

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 liitteinä annettujen tietojen perusteella. Täytetyn hakulomakkeen maksimipituus on 10 sivua (fonttikoko 10). **Jokaisesta hankkeesta tulee laatia erillinen hakemus.** Hakulomakkeen täyttämisen tueksi on laadittu oma materiaalinensa ([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
Yhteyshenkilön puhelinnumero
[050 5591984](#)

2. Perustiedot hankkeesta

2a. Hankkeen nimi
[Oulunkylän juna-aseman liityntäpyöräpysäköinti](#)

2b. Lyhyt kuvaus hankkeesta

Hankkeen pääasiallinen tavoite on tuottaa laadukasta liityntäpyöräpysäköintipalvelua Oulunkylän juna-aseman yhteyteen. 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): [5 kohdetta aseman kulkureittien läheisyydessä, yhteensä 246 pyöräpaikkaa](#)
- ☐ Pyöräpysäköinnin kehittäminen päivittäisen liikkumisen kannalta merkittävissä 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

Oulunkylä on kaupunginosa Pohjois-Helsingissä. Oulunkylä sijaitsee Helsingin kantakaupungin rajalla pääradan varressa noin kuusi kilometriä keskustasta pohjoiseen.

Jalankulku-, pyöräily- ja virkistysreittien nykytila on Oulunkylässä ja Maunulassa hyvä. Reitistö on kattava ja hyväkuntoinen, ja reiteillä on melko vähän katkoksia. Liikenteen solmukohtat, Oulunkylän keskus ja juna-asema, Maunulan keskus sekä Käpylän juna-asema, ovat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden helposti saavutettavissa. Ulkoilureitit ovat monipuolisia maisemiltaan, ja niissä on sekä tasaisia että korkeuseroiltaan vaativia reittejä. Maaherrantien varressa kulkee merkittävä pyöräily-yhteys Pihlajamäen ja Viikin suuntaan. Molemmat yhteydet on esitetty kaupunkisuunnittelulautakunnan hyväksymässä baanojen verkkosuunnitelmassa. Pääradan suuntaisesti kulkee yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie. Tämä yhteys ollaan päivittämässä Pohjoisbaanaksi. Oulunkyläntiellä on molemmin puolin tietä erotellut jalkakäytävät ja pyörätiet.

Alueen merkittävin liikenneväylä on Oulunkyläntie, joka on katuverkon luokittelun mukaan alueellinen kokoojakatu. Oulunkyläntie yhdistää Oulunkylän kaupunginosan Koskelantiehen, joka on merkittävä itä-länsi-suuntainen pääkatu. Samaa kautta kulkevat myös yhteydet Koskelan asuinalueelle. Yhteydet Veräjämäkeen ja Veräjäläaksoon kulkevat myös Oulunkyläntien ja edelleen Kirkkoherrantien kautta, joka on paikallinen kokoojakatu.

Julkisen liikenteen yhteydet alueella ovat erinomaiset. Oulunkyläntien pohjoisosassa sijaitsee Oulunkylän asema, josta on junayhteydet niin Helsingin keskustan, kuin pohjoisenkin suuntaan. Pääkaupunkiseudun poikittaisliikenteessä kulkeva runkolinja 550 (Jokeri) kulkee Oulunkyläntietä Maunulasta Viikin kautta Itäkeskukseen. Jokeri-linja tulee muuttumaan bussista raitiotieksi. Pohjoisbaana tulee olemaan alueen merkittävin pyöräliikenteen yhteys Helsingin keskustan ja toisaalta pohjoisen suuntaan. Oulunkyläntien pyörätiet tulevat olemaan jatkossa yksisuuntaiset ja ne erotellaan paremmin jalkakäytävistä.

Oulunkylässä ja Maunulassa oli vuonna 2018 noin 23 700 asukasta. Asemanseutujen maankäytön tiivistyessä läheltä saapuvien joukkoliikenteen käyttäjien määrä ja osuus kasvaa. Tällöin pyöräpysäköinnin merkitys korostuu entisestään. Oulunkylän juna-asema 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 laatutasoltaan sellaisia, jotka mahdollistaisivat turvallisen pyöräpysäköinnin sekä monissa kohteista 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.

Oulunkylän juna-asemalla on tällä hetkellä 94 pyöräpysäköintipaikka ja nykystandardin mukaisia runkolukittavia liityntäpyöräpysäköintipaikkoja 30 kpl. Liityntäpyöräpysäköinnin laatutason 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 mitoitustiedot. (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, turvallinen 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 solmukohdissa, kuten metro- ja juna-asemilla.

Oulunkylän 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, kestäväään liikkumiseen hyvin kannustavaa ja parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta ja kilpailukykyä.

Toimenpiteiden jälkeen Oulunkylän juna-asemalla on 276 laadukasta ja turvallista liityntäpyöräpysäköintipaikkaa ja liityntäpyöräpaikkojen sijainnit ovat toimivia suhteessa aseman kulkureitteihin.

Rakennuskohteita asemalla on 5 kohdetta; Oulunkylän aseman läntisen sisäänkäynnin edustalle ja aseman itäisen sisäänkäynnin alueelle. Vanhat huonokuntoiset telineet poistetaan (64 pyöräpysäköintipaikkaa) ja säilytetään nykystandardin mukaiset runkolukittavat pyöräpaikat (30 paikkaa) Maaherran ja Larin Kyöstin tien välissä (Raide-Jokerin toteuttamat). Huopalahden asemalta siirretään 32 pyörätelineettä uusiokäyttöön Oulunkylän asemalle. Rakennettavat uuden pysäköintipaikat toteutetaan sääsuojattuina.

Oulunkylän juna-aseman läntisen sisäänkäynnin alueelle (yhteensä 84 pyöräpaikkaa). Nykyisiä pinta-asennettavia runkolukittavia pyörätelineitä (koko 900 x 800 mm, ruostumaton teräs, asennusväli 1 m) 12 kpl siirretään Huopalahden asemalta, pyöräpaikkoja yhteensä 24 kpl. Uusia pinta-asennettavia runkolukittavia pyörätelineitä (koko 900 x 800 mm, ruostumaton teräs, asennusväli 1 m) 29 kpl, paikkoja yhteensä 58 kpl. Uusia pinta-asennettavia runkolukittavia tavarapyörätelineitä (runkolukittava kaariteline, leveys 1400 mm, korkeus riippuu ankkuripohjan syvyydestä telineen korkeuden pinnan yläpuolella ja vähintään 450 mm, ruostumaton teräs) 1 kpl, tavarapyöräpaikkoja yhteensä 2 kpl.

Oulunkylän juna-aseman itäisen sisäänkäynnin alueelle (yhteensä 162 pyöräpaikkaa). Nykyisiä pinta-asennettavia runkolukittavia pyörätelineitä (koko 900 x 800 mm, ruostumaton teräs, asennusväli 1 m) 20 kpl siirretään Huopalahden asemalta, pyöräpaikkoja yhteensä 40 kpl. Uusia pinta-asennettavia runkolukittavia pyörätelineitä (koko 900 x 800 mm, ruostumaton teräs, asennusväli 1 m) 10 kpl, paikkoja yhteensä 20 kpl. Uusia pinta-asennettavia runkolukittavia tavarapyörätelineitä (runkolukittava kaariteline, leveys 1400 mm, korkeus riippuu ankkuripohjan syvyydestä telineen korkeuden pinnan yläpuolella ja vähintään 450 mm, ruostumaton teräs) 2 kpl, tavarapyöräpaikkoja yhteensä 4 kpl. 2-kerroksia pyörätelineitä (telineväli 500 mm, 2,5 m käytävän molemmin puolin, runko ja alatason telineet kuumasinkittyä terästä) pyöräpaikkoja yhteensä 58 kpl.

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

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

☒ Kyllä

☐ Eivät (kuva 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 pyöräilivät enemmän. Helsinkiläiset vastasivat pyöräilybarometreissa vuosina 2017 ja 2019, että he pyöräilivät enemmän, jos pyörien pysäköintipaikat ja alueet olisivat paremmin turvattuja ilkeillä ja varkauksilta.

Helsingin liityntäpyöräpysäköintipaikat inventoitiin vuonna 2018–2019. Tällä hetkellä 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 houkutella 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. Aseman pyöräpysäköinti palvelee junalla matkustavien liityntäpysäköintiä. Hanke palvelee monia kohderyhmiä ja sen vaikutukset ovat merkittävät pyöräilyn edistämisen kannalta. Hanke hyödyttää erityisesti Oulunkylän asukkaita, jotka käyttävät junaliikennettä 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
94 (64, ei nykystandardien mukaisia paikkoja ja 30 nykystandardien mukaisia runkolukittavia telineitä).

Pysäköityjen pyörien lukumäärä nykytilanteessa
74

Kuvaus laskennasta (laskentamenetelmä, ajankohta, säätila)
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
276 nykystandardien mukaisia runkolukittavia paikkoja.

Arvio pysäköityjen pyörien lukumäärästä hankkeen valmistuttua
221

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: pyöräliityntään 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 edistämistrategiaan ja/tai tavoiteverkkoon ja tukee niitä?

Helsingin seudun liikenne (HSL) koordinoimassa Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne MAL 2019 –työssä korostetaan kestäväan 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 Oulunkylän asemalla 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. Liityntäpyöräpysäköintikohde tulee Kaupunkiliikenne Oy:n omistukseen ja hallintaan ja Kaupunkiliikenne Oy vastaa kohteen suunnittelusta ja urakan kilpailuttamisesta. Hankkeen pääurakoitsijaa ollaan kilpailuttamassa.

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 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		27 400 €
Rakentamiskustannukset	Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvat kustannukset	284 100 €
	Muut mahdolliset kustannukset, jotka aiheutuvat jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta (perustele kohtaan 8b.)	30 300 €
Kustannukset yhteensä		341 800 €

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	341 800 €
Muiden mahdollisten kuntien rahoitus (erittele kunnittain)	
Hankkeelle haettavan valtionavustuksen määrä (maksimissaan 50 % kunnan/kuntien kustannuksista)	170 900 €
Yhteensä	341 800 €

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 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 Helsinki 17.8.2023
Allekirjoitus
Nimen selvennys Silja Hyvärinen

Hakemus tulee toimittaa sähköpostilla osoitteisiin kirjaamo@traficom.fi ja 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.