

## 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  
[Helsingin kaupunki](#)  
Postiosoite  
[Työpajankatu 8](#)  
Yhteyshenkilö  
[Heikki Takainen](#)  
Yhteyshenkilön sähköpostiosoite  
[heikki.takainen@hel.fi](mailto:heikki.takainen@hel.fi)  
Yhteyshenkilön puhelinnumero  
[09 310 38448](tel:0931038448)

### 2. Perustiedot hankkeesta

2a. Hankkeen nimi

[Hämeentie välillä Kustaa Vaasan tie - Annalantie](#)

2b. Lyhyt kuvaus hankkeesta

[Hämeentie v. Kustaa Vaasan tie - Annalantie](#). Hämeentien saneeraus ja varautuminen uuden asemakaavan mukaiseen rakentamiseen kadun varrella. Parannetaan pyöräliikenteen järjestelyjä Hämeentiellä. Samalla tehdään alueen vesihuoltoverkoston saneerausta.

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 pyöräliikenteen yhteyden parantaminen. Parannettavan osuuden pituus (km): [Yhteensä 1.5 km yksisuuntaisia pyöräväyliä ja 1.5 km jalkakäytäviä \(molemmat kadun molemmin puolin\)](#)
- 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):

- 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.*

### 3. Hankekohteen ja ympäröivän alueen kuvaus

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

Hämeentie on olemassa oleva kokoojakatu ja se sijoittuu rakennettuun, tiiviiseen ja sekoittuneeseen kaupunkiympäristöön. Suunnittelualueetta rajaa länsipuolella Toukolan puutalo- ja kerrostaloalueet sekä idässä Touko- ja Arabianrannan kerrostaloalueet ja Arabian tehdaskortteli. Katu rajautuu osin myös Arabianmäen ja Bokvillaninpuiston puistoalueisiin.

Hämeentien rakentaminen mahdollistaa kadun liikennejärjestelyjen muuttamisen sekä kävelyn ja pyöräliikenne olosuhteiden parantamisen. Suunnittelualueelle toteutetaan kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaiset yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt. Kadulla yhdistetään ja siirretään bussipysäkkejä, raitiotie välillä Kustaa Vaasan tie - Arabiankatu säilytetään ennallaan. Kadun rakentamisen yhteydessä ennallistetaan ja rakennetaan puistoja katuun rajautuvilta osin sekä saneerataan myös vesihuollon ja teknisen huollon putki- ja johtoverkostoja sekä liikennevaloja.

Kadun pääasialliset käyttäjät ovat alueen asukkaat sekä toimitilojen ja liiketilojen työntekijät ja asiakkaat. Moottoriajoneuvoliikenteessä, pyöräliikenteessä ja jalankulussa on myös läpikulkua mm. Viikkiin.

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

Hämeentien länsireunalla on eroteltu jalankulku ja pyöräliikenne, mutta mitoitus on riittämätön molempien kulkumuotojen osalta ja paikoin ongelmallinen myös bussimatrustajien kannalta. Hämeentien itäpuolella on vain jalkakäytävä. Myös poikittaisissa pyöräyhteyksissä on puutteita alueella. Helsingin kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkossa 2025 Hämeentielle on osoitettu 1-suuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt.

Nykyisellään Hämeentien länsireunan kaksisuuntainen pyöräliikenteen reitti on leveydeltään n. 2,0 m ja ohjearvo on 2,5–3,0 m. Kadun länsipuolella jalkakäytävä on n. 2,0–1,5 m ja ohjearvo on 2,5 m. Kolme kadun linja-autopysäkeistä on jalkakäytävällä tai pyörätiellä ja yhdessä näistä ei ole katosta. Näillä pysäkeillä ei ole nykyohjeen mukaisia odotustiloja tai linja-auton odottaminen on jalankulun tai pyöräliikenteen sujuvuuden kustannuksella. Uudessa ratkaisussa kaikki pysäkit ovat nykyisen suunnitteluohjeen mukaisia.

## 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).

Yksisuuntaiset pyörätiet toteutetaan osin ajoradan tasoon ja osin jalkakäytävän tasoon, missä ne erotellaan jalkakäytävästä kiveraidalla. Pyöräväylien kapasiteetti parantuu nykyisestä parantaen pyörällä ajon miellyttävyyttä ja turvallisuutta sekä samalla mahdollistamalla pyöräliikennemäärien tavoitellun kasvun. Pyöräväylien yksisuuntaisuus turvaa tavoitetilanteessa pyöräliikenteen järjestelyjen jatkuvuuden ja yhdenmukaisuuden. Floorantien, Intiankadun, Kaironkadun ja Kaanaankadun risteykset toteutetaan ylijatkettuina jalkakäytävinä. Arabian tehdaskorttelin edustalla bussipysäkkialue toteutetaan korotettuna ja nykyiset jalankulkuvalot poistetaan.

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

Kyllä

Eivät (kuva tarkemmin ja perustelee 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).

Jalankulun turvallisuuden paraneeristeyksissä toteutettavien ylijatkettujen jalkakäytävien myötä yhteensä neljässä risteyksessä.

Risteyksien ja suojateiden esteettömyyden ratkaisut parantuvat esteettömyyden tavoitteiden mukaisiksi.

Linja-autopysäkkien parannetaan esteettömyyden ja nykymitoitusten mukaisiksi. Valtakunnallisen sekä Helsingissä jo pidempään voimassa olleen pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisesti mitoitettujen yksisuuntaisten pyöräväylien ajoradan molemmilla puolilla parantavat merkittävästi pyörällä liikkumisen mukavuutta ja turvallisuutta, mahdollistaen samalla pyöräliikenteen määrien tavoitellun kasvun.

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

Hankkeen hyödyt kohdentuvat erityisesti Hämeentien (välillä Kustaa Vaasan tie – Annalantie) alueen asukkaille ja työntekijöille. Hyötyjinä ovat lisäksi Viikin ja Kumpulan kaupunginosien välillä pyöräliikenteen pääreittiä hyödyntävät käyttäjät. Brutus -simulointimallin perusteella suurimpia käyttäjäryhmiä ovatkin työmatkaliikenteen kulkijat (n. 50 %) ja vapaa-ajan matkat.

## 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	1000
Pyöräliikenne (pp/vrk)	900	1000	1400
Moottoriajoneuvoliikenne (ajon/vrk)	11000	11000	11000

Kuvaa nykytilanteen liikennemäärien laskentaa (laskentatapa, ajankohta, säätila)

Nykytilanne perustuu nykytilanteen liikennejärjestelmän tilaan sekä kesäkuussa 2022 tehtyihin käsilaskentoihin. Jalankulun määrät on esitetty keskimääräisenä suuruusluokkana linjaosuudelta. Jalankulkumäärät ovat esitettyjä isommat raitiopysäkkien kohdilla.

Moottoriajoneuvoliikenteen määrät perustuvat Helsingin kaupungin tekemiin moottoriajoneuvoliikenteen laskentoihin:

[hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/liikenne-ja-kartat/kadut/liikennetilastot/autoliikenne/webmap/index.html#18/60.16224/24.86396](https://hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/liikenne-ja-kartat/kadut/liikennetilastot/autoliikenne/webmap/index.html#18/60.16224/24.86396).

Nykytilanteen liikennemäärä on laskettu vuonna 2019 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.

Hämeentiellä sijaitseva nykyinen pyörätie on pääreitti Viikin suunnalta kohti keskustaa. Parantuvien pyörätieyhteyksien voidaan odottaa lisäävän pyöräliikennettä hankkeen valmistumisen jälkeen. Yhteys tulee parantuneen laadun lisäksi tarjoamaan suoran yhteyden pian valmistuvalle Pasilanbaanalle Vallilanlaaksossa. Lähialueiden asukasluvu tulee kymmenessä vuodessa nousemaan merkittävästi erityisesti Kalasataman ja Pasilan asuntotuotannon myötä, kasvattaen pyöräliikenteen potentiaalia huomattavasti. Hankkeen valmistuttua yhteydelle on arvioitu maltillista 10 % kasvua kesäkuun arkivuorokauden pyöräliikenteen määrässä. Helsingissä on todettu uusille pyöräteille jopa 60%-200% kasvua tilanteessa, jossa kadulla ei ole aikaisemmin ollut pyörätietä.

Pitkän aikavälin pyöräliikenteen kesäarkivuorokauden ennustemäärät perustuvat Brutus-liikennemalliin, jossa pyöräliikenteen kantakaupungin tavoiteverkko ja baanaverkko on rakennettu valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Pyöräliikenteen määrien ennustetaan skenaariossa kasvavan nykyiseen nähden kadulla. Samansuuntaisen Arabianbaanan odotetaan houkuttelevan myös Hämeentieltä pyöräliikennettä merkittävästi baanareitille. Baanaverkon toteutuessa suunnitellusti Hämeentie tuleekin palvelemaan enemmän kaupunginosan sisäistä liikennettä. Arabianbaanan toteuttamisedytykset ovat tällä hetkellä epäselvät, mikä lisää skenaarion

epävarmuutta. Jos Arabianbaana ei toteudu, tulee pyöräliikenteen määrät kasvamaan Hämeentiellä ennustettakin merkittävämmiin.

Maankäyttö on mallissa vuoden 2035 mukainen. Mallista poiketen tavoitteena on, että kantakaupungin tavoiteverkko ja baanaverkko Helsingin kaupungin rajojen sisällä rakennetaan lähes valmiiksi vuoteen 2030 mennessä Hiilineutraali Helsinki 2030 päästövähennysohjelman tavoitteita noudattaen.

Jalankulun määriin ei arvioida muutosta, sillä yhteys ei lisää jalankululle uusia yhteyksiä. Liikenneturvallisuuden ja viihtyisyyden vaikutusta jalankulkumääriin ei pystytä nyky menetelmillä arvioimaan.

Suunnitelman ratkaisulla ei suoraan vaikuteta autoliikenteen kapasiteettiin sitä vähentävästi, joten merkittävää muutosta autoliikenteen määriin ei ennusteta tapahtuvan. Helsingissä panostetaan merkittävästi kestäviin kulkumuotoihin, jolloin liikennejärjestelmää kehitetään siitä näkökulmasta, että autoliikenteen määrät eivät kasva nykyisestä.

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

Pysäköityjen pyörien lukumäärä nykytilanteessa

Kuvaus laskennasta (laskentamenetelmä, ajankohta, säätila)

Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä ja laatutaso hankkeen valmistuttua

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)? *Kohtaan 5c ei tarvitse vastata, jos kyseessä on opastus- tai viitoitushanke.*

Jalankulun, pyöräliikenteen ja moottoriajoneuvoliikenteen liikennemääriä seurataan käsinlaskennoin.

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

Käyttäjien tyytyväisyyttä seurataan hankkeen valmistumisen jälkeen palautekanavan käyttäjäpalautteita analysoimalla.

## 6. Hankkeen strateginen kytkeytyminen kunnan edistämistyöhön

6a. Miten hankekohte 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 jalankulun 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).

Aikaistettujen hiilineutraalisuustavoitteiden myötä kulkutapaosuuden kasvutavoitteen tavoitevuosi on aikaistettu vuoteen 2030 ja tämän tueksi on laadittu pyöräväylien toteuttamisen ripeyttämissuunnitelma, jonka myötä pyritään parantamaan pyöräliikenteen kehittämisen resursseja. Ripeyttämissuunnitelma esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle 21.3.2023, jossa se sai myönteisen vastaanoton. Suunnitelma tullaan jatkossa huomioimaan vuosittain Helsingin talousarvioesitystä laadittaessa.

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

Hanke tukee HSL:n Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laadukäytävien määrittely -työssä (HSL, 2012) rakennettavaksi esitettyjä laadukäytäviä ja seutureittejä (erityisesti Pasilanbaana ja Hämeentien seutureitti). Pasilanbaana on lisäksi tunnistettu Helsingin seudun pääpyöräilyverkko – keskeisten seudullisten yhteyksien kehittämistarveselvityksessä yhdeksi kiireellisimpiä kehittämiskohteita (nro. 28 Pasila-Arabianranta), joka rakentuu nyt osana Kalasatama-Pasila-raitiotiehanke. Sama baana on myös MAL 2023 Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon päivitys -työn toimenpideohjelman 1. korissa (toimenpide 1.15 Pasilanbaana välillä Hermannin rantatie – Ratapihantie).

## 7. Hankkeen organisointi ja aikataulu

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

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

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 kaupungin kaupunkiympäristö on talousarvioissa ja toimintasuunnitelmassa budjetoinut hankkeen rakentamisen investointirahoituksen vuosille 2023, 2024 ja 2025.](#)

[Katusuunnitelma on hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa 4.10.2022](#)

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

[1.9.2023-31.10.2025](#)

## 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		520 000
Rakentamiskustannukset	Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvat kustannukset	3 603 000
	Muut mahdolliset kustannukset, jotka aiheutuvat jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta <b>(perustelee kohtaan 8b.)</b>	
<b>Kustannukset yhteensä</b>		<b>4 787 900</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)

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

Rahoittava taho	Euroa (alv 0%)
Hakijakunnan oma rahoitus	1 801 500
Muiden mahdollisten kuntien rahoitus (erittele kunnittain)	
Hankkeelle <b>haettavan valtionavustuksen</b> määrä (maksimissaan 50 % kunnan/kuntien kustannuksista)	1 801 500
<b>Yhteensä</b>	<b>3 603 000</b>

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





## 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 mitoitustiedot ym. olennaiset laatu- ja palvelutasotekijöitä kuvaavat tiedot)
- Hankkeen kustannusarvio, jossa on tarkennettu erittely jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvista kustannuksista 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 Traficomiin 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.