

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

Kaupunkiliikenne Oy, Eva Lodenius

Yhteyshenkilön sähköpostiosoite

eva.lodenius@kaupunkiliikenne.fi

Yhteyshenkilön puhelinnumero

040 7570961

2. Perustiedot hankkeesta

2a. Hankkeen nimi

Kaisantunnelin pyöräpysäköintikeskus

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):
- 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): Yksi kohde, pyöräpaikkojen määrä on yhteensä 1100-1300
- 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)?

Kyllä. Hanke sijoittuu Helsingin päärautatieaseman ratapihan alittavan Kaisantunnelin yhteyteen maan alle.

3. Hankekohteen ja ympäröivän alueen kuvaus

3a. Kuvaus alueesta ja hankkeen sijainnista; liikenneverkosta ja maankäytöstä sekä niiden kehitystä tulevaisuudessa sekä liikkumistarpeista ja liikkujaryhmistä
Hanke sijaitsee Helsingin ydinkeskusta päärautatieaseman kohdalla. Sijainti on liikenteellinen vilkas solmukohta, jossa junaliikenne, jalankulku, pyöräliikenne, autoliikenne, raitiovaunuliikenne sekä metrolinjat kohtaavat ja sadat tuhannet ihmiset kulkevat päivittäin. Rautatien kohdalla sijaitsee vilkas lähibusseja, yksi Suomen vilkkaimmista metroasemista ja se on useiden raitiolinjoiden reitin varrella. Päärautatieasema on myös yksi kaukojunaliikenteen tärkeimmistä asemista.

Helsingin keskustassa, rautatieaseman läheisyydessä on merkittävä määrä palveluja sekä työpaikkoja. Helsingin keskustavision (kaupungin yleiskaavaa tarkentava maankäytön ja liikenteen suunnittelun pohjaksi laadittu tulevaisuuskuva), on laadittu vuonna 2021. Helsingin liikekeskustan ja kantakaupungin alueelle Helsingin keskustaan kaavaillaan lisää asuntoja sekä toimitiloja yrityksille. Kaupunki haluaa myös parantaa keskustan viihtyisyyttä ja toimivuutta. Muun muassa Elielinaukiolle suunnitellaan uudisrakentamista, pääasiassa liike- ja toimitilarakentamista.

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

Rautatieaseman liityntäpyöräpysäköinnin nykytila ei vastaa Helsingin asettamia tavoitteita pyöräliikenteen edistämisen osalta, eikä kannusta kaupunkilaisia käyttämään kestäviä kulkumuotoja liikenteessä. Rautatieasemalla on tällä hetkellä 134 (vuoden 2021 tilanne) liityntäpyöräpysäköintipaikkaa, joiden käyttöaste vuoden 2021 laskennassa oli 147 %. Rautatieaseman ympäristössä on noin 600 muuta yleistä pyöräpysäköintipaikkaa. Nämä eivät kaikki ole laatukriteereiltään nykyaikaisia eikä kapasiteetti riitä täyttämään edes nykytarvetta. Pyöräpysäköintikeskus vastaa akuuttiin liityntäpyöräpysäköintipulaan Helsingin rautatieasemalla ja näin ollen mahdollistaa valmistuttuaan merkittävän määrällisen ja laadullisen lisäyksen nykyiseen liityntäpysäköinti tilanteeseen aseman seudulla.

Päärautatieaseman saavutettavuus paranee Kaisantunnelin myötä ja pyöräpysäköintikeskus täydentää joukko- ja pyöräliikennettä yhdistävää matkaketjua. Alikulun yhteydessä olevassa pyöräpysäköintikeskuksesta tulee olemaan nopea pääsy rautatieaseman laitureille ja näin ollen se parantaa olennaisesti joukkoliikenteen saavutettavuutta.

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 mitoitus tiedot. (Huom. pyörätelineiden osalta voi hakuvaiheessa esittää esim. kriteerit, millä telinetyyppi valitaan).

Pyöräpysäköintikeskus rakennetaan osaksi Kansalaistorilta Kaisaniemeen rakentuvaa kävelyn ja pyöräilyn alikulku-yhteyttä eli Kaisantunnelia. Helsingin kaupunkiympäristön

toimiala KYMP vastaa tunnelihankkeesta. Yhteydestä tehdään laadukas pyöräliikenteen väylä, jossa pyöräväylän rinnalla kulkee koko matkan myös jalkakäytävä. Kaisantunnelin hankekokonaisuuteen kuuluu myös Kaupunkiliikenteen rakennuttama polkupyörien liityntäpysäköintikeskus, johon haetaan tällä hakemuksella avustusta. Pyöräpysäköintikeskus tulee Kaupunkiliikenteen omistukseen ja ylläpidettäväksi.

Hankkeen tavoitteena on nostaa liityntäpyöräpysäköinnin tasoa Helsingin päärautatieasemalla niin, että se houkuttelee käyttämään polkupyörää asemalle saapumiseen ja lisätä pyöräilyn houkuttelevuutta tarjoamalla helppo ja saumaton mahdollisuus pyörä- ja joukkoliikenteen yhdistämiselle ja siten tukea Helsingin tavoitteita pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvusta. Pyöräpysäköinnin laadun ja määrän nostamisella on tutkimusten mukaan vaikutusta pyöräilyn määrään. Suurin potentiaali liityntäpyöräpysäköinnille Helsingin alueella on merkittävässä joukkoliikenteen solmukohdissa, kuten metro- ja juna-asemilla. Uuden alikulkuyhteyden yhteyteen rakennettava pyöräpysäköintikeskus tekee liityntäpyöräliikenteestä houkuttelevamman vaihtoehdon tarjoamalla sääsuojatun, turvallisen tilan pyörän pysäköintiin.

Pyöräpysäköintikeskus vastaa akuuttiin pyöräpysäköintipulaan Helsingin rautatieasemalla ja näin ollen parantaa pyöräilyolosuhteiden laatutasoa. Pyöräpysäköintikeskukseen suunnitellaan runkolukittava pysäköintimahdollisuus mahdollisimman monelle polkupyörälle kuitenkin huomioiden erilaisten pyörätyyppien tarpeet ja telineiden vaatiman tilan niiden sujuvan käytettävyyden varmistamiseksi. Tarkka paikkamäärä tarkentuu vielä tilan tarkemmassa kalustussuunnittelussa. Muun muassa kaksikerrostelineiden pyöräpaikkojen väliin kiinnitetään huomiota ja valitaan tarpeeksi leveä telinemalli, jotta polkupyörät on helppo ottaa tai laittaa telineeseen, vaikka sen käyttöaste olisi korkea. Lisäksi pyöräpysäköintikeskukseen on suunnitteilla tavarapyörille tarkoitettuja matalakaarisia telineitä sekä perinteisiä kaaritelineitä. Kaikki pyörätelineet suunnitellaan nykystandardien mukaisiksi ja tulevat olemaan runkolukittavia.

Lisäpalveluina pyöräpysäköintikeskukseen on suunnitteilla sähköpyörän latauspisteitä, joista osa on tavoitteena toteuttaa lokerikkoina ja osa telinelatauspaikkoina, jotta varmistetaan mahdollisimman monimuotoisesti erityyppisten sähköpyöriä ladattavuus tilassa. Latauskapasiteettia on myös mahdollista kasvattaa myöhemmin, mikäli nyt suunniteltu kapasiteetti todetaan tulevaisuudessa riittämättömäksi. Lisäpalveluna on suunnitteilla myös pyöränpesupaikka, ilmapumput sekä pyöränhuoltopukkeja. Tilaan on suunniteltu myös liiketila pyöräliikennettä tukevalle toimijalle, esimerkiksi pyörähuoltamolle tai pyöräkeskukselle.

Suunnittelun lähtökohtana on ollut turvallisuuden korostaminen. Pyöräpysäköintikeskuksen alikulunvastainen seinusta on suurimmaksi osaksi lasinen, jolloin tilaan on jatkuvat näköyhteys. Tilan materiaalivalinnoissa suositaan vaaleita töhrysuojattuja pintoja. Tilaan on tavoitteena toteuttaa kattava kameravalvonta. Tilaan tuleva pyöräkeskustoimija luo tilaan myös sosiaalista kontrollia.

Polkupyörien säilytystä koskevat käytännön asiat, kuten sallittu säilytysaika, mahdollinen tilan lukitus ja kulunvalvonta tarkentuvat vielä suunnittelussa konseptin hioutuessa pidemmälle.

4b. Miten hanke lisää jalankulun ja/tai pyöräilyn houkuttelevuutta? (Esim. hankkeen vaikutukset matka-aikaan, sujuvuuteen, turvallisuuteen, viihtyisyyteen, esteettömyyteen).

Laadukas ja hyvin toteutettu ja opastettu pyöräpysäköinti helpottaa ja mahdollistaa turvallisen pyöräpysäköinnin liityntä- sekä asiointimatkoilla. Aseman liityntäpyöräpysäköintikeskus on luonnollinen paikka jättää polkupyörä työpäivän tai asiointimatkan ajaksi. Pyöräpysäköinnin laadun ja määrän nostamisella on tutkimusten mukaan vaikutusta siihen, että helsinkiläiset pyöräilisivät enemmän. Helsinkiläiset vastasivat pyöräilybarometreissa vuosina 2017 ja 2019, että he pyöräilisivät enemmän, jos pyörien pysäköintipaikat ja alueet olisivat paremmin turvattuja ilkeillä ja varkauksilta.

Pyöräpysäköintikeskus mahdollistaa turvallisen pyöräpysäköinnin. Lisäksi pyöräpysäköintikeskus tarjoaa pyöräilyä tukevia lisäpalveluita, kuten latausmahdollisuuden ja pyöränpesupaikan. Selkeä ja keskitetty, hyvin opastettu pyöräpysäköintikeskus helpottaa polkupyörän pysäköintiä Helsingin ydinkeskustassa ja rauhoittaa katukuvaa, kun osa aiemmin kadulle pysäköidyistä pyöristä siirtyy maanalle. Päärautatieaseman pyöräpysäköintikeskus on luonnollinen paikka jättää polkupyörä Helsingin keskustassa asiointiin ajaksi.

Helsingin keskustassa ei ole tällä hetkellä yhtä selkeää paikkaa, johon pysäköidä pyörä vaan pyörätelineitä on sijoiteltuna ympäriinsä. Nykyinen pysäköintikapasiteetti ei myöskään riitä kattamaan edes nykyistä tarvetta. Pyöräpysäköintikeskus tarjoaa turvallisen mahdollisuuden säilyttää polkupyörää ja houkuttelee tekemään polkupyörällä uusia matkoja Helsingin keskustaan.

4c. Kuvaus hankkeen hyötyjen kohdentumisesta: mitä käyttäjäryhmiä, matkatarpeita jne. hanke ensisijaisesti palvelee? Miten suuria nämä käyttäjäryhmät ovat? *Toimiva pyöräliikenneinfrastruktuuri koostuu monista tekijöistä. Yksi näistä tekijöistä on laadukas pyöräpysäköinti, joka on tärkeä osa pyöräliikenteen matkaketjua. Ilman laadukasta ja turvallista pyöräpysäköintiä ei ole mahdollista jättää pyörää päivän ajaksi joukkoliikenneasemalle, mikä ei houkuttele kaupunkilaisia käyttämään polkupyörää osana matkaketjujaan. Helsingin tekemän laskelman (Pyöräilyn hyödyt ja kustannukset Helsingissä 2014) mukaan pyöräliikenteen investointien hyötysuhde on 7,8 eli asianmukaiseen pyöräinfrastruktuuriin sijoitettu euro saadaan 7,8 kertaisena takaisin. Tämä syntyy mm. kansanterveydellisistä hyödyistä, aikasäästöistä sekä tuottavuuden kasvusta.*

Pyöräpysäköintikeskus palvelee liityntäpyöräilijöitä, asiointi- sekä työmatkoja, mutta se palvelee myös matkaketjun loppupäätä. Helsingin keskustassa ja sen lähistöllä töissä tai asioilla käyvät voivat säilyttää tilassa pyörää, jolla toteutetaan matkan loppupää siirtymä. Pyöräpysäköintikeskukseen tulevat pyöräilyn oheispalvelut, kuten pyöränhuolto- ja pyöränpesupaikka, palvelevat myös alikulun kautta tapahtuvaa ohiajoliikennettä ja muita pyöräilijöitä.

Laadukas pyöräpysäköintitila Helsingin päärautatieasemalla palvelee laajaa aluetta sekä käyttäjäryhmää. Laadukas, helposti saavutettava ja turvallinen pyöräpysäköinti palvelee liityntäliikennettä sekä keskustaan suuntautuvia asiointi- ja työmatkoja. Pyöräpysäköintitila voi myös palvella matkaketjun loppupäässä, mikäli jotkut jättävät Helsingin päähän pyörän, jolla kuljetaan rautatieasemalta loppumatka esimerkiksi työpaikalle.

Päärautatieaseman pyöräpysäköinti palvelee niin lähijunalla, kaukojunilla, metrolla, busseilla sekä Kruunusiltojen valmistuttua myös raitioliikenteen liityntäpysäköintiä parhaalla mahdollisella tavalla. Laadukas sisätiloihin tuleva pyöräpysäköinti kannustaa myös talvipyöräilyyn, sillä sää ei vaikuta pyöräsäilytykseen.

Rautatieaseman ympäristössä ei tällä hetkellä ole vartioitua ja hyvin varusteltua pyöräpysäköintiä. Hanke palvelee monia kohderyhmiä ja sen vaikutukset ovat merkittävät pyöräilyn edistämisen kannalta. Lisäksi hanke toimii esimerkkinä muille kaupungeille, kunnille sekä kohteille luomalla uudet palvelutason kohteen Suomeen. Hankkeella on näin ollen myös vahva strateginen vaikutus pyöräilyn kehittämiseen.

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 viitoitusuhanke.

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

Kuvaa nykytilanteen liikennemäärien laskentaa (laskentatapa, ajankohta, säätila)

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

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

Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä ja laatutaso nykytilanteessa

134, pääosin runkolukittavia

Pysäköityjen pyörien lukumäärä nykytilanteessa

197

Kuvaus laskennasta (laskentamenetelmä, ajankohta, säätila)

Tiedoissa käytetty vuoden 2021 laskentaa. Käyttöastelaskenta on tehty HSL:n laskentaohjeistuksen mukaisesti.

Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä ja laatutaso hankkeen valmistuttua

1100 – 1300, nykystandardin mukainen korkea laatutaso

Arvio pysäköityjen pyörien lukumäärästä hankkeen valmistuttua

1000

Kuvaus arviointimenetelmästä tai asiantuntija-arviosta perusteluineen

Polkupyöräpysäköinnin tarve ja kysyntäennuste selvitettiin Helsingin

kaupunkiympäristön tekemässä selvityksessä kesällä 2019. Rautatieasemalla olisi

tavoitetilassa tarvetta jopa 4 000 pyöräpysäköintipaikalle. Pyöräpysäköintilaitos on yksi

osa ehdotettua kokonaisuutta, jolla tavoitteeseen voidaan päästä. Vuonna 2019

tehdystä laskennassa päärautatieasemaan ympäristöön oli pysäköitynä 740

polkupyörää. Nykyinen tilanne osoittaa jo sen, että kysyntää olisi huomattavasti enemmän kuin pysäköinnin tarjontaa tällä hetkellä on. Uusi pyöräpysäköintikeskuksella tavoitellaan korkeaa käyttöastetta, joka tarkoittaa päivittäin vähintään tuhatta rautatieasemalla suuntaavaa pyörämatkaa.

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

Hankkeen vaikutuksia ja vaikuttavuutta on tarkoitus seurata ja arvioida liityntäpysäköintilaskentojen ja -tutkimusten sekä asukaspalautteen avulla.

Liityntäpysäköinnin käyttöastelaskennoilla seurataan Helsingin liityntäpysäköintipaikkojen kokonaismäärää ja käyttöastetta. Laskentoja tehdään pääosin joka toinen vuosi. Helsingin kaupungilla on tavoitteena tihentää liityntäpyöräpysäköintien käyttöastelaskentojen toistuvuutta ja pyrkiä tämän avulla arvioimaan kapasiteetin riittävyttä paremmin. Asukaskyselyjen avulla voidaan selvittää kehitysideoita, joita voidaan hyödyntää liityntäpysäköintikohteissa. Lisäksi HSL tutkii liityntäpysäköintimatkoja noin neljän vuoden välein liityntäpysäköintialueilla tehtävällä kyselytutkimuksella. Viimeisin tutkimus tehtiin syksyllä 2019 ja seuraava toteutetaan syys-lokakuussa 2022.

Edellä mainittuja tuloksia tullaan vertaamaan nykyisiin aineistoihin, jonka pohjalta muodostetaan lopullinen arvio hankkeen onnistumisesta ja vaikuttavuudesta kaupunkilaisten liikkumistottumuksiin.

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

Pyöräpysäköinnin tilaa seurataan Helsingissä kahden vuoden välein tehtävässä pyöräilybarometri tutkimuksessa. Pyöräilybarometrin mukaan tyytyväisyys pyöräpysäköinnin mahdollisuuksiin niin asemilla kuin muissa julkisissa kohteissa on parantunut vuoden 2014 jälkeen, jolloin on tehty ensimmäinen pyöräilybarometri tutkimus. Kaupungin asettamien tavoitteiden mukaan liityntäpyöräpysäköinnissä tavoitteena on nostaa tyytyväisten osuutta nykyisestä 23 prosentista 30 prosenttiin.

6. Hankkeen strateginen kytkeytyminen kunnan edistämistyöhön

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

Hankkeen lähtökohdat ovat Helsingin pyöräliikenteen kehittämisohjelma 2020–2025:ssa ja esitetyt toimenpiteet sen jälkeen tehdystä Helsingin pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma ja toteutusohjelma 2021–2025:sta. Kaisantunneli-hanke on arvioitu kaupungin pyöräliikenteen edistämishankkeista prioriteetiltaan tärkeimmäksi.

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.

Laadukkaan pyöräpysäköinnin kehittäminen ja näin ollen pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen on Helsingin kaupungin strategian 2021–2025 mukainen toimi. Kaupungin strategiassa yhdeksi tavoitteeksi on asetettu kestävien liikennemuotojen kulkumuotojen kasvattaminen, mitä tuetaan parantamalla pyöräilyn olosuhteita ja varmistamalla liityntäpysäköinnin riittävyys.

Helsingin pyöräliikenteen kehittämisohjelma on hyväksytty Kaupunkiympäristölautakunnassa ja Helsingin kaupunginhallituksessa syksyllä 2020. Toimenpideohjelmassa HKL, nykyinen Kaupunkiliikenne Oy, on sitoutunut uusimaan nykyiset 2500 laatutasoltaan riittämättömät telineet ja lisäämään kapasiteettiä vähintään 2200 pyöräpaikalla vuosien 2020–2025 aikana. Liityntäpyöräpysäköinnin järjestelmällinen kehittäminen osaksi metro- ja rautatieasemia on kohtalaisen yksinkertainen, mutta tehokas keino, jolla voidaan lisätä kestävien liikennemuotojen kulkutapaosuutta. Tämän lisäksi Kaupunkiliikenne Oy:n vastuulla ovat suuret liityntäpyöräpysäköintihankkeet, kuten päärautatieaseman pyöräpysäköintikeskus sekä pyöräliikenteen palvelut, kuten kaupunkipyörät, pyöräkeskus sekä muut pyöräliikennettä tukevat palvelut.

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

Helsingin seudun liikenne (HSL) koordinoimassa Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 –työssä korostetaan kestävään liikenneinfraan panostusta sekä pyöräilyn olosuhteiden parantamista. MAL-suunnitelmassa on linjattu, että toteutetaan maankäytön edellyttämiä tie- ja liittymäjärjestelyjä, joukkoliikenteen solmupisteitä parannetaan ja autojen ja pyörien liityntäpysäköintipaikkoja lisätään. Lisäksi Uudenmaan maakuntakaavassa on esitetty joukkoliikenteen ja pyöräilyn parantaminen yhtenä eheytyvän yhdyskuntarakenteen ja elinympäristön laatutekijänä. Laadukas liityntäpyöräpysäköinti Kaisantunnelin yhteydessä tukee näitä tavoitteita myös seudullisesti tekemällä liityntäpyörämatkoista luotettavampia ja houkuttelevimpia.

7. Hankkeen organisointi ja aikataulu

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

Päättilaaja ja rakennuttaja: Helsingin kaupunkiympäristön toimiala KYMP

Pyöräpysäköintikeskuksen vastuu ja omistus: Kaupunkiliikenne

Pääurakoitsija: Destia

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

Helsingin kaupunkiympäristön toimiala on päättilaaja ja rakennuttaa pyöräpysäköintikeskuksen samassa urakassa Kaisantunnelin kanssa.

Pyöräpysäköintikeskus tulee Kaupunkiliikenne Oy:n omistukseen ja hallintaan ja sen vastuulla on kalustaa ja tuottaa pyöräpysäköintipalvelu tiloihin. Hankkeen pääurakoitsijana toimii Destia. Kaupunkiliikenne Oy on ollut mukana urakan kehitysvaiheesta asti.

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)

Helsingin kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Kansalaistorilta Kaisaniemeen kulkevan kävelyn ja pyöräilyn alikulkuyhteyden rakentamisen 31.1.2019. HKL:n johtokunta hyväksyi pyöräpysäköintikeskuksen hankesuunnitelman 21.11.2019, korotetun hankesuunnitelman 19.11. 2020 ja teki hankintapäätöksen keväällä 2021.

Kaupunginhallitus hyväksyi korotetun hankesuunnitelman 18.1.2021.

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön toimiala toimii hankkeen päätilaajana. Kaupunkiliikenne Oy on sitoutunut hankkimaan pyöräpysäköintikeskuksen osana Kaisantunnelin urakkaa KYMPiltä. Kaupunkiliikenne Oy on varautunut pyöräpysäköintikeskuksen rakentamiseen omissa investointiraameissaan.

Hankkeen toteuttamisen kannalta olennaiset päätökset on tehty ja hankkeen rakentaminen on käynnistynyt vuoden 2021 aikana.

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

Hankkeen toteutusvaihe käynnistyi loppuvuodesta 2020 ja rakentaminen alkoi alkuvuodesta 2021. Hankkeen on tarkoitus valmistua alkukevällä 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 eriteltynä	Euroa (alv 0%)
Suunnittelukustannukset	
Rakennuskustannukset	
Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvat kustannukset	4 173 000 €
Muut mahdolliset kustannukset, jotka aiheutuvat kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta	
Yhteensä	4 173 000 €

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

Ei muita kustannuksia. Kaikki kustannukset kohdistuvat liityntäpyöräpysäköinnin kehittämisen rakentamiskustannuksiin. Hanke on jo toteutusvaiheessa, eikä merkittäviä suunnittelukustannuksia oleteta enää tulevan, eikä niitä sen vuoksi ole kirjattu hakemukseen.

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

Rahoittava taho	Euroa (alv 0%)
Hakijakunnan/-kaupungin oma rahoitus	6 000 000 €
Muiden kuntien/kaupunkien rahoitus (erittele kunnittain)	

EU-rahoitus	
Muu julkinen rahoitus (erittele tahot):	
Yksityinen rahoitus (erittele tahot):	
Hankkeelle haettavan valtionavustuksen määrä (maksimissaan 50 % kunnan/kuntien kustannuksista)	2 086 500 €
Yhteensä	6 000 000 €

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 Traficomiin 31.10.2024 mennessä.

Huom. **allekirjoittajalla tulee olla nimenkirjoitusoikeus.**

Paikka ja aika
Allekirjoitus
Nimen selvennys

Hakemus tulee toimittaa sähköpostilla osoitteisiin kirjaamo@traficom.fi ja 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.