

TRAFICOM

Transport- och kommunikationsverket

Investerings- programmet för gång och cykling 2026

Stödmaterial för de sökande

Innehåll

- A. Inledning
- B. Planeringsanvisningar som ska följas i projekten samt ytterligare information
- C. Anvisningar för ifyllande av ansökningsblanketten
 - 1. Uppgifter om sökanden
 - 2. Basuppgifter om projektet
 - 3. Beskrivning av projektobjektet och det omgivande området
 - 4. Innehållet i och grunderna för projektet
 - 5. Nuvarande trafikmängder vid projektobjektet och dess beräknade effekter på trafikmängderna
 - 6. Projektets strategiska sammankoppling med kommunens arbete för att främja gång och cykling
 - 7. Projektets organisation och tidsplan
 - 8. Kostnads kalkyl och finansiärer
 - 9. Bilagor
 - 10. Underskrifter och sändning av ansökan
- D. Trafikräkningar och konsekvensanalyser

Inledning





Tyngdpunktsområden för investeringsprogrammet

- ▶ Målet för investeringsprogrammet för gång och cykling är att främja möjligheterna att resa till fots och med cykel till vardags och på så vis påverka fördelningen av färdställen i trafiken.
- ▶ I programmet vill man särskilt stödja **effektiva och högkvalitativa** projekt som förbättrar förhållandena för gång och cykeltrafik.
- ▶ Ett projekt uppnår effektivitet både genom sin placering och graden av kvalitet på de lösningar som genomförs i projektet.
 - ▶ Projekt med högst potentiell effekt är sådana som placerar sig vid objekt som är viktiga ur målkommunens perspektiv (huvudleder för cykeltrafik, zoner för gångtrafik, objekt i centrum osv.).
 - ▶ Genom högkvalitativa förhållanden möjliggörs smidiga, snabba och säkra resor till fots och med cykel.
 - ▶ Projektobjekten ska vara tillgängliga året om.

En högklassig miljö för gång- och cykeltrafik

- ▶ Vid planeringen av högklassiga arrangemang för gång- och cykeltrafiken ska man beakta i synnerhet fotgängarnas och cyklisternas olika behov samt se till att arrangemangen är säkra, tydliga och enhetliga på regional nivå
 - ▶ Det är nödvändigt att ägna särskild uppmärksamhet åt arrangemangen i korsningar, det planerade projektets sammankoppling med de omgivande trafikarrangemangen och gränserna mellan olika typer av arrangemang. Gång- och cykellederna ska på dessa punkter alltid vara så tydliga som möjligt.
- ▶ Planeringsanvisningarna för gång- och cykeltrafiken ger en övergripande bild av behoven för olika resenärer och av högklassiga lösningar i olika trafikmiljöer.
 - ▶ Det rekommenderas att man i samband med planeringen av projekt går igenom planeringsanvisningarna grundligt och att man redan i planerna för ansökningskedet säkerställer att arrangemangen för gång- och cykeltrafiken är av hög kvalitet



Planeringsanvisningar som ska följas i projekten samt ytterligare information



Planeringsanvisningar för gångtrafiken

- ▶ Mer information om planering och dimensionering av gångtrafiken samt beaktande av användarnas behov finns i anvisningen *Jalankulun suunnittelu* (Trafikledsverkets anvisningar 34/2022).
- ▶ Anvisningen finns (på finska) på adressen:
 - ▶ https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2022-34_jalankulun_suunnittelu.pdf



Väylävirasto
Trafikledsverket

Väyläviraston ohjeita
34/2022

Jalankulun suunnittelu



Planeringsanvisningar för cykeltrafiken

- ▶ Mer information om planering och dimensionering av cykeltrafiken samt beaktande av användarnas behov finns i anvisningen *Pyöräliikenteen suunnittelu* (Trafikledsverkets anvisningar 18/2020)
- ▶ Anvisningen finns (på finska) på adressen:
 - ▶ https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-18_pyoraliikenteen_suunnittelu_web.pdf
- ▶ På Trafikledsverkets webbplats finns också en sammanställning av utbildningar angående planeringsanvisningen (YouTube-videor, bildserier från utbildningsevenemang samt frågor och svar)
 - ▶ <https://vayla.fi/-/pyoraliikenteen-suunnitteluohjeen-koulutus>
- ▶ **OBS! I nästa bild beskrivs de riktlinjer som preciserar planeringsanvisningarna för cykeltrafiken och som ska iakttas vid ansökan om statsunderstöd inom investeringsprogrammet.**



Preciserande riktlinjer till planeringsanvisningarna (1/2)

Allmänna riktlinjer

- ▶ De objekt som får understöd ska vara **tillgängliga året om**.
 - ▶ Vägobjekt ska kunna underhållas vintertid.
 - ▶ Cykelparkeringsobjekt ska vara i bruk även på vintern. Cykelställen tas inte bort till vintern och snön avlägsnas så att ställen kan användas.
- ▶ Cykelplatser som får understöd genom statsunderstödsprojekt ska ha **ramlåsning** och platserna ska vara **tillgängliga för alla**.
 - ▶ Cykelparkeringen som får understöd kan finnas i ett låst utrymme, men i sådana fall ska vem som helst ha möjlighet att använda den (användningen kan inte begränsas till endast vissa användare).

Riktlinjer som preciserar planeringsanvisningarna (2/2)

Preciseringar av planeringsanvisningarna för cykelparkeringens dimensionering

- Avståndet mellan ställ med ramlåsning ska vara minst 1,0 m, när platserna är avsedda för vanliga cyklar och cyklar kan parkeras på båda sidorna av ställen.
- Vid platser avsedda för lastcyklar ska avståndet mellan ställen vara minst 1,5 m.



- Vid ställ med ramlåsning avsedda för enskilda cyklar (t.ex. en kombination av ett ställ med hjullåsning och ett ställ med ramlåsning) ska avståndet mellan ställen vara minst 0,6 m.



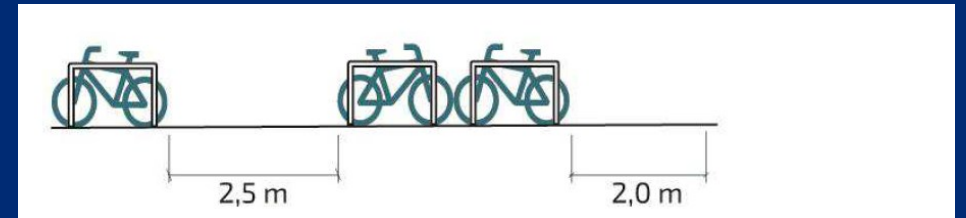
- Vid tvåvåningsställ kan avståndet mellan ställen vara mindre om ställen har graderats (varannan högre och varannan lägre). I sådana fall är minimiavståndet mellan ställen 0,5 m.



Bakom cyklar som parkerats i ett ställ ska det finnas fritt utrymme enligt följande:

Cykelställ i **en** våning:

- 2,0 m när det finns ett cykelställ endast på den ena sidan av det fria utrymmet
- 2,5 m när det finns cykelställ på båda sidorna av det fria utrymmet



Cykelställ i **två** våningar:

- 2,5 m när det finns ett tvåvåningsställ endast på en sida
- 2,5 m när det finns tvåvåningsställ på båda sidorna
 - På stora objekt (över 300 platser) ska man sträva efter 3,0 m hanteringsutrymme om det finns tvåvåningsställ på båda sidorna om det fria utrymmet.

Vägvisning för fotgängare och skyltning för cykeltrafiken

- ▶ Mer information om vägledning av fotgängare och skyltning för cykeltrafiken finns i *anvisningen Pyöräliikenteen viitoituksen suunnittelu* (Trafikledsverkets anvisningar 16/2020)
- ▶ Anvisningen finns på adressen:
 - ▶ https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-16_pyoralikenteen_viitoituksen_web.pdf



Ytterligare information

▶ Tillgänglighet

- ▶ Anvisningar för byggande av tillgängliga miljöer <https://helsinkikaikille.hel.fi/sv/anvisningar-for-att-genomfora-tillganglighet/helsingfors-stads-anvisningar-for-tillgangliga-uteomraden/>
- ▶ Anvisningar för planering av en tillgänglig stationsmiljö <https://www.sujuva.info/framsida/>

▶ Planering av cykeltrafiken

- ▶ Pyöräliikenteen infrastruktuurin virikeaineisto, Pyöräilykuntien verkosto (Stimulansmaterial för cykeltransportinfrastruktur, Nätverket för cykelkommuner) <https://www.poljin.fi/index.php/pyorailyn-edistaminen/pyoraliikenteen-infrastruktuuri>
- ▶ Helsingfors stads planeringsanvisning för cykeltrafiken <https://pyoraliikenne.hel.fi/>
- ▶ Pyöräväylien rakenteelliset kehittämistarpeet (Strukturella utvecklingsbehov för cykellederna, stadsmiljösektorns publikationer 2019:33) <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-33-19.pdf>
- ▶ Keskitetty pyöräpysäköinti – Yleisiä laatukriteerejä ja keskitetyn pyöräpysäköinnin konseptointi Oulussa (Centraliserad cykelparkering – Allmänna kvalitetskriterier och konceptutveckling av centraliserad cykelparkering i Uleåborg) https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/LO2022_Oulu_keskitetty%20py%C3%B6r%C3%A4pys%C3%A4k%C3%B6inti%20loppuraportti.pdf

▶ Reglering av trafiken

- ▶ Liikennemerkkien käyttö kaduilla (Användning av vägmärken på gator, Kommunförbundet) <https://www.kuntaliitto.fi/julkaisut/2022/2147-liikennemerkkien-kaytto-kaduilla>
- ▶ Liikennemerkkien käyttö maanteillä (Användning av vägmärken på landsvägar, Trafikledsverkets anvisningar 20/2020) https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-20_liikennemerkkien_kaytto_web.pdf
- ▶ Tiemeraintöjen suunnittelu (Planering av vägmarkeringar, Trafikledsverkets anvisningar 30/2020) https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-30_tiemerkintojen_suunnittelu_web.pdf

▶ Rondelllösningar

- ▶ Kaupunkikiertoliittymien suunnitteluohje (Planeringsanvisningar för stadsrondeller, Kommunförbundet) <https://www.kuntaliitto.fi/julkaisut/2025/2315-kaupunkikiertoliittymien-suunnitteluohje>

Anvisningar för ifyllande av ansökningsblanketten



Ansökan om statsunderstöd 2026

1. Läs [ansökningsanvisningarna](#) för Investeringsprogrammet för gång och cykling
2. Fyll i [ansökningsblanketten](#). Använd denna bildserie till hjälp när du fyller i ansökningsblanketten.
3. Skicka ansökan jämte bilagor **senast den 31 mars 2026 kl. 12.00** till adresserna kirjaamo@traficom.fi och kapy.valtionavustus@traficom.fi med rubriken "Investeringsprogrammet för gång och cykling 2026, [ansökande organisation], [projektets namn]".

Be vid behov om hjälp per e-post till kapy.valtionavustus@traficom.fi!

1. Uppgifter om sökanden

▶ **Kommun eller stad**

- ▶ Ange här den kommun/stad som ansöker om understödet och i vars område projektobjektet ligger.
- ▶ Understöd kan också beviljas för projekt som är gemensamma för flera kommuner. Om flera kommuner deltar i projektet ska man i ansökan lägga fram en bekräftelse på att alla de sökande kommunerna förbinder sig till projektet. I sådana fall ska samtliga deltagande kommuner anges.

▶ **Postadress**

- ▶ Kommunens/stadens postadress. Om ansökan är gemensam för flera kommuner ska endast postadressen för den kommun som lämnar in ansökan anges.

▶ **Kontaktperson**

- ▶ Namnet på kontaktpersonen för ansökan samt hans eller hennes e-postadress och telefonnummer

2. Basuppgifter om projektet

▶ 2a. Projektets namn

- ▶ Ange ett kort namn för projektet. Av projektets namn ska projektobjektet och vad som ska genomföras på objektet framgå

▶ 2b. Kort beskrivning av projektets innehåll.

- ▶ Beskriv kort (högst med några meningar) vad man har för avsikt att genomföra i projektet. *(Till exempel byggande av en cykelväg längs Kyrkogatan på avsnittet Mellangatan–Rosengatan.)*

▶ 2c. Vilket tyngdpunktsområde (eller vilka tyngdpunktsområden) anknyter projektet till? Du kan välja flera alternativ.

- ▶ Byggande av ny förbindelse för gång och/eller cykling. Ange också den nya förbindelsens längd i kilometer. (Välj detta alternativ om det är fråga om ett projekt som skapar en helt ny förbindelse, till exempel en ny bro.)
- ▶ Förbättring av nuvarande förhållanden för gång och/eller cykling. Ange också längden på det avsnitt som ska förbättras i kilometer. (Välj detta alternativ om det är fråga om att till exempel bredda en befintlig gång- eller cykelväg, anlägga en cykelgata eller dylikt).
- ▶ Förbättring av cykelparkering vid knutpunkter för kollektivtrafiken eller platser för pendelparkering. Ange även en uppskattning av antalet cykelparkeringsplatser som ska byggas/förbättras. Specificera antalet cykelparkeringsobjekt och för hur många cyklar det byggs ställ. (Objektet kan vara till exempel en cykelparkeringslösning som byggs i anslutning till en hållplats, en station eller ett resecentrum.)
- ▶ Utveckling av cykelparkering vid platser som är betydande för det dagliga resandet. Ange även en uppskattning av antalet cykelparkeringsplatser som ska byggas/förbättras. Specificera antalet cykelparkeringsobjekt och för hur många cyklar det byggs ställ. (Objekten kan finnas i anslutning till exempelvis skolor, daghem, idrottsplatser, bibliotek, torgområden eller andra viktiga offentliga tjänster eller allmänna områden.)
- ▶ Vägvisningsprojekt för gång och/eller cykling. Beskriv projektets regionala omfattning
- ▶ Annat projekt som utvecklar förhållandena för gång och/eller cykling

▶ 2d. Inkluderar projektet bärande konstruktioner (t.ex. en bro, en underfart, en stödmur eller liknande)? Om det gör det, precisera vilka bärande konstruktioner projektet inkluderar.

- ▶ Ja/Nej. Om du svarar ja, precisera vilken/vilka bärande konstruktioner det är fråga om

3. Beskrivning av projektobjektet och det omgivande området

▶ 3a. Beskrivning av området och projektets placering

- ▶ Ange projektets placering så tydligt som möjligt
- ▶ Beskriv trafiknätet i området och dess utveckling i framtiden
- ▶ Beskriv markanvändningen i området och dess utveckling i framtiden. Beskriv de viktigaste målen för resorna till vardags som projektobjektet betjänar. Beskriv också planläget för projektobjektet.
- ▶ Beskriv transportbehoven (resor till och från skola och arbete, resor för att uträtta ärenden, resor på fritiden osv.) och resenärsgруппerna (barn, äldre, studerande, arbetsföra personer osv.) i området och vid projektobjektet

▶ 3b. Beskrivning av de befintliga arrangemangen och utvecklingsbehoven för gång och/eller cykling

- ▶ Hurdana är trafikförhållandena i området och vid projektobjektet i dag? Utöver helheten beskriv också i synnerhet förhållandena för gång och cykling.
 - ▶ Till exempel trafikens hastighetsnivå, lösningarna för motorfordonstrafiken, arrangemangen för gång- och cykeltrafiken, projektobjektets roll i trafiknätet med tanke på olika transportsätt
 - ▶ I ansökningar som berör enbart utveckling av cykelparkering ska de nuvarande arrangemangen för cykelparkering (typ av ställ, antal platser, säkerhet, tillgänglighet osv.) beskrivas.
- ▶ Vilka utvecklingsbehov har upptäckts i trafikarrangemangen (i synnerhet ur gång- och cykeltrafikens perspektiv)?
 - ▶ Till exempel säkerhet, behov av att separera gång- och cykeltrafiken, lösningar för cykeltrafiken, utmaningar i fråga om tillgänglighet och brister i nätet
 - ▶ I ansökningar som enbart berör utveckling av cykelparkering ska de nuvarande utvecklingsbehoven i fråga om cykelparkering beskrivas.

4. Innehållet i och grunderna för projektet (1/2)

▶ 4a. Hur utvecklar projektet förhållandena för gång och/eller cykling?

- ▶ Beskriv de principer som följs inom projektet, de lösningar som genomförs och de arrangemang inklusive uppgifter om dimensionering som är väsentliga med tanke på kvaliteten på den infrastruktur som ska byggas (till exempel åtskiljande av olika transportsätt, ledernas bredd, korsningsarrangemang, sammankopplingen med det omgivande trafiknätet osv.)
- ▶ I fråga om cykelparkeringsobjekt ska antalet cykelparkeringsplatser, typ av ställ, urvalskriterier för typen av ställ, uppgifter om cykelparkeringens dimensionering (avstånd mellan ställen och fritt utrymme runt ställen) beskrivas. Beskriv också cykelparkeringens läge i förhållande till det/de objekt som parkeringen anknyter till.

▶ 4b. Är de förhållanden för gång och/eller cykeltrafik som beskrivs i projektet i linje med de nationella planeringsanvisningarna för gång- och cykeltrafiken?

- ▶ Svara ja/nej beroende på om lösningarna som ska genomföras i projektet överensstämmer med planeringsanvisningarna.
 - ▶ Beträffande arrangemangen för gångtrafiken (Planeringsanvisningar för gångtrafiken, Trafikledsverket 34/2022)
 - ▶ Observera i synnerhet beaktande av tillgänglighet, trafikledstypens lämplighet för objektet, trafikledens och väntplatsernas dimensionering, åtskiljande av gångtrafiken från övriga transportsätt, längd- och sidolutningar samt arrangemang för korsande av vägen.
 - ▶ Beträffande arrangemangen för cykeltrafiken (Planeringsanvisningar för cykeltrafiken, Trafikledsverket 18/2020) ***
 - ▶ Trafikledsprojekt: Observera i synnerhet åtskiljande av gång- och cykeltrafiken, trafikledstypens lämplighet för objektet, trafikledens hierarki, den dimensionerande hastigheten, trafikledens dimensionering (bredd, sido- och längdlutningar, linjeföring, skiljeområden) samt arrangemang för väjningsplikt och parkering.
 - ▶ Cykelparkering: Observera i synnerhet avstånden mellan ställen, dimensioneringen av hanteringsutrymmen och cykelparkeringens placering.
 - ▶ Vägledning och skyltning (Pyöräliikenteen viitoituksen suunnittelu, Trafikledsverket 16/2020)

▶ 4c. Om projektets lösningar avviker från kraven i planeringsanvisningarna, beskriv till vilka delar projektet inte uppfyller kraven i planeringsanvisningarna och motivera varför en lösning i enlighet med planeringsanvisningarna inte är möjlig.

- ▶ Beskriv vilka delar av projektet som inte uppfyller kvaliteten enligt planeringsanvisningarna och motivera varför den aktuella lösningen har valts. **Motiveringar ska presenteras för varje enskild avvikelse för sig!**
- ▶ Motiveringarna kan även presenteras i en separat bilaga, t.ex. i samband med plankartan.

*** Observera även preciserande riktlinjer till planeringsanvisningarna på [sidorna 9-10](#) i denna bildserie.

4. Innehållet i och grunderna för projektet (2/2)

▶ 4d. Hur gör projektet gång och/eller cykling mer attraktiva?

- ▶ Beskriv projektets möjliga effekter på till exempel hur säker, enkel, smidig, tillgänglig och trivsamt gång- och cykeltrafiken är samt restiderna inom den.
- ▶ Beskriv hur projektets lösningar konkret bidrar till att effekterna ovan uppnås.

▶ 4e. Beskrivning av hur nyttan med projektet riktas: vilka användargrupper, resebehov osv. betjänar projektet i första hand? Hur stora är dessa användargrupper?

- ▶ Beskriv hur de lösningar som ska genomföras inom projektet i praktiken är till nytta för olika resenärsgupper och resebehov. Beskriv också fördelarnas omfattning.
- ▶ Beskriv även omfattningen av projektets fördelar: är fördelarna lokala eller viktiga på kommunal eller regional nivå?

5. Nuvarande trafikmängder vid projektobjektet och dess beräknade effekter på trafikmängderna (1/2)

► 5a. Nuvarande och framtida trafikmängder vid projektobjektet

- Ange i tabellen de nuvarande trafikmängderna vid projektobjektet per dygn och specificerade efter transportsätt
- Beskriv räkningen av trafikmängderna i nuläget: hur räkningen genomförs, tidpunkten för den, vädret och liknande
- Ange också i tabellen uppskattningar av de framtida trafikmängderna vid projektobjektet per dygn och specificerade efter transportsätt
 - efter att projektet genomförts (1–3 år efter att projektet slutförts) och
 - i målsituationen på längre sikt (med trafikmängder i målsituationen avses läget om till exempel 10–20 år för vilket projektets lösningar dimensioneras). Målsituationen kan motsvara till exempel läget då kommunens mer omfattande målnätverk för gång och cykling har genomförts.
- Beskriv bedömningsmetoden eller expertbedömningen jämte motiveringar för trafikmängderna i framtida situationer. Ange också mållåret för den långsiktiga uppskattningen av trafikmängderna.
- Om enbart cykelparkering utvecklas inom projektet eller det är fråga om ett väglednings- eller vägvisningsprojekt kan punkt 5a lämnas tom.

► 5b. Beskriv det nuvarande och framtida antalet platser på cykelparkeringsobjekten samt antalet parkerade cyklar per objekt inom projektet. Beskriv också vilka beräknings- och bedömningsmetoder som använts.

- Ange antalet cykelparkeringsplatser och antalet parkerade cyklar i nuläget. Beskrivs också den beräkningsmetod som använts (beräkningssätt, tidpunkt, väder och liknande).
- Ange antalet cykelparkeringsplatser efter att projektet slutförts och lägg fram en uppskattning av antalet parkerade cyklar efter att projektet slutförts. Beskriv också bedömningsmetoden eller expertbedömningen jämte motiveringar.
- Om utveckling av cykelparkering inte ingår i projektet kan punkt 5b lämnas tom.

Tips för hur du räknar och uppskattar trafikmängder finns i avsnittet [Trafikräkningar och konsekvensanalyser](#) i denna bildserie.

5. Nuvarande trafikmängder vid projektobjektet och dess beräknade effekter på trafikmängderna (2/2)

- ▶ **5c. Hur följs trafikmängderna vid projektobjektet eller användningen av parkeringsobjektet upp efter att projektet slutförts (till exempel beräkningar, permanenta mätpunkter och/eller riktade användarenkäter)?**
 - ▶ Beskriv hur man avser att följa upp trafik- eller cykelparkeringsmängderna vid projektobjektet efter att projektet har slutförts
 - ▶ Beskriv uppföljningsmetoderna, tidpunkten för uppföljningen och hur respons samlas in från projektets användare om projektets effekter på resandet.
 - ▶ Punkt 5c kan lämnas tom om det är fråga om enbart ett väglednings- eller vägvisningsprojekt.
- ▶ **5d. Hur tar man reda på användarnas nöjdhet med projektobjektet efter att projektet slutförts?**
 - ▶ Beskriv hur information om användarnas nöjdhet med och erfarenheter av projektobjektet samt dess kvalitet samlas in efter att projektet slutförts.

6. Projektets strategiska sammankoppling med kommunens arbete för att främja gång och cykling

- ▶ **6a. Hur är projektobjektet sammankopplat med kommunens plan för eller utredning om målnätverket för gång och/eller cykling eller någon annan av kommunens planer?**
 - ▶ Beskriv hur projektobjektet anknyter till planen för målnätet och hur viktigt projektet är för nätet som helhet.
 - ▶ Berätta kort om projektets betydelse för hela kommunen.
- ▶ **6b. Hur anknyter projektet till och hur stöder det kommunens strategi, program osv. för främjande av gång och cykling? Ange också när strategin har godkänts i kommunstyrelsen eller -fullmäktige.**
 - ▶ Beskriv hur projektet anknyter till strategin för att främja gång och cykling samt hur projektet bidrar till uppnåendet av målen för strategin.
 - ▶ Ange när strategin har godkänts politiskt inom kommunen (i styrelsen eller fullmäktige) eller i en nämnd som behandlar frågor inom endast en viss sektor. Ange också om strategin inte har godkänts politiskt.
- ▶ **6c. Hur anknyter projektet till den regionala strategin för främjande av gång och/eller cykling och/eller till målnätet för gång- och cykeltrafiken, samt hur stöder projektet dessa?**
 - ▶ Om en regional strategi för främjande av eller en plan för målnätet för gång- och/eller cykeltrafiken har upprättats för området ska du ange hur projektet stöder dessa. Berätta också om projektets regionala betydelse.
 - ▶ Ange om den regionala strategin eller planen för målnätet har godkänts i den sökande kommunen.

7. Projektets organisation och tidsplan

▶ 7a. Parter som genomför projektet

- ▶ Ange den sökande kommunen och övriga eventuella genomförande parter

▶ 7b. Parternas ansvar

- ▶ Om flera aktörer genomför projektet ska de olika aktörernas ansvar i projektet beskrivas.

▶ 7c. Projektets genomförandekapacitet

- ▶ Planeringsläge (i vilken fas befinner sig projektplaneringen och hur framskrider planeringsprocessen)
- ▶ Planläge. Beskriv planläget och huruvida planen stöder genomförandet av projektet. Kräver genomförandet av projektet planändringar?
- ▶ Finansiellt läge: Har kommunen i sin budget förberett sig på och förbundit sig att finansiera projektet?
- ▶ Beslutsläge: Vilka beslut har fattats om genomförandet av projektet och vilka beslut behövs? Beskriv också läget för det politiska beslutsfattandet.

▶ 7d. Beräknad tidsplan för genomförandet av projektet (månad/år–månad/år)

- ▶ Beskriv tidsplanen för genomförandet av projektet (byggandet inleds–projektet är färdigt)
- ▶ **Projektet ska vara slutfört och slutrapporten jämte ansökningar om utbetalning inlämnade till Traficom senast den 31 augusti 2028.**

8. Kostnads kalkyl och finansiärer (1/3)

8a. Projektets kostnader (indelade i planerings- och byggkostnader)

Kostnaderna specificerade		Euro (mervärdesskatt 0 %)
Planeringskostnader		<input type="text"/>
Byggkostnader	Kostnader som hänför sig till infrastrukturen för gång- och cykeltrafiken	<input type="text"/>
	Övriga eventuella kostnader som uppstår vid byggandet av infrastruktur för gång- och cykeltrafiken (motivera i punkt 8b.)	<input type="text"/>
Kostnader totalt		<input type="text"/>

8b. Redogörelse av eventuella andra kostnader som uppstår vid byggandet av infrastruktur för gång- och cykeltrafiken (vilka är kostnaderna och varför uppstår de när förhållandena för gång- och cykeltrafiken förbättras)

Ge en uppskattning av planeringskostnaderna för projektet (planeringen av projektet, eventuella revisioner av planer för bärande konstruktioner osv.) som uppstår efter att ansökningstiden för understödet har gått ut (31.3.2026).

Ge en uppskattning av projektets byggkostnader. Fyll i här **de kostnader som hänför sig till infrastrukturen för gång- och cykeltrafiken**

och här **övriga eventuella kostnader som uppstår** vid byggandet av infrastruktur för gång- och cykeltrafiken. Ge motiveringar till sådana kostnader i punkt 8b.

Uppge den helhet som anknyter till ansökan om understöd, det vill säga summan av planerings- och byggkostnaderna ovan.

Ge motiveringar till de övriga eventuella kostnader som angetts i tabellen ovan och som uppstår vid byggandet av infrastruktur för gång- och cykeltrafiken (vilka kostnaderna är och varför de uppstår när förhållandena för gång- och cykeltrafiken förbättras).

I följande bild finns några exempel på byggkostnader och specificeringen av sådana samt deras godtagbarhet.

OBS! Ange samtliga kostnader som moms fria kostnader, förutom i de fall där mervärdesskatten blir en slutgiltig kostnad för kommunen.

8. Kostnads kalkyl och finansiärer (2/3)

Exempel

- ▶ Genom statsunderstödet från investeringsprogrammet för gång och cykling **finansieras i första hand kostnader som direkt orsakas av utveckling av infrastruktur för gång- och cykeltrafik**
 - ▶ Eftersom man i samband med statunderstödsprojekt vill uppmuntra till övergripande utveckling av trafikarrangemangen för att förbättra förhållandena för gång och cykling, kan man utifrån behovsprövning räkna kostnader för byggande av annan infrastruktur än den för gång och cykling som godtagbara kostnader, om de aktuella kostnaderna tydligt och på goda grunder uppstår till följd av utveckling av förhållandena för gång och cykling
 - ▶ De behovsprövade kostnaderna bedöms i relation till projektets effekt samt kvalitetsnivån på förhållandena för gång och cykling. Understödsnivån för behovsprövade kostnader kan vara lägre än 50 procent.
 - ▶ Exempel på kostandsobjekt som från fall till fall kan godtas som kostnader som berättigar till understöd:
 - ▶ Kostnader för busshållplatsarrangemang som uppenbart uppstår när förhållandena för gång- och cykeltrafiken förbättras. Som godtagbara kostnader kan betraktas till exempel kostnader som uppstår när en cykelväg flyttas bakom en busshållplats i ett fall där cykelvägen i nuläget går genom hållplatsens väntplats.
 - ▶ Kostnader för körbanan på gatan om körbanan måste flyttas eller göras smalare på grund av en betydande tydlig förbättring av förhållandena för gång och cykling
 - ▶ Kostnader för korsningsarrangemang om ändringarna i arrangemangen orsakas av och avsevärt förbättrar förhållandena för gång och cykling. Exempelvis åtskiljande av gång- och cykeltrafiken i ett korsningsområde eller arrangemang för väjningsplikt för att främja en säker och smidig cykeltrafik.
 - ▶ Kostnader för dagvattenarrangemang kan godkännas till de delar som kostnaderna orsakas av utveckling av infrastrukturen för gång- och cykeltrafiken (dräneringslösningar som direkt riktar sig till infrastrukturen för gång- och cykeltrafiken samt exempelvis flytt av brunnar eller ändring av brunnslöck i syfte att förbättra förhållandena för cykeltrafiken)
 - ▶ Kostnader för utvecklingen av belysning, trafikljusstyrning, grönanläggning och liknande om de tydligt hänför sig till utvecklingen av förhållandena för gång och cykling (säkerhet, smidighet, allmän trivsel osv.)
 - ▶ Av kostnaderna för beställda uppgifter och andra allmänna uppgifter på byggarbetsplatsen kan en del som motsvarar förhållandet mellan de godtagbara kostnaderna och byggprojektets totala kostnader inkluderas.
 - ▶ Ändringsarbeten i vattenlednings- och avloppsnetet är i princip inte godtagbara kostnader, om man inte särskilt visar att ändringarna uppstår när infrastrukturen för gång- och cykeltrafiken förbättras.

8. Kostnads kalkyl och finansiärer (3/3)

8c. Aktörer som finansierar projektet och kostnadsandelar (planering och byggande)

Finansierande aktör	Euro (mervärdesskatt 0 %)
Den sökande kommunens egen finansiering	<input type="text"/>
Finansiering från övriga kommuner (specificera per kommun)	<input type="text"/>
Beloppet på det statsunderstöd som söks för projektet (högst 50 % av kommunens/kommunernas kostnader, högst 350 000 euro)	<input type="text"/>
Totalt	<input type="text"/>

Ange den sökande kommunens/de sökande kommunernas egen finansieringsandel i euro av totalsumman i tabellen i punkt 8a.

Ange det sökta statsunderstödet belopp i euro. Statsunderstödet kan vara högst lika stort som den sökande kommunens/de sökande kommunernas egen finansieringsandel, men inte mer än 350 000 euro.

Ange den sökande kommunens/de sökande kommunernas egen finansiering och den sammanlagda summan av statsunderstödet som söks.

Summan ska motsvara den totalsumma som angetts i tabellen i punkt 8a om inte projektet får annan finansiering (t.ex. EU-finansiering).

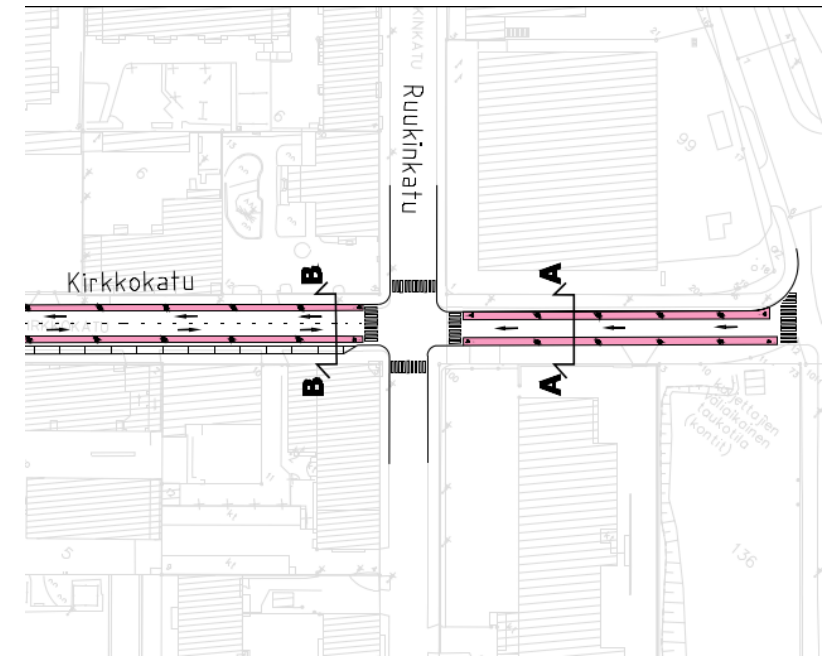
8d. Övrig eventuell finansiering (t.ex. annan offentlig finansiering, EU-finansiering, privat finansiering). Specificera per aktör.

Specificera här per aktör och per andel (i euro) projektets eventuella övriga finansiering.

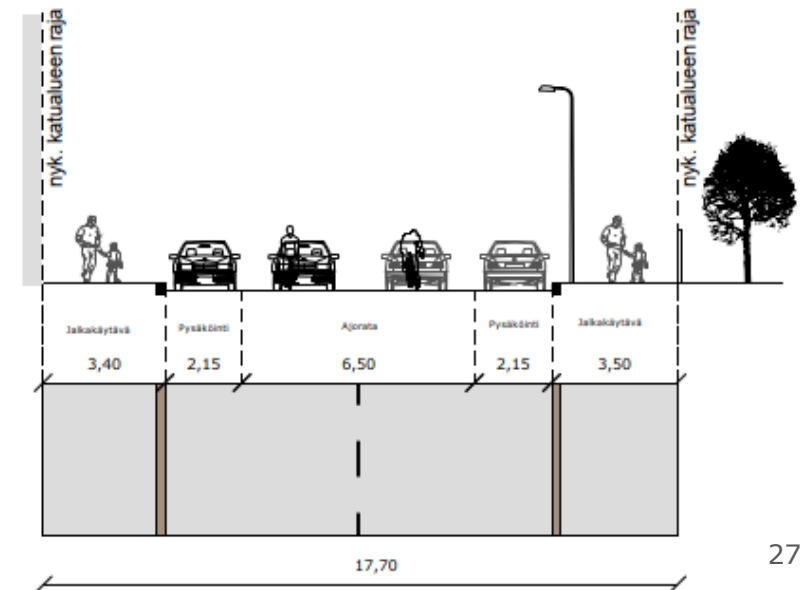
9. Bilagor

- ▶ **Projektplaner:** En plan med en detaljnivå som motsvarar en utredningsplan eller en mer detaljerad plan inklusive redogörelser. Av planmaterialet ska framgå
 - ▶ planens omfattning (beskriv också tydligt det avsnitt som är föremål för ansökan om understöd om det ingår i en större plan)
 - ▶ de planerade trafikarrangemangen (och/eller arrangemangen för cykelparkering) inklusive uppgifter om dimensionering
 - ▶ sammankopplingen av planen med det omgivande trafiknätet och de omgivande trafikarrangemangen, beskrivning av arrangemangen vid gränserna mellan olika områden
 - ▶ En beskrivning av de nuvarande trafikarrangemangen vid projektobjektet och av hur arrangemangen utvecklas med hjälp av projektet.
- ▶ En kostnadskalkyl för projektet för den del som berör understödet som söks. I kostnadskalkylen ska följande specificeras:
 - ▶ Kostnader som hänför sig till infrastrukturen för gång- och cykeltrafiken
 - ▶ Övriga eventuella kostnader som uppstår vid byggandet av infrastruktur för gång- och cykeltrafiken. I fråga om dessa kostnader ska också tydliga motiveringar läggas fram till hur kostnaderna uppstår vid byggandet av infrastrukturen för gång- och/eller cykeltrafiken.
- ▶ Plan för målnätet för gång- och/eller cykeltrafiken
 - ▶ Kommunens interna plan och/eller den regionala planen för målnätet eller en annan motsvarande utredning som utvecklingen av projektobjektet baserar sig på
- ▶ Kommunens åtagande att övergripande främja gång och/eller cykling
 - ▶ Kommunens interna och/eller regionens strategi, program eller annan motsvarande plan för främjande av gång och/eller cykling vars förverkligande projektet anknyter till. Kommunen ska ha förbundit sig till programmet ovan. Åtagandet kan påvisas till exempel genom att man bevisar att programmet har godkänts i kommunstyrelsen eller -fullmäktige.
- ▶ Övriga obligatoriska bilagor
 - ▶ Ett kartutdrag där projektets exakta placering finns tydligt utmärkt
 - ▶ Ett kartutdrag där kommunens markägande på projektområdet visas
 - ▶ En redogörelse om firmateckningsrätten. Ansökan kan endast undertecknas av en person som har firmateckningsrätt enligt den sökande organisationens stadgar.

Exempel på utredningsplan



B - B



10. Underskrifter och sändning av ansökan

▶ Underskrift och åtaganden

- ▶ Den som undertecknar ska ha firmateckningsrätt
- ▶ Den som undertecknar förbinder sig till att
 - ▶ projektet ligger på ett markområde som förvaltas av kommunen
 - ▶ kommunen svarar för att planera och låta genomföra projektet samt sköta och underhålla projektobjektet efter att projektet slutförts
 - ▶ projektet slutförs och slutrapporten jämte ansökningar om utbetalning skickas till Traficom senast den 31 augusti 2028

▶ Inlämnande av ansökan

- ▶ Ansökan lämnas in per e-post till adresserna registrator@traficom.fi och kapy.valtionavustus@traficom.fi **senast den 31 mars 2026 kl. 12.00**
- ▶ E-postmeddelandet ska ha rubriken "Investeringsprogrammet för gång och cykling 2026, [sökande aktör], [projektets namn]"
- ▶ Som bilagor till e-postmeddelandet fogas ansökningsblanketten (i PDF- och Word-format) och PDF-bilagor i ett separat zip-paket



Trafikräkningar och konsekvensanalyser

Nuvarande trafik- eller användarmängder vid projektobjektet

- ▶ I samband med planeringen är det viktigt att utreda de nuvarande trafik- eller användarmängderna vid projektobjektet
 - ▶ De framtida trafikarrangemangen ska dimensioneras så att de fungerar på ett säkert, tydligt och smidigt sätt med såväl de nuvarande trafik- och användarmängderna som mängderna i målsituationen.
 - ▶ Trafikmängderna i nuläget är grunden för uppskattningen av användarmängderna i målsituationen och gör det enklare att göra en realistisk bedömning av hur trafikmängderna kommer att utvecklas. Projektobjektets dimensionering bedöms utifrån de uppskattade användarantalet och kraven i planeringsanvisningen.
 - ▶ Trafikmängderna i nuläget behövs även för uppföljningen av trafikmängderna efter projektet och som jämförelseinformation för konsekvensbedömningen (trafik- och användarmängderna vid projektobjektet ska följas upp under tre år efter att projektet har slutförts och informationen rapporteras till Traficom)
- ▶ När trafikarrangemangen i gatunätet planeras är det viktigt att få en uppfattning om mängden av all den trafik (fotgängare, cyklister och motorfordon) som i dagsläget använder gatan.
 - ▶ Uppgifterna om trafikmängderna klarläggs med hjälp av beräkningar av trafiken. Trafikräkning kan göras maskinellt, med hjälp av videobandning, manuellt (människor räknar antalet trafikanter under en viss tidsperiod) eller som en kombination av dessa.
 - ▶ Trafikmängderna varierar timme för timme, från dag till dag och månad till månad, så en enskild trafikräkning är alltid bara ett stickprov av situationen som helhet.
 - ▶ Om det inte finns tidigare uppgifter om trafikmängderna borde en trafikräkning göras senast under ansökningsprocessen, till exempel som en kortvarig (minst 30–60 minuter) manuell räkning, och en uppskattning av trafikmängderna per dygn görs på basis av den (anvisningar i följande bilder).

Tips för trafikräkning under ansökningsskedet om tidigare mätningsdata inte finns tillgängliga (1/2)

- ▶ En preliminär uppskattning av mängden gång-, cykel- och motorfordonstrafik kan göras till exempel utifrån en kortvarig räkning vid objektet.
 - ▶ Det rekommenderas att räkningen görs under de livligaste timmarna antingen på morgonen eller eftermiddagen
 - ▶ Räkningens längd kan vara minst t.ex. 30 minuter, men det rekommenderas att räkningen pågår i minst en timme. Om man beslutar sig för att räkna under en period på 30 minuter kan räkningen grovt utökas till en timme genom att man multiplicerar räkningens resultat med två.
- ▶ Den beräknade för- eller eftermiddagens livligaste timme för fotgängare motsvarar cirka 6 procent (förmiddag) eller 8 procent (eftermiddag) av hela dygnets trafikmängd på en vardag. Beträffande cykeltrafiken är den livligaste timmen cirka 9 procent av hela dygnets mängd på en vardag, både på för- och eftermiddagen. I fråga om motorfordonstrafiken motsvarar för- eller eftermiddagens livligaste timme cirka 10 procent av hela dygnets trafikmängd.
 - ▶ Genom att dela den beräknade mängden (t.ex. 30 fotgängare på en timme på eftermiddagen) med procentenheten (8 procent, dvs. 0,08) får man hela dygnets beräknade uppskattning (t.ex. 375 fotgängare/ dygn).
- ▶ För cykelparkeringsobjekt borde antalet parkerade cyklar räknas vid den tidpunkt då användningen av parkeringsobjektet är som mest livlig.
 - ▶ Om det är fråga om till exempel ett infartsparkeringsobjekt ger en beräkning mitt på dagen en bra bild av antalet användare. Om cykelparkeringsobjektet ligger till exempel i anslutning till en idrottsplats kan den livligaste tidpunkten vara först på kvällen.
- ▶ Det lönar sig att utföra trafikräkningen vid uppehållsväder, då gång och cykling är vanligare. Det är en god idé att skriva ner hurdant vädret var när räkningen gjordes.
- ▶ Det är bra att välja tidpunkten för räkningen så att trafiken vid objektet är normal och att till exempel byggarbetsplatser i närheten eller liknande inte inverkar på trafikmängderna vid objektet.

Tips för trafikräkning under ansökningsskedet om tidigare mätningsdata inte finns tillgängliga (2/2)

- ▶ Om det inom projektet byggs en helt ny förbindelse kan ingen beräkning av nuläget utföras på projektobjektet.
 - ▶ I sådana fall kan man till stöd för senare konsekvensbedömningar räkna trafikmängderna för den nya förbindelsen på en alternativ rutt (eller alternativa rutter) och utifrån dem göra en uppskattning av den möjliga användningen av förbindelsen
- ▶ Om projektobjektet uteslutande betjänar en rutt till skolan kan allmänna koefficienter inte användas vid bedömningen av antalet användare, eftersom resor till skolan avviker från den normala.
 - ▶ I sådana fall kan antalet användare av rutten bedömas utifrån skolans elevantal, andelen skjutsning till skolan och den omgivande markanvändningens elevunderlag.
- ▶ Efter att projektobjektet färdigställts kan beräkningarna utföras på både projektobjektet och en alternativ rutt
 - ▶ I sådana fall kan man genom att jämföra de beräkningar som utförts före och efter att projektet slutförts göra en uppskattning av projektets inverkan på ändrade ruttval i trafiken samt på de nya resor som gjorts till följd av projektet
- ▶ I följande bild visas ett exempel i stora drag på en konsekvensanalys av en ny broförbindelse
 - ▶ Motsvarande förfaringssätt kan användas också för att bedöma konsekvenserna av förbättringsprojekt för befintliga objekt

Exempel: Analys av trafikmängden på en ny broförbindelse

- ▶ Inom projektet byggs en ny broförbindelse för gång- och cykeltrafik över en älv. I dag kan man ta sig över älven endast via en bro för samtliga transportsätt.

- ▶ I ansökningskedet utförs trafikräkningen på den nuvarande

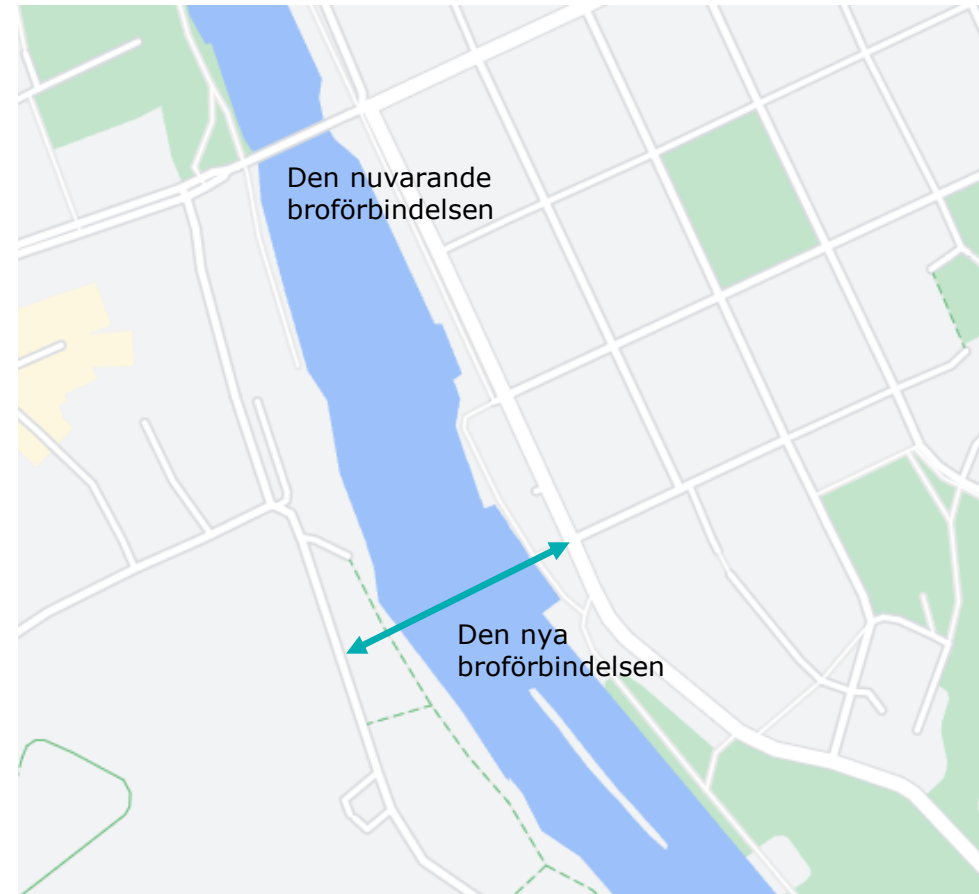
	Den gamla bron
Motorfordon	6 800
Fotgängare	2 500
Cyklister	1 200

- ▶ Efter att projektet (den nya bron) slutförts utförs trafikräkningar på både den nya och den gamla bron

	Den gamla bron	Den nya bron
Motorfordon	6 500	-
Fotgängare	1 500	2 000
Cyklister	1 000	900

- ▶ Innan projektet genomfördes gjordes 10 500 resor över älven, och efter att projektet slutförts gjordes totalt 11 900 resor över älven.

- ▶ Antalet fotgängare och cyklister på den gamla bron har minskat, och en del av trafiken har övergått till att använda den nya bron.
- ▶ På det hela taget har mängden motorfordonstrafik över älven minskat med 300 resor (-5 procent). Samtidigt har den nya broförbindelsen ökat mängden gångtrafik över älven med 1 000 resor (+40 procent) och mängden cykeltrafik med 700 resor (+58 procent).



Tips för uppskattningar av framtida trafikmängder

- ▶ I ansökningskedet ska en uppskattning av projektets direkta effekter på trafikmängderna vid projektobjektet göras.
 - ▶ Effekterna på trafikmängderna ska beskrivas för samtliga transportsätt. Om det är fråga om en gång- och cykeltrafikförbindelse som är helt åtskild från lederna för motorfordonstrafik är det inte nödvändigt att göra en uppskattning av mängden motorfordonstrafik. För enbart cykelparkerings- eller vägvisningsprojekt är det inte nödvändigt att göra uppskattningar av trafikmängderna.
 - ▶ Med projektets direkta effekter avses endast förändringar på kort sikt som det aktuella projektet gett upphov till (cirka 1–3 år efter att projektet slutförts).
 - ▶ När effekterna bedöms är det bra att fundera över vilken andel av effekterna som består av förändringar i ruttval och vilken andel som består av eventuella förändringar i färsätten (till exempel övergång från personbil till gång eller cykling).
- ▶ Dessutom behövs en uppskattning av de eftersträvade trafikmängderna på lång sikt för vilka projektets lösningar planeras.
 - ▶ Med eftersträvade trafikmängder på lång sikt avses trafikmängderna vid projektobjektet i en situation där också kommunens mer omfattande långsiktiga utvecklingsåtgärder i trafikinätet och för markanvändningen inverkar på resorna vid projektobjektet.
 - ▶ Trafikmängderna vid projektobjektet kan också påverkas av kommunens övriga ändringar i trafikinätet (till exempel genomförande av ett omfattande målnät för gång- och cykeltrafiken) och markanvändningens utveckling (ny bosättning, ändringar i servicenätet osv.)
- ▶ Om man inom kommunen har tillgång till en trafikprognosmodell som är tillräckligt exakt kan man också utnyttja den för att bedöma projektens effekter på trafikmängderna.
- ▶ I följande bilder visas uppskattningar av mängden fotgängare och cyklister i olika stora kommuner och olika trafikmiljöer.

Uppskattning av trafikmängder: Grovt sammandrag av gångtrafikmängder i olika trafikmiljöer

- ▶ En grov uppskattning på gångtrafikmängder i olika trafikmiljöer, baserat på finska städers trafikräkningar under åren 2019-2020. Största delen av bakgrundsinformationerna för uppskattningen är från städernas kontinuerliga trafikräkningsstationer. OBS! Gångmängdsberäkningarna är koncentrerade till de största städerna.

Objekt	Fotgängare KAVL*
Helsingfors kärncentrums livligaste objekt (t.ex. Narinken torget)	Över 20 000
Livligaste gatorna i de största städernas stadskärnor	3000-15000
Livligaste gator och förbindelser i mellanstora städers stadskärnor, rutter och livliga gator som börjar i stora städer	1000-3000
Regionala huvudrutter längre ifrån stora städer, mellanstora städers regionala huvudrutter	300-1000
Andra rutter	1-300

*KAVL = Vardags medeldygnstrafik = medeltalet för dygnstrafik på en vardag (dvs. medeltalet för hela årets vardagars trafikmängd). OBS I gång- och cykeltrafik oftast må-fre, biltrafik oftast må-to. Tabellens medeldygnstrafik har beräknats vid behov med riksomfattande allmänna koefficienter.

Uppskattning av trafikmängder: Grovt sammandrag av cykeltrafikmängder i olika trafikmiljöer

- ▶ En grov uppskattning på gångtrafikmängder i olika trafikmiljöer, baserat på finska städers trafikräkningar under åren 2019-2020. Största delen av bakgrundsinformationerna för uppskattningen är från städernas kontinuerliga trafikräkningsstationer.

Objekt	Cyklister KAVL*
Största städers kärncentrum eller livligaste cykelleder- eller broar som leder till centrum	2000-5000
Livliga rutter i mellanstora städers kärncentrum, rutter som startar i stora städer	1000-2000
Regionala huvudrutter längre ifrån stora städer, mellanstora städers regionala och lokala huvudrutter	300-1500
Andra rutter	1-300

*KAVL = Vardags medeldygnstrafik = medeltalet för dygnstrafik på en vardag (dvs. medeltalet för hela årets vardagars trafikmängd). OBS! I gång- och cykeltrafik oftast må-fre, biltrafik oftast må-to. Tabellens medeldygnstrafik har beräknats vid behov med riksomfattande allmänna koefficienter.

Projektens effekter: Restid, smidighet, enkelhet och säkerhet

- ▶ Resans längd och dess tidsmässiga varaktighet är betydande faktorer vid valet av färdssätt. Man strävar efter att göra det mer attraktivt att gå och cykla genom att göra resorna till fots och med cykel snabbare och så smidiga som möjligt
- ▶ Beträffande resans smidighet kan de konkreta effekterna på restiden beskrivas som numeriska värden om projektet i väsentlig grad förkortar resornas längd. I övrigt ska effekterna beskrivas i ord.
- ▶ Projektets effekter på förhållandena för gång och cykling ska beskrivas så konkret som möjligt:
 - ▶ Restid och smidighet: blir resorna kortare, minskar till exempel fördröjningarna för fotgängare och cyklister som beror på korsningar?
 - ▶ Enkelhet: på vilket sätt minskar besvären för fotgängarna och cyklisterna i och med projektet (rutternas tydlighet och enhetlighet, tillgänglighet, hur jämna ytorna är osv.)?
 - ▶ Säkerhet: genom vilka åtgärder samt hur förbättras säkerheten för de som rör sig till fots och med cykel i och med projektet? Genom vilka åtgärder förbättras säkerheten i korsningar?

