto on päättänyt toteuttaa hankkeen. Hanke vaatii rakennusluvan, jota on haettu. Kohteelle on valittu urakoitsija (Destia oy). Tällä hetkellä on käynnissä STK-toteutusmuodolla toteutettavan hankkeen valmistelu- ja kehitysvaihe.

Hankkeen edellyttämä rahoitus on käytettävissä.

4d. Arvioitu toteuttamisaikataulu (kk/vuosi – kk/vuosi). Hankkeen tulee valmistua 31.10.2022 mennessä.

Rakennustyöt alkavat marraskuussa 2020 jonka jälkeen rakennustyöt toteutetaan rataliikenteen mahdollistamassa aikataulussa. Urakoitsijalle on annettu tarjouspyynnössä toteuttaa kohde maaliskuuhun 2023 mennessä, urakoitsija saattaa saada hankkeen toteutettua etuajassa mikäli junaliikenne tämän mahdollistaa.

5. Hankkeen vaikutukset kävelyn ja/tai pyöräilyn määrään ja olosuhteisiin ja hankkeen vaikuttavuus?

5a. Kuvaus hankekohteen käytöstä ja vaikutuksista kävelyn ja/tai pyöräilyn määrään ja kulkutapaosuuteen: nykyinen käyttäjämäärä, käyttäjämäärien lisääntymisennuste (uusien käyttäjien määrä ja ennustettu prosentuaalinen kasvu). Perustele asiantuntija-arvio tai kerro käytetty ennustemenetelmä.

Käyttäjänennuste alikulkuyhteydelle syysarkivuorokautena v.2025 on n. 6000 pp/ vrk. Viikkaimpina ajankohtina käyttäjämääräpotentiaalin on kausivaihteluihin perustuen arvioitu olevan jopa 10 000 pp/vrk. Nykyinen aseman kiertävä Kaivokadun yhteys huomioiden, uusi alikulkuyhteys lisää pyöräliikenteen matkoja reitillä n. 2900 pp/vrk (+190%). Jalankulkijamäärän ennuste on epävarmempi, mutta uutta radan alittavaa yhteyttä ennustetaan käyttävän n. 2800 jk/vrk, joka on samaa luokkaa kuin nykyisellä jalankulkuyhteydellä. Myös vanhan jalankulun alikulkuyhteyden käyttäjämäärän ennustetaan kasvavan nykyisestä.

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. Kuvaus, miten hanke muuttaa kävelyn ja/tai pyöräilyn olosuhteita (laatutasoa, matka-aikaa, sujuvuutta, esteettömyyttä, turvallisuutta, viihtyisyyttä ym. palvelutasotekijöitä)? Miten suuria muutokset ovat? Katso *Hankkeiden vaikutukset ja vaikuttavuus –ohje*.

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 käyttäjämääristä, joten yhteys tulee välittömään tarpeeseen monelle

Uusi yhteys vähentää konflikteja pyöräliikenteen ja jalankulun kesken Helsingin vilkkaimmalla jalankulkualueella Kaivokadulla ja Elielinaukiolla, lisäten 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 poistuesssa.

5c. Kuvaus hankkeen hyötyjen kohdistumisesta: mitä aluetta, käyttäjäryhmiä, matkatarpeita jne. hanke palvelee? Miten suuria nämä hyötyjäkohteet 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.

Uusi yhteys lisää myös saavutettavuutta lähiympäristössä, mahdollistaen mm. Kaisaniemenpuistosta kulun keskustakirjasto Oodiin ilman liikennevaloristeyksissä kulkemista. Hanke parantaa merkittävästi joukkoliikenteen matkaketjujen toimivuutta jalankulku ja pyöräliikenteen näkökulmasta.

5d. Kuvaus hankkeen vaikutuksista ja vaikuttavuudesta. Vaikuttavuus esimerkiksi päästöjen vähentymisenä, hyvinvoinnin lisääntymisenä tai terveyshyötyinä. Katso Hankkeiden vaikutukset ja vaikuttavuus –ohje.

On arvioitu, että vuorokaudessa uuden alikulun myötä tulee 2300 uutta jalankulkumatkaa ja 2900 uutta pyörämatkaa. Hankkeen vaikutukset liikenteen päästöihin-taulukon mukaan hanke vähentäisi liikenteen päästöjä aluksi noin 440 tonnia vuodessa.

5e. Miten esimerkiksi hankkeen käyttöä, vaikutuksia ja vaikuttavuutta arvioidaan ja seurataan ennen hanketta ja sen jälkeen? Katso Hankkeiden vaikutukset ja vaikuttavuus –ohje.

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.

6. Kustannusarvio ja rahoitus

6a. Hankkeen kustannukset (sis. alv. jaoteltuina suunnittelu- ja rakennuskustannukset)

ST-urakoitsija Destian urakkatarjous kohteen toteuttamisesta on 24 846 036,60 euroa (alv 0%). Samassa urakassa toteutetaan myös HKL:n liityntäpysäköintilaitos. Alikulun osuus kustannuksista on **21 165 142 euroa (alv 0%)** johon haetaan valtionavustusta.

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

6b. Rakentamis- ja suunnittelukustannusten rahoitus (sis. alv.)

Rahoittava taho	Summa (euroa)
Hakijakunnan/-kaupungin oma rahoitus	20 044 776
Muiden kuntien/kaupunkien rahoitus (erottele kunnittain)	
EU-tuki	
Muu julkinen rahoitus (erittele tahot):	
Yksityinen rahoitus (erittele tahot):	
Valtionavustus: haettu määrä (maksimissaan 50 % kunnan/kaupungin kustannuksista)	6 200 000
Yhteensä	26 244 776

7. Liitteet

Hankkeiden arviointiin vaikuttavat liitteet:

- Hankkeen vaikutukset liikenteen päästöihin (Excel)
- Yleiskartta kohteesta, josta ilmenee hankkeen sijainti (sis. tieosoitteen)
- Hanke- tai yleissuunnitelman tasoinen suunnitteluasiakirja hankkeesta (sis. kustannukset, vaikutukset ja tekniset mitoitusratkaisut)
- Tarkennettu hankkeen kustannusarvio
- Nimenkirjoitusoikeus
- Hankkeen liittyminen seudulliseen tavoiteverkkoon ja/tai seudullisiin kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tavoitteisiin
- Kunnan tai kaupungin Kävelyn ja/tai pyöräilyn edistämishjelma tai muu vastaava kävelyn ja pyöräilyn strategia, jonka toteuttamiseen hanke liittyy:

Muut liitteet:

- Vapaaehtoiset liitteet (esim. Työohjelma tai hankesuunnitelma), ei vaikutusta arviointiin.

Vakuutan hakemuksessa ja sen liitteissä annetut tiedot oikeiksi. **Allekirjoittavalla henkilöllä pitää olla nimenkirjoitusoikeudet.**

Paikka ja aika Helsinki 29.9.2020
Allekirjoitus
Nimen selvennys Silja Hyvärinen

Hakemus tulee toimittaa sähköpostilla osoitteisiin kirjaamo@traficom.fi ja kapy.valtionavustus@traficom.fi viimeistään **30.9.2020 klo 16.15**. Hakemus on palautettava sekä sähköpostitse allekirjoitettuna skannattuna pdf- dokumenttina että muokattavana dokumenttina (word, excel). Lähetettävän sähköpostin otsikkona tulee olla "Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen investointiohjelma, valtionavustus 2020, [hakijataho]".

Päätös asiassa toimitetaan sähköisesti yhteyshenkilölle.