

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, 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
Pasilanbaana Ratsastiellä, Tilkanvierrolla ja Paciuksenkaarella

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): 0,53
- 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):
- 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)?

Baana kulkee nykyistä katuverkkoa pitkin Tilkan sillan ali, mutta siltaan ei ole tarve tehdä tämän hankkeen yhteydessä muutoksia.

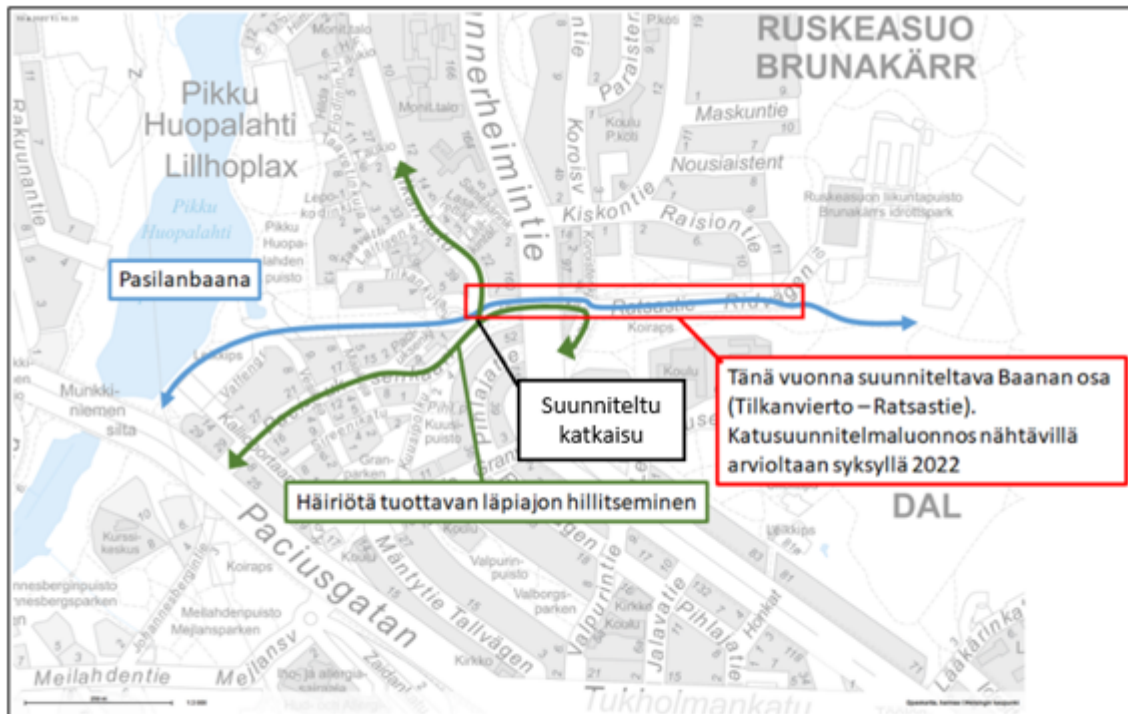
3. Hankekohteen ja ympäröivän alueen kuvaus

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

Suunnittelualue on itä-länsisuuntainen ja sijaitsee Helsingin kantakaupungin pohjoisosassa Meilahden, Laakson ja Ruskeasuon kaupunginosissa. Alueella on vilkas jalankulku ja pyöräliikenne. Pyöräliikenne koostuu pääosin opiskelu- ja työmatkapyöräilijöistä unohtamatta vapaa-ajalla tehtäviä harrastus- tai virkistysmatkoja. Reitti on merkittävä itä-länsisuuntainen baanaverkon osa Helsingin kantakaupungissa. Suunnittelualue yhdistää Pasilanbaanan osuudet keskuspuistossa ja Pikku Huopalahden puistossa.

Jalankulkuliikenne koostuu pääosin koulumatkoista, alueen asukkaiden asiointimatkoista, virkistysmatkoista ja matkaketuista joukkoliikennepysäkeille.

Autoliikenteen näkökulmasta kadut ovat paikalliskatuja, mutta niitä käytetään myös läpiajoo. Tämä johtuu Pikku Huopalahden suuresta liikennesolusta ja sen kautta kulkevasta läpiajettavasta paikallisesta kokoojakadusta, jota pitkin voi kulkea välttämättä esim. pääkatuverkon ruuhka-ajon tai oikaistakseen esim. Mannerheimintien ja Paciuksenkadun välillä. Tämän suunnitteluhankkeen yhteydessä läpiajon vähentämiseen suunniteltu ratkaisu tekee toivottua muutosta.



Paciuksenkaaren suunniteltu katkaisu, häiriötä tuottava läpiajo sekä Pasilanbaana.

Mannerheimintiellä joka kulkee suunniteltavan katuosuuden yli Tilkan sillan pitkin, on hyvät joukkoliikennedyhteudet bussilla ja raitiovaunulla. Suunnittelualueen paikalliskaduilla ei ole joukkoliikennettä.

Maankäyttö suunnittelualueen ympärillä on vaihtelevaa. Ympäristöstä löytyy puistoalueita liito-oravan ydinalueineen, liike-, toimisto- ja autopaikkarakennusten korttelialuetta, senioriasuntojen asuinkerrostalojen korttelialuetta sekä yleisten rakennusten korttelialuetta.

Kaupungin yleiskaavassa alue on määritelty mm. seuraavasti: Keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on osoitettava ensisijaisesti liike- tai muuksi toimitilaksi.

Suunniteltava baanareitti on osa kaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkkoa ja esitetty yleiskaavassa. Reitti on poikkeuksellisen merkityksellinen harvojen itä-länsisuuntaisten pyöräreittien vuoksi. Myös jalankululle reitti on tärkeä yhdistäen kaupungin puistoalueilta ja mahdollistaen Mannerheimintien alittamisen.

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

Suunnittelualue koostuu kolmesta kadusta. Ratsastiestä, Tilkanvierrosta ja Paciuksenkaarensta. Ratsastiellä ja Tilkanvierrolla pyöräliikenne on sekaliikenteenä ajoradalla. Pyöräilijät ajavat pääosin lähellä reunakivilinjoja, jolloin autoilijat voivat ohittaa pyöräilijöitä ajoradan keskeltä. Välillä harkitsemattomat ohitukset voivat aiheuttaa riskin pyöräilijälle etenkin Tilkanvierron ja Ratsastien risteysalueella, jossa väistämismahdollisuudet voivat äkkiseltään tuntua epäselviltä. Tilkanvierron vaakageometria on suunnittelualueella suora, mikä mahdollistaa reippaan ajotyylin, jos katu on vapaa muista käyttäjistä. Mannerheimintien alikulku voi aiheuttaa tietyissä valo-olosuhteissa vaarallista kontrastia alikulun ja taivasalan katuosuuden välille.

Kaduilla on jalkakäytävät ajoradan molemmin puolin. Etenkin Tilkanvierrolla jalkakäytävän leveys on kadun länsipäässä niin suuri, että se houkuttelee pyöräilemään sillä ajoradan sijaan. Myös Ratsastiellä pyöräliikenteen siirtymistä keskuspuiston jalkakäytävä-pyörätieltä ajoradalle tulisi parantaa jalkakäytävällä pyöräilyn välttämiseksi.

Suunnittelualueella on kolme risteysaluetta joiden väistämismahdollisuuksia tulisi selkeyttää ja osoittaa baana selkeämmin etuajo-oikeutetuksi. Risteykset ovat: Pasilanbaanan ja Ratsastien risteys, Tilkanvierron ja Ratsastien risteys sekä Tilkankadun-Paciuksenkaaren-Tilkankujan-Tilkanvierron risteys.

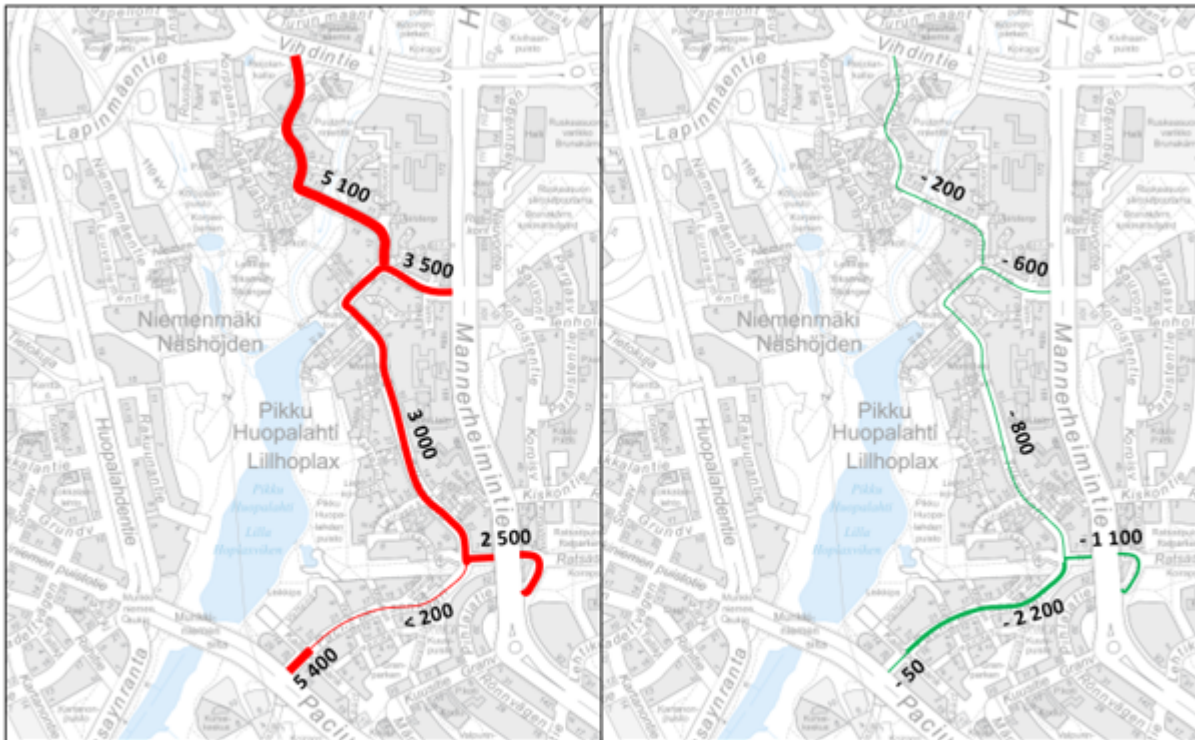
Kadut ovat paikalliskatuja: Ratsastie on tonttikatu ja Tilkanvierto sekä Paciuksenkatu ovat paikallisia kokoojakatuja. Kaduilta tulee poistaa läpiajavaa autoliikennettä, jotta pyörä- ja jalankulkuliikenteelle saadaan turvallisempi ja miellyttävämpi ympäristö.

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

Katuverkkoa jäsenellään uudelleen läpiajavan autoliikenteen poistamiseksi paikalliskaduilta. Paciuksenkaari katkaistaan autoliikenteeltä kadun pohjoisosasta Tilkanvierron risteyksestä. Tällä monia positiivisia vaikutuksia jalankulkuun ja pyöräliikenteeseen:

- Pikku Huopalahden puistoon jatkuvan Pasilanbaanan risteyksestä Tilkankadun kohdalla saadaan turvallisempi, kun yksi ajosuunta poistuu autoliikenteeltä.
- Paciuksenkaari muuttuu tonttikaduksi. On arvioitu, että Paciuksenkaaren keskivuorokausiliikenne putoaa noin kahdella tuhannella kadun pohjoisosassa, mikä avaa uusia mahdollisuuksia Paciuksenkaaren julkisen tilan käyttämiseksi.
- Alueen katujen liikenneturvallisuus paranee merkittävästi, erityisesti Paciuksenkaaren liikenneturvallisuus paranee.
- Vaikutus Tilkavierron autoliikenteen määrään. On arvioitu, että autoliikenteen määrä laskee reilulla tuhannella jäden noin 2500 tuntumaan.
- myönteinen vaikutus myös asuinympäristöön, mm. melupäästöihin ja viihtyisyyteen.
- Osa nykyisistä automaatoista korvautuu kestäväillä kulkumuodoilla.
- Myönteinen vaikutus lasten itsenäiseen liikkumiseen esim. koulumatkat. Lasten autokyyditys alueen sisällä vähenee. Positiivisia vaikutuksia lasten liikennekasvatukseen yleisesti.



Ennakoidut keskimääräiset arkivuorokauden autoliikennemäärät Paciuksenkaaren katkaisun jälkeen (vas.) sekä muutos nykytilanteeseen (oik.). Esitetyt liikennemäärät perustuvat olemassa oleviin laskentatietoihin pohjautuvaan asiantuntija-arvioon.

Ratsastie ja Tilkanvierto muutetaan pyöräkaduiksi. Tällä korostetaan Pasilanbaanan roolia alueella. Pyöräkadut rauhoittavat autoliikennettä ja pyöräliikenne saa suuremman roolin ajoradoilla. Pyöräilijät saadaan pyöräilemään keskemällä ajokaistaa ja autoilijoiden tekemät ohitukset vähenevät. Katutilan uudelleenjakamisen myötä kaduista tulee paikalliskatumaisempia mikä laskee ajonopeuksia ja lisää viihtyvyyttä. Jalkakäytävillä pyöräily vähenee selkeämmän pyöräliikenteen infran myötä.

Pasilanbaanaa risteävät ajoradat osoitetaan väistämisvelvollisiksi Ratsastien itä ja länsipäissä. Tilkannierron ja Ratsastien risteukseen lisätään korotus Mannerheimintien suunnasta tulevalle autoliikenteelle väistämisvelvollisuuden korostamiseksi.

Tilkannierron vaakageometriaan tehdä loiva mutka

autoliikenteenrauhottamistoimenpiteenä. Tilkannierron-Tilkankadun ja Tilkankujan risteysalue toteutetaan tasa-arvoisena kivettyinä aukiomaisena alueena. Tilkankadun suunnasta autoliikenne saapuu alueelle korotuksen kautta. Mannerheimintien alikulku lisätään päivävalaistuksen piiriin, jotta kontrasti alikulun ja kirkkaan ulkoilman välillä pienenee.

Paciuksenkaaren katkaistavan osan kohdalle istutetaan katuvihreää ja lisätään penkkejä viihtyisyyden parantamiseksi.

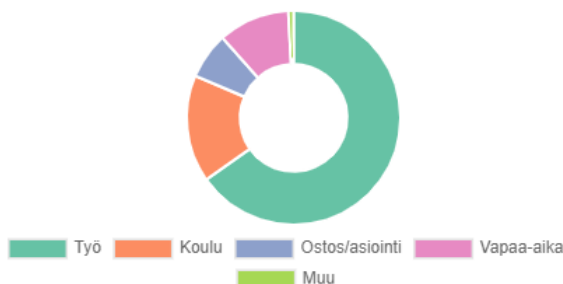
4b. Miten hanke lisää jalankulun ja/tai pyöräilyn houkuttelevuutta? (Esim. hankkeen vaikutukset matka-aikaan, sujuvuuteen, turvallisuuteen, viihtyisyyteen, esteettömyyteen).

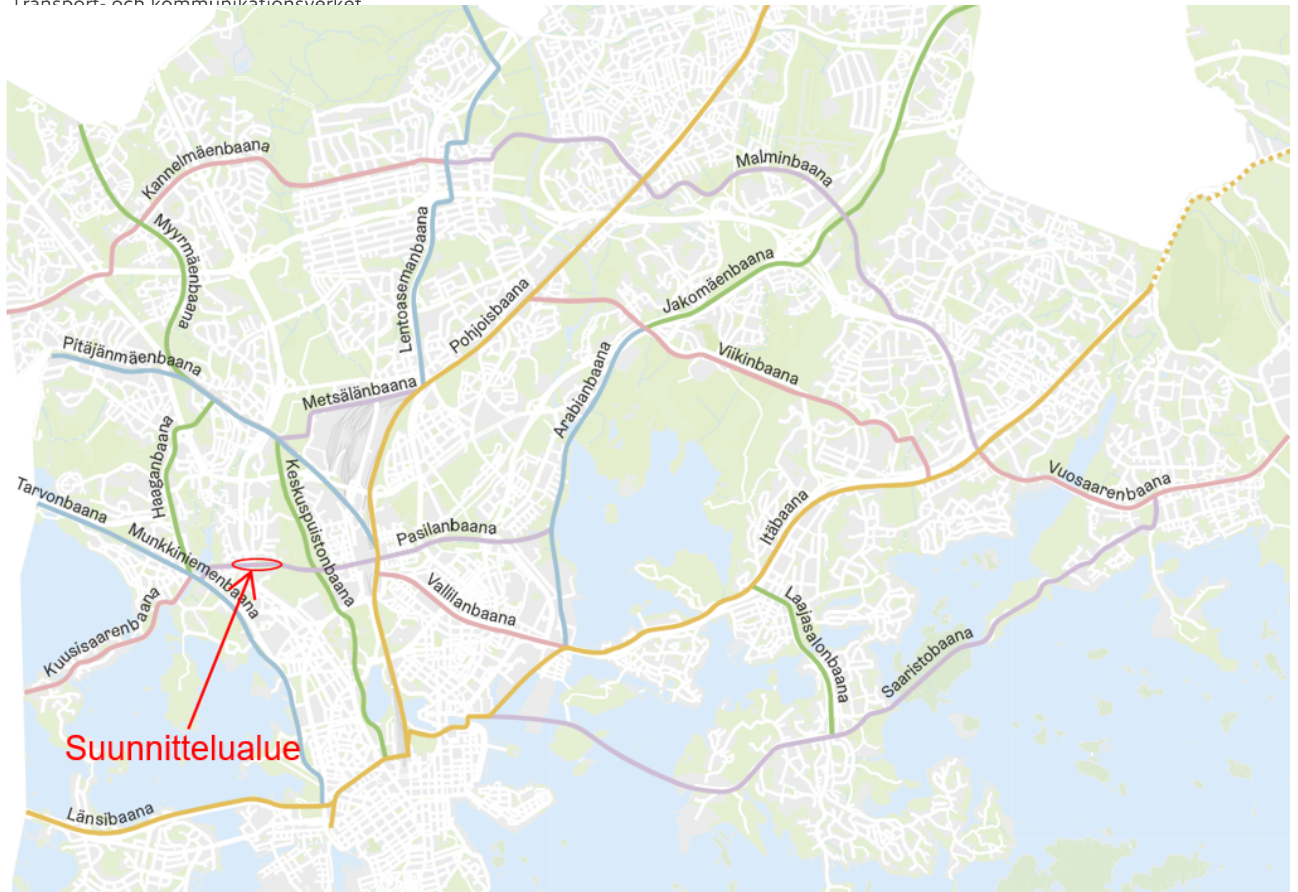
Pyöräliikenteen turvallisuus paranee, kun autoliikenteen määrää ja ohitustilanteita saadaan vähennettyä. Pyöräkatujen rakentaminen lisää yhteisöllisyyttä pyöräilijöiden kesken. Jalankulkuolosuhteet paranevat, kun pyöräliikenne on entistä kattavammin ajoradalla. Jalankulun houkuttelevuus lisääntyy autoliikenteen vähentyessä ja katujen muuttuessa paikalliskatumaisemmiksi. Ratsastien kaksi nykyistä suojatietä korvataan kadunylityspaikoilla. Suojateiden ja kadunylityspaikkojen näkemäalueita parannetaan.

4c. Kuvaus hankkeen hyötyjen kohdentumisesta: mitä käyttäjäryhmiä, matkatarpeita jne. hanke ensisijaisesti palvelee? Miten suuria nämä käyttäjäryhmät ovat?

Hanke parantaa etenkin alueen läpi päivittäin työ- tai opiskelumatkaa tekevien pyöräilijöiden tarpeita, jotka muodostavat tavoitetilanteessa 81 % kaikista matkoista. Reitti on oleellinen mm. Espoon Leppävaaran tai Otaniemen sekä Helsingin välillä kulkeville. Alla olevasta kartasta hahmottaa hyvin Pasilanbaanan roolin itä-länsi-suuntaiselle pyöräliikenteelle.

Trip type distribution [↓](#)





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)	1000	1000	1100
Pyöräliikenne (pp/vrk)	2293	2300	4200
Moottoriajoneuvoliikenne (ajon/vrk)	3600	2500	alle 2500

Kuvaa nykytilanteen liikennemäärien laskentaa (laskentatapa, ajankohta, säätila) Autoliikenteen laskenta on tehty käsinlaskentana 12.5.2004 klo 7-19 välillä, jolloin on ollut 5-9 °C, puolipilvistä, ei sadetta.

Pyöräliikenteen laskenta on tehty 21.6.2022 klo 7-19 välillä, jolloin on ollut 15,8-18,1 °C, ei sadetta.

Nykyinen jalankulun määrä on asiantuntija-arvio läheisten muiden jalankulkulaskentojen pohjalta.

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

Hankkeen valmistuessa liikennelaskentaa voidaan tehdä käsin laskentana eri liikennemuotoihin jakautuen. On hyvin mahdollista, että hankkeen yhteydessä Ratsastien pyöräkadulle rakennetaan automaattilaskuri. Hankkeen valmistuessa autoliikenteen keskivuorokausiliikennemäärän oletetaan asettuvan 2500 tuntumaan Paciuksenkaaren läpiajon poistuessa. Lisäksi on odotettavissa, että pyöräkatu, jolla on kapea ajorata ja paljon pyöräliikennettä, edelleen laskee autoliikenteen määrää. Osa autoilijoista voi ryhtyä suosimaan enemmän Korppaanmäentien risteystä Mannerheimintielle. Pyöräliikenteen määriä on arvioitu Brutus mallityökalun avulla, jonka tavoitevuosi on 2025, joka kuvaa tilannetta, jossa Helsingin kantakaupungin tavoiteverkko on valmis.

Tavoitetilanne saavutetaan vuosien mittaan, kun alueen paikalliskatumaisemmasta katuverkosta tulee tuttu. Tavoitevuosilukuna on käytetty 2025.

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

Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä ja laatutaso nykytilanteessa
Suunnittelualueella ei ole nykyisiä pyörätelineitä. Viereisten palveluiden, puistojen ja koulun pysäköintipaikat on hoidettu tonteilla ja puistoalueella.

Pysäköityjen pyörien lukumäärä nykytilanteessa
0

Kuvaus laskennasta (laskentamenetelmä, ajankohta, säätila)
Asiantuntija-arvio 21.9.

Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä ja laatutaso hankkeen valmistuttua
10 kpl (kaupunkipyöräasema)

Arvio pysäköityjen pyörien lukumäärästä hankkeen valmistuttua
0-10 kpl riippuen pyörien käytöstä esim. vuorokaudenajan mukaan

Kuvaus arviointimenetelmästä tai asiantuntija-arviosta perusteluineen
Suunnittelussa siirretään nykyinen kaupunkipyöräasema Tilkankadulta Pasilanbaanan ja päivittäistavarakaupan viereen.

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

Pyöräliikenteen automaattinen laskuri on hyvin todennäköisesti tulossa Ratsastielle tämän hankkeen rakentamisen yhteydessä. Kaupunkipyöräjärjestelmän (HSL) yleinen käyttöasteseuranta. Autolaskenta on ohjelmoitu tehtäväksi suunnittelualueelle 14.10.2022. Vuosi tai kaksi vuotta hankkeen valmistumisen jälkeen olisi hyvä tehdä seuraava laskenta, jotta saadaan tieto toteutuneesta autoliikenteen määrästä.

Palautetta kerätään osana kaupungin jatkuvaa vuorovaikutusta kaupunkilaisten kanssa. Käyttäjämäärä indikoi hyvin myös käyttäjien tyytyväisyyttä.

6. Hankkeen strateginen kytkeytyminen kunnan edistämistyöhön

6a. 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 on kytketty osaksi koko kaupungin kattavaa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Kaupunkisuunnittelulautakunta 12/2016). Ratsastielle, Tilkanvierrolle ja Paciuksenkaarelle rakennettava baanaosuus on osa Helsingin baanojen tavoiteverkon mukaista Pasilanbaanaa. Baana tulee olemaan pohjoiskantakaupungin pääreitti itä-länsisuunnassa yhdistäen alueita aina Espoon rajalta Arabianrantaan.

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.

Helsingin pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 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. Kehittämissuunnitelman alatavoitteena on, pyöräliikenteelle on suorat ja sujuvat reitit, joilla on selkeät risteysjärjestelyt ja jalankulun ja pyöräliikenteen laadukas erottelu. Hanke liittyy toimenpiteeseen 5 (Väylien toteuttamissuunnitelma). Hanke on osa myös aikaisemman Helsingin Pyöräilyn edistämissuunnitelman (KH 1/2014) toimenpiteitä 5 (Verkko kattavaksi).

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

Rakennettava baana on osa HSL:n Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien määrittely -työssä (HSL, 2012) rakennettavaksi esitettyjä laatukäytäviä sekä osa Helsingin seudun pääpyöräilyverkko – keskeisten seudullisten yhteyksien kehittämistarveselvityksessä tunnistettua kiireellistä kehittämiskohdetta (3. Kuusisaarenbaana – Pasilanbaana välillä Keilaniemi – Arabianranta).

7. Hankkeen organisointi ja aikataulu

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

Helsingin kaupunki ja Helsingin seudun ympäristöpalvelut – kuntayhtymä HSY

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

- Helsingin kaupungille kuuluu baanan ja jalkakäytävien rakennekerrokset, pintarakenteet, kadun kuivatusjärjestelyt, liikenteenohjaus ja valaistus

- HSY vastaa uusien vesihuoltorunkolinjojen suunnittelu- ja toteutuskustannuksista

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)

Alueen asemakaava on vahva, johon katusuunnittelu perustuu. Suunnitelmaluonnokset ovat esillä 4.10.2022 asti. Valmiit katusuunnitelmat on tarkoitus viedä päätöksentekoon Kaupunkiympäristölautakuntaan joulukuussa 2022. Rakennussuunnittelua tehdään katusuunnitelman kanssa rinnakkain. Kohteen rakentaminen on ohjelmoitu ja sille on varattu rahoitus ensi vuodelle 2023.

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

05/2023–12/2023

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	45 000
Rakennuskustannukset	
Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvat kustannukset	986 180
Muut mahdolliset kustannukset, jotka aiheutuvat kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta	-
Yhteensä	1 031 180

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

Valaistuksen uusiminen, purettavien rakenteiden ennallistaminen (mm. rummunpään verhoitus kaiteen uusimisen jälkeen Ratsastiellä) ja ajoradan pyöräilyä palvelevista muutoksista johtuvan hulevesikaivojen siirtäminen.

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

Rahoittava taho	Euroa (alv 0%)
Hakijakunnan/-kaupungin oma rahoitus	515 590
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)	515 590
Yhteensä	1 031 180

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.