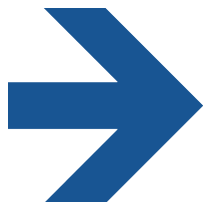


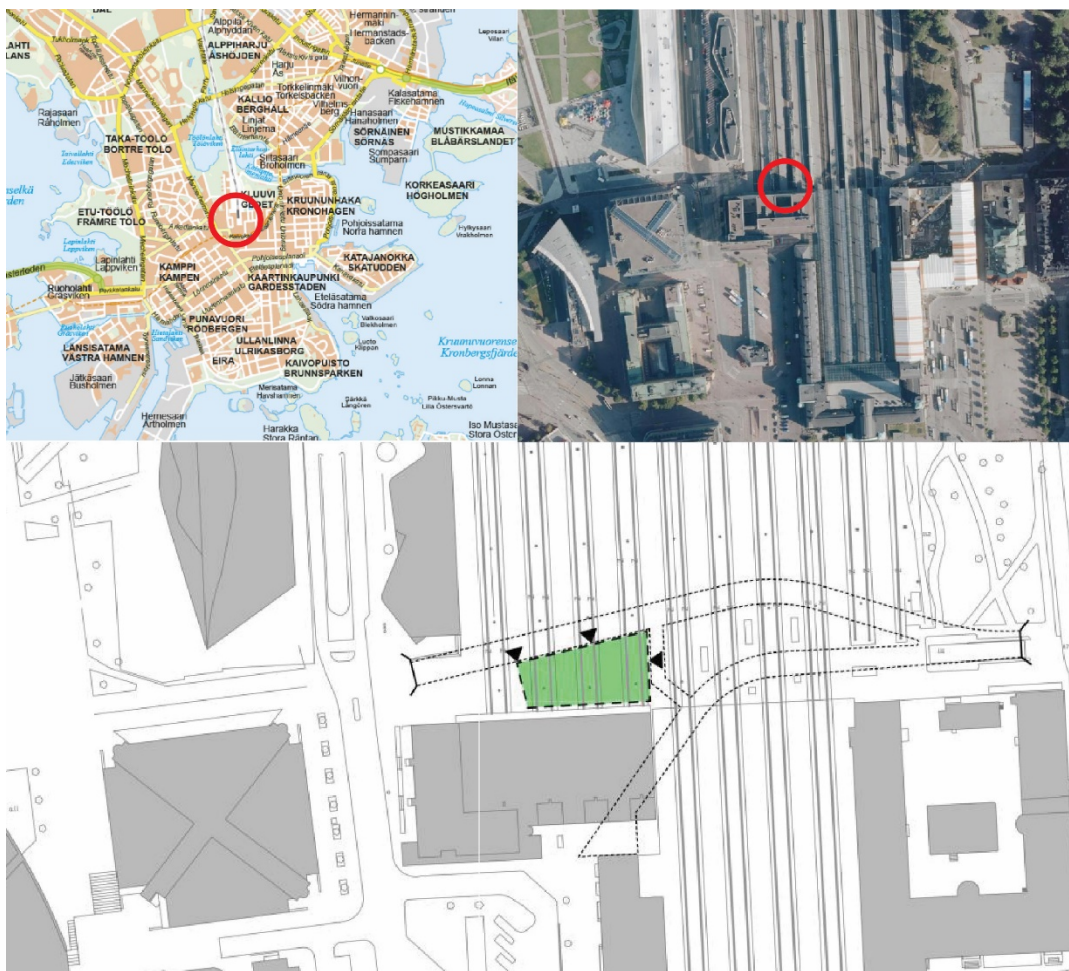
RAUTATIEASEMAN PYÖRÄPYSÄKÖINTILAITOS

HANKESUUNNITELMAN KOROTUSRAPORTTI



HANKKEEN PERUSTIEDOT

Projektiluokka:	A
Projektin yksikkö:	Toiminnanohjaus, palvelukehitys
Kohteen nimi:	Rautatieaseman pyöräpysäköintilaitos
Kohteen osoite:	Kansalaistori-Kaisaniemi aikukulku, Rautatieasema, Elielinaukio
Kortteli ja tontti:	91-2-11-2 (Ratapihan alla)
Omaisuusluokka:	Muu liikenneinfra
Projektipäällikkö:	Eeropekka Lehtinen



Kuva 1 Pyöräpysäköintilaitoksen sijainti (HKL, WSP 2019)

1. PROJEKTIN KUVAUS

Helsingin päärautatieasema on yksi Suomen vilkkaimmista joukkoliikenteen solmukohdista. Päärautatieasema sijaitsee Helsingin ydinkeskustassa ja toimii tärkeänä joukkoliikenteen solmukohtana. Rautatientorilla sijaitsee vilkas lähibusiliikenneasema, yksi vilkkaimmista metroasemista ja se on useiden raitiolinjoiden reitillä. Kruunusiltojen valmistuttua raitioliikenteen rooli alueella muuttuu yhä merkittävämmäksi. Päärautatieasema on myös yksi kaukoliikenteen tärkeimmistä asemista. Helsingin keskustassa, rautatieaseman läheisyydessä on merkittävä määrä palveluja sekä työpaikkoja. Helsingin eteläisessä suurpiirissä on lähes 130 000 työpaikkaa ja 117 000 asukasta. Kilometrin säteellä Helsingin rautatieasemasta sijaitsee yli 10 500 toimipaikkaa ja puolentoista kilometrin säteellä lähes 16 000 toimipaikkaa (Seutu CD 2016, Aluesarjat 2019).

Helsingin kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Kansalaistorilta Kaisaniemeen kulkevan kävelyn ja pyöräilyn alikulkuyhteyden rakentamisen 31.1.2019. Yhteys tulee parantamaan alueen kävely- ja pyöräilyolosuhteita huomattavasti. Lisäksi hanke tukee Helsingin kaupunginstrategian 2017-2021 mukaista linjaa, jossa liikenneinvestoinneilla huolehditaan koko liikennejärjestelmän toimivuudesta ja kestävien liikennemuotojen kulkumuoto-osuuden kasvattamisesta. Rakennettava yhteys on myös Helsingin pyöräliikenteen 2025 tavoiteverkon sekä Helsingin pyöräilyn edistämishjelman mukainen toimi.

Tunnelin yhteyteen on suunniteltu rakennettavaksi eurooppalaisia nykystandardeja vastaava pyöräpysäköintikeskus. HKL on investoinut hankkeelle rahaa vuodelle 2021, mutta tarkemmassa suunnittelussa on ilmennyt mahdollisuus rakentaa aiempaa suurempi ja laadukkaampi pysäköintilaitos, mikä kasvattaa investoinnin määrää. Suurempi ja laadukkaampi pyöräpysäköintilaitos on hinta-laatusuhteeltaan parempi ratkaisu. Pyöräpysäköintikeskushanke on irrotettu muusta tunnelihankkeesta valtuustopäätöksellä.

Tunnelin rakentaminen on tarkoitus aloittaa vuoden 2020 aikana ja samalla urakkasopimuksella rakennetaan myös pyöräpysäköintitila tunnelin yhteyteen. Pyöräpysäköintilaitokseen mahtuu alustavien suunnitelmien mukaan 900-1000 pyöräpaikkaa sekä pyöräkeskuspalvelu. Urakan

kehitysvaiheessa on kuitenkin ilmennyt, että samassa urakassa on mahdollista louhia vielä isompi tila pyöräpysäköinnin käyttöön.

Urakan kehitysvaiheen aikana tehdyssä tarkemmassa suunnittelussa ilmeni, että pyöräpysäköintikeskukseen olisi mahdollista sijoittaa noin 850 pyöräpysäköintipaikkaa ja itäisen tunnelin suulle noin 80 pyöräpaikkaa. Yhteensä paikkoja alkuperäisen suunnitelman mukaan Päärautatieasemalle tulisi uusia pyöräpaikkoja noin 930 kappaletta. Uusien selvitysten pohjalta pyöräpysäköintitilaan voisi keskittää yhteensä 430-570 paikkaa arvioitua enemmän riippuen telinetyypistä. Yhteensä sisätiloihin olisi mahdollista siis sijoittaa jopa 1370 pyöräpaikkaa. Tämä on mahdollista louhimalla lisää tilaa, joka sijoittuisi suunnitellun pysäköintitilan länsipäähän. Laajennuksen myötä pyöräpysäköintikeskuksen palvelutila sijoittuisi alkuperäisestä suunnitelmasta poiketen tilan länsipäähän. Tällä ei kuitenkaan ole merkittävää vaikutusta palvelutilan toimivuuden kannalta.

Pyöräpysäköintikeskuksen uusi laajennus helpottaisi entisestään Helsingin päärautatieaseman akuuttia pyöräpysäköintipulaa. Arvioiden mukaan lähitulevaisuudessa päärautatieasemalla on tarvetta jopa 4000:lle pyöräpaikalle. Pyöräpysäköintipaikkoja kannattaa keskittää mahdollisimman paljon samaan paikkaan niiden löydettävyyden ja selkeyden takia. Pyöräpysäköintikeskukseen on tulossa pyöräliikennettä tukevia palveluja, joten siitäkin syystä kapasiteetin kasvattaminen on järkevää. Laajentamalla pyöräpysäköintikeskusta osana samaa urakkaa saavutetaan merkittäviä säästöjä verrattuna siihen, että laajennus toteutettaisiin erikseen.

Pyöräpysäköintilaitos sijoittuisi uuden alikulun ja vanhan kävelytunnelin väliin, ja sinne olisi pääsy hissillä, pyörällä sekä kävellen. Helsingin päärautatieaseman ympäristössä on tällä hetkellä akuutti pula laadukkaasta pyöräpysäköinnistä.

Polkupyöräpysäköinnin tarve ja kysyntäennuste selvitettiin Helsingin kaupunkiympäristön tekemässä selvityksessä kesällä 2019. Rautatieasemalla olisi tavoitetilassa tarvetta jopa 4000 pyöräpysäköintipaikalle. Pyöräpysäköintilaitos on yksi osa ehdotettua kokonaisuutta, jolla tavoitteeseen voidaan päästä. Tällä hetkellä rautatieaseman ympäristössä on noin 600 pyöräpysäköintipaikkaa. Nämä

2. PROJEKTIN TAVOITTEET

Projektin pääasiallisena tavoitteena on tukea Helsingin tavoitteita pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvusta ja lisätä pyöräilyn houkuttelevuutta. Uuden alikulkuyhteyden yhteyteen rakennettava pyöräpysäköintilaitos tekee liityntäpyöräiliikenteestä yhä houkuttelevamman vaihtoehdon. Pyöräpysäköintiä tulee edistää samassa tahdissa kuin muuta pyöräilyä. Lisäksi pyöräpysäköintilaitos palvelee Helsingin keskustaan suuntautuvia asiointi- ja työmatkoja. Tavoitteena on myös luoda pyöräpysäköinnille uudet valtakunnalliset laatuksiteerit ja toimia esimerkkinä muille hankkeille.

Pyöräpysäköintilaitos vastaa akuuttiin pyöräpysäköintipulaan Helsingin rautatieasemalla ja näin ollen parantaa pyöräilyolosuhteiden laatutasoa. Hankkeella on vaikutus myös kaupunkitilan laatuun, kun väärinpysäköidyt ja lojuvat polkupyörät voidaan pysäköidä sisätiloihin.

Pyöräpysäköintilaitoksen konseptiin haetaan mallia muista onnistuneista esimerkeistä ja näistä muodostetaan Helsinkiä parhaiten palveleva kokonaisuus.



Kuva 4 Malmön päärautatieaseman pyöräpysäköintilaitos

3. KUSTANNUS-HYÖTYARVIO

Hankkeesta saatavat rahalliset ja laadulliset hyödyt liittyvät kestävien liikennemuotojen edistämiseen Helsingissä. Uusi laadukas pyöräpysäköintikeskus lisää pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistämisen houkuttelevuutta. Lisäksi se lisää pyöräliikenteen kulkutapaosuutta ja pyöräilypalvelujen laatutasoa.

Rautatieasemalta puuttuu toistaiseksi laadukas ja kapasiteetiltaan selkeä pyöräpysäköintikonaisuus. Helsingin kaupunkiympäristön toimialan tekemän selvityksen mukaan maanpäällisellä pyöräpysäköinnillä on mahdotonta tuottaa kysyntäennustetta vastaava määrä pyöräpysäköintimäärä.

Hankkeen toteuttaminen osana tunnelihankkeen rakentamista on kustannustehokas ja järkevä ratkaisu. Jälkikäteen toteutettuna hankkeen toteuttaminen saattaa aiheuttaa liikenteellisiä haittoja junaliikenteelle ja uuden alikulun toiminnalle. Näistä haitoista voi koitua HKL:lle taloudellisia kustannuksia. Mikäli projekti toteutetaan yhdessä muun tunnelihankkeen kanssa, sijoittuu työmaa vuosille 2021-2023.

Hankkeen kokonaishinnaksi on arvioitu 4,4 miljoonaa euroa. Hinta sisältää pyöräpysäköintiä varten louhittavan tilan, pyörätelineet, talotekniikan, pyöräkeskuspalvelun infran sekä henkilöstökustannukset. Pyöräpysäköintilaitokseen tulee pyöräpysäköintimahdollisuus noin 900-1000:lle pyörälle, jolloin yhden pyöräpaikan hinnaksi tulee noin 4000-5000 euroa lopullisesta määrästä ja tyypistä riippuen.

Urakan kehitysvaiheessa suunnitellun laajemman pyöräpysäköintitilan kapasiteetti olisi maksimissaan jopa 1370 paikkaa. Lisäksi Kaisantunnelin länsipäähän on tulossa pyöräpysäköintipaikkoja noin 80:lle polkupyörälle. Uuden laajennuksen hinta on 937 000 euroa. Lisäksi laajennus vaatii lisää pyörätelineitä ja tekniikkaa, jolloin laajennukselle varataan 1,2 milj euroa. Hankkeen kokonaiskustannus tulee olemaan maksimissaan 5,6 milj euroa. Laajennuksen myötä pysäköintitilaan tulevan pyöräpaikan hinnaksi tulee telineityypeistä riippuen maksimissaan noin 4000 euroa.

Päärautatieasemalla ei ole mahdollista rakentaa maanpäällistä pyöräpysäköintiä siinä määrin, että se vastaisi arvioitua kapasiteettitarvetta. Näin ollen maanalainen, kapasiteetiltaan mahdollisimman suuri pyöräpysäköintikeskus on perusteltu ja toimiva ratkaisu.

HKL voi saada vuokratuloja pyöräpysäköintilaitokseen sijoittuvasta pyöräkeskuksesta.

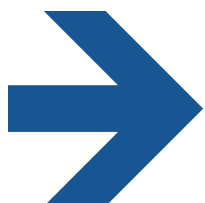
Hanke on suorassa linjassa HKL:n tavoiteohjelman, Helsingin kaupunkistrategian, pyöräilyn edistämishajelman sekä hiilineutraali Helsinki –tavoitteiden kanssa.



Kuva 5 Malmön päärautatieaseman pyöräpysäköintilaitoksen palveluja

4. PROJEKTIN RAJAUKSET

Projekti sisältää pyöräpysäköintikeskuksen tilojen louhinnan ja rakentamisen osaksi uutta alikulkuyhteyttä. Projekti sisältää myös tilan talotekniikan tuottamisen, pyörätelineiden ja muiden kiinteiden pyöräpalvelujen hankinnan. Pyöräkeskusyrittäjä kilpailutetaan projektin loppuvaiheessa, kun



tarkempi tilasuunnittelu on tehty. Projekti rakennetaan samalla urakkasopimuksella kuin alikulku, mutta rajautuu se omaksi investoinnikseen.

Pyöräpysäköintilaitos rajautuu fyysisesti Helsingin päärautatieaseman ratapihan alle louhittavaan tilaan. Tila tulee sijaitsemaan nykyisen kävelyn alikulun sekä uuden pyörä- ja kävelyliikenteen alikulun väliin. Sijainti on esitettyä kuvassa 1.

Osana projektia suunnitellaan ja tuotetaan rautatieaseman ympäristöön selkeät opasteet, jotta pyöräpysäköintilaitoksen sijainti on helposti löydettävissä. Opasteissa voidaan hyödyntää esimerkiksi HSL:n laatimaa pyöräpysäköinnin brändiä ja niiden sijainti suunnitellaan yhteistyössä kaupunkiympäristön toimialan suunnittelijoiden kanssa.

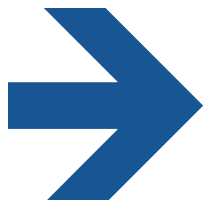


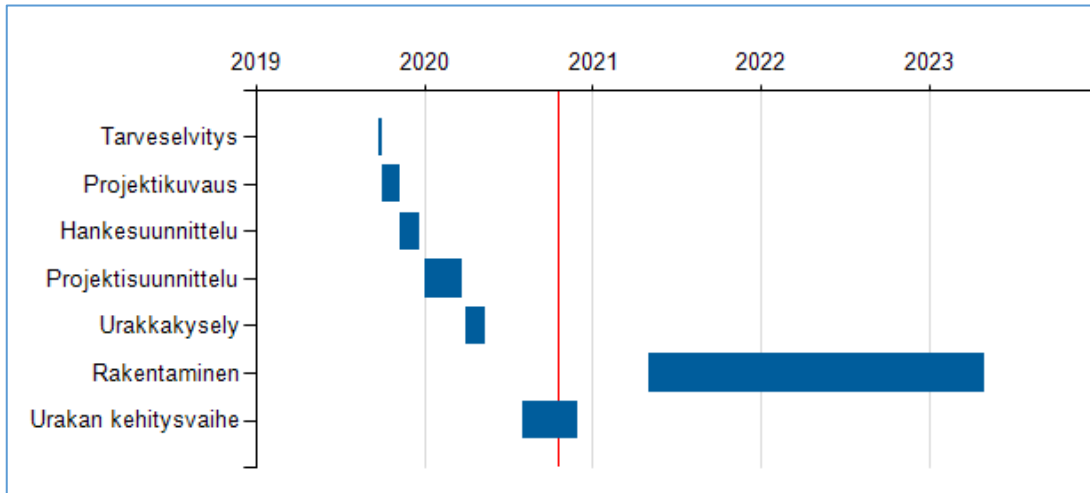
Kuva 6 Helsingin kaupungin nykyinen pyöräkeskus sijaitsee kansalaistorilla lasisessa paviljongissa. Pyöräpysäköintilaitos tarjoaa pyöräkeskukselle pysyvät kiinteät tilat.

5. PROJEKTIN RAHOITUSMALLI

Kaupungin tuki

6. AIKATAULU





7. RAHOITUSUUNNITELMA

Hankkeen arvonlisäveroton kustannusennuste oli alustavan suunnitelman mukaan 4 400 000€, mutta laajemman pyöräpysäköintitilan myötä uusi kustannusennuste on 5 600 000 euroa. Hankkeessa ei ole syntynyt kuluja vuodelle 2020. Vuoden 2020 kulut on siirretty vuodelle 2021 ja laajennuksen kustannus on jaettu vuosille 2022 ja 2023.

Hankesuunnitelman
enimmäishinta 5 600 000 €

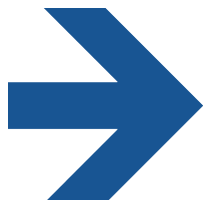
	€ (alv 0%)			
	2020	2021	2022	2023
- Projektipäällikön kustannukset	0	399 999		
- Rakennuttajan kustannukset		2 000 000	2 600 001	600 000
Yhteensä	0	2 399 999	2 600 001	600 000

Hankkeen toteutusta on suunniteltu ja selvitetty tähän mennessä Helsingin kaupunkiympäristön toimialan toimesta. HKL on varannut hankkeen suunnittelu- ja toteuttamiskuluihin vuodelle 2021 1 500 000 euroa.

Tarkemmassa suunnittelussa on selvinnyt mahdollisuus rakentaa suurempi ja laadukkaampi pyöräpysäköintikeskus. Tämä lisää investoinnin määrää noin 2,9 miljoonalla eurolla. Tämä hinta-arvio on hyväksytty hankesuunnitelman kattohinnaksi vuonna 2019 ja vuonna 2020 urakan kehitysvaiheessa on ilmennyt mahdollisuus laajentaa pysäköintitilaa entisestään niin, että hankkeen kokonaiskustannukseksi tulee 5,6 miljoonaa euroa.

Vuodelle 2020 hankkeen kustannuksiksi on arvioitu 0,4 milj. euroa. Nämä kulut eivät kuitenkaan ole toteutuneet vaan ne on siirretty vuodelle 2021. Näin ollen vuodelle 2021 on arvioitu 2,4 milj. euroa ja vuodelle 2022 2,6 milj. euroa ja vuodelle 2023 0,6 milj euroa. Hankkeen kustannukset on sisällytetty HKL:n vuoden 2020 budjetin laadinnassa investointiohjelmaan 2020-2029 ja vuoden 2020 arvioidut kustannukset ovat HKL:n vuoden 2020 budjetissa mukana. Vuosille 2021-2023 sijoittuvat kustannukset otetaan huomioon HKL:n talousarvioiden laatimisessa noille vuosille. Rakennusurakan ja rakennuttamispalkkioiden kuluja on arvioitu HKL:lle kohdistuvan 3,6 milj. euroa vuosien 2021-2022 aikana. Hankkeen aikataulun muutoksien ja nyt suunnitellun laajennuksen myötä rakennusurakan ja rakennuttamispalkkioiden kuluja on arvioitu kohdistuvan HKL:lle 4,8 miljoonaa euroa vuosien 2021-2023 aikana.

Pyöräpysäköintilaitoksen kalustamisen kustannukset ovat n. 0,6 milj. euroa. Näiden lisäksi hankkeelle tulee suunnittelun ja projektin johdon kustannuksia 0,2 milj. euroa.



Hankkeelle haetaan vuonna 2021 Traficomien pyöräilyn ja kävelyn edistämisen investointitukea.

8. VAIKUTUKSET KÄYTTÖTALOUTEEN

Hankkeen valmistuttua tilan ylläpidosta koituu kuluja. Näitä kuluja ovat esimerkiksi siivous, sähkö- sekä vartiointikulut. Pyöräpysäköintilaitoksen ylläpito ja vartiointi voidaan mahdollisesti kytkeä osaksi nykyisiä rautatieaseman vartiointi- ja ylläpitosopimuksia.

Pyöräpysäköintikeskuksen käyttökulut tulevat koostumaan ylläpitokustannuksista, jotka liittyvät esimerkiksi kulun- sekä kameravalvontaan, sähkön käyttöön sekä lattialämmitykseen.

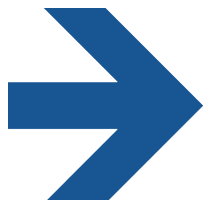
Kokonaisuudessaan käyttökulut ovat pienet eikä tiedossa ole suurta jatkuvaa käyttökulua.

Pyöräkeskustoiminnasta syntyy mahdollisia vuokratuloja, mikäli tilaan saadaan onnistuneesti kilpailutettua pyöräkeskusyrittäjä. Tällä voi olla vaikutus Helsingin keskustan pyöräkeskustoiminnan aiheuttamiin kuluihin. Toistaiseksi HKL on ostanut palvelua pyöräkeskustoiminnan pyörittämistä varten, mutta jatkossa parempien tilojen myötä palvelua ei enää tarvitse ostaa vaan siitä voidaan saada mahdollisia vuokratuloja. Nykyinen vuosikustannus on 15 000e.

Hanke aiheuttaa 20 vuoden poistoajalla tasapoistoina 0,28 milj. euron vuotuisen lisäyksen poistokustannuksiin.

9. VAIKUTUKSET METRO- TAI RAITIOLIIKENTEeseen

Hankkeella ei ole suoria vaikutuksia metro- tai raitioliikenteen operointiin. Toteutuessaan se kuitenkin lisää Rautatieaseman juna-, metro- ja raitioliikenteen houkuttelevuutta pyöräliityntämatkojen näkökulmasta.



Nykyisellään varsinkin raitioliikenteen liityntäosuus on melko pieni, mutta tarve tulee kasvamaan Kruunusilta-hankkeen toteuduttua.

10. VIESTINTÄSUUNNITELMA

Vastuu hankkeen viestinnästä jaetaan kaupunkiympäristön toimialan ja HKL:n välillä. HKL:n vastuu liittyy enemmän pyöräpysäköintilaitoksen markkinointiin ja pyöräpysäköinnin käytännön asioista viestimiseen, kun KYMPin vastuu liittyy enemmän tunnelihankkeen yleisviestintään. HSL, KYMP sekä HKL tiedottaa liikenteeseen vaikuttavista töistä omilla kanavillaan.

Rakennusurakan viestintä on käynnistynyt jo urakan kehitysvaiheessa. Viestintää suunnitellaan yhdessä KYMPin, Destian sekä HKL:n kanssa.

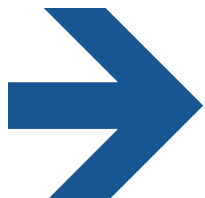
11. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

Laadukas pyöräpysäköinti tekee Helsingin pyöräilyinfrastruktuurista laadukkaampaa ja parantaa pyöräilyolosuhteita. Lisäksi hanke tukee joukkoliikenteen käyttöä. Tällä on vaikutus Helsingin liikkumismuotojen kulkutapaosuuksiin. Pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvu voi vähentää autoilun määrää ja parantaa paikallisesti ilmanlaatua ja vähentää melusaastetta. Kestävien kulkumuotojen kasvava osuus parantaa kaupungin tasolla päästömääriä.

Laadukas ja valvottu pyöräpysäköinti myös vaikuttaa osaltaan kaupunkitilan yleiseen siisteyteen Rautatieaseman ympäristössä. Väärinpysäköidyt polkupyörät vähenevät ja pyöräpysäköinti keskittyy enemmän maan alle.

12. PROJEKTIN RISKIKARTOITUS

Kansalaistori-Kaisaniemi alikulusta on laadittu aiemmassa suunnitteluvaiheessa laaja tekninen riskikartoitus. Tämä ja pyöräpysäköinnistä tehty kartoitus liitteinä.



13. HANKESUUNNITELMAN ENIMMÄISHINTA

5 600 000 e

