

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
Helsingin kaupunki, Kaupunkiympäristön toimiala
Postiosoite
Työpajankatu 8, PL 58214 Helsingin kaupunki

Yhteyshenkilö
Anna Tienvieri
Yhteyshenkilön sähköpostiosoite
anna.tienvieri@hel.fi
Yhteyshenkilön puhelinnumero
040 543 5601
Viestintäasioista vastaavan henkilön yhteystiedot
Tuuli Wallenius, tuuli.wallenius@hel.fi, 040 6743828
Sari Korolainen sari.korolainen@hel.fi, 040 8220734

2. Perustiedot hankkeesta

Hankkeen nimi

Caloniuksenkadun ja Runeberginkadun (välillä Töölöntori – Mannerheimintie),
Ruusulankadun ja Helsinginkadun (välillä Kaarlenkatu – Sturenkatu), Kaarlenkadun ja
Läntisen Brahenkadun rakentaminen - lyhennettynä **CRH-hanke**

Minkä maakunnan alueelle hanke sijoittuu?

Uusimaa

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

CRH-hankkeessa rakennetaan Caloniuksenkadulle, Runeberginkadulle ja Helsinginkadulle kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetila 2025 - suunnitelman mukaiset yksisuuntaiset pyörätiet. Jalankulun järjestelyitä muutetaan selkeämmiksi. Lisäksi parannetaan julkisen liikenteen sujuvuutta (erit. raitiolinja 8) parantamalla raidegeometriaan ja erottelemalla raitiovaunuliikenne ajoneuvoliikenteestä. Lisäksi raitiovaunupysäkkejä järjestetään uudelleen toimivammaksi kokonaisuudeksi. Samalla uusitaan laajasti kadun alla olevaa kunnallistekniikkaa, kuten vesi- ja viemäriputkia, kaukolämpö sekä sähkö- ja telekaapeleita.

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

Caloniuksenkatu on vilkas kokoojakatu, joka sijaitsee Etu-Töölön kaupunginosassa. Katu palvelee tällä hetkellä pääasiassa kaupungin sisäistä auto- ja raitiovaunuliikennettä. Caloniuksenkatu on osa kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkkosuunnitelmaa, jossa Caloniuksenkadulle on merkitty yksisuuntainen pyöräliikenteen järjestely kumpaankin suuntaan Mechelininkadulta Runeberginkadulle. Tällä hetkellä Caloniuksenkadulla ei ole erillisiä pyöräliikenteen järjestelyitä. Ajoneuvoliikenteen määrä suunnittelualueella on noin 10 400 autoa ja raitiovaunua vuorokaudessa. Caloniuksenkadulla kulkee raitiolinja 8. Raitioliikenteellä ei ole omia kaistoja, mikä heikentää linjan luotettavuutta ja nopeutta.

Runeberginkatu on vilkas kokoojakatu, joka sijaitsee Taka-Töölön kaupunginosassa. Kadulla kulkee 12 300 autoa ja raitiovaunua vuorokaudessa. Myös pyörä- ja jalankulkuliikenne on ajoittain vilkasta. Kadulla on myös läpikulku- ja raitiotieliikennettä ja katuosuudella liikennöi bussilinja. Kadulla ei nykyisin ole erillisiä pyöräliikenteen järjestelyitä, vaan pyöräily tapahtuu ajoradalla.

Helsinginkatu on kokoojakatu, joka sijaitsee Alppiharjun kaupunginosassa. Kadulla kulkee n. 5000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Helsinginkadulla on nykyisin kaksisuuntaiset pyörätiejärjestelyt. Pyöräliikenteen olosuhteita parannetaan Helsinginkadulla rakentamalla katuosuudelle kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetila 2025 -suunnitelman mukaiset yksisuuntaiset pyörätiet.

Hanke sijoittuu siis Etu- ja Taka-Töölön sekä Alppiharjun kaupunginosien alueelle. Töölössä on kokonaisuudessaan n. 30 000 asukasta ja 20 000 työpaikkaa. Alppiharjussa on n. 12 000 asukasta ja osana isompaa Kallion, Sörnäisen ja Alppiharjun aluetta noin 30 000 työpaikkaa.

Koko urakka-alueen läpi kulkee raitiolinja 8 reitti, jonka sujuvoittamiseen koko tähtää.

3. Hankkeen perustelut

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

Caloniuksenkadulla ja Runeberginkadulla pyöräliikenne on nykytilanteessa sijoitettu ajoradalle eikä suuresta liikennemäärästä johtuen se ole kovin houkuttelevaa tai turvallista. Uudet yksisuuntaiset pyörätiet tekevät pyöräilyä ja jalankulusta turvallisempaa. Helsinginkadulla pyöräliikennejärjestelyt muuttuvat yksisuuntaisiksi. Uudet ja parannetut pyörätiejärjestelyt laajentavat kantakaupungin pyöräliikenteen verkon kattavuutta ja yhdenmukaisuutta, parantaen näin alueellista saavutettavuutta polkupyörällä.

Jalankulusta selkeästi erotellut pyöräliikenteen järjestelyt parantavan jalankulun viihtyisyyttä ja turvallisuutta.

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

Helsingin kaupungin strategiassa "Maailman toimivin kaupunki" yhtenä tavoitteena on ottaa modernia ilmastovastuuta. Liikenteen päästövähennyksiä toteutetaan koko Helsingin liikennejärjestelmässä niin pyöräilyn ja kävelyn suosiota lisäämällä kuin sähköautojen, sähköbussien ja raidejoukkoliikenteen osuutta nostamalla.

Hanke on osa Helsingin Pyöräilyn edistämishjelman (KH 1/2014) toimenpiteitä 5 (Verkko kattavaksi) sekä juuri päätöksenteossa olevaa Pyöräiliikenteen kehittämissuunnitelma 2020-2025:n (KYLK 05/2020) toimenpidettä 5 (Väylien toteuttamissuunnitelma). Caloniuksenkatu, Runeberginkatu ja Helsinginkatu sisältyvät Helsingin kantakaupungin pyöräiliikenteen tavoiteverkkoon 2025.

Helsingin pyöräiliikenteen kehittämissuunnitelman ylläpito on "Helsinki on kaiken ikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki – pyöräiliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä". Tämä edellyttää kattavat ja turvalliset pyöräilyolosuhteet, joiden käyttöön asukkaita kannustetaan. Kehittämissuunnitelman alarajana on, pyöräiliikenteelle on suorat ja sujuvat reitit, joilla on selkeät risteysjärjestelyt ja jalankulun ja pyöräiliikenteen laadukas erottelu.

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

Runeberginkadulle ja Helsinginkadulle rakennettavat pyörätiet ovat osa HSL:n Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatuikäytävien määrittely -työssä (HSL, 2012) rakennettavaksi esitettyjä seutureittejä.

4. Hankkeen organisointi ja aikataulu

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

Hanke toteutetaan yhteisrakentamishankkeena Helsingin kaupungin, Helsingin kaupungin liikelaitoksen, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY:n, Helen Oy:n, Helen sähköverkko Oy, Auris Kaasunjakelu Oy ja eri teleoperaattoreiden kanssa.

4b. Osapuolten vastuut (jos mukana on useampia tahoja, kuvaa, kuka vastaa mistäkin)

- Helsingin kaupungille kuuluu kadun rakennekerrokset, kadun pintarakenteet, varusteet ja kalusteet, valaistus
- Helsingin seudun ympäristöpalvelut – kuntayhtymä HSY vastaa vesi- ja viemäriinjojen rakentamisesta.
- Helsingin liikennelaitos HKL vastaa raitioteiden korjauksesta
- Helen sähköverkko vastaa sähkökaapeleista.
- Helen Oy vastaa kaukolämmön ja -kylmän rakentamisesta.
- Teleoperaattorit (DNA, Telia, Elisa, Cinia Cloud)) vastaavat telekaapeleista.
- Auriskaasujakelu Oy vastaa kaasuverkon rakentamisesta.

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)

Kohteen rakennussuunnitelmat ovat valmiit ja toteutukselle on varattu rahoitus vuosille 2020-2022. Rakennusurakka on kilpailutettu ja urakoitsija (Louhintahiekka Oy) työlle valittu. Urakka toteutetaan projektinjohtourakkana (PJU), jossa ennen rakentamisen aloittamista on n. 3 kuukauden kehitysvaihe. Rakentaminen on alkamassa marraskuussa 2020.

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

1.11.2020 – 31.10.2022

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 lisääntymisenuste (uusien käyttäjien määrä ja ennustettu prosentuaalinen kasvu). Perustele asiantuntija-arvio tai kerro käytetty ennustemenetelmä.

Runeberginkadulla on nykyään noin 150 pp/vrk. Käyttäjäennuste koko Runeberginkadulle syysvuorokautena vuodelle 2025 on n. 1150 pp/vrk. Uudet pyöräliikenteen järjestelyt tulevat lisäämään pyöräliikennettä kadulla noin n. 1000 pp/vrk (+760%). Jalankulkijamäärän ennuste on epävarmempi ja niiden ennustetaan pysyvän ainakin nykyisellä tasolla, n. 3400-4400 jk/vrk.

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.*

Pyöräliikennejärjestelyjen parantaminen parantaa ennen kaikkea jalankulun miellyttävyyttä, kun pyöräliikenteelle osoitetaan oma selkeästi ajoradasta sekä jalkakäytävästä eroteltu väylä. Uusi yhteys vähentää konflikteja pyöräliikenteen ja jalankulun kesken, lisäten näin turvallisuutta ja viihtyisyyttä merkittävästi.

Pyöräliikenteen turvallisuus ja miellyttävyys paranevat reitin kulkiessa autoliikenteestä erotettuna. Runeberginkadun pyöräliikennejärjestelyt tulevat lisäksi muodostamaan uuden suoran ja sujuvan yhteyden Töölön ja Kampin välille.

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 läntisen kantakaupungin läpi kulkeville. Suurin potentiaali on välillä Töölö - Kamppi. Hanke lisää pyöräliikenteen potentiaalia etenkin työmatkaliikenteessä, jonka osuus mallin mukaisessa ennustetilanteessa on 51 % matkoista.

Uusi yhteys lisää myös saavutettavuutta lähiympäristössä, mahdollistaen mm. Töölöntorilta kulun Kampintorilla ilman kiertoa joko Mannerheimintien tai Mechelininkadun kautta.

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

On arvioitu, että vuorokaudessa uusien pyöräliikenteen järjestelyjen myötä tulee 1000 uutta pyörämatkaa. Jalankulkumatkojen ennakoidaan pysyvän ainakin nykyisellä tasolla, mutta läntisen kantakaupungin raitioteiden kehittämisen myötä myös ne voivat lähteä selvään kasvuun osana matkaketjuja. Hankkeen vaikutukset liikenteen päästöihin-taulukon mukaan hanke vähentäisi liikenteen päästöjä aluksi noin 90 tonnia vuodessa.

Pyöräliikenteen kulkutapaosuuden kasvulla on myönteisiä vaikutuksia muun muassa ihmisten fyysiseen aktiivisuuteen ja sitä kautta terveydenhuollon kustannuksiin, kaupunkikuvaan, liikenteen tilantarpeeseen, ilmanlaatuun ja meluun. Vuonna 2014 Helsingin kaupungin laatiman Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä-selvityksen mukaan Hyöty-kustannussuhteet ovat moninkertaiset tavanomaisiin tiehankkeisiin verrattuna hyöty-kustannussuhteen ollessa lähellä kahdeksaa.

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

Nykyisin Runeberginkadun reitin pyöräliikenteen ja jalankulun määriä lasketaan säännöllisesti käsilaskennoin. Pyöräliikenteen ja jalankulun määriä tullaan laskemaan rakentamisen jälkeen käsilaskennoin ja automaattisten laskimien lisäämistä harkitaan.

6. Kustannusarvio ja rahoitus

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

Kustannusarvio Helsingin kaupungin osuudesta

- | | |
|--|-----------------|
| • Caloniuksenkatu | 641 200 euroa |
| • Runeberginkatu (sis. Ruusulankatu) | 939 400 euroa |
| • Helsinginkatu (sis. Kaarlenkatu ja Läntinen Brahen katu) | 1 651 600 euroa |

Helsingin kaupungin osuus yhteensä 3 232 200 euroa (alv. 0%)

4 008 000 (sis. alv 24 %)

Suunnittelukustannukset (474 000 euroa alv. 24 %) ovat syntyneet ennen syyskuuta 2020 ja niihin ei haeta valtionavustusta.

Koko rakennushankkeen kustannusarvio sisältäen kohdassa 4 lueteltujen muiden tilaajien kustannukset ilman tilaajatehtäviä ovat **14 622 000** (alv. 24 %). Tilajatehtävineen kustannusarvio on **18 233 500** euroa (alv. 24 %). Hakemuksen liitteinä oleva kustannusarvio sisältää koko hankkeen kustannusarvion.

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

Rahoittava taho	Summa (euroa)
Hakijakunnan/-kaupungin oma rahoitus	2 004 000 euroa (alv. 24%)
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)	2 004 000 euroa (alv. 24%)
Yhteensä	4 008 000 (alv. 24 %)

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:
Helsingin kaupungin pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma 2020-2025

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.