

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, 00099 HELSINGIN KAUPUNKI
Yhteyshenkilö
Jukka Tarkkala
Yhteyshenkilön sähköpostiosoite
jukka.tarkkala@hel.fi
Yhteyshenkilön puhelinnumero
09-31037302

2. Perustiedot hankkeesta

2a. Hankkeen nimi
Lauttasaarentie välillä Isokaari – Ruukinlahdentie

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): 0,73
- 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)?

3. Hankekohteen ja ympäröivän alueen kuvaus

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

Lauttasaarentie on nykyinen kokoojakatu ja se parannetaan vaiheittain. Aikaisemmin on parannettu väli Ruukinlahdentie-Meripuistotie. Rakenteilla on välin Meripuistotie-Lauttasaaren silta parantaminen. Osuuden Isokaari-Ruukinlahdentie parantaminen on ajoitettu vuodelle 2023, jonka jälkeen koko Lauttasaarentie on parannettu. Lauttasaarentie on tärkein ja vilkkain Espoon ja Helsingin välinen pyöräliikenteen väylä.

Kohde rajautuu länsipäässä Isokaaren liittymään. Tämän länsipuolelle on laadittu Koivusaaren asemakaavan alue, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa. Nyt rakennettavat järjestelyt jatkuvat aikanaan Koivusaaren ja Espoon suuntaan. Koivusaaren on tulossa useita tuhansia asukkaita ja työntekijöitä. Myös Espoon väkiluku kasvaa.

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

Kadun pohjoisreunassa on kaksisuuntainen pyörätie ja molemmin puolin on jalkakäytävät. Pyörätie ei ole mäen kohdalla riittävän leveä kaksisuuntaiselle liikenteelle. Etelän puolen jalkakäytävä on leveydeltään riittämätön Lauttasaarenmäen liittymän länsipuolella. Alue on rakennettua aluetta, jota pohjoispuolella hallitsee Länsiväylän liikennealue ja eteläpuolella asunto-, toimitila- ja opetustoimen korttelit. Myllykallion alueella on asuntokortteleita. Vulcanin mäen kohdalla juuri valmistunut uusi asuntokortteli aikaisemman teollisuuskorttelin paikalle. Ala-asteen koulu ja sen kohdalla sijaitsevat bussipysäkit ovat tärkeitä jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Ruukinlahden puistoon on suunniteltu palloiluhallia.

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).

Hankkeessa rakennetaan Helsingin kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaiset erilliset yksisuuntaiset pyörätiet ja parannetaan jalkakäytäviä. Ruukinlahdentien liittymässä pyörätiet liittyvät aikaisemmin rakennettuihin yksisuuntaisiin pyöräkaistoihin. Bussipysäkit parannetaan nykyisille paikoille. Lauttasaaren ala-asteen kohdalla parannetaan jalankulkijoiden valo-ohjattu ylitys. Koululla on oma pyörien pysäköinti. Samoin toteutetaan kadun toiselle puolelle parannettavaan Ruukinlahden puistoon. Lisäksi uusitaan reuna-alueiden kiveyksiä, ulkovalaistus, liikennevaloja ja muita liikennettä palvelevia rakenteita.

Hanke palvelee erityisesti jalankulkua ja pyöräliikennettä. Etelän puolella rakennetaan 2,5 m leveä jalkakäytävä ja 1,75 m leveä pyöräkaista. Pohjoispuolella rakennetaan 1,75 m leveä pyöräkaista länsi- ja itäosalle, mutta mäen kohdalla on päädytty säilyttämään pyörätie nykyiseen tapaan jalkakäytävän tasossa. Syynä on pyöräilijöiden

hitaampi vauhti autoihin nähden sekä pyöräilijöiden suurempi tilantarve alhaisella nopeudella. Pyörätien leveys on 2,0 m ja samassa tasossa olevan jalkakäytävän 1,75 m.

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

Lauttasaarentielle saadaan yksisuuntaiset pyöräväylät Espoon rajan ja Ruoholahden välille. Osuuden pituus on 2,4 km. Kaksisuuntaisten osuuksien poistaminen parantaa pyöräliikenteen järjestelyjen selkeyttä ja turvallisuutta. Lauttasaarenmäen liittymän länsipuolella olevan nykyisen kapean jalkakäytävän leventäminen parantaa jalankulun olosuhteita.

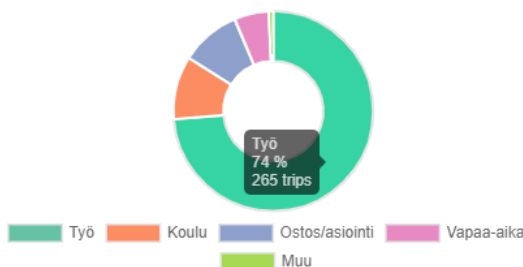
Ruukinlahdentien liittymässä nykyään oleva hieman epäkäytännöllinen, mutta väliaikainen järjestely yksi- ja kaksisuuntaisten pyöräväylien kohtaamisessa poistuu.

Lahnalahdentien liittymässä liikenneturvallisuus paranee myös autoilijoiden kannalta, kun oikean suunnasta mäkeä alas laskevat pyöräilijät jäävät pois.

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

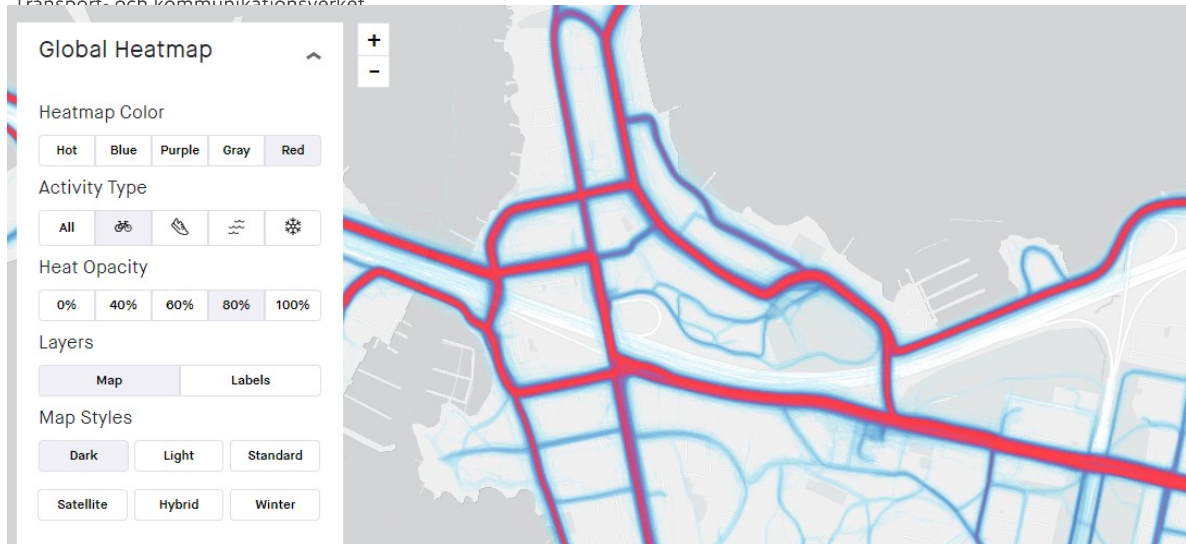
Eniten hanke parantaa pitkän matkan työmatkapyöräliikenteen olosuhteita Espoon raja ja Helsingin kantakaupungin välillä, joka edustaa tavoitetilanteessa noin 75 prosenttia matkoista.

Trip type distribution [↓](#)



Tämän osuuden parantaminen palvelee myös Lauttasaaren ala-asteen, Lauttasaaren urheilupuiston ja Ruukinlahden puiston käyttäjiä. Koulussa on noin 650 oppilasta.

Pidemmällä aikavälillä Lauttasaaren väkiluku kasvaa erityisesti Koivusaassa, joka sijaitsee hankkeen länsipäässä.



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)	140–350	140–350	140-410
Pyöräliikenne (pp/vrk)	1300	1300	430–2400
Moottoriajoneuvoliikenne (ajon/vrk)	4100	4100	4100

Kuvaa nykytilanteen liikennemäärien laskentaa (laskentatapa, ajankohta, säätila)

Jalankulun ja pyöräliikenteen arvioinneissa on käytetty Brutus-työkalua, joka on Helsingillä käytössä oleva pyöräliikenteen ja jalankulun simulointityökalu. Nykytilanne perustuu nykytilanteen liikennejärjestelmän tilaan sekä käsin laskentoihin, joita on käytetty liikennemallin kalibroinnista. Nykytilanne koskee syksyn keskimääräisiä vuorokausiliikennemääriä.

Moottoriajoneuvoliikenteen määrät perustuvat Helsingin kaupungin tekemiin moottoriajoneuvoliikenteen laskentoihin:

<https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/liikenne-ja-kartat/kadut/liikennetilastot/autoliikenne/webmap/index.html#18/60.16224/24.86396>.

Nykytilanteen liikennemäärä on laskettu vuonna 2018 ja se kuvaa syksyn keskimääräistä arkivuorokausiliikennettä (KAVL).

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

Hankkeen valmistuttua ei kyseisellä katuosuudella odoteta merkittävää väliä kasvuun pyöräliikenteen määrissä muista Helsingin kantakaupungin tavoiteverkon epäjatkuvuuskohdista johtuen, joita ei tämän hankkeen valmistuttua tulla vielä paikkaamaan. Tavoitetilanne käsittää mallissa vuoden 2025 tilanteen, jossa kantakaupungin tavoiteverkko on 100 % valmis. Todellisuudessa tavoiteverkko tulee olemaan valmis lähempänä vuotta 2030, mutta Brutus-mallin tavoitetilanne kuvaa jo tätä tilannetta.

Epävarmuutta tavoitetilanteen pyöräliikennemäärässä tuo Länsiväylän varrelle suunnitellun Helsingin ja Espoon välisen Länsibaanan mahdollinen toteutuminen. Mikäli Länsibaana on toteutettu siihen mennessä, tulee suuri osa Helsingin ja Espoon välisestä pyöräliikenteestä siirtymään sinne, jolloin pyöräliikenteen määrät Lauttasaarentiellä jäävät vähäisemmäksi, noin 430 pp/vrk Länsibaanan pyöräliikenteen määrän ollessa noin 2000 pp/vrk. Tämä ei kuitenkaan poissulje nykyisen hankkeen toteuttamisen tarvetta, sillä parannukset tulevat ennen kaikkea parantamaan pyöräliikenteen järjestelyjen jatkuvuutta, yhdenmukaisuutta ja turvallisuutta. Lisäksi hanketta perustelee ennen kaikkea tarve päivittää vanhentuneet pyöräliikenteen järjestelyt nykyisten suunnitteluperiaatteiden mukaisiksi ja sitä kautta saavutettava pyöräliikenteen ja jalankulun turvallisuuden paraneminen.

Mikäli Länsibaanaa ei olla toteutettu muun tavoiteverkon valmistumiseen mennessä, on hyvin turvallista ennakoita, että pyöräliikenteen määrät tulevat kasvamaan Lauttasaarentiellä joka tapauksessa muun verkon täydentymisen myötä yli 2000 pp/vrk.

Jalankulun osalta hankkeen vaikutus on pääasiassa turvallisuutta ja miellyttävyyttä parantava pyöräliikenteen selkeämmän erottelun myötä. Jalankulun mahdollinen lievä nousu tulee olemaan kehittyvän maankäytön tuottamaa.

Hankkeen valmistuttua ei ole odotettavissa merkittäviä muutoksia autoliikenteen määrissä, ja Helsingin strategisena tavoitteena toistaiseksi on, että autoliikenteen määrät eivät kasva nykytilanteeseen nähden, jolloin tavoitetilanteen liikennemääräksi on arvioitu sama, kuin nykytilanteen toteutunut määrä.

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

Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä ja laatutaso nykytilanteessa

Pyöräpysäköintipaikat sijaitsevat kiinteistöjen tonteilla.

Pysäköityjen pyörien lukumäärä nykytilanteessa

Pyöräpysäköintipaikat sijaitsevat kiinteistöjen tonteilla.

Kuvaus laskennasta (laskentamenetelmä, ajankohta, säätila)

-

Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä ja laatutaso hankkeen valmistuttua

Pyöräpysäköintipaikat sijaitsevat kiinteistöjen tonteilla.

Arvio pysäköityjen pyörien lukumäärästä hankkeen valmistuttua

Kuvaus arviointimenetelmästä tai asiantuntija-arviosta perusteluineen

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

Jalankulun, pyöräliikenteen ja moottoriajoneuvoliikenteen liikennemääriä seurataan käsinlaskennoin.

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

Käyttäjien tyytyväisyyttä seurataan hankkeen valmistumisen jälkeen palautekanavan käyttäjäpalautteita analysoimalla.

6. Hankkeen strateginen kytkeytyminen kunnan edistämistyöhön

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

Hanke kuuluu Helsingin kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkkoon 2025 (Kslk 22.5.2012). Hanke noudattaa Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020-2025 tavoitteita (KH 2.11.2020).

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.

Hanke noudattaa Helsingin kaupunkistrategian, Hiilineutraali Helsinki 2025-strategian, Liikkumisen kehittämissuunnitelman, Liikkumissuunnitelman, Pyöräliikenteen edistämissuunnitelman (Khs 27.1.2014) ja Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman 2020-2025 tavoitteita (Khs 2.11.2020).

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

Rakennettavat pyörätiet ovat osa HSL:n Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien määrittely -työssä (HSL, 2012) rakennettavaksi esitettyjä seureittejä sekä osa Helsingin seudun pääpyöräilyverkko – keskeisten seudullisten yhteyksien kehittämistarveselvityksessä tunnistettua kiireellistä kehittämiskohdetta (1. Itäbaana – Länsibaana välillä Kalasatama – Matinkylä).

7. Hankkeen organisointi ja aikataulu

7a. Hankkeen toteuttajaosapuolet (hakijakunta + muut mahdolliset osapuolet) Helsingin kaupunki, Helen Lämpö, tietoliikenneoperaattorit

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

Kaupunki vastaa katurakenteista, ulkovalaistuksesta ja liikennevaloista. Johtojen omistajat vastaavat omista rakenteista.

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)

Katusuunnitelmat on hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa 7.12.2021. Katujen rakentamiseen on varauduttu kaupunkiympäristölautakunnan taloussuunnitelmassa vuodesta 2023 alkaen. Rakennussuunnitelmien luonnokset on laadittu, hankinta-asiakirjat puuttuvat vielä.

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

4/2023-6/2024

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)
Suunnittelukustannukset (2021-22) 76 500 euroa (alv 0)
Arvio rakennuskustannuksista 820 000 euroa (alv 0)

Kustannukset eriteltyinä	Euroa (alv 0%)
Suunnittelukustannukset (v.2021-22)	76 500
Rakennuskustannukset	
Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvat kustannukset (v.2023-)	820 000
Muut mahdolliset kustannukset, jotka aiheutuvat kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta	-
Yhteensä	896 500

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

Samassa yhteydessä uusitaan kadun valaistusta. Kaukolämpötyöt eivät sisälly suunnittelun ja rakentamisen kustannusarvioon.

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

Rahoittava tah	Euroa (alv 0%)
Hakijakunnan/-kaupungin oma rahoitus	410 000
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)	410 000
Yhteensä	820 000

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.