

## Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma, hakulomake 2023

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, Ari Koponen](#)

Yhteyshenkilön sähköpostiosoite

[ari.koponen@kaupunkiliikenne.fi](mailto:ari.koponen@kaupunkiliikenne.fi)

Yhteyshenkilön puhelinnumero

[050 5591984](#)

### 2. Perustiedot hankkeesta

2a. Hankkeen nimi

[Huopalahden juna-aseman liityntäpyöräpysäköinti](#)

2b. Lyhyt kuvaus hankkeesta

Hankkeen pääasiallinen tavoite on tuottaa laadukasta liityntäpyöräpysäköintipalvelua Huopalahden juna-aseman yhteyteen ja siten tukea Helsingin tavoitteita pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvusta. Tämä tarkoittaa käytännössä nykyisen pyöräpysäköinnin uusimista, laatutason parantamista ja kapasiteetin lisäämistä vastaamaan arvioitua kysyntäpotentiaalia. Lisäksi pysäköinnin turvallisuutta lisätään valaistuksella ja sen yleisilmettä parannetaan.

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

- Uuden jalankulun ja/tai pyöräliikenteen yhteyden rakentaminen. Rakennettavan väylän/osuuden pituus (km):
- Nykyisen jalankulun ja/tai pyöräliikenteen yhteyden 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): [6 kohdetta aseman kulkureittien läheisyydessä, yhteensä 300 pyöräpaikkaa](#)
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen päivittäisen liikkumisen kannalta merkittävässä kohteissa. Arvio rakennettavien/parannettavien pyöräpysäköintipaikkojen määrästä (erittele pysäköintikohteiden lkm sekä se, kuinka monelle polkupyörälle telineitä rakennetaan):

- Jalankulun ja/tai pyöräliikenteen viitoitushanke. Kuvaa hankkeen alueellista kattavuutta:
- Muu jalankulun ja/tai pyöräliikenteen olosuhteita kehittävä hanke. Kuvaa tarkemmin:

2d. Sisältääkö hanke taitorakenteita (esim. silta, alikulku, tukimuuri tmv. kohde)? *Jos sisältää, tarkenna, mitä taitorakenteita hanke sisältää.*

Ei

### 3. Hankekohteen ja ympäröivän alueen kuvaus

3a. Kuvaus alueesta ja hankkeen sijainnista; liikenneverkosta ja maankäytöstä sekä niiden kehitystä tulevaisuudessa sekä liikkumistarpeista ja liikkujaryhmistä

Etelä-Haaga on Helsingin 29. kaupunginosaan eli Haagaan kuuluva osa-alue Länsi-Helsingissä. Huopalahden juna-asema on vilkas lähijunien risteysasema. Se sijaitsee rantaradalla Ilmalan ja Valimon asemien välillä. Etelä-Haagan asukasluku oli joulukuun 2020 lopussa 12 555.

Huopalahden juna-asema sijaitsee hyvien julkisten ja kaupallisten palvelujen läheisyydessä. Junaradan ja pikaraitiotien vuoksi myös kauempana sijaitsevat palvelut ovat hyvin saavutettavissa. Pikaraitiotie on tehokas ja luotettava joukkoliikennemuoto ja sen käyttöönoton tiedetään lisänneen merkittävästi joukkoliikenteen käyttöä liikkumisessa. Juna-asema voidaan katsoa olevan lähtökohtaisesti ekologisesti kestävä rakentamista, onhan raideliikenne yksi ympäristöystävällisimmistä joukkoliikennemuodoista.

Huopalahden asemalla kohtaavat eri joukkoliikennemuodot (juna, bussi, pikaraitiotie) ja alueelta löytyy liityntäpysäköintipaikkoja sekä autoille, että polkupyörille. Eliel Saarisen tien pyöräreitit yhdistyvät radan pohjoispuolella kulkevaan kevyen liikenteen reittiin, joka on osa tulevaa pyöräilyn nopeaa runkoverkkoa, ns. baanaverkkoa.

Huopalahden aseman lähelle, Orapihlajatielle ja Paatsamantielle rakennetaan asuntoja 600 uudelle asukkaalle. Steniuksen kenttätoimintojen siirtyessä Haaganpuiston alueelle kentälle on kaavoitettu asuntoja 350 uudelle asukkaalle. Alueelle tavoitellaan jopa 1 800 uutta asukasta vuoteen 2030 mennessä.

Asemanseutujen maankäytön tiivistyessä läheltä saapuvien joukkoliikenteen käyttäjien määrä ja osuus kasvaa. Tällöin pyöräpysäköinnin merkitys korostuu entisestään. Huopalahden juna-aseman liityntäpyöräpysäköinnin kehittämishankkeen toteuttamisaikataulusta ja tarpeesta on tehty tiivistä yhteistyötä eri toimijoiden kanssa ja kokoustettu alueen liikennesuunnittelijoiden ja kaavoittajien kanssa.

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

Liityntäpyöräpysäköinnin nykytila Helsingissä on inventoitu vuosien 2018 ja 2019 aikana. Inventoinnin pohjalta Kaupunkiliikenteellä on tarkat lukumäärät ja kuntotiedot jokaisesta metro- ja rautatieaseman liityntäpyöräpysäköintipaikoista.

Inventoinnin perusteella voidaan todeta liityntäpyöräpysäköinnin nykytilan olevan puutteellinen. Suurin osa pyöräpaikoista ei vastaa nykystandardeja, ovat

huonokuntoisia, eivätkä laatuolosuhteita sellaisia, jotka mahdollistaisivat turvallisen pyöräpysäköinnin sekä monissa kohteissa pyöräpysäköinnin kapasiteetti on myös alimitoitettua. Näistä syistä johtuen, liityntäpyöräpysäköinnin nykytila ei vastaa Helsingin asettamia tavoitteita pyöräliikenteen edistämisen osalta, eikä osaltaan kannusta kaupunkilaisia käyttämään kestäviä kulkumuotoja liikenteessä.

Huopalahden rautatieasemalla on tällä hetkellä 122 liityntäpyöräpysäköintipaikkaa. Raide-Jokerin rakentamisen yhteydessä uusittiin 20 liityntäpyöräpysäköintipaikkaa vastaamaan nykystandardia ja nämä pysäköintipaikat eivät ole hankkeessa mukana. Liityntäpyöräpysäköinnin laatuolosuhteiden nostamiseksi parannetaan opastusta, näkyvyyttä ja valaistusta. Turvallisuuden parantaminen esim. valaistuksen avulla. Lisäksi pysäköintipaikkojen määrää on kasvatettava niin, että uusien paikkojen sijainti vastaa käyttäjien tarvetta sekä sen yleisilmettä on parannettava turvallisuuden lisäämiseksi.

#### 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).

Hankkeen tavoitteena on nostaa liityntäpyöräpysäköinnin tasoa 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 solmukohtissa, kuten metro- ja juna-asemilla.

Huopalahden juna-aseman liityntäpyöräpysäköinnin kehittämishankkeessa nykyinen kokonaiskapasiteetti nostetaan vastaamaan arvioitua kysyntäpotentiaalia. Lisäksi liityntäpyöräpysäköinnin houkuttelevuutta lisätään nostamalla turvallisuuden tunnetta sekä näkyvyyttä, opasteita sekä brändäystä. Lopputuloksena aseman liityntäpyöräpysäköinti on korkealaatuista, kestävästi liikkumiseen hyvin kannustavaa ja parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta ja kilpailukykyä.

Toimenpiteiden jälkeen Huopalahden rautatieasemalla on 320 laadukasta ja turvallista liityntäpyöräpysäköintipaikkaa, ja liityntäpyöräpaikkojen sijainnit ovat toimivia suhteessa aseman kulkureitteihin.

Rakennettavat uuden pysäköintipaikat toteutetaan sääsuojattuina. Huopalahden asemalta siirretään 32 pyörätelinettä uusiokäyttöön Oulunkylän asemalle. Vanhat huonokuntoiset telineet poistetaan (64 pyöräpysäköintipaikkaa) ja säilytetään nykystandardin mukaiset runkolukittavat pyöräpaikat (20 paikkaa). Huopalahden aseman itäinen sisäänkäynnin kohde (yhteensä 132 pyöräpaikkaa) toteutetaan olemassa olevan rautatiesillan alle ja kevyenliikenteen sillan alle:

Uusia pinta-asennettavia runkolukittavia pyörätelineitä (koko 900 x 800 mm, ruostumaton teräs, asennusväli 1 m) 11 kpl ja pyöräpaikkoja yhteensä 22 kpl. Uusia tavarapyörätelineitä 1 kpl, runkolukittava kaariteline, leveys 1400 mm ja korkeus

riippuu ankkuripohjan syvyydestä, telineen korkeuden pinnan yläpuolella on oltava 450 mm, tavarapyöräpaikkoja yhteensä 2 kpl. 2-kerroksia pyörätelineitä k-500 mm, (telineväli 500 mm, 2,5 m käytävän molemmin puolin, runko ja alatasen telineet kuumasinkittyä terästä), pyöräpaikkoja yhteensä 108 kpl. Julkinen pyöränhuoltopiste CARE4BIKES 1 kpl.

Huopalahden aseman läntinen sisäänkäynnin ja Eliel Saarisen Tie kohteet (yhteensä 168 pyöräpaikkaa) toteutetaan olemassa olevan rautatiesiltojen alle sisäänkäynnin reunaan:

Uusia tavarapyörätelineitä 2 kpl, runkolukittava kaaritelineriippuu ankkuripohjan syvyydestä, telineen korkeuden pinnan yläpuolella on oltava 450 mm, tavarapyöräpaikkoja yhteensä 4 kpl. 2-kerroksia pyörätelineitä k-500 mm (telineväli 500 mm, 2,5 m käytävän molemmin puolin, runko ja alatasen telineet kuumasinkittyä terästä), pyöräpaikkoja yhteensä 130 kpl. Rengastelineinen runkolukittava vinoparkki malli, (kaarien etäisyys 600 mm) 6 kpl, pyöräpaikkoja yhteensä 34 kpl

Kohteessa toteutetaan HSL:n pyöräilyilmeen mukaiset pyöräpysäköintiopasteet; opastekyltit pinta-asennettuna pyörätelineen päädyssä, ruuvikiinnitys seinään/saranoituna ja toppaan asennettu kaksipuoleinen opastekyltti (l 500 x k 700 mm).

4b. Ovatko hankkeessa toteutettavat jalankulun ja/tai pyöräliikenteen järjestelyt valtakunnallisten jalankulun ja pyöräliikenteen suunnitteluohjeiden mukaisia?

Kyllä

Eivät (kuvaa tarkemmin ja perustele kohtaan 4c)

4c. Jos hankkeen ratkaisut poikkeavat suunnitteluohjeiden vaatimuksista, kuvaa miltä osin hanke ei täytä suunnitteluohjeiden vaatimuksia ja esitä perustelut, miksi suunnitteluohjeen mukainen ratkaisu ei ole mahdollinen.

4d. 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 liityntäpyöräpysäköinti alue 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 ilkeiltä ja varkauksilta.

Helsingin liityntäpyöräpysäköintipaikat inventoitiin vuonna 2018–2019 ja päivitetty 2022. Inventointien mukanaan Helsingin rautatie- ja metroasemilla on ainakin 2500 sellaista pyörätelinettä, jotka eivät mahdollista turvallista liityntäpyöräpysäköintiä, eivätkä näin ollen houkuttele asukkaita yhdistämään pyöräilyä ja joukkoliikennettä yhdeksi matkaketjuksi. Pyöräpysäköinnin kehittämisen kautta voidaan tarjota helposti tunnistettava, helposti saavutettava ja turvallinen mahdollisuus säilyttää polkupyörää,

ja sitä kautta houkutellessa ja mahdollistaa käyttämään polkupyörää osana työ- ja asiointimatkoja.

4e. 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.

Laadukas liityntäpyöräpysäköinti asemalla palvelee laajaa aluetta sekä käyttäjäryhmää. Luotettava ja turvallinen pyöräpysäköinti palvelee liityntäliikennettä sekä keskustaan suuntautuvia asiointi- ja työmatkoja. Hanke palvelee monia kohderyhmiä ja sen vaikutukset ovat merkittävät pyöräilyn edistämisen kannalta. Hanke hyödyttää erityisesti Huopalahden asukkaita, jotka käyttävät joukkoliikennettä osana arkipäiväänsä. Laadukas liityntäpyöräpysäköinti juna-aseman yhteydessä lisää myös aseman yleistä asiakaskokemusta sekä palvelutasoa.

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL, 2017) esitettyjen periaatteiden mukaisesti liityntäpysäköintimahdollisuus tulee tarjota mahdollisimman lähellä matkan lähtöpaikkaa ja siten liityntäpysäköinnin kehittäminen paikallisesti merkittävillä ja muilla liityntäpysäköintialueilla on tärkeää. Etenkin liityntäpyöräpysäköinnin kehittämisessä keskeisessä roolissa ovat paikallisesti merkittävät ja muut kohteet, jotka palvelevat aseman tai pysäkin lähiympäristössä pyöräilyetäisyydellä asuvia.

## 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 viitoitushanke.*

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. *Kohtaan 5b ei tarvitse vastata, jos kyseessä on opastus- tai viitoitushanke tai jos hanke ei sisällä pyöräpysäköinnin kehittämistä.*

Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä ja laatutaso nykytilanteessa  
122 (102, ei nykystandardien mukaisia paikkoja ja 20 nykystandardien mukaisia runkolukittavia telineitä)

Pysäköityjen pyörien lukumäärä nykytilanteessa  
89

Kuvaus laskennasta (laskentamenetelmä, ajankohta, säätötila)  
Tiedoissa käytetty vuoden 2019 laskentaa, koska vuoden 2021 laskenta antaa koronatilanteen vuoksi epärealistisen kuvan käyttöasteesta. Käyttöastelaskenta on tehty HSL:n laskentaohjeistuksen mukaisesti.

Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä ja laatutaso hankkeen valmistuttua  
320, nykystandardien mukaisia runkolukittavia telineitä

Arvio pysäköityjen pyörien lukumäärästä hankkeen valmistuttua  
256

Kuvaus arviointimenetelmästä tai asiantuntija-arviosta perusteluineen  
Polkupyöräliityntäpysäköinnin tarve ja kysyntäennuste selvitettiin Pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma ja toteutusohjelma 2021–2025-selvityksen (Helsingin kaupunki ja HKL, 2021) laatimisen yhteydessä. Menettely ottaa huomioon keskeiset pyöräliikenteen liityntäkysyntään vaikuttavat tekijät kuten asemien kokonaiskäyttöennusteet, ympäröivän maankäytön määrän ja laadun sekä liityntäkulkutapojen työnjaon eri etäisyysvyöhykkeillä asemista.

Tarkastelu hyödyntää seuraavia lähtötietoja: pyöräliityntän ennustemallin lähtökohtana ovat Helmet-mallilla tuotetut liikenne-ennusteet, jotka pohjautuvat helsinkiläisten vuoden 2018 liikkumistottumustutkimukseen ja seudullisesti yhteiseen näkemykseen liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämisenäkymistä, liityntäkulkutapojen työnjako eri pituisilla matkoilla seudun liikennetutkimuksen (2008) mukaan, aseman yhteydessä olevat kaupalliset palvelut, Helsingin tavoite nostaa pyöräilyn kulkutapaosuus 20 prosenttiin (syyskuun arkipäivän matkoista). Tarkastelu antaa tavoitelähtöiseen kysyntäennusteeseen perustuvia lähtökohtia paikkamäärien arviointiin. Tavoitteena on, että liityntäpyöräpysäköinnissäkin kyettäisiin tarjoamaan 20 % väljyys, jotta pysäköinnin laatu pysyy hyvänä. Tavoitelähtöiseen ennusteeseen nojaava kysyntäpohjainen paikkatarvearvio on tehty vuosille 2020 ja 2030.

Liityntäpyöräpysäköinnin potentiaalia arvioidessa on hyödynnetty myös liityntäpysäköinnin käyttöastelaskentoja sekä Kaupunkiliikenteen saamaa palautetta.

5c. Miten hankekohteen liikennemääriä tai pysäköintikohteen käyttöä seurataan hankkeen valmistumisen jälkeen (esim. laskennat, pysyvät mittauspisteet ja/tai kohdennetut käyttäjäkyselyt)? *Kohtaan 5c ei tarvitse vastata, jos kyseessä on opastus- tai viitoitushanke.*

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.

5d. Miten käyttäjien tyytyväisyyttä hankekohteeseen kysytään hankkeen valmistumisen jälkeen? *Tähän kysymykseen tulee vastata hanketyypistä riippumatta.*

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 hankekohde 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. Ohjelmassa on esitetty tavoitteet ja alustava aikataulu raideliikenteen asemien pyöräpysäköinnin kehittämisestä vuosille 2021–2024.

6b. Miten hanke liittyy kunnan jalankulun 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 kaupunginstrategian 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 kapasiteettia 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 jalankulun ja/tai pyöräliikenteen edistämistä strategiaan 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 pyöräliityntäpysäköinti Huopalahden rautatieasemalla tukee näitä tavoitteita myös seudullisesti tekemällä liityntäpyörämatkoista luotettavampia ja houkuttelevimpia.

## 7. Hankkeen organisointi ja aikataulu

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

Päättilaaja: Helsingin kaupunkiympäristön toimiala KYMP

Liityntäpyöräpysäköinti kohteen vastuu ja omistus: Kaupunkiliikenne Oy

Pääurakoitsijaa toteutukseen ollaan kilpailuttamassa.

7b. Osapuolten vastuut (jos mukana on useampia tahoja, kuvaa, kuka vastaa mistäkin) Helsingin kaupunkiympäristön toimiala on päättilaaja. Liityntäpyöräpysäköintikohteeseen tulee Kaupunkiliikenne Oy:n omistukseen ja hallintaan ja Kaupunkiliikenne Oy vastaa kohteen suunnittelusta ja urakan kilpailuttamisesta. Hankkeen pääurakoitsijaa ollaan kilpailuttamassa.

7c. Hankkeen toteuttamisvalmius: kuvaa suunnitelmavalmiutta (hankkeen suunnittelu, kaavatilanne), rahoitustilanne (onko kunta sitoutunut hankkeen rahoittamiseen budjetissaan) ja päätöksentekotilanne (mitä päätöksiä tehty ja mitä vaaditaan hankkeen toteuttamiseksi)

Helsingin kaupunki on hyväksynyt tämän hankkeen vuoden 2023 talousarviossa. Hanke on myös hyväksytty Kaupunkiliikenne Oy:n johdon toimesta osaksi talousarviota ja näin ollen sen suunnittelua on voitu edistää. Tarkemman tason käytännön suunnittelu on valmistunut ja hankkeen urakoitsijan kilpailutus aloitettu.

Hankkeen toteuttamisen kannalta olennaiset päätökset on tehty, suunnittelu ja kilpailutus on valmistumassa ja hankkeen rakentaminen tulee käynnistymään vuoden 2023 aikana. Väylävirasto on hyväksynyt hankkeen toteutussuunnitelmat.

7d. Arvioitu toteutusaikataulu (kk/vuosi – kk/vuosi). Hankkeen tulee valmistua ja loppuraportointi maksatushakemuksineen tulee olla toimitettuna Traficomiin 31.10.2025 mennessä.

Hankkeen toteutusvaihe käynnistyy kilpailutuksen jälkeen loppuvuodesta 2023 ja tavoite toteutukselle on 4.12.2023 mennessä, kuitenkin viimeistään kesällä 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 eriteltyinä		Euroa (alv 0%)
Suunnittelukustannukset		23 900 €
Rakentamiskustannukset	Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvat kustannukset	436 200 €
	Muut mahdolliset kustannukset, jotka aiheutuvat jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta <b>(perustele kohtaan 8b.)</b>	20 000 €
<b>Kustannukset yhteensä</b>		<b>480 100 €</b>

8b. Selvitys mahdollisista muista kustannuksista, jotka aiheutuvat jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta (mitä kustannukset ovat ja miksi ne aiheutuvat kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden kehittämisestä)

Valaistuksen kehittämiseen kohdistuvia kustannuksia, koska ne selkeästi liittyvät liityntäpyöräpysäköintialueiden olosuhteiden kehittämiseen (turvallisuus, yleinen viihtyisyys jne.)

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

Rahoittava taho	Euroa (alv 0%)
Hakijakunnan oma rahoitus	480 100 €
Muiden mahdollisten kuntien rahoitus (erittele kunnittain)	
Hankkeelle haettavan valtionavustuksen määrä (maksimissaan 50 % kunnan/kuntien kustannuksista)	240 050 €
<b>Yhteensä</b>	<b>480 100 €</b>

8d. Muu mahdollinen rahoitus (esim. muu julkinen rahoitus, EU-rahoitus, yksityinen rahoitus). Erittele tahoittain. [Ei](#)

## 9. Liitteet

Toimita kaikki alle merkitsemäsi liitteet sähköpostitse hakemuksen liitteinä. Linkit netissä oleviin aineistoihin eivät ole hyväksyttäviä.

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 jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvista kustannukset sekä muista mahdollisista kustannuksista, jotka aiheutuvat jalankulun 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 jalankulun ja/tai pyöräliikenteen edistämisen strategia, ohjelma tai muu vastaava suunnitelma, jonka toteuttamiseen hanke liittyy *ja/tai*
- Seudullinen jalankulun 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 Traficomiiin 31.10.2025 mennessä.

Huom. **allekirjoittajalla tulee olla nimenkirjoitusoikeus.**

Paikka ja aika <a href="#">Helsinki 17.8.2023</a>
Allekirjoitus
Nimen selvennys <a href="#">Silja Hyvärinen</a>

Hakemus tulee toimittaa sähköpostilla osoitteisiin [kirjaamo@traficom.fi](mailto:kirjaamo@traficom.fi) ja [kapy.valtionavustus@traficom.fi](mailto:kapy.valtionavustus@traficom.fi) viimeistään **18.8.2023 klo 16.15**. **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 2023, [hakijataho]".

Päätös asiassa toimitetaan sähköisesti yhteyshenkilölle.