

Kotkan seudun kestävien matkaketjujen kehittämissuunnitelma

Kotkan seudun
joukkoliikennejaosto 7.2.2024

Sisällysluettelo

<u>Tiivistelmä</u>	3
1. <u>Johdanto</u>	4
2. <u>Lähtölaulus matkaketjuihin</u>	8
1. <u>Lähtökohdat</u>	
2. <u>Mitä ovat matkaketjut?</u>	
3. <u>Megatrendit ja muut kehityskulut</u>	
3. <u>Nykytila</u>	19
1. <u>Liikkumisen tunnuslukuja ja käytetyimmät yhteydet</u>	
2. <u>Joukkoliikenne ja liikkumispalvelut seudulla</u>	
3. <u>Matkaketjujen potentiaali seudulla</u>	
4. <u>Havaintoja seudulta</u>	
4. <u>Tiekartta</u>	38
1. <u>Matkaketjut osana seudun kestävästä liikkumisesta</u>	
2. <u>Osio I Fyysinen ympäristö</u>	
3. <u>Osio II Lippu- ja informaatiojärjestelmät</u>	
4. <u>Osio III Viestintä ja markkinointi</u>	
5. <u>Osio IV Liikkumispalvelut</u>	
6. <u>Osio V Kärkikohteet ja muut pitkän aikavälin kehityskohteet</u>	
5. <u>Seuranta</u>	87
<u>LIITTEET</u>	91
1. <u>Pysäkkiparitalyysi</u>	
2. <u>Vuorovaikutusaineisto</u>	

Otsikon
valitsemalla
pääsee ko.
kohtaan

Tiivistelmä

Kotkan seutu määritellään tässä muodostuvan Kotkan ja Haminan kaupungeista sekä Pyhtään kunnasta, eli samasta alueesta, minkä alueella on yhteinen paikallisliikenne ja brändi Jonne& Minne - Kotkan seudun liikenne.

Seudulla on laadittu lukuisia kestävästä liikkumisesta edistäviä töitä, jotka nyt laadittu kestävien matkaketjujen kehittämissuunnitelma yhdistää ja kytkee ne seudun joukkoliikennejärjestelmään. Matkaketjulla tarkoitetaan tässä työssä yhden joukkoliikenteen ympärille rakentuvan matkan eri osavaiheista muodostuvaa ovelta ovelle -kokonaisuutta, jonka aikana käytetään useampaa kuin yhtä kulkumuotoa.

Suunnitelmassa on laadittu tiekartta, jossa esitetään toimenpiteitä fyysisen ympäristön, lippu- ja informaatiojärjestelmien, viestinnän ja markkinoinnin sekä liikkumispalveluiden kehittämiseksi tulevina vuosina. Tiekartan apuna käytettiin data-analyseja, inventointeja, asukaskyselyä, työpajoja sekä asiantuntijoiden näkemyksiä.

Suunnitelma on laadittu kuvaamaan etenkin Kotkan seudun paikallisliikenteen sekä seudun kuntien toimenpiteitä. Siinä on tunnistettu myös yhteistyön tekeminen erilaisten toimijoiden kanssa erittäin tärkeänä. Oleellisimpia yhteistyötahoja ovat muut liikenteen viranomaistahot, liikennöitsijät, liikkumispalveluiden tuottajat sekä kaupalliset toimijat ja kiinteistönomistajat, joiden tonteille osa palveluista kuten liityntäpysäköinti voi sijoittua.

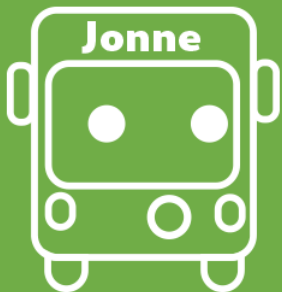
Pitkän aikavälin kehittämistarpeita nähdään etenkin maankäytön ja joukkoliikenteen suunnittelussa, jotka ovat keskeisiä matkaketjujen toimivuuden kannalta. Maankäytön suunnittelussa oleellinen konsepti ovat liikkumishubit, jotka tarkoittavat liikkumisen ja palvelutarjonnan solmupisteitä. Kuntien keskeisimpiin kohteisiin ideoitin ja visualisoitiin potentiaalisia ratkaisuja eritasoisten liikkumishubien toteuttamiseksi.

Työ antaa hyvät suuntaviivat kestävien, näkyvien, helppojen ja laadukkaiden ratkaisujen tekemiseksi sekä matkaketjujen kokonaisvaltaiseksi kehittämiseksi!

Suunnitelma laadittiin pääosin vuoden 2022 aikana, viimeistely tehtiin talvella 2023-2024.



1. Johdanto



Johdanto

Matkaketjut ovat useammasta matkasta muodostuvia kokonaisuuksia, jotka kytkeytyvät yleensä joukkoliikenteen ympärille. Jokainen joukkoliikennematka muodostuu yksinkertaisimmillaan ketjusta, johon kuuluu matka kotoa pysäkille tai asemalle, joukkoliikennematka sekä matka pysäkiltä tai asemalta kohteeseen. Matkaketjun eri osat voivat muodostua vielä useammasta osasta tai niillä voidaan käyttää useita eri kulkutapoja.

Nyt laadittu työ esittää tiekartan Kotkan seudun eli Kotkan ja Haminan kaupunkien sekä Pyhtään kunnan kestävien matkaketjujen edellytysten parantamiseksi. **Suunnitelma painottuu niiden matkaketjujen edistämiseen, joissa Kotkan seudun paikallisliikenne (Jonne&Minne – Kotkan seudun liikenne) on yksi osa matkaketjua.** Tämän vuoksi myös suunnitelman ulkoasuna on Jonne & Minne –brändin mukainen pohja. Lisäksi työssä esitetään laaja nykytilan analyysi matkaketjujen nykytilasta ja niiden kehittämisen potentiaalista eri kunnissa. **Tiekartalla on esitetty toimenpiteitä fyysisen liikenneympäristön, lippu- ja tietojärjestelmien, viestinnän ja markkinoinnin sekä liikkumispalveluiden kehittämiseksi kohti sujuvampia ja kestävämpiä matkaketjuja.** Lisäksi työssä on nostettu kärkikohteiksi tärkeimpiä alueita, joilla matkaketjujen edistäminen kytkeytyy kaupunkikehitykseen, maankäytön suunnitteluun sekä viihtyisän elinympäristön rakentamiseen.

Tämän suunnitelman myötä seudun kunnat voivat yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa madaltaa asukkaiden kynnystä valita kestävä matkaketju vaihtoehtona vähemmän kestäville kulkumuodoille. **Matkaketjut ovat kilpailukykyinen vaihtoehto vain, kun matkaketjuista tehdään näkyviä ja niiden käyttö on houkuttelevaa, sujuvaa ja helppoa.** Ohessa on esitetty kuvitteellinen skenaario, jossa nämä asiat on otettu huomioon!



Toimivan matkaketjun skenaario:

1. Matkustaja pyöräilee kotoa bussipysäkille
2. Hän jatkaa bussilla työpaikan lähetyville
3. Hän ottaa kaupunkipyörän ja jatkaa työpaikalle
4. Hän pysäköi kaupunkipyörän ja kävelee viimeiset metrit.

Yksinkertaiselta kuulostavan matkaketjun taustalla on kuitenkin paljon laatuun vaikuttavia tekijöitä, jotka ovat parhaimmillaan seuraavanlaisia:

1. Matkustajalla on hyvää ennakkoinformaatiota, jota hänelle on jaettu eri kanavissa
2. Pyöräily-yhteys on hyvässä kunnossa, suora ja vie kotoa perille asti
3. Pysäkillä odottaa runkolukittu ja katettu pyöräpysäköinti, jossa on tilaa matkustajan pyörälle
4. Bussin aikataulua voi seurata reaaliaikaisesti ja viimeistään pysäkillä matkustaja ostaa lipun kätevästi mobiilisovelluksella. Mahdollisista häiriöistä hän olisi saanut ennakko viestin.
5. Sama lippu antaa käyttöoikeuden kaupunkipyörään, jonka saatavuuden matkustaja on varmistanut jo ostohetkellä
6. Kaupunkipyöräasema sijaitsee optimaalisessa paikassa työpaikkaan nähden ja siellä on tilaa jättää pyörä.

Työn organisointi

Kotkan seudun kestävien matkaketjujen kehittämissuunnitelma on laadittu yhteistyössä Kotkan ja Haminan kaupunkien, Pyhtään kunnan ja muiden keskeisten sidosryhmien kanssa. Työhön osallistuneita sidosryhmiä ovat Kaakkois-Suomen ELY-keskus, Kymenlaakson liitto, Väylävirasto, VR-Yhtymä, Kouvolan kaupunki, TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy, yksityisiä liikennepalvelujen tarjoajia sekä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Lisäksi työssä on osallistettu Kotkan, Haminan ja Pyhtään asukkaita.

Suunnitelman laadinta käynnistyi maaliskuussa 2022 ja työ valmistui pääosin joulukuussa 2022. Suunnitelma viimeisteltiin talvikaudella 2023-2024.

Suunnitelman laadinta koostui nykytilan analyysistä ja kehittämistarpeiden kartoituksesta sekä näiden pohjalta tiekartan koostamisesta, seurantamallin rakentamisesta ja raportoinnista. Nykytilan analyysissä ja kehittämistarpeiden kartoituksessa hyödynnettiin erilaisia vuorovaikutteisia työtapoja:

- Kyselyt Kotkan seudun asukkaille ja joukkoliikenteen käyttäjille maaliskoukokuussa 2022: vuosittainen joukkoliikennekysely ja erillinen matkaketjukysely
- Haastattelut Kotkan seudun joukkoliikenteen käyttäjille toukokuussa 2022
- Työpaja viranomaisille toukokuussa 2022 ja viranomaisille sekä palveluntarjoajille syyskuussa 2022
- Maastokartoitukset kesä-elokuussa 2022

Työtä ohjasi ohjausryhmä, jossa mukana olivat:

Esa Partanen	Kotkan kaupunki / Kotkan seudun henkilöliikenneyksikkö, joukkoliikennepäällikkö
Kimmo Piironen	Kotkan kaupunki / Kotkan seudun henkilöliikenneyksikkö, joukkoliikennesuunnittelija
Markku Hannonen	Kotkan kaupunki, kaupunkisuunnittelujohtaja
Simo Kaksonen	Haminan kaupunki, muutosjohtaja
Laura Lahti	Pyhtään kunta, elinvoimapäällikkö
Laura Langer	Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Ohjausryhmän lisäksi työssä oli nopeammin reagoiva projektiryhmä, joka vastasi työn käytännön edistämisestä, projektiryhmässä oli Kotkan joukkoliikennepäällikkö Esa Partanen sekä konsultilta Tapio Kinnunen sekä Juulia Hyvärinen

Kehittämissuunnitelman konsulttina toimi Ramboll Finland Oy, jossa työhön ovat osallistuneet Tapio Kinnunen (projektipäällikkö), Juulia Hyvärinen, Valtteri Karttunen, Pekka Vähätörmä, Bhavna Mishra, Aino Nissinen ja Juho Renvall.

Pääosa suunnitelman sisällöstä on laatinut konsultti. Joukkoliikennepäällikkö Esa Partanen on viimeistellyt suunnitelman sisällön.

Kehittämissuunnitelman laadinta on saanut vuonna 2022 Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta liikkumisen ohjauksen valtionavustusta 75 % hankkeen kokonaiskustannuksista.

Suunnitelma käsitellään Kotka-Hamina- Pyhtään alueen yhteisessä Kotkan seudun joukkoliikennejaostossa, ja se lähetetään tiedoksi suunnitelman laadintavaiheessa osallistuneille sidosryhmille sekä muille keskeisille matkaketjuihin liittyville sidosryhmille.



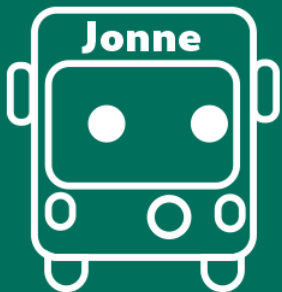
Sanasto

Sana	Selitys
Matkaketju	Yhden matkan eri vaiheiden muodostama kokonaisuus, jossa käytetään useampaa kuin yhtä kulkutapaa. Vaiheita ovat matkan suunnittelu, alkumatka, runkomatka joukkoliikennevälineessä ja loppumatka. Voi tarkoittaa myös usean peräkkäisen matkan muodostamaa kokonaisuutta.
Solmupiste	Useiden pysäkkien muodostama kokonaisuus, joka toimii merkittävänä vaihto- tai liityntäpisteenä, tai jonka liikenteellinen merkitys on erityisen suuri.*
Paikallisliikenne	Paikallinen ja seudullinen aikataulunmukainen liikenne kaupunki- ja esikaupunkialueilla sekä taajamissa.* Kotkan seudulla sisältää Jonne&Minne-liikenteen eli Kotkan, Haminan ja Pyhtään sisäisen ja niiden välisen liikenteen.
Liityntäpysäköinti	Kulkuneuvon (yleensä auton tai pyörän) pysäköimistä rautatieaseman, pysäkki- tai terminaalialueen läheisyyteen, yleensä tätä varten järjestetyille pysäköintialueelle, kun matkaa jatketaan julkisilla liikennevälineillä.*
Kestävä liikkuminen	Ympäristön ja yhteiskunnan kannalta suotuisat kulutavat, jotka ovat myös taloudellisia, sujuvia ja turvallisia sekä liikkujan terveyttä kohentavia. Ensijaisia kulkutapoja ovat kävely, pyöräily ja joukkoliikenne (Motiva).
Yhteiskäyttöauto	Yhteiskäyttöauto on autonvuokrauksen erityismuoto, jossa minimivuokrausaika on lyhyt. Yhteiskäyttöautoille on lisäksi ominaista, että autot ovat hajasijoitettuna toiminta-alueella ja ne otetaan käyttöön itsepalveluna.*
Seisake	Rautatieliikennepaikka, jolla on käytössä oleva matkustajalaituri.

Sana	Selitys
Palvelutaso	Kuvaa liikennejärjestelmän, tarjottavan liikennepalvelun, matkan tai matkustuksen laatia. Palvelutaso muodostuu määrällisistä ja laadullisista tekijöistä: määrällisillä kuvataan tarjonnan määrää ja laadullisilla matkustajan kokemia matkan palvelutasoon liittyviä ominaispiirteitä.*
Saavutettavuus	Yksilön mahdollisuus saavuttaa tarvitsemansa määränpää, kuten työpaikka, koulu tai palvelut.*
Liikkumispalvelu	Liikennepalveluja ja niihin välittömästi liittyviä tukipalveluja, kuten välityspalveluja, tietopalveluja ja pysäköintipalveluja. Liikennepalvelu on mitä tahansa julkista tai yksityistä liikenteeseen liittyvää palvelu tai palveluyhdistelmä, jota tarjotaan yleisölle tai yksityiseen käyttöön.*
Kutsuliikenne	Yleistermi tilaukseen perustuville liikennepalveluille, joille on ominaista useiden matkojen yhdistely samaan kuljetukseen.*
Palveluliikenne	Joukkoliikennettä, joka on suunniteltu ja toteutettu erityisesti iäkkäiden ja vammaisten tai muiden erityisryhmien tarpeet huomioon ottaen. Linjan reitiltä voidaan tehdä poikkeamia asiakkaiden tarpeen mukaan.*
Asiointitaksi	Osin palveluliikennettä vastaava joukkoliikennettä täydentävä palvelu, joka mahdollistaa viikoittaisen asioinnin esimerkiksi kaupassa.
Lippu- ja maksujärjestelmä	Määrittelee alueella toimivan liikennepalvelun lippujen hinnoitteluperiaatteet ja käytettävät lipputuotteet. Liikenteen palveluiden käytöstä perittävien maksujen keräämiseen tarvittava järjestelmä.*

Lisää aiheeseen liittyvää sanastoa on saatavissa Liikenneviraston [Henkilöliikenteen palveluiden sanasto -oppaassa](#) (2018).
Asteriskilla (*) merkityt kirjaukset ovat suoria lainauksia oppaasta.

2. Lähtölaukaus matkaketjuihin



Lähtökohdat aluetasolla

Kotkan seutu on osa Kymenlaakson maakuntaa, joka taas on Etelä-Karjalan maakunnan kanssa osa Kaakkois-Suomea. [Kaakkois-Suomen liikennestrategiassa](#) (8.6.2020) kestävä liikumisen edistäminen sekä kilpailukyvyyn kehittäminen ja aluekehityksen vahvistaminen ovat alueen tärkeimmät tavoitteet. **Joukkoliikenteen runkoyhteydet, lippujärjestelmä, liityntäpysäköinti ja matkaketjut** on nostettu yhdeksi liikennestrategian kärkitoimenpiteeksi. Matkaketjujen osalta strategiassa on korostettu tavoitetta sovittaa yhteen kaukoliikenne, seudullinen liikenne ja paikallinen liikenne. Keinoja edistää matkaketjujen toimivuutta ovat mm. seuraavat toimenpiteet:

- Tiedottamisen yhtenäistäminen ja parantaminen hyödyntäen nykuteknologian mahdollisuudet
- Yhtenäinen lippujärjestelmä
- Helpotetaan matkaketjujen syntymistä joukkoliikenteen aikatauluja ja solmupisteitä kehittämällä
- Kehitetään ajoneuvo- ja pyöräliikenteen liityntäpysäköintijärjestelyjä
- Aikataulusuunnittelulla varmistetaan, että bussien on mahdollista pysyä aikataulussa. Poikkeustilanteista tiedotetaan etukäteen.
- Matkalipun vaihto-oikeus eri joukkoliikennemuotojen ja eri toimivalta-alueiden välillä.

Kymenlaakson omaa liikennestrategiaa päivitetään syksyn 2022 ja kevään 2023 aikana. [Edellinen versio](#) on vuodelta 2015, ja siinä matkaketjujen on tunnistettu edistyvän etenkin **digitalisoitumisen ja teknologian kehittymisen** kautta. Keskeisimmiksi keinoiksi matkaketjujen edistämiseksi työssä tunnistettiin seuraavat:

- Liityntäpysäköinnin olosuhteiden (auto, pyörä) kehittäminen pääpysäkeillä ja -asemilla
- Pysäkkien helpot ja turvalliset yhteydet jalankulkijoille ja pyöräilijöille
- Pysäkkikohtaisen informaation saatavuuden parantaminen
- Lippu- ja maksujärjestelmien helppous
- Tiedottaminen ja kampanjointi parantuneista olosuhteista

Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen [joukkoliikenteen palvelutaso 2020-2024](#) -raportissa **sujuvat matkaketjut** on nostettu yhdeksi viidestä laadullisesta kehittämistarpeesta. Matkaketjut huomioidaan etenkin sovittamalla aikatauluja yhteen kuntien paikallisliikenteen ja junaliikenteen kanssa sekä parantamalla matkustajainformaatiota, käyttömukavuutta ja turvallisuutta. Erikseen on mainittu myös yhteen toimivien lippujärjestelmien kehittäminen eri joukkoliikennemuotojen ja toimivalta-alueiden välillä.

Lähtökohdat Kotkassa 1/2

Kotkassa kestävä liikuminen edistäminen on nostettu yhdeksi strategiseksi keihäänkärjeksi jo vuonna 2018 laaditun ja vuonna 2022 päivitetyn [kaupunkistrategian](#) (kaupunginvaltuusto 23.5.2022) myötä. Kaupunki laati vuonna 2019 strategian linjausten mukaisesti [Kestävän liikumisen Kotka](#) -ohjelman (KV 23.9.2019), jonka avulla kestävä liikuminen linjataan vuoteen 2030 saakka. Ohjelman alla on sittemmin laadittu seuraavat tarkentavat suunnitelmat (suluissa suunnitelman hyväksynyt taho ja hyväksymispäivä):

- [Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelma](#) (kaupunkirakennelautakunta 17.3.2020)
- [Käveltävyiden kehittämissuunnitelma](#) (KaRa 22.2.2022)
- [Pysäköintipolitiikka](#) (kaupunginhallitus 21.3.2022, pysäköinnin mitoituksen osalta, muilta osin vielä luonnos)
- [Henkilöstön kestävä liikumisen suunnitelma](#) (KH 22.3.2021).

Kestävän liikumisen Kotka -ohjelman visiona on, että ”**Kotkalainen valitsee kestävät kulkutavat iästään, kunnostaan ja vuodenajasta riippumatta**”. Visiota tarkennetaan kestävä liikumisen linjauksissa ja tavoitteissa vuoteen 2030, joilla kestävä liikuminen työtä asemoidaan ja tarkennetaan. Matkaketjuilla on merkittävä rooli ainakin seuraavissa vieressä esitetyissä linjauksissa. Matkaketjujen roolia on korostettu linjaus- ja tavoitekirjausten alle.

1. **Rahoitus ja priorisointi:** Investointeja on tehty jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen lähtökohdista
→ *Investoinneissa tulee huomioida myös matkaketjut!*
2. **Saavutettavuus:** Asuminen, työpaikat ja palvelut muodostavat tiiviin ja eheän kaupunkirakenteen, joka ohjaa liikkumaan kestävästi
→ *Matkaketjujen avulla voidaan laajentaa kestävästi saavutettavaa kaupunkirakennetta*
3. **Brändi:** Suurin osa asukkaista pitää kestävä liikuminen parhaana liikkimistapana Kotkassa ja lähes kaikki ovat tietoisia liikumismahdollisuuksista
→ *Matkaketjujen näkyvyys ja vaihtoehdoksi tunnistaminen ovat tärkeä osa asukkaiden tietoisuuden lisäämistä*
4. **Jalankulku:** Jalankulkijan olosuhteet ovat viihtyisät, turvalliset ja esteettömät erityisesti Karhulassa ja Kotkansaarella
→ *Jalankulku on käytetyin liityntäliikenteen muoto joukkoliikenteeseen*
5. **Joukkoliikenne:** Joukkoliikenteen palvelutaso on kilpailukykyinen tärkeimmillä väleillä. Solmupisteissä on laadukkaat liityntäpysäköintimahdollisuudet autolla ja pyörällä
→ *Matkaketjujen avulla kilpailukykyisyyttä voidaan laajentaa myös joukkoliikennekäytävien ulkopuolelle. Liityntäpysäköinti on oleellinen matkaketjujen palvelutasotekijä.*

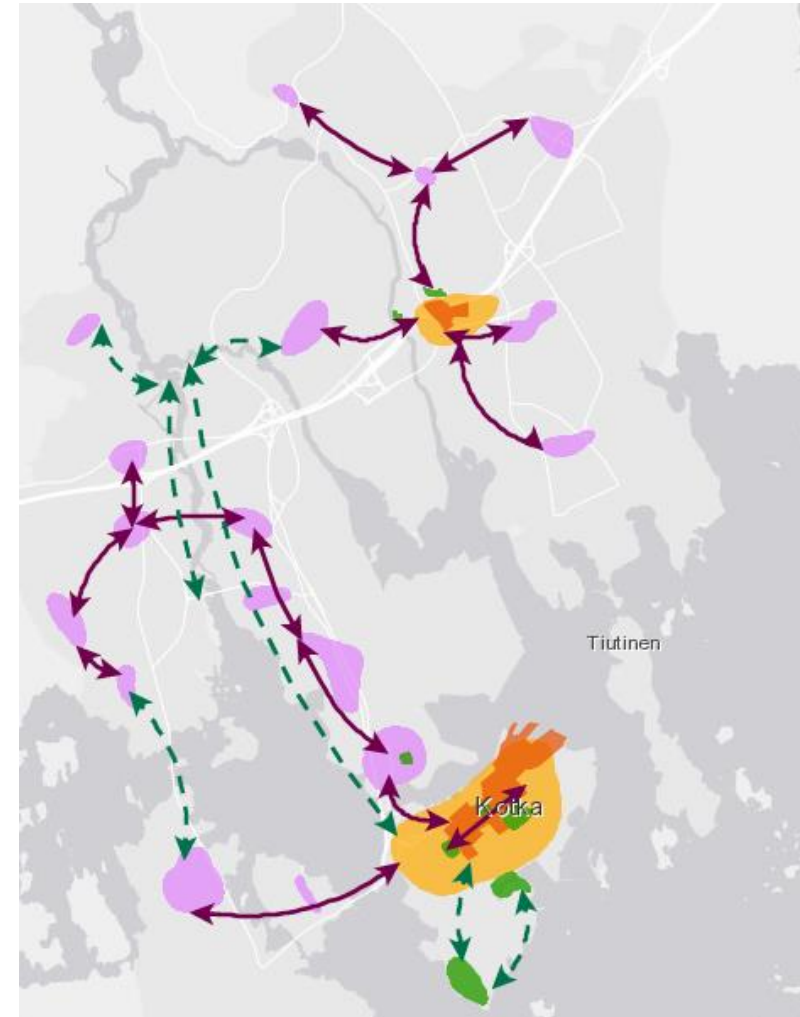
Lähtökohdat Kotkassa 2/2

Kotkan pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa matkaketjut korostuvat erityisesti laadukkaiden pyöräpysäköintiratkaisujen kehittämisessä. Pyöräliikenteen kehittämissuunnitelmassa todetaan, että **pyöräpysäköinnin palvelutasoa nostetaan selvästi etenkin käytetyimmissä ja potentiaalisimmissa kohteissa**. Pyöräpysäköinnin suunnittelun ja kunnossapidon tärkeimmät kriteerit taas ovat:

1. Lähellä kohdetta
2. Oikeassa paikassa
3. Helposti käytettävä

Pyöräpysäköinnin sijoittelussa joukkoliikennepysäkin läheisyyteen suositetaan pysäkkikatoksen viereen tai erikseen pysäkin jompaankumpaan päähän sijoittamista. Pyöräpysäköinnin mitoituksena pidetään yhtä pyöräpaikkaa 10 aamuruuhkan nousijaa kohden. Väyläviraston laatimassa pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa on annettu tarkempia suunnitteluohjeita pyöräpysäköinnin sijoittamisesta ja toteutustavoista pysäkeillä.

Käveltyvyyden kehittämissuunnitelmassa taas todetaan, että **joukkoliikenteen pysäkkien ja asemien sekä niiden kävely-yhteyksien tulee olla esteettömiä kaikkialla**. Ne ovat myös yksi merkittävimpiä kävellen käytetyistä palveluista, joiden tulee olla hyvin saavutettavia. Erityisen tärkeää saavutettavuus on tärkeimmillä kävelyalueilla, jotka on kuvattu viereisellä kartalla (kuva 1): **ydinkeskustat (oranssi), keskusta-alueet (keltainen) ja palvelukeskukset (violetti)**.



Kuva 1. Käveltyvyyden kehittämissuunnitelmassa tunnistetut tärkeimmät kävelyalueet.

Lähtökohdat Haminassa ja Pyhtäällä

Haminassa kestävästä liikkumisesta käsitellään **Ekologinen Hamina 2019-2022** -ohjelmassa, joka hyväksyttiin kaupunkikehitysvaliokunnassa 13.3.2019. Ekologinen Hamina -ohjelman yhtenä kärkiteemana on **kestävä liikenne**, jossa on esitetty mm. seuraavia matkaketjuihin kytkettyjä kokonaisuuksia:

- Kehitetään kaupunkirakennetta eheänä ja kestäviä kulkumuotoja suosivana – suunnitellaan rakenteen kehittämisalueet/-muutokset ensisijaisesti nykyrakenteen sisälle ja joukkoliikenteellä sekä kävely- & pyöräilyväylin saavutettavalle alueelle (mm. strategisen yleiskaavan mukaisesti)
- Tehdään selvitys Haminan joukkoliikenteellisen saavutettavuuden kehittämisestä (mm. kaukoliikenteen olosuhteet)

Ohjelmaa tarkennettiin laatimalla [kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma 2020-2025](#), joka hyväksyttiin kaupunkikehitysvaliokunnassa 10.12.2020. Se tarkoittaa kestävästä liikenteen kärkiteemaa kehittämiskokonaisuuksilla, joista yksi on **matkaketjujen sujuvoittaminen**. Ohjelmassa esitetään mm. seuraavia toimenpiteitä:

- Laaditaan pyöräpysäköinnin yleissuunnitelma ja sen pohjalta alueelliset rakennussuunnitelmat (sis. liityntäpyöräpysäköinti ja koulut)
- Kehitetään kaupunkipyöräjärjestelmää käytön seurannan ja käyttäjien tarpeiden mukaisesti
- Parannetaan pyörien kuljettamismahdollisuuksia joukkoliikennevälineissä
- Esteettömät yhteydet keskeisille joukkoliikenteen pysäkeille

Pyhtään [kuntastrategiassa](#) (KV 16.11.2020) korostetaan kunnan saavutettavuutta Helsingin vaikutusalueella ja valtatie 7 tuntumassa. Matkaketjujen kannalta yhteydet kunnan kaukoliikenteen pysäkeille korostuvat.

Pyhtään kunnan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma valmistui vuoden 2022 lopussa. Ohjelma jäsentää kunnan toimet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tuleville vuosille. Toimenpiteet toteutuessaan helpottavat joukkoliikenteen pysäkkien saavuttamista kävellen ja pyöräillen. Matkaketjujen kehittämissuunnitelma toimenpiteineen on otettu huomioon edistämishjelmaa laadittaessa. Nykyisen kaupunkipyöräjärjestelmän kehittämiseen Pyhtäällekin on potentiaalia ja tahtotilaa.

Mitä ovat matkaketjut? 1/2

Matkaketjulla tarkoitetaan matkaa, joka rakentuu matkan eri osavaiheista muodostuvaa ovelta ovelle -kokonaisuutta, jonka aikana käytetään useampaa kuin yhtä kulkumuotoa.

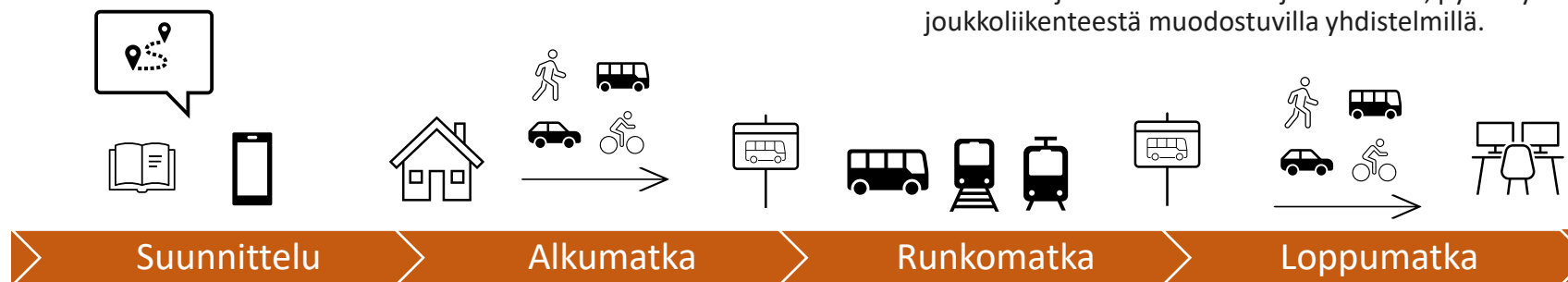
Tässä työssä matkaketjuista keskitytään niihin, jotka rakentuvat vähintään yhden joukkoliikennematkan ympärille. Työssä ei juurikaan käsitellä niitä matkaketjuja, jotka rakentuvat henkilöautolla tehtävän matkan ympärille, joita ei tyypillisesti voi pitää yhtä kestävinä, kuin joukkoliikenteen ympärille rakentuvaa matkaketjua. Henkilöautolla tehtävän kimpakkyytimatkan ympärille rakentuvaa matkaketjua tosin voidaan pitää melko kestäväenä, ja tätä on lyhyesti käsitelty tässä työssä.

Matka on yksi reitti lähtöpisteestä määränpäähän, eli esimerkiksi matka kotoa työpaikalle tai kouluun. Suunnitelmassa matkaketju rakentuu joukkoliikenteellä tehtävän runkomatkan ympärille, ja muita kulkumuotoja käytetään liityntänä joukkoliikennereitin varrelle.

Matkaketju muodostuu matkan suunnittelusta ennen matkaa, siirtymästä asemalle tai pysäkille, matkustuksesta joukkoliikennevälineessä ja siirtymisestä asemalta tai pysäkiltä määränpäähän. Joukkoliikennevälinettä voi olla myös tarve vaihtaa matkan aikana. Matkaketju sisältää varsinaisen liikkumispalvelun lisäksi asemat ja pysäkit, lipunmyynnin sekä informaation matkaa ennen ja sen aikana.

Siirtymiset joukkoliikenteen asemille ja pysäkeille voivat olla kävelyn lisäksi esimerkiksi pyöräilyä, henkilöautoilua tai yhteiskäyttöisiä liikkumispalveluita, kuten kaupunkipyöriä tai sähköpotkulautoja. Joukkoliikenteessä Kotkan seudulla voidaan käyttää paikallis- ja kaukoliikenteen busseja sekä lähijunaa.

Matkaketjuajattelussa ihmisten liikkuminen käsitetään kokonaisvaltaisesti useammasta kulkumuodosta muodostuvaksi ketjuksi, jollaista ihmisten liikkuminen tosiasiallisesti on. Esimerkiksi automatkoja voidaan korvata jalankulusta, pyöräilystä ja joukkoliikenteestä muodostuvilla yhdistelmillä.



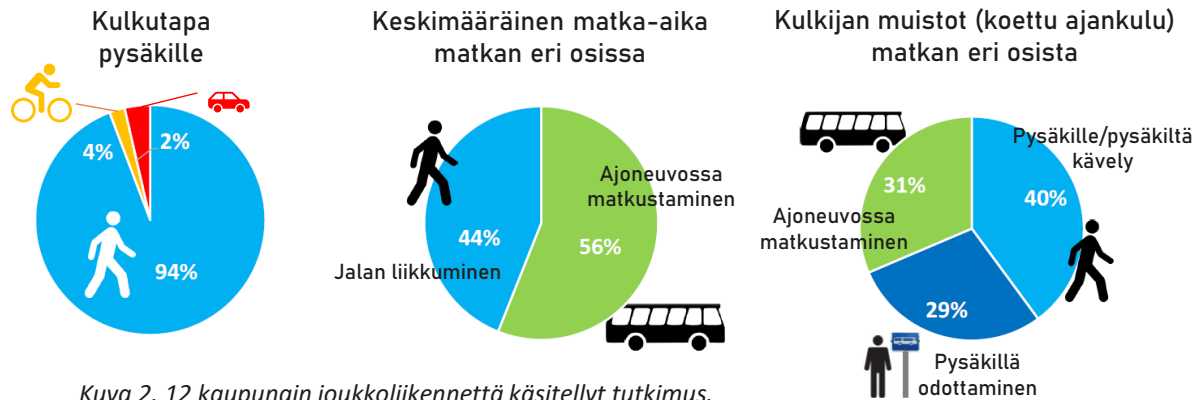
Mitä ovat matkakaketjut? 2/2

[Valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa](#) (2016) suomalaisten tekemistä joukkoliikennematkoista 77 prosentissa liityntäyhteytenä pysäkillä oli kävely. Autolla liityntää oli 3 % matkoista ja pyöräillen liityttiin 1 % matkoista. 17 % kaikista suomalaisten tekemistä joukkoliikennematkoista sisältävät vaihdon joukkoliikennevälineestä toiseen.

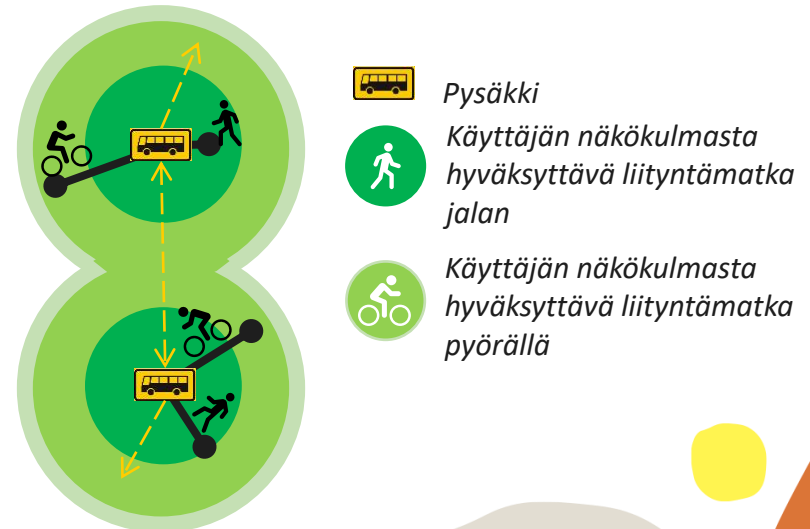
Kaupunkien joukkoliikenteen käyttäjäkokemuksessa korostuvat **liityntämatkat pysäkillä ja matkat pysäkiltä määränpään sekä pysäkillä odottaminen**. Turvalliset, suorat ja miellyttävät jalankulun ja pyöräliikenteen reitit houkuttelevat tekemään pidempiä liityntämatkoja pysäkillä kuin huonossa liikenneympäristössä.

Helsingin seudun liikenteen [liityntäpysäköintitutkimuksessa](#) (2019) havaittiin, että **n. 75 % liityntäpyörämatkoista on kestoaltaan alle 15 min**, joka vastaa normaalilla 15 km/h pyöräilynopeudella alle 4 km liityntämatkaa. **HSL pitää houkuttelevimpana liityntämatkana 400-800 metriä kävelen ja 700-2000 metriä pyörällä**. Nähdään siis, että lisäämällä pyöräilyä osaksi liityntämatkoja, voidaan kasvattaa pysäkin saavutettavuusvyöhykettä huomattavasti. Säteen kaksinkertaistaminen nelinkertaistaa pysäkkiä ympäröivän alueen pinta-alan.

Sähköavusteisten liikennemuotojen yleistyminen kasvattaa pysäkin kohtuullisessa ajassa saavuttavien ihmisten määrää. [Useissa tutkimuksissa](#) on havaittu sähköpyörällä tehtävän noin puolet pidempiä matkoja kuin perinteisellä polkupyörällä. [Valtakunnallisesti](#) vuokrasähköpotkulaudalla tehty matka on keskimäärin 1,7 kilometriä.



Kuva 2. 12 kaupungin joukkoliikennettä käsitellyt tutkimus. Pedestrian access to Public Transport. Hillnhütter, H. 2016



Mitä ovat matkaketjut?

Matkaketjujen hyödyt



Matkustajat

- ✓ Tuo lisää vaihtoehtoja liikkumiseen
- ✓ Vähentää henkilöautoriippuvuutta ja kotitalouden menoja
- ✓ Edistää liikenneturvallisuutta



Joukkoliikenteen liikennöitsijät

- ✓ Parantaa vuorojen saavutettavuutta
- ✓ Lisää asiakaskokemuksen mielekkyyttä
- ✓ Kasvattaa asiakaspotentiaalia



Joukkoliikenteen viranomaiset

- ✓ Täydentää ja kehittää joukkoliikennejärjestelmää
- ✓ Lisää joukkoliikenteen kilpailukykyä
- ✓ Mahdollistaa liikenteen palvelujen kehittämistä
- ✓ Laajentaa joukkoliikenteen saavutettavuutta



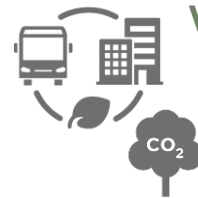
Kaupalliset palveluntarjoajat

- ✓ Tuo asiakkaita kohteiden lähiympäristön kauppoihin
- ✓ Mahdollistaa liikenteen palvelujen kehittämistä
- ✓ Joukkoliikenneyhteistyö edistää yrityksen vihreitä arvoja



Kunnat

- ✓ Edistää saavutettavuutta, elinvoimaisuutta, vähähiilisiä matkaketjuja ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä
- ✓ Tukee kohdeympäristöjen maankäytön kehittämistä etenkin asemanseuduilla
- ✓ Vähentää ajoneuvoliikenteen ruuhkia keskustoissa, etenkin Kotkansaarella



Valtio

- ✓ Edistää ilmasto- ja ympäristötavoitteita
- ✓ Parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä
- ✓ Autoliikenteen väheneminen vähentää investointitarvetta liikenneinfraan

Lähteet: Mukailten Liikennevirasto 2018

Mitä ovat matkaketjut?

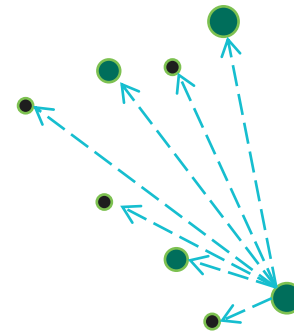
Matkaketjujen kehittäminen 1/2

Matkaketjuja kehittämällä on mahdollista parantaa joukkoliikenteen palvelutasoa ja sitä kautta seudun saavutettavuutta sekä sisäisesti että ulkopuolelta. Kestävien kulkumuotojen yhdistämisen helpottaminen edistää niiden käyttöä, kasvattaa niiden kulkutapaosuutta ja vähentää liikenteen aiheuttamia kasvihuonepäästöjä. Matkaketjuajattelulla on näin ollen mahdollista vaikuttaa kaupunkiseudun kestävyys- ja hiilineutraalisuustavoitteisiin. Matkaketjut tehostavat liikennejärjestelmää hyödyntämällä liikennepalveluita ja -infrastruktuuria monipuolisesti. Matkaketjuajattelu myös parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä, kun joukkoliikenne tulee saavutettavaksi aiempaa suuremmalta alueelta.

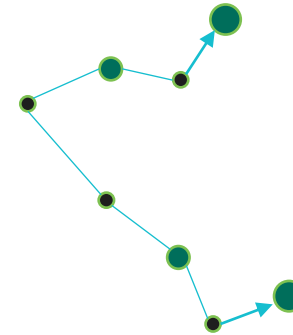
Matkaketjun toteuttamisen edellytys on yhteyden olemassaolo ja mahdollisuus käyttää erilaisia kulkumuotoja joukkoliikennematkan osana. Tämän jälkeen matkaketjuissa oleellista on helppous ja sujuvuus. Matkaketjun tulisivikin onnistua ilman stressiä ja hankaluuksia kilpailukykyisessä matka-ajassa, jotta se on houkutteleva vaihtoehto. Houkuttelevuutta voi parantaa lisäksi tekemällä mahdollisuuksista näkyviä, monipuolistamalla palveluita ja nostamalla laatutasoa. Erilaiset käyttäjäryhmät on tärkeää huomioida, jotta matkaketjun tekeminen on helppoa niin lapselle, aikuiselle ja iäkkäälle kuin aistivammaiselle tai liikuntarajoitteiselle.

Haasteena matkaketjujen kehittämisessä ovat usein lukuisat toimijat ja vastuunjako. Yhden matkaketjun taustalla vaikuttavia toimijoita voivat olla esimerkiksi kaupunki tai kunta eri yksiköineen, ELY-keskus, joukkoliikenteen liikennöitsijä, lippu- ja maksujärjestelmätoimijat sekä kaupunkipyörien tai muiden liikkumispalveluiden operaattorit. Matkaketjuajattelua edeltänyt vahva raideliikenteen ja linja-autoliikenteen kilpailuasetelma on vaikeuttanut kulkutapojen selvien synergiaetujen hyödyntämistä.

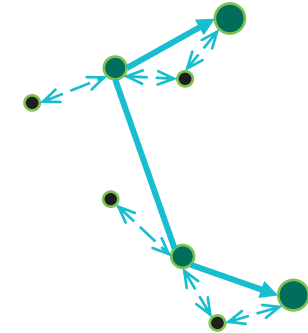
Yksityisautoilu



Perinteinen joukkoliikenne



Tehokas matkaketjuperustainen joukkoliikenne



Matkaketjuajattelu joukkoliikenteessä mahdollistaa joukkoliikenteen tehostamisen. Kun pysäkeille siirtyminen on mahdollista sujuvasti eri tavoin, joukkoliikennelinjasto voi muodostua suorista ja nopeista reiteistä. Tämä mahdollistaa matkustajille näkyvän palvelutason noston tiheämmillä vuoroväleillä ja nopeammilla yhteyksillä ja tekee joukkoliikennejärjestelmästä viranomaisen kannalta tehokkaamman.

Matkaketjuja voidaan sujuvoittaa vaikuttamalla matkaketjun eri osavaiheisiin. Kun matkan suunnittelu, siirtyminen asemalle tai pysäkille, matkustus joukkoliikennevälineessä, mahdollinen vaihto ja matka päätepysäkiltä kohteeseen toimivat hyvin ja yhteen, koko matkaketju on kokonaisuutena helppo toteuttaa.

Mitä ovat matkakaketjut?

Matkaketjujen kehittäminen 2/2



Teema	Keinot
Solmupisteiden eli kulkuvälineestä toiseen vaihtopaikkojen (pysäkit, asemat) infrastruktuurin kehittäminen	<ul style="list-style-type: none"> - Kulkumuotojen sijoittaminen toistensa lähelle: lyhyt kävelyaika ja -etäisyys, selkeä orientoitavuus - Pyörien ja autojen liityntäpysäköinnin kehittäminen: sijainti, määrä, laatu, turvallisuus ja helppokäyttöisyys - Mukavuuden ja turvallisuuden kehittäminen: säänsuoja, istumapaikka, valaistus, siisteys, turvallinen sosiaalinen ympäristö - Esteettömyyden kehittäminen: helppokulkuisuus, riittävästi tilaa, ei korkeuseroja - Kunnossapidon kehittäminen
Liikkumispalveluiden kehittäminen ja monipuolistaminen	<ul style="list-style-type: none"> - Joukkoliikennesuunnittelu: reittiverkosto, vuorovälit, aikataulujen yhteensopivuus ja luotettavuus - Jaettujen liikkumispalvelujen tarjonta: kaupunkipyörät, sähköpotkulaudat, taksit, kimpakyydit - Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien kehittäminen - Liikkumispalvelujen luotettavuuden parantaminen: häiriöherkkyyden minimointi
Lippu- ja informaatiojärjestelmien kehittäminen ja hyödyntäminen	<ul style="list-style-type: none"> - Lipputuotteiden ja myyntipisteiden kehittäminen: tarkoitukseen sopiva lippu yhdestä paikasta helposti koko matkaketjulle - Hinnoittelu: matkaketjun hinta kilpailukykyinen oman auton käytölle - Informaation kehittäminen: koko matkaketjusta saatavilla selkeä informaatio yhdestä paikasta sekä informaatiota saatavilla solmupisteissä ja joukkoliikennevälineissä
Viestinnällä ja markkinoinnilla tietoisuuden lisääminen	<ul style="list-style-type: none"> - Kuntalaisten tietoisuuden lisääminen kulkumuotojen yhdistelyn mahdollisuuksista - Mielikuvamainonta: helppous, halpuus ja ympäristöystävällisyys - Viestintä elämäntilanteiden muutosvaiheissa: opiskelu, muutto, lasten syntymä tai kouluun meno, eläköityminen, työpaikan vaihto...

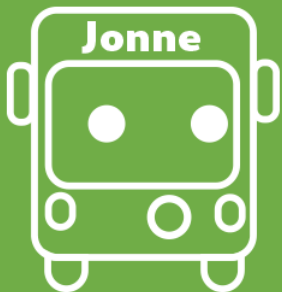
Taulukko 1. Matkaketjujen kehittämisen keinot teemoittain.

Megatrendit ja muut kehityskulut

Matkaketjujen edellytyksiin vaikuttavat monet globaalit, valtakunnalliset ja alueelliset kehityskulut, joista merkittävimpiä ovat erilaiset megatrendit. [Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa](#) tunnistetaan merkittävimpinä liikenteeseen vaikuttavina toimintaympäristöä muuttavina ilmiöinä globalisaatio, ilmastonmuutos, kaupungistuminen, väestön ikääntyminen, palveluistuminen sekä digitalisaatio. Näiden suorat ja välilliset vaikutukset myös Kotkan seudun liikkumiseen ovat merkittäviä. Neljä viimeistä megatrendiä vaikuttaa eniten matkaketjujen edellytyksiin seudulla:

- **Kaupungistuminen** johtaa joukkoliikenteen hyvän palvelutason keskittymiseen sinne, missä ihmiset asuvat eli tärkeimpien asutuskeskusten välisille yhteyksille ja tiheästi asutuille alueille. Samalla yhdyskuntarakenteen reuna-alueiden palvelutaso heikkenee. Muilla liikkumispalveluilla on jatkossa suurempi mahdollisuus ottaa roolia perinteisen joukkoliikenteen ulkopuolisilla alueilla. Tilastokeskuksen väestöennusteen perusteella Kymenlaakson asukasmäärä putoaa 15 % vuoteen 2040 mennessä. Pienissä kunnissa pudotus on vielä jyrkempää.
- **Väestön ikääntyminen** tarkoittaa, että jatkossa yhä useampi asukas tarvitsee esteetöntä ja helppokäyttöistä liikkumispalvelua. Iäkkäiden liikkuminen tasoittaa joukkoliikenteen kysyntää, jolloin ruuhka-aikojen liikennöinti ei ole yhtä suuressa roolissa kuin nykyään. Yli 65-vuotiaiden kymenlaaksolaisten osuus kasvaa nykyisestä 30 prosentista jopa 36 prosenttiin. Samalla yleistyvät liikkumiseen liittyvät turvallisuus- ja esteettömyystarpeet.
- **Palveluistuminen** on suunta, jossa ihmisille tarjotaan yhä useammin erilaisten hyödykkeiden käyttöä maksullisena palveluna sen sijaan, että he ostaisivat kyseisen hyödykkeen suoraan omistukseensa. Palveluistuminen näkyy liikennesektorilla mm. erilaisten taksin kaltaisten palveluiden (mm. Uber), leasing-, vuokra- ja yhteiskäyttöautojen, kaupunkipyörien sekä sähköpotkulautojen yleistymisenä. Parhaimmillaan palveluistumisen myötä ihmisillä on yhä enemmän valinnanvaraa liikkumistavoissaan, liikennevälineiden käyttöaste kasvaa, autonomistus tai riippuvuus autosta vähenee ja liikenteen hiilidioksidipäästöt vähenevät.
- **Digitalisaatio** on tietotekniikan yleistymistä erilaisissa arjen toiminnoissa, myös liikenteessä. Digitalisaatioon liittyvät mm. erilaiset sovellukset, joita käytetään jo nyt lippujen ostoon, liikkumispalveluiden käyttöön, aikataulujen tai reittien selvittämiseen tai tiedonhakuun. Liikenteen digitalisaatiossa ovat jatkossa yhä merkittävämmässä asemassa liikenteen automaatio ja robotisaatio, asioiden internet (IoT, Internet of Things), erilaisten taustajärjestelmien tiedonsiirtokyky sekä reaaliaikaisen tiedon keruu, analysointi ja hyödyntäminen liikennejärjestelmän optimoimiseksi mm. tekoälysovelluksia hyödyntämällä.

3. Nykytila (koostettu 2022)



Nykytila

*Nykytila-analyysi kuvastaa tilannetta **vuoden 2022 syksyyn mennessä** olleiden tietojen mukaan.*

Työssä selvitettiin seudun kuntien matkaketjujen ja joukkoliikenteen nykytilaa eri keinoin. Nykytila-luku on jaettu neljään osaan, jotka on kuvattu sisältöineen lyhyesti alla:

1. Liikkumisen tunnuslukuja

Osiioon on koottu tietoa nykyisistä joukkoliikenteen matka- ja käyttäjämääristä, kulkutapajakaumista ja erilaista kyselytietoa nykyisestä joukkoliikenteen ja matkaketjujen käytöstä.

2. Joukkoliikenne ja liikkumispalvelut seudulla

Osiioon on koottu tietoa joukkoliikenteen toimijoista ja reiteistä sekä kuvattu joukkoliikenteen hankinnan lähtökohtia. Lisäksi on esitetty nykyisiä ja edeltäviä liikkumispalveluiden tuottajia.

3. Matkaketjujen potentiaali seudulla

Osiiossa esitetään matkaketjujen käytön potentiaalia eri näkökulmista. Potentiaalitarkastelua on tehty pitkälti paikkatietopohjaisesti perustuen mm. pysäkkien nousijamääriin sekä asukas- ja työpaikkamääriin, mutta myös alueellista liikennemallia on hyödynnetty.

4. Havainnot seudulta

Osiioon on koottu valokuvia laajasta inventointiaineistosta sekä korostettu huomioita matkaketjujen nykytilanteen hyvistä ja huonoista puolista.



Kuva: Kotkan kaupunki



Liikkumisen tunnuslukuja 1/3

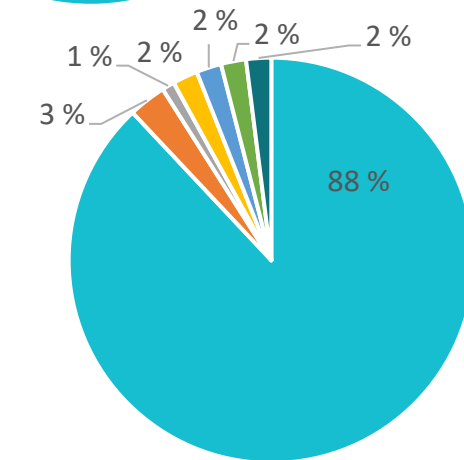
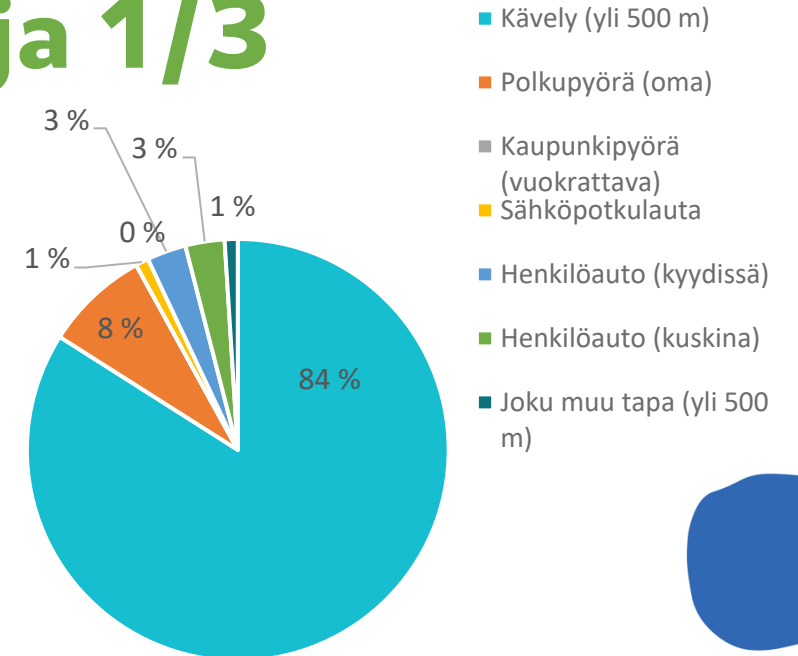
[Kymenlaakson liikkumistutkimuksen](#) (2019) perusteella kestävien kulkutapojen (jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne) osuus maakunnan kaikista matkoista on 32 %. Jalankulun osuus on 15 %, pyöräilyn 17 % ja joukkoliikenteen 4 %. Kestävien kulkutapojen osuus on suurinta Kotkassa, jossa se on jopa 41 %. Liikkumistutkimuksessa kulkutapaosuuksia mitataan matkan pääasiallisen kulkutavan mukaan, eli tuloksista ei käy ilmi kulkutapojen yhdistelyä. Kyselyyn vastasi kaikkiaan 1 744 asukasta koko Kymenlaaksosta. Näistä 552 oli Kotkasta ja 321 Haminasta. Pyhtäätä ei voida aineistosta eritellä, sillä kyselytos perustui kaupunkien lisäksi ”muuhun Kymenlaaksoon”, joka kattoi kyselyn aikaan Iitin, Pyhtään, Miehikkälän ja Virolahden.

[Kotkan seudun joukkoliikennekyselyn](#) (2022) perusteella valtaosa joukkoliikenteen käyttäjistä kävelee kotoaan alkumatkan bussipysäkille (84 %) ja loppumatkan pysäkiltä muuhun kohteeseen kuin kotiin (87 %). Seuraavaksi suosituin tapa kulkea kotoa pysäkille on polkupyörä, jota käyttää vajaa 10 % vastaajista. Kyselyyn vastasi seudulta 628 henkilöä.

Kulkutapa	Kotka	Hamina
Kävely	20 %	14 %
Polkupyörä	14 %	14 %
Henkilöauto	57 %	65 %
Linja-auto tai juna	7 %	5 %
Muu	3 %	3 %

Taulukko 2. Kotkan ja Haminan kulkutapajakauma. Lähde: Kymenlaakson liikkumistutkimus 2019.

Pyhtää ei ole mukana taulukossa, sillä liikkumistutkimuksen luvuissa mukana ovat myös Virolahti, Miehikkälä sekä Kymenlaaksoon vuonna 2019 kuulunut Iitti. Vastausten kattavuus ei ole riittävä kuvaamaan Pyhtään kulkutapajakaumaa.



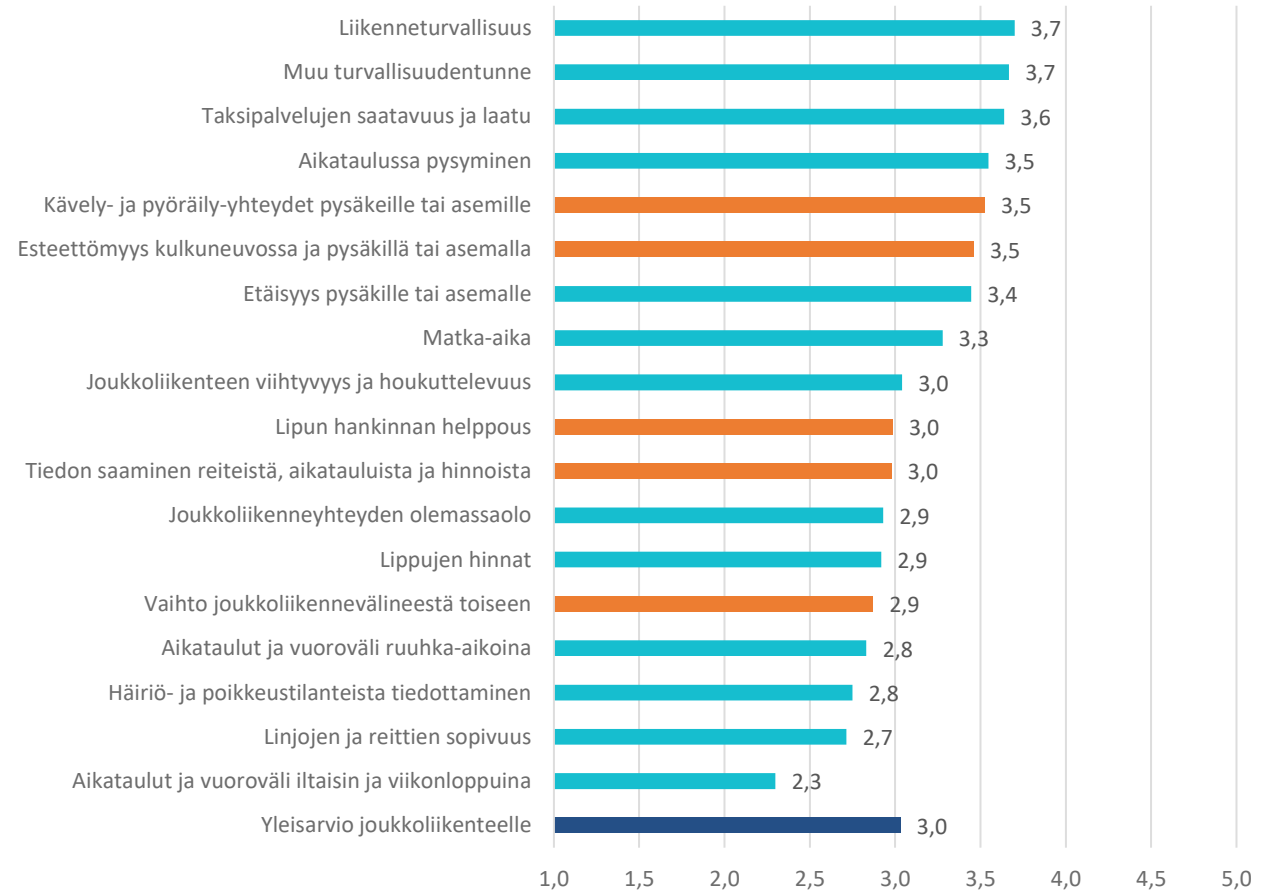
Kaavio 1. Kulkutavat kotoa paikallisbussin pysäkille ja paikallisbussin pysäkiltä määränpään. Lähde: Kotkan seudun joukkoliikennekysely 2019

Liikkumisen tunnuslukuja 2/3

Kymenlaakson liikkumistutkimuksessa selvitettiin myös asukkaiden tyytyväisyyttä eri kulkutapojen olosuhteisiin. Tyytyväisyyttä arvioitiin asteikolla 1-5, missä 1 tarkoittaa erittäin tyytymätöntä ja 5 erittäin tyytyväistä. Oheisessa kuvassa näkyy koko maakunnan tasolla tyytyväisyys joukkoliikenteen olosuhteisiin eri osa-alueisiin jaettuna. Matkaketjujen kannalta kohtalaisen tyytyväisiä ollaan kävely- ja pyöräily-yhteyksiin pysäkeille tai asemille sekä esteettömyyteen, mutta lipun hankinnan helppous, tiedon saaminen reiteistä, aikatauluista ja hinnoista sekä vaihto joukkoliikennevälineestä toiseen ovat heikommalla tasolla.

Kotkassa vastaajat ovat hieman keskimääräistä tyytyväisempiä joukkoliikenteen olosuhteisiin (keskiarvo 3,4) ja Haminassa keskimääräistä tyytymättömämpiä (keskiarvo 2,9). Pyhtään osalta tietoa ei ole aineistosta eriteltävissä.

Tyytyväisyys joukkoliikenteen olosuhteisiin

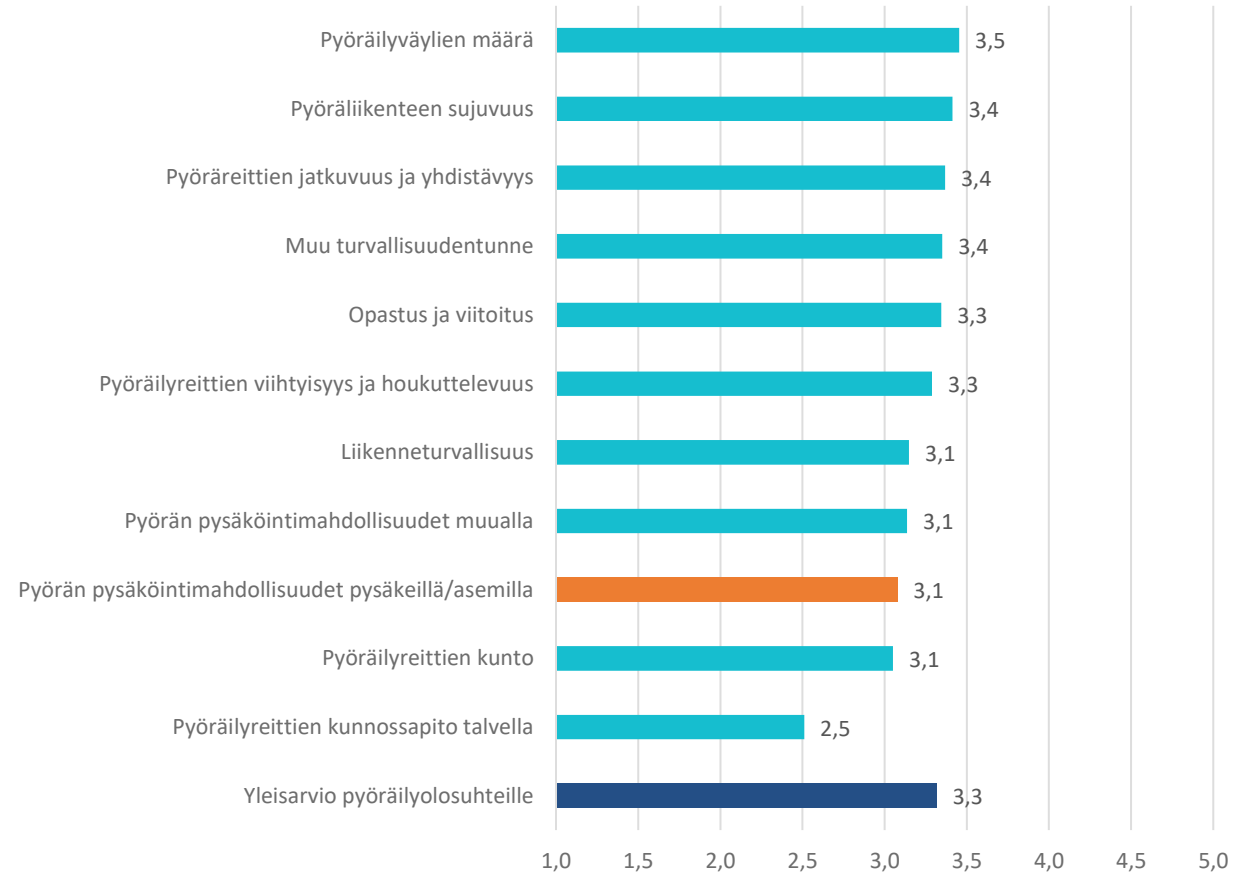


Liikkumisen tunnuslukuja 3/3

Vastaavasti tyytyväisyyttä selvitettiin pyöräliikenteen olosuhteiden osalta. Matkaketjujen osalta erityisen tärkeä asia on polkupyörän pysäköintimahdollisuudet joukkoliikenteen pysäkeillä tai asemilla, mikä on seudulla keskitasoa. Kotkassa pysäköintimahdollisuuksiin ollaan hieman koko aluetta tyytymättömämpiä (keskiarvo 2,9) ja Haminassa tulos on sama kuin koko Kymenlaaksossa.

Talviajan kunnossapito on koko alueella, mutta myös Kotkan ja Haminan tuloksissa saanut heikoimman arvosanan. Se heijastuu myös matkaketjuihin, sillä heikko talvihoito vaikeuttaa matkantekoa oleellisesti lumiseen aikaan pysäkiltä kotiin tai määränpään.

Tyytyväisyys pyöräliikenteen olosuhteisiin



Käytetyimmät yhteydet 1/2

Seudulla liikkumista on analysoitu Kaakkois-Suomen Brutus-mallilla, joka hyödyntää Telian matkapuhelinliittymien sijaintitietoon perustuvaa tietoa. Mallia varten laadittiin lähtöpaikka-määräpaikka-matriisi kaikista seudulta lähtevistä ja sinne saapuvista matkoista, jotka on sijoitettu postinumeroalueiden tarkkuudelle. Malli sisältää käytännössä kaikki alueella tehdyt matkat, mutta se ei huomioi kulkutapaa. Luvut on pyöristetty oheisen taulukon ”Matkaa/vrk”-sarakeeseen.

Waltti-datasta saatuihin pysäkeiltä kyytiin nousseiden matkustajien määriin pohjautuva pysäkkiparanalyysi (liite 4) tehtiin marraskuun 2019 arkipäivien matkoille (yhteensä 103 228 matkaparia). Marraskuun 2019 valittiin ajankohdaksi, joka kuvastaa talviajanliikennettä ilman koronan tekemiä poikkeusvaikutuksia. Joukkoliikennematkojen suuntautumisen analysoimiseksi matkapareja havainnollistettiin postinumeroalueiden avulla. Luvut on esitetty oheisessa taulukossa sarakeessa ”Walttimatkaa/vrk”. Lisäksi on annettu suhdeluku siitä, kuinka suuri osa kaikista postinumeroalueiden välillä havaituista matkoista tehdään paikallisella joukkoliikenteellä.

Kotkasta ja Haminasta on esitetty kaupungin sisältä viisi vilkkainta lähtöpaikka-määränpäaria ja Pyhtäältä kolme vastaavaa. Seudun kuntien välisistä matkoista on samoin esitetty viisi vilkkainta matkaparia. Seudun ulkopuolelle suuntautuvia matkoja on tarkasteltu kaupunkikohtaisesti, mutta tästä aineistosta ei ole saatavilla luotettavaa tietoa joukkoliikenteen käyttäjämääristä.

Vilkkaimmat yhteyvälit ja samalla kestävimmat sellaiset löytyvät Kotkan sisältä ja tarkemmin Kotkansaaren ja pienempien aluekeskusten väleiltä. Myös Kotkansaaren ja Haminan keskuksen välillä tehdään verrattain paljon joukkoliikennematkoja. Pyhtäällä matkat ovat pitkiä ja väestöpohja on ohuempi. Kokonaismatkamäärät ovat Pyhtäällä verrattain pienet, mutta joukkoliikennematkojen osuus Huutjärven matkoista on kuitenkin kohtalaisen suuri. Joukkoliikennematkojen osuutta Siltakylän-Huutjärven alueelle selittää mm. Huutjärven koulu.

Pääosa seudun ulkopuolelle tehtävistä matkoista suuntautuu Kouvolaan ja pääkaupunkiseudulle. Seudun ulkopuolisista yhteyksistä ei ollut käytettävissä joukkoliikenteen pysäkkiparanalyysiä kuten paikallisliikenteessä oli.

Kotkan sisäiset parit	Matkan pituus*	Matkaa/vrk	Walttimatkaa/vrk	Suhdeluku
Kotkansaari-Karhula	10 km	2000	420	21 %
Kotkansaari-Mussalo	5 km	1150	223	19 %
Kotkansaari-Sutela ja Aittakorpi	9 km	1110	250	22 %
Karhula-Mussalo	11 km	760	45	6 %
Karhula-Sutela ja Aittakorpi	5 km	630	43	7 %

Haminan sisäiset parit	Matkan pituus*	Matkaa/vrk	Walttimatkaa/vrk	Suhdeluku
Hamina keskus-Uusi-Summa	4 km	560	14	2 %
Hamina keskus-Poitsila	2 km	510	54	11 %
Hamina keskus-Hillo	4 km	460	3	1 %
Hamina keskus-Husula	4 km	440	14	3 %
Hamina keskus-Neuvoton	8 km	400	28	7 %

Pyhtään sisäiset parit	Matkan pituus*	Matkaa/vrk	Walttimatkaa/vrk	Suhdeluku
Siltakylä/Huutjärvi-Pyhtää kk	10 km	200	28	14 %
Siltakylä/Huutjärvi-Vastila	20 km	120	10	8 %
Siltakylä/Huutjärvi-Purolanlahti	9 km	100	12	12 %

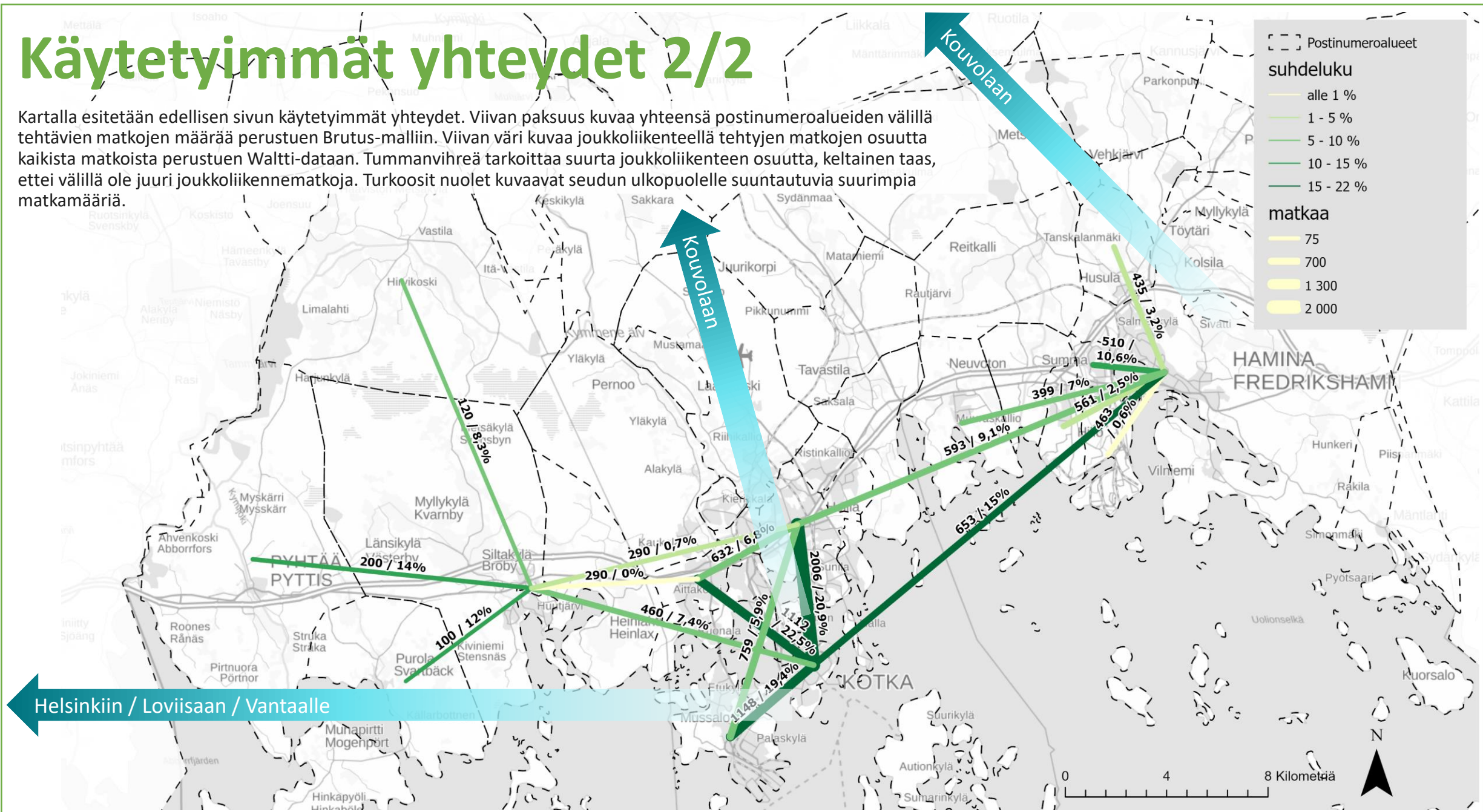
Seudun sisäiset parit	Matkan pituus*	Matkaa/vrk	Walttimatkaa/vrk	Suhdeluku
Kotkansaari-Hamina keskus	27 km	650	98	15 %
Karhula-Hamina keskus	17 km	590	54	9 %
Kotkansaari-Siltakylä/Huutjärvi	17 km	460	34	7 %
Sutela-Siltakylä/Huutjärvi	8 km	290	0	0 %
Karhula-Siltakylä/Huutjärvi	13 km	290	2	1 %

Seudun ulkopuoliset parit	Matkan pituus*	Matkaa/vrk
Kotka-Kouvola	58 km	15 100
Kotka-Helsinki	134 km	10 100
Hamina-Kouvola	52 km	5 800
Kotka-Loviisa	48 km	4 500
Kotka-Vantaa	125 km	3 900

*Matkan pituus on laskettu Google Mapsin reitittämän automatkan pituiseksi.

Käytetyimmät yhteydet 2/2

Kartalla esitetään edellisen sivun käytetyimmät yhteydet. Viivan paksuus kuvaa yhteensä postinumeroalueiden välillä tehtävien matkojen määrää perustuen Brutus-malliin. Viivan väri kuvaa joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen osuutta kaikista matkoista perustuen Waltti-dataan. Tummanvihreä tarkoittaa suurta joukkoliikenteen osuutta, keltainen taas, ettei välillä ole juuri joukkoliikennematkoja. Turkoosit nuolet kuvaavat seudun ulkopuolelle suuntautuvia suurimpia matkamääriä.



Joukkoliikenne ja liikkumispalvelut seudulla

Kotkan kaupunkirakennelautakunnan alaisen joukkoliikennejaoston tehtävänä on toimia Kotkan ja Haminan kaupunkien sekä Pyhtään kunnan alueella palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuna tieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena ja hoitaa yhteistoiminta-alueen henkilöliikenteeseen liittyvät tehtävät. Joukkoliikennejaosto päättää yhteistoiminta-alueellaan

- joukkoliikenteen palvelutasosta
- joukkoliikenteen hankinnoista kuntien (Hamina, Kotka, Pyhtää) varaamien määrärahojen puitteissa
- joukkoliikennettä koskevista lausunnoista muille viranomaisille, ja
- kuntien talousarvioista myönnettyjen joukkoliikennettä koskevien korvausten takaisinperinnästä.

Käytännön päivittäisestä joukkoliikenteen kehittämisestä vastaa Kotkan kaupungin organisaatioon osana toimiva Etelä-Kymenlaakson henkilöliikenneyksikkö.

Paikallisliikenne muodostuu Kotkan, Haminan ja Pyhtään sisäisistä linjoista sekä kuntien välisistä linjoista. Kaikki paikallisliikenne on Kotkan seudun liikenteen hankkimaa (lukuun ottamatta Haminan markkinaehtoista linjaa 78). Paikallisliikenteessä tehtiin n. 2 miljoonaa matkaa vuonna 2019, jonka jälkeen matkamäärä on COVID19-pandemian vuoksi vähentynyt yli 30%. Selvästi suosituin on Kotkan ja Haminan välinen puolen tunnin välein liikennöivä linja 1 (Kotka-Karhula-Hamina), jossa tehdään n. 25 % kaikista paikallisliikenteen matkoista. Toiseksi suosituin on linja 27 Kotkansaaren, Mussalon ja Karhuvuoren välillä.



Kuva 3: Kotkan paikallisliikenteen linjakartta talvikaudella 2022-2023.

Ajantasaiset aikataulutiedot löytyvät osoitteesta: <https://www.kotkanaikataulut.fi/>

Nykytilanne: Paikallisliikenne

Kotkan seudun paikallisliikenteessä on käytössä Waltti lippu- ja maksujärjestelmä. Matkan voi maksaa käteisellä, Waltti-matkakortilla tai mobiililipulla. Matkalippujen hinnoittelu perustuu vyöhykkeisiin (A-D) ja asiakasryhmiin. Tarjolla on kertalippu, arvolippu, 30 vuorokauden kausilippu sekä vuorokausilippu. Arvolippu on hiljaiseen aikaan edullisempi kuin muulloin.

Kotkan seudulla on lisäksi käytössä Kymenlaakson yhteislippu, jota voi käyttää Kotkan ja Kouvolan paikallisliikenteissä ja kaupunkien välisissä VR:n junissa. Kesäisin myydään 90 vrk:n kesälippu.

Linjalla 78 käy Waltti-kortti, vaikka liikenne on markkinaehtoisesti järjestettyä. Kaupunki maksaa nousukorvausta liikenneöitsijälle.

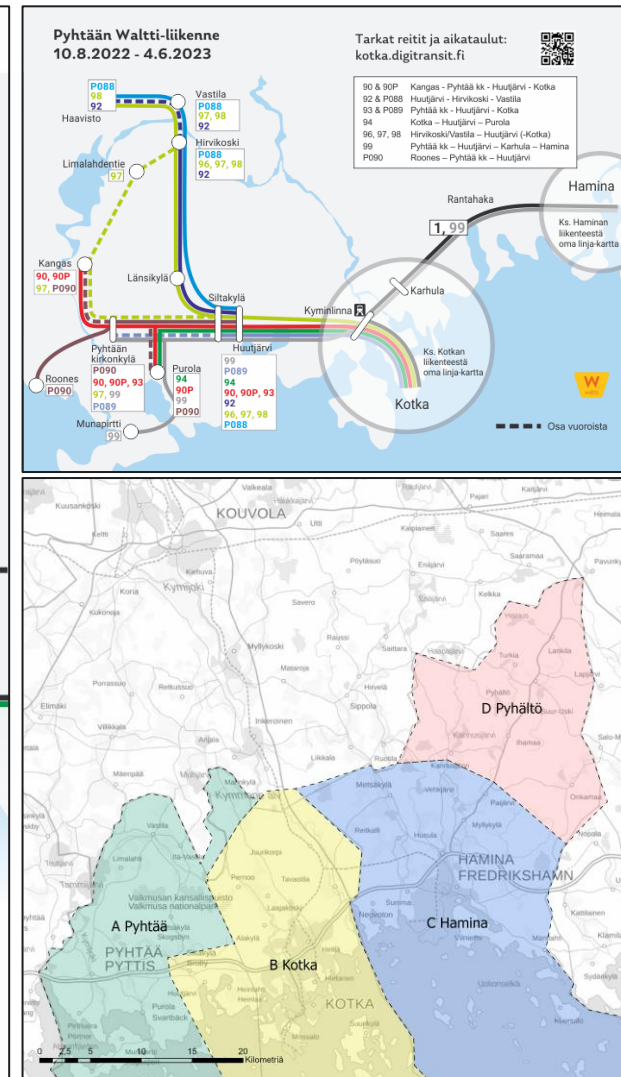
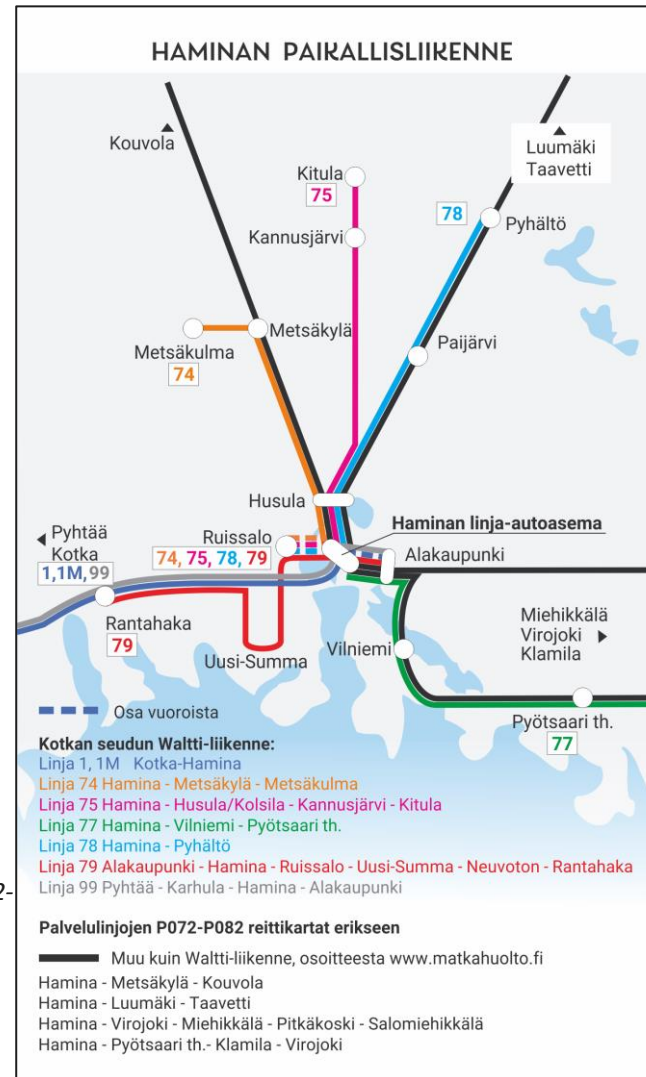
Reitit ja aikataulut löytyvät [Digitransit-reittioppaasta](#), [joukkoliikenteen verkkosivuilta](#) ja painetusta aikatauluvihkosta. Käytössä on reaaliaikainen informaatiojärjestelmä, jonka ansiosta reittioppaassa bussien kulkua voi seurata reaaliaikaisesti.

Kuvat 4, 5 ja 6:

Haminan ja Pyhtään paikallisliikenteen linjakartat talvikaudella 2022-2023 sekä joukkoliikenteen maksuvyöhykkeet.

Ajantasaiset aikataulutiedot löytyvät osoitteesta:

<https://www.kotkanaikataulut.fi/>



Nykytilanne: Seutu- ja kaukoliikenne

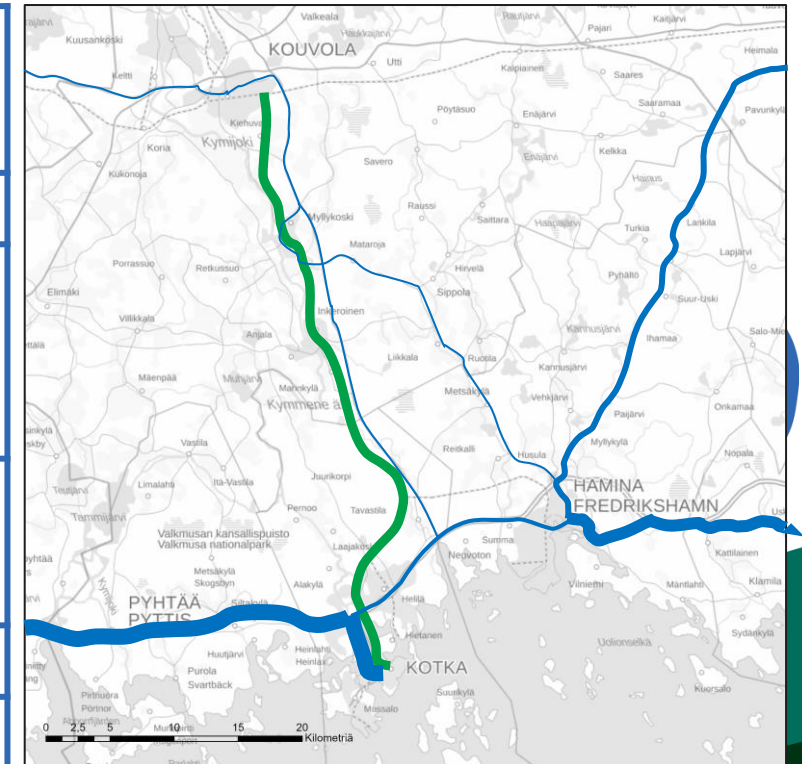
Kotkan seudulla on tarjolla kaukoliikennettä sekä kumipyörillä että raiteilla.

Linja-autoliikennettä järjestää Kotkan seudulla Kotkan seudun joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen lisäksi Kaakkois-Suomen ELY-keskus sekä markkinaehtoisesti toimivat joukkoliikenneyritykset. Kyseiset yhteydet ovat Kotkan, Haminan ja Pyhtään ulkopuolelle suuntautuvaa liikennettä. ELY-keskus järjestää liikennettä lähikuntiin, ja markkinatoimijat pääsääntöisesti Helsinkiin. ELY-keskuksen vuoroilla käy Kotkan seudun Waltti-kortti Haminan sisäisiä matkoja tehdessä.

Kotkassa on mahdollista tehdä kaupungin sisäisiä matkoja junalla, sillä Kouvolan ja Kotkan välinen rata kulkee kaupungin halki. Rautatieasemia ja -seisakkeita on Kotkan alueella kuusi: Kotkan satama, Kotka, Paimenportti, Kymnlinna, Kymi ja Tavastila. Arkipäivänä lähijuna O liikennöi yhdeksän vuoroa kumpaankin suuntaan.

Seutu- ja kaukoliikennettä ei ole esitetty Kotkan seudun reittioppaassa. Joukkoliikenteen internet-sivuilla on seutu- ja kaukoliikenteestä koontia, mutta reitit ja aikataulut ohjataan tarkistamaan linkkien kautta muiden palveluntarjoajien sivuilta. Esimerkiksi valtakunnallisessa opas.matka.fi – reittioppaassa on löydettävissä sekä Kotkan seudun paikallisliikenteen että kaukoliikenteen aikataulut.

Toimija	Reitti	Vuoromäärä arkipäivänä / suunta
VR	Kotka-Kouvola	9
Kaakkois-Suomen ELY-keskus (tilaaja)	Hamina-Miehikkälä	4
	Hamina-Virolahti	7
	Hamina-Taavetti	2
	Hamina-Kouvola	1
Onnibus	Kotka-Helsinki	10
	Hamina-Kotka-Helsinki	3
	Kotka-Lahti	2
Reissu-Ruoti	Kotka-Helsinki	1
Liikenne Vuorela Oy	Lappeenranta-Hamina-Kotka-Helsinki	2
Kymen Charterline Oy	Kotka-Loviisa	



Kuva 7.

Kaukoliikenteen suunnat Kotkan seudulta.

Viivan paksuus kuvastaa vuoromäärää, sininen väri linja-autoliikennettä ja vihreä raideliikennettä.

Taulukko 3. Seutu- ja kaukoliikenteen tarjonta syksyllä 2022.

Nykytilanne: liikkumispalvelut

Kotkan seudulla on käytössä **kaupunkipyörät** kesäaikaan Kotkan taajama-alueella sekä Haminan keskustassa kaupunkien tilaamana palveluna. Palveluntuottajana järjestelmässä oli Kaakau Oy, jonka Donkey Republic -alustalle rakennetun kaupunkipyöräjärjestelmän asemia on kesällä 2022 ollut Haminassa kuusi ja Kotkassa 53. Asemia on suunniteltu myös Pyhtäälle*.

Kaupunkipyöräasemat on sijoitettu melko hyvin kahden eniten käytetyn paikallisliikenteen linjan (1 & 27) pysäkeille (kuva 8). Kotkansaarta ja Karhulaa lukuun ottamatta asemia ei kuitenkaan ole riittävästi asuinalueilla, jolloin liityntäpyöräily pysäkin yhteydessä olevalle asemalle ei onnistu. Esimerkkinä Kotkan Koivulan asuinalueella ei ole pyöräasemaa, mutta pyöräilyetäisyydellä on Kymminlinnan junaseisake, jossa on kaupunkipyöräasema. Kaupunkipyöräjärjestelmän rooli onkin nykytilassa toisaalta sekä paikallisliikennettä tukeva että kilpaileva.

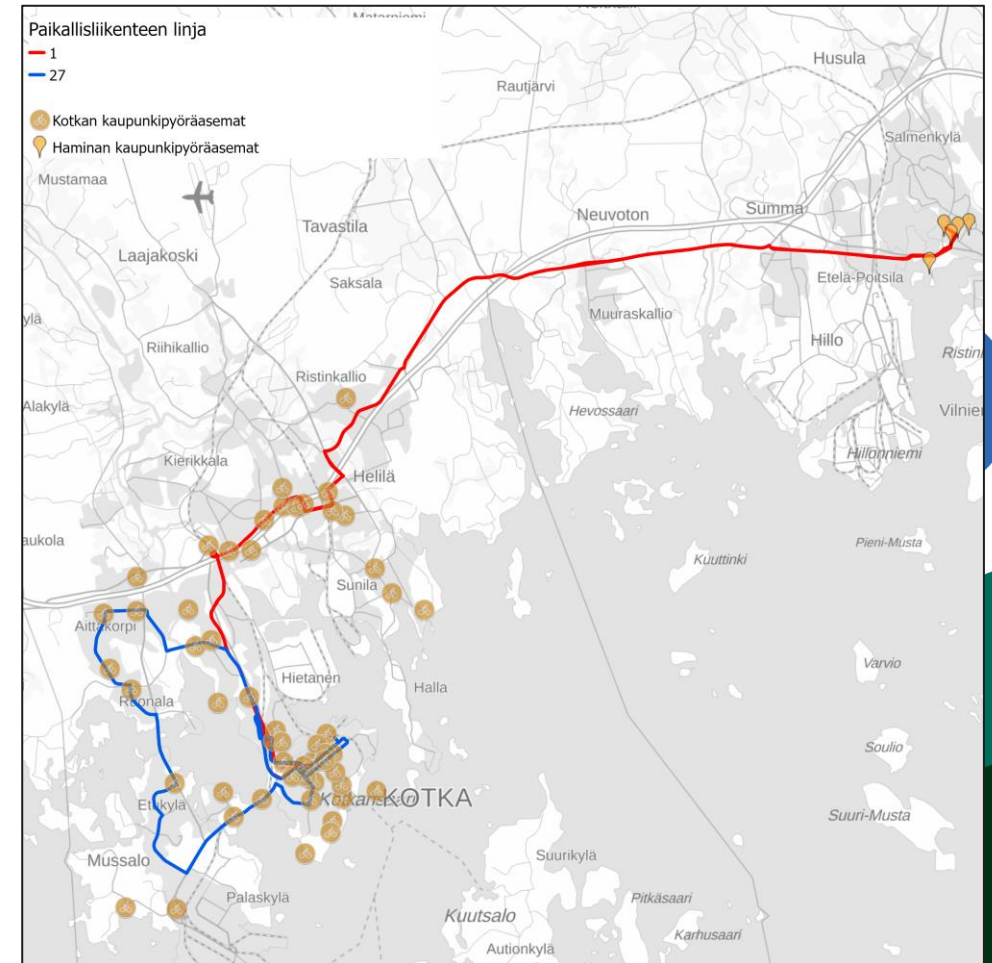
Kesällä 2022 Kotkassa oli markkinaehtoisesti toimivia **sähköpotkulauta**operaattoreita, mutta ne eivät ole vielä vakiintuneet osaksi Kotkan seudun liikkumispalveluja.

Palvelulinjat ja asiointitaksit ovat täydentäviä joukkoliikennepalveluita, joiden kyytiin pääsee linja-autopysäkeiltä ja reitin varrelta. Niiden aikataulut mahdollistavat pienet poikkeamat reitiltä ja henkilökohtaisemman palvelun. Palvelulinjareittejä on Kotkassa 14**, Haminassa 14 ja Pyhtäällä 2. Asiointitaksireittejä on Kotkassa viisi. Reitit ovat osin päällekkäisiä, ja molemmissa on sekä kaupunkialueita että maaseutua palvelevia reittejä. Palvelulinjalla ja asiointitaksissa matkustavilta peritään sama Waltti-hinnoittelun mukainen maksu kuin muussa paikallisliikenteessä, mutta asiointitakseissa ei voi maksaa Waltti-tuotteilla (kausiliput ja arvoliput).

Taksit täydentävät joukkoliikennejärjestelmää harvemmin asutuilla alueilla ja paikkaavat silloin tällöin joukkoliikenteen ohi menneitä vaihtoyhteyksiä. Kotkassa on mahdollista käyttää myös kaupallisen autonvuokrauspalvelun **yhteiskäyttöautoja**.

* [Pyhtäällä kaupunkipyöräjärjestelmä avattiin kesällä 2023]

**Kotkassa palvelulinjanumeroita on käytössä 10, mutta linjan P013 osalta on 5 eri reittiä

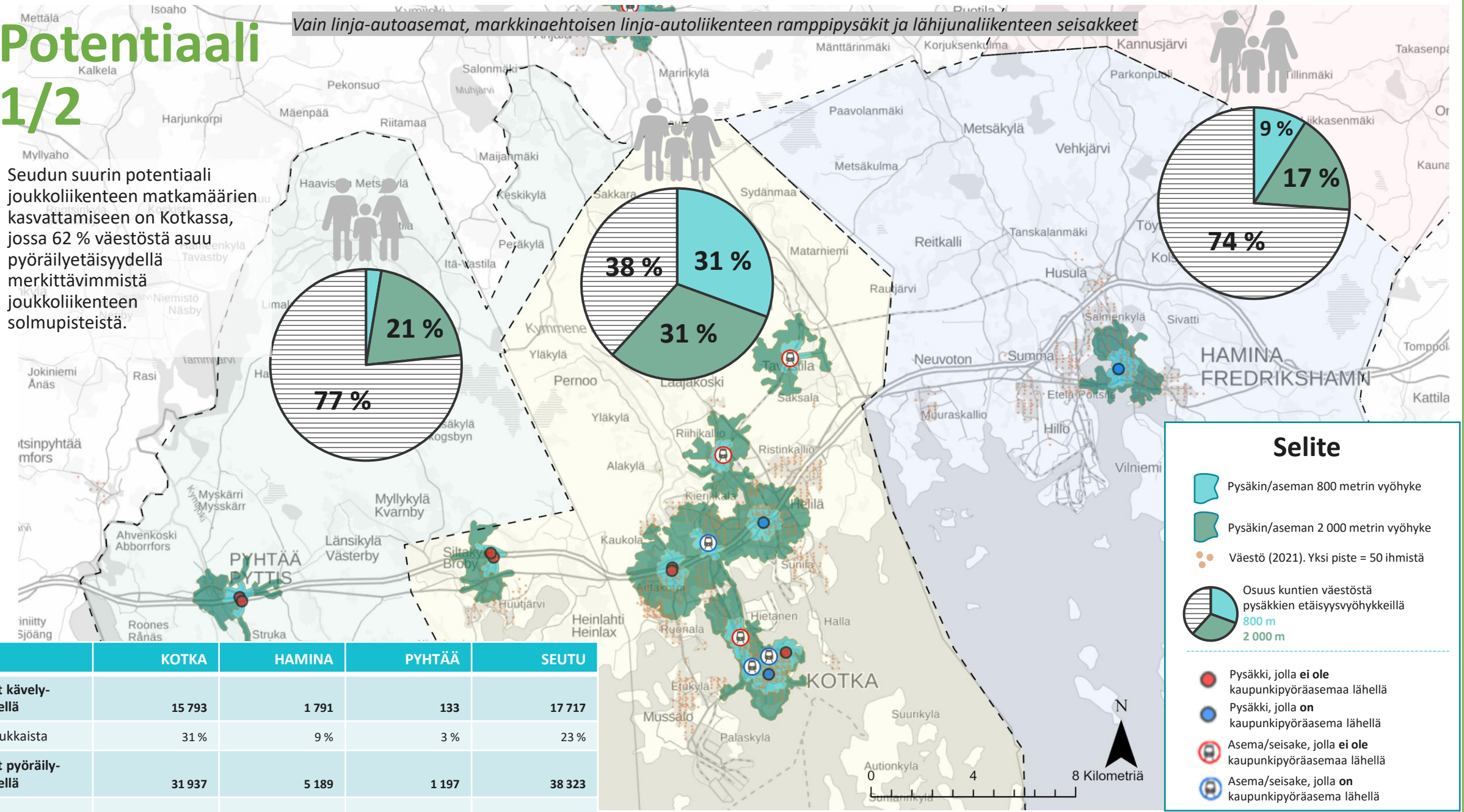


Kuva 8. Kaupunkipyöräasemien sijainti kahden Kotkan seudun käytetyimmän bussilinjan läheisyydessä.

Potentiaali 1/2

Seudun suurin potentiaali joukkoliikenteen matkamäärien kasvattamiseen on Kotkassa, jossa 62 % väestöstä asuu pyöräilyetäisyydellä merkittävimmistä joukkoliikenteen solmupisteistä.

Vain linja-autoasemat, markkinaehtoisen linja-autoliikenteen ramppipysäkit ja lähijunaliikenteen seisakkeet



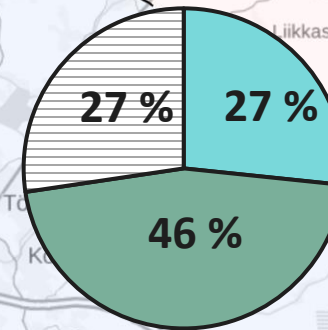
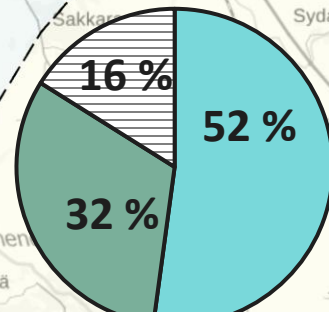
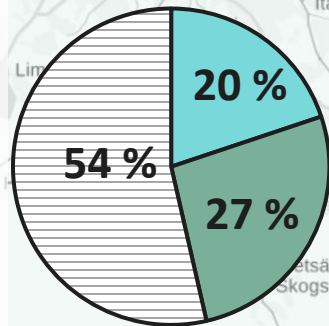
Alue	KOTKA	HAMINA	PYHTÄÄ	SEUTU
Asukkaat kävelyetäisyydellä	15 793	1 791	133	17 717
Osuus asukkaista	31 %	9 %	3 %	23 %
Asukkaat pyöräilyetäisyydellä	31 937	5 189	1 197	38 323
Osuus asukkaista	62 %	26 %	23 %	50 %

Potentiaali

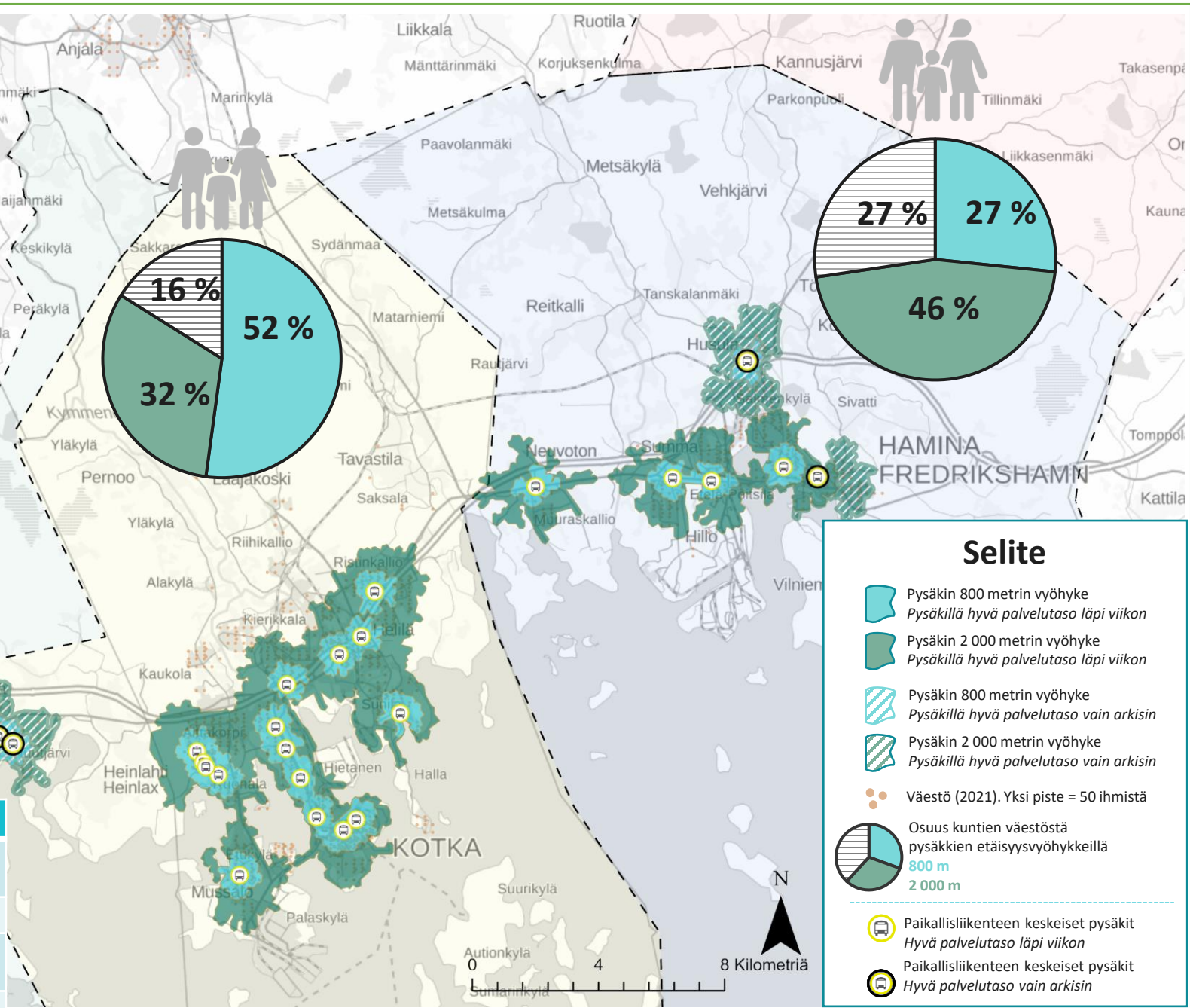
2/2

Paikallisliikenteen keskeisistä pysäkeistä alle 2 000 metrin etäisyydellä asuu:

- 84 % kotkalaisista
- 73 % haminalaisista tai 55 % jos lasketaan vain läpi viikon hyvän palvelutason tarjoavat pysäkit
- 47 % pyhtäläisistä tai 0 % jos lasketaan vain läpi viikon hyvän palvelutason tarjoavat pysäkit



Alue	KOTKA	HAMINA	PYHTÄÄ	SEUTU
Asukkaat kävely-etäisyydellä	15 793	1 791	133	17 717
Osuus asukkaista	31 %	9 %	3 %	23 %
Asukkaat pyöräily-etäisyydellä	31 937	5 189	1 197	38 323
Osuus asukkaista	62 %	26 %	23 %	50 %



Keskeiset pysäkit

Suunnitelmassa esitetään monia toimenpiteitä ns. keskeisille pysäkeille, jotka on määritelty työn aikana pääosin nousumääriin perustuen. Keskeisiin pysäkkeihin ja asemiin lasketaan E18-ramppipysäkit, linja-autoterminaalit, paikallisliikenteen keskeisimmät pysäkit kunnittain sekä raideliikenteen seisakkeet ja asemat.

Juna-asemat/seisakkeet:

- Tavastila, Kymi, Kymnlinna, Paimenportti, Kotka, Kotkan satama

E18-ramppipysäkit

- Pyhtää kk, Siltakylä, Sutela

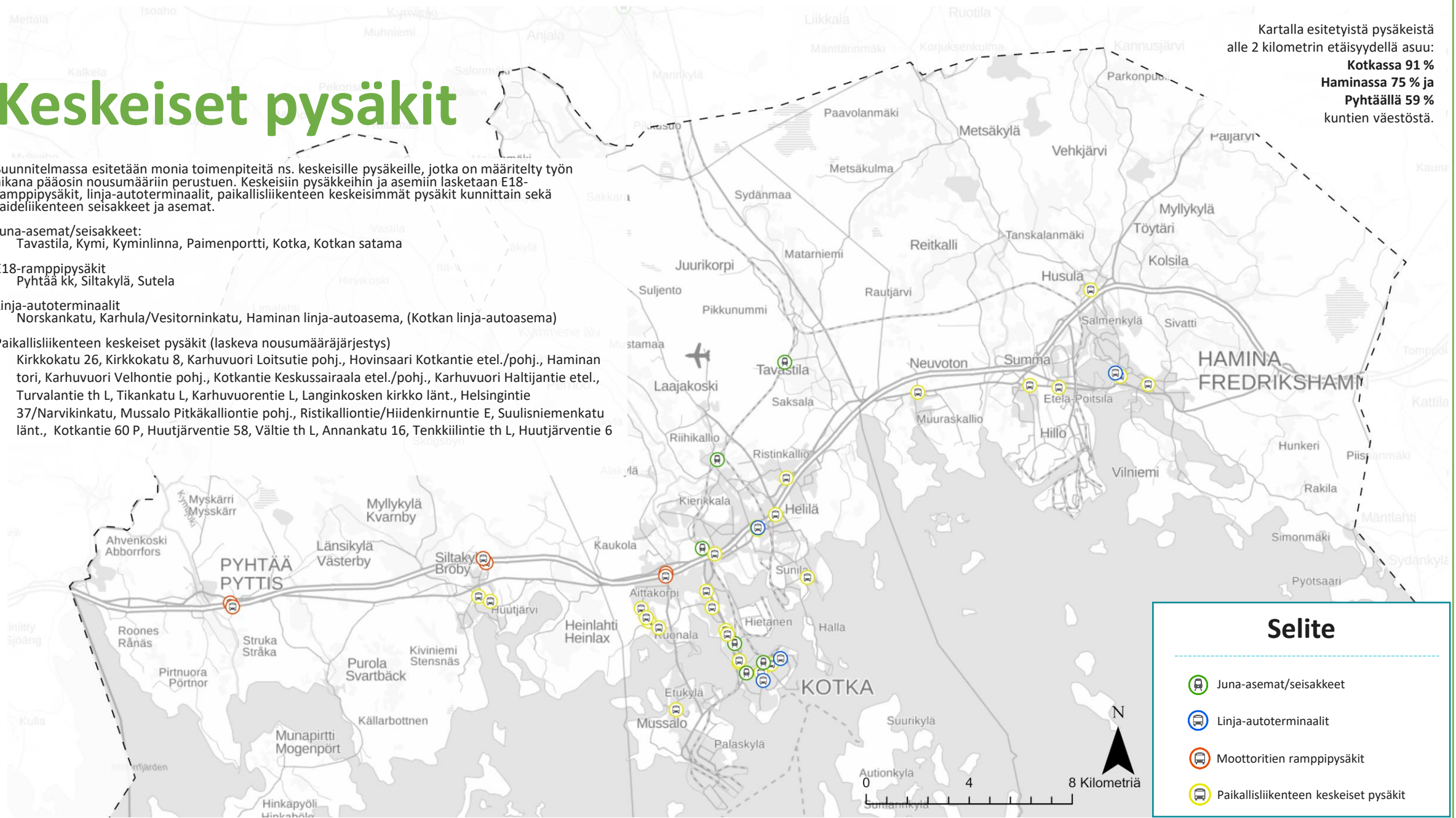
Linja-autoterminaalit

- Norskankatu, Karhula/Vesitorininkatu, Haminan linja-autoasema, (Kotkan linja-autoasema)

Paikallisliikenteen keskeiset pysäkit (laskeva nousumääräjärjestys)

- Kirkkokatu 26, Kirkkokatu 8, Karhuvuori Loitsutie pohj., Hovinsaari Kotkantie etel./pohj., Haminan tori, Karhuvuori Velhontie pohj., Kotkantie Keskussairaala etel./pohj., Karhuvuori Haltijantie etel., Turvalantie th L, Tikankatu L, Karhuvuorentie L, Langinkosken kirkko länt., Helsingintie 37/Narvikinkatu, Mussalo Pitkäkalliontie pohj., Ristikalliontie/Hiidenkirkuntie E, Suulisniemenkatu länt., Kotkantie 60 P, Huutjärventie 58, Vältie th L, Annankatu 16, Tenkkiilintie th L, Huutjärventie 6

Kartalla esitetyistä pysäkeistä
alle 2 kilometrin etäisyydellä asuu:
Kotkassa 91 %
Haminassa 75 % ja
Pyhtäällä 59 %
kuntien väestöstä.



Matkaketjujen edistäminen Kotkan seudulla

Vahvuudet

Selkeä liikkumisen brändi pohjalla

Tehokkaampi runkolinjaperusteinen linjasto on jo kehitteillä

Monipuolista liikkumisen palveluiden tarjontaa sekä seudun ulkopuolelle että sisäisesti

Tahtotilaa kestävän liikkumisen kehittämiseen on kaikissa kunnissa

Ruuhka-aikojen ulkopuolella heikko tarjonta

Liityntä pyörällä on vielä melko harvinaista

Pysäkkien ja pyöräväyliä nykyinen talvikunnossapito ja vaihtelevat vastuut

Aikataulujen muutosherkkyys ja yhteensopivuus

Liikkumisen palveluntarjoajien järjestäytymättömyys

Maankäytön kehittäminen haastavaa monen ”hubin” läheisyydessä (esim. Kymnlinna)

Heikkoudet

Suurin osa seutua on autoriippuvainen

Infrassa ja kaupunkitilassa merkittäviä kehittämistarpeita

Uhat

Palveluntarjoajien keskinäinen kilpailu johtaa tiedon omimiseen

Kaukoliikenteen optimointi pidentää vaihtoyhteyksiä paikallisliikenteeseen

Liikkumistottumusten muuttaminen on hidasta ja haastavaa

Julkisen rahan niukkuus (valtio ja kaupungit)

Palveluntarjoajien omat sovellukset vaikeuttavat käyttäjän valintoja

Geopoliittiset ja ilmastolliset epävarmuustekijät

Uusiin kokeiluihin rohkaisu (julkiset ja yksityiset)

Hyvä väestöpohja potentiaalisilla liityntäliikenteen vyöhykkeillä

Palveluntuottajien yhteistyö yhteistä vihollista vastaan

Jakamistalouden yleistyminen

Palvelutaksien kasvava automatisointi

Datalähteiden hyödyntäminen entistä enemmän

Mahdollisuudet

Kestävän yhteiskunnan systeemimuutos. Kaikki vaikuttaa kaikkeen.

Kotkan kaupungin entistä vahvempi koordinaation rooli kaiken kestävän liikkumisen edistämiseksi

Havaintoja seudulta 1/4



Kuva: Ramboll Finland Oy

Kuva 9. Pyöräpysäköinnissä on riittävästi tilaa leveämmillekin pyörille. Runkolukitus tarjoaa turvallisemman lukituksen. Pyöräpaikat on sijoitettu linja-autopysäkin välittömään läheisyyteen kulkureitin varrelle. **Pyöräkatos** lisäisi pysäköinnin houkuttelevuutta. Sutela, Kotka.



Kuva: Ramboll Finland Oy

Kuva 10. Pyöräpysäköintiä on tarjolla runsaasti linja-autoaseman laidalla kaupunkipyörille ja omille pyörille. Paikkoja voisi myös ripotella tasaisemmin eri saapumissuunnille ja tarjota turvallisempaa runkolukituksen mahdollisuutta rengastelineiden sijasta tai lisäksi. Myös pyöräkatos olisi toimiva lisä pyöräpysäköinnin järjestelyissä. Linja-autoasema, Hamina.



Kuva: Kotkan kaupunki

Kuva 11. Kaupunkipyöräasema sijaitsee Kotkan rautatieaseman bussipysäkkien yhteydessä. Kulkuvälineen vaihto bussista kaupunkipyörään on sujuva. Kaupunkipyöräasema palvelee myös kadun vastakkaisella puolella sijaitsevan rautatieaseman matkustajia. Kotkan rautatieasema, Kotka.

Havaintoja seudulta 2/4



Kuva: Ramboll Finland Oy

Kuva 12. Kotkansaaren yksi käytetyimmistä pysäkeistä ei vastaa merkittävältä pysäkiltä vaadittua laatutasoa. Pysäkiltä puuttuu riittävät odotusalueet ja ihmismäärä tukkii helposti jalkakäytävän. Pysäkillä ei ole pyöräpysäköintiä, esteettömiä kulkuyhteyksiä, laadukasta katosta tai palveluita välittömästi pysäkin yhteydessä. Kirkkokatu 8, Kauppatori, Kotka.



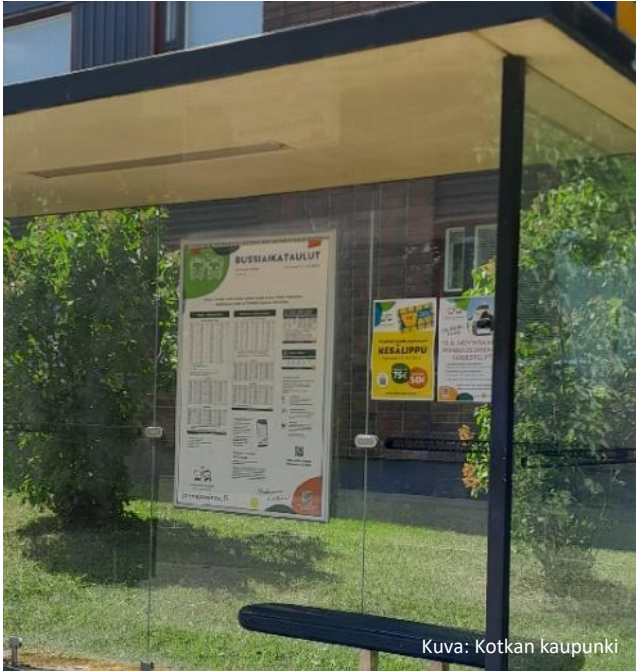
Kuva: Ramboll Finland Oy

Kuvat 13 ja 14. Reitti rautatieasemalta keskustaan on heikosti opastettu ja käyttäjälle tarjotut reitit epämääräiset ja heikkolaatuiset. Ylempässä kuvassa on keskustan ja seisakkeen välinen radan ylityspaikka ja alemmassa kuvassa näkymä seisakkeelta kohti ylityspaikkaa. Orientoituminen on haastavaa, sillä kulkureitti keskustaan ei erotu maisemasta junan pysähtymispaikalta. Kotkan sataman seisake, Kotka.



Kuva: Ramboll Finland Oy

Havaintoja seudulta 3/4



Kuva: Kotkan kaupunki

Kuva 15. Jonne & Minne –brändi on näkyvillä pysäkeillä olevissa aikataulujulisteissa. Brändiä on hyödynnetty myös muussa pysäkeillä esillä olevassa markkinointimateriaalissa. Kotka.



Kuva: Ramboll Finland Oy

Kuva 16. Jonne & Minne –brändin näkyvyys yhteiskäyttöpyörissä ohjaa kestäviin valintoihin. Kotkan linja-autoasema.



Kuva: Ramboll Finland Oy

Kuva 17. Joukkoliikenteen solmupisteessä on runkolukituksen mahdollistava pyöräpysäköinti sekä kaupunkipyöräasema. Seisakkeelta on liityntäpysäköintiin ohjaava merkintä. Kaupunkipyörät sijaitsevat nurmialueella, eikä niille ole laadukasta telineratkaisua. Pyöräpysäköintien sijaitseminen katoksessa lisäisi pyöräilyn houkuttelevuutta. Kyminlinna, Kotka.

Kuva 18. Eloisa Jonne & Minne –brändi on laajennettavissa koko alueen liikkumisen brändiksi.



jonnejaminne.fi

Kotkan paikallisliikenteen bussiaikataulu

voimassa 3.10.2022-4.6.2023

Welter Jonne & Minne Kotkan seudun liikenne KOTKA

Havainnot seudulta 4/4



Kuva: Ramboll Finland Oy

Kuva 19. Suorimmalla reitillä pysäkin pyöräpysäköinnin ja taajaman välillä ei saa ajaa pyörällä. Siltakylä, Pyhtää.



Kuva: Ramboll Finland Oy

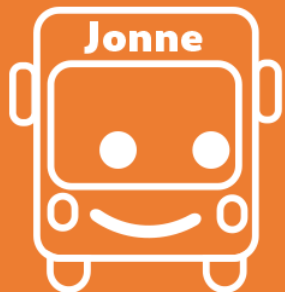
Kuva 20. Tarjotun joukkoliikennepalvelun taso ei vastaa pysäkin laatutasoa. Seututien 170 varressa on korkealaatuisia pysäkkejä, joita ei käytä mikään seudun paikallisliikenteen linja. Toisaalta pysäkkikatoksen malli ei ole esteetön. Huutjärvi, Pyhtää.



Kuva: Kotkan kaupunki

Kuva 21. Vastaavasti muualla alueella on todella heikkotasoisia pysäkkikatoksia. Vanerikatosten töhriminen on helppoa ja monet katokset on töhritty. Informaatiota jaetaan paperisina aikataululistoina, jotka pitää uusia aina, kun aikataulut muuttuvat tai kun ne turmeltuvat ilkeiden tai sään vuoksi. Hovinsaari, Kotka

4. Tiekartta (2023 – 2030)



Matkaketjut osana seudun kestävästä liikkumisesta

Seudulla ei ole yhteisiä määrällisiä tavoitteita kestävien kulkutapojen osuuden kasvattamiseksi, mutta kaikki seudun kunnat ovat sitoutuneet edistämään kestävästä kehitystä ja lisäämään erityisesti kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta. Kotkan kaupunki on asettanut tavoitteen Kestävän liikkumisen Kotka –ohjelmassa kestävien kulkutapojen osuuden kasvattamiseksi 60 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä, kun osuus vuonna 2019 oli 41 %. Matkaketjujen kehittämissuunnitelmassa esitetään tiekartta, jonka avulla esitetään toteutuspolku sekä kävelyn, pyöräliikenteen että joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvattamiseksi ja siten niiden houkuttelevuuden ja käytettävyyden lisäämiseksi. Kaikki kestävät kulkutavat käsitetään tässä työssä yhtenä kokonaisuutena, jotka tukevat toisiaan eri matkoilla. Samalla tiekartta esittää myös keinoja henkilöautoliikenteen tukemiseksi osana erityisesti pitkämatkaisen joukkoliikenteen matkaketjuja.

Kehittämissuunnitelman yhtenä päätavoitteena on seudun matkaketjujen palvelutason parantaminen ja siten paikallisliikenteen edellytysten merkittävä parantaminen. Suunnitelmassa ei aseteta numeerisia tavoitteita, mutta tärkeimmiksi kehitettäviksi teemoiksi matkaketjujen edistämiseksi esitetään seuraavia:

1. **Kestävyys**
2. **Näkyvyys**
3. **Helppous**
4. **Laadukkuus**

Kestävyys on läpileikkaava teema kaikessa liikennejärjestelmän kehittämisessä ja sillä tarkoitetaan **ekologista, sosiaalista ja taloudellista** kestävyttä. Pyritään liikennejärjestelmään, joka ei lisää päästöjä tai vähennä luonnon monimuotoisuutta, ei heikennä ihmisten tasavertaista mahdollisuutta osallistua yhteiskunnan toimintaan tai eriarvoista alueita, ja joka tuottaa enemmän taloudellista hyötyä yhteiskunnalle kuin se aiheuttaa kustannuksia.

Näkyvyys on erityisesti matkaketjuihin liittyvä ominaisuus, joka jää usein pimentoon. Ihminen käyttää tiettyä palvelua vain, jos hän tietää sen olemassaolosta ja ymmärtää vaihtoehdon hyödyt. Matkaketjut ovat usein piilossa, ja niiden käyttö vaatii perehtymistä, tiedonhankintaa tai omistautumista. Näkyvyydellä **tuodaan matkaketjut esiin**: korostetaan eri keinoin mahdollisuutta siirtyä bussista pyörän selkään tai autosta junaan.

Helppous on matkaketjun tekemisen ehto: ihminen valitsee tietyn tai tietyt liikkumistavan vain, jos hän tietää sen olevan helppoa, yksinkertaista ja nopeaa. Matkaketjuihin liittyy aina pieni vastus suoriin yhteyksiin verrattuna, minkä vuoksi niiden käyttöä **tulee helpottaa ja kynnyksiä madaltaa**. Erityisesti tulee huomioida käytön helppous iäkkäille, lapsille ja aisti- tai liikuntarajoitteisille.

Laadukkuus on ominaisuus, joka koskee liikenneympäristöä varusteineen, liikennevälineitä, digitaalisia palveluita, saumatonta yhteistyötä ja monia muita matkaketjujen osasia. Laadukkaat ratkaisut houkuttelevat käyttämään niitä, niistä tulee arvostuksen tunne ja ne tuottavat esteettistä mielihyvää asukkaille. Ihmiset valitsevat mieluummin miellyttävän ja viihtyisän bussipysäkin, kuin vuosikymmeniä sään ja ilkvallan armoilla viruneen vaneripysäkin.

Tiekartta

Mainittuja neljää teemaa tukemaan matkaketjujen kehittämissuunnitelman ytimenä on **tiekartta**, jolla kuvataan toimenpiteitä ja niiden edistämistäjärjestystä. Tiekartalla esitettävät toimenpiteet jakautuvat neljään kokonaisuuteen: **fyysiseen ympäristöön, lippu- ja informaatiojärjestelmiin, viestintään ja markkinointiin** sekä **liikkumispalveluihin**. Näitä yhdistävänä osiona on lisäksi **yhteistyön vahvistaminen**, jolla tuodaan matkaketjujen kehittämiseen liittyvät lukuisat julkisen ja yksityisen sektorin sidosryhmät ja yhteistyötahot saman pöydän ääreen miettimään kaikille hyödyllisiä ratkaisuja. Tiekartan toimenpiteet sijoittuvat alkamaan pääosin vuosina 2023-2030, mutta monet toimenpiteistä jatkuvat pitkälle tämän ajanjakson jälkeiselle ajalle.

Tiekartan lopuksi esitetään myös **pitkän aikavälin kehittämissuunnitelmia** sekä tärkeimpiä kärkikohteita. Kehittämissuunnitelmien esitetään huomattavasti suunnitelmien tarkkuustason ja keskittymisalueen ulkopuolelle sijoittuvia kokonaisuuksia, joilla on kuitenkin nyt ja tulevaisuudessa erittäin suuri merkitys matkaketjujen ja koko seudun kestävä liikunnan toteutumiselle.

Kärkikohteissa taas esitetään sekä lyhyen että pitkän aikavälin kannalta merkittävimmät konkreettiset painopistekohteet, joiden varassa koko seudun matkaketjujen kehittäminen lepää. Näitä kohteita on työssä tunnistettu neljä.

Lähtötilanneanalyysin perusteella Kotkan seudulla matkaketjujen kehittämistarpeita nähdään erityisesti liityntäpysäköinnin määrässä ja laadussa, joukkoliikenteen peruspalveluissa, yhtenäisissä lipputuotteissa ja informaatiossa, jaettujen liikkumispalvelujen tarjonnassa sekä matkaketjujen tekemisessä näkyviksi.

Vuonna 2019 laaditussa ”Edistämiskeinoja Kotkan-Haminan seudun saavutettavuuteen joukkoliikenteellä”-selvityksessä on tunnistettu lisäksi paljon toimenpiteitä, mm. vuoropuhelun lisääminen, markkinointi ja aikatauluttaminen, liityntäpysäköinnin kehittäminen, lippujärjestelmien kehittäminen, matkaketjujen edistäminen sekä matkakohteet ja ajoreitit.

Tiekartta laadittiin pääosin vuoden 2022 aikana, ja se laadittiin vuosille 2023-2030.

Toimenpiteet jotka on toteutettu vuoden 2023 aikana, ovat näkyvissä tiekartassa, mutta niiden toteutuksesta on maininta.

Toimenpiteet 2023-2030

Fyysinen ympäristö	Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät	Viestintä ja markkinointi	Liikkumispalvelut
1. Matkaketjujen näkyvyys ja havaittavuus	1. Yhteensopivat lipputuotteet ja sopimusjärjestelyt	1. Päivittäisviestintä ja digitaalinen esteettömyys	1. Matkaketjut joukkoliikennesuunnittelussa
2. Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen	2. Maksamisen ja hinnoittelun helpottaminen	2. Markkinointikampanjat ja kohdennettu viestintä	2. Liikkumispalvelujen tarjonta ja yhteiset periaatteet
3. Liityntäpysäköinti	3. Tapahtuma- ja palveluliput	3. Brändäys ja tunnettuus	4. Uudet avaukset ja innovaatiot
4. Laadukas pysäkkikalusto	4. Matkustajainformaation hyödyntäminen		

Yhteistyön vahvistaminen

Pitkän aikavälin kehittämislinjaukset

1. Joukkoliikennelinjaston kehittäminen
2. Maankäytön kehittäminen ja liikkumishubit

Kärkikohteet

1. Kotkansaari
2. Karhula
3. Haminan keskusta ja linja-autoasema
4. Pyhtään Siltakylä, Huutjärvi ja Vt 7

Toimenpiteet

Fyysinen ympäristö

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Viestintä ja markkinointi

Liikkumispalvelut

<p>Matkaketjujen näkyvyys ja havaittavuus</p> <ul style="list-style-type: none"> Tuodaan Jonne&Minne-brändiä ja linjatietoja vahvemmin esiin pysäkeillä Huolehditaan pysäkkien opastuksesta Merkkitään liikkumispalvelut ja liityntäpysäköintipaikat maastoon Huolehditaan selkeästä ja katkeamattomasta opastuksesta tie- ja katuverkolta ja pyöräilyväylystä liityntäpysäköintiin 	<p>Yhteensopivat lipputuotteet ja sopimusjärjestelyt</p> <ul style="list-style-type: none"> Laajennetaan Kymenlaakson yhteislipun tarjontaa Edistetään kumppanimyyntiä Pyritään kohti yhteensopivia kausilipputuotteita Tarkastellaan HSL:n kanssa tehtävän kehyskuntasopimuksen mahdollisuutta 	<p>Päivittäisviestintä ja digitaalinen esteettömyys</p> <ul style="list-style-type: none"> Selkeytetään joukkoliikenteen nettisivuja Kehitetään häiriötiedottamista Pidetään erilaiset viestintäkanavat aktiivisina Varmistetaan informaation saavutettavuus Kehitetään reittiopasta lisäämällä liityntäpysäköintipaikat ja kaukoliikenteen vuorot 	<p>Matkaketjut joukkoliikennesuunnittelussa</p> <ul style="list-style-type: none"> Sovitetaan kauko- ja paikallisliikenteen sekä paikallisliikenteen sisäisten tunnistettujen vaihtoyhteyksien aikataulut yhteen Toteutetaan merkittävimmille paikallisliikenteen sisäisille vaihtoyhteyksille järjestetyt vaihdot Tarkistetaan paikallisliikenteen staattisen aikatauludatan luotettavuus
<p>Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen</p> <ul style="list-style-type: none"> Varmistetaan pyöräily-yhteyksien sujuvuuden varmistaminen ympärivuotisesti Edistetään esteetöntä ympäristöä ja esteettömiä pysäkkijärjestelyjä Toteutetaan esteettömyyttä edistävät toimenpiteet seudulla laadituista kehittämissuunnitelmista 	<p>Maksamisen ja hinnoittelun helpottaminen</p> <ul style="list-style-type: none"> Edistetään lähimaksun käyttöönottoa Selvitetään osittaisia avorahastukseen siirtymistä Tarkastellaan vyöhykejärjestelmä selkeäksi ja tarkoituksenmukaiseksi 	<p>Markkinointikampanjat ja kohdennettu viestintä</p> <ul style="list-style-type: none"> Seurataan muutostilanteita ja viestitään joukkoliikenteestä ja matkaketuista kohdennetusti muutoksessa oleville ihmisille Toteutetaan joukkoliikenteeseen ja matkaketuihin liittyviä markkinointikampanjoita 	<p>Liikkumispalvelujen tarjonta ja yhteiset periaatteet</p> <ul style="list-style-type: none"> Laajennetaan kaupunkipyörätarjontaa Selvitetään kaupunkipyörien yhdistäminen Waltti-järjestelmään Pidetään yllä aktiivista markkinavuoropuhelua potentiaalisten palveluntarjoajien kanssa Selvitetään mahdollisuudet osallistua yhteiskäyttö- ja vuokra-autojen, kimpakyytien ja taksien palvelutarjonnan mahdollistamiseen Käydään keskustelua toimintatapojen yhtenäistämisestä Helpotetaan pyörien kuljettamista paikallisliikenteessä
<p>Liityntäpysäköinti</p> <ul style="list-style-type: none"> Lisätään pyörien runkolukittavien liityntäpysäköintipaikkojen määrää koko seudulla Lisätään autojen liityntäpysäköinnin kapasiteettia suosituimmilla liityntäpysäköintialueilla Edistetään liityntäpysäköintiä huolehtimalla liikennemerkkien oikeellisuudesta, selvittämällä sähköautojen latauspisteiden mahdollisuudet, huomioimalla saattoliikenteen tarpeet ja tarvittaessa edellyttämällä liityntäpysäköinnin käyttäjiltä joukkoliikennelippua 	<p>Tapahtuma- ja palveluliput</p> <ul style="list-style-type: none"> Yhdistetään tapahtumalippuihin joukkoliikenteen matkalippu Yhdistetään joukkoliikennelippuun mahdollisuus maksaa kaupungin ja kuntien palveluita Kokeillaan matkailijalippua 	<p>Brändäys ja tunnettuus</p> <ul style="list-style-type: none"> Kehitetään Jonne&Minne-brändiä osana erilaisia matkaketjuja Korostetaan joukkoliikennettä matkailu- ja markkinointiaineistoissa 	<p>Uudet avaukset ja innovaatiot</p> <ul style="list-style-type: none"> Pilotoidaan kutsuliikennettä soveltuvilla alueilla Pilotoidaan autonomisia pikkubusseja soveltuvilla alueilla Edistetään saaristoliikenteen kytkeytymistä muuhun joukkoliikenteeseen
<p>Laadukas pysäkkikalusto</p> <ul style="list-style-type: none"> Uusitaan nykyisiä heikkokuntoisia ja ilkeillä turmeltuja vaneripysäkkikatoksia moderneihin ja hyvälaatuisiin katoksiin Selvitetään mahdollisuus kilpailuttaa katokset kolmen kunnan ja ELY-keskuksen yhteishankintana koko seudulle 	<p>Matkustajainformaation hyödyntäminen</p> <ul style="list-style-type: none"> Asennetaan aikataulunäytöt Kotkan seudun kaikille keskeisille pysäkeille Lisätään matkustamonäytöt busseihin ja niille monipuolisesti tietoa paikallisliikenteen lisäksi mm. kaukoliikenteestä, kaupunkipyöräasemien sijainneista Otetaan käyttöön räätälöityjen aikataulunäyttöjen luomismahdollisuus 		

Yhteistyön vahvistaminen

Matkaketjuihin kytkeytyy useita toimijoita sekä julkiselta että yksityiseltä puolelta, mikä asettaa haasteita niiden kehittämiselle. **Matkaketjuihin ja kestävään liikkumisen liittyvän yhteistyön vahvistaminen** läpileikkaa toimenpiteenä kaikkea matkaketjujen kehittämistä. Jokaisen matkaketjun osion sujuva linkittyminen edellyttää niistä vastaavien viranomaisten ja palveluntarjoajien yhteistyötä. Esimerkiksi liikkumispalveluita tarjoavat eri tahot, infrastruktuuri voi olla eri tahojen hallinnassa, markkinointivastuut vaihtelevat ja järjestelmäkehitykseen liittyy useita toimijoita ja rajapintoja.

Yhteistyön kehittämisen ensimmäinen askel on tiedonkulun vahvistaminen. Eri toimijat tarvitsevat tietoa toistensa toiminnasta. Esimerkiksi joukkoliikenteen aikataulujen yhteensovitus edellyttää tietoa muiden joukkoliikennettä seudulla järjestävien tahojen suunnitelmista muuttaa aikataulujaan. Matkaketjuihin ja liikkumispalveluihin liittyen tehdään myös runsaasti erilaisia selvityksiä, jotka olisi hyvä saada jakoon eri toimijoille.

Haasteena liikkumispalvelujen kehittämisessä ovat erityisesti julkisen ja yksityisen sektorin yleiset haasteet. Nämä liittyvät esimerkiksi markkinatoimijoiden tasapuoliseen kohteluun ja markkinoiden tukemisen välttämiseen. Lisäksi julkisten toimijoiden sopimis- ja päätöksentekokoneistot voivat näyttäytyä jäykkinä verrattuna markkinaehtoisen toiminnan ketteryyteen. Yhteistoiminnassa eteen tulevia kysymyksiä ovatkin esimerkiksi sopimiseen, päätöksentekoon ja hinnoitteluun liittyvät tekijät.

Sidosryhmäyhteistoiminnan edistämiseen ja yhteistyön koordinointiin luontevin toimija on **Kotkan seudun henkilöliikenneyksikkö**, joka toteuttaa Kotkan joukkoliikenteen seudun toimivaltaisena viranomaisena, eli Kotkan kaupungin joukkoliikennejaoston vastuulla olevia tehtäviä.

Matkaketjujen kehittäminen tulisi kytkeä osaksi muuta seudullista poikkihallinnollista liikenteen ja kestäväen liikkumisen yhteistoimintaa. Tähän liitetyssä tai rinnalle perustetussa kestäväen liikkumisen yhteistyöverkostossa on mahdollista.

Matkaketjujen edistäminen hyödyttää jokaista toimijaa, sillä liikkumispalvelut tukevat toisiaan. Matkaketjujen kehittämiseen ja yhteistyöhön sitoutuminen on tärkeää toiminnan tehokkuuden ja jatkuvuuden varmistamiseksi.



Osio I. Fyysinen ympäristö



Fyysinen ympäristö

Tavoiteltava liikkumisen kestävyys vaatii kaikkien kulkutapojen yhteen hiileen puhaltamista eikä kävelyn tai pyöräilyn kehittäminen ole pois joukkoliikenteeltä. Päinvastoin, joukkoliikenteen ja sen matkaketjujen kehittämisen keskiössä on nykyistä laadukkaamman kävely- ja pyöräily-ympäristön luominen seudulle tehtyjen edistämishelmien mukaisesti. Matkaketjujen kehittämissuunnitelma vie toimenpide-ehdotuksia pidemmälle pysäkeillä ja asemilla sekä niiden lähiympäristöissä. Matkaketjujen fyysisen ympäristön kehittämisessä keskitytään pysäkkien näkyvyyden ja liikkumispalveluiden kehittämiseen. Liikkumisen palveluita seudulla tarjoavat sitoutuvat huomioimaan toimenpiteiden suunnittelussa ja toteutuksessa eri väestöryhmät ja vastuunjaon toisten toimijoiden kanssa.

Kehittämisessä on huomioitava houkuttelevien liityntämatkojen pituudet kävelen ja pyörällä (800 ja 2 000 metriä). Valtaosa taajamista sijoittuu pysäkkien saavutettavuusvyöhykkeelle ja liikkumisympäristön kehittäminen palvelee matkaketjujen lisäksi monia muita liikkumistarpeita. Tehokkaimmat ja samalla toteutukseltaan pitkäkestoisimmat kehittämistoimet liittyvät eheän ja liikkumisen kestävyteen tähtäävän maankäytön suunnitteluun. Tiekartan Fyysisen ympäristön kokonaisuudessa fokus on lyhyemmällä aikavälillä ja siinä määritetään matkaketjuyhteyksiä, liityntäpysäköintiä ja muuta vaihto- ja liityntäpysäkkien palvelutasoa koskevat tehokkaat toimenpide-ehdotukset nykyiseen infraan. Pidemmän aikavälin kehittämistoimista on tiekartassa oma osionsa.

Matkaketjujen näkyvyys ja havaittavuus

Edistetään paikallisliikenteen pysäkkien tunnistettavuutta **tuomalla Jonne&Minne -brändiä sekä linjatietoja vahvemmin esiin**, jotta kulkija paikantaa helposti oikean pysäkin. Brändäystä voi tehdä esimerkiksi pysäkkikatoksen materiaaleilla, teippauksilla ja väreillä. Tällä hetkellä pysäkeillä Jonne&Minne -brändi näkyy pysäkeillä olevissa aikataulujulisteissa. Korostetaan erityisesti paljon käytettyjä runkolinjapysäkkejä. Pysäkeillä orientoitumista edistävät myös linjaliuskat, jotka olisi hyvä lisätä kaikille pysäkeille kertomaan yhdellä silmäyksellä, mitkä linjat käyttävät kyseistä pysäkkiä.

Huolehditaan opastuksesta pysäkeille erityisesti keskeisissä solmukohtissa, joissa kauko- ja paikallisliikenne kohtaavat. Selkeä opastus helpottaa vaihtoyhteyksiä ja tuo vaihtomahdollisuuksien olemassaolon näkyväksi. Esimerkiksi Kymnlinna on haastava ympäristö, sillä paikallisliikenteen pysäkit sijaitsevat kaukana rautatieasemasta. Tällaisessa ympäristössä opastusta voi kehittää esimerkiksi suuntaviitoilla tai maanpintaan tehtävillä ohjaavilla maalauksilla sekä pysäkiltä seisakkeelle että seisakkeelta pysäkeille. Tärkeää on myös selkeä opastus paikallisliikenteen terminaaleissa, joilla on useita lähtöpysäkkejä. Esimerkiksi Karhulassa pysäkit sijaitsevat molemmin puolin tietä ja vanhan linja-autoaseman laitureilla. Opastuksessa huolehditaan eri käyttäjäryhmistä ja saavutettavuudesta. Opastus on erilaista pyöräilijöille ja jalankulkijoille.

Liikkumispalveluiden sijainti ja liityntäpysäköintipaikat merkitään selkeästi maastoon. Toteutetaan selkeä ja katkeamaton opastus tie- ja katuverkolta sekä pyöräilyväyliltä liityntäpysäköintipaikoille.

Kaksipuoleiset linjaliuskat tai linjanumeroiden taulu tulisi olla keskeisillä pysäkeillä oletuksena.
Kuva: Kirkkokatu 26. Kotka



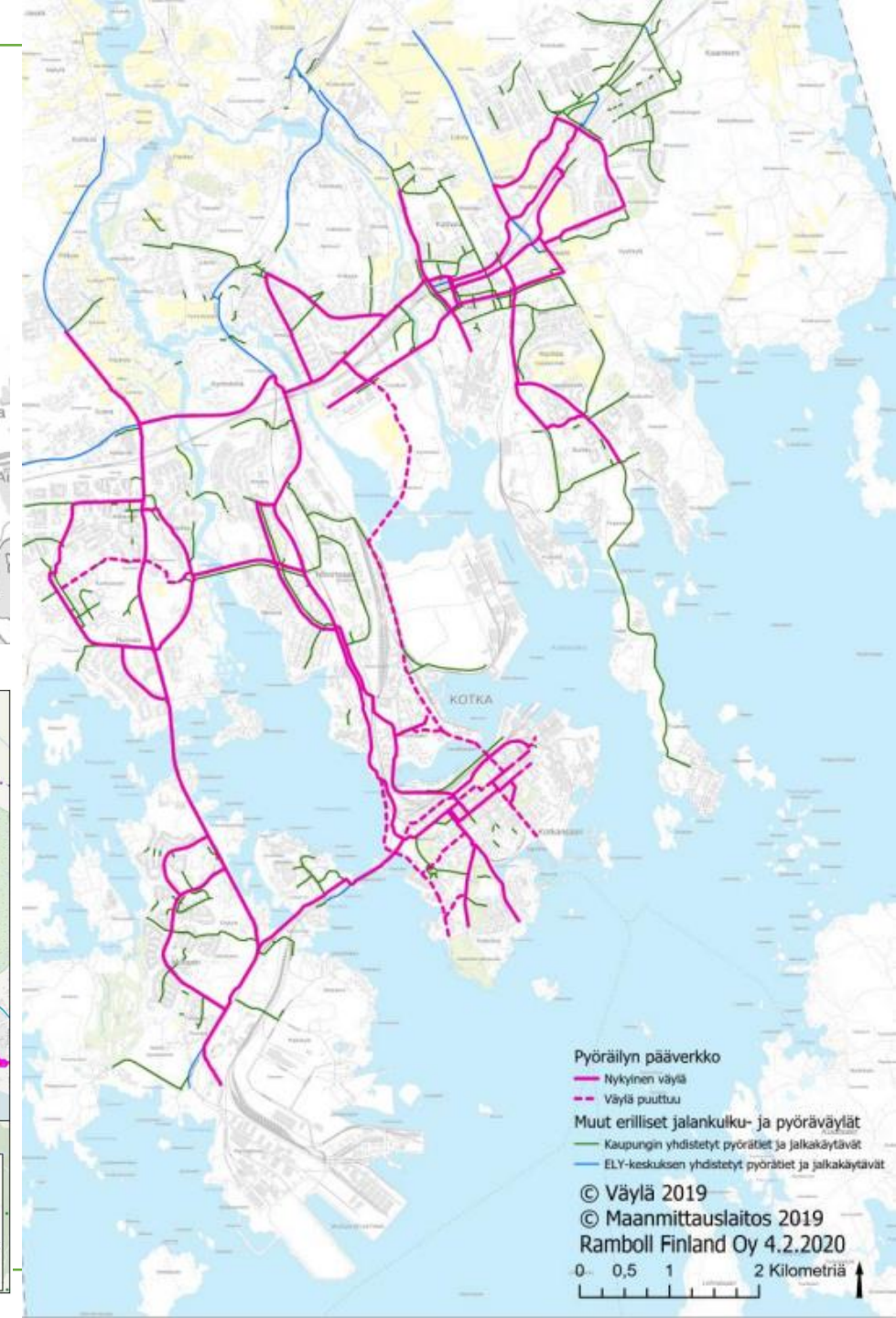
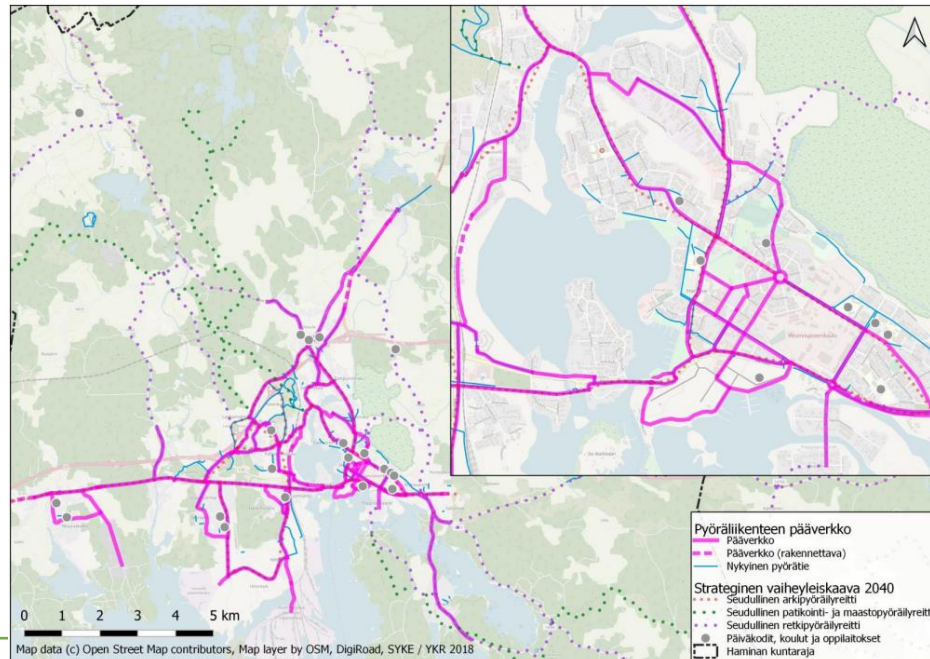
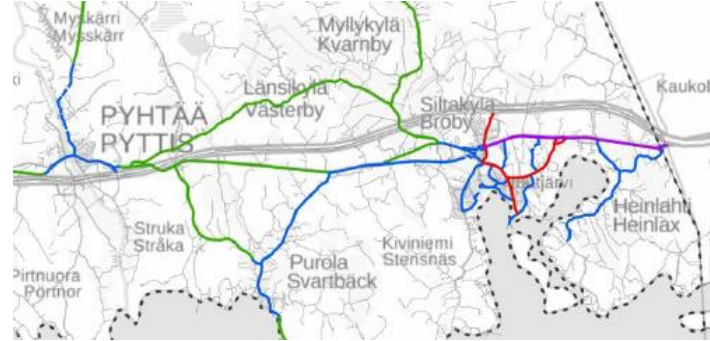
Kuva: Kotkan kaupunki

Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen 1/2

Liityntäpyöräilyä voi edesauttaa huolehtimalla pyöräpysäköinnin toimivien ja turvallisten järjestelyiden lisäksi **varmistamalla, että pyöräily-yhteydet ovat sujuvia ympärivuotisesti**. Kotkassa ja Haminassa pyöräliikenteen pääreitit on jo hyväksytty, Pyhtäällä kyseessä on vielä luonnos. Matkaketjujen kannalta tulee erityisesti huomioida yhteydet kyseisiltä reiteiltä merkittävimmille pysäkeille. Nämä yhteydet tulee tehdä mahdollisimman sujuviksi, turvallisiksi ja suoraviivaisiksi.

Yhteyksien talviaikaisesta auruamisesta ja liukkaudentorjunnasta sekä keväisestä hiekotushiekan poistosta tulee huolehtia ensisijaisesti. Myös pyöräpysäköintipaikat tulee pitää auki talvisin. Kunnossapidossa on huomioitava myös pysäkiparien ja vaihtopysäkkien väliset yhteydet, vaikka ne eivät muuten olisikaan merkittäviä.

Kuvat 22, 23 ja 24.
Kotkan (oik.), Haminan (alla vas.) ja Pyhtään (yllä vas.) pyöräliikenteen pääreitit.



Jalankulun ja pyöräliikenteen edistäminen 2/2

Esteettömät pysäkki-, seisake- ja asemajärjestelyt mahdollistavat pysäkkien käytön ja niille siirtymisen eri ihmisryhmille. Matka on mahdollista toteuttaa esteettömästi, jos sekä reitit pysäkeille, pysäkit ja kalusto mahdollistavat matkustamisen liikunta- ja aistirajoitteisille. Esteettömällä kulkuyhteydellä pysäkillä ei ole tasoeroja ja kulku onnistuu suoraan jalkakäytävältä. Luiskat ovat kaltevuudeltaan alle 8 % ja niillä on kaksiosaiset käsijohteet. Kaikki pinnat ovat luistamattomia. Esteettömällä pysäkillä on riittävästi tilaa, sillä on vähintään 1500 mm syvä pysäkkikatos ja pysäkkialue on korotettu sujuvan nousun varmistamiseksi matalalattiaisiin busseihin. Pysäkkien reunatuissa on korkean kontrastin kivetty raita, jonka avulla näkövamaiset voivat erottaa pysäkkitaskun reunan. Vähintään käytetyimpien pysäkkien järjestelyt tulisi tarkistaa esteettömiksi.

Edistetään esteetöntä ympäristöä ja esteettömiä pysäkkijärjestelyjä ja toteutetaan esteettömyyttä edistävät toimenpiteet seudulla laadituista kehittämissuunnitelmista:

Kotkassa esteettömyyttä parantavia toimenpiteitä on esitetty käveltävyiden kehittämissuunnitelmassa: esimerkiksi esteettömyyden erikoistason reittien määrittäminen, kunnossapidon tehostamisen, suojateiden kartoitus ja parantamiset sekä jalkakäytävien kartoitus.

Haminan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelmassa kehitetään esteetöntä kaupunkiympäristöä mm. esittämällä esteettömyyskartoitusten toteutusta ja esteettömien yhteyksien kehittämistä keskeisille joukkoliikenteen pysäkeille.

Pyhtään kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman mukaisesti Pyhtäällä tavoitellaan laadukkaita ja esteettömiä ratkaisuja erityisesti keskeisimmille kävelyn alueille. Yhtenä toimenpiteenä ohjelmassa esitetään tarpeen mukaan kohdennettuja esteettömyyskartoituksia.

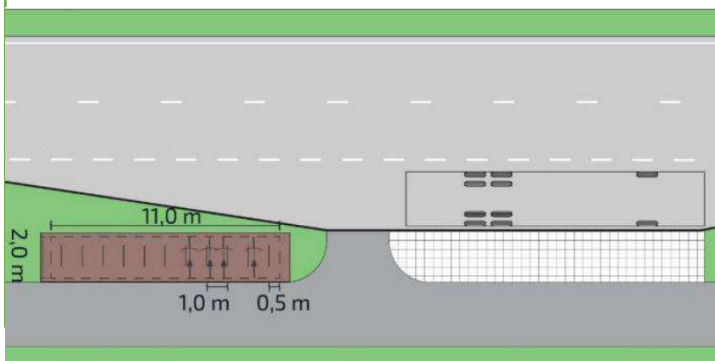


Kuva: Kotkan kaupunki

Liityntäpysäköinti 1/2 (pyörät)

Lisätään pyörien runkolukittavien liityntäpysäköintipaikkojen määrää koko seudulla. Paikallisliikenteen pysäkeille on oikealla osoitettu uusien pyöräpysäköintipaikkojen määrät. Määrät perustuvat pysäkkikohtaisiin nousumääriin ja mitoitusperusteeseen 1 polkupyörä / 10 nousua aamuruuhka-aikaan ([Väylävirasto](#)). Kaukoliikenteen pysäkeille on lisäksi osoitettu katokset. Kaikki listatut pysäkit eivät täytä nousumääriensä puolesta mitoitusperustetta, mutta ne tunnustetaan sijaintinsa perusteella kuntien tärkeiksi liityntäliikenteen kehittämiskohteiksi. Neljän paikan minimivaatimus tarkoittaa kahta telinettä, jolloin romupyörien tai telineen rikkoontumisen varalle on toinen teline. Leveä kaariteline tarjoaa pysäköintitilan kahdelle polkupyörälle. Tässä laskennassa on käytetty yhden kaksipaikkaisen pyörätelineen kustannusarviona asennuksineen 500 € ja kymmenpaikkaiselle pyöräkatokselle kustannusarviota 10 000 €.

Paikkojen tarkemmassa suunnittelussa käytetään Väyläviraston pyöräliikenteen [suunnitteluohjetta](#). Telineyypiksi suositellaan leveää kaaritelinettä. Linja-autoasemille ja juna-asemille suositellaan jatkossa toteutettavaksi entistä turvallisempia pyöräkaappeja ja sähköpyörän latauskaappeja. Terminaaleilla paikkoja tulisi sijoitella eri saapumissuunnille. Eryteisesti kaupunkikohteissa paikat voivat palvella myös asukkaiden tai kohteessa asioivien pysäköintitarpeita. Pyöräpysäköintiä on käsitelty laajasti mm. Kotkan pyöräliikenteen [kehittämissuunnitelmassa](#).



Kuva 25.
Pyöräpysäköinti maantien varressa
(Pyöräliikenteen suunnitteluohje)

Kotka

(218 uutta paikkaa, 109 kaaritelinettä, 11 katosta)

219 000 €

- Norskankadun terminaali (20 pp + katos)
- Kotkan nykyinen linja-autoasema (10 pp + katos)**
- Kotkan rautatieasema (10 pp + katos)
- Kotkan Sataman seisake (10 pp + katos)
- Paimenportin seisake (10 pp + katos)
- Kymin asema (10 pp + katos)
- Kotka Sutela eteläinen (10 pp + katos)*
- Kotka Sutela pohjoinen (10 pp + katos)*
- Kyminlinnan seisake (10 pp + katos)*
- Kirkkokatu 26 Kotkan kirkko Länteen (20 pp)
- Kirkkokatu 8 Kauppatori, (20 pp)
- Karhula Vesitorninkatu pohjoiseen (20 pp + katos), kaupunkipyöräasema
- Karhula Vesitorninkatu etelään, (10 pp)

- Karhula Karjalantie pohjoinen (10 pp + katos)
- Suulisniemenkatu länteen (10 pp)
- Turvalantie th L, (10 pp)
- Ristinkalliontie / Hiidenkirkuntie E, (4 pp)
- Ristinkalliontie / Hiidenkirkuntie I, (4 pp)
- Tavastilantie th E, (4 pp)
- Langinkosken kirkko, Kotkantie pohjoiseen (4 pp)
- Langinkosken kirkko, Kotkantie etelään (4 pp)
- Kotkantie 60 P, (4 pp)
- Ratakatu P, (4 pp)

Hamina

(34 uutta paikkaa, 17 kaaritelinettä, 1 katos):
27 000 €

- LA-asema Hamina, (20 pp)+katos, kaupunkipyöräasema
- Haminan tori, etelänpuoleinen, (4 pp)
- Helsingintie Jamilahti (4 pp)
- Helsingintie 37 (Narvikinkatu) (4pp)
- Annankatu 16 Ammattiopisto, (4 pp)
- Tenkkiilintie th L, (4 pp)
- Neuvoton Välttie th eteläinen, (10 pp + katos)**

Pyhtää

(52 uutta paikkaa, 26 kaaritelinettä, 4 katosta):

66 000 €

- Pyhtään kk ETL pohjoinen 10 pp + katos*
- Pyhtään kk ETL eteläinen 10 pp + katos*
- Siltakylän ETL eteläinen 10 pp + katos*
- Siltakylän ETL pohjoinen 10 pp + katos*
- Pyhtääntie 14, (4 pp)
- Siltakyläntie 282, (4 pp)
- Huutjärventie 4, (8 pp)

*= Merkityillä pysäkeillä on runkolukituspaikkoja 6 kpl ennestään

Liityntäpysäköinti 2/2 (autot)

Autojen liityntäpysäköinti mahdollistaa osan matkasta taittamisen henkilöautolla ja lopun joukkoliikenteellä. Autojen liityntäpysäköintiä on Kotkan seudulla tarjolla erityisesti valtatie 7 (E18) ramppien kaukoliikenteen pysäkkien yhteydessä sekä rautatieasemilla, joilta taitetaan pidempiä matkoja seudun ulkopuolelle. Autojen liityntäpysäköinnistä on seudulla tehty erillinen selvitys ja sitä tarkentavia suunnitelmia.

Autojen liityntäpysäköinnin kapasiteettia on tarpeen lisätä suosituimmilla liityntäpysäköintialueilla. Autojen pysäköintipaikkojen lisäyksissä seurataan vuonna 2019 tehtyä esiselvitystä liityntäpysäköintipaikkojen kehittämisestä.

Liityntäpysäköintikapasiteettia esitetään lisättävän Karhulan keskusta-alueelle, Sutelan pohjoiselle pysäköintialueelle (Prisma), Sutelan eteläiselle pysäköintialueelle ja Siltakylän eteläiselle pysäköintialueelle. Kotkan linja-autoaseman paikkalisäystarve poistuu, kun ko. linja-autoasema lakkautuu suunnitelman mukaisesti ja myös kaukoliikenteen lähtöpaikka Kotkan keskustassa siirtyy Kantasataman uudistettuun bussiterminaaliin.

Liityntäpysäköinnin järjestämisessä tehdään yhteistyötä kaupallisten toimijoiden kanssa. Esimerkiksi vuorottaispysäköintijärjestelyillä voidaan mahdollistaa pysäköintipaikkojen käyttö liityntäpysäköintiin työpäivän aikana ja muina aikoina kaupallisissa palveluissa vieraileville.

Liityntäpysäköintipaikkojen käyttöä nimenomaan liityntäpysäköintiin voi tarvittaessa edistää edellyttämällä paikkojen käyttäjiltä joukkoliikennelippua. Tapa on käytössä pääkaupunkiseudulla useilla liityntäpysäköintialueilla.

Asemilla ja E18-ramppipysäkeillä selvitetään jatkossa mahdollisuuksia sähköautojen latauspisteille ja huomioidaan saattoliikenteen tarpeet.

Yksinkertaisimpia kehittämistoimia ovat sekä autojen että pyörien liityntäpysäköintialueiden ja niille johtavien väylien liikennemerkkien oikeellisuuden tarkistaminen ja korjaaminen.

E18-selvityksen (2019) paikkalisäykset:

- Kotkan linja-autoasema/Katariinantori, 5 ap
- Karhula, L-asema, 19 ap
- Sutela (pohjoinen), 18 ap
- Sutela (eteläinen), 23 ap
- Siltakylä (eteläinen) 12 ap



Kuva: Ramboll Finland Oy

Laadukas pysäkkikalusto

Joukkoliikenteen käyttäjän kannalta yksi tärkeimpiä paikkoja on joukkoliikenteen pysäkit ja asemat. Niillä vietetään paljon aikaa kesäisin ja talvisin, minkä vuoksi niiden tulee heijastella sitä laatua, jota koko joukkoliikennejärjestelmän halutaan huokuvan. Pysäkkikatosten tulee olla valoisia, avaria, säältä suojattuja ja riittävän hyvin ilkivaltaa kestäviä. Lisäksi laadukkaassa katoksessa on aina jätteastia, mieluiten erillisellä panttipullojen ja -tölkkien keräyssäiliöllä, istuin sekä aikatauluinformaatiota digitaalisena ja paperiversiona. Jokaiselta pysäkiltä tulee löytyä uuden tieliikennelain mukainen linja-autopysäkin liikennemerkki (E6), pysäkin linjakilpi ja perustietoa aikatauluista. Parhaimmillaan pysäkeillä voi olla kuitenkin kattava määrä varustusta: liityntäpysäköintiä polkupyörille, matkapuhelimen latausmahdollisuus, interaktiivinen aikataulukartta, välipala- tai juoma-automaatti yms.

Nykyisiä heikkokuntoisia ja ilkeillä turmeltuja vaneripysäkkikatoksia on uusittava moderneihin ja hyvälaatuisiin katoksiin. Inventoinneissa tällaisia pysäkkikatoksia löytyi useilta tärkeiltä pysäkeiltä. Lisäksi seudulla on runsaasti pysäkkejä, joilla ei ole katosta lainkaan. Joka pysäkillä ei katosta voi olla, mutta vain linja-autopysäkin liikennemerkillä ja pylväällä varustettuja pysäkkejä löytyy myös tärkeiltä pysäkeiltä. Näillä pysäkeillä ei ole lainkaan suojaa säältä eivätkä valaistusolosuhteet ole usein riittäviä. Seututien 170 varrelta löytyy runsaasti laadukkaita pysäkkikatoksia, joiden uudelleenkäyttämahdollisuutta tärkeämmille pysäkeille on syytä selvittää.

Tehokkaimmillaan pysäkkikaluston uusiminen tapahtuu, kun **katokset kilpailutetaan kolmen kunnan yhteishankintana koko seudulle.** Samalla voidaan sopia hankintajärjestelyistä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa, jotta pysäkkien ilme ja käytettävyys on tasalaatuisia maanomistuksesta riippumatta. Pysäkkien ei tarvitse olla identtisiä, mutta yhtenäisyys luo mielikuvaa laadukkuudesta.

Keskeiset pysäkit, joilla ei ole lainkaan pysäkkikatosta:

- Tikankatu L (Karhula)
- Töytärintie 14 (Husula)
- Vesitorninkatu E (rakennuksen lipasta suojaa, ei omaa pysäkkikatosta)

Kaukoliikenteen solmupisteiden vaihtopysäkit, joilla ei ole lainkaan pysäkkikatosta:

- Sutela ETL: Mussalontie E & molemmat pysäkit pohjoiseen
- Kymin seisake: Karhulantien pysäkit
- Kymminlinnan seisake: Kaikki lähiympäristön pysäkit
- Kotkan rautatieasema: Pysäkki keskustaan

Keskeiset pysäkit, joilla on laadultaan puutteellinen pysäkkikatos:

- Kirkkokatu 8 L
- Hovinsaari Kotkantie Pohjoiseen
- Kotkantie-Keisarinmajantie risteys E
- Turvalantie th I & L
- Karhuvuorentien keskeiset pysäkit
- Ristinkalliontie / Hiidenkirnuntie E & I
- Sunilan ja Mussalon keskeiset pysäkit
- Muut Haminan keskeiset pysäkit pl. asema ja tori
- Pyhtään keskeiset pysäkit



Osio II. Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät



Kuva: Kotkan kaupunki

Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät

Yhtenäinen lippu- ja maksujärjestelmä tai muut helpot tavat maksaa koko matkaketju yhdellä kertaa lisäävät matkaketjun houkuttelevuutta. Helposti saatavilla oleva ajantasainen informaatio koko matkaketjun vaiheista tekee matkustamisesta miellyttävää ja lisää hallittavuuden tunnetta. Lippu- ja informaatiojärjestelmät kehittyvät nopeasti, ja viime vuosina erilaisia lippuja, maksamisen tapoja ja informaatiomuotoja on otettu käyttöön Kotkan seudulla vuosittain.

Informaation merkitys on erilainen säännöllisellä vakiomatkustajalla kuin satunnaisella harvakseltaan matkustavalla. Säännöllisesti matkustavalle, jolle toimintatavat, yhteydet ja järjestelmät ovat tuttuja, reaaliaikainen kulkuvälineiden sijainnin seuranta ja häiriötiedottaminen ovat merkityksellisiä. Satunnainen matkustaja taas tarvitsee tietoa matkustamisen perusteista ja tarkkaa opastusta läpi matkaketjun. Mitä helpommin erilaisten matkustajien kaipaama tieto on saatavissa, sitä houkuttelevampaa matkaketjujen käytöstä tulee.

Kunkin palveluntarjoajan tulisi katsoa, että matkustamiseen liittyvä esteettömyystieto on yhdenmukaista ja helposti löydettävissä. Esteettömyystiedon kokoava sivusto tukee matkan suunnittelua, lipun varaamista ja ostamista, matkan aikaista tiedotusta, avustamisen tilaamista sekä kulkuvälineisiin pääsyä ja seuraaviin yhteyksiin vaihtamista. Tieto tulisi kuvata vähintäänkin näkövammaiset, liikkumisesteiset ja kuulovammaiset huomioiden. Tieto jonkin yhteyden tai palvelun esteellisyydestä on myös arvokas.

Informaatio- ja lippujärjestelmien osalta tavoitellaan järjestelmien mahdollisimman sujuvaa yhteentoimivuutta, jotta matkustajan käyttökokemus olisi mahdollisimman saumaton.

Yhteensopivat lipputuotteet ja sopimusjärjestelyt 1/2

Eri joukkoliikennevälineissä kelpaavat yhteiset lipputuotteet helpottavat matkustamista, sillä matkustajan ei tarvitse huolehtia usean erillisen lipputuotteen hankinnasta. Toimiva tapa on myös erillisten lippujen hankinta samasta paikasta, jolloin koko matkan liput voi hankkia yhdellä maksutapahtumalla, vaikka itse liput olisivatkin erilliset. Haasteina eri joukkoliikenteen järjestäjien yhteensopivissa lipputuotteissa on esimerkiksi erilaiset sopimuksiin ja päätöksentekoon liittyvät asiat sekä mahdolliset vaikutukset kilpailuasetelmaan. Lisäksi paikallisliikenteessä ja kaukoliikenteessä hinnoittelun logiikka on usein erilainen: paikallisliikenteessä ostetaan matkustusaikaa ja kaukoliikenteessä (pääasiassa) oikeus matkustaa tietyllä vuorolla.

Kymenlaaksossa on jo otettu käyttöön VR:n junat sekä Kotkan ja Kouvolan paikallisliikenteet yhdistävä yhteislippu mobiililippuna. **Laajennetaan Kymenlaakson yhteislipun tarjontaa.** Tällä hetkellä Waltti Mobiilissa on saatavilla kerta- ja kuukausiliput yhden asiakasryhmän mukaisesti hinnoiteltuna. Aikuisen lipputuotteita edullisemmat lapsen, nuoren tai opiskelijoiden lipputuotteet sekä mahdollisesti vuorokausilipun käyttöönotto houkuttelisivat uusia käyttäjiä. Yhteislipun osalta selvitetään, onko lipputuotetta mahdollista laajentaa koskemaan myös muita kaukoliikenteen toimijoita.

Kotkan seudun joukkoliikennejaostossa on hyväksytty joukkoliikenteen kumppanirajapintamyynnin toimintamalli ja sopimus pohja. **Edistetään kumppanimyyntiä** markkinaehtoisen kaukoliikenteen toimijoiden sekä lipunmyyntitahojen suuntaan, jolloin junamatkaa tai kaukoliikenteen bussimatkaa ostaessa olisi mahdollista ostaa lippu myös paikallisbussiin samalla maksutapahtumalla. Käytännössä kumppanirajapintamyynnissä myytävät liput ovat toistaiseksi kertalippuja. Huomioidaan kumppanirajapintamyynnistä kiinnostuneet tahot aktiivisesti ja yhdenvertaisesti.



Kuva: Kotkan kaupunki

Pidemmällä tähtäimellä kannattaa pyrkiä kohti yhteensopivia kausilipputuotteita Kymenlaakson nykyisen yhteislipun rinnalle. Yhteiset kausiliput tukisivat kulkutapojen yhdistelyä seudun sisäisesti, mutta erityisesti säännöllistä pendelöintiä Helsingin suuntaan (Helsingin ja Kotkan seudun välillä tehdään n. 10 000 matkaa arkivuorokaudessa). Lipputuote hyväksyttäisiin maksutavaksi Kotkan seudun paikallisliikenteessä sekä mahdollisimman laajasti seudulla kulkevilla kaukoliikenteen busseissa.

Yhteensopivat lipputuotteet ja sopimusjärjestelyt 2/2

Erilaisilla sopimusjärjestelyillä voidaan edistää kahden tai useamman joukkoliikenteen viranomaisen yhtenäistä lippu- ja hintapolitiikkaa. Näin voidaan luoda asiakkaan näkökulmasta saumattomia liikkumispalveluita käytetyimmille yhteysväleille. Tärkeimpiä kehitysaskelia on ollut VR:n ja Kouvolan kanssa tehtävä lippuyhteistyö, mutta vastaavaa voidaan toteuttaa muihinkin suuntiin.

Kehykasopimuksen solmimista HSL:n kanssa suositellaan vuonna 2019 laaditussa ”Edistämiskeinoja Kotkan-Haminan seudun saavutettavuuteen joukkoliikenteellä” - selvityksessä, joka tarkastelee kaukoliikenteen toimintaedellytysten parantamista.

Kotkan ja Helsingin välillä tehdään arkipäivänä yli 10 000 matkaa (ks. [käytetyimmät yhteydet 1/2](#)). Kaupunkien välillä liikennöi työmatkustamiseen sopivaa kaukoliikennettä, mutta joukkoliikenteen kilpailukykyä heikentää, jos pääkaupunkiseudun päässä matka edellyttää vaihtomatkaa HSL-liikenteessä. Tällöin matkustajan täytyy hankkia erillinen lippu HSL-alueelle, ja kausilippujen hinnat ovat ulkopaikkakuntalaisille kalliimpia kuin HSL-alueella asuville. HSL:n kanssa kehyskasopimuksen solmineiden kuntien asukkaat voivat hankkia HSL:n kausilippuja HSL-kortille tai HSL-sovellukseen samaan hintaan kuin HSL-alueella asuvat.

Esimerkiksi syksyllä 2022 HSL-alueen AB-vyöhykkeiden 30 vrk:n yleiskausilipun hinta ulkopaikkakuntalaisille on 151,90 €, kun HSL-alueen asukkaat ja kehyskuntien asukkaat maksavat lipusta 65,30 €. Kehyskasopimuksessa asukkaan kotikunta subventoi HSL:lle kausilipun asiakashinnan ja vastaavan yleiskausilipun hintojen erotuksen eli 86,60 €. AB-vyöhykkeen lipulla voi matkustaa koko Helsingin alueella Östersundomia lukuunottamatta ja itäisessä osassa Espoota.

HSL:n kehyskuntia ovat esimerkiksi Hanko ja Porvoo. Vuoden 2019 selvityksessä on vertailtu Porvoon matkustamista Kotkan matkustamiseen ja tehty laskelmia mahdollisista HSL:lle subventoitavista hinnanerotuksista.



Kuva: Kotkan kaupunki

Maksamisen ja hinnoittelun helpottaminen 1/2

Joukkoliikennematkustamisen kynnykseksi voi joskus nousta sopivan maksutavan puuttuminen. Joukkoliikennevälineissä matkan voi useimmiten maksaa ennakoon ostettujen matkakorttutuotteiden ja mobiililippujen lisäksi käteisellä. Myös käteisen käytöstä ollaan jo luovuttu monissa Suomen kaupungeissa. Matkakortit ja mobiilisovellukset edellyttävät niiden hankkimista ja lataamista, mikä voi erityisesti satunnaisen matkustajan näkökulmasta olla liian vaivalloista. Lähimaksaminen on lähes kaikille tuttu ja helppo tapa maksaa.

Edistetään lähimaksun käyttöönottoa. Lähimaksun käyttöönotto on suunnitteilla vuonna 2023 valtaosassa kalustoa. Lähimaksu hintakattoineen mahdollistaa sujuvan matkustamisen alkuvaiheessa erityisesti satunnaisille matkustajille (kerta- ja vuorokausiliput), mutta laajentuessaan viikko- ja kuukausikohtaisiin hintakattoihin se on vaihtoehto myös päivittäisille matkustajille. Hintakatto tarkoittaa sitä, että taustajärjestelmä laskee matkustajalle edullisimman lipputuotteen hänen tekemiensä matkojen perusteella. Esimerkiksi vuorokausikohtaisessa hintakatossa jos samalla kortilla tehdyt maksut saavuttavat hintakaton, ei sitä ylittävilta matkoilta tehdä enää veloituksia. Jos hintakatto ei täyty, matkustajalta veloitetaan matkat kertalippuina. Lähimaksu on käytössä tällä hetkellä Hämeenlinnassa, Oulussa, Tampereella, Turussa, Jyväskylässä ja Vaasassa. Lähimaksun käyttöönotto edellyttää joukkoliikennevälineissä lähimaksamista tukevia maksupäätteitä ja kortinlukijoita.

Pidemmillä tähtäimellä joukkoliikenteen sujuvuutta edistää mahdollinen osittainen siirtyminen avorahastukseen. Avorahastuksessa esimerkiksi voimassa olevaa kausilippua tai mobiililippua ei tarvitse lukea lukijalaitteissa lainkaan, ja bussiin on mahdollista nousta kyytiin mistä ovesta tahansa. Ainoastaan arvolippuja käyttävien matkustajien sekä bussista lähimaksulla lipun ostavien matkustajien täytyy hyödyntää lukijalaitteita.

Eryteisesti hyvin vilkkailla linjoilla tämä nopeuttaa matkustajien nousemista bussiin ja pysäkkiaikoja pystytään lyhentämään. Hiljaisemmillä linjoilla vaikutus ei ole yhtä merkittävä, sillä näissä matkustajien nouseminen kyytiin ei vie merkittävästi aikaa verrattuna joka tapauksessa tehtäviin jarrutukseen, kiihdyttämiseen ja ovien avaamiseen ja sulkemiseen. Negatiivisina puolina avorahastus tuo tarpeen lipuntarkastajille ja lisää liputta matkustamista. Suomessa avorahastus on käytössä HSL-alueen lähijunissa, raitiovaunuissa ja runkolinjojen busseissa.



Kuva: Kotkan kaupunki

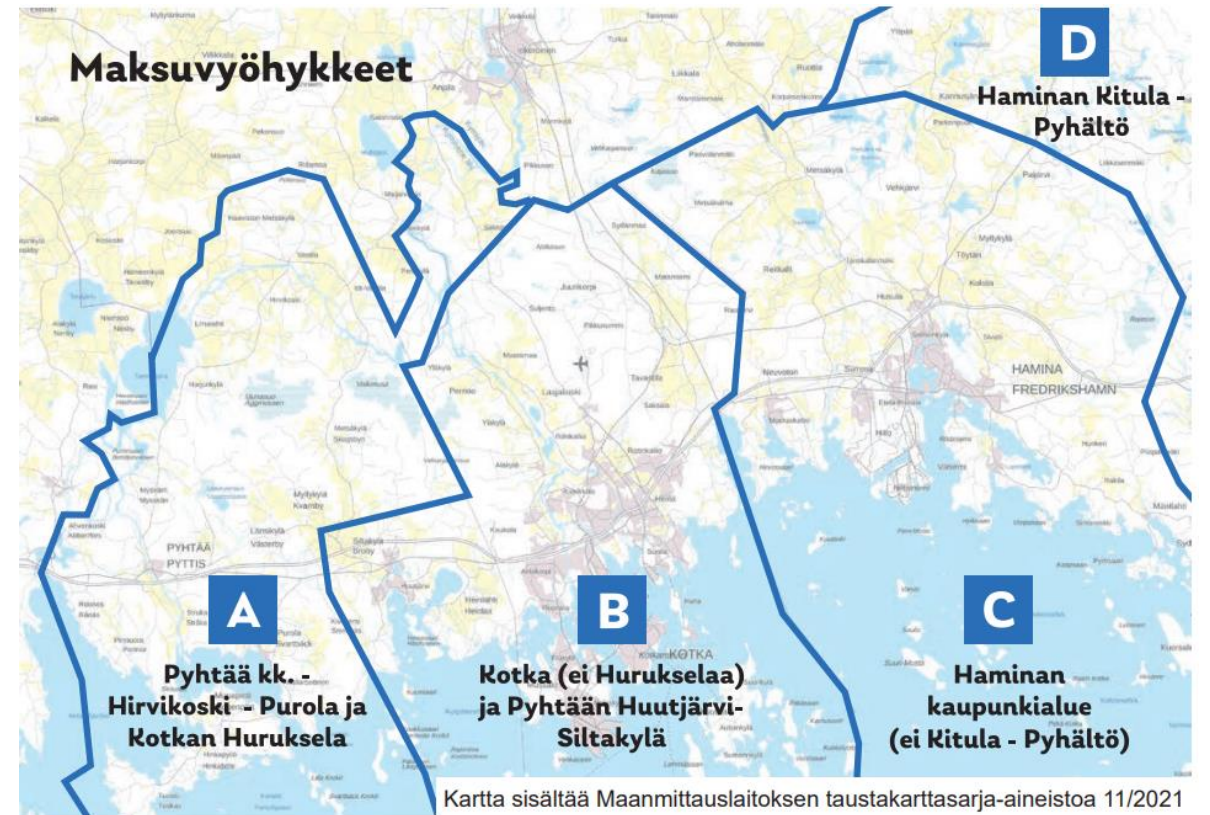
Maksamisen ja hinnoittelun helpottaminen 2/2

Joukkoliikenteen mahdollisimman yksinkertainen lippuvalikoima on helppouden vuoksi houkuttelevampi kuin hurja määrä erilaisia ja eri hintaisia lippuja. Lipputuotteita tulee toki löytyä erilaisiin matkustustarpeisiin ja maksutapoja erilaisille käyttäjille, mutta esimerkiksi vyöhykejärjestelmän yksinkertaistaminen on askel kohti helpoutta.

Kotkan seudulla on käytössä neljä vyöhykettä A, B, C ja D. Lippujen hinnoittelu perustuu vyöhykkeiden määrään, eli lippu on sitä kalliimpi mitä useamman vyöhykkeen kautta matka kulkee. Vyöhykejärjestelmä itsessään on toimiva ja laajasti käytetty tapa hinnoitella joukkoliikennematkat, mutta Kotkan seudulla vyöhykejärjestelmää voi selkeyttää. Vyöhykerajat eivät perustu kuntarajoihin, vaan esimerkiksi Kotka sijaitsee Hurukselaa lukuun ottamatta vyöhykkeellä B ja Pyhtää Huutjärveä ja Siltakylä-Huutjärveä lukuun ottamatta vyöhykkeellä A. Hamina Kitula ja Pyhtältö on erotettu omaksi D-vyöhykkeekseen, kun muu Hamina sijaitsee vyöhykkeellä C.

Tarkastellaan lippu- ja maksujärjestelmän vyöhykkeet selkeiksi ja tarkoituksenmukaisiksi. Vyöhykkeitä voi kehittää esimerkiksi

- Tarkastelemalla neljän vyöhykkeen jakoa uusiksi esimerkiksi kuntarajoihin perustuvaksi
- Vähentämällä vyöhykkeitä



Kuva 26. Kotkan seudun joukkoliikenteen maksuvyöhykkeet A-D. Lähde: Kotkan kaupunki.

Tapahtuma- ja palveluliput

Joukkoliikennelippujen ja erilaisten tapahtuma- ja palvelulippujen yhdistelmät houkuttelevat joukkoliikenteen käyttöön, kun matkan tekemiseksi ei ole tarpeen hankkia useita erilaisia lippuja eri paikoista.

Yhdistetään tapahtumalippuihin joukkoliikenteen matkalippu, jolloin tapahtumalippu toimii bussilippuna ennen ja jälkeen tapahtuman. Tapahtumalipun viiva- tai QR-koodi luetaan bussissa kortinlukijalaitteeseen asennettavalla lisäosalla, eikä matkustajan siis tarvitse hankkia bussilippua erikseen. Toimintatapa on käytössä esimerkiksi Tampereella ja Turussa. Waltti-järjestelmässä tapahtumalipun käyttöönotto on teknisesti mahdollista vuonna 2023, joten tapahtumalipun käyttöönottoa tavoitellaan Kotkan seudulla kyseiselle vuodelle. Esimerkkejä Kotkan seudun tapahtumista, joissa tapahtumalippua voisi hyödyntää, ovat esimerkiksi Kotkan Meripäivät, Hamina Tattoo ja teatterinäytökset.

Tunnistepohjainen lippu- ja maksujärjestelmä mahdollistaa jatkossa erilaisten palvelujen yhdistämisen esimerkiksi samoihin viivakoodeihin. Tähän ei ole vielä olemassa olevaa toimintatapaa, vaan se täytyy kehittää yhteistyössä lippu- ja maksujärjestelmän kanssa. **Joukkoliikennelippuun yhdistetään mahdollisuus maksaa kaupungin palveluita**, esimerkiksi uimahallikäynti. **Kokeillaan matkailijalippua**, joka sisältää vuorokauden bussimatkat ja käynnit valituissa kaupungin nähtävyyksissä tai vierailukohteissa.

Vapaa-ajan joukkoliikennematkustuksen houkuttelevuutta lisää myös perhelippu, jolla on mahdollista hankkia useamman matkustajan liput kerralla edullisempaan hintaan kuin erikseen ostamalla. Esimerkiksi nelihenken perheen kertalippujen hinta ohjaa helposti käynnistämään oman auton pihasta bussipysäkille kävelemisen sijaan.



Kuva: Kotkan kaupunki

Matkustajainformaation hyödyntäminen

Joukkoliikenteen ajantasaista matkustajainformaatiota voidaan tarjota useilla kanavilla, joista näkyvimpiä ovat aikataulunäytöt. Näyttöjen avulla voidaan tarjota informaatiota matkustamisen tueksi ilman, että matkustajan tarvitsee hakea tietoa esimerkiksi älypuhelimensa sovelluksesta. Kuitenkin myös tämä vaihtoehto tulee säilyttää, ja rajapinnan onkin hyvä olla avoin, jotta uusia innovaatiota päästään kehittämään.

Asennetaan aikataulunäytöt Kotkan seudun keskeisille pysäkeille*, joita käyttää useampi linja. Aikataulunäytöt pysäkeillä kertovat matkustajille pysäkillä seuraavaksi saapuvien vuorojen tiedot reaaliaikaisesti. Samalla näytöllä on mahdollista näyttää myös useampien pysäkkien vuoroja esimerkiksi terminaaleissa. Aikataulunäytöt lisätään vähintään seuraaville pysäkeille:

- Kirkkokatu 8 L (ajankohtainen, kun pysäkkijärjestelyt on uusittu)
- Kirkkokatu 26 länteen
- Haminan linja-autoasema
- Kymnlinna (haasteena seisakkeen ja pysäkkien sijainnit hajallaan toisistaan)
- Karhulan keskusta (ajankohtainen, kun purettavaa linja-autoasemaa korvaavat pysäkkijärjestelyt ovat valmistuneet)

Pysäkinäytöillä voidaan käyttää paikallisliikenteen osalta samaa reaaliaikaista aikatauludataa, mitä reittioppaat käyttävät. Kaukoliikenteen bussien osalta on huomioitava, että niiden reaaliaikaisen tiedon saaminen näytöille vaatii markkinaehtoisien liikenteen bussien sijainnin jakamisen.

*[*tilannepäivitys kohdan kirjoituksen jälkeen: sähköisiä aikataulunäyttöjä asennettiin keväällä 2023 Kotkaan 8 kpl (Kauppatori, Kirkkokatu (kotkan kirkko), Keskussairaalan pysäkit (2kpl), Karhuvuori (2 kpl) sekä Karhula (2 kpl)) ja Haminaan 2kpl; linja-autoasema ja Torin pysäkki]*

Lisätään matkustamonäytöt busseihin. Näytöillä esitetään reaaliaikaista pysäkkiketjua ja bussin sijaintia, jolloin matkustajan on helppo seurata matkan etenemistä ja ehtimistään jatkoyhteyksiin. Matkustamonäytöt sijoitetaan kaupunkibussikalustoon. Samalla otetaan busseissa käyttöön seuraavan pysäkin pysäkkikuulutukset, mikä huomioi myös näkövammaisten tarpeet entistä paremmin.

Kauko- ja paikallisliikenteen välisten vaihtoyhteyksien hallittavuuden kannalta on etua, jos paikallisliikenteen bussien matkustamonäytöillä on nähtävissä myös kaukoliikenteen seuraavat lähdöt seuraavien paikallisliikenteen pysäkkien läheisyydestä. Vastaavasti kaukoliikenteen bussien matkustamonäytöille selvitetään mahdollisuudet saada näkyviin paikallisliikenteen yhteydet kaukoliikennepysäkkien läheisyydestä. Myös lisäinformaatiota, kuten kävely-yhteyksien pituuksia, kaupunkipyöräaseman sijaintia ja vapaita pyöriä tai vaikka tilapäisten liikennejärjestelyjen vaikutuksia kulkuyhteyksiin voidaan esittää.

Otetaan käyttöön räätälöityjen aikataulunäyttöjen luomismahdollisuus julkisiin tiloihin ja yritysten toimitiloihin (esim. [tremonitori.digitransit.fi](https://www.tremonitori.digitransit.fi)). Otetaan näytöt käyttöön joukkoliikennereittien läheisissä julkisten palvelujen tiloissa ja markkinoidaan mahdollisuutta kaupallisille toimijoille ja yrityksille. Toimijan tulee hankkia itse näyttölaite. Näissäkin voidaan näyttää edellisen kohdan lisäinformaatioita.



Osio III.

Viestintä ja markkinointi



Kuva: Kotkan kaupunki

Viestintä ja markkinointi

Kestävien matkaketjujen muodostaminen edellyttää, että potentiaaliset käyttäjät tietävät käytössään olevista mahdollisuuksista. Matkaketju voi olla suurelle yleisölle tuntematon tapa ajatella liikkumista, jos siihen ei ole tottunut. Eriolaisten liikkumispalvelujen tarjontaa ja niiden yhdistelyä tulisikin pitää esillä kaikkien kulkutapojen yhteydessä, jotta liikkumisen mahdollisuudet eivät lokeroidu vain toisistaan erillisinä vaihtoehtoina. Viestinnän ja markkinoinnin toimenpiteet kertovat seudun asukkaille ja vierailijoille mahdollisuuksista, joita on tarjolla, mutta ne myös rakentavat yleisemmin tietoisuutta yhtenäisestä liikkumisvaihtoehtojen verkostosta, josta voi valita omiin tarpeisiinsa sopivimman vaihtoehdon olematta lukittu vain auton omistajuuteen.

Viestinnän ja tarjottavan matkustajainformaation tulisi olla mahdollisimman selkeää ja houkuttelevaa, jotta asukkaat ovat valmiimpia astumaan kestävän liikkumisen polulle. Osa viestinnästä on aktiivista viestintää kuten tiedotteita tai mainontaa, mutta suurin osa viestinnästä on passiivista. Esimerkkinä on kuntien yhteinen ja tyyliiltään yhtenäinen ilme, joka näkyy busseissa, nettisivuilla, aikatauluissa, pysäkeillä tai opasteissa. Sitä voidaan toistaa myös yhteistyössä muiden operaattoreiden toiminnoissa tai osana muuta kestävän liikkumisen edistämistä.

Markkinoinnissa ja viestinnässä tavoitteena on pyrkiä vaikuttamaan niiden keinoin asiakkaan toimintaan ja pidemmällä tähtäimellä tottumuksiin. Sen takia tehokkaimmat viestinnän toimenpiteet tulee kohdistaa asukkaisiin, jotka ovat muutostilanteessa: alueelle muuttaviin, uusiin työntekijöihin, opiskelijoihin, uusiin lapsiperheisiin, eläkkeelle siirtyviin jne.

Päivittäisviestintä ja digitaalinen esteettömyys 1/2

Päivittäisviestinnällä tarkoitetaan jatkuvaa viestimistä ja toimivia viestintäkanavia asiakkaiden suuntaan joukkoliikenteen ja siihen liittyvien matkaketjujen toiminnoista. Osa päivittäisviestinnästä on aktiivista ja suunnattua, eli viestejä eri aiheista eri kohderyhmille, kun taas osa on passiivista tiedon olemassaoloa sitä tarvitseville. Passiiviseen viestintään liittyy tiedon helppo saatavuus ja käytettävyys.

Tärkeimpiä kehitettäviä toimintoja on **nettisivujen selkeyttäminen**, jotta asiakkaat löytävät helposti ja ymmärrettävästi ajantasaisimman tiedon netistä. Nettisivujen tulee olla saavutettavat ja ymmärrettävät, tiedon on oltava helposti löydettävää, helposti päivitettävää ja ajantasaista. Nettisivuilta tulee löytyä jatkossa myös erilaiset selvitykset, raportit, kyselytulokset ja muu aineisto, jota on tuotettu palveluiden kehittämiseksi. Lisäksi nettisivuilla tulee kertoa kaikista matkaketjuja edesauttavista palveluista, kuten liityntäpysäköinnin määrästä, kuntien alueella toimivien eri liikennöitsijöiden tai muiden operaattoreiden tarjoamista palveluista sekä oheispalveluista asemilla tai pysäkeillä.

Häiriötiedon kehittäminen on toinen oleellinen päivittäisviestinnän keino. Etenkin tapoja välittää tietoa linjoihin, maksamiseen tai muihin järjestelmiin liittyvistä häiriöistä tai myöhästymisistä on tärkeää kehittää, jotta ihmiset voivat varautua mahdollisuuksien mukaan häiriöihin. Myös muiden liikennöitsijöiden häiriötiedosta voidaan viestiä erilaisten rajapintojen avulla.

Erilaiset viestintäkanavat on syytä pitää aktiivisina, sillä eri asiakasryhmät käyttävät oletuksena erilaisia tapoja tiedonhankintaan. Nuorten parissa tietoa haetaan mobiilisovelluksella tai sosiaalisesta mediasta, kun iäkkäämmät voivat edelleen käyttää aikatauluvihkoja tai palvelunumeroita.

Digitaalinen esteettömyys eli saavutettavuus mahdollistaa yhtäläisen tiedon ja ohjeistusten saamisen erilaisista toimintarajoitteista huolimatta. Tämä mahdollistaa tiedon saamisen esimerkiksi liikkumispalveluiden hinnoittelusta, lipun ostosta ja aikatauluista, ja sitä kautta palveluiden käytön. Saavutettava informaatio on saavutettavaa kaikille, sillä esimerkiksi selkeä kieli, riittävät kontrastit ja selkeästi toteutetut taulukot mahdollistavat tiedon ymmärrettävyyden kaikille. Julkishallinnon verkko- ja mobiilipalveluita velvoittaa laki digitaalisten palvelujen tarjoamisesta (306/2019), jonka mukaan palvelun ja sen sisältöjen tulee täyttää saavutettavuusvaatimukset. Näin ollen paikallisliikenteen verkkosivuilla tarjottavan informaation tulee täyttää saavutettavuudelle asetetut vaatimukset.

Kotkan seudulla on käytössä saavutettavuusvaatimukset täyttävä reittiopas sekä lippusovellus. Saavutettavuusvaatimukset huomioidaan Kotkan seudun joukkoliikenteen verkkosivujen uudistamisessa ja sisällöt toteutetaan niin, että ne ovat saavutettavia erilaisista aistirajoitteista huolimatta. Saavutettavuuden kannalta haastavia ovat esimerkiksi perinteiset pdf-muodossa tarjottavat bussiaikataulut.

Päivittäisviestintä ja digitaalinen esteettömyys 2/2

Kotkan seudun joukkoliikenteen reittioppaasta (<https://kotka.digitransit.fi/>) näkee tällä hetkellä paikallisliikenteen reitit ja aikataulut sekä kaupunkipyöräasemat niiden täyttöasteineen. Reittioppaassa paikallisliikennettä voi seurata reaaliaikaisena.

Kehitetään reittiopasta lisäämällä sinne joukkoliikennepysäkkien yhteydessä sijaitsevat liityntäpysäköintipaikat sekä kaukoliikenteen vuorot. Pysäköinnistä kerrotaan alkuvaiheessa maksimipaikkamäärä, mutta ei reaaliaikaista vapaana olevien paikkojen määrää. Tällöin reittioppaaseen merkittynä liityntäpysäköintipaikat ovat potentiaalisille käyttäjille esillä jo matkan suunnitteluvaiheessa. Mukana ovat sekä pyörien että autojen liityntäpysäköintipaikat. Ominaisuus on valmisteilla Kotkan seudun reittioppaaseen.

Kaukoliikenteen bussien ja junien osalta on huomioitava, että ne erottuvat paikallisliikenteen tarjonnasta. Matkustajalle tulee olla selkeää, jos hän ei pysty matkustamaan koko matkaa yhdellä lippuotteella. Toteutetaan paikallisliikenteestä poikkeavin kuvakkein ja värein, jotta kulkumuodot eivät mene reittioppaan käyttäjiltä sekaisin. Toteutus tehdään mahdollisuuksien mukaan rajapintojen kautta, jolloin reitti- ja aikataulutietojen ajantasaisuuden seuranta ei jää Etelä-Kymenlaakson henkilökuljetusyksikön vastuulle.



Kuva: Kotkan kaupunki

Markkinointikampanjat ja kohdennettu viestintä

Päivittäisviestinnän lisäksi tarvitaan kohdennettua viestintää. Tärkeimpiä kohdentamisen keinoja on tunnistaa ihmiset heidän elämänmuutoksen tilanteissa, ja pyrkiä vaikuttamaan heidän liikkumisvalintoihinsa, kun muutenkin tapahtuu muutoksia. Kohdennetun viestinnän merkittävimpiä kohderyhmiä ovat seuraavat:

- Seudulle muuttavat ihmiset (opiskelijat, työpaikan vaihtajat, muut uudet asukkaat)
- Perhetilanteen muutokset (lapsen syntymä, koulun aloittaminen, muuttaminen asunnosta toiseen, yhteen muuttaminen toisen henkilön kanssa, eläköityminen)
- Tilapäiset muutokset (tapahtumat, matkailijat, vierailijat)
- Kaupunkirakenteen tai liikennejärjestelmän muutokset (autopysäköinti poistuu, linjastomuutokset, uudet pyörätieyhteydet tai liityntäpysäköintipaikat)

Usein ihmiset ovat vastahakoisia muuttamaan liikkumistottumuksiaan, kun elämä ”jatkuu normaalisti”, mutta suurten muutosten yhteydessä myös liikkumista pohditaan, mikäli siihen annetaan kannustimia. **Muutostilanteita tuleekin seurata ja viestiä positiivisesti joukkoliikenteestä ja matkaketjuista muutoksessa oleville ihmisille.** Kohdennetussa viestinnässä tärkeää on tunnistaa kohderyhmän lisäksi oikeanlaiset viestintäkanavat, oikea ajoitus ja sopiva viestinnän tyyli.

Markkinointikampanjoilla voidaan lisätä joukkoliikenteen tai matkaketjujen tunnettuutta tekemällä asukkailla hyviä tarjouksia tai houkuttelemalla käyttäjiä. Kampanjat voivat kohdentua erittäin monella tavalla tai eri kohderyhmiin, mutta tehokkaimpia ne ovat, kun ihmisille tarjotaan matkaketjuista uskottava vaihtoehto esimerkiksi omalle autolle, annetaan ihmisten kokeilla annettua vaihtoehtoa ja tehdä siitä itse omat päätelmänsä. Kampanjoiden osalta tulee myös kerätä palautetta kampanjan onnistumisesta sekä todentaa sen vaikutuksia.

Markkinointikampanjoiden teemoja voivat olla esimerkiksi:

- Tarjotaan rajoitetun ajan matkustusta maksutta, kun ostaa normaalin kausilipun
- Autoilijoille tarjottava ”kokeile kuukausi joukkoliikennettä”-kampanja
- Blogikampanjat, some-kilpailut tai muut asukkaita osallistavat kampanjat
- Pyöräilijöille tarjottava ”ota pyörä bussiin”-kampanja
- Yritysyhteistyö nimettyjen yritysten kanssa: yritykset voivat tarjota maksutta joukkoliikennelippua työntekijöilleen rajatun ajan



Kuva: Kotkan kuvapankki

Brändäys ja tunnettuus

Kestävän liikkumisen Kotka -ohjelmassa todetaan, että ”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.” Vastaava kirjaus toimii koko seudulle, sillä brändityössä tärkeää on määrätietoinen, suunnitelmallinen ja asukkaita mukaan ottava edistämistapa. Brändäyksen tavoitteena on tehdä seudun joukkoliikenteestä tunnettu osa seudun liikkumisprofiilia, tunnistettava, näkyvä ja omaleimainen. Onnistuneen brändin myötä seudun asukkaat kokevat joukkoliikenteen ja siihen liittyvät matkaketjut yhtenä kestävän liikkumisen kokonaisuutena.



Onnistuneita brändejä muualta ovat esimerkiksi Föli Turun seudulla, HSL:n laaja-alainen brändityö sekä keskisuurista kaupunkiseuduista ainakin Linkki Jyväskylän seudulla ja Lifti Vaasan seudulla.

Kotkan seudun brändinä on Jonne&Minne, joka yhdistää leikkisästi seudulle tyyppilliset murre sanat suloisiin hahmoihin. **Brändiä tuleekin jatkossa kehittää osana erilaisia matkaketjuja** ja brändi-ilmettä tulee hyödyntää myös muiden operaattoreiden tai toimijoiden aineistoissa, jos niissä tarjotaan mahdollisuus kytkeytyä seudun joukkoliikenteeseen. Hahmoja voidaan laajentaa pyöräilyyn, kävelyyn, esteettömyyteen ja vaikka sähköpotkulautailuun. Lisäksi brändin näkyvyyttä tulee kehittää pysäkeillä, asemilla ja liityntäpysäköinnissä sekä kaikessa digitaalisessa materiaalissa.

Yksi brändityötä erinomaisesti edistävästä asioista on joukkoliikennekaluston nopea sähköistyminen Kotkan seudulla. Sähköbussien positiivinen imago on erittäin hyvä tapa korostaa bussilla matkustamisen miellyttävyyttä, hiljaisuutta ja houkuttelevuutta.

Seudun joukkoliikenteen ja matkaketjujen tunnettuutta voidaan lisätä **korostamalla joukkoliikennettä matkailu- ja markkinointiaineistoissa**, joita kunnat tekevät joko yksin tai yhteistyössä muiden kanssa kuntien omassa markkinointityössä. Brändiä voidaan korostaa työpaikkailmoituksissa, messuilla, tonttien myynnissä, yhteistyössä asuntotuottajien tai muiden yritysten kanssa jne. Brändin luomaa imagoa tulee kuitenkin vaalia pitämällä joukkoliikenteestä, pysäkkiympäristöistä ja väylien ja ajoneuvojen kunnossa- ja puhtaanapidosta hyvää huolta. Vain positiiviset käyttäjäkokemukset voivat ylläpitää hyvää imagoa, jota brändillä yritetään luoda.



Osio IV. Liikkumispalvelut



Liikkumispalvelut

Käytettävissä olevat liikkumispalvelut vaikuttavat matkaketjujen muodostamisen mahdollisuuksiin. Monipuolinen valikoima erilaisia liikkumispalveluja mahdollistaa erilaisiin tilanteisiin sopivien yhdistelmien löytämisen. Liikkumispalvelut ovat pääosin yksityisten palveluntarjoajien toteutettavissa eivätkä kunnat voi niitä laajasti säädellä, mutta kunnat voivat parantaa niiden edellytyksiä sekä tehdä yhteistyötä eri toimijoiden kanssa mm. sopimalla yhteiset pelisäännöt. Lainsäädäntö voi kuitenkin muuttua ja jatkossa kuntien vaikutusmahdollisuudet voivat olla nykyistä laajemmat.

Joukkoliikennetarjonta koostuu Kotkan seudulla paikallisliikenteestä, Kotkan ja Kouvolan välisestä lähijunaliikenteestä sekä kaukoliikenteestä alueen halki kohti Helsinkiä linja-autolla. Matkaketjuja on mahdollista muodostaa sekä seudun sisäisesti että seudun ulkopuolelle suuntautuvasti.

Joukkoliikennesuunnittelulla voidaan vaikuttaa niiden kestävien matkaketjujen toimivuuteen, joissa osalla matkasta käytetään joukkoliikennettä. Joukkoliikenneperustaisten matkaketjujen ytimessä ovat linjastorakenne, vuorovälit ja liikennöintiajat. Esitetyissä toimenpiteissä keskitytään joukkoliikennevälineiden välisten vaihtoyhteyksien mahdollistaviin toimenpiteisiin.

Kotkan seudulla on käytössä kaupunkipyörät kesäaikaan Kotkan taajama-alueella sekä Haminan keskustassa kaupunkien tilaamana palveluna. Lisäksi vuodesta 2021 Kotkassa on ollut käytössä sähköpotkulaudat markkinaehtoisena toimintana.

Kotkan seudulla on tarjolla edellä mainittujen vaihtoehtojen lisäksi myös esimerkiksi taksi, yhteiskäyttöauto ja kimpakyydit.

Matkaketjut joukkoliikennesuunnittelussa

Matkaketjujen toimivuus voidaan huomioida joukkoliikennesuunnittelussa pienehköillä toimenpiteillä. Joukkoliikenteen välisten vaihtoyhteyksien onnistumisen ja niiden välisten matkaketjujen olemassaolon perusedellytys on aikataulujen yhteensopivuus.

Sovitetaan kauko- ja paikallisliikenteen sekä paikallisliikenteen sisäisten tunnistettujen vaihtoyhteyksien aikataulut yhteen ja varmistetaan riittävä vaihtoaika. Kaukoliikenteessä huomioidaan erityisesti työmatkoihin soveltuvat sekä aamun ensimmäiset ja illan viimeiset yhteydet. Juna-asemien osalta huomioidaan yhteys joka puolelta seutua vähintään yhdelle juna-asemalle.

Toteutetaan kaikista merkittävimmille paikallisliikenteen sisäisille vaihtoyhteyksille järjestetyt vaihdot. Tällöin mahdollisesti myöhässä olevaa bussia odotetaan ennakkoon sovittujen toimintaperiaatteiden mukaisesti. Tällaisia yhteyksiä ovat esimerkiksi Karhulasta ja Haminan linja-autoasemalta lähtevät vuorot, joihin on vaihtoyhteys linjalta 1.

Tarkistetaan paikallisliikenteen staattisen aikatauludatan luotettavuus reaaliaikajärjestelmän avulla ja tehdään aikatauludataan mahdolliset tarvittavat muutokset. Vaikka reaaliaikajärjestelmä kertoo matkustajalle bussin saapumisesta pysäkillä reaaliaikaisena, on matkojen ennakkosuunnittelun sekä painettujen ja muiden staattisten aikataululähteiden luotettavuuden kannalta oleellista, että arvioidut ajat ovat mahdollisimman paikkansapitäviä.

Vaihtoyhteyksiin liittyviä toimenpiteitä on mahdollista toteuttaa erityisesti aikataulukausien vaihtumisen yhteydessä, jolloin tarjontaa tarkastellaan muutenkin. Oleellisimpien vaihtoyhteyksien toimivuus tulisikin tarkistaa ja tehdä tarvittavat muutokset mahdollisuuksien mukaan jo seuraavalle aikataulukaudelle. Suurempia muutoksia on mahdollista tehdä seuraavien kilpailutusten yhteydessä. Aikatauludatan luotettavuutta voi tarkistaa jatkuvasti ja siihen tehtävät muutokset näkyvät reittioppaassa heti (pois lukien ajantasauspysäkkien ajat, joiden muutokset on kannattavinta tehdä vain aikataulukausien vaihtumisen yhteydessä).



Kuva: Kotkan kaupunki

Liikkumispalvelujen tarjonta ja yhteiset periaatteet

1/3

Kaupunkipyörät ja sähköpotkulaudat ovat jaettuja liikkumispalveluja, jotka korvaavat osin tarvetta omistaa esimerkiksi omaa polkupyörää. Useimmiten ne on tarkoitettu lyhytaikaiseen käyttöön ja hinnoittelu on sidottu kulkuvälineen käyttöaikaan.

Kaupunkipyörien käyttöä voi pyrkiä edistämään laajentamalla järjestelmää. Kotkassa järjestelmä on jo melko kattava. **Laajennetaan kaupunkipyörätarjontaa** Haminassa keskustan läheisillä asuinalueille ja kokeillaan kaupunkipyöriä Pyhtäällä. Laajennetaan kaupunkipyörien käyttöaika vuoden ympäri, jolloin kulkutavan hyödyntäminen ei jää kausittaiseksi. Kaupunkipyöräpalvelu voi olla talvella kesäaikaa rajatumpaa pienemmän kysynnän vuoksi. Talvikauden osalta edellytyksenä on pyöräilyväylien kunnossapidon parantaminen sekä asemien katokset. Lisätään tarjontaan sähköpyöriä erityisesti pidempien matkojen tarpeisiin.

Selvitetään pidemmällä tähtäimellä kaupunkipyörien yhdistäminen Waltti-järjestelmään, jolloin kaupunkipyörien käyttöoikeuden voi sisällyttää joukkoliikennelippuihin tai käyttöoikeuksia hallinnoida Waltti-kanavissa samaan tapaan kuin bussilippuja. Tällöin kaupunkipyörät toimivat saumattomana osana joukkoliikennejärjestelmää.

Sähköpotkulaudat olivat käytössä Kotkassa kesällä 2021 sekä kesällä 2022, mutta vakituista tarjontaa Kotkan seudulla ei ole. Sähköpotkulaudoista ja niiden tarjonnasta vastaavat yksityiset palveluntarjoajat. Kulkumuoto on vielä melko uusi, eikä vakiintuneita toimintatapoja ole ehtinyt syntyä. Kaupungeilla ja kunnilla on nykyisen lainsäädännön puitteissa hyvin rajalliset mahdollisuudet puuttua sähköpotkulautayritysten toimintaan, mikä on useissa kaupungeissa johtanut mm. esteettömyysongelmiin jalkakäytävillä ja pysäkkien läheisyydessä.

Pidetään yllä aktiivista markkinavuoropuhelua potentiaalisten palveluntarjoajien kanssa sekä sovitaan yhteisistä pelisäännöistä sujuvan liikkumiskokemuksen tarjoamiseksi sekä palveluita käyttäville että muille asukkaille.



Kuva: Kotkan kaupunki

Liikkumispalvelujen tarjonta ja yhteiset periaatteet 2/3

Kotkan seudulla on mahdollista käyttää liikkumiseen matkaketjun osana myös yhteiskäyttöautoja ja perinteisiä takseja. Ne lisäävät kulkumuotojen kirjoa ja tukevat osaltaan mahdollisuuksia luopua omasta henkilöautosta. Yhteiskäyttöautojen ja taksien sisällyttäminen mukaan luonteviksi arkimatkojen kulkutapavaihtoehtoiksi olisi kestävän liikkumisen kannalta tavoiteltavaa, mutta niiden kehittäminen kohdistuu kaupunkiorganisaation ulkopuolelle.

Yhteiskäyttö- ja vuokra-autojen osalta selvitetään mahdollisuudet yhteistyöhön kaupunkien ja palveluntarjoajien kanssa. Esimerkiksi yhteiskäyttöautojen käyttöönottoa helpottaisi talviaikaan niiden sijainti säänsuojassa, jolloin käyttöönotto olisi lumen kannalta sujuvampaa ja madaltaisi kynnystä.

Taksit ovat toimiva osa matkaketjuja esimerkiksi joukkoliikenteen katvealueilla ja niitä käytetäänkin jo esimerkiksi junalta tullessa paikallisliikenteen liikennöintiaikojen ulkopuolella. Taksien käyttöä voisi helpottaa esimerkiksi yhteistyön muodoilla, joissa taksimatka olisi mahdollista ostaa samalle lipulle kiinteällä hinnalla tai tilaamaan valmiiksi odottamaan juna-asemalle. Taksien hinnoittelussa voisi tästä näkökulmasta pyrkiä esimerkiksi kohti osittain vyöhykepohjaista hinnoittelua. VR:llä on [Uudellamaalla](#), [Riihimäellä](#) ja [Turussa](#) taksien tilaisvälitysyhtiöiden kanssa yhteistyötä, jossa junalipulla saa alennusta taksimatkasta.

Kimppakyydit tehostavat henkilöautojen käyttöä, kun samalla kyydillä kulkee useampi matkustaja esimerkiksi töihin tai harrastuksiin. Kimppakyytien järjestelyt toimivat usein erilaisissa sosiaalisen median ryhmissä tai tuttujen kesken. Kaupunkien on mahdollista edistää yhteiskäyttöautojen käyttöä ja kimppakyytejä olemalla mukana niiden hakupalvelujen kehittämisessä, lisäämällä yhteiskäyttö- tai vuokra-autoja joukkoliikenteen reittioppaisiin tai luomalla yhteiskäyttöisille autoille ja käytetyimmille kimppakyytikohteille omia pysäköintipaikkojaan.



Kuva: Kotkan kaupunki

Liikkumispalvelujen tarjonta ja yhteiset periaatteet 3/3

Valtakunnallisesti ja Kotkan seudulla joukkoliikenteen palveluntarjoajilla on eroja matkustusehdoissa esimerkiksi lemmikkien ja polkupyörien kuljettamista sekä esteettömyyttä koskien. Nämä eroavaisuudet voivat käytännössä nousta esteiksi koko matkaketjun toteuttamiselle, jos esimerkiksi lemmikin kuljettaminen ei ole mahdollista. Kukin palveluntarjoaja vastaa itse matkustusehdoistaan ja esimerkiksi lippujen hinnoittelusta, mutta yhteistyön kautta erilaisten toimintatapojen aiheuttamaa estevaikutusta voi madaltaa. Kaikki nykyisin käytössä olevat paikallisliikenteen bussit ovat jo matalalattiaisia. Pidempien matkaketjujen tekemisessä yksi suuri este on VR:n Kouvola–Kotkan-satama junaliikenteessä, jota liikennöidään ainakin lähivuodet pelkästään esteellisellä kalustolla (Sm2).

Käydään keskustelua toimintatapojen yhtenäistämisestä esimerkiksi koskien

- lemmikkien kuljettamista
- polkupyörien ja muiden vastaavien kulkuvälineiden kuljettamista ja
- esteettömyyttä.

Paikallisliikenteessä helpotetaan pyörien kuljettamista: selvitetään kokeilun toteutusta, jossa pyörän kuljetus on maksutonta bussissa rajatusti ruuhkavuorojen ulkopuolella ja tehdään bussien keskiosaan järjestelyjä, jotka helpottavat pyörän turvallista kiinnittämistä. Haasteena on, että pyörän kuljettamiseen ruuhkavuoroissa ei ole tilaa, joka ei aiheuttaisi haittaa muille matkustajille. Usein pyörän kuljettamista onkin rajoitettu niin, että sen voi ottaa mukaan, jos bussissa on tilaa. Viestinnässä voidaan korostaa kuitenkin taittopyörien ja omien potkulautojen kuljettamisen helppoutta, sillä niitä ei koske samat rajoitukset.



Kuva: Kotkan kaupunki

Uudet avaukset ja innovaatiot

Uudet liikkumispalvelut monipuolistavat liikkumisen mahdollisuuksia. Esimerkkejä uusista liikkumispalveluista ovat jaetut kaupunkipyörät ja sähköpotkulaudat sekä kutsupohjainen joukkoliikenne.

Pilotoidaan kutsuliikennettä alueilla, joilla perinteinen joukkoliikenne ei ole kannattavaa. Toteutetaan kokeilu sopivilla pilottialueilla. Kotkassa, Haminassa ja Pyhtäällä on alueita, joilla perinteisen joukkoliikenteen järjestäminen ei ole kustannustehokasta. Kutsujoukkoliikenne voisi toimia tällaisilla alueilla asiointitaksin tapaisena ratkaisuna, jolla matkustajia kuljetetaan asioille tai joukkoliikennelinjan varteen. Kutsujoukkoliikenne voisi toimia myös esimerkiksi Kotkansaaren eteläosissa, joissa joukkoliikennetarjonta on vähäisempää kuin pohjoisosassa. Esimerkiksi [Porvoossa on käytössä Kyläkytyi-nimellä kutsukyytipalvelu](#), joka palvelee Porvoon haja-asutusalueita.

Erilaiset ketterät liikkumispalvelujen kokeilut ovat hyvä tapa testata erilaisia uusia kuntalaisten liikkumista mahdollisesti helpottavia ideoita. Erilaisiin liikkumisen pilotteihin ja kokeiluihin suhtaudutaan rohkeasti ja niitä pyritään toteuttamaan esimerkiksi liikkumisen ohjauksen rahoituksella.

Pidemmällä tähtäimellä automaation kehittyessä Kotkassa voidaan **pilotoida autonomisia pikkubusseja** rajatuilla pilottialueilla. Esimerkiksi Kotkansaari on alue, jossa eteläisen Kotkansaaren ja joukkoliikenneterminaalien välinen liityntäliikenne autonomisilla busseilla saattaisi toimia. Eräitä mahdollisia yhteysvälejä ovat Kotkan sataman seisakkeelta keskustaan johtava yhteys, tai automatisoitu yhteys satamien työssäkäyntialueille.

Kotkan seutu sijaitsee meren rannalla ja alueella onkin useita satamia. Kantasataman uusi risteily- ja matkustajaterminaali sijaitsee Kotkan sataman seisakkeen ja Norskankadun bussiterminaalin läheisyydessä. Kulkuyhteyksiä joukkoliikenteen solmupisteistä satamiin voisi helpottaa esimerkiksi linjastollisilla ratkaisulla, mutta myös esimerkiksi hyödyntämällä automaation tuomia mahdollisuuksia.

Merikaupunki Kotka voisi tutkia mahdollisuutta myös Sapokasta ja Kuusisesta lähtevän saaristoliikenteen kytkemisestä joukkoliikenteeseen. Kytkemismahdollisuuksia on sekä paikallisliikenneyhteyksien kehittämisellä että yhteisten lipputuotteiden kehittämisessä.

Kaupunkirahoitteisesti vesiliikennettä on yhdistetty paikallisliikenteeseen esimerkiksi Turussa, jossa Fölin vesibussi liikennöi kesäisin keskustan, Ruissalon ja Pikisaaren välillä, sekä Helsingissä, jossa Suomenlinnan lautta on osa HSL-liikennettä.

Yhteysaluksia ja saaristoliikennettä kevyimpiä ratkaisuja merialueiden ylittämiseen ovat vuokrattavat veneet tai yhteiskäyttöiset venepalvelut. Tällaisia tarjotaan nykyisin ainakin Kotkan Sapokan satamassa markkinaehtoisena toimintana.

Vesiliikenteen ja maalla kulkevan joukkoliikenteen yhdistämisessä on toki kestävyuden näkökulmasta huomioitava vesiliikenteen tyyppillisesti selvästi maaliikennettä korkeammat yksikköpäästöt.



Osio V. Pidemmän aikavälin kehittämisen periaatteet ja kärkikohteet

Joukkoliikennelinjaston kehittäminen

Matkaketjuajattelulla joukkoliikennelinjastoon on mahdollista pidemmällä tähtäimellä saada tehokkuutta ja houkuttelevuutta. Useimmiten tätä on tavoiteltu Suomessa runkolinjastoja kehittämällä (esimerkiksi HSL, LSL, ja Linkki). Linjasto on muodostettu suorien, nopeiden ja lyhyttä vuoroväliä tarjoavien kuormitettujen runkolinjojen ympärille. Runkolinjastoa tuetaan liityntälinjoilla ja kiertelevämmillä suorilla yhteyksillä siellä, missä niille on tarvetta.

Linjaston verkostoperiaatteena on matkaketjuajattelun myötä [JEE: Käyttäjälähtöinen joukkoliikenne-raportissa](#) suomennettuna ”Yksi reitti, yksi linja”-verkostoperiaate, joka perustuu tiheään vuorovälin runkolinjastoon, jossa vaihdot kuuluvat osaksi matkantekoa. Määränpäänä on verkosto, jossa ei ole tarve katsoa aikatauluja ja vaihtojen avulla joukkoliikenneverkostossa voi liikkua kilpailukykyisessä matka-ajassa kattavasti eri puolille – samaan tapaan kuin autoilija käyttää tieverkkoa. Yksinkertaistettu linjasto mahdollistaa samalla kalustolla tiheämmän vuorovälin kuin hyvin hajautunut linjasto, jossa kalusto hajaantuu eri linjoille ja yksittäisen linjan vuorovälillä ei pystytä saavuttamaan kilpailukykyä. Yksinkertaistettu runkolinjoihin perustuva verkostoperiaate on kasvattanut joukkoliikennematkustusta esimerkiksi 60 000 asukkaan Karlstadissa Ruotsissa. Runkolinjaston varteen liitytään etäämmältä runkolinjastoa tukevilla pidemmän vuorovälin liityntälinjoilla tai esimerkiksi pyöräilemällä.

Kotkan seudulla linja 1 on esimerkki selkeästä runkolinjamaisesti rakennetusta linjasta, jota käytetäänkin kaikista ahkerimmin. Vuoroväli on puoli tuntia. Muilta osin nykylinjasto noudattelee monilta osin perinteistä ”Suorat yhteydet vaihdotta”-periaatetta, jossa pyritään kiertelemään hyvin läheltä asukkaita ja osalla linjoista on erilaisia reittivariaatioita, jolloin linjastosta muodostuu monimutkainen.

Kullakin linjalla pystytään tarjoamaan pitkää vuoroväliä ja matka-ajat muodostuvat pitkiksi. Vuoroväli on yleisimmin yksittäisellä linjalla tunti, mutta linjojen yhteisillä osuuksilla esimerkiksi Kotkantiellä ja Karhuvuorentiellä vuorovälit muodostuvat toki selvästi lyhyemmiksi, joskin epäsäännöllisiksi. Verkostoilmiötä ei pääse syntymään ja vaihdot koetaan helposti vaivalloisiksi.

Kotkan seudulla haasteena voi olla rajallinen kysyntä. Verkostoperiaatetta voi pyrkiä hyödyntämään suosimalla keskustan ja tärkeimpien asuin- ja työpaikka-alueiden välillä runkolinjastoon perustuvaa verkostoa, jonka rinnalla säilytetään tarvittava määrä sitä tukevia suoria ja keskeisten vaihtopisteiden kautta kulkevia vaihdollisia liityntäyhteyksiä. Potentiaalisin kohde runkolinjan ja sitä tukevien vaihtoyhteyksien kehittämiseksi on Kotkan keskusta - Karhula-yhteysväli ja jatko yhteydet Karhulan keskustaaajamasta. Järjestelyn toteuttamista puoltaa nykyisen linjaston ajoaikaongelmat.

Runkolinjasto-tyyppiseen ratkaisuun pohjautuvaa mallia tutkittiin vuonna 2020 tehdyssä Kotkan kaupungin joukkoliikenteen linjastotarkastelussa, pohjalla asiasta esitetty aloite. Tuolloin päädyttiin siihen, että nykyinen malli oli selvästi kustannustehokkaampi kuin esitetyn aloitteen mukainen malli kolmesta runkolinjasta niihin kytkeytyvistä liityntäkuljetuksista. Runkolinjamallien toimivuutta ja kustannustehokkuutta on kuitenkin syytä tarkastella jatkossakin.

Joukkoliikennelinjaston nopeutta ja luotettavuutta voi entisestään parantaa erottamalla joukkoliikennettä muun liikenteen häiriövaikutuksilta joukkoliikenne-etuuksilla, kuten liikennevaloetuuksilla ja joukkoliikennekaistoilla ja -kaduilla.

Maankäytön kehittäminen ja liikkumishubit

Maankäyttö vaikuttaa kestävien kulkutapojen käyttömahdollisuuksiin. Asutus ja toiminnot tulisikin sijoittaa niin, että niiden saavutettavuus kestäväillä kulkutavoilla on turvattu. Käytännössä tämä tarkoittaa mm. eheään maankäyttöön ohjaamista, yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, lähipalveluiden turvaamista, sekoittunutta maankäyttöä ja jo toimivien keskusten elävyyden varmistamista. Edellisellä sivulla kuvatus runkojoukkoliikenteen kannalta tehokkain toteutustapa on helminauhmainen yhdyskuntarakenne, jossa tiiviit asutuskeskukset sijaitsevat saman yhteyden varrella ja helpottavat samalla tiheästi liikennöitävän ja suoraviivaisesti liikkuvan yhteyden toteuttamista.

Joukkoliikennemyönteinen yhdyskuntarakenne maankäytön suunnittelun tavoitteena -selvityksessä joukkoliikenteen järjestämisen ja käytön mahdollistamiseksi maankäytön kehittämisessä tulisi ottaa huomioon alueen sijoittaminen maantieteellisesti suhteessa olemassa olevaan maankäyttöön ja muiden toimintojen sijaintiin, maankäytön tehokkuus ja sekoittuneisuus sekä edellytykset jalankululle ja pyöräilylle. Etenkin pientalovaltaisella alueella katuverkosto on usein joukkoliikenteen toteuttamisen kannalta hyvin vaikea. Toisaalta yksipuoleinen maankäyttö ruuhkauttaa joukkoliikennevälineitä yhteen suuntaan, kun ne ovat toiseen suuntaan tyhjillään.

Mobility hub eli liikkumishubi tai -keskus on sekä liikenteen että palveluiden solmupiste, joka perustuu liikkumispalveluiden yhteen sovittamiseen keskeisillä alueilla. Liikkumishubeilla on usein erilaisten liikkumistapojen palveluita, kuten joukkoliikenteen vaihtopysäkki, kaupunkipyöräasema, yhteiskäyttöautojen pysäköintiä, posti- tai pakettiautomaatti sekä muita palveluita. Liikkumishubiin liittyvät myös laadukkaat odotustilat, popup-palvelut, penkit, katokset ja terassit.

Liikkumishubit voidaan jakaa niiden sijainnin mukaan ainakin kolmeen erilaiseen tyyppiin:

- **Perustason hubi:** hiljaisen tai rakentamattoman alueen hubi, jossa yksi tärkeä rakennusosanen on joukkoliikenteen runkoyhteys, esimerkiksi kaukoliikenteen bussipysäkki tai rautatiesaisake. Tähän voidaan kytkeä muita palveluita, kuten esteetön pysäkkiympäristö, pyörätelineitä, katos penkeillä jne.
- **Palvelukeskus:** asutuskeskuksen tärkeä joukkoliikennepysäkki, jonka ympärillä on perustason lisäksi esimerkiksi kaupunkipyöräasema, sähköpotkulautoja ja peruspalveluita kuten kioski, lähikauppa tai pakettiautomaatti.
- **Kaupunkikeskus:** kaupungin ydinkeskustan erittäin tärkeä pysäkkiympäristö, johon kytkeytyvät kaupungin tärkeimmät palvelukeskittymät. Palvelukeskuksen palvelutason lisäksi kaupunkikeskustason hubi sisältää esimerkiksi sähkökäyttöisiä yhteiskäyttöautoja, kattavan paikallisen ja pitkämatkaisen joukkoliikenteen tarjonnan, laadukkaat odotustilat erilaisilla palveluilla tai vaikkapa etätyötiloilla, ravintoloita tai liikkumisen tukipalveluita.

Liikkumishubi voi olla myös verkostomainen alue, jossa on useita solmupisteitä. Tällöin on oleellista opastaa käyttäjää löytämään hubin eri osat mahdollisimman helposti. Verkostomaista hubiajattelua on hyödynnetty seuraavan osion kärkekohteissa.

Kärkikohteet

Kärkikohteet ovat seudun merkittävimpiä alueita, jotka ovat

- Joukkoliikenteen merkittäviä solmupisteitä
- Tärkeitä matkaketjujen mahdollistamisen kannalta
- Maankäytön ja palveluiden keskeisiä kohteita.

Kärkikohteissa yhdistyvät kuntakeskusten saavutettavuus niin seudun sisällä kuin sen ulkopuolelta, kulkutavasta toiseen vaihtamisen helppous ja tukeutuminen vahvaan joukkoliikenneyhteyteen. Ne ovat seudun potentiaalisimpia liikkumishubeja, joissa asukkaan arkea pyritään helpottamaan tekemällä niistä paitsi liikkumisen myös muiden palveluiden kannalta houkuttelevia alueita.

Yksittäisen pysäkin tai aseman sijaan kärkikohteissa on kyse laajemmista kokonaisuuksista, joissa on huomioitava yhteydet eri toimintojen välillä. Yksi keskeinen haaste kärkikohteiden sisällä on niiden sisällä olevien toimintojen välisen ”henkisen välimatkan” lyhentäminen. Usein toiminnot eivät sijaitse optimaalisesti toistensa välittömässä läheisyydessä, vaan aikojen saatossa maankäyttö ja liikenteelliset toiminnot ovat erkaantuneet toisistaan. Toimintojen välillä on usein muutamien satojen metrien väliset yhteydet, jotka eivät yleensä ole laadultaan erityisen houkuttelevia tai viesti käyttäjälle lähellä olevien liikennekohteiden tärkeyttä.

Tässä osiossa on tunnistettua seudun tärkeimmät kärkikohteet ja esitetty jokaiselle kohteelle pitkälle menevän ideasuunnittelun ja visualisointien avulla potentiaalinen kehityssuunta.

Merkittävimmät tunnistetut kärkikohteet

- Kotkansaaren kaupunkikeskus:** Alue kattaa Kauppatorin pysäkin Kirkkokadulla, Kotkan sataman junaseisakkeen, Kantasataman merkittävät kaupunkikehityskohteet sekä Norskankadun bussiterminaalin, joka toimii jatkossa niin paikallis- kuin kaukoliikenteen asemana. Kyseessä on koko seudun keskeisin kestävä liikkumisen solmupiste.
- Karhulan kaupunkikeskus:** Alue kattaa Karhulan torin, tulevan koulukeskuksen alueen sekä merkittävät paikallis- ja kaukoliikenteen pysäkkiympäristöt Vesitorninkadulla, Karjantiellä, Eteläisellä Karjalantiellä ja Ahlströmintiellä.
- Haminan kaupunkikeskus:** Alue kattaa Haminan linja-autoaseman ja torin, jotka muodostavat kaksinapaisen liikkumisakselin. Erityisesti torin ympärillä on paljon paikallisia arjen palveluita.
- Siltakylän ja Huutjärven palvelukeskus:** Alue kattaa Siltakylän taajaman kaupalliset ja hallinnolliset palvelut, Huutjärven koulun, kirjaston ja paikallisliikenteen pysäkit sekä valtatie 7 eritasoliittymän kaukoliikennepysäkit liityntäpysäköinti-alueineen. Liikenteellinen merkitys on selvästi muita kohteita pienempi, mutta kohde kytkee Pyhtään kunnan sekä kauko- että paikallisliikenteeseen.

Kärkikohteiden lisäksi matkaketjujen kehittämisen kannalta tärkeitä kohteita ovat **Sutelan eritasoliittymä sekä Kymminlinnan rautatieseisake.**

Kärkikohteet kartalla



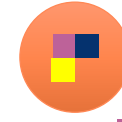
Kotkansaaren kaupunkikeskus

- Kotkan sataman rautatieasema
- Kantasataman/Norskankadun linja-autoasema
- Kauppatorin linja-autopysäkit
- Kauppatori, kauppakeskus Pasaati sekä Kantasataman palvelukeskittymä



Karhulan kaupunkikeskus

- Karjalantien ja Eteläisen Karjalantien kaukoliikennepysäkit
- Vesitorninkadun & Ahlströmintien paikallisliikennepysäkit
- Karhulan tori ja Karhulan koulukeskus



Haminan kaupunkikeskus

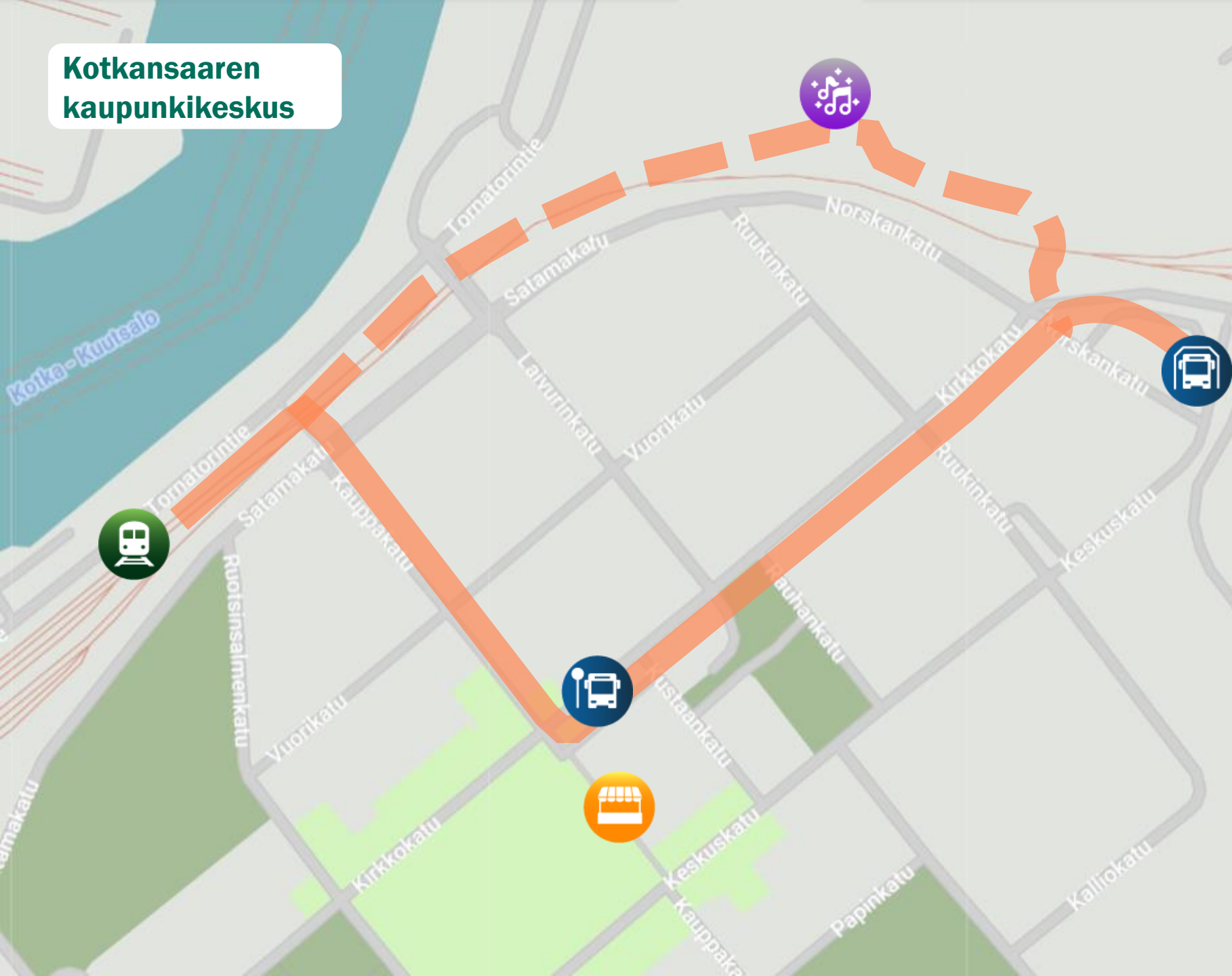
- Haminan linja-autoasema
- Haminan tori
- Yhteydet Kotkaan ja Karhulaan



Siltakylä-Huutjärven paikalliskeskus

- Valtatien 7 eritasoliittymäpysäkit
- Siltakylän taajamakeskus
- Huutjärven koulu ja paikallisliikenteen pysäkit

Kotkansaaren kaupunkikeskus



**Kotkan sataman
rautatieasema**



**Kantasataman/Norskankadun
bussiterminaali**



**Kauppatorin linja-
autopysäkki**



**Kantasatama
(SatamaAreena + Xamk)**



Kauppatori ja Pasaati

Kotkansaaren kaupunkikeskus on seudun tärkein yksittäinen liikkumishubi ja matkaketjujen kannalta erittäin merkittävä kohde. Kartalla on esitetty tärkeimmät liikenteen solmupisteet sekä tärkeimmät vierailu- ja käyntikohteet: Kauppatori ja kauppakeskus Pasaati sekä Kantasatama, jossa sijaitsevat mm. Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu Xamkin moderni kampusalue, tapahtumakeskus Satama Areena, merimuseo Vellamo sekä Kantasataman risteily- ja matkustajalaivaterminaali. Merkittävimmät yhteydet on esitetty oranssilla viivalla, ja se kuvaa niitä välejä, joiden tulee olla viihtyisiä, liikkujaa ohjaavia, turvallisia, esteettömiä ja helppokulkuisia kestävillä kulkutavoilla. Merkittäviä panostuksia tarvitaan yhteyksien houkuttelevuuden lisäämiseksi.

Karhulan kaupunkikeskus



Karjalantien ja Eteläisen Karjalantien kaukoliikennepysäkit



Vesitorninkadun ja Ahlströmintien paikallisliikenteen pysäkit



Palveluliikenteen pysäkki



Karhulan tori



Karhulan koulukeskus

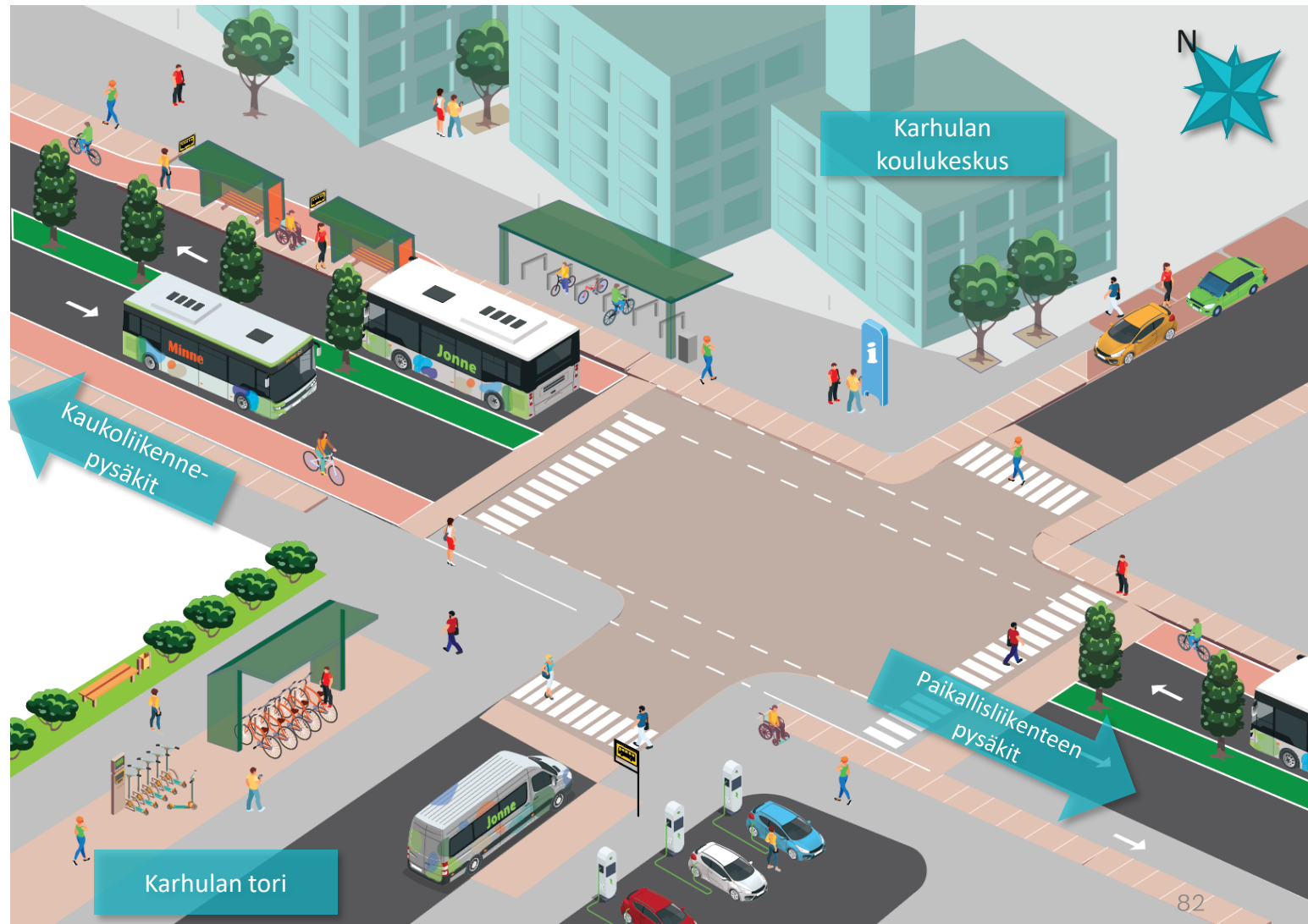
Karhulan kaupunkikeskus on Kotkan toinen merkittävä keskusta-alue, jossa on paljon paikallispalveluita ja liiketiloja. Alueelle rakennetaan uusi peruskoulu ja lukion yhdistävä koulukeskus, joka palvelee 1100 oppilasta ja opiskelijaa. Merkittäviä liikennevirtoja palvelevat paikallisliikenteen pysäkit Vesitorninkadulla ja Ahlströmintiellä. Lisäksi valtatieltä 7 on helposti noustavissa kaukoliikenteen pysäkeille moottoritiekuilun molemmin puolin sijaitseville Karjalantien ja Eteläisen Karjalantien pysäkeille. Matkaketjujen kannalta merkittävimmät yhteystarpeet kohdistuvat pysäkkien sekä torin ja Koulukeskuksen muodostamalle yhteydelle.

Karhulan kaupunkikeskus

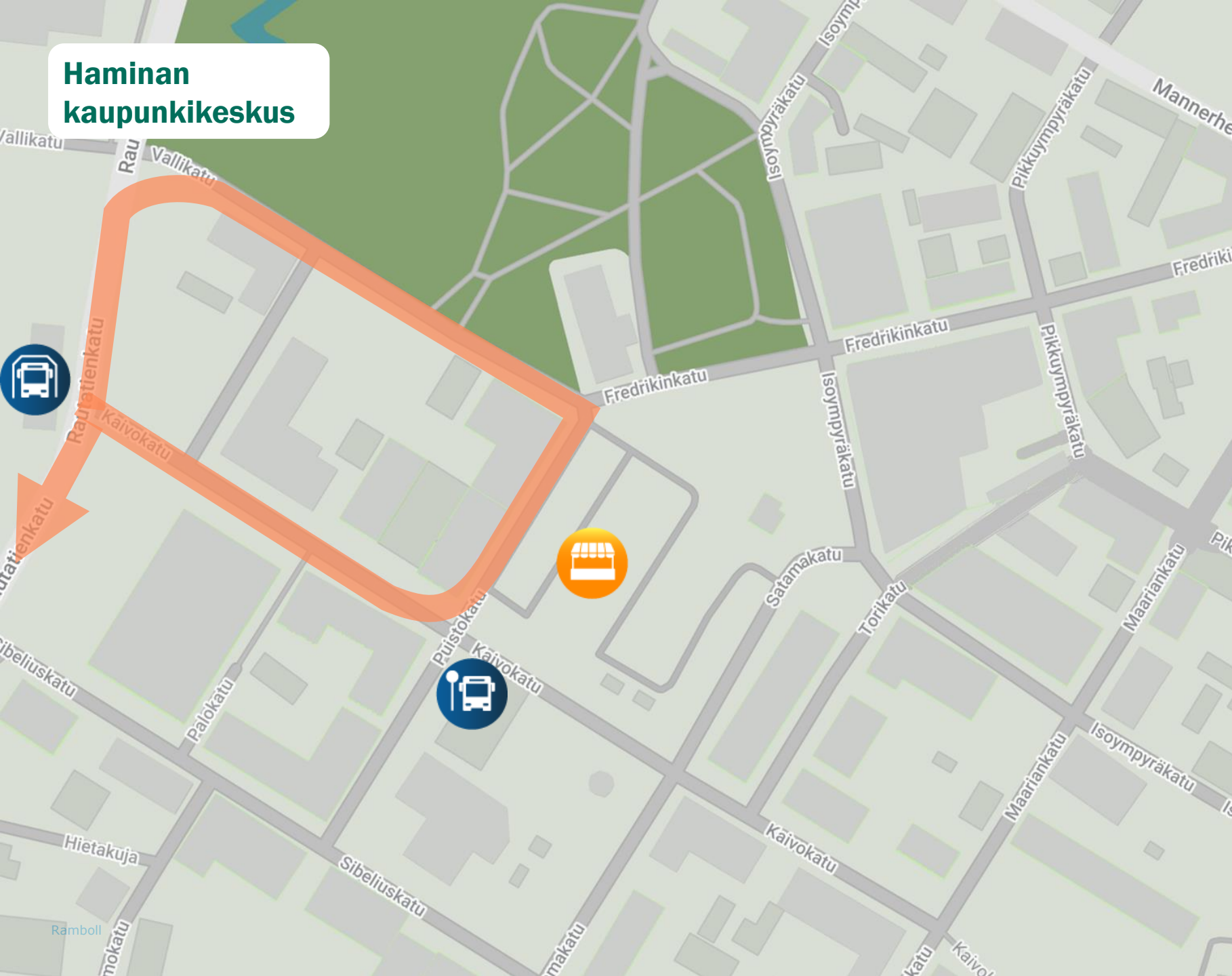
Karhulan kaupunkikeskuksen visualisointi keskittyy Karhulan torin ja Karhulan tulevan koulukeskuksen välissä olevan Vesitorninkadun ratkaisuihin. Merkittävimmät jalankulkuvirrat sijoittuvat koulukeskuksen ja torin välille, mutta matkaketjujen tekemisen kannalta noin 150-200 m päässä sijaitsevat kauko- ja paikallisliikenteen pysäkit ovat erittäin tärkeitä. Vesitorninkadun yleissuunnitelman mukaisesti kaistojen määrää on vähennetty, pyöräliikenteen olosuhteita kehitetty ja risteysalue korotettu. Alueella on vastaavia liikku palveluita kuin Kotkansaarellakin, mutta keskustan palvelutarjonta on hieman suppeampaa ja sijoittuu kuvan ulkopuolelle. Sen sijaan palveluliikenteen pikkubussi mahdollistaa myös iäkkäiden ja liikumisrajoitteisten matkaketjujen tekemisen.

Oleellisia kehitystarpeita Karhulan kaupunkikeskuksessa ovat:

1. Esteettömien ja turvallisten kadunylitysten toteuttaminen
2. Vesitorninkadun matkaketjuyhteyksien sujuvuuden ja houkuttelevuuden parantaminen
3. Etäällä toisistaan sijaitsevien bussiyhteyksien hahmotettavuuden parantaminen
4. Selkeät ja houkuttelevat pyöräliikenteen ja jalankulun ratkaisut
5. Palvelutarjonnan kehittäminen erilaisiin matkatarpeisiin



Haminan kaupunkikeskus



Haminan linja-autoasema



Kaivokadun linja-autopysäkki



Haminan tori

Kotkan keskusten ohella Haminan keskusta muodostaa myös kaupunkikeskukseksi laskettavan liikumishubin. Paikallisliikenteen ja kaukoliikenteen kannalta merkittävin kohde on kuvan vasemmassa laidassa näkyvä Haminan linja-autoasema. Asema sijaitsee parin korttelin päässä keskeisistä toritoiminnoista ja palveluista. Keskeisimmät yhteydet torin suuntaan ovat Kaivokadulla ja Vallikadulla, jotka eivät nyky muodossaan kuitenkaan muodosta houkuttelevaa kävely- ja pyöräily-yhteyttä.

Siltakylä-Huutjärven palvelukeskus



Vt 7 kaukoliikennepysäkit



Huutjärven linja-autopysäkit



Siltakylän kaupallinen keskus



Huutjärven koulu ja kirjasto

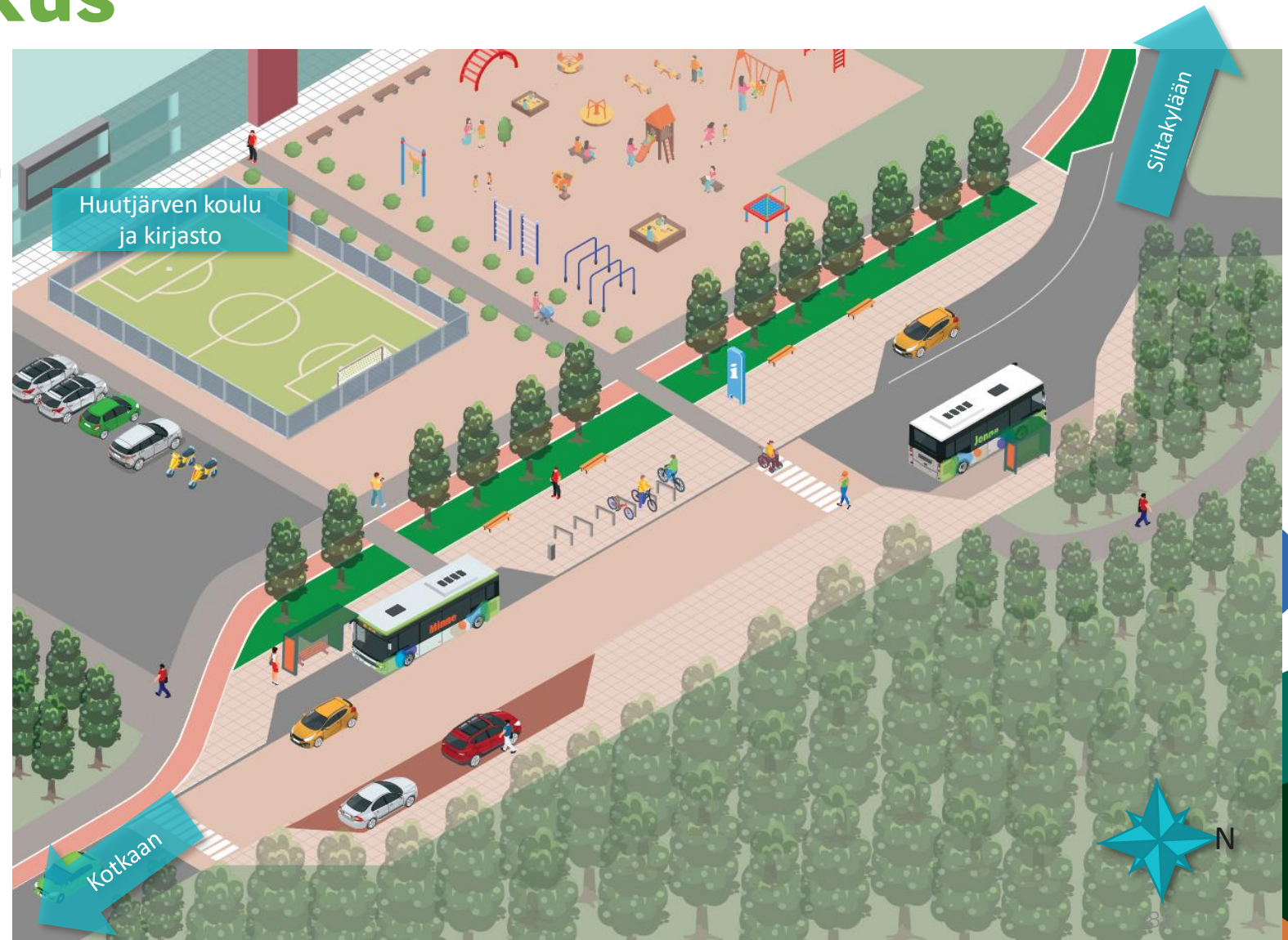
Kotkan seudun kolmas kunta on selvästi muita pienempi Pyhtää, jonka asukkaista yli puolet asuu Siltakylän taajamassa. Taajaman kaupalliset ja hallinnolliset palvelut sijoittuvat Malminsuontien ja maantien 170 liittymän eri puolille, mutta taajaman 600 oppilaan yhtenäiskoulu ja kirjasto ovat Huutjärvellä. Pyhtään läpi kulkeva valtatie 7 toimii Helsinki-Kotka-Hamina-välin kaukoliikenteen linja-autojen reittinä, jonka pysäkit sijoittuvat valtatie eritasoliittymään. Nykyisellään liittymä on kaukana asutuksesta eikä jatkoyhteyksiä ole, mikä on erityinen haaste matkaketuille. Eritasoliittymään on myös kaavoitettu merkittävää kaupan aluetta, joka entisestään lisää kohteen merkittävyyttä liikumishubina.

Siltakylän-Huutjärven palvelukeskus

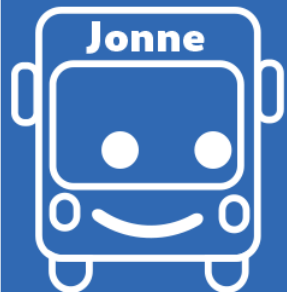
Siltakylän taajamassa sijaitseva Huutjärven koulu ja sen viereinen kirjasto ovat Pyhtään kunnan tärkeimpiä palvelukohteita. Niiden tuntumassa on jo nykyisin linja-autopysäkit, jotka ovat Pyhtään käytetyimpiä. Visualisoinnissa on esitetty tapoja kehittää olemassa olevaa ympäristöä entisestään ja tehdä pysäkkiparista houkutteleva kohde matkaketjujen muodostamiseksi. Koulun yhteydessä on pysäköintipaikkoja autoille, mopoille ja polkupyörille sekä sujuvat ja turvalliset kävely- ja pyöräily-yhteydet sekä Kotkan että Siltakylän suuntaan. Visualisoinnin ulkopuolelle jääviä palveluita ovat Siltakylän kaupallisen keskuksen sähköauto- ja sähköpyöräpysäköinti, sujuvat ja hyvin opastetut yhteydet valtatiepysäkeille sekä alueelle suunniteltu runsas palvelutarjonta niin asukkaille kuin matkailijoille.

Oleellisimpia kehitystarpeita Siltakylän-Huutjärven palvelukeskuksessa ovat:

1. Sujuvien matkaketjujen toteuttaminen Huutjärven, Siltakylän ja Vt 7 välille
2. Esteettömien ja turvallisten kadunylitysten toteuttaminen
3. Selkeät ja houkuttelevat pyöräliikenteen ja jalankulun ratkaisut
4. Arkiliikkumista tukevan joukkoliikenteen perustason turvaaminen



5. Seuranta



Mitäs
Jonne?



Seurantamalli

Tiekartan toimenpiteiden ja tavoitteiden toteutumista sekä tehtyjen toimenpiteiden vaikutuksia on tarkoituksenmukaista seurata säännöllisesti. Matkaketjujen seuranta ei kuitenkaan ole yksiselitteistä, koska matkaketjujen kappalemääriä ei voi laskea eikä eri kulkutapojen ketjuttamiselle ole soveltuvaa mittaria. Seurantamallissa esitetty mittaristo kuvaakin lähinnä kestävien kulkutapojen käytön kehittymistä.

Matkaketjujen käytön helppoutta ja yleisyyttä voidaan selvittää ainakin joukkoliikenteen vuosittaisen asiakaskyselyn avulla lisäämällä kyselyyn kysymyksiä liityntämatkoista, vaihtoyhteyksistä tai liikkumispalveluiden käytöstä osana joukkoliikennematkoja. Kysymyksiä voidaan sisällyttää myös seudulliseen tai maakunnalliseen liikkumistutkimukseen, joka toteutetaan otospohjaisesti säännöllisin väliajoin.

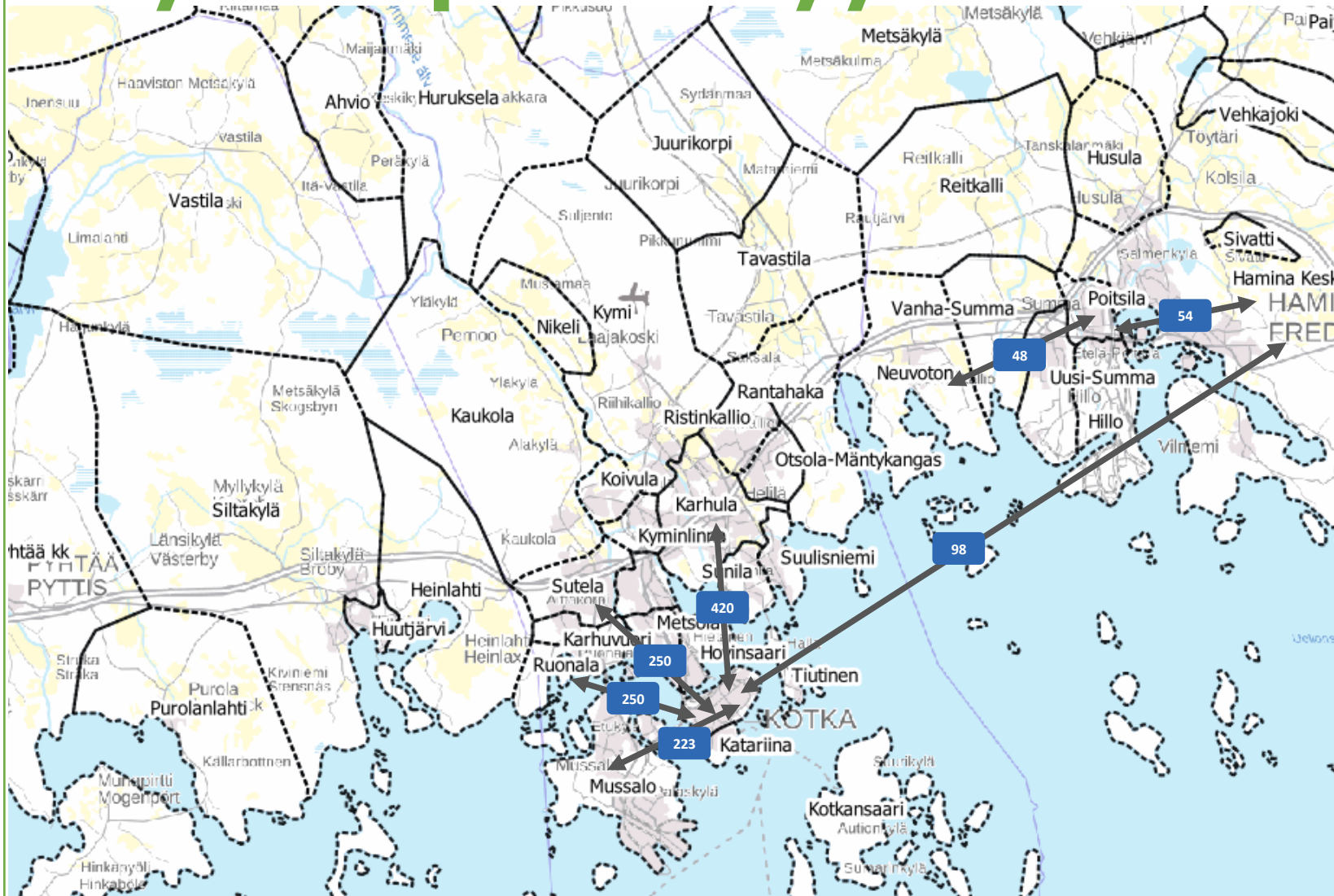
Seuraavilla sivuilla on esitetty yksinkertaiset taulukot, joilla voidaan seurata toimenpiteiden toteutumisen kehittymistä sekä

Mittarit

Mittari	Lähtötilanne	Lähde	Seurantatiheys	Vastuu
Joukkoliikenteen matkustajamäärät keskeisimmillä yhteysväleillä: <ul style="list-style-type: none"> Kotkansaari-Karhula Kotkansaari-Hamina Karhula-Hamina Kotkansaari-Siltakylä/Huutjärvi 	<ul style="list-style-type: none"> 420 matkaa/vrk 98 matkaa/vrk 54 matkaa/vrk 34 matkaa/vrk 	Waltti (11/2019)	12 kk välein	Joukkoliikennejaosto
Kymenlaakson yhteislipun ostomäärä	-	Waltti	12 kk välein	Joukkoliikennejaosto
Kaukoliikenteen vuorotarjonta <ul style="list-style-type: none"> Kotka-Kouvola (raideliikenne) Kotka-Helsinki (bussiliikenne) 	<ul style="list-style-type: none"> 9 vuoroa/vrk 11 vuoroa/vrk 	VR, Matkahuolto (2022)	12 kk välein	Joukkoliikennejaosto
Kestävien kulkutapojen kulkumuoto-osuudet Kymenlaaksossa <ul style="list-style-type: none"> Joukkoliikenne Pyöräily Jalankulku 	<ul style="list-style-type: none"> 4 % 17 % 15 % 	Kymenlaakson liikkumistutkimus (2019)	5 v välein	Kymenlaakson liitto, Kaakkois-Suomen ELY, kunnat
Tyytyväisyys joukkoliikenteen olosuhteisiin Kymenlaaksossa <ul style="list-style-type: none"> Kävely- ja pyöräily-yhteydet pysäkeille tai asemille Esteettömyys kulkuneuvossa ja pysäkillä tai asemalla Lipun hankinnan helppous Tiedon saaminen reiteistä, aikatauluista ja hinnoista Vaihto joukkoliikennevälineestä toiseen Pyörän pysäköintimahdollisuudet pysäkeillä/asemilla 	<ul style="list-style-type: none"> 3,5 3,5 3,0 3,0 2,9 3,1 	Kymenlaakson liikkumistutkimus (2019)	5 v välein	Kymenlaakson liitto, Kaakkois-Suomen ELY, kunnat
Liikkuemispalveluiden käyttömäärät seudulla <ul style="list-style-type: none"> Kaupunkipyörät Sähköpotkulaudat 	<ul style="list-style-type: none"> - - 	Toimijat	12 kk välein	Joukkoliikennejaosto
Liityntäpysäköintipaikkojen käyttöaste (keskimäärin) <ul style="list-style-type: none"> Polkupyörät (kohteet s. 48) Henkilöautot (kohteet s. 49) 	<ul style="list-style-type: none"> - - 	Erillistarkastelu	12 kk välein	Kunnat

Liitteet

Pysäkkiparianaalyysi



Kartalla esitetyt alueiden väliset matkamäärät on haettu suuntautumismatriisista. Matkojen lisäksi alueiden välillä voi olla yhdensuuntaisia tai paperilipuilla tehtäviä matkoja, joita ei matriisin muodostamisessa voida käsitellä.

Joukkoliikennematkojen suuntautumisen analysoimiseksi matkapareja havainnollistettiin postinumeroalueiden avulla.

Postinumeroalueisiin pohjautuen laadittiin suuntautumismatriisi.

Matriisissa on arkipäivisin alueella tehtävien matkojen määrä (arkipäivien keskiarvo marraskuulta 2019).

- Kotkansaaren päätytty ja sieltä lähtee eniten matkoja
- Eniten Kotkan sisäisiä matkoja tehdään Kotkansaaren ja Karhulan välillä (420 matkaa)
- Kotkan ulkopuolelle eniten matkoja tehdään Haminan keskukseen
- Matkoja Kotkansaaren ja Haminan keskuksen välillä n. 100 / arkipäivä



Vuorovaikutus -aineistot

Työpajan tulokset 6.5.2022

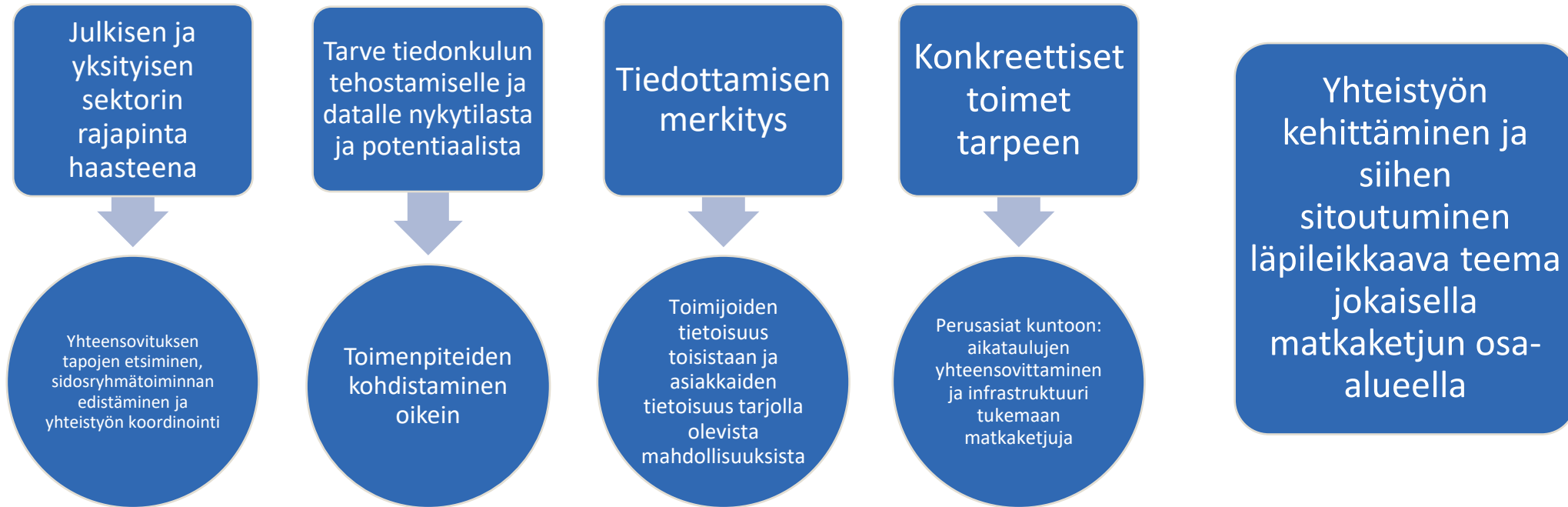
Työpaja projektin ohjausryhmän jäsenille (Kotkan ja Haminan kaupunkien sekä Pyhtään kunnan viranomaisedustajat) järjestettiin 6.5.2022. Työpaja järjestettiin etänä Teamsin välityksellä ja työkaluna käytettiin Muralia. Työpajassa havaitut matkaketjujen kehittämiskohteet on kirjattu alle taulukkoon.

Teema	Kehityskohteet
Liikkumispalvelut	<ul style="list-style-type: none">- Vuorotarjonta, liikennöintiajat ja aikataulujen yhteensovittaminen- Liikkumistapojen yhdistäminen samaan palveluun- Palvelutarjonnan monipuolistaminen: kutsupohjaiset ratkaisut, kimppakyydit- Palvelutarjonnan laajentaminen: joukkoliikennettä tukevat palvelut myös Haminaan ja Kotkaan- Kaupunkipyörien roolin kohottaminen- Pyörien kuljetus junassa ja bussissa
Fyysinen ympäristö	<ul style="list-style-type: none">- Liityntäpysäköintipaikkojen määrä eli palvelun saatavuus sekä palvelun laatu ja turvallisuus- Esteettömyys- Vaihtojen sujuvoittaminen- Talvikunnossapidon kehittäminen pysäkeillä ja niille johtavilla reiteillä
Tietojärjestelmät ja liput	<ul style="list-style-type: none">- Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus ja yhteiset lipputuotteet: yhdellä lipulla koko matkaketju- Tiedot yhteiseen reittioppaaseen ja muu matkustamiseen liittyvä informaatio yhdestä lähteestä- Kerta- ja arvolippujen vaihtoajan pidentäminen
Viestintä ja markkinointi	<ul style="list-style-type: none">- Matkaketjujen näkyväksi tekeminen: markkinointi ja viestintä erilaisista käytössä olevista matkustusvaihtoehdoista- Asenteisiin vaikuttaminen- Tiedon saavutettavuus

Työpajan tulokset 21.9.2022

Projektin osana järjestettiin työpaja viranomaisedustajille ja palveluntarjoajille 21.9.2022. Työpajaan osallistui edustajia Kotkan ja Kouvolan kaupungeilta, Kaakkois-Suomen ELY-keskuksesta, Kymenlaakson liitosta, Kaakau Oy:stä, Matkahuollosta, VR:ltä, 24Rentiltä, TVV lippu- ja maksujärjestelmä Oy:stä, Onnibus Oy:stä, Liikenne Vuorela Oy:stä ja Kymen Charterline Oy:stä. Työpaja järjestettiin etänä Teamsin välityksellä ja työkaluna käytettiin Muralia.

Työpajassa käytiin läpi ryhmäkeskusteluissa, millaisia mahdollisuuksia liikkumispalvelujen tarjoajilla on tukea seuturajat ylittävää ja seudun sisäistä liikkumista matkustajan matkaketjun eri vaiheissa (suunnittelu, alkumatka, runkomatka ja loppumatka). Lisäksi käsiteltiin matkaketjujen kehittämisen esteitä ja niiden poistamista sekä palveluntarjoajien toiminnan mahdollistamista. Alle taulukkoon on kirjattu työpajassa tehdyt keskeiset havainnot.



Joukkoliikennekyselyn tulokset 1/3

Kotkan seudulla toteutetaan vuosittain joukkoliikennekysely, jonka vastauksia on hyödynnetty matkaketjujen kehittämissuunnitelman laadinnassa. Kysely oli avoinna 13.4.-30.4.2022 ja vastaaminen oli mahdollista sähköisesti tai paperilomakkeella. Yhteensä kyselyyn saatiin 621 vastausta. Tälle ja seuraaville dioille on koottu kyselystä ainoastaan matkaketjujen toimivuuteen liittyvien kysymysten vastaukset.

Käytätkö joitain seuraavista kulkutavoista säännöllisesti kulkiessasi kotoasi paikallisbussin pysäkille / pysäkiltä kotiisi?

Kulkutapa	%
Kävely	84 %
Polkupyörä (oma)	8 %
Kaupunkipyörä (vuokrattava)	0 %
Sähköpotkulauta	1 %
Henkilöauto (kyydissä)	4 %
Henkilöauto (kuskina)	3 %
Joku muu tapa	1 %

Mistä katsot yleensä aikatauluja? (voit valita useamman):

Kulkutapa	%
Painettu aikatauluvihko	26 %
Joukkoliikenteen nettisivut	39 %
Pysäkillä oleva aikataulujuliste	13 %
Kotkan seudun reittiopas	13 %
Jokin muu reittiopas	9 %

Vastaajan kotikunta?

Kunta	%
Kotka	79 %
Hamina	11 %
Pyhtää	7 %
Muu kunta	2 %

Käytätkö joitain seuraavista kulkutavoista säännöllisesti kulkiessasi paikallisliikenteen bussipysäkiltä määränpäähäsi (muu kuin koti, esim. koulu/opiskelupaikka/työpaikka) / määränpäästäsi paluumatkan bussipysäkille?

Kulkutapa	%
Kävely	87 %
Polkupyörä (oma)	4 %
Kaupunkipyörä (vuokrattava)	1 %
Sähköpotkulauta	3 %
Henkilöauto (kyydissä)	3 %
Henkilöauto (kuskina)	3 %
Joku muu tapa	3 %

Joukkoliikennekyselyn tulokset 2/3

	Täysin samaa mieltä	Osittain samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Osittain eri mieltä	Täysin eri mieltä	En osaa sanoa
Löydän helposti paikallisliikenteen aikataulutiedot silloin kun tarvitsen niitä.	53 %	35 %	2 %	7 %	2 %	1 %
Pysäkkien kunto on hyvä ja niiden siisteydestä sekä talvikunnossapidosta huolehditaan.	10 %	45 %	7 %	25 %	10 %	4 %
Löydän helposti tietoja joukkoliikenteen lipputuotteista ja niiden hinnoista.	27 %	42 %	9 %	14 %	5 %	4 %
Aikataulumuutoksista tiedotetaan poikkeustilanteissa riittävästi.	17 %	39 %	14 %	15 %	4 %	12 %
Paikallisliikenteen sisäiset vaihtoyhteydet toimivat hyvin.	11 %	24 %	12 %	13 %	7 %	33 %
Paikallisliikenteen bussit kulkevat hyvin aikataulun mukaisesti.	31 %	44 %	4 %	11 %	3 %	7 %
Paikallisliikenteen Waltti-tuotteiden (muut kuin bussista ostettava kertaliput) ostaminen on helppoa.	43 %	25 %	7 %	7 %	2 %	17 %



Joukkoliikennekyselyn tulokset 3/3

Ehdotukset aikataulu-/reittimuutoksiksi:

Mitä muuta haluat sanoa seudun joukkoliikenteestä? Ruusuja / risuja / vapaa palaute:

Alle on koottu avoimista vastauksista matkaketjujen toimivuuteen ja niiden kehittämiseen liittyviä usein vastauksissa mainittuja sisältöjä teemoiteltuna aikatauluihin ja reitteihin, tietojärjestelmiin ja lippuihin sekä pysäkkeihin ja busseihin.

Aikataulut ja reitit, vaihtoyhteydet

- Runsaasti toivomuksia vuorojen lisäämisestä, liikennöinti-aikojen pidentämisestä, aikataulujen sovittamisesta oppilaitosten aikatauluihin ja muita aikatauluihin liittyviä yksityiskohtaisiakin kehittämis- ja muutostoiveita
 - Poikittaisliikenteen kehittäminen (mainittuina esimerkiksi Mussalo-Karhula, Karhula-Karhuvuori)
 - Linjan 1 parempi synkronointi Karhulassa muihin linjoihin
 - Bussit myöhästelevät, mikä hankaloittaa vaihtoyhteyksiä (liittynyt osin Hovinsaaren poikkeusliikennejärjestelyihin)
 - Toiveena kutsuliikenteen käyttöönotto matalamman kysynnän alueille
- Tietojärjestelmät ja liput
 - Toiveita lähimaksamisen käyttöönotosta
 - Toiveita bussien reaaliaikaseurannan käyttöönotosta (otettu käyttöön kyselyn päättymisen jälkeen toukokuussa 2022)
 - Mainintoja, että aikataulujen tulkinta hankalaa erityisesti taulukkomuotoisista aikataulujulkaisuista
 - Pysäkit ja bussit
 - Bussien kerrotaan olevan ajoittain epäsiistejä ja osan vanhoja.
 - Osan pysäkeistä kerrotaan olevan huonossa kunnossa ja/tai epäsiistejä
 - Pysäkeillä ei niitä identifioivia numeroita tai nimiä merkittynä

Haastattelujen tulokset

Kehittämiskohteiden kartoittamiseksi suunnitelman laadinnan aikana haastateltiin muutamia Kotkan seudun joukkoliikenteen käyttäjiä. Haastattelut toteutettiin 10. ja 12.5.2022 etähaastatteluina Teamsin välityksellä. Haastatteluissa keskusteltiin haastateltavien joukkoliikennematkustamisesta sekä muiden kulkutapojen käytöstä joukkoliikennematkan osana.

Mikä matkustamisessa toimii?

- Ystävälliset kuljettajat tekevät matkustamisesta miellyttävää.
- Bussien reaaliaikainen seuranta helpottaa pysäkillä siirtymistä ennen matkaa ja mahdollistaa vaihtoyhteyksien seuraamisen.
- Kesälippu houkuttelee matkustamaan myös kesäaikaan.
- Uudet bussit ja pysäkit ovat siistejä ja miellyttäviä.

Mikä matkustamisessa ei toimi?

- Vuorovälit ovat liian pitkiä ja liikennöintiajat suppeita tietyillä alueilla
- Aikataulujen yhteensopivuus vaihtoja ajatellen sekä Kotkan seudun sisällä että seudun ulkopuolelle
- Aikataulujen yhteensopivuus matkakohteiden aikataulujen kanssa (erityisesti oppilaitokset)
- Huonokuntoiset pyörätelineet ja turvattomiksi koetut liityntäpysäköintijärjestelyt
- Vaihtojen odottaminen katoksettomilla pysäkeillä
- Hankaluudet talvikunnossapidossa estävät talvipyöräilyn ja vaikeuttavat toimintaa pysäkeillä tai niille pääsyä

Kehittämiskohteet

- Vaihtoyhteyksien kehittäminen yhteensovittamalla bussiaikataulut junien ja kaukoliikenteen bussien kanssa ja kaupungin sisäiset bussiaikataulut vaihtopaikoilla. Riittävän vaihtoajan varmistaminen.
- Pyöräpysäköinnin kehittäminen turvallisemmaksi, jotta pyörän uskaltaa jättää pysäkillä päivän ajaksi
- Pysäkeistä miellyttävämpiä odotusympäristöjä erityisesti vaihtopaikoilla
- Kutsutaksiliikenteen käynnistäminen
- Palvelulinjoista viestiminen niin, että yleisemmässä tiedossa on niiden käyttömahdollisuus kaikille
- Uudenlaiset lipputuotteet
 - Joukkoliikennelippuun yhdistettynä kaupungin palveluita, esim. uimahallilippu
 - Perhelippu, eli useampi matkustaja samalla lipulla ja hinnoiteltu edullisemmaksi kuin lippujen ostaminen erikseen
 - Matkailulippu, jossa bussilipun lisäksi pääsylippu nähtävyyksiin

Matkaketju-kyselyn tulokset 1/2

Matkaketjujen käytön nykytilan selvittämisen osana toteutettiin matkaketjuihin liittyvä kysely, joka toimitettiin haastatteluun ilmoittautuneille henkilöille. Kysely oli avoinna toukokuussa 2022. Kyselyyn saatiin 26 vastausta.

Kuuluuko matkaasi yhden paikallisliikenteen bussin lisäksi jotakin seuraavista? (voit valita useampia) n=21

Kulkutapa	%
Vaihto toiseen paikallisliikenteen bussiin	76 %
Vaihto seutuliikenteen bussiin (Virolahti tai Miehikkälä)	6 %
Vaihto kaukoliikenteen bussiin (esim. Helsinki, Kouvola tai Loviisa)	18 %
Vaihto junaan	24 %

Miten usein käytät seuraavia kulkutapoja siirtyessäsi kotoa bussipysäkille?

	Aina	Usein	Silloin tällöin	Harvoin	En koskaan
Kävely	56 %	28 %	12 %	4 %	0 %
Polkupyörä	0 %	13 %	31 %	31 %	25 %
Kaupunkipyörä	0 %	0 %	0 %	14 %	86 %
Henkilöauto (esim. kyydissä)	0 %	0 %	27 %	13 %	60 %
Muu tapa	0 %	0 %	0 %	12 %	88 %

Miten usein käytät seuraavia kulkutapoja siirtyessäsi matkan loppupäässä pysäkiltä määränpäähäsi?

	Aina	Usein	Silloin tällöin	Harvoin	En koskaan
Kävely	68 %	24 %	0 %	0 %	8 %
Polkupyörä	0 %	0 %	15 %	8 %	77 %
Kaupunkipyörä	0 %	0 %	0 %	8 %	92 %
Henkilöauto (esim. kyydissä)	0 %	0 %	15 %	31 %	54 %
Jatkan matkaa paikallisliikennematkan jälkeen Kotkan seudun ulkopuolelle junalla tai kaukoliikenteen bussilla	12 %	24 %	35 %	18 %	12 %
Muu tapa	0 %	0 %	0 %	20 %	80 %

Matkaketju-kyselyn tulokset 2/2

Mitä kulkutapoja voisit kuvitella käyttäväsi osana paikallisliikennematkaa? Voit miettiä kaikkia matkoja, joissa käytät paikallisliikennettä.

Kulkutapa	%
Kävely	92 %
Polkupyörä	38 %
Kaupunkipyörä	27 %
Sähköpotkulauta tai muu vastaava	12 %
Henkilöauto (itse ajaen)	8 %
Henkilöauto (kydyssä)	27 %
Taksi	38 %
Muu tapa, mikä?*	4 %

*= vastaus: kutsuliikenne

Nostoja avoimista vastauksista (Haluatko tarkentaa sanallisia vastauksiasi tai onko sinulla muita matkaketjuihin liittyviä kommentteja?)

- Risteävien linjojen pysäkit tulisi sijoittaa mahdollisimman lähelle toisiaan
- Sujuvat yhteydet kaukoliikenteen busseilta ja junilta paikallisliikenteeseen tärkeää
- Kaukoliikenteen busseille ei ole toimivia paikallisliikenteen yhteyksiä joka paikasta, Kymin asemalta ei ole yhteyttä Karhulan suuntaan

Mitkä seuraavista keinoista houkuttelisivat käyttämään jotain muuta kulkutapa paikallisliikennematkan yhteydessä tai mitkä keinot helpottaisivat jo nykyisin tekemäsi matkaa?

Väite	%
Paikallisliikenteen bussien aikataulujen yhteensopivuuden parantaminen	62 %
Paikallisliikenteen bussien ja muun joukkoliikenteen aikataulujen yhteensopivuuden parantaminen	54 %
Koko matka onnistuisi yhdellä lipputuotteella	42 %
Koko matkan kulusta olisi tarjolla reaaliaikaista informaatiota yhdestä lähteestä	35 %
Kaupunkipyöräasema pysäkin tai määränpään läheisyydessä	19 %
Polkupyörien liityntäpysäköinti pysäkeillä	15 %
Kävely-yhteyksien tai esteettömyyden parantaminen pysäkeillä	8 %
Pyöräily-yhteyksien parantaminen pysäkeille	8 %
Ei mikään	8 %
*= vastaus: kutsuliikenne	
Muu, mikä?*	4 %