

## 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, 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  
[Aleksis Kiven katu välillä Sturenkatu-Hämeentie](#)

2b. Lyhyt kuvaus hankkeesta  
[Aleksis Kiven kadun rakenteiden ja kunnallistekniikan peruskorjaus, jossa katutilaa jaetaan uudelleen rakentaen kadulle mm. pyöräkaistat ja joukkoliikenteen muutoksia. Suunnittelualue ulottuu osin myös viereiselle Fleminginkadulle.](#)

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): [0,84 km](#)
- 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): [pysäköintikohteita on 6 eri kohdassa. Telineitä rakennetaan kaikkiaan 36 kappaletta. Telineisiin saa kaksi pyörää kiinni, joten telineitä tulee 72 pyörälle.](#)
- Jalankulun ja/tai pyöräliikenteen viitoitushanke. Kuvaa hankkeen alueellista kattavuutta:

- Muu jalankulun ja/tai pyöräliikenteen olosuhteita kehittävä hanke. Kuvaa tarkemmin: Risteysalueiden turvallisuuden ja katuverkonjäsentelyn parantamista uljatkettujen jalkakäytävien avulla.

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

Ei sisällä

### 3. Hankekohteen ja ympäröivän alueen kuvaus

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

Hanke sijaitsee Helsingin itäisessä kantakaupungissa Vallilan ja Alppiharjun kaupunginosissa. Alueella on korttelimaista kerrostaloasutusta, toimistorakennuksia, palvelukeskus, teollisuuskortteli/kahvipaahimo, ravintoloita ja kahviloita sekä puistoja.

Aleksis Kiven katu on osin alueellinen kokoojakatu ja osin tonttikatu. Alueellisen kokoojakadun alueella liikennöi runkobussilinja sekä raitiovaunulinja. Alueen jalankulku on vilkasta monipuolisen ja tiiviin maankäytön takia. Aleksis Kiven katu on osa kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkkoa.

Suunnittelualue on 2016 laaditussa yleiskaavassa esitetty palvelu- liike- ja toimitilapainotteisena keskustana, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena.

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

Nykyisin pyöräliikenne on ohjattu kaksisuuntaiselle pyörätielle kadun keskelle puukujanteen väliin. Riippuen tulosuunnasta sinne pääseminen edellyttää Sturenkadun päässä yhden tai kahden liikennevaloylityksen tekoa. Lisäksi kadun varren kiinteistöjen saavutettavuus on pyörätieltä huono. Idän päässä puukujanne pyöräteineen ei jatku Hämeentielle asti vaan päättyy ennen Kinaporinkatua, joka edellyttää pyöräliikenteen siirtymistä ajoratojen yli pyöräteille jalkakäytävien rinnalle. Puukujanteen keskellä oleva pyörätie katkeaa poikkikatujen ajoratojen risteyksissä ja siirtymät eri korkeustasojen välillä on toteutettu liian jyrkin taseusmuutoksin. Kokonaisuus on sekava ja hankalasti saavutettavissa katutilan keskellä. Täten se ei ole sujuva osa pyöräliikenteen reittejä.

Jalkakäytävät ovat nykyisin kadun molemmilla laidoilla. Jalkakäytävillä pyöräilläen etenkin Sturenkadun päässä pyörätien ollessa hankalasti saavutettavissa puukujanteen keskellä. Poikkikatujen risteyskohdat on toteutettu suojatein eikä poikkikaduille ajo viesti liiaksi paikalliskatumaisuutta. Puukujanteen välissä kulkeminen on ollut vain pyöräilijöiden etuoikeus.

### 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).

Aleksis Kiven kadulle välille Savonkatu-Sturenkatu rakennettiin yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt kesällä 2022. Tällä parannettiin liikenneturvallisuuksia ja pyöräliikenteen kantakaupungin tavoiteverkon toteutumista. Tämä hanke jatkaa yksisuuntaisia järjestelyjä Sturenkadulta Hämeentielle muodostaen lähes kaksi kilometriä pitkän kokonaisuuden. Hankkeen toteutuessa koko Aleksis Kiven kadulla on suorat ja selkeät pyöräliikenteen yksisuuntaiset reitit tehokkaan, tiiviin ja sekoittuneen maankäytön ympäröimällä alueella. Pyöräliikenneinfran kehittyessä se vapauttaa jalkakäytävät jalankululle pyöräliikenteen ja sähköpotkulautojen kulkiessa heille tarkoitettussa katutilassa. Kadulle sijoitetaan myös runkolukittavia pyörätelineitä alueen palveluiden ja puiston läheisyyteen.

Jalankululle tulee uusi reitti ehostettavan puukujanteen keskelle. Tälle kivituhkapintaiselle jalkakäytävälle lisätään roska-astioita etenkin koiranulkoiluttajia ajatellen ja yksi penkki, jolle voi pysähtyä nauttimaan kantakaupungin urbaanista miljööstä. Hanke käsittää myös katuverkon jäsentelyn elementtejä, kun poikkikatujen nykyisiä suojateitä korvataan ylijatketuilla jalkakäytävillä. Suojateiden pituuksia lyhennetään myös leventämällä jalkakäytäviä suojateiden kohdilla.

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.

Alueella kulkee pyöräliikenteen pääreitit lisäksi runkobussilinja, raitiovaununlinja, erikoiskuljetuksen reitti ja merkittäviä jalankulun reittejä. Lisäksi kadulla on historiallinen ja merkittävä puukujanne, joka on esitetty asemakaavassa suojeltavaksi. Puukujanteen puiden kasvuolosuhteita haluttiin parantaa leventämällä niiden kasvualueita ja siirtämällä ajoratojen reunakivilinjoja kauemmas puista. Näiden kaikkien reunaehtojen huomioiminen edellytti suunnittelualueen länsipäähän Sturenkadun ja Fleminginkadun välille poikkeuksellisen kapeita leveyksiä kaikille kulkumuodoille. Fleminginkadulta itään päin mentäessä tilanne helpottuu, mutta runkobussilinjan ja pyöräliikenteen kesken on jouduttu edelleen tekemään kompromisseja bussipysäkkien katkaistaessa pyöräkaistoja useammassa kohdassa. Pyöräliikenteen kolmitasoratkaisu olisi ollut suunnittelualueella toimivin ratkaisu, mutta katutilan leveys ei sitä mahdollistanut. Aleksis Kiven kadulta poistetaan 16 kadunvarsipaikkaa, mutta suurempiin poistomääriin ei haluttu ryhtyä hankkeen suunnitteluvaiheessa.

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

Toteutuessaan hanke tarjoaa uuden sujuvan ja yksisuuntaisen pyöräliikenteen reitin Pasilan ja Sörnäisten välille, jonka varrella sijaitsee lukemattomia lähtöpisteitä ja määränpäitä. Matka-aika lyhenee, kun puukujanteen väliselle nykyiselle pyörätielle ei

tarvitse hakeutua liikennevaloristeyksien ja pyöräteiden jatkeiden kautta, vaan voi jatkaa suoraan ajoradan suuntaisesti. Jalkakäytävät muuttuvat turvallisemmiksi niiden jatkuessa poikkikatuja yli ja pyöräliikenteen sekä sähköpotkulautojen ollessa pyöräkaistoilla. Suunnittelualueen eteläpuolisen paikallisen liikennesolun läpiajoliikenne todennäköisesti hieman vähenee ylijatketuista jalkakäytävien rakentamisen myötä. Ne viestivät paikalliskatumaisuutta eikä niitä enää samaan tapaan sekoita autoliikenteen pääverkkoon. Saman liikennesolun Helsinginkadun puolelle on jo aiemmin toteutettu ylijatketut jalkakäytävät. Uudet runkolukittavat pyörätelineet mahdollistavat yhä useammalle turvallisen pyörän säilyttämistilan alueella oleskelun tai asioinnin ajaksi. Viihtyisyyttä lisätään huonokuntoisten puiden uusimisella ja panostamalla puiden kasvuolosuhteiden parantamiseen ja tarjoamalla jalankululle uusi reitti puukujanteen välissä.

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

Brutus -simulointimallin perusteella kadun läpi kulkee selkeästi eniten työmatkaliikennettä. Osana kantakaupungin tavoiteverkkoa reitti johtaa Vallilanbaanalle ja Pohjoisbaanalle, joten reitti toimii sujuvana jatkumona myös baanaverkolle. Alue on asukastiheydeltään Helsingin tiiviimpiä asuinalueita, jolla sijaitsee paljon myös työpaikkoja sekä ravintoloita ja kahviloita. Alueen lähistöllä järjestetään paljon myös tapahtumia. Pyöräinfran parantuminen alueella palvelee siis varsin laajan käyttäjäkunnan tarpeita arkimatkoilla.

## 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 viitoitusuhanke.*

Liikennemäärät	Nykytilanteessa	Hankkeen valmistuttua	Tavoitetilanteessa
Jalankulkijat (jk/vrk)	3000	3000	3000
Pyöräliikenne (pp/vrk)	1645	1800	2200
Moottoriajoneuvoliikenne (ajon/vrk)	4981	5000	5000

Kuvaa nykytilanteen liikennemäärien laskentaa (laskentatapa, ajankohta, säätila)

Moottoriajoneuvojen laskenta: Laskenta-aika klo 7-19, lokakuu 2013, laajennettu KAVLiksi, käsinlaskenta, säätila ei tiedossa.

Pyöräliikenteen nykytilanteen laskennat (käsinlaskenta, säätila ei tiedossa) tehty kesäkuussa 2015: Laskenta-aika klo 7-19, kesäkuu 2015, laajennettu vastaamaan laskentapäivän vrk-liikennettä (1645 pp/vrk).

Jalankululaskentoja ei ole saatavilla, joten jalankulkijoiden nyky määrää kesäarkena on arvioitu liikennemallin perusteella ja lähialueiden liikennelaskentojen perusteella.

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

Hankkeen jalankulkumääriin ei ole arvioitu vaikutusta lähi- ja tavoitetilanteessa, sillä nykyiset yhteydet säilyvät jatkossakin käytössä. Liikenneturvallisuuden ja viihtyisyyden paranemista ei tällä hetkellä voida mallinnuksessa ottaa huomioon.

Pyöräliikenteen osalta arvioidaan maltillinen 10% kasvu pyöräliikenteen nykyisiin. Helsingissä on todettu merkittävää kasvua kohteissa, joissa on rakennettu uudet pyörätiet. Aleksis Kiven kadulla on nykyisin pyörätiet, mutta järjestelyt muuttuvat sujuvammiksi yksisuuntaisen pyöräliikenteen verkon laajenemisen myötä.

Pitkän aikavälin pyöräliikenteen ennustemäärät ovat kesäkuun arvioituja arkivuorokauden liikennemääriä. Luvut perustuvat Brutus-liikennemalliin, jonka ennusteliikennemäärät perustuvat tilanteeseen, jossa pyöräliikenteen kantakaupungin tavoiteverkko ja baanaverkko on rakennettu valmiiksi vuoteen 2030 mennessä. Mallin maankäyttö on mallinnettu vuoden 2035 mukaiseksi.

Moottoriajoneuvoliikenteen osalta suunnitelmalla ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta liikennemääriin.

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

[10 runkolukittavaa telineettä](#)

Pysäköityjen pyörien lukumäärä nykytilanteessa

[7](#)

Kuvaus laskennasta (laskentamenetelmä, ajankohta, säätila)

[Google Street view 4/2021 sää aurinkoinen + Mapillary 9.10.2022 sää pilvipoutaa](#)

Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä ja laatutaso hankkeen valmistuttua

[Runkolukittaviatelineitä rakennetaan kaikkiaan 36 kappaletta. Määrä sisältää myös katuremontin jälkeen palautettavat nykyiset 10 telineettä. Telineisiin saa kaksi pyörää kiinni, joten telineitä tulee 72 pyörälle.](#)

Arvio pysäköityjen pyörien lukumäärästä hankkeen valmistuttua

[Asiantuntija arvio on että 50% paikoista tulee olemaan käytössä. Viikkaimpana vuodenaikana käyttöaste on varmasti suurempi.](#)

Kuvaus arviointimenetelmästä tai asiantuntija-arviosta perusteluineen

[Asiantuntija-arvio huomioiden alueen suuri asukasmäärä ja kohteen sijainti itäisessä kantakaupungissa, joka on hyvin saavutettavissa pyörällä monesta suunnasta.](#)

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.*

[Käsilaskentoja voidaan toteuttaa.](#)

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

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

## 6. Hankkeen strateginen kytkeytyminen kunnan edistämistyöhön

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

Kohde on osa Kantakaupungin pyöräliikenteen tavoiteverkkoa 2025.

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 kehittämisohjelman 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. Kehittämisohjelman alatavoitteena on, pyöräliikenteelle on suorat ja sujuvat reitit, joilla on selkeät risteysjärjestelyt ja jalankulun ja pyöräliikenteen laadukas erottelu. Hanke liittyy toimenpiteeseen 5 (Väylien toteuttamisohjelma). Hanke on osa myös aikaisemman Helsingin Pyöräilyn edistämisojelman (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 edistämistrategiaan ja/tai tavoiteverkkoon ja tukee niitä?

Hanke tukee HSL:n Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja pyöräilyn laatukäytävien määrittely -työssä (HSL, 2012) rakennettavaksi esitettyjä laatukäytäviä ja seutureittejä, kytkeytyen suoraan Pohjoisbaanaan ja Vallilanbaanaan. Molemmat baanat on lisäksi tunnistettu Helsingin seudun pääpyöräilyverkko – keskeisten seudullisten yhteyksien kehittämistarveselvityksessä yhdeksi kiireellisimpiä kehittämiskohteita: hanke 14 Rautatientori-Pasila (Pohjoisbaana) ja hanke 35 Teollisuuskatu-Junatie (Vallilanbaana). Molemmat baanat ovat myös MAL 2023 Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon päivitys -työssä tarkistetussa seudullisessa tavoiteverkossa. Pohjoisbaana on kokonaisuudessaan 1. korissa (toimenpiteet 1.18, 1.19, 1.20, 1.21, 1.34, 1.35, 1.36, 1.37).

## 7. Hankkeen organisointi ja aikataulu

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

Helsingin kaupunki, Kaupunkiliikenne Oy, HSY, Helen Oy (Kaukolämpö), Helen sähköverkko Oy, Telia, DNA, IP-Only

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

Helsingin kaupungille kuuluu kadun rakennekerrokset, kadun pintarakenteet, kadun kuivatusjärjestelyt, varusteet, kalusteet, valaistus sekä puut kasvualustoineen. Muut osapuolet vastaavat omista kunnallistekniikoistaan ja rakenteistaan sekä niiden rakentamiseen liittyvistä kaivannoista ja täytöistä.

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)

Hankkeen katusuunnitelmat ovat valmiit ja hyväksytyt kaupunkiympäristölautakunnassa 5.5.2020 ja rakennussuunnitelmat ovat valmiit lukuun ottamatta Sturenkadun risteyksen rakennussuunnitelmien viimeistelyä, jotka valmistuvat kesällä 2023.

7d. Arvioitu toteutusaikataulu (kk/vuosi – kk/vuosi). Hankkeen tulee valmistua ja loppuraportointi maksatushakemuksineen tulee olla toimitettuna Traficomiin 31.10.2025 mennessä.  
05/2024-09/2025

## 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 (v. 2018-2021)		350 000
Rakentamiskustannukset	Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvat kustannukset	471 000
	Muut mahdolliset kustannukset, jotka aiheutuvat jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta <b>(perustelee kohtaan 8b.)</b>	
<b>Kustannukset yhteensä</b>		<b>821 000</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	235 500
Muiden mahdollisten kuntien rahoitus (erittele kunnittain)	
Hankkeelle haettavan valtionavustuksen määrä (maksimissaan 50 % kunnan/kuntien kustannuksista)	235 500
<b>Yhteensä</b>	<b>471 000</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.