Vastaus valtuustoaloitteeseen bussipysäkin sijoittamisesta Kouvolankadulla ja kaupungin pysäkkiverkoston turvallisuuden arvioinnista

1197/00.05.00/2026

Kaupunginvaltuusto 08.06.2026 § 53

Puheenjohtaja Ville Kaunisto esitteli valtuutettujen Ilkka Sarpolan, Emmi Aalto-Riihiahon, Mika Bymanin, Raimo Laineen, Marjo Lakan, Jukka Nybergin, Johanna Pyötsiän, Sheikki Laakson, Pekka Haajan, Janne Wallin, Karolina Eklundin, Markku Mikkolan, Henna Hovin, Paula Werningin, Tommi Helkalan, Maija Lehtomäen, Suvi Karellin, Mirja Longan, Sanna Jacksenin, Päivi Sippulan, Camilla Relanderin, Siru Kivisen, Minna Tuukkasen, Mia Ylä-Outisen, Janne Patjaksen, Jouni Frimodigin, Elina Ketosen, Esko Lavosen, Anna Koiviston, Leeni-Elina Haimin, Laila Uljaksen ja Sami Arolan jättämän seuraavan valtuustoaloitteen:

”Tekninen virasto on käsitellyt kävelykatu Manskin päähän Kouvolankadulle suunniteltavaa uutta bussipysäkkiä. Esitän, että pysäkin lopullinen sijoitus arvioidaan uudelleen siten, että pysäkki toteutetaan nykyisten taksipaikkojen kohdalle Terveystalon eteen.

Nykyisen suunnitelman mukainen pysäkkipaikka Manskin päässä aiheuttaa liikenneturvallisuuteen liittyviä haasteita, koska Asematien risteys sijaitsee erittäin lähellä suunniteltua pysäkkiä. Kyseisellä pysäkillä on myös vuorojen ajantasausta, jolloin linja-auto joutuu pysähtymään paikallaan odottamaan aikataulun mukaista lähtöaikaa. Tämä voi vaikeuttaa liikennejärjestelyjä ja lisätä vaaratilanteiden mahdollisuutta vilkkaassa keskustaympäristössä.

Terveystalon edustan sijainti olisi toiminnallisesti ja liikenteellisesti perusteltu vaihtoehto, koska:

- pysäkki sijoittuisi turvallisempaan kohtaan etäämmälle liittymästä,
- nykyiset taksipaikat voitaisiin siirtää taaksepäin pysäkkijonossa,
- ratkaisu selkeyttäisi keskustan joukkoliikennejärjestelyjä,
- samalla voitaisiin arvioida kauppakeskus Valtarin edustan nykyisen pysäkin tarpeellisuus,
- Kouvolankadun varrelle jäisi tällöin yksi selkeä pysäkkikokonaisuus, mikä vähentäisi pysähtelyä ja parantaisi liikenteen sujuvuutta,
- nykyisessä tilanteessa aikataulua tasaava linja-auto voi pysähtyessään sulkea yhden ajokaistan käytännössä kokonaan.

Yksittäisen pysäkin tarkastelun lisäksi kaupungin tulisi arvioida koko bussipysäkkiverkostonsa turvallisuutta ja toimivuutta. Pysäkit ovat keskeinen osa joukkoliikennejärjestelmää, ja niiden sijoittelulla on merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen, esteettömyyteen sekä joukkoliikenteen houkuttelevuuteen.

Turvallisuusarvioinnissa tulisi tarkastella muun muassa pysäkkien sijaintia suhteessa risteyksiin ja suojateihin, näkyvyyttä, valaistusta, odotusalueiden turvallisuutta, esteettömyyttä sekä eri liikennemuotojen välisiä mahdollisia konfliktitilanteita. Erityistä huomiota tulee kiinnittää lasten ja nuorten koulumatkoihin, ikääntyneiden turvalliseen liikkumiseen, liikunta- ja toimimisesteisten henkilöiden esteettömään joukkoliikenteen käyttöön sekä näkö- ja kuulovammaisten henkilöiden tarpeisiin.

Keskustan ja koko kaupungin liikennejärjestelyissä tulee painottaa turvallisuutta, selkeyttä, esteettömyyttä ja toimivuutta niin jalankulkijoiden, pyöräilijöiden, joukkoliikenteen käyttäjien kuin muun liikenteen näkökulmasta.

Ehdotus:

Kouvolan kaupunki selvittää mahdollisuuden sijoittaa uusi Kouvolankadun bussipysäkki nykyisten taksipaikkojen kohdalle Terveystalon eteen sekä arvioi mahdollisuuden poistaa kauppakeskus Valtarin edustan nykyinen pysäkki.

Samalla kaupunki käynnistää koko bussipysäkkiverkostoa koskevan turvallisuus- ja esteettömyystarkastelun, jossa arvioidaan pysäkkien sijoittelua, liikenneturvallisuutta ja toimivuutta eri käyttäjäryhmien näkökulmasta sekä laaditaan tarvittavat kehittämistoimenpiteet.”

Kaupunginvaltuuston päätös:

Kaupunginvaltuusto päätti lähettää aloitteen kaupunginhallituksen valmisteltavaksi.

Tekninen lautakunta 29.10.2026

Valmistelija: suunnittelupäällikkö Tapani Vuorentausta, puh. 020 615 7096, tapani.vuorentausta(at)kouvola.fi

Valtuustoaloitteen keskeinen sisältö ja sen sisältämä esitys toimenpiteiksi

Valtuustoaloitteessa esitetään, että Kouvolankadulle suunnitellun uuden bussipysäkin sijoittamista kävelykatu Manskin päähän arvioidaan uudelleen ja että pysäkki toteutetaan nykyisten taksipaikkojen kohdalle

Terveystalon eteen. Perusteluna ovat Manskin päähän sijoittuvan pysäkin liikenneturvallisuusriskit Asemakadun risteyksen läheisyydessä sekä ajantasausta suorittavien linja-autojen vaikutus ajokaistan käytettävyyteen.

Lisäksi aloitteessa ehdotetaan, että kaupunki selvittää mahdollisuuden poistaa kauppakeskus Valtarin edustan nykyinen pysäkki ja muodostaa Kouvolankadulle yhden selkeän pysäkkikokonaisuuden taksipaikkojen uudelleenjärjestelyn avulla.

Aloitteessa esitetään myös koko kaupungin bussipysäkkiverkoston turvallisuus- ja esteettömyyskartoituksen käynnistämistä. Kartoituksessa arvioitaisiin pysäkkien sijaintia, liikenneturvallisuutta ja toimivuutta eri käyttäjäryhmien näkökulmasta sekä laadittaisiin tarvittavat kehittämistoimenpiteet.

Nykytilakuvaus

Kouvolankadun linja-autopysäkki:

Kouvolankadun linja-autopysäkki otettiin käyttöön elokuussa 2025, kun joukkoliikenteen reitti- ja linjastouudistuksen mukainen liikennöinti käynnistyi (liikenneinsinöörin liikennemerkkipäätös § 9/2025, kadunvarsipaikkojen muuttaminen pysäkkikäyttöön). Pysäkkijärjestelyjä kehitettiin edelleen syyskuussa 2025 toteutetuilla tiemerkintämuutoksilla, joiden myötä linja-autot pysähtyvät ajokaistalle ja matkustajien odotusalue sijoittuu entisten pysäköintiruutujen kohdalle.

Vuoden 2026 investointiohjelmassa on määrärahavaraus pysäkin odotusalueen laatutason ja esteettömyyden parantamiseksi (Tekninen lautakunta 22.1.2026 § 19).

Pysäkkiä koskeva katusuunnitelma oli julkisesti nähtävillä keväällä 2026. Suunnitelmasta ei jätetty nähtävillä oloaikana muistutuksia. Tekninen lautakunta käsitteli suunnitelman kesäkuussa 2026, mutta päätti palauttaa asian uudelleen valmisteltavaksi pysäkin sijaintia koskevan muutosehdotuksen johdosta.

Pysäkin sijainnilla on vaikutuksia joukkoliikenteen toimivuuteen, matkustajien turvallisuuteen, liikennejärjestelmän selkeyteen sekä ympäröivän katuverkon liikenteelliseen toimintaan. Tämän vuoksi Kouvolan kaupunki pyysi Kymenlaakson kuntien ja Kaakkois-Suomen Elinvoimakeskuksen yhteiseltä liikenneturvallisuuskoordinaattorilta (Ramboll) riippumattoman asiantuntija-arvion pysäkin eri sijaintivaihtoehdoista. Arvion tarkoituksena oli selvittää vaihtoehtojen vaikutuksia liikenneturvallisuuden, joukkoliikenteen toimintaedellytysten, pysäkin saavutettavuuden sekä katuympäristön kokonaisratkaisun näkökulmista ja tuottaa päätöksenteon tueksi objektiivinen asiantuntijanäkemys vaihtoehtoisten sijaintien eduista ja haittavaikutuksista.

Asiantuntija-arvio:

”Pysäkin sijoittelussa tulee aina ensisijaisesti käyttää kaupungin omaa ohjeistusta. Jos ja tässä tapauksessa kun, erillistä virallista pysäkkiohjetta ei ole, voidaan perusteluita pysäkin sijoittamiseen hakea *Paikallisliikenneliiton* (linkki) ja Rakennustiedon *Taajama-alueiden linja-autopysäkit ja -terminaalit* -RT-korteista (linkki). Vaikka ollaan katuverkolla, myös maantieverkon pysäkkiohjeesta – kohdasta *Ajoratapysäkin sijoittaminen taajaman katuliittymässä* – löytyy perusteluita pysäkin sijoittamiselle, jotka pätevät sellaisenaan myös katuverkolla (linkki).

Tarkastelussa oli kaksi ajoratapysäkkivaihtoehtoa:

Vaihtoehto A: Kouvolankadulla ennen Asemakadun liittymää Terveystalon kohdalla (linkki)

Vaihtoehto B: Kouvolankadulla Asemakadun liittymän jälkeen (linkki).

Esitetyistä vaihtoehto B on toiminnallisesti, käytettävyydeltään ja erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta merkittävästi parempi vaihtoehto.

Perustelut:

Merkittävin perustelu pysäkin liittymän jälkeen sijoittamiselle on se, että ennen liittymää pysäkki muodostaisi merkittävän liikenneturvallisuusriskin Kouvolankadun ylittävälle suojatielle tilanteissa, joissa ajoradalle pysähtynyttä bussia lähdetään ohittamaan. Tällöin suojatietä ylittävä ei näe riittävän hyvin ja ajoissa bussin takaa tulevaa ajoneuvoa. Pysäkki johtaisi myös kaistanvaihtoihin juuri ennen Asemakadun liittymää ja suojatietä, mikä ei ole suositeltavaa.

Suunniteltavaa pysäkkiä tullaan käyttämään myös ajantasauspysäkkinä eli jossain tapauksissa bussi seisoo pysäkillä hieman kauemmin. Ennen liittymää paikallaan pidempiä aikoja sijaitseva bussi muodostaa merkittävän liikenneturvallisuusriskin yllä mainittuun tapaan läheiselle suojatielle. Bussi aiheuttaa lisäksi turhia kaistanvaihtoja juuri ennen Asemakadun liittymää ja suojatietä. Toki pysäkki aiheuttanee kaistanvaihtoja myös sijoitettuna liittymän jälkeen, mutta tässä tapauksessa kaistanvaihdot ovat merkittävästi turvallisempia, koska ollaan jo Asemakadun liittymän ohi eikä pysäkin jälkeen ole suojatietä.

Kun pysäkki sijoitetaan liittymän jälkeen, ohjaa tämä esimerkiksi Matkakeskuksen suuntaan/suunnasta kulkevat matkustajat ylittämään Kouvolankadun bussin takaa, mikä on merkittävästi turvallisempaa kuin bussin edestä. Bussin edestä kulkemista tulee aina välttää, ja etenkin kun kyseessä on kahden samansuuntaisen kaistan ajoratapysäkki, tätä ei missään nimessä tule tukea (ylittäjät tulisivat aivan bussin keulan edestä yllättäen ajoradalle).

Jos ajoratapysäkki sijoitettaisiin ennen liittymää nykyisten taksipaikkojen kohdalle, olisi jäljelle jätettäviin kahteen invapaikkaan kohtuuttoman

hankala parkkeerata. Jos bussi on pysäkillä, pysäkin viereiseen invapaikkaan tulisi peruuttaa, jota ei voida pitää suositeltava ratkaisuna.

Mikäli Matkakeskukselta joskus kulkee linjoja Asemakatua pohjoiseen ja siitä edelleen vasemmalle Pohjola-talon suuntaan, tulee nyt suunniteltavan pysäkin tukea näitä linjoja.

Matkakeskuksen suunnasta saapuvilla matkustajilla on hieman lyhyempi matka liittymän jälkeen sijaitsevalle pysäkille.

Mikäli Matkakeskuksen suunnasta saapuvalla matkustajalla on kova kiire bussiin ja hän näkee jo Asemakadulta bussin pysäkillään Kouvolankadun kohdalla, oikaisee (juoksee/hölkkää) hän Kouvolankadun itäisen haaran suojatien ohi suoraan kohti pysäkin keulaa ja etuovea ehtiäkseen bussiin, eli hän ei todellisuudessa käytä suojatietä, jos pysäkki sijoitetaan ennen Asemakadun liittymää. Vastaavassa tilanteessa suorin reitti liittymän jälkeiselle pysäkille kulkee olemassa olevan Kouvolankadun liittymän läntisen haaran kautta ilman turvatonta oikaisua ja ajoneuvoliikenteen ajonopeudet ovat Kouvolankadulla hidastuneet Asemakadun korotetun liittymäalueen myötä, eli suojatien ylittäminen on turvallista.

Ajoratapysäkin sijoittaminen taajaman katuliittymässä -ohjeen mukaan pysäkki sijoitetaan katuliittymän jälkeen, ellei sijoittamista ennen liittymää puolla esimerkiksi turvallisemmat tai lyhyemmät kulkuyhteydet, bussilinjojen erkaneminen juuri liittymän kohdalla, tilanpuute, näkemät tai geometriapuutteet. Kouvolankadulla ei ole mitään edellä mainittuja erityisiä tekijöitä, jotka puoltaisivat ohjeen vastaista sijoittamista ennen pysäkkiä.”

<u>Kauppakeskus Valtarin edustan pysäkki:</u>

Aloitteessa ehdotetaan, että kaupunki selvittää mahdollisuuden poistaa kauppakeskus Valtarin edustan nykyinen pysäkki ja muodostaa Kouvolankadulle yhden selkeän pysäkkikokonaisuuden taksipaikkojen uudelleenjärjestelyn avulla.

Kauppakeskus Valtarin edustan pysäkkiä ei ole syytä poistaa, sillä silloin pysäkkiväli Tornionmäen suunnasta tultaessa kasvaisi suosituksia suuremmaksi. Pysäkkiväli Salpausselänkatu L – Valtari L on tällä hetkellä 600 metriä. Aloitteessa esitetyssä mallissa se olisi 750 metriä.

<u>Kouvolan joukkoliikenteen pysäkkitarkastelu:</u>

Kouvolan joukkoliikenteen toiminta-alueen katuverkolla sijaitsee noin 375 linja-autopysäkkiä. Suurin osa pysäkeistä on rakennettu ennen kuntaliitosta vanhojen kuntien aikana.

Kuntaliitoksen jälkeen on toteutettu kolme suurempaa kehityshanketta. 2010 luvun alussa toteutettiin ns. laatukäytävä hanke, jossa pysäkki-infran (37 kohdetta) laatua parannettiin mm. katosten, varusteiden,

odotustilojen ja kevyen liikenteen kulkuyhteyksien osalta. Laatukäytäväkohteet olivat heilurilinjat Voikkaa- Anjala sekä Elimäki-Kouvola-Valkeala. Vuonna 2022 parannettiin pysäkkien varustelutasoa rakentamalla 17 kohteeseen polkupyörien – liityntäpysäköintipaikkoja tehdyn kehittämisohjelman mukaisesti. Vuonna 2025 otettiin käyttöön uudet joukkoliikenteen linjastot. Muutoksen yhteydessä toteutettiin kevyinä ratkaisuina uusia pysäkkejä. Pääosin pysäkit toteutettiin ajoratapysäkkeinä tai vanhoja syvennyksiä hyödyntäen. Pysäkkien toimintaa sekä käyttöasteita on seurattu muutoksesta lähtien. Yksittäisiä pysäkkejä on parannettu ja tullaan parantamaan seurannan sekä esille nousseiden tarpeiden mukaisesti. Seurannan avulla toimenpiteet pystytään kohdentamaan vilkkaimpiin ja tarpeellisimmiksi koettuihin kohteisiin, mikä säästää resursseja. Kouvolankadun pysäkki sisältyy vuoden 2025 muutoksiin.

Pysäkkien laatutason parantamiseen varataan vuosittain määräraha, jota käytetään olemassa olevien pysäkkien kunnostamiseen sekä uusien pysäkkien rakentamiseen.

Lisäksi pysäkkejä kunnostetaan ja rakennetaan osana katujen rakentamisen perusparannus- ja uudisrakennushankkeita.

Pysäkki-infran turvallisuutta seurataan osana kaupungin liikenneturvallisuustyötä.

Vuonna 2023 valmistuneessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet perustuivat laajaan asukaskyselyyn, asiantuntija arvioihin sekä liikenneturvallisuustilastoihin (= poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet). Asukaskyselyssä kuntalaiset ovat voineet nostaa tärkeäksi kokemiaan kohteita esille. Asukaskyselyä täydennettiin liikenteen ammattilaisille suunnatulla erillisellä asiantuntijakyselyllä. Vaaranpaikkoja ja kehittämistarpeita esitettiin yhteensä noin 2 600 kpl (asukaskyselyssä 2 500 ja asiantuntijakyselyssä 100 kpl). Eri kategorioista selvästi vähiten kommentteja keräsi turvattomat pysäkkialueet ja yhteydet pysäkeille. Lopullinen liikenneturvallisuussuunnitelma sisältää 137 kohdetta ja niihin esitettiin kaikkiaan 246 yksittäistä toimenpidettä. Kohteita sijoittuu myös koulujen läheisyyteen sekä näihin liittyviin joukkoliikenteen keskittymiin.

Liikenneturvallisuussuunnitelman materiaalit löytyvät Kaakkois-Suomen Elinvoimakeskuksen verkkosivuilta. Liikenneturvallisuus - Kaakkois-Suomi - Elinvoimakeskus

Pysäkkikartoitus:

Kaupunki varautuu käynnistämään pysäkkikartoituksen.

Suunnittelutehtävän esitetään toteutettavan kahdessa vaiheessa (A+B). Ensimmäisessä vaiheessa (A) laaditaan nykytilakartoitus joukkoliikenteen toimivalta-alueen katuverkon joukkoliikennepysäkeistä. Työ sisältää pysäkkien luokittelun niiden liikenteellisen roolin ja

matkustajamäärien perusteella sekä eri pysäkkiluokille asetettavien laatutasotavoitteiden määrittämisen. Lisäksi inventoidaan noin 20 merkittävintä pysäkkiä työpöytätarkasteluna. Inventoinnissa arvioidaan pysäkkien varustelua ja laatutasoa sekä esteettömyyttä ja saavutettavuutta, mukaan lukien yhteydet pysäkeille.

Nykytilan ja asetettujen laatutasotavoitteiden vertailun perusteella tunnistetaan pysäkkien tyypillisimmät puutteet ja keskeisimmät kehittämistarpeet.

Vaihe A on luonteeltaan nykytilan selvitys, jonka tavoitteena on muodostaa kokonaiskuva joukkoliikennepysäkkien nykyisestä palvelutasosta. Selvitys ei kuitenkaan sellaisenaan välttämättä tuota riittävää pohjaa esimerkiksi priorisoidun pysäkkien kehittämisohjelman laatimiselle.

Vaiheessa B laaditaan inventoiduille pysäkeille kehittämistoimenpiteet kustannusarvioineen sekä priorisoidaan toimenpiteet keskeisten joukkoliikennepysäkkien kehittämisohjelmaksi.

Aloitteen tekijöiden kommentit vastauksesta

Valtuustoaloitteeseen laadittu vastaus on annettu valtuustoaloitteiden käsittelyohjeen mukaisesti aloitteen tekijöille kommentoitavaksi ennen vastauksen päätöksen tekoon saattamista. Laadittuun vastaukseen ei saapunut kommentteja määräaikaan 20.10.2026 mennessä.

Yhteenveto: Valtuustoaloitteessa esitettyjen toimenpiteiden toteuttaminen ja siihen liittyvät perustelut sekä mahdolliset rajoitteet

Kouvolankadun bussipysäkin sijaintivaihtoehdot:

Liikenneturvallisuuskoordinaattorin laatiman asiantuntija-arvion mukaan vaihtoehto B, jossa pysäkki sijaitsee Asemakadun liittymän jälkeen, on toiminnallisuuden, käytettävyyden ja erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta arvioituna selvästi parempi ratkaisu. Vaihtoehto A, jossa pysäkki sijoitettaisiin ennen Asemakadun liittymää, ei täytä voimassa olevien suunnitteluohjeiden vaatimuksia.

Edellä esitetyn perusteella tekninen lautakunta katsoo, ettei aloitteessa ole esitetty sellaisia uusia tai riittäviä perusteita, jotka antaisivat aihetta muuttaa Kouvolankadun bussipysäkin nykyistä sijaintia.

Valtarin edustan pysäkin poistaminen:

Kauppakeskus Valtarin edustan pysäkkiä ei ole syytä poistaa, sillä silloin pysäkkiväli Tornionmäen suunnasta tultaessa kasvaisi suosituksia suuremmaksi. Pysäkkiväli Salpausselänkatu L – Valtari L on tällä hetkellä 600 metriä. Aloitteessa esitetyssä mallissa se olisi 750 metriä.

Tekninen lautakunta katsoo, ettei aloitteessa ole esitetty sellaisia perusteluja, jotka antaisivat aihetta muuttaa nykyistä järjestelyä.

Pysäkkikartoitus:

Kaupunki varautuu käynnistämään joukkoliikenteen pysäkkiverkon kokonaisvaltaisen kartoituksen, jonka tavoitteena on muodostaa ajantasainen tilannekuva pysäkkien nykyisestä kunnosta, varustetasosta, saavutettavuudesta, esteettömyydestä, turvallisuudesta sekä palvelutasosta. Kartoitus toteutetaan selostusosassa kuvatulla tavalla ja sen yhteydessä arvioidaan pysäkkien kehittämistarpeet sekä toimenpiteiden kiireellisyys huomioiden käytettävissä olevat resurssit, matkustajamäärät, liikenteellinen merkitys sekä eri käyttäjäryhmien tarpeet.

Kartoituksen perusteella laaditaan pysäkkikohtainen kehittämisohjelma, jossa toimenpiteet priorisoidaan niiden vaikuttavuuden, kustannustehokkuuden ja liikenneturvallisuusvaikutusten perusteella. Kehittämisohjelman tavoitteena on ohjata pysäkkien pitkäjänteistä ja suunnitelmallista parantamista sekä varmistaa, että investoinnit kohdistetaan tarkoituksenmukaisesti niihin kohteisiin, joissa tarve on suurin.

Priorisoitu pysäkkien kehittämisohjelma liitetään osaksi kaupungin joukkoliikenteen kehittämisohjelmaa, jonka päivittäminen on parhaillaan käynnissä. Näin pysäkkien kehittäminen voidaan sovittaa yhteen joukkoliikenteen palvelutason, reittiverkon ja matkaketjujen kehittämisen kanssa sekä varmistaa, että joukkoliikenneinfrastruktuurin kehittämistä tarkastellaan kokonaisuutena osana kaupungin kestävän liikkumisen tavoitteita.

Hallintosäännön § 121 mukaisesti jos valtuustoaloitteessa on vähintään 15 valtuutetun allekirjoitus, aloitteeseen vastaa kaupunginhallitus ja vastaus käsitellään kaupunginvaltuustossa. Tämän valtuustoaloitteen on allekirjoittanut 31 valtuutettua, joten vastaus käsitellään kaupunginvaltuustossa.

Lisätietoja: suunnittelupäällikkö Tapani Vuorentausta, puh. 020 615 7096, tapani.vuorentausta(at)kouvola.fi ja joukkoliikennepäällikkö Jukka Järvinen, puh 020 615 9466, jukka.jarvinen(at)kouvola.fi

Teknisen johtajan ehdotus:

Tekninen lautakunta päättää

1. antaa valtuustoaloitteeseen yllä olevan vastauksen
2. ehdottaa kaupunginhallitukselle ja edelleen valtuustolle, että kaupunginvaltuusto
    1. päättää merkitä valtuustoaloitteeseen annetun vastauksen tiedoksi ja toteaa, ettei tekninen lautakunta esitä Kouvolankadun pysäkkien sijaintien muuttamista ja että

kaupunki varautuu käynnistämään joukkoliikenteen pysäkkiverkon kartoituksen

2. toteaa, ettei aloite anna aihetta muihin kuin vastauksessa mainittuihin toimenpiteisiin ja että valtuustoaloite on loppuun käsitelty.

Teknisen lautakunnan päätös: