

Kouvolan kaupungin kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma

2021-2030



Sisällysluettelo

1	Edistäminen hyödyttää laajalti.....	2
1.1	Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma	4
1.2	Yhteiset tavoitteet	5
2	Liikenteen nykytila Kouvolassa	6
2.1	Kulikutapaosuus	6
2.2	Etäisyyden vaikutus kulutapaan	6
2.3	Matkatyypit	7
2.4	Kulutavan käytön yleisyys	8
2.5	Kulutavan valinta.....	9
2.6	Tyytyväisyys liikenneolosuhteisiin	9
2.7	Liikenneturvallisuus	10
3	Tavoiteverkko	12
4	Toimia vuosille 2021-2030	15
4.1	Hallinto	16
4.2	Yhdyskuntarakenne	17
4.3	Infrastruktuuri.....	18
4.4	Kunnossapito.....	20
4.5	Liikkumisen ohjaus ja viestintä.....	21

Esipuhe

Kouvolan kaupungin tavoitteena on elinvoiman ja hyvinvoinnin kasvu. Näitä tavoitteita edistää se, että kaupungista tehdään kävelylle- ja pyöräilylle suotuisampi paikka ja mahdollistetaan se, että entistä useamman on mahdollista liikkua matkojaan kävellen sekä pyörällä. Kestävässä ja hyvinvointiin tähtäävässä yhdyskunnassa kävely ja pyöräily ovat liikkumisen perusmuotoja, joiden edistämisen tarpeellisuutta voidaan perustella lukuisin keinoin niin liikenneturvallisuuden, terveyden, ympäristön, elinympäristön laadun, kustannusten, liikenteen toimivuuden kuin liikkumismahdollisuuksien tasapuolisuuden kautta. Lapsille, nuorille ja työikäisille kävely tai pyöräily työ- ja koulumatkoilla on luonteva tapa lisätä päivittäistä liikkumista. Ikäihmisille kävely ja pyöräily toimivat terveyden ylläpitäjinä, mutta monesti ne ovat myös ainoa vaihtoehto päivittäiseen liikkumiseen. Edistämällä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia tuetaan myös joukkoliikenteen kehitystä ja mahdollistetaan entistä sujuvampia matkaketjuja.

Kouvolassa on tehty paljon erilaista työtä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi, kuten järjestetty fillariaamupaloja, tiedotettu kävelyn ja pyöräilyn eduista sekä oltu tukemassa paikallista yrittäjyyttä kaupunkipyörähankkeen aloittajana. Vaikka paljon on tehty, ei aiemmin ole kuitenkaan laadittu laajamittaista kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmaa. Kävelyn ja pyöräilyn viime vuosien esiinmarssi ympäri maailmaa ja myös Suomessa onkin asettanut Kouvolalle kysymyksen; miksemme mekin ole laajemmin mukana tässä? Onhan edut todettu merkittäviksi valtioidenkin tasolla. Jotta pääsemme kehityksen mukaan, on tehtävä määrätietoista työtä ja uhrattava ajatuksia sekä resursseja asialle. Tätä työtä tukemaan olemme luoneet kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman. Edistämissuunnitelmassa asetetaan tavoitteet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi vuoteen 2030 mennessä. Päättävänä on, että kävelyllä, pyöräilyllä ja joukkoliikenteellä on keskeinen rooli kaupungissa liikkumisessa ja autottomuudesta saadaan entistä realistisempi vaihtoehto monille talouksille. Tätä tavoittellessa täytyy muistaa, että kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen ei ole vain tiheimpien taajamien kysymys. Työtä tulee tehdä koko kaupungin alueella yhteistyössä asukkaiden ja kolmannen sektorin toimijoiden kanssa.

Tätä suunnitelmaa varten on tehty runsaasti pohjatyötä, jossa mm. kaupunkilaisilta on kyselty heidän liikkumistottumuksiaan ja eri sidosryhmien kanssa on oltu vuorovaikutuksessa. Lisäksi yhteistyötä ja malleja on haettu muista kaupungeista, joissa työtä on jo tehty ansiokkaasti. Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelmaan on poimittu kehittämisteemoja, jotka Kouvolan osalta on koettu keskeisimmiksi ja vaikuttavimmiksi sekä asetettu tavoitteita näiden osalta. Edistämissuunnitelma on kiteytetty tähän raporttiin, jonka pohjalta toimenpiteitä lähdetään toteuttamaan.

Kouvolassa 2021

1 Edistäminen hyödyttää laajalti

Liikenne- ja viestintäministeriö on vuonna 2018 julkaissut valtakunnallisen kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelma on ensimmäinen Suomessa valtioneuvoston tasolla hyväksytty ohjelma aktiivisten liikennemuotojen lisäämiseksi. Siinä on 31 toimenpidettä, joista osalle on määritetty rahoitus ja rahoitustarpeet. Edistämishojelman mukaan kansantalouden näkökulmasta tavoitteena on ns. plussavisio: liikenteen päästöjen, liikennekuolemien ja liikenneonnettomuuksien vähentämisellä yhdessä kansanterveyden parantumisen kanssa haetaan yhteiskunnalle miljardien eurojen säästöjä. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on osa tätä tavoitetta. Kävely ja pyöräily ovat sekä yksilön että yhteiskunnan näkökulmasta suotuisia liikennemuotoja. Henkilöautoliikenteen korvaaminen kävelyllä ja pyöräilyllä vähentää paitsi liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, myös ilmanlaadun kannalta haitallisia päästöjä ja melua sekä lisää ympäristön viihtyisyyttä ja liikenteen turvallisuutta. Kuten kaikkiin liikenteen palveluihin, myös kävelyyn ja pyöräilyyn liittyy monenlaisia liiketoimintamahdollisuuksia, jotka voivat vaikuttaa niin kaupungin kuin kansainvälisellä tasollakin. Kävelyn ja pyöräilyn lisäämistä tukevat toimenpiteet ovat myös osoittautuneet kustannustehokkaiksi keinoiksi lisätä terveyden ja fyysisen toimintakyvyn kannalta välttämätöntä fyysistä aktiivisuutta. Fyysisen aktiivisuuden puute lisää tunnetusti kroonisia sairauksia ja vähentää väestön terveiden elinvuosien määrää ja aiheuttaa inhimillistä haittaa. Valtakunnallisesti on laskettu, että sekä kävelyn, että pyöräilyn lisäämisellä Suomessa voidaan saavuttaa miljardien eurojen arvosta terveyshyötyjä. Liikunnan puute näkyy miljardiluokan suorina, että epäsuorina kansantaloudellisina kustannuksina, kuten sairaanhoitomenoina, tuottavuuden laskuna, työkyvyttömyytenä sekä jopa ennenaikaisina kuolemantapauksina.

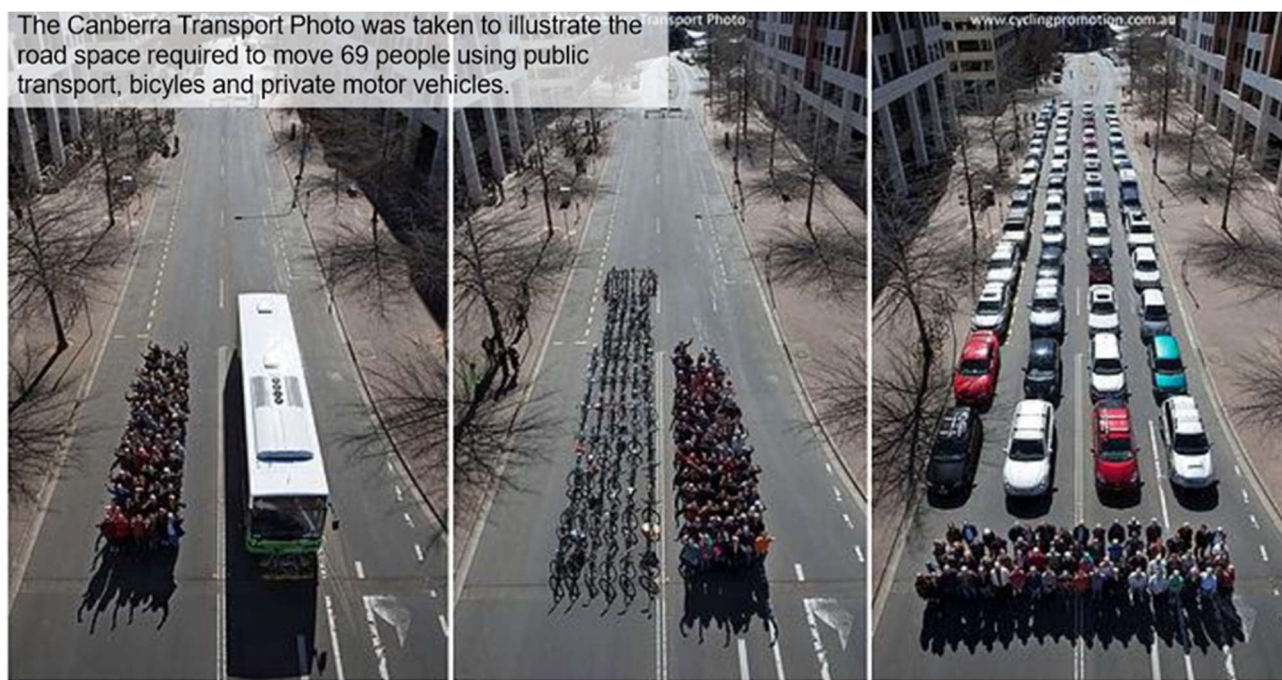


Lisäksi lisääntyvä autoliikenne luo myös turvattomuutta. Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa tehokkaimmin vähentämällä autoliikennettä eli lisäämällä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta. Kävely- ja pyöräiliikenteen turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä ovat infrastruktuurin laatu, maankäyttö ja liikenneverkko, autoliikenteen määrä ja nopeudet, autoilijoiden tietoisuus kävelijöistä ja pyöräilijöistä sekä tienkäyttäjien liikennekäyttäytyminen ja turvallisuutta edistävä valistus. Kävely- ja etenkin pyöräiliikenteen määrän kasvuun ja turvallisuuden parantamiseen vaikuttavat osatekijät ovat

pääasiassa samat, eli tekijöiden toteutuessa kävely- sekä pyöräliikenteen määrän kasvu tukee liikenteen turvallisuutta.

Vuonna 2017 laaditun Kouvolan liikenneturvallisuussuunnitelman mukaan Kouvolan alueella tapahtuneista liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksista noin 60 % tapahtuu taajama-alueilla. Taajamien ulkopuolisella maantieverkolla tapahtuu noin 40 % onnettomuuksista (valta- ja kantateillä 17 %). Taajamien ulkopuolella korostuvat yksittäisonnettomuudet. Kouvolan liikenneonnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista jopa 51 % on ollut liikenteessä henkilöautolla, kuljettajana tai matkustajana. Mopoilijat ja moottoripyöräilijät muodostavat uhreista 23 % ja jalankulkijat ja pyöräilijät 18 %. Kouvolan liikenneonnettomuuksista aiheutuu vuosittain noin 38 miljoonan euron laskennalliset kustannukset, josta kaupungin osuus on noin 8 miljoonaa euroa. Kustannuksia aiheutuu vuosittain myös liikenneturvallisuustoimenpiteistä, joilla pyritään rauhoittamaan autoliikennettä.

Kävelyn ja pyöräilyn tukeminen on myös tilankäyttöratkaisu. Perinteiset henkilöautoliikennettä tukevat ratkaisut vaativat usein runsaasti tilaa, eivätkä ratkaisut aina esteettisesti sovi kaupunkiympäristöön. Henkilöautoilla matkustetaan usein myös yksin tai muuten vajaalla autolla. Tällöin hyötysuhde tilantarpeeseen nähden laskee roimasti. Tilanne paranee tarkastellessa joukkoliikenteen kulkuneuvoja, joissa ajoneuvon sisällä kulkee usein runsaasti liikkujia. Joukkoliikenteen ajoneuvotkin vaativat kuitenkin tilaa, jotta niillä voidaan tehokkaasti operoida. Erityisen tehokkaita tilantarpeen kannalta ovat kuitenkin kävely ja pyöräily. Suosimalla kävelyä ja pyöräilyä saadaan uudenlaisia mahdollisuuksia kaupungin tilanjakoon. Parhaimmillaan ennen autoille varatusta tilasta saadaan kaupunkielämää virkistävää tilankäyttöä. Kuvassa 1 on havainnollistettu eri kulkumuotojen tilantarpeita.

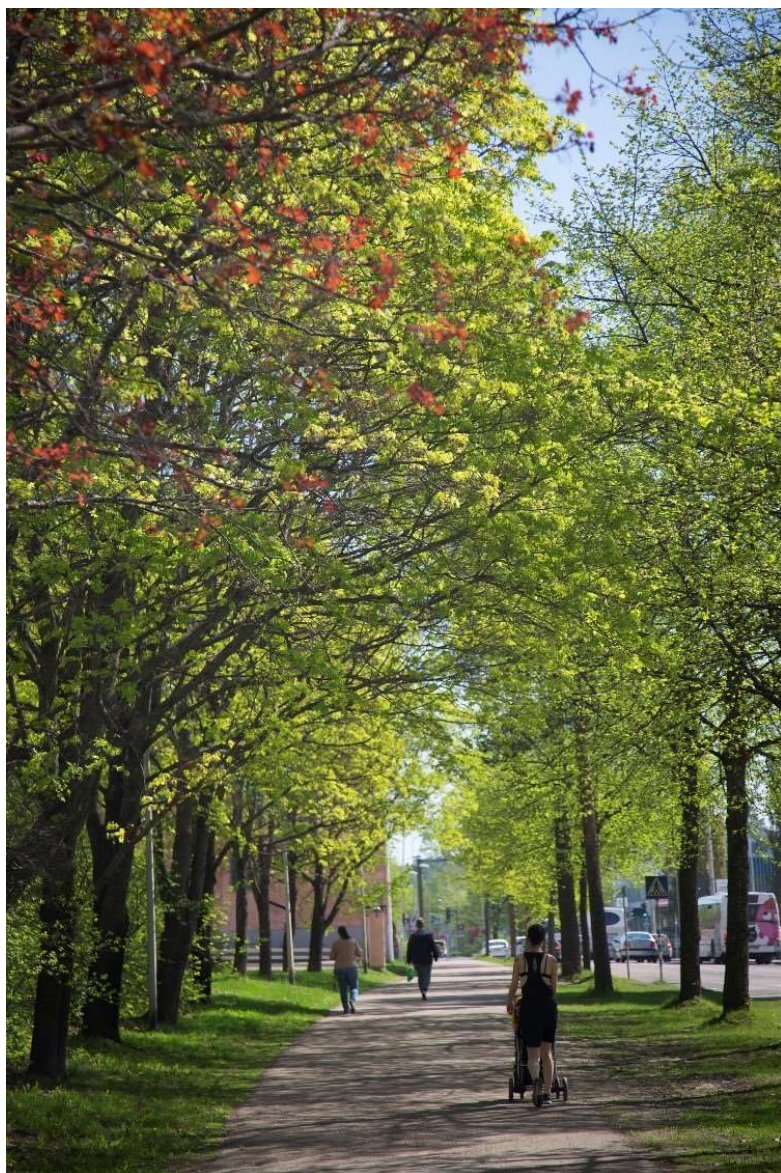


Kuva 1 havainnollistaa eri kulkumuotojen välisen tilantarpeen (<https://www.cyclingpromotion.org/canberra-transport-photo>)

1.1 Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma

Suomessa on laajalti sitouduttu kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Kaikilla merkittävimmillä pyöräilykaupungeilla on takanaan lähtökohtaisesti pyöräilyä ja kävelyä suosiva poliittinen tahto ja sitoumus. Tahto muodostuu sitoutuneista ja innostuneista asiantuntijoista ja päättäjistä sekä hallintokuntien välisestä yhteistyöstä. Tätä täydentää kuntalaisten positiivinen suhtautuminen kävelyn ja pyöräilyyn. Näiden lisäksi tarvitaan taloudellinen mahdollistaja edistämiseksi. Monissa kaupungeissa eri osapuolet yhdistävä tekijä on yhteinen kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma, jonka kautta asioita viedään suunnitelmallisesti eteenpäin. Ratkaisu on huomattu hyväksi ja tämän pohjalta on todettu, että myös Kouvolassa pitää olla kokonaisvaltainen kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma. Suunnitelman avulla edistetään kaupungin ja valtion asettamia tavoitteita. Omalta osaltaan tätä tavoitetta tukevat myös kaupungin Hyvinvoinnin kasvu –ohjelma 2020-2023 sekä vuonna 2019 laaditut Kouvolan joukkoliikenteen kehittämissuunnitelma 2020-2025 ja Kouvolan ympäristöohjelma 2030.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman on tarkoitus olla strateginen asiakirja, joka ohjaa eri toimijoiden yksityiskohtaisempaa toimintaa. Suunnitelmassa esitetään toimenpiteitä, joiden avulla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita pyritään parantamaan sekä näiden osuutta liikenteestä nostamaan.



1.2 Yhteiset tavoitteet

Valtakunnallisella tasolla liikenne- ja viestintäministeriö asetti vuonna 2018 tavoitteeksi, että kävely- ja pyörämatkojen määrää lisätään 30 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Odotuksissa on, että vähintään puolet uusista kävely- ja pyöräilymatkoista tulisi siirtymänä henkilöautomatkoista. Tämä merkitsee, että vuonna 2030 kävely- ja pyöräilymatkoja tehdään vähintään noin 450 miljoonaa enemmän kuin vuonna 2018. Kouvolan kaupunki tavoittelee kaupunkistrategiansa mukaisesti hyvinvoinnin kasvua, johon kuuluvat mm. hiilineutraalisuus, kestävien elintapojen lisääminen, hyvinvoinnin lisääminen ja turvallinen asuinympäristö. Tämän lisäksi Kouvola on liittynyt hiilineutraalien kuntien foorumiin (HINKU), jossa tavoitteena on kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Kouvolan ympäristöohjelmassa tavoitteeksi nostetaan, että joukko- ja kevyen liikenteen osuus suhteessa henkilöautoiluun on noussut merkittävästi vuoteen 2030 mennessä. Kymenlaakson maakuntaohjelman tavoitteena puolestaan on, että koko Kymenlaakso on hiilineutraali vuoteen 2040 mennessä ja Kymenlaakson maakunta kuuluukin Hinku-maakuntiin. Sekä valtion, maakunnan että Kouvolan kaupungin tavoitteet tukevat näin ajatusmaailmaltaan toisiaan.

Kouvolan kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman tarkoitus on tukea edellä mainittuja tavoitteita. Lisäksi edistämissuunnitelmassa keskeisiksi tavoitteiksi nostetaan seuraavat asiat:

- Kävelyllä ja pyöräilyllä on keskeinen rooli kaupungissa liikkumisessa ja autottomuudesta saadaan entistä realistisempi vaihtoehto monille talouksille.
- Kävelylle ja pyöräilylle saadaan oma, poliittisesti tunnustettu ja arvostettu asemansa liikennejärjestelmässä muiden kulkutapojen joukossa.
- Kävelyä ja pyöräilyä saadaan nostettua nykyistä enemmän esille kuntalaisten keskuudessa sekä tuodaan esille kävelyn ja pyöräilyn mukanaan tuomia mahdollisuuksia sekä hyötyjä.
- Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksia saadaan nostettua henkilöautoliikenteeseen verrattuna.



2 Liikenteen nykytila Kouvolassa

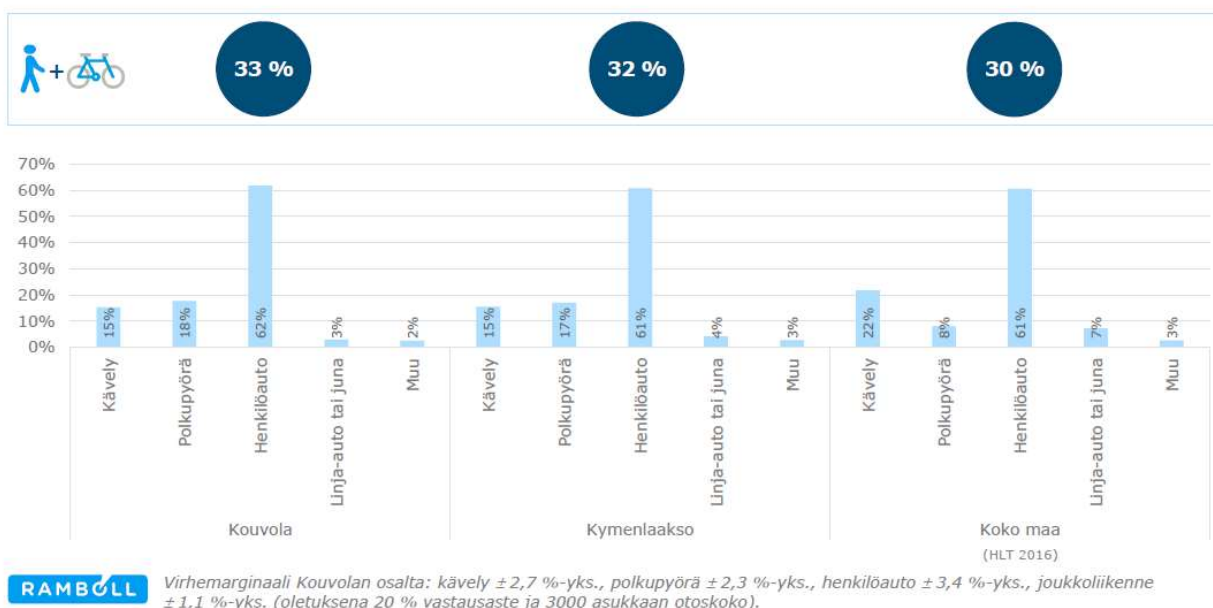
Jotta voidaan kehittää tulevaisuuden ratkaisuja, on ymmärrettävä ensin nykytilaa. Kouvola on tavanomainen suomalainen kaupunki. Tiheimmin asutut alueet keskittyvät muutamiin taajamiin ja maaseutua löytyy runsaasti. Yhdyskuntarakenne on hajanainen, jolloin joukkoliikenteen järjestäminen kustannustehokkaasti on haasteellista. Monilta osin liikenneympäristö on infraratkaisuiltaan sekä väylien reitityksiltä henkilöauto keskeinen.

Kouvolassa toteutettiin kevennetty kulkutapakysely vuonna 2018. Tämä tarjosi paljon hyvää tietoa liikkumisesta Kouvolassa. Tämän lisäksi Kymenlaakson alueella toteutettiin seudullinen kevennetty liikkumistutkimus vuonna 2019. Vaikka kyselyn ja tutkimuksen asettelut eroavatkin toisistaan, niin tulokset ovat linjassa keskenään ja ne täydentävät hyvin toisiaan. Niiden perusteella saatiin luotua kuva liikenteen nykytilasta Kouvolassa sekä kartoitettua, minkälaisia toimenpiteitä tarvitaan. Nämä tiedot luovat myös vertailupohjan tulevien toimenpiteiden vaikutuksien arvioinnille.

2.1 Kulkutapaosuus

Seudullisen liikennetutkimuksen mukaan kävelyn ja pyöräilyn osuus matkoista Kouvolassa on 33 %, kun koko maan keskiarvo on 30 %. Polkupyöräilyn osuus itsessään on peräti 10% korkeampi Kouvolassa kuin koko maan keskiarvo. Näin ollen voidaan ajatella, että lähtötaso Kouvolassa on hyvä. Henkilöauton kulkutapaosuus on 62 %, mikä on lähes sama kuin keskiarvo koko maassa (61 %). Kulkutapajakauma pääasiallisen kulkutavan mukaan on esitetty kuvassa 2.

KULKUTAPAJAKAUMA PÄÄASIALLISEN KULKUTAVAN MUKAAN



Kuva 2 Kulkutapajakauma Kouvolassa (Ramboll 2019)

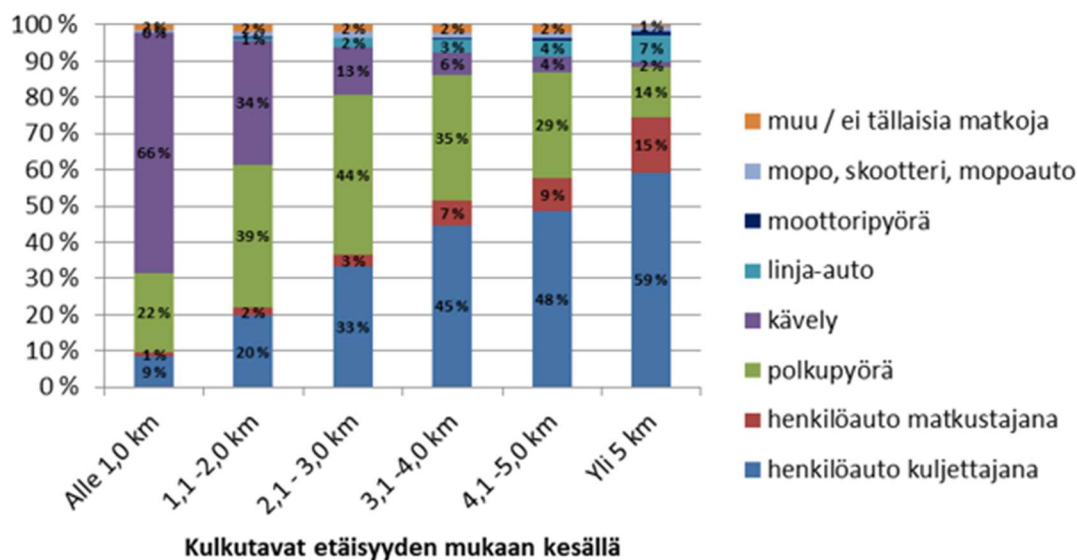
2.2 Etäisyyden vaikutus kulkutapaan

Tehtyjen selvitysten mukaan kesäkaudella kävely on suosituin kulkutapa alle kahden kilometrin matkoilla. Pyöräily on suosituinta sen sijaan 2-3 kilometrin matkoilla. Henkilöauton käyttöosuus kasvaa tasaisesti kulkumatkan pidetessä. Henkilöauto hallitsee liikkumista lähes kaikilla yli kolmen kilometrin matkoilla vuodenajasta riippumatta. Kouvolan hajanainen yhdyskuntarakenne aiheuttaa sen, että työ- ja harrastusmatkat ovat usein pidempiä kuin kolme kilometriä, jolloin kävelyn ja

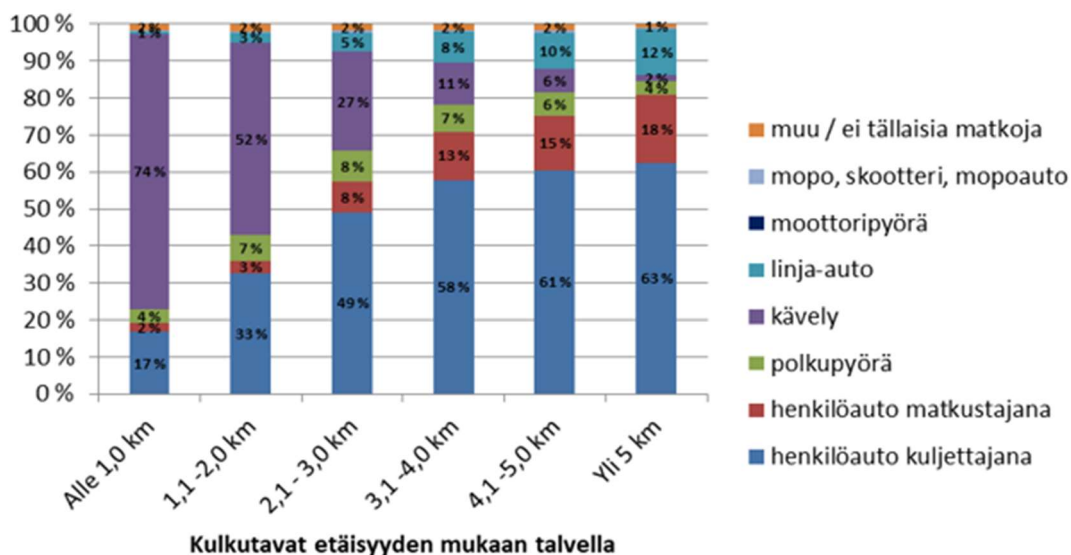
pyöräilyn houkuttelevuus laskee merkittävästi. Vuodenaikojen vaihtelulla on isoja vaikutuksia kulkutapoihin. Kesäkaudella kävelyn ja pyöräilyn osuudet ovat huomattavia etenkin alle kolmen kilometrin matkoilla (kuva 3). Talvikaudelle tultaessa pyöräilyn osuus laskee kaikilla matkapituuksilla (kuva 4). Sen sijaan kävelyn ja linja-auton osuudet lisääntyvät talvikaudella, mikä on osittain johdannaista pyöräilyn osuuksien laskusta.

2.3 Matkatyypit

Myös matkatyypeittäin tarkasteltuna henkilöauton käyttö on lähes poikkeuksetta suosituinta. Kesäkaudella tapahtuvissa matkoissa pyöräilyn osuus eri matkoilla on kuitenkin huomattava. Työ- ja vapaa-ajanmatkojen osalta pyöräilyn osuus pääsee lähelle 20 %. Ostosmatkoissa kävelyn ja pyöräilyn yhteisosuus on kesäkaudella peräti 27 %. Kesällä pyörällä suoritetaan 18% ja kävellen 6% työmatkoista. Talvella pyöräilyn osuus työmatkoista laskee ja on 7%, kun taas kävelyn osuus nousee ja on noin 8%. Linja-auton käyttö pysyy kaikilla mittareilla suhteellisen alhaisella tasolla. Linja-auton kulkutapaosuuden trendi on kuitenkin pyöräilyn vastainen ja talvella linja-autolla suoritettujen matkojen osuudet nousevat hiukan. Tilastoitujen moottoripyörä ja mopomatkojen määrät jäävät alhaisiksi kaikilla mittareilla.



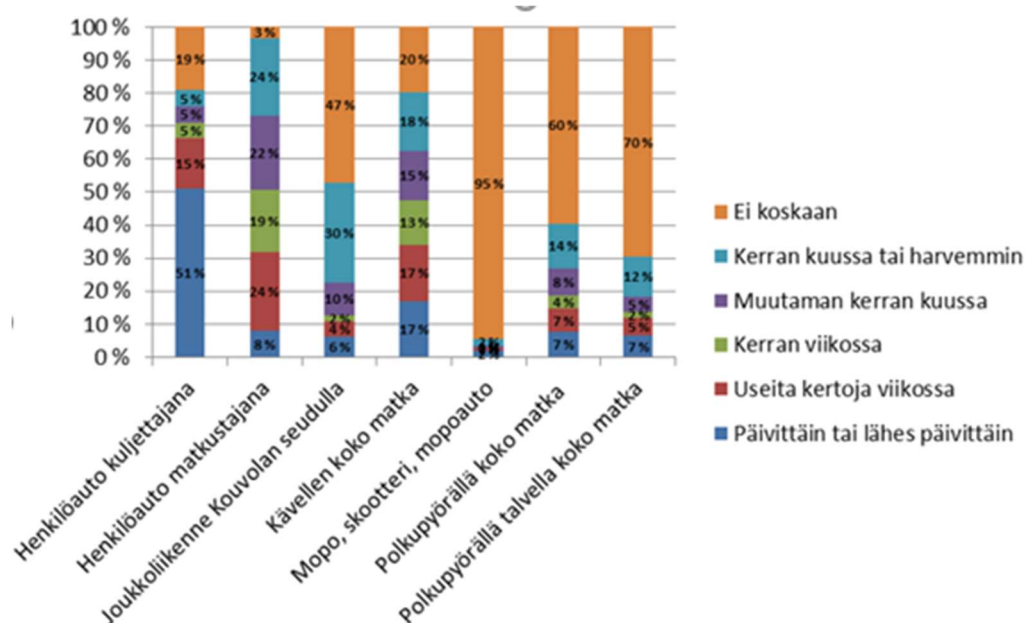
Kuva 3 Kulkutapojen jakautuminen etäisyyksien mukaan kesällä



Kuva 4 Kulkeutajien jakautuminen etäisyyksien mukaan talvella

2.4 Kulkeutajan käytön yleisyys

Päivittäin tai lähes päivittäin käytettävänä kulkumuotona autoilu on jälleen hallitseva. Kävely on toiseksi suosituin kulkumuoto päivittäin tai lähes päivittäin suoritettuna. Yleisyydessä pyöräily jää kävelystä ja henkilöautoilusta taakse. Toisin kuin muilla mittareilla, tässä kesä- ja talvikauden välillä ei näy merkittävää eroa pyöräilyn osalta. Voidaan tehdä johtopäätös, että päivittäin tai lähes päivittäin pyöräilevät tekevät sen vuoden ajasta riippumatta. Harvemmin pyöräilevät sen sijaan vaihtavat talvikaudella herkemmin muihin kulkumuotoihin. Kulkumuotojen käytön yleisyys on esitetty kuvassa 5.

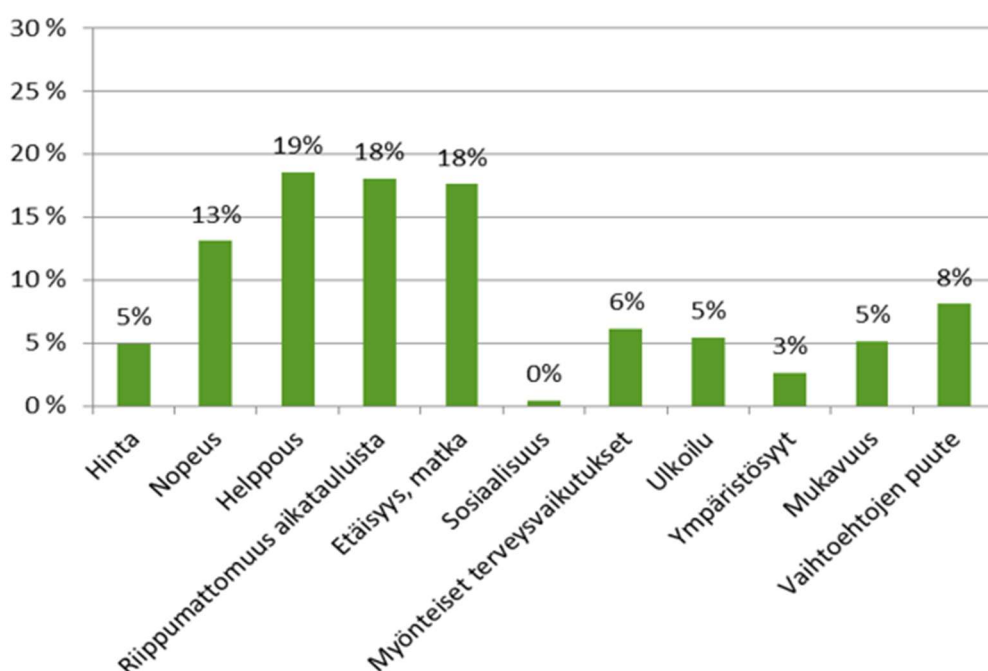


Kuva 5 Kulkumuotojen käytön yleisyys

Liikkujan ikää tarkastellessa päivittäin tai lähes päivittäin henkilöautoa eniten kuljettavat 25–34 vuotiaat, kun taas innokkaimmat kävelijät löytyivät ikäryhmästä 65–74 vuotiaat. Pyöräilyä sen sijaan esiintyy eniten ikäryhmässä 35–44 vuotiaat.

2.5 Kulkutavan valinta

Vuoden 2018 kyselyssä etsittiin syitä kulkutavan valinnoille. Kyselyn perusteella kulkutapojen valintaan vaikuttavat eniten helppouden tunne, riippumattomuus aikatauluista sekä etäisyydet. Nämä edustavat myös autoilevan ryhmän yleisimpiä syitä valintaansa. Tarkasteltaessa syitä eri kulkumuotojen käyttäjien välillä, esiintyy niissä merkittäviä eroja (kuva 6). Kävelijät kokevat, että valintaan vaikuttavat eniten ulkoilu, myönteiset terveystvaikutukset sekä etäisyydet. Pyöräilijöillä valintaan vaikuttavat eniten myönteiset terveystvaikutukset, helppous sekä riippumattomuus aikatauluista. Linja-auto valitaan usein hinnan, helppouden ja etäisyyden perusteella. Sukupuolien välillä tarkasteluissa ei esiintynyt merkittäviä eroja. Ikäryhmistä poikkeamaa löytyy eniten alle 17-vuotiailla sekä yli 74-vuotiailla. Tätä selittää se, että kummassakin ikäryhmässä omatoiminen liikkuminen voi olla yleisesti rajoittuneempaa kuin muissa ikäryhmissä. Huomionarvoista on, että sosiaalisuuden ei koettu olevan merkittävää kulkutapaa valitessa. Nykytrendit kun tuntuvat painottavan nimenomaan sosiaalisuutta liikkumisessa esimerkiksi kimpakyytien muodossa.



Kuva 6 Kulkumuotojen valintaan vaikuttavat tekijät

Kokonaisuutena liikkumisessa korostuu helppouden ja sujuvuuden tavoittelu. Erityisen tärkeänä pidettiin arkipäiväisten matkojen sujuvuutta, sillä suuri osa liikkumisestamme on arkiliikunnasta esimerkiksi kodin ja työ- tai koulupaikan välillä. Vapaa-ajan liikkumisen kehittäminen koettiin hyvänä asiana, mutta pääpainon halutaan olevan arkiliikunnan helpottamisessa. Tätä toi esille myös se, että väylien sujuvuus nostettiin viihtyisyyden edelle. Esille nousi myös turvallisuuden tavoittelu. Niin ympäristöön liittyvä kuin sosiaalinenkin turvallisuuden tunne voi vaikuttaa suuresti liikkumiseen ja liikkujan valintoihin.

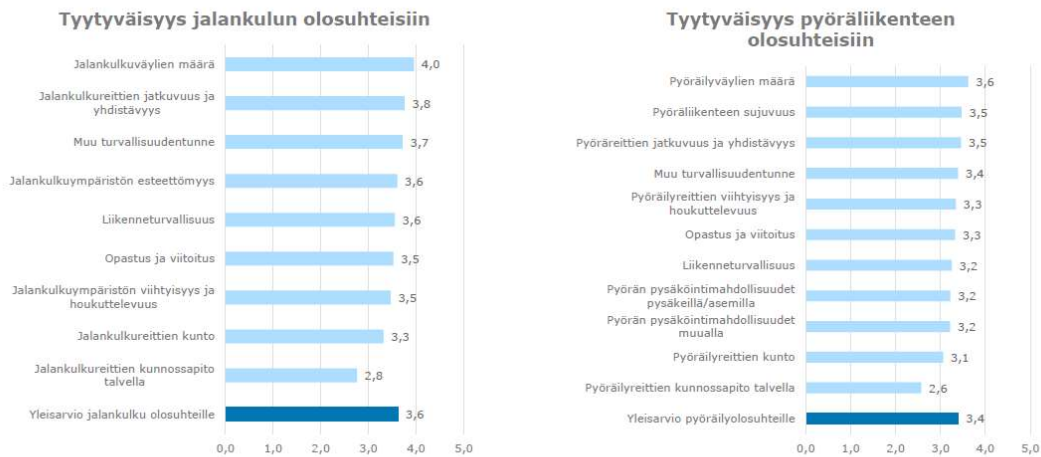
Arvomaailman vaikutus liikkumiseen jakautui sen sijaan kahtiajakoisesti. Yli puolet vastaajista kokivat, etteivät arvot, kuten ympäristötietoisuus, merkittävästi vaikuta kulkutapavalintoihin. Vajaa puolet koki, että arvoilla voi olla hiukan vaikutusta, mutta vain harva koki arvoilla olevan runsaasti vaikutusta. Kokonaisuutena kuitenkin koetaan, että potentiaalia kulkutapojen vaihdoksille on, jos asioita saadaan kehitettyä ja ongelmakohtia korjattua.

2.6 Tyytyväisyys liikenneolosuhteisiin

Vuoden 2019 seudullisessa tutkimuksessa tiedusteltiin käyttäjien tyytyväisyyttä liikenneolosuhteisiin (kuva 7) ja niiden kehittämisen koettua tärkeyttä (kuva 8). Jalankulun tyytyväisyyden keskiarvoksi tuli

3,6 (/5) ja pyöräilyn 3,4. Sekä jalankulun, että pyöräilyn osalta tyytyväisimpiä ollaan väylien määrään. Vähiten tyytyväisiä sekä jalankulun että pyöräilyn osalta ollaan talvikunnossapitoon ja reittien yleiseen kuntoon. Tulosten perusteella etenkin talvikunnossapitoa tulee miettiä kohtaamaan paremmin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden tarpeita.

TYTYTVÄISYYS LIIKENNEOLOSUHTEISIIN 3/4

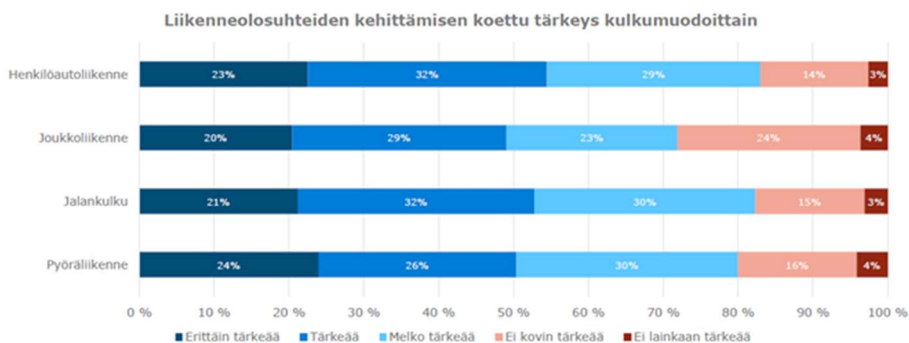


RAMBOLL Tyytyväisyyttä mitattiin asteikolla: 1 = erittäin tyytymätön ... 5 = erittäin tyytyväinen (kuivissa esitetty keskiarvo)

Kuva 7 Tyytyväisyys liikenneolosuhteisiin (Ramboll 2019)

Liikenneolosuhteiden kehittämisen kannalta tärkeimpänä koetaan henkilöautoliikenteen (tärkeää tai erittäin tärkeää 55 %) sekä jalankulun (tärkeää tai erittäin tärkeää 53 %) olosuhteiden parantaminen. Pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteiden kehittämistä pitää tärkeänä tai erittäin tärkeänä noin puolet asukkaista (50 % ja 49 %). Erot ovat kuitenkin hyvin pieniä ja ei voida sanoa, että mikään kulkumuoto koettaisiin erityisen tärkeänä muihin verrattuna.

LIIKENNEOLOSUHTEIDEN KEHITTÄMISEN TÄRKEYS



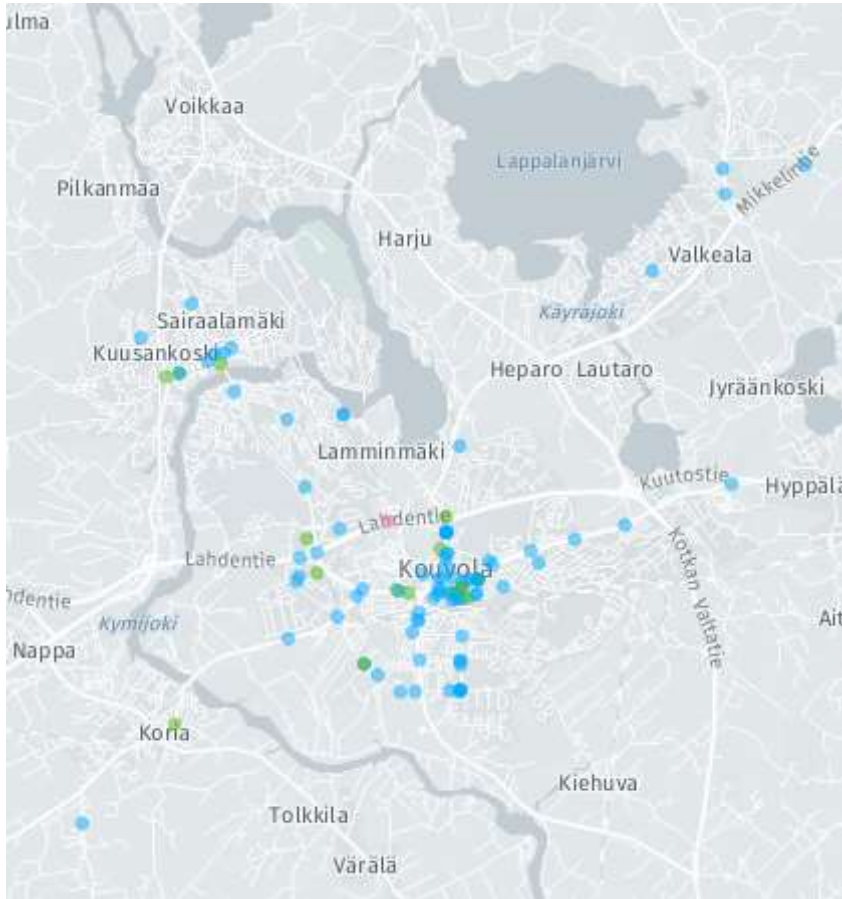
RAMBOLL

Kuva 8 Liikenneolosuhteiden kehittämisen tärkeys (Ramboll 2019)

2.7 Liikenneturvallisuus

Kouvolaan liikenneturvallisuuksuunnitelman (2017) mukaan Kouvolaan alueella tapahtuneista liikenteen henkilövahinko-onnettomuuksista taajama-alueilla tapahtuu noin 60 %. Merkittävin osa näistä

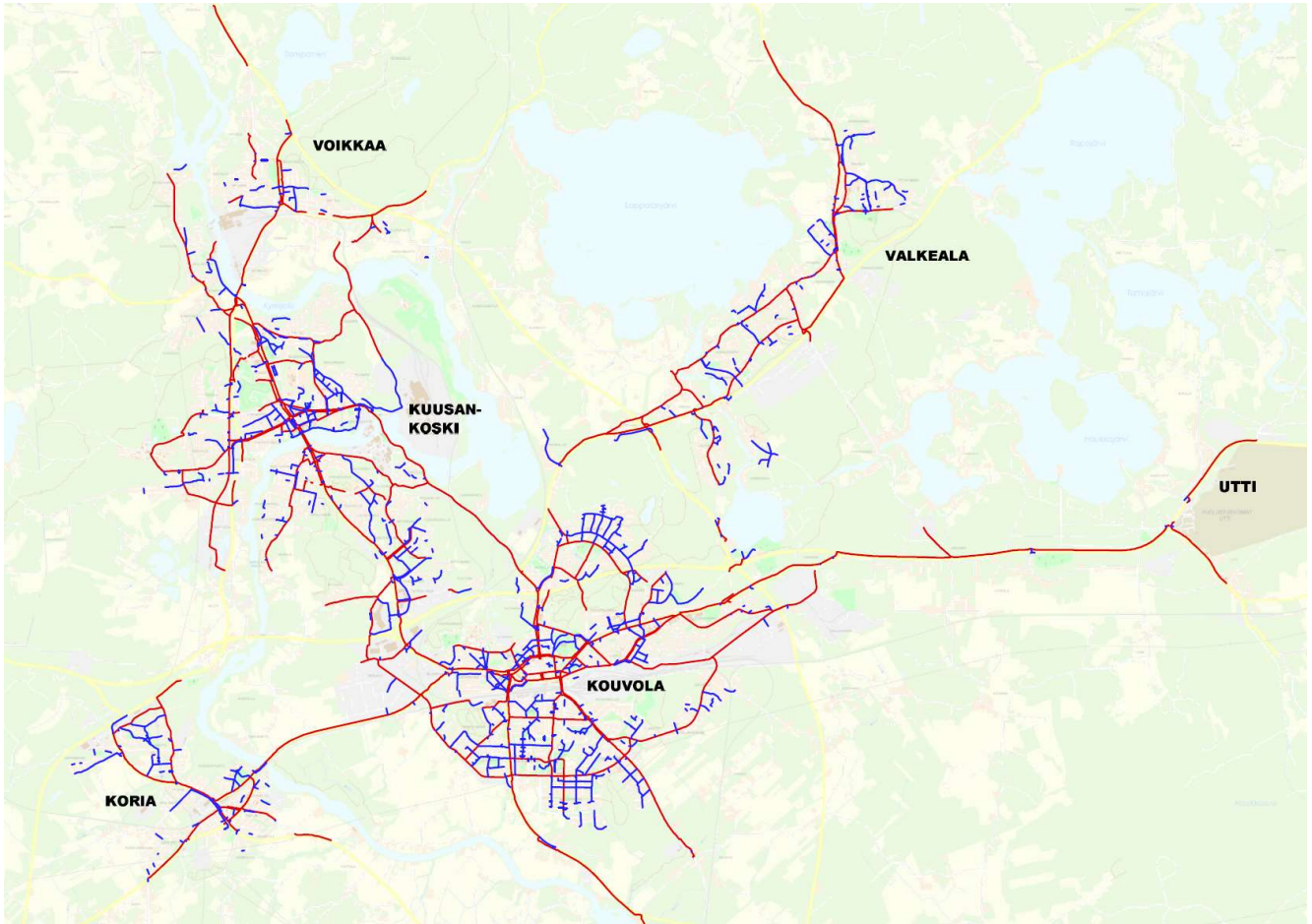
tapahuu keskeisellä kaupunkialueella (kuva 9). Taajama-alueiden onnettomuuksista noin 60 % on jalankulkija-, pyöräilijä- ja mopo-onnettomuuksia. Kouvolaan liikenneonnettomuuksissa kuolleista ja loukkaantuneista jopa 51 % on ollut liikenteessä henkilöautolla, kuljettajana tai matkustajana. Mopoilijat ja moottoripyöräilijät muodostavat uhreista 23 % ja jalankulkijat ja pyöräilijät 18 %. Nuorten liikenneturvallisuustilanne ikäryhmän kokoon suhteutettuna on Kouvolaan alueella erittäin heikko. 15–24-vuotiaiden osuus henkilövahingoista on 35 %, vaikka ikäryhmän osuus väestöstä on vain 11 %.



Kuva 9 Kävely- ja pyöräilyonnettomuudet keskeisellä kaupunkialueella alueella vuosina 2015 -2019

3 Tavoiteverkko

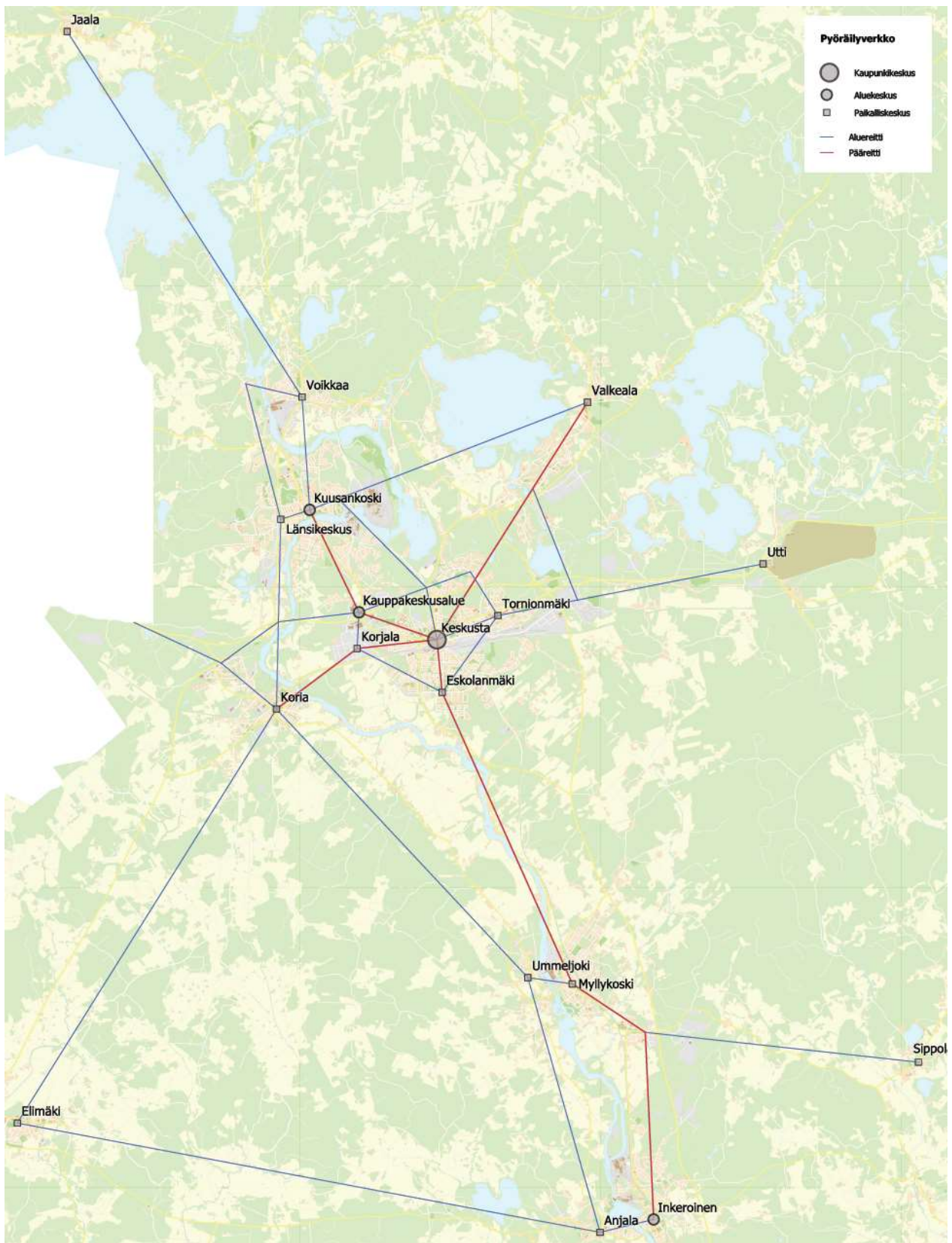
Kouvolassa on laaja kävely- ja pyöräilynverkosto. Verkosto koostuu pääosin kaupungin ja ELY:n hallinnoimista väylistä. Pyöräiteitä on 375 km taajamissa ja niiden välillä. Tiheintä verkosto on Kouvolan ja Kuusankosken taajamien alueella, mutta verkosto on kattavaa myös muissa taajamissa. Verkosto koostuu pääosin yhdistetyistä kävely ja pyöräväylistä, jotka ovat kaksisuuntaisia. Jalkakäytäviä löytyy keskeisiltä kaupunkialueilta ja ne palvelevat usein lyhyillä matkoilla. Kuvassa 10 on esitetty keskeisen kaupunkialueen nykyinen pyörätieverkosto.



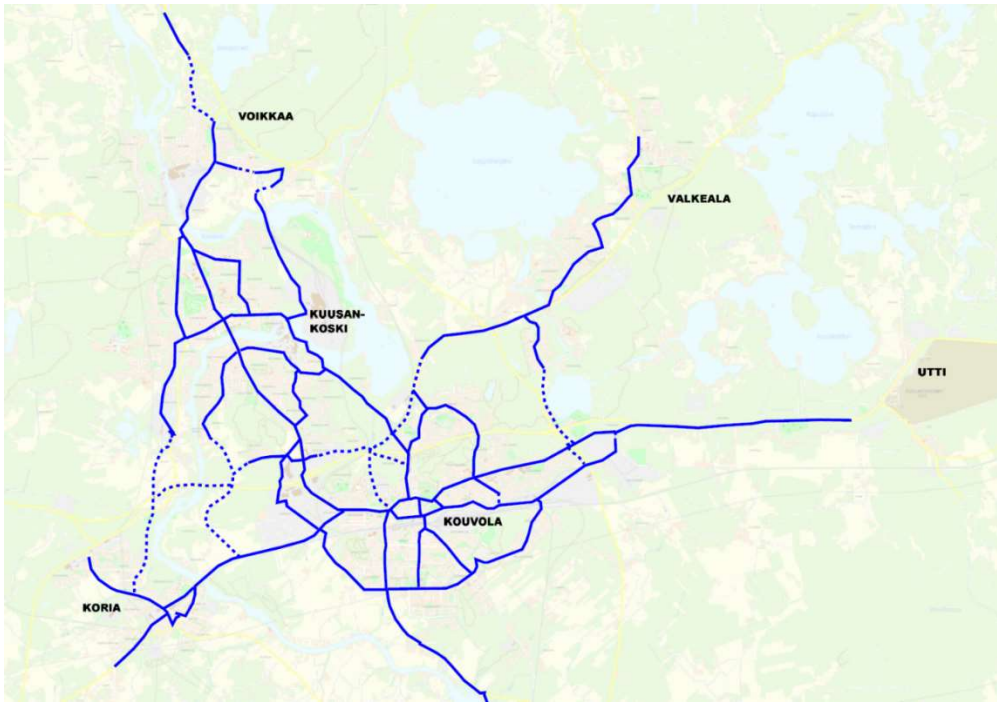
Kuva 10 Kouvolan keskeisen kaupunkialueen nykyinen pyörätieverkosto

Kouvolaan on suunniteltu kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkostoa vuodelle 2030. Tässä yhteydessä tavoiteverkolla tarkoitetaan pääosin pyöräilyn ja tietyin rajauksin myös kävelyn tavoiteverkkoa. Kävelyn tavoitteet rajautuvat usein pienempiin kokonaisuuksiin, jotka pääosin ovat verkostollisesti hyvällä tasolla. Pyöräilyn osalta verkosto hajautuu laajemmille etäisyyksille, joissa myös puutteita ilmenee enemmän. Pyöräilynverkko palvelee myös lähes aina kävelyä. Tavoiteverkon suunnittelu perustuu yleiskaavassa määriteltyihin maankäytön tihentymiin sekä eritasoisia palveluja tarjoavien keskustojen yhteyksiin Kouvolan keskustaan ja toisiinsa. Lisäksi tavoiteverkon suunnittelu perustuu keskustojen väliseen saavutettavuuteen. Edellä olleilla perusteilla Kouvolan tilannetta on tarkasteltu yleisellä tasolla kuvassa 11. Kuvassa 11 esitetään kaaviokuvallisesti merkittävimpiä havaittuja yhteysvälejä. Tämän perusteella on tehty tarkempaa tarkastelua tavoiteverkosta. Kuvissa 12 – 13 on esitetty tavoiteverkon luonnoksia, joissa tarkennetaan reitistöä kaaviokuvasta. Tavoiteverkon on suunniteltu koostuvan pääasiassa kolmesta hierarkkisesta tasosta: Pääreitit, aluereitit ja lähireitit. Luonnoksissa ei oteta kantaa siihen, onko väylä jo olemassa vai ei. Tarkemmin reitit ja niiden

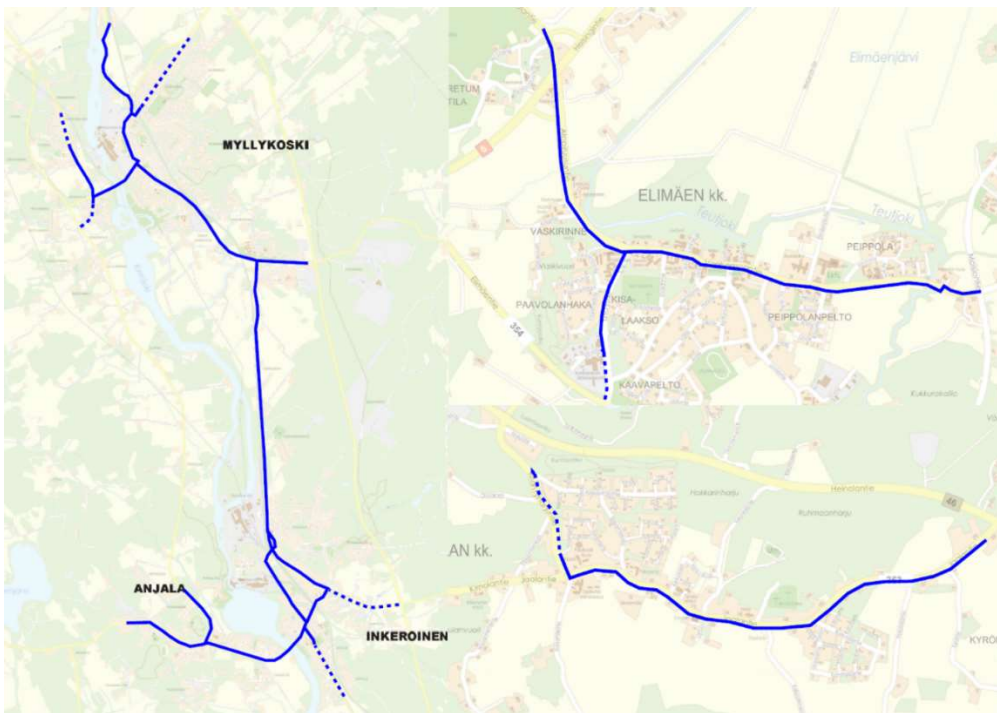
luokittelu tullaan määrittelemään tämän suunnitelman yhtenä toimenpiteenä. Määrittely on tarkoitus toteuttaa vuonna 2021.



Kuva 11 Kaaviokuva Kouvolan tavoiteverkosta



Kuva 12 Kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkosto keskeisellä kaupunkialueella. Katkoviivalla on esitetty nykyisestä verkosta puuttuvat yhteysvälit.



Kuva 13 Kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkosto keskeisen kaupunkialueen ulkopuolisissa taajamissa. Katkoviivalla on esitetty nykyisestä verkosta puuttuvat yhteysvälit.

4 Toimia vuosille 2021-2030

Kävelyn ja pyöräilyn määrätietoista kehittämistä varten on laadittu toimenpidelista vuosille 2021 – 2030. Kaikkien toimien perusteena on kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen sekä kaupunkikohtaisten ja valtakunnallisten tavoitteiden toteuttaminen. Toimenpiteet on järjestelty teemoittain ja tämän lisäksi toimenpiteille on määritelty vastuutaho sekä aikataulu. Monien toimenpiteiden osalta toteutus on jo käynnissä tai suunniteltu käynnistettäväksi. Osa toimenpiteistä vaatii muuta valmistelua tai toisten toimenpiteiden valmistumista, ennen kuin ne voidaan toteuttaa. Toimenpiteitä on tarkasteltu kaupungin eri toimialojen asiantuntijoiden kanssa. Toimenpiteiden joukosta on nostettu esiin kolme kärkitoimenpidettä. Näillä kolmella toimenpiteellä osoitetaan Kouvolan sitoutuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ja mahdollistetaan monien muiden toimenpiteiden eteenpäin vieminen. Kärkitoimenpiteet ovat:

1. Kouvolan poliittiset elimet ja kaupungin johto sitoutuvat kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen

- Poliittisten elimien ja kaupungin johdon sitoutuminen kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on elinehto suunnitelman toteuttamiselle. Sitoutumalla suunnitelmaan osoitetaan kiinnostusta ja näytetään esimerkkiä muille toimijoille sekä kuntalaisille.

2. Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma huomioidaan kaupungin muissa suunnitelmissa ja ohjelmissa

- Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman huomioiminen muissa suunnitelmissa ja ohjelmissa varmistaa yhdenmukaisuuden ja päättäväisen toiminnan kaupungin taholta.

3. Budjetoidaan ilmastobudjettiin, joka perustuu laskelmiin ilmastotoimien kustannuksista ja taloudellisista hyödyistä. Budjetilla edistetään mm. kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteitä

- Ilmastobudjetilla mahdollistetaan rahoituksen tarkempi kohdentuminen. Budjetilla on tarkoitus edistää toimia ilmaston hyväksi, joihin myös kävelyn ja pyöräilyn edistäminen lasketaan. Erillisellä budjetoinnilla toimenpiteiden määrätietoinen edistäminen helpottuu ja toimet saadaan suunnitelmallisemmiksi.

4.1 Hallinto

Hallinnolla eli kaupungin eri johtotasoilla sekä päättäjillä on merkittävä rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Kaupungin eri tahojen ja yhteistyökumppanien tulee sitoutua hankkeeseen, jotta työtä voidaan onnistuneesti viedä eteenpäin. Tämä vaatii niin kannustusta, johtoa kuin esimerkin näyttämistäkin kaupungin eri tahoilta sekä poliittisilta päättäjiltä. Hyvällä hallinnolla prosessit ja henkilöstö saadaan mukaan kehittämään kävelyä ja pyöräilyä yhdessä ja näyttämään esimerkkiä kuntalaisille. Hallinnon roolina on myös valvoa, että edistämistoimet etenevät.

nro	Toimenpiteet hallinto	Vastuutaho	Aikataulu	Kustannus	Mittarit
1.	Kouvolan poliittiset elimet ja kaupungin johto sitoutuvat kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen	Poliittiset elimet Kaupungin johto	2021	Virkatyötä	Kävelyn ja pyöräilyn suunnitelman hyväksyntä Toteutunut/ Ei toteutunut
2.	Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelman toteuttamiseen nimetään työryhmä, johon mukaan huomioidaan myös mm. yksityisen sektorin toimijoita	Konsernipalvelut	2021	Virkatyötä	Työryhmä perustettu Toteutunut/ Ei toteutunut
3.	Kävelyn ja pyöräilyn edistämissuunnitelma huomioidaan kaupungin muissa suunnitelmissa ja ohjelmissa	Työryhmä Suunnitelmien ja ohjelmien laatijat	Jatkuvaa	Virkatyötä	Toteutunut/ Ei toteutunut
4.	Budjetoidaan ilmastobudjettiin, joka perustuu laskelmiin ilmastotoimien kustannuksista ja taloudellisista hyödyistä Budjetilla edistetään mm. kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteitä	Kaikki hallintokunnat	2022-	Lasketaan vuosittain	Toteutunut/ Ei toteutunut Käytön seuranta vuosittain €/vuosi
5.	Tuetaan kaupunkipyöräjärjestelmää taloudellisesti	Konsernipalvelut	2021-	20 000 € / vuosi	Käytetyt € /vuosi

4.2 Yhdyskuntarakenne

Yhdyskuntarakenteella voidaan vaikuttaa suuresti kulkumuotojen valintaan tekemällä esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn olosuhteista houkuttelevammat. Muutokset voivat tapahtua hitaasti, mutta vaikutukset ovat usein merkittäviä. Kävelylle ja pyöräilylle suotuisia olosuhteita edistetään toteuttamalla tiivistä ja sekoittunutta yhdyskuntarakennetta, jossa asuminen, työ- ja opiskelupaikat sekä palvelut sijaitsevat lähellä toisiaan.

nro	Toimenpiteet yhdyskuntarakenne	Vastuutaho	Aikataulu	Kustannus	Mittarit
6.	Laaditaan kävely- ja pyöräilyväylien tavoiteverkosto sekä prioriteettilistaus tärkeimmistä kohteista	Kaupunkisuunnittelu	2021	Virkatyötä	Toteutunut/ Ei toteutunut
7.	Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet selvitetään palvelukokonaisuuksia sijoiteltaessa sekä uuden kaavoituksen yhteydessä Näistä tehdään aina erillinen merkintä suunnittelun yhteydessä	Kaupunkisuunnittelu Rakennusvalvonta	Jatkuvaa	Virkatyötä	Toteutunut/ Ei toteutunut
8.	Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä tarkastellaan tasavertaisesti autoliikenteen yhteyksien kanssa Näistä tehdään aina erillinen merkintä suunnittelun yhteydessä	Kaupunkisuunnittelu Yhdyskuntasuunnittelu	Jatkuvaa	Virkatyötä	Toteutunut/ Ei toteutunut
9.	Määritellään pyöräpysäköintinormit	Kaupunkisuunnittelu	2022	Virkatyötä	Toteutunut/ Ei toteutunut

4.3 Infrastrukturi

Laadukas kävelyn ja pyöräilyn väylästä ei synny autoilun sivutuotteena. Suunnittelun tulee alusta asti tukea kävelyn pyöräilyn tarpeita tasavertaisesti autoilun kanssa sekä tuottaa laadukkaita suunnitteluratkaisuja myös näille kulkutavoille. Kävelystä ja pyöräilystä voi tulla suosittua vain, jos niitä suositaan myös suunnitelmissa, toteutuksessa ja rahoituksessa. Ratkaisuja on tehtävä niin kaduilla kuin toimitiloissakin, jotta vaikutukset saadaan esille.

nro	Toimenpiteet infrastrukturi	Vastuutaho	Aikataulu	Kustannus	Mittarit
10.	Kävelyn ja pyöräilyn väylien laatutasojen määrittely Suunnittelu ja kunnossapito kriteerien määrittely laatutasojen mukaan	Kaupunkisuunnittelu	2022	Virkatyötä	Toteutunut/ Ei toteutunut
11.	Kävelyn ja pyöräilyn viitoituksen uusiminen Kouvolassa	Kaupunkisuunnittelu	2022-2025	50 000 €	Toteutunut/ Ei toteutunut
12.	Pyöräpysäköintisuunnitelman laatiminen ja toteuttaminen	Kaupunkisuunnittelu	2022-2023	75 000 €	Toteutunut/ Ei toteutunut
13.	Joukkoliikenteenpysäkkien pyöräpysäköinnin kehittäminen	Kaupunkisuunnittelu Konsernipalvelut	2021-2022	Kustannukset määräytyvät suunnitelman laajuuden mukaan	Toteutunut/ Ei toteutunut
14.	Nopeusrajoitusjärjestelmän tarkistaminen keskeisillä taajama-alueilla	Kaupunkisuunnittelu	2024	Virkatyötä	Toteutunut/ Ei toteutunut
15.	Kaupungin rakentaessa tai uusiessa toimitiloja kävely ja pyöräily sisällytetään suunnitteluun ja tästä laaditaan erillinen muistio	Tilapalvelut Rakennusvalvonta	2021-	Virkatyötä	Toteutunut/ Ei toteutunut
16.	Korjataan vuosittain vähintään 5 esteettömyyspuutetta nykyiseltä verkostolta	Yhdyskuntatekniikka Kaupunkisuunnittelu	2022-	Vaihtelee vuosittain	Korjattujen kohteiden lkm/v

nro	Toimenpiteet infrastruktuuri	Vastuutaho	Aikataulu	Kustannus	Mittarit
17.	Työmaita luvitettaessa asetetaan erityishuomio kävelylle ja pyöräilylle sekä esteettömyydelle Vaaditaan kirjaus hakijalta	Yhdyskuntatekniikka Kaupunkisuunnittelu	2021-	Virkatyötä	Seurataan kuntalaiskyselyillä kuntalaisten tuntemuksia työmaista Toteutunut/ Ei toteutunut
18.	Parannetaan kävelyn olosuhteita kartoittamalla istuimien tarve taajamissa ja asentamalla uusia istuimia	Yhdyskuntatekniikka Kaupunkisuunnittelu	2021-2022	30 000€	Toteutunut/ Ei toteutunut
19.	Vuosittain rakennetuista ja parannetuista kävelyn sekä pyöräilyn yhteyksistä vähintään 1/3 on tavoiteverkon mukaista väylää	Yhdyskuntatekniikka	2023-	Vaihtelee vuosittain	Rakennettujen/ parannettujen kohteiden pituus tavoiteverkolla verrattuna kokonaisuuteen km / vuosi
20.	Kävelyn ja pyöräilyn väylät toteutetaan lähtökohtaisesti yhdistettyinä väylinä saavutettavuuden takaamiseksi. Väyliä eriytetään jos se on perusteltavissa korkeiden liikennemäärien tai muiden erityistarpeiden takia.	Yhdyskuntatekniikka Kaupunkisuunnittelu	2021-	Vaihtelee vuosittain	Toteutunut/ Ei toteutunut Yhdistettyjen ja eriytettyjen väylien lukumäärää seurataan

4.4 Kunnossapito

Kunnossapito on liikkumisen peruspilari. Vaikka verkosto olisi täydellinen ja suunnitteluratkaisut tehty erityisesti kävelijöille ja pyöräilijöille, voi kunnossapidon heikko laatu karsia innokkuutta. Hyvänä kunnossapidon periaatteena on tehdä siellä missä liikutaan tai halutaan liikuttavan. Kävelyn ja pyöräilyn reittien kunnossapito kattaa sekä väylän päivittäisen käyttökunnon takaavan talvi- ja kesähoidon, että rakenteellisen ylläpidon toimenpiteet. Kunnossapidon rooli korostuu etenkin talvikautena ja hyvällä talvihoidolla luodaan realistiset puitteet ympärivuotiselle kävelyllä ja pyöräilyllä.

nro	Toimenpiteet kunnossapito	Vastuutaho	Aikataulu	Kustannus	Mittarit
21.	Kunnossapidon laatutasojen määrittely väylille	Yhdyskuntatekniikka	2022	Virkatyö	Toteutunut/ Ei toteutunut
22.	Määritetään päällystyksen laatutasot kävelyn ja pyöräilyn reiteillä	Yhdyskuntatekniikka	2024	Virkatyö	Toteutunut/ Ei toteutunut
23.	Yhtenäisten reittien yhtenäisen palvelutason varmistaminen	Yhdyskuntatekniikka Kaupunkisuunnittelu	2021-2022	Virkatyö	Toteutunut/ Ei toteutunut
24.	Kunnossapito liitoskohdissa ELY:n verkon kanssa yhteen sovitetaan	Yhdyskuntatekniikka ELY	2022	Virkatyö	Toteutunut/ Ei toteutunut
25.	Talvikunnossapidon menetelmien vertailu kävely- ja pyöräväylät huomioiden sekä kustannusten arviointi	Yhdyskuntatekniikka	2023-	Virkatyö	Toteutunut/ Ei toteutunut
26.	Kunnossapitohenkilöstön kohdennettu koulutus kävely- ja pyöräilyväylien hoitamiseen	Yhdyskuntatekniikka	2022	10 000 €	Toteutunut/ Ei toteutunut
27.	Talvikunnossapidon ”reaaliaikainen” tilanne kuntalaisten näkyviin	Yhdyskuntatekniikka Paikkatietopalvelut	2025-	20 000€	Toteutunut/ Ei toteutunut

4.5 Liikkumisen ohjaus ja viestintä

Liikkumisen ohjaus ja viestintä ovat tärkeä ja erottamaton osa kävelyn ja pyöräilyn edistämistä. Liikkumisen ohjausta ja viestintää voidaan tehdä monin eri tavoin, kuten liikkumismahdollisuuksista markkinoimalla, neuvonnalla, liikkumisen suunnittelulla sekä palveluita koordinoimalla ja kehittämällä. On tärkeää tuoda kävelyä ja pyöräilyä kaupunkilaisten nähtäville ja siksi niin suurista kuin pienistäkin toimenpiteistä kannattaa viestiä. Lisäksi ihmisten ja sidosryhmien osallistaminen sitouttaa kaupunkilaisia aiheen ympärille ja luotua positiivista ajattelua. Viestinnässä myös esimerkki ratkaisee.

nro	Toimenpiteet liikkumisen ohjaus ja viestintä	Vastuutaho	Aikataulu	Kustannus	Mittarit
28.	Jatkuva liikennemäärien seuranta automaattisilla laskentapisteillä ja tietojen julkistaminen kuntalaisille vuosittain	Yhdyskuntatekniikka Viestintä	2023-	60 000 €	Toteutunut/ Ei toteutunut
29.	Laaditaan vuosittainen viestintäsuunnitelma	Viestintä	2022-	Virkatyö	Toteutunut/ Ei toteutunut
30.	Kaupunki osallistuu kävelyä ja pyöräilyä tukeviin paikallistapahtumiin	Kaikki hallintokunnat	2021-	Virkatyö Vaihtelevia kustannuksia vuosittain	Tuettujen tapahtumien lukumäärä Osallistutut tapahtumat
31.	Tiedotetaan tapahtumajärjestäjiä sekä vaaditaan huomioimaan kävely ja pyöräily	Yhdyskuntatekniikka Viestintä	2021-	Virkatyö	Seurataan kuntalaiskyselyillä kuntalaisten tuntemuksia tapahtumista Toteutunut/ Ei toteutunut
32.	Vuoden pyöräilyteko	Viestintä	2022-	1000 € / vuosi	Toteutunut/ Ei toteutunut
33.	Kysely päättäjille	Kaikki hallintokunnat	2022	Virkatyö	Toteutunut/ Ei toteutunut
34.	Kuntalaisten osallistamista sosiaalisenmedian kampanjoin mm. suosikkireitistöt -kampanja	Viestintä	2021-	Virkatyö	Toteutuneiden kampanjoiden lukumäärä / vuosi