

**Pyhtään kävelyn ja pyöräilyn
edistämishjelma
Nykytila-analyysi 1.6.2022**



Nykytila-analyysi

Nykytilan analyysissä on perehdytty kävelyn ja pyöräliikenteen nykytilanteeseen Pyhtäällä.

Lähtötiedoista on kartoitettu ns. desktop-analyysin yhteydessä monipuolisesti liikkumisen ja maankäytön tietoja, tutustuttu aihepiiriin liittyviin aiempiin suunnitelmiin ja paikkatietopohjaisiin liikenteen ja maankäytön tilaa kuvaaviin aineistoihin.

Nykytilan analyysin aineistoihin kuuluu myös toukokuussa 2022 toteutettu asukaskysely.

Nykytilan kuvauksessa on perehdytty samanaikaisesti käynnissä oleviin Pyhtäälle sijoittuviin hankkeisiin, joita ovat:

- Etelä-Kymenlaakson liikenneturvallisuuksuunnitelma
- Siltakylän osayleiskaavan tarkistus
- Siltakylän kehittämissuunnitelma
- Kotkan seudun matkaketjujen kehittämissuunnitelma

PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347

RAMBOLL

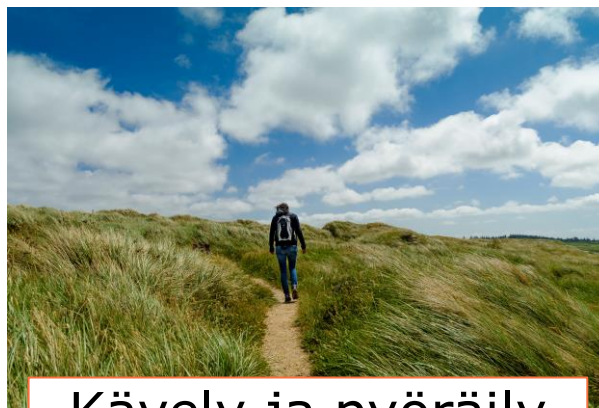


Kevyen liikenteen aikakausi on ohi

Useimmissa suunnitelmissa on jo luovuttu termeistä "kevyt liikenne" tai "kevyen liikenteen väylä". **Kävelyä ja pyöräilyä tulee pitää ja käsitellä erillisinä kulkutapoina niin suunnittelupöydällä kuin liikennejärjestelyissä**, mikä on ollut myös keskeinen tieliikennelain uudistuksen lähtökohta. Erityisesti tiiviimmässä taajamaympäristössä samalla väylälle ohjatut pyöräilijät aiheuttavat jalankululle turvattomuuden tunnetta ja konfliktiherkkyyttä.



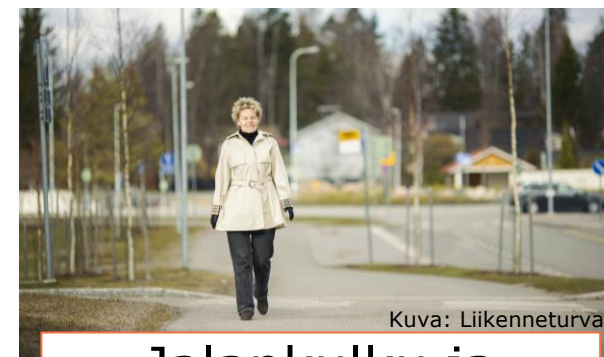
- **Kävellen tai pyörällä** liikkuminen enimmäkseen ulkoilu, urheilu- ja virkistysmielessä.



Kävely ja pyöräily



- **Jalan tai pyörällä** on kätevää hoitaa myös arjen liikkumistarpeet. Edistämistyössä korostuvat turvallisuuden lisäksi myös liikkumisen helppous ja sujuvuus.
- **Jalankulku** käsitteenä kävelyä laajempi ja kattaa mm. pyörätuolilla, rollaattorilla ja potkulaudalla liikkumisen.
- **Polkupyörä** on ajoneuvo ja sillä on oma paikkansa liikennejärjestelmässä.



Kuva: Liikenneturva

Jalankulku ja pyöräiliikenne



- **Jalan tai pyörällä liikkuminen** on turvallisessa ympäristössä eri käyttäjille huoleton ja viihtyisä tapa tehdä kokonaisia matkoja tai kestäviä matkaketjuja.

Kaksi erilaista kulikutapaa - kävely



Kävely poikkeaa pyöräliikenteestä monilla tavoin mm. nopeudessa, tilatarpeessa, matkan tarkoituksessa ja reitinvalintaan vaikuttavissa tekijöissä. Lisäksi jalankulkuun ja polkupyörään sovelletaan erilaisia liikennesääntöjä. **Kävelijät voivat oleskella ja viipyillä, poukkoilla puolelta toiselle tai kulkea edestakaisin.** Ihmiselle on tyypillistä haluta kulkea nopeinta reittiä paikasta toiseen. Kävelijälle ei ole ongelma itse luoda suurempi väylä esimerkiksi nurmikon kautta mikäli tarkoitettu reitti on epäsuora.

Kaikista ikäryhmistä löytyy jalankulkijoita, joilla voi olla mm. näkö-, kuulo- tai liikuntavammoja, he voivat ulkoiluttaa koiraa, työntää lastenvaunuja tai ajaa potkulaudalla. Kävelijät liikkuvat usein ryhmissä tai pareittain. Kävely liittyy kaikkiin kulikutapoihin - pyörällä, joukkoliikenteellä tai autolla pääasiassa liikkuvakin kävelee aina osan matkaa. Edellä kuvatuista syistä kävelyn vaatimukset liikkumisympäristöltä poikkeavat pyöräliikenteeseen nähden. Osa uusista sähköisistä mikroliikkumisvälineistä ryhmittyy jalankulun alle, mistä syystä niin jalankulun kuin pyöräliikenteenkin infrastruktuurin esteettömyystavoitteet palvelevat näitä kulikutapoja.

Ominaista kävelylle

- Ihmiselle luonnollisin nopeus
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Reitin valinta ja suunnanmuutokset voivat olla spontaaneja ja vaikeasti ennakoitavia
- Myös oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista, mahdollisuus sosiaalisiin kohtaamisiin.
- Hitaasti liikkuessaan näkee, kuulee, haistaa ja tuntee ympäristön miellyttäviä ja epämiellyttäviä piirteitä
- Kaipaa turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja
- Kävely on yksi jalankulun muoto. Kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen

Kaksi erilaista kuljutapaa - pyöräliikenne



Tieliikennelaki 729/2018 toi 1.6.2020 voimaan tullessaan pyöräliikenteeseen paljon muutoksia. Polkupyörä on jo lainsäädännössäänkin määritelty ajoneuvoksi, joka erityisesti kaupunkiliikenteessä rinnastuu ennemmin hitaasti ajavaan autoon kuin jalankulkijaan.

Polkupyörän liikkumiseen kuuluu lihasvoimalla tuotettua liike-energiaa, eikä pyöräilijä ole motivoitunut hidastamaan uudestaan kiihdyttääkseen. Pyöräilijän nopeuden hillitseminen puolestaan on haastavaa haittaamatta pyöräily-ympäristön laatua ja pyöräilyn houkuttelevuutta.

Polkupyörä on myös verrattain epävakaa ajoneuvo, ja pyöräilijä on herkkä altistumaan ulkoisille häiriötekijöille. Pituuskaltevuus ja sen äkilliset reunakivistä tai notkahduksista aiheutuvat muutokset vaikuttavat pyöräilijän nopeuteen ja liikkumisen mukavuuteen merkittävästi. Hyvässä ympäristössä kadun päällyste on tasainen, eikä pyöräilijän tarvitse ylittää rakennettuja epätasaisuuksia, kuten luiskattuja reunatukia.

Etenkin risteysalueilla pyöräilijän tulisi pystyä kiinnittämään huomionsa normaaleihin risteyskäytäntöihin, vuorovaikutukseen muiden liikkujien kanssa, valo-ohjaukseen ja opastuksen seuraamiseen sekä ohjausliikkeiden tekemiseen. Suuntamerkkiä näyttävä yhdellä kädellä ohjaava pyöräilijä ei kaipaa ylimääräisiä haasteita. Laadukas pyöräily-ympäristö palvelee laajalti eri pyöräilijöiden tarpeita, siinä missä heikko palvelutaso saa välttämään pyöräilyä ja voi olla jopa vaarallinen.

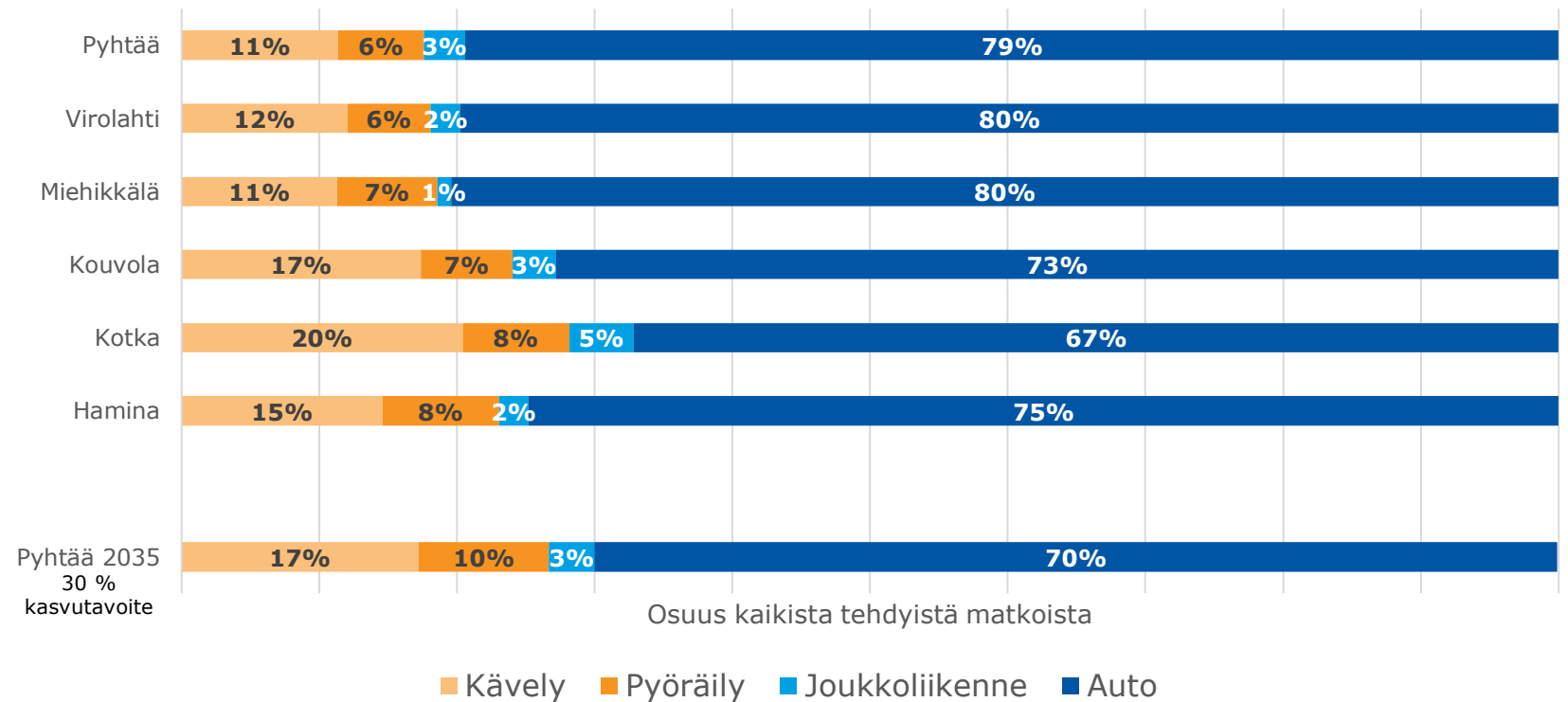
Ominaista pyöräilylle

- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa
- Matkat voivat olla melko pitkiä
- Suoraviivainen liike (tyypillisesti paikasta A paikkaan B)
- Tarve pyörän pysäköinnille
- Lihasvoimalla etenemistä ja tasapainottelua, jossa hyödytään tasaisuudesta ja suorista reiteistä eikä pysähtymistä ja jyrkkiä käännöksiä suosita
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo, joka rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Liikkuminen on kuitenkin monien aistien varaista ja sosiaalista.
- Rinnasteisia liikkumismuotoja ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Usein väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa

Liikkumistottumukset (arvio)

- Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus ei kata Pyhtäätä. Kymenlaaksoon on vuonna 2019 tehty kevennetty liikkumistutkimus, jossa Pyhtään liikkumistottumuksista ei kuitenkaan saatu tarkkaa kuvaa.
- Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen ja Pyhtään maankäytön sekä olemassa olevan liikenneverkon huomioiva [BRUTUS-liikennemalli](#) arvioi kulkutapaosuudet oikealla olevan taulukon mukaisiksi.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen matkamäärien valtakunnallinen kasvutavoite on 30% vuoteen 2030 mennessä. Pyhtään samaan tavoitteeseen vuoteen 2035 mennessä sovitettu kulkutapajakauma on myös esitetty kuvaajassa.

Liikennemallin (BRUTUS) arvio Kymenlaakson kuntien nykytilanteen kulkutapajakaumasta



MIKSI EDISTÄÄ KESTÄVÄÄ LIIKKUMISTA?

Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt

Lihassoimin tehtävä kävely ja pyöräily on aktiivista liikkumista, jolla on merkittäviä hyötyjä niin yksilölle kuin yhteiskunnalle:



Edullisuus

Kävely ja pyöräily ovat edullisia kulkumuotoja niin liikkujalle itselleen kuin yhteiskunnalle. Ne edistävät liikkumisen tasa-arvoa ja tasapuolisia liikkumismahdollisuuksia, kunhan liikkumisolosuhteet ovat kunnossa.



Ekologisuus

Kävely ja pyöräily säästävät ympäristöä. Saasteettomina ja meluttomina kulkumuotoina ne eivät kuluta uusiutumattomia luonnonvaroja. Kävelyn ja pyöräiliikenteen suosiminen keskustoissa tuo merkittäviä positiivisia vaikutuksia liike-elämälle ja koko kaupungin imagolle.



Terveyttä

Kävely ja pyöräily ovat helppoja tapoja lisätä arkiliikuntaa. Ne tuovat positiivisia vaikutuksia niin yksilön elämän laatuun, julkiseen terveyshuoltoon kuin myös työnantajille.



Turvallisuus

Kestävään liikkumiseen perustuvat yhdyskunnat koetaan turvallisemmiksi ja viihtyisämmiksi kuin yksityisautoiluun perustuvat yhdyskunnat. Kävelyn ja pyöräilyn yleistymisen edellytyksenä on turvallinen ja eri kulkumuodot huomioiva liikkumisympäristö. Myös autoilijat osaavat huomioida suojattomammat liikkujat, kun jalankulun ja pyöräiliikenteen järjestelyt suunnitellaan hyvin.



Taajamaympäristön viihtyisyys

Kävely ja pyöräily ovat tilatehokkaita, ja ne tutkitusti parantavat asumisen laatua ja tyytyväisyyttä elinympäristöön.

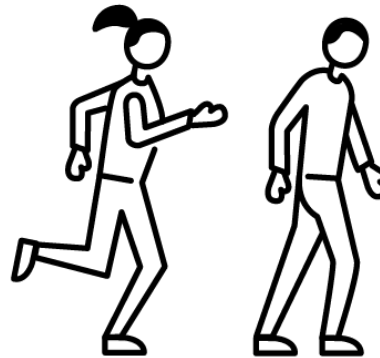
Liikkumattomuuden hinta

- Liikkumattomuus aiheuttaa moninaisia suoria sekä välillisiä kustannuksia. Valtioneuvoston tekemän selvityksen mukaan, vain joka neljäs 20-89 – vuotias harrastaa terveyden kannalta riittävästi kestävyysliikuntaa viikoittain.
- Pyöräilyn ja kävelyn edellytyksiä parantamalla, voidaan vaikuttaa aktiivisen liikkumisen suhtautumiseen.

Pyhtään asukkaiden liikkumattomuus aiheuttaa vuosittain yhteiskunnallisia tappioita 3-7 miljoonan euroa

Arvio koostuu seuraavista menoeristä:

Terveydenhuollon suorat kustannukset	560 000 €
Tuottavuuden alentumisesta koituvat kustannukset	840 000-3 560 000 €
Tuloverojen menetys	1 310 000-2 620 000 €
Työttömyys	30 000-60 000 €
Koti ja laitoshoidon menot	140 000 €



Liikkumattomuuden yhteiskunnalliset kustannukset ovat 3200 – 7500 M€

- **Terveydenhuollon suorat kustannukset** 600 M€
- **Tuloverojen menetys** 1400 – 2800 M€
- **Tuottavuuskustannukset** 900 – 3800 M€
- **Ikääntyvien koti- ja laitoshoidon kustannukset** 150 M€
- **Syrjäytymisen kustannukset** 70 M€
- **Maksetut työttömyysturvaetuudet** 30 – 60 M€
- **Muut välilliset kustannukset**

Terveyshyödyt kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä

Kulkumuoto	Ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemä (hlö)		Laskennallinen hyöty	
	Vuodessa	13 vuodessa	Vuodessa	13 vuodessa (sis. 3,5 % diskonttaus)
Pyöräily	0.044	0.57	120 000 €	1 200 000 €
Kävely	0.084	1.10	231 000 €	2 300 000 €

- **Pyöräilyn** määrän kasvaminen 30 % tavoitteen mukaisesti merkitsisi 2035 mennessä:
 - 120 000 €:n suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Vuoteen 2035 mennessä hyöty olisi yli 1,2 M €.
- **Kävelyn** osalta 30 % kasvutavoitteen saavuttaminen merkitsisi:
 - reilun 230 000€:n suuruisia vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä. Vuoteen 2035 mennessä hyöty olisi yli 1,2 M €.
- **Yhteensä** säästöt kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisestä olisivat siis yli **350 000 € vuodessa**.

Onnettomuuskustannukset

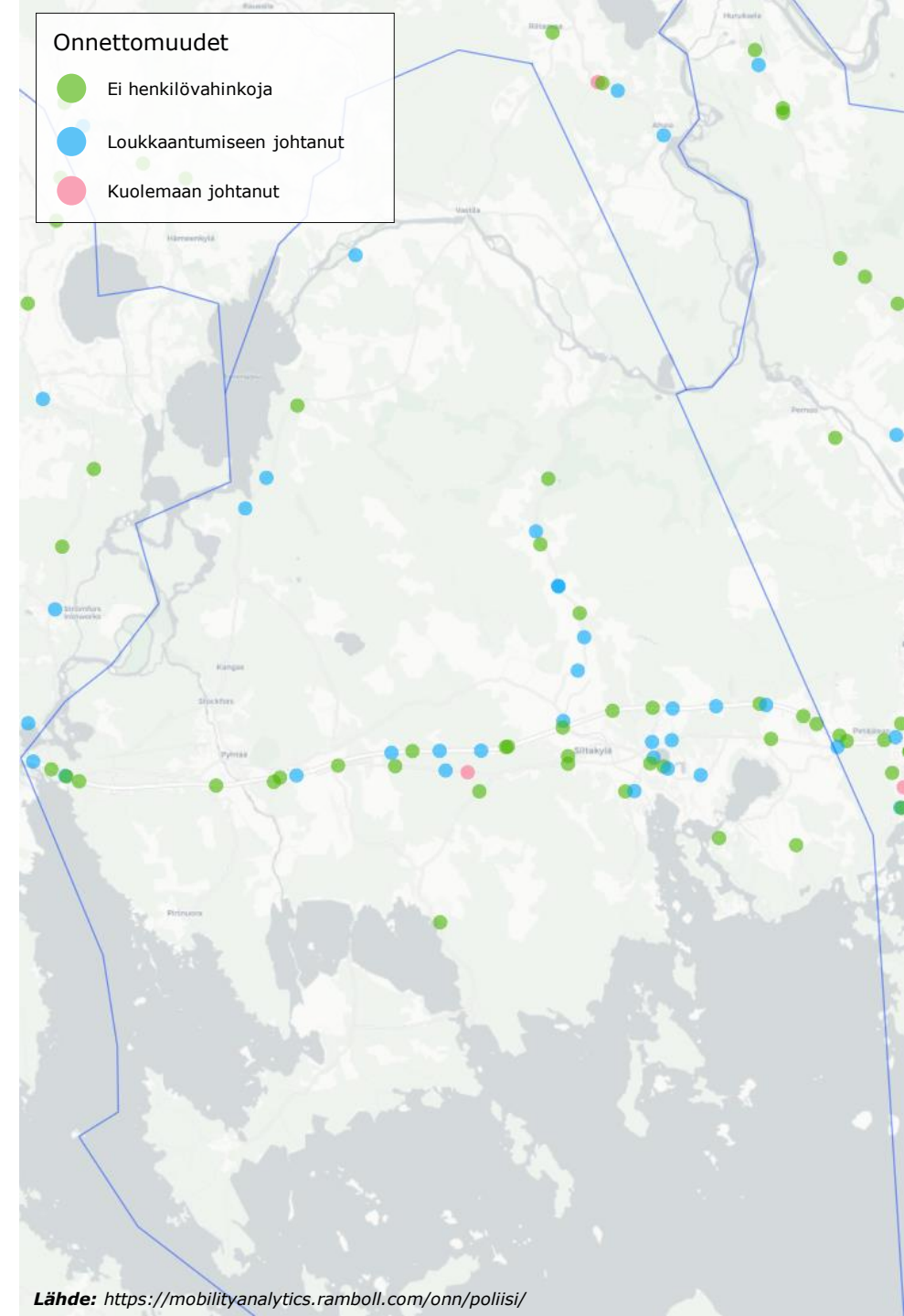
Pyhtäällä tapahtuneiden, tilastoitujen loukkaantumisten rahallinen yhteiskuntataloudellinen tappio vuosina 2016-2020 on noin **7 miljoonaa euroa**.

Vuosi	2016	2017	2018	2019	2020	Yhteensä
Kuolleet	0	0	1	0	0	1
Vakavasti loukkaantuneet	0	0	0	1	0	1
Lievät loukkaantumiset	5	3	5	6	6	25
Kustannus	514 000	308 400	3 533 100	2 018 700	616 800	6 991 000

- Lievään loukkaantumiseen johtanut onnettomuus keskimäärin 102 800 €
- Vakavaan loukkaantumiseen johtanut onnettomuus keskimäärin 1 401 900 €
- Kuolemaan johtanut onnettomuus keskimäärin 3 019 100 €

Lähteet:

Liikenneonnettomuuskustannusten muodostuminen ja kohdentuminen (Tiehallinnon selvityksiä 50/2006),
Tie ja rautatieliikenteen hankearviointin yksikköarvot 2018 (Väyläviraston ohjeita 40/2020),
Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenneonnettomuustilasto



Lähde: <https://mobilityanalytics.ramboll.com/onn/poliisi/>

Rahoitus

YK kehottaa investoimaan vähintään **20 %** liikennesektorin budjetista kävelyyn ja pyöräilyyn. Vertaisarvioinnin ja seurannan kannalta on suositeltavaa tehdä kävelyyn ja pyöräilyyn kohdistettavien menoerien kirjanpitoa esim. kunnan tilinpäätöksissä.



Euroopan pyöräilijöiden liiton mukaan pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamista tavoittelevien kaupunkien tulisi investoida pyöräliikenteeseen vuosittain

15-25 €/asukas

10 €/asukas riittää ylläpitämään kulkumuoto-osuuden



Kulkumuoto-osuutta kasvattava pyöräliikenteen investointi tarkoittaisi Pyhtäällä

77 000 – 130 000 €

Vuositasolla



Lähteet:

https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS_full_doc_small_file.pdf

<https://www.un.org/sustainabledevelopment/blog/2016/10/unenvironment-report-put-people-not-cars-first-in-transport-systems/>



Kuntastrategia

Missio: **Pyhtään kunta luo edellytykset hyvälle elämälle ja yrittäjyydelle.**

Visio: **PIENEN MENESTYVÄN KUNNAN PROTOTYYPPI**

Arvot: **ROHKEUS, LUOVUUS, INHIMILLISYYS, YRITYSMYÖNTEISYYS**

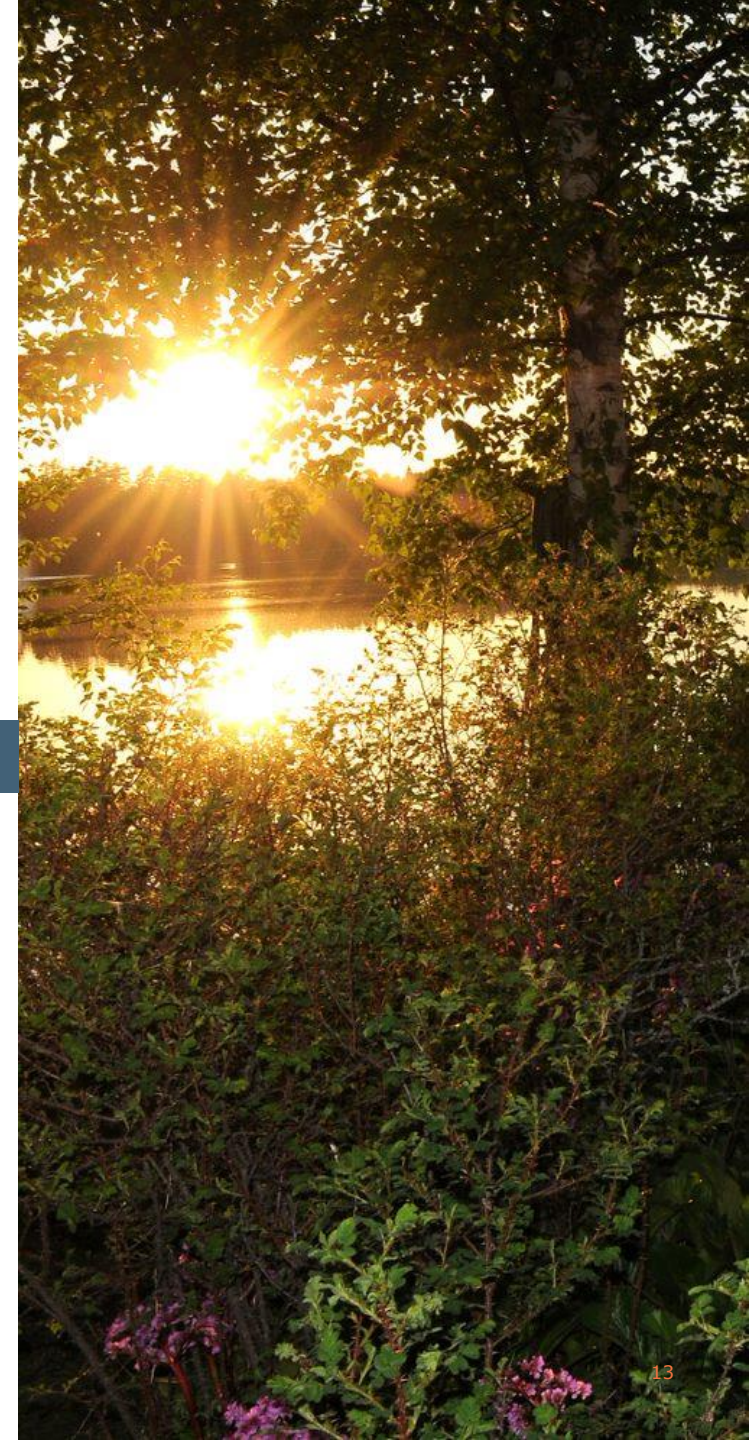
MITÄ TÄMÄ TARKOITTAÄ KÄVELYN JA PYÖRÄILYN KANNALTA?

- Kuntalaisten hyvinvointia ja terveyttä edistetään ennakoiden kestäviä kulkutapoja edistämällä
- Edistämistyö tukee kestävää kuntataloutta lieventämällä liikkumattomuudesta yhteiskunnalle ja kunnalle koituvia kustannuksia
- Yhä tärkeämmiksi koetut yksilöiden resurssiviisaat valinnat saavat vastakaikua kunnan päätöksistä
- Rohkeat kestävän liikkumisen kokeilut tuovat näkyvyyttä kunnalle.
- Viihtyisä ja turvallinen kulttuuriympäristö houkuttelee vierailijoita oleskelemaan kunnassa
- Pyörämatkailu on yksi matkailun vetovoimatekijä kunnassa. Palvelut ovat tärkeä osa matkaa: Valtaosa pyörämatkailijoista käyttää lyhyitä ja keskipitkiä reittejä, joiden varrella on paljon palveluita.

PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347

RAMBOLL



LIIKENNE JA MAANKÄYTTÖ

PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347

RAMBOLL

Kuva: Liikenneturva



Aluerakenne

Pyhtään kunnan alueella on kolme taajama-alueeksi luokiteltua asumiskeskittymää:

- Siltakylä-Heinlahden alue
- Pyhtään kirkonkylä
- Purola

Ja neljä kyläksi luokiteltua aluetta:

- Munapirtti
- Hirvikoski
- Kiviniemi
- Myllykylä

Pyhtään kunnan läpileikkaa valtatie 7, joka kulkee sekä Siltakylän että kirkonkylän kautta. Kunnasta on myös suorat bussiyhteydet naapurikuntiin.



Pyhtään kk. 20 min **Loviisa** 55 min

Siltakylä 25 min **Kotka** 50 min



30 min
Kyminlinnan seisake

PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347

RAMBOLL

Yhdyskuntarakenne

Taajama

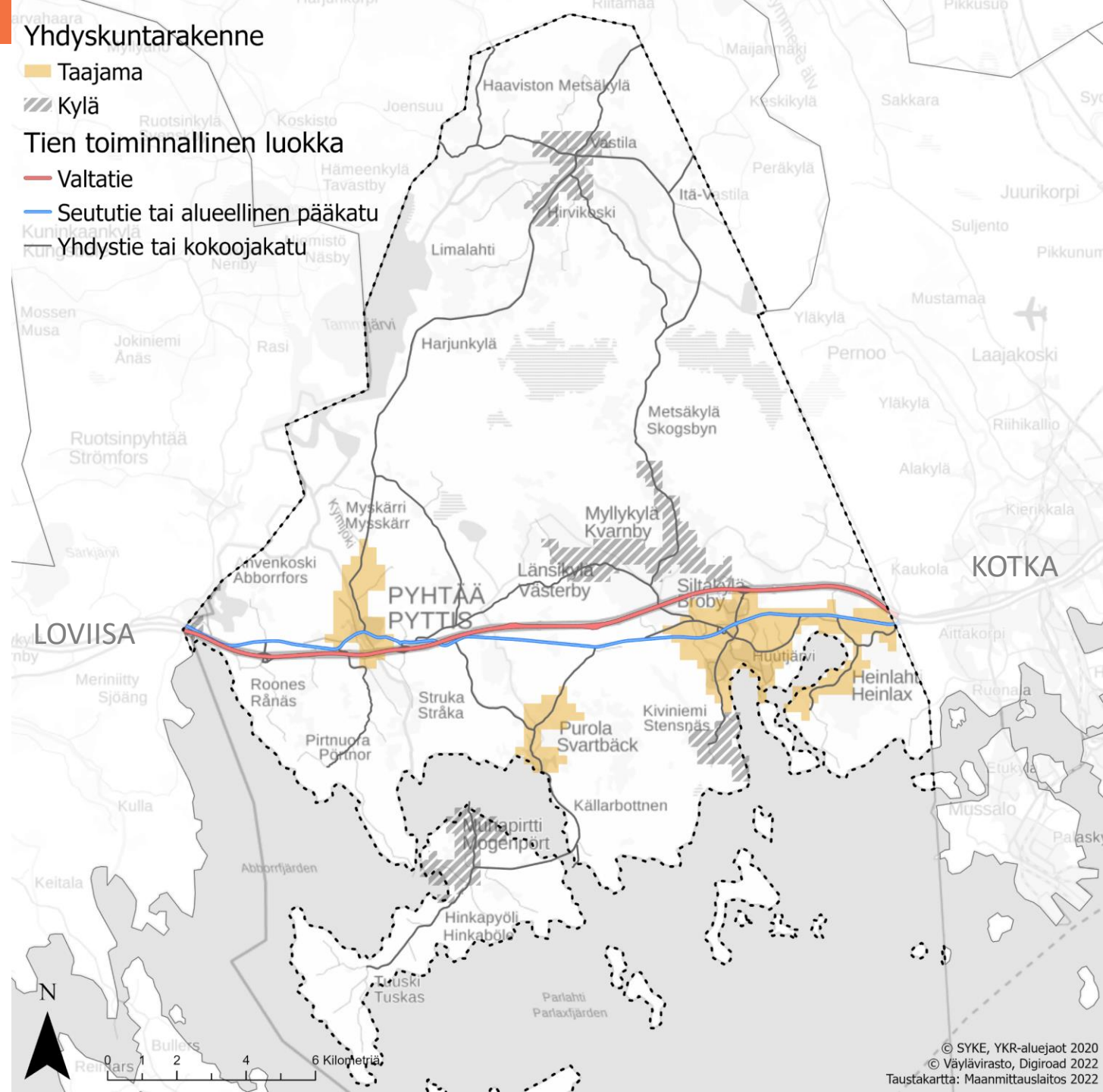
Kylä

Tien toiminnallinen luokka

Valtatie

Seututie tai alueellinen pääkatu

Yhdystie tai kokoojakuu



N



Väestö

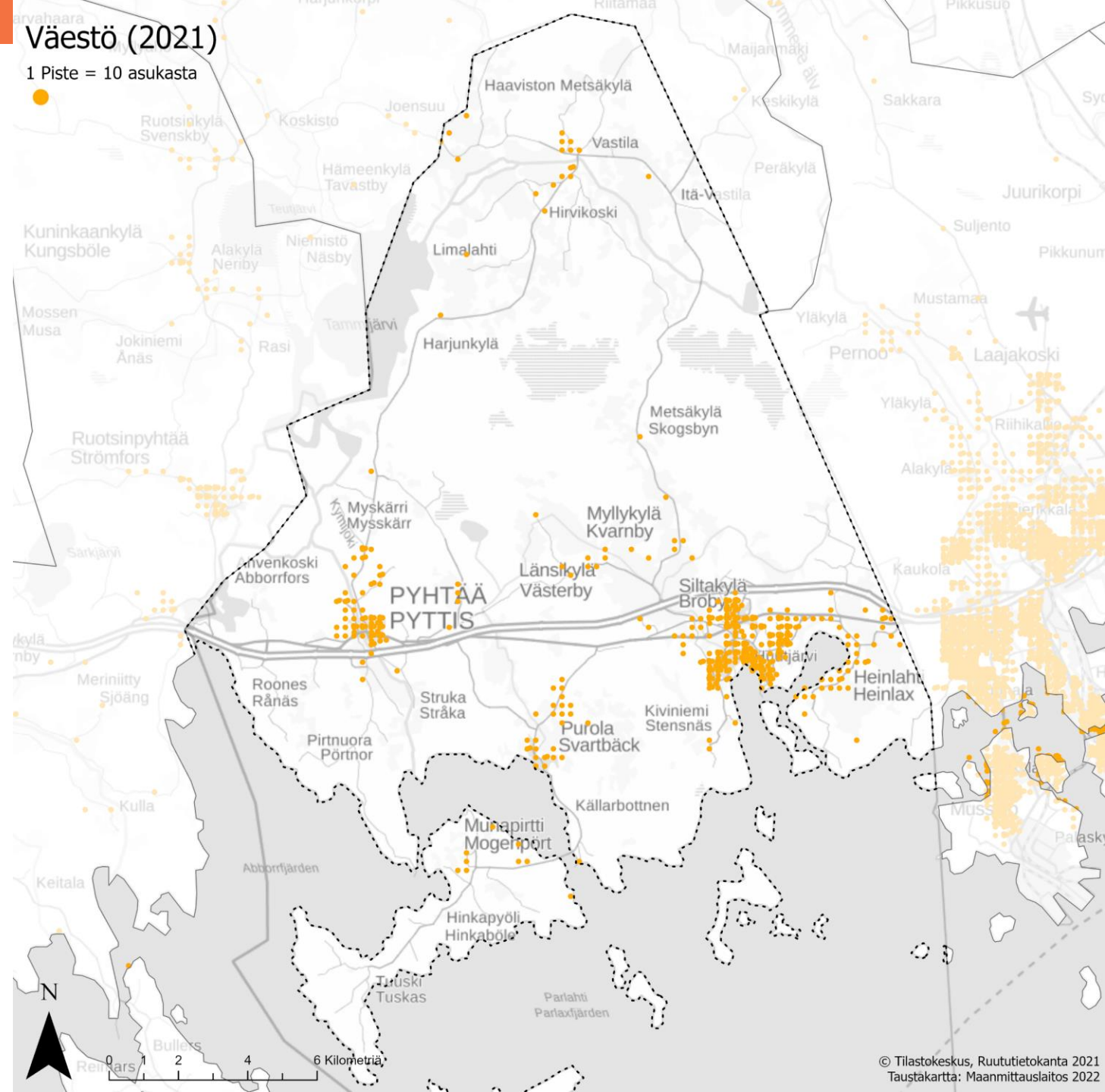
Pyhtään väkiluku (2021) oli 5 119 ja sen taajama-aste on 74,7 %.

Alueellisesti väestö on jakaantunut kahteen suurempaan keskukseen, Siltakylän sekä Pyhtään kirkonkylän alueelle sekä kahteen pienempään ryppäeseen Purolan sekä Vastilan alueelle.

Siltakylän alueella Pyhtään väestöstä asuu yli puolet (2861).

Väestö (2021)

1 Piste = 10 asukasta



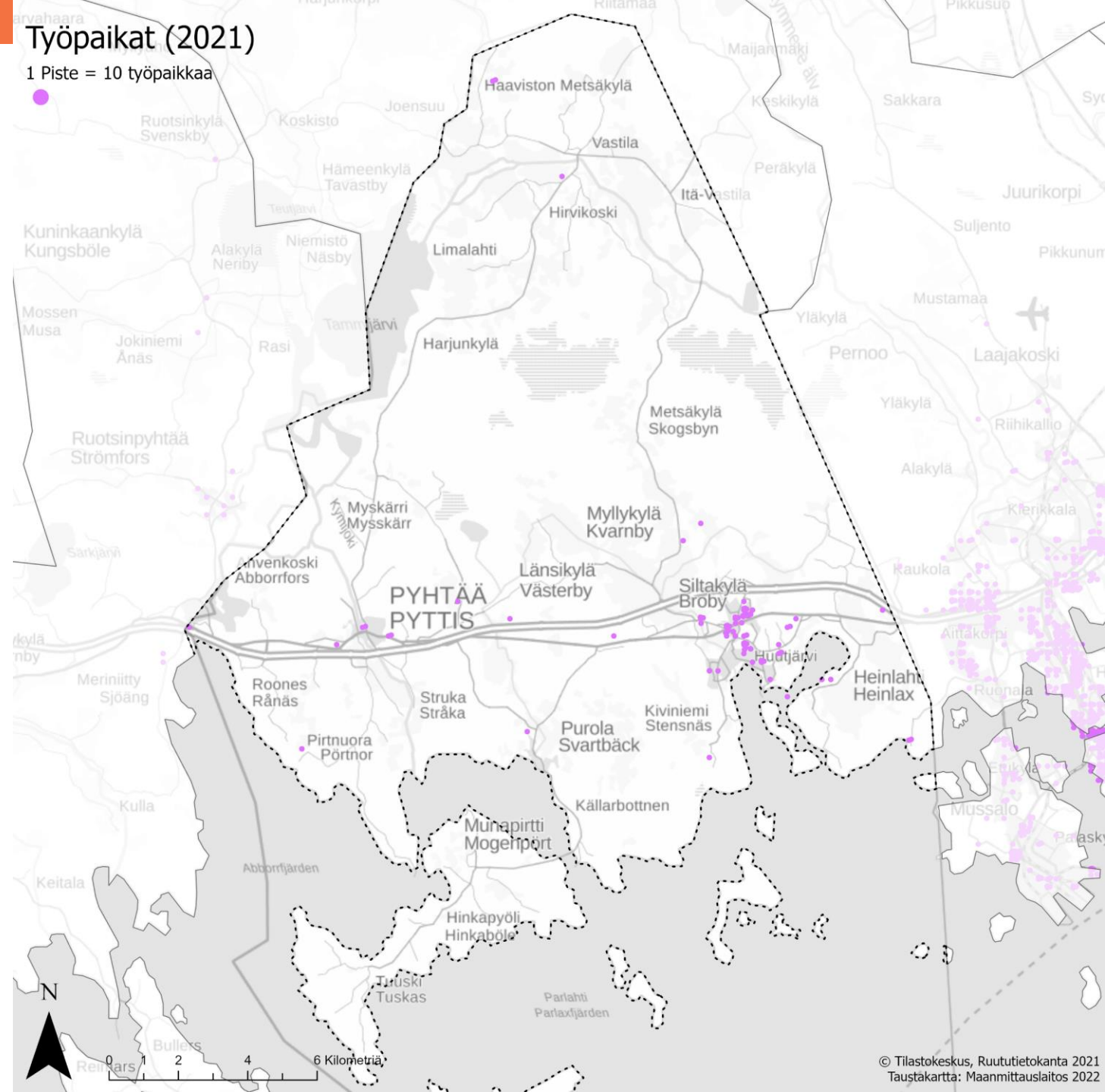
Työpaikat

Pyhtään kunnan alueella työpaikkoja alueella on noin 1000 kappaletta. Paljon myös käydään töissä kunnan ulkopuolella.

- Valtaosa kunnan sisäisistä työpaikoista on keskittynyt Siltakylän alueella Huutjärven läheisyyteen.
- Työpaikat koostuvat pääsääntöisesti palveluista.

Työpaikat (2021)

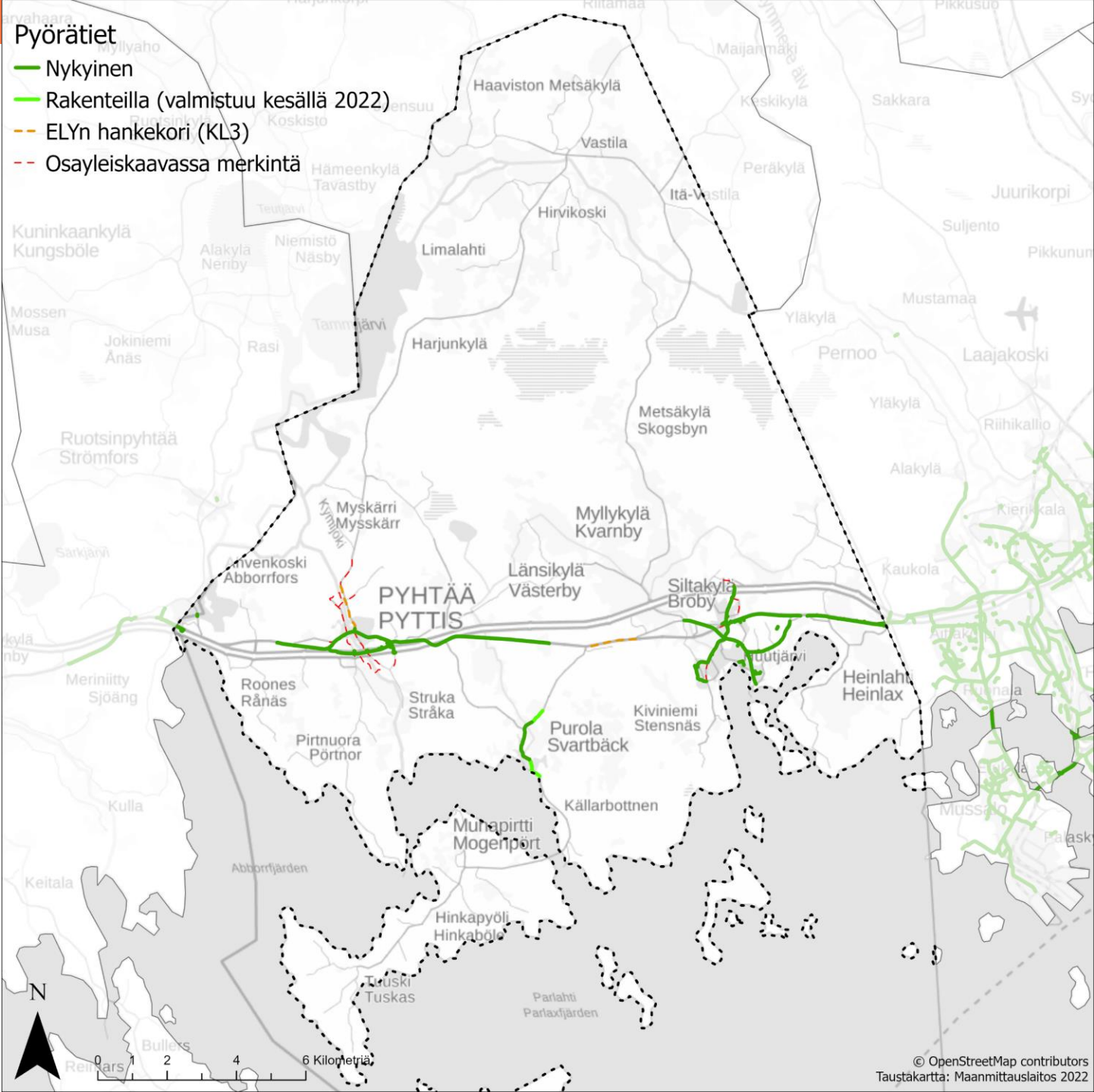
1 Piste = 10 työpaikkaa



Nykyiset pyörätiet

Olemassa oleva pyöräilyverkko Pyhtäällä on noin 28 km. Rakenteilla olevaa tietä on tulossa noin kilometrin verran.

- Pyhtäällä on hyvät lähtökohdat edistää pyöräliikenteen saavutettavuutta kunnan sisäisesti.
- Suurimpien asumiskeskittymien (Kirkonkylä, Siltakylä, Purola) väliset maantieteelliset etäisyydet ovat sellaisia, että ne on kohtuullisessa ajassa pyöräiltävissä.
- Myös kuntarajojen ulkopuolelle, esimerkiksi Siltakylästä Kotkaan matkaaminen pyörällä on maantieteellisesti hyvin saavutettavissa.

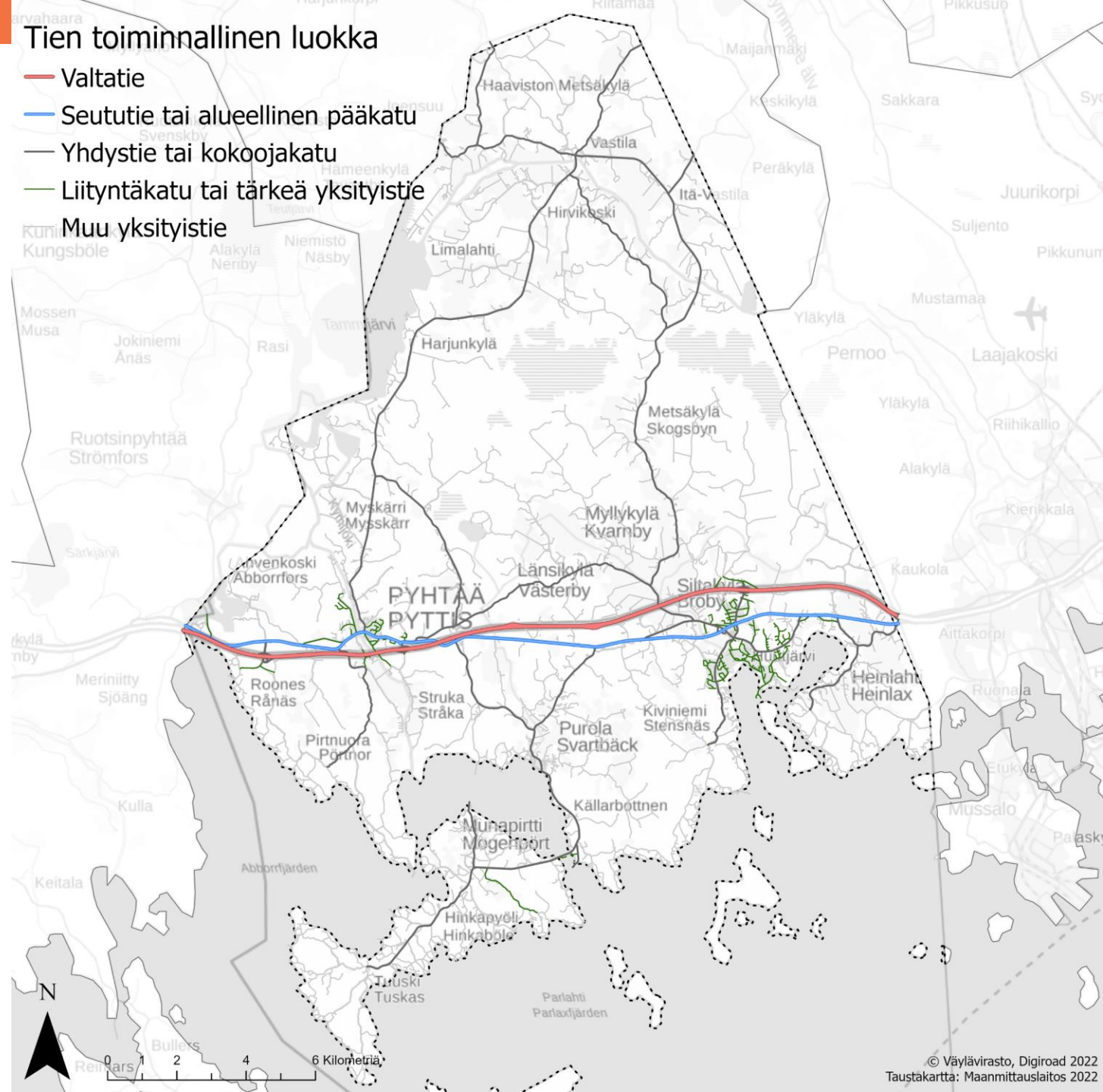


Liikenneverkko

Muilta osin Pyhtään liikenneverkkoa määrittelee erityisesti sen halkaiseva valtatie sekä kirkonkylän ja Siltakylän lävistävä seututie.

Tien toiminnallinen luokka

- Valtatie
- Seututie tai alueellinen pääkatu
- Yhdystie tai kokoojakatu
- Liityntäkatu tai tärkeä yksityistie
- Muu yksityistie



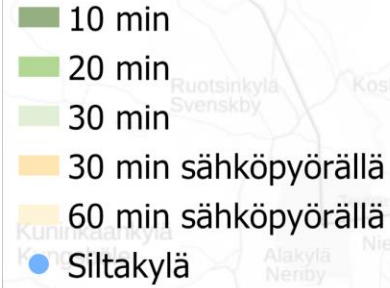
Saavutettavuus pyöräillen Siltakylä

Pyhtään kuntaa maantieteellisesti tarkasteltaessa, sen aluerakenne on varsin soveltuva polkupyöräilylle.

- Kunnan sisäistä saavutettavuutta kuvastaa hyvin se, että tasaisella 15 km/h pyöräilyvauhdilla on mahdollista päästä 30 minuutissa Siltakylän keskukselta lähes Kirkonkylälle tai Purolaan saakka.
- Sähköpyörällä saavutettavuus kattaa jo suurimman osan koko kunnan pinta-alasta, mikä voi olla voimavara esimerkiksi matkailun tai jopa pendelöinnin näkökulmasta. Esimerkiksi 30 minuutissa Siltakylän saavuttaa reilu 17 000 asukasta.

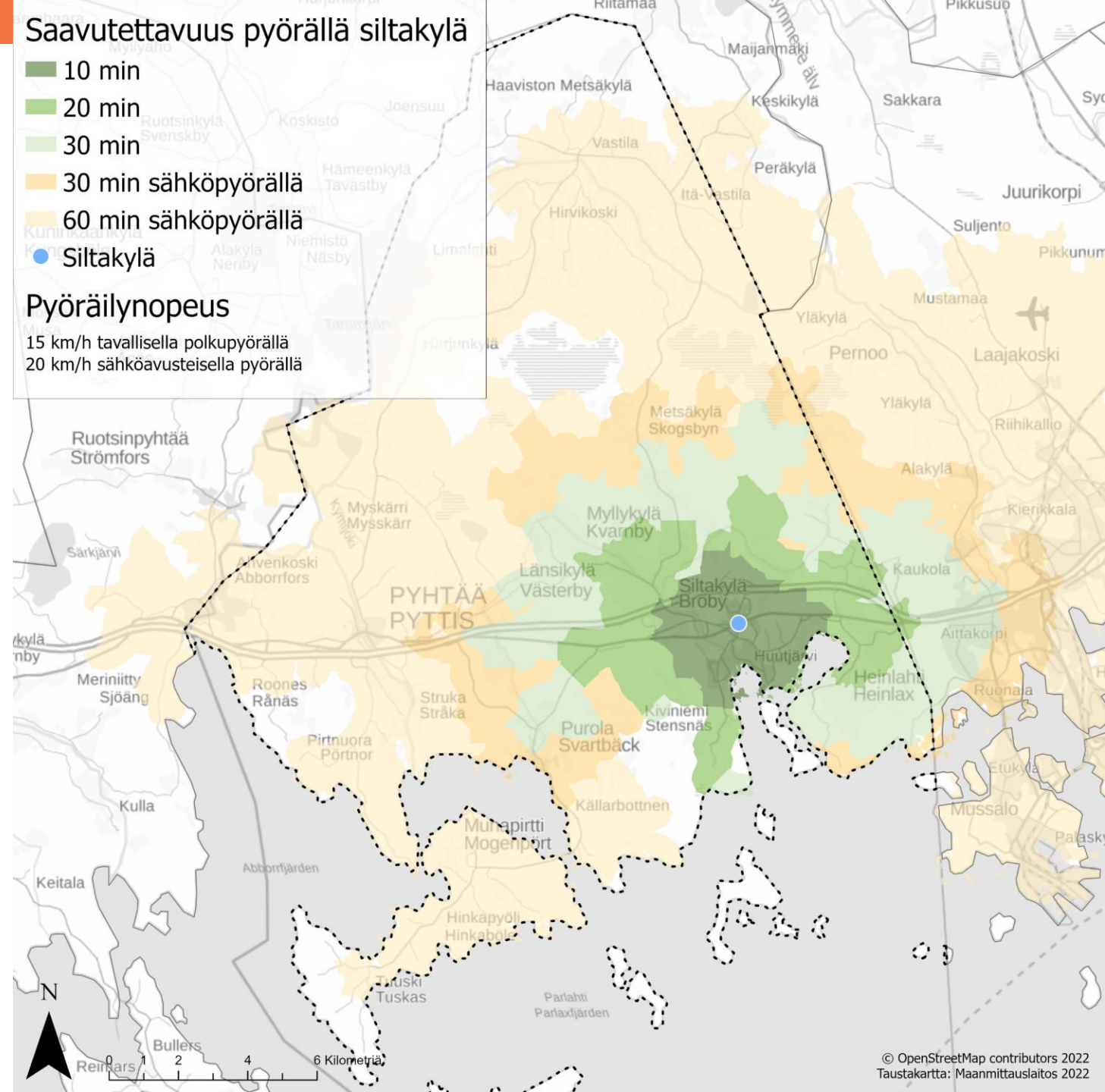
Vyöhyke	Väkiluku	Väkiluku (kunta)	Työpaikat	Työpaikat (kunta)	Yli 64-vuotiaat (kunta)
10 min	2610	2610	645	645	623
20 min	3151	3151	707	707	753
30 min	10485	3499	2100	772	818
30 min (sähköpyörä)	17411	3674	3353	793	851
60 min (sähköpyörä)	55732	4961	21 344	927	1105

Saavutettavuus pyörällä siltakylä



Pyöräilynopeus

15 km/h tavallisella polkupyörällä
20 km/h sähköavusteisella pyörällä

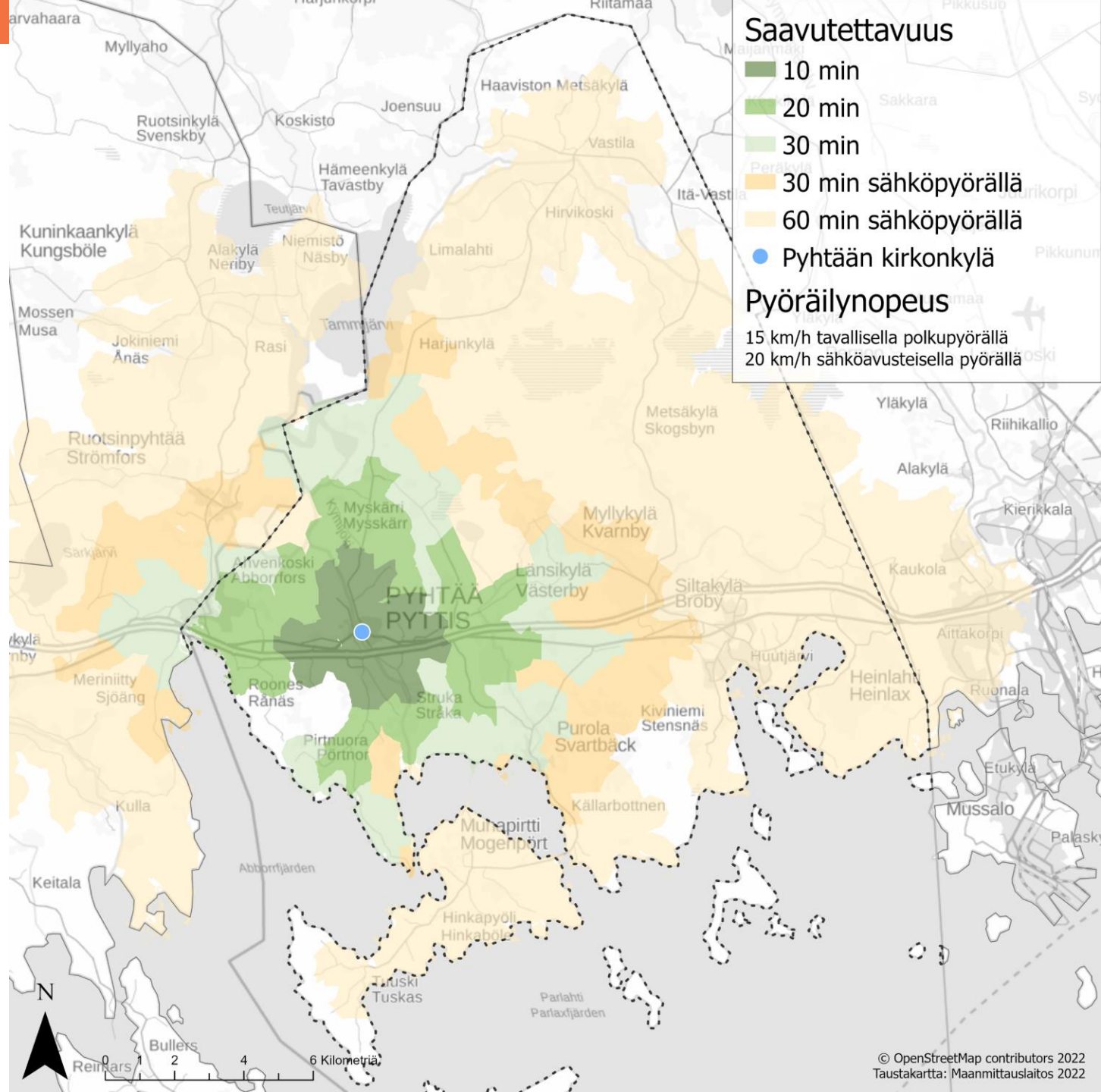


Saavutettavuus pyöräillen Kirkonkylä

Kironkylän saavutettavuus pyöräillen voi ulottua jopa Loviisaan saakka.

- 20 km/h keskinopeudella on mahdollista päästä tunnissa esimerkiksi Loviisan keskustaun saakka. Esimerkiksi pyörämatkailijalle aktiiviselle liikkujalle etäisyys keskittymien välillä on verrattain lyhyt.
- Reitti on enimmäkseen tasaista maastoa, joten eritellyn väylän myötä saavutettavuus voisi parantua muillekin kun aktiivisille liikkujille. Esimerkiksi sähköpyörien yleistyessä, matka voi olla muillekin tehtävissä.

Vyöhyke	Väkiluku	Väkiluku (kunta)	Työpaikat	Työpaikat (kunta)	Yli 64-vuotiaat (kunta)
10 min	726	726	64	64	181
20 min	814	814	102	102	192
30 min	1311	1191	161	135	286
30 min (sähköpyörä)	2026	1462	289	192	334
60 min (sähköpyörä)	20902	4970	4779	927	1 106



Saavutettavuus kävellen

Siltakylän sekä Kirkonkylän keskuksista on mahdollista päästä noin 15 minuutin kävelymatkalla lähimmälle markkinaehtoisesta kaukoliikenteen pysäkille.

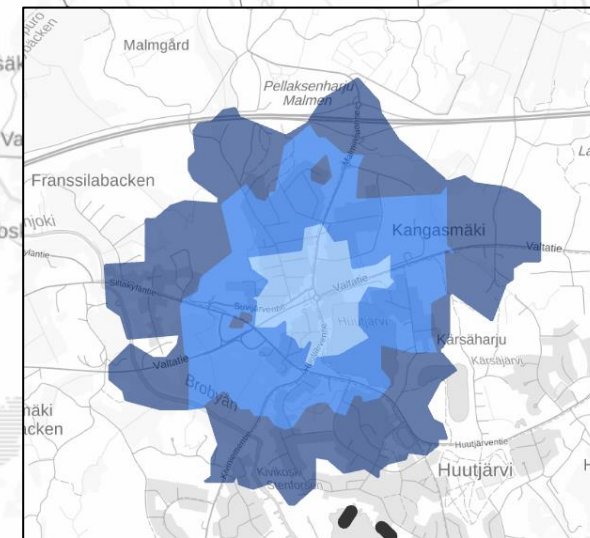
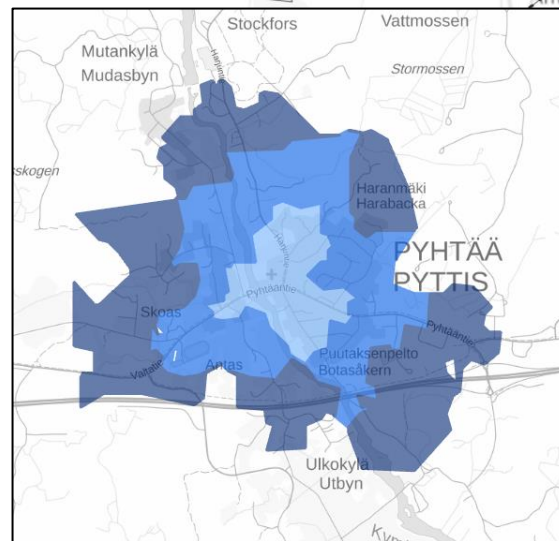
Keskuksista 15 minuutin kävelymatkan päässä on noin 35 % kunnan asukkaista.

Saavutettavuus kävellen

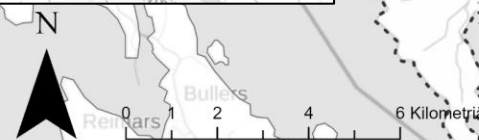
- 5 min
- 10 min
- 15 min

Kävelynopeus

5 km/h



Vyöhyke	Väkiluku	Työpaikat
5 min	707	347
10 min	1204	484
15 min	1786	548



Liityntäpysäköinnin saavutettavuus 1/2

- Kestävää liikkumista kehitetään kokonaisuutena sujuvien matkaketjujen avulla. Valtatien rampeilla pysähtyvän markkinaehtoisen liikenteen saavuttaa polkupyörällä suurin osa Kirkonkylän ja Siltakylän asukkaista.
- Matkaketjuja käsitellään tarkemmin samanaikaisesti käynnissä olevassa Kotkan seudun matkaketjujen kehittämissuunnitelmassa.

Väestö (2021) Kunta

1 Piste = 10 asukasta



Saavutettavuus

15 min

15 min sähköpyörällä

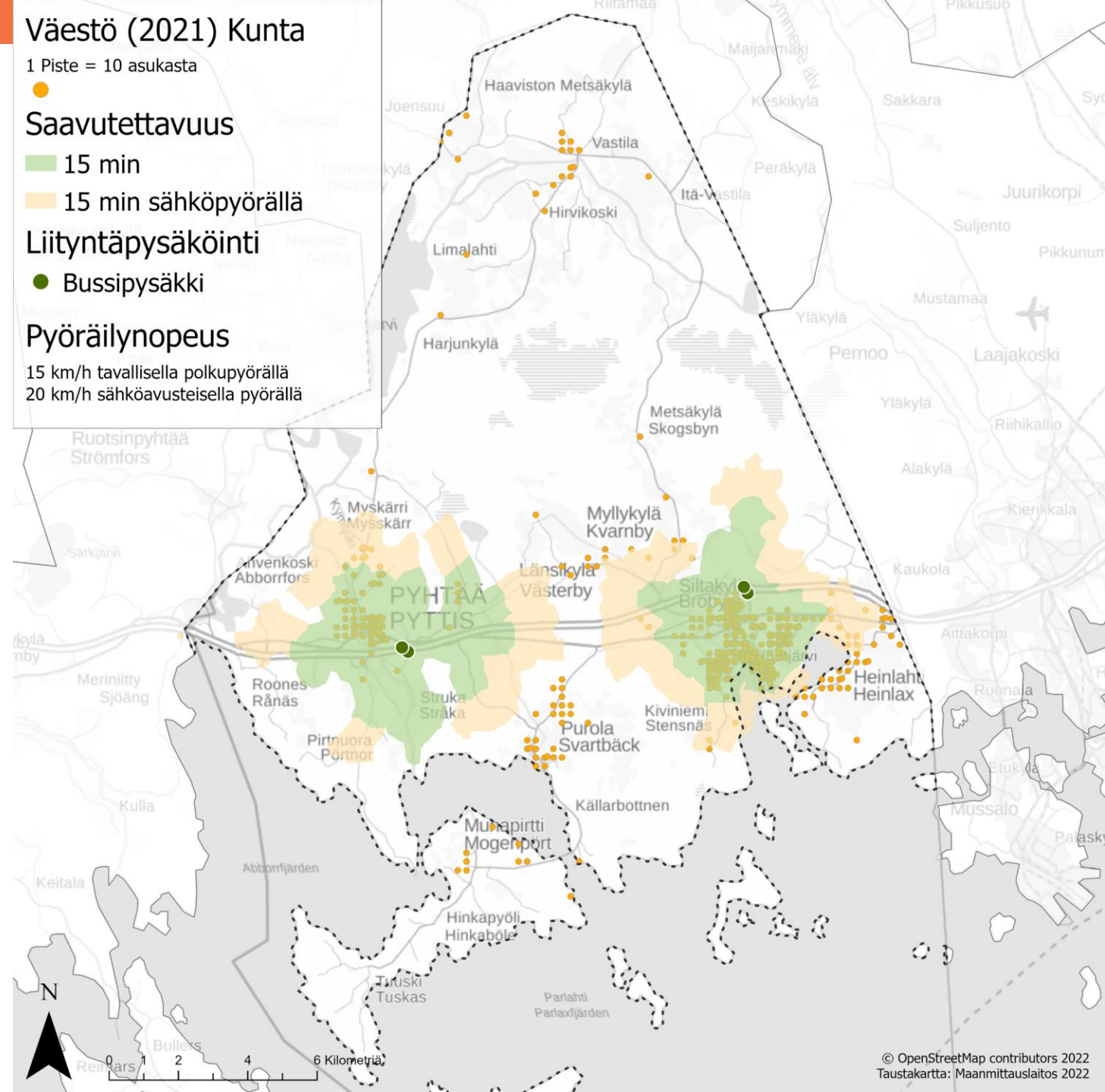
Liityntäpysäköinti

Bussipysäkki

Pyöräilynopeus

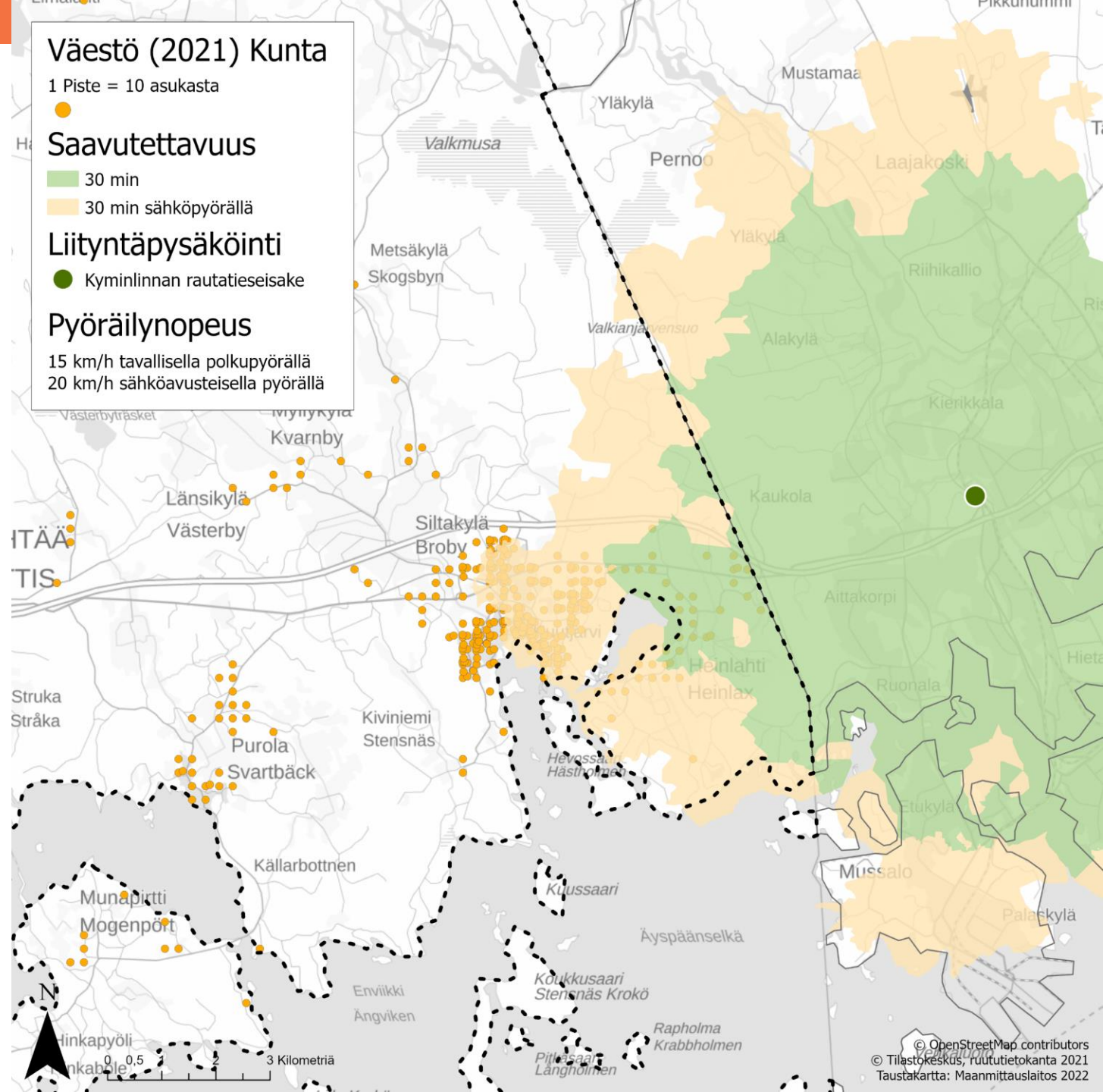
15 km/h tavallisella polkupyörällä

20 km/h sähköavusteisella pyörällä



Liityntäpysäköinnin saavutettavuus 2/2

- Lähin raskaan raideliikenteen seisake löytyy Kotkan Kyminlinnasta, jonne polkaisee Siltakylästä noin puolessa tunnissa. Kestävä matkaketju Siltakylästä Kouvolaan onnistuu näin reilussa tunnissa.



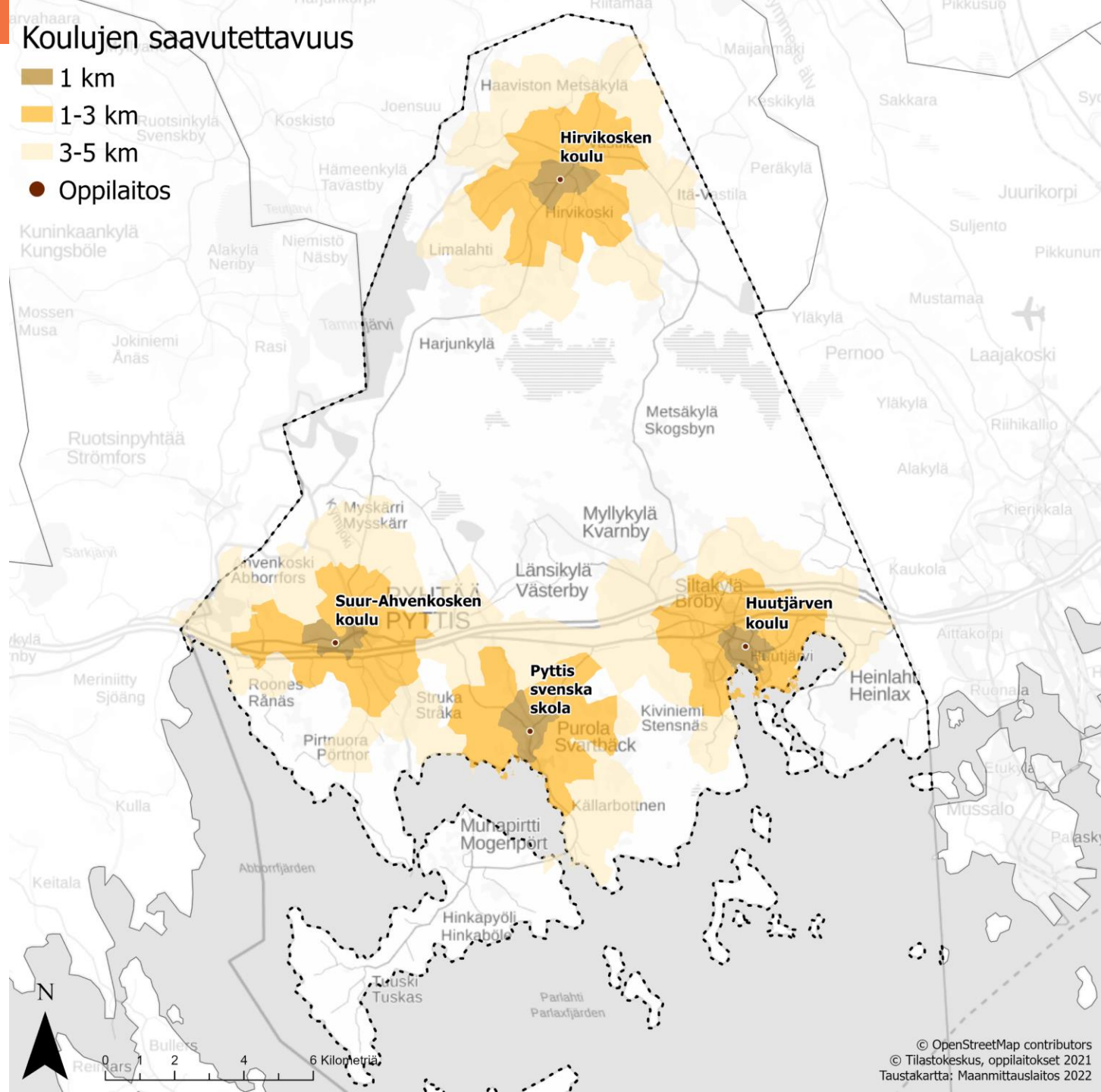
Oppilaitokset

- Tilastokeskuksen tietojen mukaan kunnassa on 365 kpl 7-12 vuotiaita
- Turvalliset erotellut pyörätiet ja jalkakäytävät sekä lyhyet etäisyydet koulun ja kodin välillä edesauttavat lasten itsenäistä liikkumista.

Vyöhyke	7-12 vuotiaat
1 km	113
1-3 km	311
3-5 km	331

Koulujen saavutettavuus

- 1 km
- 1-3 km
- 3-5 km
- Oppilaitos



Nopeusrajoitukset

- Nopeusrajoitukset kunnan taajamissa ovat 40-50 km/h.
- Taajamanopeuksissa on viime vuosina siirrytty niin kotimaassa kuin ulkomaillakin kohti 30 km/h yleisrajoitusta (Kuntaliitto 2020).
- Alhaisempi ajonopeus parantaa yhteenajoista selviytymisen todennäköisyyden lisäksi myös kuljettajien havainnointikykyä ja vaimentaa taajamaympäristön äänimaisemaan aiheutuvia meluhaittoja (Kuntaliitto 2020).
- Nopeusrajoitusten tarkistamista käsitellään tarkemmin Etelä-Kymenlaakson kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmassa.

Nopeusrajoitus

Yleisrajoitus

20

30

40

50

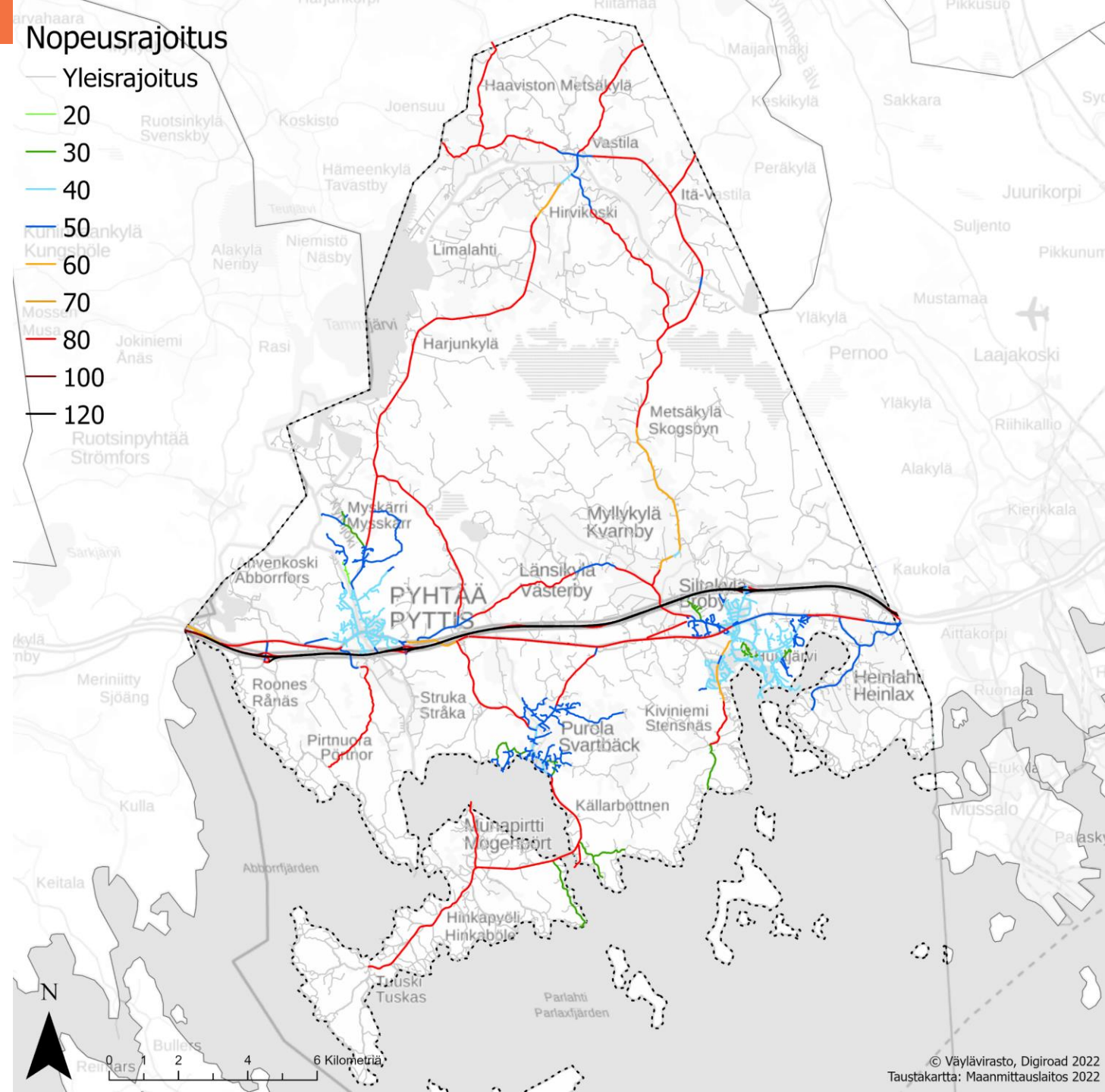
60

70

80

100

120



Kunnossapitoluokitukset 1/2

Pyhtäällä kadut on jaettu kahteen kunnossapitoluokkaan:

- 1. luokkaan kuuluvat pääkadut ja kokoojakadut **sekä kävelyn ja pyöräliikenteen väylät.**
- 3. luokkaan kuuluvat asunto ja tonttikadut

Lumi	Pyhtää 1.lk	ELY-keskus K1	ELY-keskus K2
työn aloituskynnys, lumen syvyys	4 cm (arkisin klo 7.00 mennessä. Viikonloppuisin klo 10 mennessä.)	1,5 cm (4 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)	2 cm (4 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)
maksimilumisyyvyys sateen tai toimenpiteen aikana	10 cm (6 tunnin aikana)	3 cm (8 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)	4 cm (8 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)
Aurauksen toimenpideaika (toimenpideaika alkaa, kun sade loppuu ja päättyy, kun ajokaistat on aurattu puhtaaksi)	Arkisin klo 07.00 mennessä	3h ja ennen 06:00 sateen päätyttyä 22:00 jälkeen	3h ja ennen 07:00 sateen päätyttyä 22:00 jälkeen

Sohjo	Pyhtää 1.lk	ELY-keskus K1	ELY-keskus K2
työn aloituskynnys, sohjon syvyys	3 cm	0,75 cm (2 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)	1 cm (2 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)
hyväksyttävä sohjon syvyys	Ei määritelty	1,5 cm (4 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)	2 cm (4 cm aikavälillä 22:00-06:00/07:00)
Aurauksen toimenpideaika (toimenpideaika alkaa, kun sade loppuu ja päättyy, kun ajokaistat on aurattu puhtaaksi)	Ei määritelty	3h ja ennen 06:00 sateen päätyttyä 22:00 jälkeen	4h ja ennen 07:00 sateen päätyttyä 22:00 jälkeen

Polanteet	Pyhtää 1.lk	ELY-keskus K1	ELY-keskus K2
Maksimiurasyvyvyys tai epätasaisuus (Väylän tasaisen polanteen maksimipaksuus)	Erikseen sovittaessa	2 cm (sallittu 2 cm:n pehmenevä polanne keväällä)	2 cm (sallittu 2 cm:n pehmenevä polanne keväällä)
polanteen poiston ajankohta	Kevättalvi	Ei määritelty	Ei määritelty

Liukkauden torjunta	Pyhtää 1.lk	ELY-keskus K1	ELY-keskus K2
Torjunnan aloituskynnys	Ennakoivasti, tilanteen mukaan.	06:00-22:00: liikenteen tarpeiden mukaan 22:00-06:00: torjunta suoritettu 06:00 mennessä	07:00-22:00: liikenteen tarpeiden mukaan 22:00-07:00: torjunta suoritettu 07:00 mennessä
Toimenpideaika	Ei määritelty	2h	3h

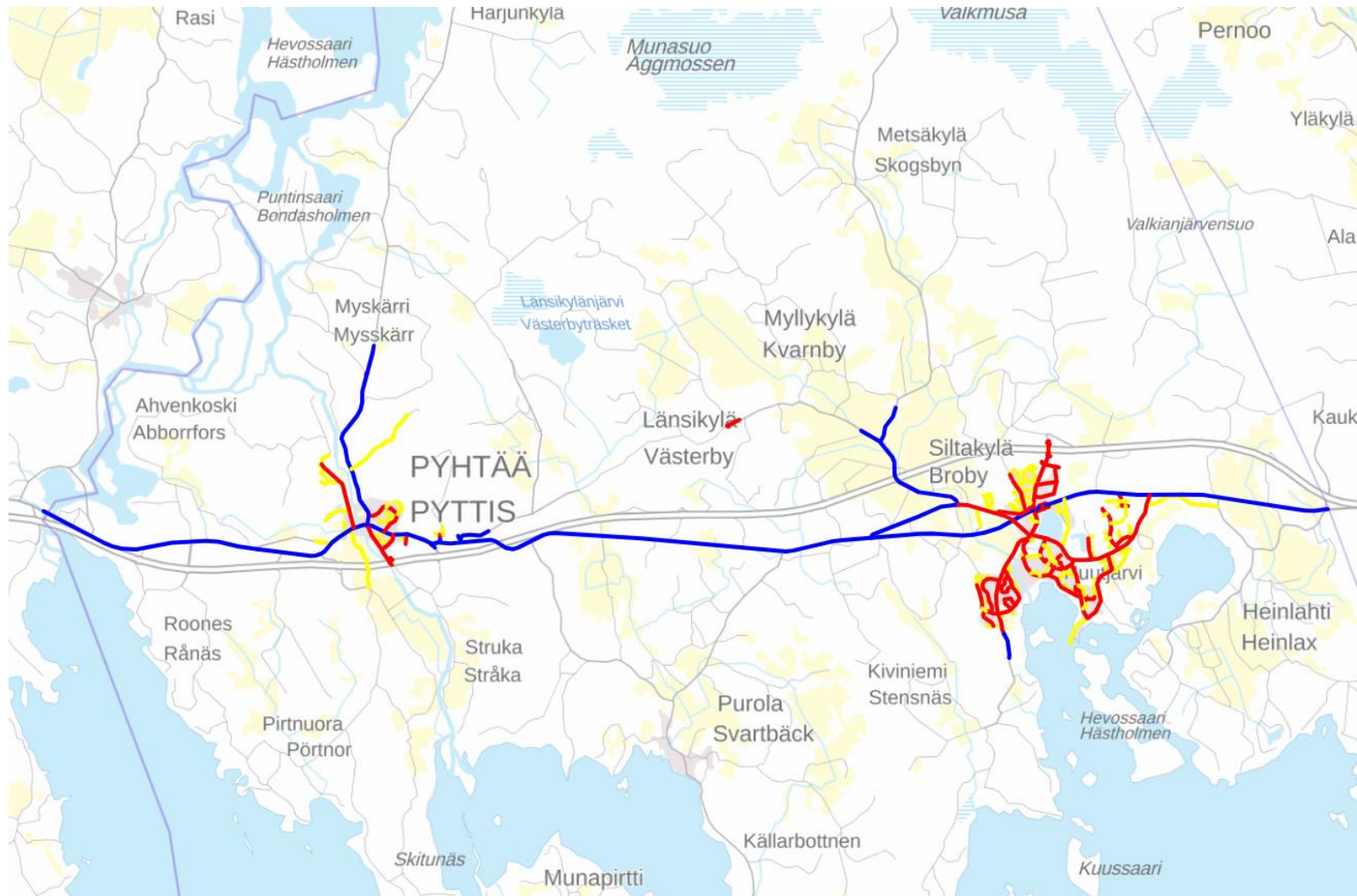
Lähteet:
Maanteiden talvihoito. Liikenneviraston ohjeita 33/2018. Liikennevirasto.
<https://pyhtaa.fi/fi/asuminen-ymparisto/alueiden-yllapito-ja-kiinteistohuolto/kadut-ja-tiet/kunnossapitoluokitus>

Kunnossapitoluokitukset 2/2

Pyhtäällä kadut on jaettu kahteen kunnossapitoluokkaan:

- 1. luokkaan kuuluvat pääkadut ja kokoojakadut **sekä kävelyn ja pyöräliikenteen väylät.**
- 3. luokkaan kuuluvat asunto ja tonttikadut

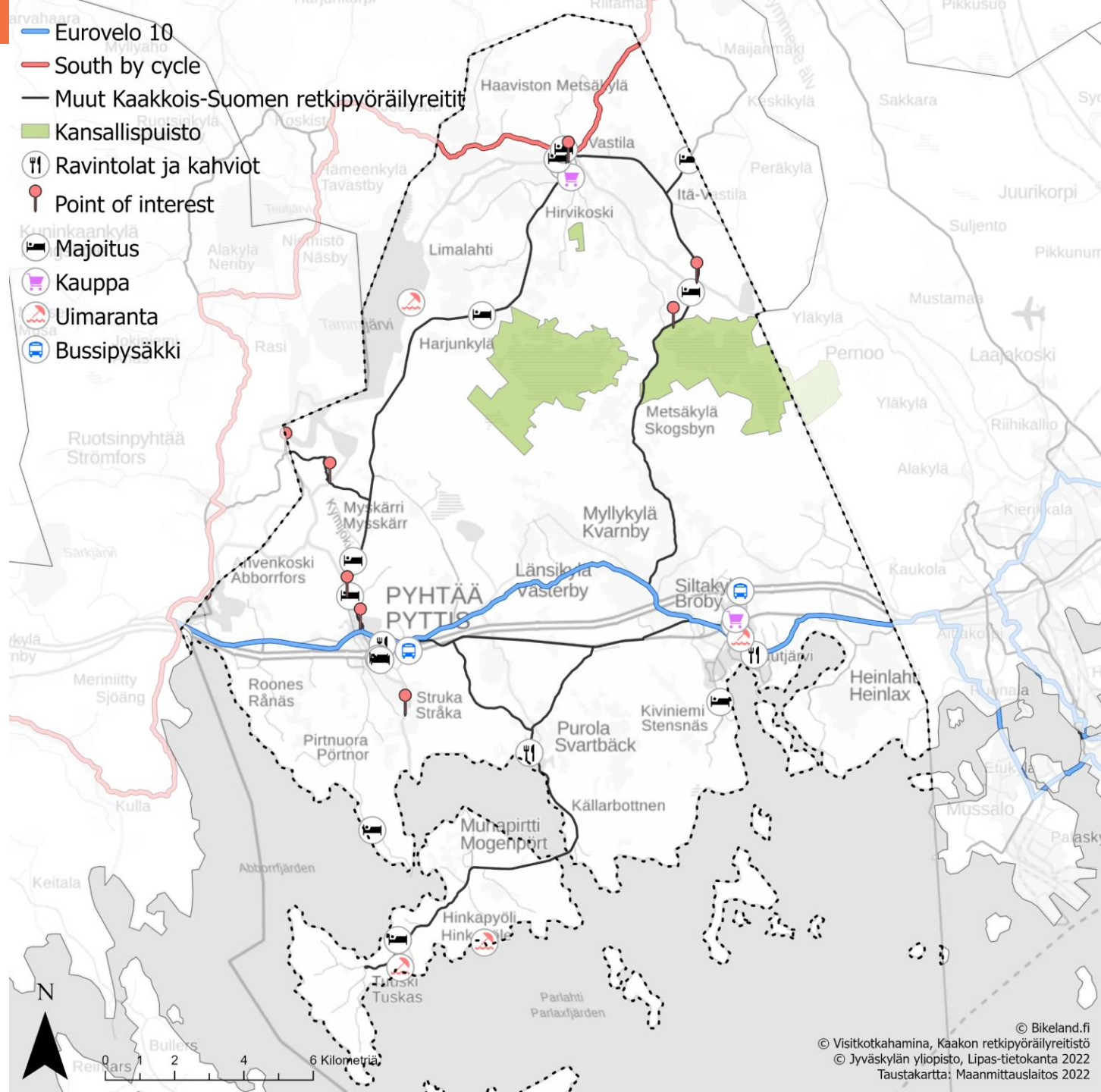
- 1. luokka
- 3. luokka
- Valtion ylläpitämä tie



Kuva: Pyhtään kunnossapitoluokat <https://karttapalvelu.kotka.fi/>

Pyörämatkailu

- Kunnan läpi kulkee pyörämatkailuakin tukeva EuroVelo 10 -reitti.
- South by Cycle on toinen Etelä-Suomen merkittävä pyörämatkailureitti.
- Kaakkois-Suomessa on monia muitakin retkipyöräilyreittejä.
- Reittien varrella on jo nyt pyörämatkailijoita palvelevia kohteita.



PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347

RAMBOLL

ASUKASKYSELY

Kävelyn ja pyöräilyn kysely

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja kehittämistarpeita kartoitettiin verkkopohjaisella kyselyllä, johon vastasi 115 asukasta. Kyselyn tavoitteena oli selvittää pyhtääläisten nykyisiä liikkumistottumuksia ja tukea työssä myöhemmin laadittavaa toimenpideohjelmaa.



Kyselyyn vastasi yhteensä **118** henkilöä

72 % vastaajista oli naisia (Pyhtään väestöstä naisia on n. 50 %.)



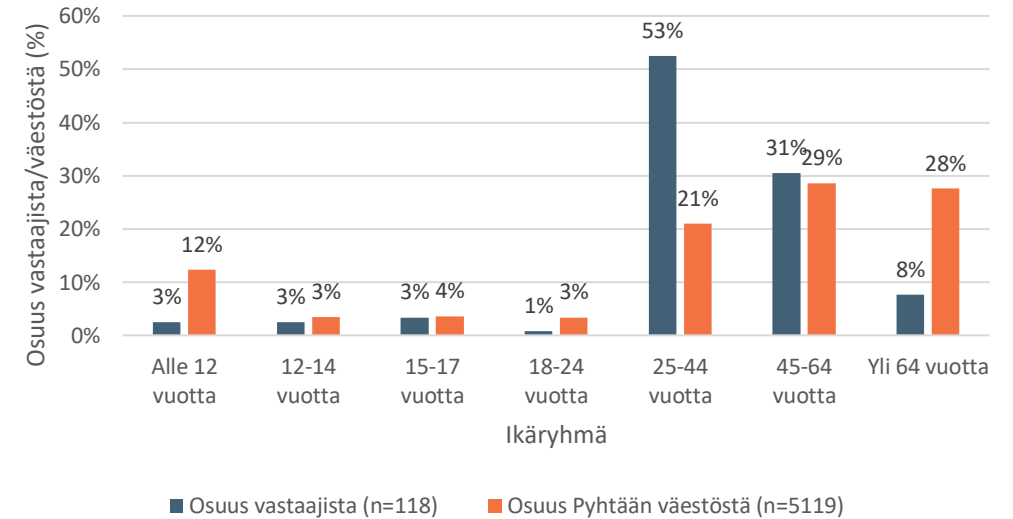
Vastaajista **53 %** on 25–44 vuotiaita

Alle 12-vuotiaat ja yli 64-vuotiaat ovat tuloksissa aliedustettuina.



Kysely oli auki 9.–29.5. Tietoa kyselystä jaettiin mm. kunnan tiedotuskanavissa sekä Pyhtäänlehden 18.5. ilmestyneessä painoksessa.

Vastaajat ikäryhmittäin



Vastaajien asuinpaikka postinumeroalueittain

Asuinalue	Vastaajat	Osuus postinumeroalueen asukkaista (2021)
49200 - Heinlahti	31	4,1 %
49210 - Huutjärvi	29	3,0 %
49290 - Vastila	9	2,3 %
49270 - Pyhtään kk	15	1,8 %
49240 - Purolanlahti	5	1,5 %
49220 - Siltakylä	22	1,3 %
48410 - Kaukola	0	0,0 %
En asu Pyhtäällä	2	-

Tyytyväisyys kävelyn olosuhteisiin

Kuinka tyytyväinen olet jalankulun olosuhteisiin Pyhtäällä? (n=115)



54 % vastaajista on vähintään tyytyväisiä jalankulun olosuhteisiin
Tyytymättömiä on 23 %

Tyytyväisyysmittarin* keskiarvoksi saatiin **3,25**

*5=erittäin tyytyväinen
1=erittäin tyytymätön

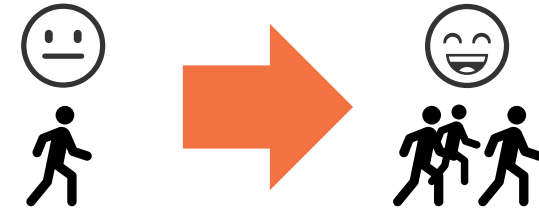
Vastaava jalankulun tyytyväisyysmittari
muissa samankokoisissa kunnissa:

Kärkölä (2021) **3,30**
Asikkala (2021) **3,67**
Hanko (2021) **3,62**

PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347

RAMBOLL



Mikä saisi liikkumaan jalan enemmän? (n=109)

51 % kulkisi jalan enemmän, jos **jalankulun reitit** olisivat **paremmassa kunnossa** ympäri vuoden

47 % kulkisi jalan enemmän, jos **jalankulun reitit** olisivat **viihtyisämpiä**

39 % kulkisi jalan enemmän, jos **jalankulun reitit** olisivat **suorempia ja sujuvampia**

38 % kulkisi jalan enemmän, jos **jalankulun reitit** olisivat **paremmin valaistuja**

25 % turvallisemmat risteysjärjestelyt

17 % parempi terveydentila tai fyysinen kunto

14 % lyhyemmät etäisyydet kohteisiin

14 % esteettömät reitit

14 % oma asennemuutos

14 % muu asia

12 % parempi reittien tunteminen

9 % jalan ja pyörällä kulkevien erottaminen toisistaan

7 % innostava kampanjointi tai viestintä

5 % määränpäässäni olisi asialliset pukeutumis- ja suihkutilat

Motivaatiotekijät jalan kulkemiseen



Miksi liikut Pyhtäällä jalan? (n=113)



78 % vastaajista motivoituu kävelemään **ulkoilu- ja virkistysmielessä**



66 % kokee kävelystä **terveyshyötyjä**



22 % kokee kävelyn **edulliseksi tavaksi liikkua** paikasta toiseen

Muita syitä:

18 % Kätevä tapa liikkua

16 % Ympäristösyyt

13 % Joukkoliikenne ei palvele riittävän hyvin

8 % Ihmisten kohtaaminen liikkuesa

4 % Muu syy

0% Autoa tai pyörää ei ole käytettävissä

Tyytyväisyys pyöräilyn olosuhteisiin

Kuinka tyytyväinen olet pyöräilyn olosuhteisiin Pyhtäällä? (n=108)



38 % vastaajista on vähintään tyytyväisiä pyöräilyn olosuhteisiin
Tyytymättömiä on 29 %

Tyytyväisyysmittarin* keskiarvoksi saatiin **3,00**

*5=erittäin tyytyväinen
1=erittäin tyytymätön

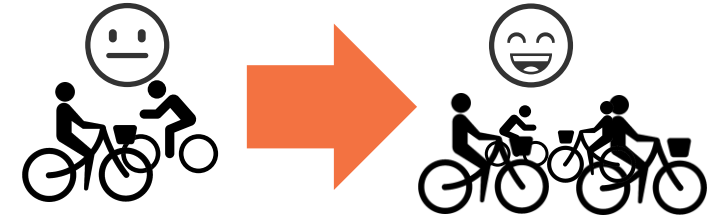
Vastaava jalankulun tyytyväisyysmittari
muissa samankokoisissa kunnissa:

Kärkölä (2021) **3,01**
Asikkala (2021) **3,32**
Hanko (2021) **3,30**

PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347

RAMBOLL



Mikä saisi liikkumaan pyörällä enemmän? (n=105)

60 % kulkisi pyörällä enemmän, jos **pyöräilyn reitit** olisivat **turvallisempia**

41 % kulkisi pyörällä enemmän, jos **pyöräilyn reitit** olisivat **paremmassa kunnossa ympäri vuoden**

31 % kulkisi jalan enemmän, jos **pyöräilyn reitit** tarjoaisivat **suorempia ja sujuvampia reittejä**

23 % kulkisi pyörällä enemmän, jos **pyöräilyn reitit** olisivat **paremmin tiedossa**

19 % muu asia

17 % oman pyörän huoltaminen tai vaihtaminen paremmin minua palvelevaksi (esim. sähköpyörä)

17 % selkeämpi opastus ja viitoitus pyöräreiteillä

16 % oma asennemuutos

15 % jalan ja pyörällä kulkevien erottaminen toisistaan omille väylilleen

15 % parempi pyöräpysäköinti määränpäässä (laatu, turvallisuus, helppokäyttöisyys)

11 % työsuhteepolkupyörä

9 % innostava kampanjointi tai viestintä

4 % määränpäässäni olisi asialliset pukeutumis- ja suihkutilat

4 % yhteiskäyttöpyörät

Motivaatiotekijät pyörällä kulkemiseen



Miksi liikut Pyhtäällä pyörällä? (n=107)



71 % vastaajista motivoituu pyöräilemään **ulkoilu- ja virkistysmielessä**



67 % kokee pyöräilystä **terveyshyötyjä**

A → B

55 % kokee pyöräilyn **käteväksi tavaksi liikkua paikasta toiseen**

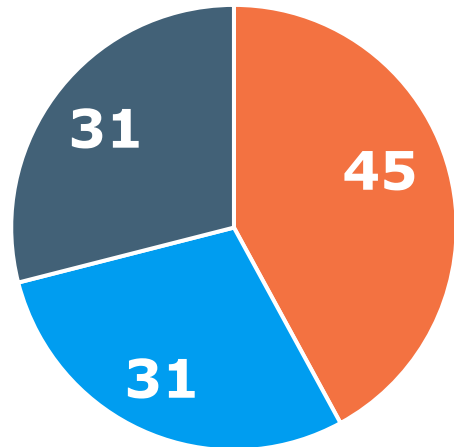
Muita syitä:

- 37 %** Edullinen tapa liikkua
- 20 %** Joukkoliikenne ei palvele riittävän hyvin
- 19 %** Ympäristösyyt
- 10 %** Muu syy
- 9 %** Matkailu
- 7 %** Autoa ei ole käytettävissä
- 5 %** Ihmisten kohtaaminen liikkeessä

Sähköpyöräily

Oletko harkinnut sähköpyörän hankkimista tai omistatko jo sellaisen? (n=107)

- Kyllä.
- En, suosin muita kulkutapoja.
- En, liikun jo nyt pyörällä mielestäni riittävästi.



Muu avoin palaute (n=74)

Nostoja toistuvista tai muuten mielenkiintoisista kommenteista

❖ Uusia väylätarpeita:

- Maastoreitit (11 mainintaa)
- Harjuntie (9)
- Kirkonkylän ja Siltakylän välille (6)
- Yleisesti (6)
- Hartikantie (4)
- Huutjärventie välillä Alatie-mt170 (3)
- Purola-Siltakylä (2)
- Mokrantie/Heinlahdentie (3)
- Vastila-Huutjärvi (1)
- Lenkosammal-Viuhkasammal (1)
- Länsikylä (1)
- Keskustaajama (1)
- Kokkovouri-Huutjärvi (1)
- Sammalkatu (1)
- Hirventie (1)

❖ Kunnossapito ympärivuoden paremmaksi (talvikunnossapito ja keväällä hiekkojen poisto) (5 mainintaa)

❖ Autolla liikkuvien liikennekäyttäytyminen (4 mainintaa)

- Jalan ja pyörällä liikkuvien huono huomiointi
- Ylinopeudet
- Kadunvarsipysäköinnin sekavuus

❖ Valaistuksen

lisääminen/kääntäminen jalankulun ja pyöräilyn väylille (4 mainintaa)

❖ Liikenteen rauhoittaminen mm. hidasteilla (2 mainintaa)

❖ Väylien huono kunto (2 mainintaa)

❖ Muuta:

- Mopoilun reitit selkeämmäksi ja turvallisemmiksi jalan ja pyörällä liikkujille (suunnittelu ja tiedotus)
- Metsäreittien opasteiden parantaminen
- Pyöräpysäköinnin parantaminen (myös sähköpyörien latausmahdollisuus)
 - Moottoritien pysäkit
 - Taajamien asiointikohteet
- Pyöräilyn epämukavuus
 - Korkeat reunakivet risteyksissä
- Lenkkikavereiden puute
- Sekavat liikenne-/risteysjärjestelyt
- mm. lasten ja pikkukylien tarpeet huomioitava

MUUT KÄYNNISSÄ OLEVAT SUUNNITELMAT

PYHTÄÄPYTTIS

Tiennäyttäjä jo vuodesta 1347

RAMBOLL



Liikenneturvallisuus- suunnitelman asukaskysely

Osana nykytila-analyysia hyödynnettiin Etelä-Kymenlaakson liikenneturvallisuussuunnitelman asukaskyselyssä nousseita huomioita.

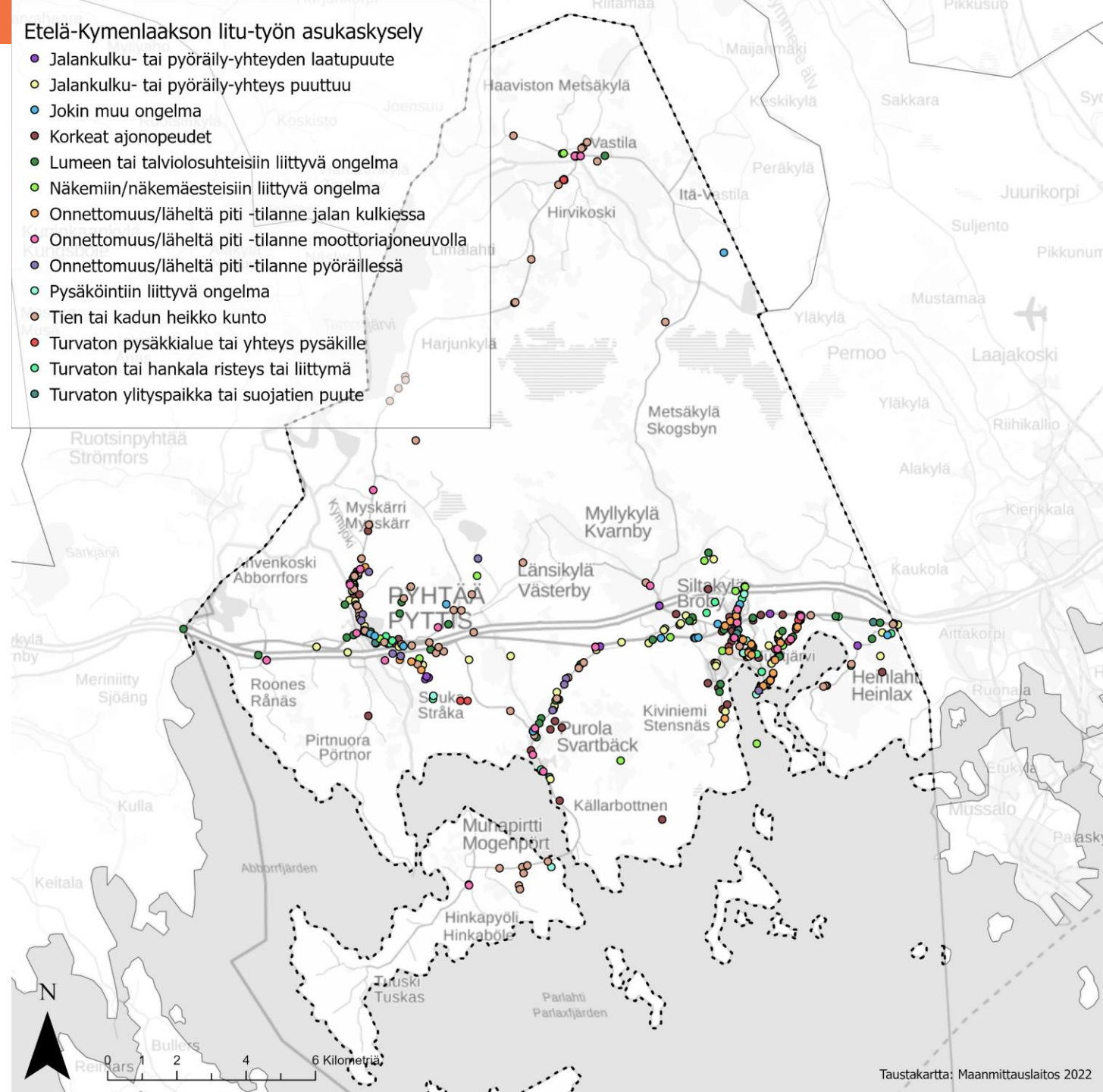
Kyselyssä sijoitettiin Pyhtään alueelle yhteensä 457 karttamerkintää.

Tässä katsauksessa on hyödynnetty merkintöjä, jotka koskevat kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita:

- Jalankulku- tai pyöräily-yhteyden laatupuute
- Jalankulku- tai pyöräily-yhteys puuttuu
- Onnettomuus/läheltä piti -tilanteet
- Turvattomat ylityspaikat, risteykset tai suojatien puutteet

Etelä-Kymenlaakson litu-työn asukaskysely

- Jalankulku- tai pyöräily-yhteyden laatupuute
- Jalankulku- tai pyöräily-yhteys puuttuu
- Jokin muu ongelma
- Korkeat ajonopeudet
- Lumeen tai talviolosuhteisiin liittyvä ongelma
- Näkemiin/näkemäesteisiin liittyvä ongelma
- Onnettomuus/läheltä piti -tilanne jalan kulkiessa
- Onnettomuus/läheltä piti -tilanne moottoriajoneuvolla
- Onnettomuus/läheltä piti -tilanne pyöräillessä
- Pysäköintiin liittyvä ongelma
- Tien tai kadun heikko kunto
- Turvaton pysäkkialue tai yhteys pysäkille
- Turvaton tai hankala risteys tai liittymä
- Turvaton ylityspaikka tai suojatien puute

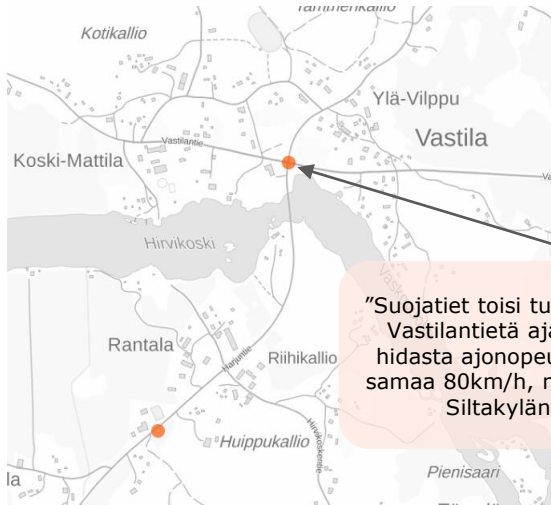


Suojateiden puutteet

Oheisella kartalla on näkyvissä liikenneturvallisuustyön asukaskyselyssä esiinnousseet pisteet, joihin asukkaat toivovat suojatietä tai sen parannusta.

Vastauksissa korostuvat erityisesti:

- **Pyhtääntien tienyhteyksiä kirkonkylässä**
- **Huutjärven rannan risteysalueet Siltakylässä**



"Suojatiet toisi turvaa jalankulkijoille. Etenkin Vastilantietä ajavat autot eivät useinkaan hidasta ajonopeutta 50km/h, vaan jatkavat samaa 80km/h, mikä on risteysaluetta ennen Siltakylän suunnasta tullessa."

"Risteysten puuttuvat suojatiet, korkeat nopeudet ja jalankulkutien/pyörätien toteutus vain toiselle puolelle aiheuttavat vaaratilanteita risteyksissä, muulla tieosuudella ja myös pysäkkien kohdilla."

"Huutjärven rantabulevardin kohdalla turvaton suojatie. Huono valaistus, korkeat ajonopeudet, jolloin näkyvyys ja ennakointi on olematonta."



Onnettomuus ja läheltä piti -tilanteet

Onnettomuus ja läheltä piti -tilanteiden merkinnöissä nousevat esiin erityisesti suuret ajonopeudet, kapeat pientareet tai väylien puutteellisuus sekä vaaralliset tienylitykset.

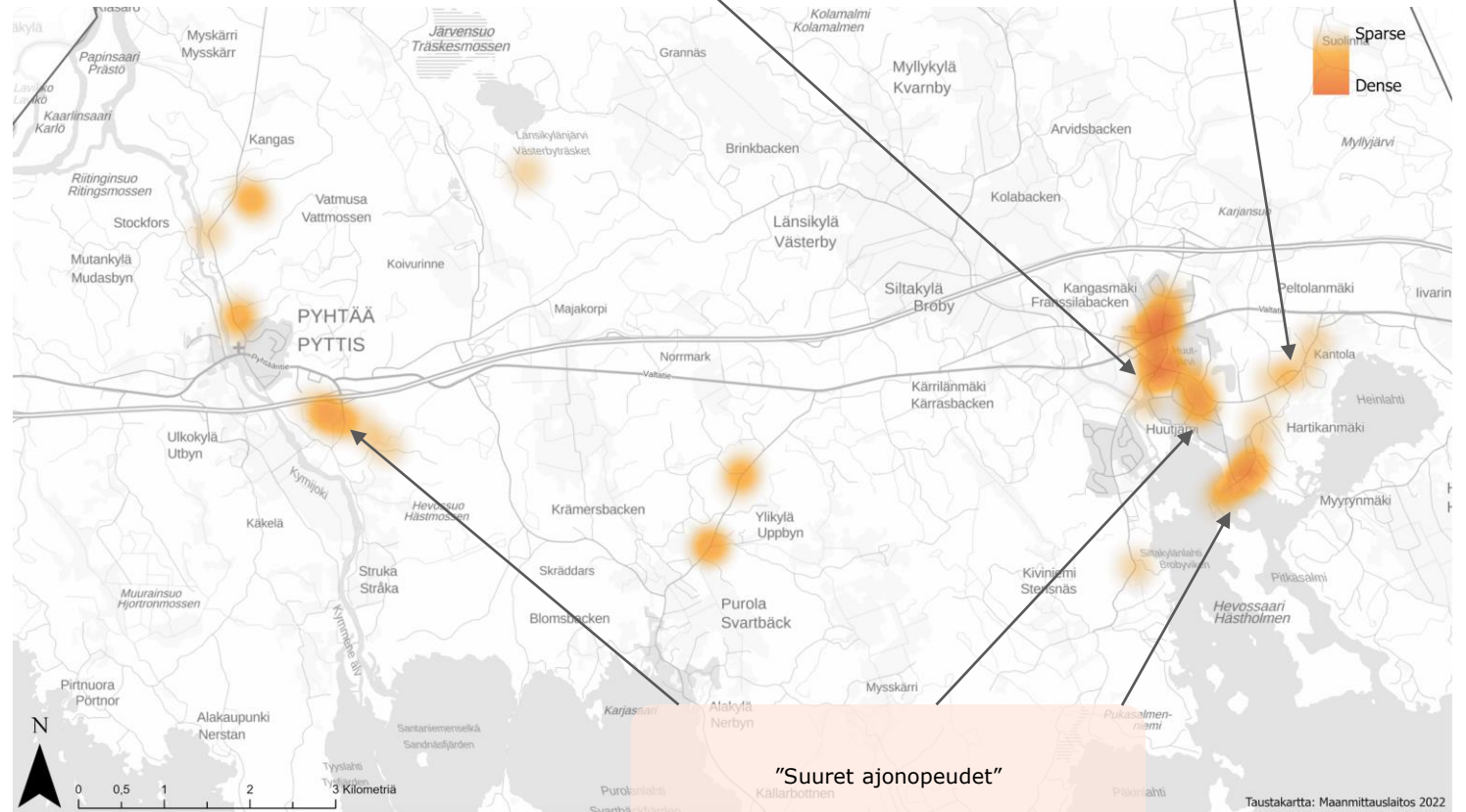
Eniten pisteitä on merkattu Siltakylän keskuksen alueelle.

Erityisesti vastauksissa korostuvat:

- Suojatien puutteet
- Suuret ajo ja tilannenopeudet

”Suojatie ei suojaa. Oltava tarkkana ettei jää auton alle, Ongelmana: ylinopeus sekä käsitys liikennesäännöistä.”
Valtatie-Malmínsuontie

”Valaistus puutteellinen”



Ajonopeudet

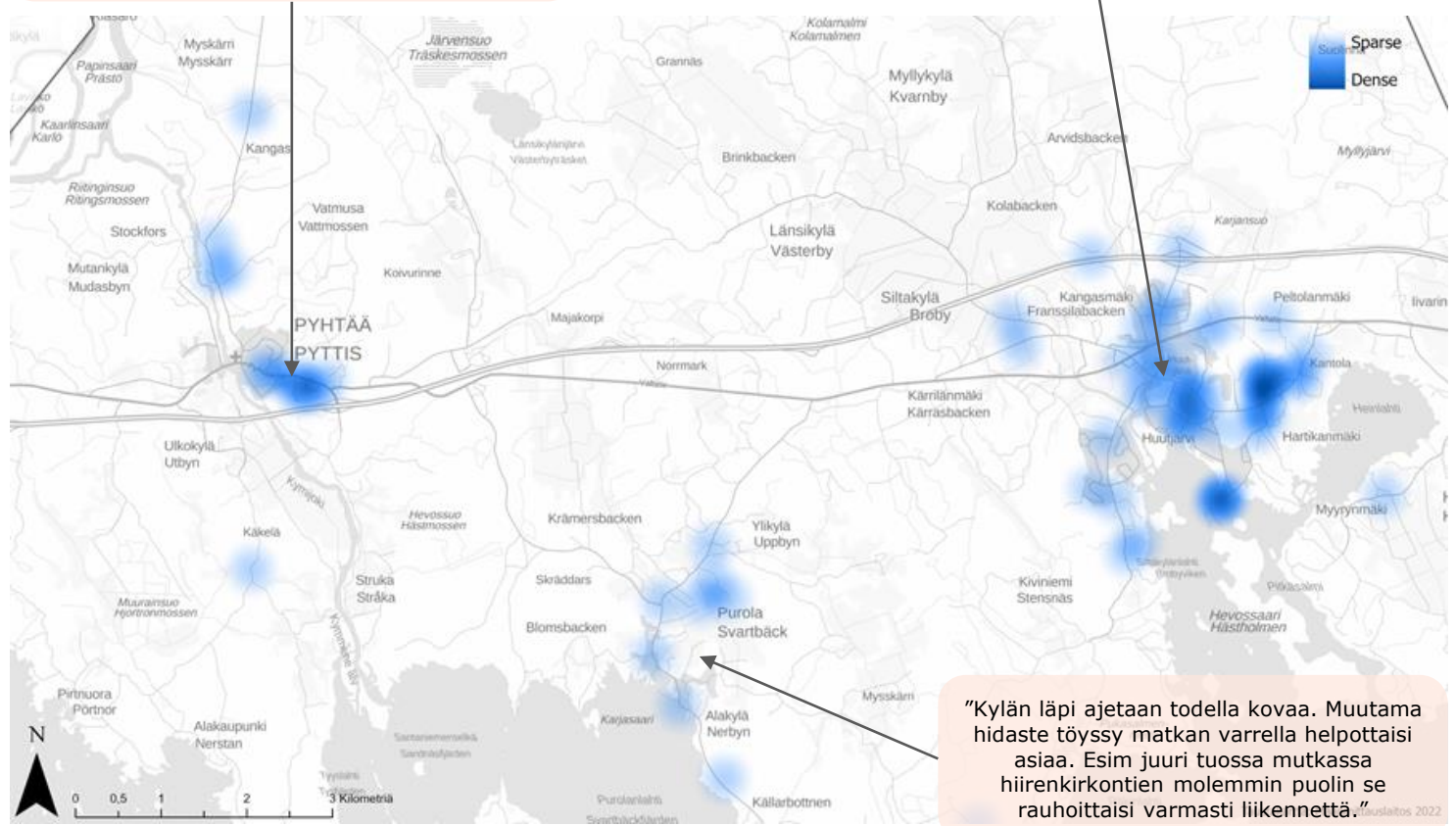
Ajonopeutta koskevat merkinnät vahvistavat osayleiskaavaprosessissakin nostettua nopeusrajoitusten alentamistarvetta.

- Ehdotuksessa nostettiin esille tarve laskea nykytilanteen nopeusrajoituksia selvästi alemmaksi. Suurin osa pisteistä on merkattu Siltakylän alueelle, niihin kohtiin missä liikenneverkon nopeusrajoitukset ovat 40 km/h. Erityisen huolissaan ollaan niistä ympäristöissä missä liikkuu lapsia ja nuoria.
- Pisteitä on myös merkattu **kirkonkylän** sekä **Purolan** alueelle. Kirkonkylän alueella pisteet korostavat samoja paikkoja, jotka nousevat onnettomuus ja läheltä piti -tilanteiden sekä suojausten puutteiden merkinnöissä.

Vastauksissa nostetaan esille sekä tarve laskea moottoriajoneuvoliikenteen nopeuksia sekä tarve lisätä muita rauhoittamisen keinoja, kuten hidasteita.

”Pyhtää Kirkonkylä Pyhtääntiellä 40 km/h nopeusrajoitus, jota kukaan ei noudata. Lakaksentien risteys erityisen vaarallinen ylinopeuksien ja ohitusten kanssa. Tarvitaan kunnollinen hidaste ennen Lakaksenrien risteystä.”

”Huutjärven tiellä ajetaan yli 40 km/h.”
 ”Tällä tiellä 40 km on liikaa, pihoista ajetaan tähän tielle. 30 km olisi parempi kun liikenne lisääntynyt”



”Kylän läpi ajetaan todella kovaa. Muutama hidaste töyssy matkan varrella helpottaisi asiaa. Esim juuri tuossa mutkassa hiirenkirkontien molemmiin puolin se rauhoittaisi varmasti liikennettä.”

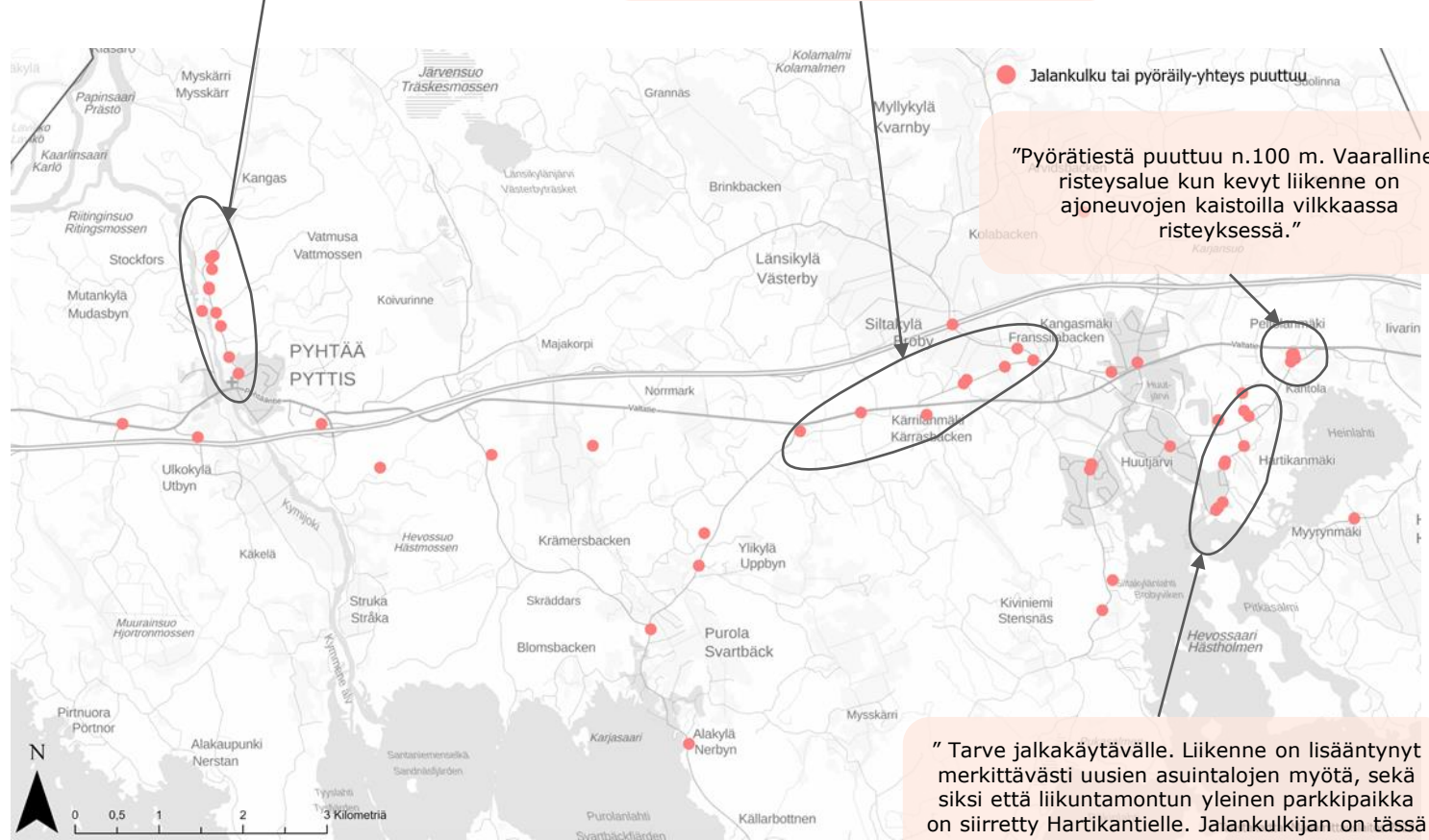
Yhteyspuutteet

Yhteyspuutteiden merkinnöissä nousee esille muutamia keskeisiä väyläpuutteita kävelyn ja pyöräilyn osalta.

- Selkeimpänä suorana yhteyspuutteena nousee esiin kirkonkylälle johtava **Harjuntie**. Vastaajien mukaan Harjuntielle kulkee päivittäin paljon liikennettä jalan sekä pyörällä. Pientareet ovat kuitenkin kapeat, joka aiheuttaa vaaratilanteita. Harjuntien yhteystarve on nostettu myös osayleiskaavassa.
- Toisena yhteyspuutteen selkeänä puutteena nousee esiin **Länsikyläntien** risteykseen loppuvan kävelyn ja pyöräilyn väylän jatkamistarve.
- Valtatien varrella Siltakylän länsipuolella on merkattu **Alatien** varteen muutamia pisteitä. Merkinnät kertovat vaarallisesta risteyksestä sekä yllättäen loppuvasta väylästä.
- Muutamia yhteystarpeen pisteitä on myös lisätty **Hartikantien** varteen Siltakylän länsipuolelle, jossa vastaajien kertoman mukaan jalan ja pyörän liikkuminen on lisääntynyt merkittävästi uusien asuintalojen myötä.

”Harjuntie kirkolta käänntöpaikalle asti estää lasten normaalin liikkumisen ja elämisen. Kavareiden luo ja harrastuksiin ei pääse muuta kautta, mutta tie on vanha, kapea ja mutkikas. Läheltä piti tilanteita on ollut jo aivan liikaa!”

”Kävelytie loppuu Länsikyläntien risteuksen jälkeen, suojatie tien yli on, mutta sen jälkeen pyöräilijöillä ja jalankulkijoilla on turvatonta liikua.”



”Pyörätiestä puuttuu n.100 m. Vaarallinen risteysalue kun kevyt liikenne on ajoneuvojen kaistoilla vilkkaassa risteyksessä.”

” Tarve jalkakäytävälle. Liikenne on lisääntynyt merkittävästi uusien asuintalojen myötä, sekä siksi että liikuntamontun yleinen parkkipaikka on siirretty Hartikantielle. Jalankulkijan on tässä vaarallista kulkea..”

Siltakylän kehittämissuunnitelma

Osana Siltakylän kehittämissuunnitelmaa järjestettiin Roundtable ideatyöpaja, jonka pohjalta luotiin maankäyttöluonnos. Luonnosta voidaan käyttää tukena pyöräliikenteen tavoiteverkon määrittelyssä sekä koko kunnan kattavan kävelyn ja pyöräilyn vision muodostamisessa.

B. Toiminnallinen virkistysreitti

- opastus, valaistus, tunnelmaa luovat elementit esim. siirtolohkareet, taide, pysähtymispaikat
- digitaaliset reitit, geokätköily

A. Pyöräilyn ja kävelyn laatureitti

- selkeä, esim. värein eroteltu polkupyöräilyn yhteys
- viihtyisyyden parantaminen: esim. taskupuistot, penkit, istutukset, valaistus, näkymät

1. Kaupallinen alue

- viihtyisyyden kehittäminen ja toiminnan monipuolistaminen (mm. katupuiden
- Istuttaminen ja taiteen lisääminen), Valtatien puistotie
- Arjen palveluiden monipuolistaminen; paketti- ja noutopisteet
- parkkialueen väliaikaiskäyttö: esim pump track & skeittaus, katukoris
- pitkällä tähtäimellä työpaikka-alueen muuttaminen keskustamaisille toiminnoille Valtatien läheisyydessä

2. Kyläkeskus

- tapahtumatori + esiintymislava, käveltävän alueen laajentaminen
- rantaan torin yhteyteen oleskeluterassi, rantaautumispaikka vesiturheiluvälineille
- julkinen sauna, avantouinti ja kahvila-ravintola – Pyhtään "Löyly"
- Uusi yrityskeskus, monitoimitalo (pitkällä tähtäimellä)

3. Vesiturheilu

- esim. wakeboard, sup-laudat, wibit, polkuveneet tms.

4. Uudet/täydennettävät pientaloalueet

5. Virkistyspalveluiden keskus

- uimaranta, food truck -ruokakoju
- siirtolohkaremsän valaistus ja esiin tuominen

6. Kaupunkipuutarhat ja -viljely

- yhteispuutarha (esim. omenapuut, marjapensaat, kukkaniitty)
- viljelypalstat, koululaisien ym. Huomiointi

7. Pyttis beach

- hiekkaranta

8. Lökören satama- ja majatalopalvelut

- majatalo -konsepti: yöpyminen, aamiainen, ravintola, myös kelluvat majatalot
- Välinevuokraus: kanootti-, sup-lauta-, polkupyörä-, yms
- viihtyisyyden kehittäminen: venepaikkojen lisääminen, retkipaikka
- markkinapaikka, paikalliset tuotteet

9. Nuorisoparkki

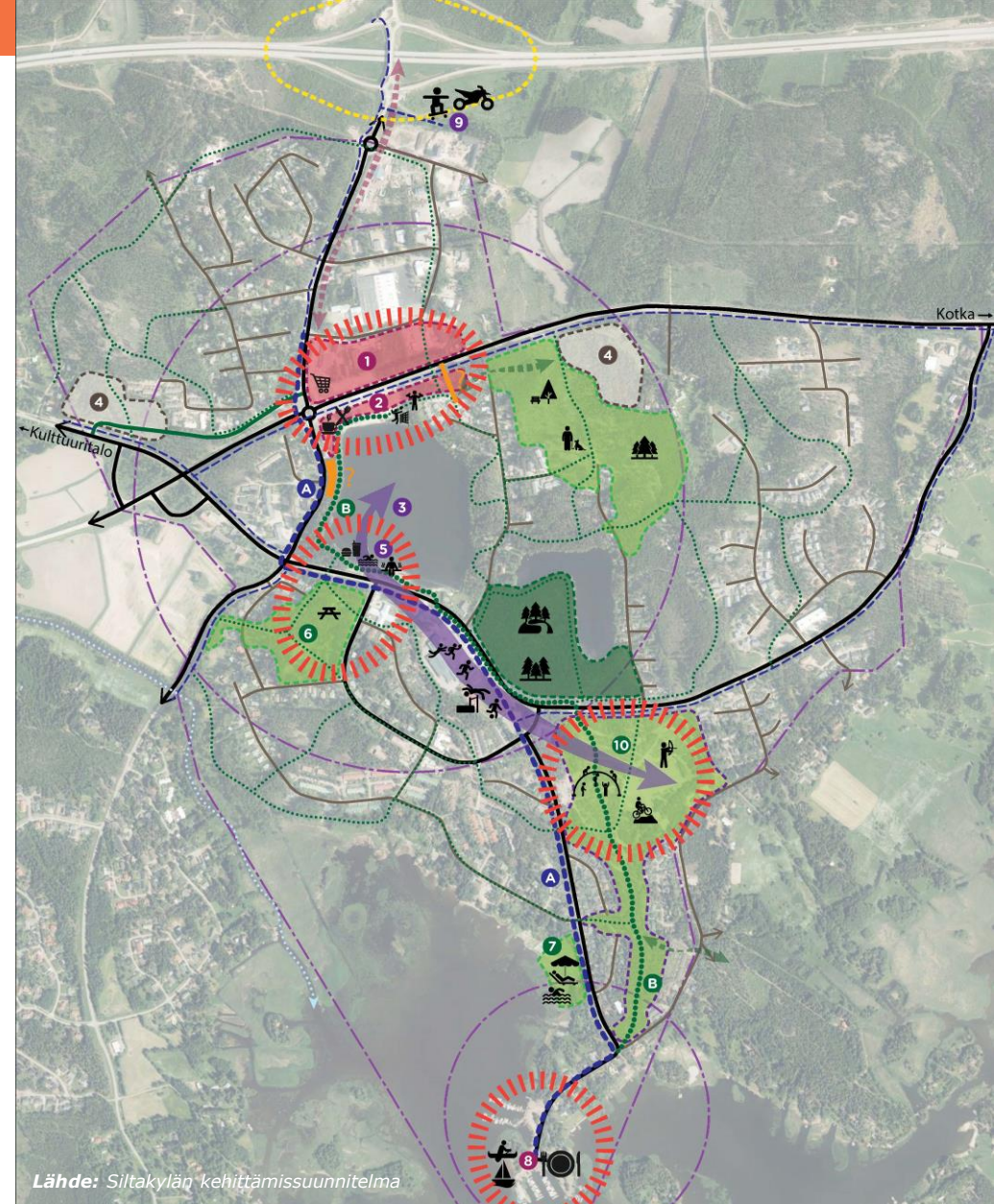
- mopohengailuparkki

10. Aktiivipuisto

- erikoisteemainen leikkipuisto
- aktiviteettejä, esim. pump track, jousiammunta

11. Laivayhteys Kaunissaaren ja Kotkaan

12. Siltakylänjoen melonta- ja virkistysreitti



Lähde: Siltakylän kehittämissuunnitelma

VÄRIT

- Kaupallinen
- Urheilu ja liikunta
- Kävely ja ulkoilu
- Pyöräily
- Asuminen
- Viheralueet

VIIVAT

- Pyöräilybaana (+kävely)
- Pyöräily- ja kävelyreitti
- Kävelyn pääreitti
- Pyöräily- ja kävelyreitiksi muutettava katu
- Kävelyreitti

- Pääkatuverkosto
- Tontti- ja kokoojakadut
- Vesireitti

- Kehittämisen täsmäalue
- Erikoisalue
- Yhteystarve
- Liikunnallinen akseli
- Sisääntulojulkisivun erityisvaatimukset