

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
[Itäbaana välillä Tupasaarentie-Hiihtäjätie](#)

2b. Lyhyt kuvaus hankkeesta
[Keskustan ja Itä-Helsingin välisen pyöräliikenteen runkoväylän \(Itäbaanan\) osan rakentaminen noin kilometrin matkalle. Linjaus perustuu laadittuun baanaverkkoon ja Itäbaanan alustavaan yleissuunnitelmaan.](#)

2c. Mihin painopisteeseen (tai -pisteisiin) hanke liittyy? (Voit valita useamman):

- Uuden jalankulun ja/tai pyöräliikenteen yhteyden rakentaminen. Rakennettavan väylän/osuuden pituus (km): **0,55**
- Nykyisen jalankulun ja/tai pyöräliikenteen yhteyden parantaminen. Parannettavan osuuden pituus (km): **0,5**
- 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.*

Kyllä, hanke sisältää uuden baanasillan rakentamisen sekä kahden tukimuurin rakentamisen.

3. Hankekohteen ja ympäröivän alueen kuvaus

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

Tämä osa Itäbaanasta yhdistää Kulosaaren ja Herttoniemen kaupunginosat. Kohde rajautuu etelässä metrorataan ja pohjoisessa siirtolapuutarha-alueeseen, puistoalueeseen sekä mereen. Suunnittelualueen itäpäässä kohdetta ympäröi päivittäistavarakaupan sekä asuintalojen tontit. Länsiosalla baana kulkee samaa linjausta paikallisen kokoojakadun kanssa ja itäpäässä tonttikadun kanssa. Keskiosalla, joka on uutta pyöräliikenteen ja jalankulun yhteyden rakentamista, ollaan puistoalueella metroradan välittömässä läheisyydessä.

Hanke liittyy lännessä Kulosaaren puistotien rakennettuun pyöräkatuun ja idässä Herttoniemen keskustan Hiihtäjätiehen, jolle on laadittu tänä vuonna liikennesuunnitelma. Tuon suunnitelman kautta Itäbaana jatkuu edelleen Oravapuistoon, jossa valmistuu tänä vuonna kilometrin mittainen Itäbaanan osa.

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

Kohteessa on nykyisin maaliviivaeroteltu jalkakäytävä ja pyörätie, joka ei vastaa erottelutavaltaan eikä leveydeltään suunnitteluohjeiden määrityksiä. Nykyinen linjaus kulkee paikallisen tonttikadun varressa laskeutuen metrosillan alle, josta reitti jatkuu moottoriväylän ajorampin reunustaa ilman suojakaidetta.

Baanaverkkoa toteutettaessa kehittämistarvetta on reitin suorudessa, risteysjärjestelyissä, pituusprofiilissa, kulkumuotojen erottelussa, poikkileikkausmitoissa ja reitin miellyttävyydessä. Samalla kun baanalle rakennetaan uusi linjaus, parantuu myös jalankulun reitistö.

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 pyöräliikenne erotellaan muista kulkumuodoista. Kulosaaren puistotie ja Kipparlahdensilmukka ovat paikallisia kokoojakatuja, joilla bussiliikennettä kulkee keskustan suuntaan. Tällä osuudella pyöräliikenne kulkee ajoradasta reunakivellä erotetulla yksisuuntaisilla 2,5 m leveillä pyöräteillä. Kulosaaren puistotien sillalla itäinen pyöräliikenteen suunta toteutetaan 2 metriä leveällä pyöräkaistalla. Osuus muutetaan pyörätieksi myöhemmin sillan saneerauksen yhteydessä. Yksisuuntaiset järjestelyt muuttuvat omaa baanalinjausta kulkevaksi kaksisuuntaiseksi pyörätieksi

kiertoliittymässä, jossa pyöräliikenteellä on etuajo-oikeus autoliikenteeseen nähden. Kaksisuuntainen pyörätie on 4 metriä leveä, jonka rinnalla on noppakivieroteltu 2 metriä leveä jalkakäytävä. Baanalle rakennetaan oma silta nykyisen metrosillan viereen. Silta ylittää Kipparlahdensilmukan ja mahdollistaa baanalle suotuisan pituusprofiilin, jossa ei ole turhia laskuja ja nousuja. Baana liittyy kohteen itäpäässä olemassa olevaan Hiihtäjänkuja nimiseen tonttikatuun, jolla pyöräliikenne kulkee ajoradalla autoliikenteen kanssa. Kadun poikkileikkaus toteutetaan pyöräkatumaisesti, jossa ajoradan reunat tehdään nupukivestä. Tämä rauhoittaa autoliikennettä ja ohjaa pyöräliikennettä ottamaan tilaa paremmin ajoradan keskeltä. Baana toteutetaan punaisella asfaltilla koko matkalla.

Baanan rinnalla kulkeva jalkakäytävä luo uuden jalankulkuyhteyden mm. Herttoniemen metroaseman ja Kivinokan ulkoilun alueen välille. Samalla olemassa olevaa Vanhankaupungin selän ulkoiluraitteille johtavaa polkua vahvistetaan, jotta sen virkistyskäyttö lisääntyisi ja houkuttelisi lisää jalankulkijoita alueelle liikkumaan.

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).

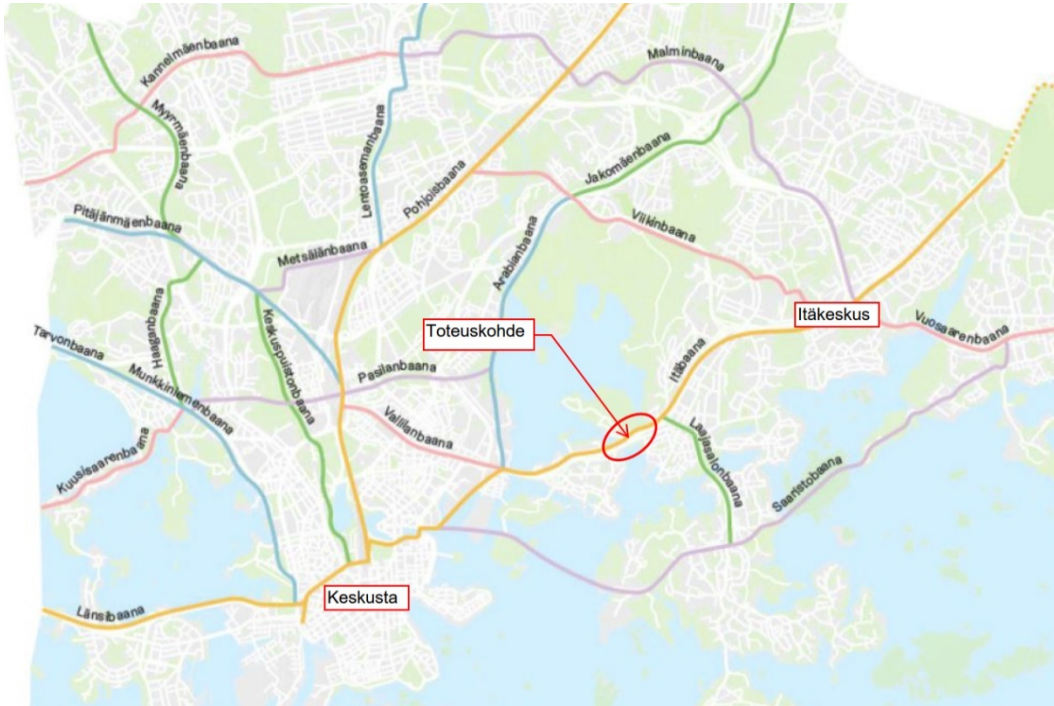
Pyöräliikenteen reitin laatu ja matka-aika paranevat, kun pyörätiet toteutetaan riittävän leveiksi ja muut liikennemuodot erotellaan asianmukaisesti, risteämiset autoliikenteen kanssa minimoidaan ja pyöräliikenne osoitetaan etuajo-oikeutetuksi, riittävät näkemät katsotaan kuntoon, linjauksen pituusprofiili toteutetaan suotuisaksi ja reitin seurattavuus helpoksi. Talvikunnossapito huomioidaan jo suunnittelussa, mikä mahdollistaa harjasuolauksen käyttämisen. Mahdollisesti liukkaudentorjuntamateriaalia sisältävät sulamisvedet hoidetaan niin, ettei niistä ole haittaa ympäröivälle luonnolle.

Jalankulun olosuhteet paranevat uuden kulkuyhteyden myötä ja entistä paremman jalankulun ja pyöräliikenteen erottelun kautta. Uusi yhteys kulkee erillään äänekkäästä autoliikenteestä ja tarjoaa uuden kulkuyhteyden Vanhankaupungin selän ulkoiluraitteille ja tuo uusia näkymiä siirtolapuutarha-alueelle.

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

Hanke parantaa merkittävästi pyöräliikenteen sujuvuutta Helsingin keskustan ja Herttoniemen välillä. Myöhemmin kun Itäbaanaa edelleen rakennetaan, tulee yhteydestä hyötymään myös Vartiokylän ja Mellunkylän suuret kaupunginosat, joissa mm. Itäkeskus sijaitsee. Baanat vastaavat erityisesti pitkämatkaisen (5-20 km) pyöräliikenteen kysyntään. Tämä baanaosuus tulee olemaan osa sujuvinta

pyöräliikenteen reittiä Helsingin keskustan ja Itäkeskuksen välillä, jonka vuoksi sen merkitys koko kaupungin pyöräliikenteelle on suuri.



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)	671	900	900
Pyöräliikenne (pp/vrk)	2884	3200	4600
Moottoriajoneuvoliikenne (ajon/vrk)	1000	1000	1000

Kuvaa nykytilanteen liikennemäärien laskentaa (laskentatapa, ajankohta, säätila)

Moottoriajoneuvolaskenta: käsinlaskenta, huhtikuu 2013, laskenta-aika 7-19 laajennettu KAVLiksi. Säätila ei tiedossa.

Jalankulun ja pyöräliikenteen laskenta: käsinlaskenta, 2.6.2020 klo 7-19 laajennettu koko laskentavuorokaudelle lähimmän konelaskimen avulla. Ei sadetta, ei kovin lämmintä, päivän ylin lämpötila 15,5 astetta.

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

Jalankulun määrän arvioidaan kasvavan muutamalla sadalla yhteyden valmistuttua, kun yhteys Herttoniemen keskustan ja Herttoniemenrannan ulkoilualueiden välillä paranee.

Hankkeen valmistuttua ennustetaan maltillista 10% kasvua pyöräliikenteen määriin. Pyöräliikenteen osalta määrät lisääntyvät pidemmällä aikavälillä enemmän, kun Itäbaana rakentuu kohti itää.

Jalankulun ja pyöräliikenteen pitkän aikavälin ennustemäärät perustuvat Brutus-liikennemalliin. Luvut ovat keskimääräisiä arkivuorokausiliikenteen määriä kesäkuussa. Malli on kuvattu vuoden 2035 maankäytöllä. Mallin ennusteliikennemäärät perustuvat tilanteeseen, jossa pyöräliikenteen kantakaupungin tavoiteverkko ja baanaverkko on rakennettu valmiiksi. Tavoitteena on, että kantakaupungin tavoiteverkko ja baanaverkko Helsingin kaupungin rajojen sisällä rakennetaan lähes valmiiksi vuoteen 2030 mennessä Hiilineutraali Helsinki 2030 päästövähennysohjelman tavoitteita noudattaen.

Autoliikenteen määriin suunnitelmalla ei ole merkittävää vaikutusta. 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.*

Uudelle baanaosuudelle ollaan sijoittamassa automaattinen pysyvä pyöräliikenteen laskuri. Myös käsilaskentoja voidaan toteuttaa mm. jalankulun määrien selvittämiseksi.

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)?

Kaupungin tavoitteena on toteuttaa 130 kilometrin mittainen baanaverkosto, joka on kytketty osaksi koko kaupungin kattavaa pyöräliikenteen tavoiteverkkoa (Kaupunkisuunnittelulautakunta 12/2016).

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 edistämishjelman (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.

Itäbaanan toteuttaminen välillä Tupasaarentie-Hiihtäjätie liittyy yllä mainittuihin tavoitteisiin todella tiiviisti. Lisäksi hanke kytkeytyy suoraan 2021 varmistuneeseen Kulosaaren puistotien pyöräkaduksi rakennetun baanayhteyden osioon, parantaen baanayhteyden jatkuvuutta. Baanan suunnittelussa on ollut lähtökohtana selkeä ja suora linjaus, jossa on pyöräliikenteen määriin sopivat ratkaisut. Risteysalueet on suunniteltu mahdollisimman selkeiksi pieniä yksityiskohtia myöden ja niihin tullaan edelleen kiinnittämään huomiota rakentamisen yhteydessä.

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

Hanke on osa Helsingin seudun liikenteen laatiman PÄÄVE-verkon (2014) laatukäytävien hankelistausta. HSL:n Keskeisten seudullisten yhteyksien kehittämistarveselvityksessä 2017 (PYSYKE) Itäbaanan reitin Kalasatama - Matinkylä kehittäminen nostettiin tärkeimmäksi seudulliseksi yhteydeksi. Itäbaana välillä Tupasaarentie-Hiihtäjätie on tärkeimmän seudullisen reitin välittömällä vaikutusalueella. Hanke lisäksi kytkeytyy MAL 2023 Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon päivitystyön toimenpideohjelman 1. koriin (toimenpide 1.28), joka on osa työssä määriteltyä seudullista baanaa.

7. Hankkeen organisointi ja aikataulu

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

Helsingin kaupunki, Telia Finland Oyj, DNA Oyj

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

Helsingin kaupungille kuuluu kaikki paitsi teleoperaattoreiden suojausputkien ja kaapelikaivojen suunnittelu- ja toteutuskustannukset.

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 katu- ja puistosuunnitelmat ovat valmiit ja hyväksytyt kaupunkiympäristölautakunnassa 20.6.2023. Rakennussuunnitelmat ovat sillä tasolla, että rakennuttamista päästään valmistelemaan. Rakennussuunnitelmiin tehdään kuitenkin vielä baanapohjoispuolisen reuna-alueen kaventamiseen liittyviä muutoksia, joilla saadaan poistettavien puiden määrää vähennettyä.

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

10/2023 – 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. 2020-2022)		484 500
Rakentamiskustannukset	Jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvat kustannukset	4 535 000
	Muut mahdolliset kustannukset, jotka aiheutuvat jalankulun ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta (perustelee kohtaan 8b.)	
Kustannukset yhteensä		5 019 500

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	2 267 500
Muiden mahdollisten kuntien rahoitus (erittele kunnittain)	
Hankkeelle haettavan valtionavustuksen määrä (maksimissaan 50 % kunnan/kuntien kustannuksista)	2 267 500
Yhteensä	4 535 000

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 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.