

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma, hakulomake 2022

Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman valtionavustuksiin liittyvät ohjeet löytyvät Traficomien verkkosivuilta: <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/hae-kavelyn-ja-pyorailyn-investointiohjelman-valtionavustusta> Avustus myönnetään hakulomakkeella ja liitteenä annettujen tietojen perusteella. Täytetyn hakulomakkeen maksimipituus on 10 sivua (fonttikoko 10). **Jokaisesta hankkeesta tulee laatia erillinen hakemus.** Hakulomakkeen täyttämisen tueksi on laadittu oma materiaalinsa ([Hakijan tukimateriaali](#))

1. Hakijan tiedot

Kunta tai kaupunki

Helsinki

Postiosoite

Työpajankatu 8, PL 58214 Helsingin kaupunki

Yhteyshenkilö

Kaupunkiliikenne oy, Eva Lodenius

Yhteyshenkilön sähköpostiosoite

eva.lodenius@kaupunkiliikenne.fi

Yhteyshenkilön puhelinnumero

040 7570961

2. Perustiedot hankkeesta

2a. Hankkeen nimi

Kannelmäen juna-aseman liityntäpyöräpysäköinnin kehittäminen

2b. Minkä maakunnan alueelle hanke sijoittuu?

Uusimaa

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

- Uuden jalankulun ja/tai pyöräliikenteen yhteyden rakentaminen. Rakennettavan väylän/osuuden pituus (km):
- Nykyisten jalankulun ja/tai pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen. Parannettavan osuuden pituus (km):
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen julkisen liikenteen solmupisteissä tai liityntäpysäköintikohteissa. Arvio rakennettavien/parannettavien pyöräpysäköintipaikkojen määrästä (erittele pysäköintikohteiden lkm sekä se, kuinka monelle polkupyörälle telineitä rakennetaan): yhteensä 106 pysäköintipaikkaa, sijoitus 2 sijaintiin aseman välittömään läheisyyteen radan molemmin puolin
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen päivittäisen liikkumisen kannalta merkittävässä kohteissa. Arvio rakennettavien/parannettavien pyöräpysäköintipaikkojen määrästä (erittele pysäköintikohteiden lkm sekä se, kuinka monelle polkupyörälle telineitä rakennetaan):
- Kävelyn ja/tai pyöräliikenteen viitoitusohjelma. Kuvaa hankkeen alueellista kattavuutta:

2d. Sisältääkö hanke liikenneväyliä tai muita esteitä ylittäviä tai alittavia taitorakennekohteita (esim. silta, tunneli, alikulku tmv. kohde)?
Ei.

3. Hankekohteen ja ympäröivän alueen kuvaus

3a. Kuvaus alueesta ja hankkeen sijainnista; liikenneverkosta ja maankäytöstä sekä niiden kehitystä tulevaisuudessa sekä liikkumistarpeista ja liikkujaryhmistä
Kannelmäen juna-asema on lähijunaliikenteen asema Kehäradalla noin 10 kilometriä Helsingin päärautatieasemasta pohjoiseen. Kannelmäen juna-asemalta on hyvät joukkoliikenneyhteydet Helsingin keskustaan sekä kehäradalla laajasti Helsingin ja Vantaan alueelle. Kehärataa pitkin pääsee Kannelmäestä P-junalla lentoasemalle 20 minuutissa sekä I-junalla keskustaan 14 minuutissa. HSL:n joukkoliikenteen suunnitteluohjeen mukaisen palvelutasoluokituksen mukaisesti Kannelmäen alueen joukkoliikennetarjonta kuuluu parhaaseen luokkaan, jossa joukkoliikenne toimii ensisijaisena kulkumuotona.

Kannelmäki on kehittyvä 13 000 asukkaan asuinalue. Kannelmäellä on myös hyvä seudullinen saavutettavuus Vihdintien ja Hämeenlinnanväylän välissä, Kehä I:n pohjoispuolella. Alueella on kaksi vilkasta keskusta: aseman ympäristö sekä kauppakeskus Kaari. Alueen kaavoituksessa pyritään kehittämään aseman ja kauppakeskus Kaaren ympäristöjä monipuolisiksi asointiympäristöiksi. Kannelmäen aseman ympäristön osalta on laadittu suunnitteluperiaatteet (Lassila–Kannelmäki toimitila-alueen suunnitteluperiaatteet, hyväksytty kaupunkiympäristölautakunnassa 4.6.2019), jossa on mm. tarkasteltu työpaikkojen, asumisen ja palvelujen sijoittumista sekä mm. mahdollisuuksia nykyisten tonttien käyttötarkoituksen muutoksiin. Suunnitteluperiaatteiden mahdollistamat nykyisten tonttien käyttötarkoituksen muutokset sekä oletetut purkavien saneeraushankkeiden yhteydessä rakennettavat uudisrakennukset mahdollistaisivat täysimääräisesti toteutuessaan alueelle noin 2 000 uutta asukasta. Alueella on lisäksi toteutumattomissa ja lähitulevaisuudessa suunnitteilla olevissa asema- ja osayleiskaavoissa edellytyksiä rakentamiselle noin 2 000 uudelle asukkaalle. Helsinki käynnisti myös vuonna 2020 uuden kaupunki uudistuksen toimintamallin, jossa tavoitteena on kohentaa asuinalueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta sekä mahdollistaa laadukas täydennysrakentaminen. Kannelmäki on yksi kaupunki uudistusalueista ja osana uudistusta Kannelmäen aseman ympäristöön on tavoitteena parantaa alueen viihtyisyys, koettu turvallisuus ja houkuttelevuus sekä kokonaisvaltainen laatutaso.

Alueen joukkoliikenne nojautuu vahvasti lähijuna- ja runkolinjaliikenteeseen. Tämän vuoksi joustava ja toimiva liityntäliikenne on ensisijaisen tärkeää alueen asukkaille. Kannelmäen juna-aseman autoliityntäpysäköinti on lähes poikkeuksetta täynnä (käyttöaste 2019, 103 %, 2021, 89 %) eikä sen kapasiteettia voida lisätä ilman suurempia toimenpiteitä, joten kysyntää kannattaa ohjata liityntäpyöräpysäköinnin pariin. Asemanseutujen maankäytön tiivistyessä läheltä saapuvien joukkoliikenteen käyttäjien määrä ja osuus kasvaa. Tällöin pyöräpysäköinnin merkitys korostuu entisestään. Kannelmäen juna-aseman 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 laatusoltaan 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.

Kannelmäen juna-asemalla on tällä hetkellä 90 liityntäpyöräpysäköintipaikkaa. Näistä 20 on rengaslukittavia paikkaa ja 70 on nykystandardin mukaisia runkolukittavia paikkaa. Liityntäpyöräpysäköinnin laatuason nostamiseksi juna-aseman 20 rengaslukittavaa paikkaa on uusittava vastaamaan moderneja laatuksiteerejä. 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 mitoitus tiedot. (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 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.

Kannelmäen juna-aseman liityntäpyöräpysäköinnin kehittämishankkeessa nykyiset, laatusoltaan heikot pyörätelineet uusitaan vastaamaan liityntäpysäköinnin laatuksiteerejä ja kokonaiskapasiteetti nostetaan vastaamaan arvioitua kysyntäpotentiaalia. Lisäksi liityntäpyöräpysäköinnin houkuttelevuutta lisätään nostamalla turvallisuuden tunnetta sekä näkyvyyttä, opasteita sekä brändäystä. Lopputuloksena aseman liityntäpyöräpysäköinti on korkealaatuista, kestävään liikkumiseen hyvin kannustavaa ja parantaa joukkoliikenteen saavutettavuutta ja kilpailukykyä.

Toimenpiteiden jälkeen Kannelmäen juna-asemalla on 174 laadukasta ja turvallista liityntäpyöräpysäköintipaikkaa ja liityntäpyöräpaikkojen sijainnit ovat toimivia suhteessa aseman kulkureitteihin.

Rakennettavat uuden pysäköintipaikat toteutetaan sääsuojattuina. Sitratorin puoleinen kohde (yhteensä 56 pyöräpaikkaa) toteutetaan olemassa olevan portaikon alle osittain kaksikerroksisina telineinä (2 moduulia, 32 + 16 paikkaa, kuumasinkitty teräs ja anodisoitu alumiini, runkolukittavat telineet) ja runkolukittavina kaaritelineinä (koko 900 x 800 mm, ruostumaton teräs, asennusväli 1 m, 8 paikkaa). Tähtipolun puoleinen

kohde toteutetaan viherkatolla varustettuna 2-puoleisena katoksena (12,08 x 4,04 m, korkeus 2,32 m), johon sijoitetaan runkolukittavia kaaritelinoita (koko 900 x 800 mm, ruostumaton teräs, asennusväli 1 m, 24 paikkaa). Hankkeen yhteydessä myös osa vanhoista rikkinaisista pyörätelineistä korvataan nykystandardin mukaisilla runkolukittavilla telineillä.

Kohteessa toteutetaan HSL:n pyöräilyilmeen mukaiset pyöräpysäköintiopasteet; opastekyltti pinta-asennettuna pyörätelineen päädyssä, metalliaita pyörätunnuksella ja toppaan asennettu kaksipuoleinen opastekyltti (1 400 x 600 mm + tolppa 2200).

4b. 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 oli 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 houkuttaa ja mahdollistaa käyttämään polkupyörää osana työ- ja asiointimatkoja.

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

Toimiva pyöräliikenneinfrastruktura 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 pyöräinfrastrukturaan 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 ja radanvarteen suuntautuvia asiointi- ja työmatkoja. Aseman pyöräpysäköinti palvelee niin junalla sekä busseilla matkustavien liityntäpysäköintiä. Hanke palvelee monia kohderyhmiä ja sen vaikutukset ovat merkittävät pyöräilyn edistämisen kannalta. Hanke hyödyttää erityisesti Kannelmäen alueen asukkaita, jotka käyttävät junaliikennettä osana arkipäiväänsä. Laadukas liityntäpyöräpysäköinti aseman yhteydessä parantaa myös aseman yleisilmettä ja palvelutasoa.

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL, 2017) esitettyjen periaatteiden mukaisesti liityntäpysäköintimahdollisuus tulee tarjota mahdollisimman lähellä matkan lähtöpaikkaa ja siten liityntäpysäköinnin kehittäminen, paikallisesti

merkittävillä sekä muilla liityntäpysäköintialueilla, on tärkeää. Etenkin liityntäpyöräpysäköinnin kehittämisessä keskeisessä roolissa ovat paikallisesti merkittävät sekä 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.

Pyöräpysäköintipaikkojen lukumäärä ja laatutaso nykytilanteessa
90, joista 70 runkolukittavaa ja 20 rengaslukittavaa

Pysäköityjen pyörien lukumäärä nykytilanteessa
43

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
174, laatutaso nykystandardin mukainen

Arvio pysäköityjen pyörien lukumäärästä hankkeen valmistuttua
140

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: pyöräliityntän ennustemallin lähtökohtana ovat Helmet-mallilla tuotetut liikenneennusteet, 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 % väljyyttä, 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)?

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. Viimeisin tutkimus tehtiin syksyllä 2019 ja seuraava toteutetaan syys-lokakuussa 2022.

Edellä mainittuja tuloksia tullaan vertaamaan nykyisiin aineistoihin, jonka pohjalta muodostetaan lopullinen arvio hankkeen onnistumisesta ja vaikuttavuudesta kaupunkilaisten liikkumistottumuksiin.

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

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 hankekohteeseen 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 kävelyn 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 laatusoltaan riittämättömät telineet ja lisäämään kapasiteettiä 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 kävelyn/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 kestävään 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 Kannelmäen juna-asemalla tukee näitä tavoitteita myös seudullisesti tekemällä liityntäpyörämatkoista luotettavampia ja houkuttelevampia.

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. Liityntäpyöräpysäköintikohte 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)

Hanke on hyväksytty HKL:n johtoryhmän 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 2022 aikana.

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

Hankkeen toteutusvaihe käynnistyy kilpailutuksen jälkeen loppuvuodesta 2022 ja tavoite toteutukselle on 31.1.2023 mennessä, kuitenkin viimeistään kesällä 2023.

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	
Rakennuskustannukset	
Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvat kustannukset	181 174 €
Muut mahdolliset kustannukset, jotka aiheutuvat kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta	
Yhteensä	181 174 €

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

Ei muita kustannuksia. Kaikki kustannukset kohdistuvat liityntäpyöräpysäköinnin kehittämisen rakentamiskustannuksiin. Kohteiden suunnittelu tehty alkuvuoden 2022 aikana, eikä merkittäviä suunnittelukustannuksia oleteta enää tulevan, eikä niitä sen vuoksi ole kirjattu hakemukseen.

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

Rahoittava taho	Euroa (alv 0%)
-----------------	----------------

Hakijakunnan/-kaupungin oma rahoitus	190 720 €
Muiden kuntien/kaupunkien rahoitus (erittele kunnittain)	
EU-rahoitus	
Muu julkinen rahoitus (erittele tahot):	
Yksityinen rahoitus (erittele tahot):	
Hankkeelle haettavan valtionavustuksen määrä (maksimissaan 50 % kunnan/kuntien kustannuksista)	90 587 €
Yhteensä	190 720 €

9. Liitteet

Hankkeiden arviointiin vaikuttavat liitteet:

- Yleissuunnitelman tasoinen tai sitä tarkempi suunnitelma selostuksineen hankkeesta (sis. tekniset mitoitus tiedot ym. olennaiset laatu- ja palvelutasotekijöitä kuvaavat tiedot)
- Hankkeen kustannusarvio, jossa on tarkennettu erittely kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin kohdentuvista kustannuksista sekä muista mahdollisista kustannuksista, jotka aiheutuvat kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin rakentamisesta

Tavoite-/verkkosuunnitelma, mihin hanke kytkeytyy:

- Kunnan tavoite-/verkkosuunnitelma tai muu vastaava selvitys, mihin hankekohteen kehittäminen perustuu *ja/tai*
- Seudullinen tavoite-/verkkosuunnitelma tai muu vastaava selvitys, mihin hankekohteen kehittäminen perustuu.

Sitoutuminen kävelyn ja/tai pyöräliikenteen laaja-alaisen edistämiseen:

- Kunnan Kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämisen strategia, ohjelma tai muu vastaava suunnitelma, jonka toteuttamiseen hanke liittyy *ja/tai*
- Seudullinen Kävelyn ja/tai pyöräliikenteen edistämisen strategia, ohjelma tai muu vastaava suunnitelma, jonka toteuttamiseen hanke liittyy ja mihin kunta sitoutunut.

Muut pakolliset liitteet:

- Karttaote, johon on merkitty selkeästi hankkeen tarkka sijainti
- Karttaote, jossa on esitetty kunnan maanomistus hankealueella
- Selvitys nimenkirjoitusoikeudesta. Hakemuksen voi allekirjoittaa vain henkilö, jolle on hakijaorganisaation säännöissä annettu nimenkirjoitusoikeus.

10. Allekirjoitukset ja hakemuksen lähettäminen

Allekirjoituksellani sitoudun siihen, että:

- hanke sijaitsee kunnan hallinnoimalla maa-alueella,
- vastuu hankkeen suunnittelusta ja rakennuttamisesta, sekä hankkeen valmistuttua kohteen kunnossa- ja ylläpidosta, kuuluu kunnalle sekä

hanke, mille valtionavusta haetaan, valmistuu ja loppuraportointi maksatushakemuksineen toimitetaan Traficomiin 31.10.2024 mennessä.

Huom. **allekirjoittajalla tulee olla nimenkirjoitusoikeus.**

Paikka ja aika
Allekirjoitus
Nimen selvennys

Hakemus tulee toimittaa sähköpostilla osoitteisiin kirjaamo@traficom.fi ja kapy.valtionavustus@traficom.fi viimeistään **30.9.2022 klo 16.15**. Hakemus on palautettava sähköpostitse. Hakulomake toimitetaan allekirjoitettuna pdf- sekä muokattavana word-dokumenttina ja liitteet esimerkiksi pdf-dokumentteina. Hakulomake voi olla allekirjoitettu sähköisesti. Lähetettävän sähköpostin otsikkona tulee olla "Kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelma 2022, [hakijataho]".

Päätös asiassa toimitetaan sähköisesti yhteyshenkilölle.