



KESTÄVÄN LIIKKUMISEN KOTKA

9.9.2019



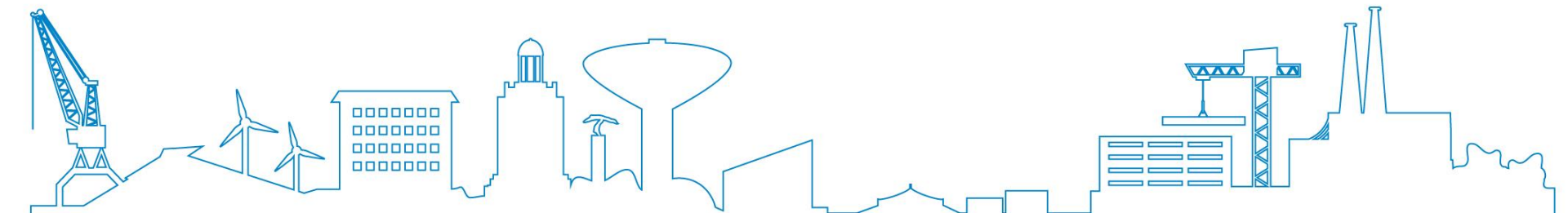
OHJELMAN RAKENNE



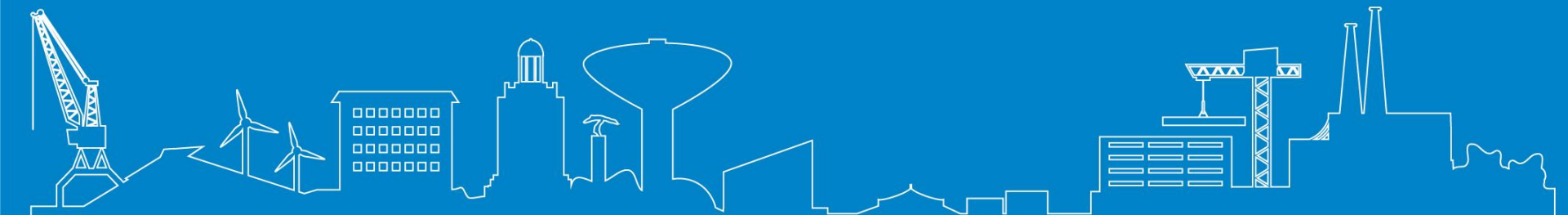
1. Johdanto [3-7](#)
2. Kestävän liikkumisen Kotka [8-12](#)
3. Toimenpiteet [13-21](#)

Liitteet

- Lähtötilanne [23-33](#)
- Vuorovaikutus [34-45](#)
- Perustelut ohjelman laatimiseksi [46-52](#)



JOHDANTO



JOHDANTO



Kotkan kaupunginvaltuusto on päättänyt 14.5.2018 hyväksymässään kaupunkistrategiassa **Kotka 2025**, että Kotkan kaupungin yksi strateginen kärki on **upean elinympäristön Kotka**. Tavoitteena on kaupunkiympäristö, joka helpottaa kaupunkilaisten hyvinvointia lisääviä valintoja, edistää kestävästä kehitystä ja lisää vetovoimaa. Yhtenä toimenpiteenä tavoitteen saavuttamiseksi kaupunki on päättänyt laatia kestävästä liikkumisen ohjelman kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseksi. **Tällä ohjelmalla tavoitellaan kestäviä ratkaisuja pääasiassa ihmisten liikkumiseen.**

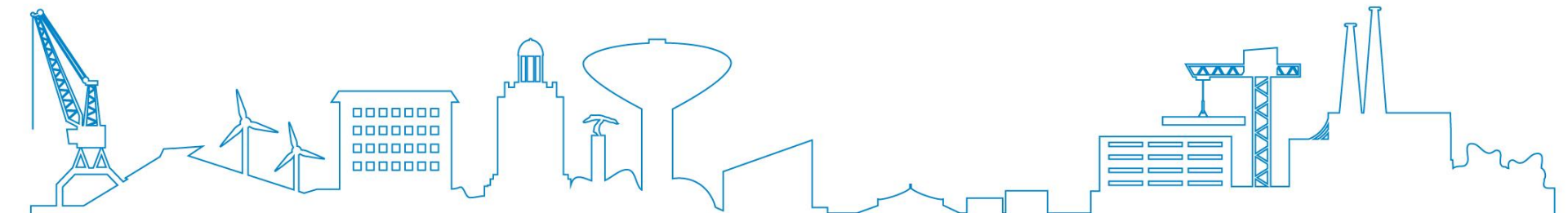
Ohjelmaa on laadittu laajassa yhteistyössä kaupungin eri hallintokuntien, päätöksentekijöiden sekä useiden sidosryhmien kanssa, joista asukkaat ovat merkittävien.

Ohjelman ensimmäinen työsuunnitelma laadittiin laajassa poikkihallinnollisessa työryhmässä syksyllä 2018, minkä jälkeen ohjelma on laadittu vuoden 2019 aikana saman työryhmän tiiviissä ohjauksessa.

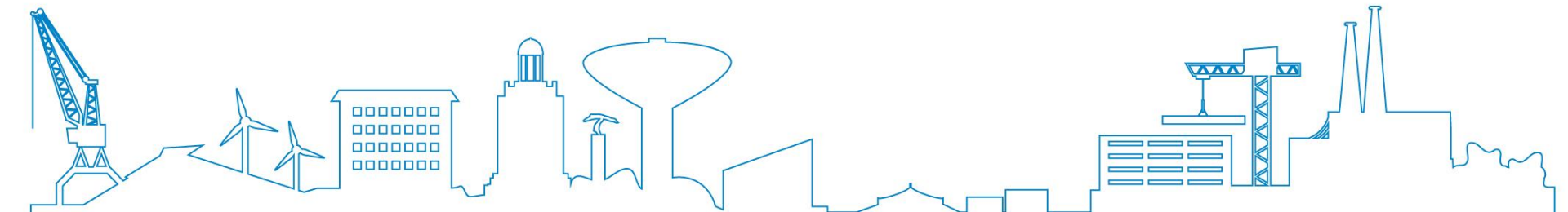
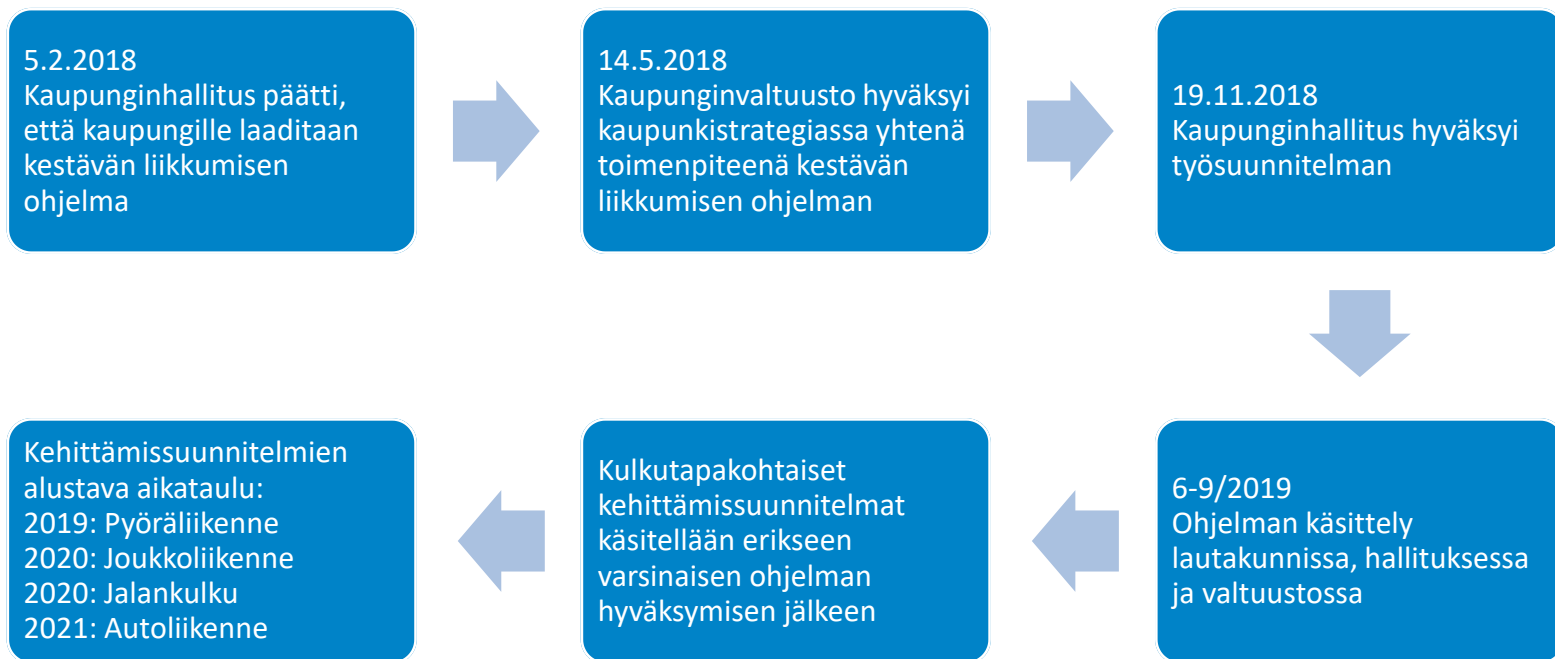
Ohjelman laadinta on saanut Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta liikkumisen ohjauksen valtionavustusta 75 % hankkeen kokonaiskustannuksista.

Kotkassa

18.6.2019, tarkistukset 9.9.2019



OHJELMAN PÄÄTTÄMISPROSESSIN ETENEMINEN



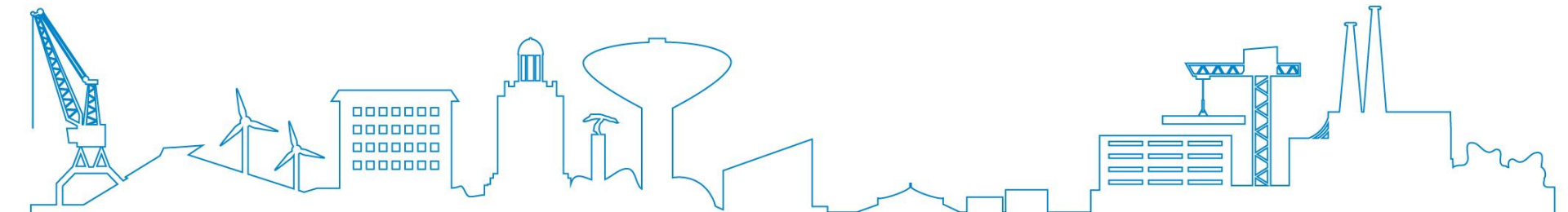
TYÖHÖN OSALLISTUNEET TAHOT



Ohjausryhmän kokoonpano:

- Markku Hannonen, kaupunkisuunnittelujohtaja, ohjausryhmän puheenjohtaja
- Pauli Korkiakoski, yleiskaavoittaja, projektin vastuuhenkilö
- Nina Brask, kaupunginhallituksen pj.
- Mia Brunila, viestintäpäällikkö
- Pia Hurtta, kaupunkirakennelautakunnan pj.
- Marika Kirjavainen, kaupunginvaltuuston pj.
- Marja Kukkonen, asemakaava-arkkitehti
- Tommy Larvi, työsuojelupäällikkö
- Kari Makkonen, yhteyspäällikkö
- Antti Mattila, liikuntajohtaja
- Heli Ojala, ympäristönsuojelupäällikkö
- Reijo Oksala, yleisopetuksen suunnittelija
- Oskari Orenius, kaavoitusarkkitehti
- Matti Paavola, suunnittelupäällikkö
- Saira Piipari-Huovila, osallisuuskoordinaattori
- Liisa Rosqvist, hyvinvointijohtaja
- Outi Toivonen, controller
- Simo Virtanen, liikennepäällikkö
- Vesa-Jukka Vornanen, tekninen johtaja
- Eija Värrä, ympäristönsuojelusuunnittelija
- Katri Idström, Kymsote
- Heidi Taponen, Terveystalo
- Tytti Viinikainen, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
- Tapio Kinnunen, Strafica Oy, ohjausryhmän sihteeri

Työhön ovat osallistuneet lisäksi Juha Heltimo, Kari Hillo ja Elina Lämsä Strafica Oy:stä.

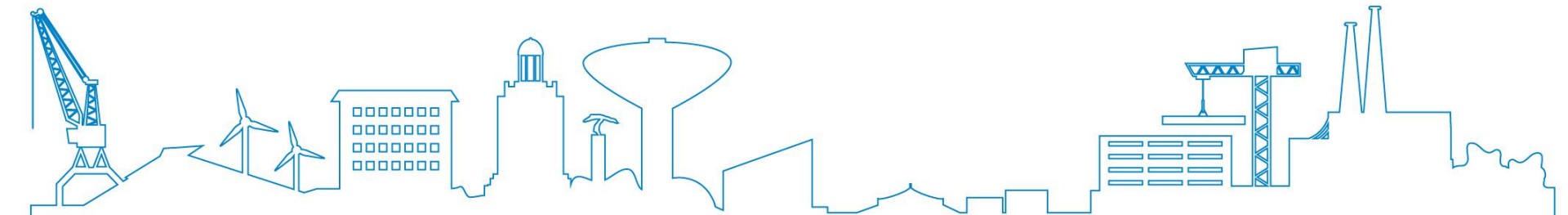
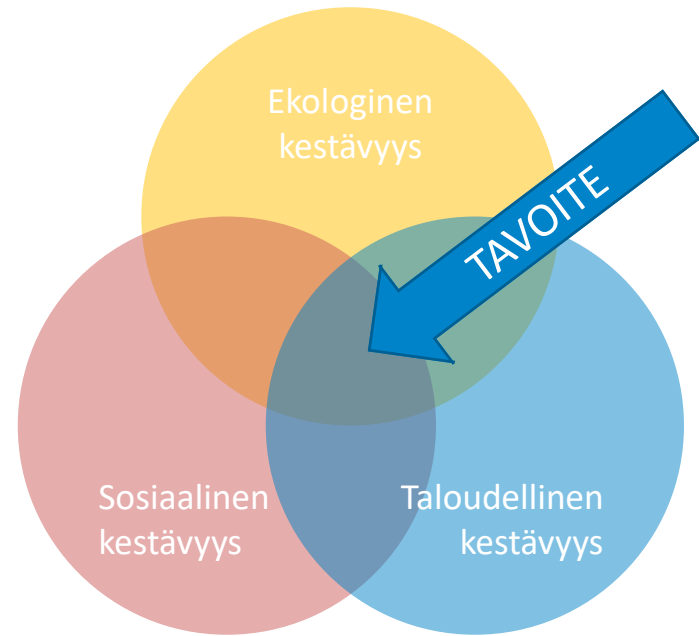


MITÄ ON KESTÄVÄ LIIKKUMINEN?



Kestävällä liikkumisella tarkoitetaan **ympäristön ja yhteiskunnan kannalta suotuisia kulkutapoja, jotka ovat myös taloudellisia, sujuvia ja turvallisia sekä liikkujan terveyttä kohentavia**. Useimmiten sillä tarkoitetaan kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Pääasiassa kestävä liikkuminen viittaa henkilöliikenteeseen, ei siis tavaraliikenteeseen. Kestävä liikkuminen ei siis tarkoita pelkästään vähäpäästöistä liikkumista, vaan siinä huomioidaan kestävä kehityksen kaikki kolme ulottuvuutta: ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys (kuva oikealla).

Kestävä liikennejärjestelmä pyrkii tilanteeseen, jossa kaikki kestävyysulottuvuudet ovat tasapainossa. Tällainen liikkumisympäristö huomioi ihmiset erilaisine tarpeineen ja aiheuttaa mahdollisimman vähän haittavaikutuksia talouteen, ilmastoon ja elinympäristöön.



KESTÄVÄN LIIKKUMISEN KOTKA



VISIO



Kotkan kestävän liikkumisen visio vuoteen 2030 on:

Kotkalainen valitsee kestävät kulkutavat
iästään, kunnostaan ja vuodenajasta
riippumatta

VALINTA

Kotkalainen valitsee itse kestävän kulkutavan, koska upeassa kaupunkiympäristössä kestävä liikkuminen on helpoin, nopein ja miellyttävin sekä oletettu tapa liikkua.

KESTÄVÄT KULKUTAVAT

Kestäviä kulkutapoja ovat muun muassa jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne. Ne tukevat ihmisten ja luonnon hyvinvointia ja liikkumisen tasavertaisuutta.

IKÄ

Liikkuminen kestävästi on helppoa kaikille ikäryhmille, koska asuminen ja palvelut ovat lähellä toisiaan ja yhteydet muihin aluekeskuksiin ja kaupunkeihin ovat sujuvia. Kaupunkirakenne

kannustaa nuoria pysymään kestävinä liikkujina mopoilijoiksi tai autoilijoiksi siirtymisen sijaan.

KUNTO

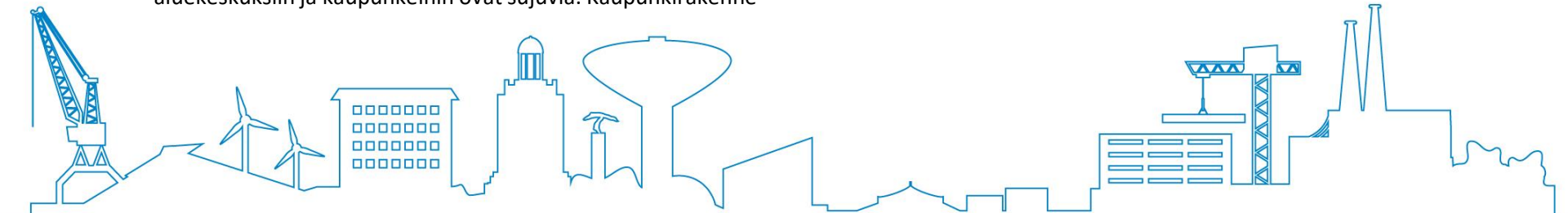
Upea elinympäristö ja laadukkaat väylät poistavat liikkumisen esteitä ja sisältävät viihtyisiä oleskelualueita. Liikkumismahdollisuudet ovat tasa-arvoisia, eivätkä riipu autonomistuksesta.

VUODENAIKA

Liikkuminen kestävästi on mahdollista ja helppoa kesällä ja talvella. Liikkumisen sujuvuus ja turvallisuus eivät heikkene oleellisesti lumentulon myötä.

Visio perustuu kaupunkistrategiassa esitettyihin arvoihin:

- **REILUT** liikkumismahdollisuudet kaikille kotkalaisille
- **RAKKAUS** viihtyisää kotikaupunkia kohtaan
- **ROHKEUS** valita liikkumistapa oikein, ei vain vanhasta tottumuksesta



KESTÄVÄN LIIKKUMISEN LINJAUKSET



1. RAHOITUS JA PRIORISOINTI

Kestävien kulkutapojen osuuden kasvattamiseksi tehdään investointeja rahoitustasolla, jota seurataan vuosittain ja lisätään määrätietoisesti. Liikennejärjestelmän kehittämisen ja ylläpidon lähtökohtainen tärkeysjärjestys on jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne, henkilöautoliikenne.

2. SAAVUTETTAVUUS

Asumisen, työpaikkojen sekä julkisten ja kaupallisten palveluiden sijoittelu perustuu lähtökohtaisesti saavutettavuuteen kestäville kulkutavoilla. Henkilöautoliikenteen kasvuun johtava maankäyttö vaatii erityiset perustelut.

3. BRÄNDI

Kestävän liikkumisen brändiä rakennetaan määrätietoisesti, suunnitelmallisesti ja yhteistyössä erityisesti nuorten asukkaiden kanssa. Brändi tukeutuu kotkalaisuuteen ja haluun valita kestävä kulkutapa. Kaupunki näyttää esimerkkiä omalla toiminnalla.

4. JALANKULKU

Jalankulun viihtyisyyttä, turvallisuutta ja esteettömyyttä lisätään erityisesti Karhulassa, Kotkansaarella ja kaikkien koulujen ja päiväkotien ympäristöissä.

5. PYÖRÄLIIKENNE

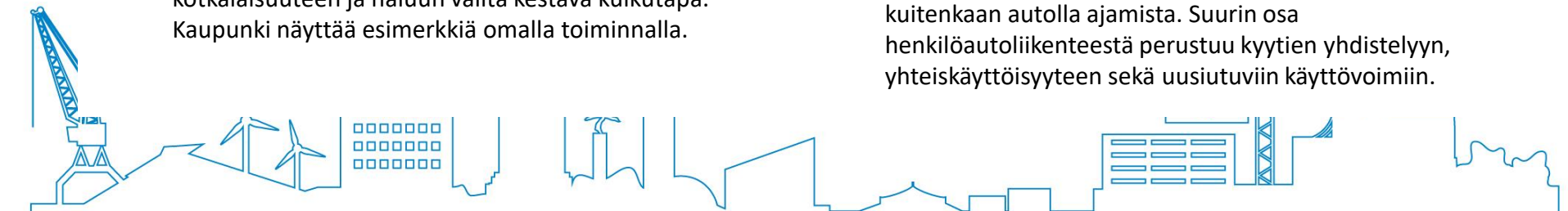
Pyöräliikenne perustuu laadukkaisiin, turvallisiin, suoriin ja sujuviin yhteyksiin, jotka ovat kilpailukykyisiä auton kanssa myös talvella. Pääreiteillä pyöräliikenne ja jalankulku erotellaan toisistaan.

6. JOUKKOLIIKENNE

Joukkoliikenne on hiilineutraalia ja kilpailukykyistä tärkeimmillä yhteysväleillä. Kotka panostaa myös kauko- ja raideliikenteeseen tekemällä vaihtoyhteyksistä ja liityntäpysäköinnistä vaivatonta.

7. HENKILÖAUTOLIIKENNE

Henkilöautoliikenteen ratkaisut edistävät kestävien kulkutapojen sujuvuutta ja kilpailukykyä estämättä kuitenkaan autolla ajamista. Suurin osa henkilöautoliikenteestä perustuu kyytien yhdistelyyn, yhteiskäyttöisyyteen sekä uusiutuviin käyttövoimiin.



OHJELMAN TAVOITTEET VUOTEEN 2030



Linjaukset	Tavoitteet
1. Rahoitus ja priorisointi	<ul style="list-style-type: none">- Budjetti on kestävää liikkumista suosiva- Investointeja on tehty jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen lähtökohdista- Kotkalaiset ovat toimintakykyisempiä kuin vuonna 2019. Hyvinvoinnin kasvun myötä on säästetty enemmän kuin käytetty.- Ohjelman edistämistyöllä on riittävät taloudelliset ja henkilöstöresurssit- Suunnittelussa ja päätöksenteossa arvioidaan johdonmukaisesti aina vaikutukset kestävään liikkumiseen
2. Saavutettavuus	<ul style="list-style-type: none">- Asuminen, työpaikat ja palvelut muodostavat tiiviin ja eheän kaupunkirakenteen, joka ohjaa liikkumaan kestävästi- Suurin osa päiväkotimatkoista ja lähes kaikki koulumatkat tehdään kestävillä kulkutavoilla- Meri, puistot, kaupunkimetsät sekä luonto- ja virkistyskohteet ovat lähellä ja muodostavat tärkeän osan jalankulku- ja pyöräilyverkostoa
3. Brändi	<ul style="list-style-type: none">- Kotka on kestävä liikumisen ykkösnimi Kymenlaaksossa. Asukasaktiivisuus kestävä liikumisen edistämiseksi on esimerkittä.- Suurin osa asukkaista pitää kestävää liikkumista parhaana liikkumistapana Kotkassa ja lähes kaikki ovat tietoisia liikkumismahdollisuuksista- Vain pieni osa nuorista kotkalaisista siirtyy moottoriajoneuvon käyttäjäksi aikuistuuessaan- Kukaan ei kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä
4. Jalankulku	<ul style="list-style-type: none">- Jalankulkijan olosuhteet ovat viihtyisät, turvalliset ja esteettömät erityisesti Karhulassa ja Kotkansaarella- Jalankulku on turvallista ja houkuttelevaa koulujen ja päiväkotien ympäristöissä- Jalankulku on helppoa kaikille ikä- ja erityisryhmille kaikkina vuodenaikoina
5. Pyöräliikenne	<ul style="list-style-type: none">- Pyöräliikenteen pääväylät ovat laadukkaita, suoria ja kilpailukykyisiä auton kanssa. Upeimmat reitit on sijoitettu näyttävälle saaria yhdistäville silloille, jotka ovat lisänneet Kotkan tunnettuutta.- Vilkkaimmilla alueilla jalankulku ja pyöräliikenne on eroteltu toisistaan. Keskustassa suositaan sekaliikennettä.- Talvihoito on priorisoitu autoliikenteen yläpuolelle ja pääreiteillä on erinomainen hoitotaso
6. Joukkoliikenne	<ul style="list-style-type: none">- Joukkoliikenne on hiilineutraalia, helppokäyttöistä ja erottuvaa. Palvelutaso on kilpailukykyinen tärkeimmillä väleillä.- Kotka on erinomaisesti saavutettavissa raide- ja kaukoliikenteen yhteyksillä Kymenlaaksosta ja Uudeltamaalta- Solmupisteissä on laadukkaat liityntäpysäköintimahdollisuudet autolla ja pyörällä
7. Henkilöautoliikenne	<ul style="list-style-type: none">- Suurin osa henkilöautoista ja kaikki kaupungin oma ajoneuvokalusto toimii sähköllä, biopoltoaineilla tai muilla uusiutuvilla käyttövoimilla- Autojen pysäköintiä on tehostettu ja keskitetty siten, että kestävillä kulkutavoilla pääsee lähemmäs kuin autolla (pl. vammaispysäköinti)- Kaupungissa on aktiivisia kimpakyytipalveluita sekä yhteiskäyttöajoneuvojen palveluntarjoajia- Tiiviissä kaupunkiympäristössä nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 30 km/h

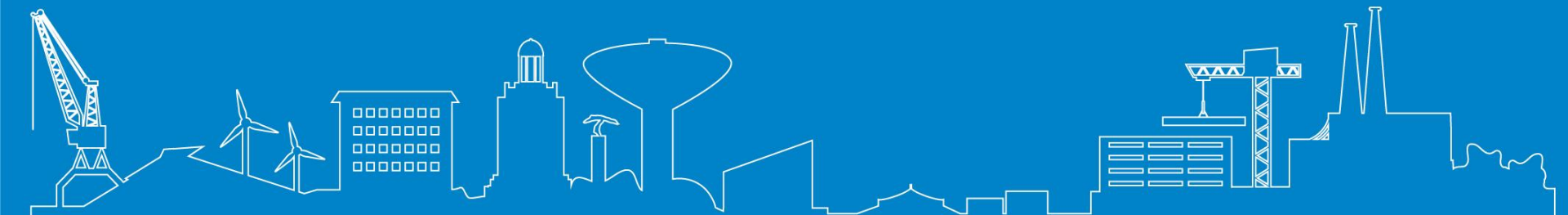
MITTARISTO

MITTARISTO TÄSMENTYY UUSIEN MITTAREIDEN, SELVITYSTEN
JA SEURANTAMENETELMIEN MYÖTÄ



Mittari	Nykytila	Tavoitetila 2030
Kestävien kulutapojen yhteenlaskettu osuus kotkalaisten matkoista [Lähde: Kymenlaakson liikkumistutkimus]	41 % (2019)	60 %
Ohjelmasta ja kehittämissuunnitelmista toteutetut toimenpiteet	0 %	90 %
Seudun joukkoliikenteen rahoitus / kestävien kulutapojen investointien vuosibudjetti/asukas [Lähde: Liikenneviraston JUKU-palvelu, Kotkan talousarvio]	19,5 €/as. / ? €/as.	30 €/as. / 25 €/as.
Ikävakiointu sairastavuusindeksi [Lähde: Kela]	107,9 (2016)	103
Kotkan alueen tieliikenteestä aiheutuvat hiilidioksidipäästöt (pl. läpikulkuliikenne) asukasta kohti [Lähde: Syke]	? t CO2-ekv./as.	Laskee 50 %
Asemakaavoitetulla alueella asuvan väestön osuus väkiluvusta [Lähde: Liiteri-palvelu (YM)]	91,3 % (2017)	95 %
Enintään kilometrin etäisyydellä päivittäistavara-kaupasta asuvan väestön osuus koko väestöstä / Enintään kilometrin etäisyydellä peruskoulusta asuvien osuus kaikista 7-12-vuotiaista. [Lähde: Liiteri-palvelu (YM)]	82,6 % / 71,7 % (2017)	85 % / 85 %
Loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneiden jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuuksien määrä [Lähde: Tilastokeskus]	15,8 kpl/v (ka. 2014-2018) Kuolemat: 4 (2014-2018)	Alle 5 kpl/v Kuolemat: 0
Asukkaiden tyytyväisyys jalankulun / pyöräilyn / paikallisen joukkoliikenteen olosuhteisiin (asteikko 1-5) [Lähde: Asukaskysely (AK) / liikkumistutkimus (LT)]	4,16 / 3,67 / 3,03 (AK 2019) 3,8 / 3,4 / 3,4 (LT 2019)	4,50 / 4,50 / 4,50
Jalankulku- ja pyöräiteiden kunto (asteikko 1-5) [Lähde: Yhdyskuntatekniset palvelut, FCG]	2,89 (2018)	4,00
Liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä / 1000 asukasta [Lähde: Tilastokeskus]	496 kpl/1000 as. (2019)	Alle 400 kpl/1000 as.
Pyörälaskentapisteiden keskiarvo [Lähde: Pyöräiteiden liikennelaskennat]	Ei seurata nykyisin	Kasvaa
Paikallisliikenteessä tehtyjen matkojen määrä [Lähde: Waltti-järjestelmä]	2,07 milj. matkaa/v (2018)	2,5 milj. matkaa/v

TOIMENPITEET



TOIMENPITEET



Tässä osiossa esitetään tavoitteiden saavuttamista tukevat toimenpiteet, niiden edistämisen tärkeimmät vastuutahot ja alustava aikataulu. Kustannusarvioiden ja aikataulujen täsmentäminen sekä toimenpiteiden priorisointi ja budjetointi ovat toimialojen vastuulla. Koordinointi tapahtuu poikkihallinnollisessa yhteistyöryhmässä. Toimenpiteet nojautuvat **kestävän liikumisen linjauksiin** ja jokainen esitetty toimenpide tähtää linjausten mukaiseen kehitykseen.

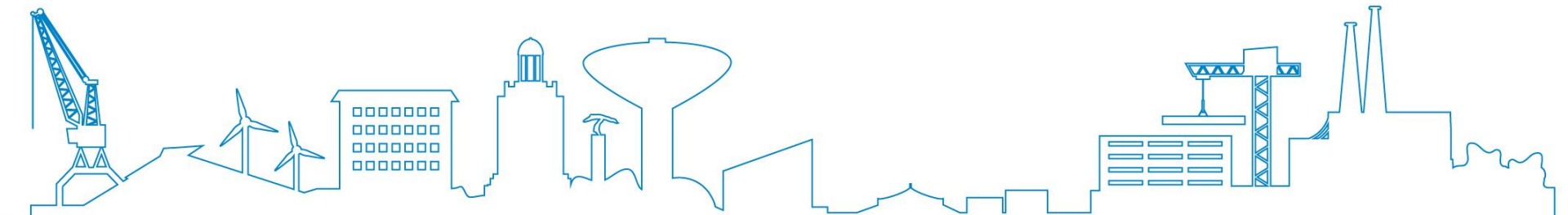
Toimenpideluettelo on jaettu neljään kokonaisuuteen:

- I. **Rakenteet ja toimintatavat**
- II. **Viestintä ja liikumisen ohjaus**
- III. **Maankäytön ja liikennejärjestelmän toimenpiteet**
- IV. **Kulutuspaikoittaiset suunnitelmat**

Seuraavalla sivulla on esitetty, miten kukin kokonaisuus suhtautuu aiemmin esitettyihin linjauksiin ja tavoitteisiin. Tämän jälkeen esitetään jokaisen kokonaisuuden osalta tärkeimmät toimenpiteet. Kulutuspaikoittaisista suunnitelmista esitetään tässä osiossa vain pääkohdat.

Kulutuspaikoittaisia suunnitelmia ovat:

- Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma
- Joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma
- Jalankulun ja esteettömyyden kehittämissuunnitelma
- Autoliikenteen ja pysäköinnin kehittämissuunnitelma



RAKENTEET JA TOIMINTATAAVAT



Toimenpide	Vastuutaho	Toteutusvuosi	Kustannusarvio
Perustetaan kestävän liikkumisen edistämistä varten poikkihallinnollinen työryhmä (työnimi Kotka Liikkuu), jonka toimintaa rahoitetaan käyttötaloudesta osoitetulla resurssilla (5000 €/0,25 htv)	KH / kaupunginjohtaja	2019-	-
Laaditaan pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma	KARA / kaup.suunn.joht., tekn. joht.	2019	25 000 € (75 % avustus saatu)
Varataan talousarvion investointiosasta vähintään 100 000 euroa (n. 2 €/as) vuodessa kestävän liikkumisen ohjelman kulkutapakohtaisten suunnitelmien investointeihin. Osuutta kasvatetaan tasaisesti vuosittain, kunnes ollaan tavoitetasolla 25 €/as. (n. 1,3 milj. €/v)	KH, KARA / kaupunginjoht., tekn. joht.	2020-	100 000 €/v -> 1,3 milj. €
Päivitetään Kymenlaakson liikennemalli kattamaan jokaisen kotitalouden arjen matkat ja kaikki kulkuvat	KARA / kaup.suunn.joht., tekn. joht.	2020	20 000 €
Varataan talousarvion käyttötalousosasta vähintään 5000 euroa ja 0,25 htv vuosittain kestävän liikkumisen ohjelman jalkauttamistyölle	KH / kehitysjohtaja	2020-	5 000 €/v + n. 12 500 €/v
Toteutetaan tiedotuskiertue hallinnonaloittain kestävän liikkumisen ohjelman linjauksista	Kotka Liikkuu	2020-	-
Perustetaan yhteistyöverkosto, jonka avulla edistetään suurimpien työnantajien sitoutumista kestävän liikkumisen olosuhteiden parantamiseen henkilökunnalle. Tärkeimmät koordinoivat yhteistyökumppanit ovat Xamk ja Cursor Oy.	Kehitysjohtaja, kaup.suunn.joht., Kotka Liikkuu	2020-	-
Laaditaan joukkoliikenteen kehittämisohjelma	KARA / kaup.suunn.joht.	2020	40 000 €
Laaditaan jalankulun ja esteettömyyden kehittämissuunnitelma	KARA/HYVOLA / kaup.suunn.joht., tekn. joht., hyvinv.joht.	2020	15 000 €
Laaditaan autoliikenteen ja pysäköinnin kehittämissuunnitelma	KARA / kaup.suunn.joht., tekn. joht.	2021	30 000 €
Toteutetaan Kymenlaakson liikkumistutkimus / liikkumisbarometri.	KARA / kaup.suunn.joht.	2024	15 000 €

VIESTINTÄ JA LIIKKUMISEN OHJAUS



Toimenpide	Vastuutaho	Toteutusvuosi	Kustannusarvio
Luodaan joukkoliikenteelle raikas ja houkutteleva paikallisbrändi. Brändin alle sijoitetaan myös muita kestävän liikkumisen ja liikkumisen ohjauksen kokonaisuuksia.	Viestintäpäällikkö, kaup.suunn.joht.	2019-2020	22 000 € (50 % avustus saatu)
Laaditaan kaupungin henkilöstölle liikkumissuunnitelma, jossa kartoitetaan kaupungin toimipisteiden olosuhteet sekä henkilöstöön liittyvät ohjeistukset ja käytännöt. Lisäksi esitetään toimenpiteitä (mm. sosiaalitulojen tai pyöräpysäköinnin parantaminen, matkustusohjeen ja erilaisten käytäntöjen (etätyö, oman auton käyttö) päivittäminen, yhteiskäyttöiset ajoneuvot (asiointiliikkuminen), kimpakyytipörssi, kestävän liikkumisen kannustimet tai kampanjat jne.)	Henkilöstöjohtaja, Kotka Liikkuu	2019-	15 000 €
Perustetaan brändinmukainen kestävän liikkumisen portaali kaupungin nettisivuille. Viestitään kaikista toimenpiteistä, liikkumismahdollisuuksista ja uusista kokeiluista. Toteutetaan brändinmukaisia markkinointimateriaaleja (mm. pyöräilykartta, esite, rollup).	Viestintäpäällikkö, Kotka Liikkuu	2019	3000 €
Toteutetaan tehokkaita ja seurattavissa olevia tärkeille kohderyhmille suunnattuja kampanjoita yhteistyössä liikenneturvallisuustyöryhmän kanssa. Panostetaan hyviin palkintoihin.	Viestintäpäällikkö, Kotka Liikkuu	2019-	500 €/v
Tehdään yhteistyötä tärkeimpien tapahtumatuottajien kanssa kestävien kulkutapojen edistämisen eteen. Lisätään yhteistyötä Kotkan Pyöräpajan ja muiden yhdistysten kanssa.	Kotka Liikkuu, Kotkan Pyöräpaja	2019-	-
Muodostetaan asukasraati, josta kutsutaan vuosittain kokeilemaan joukkoliikennettä, kaupunkipyöriä, sähköpyöriä, pyöräteitä yms. sekä ideoidaan/testataan erilaisia toimia.	Kotka Liikkuu, kaup.suunn.joht.	2020-	1000 €/v
Toteutetaan uusien kotkalaisten liikkumispaketti, jossa jaetaan tietoa kestävästä kulkutavoista. Paketti jaetaan 1-2 krt vuodessa.	Kotka Liikkuu	2020-	2000 €/v



MAANKÄYTÖN JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TOIMENPITEET



Toimenpide	Vastuutaho	Toteutus- vuosi	Kustannus- arvio
Panostetaan jokaisessa merkittävässä kaavahankkeessa tai kehittämishankkeessa kaupungin profiloitumiseen kestävästi liikkumisen ykköskaupungiksi. Uudessa maankäytössä pyritään ensisijaisesti täydentämään tai tiivistämään nykyistä kaupunkirakennetta.	Kaup.suunn.joht., asemak.arkkitehti	2019-	-
Palveluverkkosuunnitelmissa tehdään aina liikkumis- ja saavutettavuusanalysit, jotta nähdään palveluiden siirtymisen vaikutukset matkapituuksiin ja kulkutapojen käyttöön sekä erilaisten lakisääteisten kuljetusten järjestämiseen. Vältetään sellaisia ratkaisuja, jotka johtavat yksityisautoilun lisääntymiseen.	Opetust.joht., kaup.suunn.joht.	2020-	-
Panostetaan määrätietoisesti puistojen, kaupunkimetsien ja rannikkoalueiden hyödyntämiseen jalankulun ja pyöräliikenteen virkistys- ja liikennekohteina eri asuinalueiden välillä. Kehitetään saaristoliikennettä jalankulun ja pyöräliikenteen jatkeena erityisesti matkailunäkökulmasta. Toimenpidettä tarkennetaan pyöräliikenteen ja jalankulun kehittämissuunnitelmissa.	Kaup.suunn.joht, tekn. joht.	2020-	-
Toteutetaan vuosittain koulujen turvallisuusselvityksiä, joissa käydään läpi kunkin koulun (myös väistötilat) koulumatkoja yhdessä koululaisten (esim. oppilaskunnat) kanssa. Painopisteinä ovat jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus sekä koulujen pihat.	Opetus.joht., kaup.suunn.joht., tekn. joht., toimitilapääll., kaup.arkkitehti	2020-	2 000 €/koulu
Kaupungin rakentaessa tai parantaessa omia rakennuksia, liikuntapaikkoja tai muita kohteita arvioidaan kohteen saavutettavuutta eri kulkutavoilla. Mikäli mahdollista, kohde pyritään aina sijoittamaan tiiviiseen kaupunkiympäristöön ja sen yhteyteen toteutetaan kattavasti erilaisia kestävästi liikkumista suosivia ratkaisuja kuten laadukkaat ja riittävät pyöräpysäköinti- ja sosiaalityilat.	Tekn. joht., toimitilapääll., kaup.arkkitehti	2020-	-

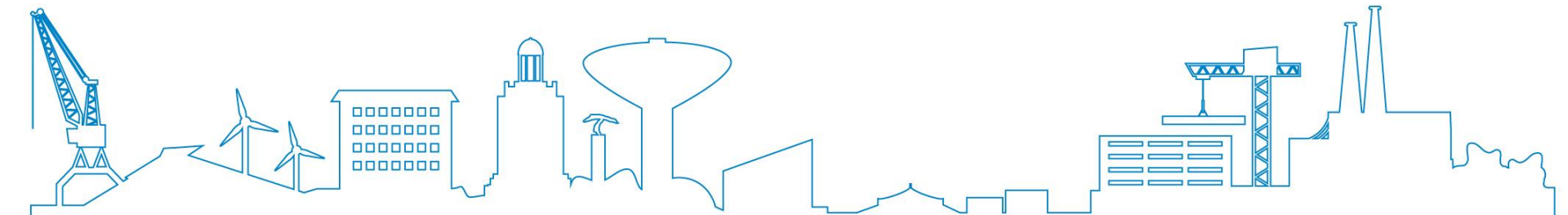


PYÖRÄLIIKENTEEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA



Ensimmäisenä laaditaan pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma, jolla tähdätään sekä pyöräliikenteen että jalankulun olosuhteiden parantamiseen. Suunnitelma laaditaan syksyllä 2019 ja se valmistuu vuoden 2019 aikana. Alla on lyhyt kuvaus kehittämissuunnitelman sisällöstä.

- Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet
- Pyöräliikenteen tavoiteverkko, pääreitit ja pyöräliikenteen järjestelyt (sekaliikenne, jalankulun ja pyöräilyn erottelutarpeet, autoliikenteen ja pyöräliikenteen erottelutarpeet, pyöräliikenteen erillisjärjestelyt, uuden tieliikennelain mahdollistamat ratkaisut)
- Yksi- ja kaksisuuntaisen pyöräliikenteen ratkaisut
- Uuden tieliikennelain mahdollistamat ratkaisut: pyöräkadut, pyöräilijän tienlytyspaikat, kaksisuuntaisen pyöräilyn salliminen yksisuuntaisella kadulla jne.
- Liittymäsuunnittelun pääperiaatteet erilaisissa tilanteissa
- Pyöräliikenteen tavoitteelliset ominaisuudet katurakenteiden suunnittelussa
- Pyöräteiden hoito ja ylläpito
- Pyöräpysäköinnin periaatteet kaavoituksessa, katusuunnittelussa ja kaupungin tiloissa
- Pyöräliikenteen opastuksen periaatteet ja tarpeet (huomioidaan myös uudet liikennemerkit)
- Vaikutukset suunnittelu- ja toteutusprosessiin

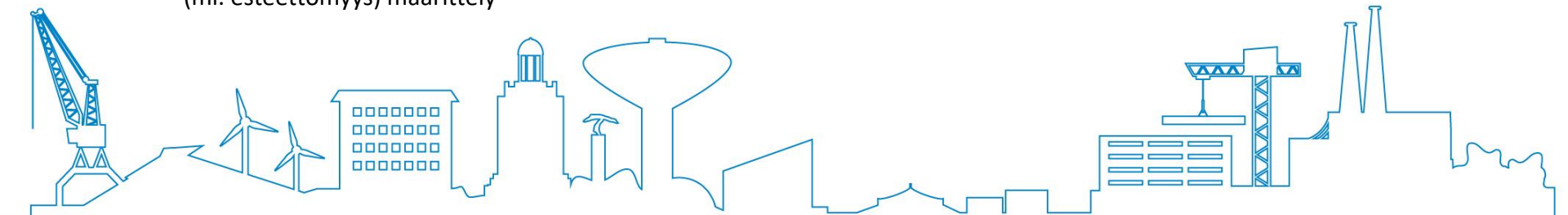


JOUKKOLIIKENTEEEN KEHITTÄMISOHJELMA



Toisena laaditaan joukkoliikenteen kehittämisohjelma, jonka pohjalta valmistellaan seudullisen joukkoliikenteen kilpailutus vuoden 2020 aikana. Ohjelma laaditaan keväällä 2020. Alla on lyhyt kuvaus toteuttamisohjelman sisällöstä.

- Joukkoliikenteen linjasto ja palvelutaso, linjastorakenteen selkeyttäminen, runkolinjat (aikatauluriippumaton matkustaminen)
- Joukkoliikenteen brändityö ja markkinointitoimenpiteet
- Kaukoliikenteen ja raideliikenteen palvelutason linjausten tarkistaminen yhdessä valtion, liikennöitsijöiden ja seudun muiden toimijoiden kanssa
- Maksu- ja informaatiojärjestelmän, lipputuotteiden ja lippujen hintatason kehittäminen
- Pysäkkien ja asemien kehittämistarpeiden ja laatutason (ml. esteettömyys) määrittely
- Autojen ja polkupyörien liityntäpysäköintitarpeiden ja laatutason määrittely
- Joukkoliikenteen nopeuttaminen ja sujuvuuden ja täsmällisyyden parantaminen (valoetudet, fyysiset etuudet)
- Uusiutuvien käyttövoimien (mm. sähkö ja biokaasu) kehittämistarpeet (sis. lataus- ja tankkausverkosto, ajoneuvot, päästö- ja imago vaikutukset)
- Paikallisiikenteen linjaston sekä maksu- ja informaatiojärjestelmien yhteensopivuus kauko- ja rautatieliikenteen kanssa
- Tarvittaessa: kaupunkipyöräjärjestelmän palvelutason kehittäminen osana joukkoliikennejärjestelmää

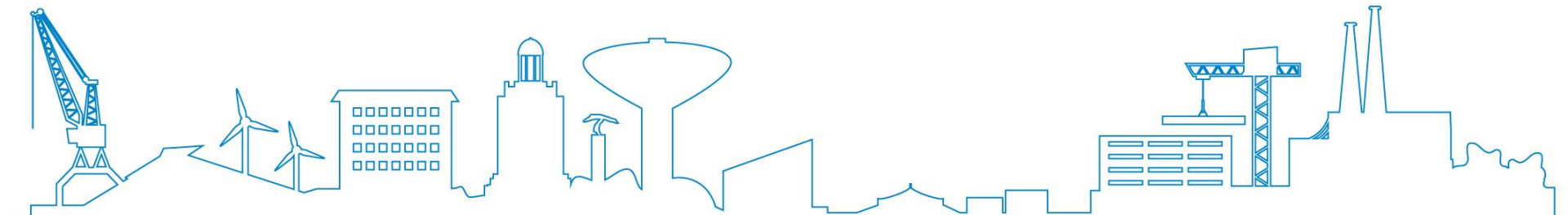


JALANKULUN JA ESTEETTÖMYYDEN KEHITTÄMISSUUNNITELMA



Seuraavana laaditaan jalankulun ja esteettömyyden kehittämissuunnitelma. Kehittämissuunnitelmassa keskitytään yksityiskohtaisiin ratkaisuihin, joilla voidaan parantaa jalankulun olosuhteita, kävelyalueiden houkuttelevuutta ja turvallisuutta sekä esteettömyyttä. Monia jalankulun olosuhteisiin vaikuttavia keinoja on käyty läpi jo aiemmissa suunnitelmissa. Alustavasti suunnitelman toteuttamisajankohdaksi on esitetty syksyä 2020. Alla on lyhyt kuvaus suunnitelman sisällöstä:

- Selvitys kaupungissa toimivien julkisten ja yksityisten palveluiden (mm. päiväkodit, koulut, kaupat, virastot, ikäntyneiden palvelut) saavutettavuudesta kävellen (ml. lähimmät pysäköintialueet, pyörätelineet ja pysäkit)
- Selvitys em. kohteiden lähiympäristön ja sisäänkäyntien esteettömyydestä (mm. reunakivet, luiskat, kaiteet, ovet, raput, visuaalinen ohjaavuus, vammaispysäköinti)
- Esityksiä erilaisten tori- ja oleskelualueiden houkuttelevuuden, käveltävyyden ja viihtyisyyden parantamiseksi (esim. taide, vihersuunnittelu, tapahtumat, tilasuunnittelu)
- Liikenteen rauhoittamisen periaatteet (mm. shared space -ratkaisut, kävelykadut, korotetut suojatiet tai liittymät)
- Kävely- ja oleskeluympäristön kiinnostavuus, houkuttelevuus ja sosiaalinen turvallisuus (huomioidaan päivä-, ilta- ja yöaikainen toiminta)
- Työnaikaisten liikennejärjestelyjen periaatteet
- Esteettömien suunnitteluperiaatteiden linjaaminen katu- ja rakennussuunnittelussa sekä asemakaavoituksessa



AUTOLIIKENTEEEN JA PYSÄKÖINNIN KEHITTÄMISSUUNNITELMA

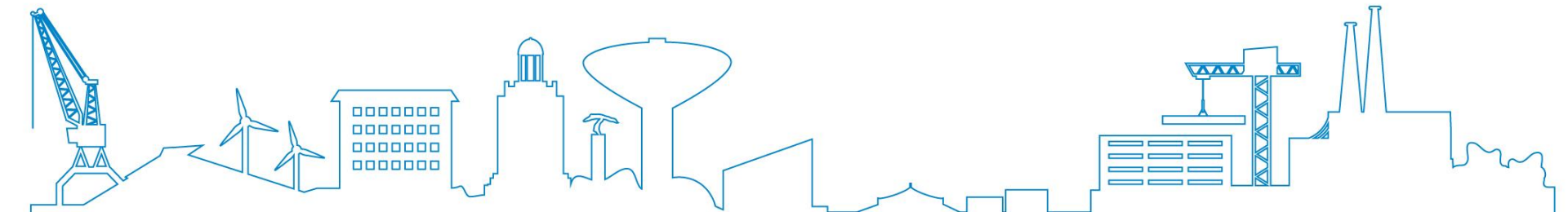


Viimeisenä laaditaan autoliikenteen ja pysäköinnin kehittämissuunnitelma. Suunnitelma laaditaan alustavasti vuoden 2021 aikana. Alla on lyhyt kuvaus suunnitelman sisällöstä.

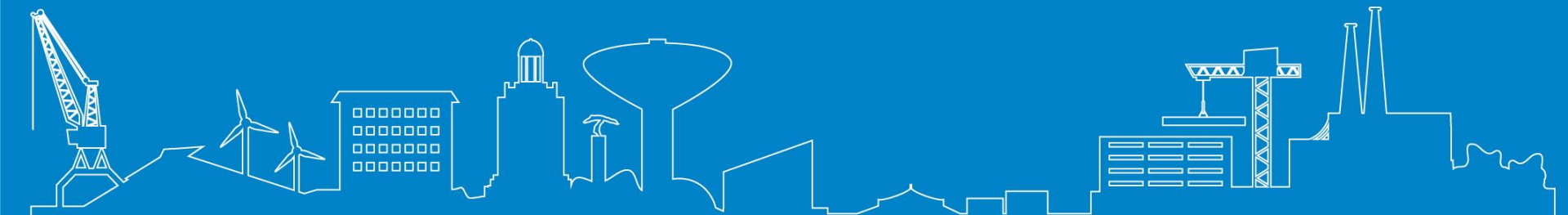
- Autoliikenteen väylien toiminnallisen luokittelun, poikkileikkausten, nopeusrajoitusten ja kapasiteetin tarkistaminen ja linjaaminen tärkeimmillä alueilla (ml. yhteensovitus ELY-keskuksen maanteiden osalta)
- Kaupungin mahdollisuudet kehittää uusiutuvien käyttövoimien jakelu- tai latauspisteiden verkostoa
- Pysäköintiin liittyvät nykytilan inventoinnit ja rekisterianalyysit lähtötiedon keräämiseksi
- Pysäköinnin mitoitusperiaatteet eli autopaikkannormin määrittely eri aluetyypeillä sekä uudenlaisten toimintojen huomioiminen normissa (yhteiskäyttöautot, sähköautot)
- Pysäköintiratkaisujen periaatteet katujen varsilla (ml.

maksullisuus/maksuttomuus, aikarajoitukset, aluerajaukset, talvihoitorajoitukset) sekä esitykset mahdollisesti vapautuvan katutilan hyödyntämiseksi

- Liikuntarajoitteisten pysäköintiratkaisujen kehittäminen
- Pysäköintiratkaisujen periaatteet julkisilla ja yksityisillä pysäköintialueilla sekä yhteistyömallin rakentaminen yksityisten toimijoiden kanssa (mm. vuoropysäköinti, joustavat ratkaisut, nimeämättömät paikat)
- Pysäköinninvalvonnan periaatteet
- Älykkään pysäköinninohjauksen ratkaisut (mm. mobiilisovellukset, telematiikka)
- Henkilöautojen liikkumispalveluiden kuten yhteiskäyttö-, kimpakyyti-, kyydinjako- tai muiden liikkumispalveluiden kehityssuunnat ja kaupungin vaikutusmahdollisuudet

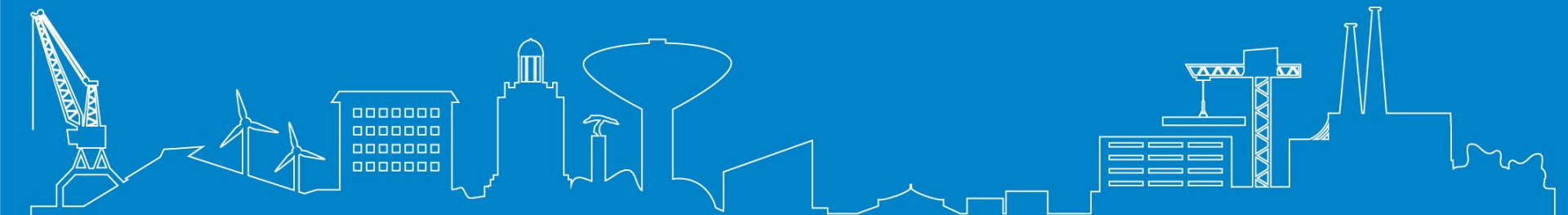


LIITTEET



LÄHTÖTILANNE:

MISSÄ OLLAAN NYT?

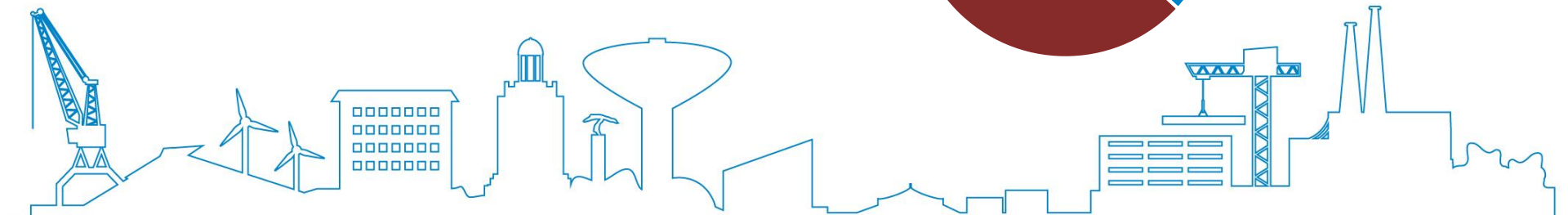
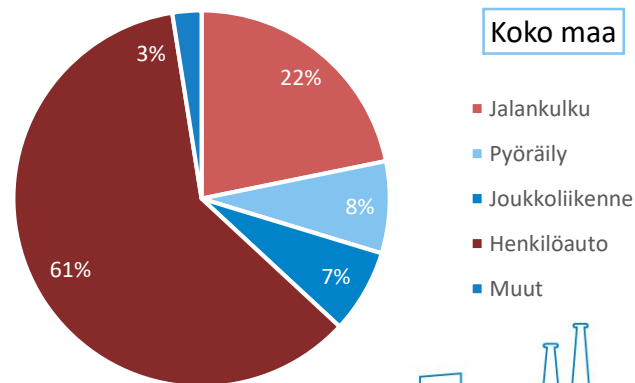
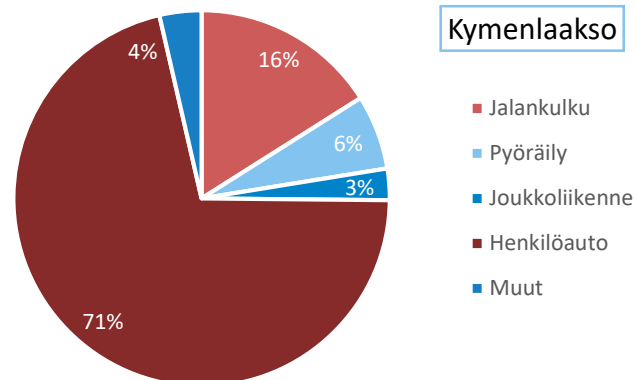


KULKUTAPAJAKAUMA



Ennen ohjelman laatimista kaupungilla ei ollut selvää tilannekuvaa liikkumisesta. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen ([HLT 2016](#)) aineistosta laskettu kulkutapajakauma matkojen määrään perustuen on esitetty ohessa sekä Kymenlaakson että koko maan osalta. Lukujen luotettavuus on kuitenkin Kymenlaaksossa pääasiassa heikko tai erittäin heikko otoksen pienuuden takia. Pelkän Kotkan lukuja ei HLT-aineistosta saa.

Tuloksista nähdään, että kestävien kulkutapojen (jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne) yhteen laskettu osuus on Kymenlaaksossa **25 %** ja koko maassa 37 %. Kymenlaaksossa tehdään **0,70 matkaa/hlö/vrk** kestäväillä kulkutavoilla (heikko luotettavuus), kun koko maan vastaava luku on 1,01. Henkilöautolla tehdään Kymenlaaksossa **2,79 matkaa/hlö/vrk** (kohtalainen luotettavuus), kun koko maan luku on 2,73.



YHDYSKUNTATEKNISTEN PALVELUIDEN TILANNE



Kuntien 18-79-vuotiaille asukkaille toteutetaan vuosittain satunnaisotantaan perustuva kysely, jolla kartoitetaan asukkaiden näkemyksiä kuntansa yhdyskuntateknisistä palveluista. Kyselyssä on mukana 23 kuntaa ja yhteensä 7416 vastaajaa. Kotkassa kyselyyn vastasi 308 henkilöä.

Vastaajista 60 % liikkuu usein jalankulkijana, 30 % pyöräilijänä ja 68 % henkilöautolla Kotkassa. Vastaajista 48 % asuu kerrostalossa, 39 % omakoti- tai paritalossa, 11 % rivitalossa ja loput muualla.

Alla on esitetty tärkeimmät kestävään liikkumiseen liittyvien yhdyskuntateknisten palveluiden tulokset.

Tyytyväisyyttä kysyttiin asteikolla 1-5, missä 1 on heikoin ja 5 paras arvosana. Kotkan osalta parannettavaa on kaikilla osa-alueilla. Erityisesti jalankulku- ja pyöräteiden kunto on kyselyn perusteella heikkoa.

• Jalankulku- ja pyöräteiden kunto

- Kotka: 2,89 (muutos vuoteen 2017: +0,08)
- Kaikki kunnat: 3,07

• Lumenauraus jalankulku- ja pyöräteillä

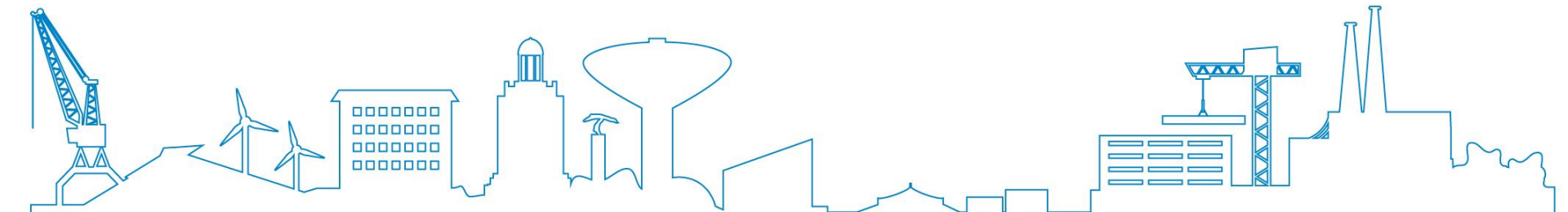
- Kotka: 3,09 (muutos vuoteen 2017: -0,23)
- Kaikki kunnat: 3,08

• Liukkauden torjunta jalankulku- ja pyöräteillä

- Kotka: 3,15 (muutos vuoteen 2017: -0,17)
- Kaikki kunnat: 3,11

• Katuvalaistus jalankulku- ja pyöräteillä:

- Kotka: 3,44 (muutos vuoteen 2017: +0,16)
- Kaikki kunnat: 3,68



ASUKASKYSELY

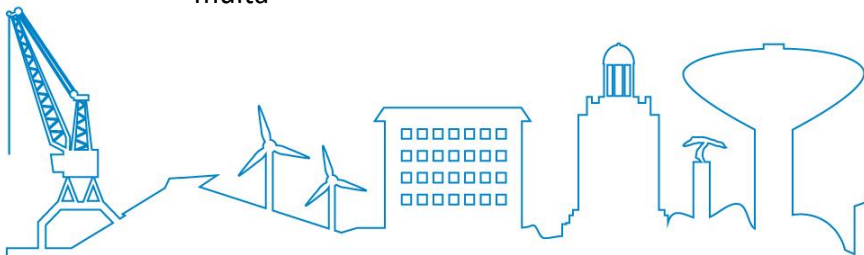
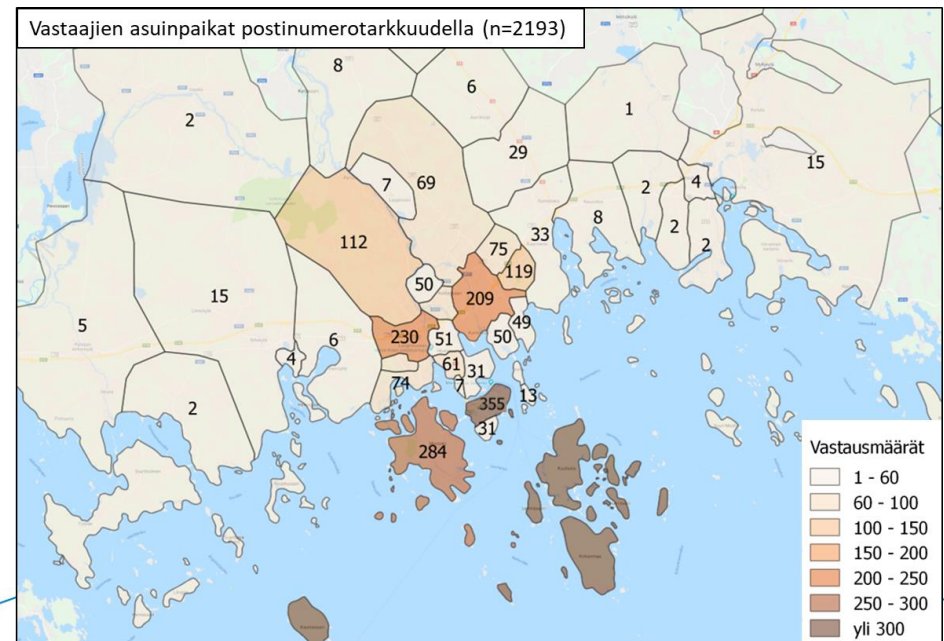


Ohjelman laatimisen tueksi laadittiin asukkaille ja alueella liikkuville suunnattu Kotkan liikkumiskysely. Kysely oli auki 11.-31.3.2019 ja siihen vastasi kaikkiaan 2318 henkilöä. Kysely ei ole otospohjainen eli sen tuloksia ei voida yleistää koko kaupungin väestöön. Kyselyn tulokset ovat ohjelman liitteenä. Tässä osiossa on muutamia nostoja.

Vastaajilta kysyttiin taustatietojen lisäksi tyytyväisyyttä eri kulkutapojen nykytilaan, kulkutapojen olosuhteiden kehittämistarvetta sekä ohjelman kannalta tärkeimpiä teemoja, tavoitteita ja kohderyhmiä. Tässä osiossa tarkastellaan liikkumiseen ja nykytilaan liittyviä vastauksia.

Muutamia tunnuslukuja vastaajista:

- **75 %** naisia, **25 %** miehiä
- **78 %** 25-64-vuotiaita (koko väestöstä osuus on **49 %**)
- **96 %** kotkalaisia, loput **4 %** lähinnä Haminasta, Pyhtäältä ja Kouvolasta (kuva vieressä)
- **71 %** työssäkäyviä tai elinkeinonharjoittajia, **11 %** eläkeläisiä, **9 %** opiskelijoita, **5 %** työttömiä tai työelämän ulkopuolella, **3 %** peruskoululaisia, **1 %** muita



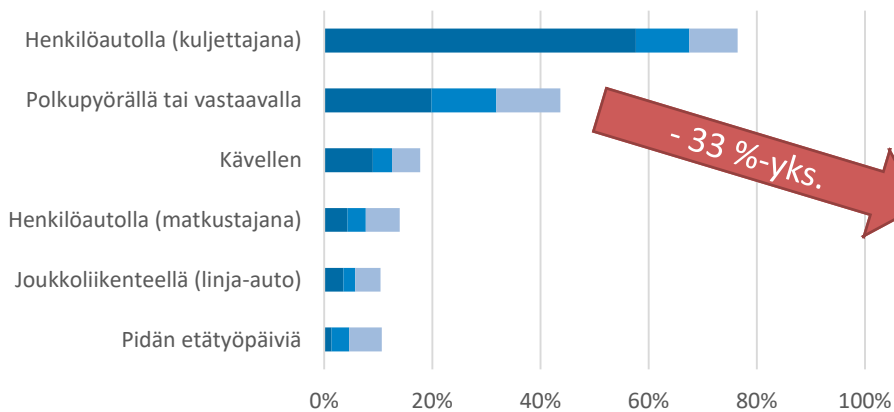
HENKILÖAUTO ON TYÖMATKOJEN YKKÖNEN



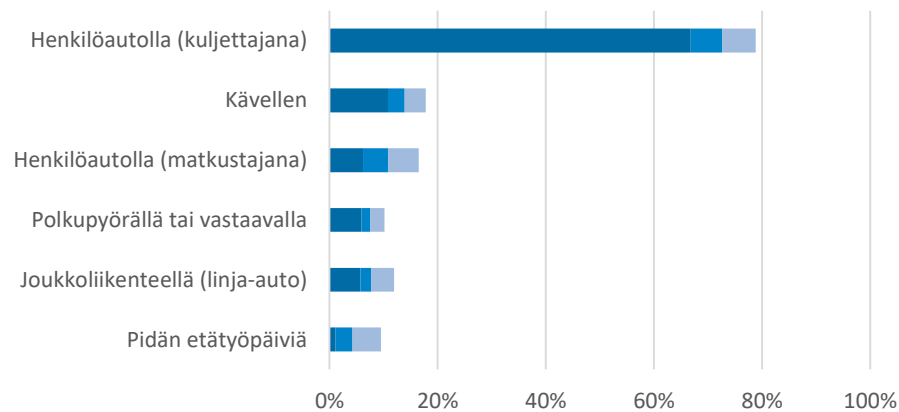
Asukaskyselyyn vastaajista 1637 (71 %) ilmoitti olevansa työssäkäyvä tai elinkeinonharjoittaja. Työmatkan pituus on tyypillisesti 5-10 km, ja 68 % vastaajista työmatka on pituudeltaan alle 10 km. Alla on esitetty työmatkojen kulkutapoja, kun tarkastellaan kaikkia työmatkoja. Kulkutavat, joita ei ole kuvassa esitetty, ovat rooliltaan erittäin vähäisiä (vähintään kerran kuussa kulkutapaa käyttäviä on alle 5 % vastaajista). Nähdään, että muut kulkutavat ovat suunnilleen yhtä suosittuja kesällä ja talvella paitsi pyöräily, jonka osalta pudotus on huomattava.

Alle 5 km työmatkoilla (n=584) pyöräily on kesäisin suunnilleen yhtä suosittua (63 % vähintään kerran kuussa) kuin autolla ajaminen (64 % vähintään kerran kuussa), mutta myös niillä pyöräilyn osuus tippuu huomattavasti talvella (-48 %-yks.).

Kesä (n=1637)



Talvi (n=1637)



- 33 %-yks.

■ Päivittäin tai lähes päivittäin ■ Vähintään kerran viikossa ■ 1-3 kertaa kuussa

■ Päivittäin tai lähes päivittäin ■ Vähintään kerran viikossa ■ 1-3 kertaa kuussa

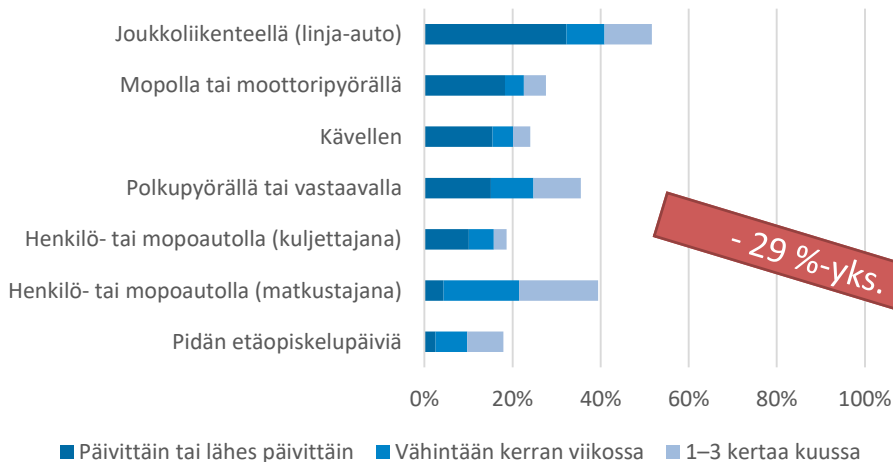
OPISKELIJAT JA KOULULAISET SUOSIVAT JOUKKOLIKENNETTÄ



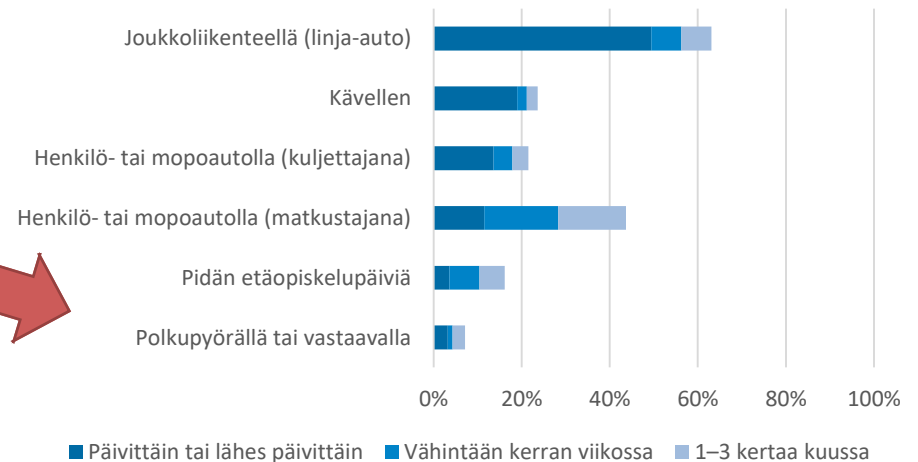
Vastaajista 80 (3 %) on peruskoululaisia ja 199 (9 %) opiskelijoita joko toisen asteen oppilaitoksessa tai korkeakoulussa. Vastaajien osuus kaikista kotkalaisista peruskoululaisista ja opiskelijoista on hyvin pieni, minkä vuoksi aineistot on yhdistetty. 81 prosentilla tästä joukosta koulu- tai opiskelumatkan pituus on alle 10 km.

Yleisin kulkutapa on linja-auto, jonka rooli vain korostuu talvisin. Mopo tai moottoripyörä on kesäisin toiseksi suosituin kulkutapa, mutta talvella sen osuus putoaa lähes olemattomaksi. Myös pyöräilyn osuus putoaa selkeästi.

Kesä (n=279)



Talvi (n=279)



- 29 %-yks.



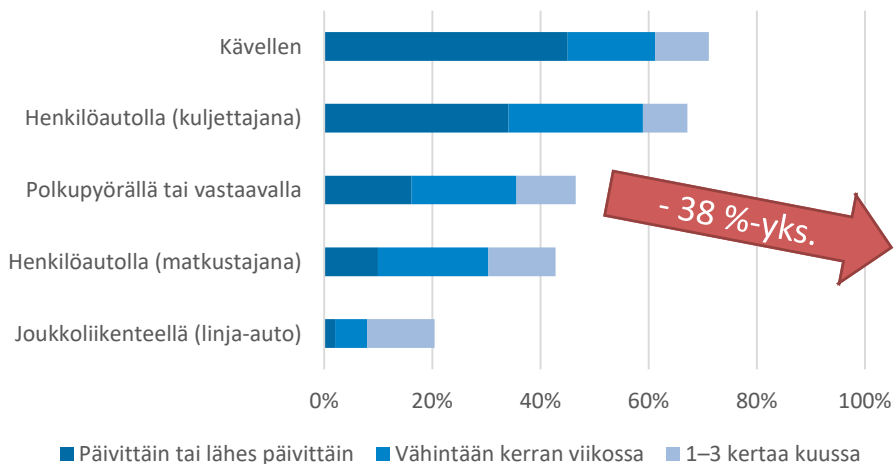
MUIILLA ARKIMATKOILLA KÄVELLÄÄN PALJON



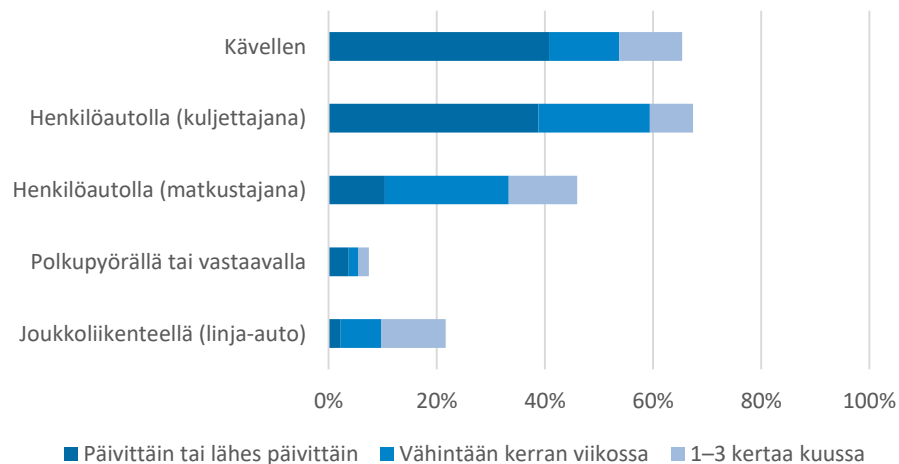
Loput 402 vastaajaa (17 % kaikista) ovat mm. eläkeläisiä, työttömiä tai muuten työelämän ulkopuolella olevia kuten kotivanhempia tai varusmiehiä. He arvioivat kyselyssä arkimatkojaan, joiden kohteina olivat yleisimmin kauppa (61 %) tai päiväkoti (14 %). 96 % vastaajien arkimatkoista on pituudeltaan alle 10 km ja 83 % alle 5 km. Yleisin pituusluokka on 1-3 km.

Arkimatkat tehdään kesällä yleisimmin kävellen, vaikka henkilöauto on lähes tasoissa. Talvisin henkilöauton osuus kasvaa hieman suuremmaksi, kun taas pyöräilyn osuus vähenee eniten kaikista ryhmistä.

Kesä (n=402)



Talvi (n=402)



- 38 %-yks.

PÄÄSYYT AUTON KÄYTTÖÖN TYÖMATKOILLA



Alla on esitetty vastaajien pääsyitä sille, miksi he eivät kävele, pyöräile tai kulje joukkoliikenteellä työmatkojaan, mikäli eivät näin tee. Kävelyn ja pyöräilyn osalta on tarkasteltu vain niitä työssäkäyviä, joilla matkan pituus ei automaattisesti karsi kävelyä tai pyöräilyä pois liikkumisen vaihtoehtoista. Huomionarvoista on, että vain 2 % kunkin ryhmän vastaajista on valinnut turvattomuuden syyksi olla käyttämättä kestäviä kulkutapoja.

Pääsyyt olla käyttämättä joukkoliikennettä työmatkoilla (kaikki työmatkat, n=1637)

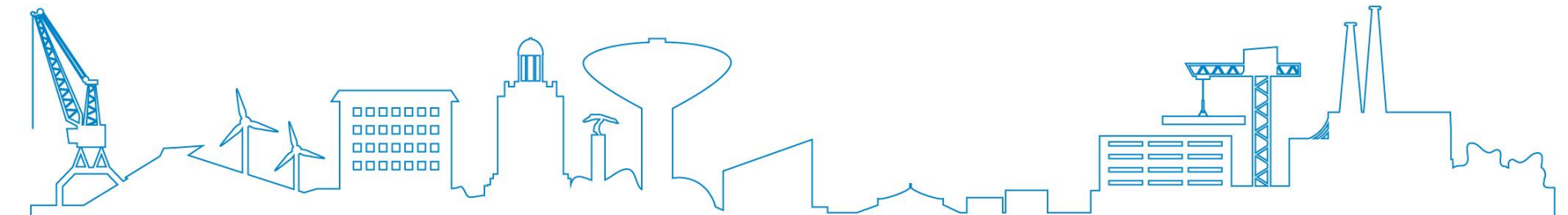
- 43 % mielestä autolla kulkeminen on helpointa
- 26 % ei koe joukkoliikenteen aikatauluja itselleen sopiviksi
- 24 % tarvitsee autoa ennen päivää tai sen jälkeen esim. lapsen kuljettamiseen

Pääsyyt olla kävelemättä työmatkoja (alle 3 km työmatkat, n=333)

- 26 % tarvitsee autoa ennen päivää tai sen jälkeen esim. lapsen kuljettamiseen
- 20 % mielestä autolla kulkeminen on helpointa
- 19 % mielestä pyörällä pääsee kätevämmiin

Pääsyyt olla pyöräilemättä työmatkoja (alle 5 km työmatkat, n=584)

- 30 % mielestä autolla kulkeminen on helpointa
- 28 % tarvitsee autoa ennen päivää tai sen jälkeen esim. lapsen kuljettamiseen
- 17 % tarvitsee autoa työssään



PÄÄSYT AUTON KÄYTTÖÖN MUIILLA MATKOILLA



Koulu- ja opiskelumatkat (n=279)

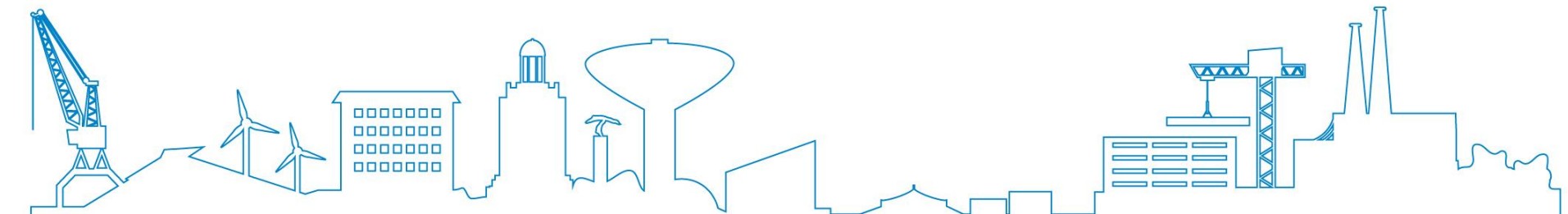
Tärkeimmät syyt olla kävelemättä tai pyörilemättä koulu- tai opiskelumatkoja ovat **matkan pituus tai raskaus sekä omalla mopolla, mopoautolla tai henkilöautolla kulkemisen helppous**. Matkan pituus on syy olla kävelemättä yllä mainittuja matkoja 45 prosentilla ja pyörilemättä 29 prosentilla. Mopolla, mopoautolla tai henkilöautolla kulkemisen helppous taas on syy olla kävelemättä koulu- tai opiskelumatkoja 29 prosentilla ja pyörilemättä 28 prosentilla ryhmän vastaajista.

24 % vastaajista koki omalla kulkupelillä liikkumisen helppouden pääsyyksi myös joukkoliikenteen käyttämättömyydeksi. Muita syitä ovat matkan kesto (10 %), aikataulujen sopimattomuus (9 %) tai joukkoliikenteen kalleus (7 %).

Muut arkimatkat (n=402)

Tärkeimmät syyt olla kävelemättä tai pyörilemättä muita arkimatkoja ovat **omalla henkilöautolla kulkemisen helppous, matkan pituus tai raskaus ja terveydelliset syyt**. Omalla autolla kulkemisen helppous on syy olla kävelemättä arkimatkoja 35 prosentilla ja pyörilemättä 33 prosentilla ryhmän vastaajista. Matkan pituus tai raskaus on kävelyn esteenä 20 prosentilla vastaajista ja terveydelliset seikat 14 prosentilla. Terveydelliset syyt ovat pyöriilyn esteenä 16 prosentilla vastaajista.

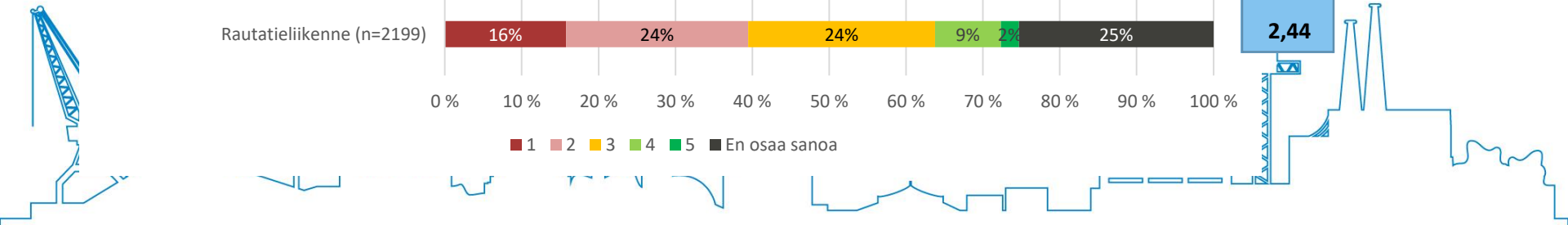
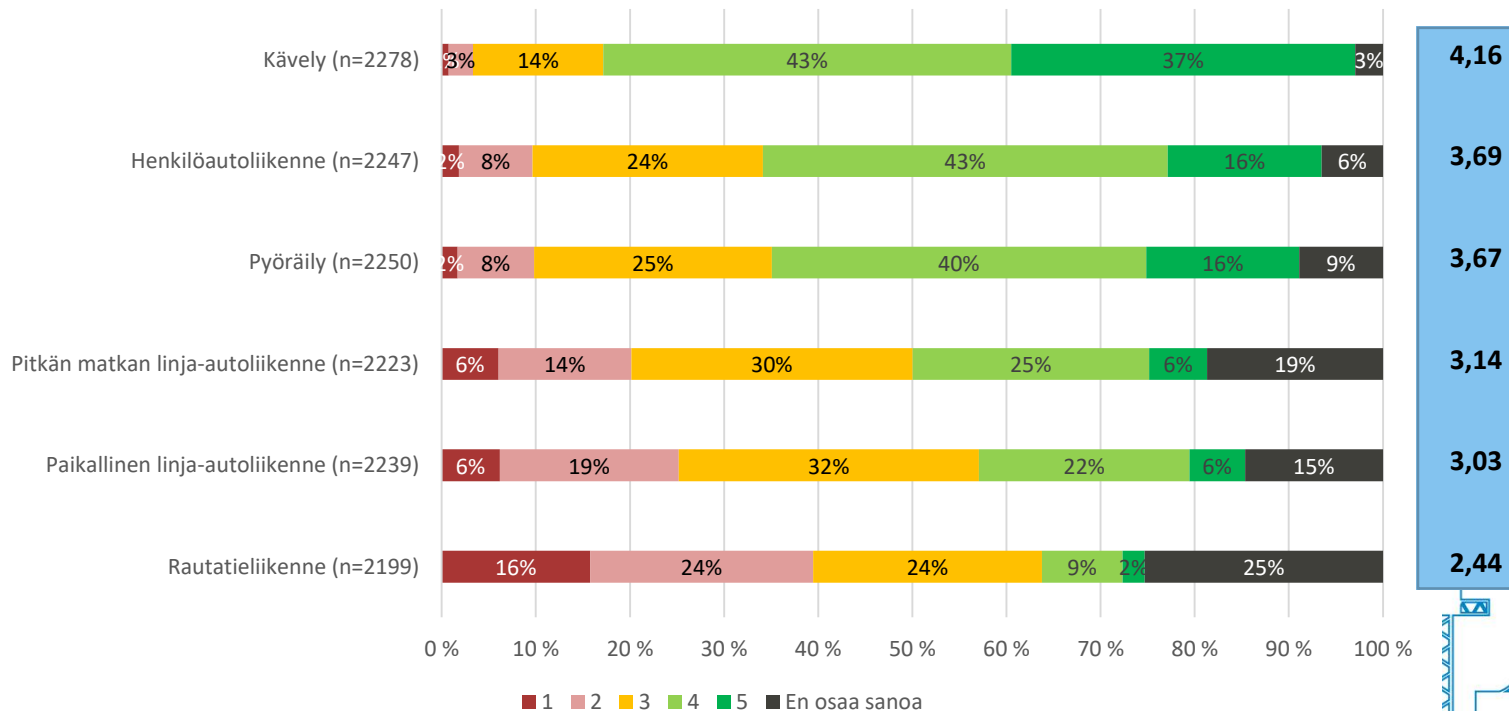
Joukkoliikenteen käyttämättömyyden pääsyy arkimatkojen osalta on omalla autolla kulkemisen helppous (46 %), mutta myös kävelen tai pyörällä kulkemisen helppous (23 %).



TYTYVÄISYYS OLOSUHTEISIIN



Vastaajat kertoivat, kuinka tyytyväisiä he ovat eri kulkutapojen nykyisiin olosuhteisiin Kotkassa. Tyytyväisyyttä tiedusteltiin asteikolla 1-5, missä 1 on erittäin tyytymätön ja 5 on erittäin tyytyväinen. Alla on esitetty vastaajien näkemykset kulkutavoittain sekä kunkin kulkutavan osalta myös keskimääräinen arvosana, jossa en osaa sanoa -vaihtoehtoa ei ole huomioitu.



AUTOLIIKENTEEEN OLOSUHTEISIIN OLLAAN TYYTYVÄISIÄ



Tyytymättömyys eri kulkutapojen olosuhteisiin liittyy seuraaviin teemoihin, joita asukaskyselyn avoimissa vastauksissa nousi esiin:

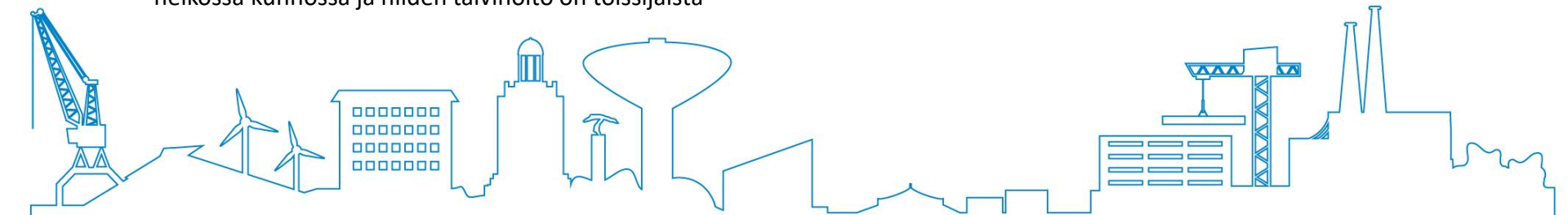
- **Pyöräilyn osalta erityisesti väylät, talvikunnossapito ja väylien kunto**
- **Joukkoliikenteen osalta erityisesti tarjonta**
- **Henkilöautoliikenteen osalta erityisesti pysäköinti**
- **Kävelyn osalta erityisesti talvikunnossapito ja väylät**

Keskustan osalta pyöräliikenteen väylät koetaan epäloogisiksi, ratkaisuiltaan heikoiksi ja ahtaiksi. Konflikteja jalankulkijoiden kanssa tulee herkästi. Keskustan ulkopuolella jalankulun ja pyöräilyn yhdistettyjä väyliä on kohtalaisesti, mutta ne on suunniteltu lähinnä autoliikenteen näkökulmasta. Väylät ovat pinnoitteeltaan heikossa kunnossa ja niiden talvihoito on toissijaista

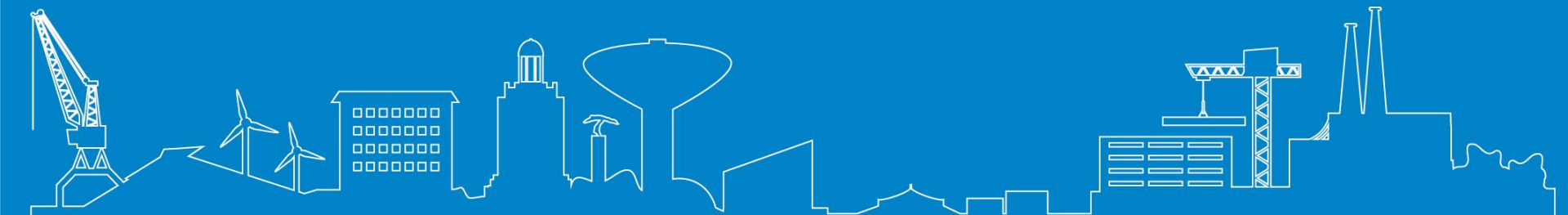
autoliikenteen väyliin verrattuna. Myös hiekanpoisto on hidasta.

Joukkoliikenteen osalta vuorotarjonnan heikentäminen harmittaa vastaajia. Nimettyjä puutteita ovat matkakeskuksen puuttuminen, liityntäpysäköinnin riittävyys tärkeimmissä paikoissa sekä kaukoliikenteen vuorotarjonnan ja aikataulujen epäjohdonmukaisuus (osa vuoroista ajaa lähes peräkkäin).

Autoliikenteen osalta ollaan tyytyväisimpiä olosuhteisiin. Puutteet liittyvät lähinnä liikenneturvallisuuteen, teiden kuntoon, Hyväntuulentien ongelmiin, Karhulan liikennejärjestelyihin sekä pysäköinnin maksullisuuteen tai riittävyyteen erityisesti Kotkansaarella.



VUOROVAIKUTUS: KOHTI KESTÄVÄN LIIKKUMISEN KOTKAA



VUOROVAIKUTUS



Asukaskyselyn avulla katettiin suurin osa hankkeen vuorovaikutuksesta. Edellisessä osiossa käytiin läpi liikkumisen ja olosuhteiden nykytilaa koskevia kysymyksiä ja tässä osiossa käydään läpi niitä kysymyksiä, jotka liittyvät erityisesti tulevaisuuden Kotkaan:

- **Kuinka tärkeänä pidetään eri kulkutapojen kehittämistä?**
- **Mitkä ovat eri kulkutapojen parantamisen kannalta oleelliset kohteet?**
- **Mitkä ovat kestävä liikunnan edistämisen kannalta tärkeimmät teemat, tavoitteet ja kohderyhmät?**

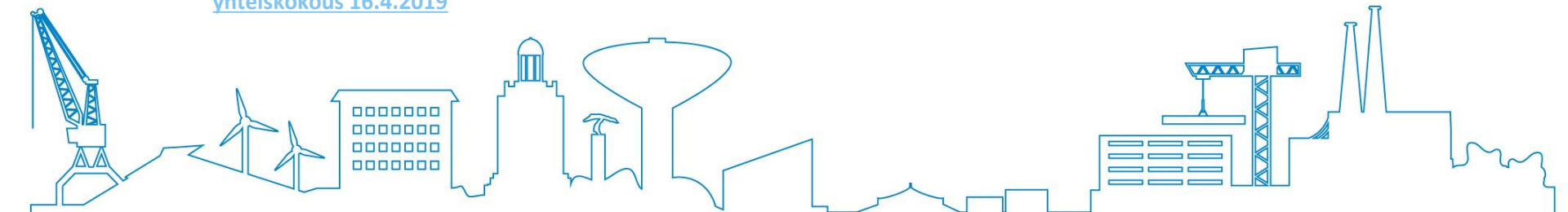
Asukaskyselyllä katettiin suuri osa asukkaista, minkä lisäksi toteutettiin seuraavat aihetta syventävät vuorovaikutustilaisuudet:

- I. [Kotkan lyseon maantieteen kurssi 5.4.2019](#)
- II. [Kotkan liikenneturvallisuustyöryhmä 11.4.2019](#)
- III. [Vammaisneuvoston ja ikäihmisten neuvoston yhteiskokous 16.4.2019](#)

Tilaisuuksien anti on käyty tässä osiossa läpi, minkä lisäksi laajempi aineisto on liitteenä.

Vuorovaikutustilaisuuksia täydennettiin lisäksi alla luetelluilla kokouksilla, joissa kestävä liikunnan ohjelmaa käsiteltiin lyhyemmin ilman työpajaosioita. Näiden osalta ei ole esittänyt muuta vuorovaikutustyötä syventäviä tuloksia.

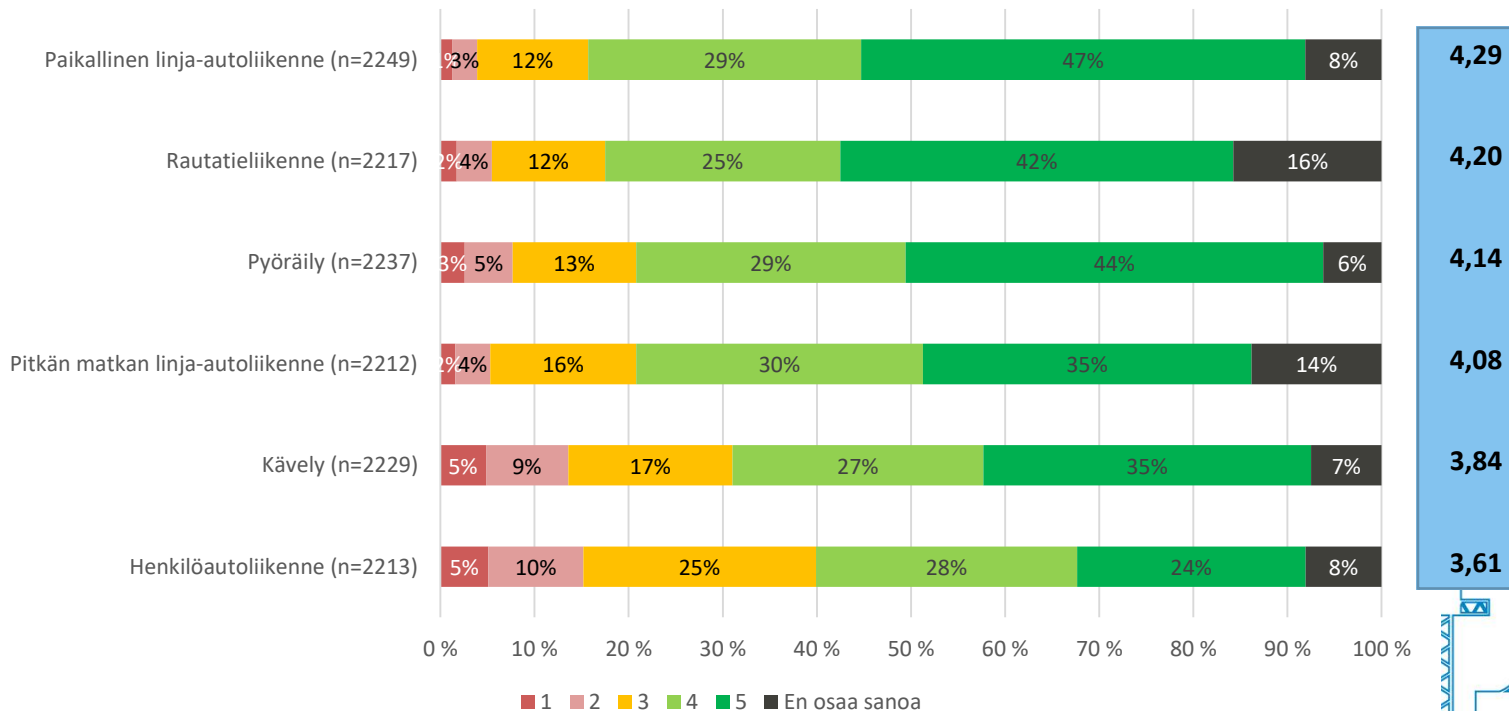
- **Hiilineutraali Kymenlaakso 2040 - liikennetyöpaja 14.3.2019**
- **Kotkan energia- ja ilmastotyöryhmä 28.3.2019**
- **Etelä-Kymenlaakson liikennejärjestelmätyöryhmä 16.4.2019**
- **Kaupunginvaltuuston tiedonanto 23.4.2019**



ASUKASKYSELY: KULKUTAPOJEN KEHITTÄMINEN



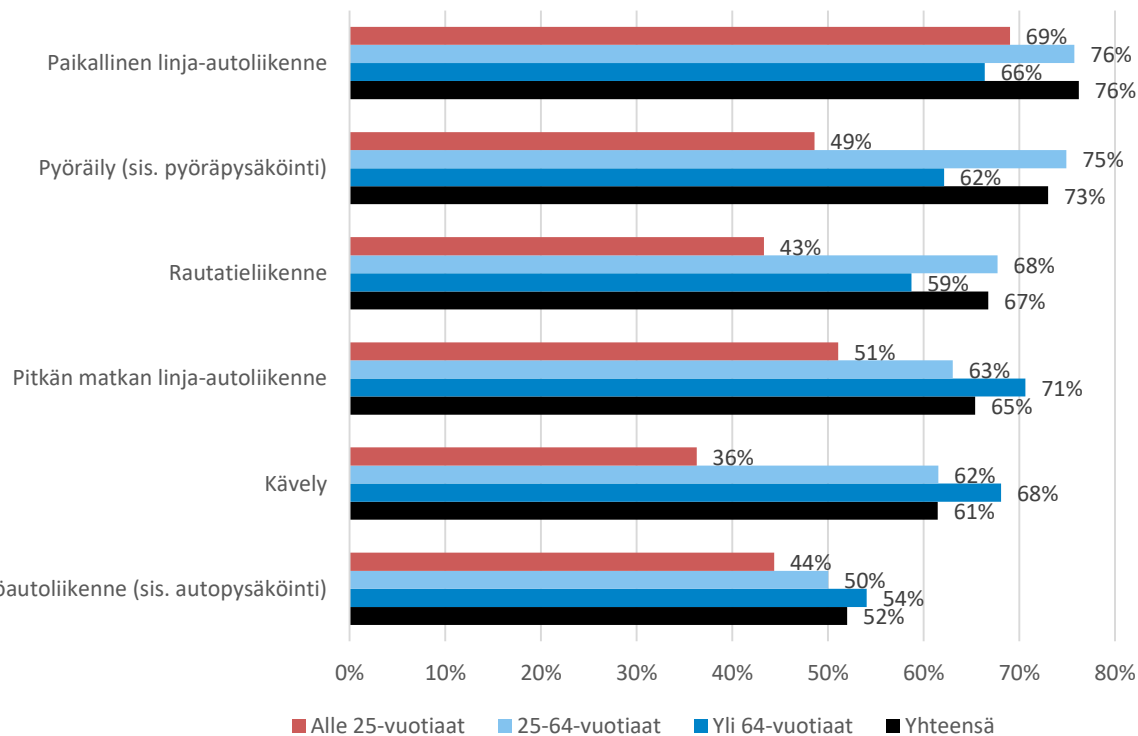
Alla olevassa kuvaajassa on esitetty asukaskyselyyn vastanneiden näkemyksiä siitä, kuinka tärkeänä he pitivät kunkin kulkutavan olosuhteiden kehittämistä. Kehittämishalu on esitetty asteikolla 1-5, missä 1 on ei lainkaan tärkeää ja 5 on erittäin tärkeää. Kunkin kulkutavan osalta on esitetty myös keskimääräinen arvosana, jossa en osaa sanoa -vaihtoehtoa ei ole huomioitu.



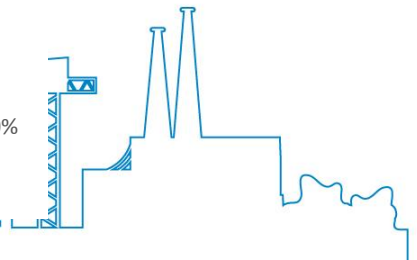
ASUKASKYSELY: KULKUTAPOJEN KEHITTÄMINEN



Edellisen sivun kaaviosta nähdään, että vastaajat haluaisivat kehittää eniten **paikallisliikennettä, rautatieliikennettä ja pyöräliikennettä**. Alla on esitetty niiden vastaajien osuus **oman ikäryhmänsä edustajista**, jotka ovat valinneet kulkutavan kehittämisen tärkeydeksi **4 tai 5** (tärkeää tai erittäin tärkeää).



Alle 25-vuotiaita: 284 (12 %)
25-64-vuotiaita: 1791 (78 %)
Yli 64-vuotiaita: 235 (10 %)



ASUKASKYSELY: TEEMAT, TAVOITTEET, KOHDERYHMÄT



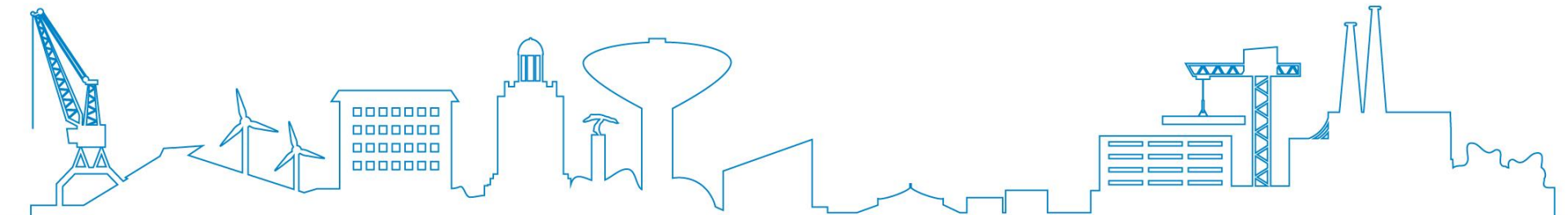
Vastaajat arvioivat tärkeimpiä teemoja ja tavoitteita kestäväälle liikkumiselle Kotkassa. Tärkeimmiksi teemoiksi nousivat:

- 1. Jalankulun ja pyöräilyn väylien talvihoidon tehostaminen** (46 % vastaajista)
- 2. Sisäisen joukkoliikenteen palvelutason nostaminen (mm. reittien kattavuus ja suoruus, aikataulut, kalusto)** (44 %)
- 3. Lasten ja iäkkäiden omaehtoisen liikkumisen turvaaminen** (39 %)
- 4. Asukkaiden hyvinvoinnin ja turvallisuuden varmistaminen** (35 %)
- 5. Ympäristö- ja luontoarvojen kunnioittaminen** (31 %)

Alle 25-vuotiailla vastaajilla liikenteen hiilidioksidipäästöjen ja muiden haittojen alentaminen nousi selvästi muita ikäryhmiä korkeammalle (33 % ikäryhmän edustajista).

Vastaajat valitsivat tärkeimmät kohderyhmät seuraavasti:

- 1. Nuoret** (77 % vastaajista)
- 2. Lapset** (68 %)
- 3. Työikäiset** (62 %)
- 4. Ikäihmiset** (50 %)



VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET: KOTKAN LYSEO



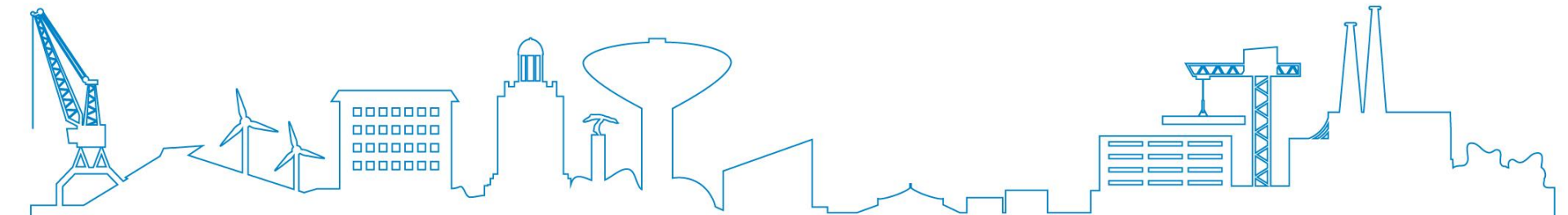
Lyseon maantieteen kurssin opiskelijoille toteutettiin 5.4.2019 yhden oppitunnin mittainen tilaisuus, jossa opiskelijoille kerrottiin ensin kaupunkisuunnittelun perusteista sekä kestävän liikkumisen edistämisen tavoitteista. Oppitunnin pitivät yleiskaavoittaja Pauli Korkiakoski Kotkan kaupungilta ja projektipäällikkö Tapio Kinnunen Strafica Oy:stä. Tunnille osallistui 19 opiskelijaa.

Opiskelijat osallistuivat pienryhmissä työpajaan, jossa aluksi valittiin "tyypillinen kotkalainen". Kotkalaiselle piti valita asuinpaikka ja miettiä, mitkä asiat vaikuttavat hänen liikkumiseensa hyvällä tai huonolla tavalla.

Seuraavassa vaiheessa pohdittiin, millainen on upean elinympäristön Kotka vuonna 2040 ja miten valittu kotkalainen liikkuu kyseisenä vuonna. Opiskelijat saivat myös miettiä, mitä asioita pitäisi tehdä, että valittu visio toteutuisi. Ohessa on tiivistetty pienryhmien tulokset.

Ryhmä 1: Artturi, 42 vuotta

- Artturi asuu Mussalossa ja työskentelee Kotkamillsillä
- Hän kulkee autolla töihin ja kuljettaa lapsia harrastuksiin.
- **Kotka vuonna 2019:**
Moottoritie on hyvä, mutta osa muista teistä on huonossa kunnossa
- **Kotka vuonna 2040:**
Käytössä on aiempaa ympäristöystävällisempiä liikkumisvälineitä. Joukkoliikenne on sähköistetty.



VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET: KOTKAN LYSEO

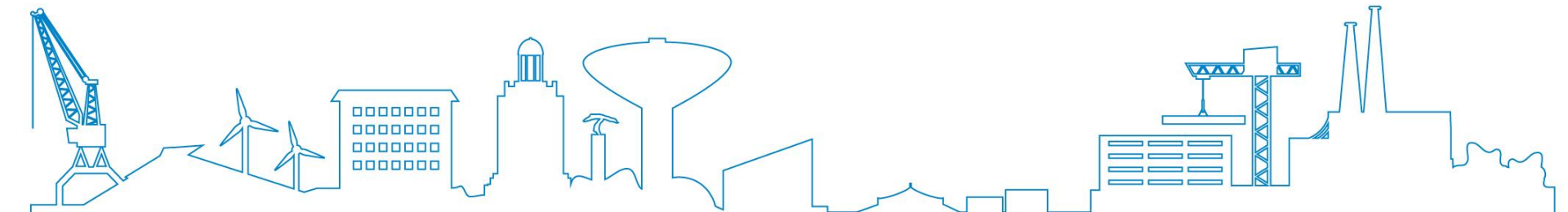


Ryhmä 2: Mirjami, 16 vuotta

- Mirjami asuu Hirssaaressa ja opiskelee lyseossa
- Hän liikkuu kesäisin pyörällä ja talvella bussilla lyseolle ja Karhulaan harrastuksiin. Hänen liikkumisvalintoja ohjaavat sää ja oma terveys. Mirjami haluaa liikkua ympäristöystävällisesti.
- **Kotka vuonna 2019:**
Kaupunkipyörät, bussiyhteydet ja pyörätiet ovat hyviä. Yhteydet Hirssaaresta Karhulaan ovat kuitenkin heikot. Perheen sähköautoa ei saa ladattua joka puolella.
- **Kotka vuonna 2040:**
Joukkoliikenteen vuoroja on enemmän ja bussit toimivat biokaasulla. Kaupunkimaisemassa näkyvät luonto ja meri. Päästöjä on vähennetty.

Ryhmä 3: Tony, 8 vuotta

- Tony asuu Hirssaaressa ja käy Haukkavuoren koulua
- Hän liikkuu kesäisin kävellen tai pyörällä ja talvella bussilla ja autokyydillä kouluun ja harrastuksiin. Liikkumisvalintoja ohjaavat vanhempien liikkuminen ja sää.
- **Kotka vuonna 2019:**
Liikkuminen Hirssaaresta on helppoa ja edullista. Elinympäristö on turvallinen ja kauppa on lähellä. Satamaliikenne on kuitenkin vilkasta, minkä vuoksi Norssalmen silta on epämiellyttävä ja meluisa.
- **Kotka vuonna 2040:**
Tiutisesta on kulkuyhteys Kotkansaarelle. Norssalmensillalla on kaiteet.



VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET: KOTKAN LYSEO

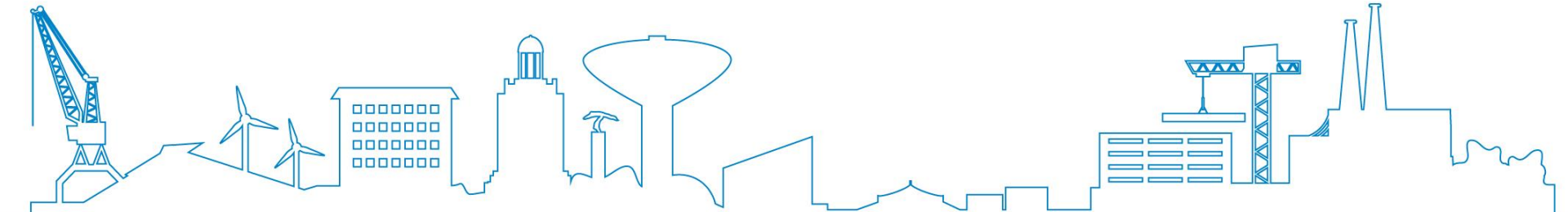


Ryhmä 4: Mirjami, 16 vuotta

- Mirjami asuu Kotkansaarella ja opiskelee siellä
- Hän liikkuu kouluun kävellen, mutta myös muualle Kotkaan lähinnä bussilla.
- **Kotka vuonna 2019:**
Jalkakäytävät ovat hyvässä kunnossa ja bussit kulkevat päivisin hyvin. Bussiliikenne pois Kotkansaareltä on helppoa, mutta paluumatkat ovat hankalampia. Pyöräteitä on vähän.
- **Kotka vuonna 2040:**
Uusia, ekologisia rakennuksia on tullut lisää Kotkansaarelle. Ihmisiä on enemmän, tehtaita vähemmän. Puistoja on rakennusten väleissä ja luonto on säilynyt rakentamattomana.

Ryhmä 5: Pauliina, 57 vuotta

- Pauliina asuu Kotkansaarella kerrostalossa ja työskentelee Karhulan sairaalassa.
- Hän ei omista autoa ja liikkuu paljon bussilla. Bussiaikataulut ohjaavat hänen liikkumistaan.
- **Kotka vuonna 2019:**
Bussit kulkevat Kotkassa hyvin ja kaupunkipyörillä on kätevää liikkua. Busseja ei kuitenkaan kulje kovin tiheästi joka suuntaan.
- **Kotka vuonna 2040:**
Bussit kulkevat entistä paremmin, jolloin liikkuminen on helppoa. Kadut on päällystetty. Puistot ovat entistä paremmat ja kaupungin siisteyteen on panostettu. Tapahtumia on enemmän. Kantasatamaan on rakennettu uusia asuntoja.



LIKENNETURVALLISUUSTYÖRYHMÄ



Kotkan liikenneturvallisuustyöryhmään kuuluu 11 henkilöä kaupunkiorganisaatiosta, yhdeksän henkilöä muilta tahoilta sekä ulkopuolisena liikenneturvallisuuden asiantuntijana Juha Heltimo Strafica Oy:stä, joka piti työpajan. Tilaisuuteen osallistui 11 työryhmän jäsentä. Työpajassa pohdittiin keskustellen seuraavaa teemaa:

Mitkä ovat liikenneturvallisuuden näkökulmasta Kotkan vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja uhat, jos jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus liikkumisesta kasvaa huomattavasti nykyisestä?

Esiin nousivat seuraavat aiheet:

- Suojatieturvallisuus on keskeinen teema
- Ikäihmisille selkeitä etuja joukkoliikenteeseen, jotta oman auton käyttö vähenisi. Myös maksamisen vaikeus hankaloittaa joukkoliikenteen käyttöä.
- Autoliikenteen vähentyminen pienentää jalankulun ja pyöräilyn turvallisuusriskiä
- Kotkassa on hyvät pyörätiet, mutta niitä ei tunneta
- Jalankulun ja pyöräilyn reittien erottelu on tärkeää, kunhan se tehdään verkollisesti, ei tilkkutäkinä.

Pyöräilijöiden paikka on lähtökohtaisesti ajoradalla tai pyöräkaistoilla.

- Pyöräilykypärän käyttöasteen nostaminen on tärkeää
- Pyöräilijöiden käyttäytyminen on haastavaa nyt ja tulevaisuudessa (säännöt, nopeudet, pyörän paikka)
- Joukkoliikenteen huomioiminen palveluverkkojen suunnittelussa (mm. uudet koulut)
- Sujuvat liikennejärjestelyt vähentävät myös liikenteen päästöjä
- Kotkansaaren alueella alhaisempia nopeusrajoituksia voidaan ajatella tietyillä rajallisilla alueilla ympäristön sitä tukeessa
- Laajemmat autottomat alueet ovat saaneet nuorilta kannatusta
- Kevytautojen yleistyminen saattaa lisätä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuusriskiä taajamissa jo lähiaikoina
- Rohkea ote erilaisiin pilotteihin/kokeiluihin



VAMMAISNEUVOSTO JA IKÄIHMISTEN NEUVOSTO



Tilaisuus järjestettiin vammais- ja ikäihmisten neuvostoille yhteisesti 16.4.2019. Tilaisuuteen osallistui seitsemän henkilöä vammaisneuvostosta ja kuusi henkilöä ikäihmisten neuvostosta sekä kaupungin osallisuuskordinaattori Saira Piipari-Huovila ja esteettömyysasiantuntija Elina Lämsä Strafica Oy:stä.

Tilaisuudessa käytiin läpi kestävän liikkumisen ja esteettömyyden käsitteitä, minkä jälkeen pureuduttiin työpajaan. Työpajassa pohdittiin ensin yksin tai pareittain tavoitteita kestäväälle liikkumiselle, nykytilan hyviä ja huonoja puolia ja ratkaisuja mahdollisiin ongelmakohtiin. Lopuksi arvioitiin koko ryhmän voimin tärkeimpiä tavoitteita aiempien vaiheiden pohjalta.

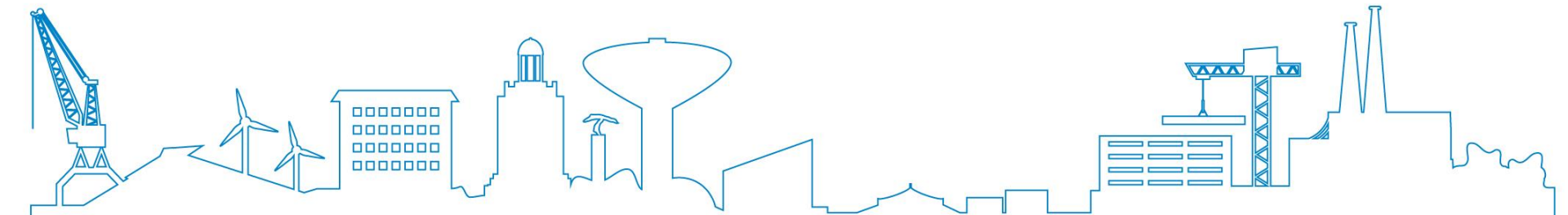
Nykytilanteessa toimivat asiat:

- Puistot, ulkoilureitit, liikuntamahdollisuudet

- Liikkuminen keskustoissa, kaupunkipyörät
- Esteettömyystyöryhmän työ

Nykytilanteessa puutteelliset asiat:

- Esteettömyystyön määräraha pitäisi palauttaa
- Esteellisiä paikkoja on paljon, mikä vaatii reitin suunnittelua
- Julkinen liikenne ei ole esteetöntä ja vuorotarjonta ei ole riittävää
- Palveluiden saavutettavuutta pitäisi parantaa
- Myös taloyhtiöt ja yritykset pitäisi saada mukaan esteettömyyden edistämistyöhön
- Teiden hoito, esteettömien ulkoilureittien toteuttaminen



VAMMAISNEUVOSTO JA IKÄIHMISTEN NEUVOSTO



Ratkaisuideoiksi esitettiin seuraavia:

Esteettömyystyön määräraha tulee palauttaa!

- Vammaisneuvostolla on lista asiasta, jotka vaativat parantamista
- Hissien, käsijohteiden ja luiskien lisääminen
- Jalkakäytävien kivikadut asfaltoitava

Joukkoliikennettä tulee parantaa!

- Palvelulinjan bussien laatutason nostaminen
- Palvelulinjan kehittäminen
- Aikataulujen kehittäminen

Saavutettavuutta on kehitettävä!

- Pääsy eri virastoihin turvattava

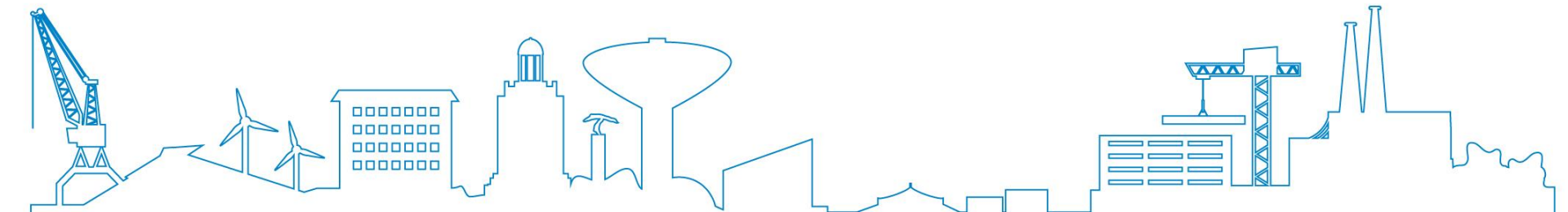
- Kaupungin nettisivujen parantaminen
- Lisättävä esteettömyystietoja

Katualuiden kunnossapitoon panostettava!

- Aurauksen lisääminen (kaluston lisääminen)
- Tien hoito (kuoppien korjaus)

Vammaisneuvosto ja ikäihmisten neuvosto nostivat tärkeimmiksi tavoitteiksi työlle:

- 1. Helppo, esteetön ja turvallinen liikkuminen kaikille liikkujaryhmille**
- 2. Joukkoliikenteestä esteetöntä**
- 3. Riittävät resurssit ja sitoutuminen edistämistyölle**



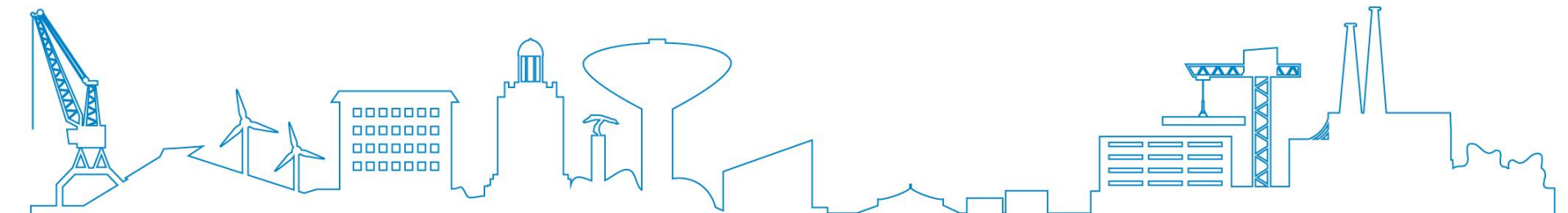
VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET: YHTEENVETO



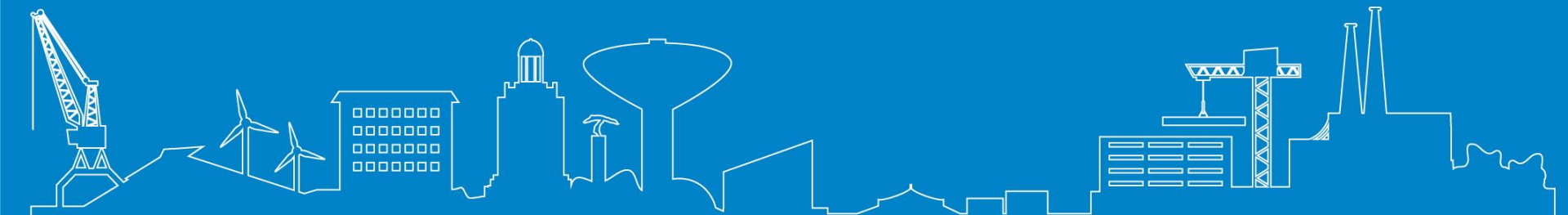
Kotkan lyseon työpajan tulosten pohjalta voidaan sanoa, että ekologisuus ja ympäristöystävällisyys yhdistivät lähes kaikkia vastauksia. Nuorten näkemykset olivat hyvin konkreettisia ja lähellä omaa elämää. Toiveina olivat toimiva joukkoliikenne, hyvät kulkuyhteydet eri kaupunginosiin, luonnonläheinen ja viihtyisä ympäristö sekä liikenteen sähköistyminen.

Liikenneturvallisuustyöryhmän tärkeimmät nostot liittyivät jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden kohentamiseen mm. väylä- ja liittymäratkaisujen sekä tienylitysten osalta. Tärkeä osa-alue on myös liikennekasvatus, johon liittyy kestävien kulutusapojen markkinointi ja kampanjointi sekä toisaalta omasta turvallisuudesta huolehtiminen (mm. pyöräilykypärät, sääntötuntemus).

Ikäihmisten neuvoston ja vammaisneuvoston tilaisuudessa nousi selvästi esiin liikkumisen helppouden, esteettömyyden ja turvallisuuden korostaminen sekä riittävien resurssien varmistaminen näiden toteutumiseksi. Ratkaisuna esitettiin esteettömyyden määrätietoista ja resursoitua parantamista niin katu-ympäristössä ja sen kunnossapidossa, rakennuksissa kuin joukkoliikenteessäkin.



PERUSTELUT OHJELMAN LAATIMISEKSI



LAINSÄÄDÄNTÖ JA VALTAKUNNALLISET LINJAUKSET

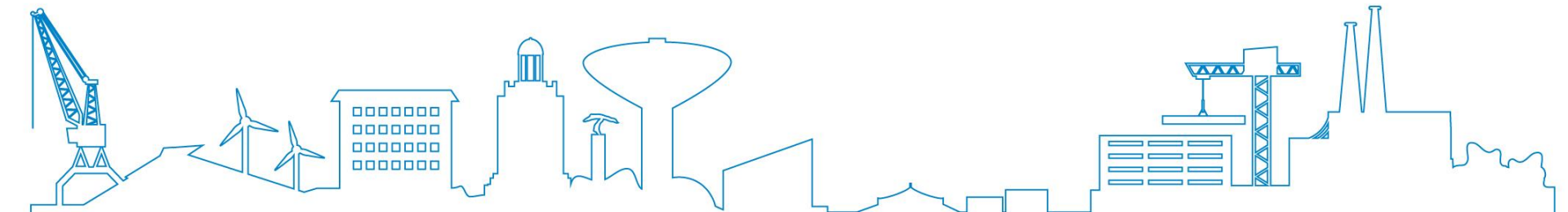


Kestävän kehityksen periaatteiden edistäminen on lakisääteistä. Sitä säätelevät ainakin kuntalaki ([410/2015](#)), jonka 1 § mukaan “kunta edistää asukkaidensa hyvinvointia ja alueensa elinvoimaa sekä järjestää asukkailleen palvelut **taloudellisesti, sosiaalisesti ja ympäristöllisesti kestävällä tavalla**” sekä maankäyttö- ja rakennuslaki ([MRL 132/1999](#)), jonka tavoitteena on 1 § mukaan ”järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset **hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävästä kehitystä.**”

Kestävästä liikkumisesta määrätään myös kaavoitusta ohjaavassa lainsäädännössä, mm. yleiskaavan laadinnassa tulee huomioida “**mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen - - tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla**” (MRL 39.2, 4 §).

Ministeriöt ovat laatineet paljon erilaisia linjauksia ja ohjelmia, joissa kestävän liikkumisen asemaan on otettu kantaa. Tällaisia ovat ainakin:

- Terveyttä ja hyvinvointia edistävän liikunnan linjaukset ([STM/OKM 2013](#))
- Kansallinen energia- ja ilmastostrategia ([TEM 2017](#))
- Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma ([YM 2017](#))
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma ([LVM 2018](#))
- Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045 ([LVM 2018](#))



ALUEELLISET LINJAUKSET



Maakunnan alueella on tehty tai tehdään parhaillaan useita strategioita tai suunnitelmia, jotka ottavat kantaa kestävästä liikkumisesta osana liikennejärjestelmää. **Kaakkois-Suomen liikennestrategia (2014)** on laadittu Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen, Liikenneviraston, Kymenlaakson ja Etelä-Karjalan maakuntaliittojen sekä alueen kuntien yhteisenä näkemyksenä liikennejärjestelmän keskeisistä kehittämistarpeista.

Kaakkois-Suomen liikennejärjestelmävisioksi esitettiin:

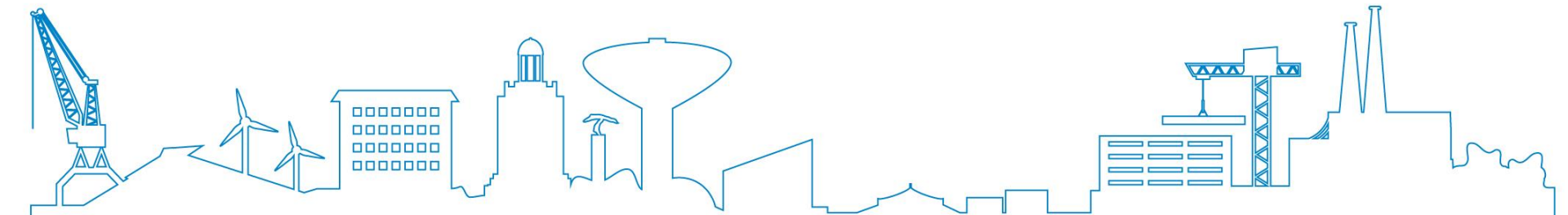
Henkilöliikenteen matkat ja elinkeinoelämän kuljetukset ovat sujuvia ja turvallisia. Liikenneyhteydet tukevat ihmisten hyvinvointia, työssäkäyntiä, matkailua, yritysten kilpailukykyä ja alueiden elinvoimaa.

Kaakkois-Suomen liikennestrategia päivitetään vuoden 2019 aikana vastaamaan paremmin muuttunutta toimintaympäristöä.

Vuoden 2019 alusta Kymenlaakson maakunta alkoi laatia **Hiilineutraali Kymenlaakso 2040** -tiekarttaa ([linkki nettisivuille](#)), jolla esitetään keinovalikoima maakunnan kasvihuonekaasupäästöjen alentamiseksi 80 % vuoden 1990 tasosta sekä hiilinielujen lisäämiseksi loppujen 20 % kompensoimiseksi.

Kotkassa on hyväksytty Kotkan-Haminan seudun strateginen yleiskaava ([linkki nettisivuille](#)), jonka päätavoite on edistää ihmisläheisen, taloudellisen, kestävä ja ilmastonmuutosta hillitsevän yhdyskuntarakenteen syntymistä suunnitteleamalla maankäyttö tukemaan lähipalveluja, jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Kaakkois-Suomen liikennestrategian pohjalta laadittiin Kymenlaakson liikennestrategia, jossa painotettiin erityisesti kuntien sisäisiä toimenpiteitä (seuraava sivu).



KYMENLAAKSON LIIKENNESTRATEGIA



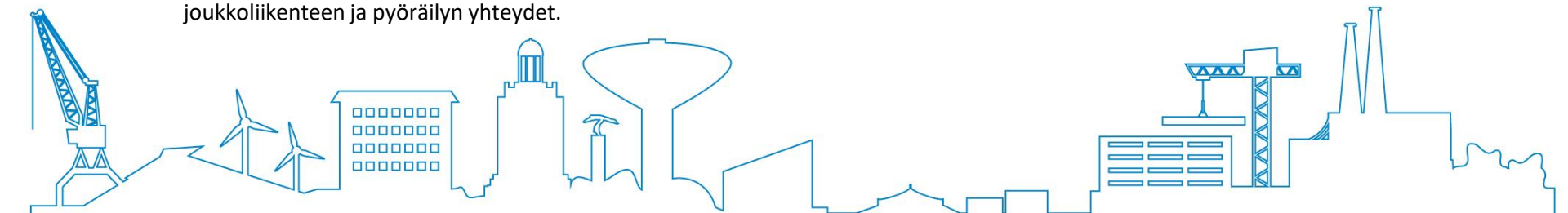
Kymenlaakson liikennestrategiassa 2035 ([linkki](#)) nostetaan esiin erityisesti seuraavat kokonaisuudet Kotkassa:

- Hovinsaaren ja Karhulan välisen alueen kehittäminen vahvistaisi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja kasvattaisi yhteen nykytilanteessa vahvoja Hovinsaaren ja Karhulan kestävän liikkumisen mahdollistavia vyöhykkeitä. Pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten merkittävä parantaminen edellyttää moottoritien rinnakkaistieyhteyksien kehittämistä ja Kymijoen haarojen ylittäviä yhteyksiä. Pitemmällä aikavälillä rakennetta voidaan täydentää Kotkansaari–Tiutinen–Karhula-yhteydellä, joka mahdollistaisi joukkoliikenteen tehokkaan järjestämisen koko kaupunkivyöhykkeellä.
- Siltakylän ja Heinlahden tehokas kytkeminen Kotkan keskustarakenteeseen nousee esille, kun E18-moottoritien valmistumisen myötä kysyntä Kotkan länsipuolella oleville alueille lisääntyy merkittävästi. Kestävän liikkumisen turvaaminen edellyttää moottoritien rinnakkaistieyhteyksien kehittämistä siten, että alueille voidaan luoda toimivat joukkoliikenteen ja pyöräilyn yhteydet.

Jumalniemen markettialueen kehittäminen on käynnistynyt E18-tien moottoritieksi parantamisen myötä. Alueen seudullinen saavutettavuus perustuu nyt ja tulevaisuudessa pääasiassa henkilöautoon. Vieressä sijaitsevan Karhulan alueelta asiointi voi tukeutua myös jalankulkuun ja pyöräilyyn, mikäli yhteydet voidaan kehittää houkutteleviksi. Sijainti Kotkan ja Haminan välisellä joukkoliikennekäytävällä mahdollistaa alueen kytkennän myös joukkoliikenteen tarjonnan piiriin.

Kymenlaakson liikennejärjestelmän yhdeksi tärkeimmäksi tavoitteeksi on asetettu työpaikkojen ja palvelukeskittymien saavutettavuuden parantaminen kestäväillä liikkumismuodoilla asukkaiden ja matkailun näkökulmasta.

Kestävän ja viisaan liikkumisen edellytys on toimiva yhdyskuntarakenne ja tehokas vaihtoehtoja tarjoava liikennejärjestelmä.



KAUPUNKISTRATEGIA



Kotkan kaupunkistrategia 2025 ([linkki](#)) hyväksyttiin 14.5.2018. Strategian tavoitteena on, että Kotka on kansainvälinen ja vastuullinen kaupunki, jonka **tulevaisuutta rakennetaan sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävästi!** Kaupunkistrategian kärjet eli poijut ovat oppiva ja yrittävä Kotka, upean elinympäristön Kotka, yhteinen Kotka sekä eKotka.

Näistä erityisesti poiju 2 on kestävän liikkumisen edistämisen kannalta tärkeä, koska siinä luvataan toteuttaa Kotkaan **upea kaupunkiympäristö, joka helpottaa kaupunkilaisten hyvinvointia lisääviä valintoja, edistää kestävää kehitystä ja lisää vetovoimaa.** Tämän tavoitteen saavuttamiseksi Kotka aikoo mm. pitää huolta suunnittelun, rakentamisen ja ylläpidon hyvästä laadusta, kehittää puhdasta joukkoliikennettä ja edistää Kotkan saavutettavuutta sekä vähentää alueen kasvihuonekaasupäästöjä systematisoimalla kaupungin ilmasto- ja energiatyötä.



KAUPUNGIN MUUT LINJAUKSET: LIKENNETURVALLISUUS



Etelä-Kymenlaakson liikenneturvallisuuksuunnitelma laadittiin vuonna 2016. Suunnitelma on tähtää liikenneturvallisuuden parantamiseen realistisella ja toimintaa ohjaavalla tavalla. Työn keskiössä olivat liikenneturvallisuustyön organisointi, liikennekasvatustyön aktivointi sekä liikenneympäristön toimenpiteiden kartoitus. Työssä laadittiin visio turvallisesta liikkumisesta:

Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikkuminen koetaan turvalliseksi.

Kestävän liikkumisen kannalta oleelliset teemat ovat:

- Ajonopeudet turvalliselle tasolle!
- Turvallisesti tien yli!
- Panostusta jalankulun ja pyöräilyn väylien laatuun!
- Koulut ja työpaikat viisaan liikkumisen edistäjinä!

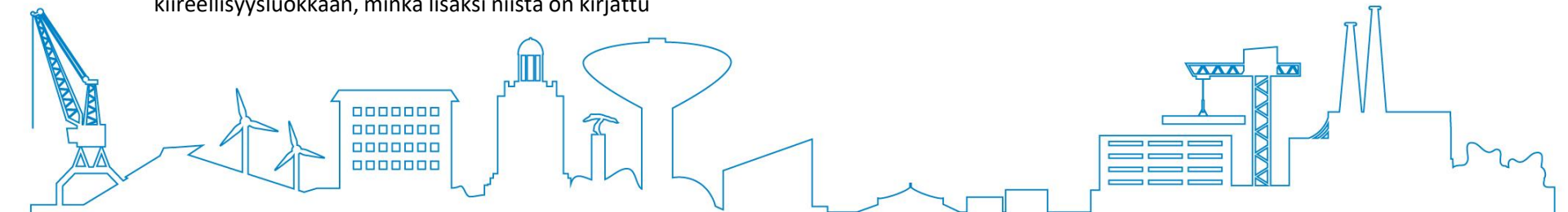
Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa on esitetty lista toimenpiteistä niin liikennekasvatuksen kuin liikenneympäristönkin parantamiseksi.

Liikenneympäristötoimenpiteet on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan, minkä lisäksi niistä on kirjattu

kustannusarvio ja vastuutaho. Kotkaan on esitetty yhteensä 152 parantamiskohteeseen 257 yksittäistä toimenpidettä.

Liikenneympäristön kärkitoimenpiteet ovat:

- Paimenportin eritasoliittymän toteutuksen edistäminen
- Koulukadun kokonaisvaltainen parantaminen
- Suurniityn eritasoliittymän rampin (Tilkankatu) parantaminen (liikennevalot tai kiertoliittymä)
- Liikennevalojen rakentaminen Ahlströmintien ja Vesitorninkadun liittymään
- Koulujen kohtien pienet liikenneturvallisuuksutoimet
- Alueellisen nopeusrajoituksen alentaminen 40→30 km/h Kotkansaarella ja tonttikatuverkolla
- Nopeusrajoituksien alentamiset turvattomimmista maantiekohteissa
- Huomion kiinnittäminen nopeusrajoitukseen nopeusnäyttötäuluin ja valvonnan lisääminen poliisin automaattivalvonta-autoa hyödyntämällä



KAUPUNGIN MUUT LINJAUKSET: HIILINEUTRAALIUS



Kaupunginvaltuusto on päättänyt 8.4.2019, että Kotkan kaupunki liittyy Hiilineutraalit kunnat -verkostoon (HINKU) ja sitoutuu samalla verkoston kriteereihin. Verkostoon liittyessään Kotkan kaupunki on sitoutunut vähentämään koko alueensa kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Kaupunkistrategiassa kaupunki on jo sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään 65 % vuoteen 2025 mennessä.

Vuonna 2016 Kotkan kasvihuonekaasupäästöt olivat hiilidioksidiekvivalenteiksi muutettuna 283 kt. Tästä tieliikenne aiheutti 30 % ollen suurin yksittäinen päästöjen aiheuttaja. Kotka laatii vuoden 2019 aikana ilmasto- ja energiaohjelman, jossa esitetään toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi.

Suomen ympäristökeskuksen laatimassa esimerkkilaskelmassa tavoite on saavutettavissa laajalla keinovalikoimalla, josta liikenteeseen vaikuttaisivat mm.:

- Polttoaineiden uusiutuvien komponenttien osuuden kasvu
- Sähkö- ja kaasuautojen osuuden kasvu
- Ajoneuvojen energiatehokkuuden paraneminen

Lisäksi Tampereen teknillisen yliopiston laskelmien perusteella tarvitaan huomattava keskikulutuksen aleneminen, liikennesuoritteiden kasvun taittuminen, kestävien kulkutapojen osuuden merkittävä nousu sekä yhdyskuntarakenteen tiivistyminen.

Näistä toimenpiteistä suurin osa on valtion toimivallan alla eikä yksittäisillä kunnilla ole niihin paljon vaikutusmahdollisuuksia. Kestävään liikkumiseen ja yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen kunnat kuitenkin voivat panostaa.

