

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma, hakulomake 2021

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksiin liittyvät ohjeet ja tukimateriaalit 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).

1. Hakijan tiedot

Kunta tai kaupunki
Helsinki, kaupunkiympäristön toimiala
Postiosoite
Työpajankatu 8, PL 58214 Helsingin kaupunki
Yhteyshenkilö
Jari Hurskainen
Yhteyshenkilön sähköpostiosoite
jari.hurskainen@hel.fi
Yhteyshenkilön puhelinnumero
040 1916385

2. Perustiedot hankkeesta

2a. Hankkeen nimi
Itäbaana välillä Suunnittelijankatu-Valurinkatu

2b. Minkä maakunnan alueelle hanke sijoittuu?
Uusimaa

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

- Uuden jalankulun ja/tai pyöräliikenteen yhteyden rakentaminen. Rakennettavan väylän/osuuden pituus (km): 0,4
- Nykyisen jalankulun ja/tai pyöräilyväylän laadun parantaminen. Parannettavan väylän pituus (km): 0,6
- 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):

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

Kyllä, hanke sisältää uuden baanasillan rakentamisen

3. Hankkeen sisältö, hankealue ja hyötyjen kohdentuminen

3a. Hankkeen sisällön lyhyt kuvaus

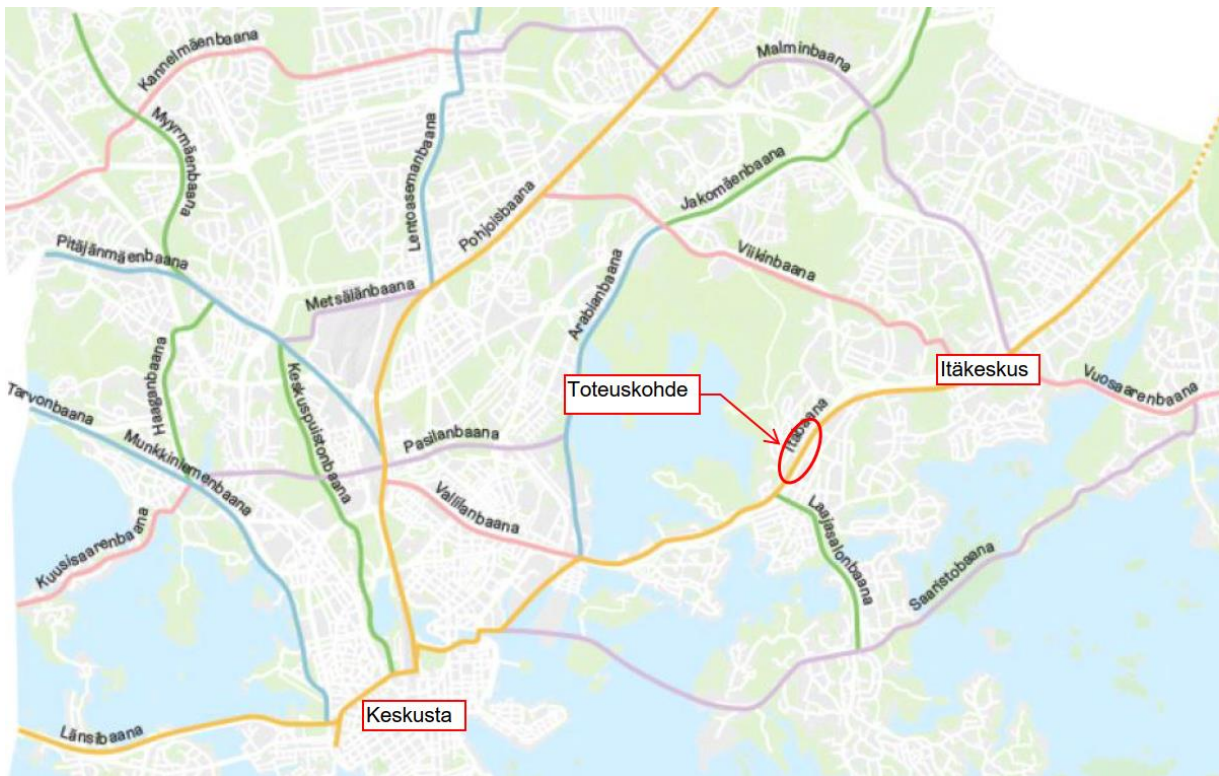
Keskustan ja Itä-Helsingin välisen pyöräliikenteen runkoväylän (Itäbaanan) osan rakentaminen noin kilometrin matkalle. Linjaus perustuu laadittuun baanaverkkoon ja Itäbaanan alustavaan yleissuunnitelmaan.

3b. Kuvaus alueesta ja liikenneympäristöstä, missä hankekohde sijaitsee (esim. rakennetun alueen tiiviys, toiminnot ja palvelut, nykyiset yhteydet ja joukkoliikenteen saatavuus)

Tämä osa Itäbaanasta yhdistää Länsi-Herttoniemen ja Herttoniemen yritysalueen. Baana sijoittuu lähes koko matkaltaan puistoalueelle nimeltään Oravapuisto. Kohde rajautuu idässä metrorataan ja lännessä puisto- sekä pientaloalueeseen. Suunnittelualueen eteläpäässä sijaitsee Herttoniemen metroasema ja bussiterminaali. Pohjoispäässä kohde päättyy Herttoniemen yritysalueen keskelle.

3c. Kuvaus hankkeen hyötyjen kohdentumisesta: mitä käyttäjäryhmiä, matkatarpeita jne. hanke ensisijaisesti palvelee? Miten suuria nämä käyttäjäryhmät ovat?

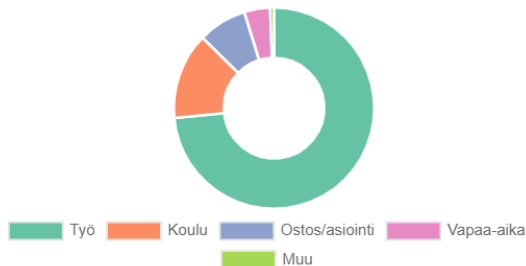
Hanke parantaa merkittävästi pyöräliikenteen sujuvuutta Helsingin keskustan ja Itä-Helsingin välillä. Tämä osa Itäbaanasta tulee liittymään Herttoniemen metroasemalla ja Valurinpuistossa muihin Itäbaanan osiin, jotka toteutetaan lähivuosina. Osa kerrallaan, kun Itäbaanaa rakennetaan, tulee yhteydestä hyötymään Vartiokylän ja Mellunkylän suuret kaupunginosat, joissa mm. Itäkeskus sijaitsee. Baanat vastaavat erityisesti pitkämatkaisen (5-20 km) pyöräliikenteen kysyntään. Tämä baanaosuus tulee olemaan



osa sujuvinta pyöräliikenteen reittiä Helsingin keskustan ja Itäkeskuksen välillä, jonka vuoksi sen merkitys koko kaupungin pyöräliikenteelle on suuri.

Helsingin pyöräliikenteen Brutus-ennustemallin mukaan nykyinen pyöräliikennemäärä Oravapuistossa on noin 840 pyöräilijää vuorokaudessa. Valtaosa matkoista on työ- ja opiskelumatkoja.

Trip type distribution [↓](#)



4. Hankkeen perustelut

4a. Miten hanke kehittää jalankulun ja/tai pyöräliikenteen olosuhteita. Kuvaa lyhyesti rakennettavan infrastruktuurin laadun kannalta olennaiset hankkeessa noudatettavat periaatteet, tehtävät ratkaisut ja järjestelyt ml. rakennettava väylä- tai telinetyyppi ja mitoitus tiedot. (Huom. pyörätelineiden osalta voi hakuvaiheessa esittää esim. kriteerit, millä telinetyyppi valitaan). *Katso hakijan tukimateriaali Laadukas infra ja termistö.*

Hankkeessa pyöräliikenteen olosuhteita parannetaan olemassa olevalla yhteydellä sekä rakennetaan kokonaan uusi osuus pyöräväylää Helsingin nykyisten pyöräliikenteen baanastandardien mukaisesti. Laadukkaat pyöräliikenteen järjestelyt parantavat pyöräliikenteen turvallisuutta, miellyttävyyttä ja houkuttelevuutta tarjoten jalankulusta selkeästi erotellun 4,0 m leveän pyöräväylän Helsingissä hyväksytyjen tavoitteiden mukaisesti, joihin on sitouduttu. Jalankulku hyötyy samaten merkittävästi selkeästä kulkumuotojen erottelusta. Baanalinjaus alittaa metroradan ja Itäväylän Valurinkadun alikulussa. Sitä madalletaan, jotta saavutetaan riittävä alikulkukorkeus kunnossapitokalustolle.

4b. Miten hanke lisää jalankulun ja/tai pyöräilyn houkuttelevuutta? (Esim. hankkeen vaikutukset matka-aikaan, sujuvuuteen, turvallisuuteen, viihtyisyyteen, esteettömyyteen). *Katso hakijan tukimateriaalit Laadukas infra ja termistö sekä Hankkeiden vaikutukset ja vaikuttavuus.*

Pyöräliikenteen reitin laatu ja matka-aika paranevat, kun pyörätiet toteutetaan riittävän leveiksi ja muut liikennemuodot erotellaan asianmukaisesti, risteämiset autoliikenteen kanssa minimoidaan ja pyöräliikenne osoitetaan etuajo-oikeutetuksi, riittävät näkemät katsotaan kuntoon, linjauksen pituusprofiili toteutetaan suotuisaksi ja reitin seurattavuus helpoksi. Talvikunnossapito huomioidaan jo suunnittelussa, mikä mahdollistaa harjasuolauksen käyttämisen. Mahdollisesti liukkaudentorjuntamateriaalia sisältävät sulamisvedet hoidetaan niin, ettei niistä ole haittaa ympäröivälle luonnolle.

Jalankulun olosuhteet paranevat entistä paremman jalankulun ja pyöräliikenteen erottelun kautta. Puistoa ehostetaan muuttuvien jalankulkuyhteyksien yhteydessä ja sinne lisätään penkkejä ja roska-astioita. Puistoon toteutetaan kohde- ja gobo-valaistuksella myös elämyksellisyyttä, mikä lisää kohteen persoonallisuutta ja viihtyvyyttä.

4c. 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.

Helsingin pyöräliikenteen kehittämisohjelman 2020-2025 (Kaupunginhallitus 11/2020) ylätavoite on "Helsinki on kaiken ikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki – pyöräliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä". Tämä edellyttää kattavat ja turvalliset pyöräilyolosuhteet, joiden käyttöön asukkaita kannustetaan. Kehittämisohjelman alatavoitteena on, pyöräliikenteelle on suorat ja sujuvat reitit, joilla on selkeät risteysjärjestelyt ja jalankulun ja pyöräliikenteen laadukas erottelu. Hanke liittyy toimenpiteeseen 5 (Väylien toteuttamisohjelma). Hanke on osa myös aikaisemman Helsingin Pyöräilyn edistämishjelman (KH 1/2014) toimenpiteitä 5 (Verkko kattavaksi).

Itäbaanan toteuttaminen välillä Suunnittelijankatu-Valurinkatu liittyy yllämainittuihin tavoitteisiin todella tiiviisti. Hanke kytkeytyy Itäbaanan kokonaisuuteen, joka valmistuessa tulee yhdistämään koko itäisen Helsingin kantakaupunkiin jatkuvalla laadukkaalla yhteydellä. Baanan suunnittelussa on ollut lähtökohtana selkeä ja suora linjaus, jossa on pyöräliikenteen määriin sopivat ratkaisut. Risteämiset muiden kulkumuotojen kanssa on voitu välttää kokonaan lukuun ottamatta suojateitä avain kohteen alussa ja lopussa.

4d. Miten hankekohde kytkeytyy kunnan jalankulun ja/tai pyöräliikenteen tavoiteverkko- tai muuhun suunnitelmaan tai selvitykseen (esim. pyöräpysäköinnin kehittämissuunnitelma)?

Kaupungin tavoitteena on toteuttaa 130 kilometrin mittainen baanaverkosto, joka kytkeytyy luontevasti osaksi koko kaupungin kattavaa parhaiden käytäntöjen mukaan toteutettavaa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa. Tämä baanaosuus tulee olemaan tärkeä osa sitä. Hanke toimii pyöräliikenteen pääreitteinä keskustan ja Itäkeskuksen välillä. Baanojen merkitys pyöräliikenteen edistämisessä on suuri. Baanat on sisällytetty yleiskaavaan, jotta ne voidaan huomioida suunnittelussa aina kaavoituksesta lähtien.

4e. Miten hanke liittyy seudulliseen kävelyn/jalankulun ja/tai pyöräliikenteen edistämistrategiaan ja/tai tavoiteverkkoon ja tukee niitä?

Rakennettavat pyörätiet ovat osa HSL:n Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien määrittely -työssä (HSL, 2012) rakennettavaksi esitettyjä seutureittejä.

5. Hankkeen organisointi ja aikataulu

5a. Hankkeen toteuttajaosapuolet (hakijakunta + muut mahdolliset osapuolet)

Helsingin kaupunki, Helsingin seudun ympäristöpalvelut – kuntayhtymä HSY, Helen sähköverkko, Telia Finland Oyj ja Elisa Oyj

5b. Osapuolten vastuut (jos mukana on useampia tahoja, kuvaa, kuka vastaa mistäkin)

- Helsingin kaupungille kuuluu baanau ja jalkakäytävien rakennekerrokset, pintarakenteet, kadun kuivatusjärjestelyt, taitorakenteet, liikenteenohjaus, varusteet ja kalusteet sekä valaistus
- HSY vastaa uusien vesihuoltorunkolinjojen suunnittelu- ja toteutuskustannuksista
- Helen sähköverkko, Telia Finland Oyj ja Elisa Oyj vastaavat suojauputkien ja kaapelikaivojen suunnittelusta- ja toteutuskustannuksista

5c. Hankkeen toteuttamisvalmius: kuvaa suunnitelmavalmius (hankkeen suunnittelu, kaavatilanne), rahoitustilanne (onko kunta sitoutunut hankkeen rahoittamiseen budjetissaan) ja päätöksentekotilanne (mitä päätöksiä tehty ja mitä vaaditaan hankkeen toteuttamiseksi)

Hankkeen rakennussuunnitelmat ovat tilaajan ja ulkopuolisen taitorakenteiden tarkastajan tarkastusta vaille valmiit. Kohteen puistosuunnitelma on hyväksytty 20.10.2020 Kaupunkiympäristölautakunnassa, jota ennen puistosuunnitelma on ollut esillä ja nähtävillä.

Toteutusta esitetään vuoden 2022 talousarvioon vuosille 2022-2023. Valtuusto hyväksyy talousarvion loppuvuodesta 2021.

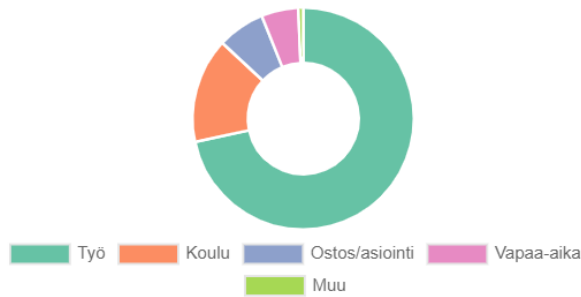
5d. Arvioitu toteutusaikataulu (kk/vuosi – kk/vuosi). Hankkeen tulee valmistua ja loppuraportointi maksatushakemuksineen tulee olla toimitettuna Traficomiiin 31.10.2023 mennessä.

04/2022 – 08/2023

6. Hankkeen vaikutukset kävelyn ja/tai pyöräilyn määriin ja hankkeen vaikuttavuus

6a. Kuvaus hankekohteen tai -alueen nykyisistä kävely- ja/tai pyöräilymääristä ja kulkumuotojakaumasta sekä hankkeen kautta tavoiteltava muutos (uudet käyttäjät). Kerro käytetty laskentatapa ja arviointimenetelmä sekä perustelee asiantuntija-arvio. Kerro myös aikajänne, millä muutosta tavoitellaan. *Katso hakijan tukimateriaali Hankkeiden vaikutukset ja vaikuttavuus.*

Helsingin pyöräliikenteen Brutus-ennustemallin mukaan nykyinen pyöräliikennemäärä Oravapuistossa on noin 840 pyöräilijää vuorokaudessa. Ennusteessa vuodelle 2025 pyöräliikennemäärät kasvavat hankeosuudella 2500 pyöräilijään vuorokaudessa, tarkoittaen noin 1700 uutta pyörällä tehtyä matkaa (+298%) vuoteen 2025 mennessä. Valtaosa matkoista on työ- ja opiskelumatkoja. Kasvun edellytyksenä on nykyisten suunnitteluperiaatteiden ja asetettujen tavoitteiden mukaisten infraratkaisujen toteuttaminen rakennettuun ympäristöön.



Tämä hanke edistää osaltaan Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020-2025 yllätyötettä, joka on: Helsinki on kaiken ikäisille sopiva ympärivuotinen pyöräilykaupunki – pyöräliikenteen kulkutapaosuus on vähintään 20 % vuoteen 2035 mennessä.

6b. Kuvaus hankkeella tavoiteltavista muista vaikutuksista ja vaikuttavuudesta (vaikuttavuus esimerkiksi päästöjen vähentymisenä, terveyshyötyinä ja hyvinvoinnin lisääntymisenä). *Katso hakijan tukimateriaali Hankkeiden vaikutukset ja vaikuttavuus.*

Pyritään pyöräliikenteen kulkutapaosuuden suurenemiseen koko kaupungin laajuisesti. Lisäksi paikallisemmin vaikutuksia seurataan liikennelaskentojen avulla. Laskentoja on tehty ennen hanketta ja laskentoja tullaan tekemään hankkeen valmistumisen jälkeen.

Handshake -hankkeen Bikenomics -analyysissä on arvioitu, että uusista jalankulun ja pyöräliikenteen matkoista 33 % olisi henkilöautoilusta siirtyneiden osuus.

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.

6c. Miten hankekohteen käyttöä seurataan sekä hankkeen vaikutuksia ja vaikuttavuutta arvioidaan hankkeen valmistumisen jälkeen (esim. laskennat, pysyvät mittauspisteet ja/tai kohdennetut liikkumiskyselyt tai -tutkimukset)? *Katso hakijan tukimateriaali Hankkeiden vaikutukset ja vaikuttavuus.*

Baanaosuudelle harkitaan automaattisen pysyvän pyöräliikenteen laskurin sijoittamista. Päätös tehdään ennen kohteen rakentamisen käynnistymistä. Myös käsilaskentoja voidaan toteuttaa mm. jalankulun määrien selvittämiseksi.

7. 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.

7a. Hankkeen kustannukset (jaoteltuina suunnittelu- ja rakennuskustannuksiin)

Suunnittelukustannukset: 334 510 e (syntyneet ennen hakuaikaa)

Taitorakenteiden rakennussuunnitelmien ulkoisen tarkastuksen hinta-arvio: 10 000 e

Rakentamisen kustannusarvio: 3 683 327 e

7b. Hankkeen rahoittajatahot ja kustannusosuudet (suunnittelu ja rakentaminen)

Rahoittava taho	Summa (euroa)
Hakijakunnan/-kaupungin oma rahoitus	2 181 173,5
Muiden kuntien/kaupunkien rahoitus (erittele kunnittain)	-
EU-rahoitus	-
Muu julkinen rahoitus (erittele tahot):	-
Yksityinen rahoitus (erittele tahot):	-
Valtionavustus: haettava määrä (maksimissaan 50 % kunnan/kuntien kustannuksista)	1 846 663,5
Yhteensä	4 027 837

8. Liitteet

Hankkeiden arviointiin vaikuttavat liitteet:

- Hanke- tai yleissuunnitelman tasoinen suunnitteluasiakirja hankkeesta (sis. tekniset mitoitustiedot ym. olennaiset laatu- ja palvelutasotekijöitä kuvaavat tiedot)
- Arvio hankkeen vaikutuksista liikenteen päästöihin (Excel-laskelma)
- Tarkennettu hankkeen kustannusarvio

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:

- Ote kunnan yleiskartasta, johon on merkitty hankkeen tarkka sijainti (sis. tieosoitteen)
- Selvitys nimenkirjoitusoikeudesta. Hakemuksen voi allekirjoittaa vain henkilö, jolle on hakijaorganisaation säännöissä annettu nimenkirjoitusoikeus.

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 31.10.2023 mennessä.

Huom. **allekirjoittajalla tulee olla nimenkirjoitusoikeus.**

Paikka ja aika Helsinki 31.8.2021
Allekirjoitus
Nimen selvennys

Hakemus tulee toimittaa sähköpostilla osoitteisiin kirjaamo@traficom.fi ja kapy.valtionavustus@traficom.fi viimeistään **31.8.2021 klo 16.15**. Hakemus on palautettava sähköpostitse allekirjoitettuna pdf- dokumenttina ja hakulomake sekä vaikutukset liikenteen päästöihin -laskelma myös muokattavina dokumentteina (word, excel). Lähetettävän sähköpostin otsikkona tulee olla "Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma, valtionavustushaku 2021, [hakijataho]".

Päätös asiassa toimitetaan sähköisesti yhteyshenkilölle.