



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

Hangon kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2022–2026

ESIPUHE

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on viime vuosina noussut yhä tärkeämmäksi keinoksi hillitä ilmastonmuutosta ja kohentaa kansanterveyttä. Kävely ja pyöräily ovat meluttomia ja saasteettomia liikkumistapoja, minkä lisäksi liikkuminen lihasvoimin tukee myös keskustojen elävöitymistä ja lähipalveluiden käyttöä. Hanko on HINKU-kuntana sitoutunut päästövähennyksiin ja resurssiviisauden tavoitteisiin.

Käsillä oleva työ on kolmas Hangon kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Vuosille 2022–2026 tähtäävä ohjelma päivittää Hangon uuden kaupunkistrategian ja alueen viimeaikaisen kehityksen mukaan edellisessä viisivuotishjelmassa asetetut tavoitteet ja niiden toteutumista toteuttavat toimenpiteet.

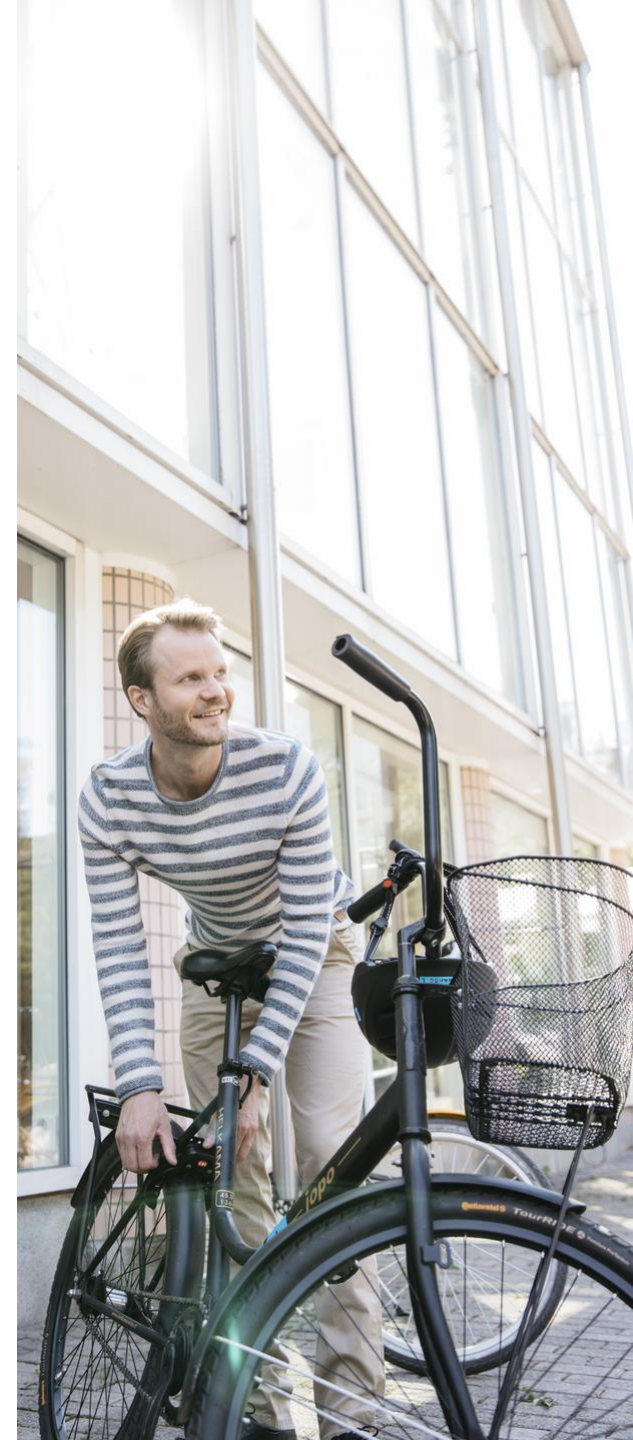
Työn tilaaja on Hangon kaupunki. Selvitys aloitettiin huhtikuussa 2021, ja se valmistui joulukuussa 2021. Traficom on myöntänyt edistämishjelman laadinnalle valtionavustusta.

Työn ohjausryhmän työskentelyyn ovat osallistuneet:

- Jukka Takala, teknisen ja ympäristöviraston johtaja
- Kukka-Maaria Luukkonen, kaupungingeodeetti
- Maria Degerlund, ympäristönsuojelutarkastaja
- Kristiina Boström-Förström, suunnitteluavustaja
- Anna Johanson, maankäytönsuunnittelija
- Karl-Erik Gustafsson, sivistystoimen johtaja
- Tommy Gröndahl, nuoriso- ja liikuntajohtaja
- Eva Isaksson, Vammaispalvelun asiantuntija
- Ann Nylund, palveluasumisen esimies
- Hanna Österlund, fysioterapeutti
- Kira Marschan, matkailupäällikkö
- Hannu Simelius, katumestari
- Herkko Jokela, Uudenmaan ELY-keskus

Konsulttina työssä on toiminut Ramboll Finland Oy, jossa työstä ovat vastanneet:

- Kari Hillo
- Valtteri Karttunen
- Reetta Keisanen
- Darius Colin
- Juha Heltimo.



SISÄLTÖ

ESIPUHE

1. Johdanto - miksi kävelyä ja pyöräilyä edistetään?
2. Suunnittelun lähtökohtia
3. Visio ja kehittämistavoitteet
4. Toimenpideohjelma ja kärkitoimet
5. Ohjelman toteutus ja seuranta

LITEMATERIAALI

1. Nykytilan analyysi
2. Asukaskyselyn tulokset
3. Terveysvaikutusten arviointi (HEAT)
4. Pyöräliikenteen tavoiteverkko



TIIVISTELMÄ

Terveyden edistämisen ja ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta suomalaiset liikkuvat liian vähän lihasvoimalla ja liian paljon moottoroituja liikennevälineitä käyttäen. Hanko on HINKU-kuntana sitoutunut päästövähennyksiin ja resurssiviisauden tavoitteisiin. Käsillä oleva työ on kolmas Hangon kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma. Vuosille 2022–2026 tähtäävä ohjelma päivittää edellisessä viisivuotishjelmassa asetettuja tavoitteita ja niiden toteutumista toteuttavia toimenpiteitä. Keskeinen suunnittelun lähtökohta on kävelyn ja pyöräilyn erilaisten ominaisuuksien ja tarpeiden tunnistaminen. ”Kevyen liikenteen” suunnittelun aikakausi on ohi.

Työ on toteutettu vuorovaikutteisesti asukkaiden ja luottamushenkilöiden kanssa. Työn alussa toteutettiin asukaskysely, jolla kartoitettiin asukkaiden kokemuksia jalankulun ja pyöräilyn olosuhteista. Kyselyyn vastasi 300 henkilöä, jotka jättivät lähes 1100 karttamerkintää liikenneympäristön koetusta nykytilasta. Jalankulku- ja pyöräväylien kunto ja väylien hoito, risteysturvallisuus ja jalankulun ja pyöräilyn erottelu omille väylilleen koetaan tärkeimpinä kehittämistarpeina.

Kätevyys on merkittävin syy tehdä arjen matkoja pyörällä, mikä viestii Hangon poikkeuksellisesta tiivyydestä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen visioksi onkin kirjattu ”Hanko – lyhyiden etäisyyksien merikaupunki”. Tahtotilaa tukevat ohjelman neljä tavoitealuetta: turvallisuus, sujuva arki, hyvinvointi ja yhteisöllisyys. Määrällisiksi tavoitteiksi kirjattiin kävelyn ja pyöräilyn suosion kasvattaminen 30 % vuoteen 2030 mennessä sekä samanaikaisesti koetun liikenneturvallisuuden paraneminen ja onnettomuusmäärien puolittuminen. Tavoitteen toteutuminen toisi vuosittain noin 1,8 milj. euron yhteiskuntataloudelliset hyödyt positiivisista terveysvaikutuksista.

Tärkeimpiä toimia kestävien kulkutapojen suosion kasvattamiseen ovat turvallisen ja käytettävän infran rakentaminen sekä liikkumistottumuksiin vaikuttaminen kaavoituksen ja liikkumisen ohjauksen keinoin. Suunnitelmakaudelle 2022–2026 on erikseen muodostettu 10 kärkitoimenpidettä, joille on alustavasti määritetty toteutusajankohta ja vastuutaho. Ohjelman jalkautuksen kannalta on tärkeää varmistaa kävelyn ja pyöräliikenteen edistämiseen riittävä rahoitus ja resurssit. Vuosittain tulee seurata ohjelman toimenpiteiden toteutumista ja vaikuttavuutta.



1. JOHDANTO

Miksi kävelyä ja pyöräilyä edistetään?



Strateginen selkänoja (1/2)

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu vahvasti valtakunnallisiin ilmastotavoitteisiin. Tavoitteena on vähentää 39 prosentilla kasvihuonekaasupäästöjä vuoteen 2030 verrattuna vuoden 2005 tasoon nähden. Henkilö-autoliikenteen matkoista tavoitellaan merkittävää siirtymää kestäviin kulutus tapoihin erilaisilla ohjaustoimilla.

Ekologisen kestävyden lisäksi liikennejärjestelmältä ja sitä tukevalta yhdyskuntarakenteelta vaaditaan sosiaalista, kaikkia huomioivaa, tasa-arvoista ja turvallista sekä yhteiskuntataloudellisesti resurssitehokasta kestävyttä.

Säännöllisellä liikunnalla, kuten kävelemällä kouluun tai pyöräilemällä työpaikalle, on kauaskantoisia myönteisiä seurauksia niin yksilölle kuin yhteiskunnalle. Väestön liikkumattomuus on niin kansantaloudellinen kuin yksilöiden hyvinvointiin liittyvä merkittävä haaste. Liikunnan yhdistäminen arkirutiineihin on helpoin tapa liikkua terveyden kannalta riittävästi. Kestävän liikkumisen edistäminen on taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti vastuullista toimintaa.

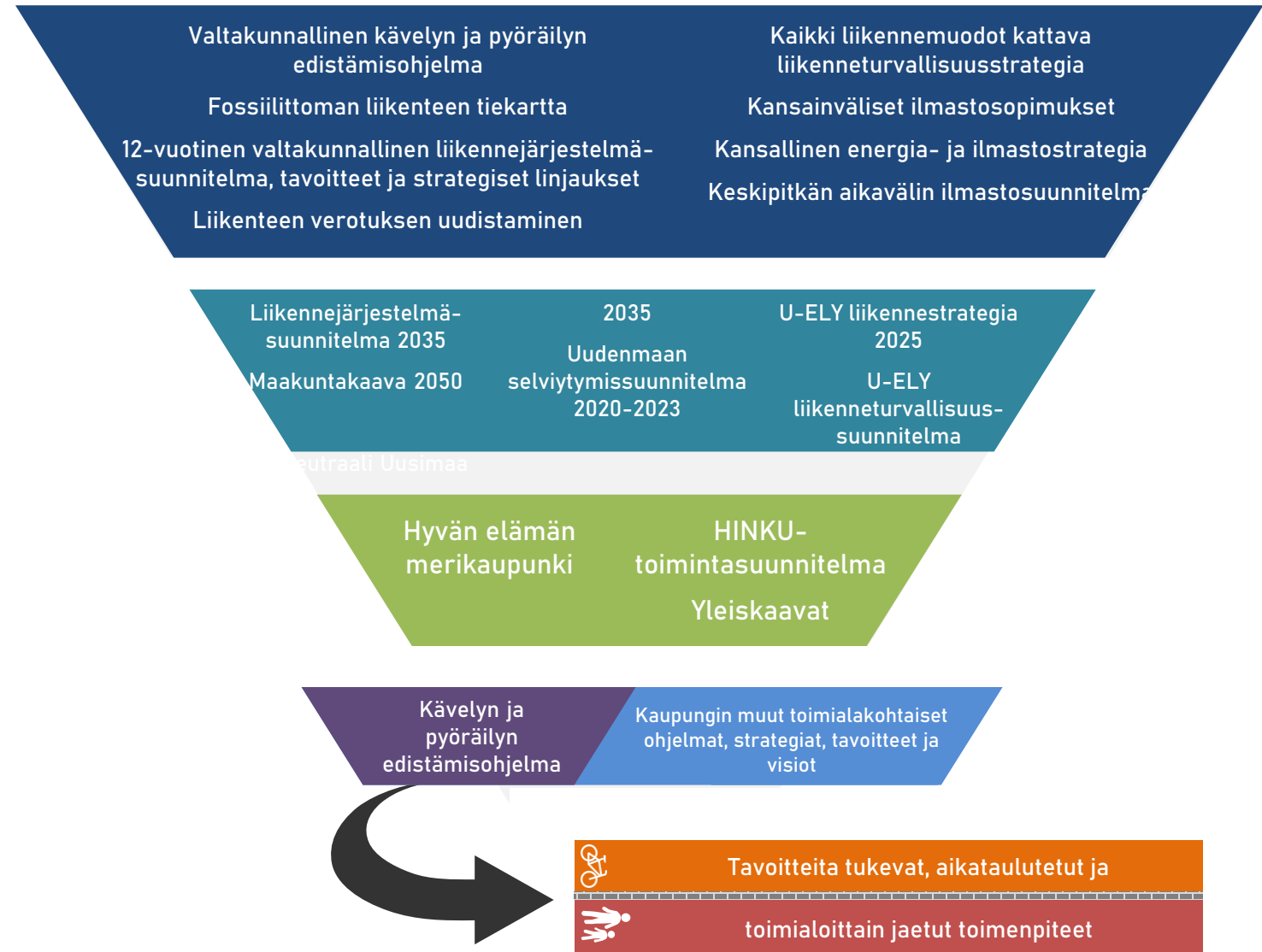


"Hanko on v. 2025 kasvava, vetovoimainen merellinen kaupunki, jossa hyvä elämä perustuu sujuvaan arkeen, viihtyisään ympäristöön ja elinvoimaiseen yritystoimintaan. Kestävän kehityksen tavoittelu ohjaa läpäisevästi kaikkea ja kaikkien tekemistä."

- Hanko 2025 Hyvän elämän merikaupunki

Strateginen selkänoja (2/2)

Pyramidi esittää Hangon kaupungin kestävä kehityksen mukaista strategisen selkänojan rakennetta.



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.



Terveellisyys

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.



Kaupunkiympäristön viihtyisyys

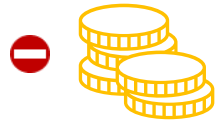
Kävely ja pyöräily ovat tilatehokkaita, ja ne tutkitusti parantavat asumisen laatua ja tyytyväisyyttä elinympäristöön.

Taloudellinen faktapohja

Liikkumattomuudella on kova hintalappu

Valtioneuvoston kanslia (2018) on arvioinut, että liikkumattomuuden vuotuiset kustannukset ja tuottavuuden menetykset ovat Suomessa yhteensä 3,2–7,5 miljardia euroa.

Kansansairauksien kustannuksista 80–90 % muodostuu työikäisen väestön tuottavuuden joko väliaikaisesta (sairauspoissaolot) tai pysyvästä (työkyvyttömyyseläkkeet ja ennenaikaiset kuolemat) menetyksestä. Kustannuksista noin 10–20 prosenttia aiheutuu kansansairauksien perus- ja erikoissairaanhoidosta ja lääkityksestä.



Hangon asukkaiden liikkumattomuus aiheuttaa yhteiskunnalle vuosittain 10 miljoonan euron kustannukset.



Hangossa kävelyn ja pyöräilyn määrän lisääntyminen 30 % merkitsisi lähes 1,4 miljoonan euron vuotuisia hyötyjä ennenaikaisen kuolleisuuden vähenemisen myötä.

(WHO: Health Economic Assessment Tool)

Liikenneturvattomuus

Vuosina 2016–2020 Hangossa tapahtui yhteensä kuusi Poliisin tietoon tullutta onnettomuutta, jossa osallisena oli jalankulkija tai pyöräilijä. (Tilastokeskus 2021). Yhteensä liikenteessä loukkaantuneita on samalta ajalta 17. Kävelyllä ja pyöräilyllä turvallisemmat liikkumisympäristöt ohjaavat muillakin tavoilla liikkuvia turvallisuushakuisempaan liikennekäyttäytymiseen.

Virallisen tilaston kattavuus vakavien onnettomuuksien osalta on sataprosenttinen. Loukkaantumisten kohdalla tilaston kattavuus on vain 20–30 %. Yksittäisonnettomuuksissa polkupyöräilijöistä vain noin 10 % on tilastoitu. Jalankulkijoiden liukastumisia ja kaatumisia ei lasketa mukaan tieliikenneonnettomuustilastoihin.



Hangossa liikenteessä loukkaantuneista ihmisistä aiheutuu yhteiskunnalle kustannuksia (Väyläviraston ohjeita 40/2020) 850 000 euroa vuodessa.



Kuntien maksettavaksi onnettomuuskustannuksista kohdistuu noin 10–15 % mm. pelastus-, terveys- ja sosiaalitoimen menoina (Valmixa 2006). Liikenneloukkaantumiset aiheuttavat Hangon kaupungille keskimäärin 100 000 euron kustannukset vuodessa.

Hangon liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui vuonna 2019.

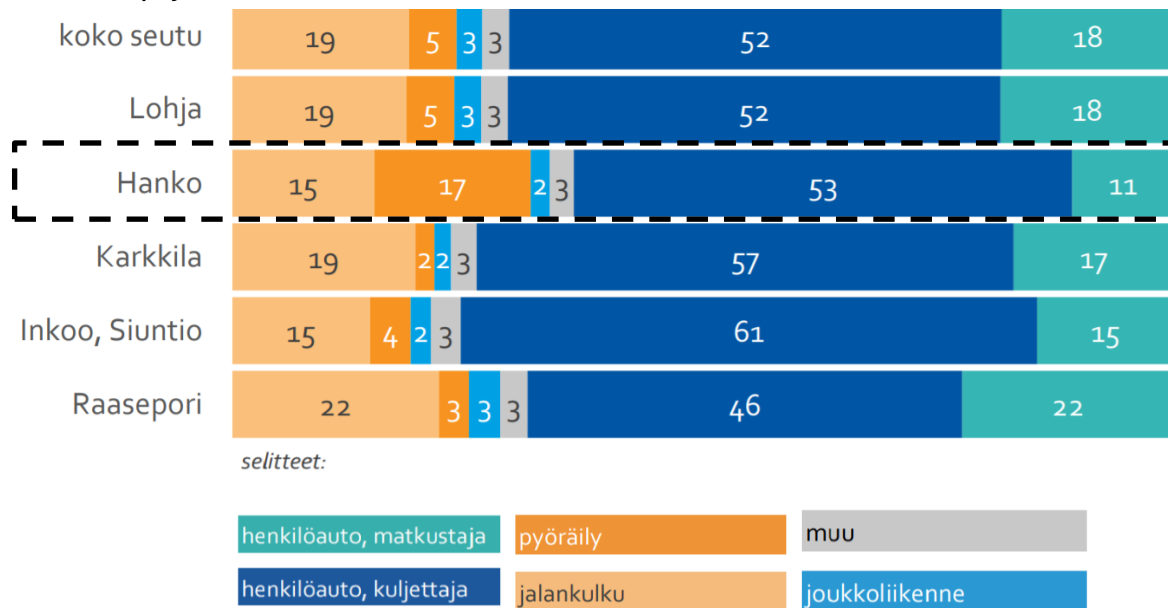
2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHTIA

A man with glasses and a woman are sitting at a table in a meeting room, looking at documents. The man is on the left, wearing a dark sweater, and the woman is on the right, wearing a light-colored sweater. They are both looking down at the papers on the table. In the background, there is a whiteboard with some writing on it. The room has a modern, clean aesthetic with recessed ceiling lights.

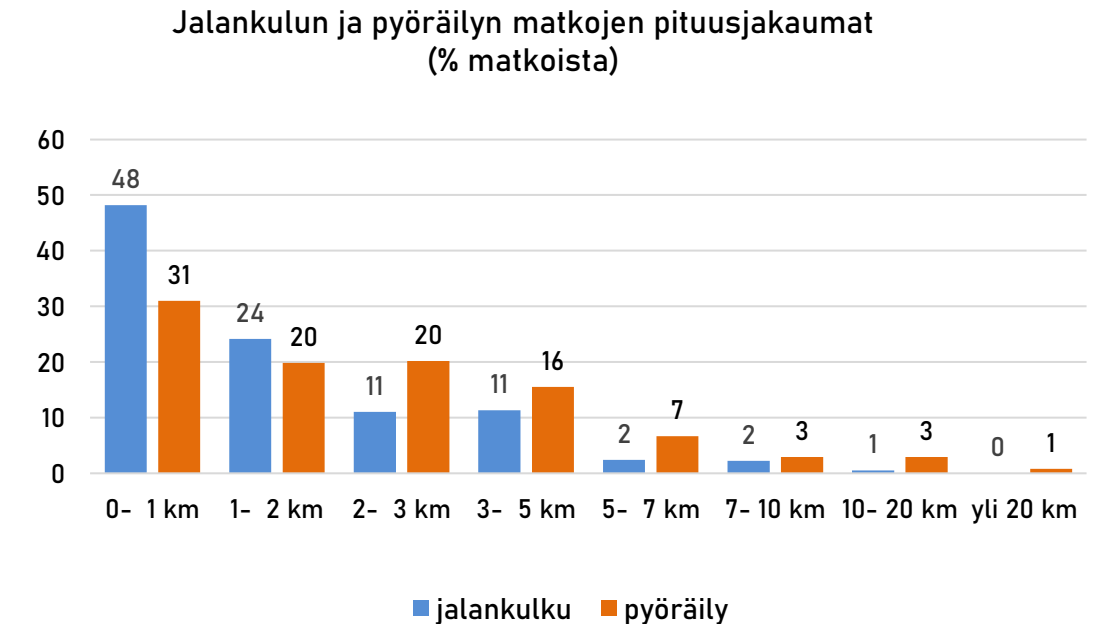
Liikkumistottumukset

Hanko erottuu edukseen muista seudun kunnista erityisen vahvalla kestävien kulkutapojen suosiolla. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (HLT 2016) mukaan pyöräliikenteen kulkutapaosuus hankolaisten tekemistä kaikista matkoista on 17 % ja jalankulun 15 %. Kaupungin sisäisillä matkoilla luvut ovat kaksi prosenttiyksikköä suuremmat. Erityisesti pyöräliikenteen osuus on huomattavan korkea – valtakunnan tasolla pyöräilyn kulkutapaosuus arjen matkoista on 8 % pääasiallisen kulkutavan mukaan.

Kulkutapajakaumat asuinalueen mukaan [HLT16/Läntinen Uusimaa](#)



Jalankulkumatkojen keskipituus on 1,9 km Länsi-Uudenmaan tutkimusaineiston mukaan. Jalankulkumatkoista noin puolet on alle kilometrin mittaisia. Pyörämatkojen keskipituus on 3,1 km. Pyörällä tehtävistä matkoista noin puolet on alle 2 km mittaisia. Yli 7 km pituisia pyörämatkoja on 13 % matkoista. Sähköpyöräilyn yleistymisen todennäköisesti lisää pyörämatkojen keskipituuksia. Hollannista saatujen kokemusten mukaan sähköpyörillä tehdään noin kolmanneksen pidempiä matkoja tavanomaiseen pyörään nähden.

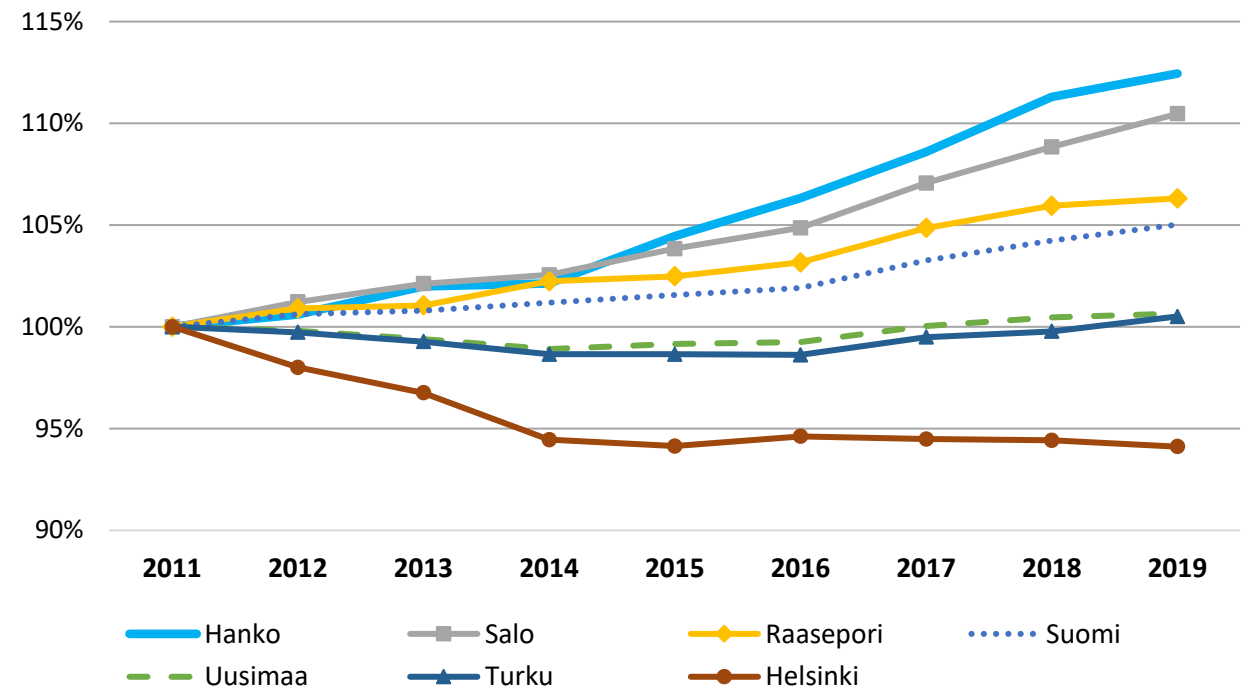


Autonomistus

Arjen matkoilla kuljetavan valintaan vaikuttavat keskeisesti matka-aika, matkan sujuvuus ja kustannukset. Autonomistus ja auton käytön mahdollisuus ovatkin keskeisiä liikkumistottumuksia määrittäviä tekijöitä päivittäisessä liikkumisessa. Tilastollisissa tutkimuksissa auton omistuksen tärkeimpänä selittäjänä pidetään kotitalouden tuloja. Toinen keskeinen auton omistusta selittävä tekijä on kotitalouden jäsenten määrä ja ikä sekä kolmantena asuinalueen yhdyskuntarakenne.

Autonomistuksen kasvu on ollut viime vuosina Hangossa kovempaa kuin muissa lähiseudun referenssikunnissa. Autonomistus hankolaisten keskuudessa on kasvanut vuosina 2014–2019 noin 10 %. Vuonna 2019 autonomistus Hangossa oli 528 liikennekäytössä olevaa autoa 1000 asukasta kohti. Toisaalta viime vuosina on alkanut tulla viitteitä siitä, että auton ja ajokortin omistusta koskevat trendit saattaisivat olla taittumassa erityisesti tiiviimmillä kaupunkiseuduilla.

Henkilöautotiheyden (liikennekäytössä olevaa autoa / 1000 asukasta) kehityksen vertailu vuosina 2011–2019. Indeksivertailu alueittain vuoden 2011 tilanteeseen.



Kaksi erilaista kulkutapaa - kävely

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 tiiviissä kaupunkiympäristöissä samalla väylälle ohjatut pyöräilijät aiheuttavat jalankululle turvattomuuden tunnetta ja konfliktiherkkyttä.

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 kulketapoihin - pyörällä, joukkoliikenteellä tai autolla pääasiassa liikkuvakin kävelee aina osan matkaa. Edellä kuvatuista syistä kävelyn vaatimukset liikkumisympäristöltä poikkeavat pyöräliikenteeseen nähden. Osa uusista sähköisistä mikroliikkumisvälineistä ryhmittyä jalankulun alle, mistä syystä niin jalankulun kuin pyöräliikenteenkin infrastruktuurin esteettömyystavoitteet palvelevat näitä kulketapoja.



Ominaisuuksia 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 liikkeessään 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 kulutapaa - 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 kaipaakaan 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

Saavutettavuus

Jalankulkuvyöhykkeillä päivittäisen liikumisen mahdollisuudet ovat monipuoliset. Suurin osa ihmisistä valitsee kävelyn, jos kohteeseen pääsee jalan alle 15 minuutissa.

Keskustan reunavyöhykkeeltä on vielä kohtuulliset jalankulun matka-ajat keskusta ja sitä reunustavien alueiden palveluihin. Hieman pidemmällä matkoilla on erinomaiset edellytykset pyörällä liikkumiseen.

Tiivis kaupunkirakenne tuo monia kasautumisetuja yrityksille, julkishallinnolle ja yksilöille. Kestävät liikumistottumukset ovat luonteva valinta. Ympäristösytyt eivät ole tärkein liikumistottumuksia ohjaava tekijä suurimmalle osalle asukkaista.

57 %

Hangon asukkaista asuu keskustan reunavyöhykkeellä tai keskustan jalankulkuvyöhykkeellä

48 %

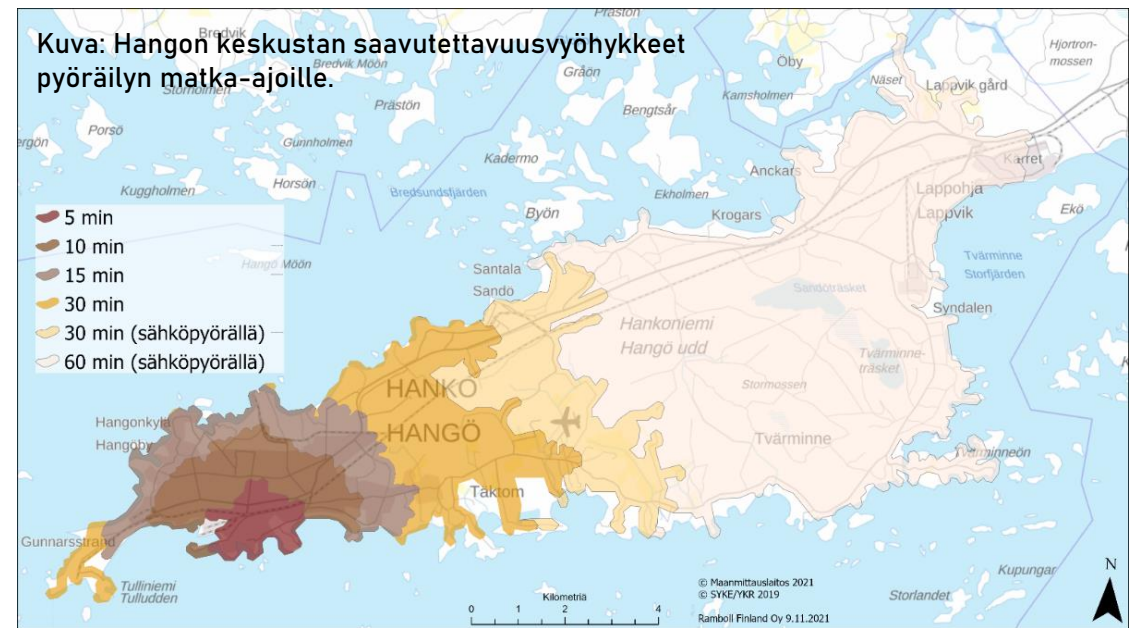
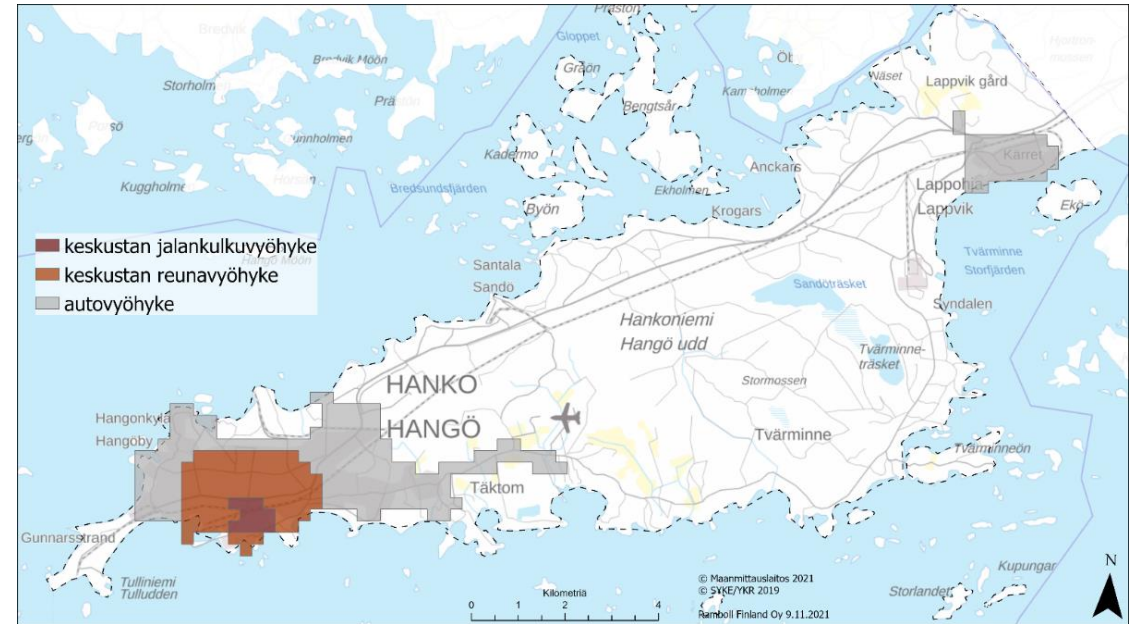
Hangon työpaikoista on keskustan reunavyöhykkeellä tai keskustan jalankulkuvyöhykkeellä

23 %

Hangon asukkaista asuu alle 15 minuutin kävelymatkan päässä keskustasta

88 %

Hangon asukkaista asuu alle 15 minuutin pyöräilymatkan päässä keskustasta



Asukaskysely (1/3)



Kyselyyn vastasi yhteensä **300** henkilöä



Vastaajista **39 %** on 45–64 -vuotiaita



89 % vastanneista on Hangon asukkaita

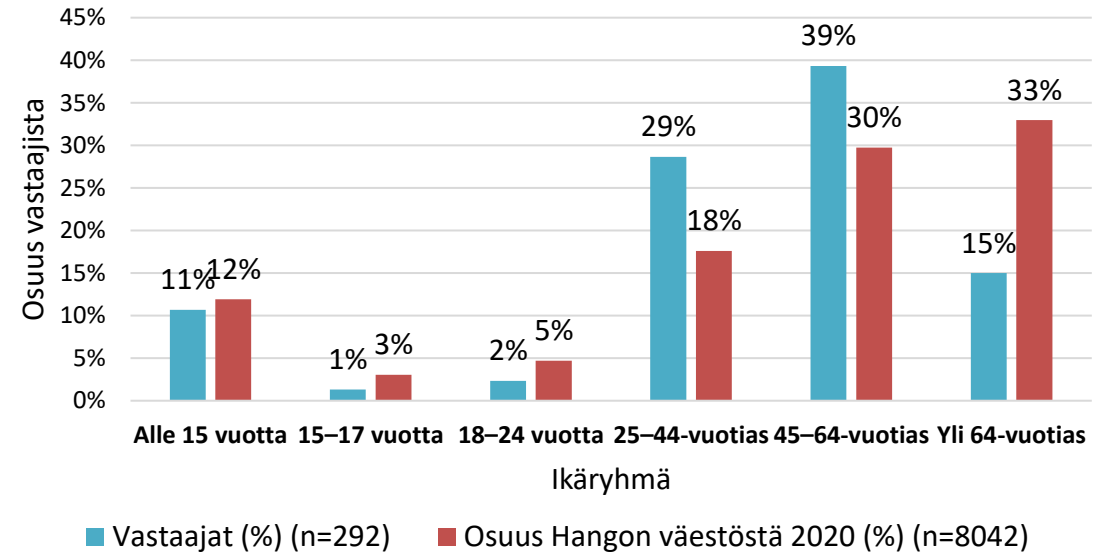


1 067 kartalle kohdistettua palautetta

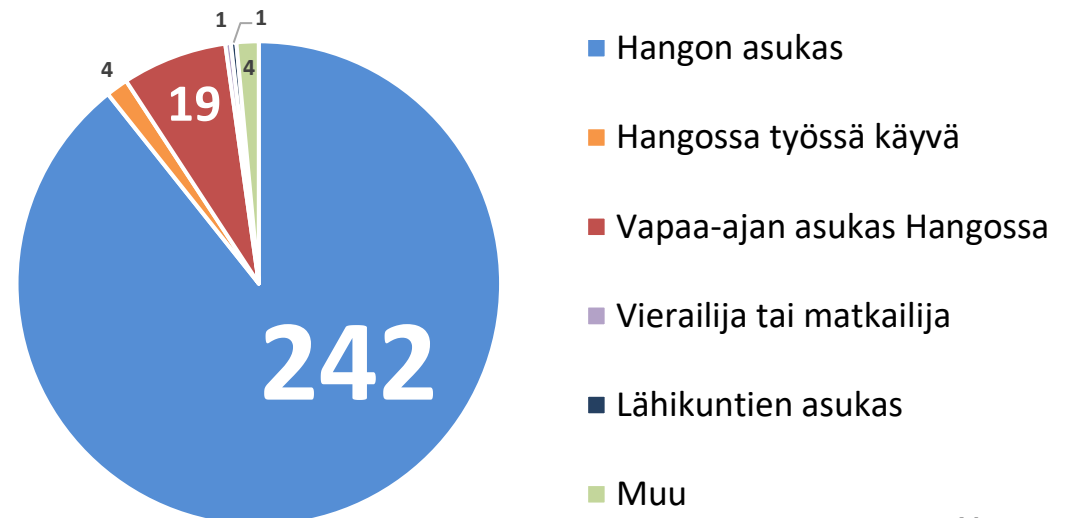


Kysely oli auki 12.-31.5. Tiedotteita kyselystä jaettiin mm. kaupungin netti- ja somesivuille

Ikäjakauma kyselyn vastaajissa verrattuna Hangon väestön ikäjakaumaan



Vastaajien yhteys Hankoon (n=271)



Asukaskysely (2/3)

Asukaskyselyn avulla kartoitettiin asukkaiden ja Hangossa vierailevien näkemyksiä jalan ja pyörällä kulkemisen kehittämistarpeista ja -kohteista.

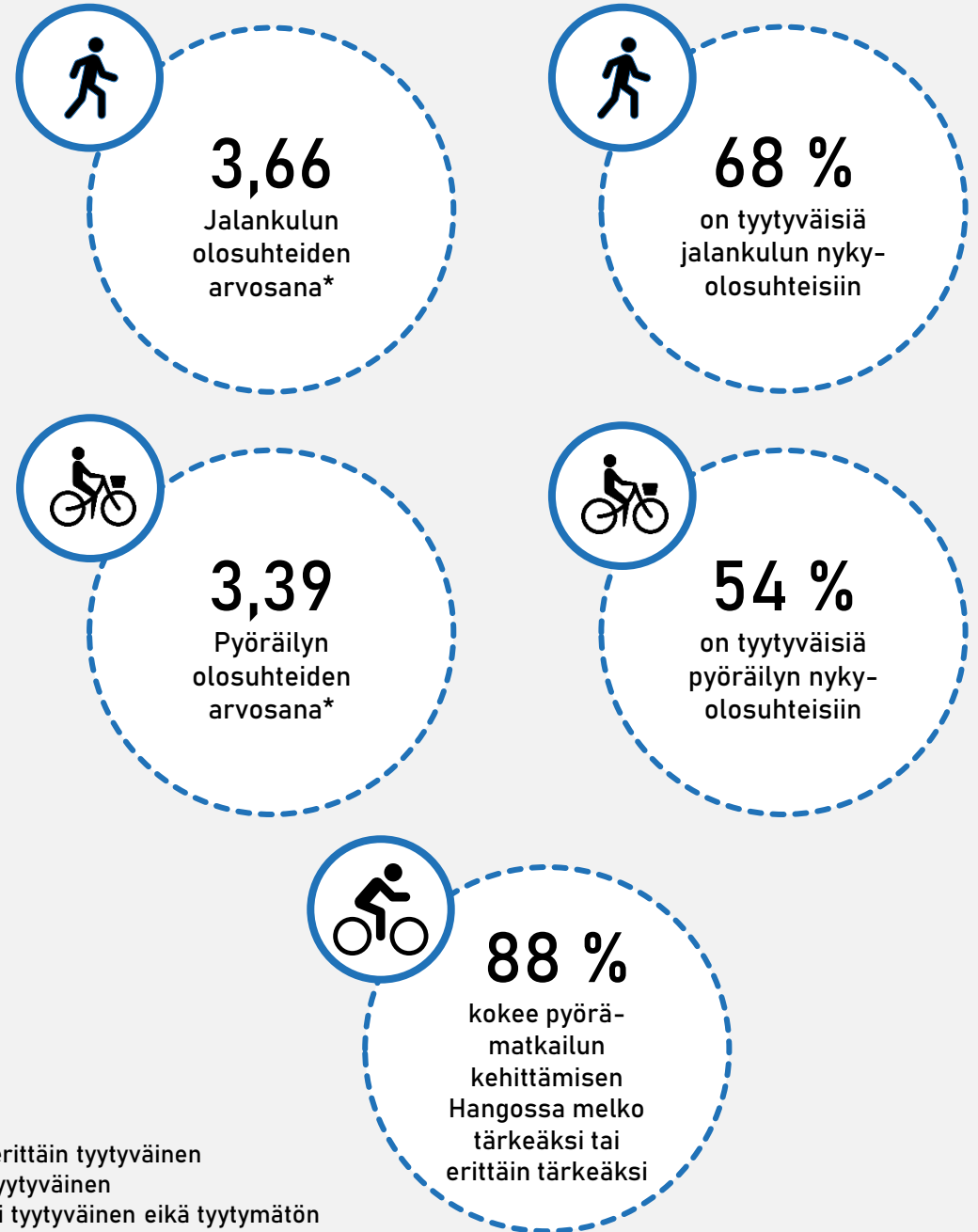
Vastaajien karttamerkinnyt tukivat nykytila-analyysin muita havaintoja. Merkinnoilla ja kyselyn muilla tuloksilla oli merkittävä painoarvo suunnitelman tavoitteiden laatimisessa ja erityisesti toimenpideohjelman tarkennuksissa.

Suurin osa hankolaisista kävelee ja pyöräilee, koska ne ovat lyhyiden etäisyyksien kaupunkirakenteessa kätevimmit tavat liikkua.

Liikkumisen kätevyys oli kaikista tärkein syy pyörällä ja kolmanneksi tärkein syy kävellä. Kätevyyden lisäksi suurin osa hankolaisista kävelee ja pyöräilee hyvinvointia kasvattavien terveyshyötyjen perässä.

Jalankulun kehittämistarpeiksi asukkaat kokevat ensisijaisesti turvallisuuden (mm. risteysjärjestelyt, valaistus) ja liikkumisen helppouden (mm. väylien kunto, talvikunnossapito) parantamisen.

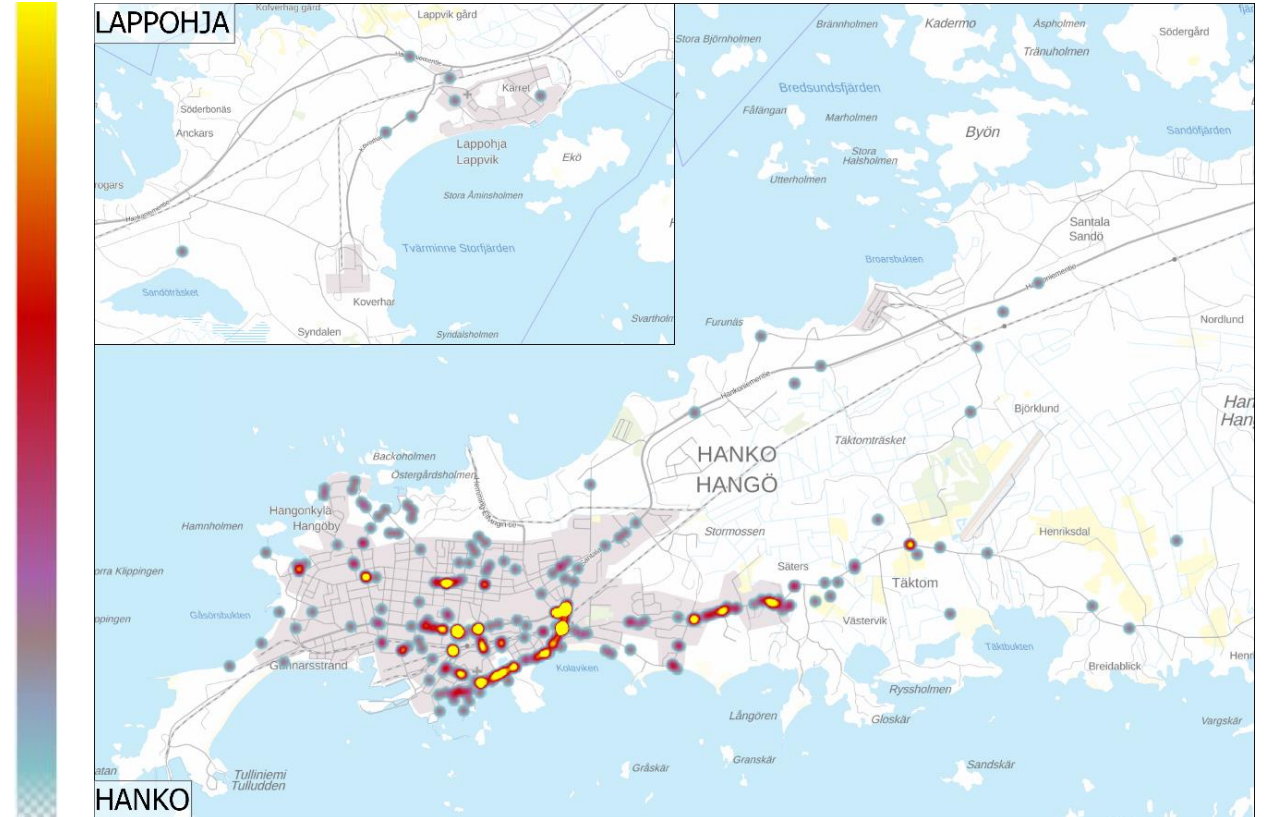
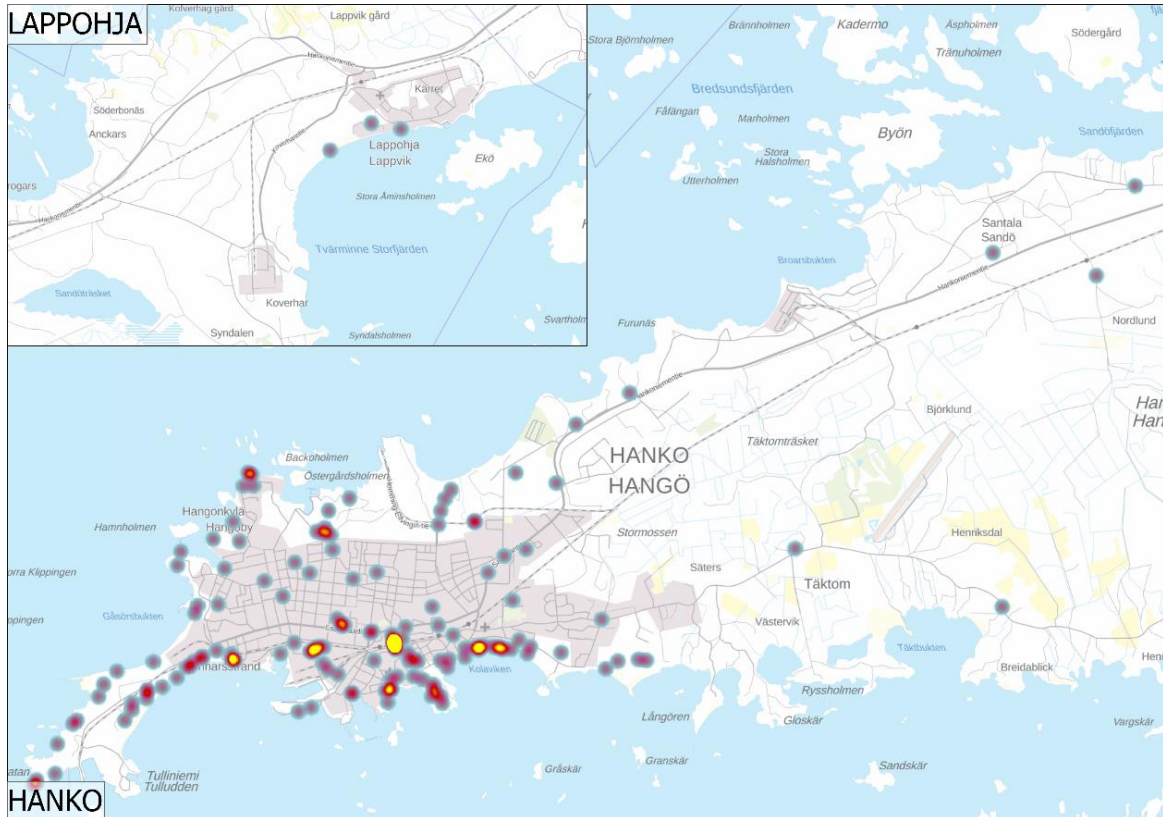
Pyöräliikenteen kehittämistarpeiksi asukkaat nostivat nykyisten väylien laadun parantamisen, uusien yhteyksien rakentamisen ja talvikunnossapidon tehostamisen.



*5 = erittäin tyytyväinen
4 = tyytyväinen
3 = ei tyytyväinen eikä tyytymätön
2 = tyytymätön.
1 = erittäin tyytymätön

Asukaskysely (3/3)

Paljon merkintöjä



Vähän merkintöjä

Miellyttävimmät paikat

Bellevue: kaunis, rentouttava, hiljainen, siisti, turvallinen

Uusi radan alikulku: siisti, avara, turvallinen, mukava

Tulliniemi: kaunis, rentouttava, avara, mukava, hiljainen, siisti

Epämiellyttävimmät paikat

Appelgrenintie: vaarallinen, ahdas, stressaava

Täktomintie: vaarallinen, ahdas

Esplanadin risteykset: vaarallinen, epämukava, stressaava

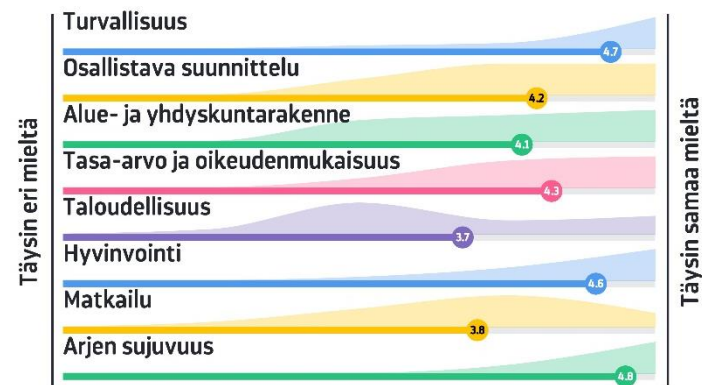
Tavoite- ja toimenpidetyöpaja

Keskiviikkona 27.10. klo 17-19 pidettiin Hangon kaupunkiorganisaation päätöksentekijöille ja viranhaltijoille keskustelutilaisuus tavoitteiden ja toimenpidetarpeiden kartoittamiseksi. Osallistujia oli 14.

Työpaja toteutettiin etäyhteyksillä yhteisellä Mural-alustalla. Tärkeimpien tavoitteiden äänestämisen lisäksi osallistajat keskustelivat yksityiskohtaisista väyläverkkoon kohdistuvista toimenpide-ehdotuksista.

Päätäjien ja viranhaltijoiden näkemykset tärkeimmistä kehittämistarpeista myötäilivät asukaskyselyssä saatuja tuloksia mm. Appelgrenintien rauhoittamisesta, turvallisuuden parantamisesta ja talvikunnossapidon tehostamisesta.

Mihin Hangon kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteissa pitäisi mielestänne keskittyä?



ja
saihiot
den
alle

Tärkeimmät kehittämistarpeet



Kävelyreittien talvikunnossapidon tehostaminen
Kävelyreittien turvallisuuden parantaminen
 Kävelypainotteisten alueiden toteuttaminen tai kehittäminen
Kävelyreittien esteettömyyden parantaminen
 Autoliikenteen nopeusrajoituksen alentaminen keskustassa ja asuinalueilla



Pyöräliikenteen turvallisuuden parantaminen
Pyöräteiden talvikunnossapidon tehostaminen
 Pyöräväylien laadun parantaminen
Vapaa-ajan pyöräily- tai maastopyöräilyreittien toteuttaminen tai kehittäminen
 Uusien pyöräteiden tai -kaistojen rakentaminen

3. VISIO JA TAVOITTEET

A photograph showing a group of people riding bicycles on a paved path. The path is made of dark asphalt with a cobblestone strip in the center. The people are wearing dark jackets and light-colored pants. The background is slightly blurred, showing green trees and a clear sky. A semi-transparent white box is overlaid in the center of the image, containing the text '3. VISIO JA TAVOITTEET' in bold black letters.

Tavoitteet

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen yhteistä tahtotilaa ja visiota kuvaavat neljä tavoitetta ja linjausta. Tavoitteet ja niitä tukevat toimenpiteet toteuttavat Hangon kaupunkistrategiaa ja tiivistävät asukkaiden sekä päättäjien toiveita kestävän liikkumisen edistämisestä.

TURVALLISUUS

Eri kulkutavoin liikkuminen koetaan turvalliseksi. Liikkumisen turvallisuus on perusedellytys kestävien kulkutapojen valinnalle. Turvallisuuden tunne on subjektiivinen, yksilöittäin vaihteleva kokemus.

SUJUVA ARKI

Liikkuminen on esteetöntä ja arki sujuu ympärivuotisesti kävellen ja pyöräillen. Jalankulun ja pyöräliikenteen reitit ovat suoria ja hyvin hoidettuja mahdollistaen arkitarpeiden helpon hoitamisen.

HYVINVOINTI

Viihtyisä elinympäristö rentouttaa ja luo arvoa elämään. Ympäristössä liikkuvien, näkyvien ja kuuluvien ihmisten määrästä ja kohtaamisista saadaan hyvinvointia ja terveyden kohotusta.

YHTEISÖLLISYYS

Aktiiviseen ja vetovoimaiseen kaupunkiin on ilo tulla kauempaakin. Hangon kilpailukykyä kasvatetaan omalaatuisia piirteitä korostamalla. Asukkaita, yrityksiä ja vierailijoita osallistetaan kampanjoilla ja tapahtumilla.

HYVÄN ELÄMÄN MERIKAUPUNKI

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma 2022-2026

”Lyhyiden etäisyyksien merikaupunki”



Tavoitteet ja linjaukset

Kävelyn tarpeet

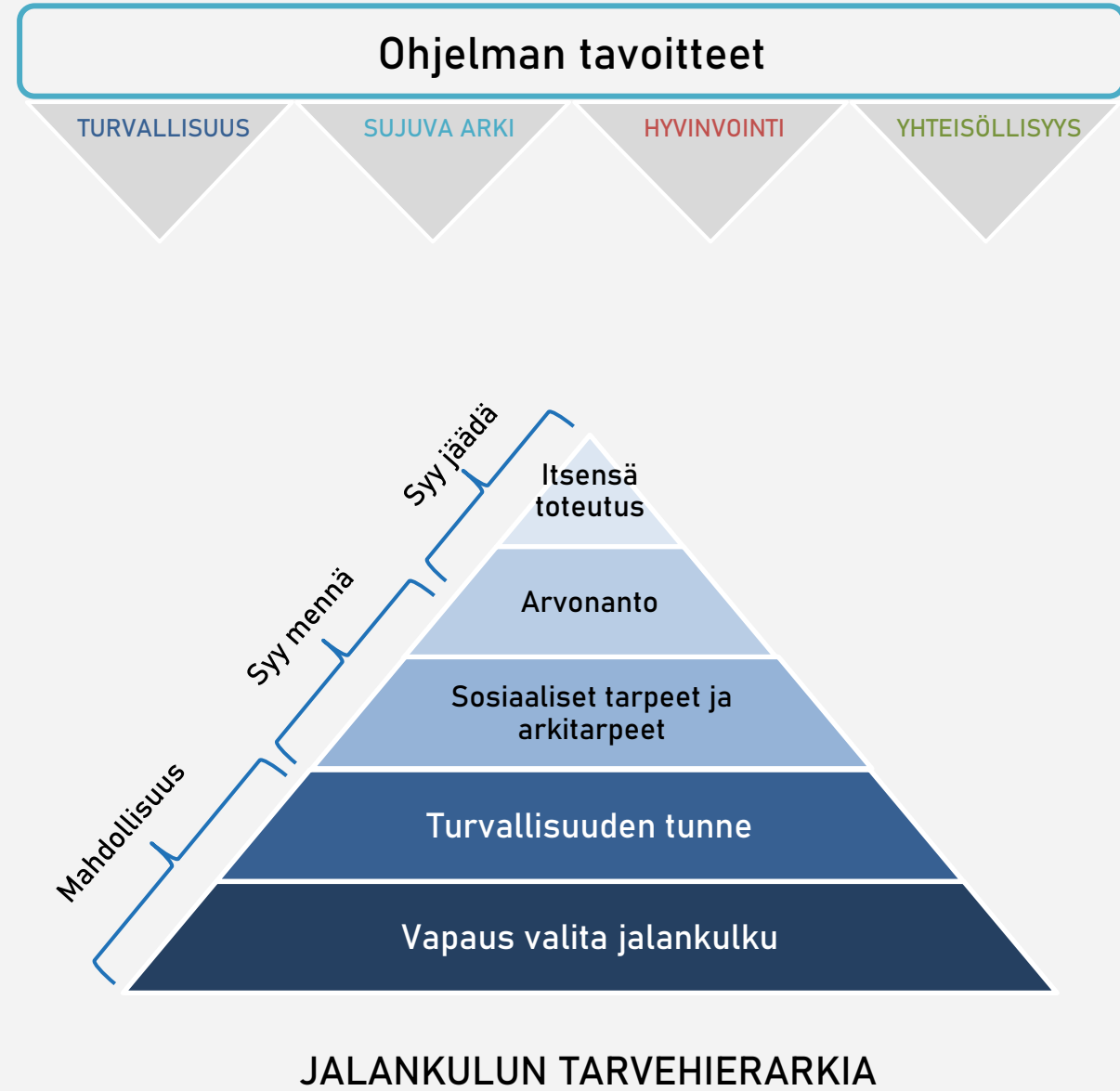
Kävely on yksi jalankulun muoto, ja sen kehittämisessä on tärkeää tunnistaa laajemmin jalankulun tarpeet ja tarpeiden välinen hierarkia.

Pohjimmiltaan elinympäristöltä vaaditaan mahdollisuutta valita jalankulku liikennemuotona. Mahdollisuudet vaihtelevat ihmisestä toiseen riippuen fyysisistä liikkumisrajoitteista (mm. ympäristön esteellisyys) ja henkisistä rajoitteista (mm. turvattomuuden tunne). Inklusiivisessa ympäristössä lähtökohtana on heikoimpien osapuolten tarpeiden tyydyttäminen.

Jalan voidaan saavuttaa erilaisia palveluita ja kohteita, kun etäisyydet pysyvät miellyttävän pituisina ja liikkumisympäristö mahdollistaa turvallisen jalan liikkumisen.

Mikään alue ei pärjää elinvoimaisena ja vetovoimaisena vain arkielämän tarpeita tyydyttämällä

Uniikkeja kohtaamisia, muistoja ja elämyksiä tarjoavat liikkumis- ja oleskeluympäristöt vastaavat yksilöiden elämän merkityksellisyyden tarpeeseen ja saavat liikkujat jäämään kohteeseen ja tulemaan paikalle yhä uudestaan. Näin alueelle luodaan itseään ruokkiva kierre kävellessä liikkumiseen motivoinnin ja siitä seuraavan hyvinvoinnin kasvun välillä.



Suunnittelutavoitteet

Jalankulun hyödyllisyys

Ympäristössä on toimintoja, joita voi saavuttaa helpoiten jalan

Maankäytön ja liikenteen integroidulla suunnittelulla huolehditaan kaupunkirakenteen monimuotoisuudesta ja riittävästä tiiveydestä



Jalankulun turvallisuus

Ympäristö on kaikille sosiaalisesti ja liikenteellisesti turvallista

Reiteille ja alueille on jalankululle kohdistettu valaistus.

Reiteillä on hyvä näkyvyys ympärille ja väylät ovat leveitä.

Ajoneuvoliikenne on eroteltu jalankulusta ja ajoneuvoliikenteen nopeudet ovat risteyksissä turvallisen alhaiset.



Jalankulun helppous ja mukavuus

Ympäristö mahdollistaa jäsennellyn, sujuvan ja suoran etenemisen

Melutaso on matala ja liikkuminen ei stressaa. Ihminen voi kulkea omissa ajatuksissaan, leikkien tai keskustellen.

Reittien varrella on paikkoja levähtämiseen.

Pensaat, puut ja muu kasvillisuus viilentävät ja piristävät ympäristöä.



Jalankulun kiinnostavuus

Ympäristö tarjoaa virikkeitä, vaihtelua ja yksityiskohtia

Julkisivut ovat mielenkiintoisia ja reiteillä on viihtyisiä näkymiä.

Reittien ja oleskelualueiden päällysteet ovat laadukkaat.



Jalankulun merkityksellisyys

Ympäristö tarjoaa puitteet elämän merkityksellisille asioille

Ihmisten merkityksellisyys elämään tuo usein perhe, kaverit, muut sosiaaliset tilanteet ja erilaiset elämykset.

Jalankulku on ihmisen luonnollisin liikkumisen muoto. Jalankulkuympäristö mahdollistaa merkityksellisten tapahtumien toteutumisen.

Kävelyalueet

Jalankulun alueille esitetään tasot, jotka määrittelevät jalankulkuympäristön laatuominaisuuksia. **Perustasolla** jalan liikkuminen on turvallinen valinta.

Tasojen määrittelyssä pohjana on:

- asukaslähtöisyys (jalan kulkevien määrä)
- elinvoimaisuus (palveluiden ja aktiviteettien tarjonta)
- väyläverkon pullonkaulat

Ydinkeskusta käsittää Bulevardin ja Itäsataman alueet, jossa kaikki kohteet ovat alle 15 minuutin kävelymatkan päässä toisistaan. Jalankulkuympäristön viihtyisyyteen ja kiinnostavuuteen panostetaan edellisillä sivuilla mainituin tavoin.

Palvelukeskittymiä on ydinkeskustan ulkopuolella koulujen, joukkoliikenneasemien ja päivittäistavarakauppojen alueet. Jalankulkuympäristön helppoutteen ja mukavuuteen panostetaan turvallisilla, selkeillä ja suorilla reiteillä. Oleskelu alueella on stressitöntä ajoneuvoliikenteen rauhoittamisen avulla.

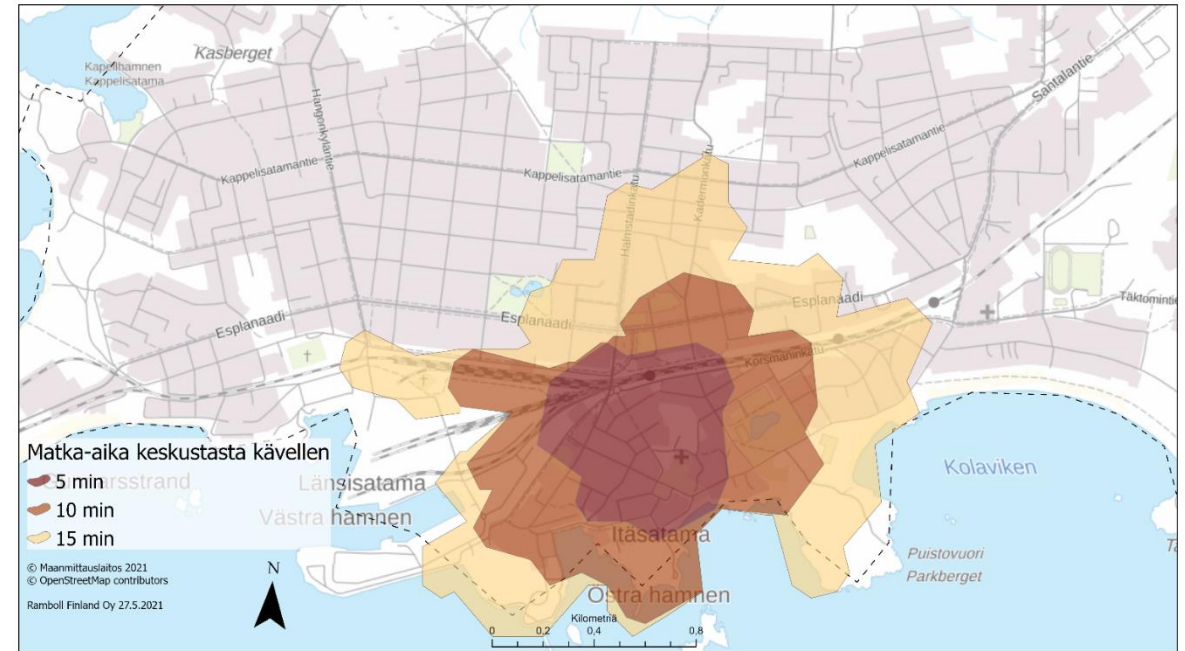
Viheralueet tarjoavat kuumana kesäpäivänä viilennystä ja pimeään aikaan turvallisuuden tunnetta mm. valaistuksella ja riittävän pitkällä näkemillä.

Wäyläverkon pullonkaulat ovat reittejä, joita jalankulkijan on pakko käyttää päästääkseen alueelta toiselle (mm. sillat ja alikulut). Näiden yhteyksien sosiaaliseen ja liikenteelliseen turvallisuuteen panostetaan.

Perustaso

Ydinkeskusta

Palvelu-
keskittymät



Viheralueet

Wäyläverkon
pullonkaulat

Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet (1/2)

TURVALLISUUS

- Liikennemuodot erotellaan tarpeen mukaisesti (autoliikenne/pyöräliikenne ja jalankulku/pyöräliikenne).
- Liikenneympäristössä on turvallista liikkua läpi vuoden.
- Kunnossapito on korkeimmassa luokassa (kesä ja talvi).
- Näkemät sekä pyörätien pysty- ja vaakageometria mahdollistavat vaivattoman ajosuorituksen, erityisesti risteysalueilla.
- Pääreitit ovat esteettömiä. Käytetään anteeksiantavia rakenteita.

MIELLYTTÄVYYS

- Maaston korkeuserojen välttäminen
- Tasoerotomuus, väylän tasaisuus
- Sosiaalinen turvallisuuden tunne siististä liikenneympäristöstä, hyvästä valaistuksesta ja riittävästä näkemistä
- Luonnonläheisyys virkistää taajamissa ja niiden ulkopuolella
- Mahdollisuus pysähtyä ja osallistua yhteisöön sekä spontaanit tuttujen ihmisten kohtaamiset piristävät liikkumiskokemusta

YHDISTÄVYYS JA KATTAVUUS

- Reitinvalinta on helppoa. Pääreitit jatkuvat loogisesti ja niiden seuraaminen on vaivatonta eikä eksymisen vaaraa ole.
- Laadukkaat ja yhdenmukaiset järjestelyt (leveys, tiemerkinnot, risteysjärjestelyt ym.) parantavat seurattavuutta
- Reittihierarkiaa vastaavat laatustandardit

Pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteet (2/2)

SUORUUS

- Pyöräilijän tulee voida päästä määränpäähensä mahdollisimman suoraan (suoruus matkassa ja ajassa).
- Paikallisten kiintokohteiden sujuva saavuttaminen pyörällä houkuttelee paikallisia, mutta myös vierailijoita kauempaa.
- Pyörätien suoruus risteyksessä.

VAIVATTOMUUS

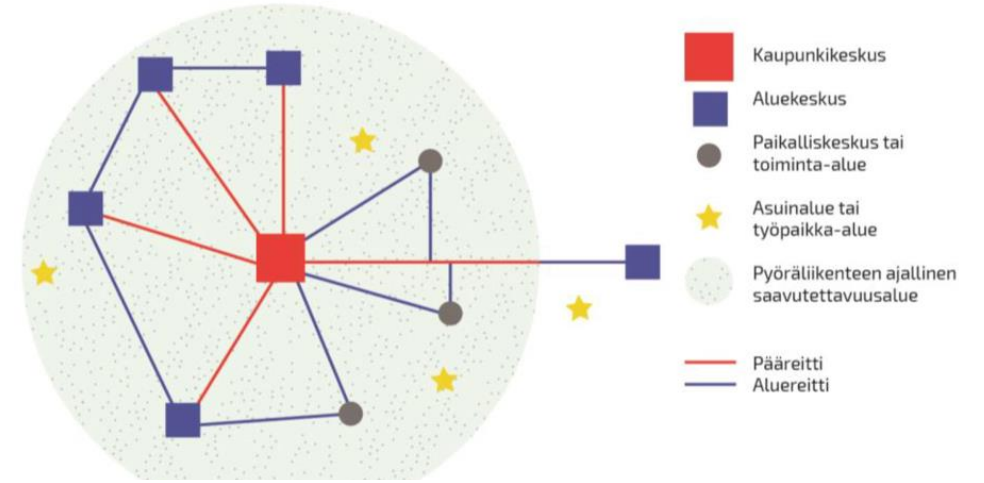
- Ajokokemuksen häiriöttömyys ja laatu: päällysteen laatu, reunakivet ja muut epätasaisuudet eliminoitu, kaarresäteet ja pystygeometria kunnossa
- Toimiva kuivatus
- Esteettömyys

Pyöräliikenteen verkkosuunnittelu

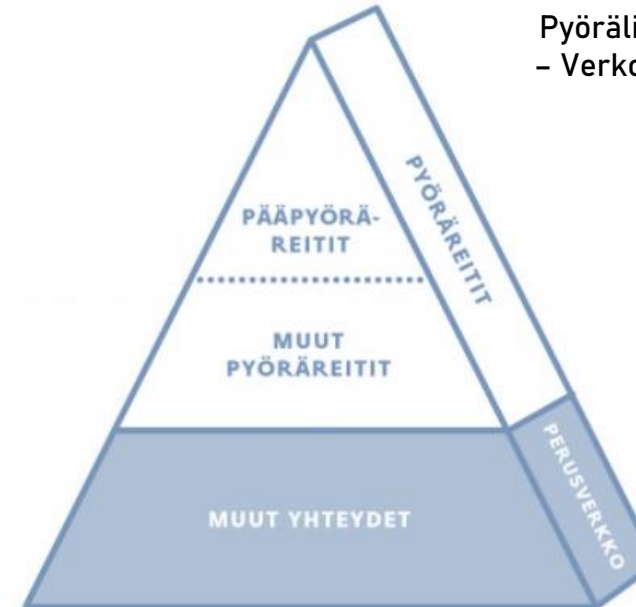
Pyöräliikenteen verkko voidaan karkeasti ottaen jakaa pyöräreitteihin ja perusverkkoon. Pyöräreitit ovat pyöräteitä tai ulkoilu- ja virkistysreittejä. Perusverkko on käsitteenä edellistä laajempi. Taajama-alueella se käsittää käytännössä kaikki mahdolliset tie-, katu- ja muut yhteydet, joilla pyöräilijä voi ja on tarve liikkua. Rakentamattomassa ympäristössä perusverkko käsittää kaikki julkiset kulkuyhteydet, jotka eivät kuitenkaan välttämättä ole verkollisesti merkittäviä.

Pyöräreitit jaetaan edelleen kahteen toiminnalliseen luokkaan: pääreitteihin ja muihin pyöräreitteihin. Pääreitit ovat yleensä keskustan ja alakeskusten välisiä väyliä, joiden tehtävä on välittää alueen suurimmat pyöräilijävirrat. Muut pyöräreitit täydentävät pääverkkoa ja ovat paikallisella tasolla tärkeitä yhteyksiä.

Pyöräliikenneverkko koostuu siten pääpyöräreiteistä, muista pyöräreiteistä sekä perusverkkoon kuuluvista muista yhteyksistä. Perinteisessä pyörätieverkko -ajattelumallissa (pää-alue-paikallis) voidaan etäännyä siitä, että pyöräilijällä on tarve liikkua kaikkialla katuverkolla, ei pelkästään pyöräteillä.



Pyöräliikenteen suunnitteluohje
- Verkon toiminnallinen luokitus



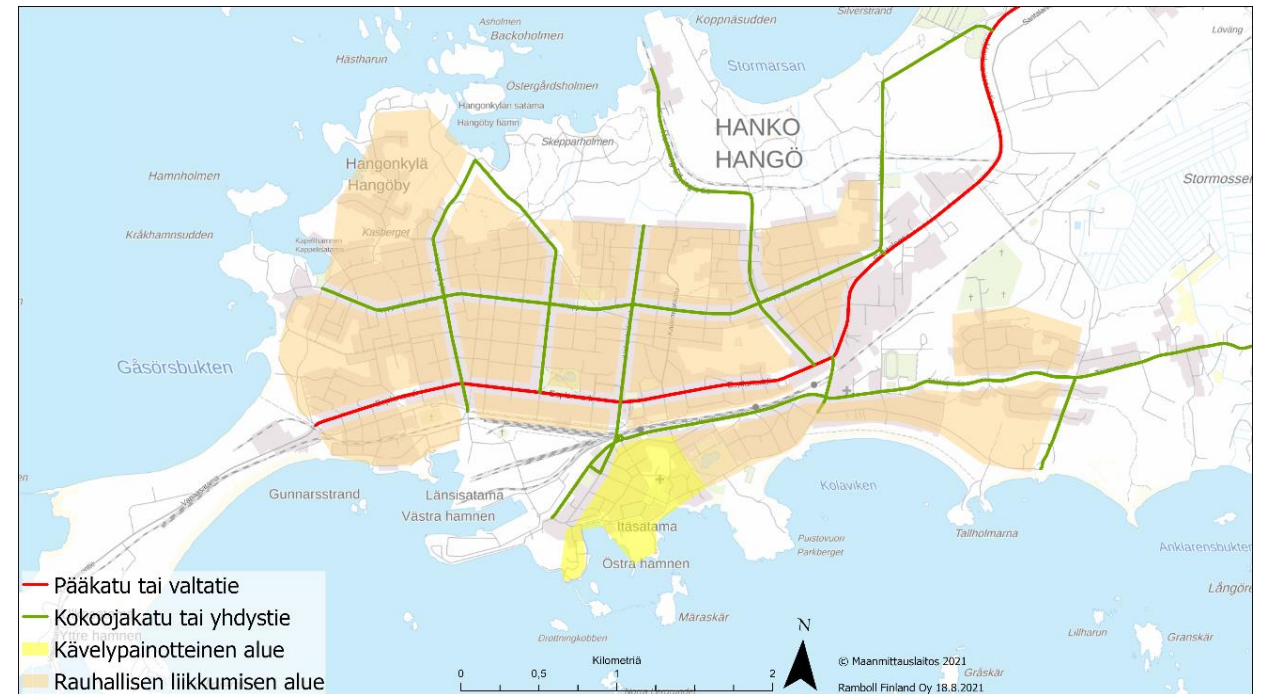
Kuva 3 Pyöräliikenneverkon hierarkia.

Liikenneverkon jäsentäminen

Pyöräliikenteen järjestelyn tarve muodostuu lähes yksinomaan autoliikenteen määrän ja nopeuksien perusteella. Lähtökohta on, että polkupyörä on ajoneuvo, joka käyttää ensisijaisesti ajorataa. Jos pyöräliikenteen yhdistämistä autoliikenteen kanssa ei voida vilkkauksen vuoksi pitää turvallisena, tulee kulkumuodot erotella.

Ns. liikennekatujen (pääteiden ja -katujen) tehtävä on välittää liikennettä. Ajoneuvoliikenteen sujuvuutta heikentävät kadunvarsipysäköinti ja tonttiliittymät eivät tyypillisesti kuulu liikennekaduille. Lähtökohtaisesti näillä kaduilla eri liikennemuodoille varataan oma tila erottelemalla ne fyysisesti toisistaan.

Rauhallisen liikkumisen alueilla liikenteen rytmi on hiljainen ja ajonopeudet maltillisia (alle 30 km/t). Polkupyörä käyttää muun ajoneuvoliikenteen tapaan ajorataa (sekaliikenne). Jalankululle voidaan tarvetta harkitsemalla osoittaa jalkakäytävä. Ajoneuvoliikennettä rauhoitetaan tarpeen mukaan mm. leveät tavarapyörät huomiovilla ajoradan kavennuksilla ja hidasteilla.



Esimerkki liikennekadusta (Esplanadi)



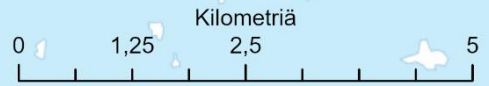
Mm. Suokatu on rauhallisen liikkumisen katu.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko

- Pääreitti
- ... Pääreitti (ohjeellinen)
- Aluereitti
- ... Aluereitti (ohjeellinen)
- Perusverkko

© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 18.8.2021










Pyöräliikenteen tarkennettu verkkokuvaus

Rauhallisen liikumisen ja kävelypainotteisen alueen pyöräliikenteen järjestelyt on osoitettu sekaliiikenteeksi tai yksisuuntaisiksi väyliksi.

Uusi tieliikennelaki ja pyöräliikenteen suunnitteluohje (Väyläviraston ohjeita 18/2020) tarjoavat mm. Appelgrenintielle ja Bulevardille ratkaisuksi esim. pyöräkadun ja rauhoitetun sekaliiikenteen.

Lopullinen pyöräliikenteen järjestely tulee valita tarkemmassa jatkosuunnittelussa.

-  Kävelypainotteinen alue
-  Rauhallisen liikumisen alue
-  Yksisuuntaiset pyörätiet/-kaistat
-  Kaksisuuntaiset pyörätiet
-  Sekaliiikenne (ajorata)
-  Muu perusverkko
-  Muut pyörätiet

Täktomintien yhteys voidaan toteuttaa myös mm. kylätienä.

Lopullinen pyöräliikenteen järjestely tulee valita tarkemmassa jatkosuunnittelussa.

Kilometriä
0 0,5 1 2



© Maanmittauslaitos 2021

Ramboll Finland Oy 18.8.2021

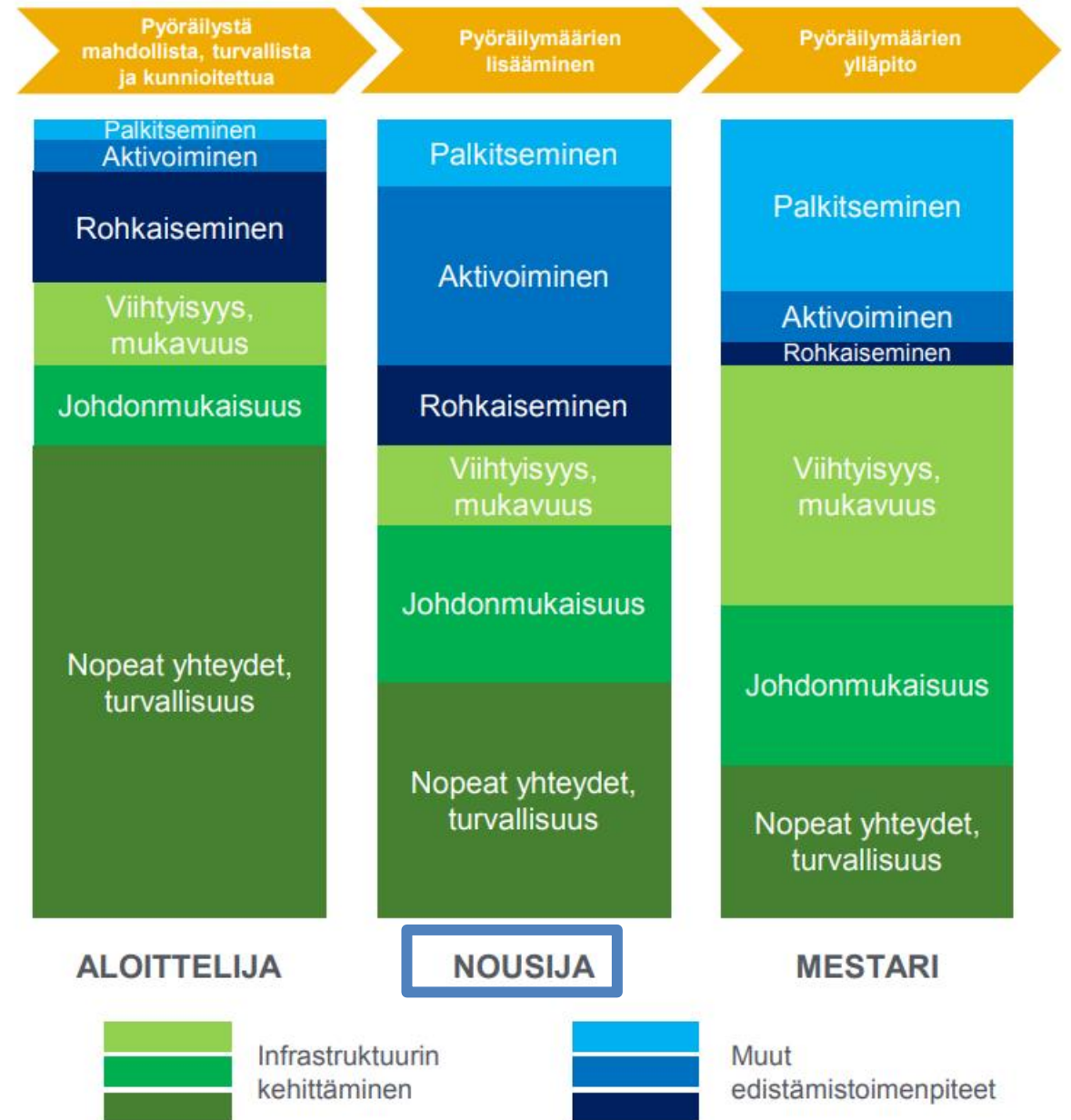
4. TOIMENPIDEOHJELMA

A man wearing a white bicycle helmet and a black jacket is adjusting the straps of his helmet. He is standing in a bicycle parking area with many bicycles visible in the background. The scene is outdoors with trees and a building in the distance. The text '4. TOIMENPIDEOHJELMA' is overlaid in large, bold, black letters across the center of the image.

Hanko kävely- ja pyöräilykaupunkina

Hanko kuuluu jalankulun ja pyöräliikenteen kulkutapaosuuksien ja nykytilanteen infrastruktuurin laadun puolesta kuntajaottelussa "Nousija"-luokkaan, jolloin yli puolet toimenpiteistä tulisi kohdistua infrastruktuurin kehittämiseen (*Kestävä ympäristö*). Toimenpiteillä lisätään kestävän liikkumisen määriä ja luodaan houkuttelevat puitteet myös aremmille jalan tai pyörällä liikkujille.

Kestävän ympäristön luomisen ohessa ihmisiä rohkaistaan ja aktivoidaan liikkumaan entistä kestävämmiin (*Asenteet*).



Kuva: Kaupunkien/kuntien jako pyöräliikenteen tasoluokkiin.
[Tampereen teknillinen yliopisto](http://www.tampereen.teknillinen.yliopisto.fi).

Toimenpideluokat (1/4)

Ohjelman tavoitteet



1. Kestävä ympäristö

- Kätevä tapa tehdä arkimatkoja
- Turvalliset yhteydet
- Viihtyisä elinympäristö

2. Asenteet

- Turvallinen ja vastuullinen liikkuminen
- Houkuttelevat kulkutavat
- Aktivoiminen ja palkitseminen

3. Sitoutuminen

- Tahtotila kestävyteen kokonaisuutena
- Toteuttamisen seuranta

Toimenpideluokat (2/4)

Kestävä ympäristö

Hangon kehittyminen esimerkillisenä jalankulun ja pyöräliikenteen mallikaupunkina vaatii konkreettisia toimia jalankulun ja pyöräilyn määrien lisäämiseen sekä paikoin toimia näiden kulutusapojen turvallisen ja kunnioitetun käytön mahdollistamiseen.

Maankäytön ja liikenteen integroidulla suunnittelulla luodaan olosuhteet helpoille ja houkutteleville kestävän liikkumisen valinnoille.

Turvallisuus, suorat reitit, johdonmukaisuus ja mukavuus ovat nykyisen ja rakennettavan väylaverkon kehittämisen osa-alueita.



Toimenpideluokat (3/4)

Asenteet

Laadukkaan infrastruktuurin rakentaminen itsessään toimii liikkumisen ohjauksen ajurina. Liikkumistottumusten ja -käyttäytymisen muovaaminen kestävämmiksi vie pelkillä infratoimenpiteillä kuitenkin vuosia.

Ihmisten kannustaminen ja aktivointi omin voimin liikkumiseen edes osalle omista arjen matkoista tukee tätä kehitystä lyhyemmälläkin aikavälillä. Lisäksi tarvitaan turvallisen liikkumisen perustietoihin ja -taitoihin liittyvää kasvatusta/koulutusta.



Toimenpideluokat (4/4)

Sitoutuminen

Määrätietoisien edistämistyön lähtökohtana on yhteinen tahtotila, joka näkyy eri hallinnonalojen toiminnassa. Kestävän liikkumisen (jalankulku, pyöräliikenne, joukkoliikenne) edistämisen toteutumista seurataan säännöllisesti laadullisilla ja määrällisillä mittareilla.

Kaupungin tahtotilan osoittaminen kehittämissuunnitelmien ja sanojen pitämisen kautta viestii laajemmalle yleisölle toiminnan kestävästä, lisää tietoisuutta tärkeistä teemoista, vaikuttaa yleiseen mielipiteeseen ja herättelee ihmisiä ajattelemaan ja keskustelemaan aiheesta.



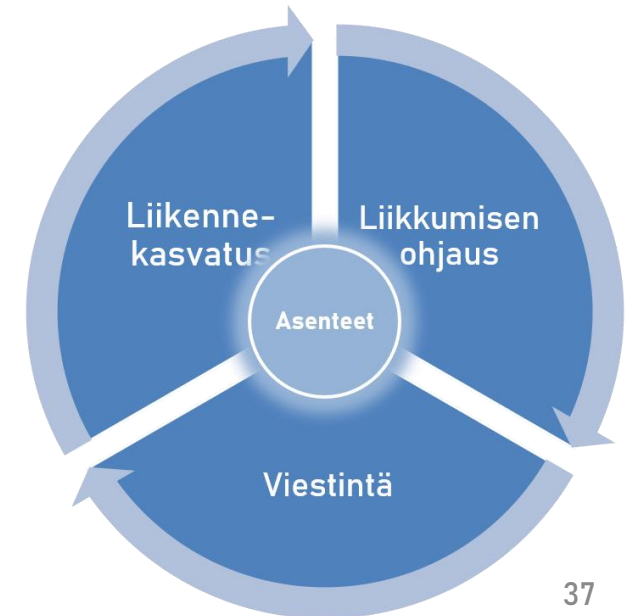
Kärkitoimenpiteet

Kestävän liikkumisen konkreettisia edistämistoimia kokoava Kestävä ympäristö –luokka on jaettu tavoitteittain neljään kokonaisuuteen.

Kokonaisuuksiin koottu viisivuotisen edistämishjelman priorisoitavat kärkitoimenpiteet.

Toimenpiteille on esitetty tavoitteellinen aikataulu ja vastuutahot. Kärkitoimenpiteiden tarkemman suunnittelun yhteydessä tarkennetaan toimenpiteiden toteutuksen etenemispolku ja aikataulu.

Liikkumisen ohjausta käsittelevissä toimenpiteissä toteutus on luonteeltaan jatkuvampaa, esimerkiksi vuodenajasta ja kohderyhmästä riippuvaa kampanjointia, viestintää ja markkinointia.

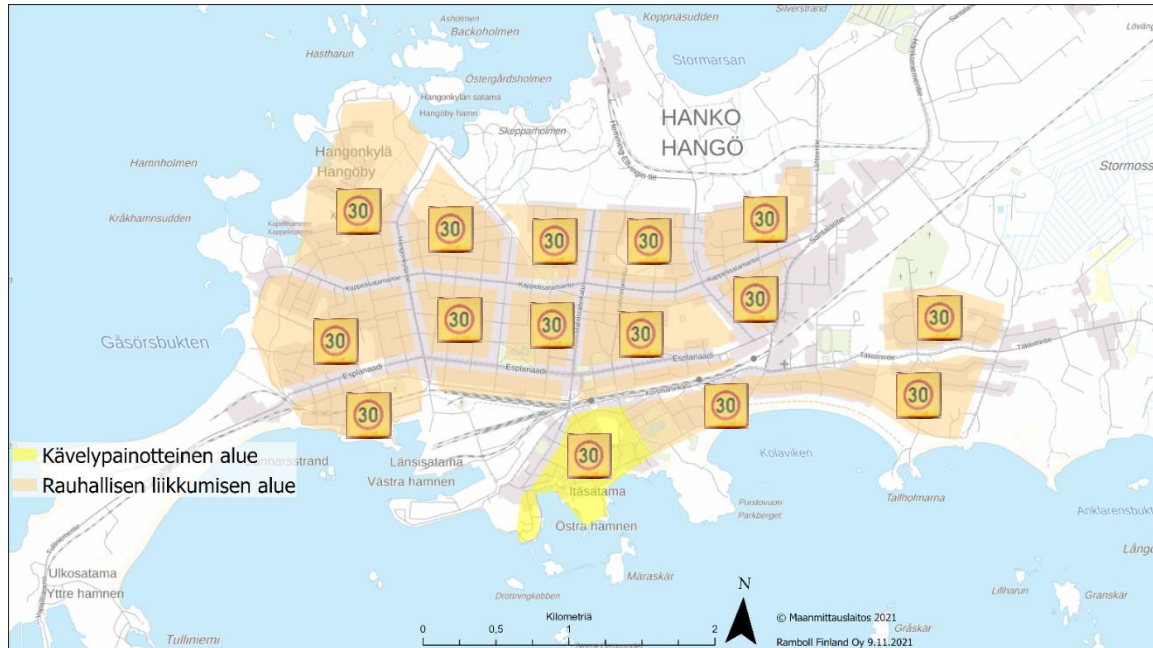


Nopeusrajoitusten tarkistaminen ja suunnittelu

Tarkastellaan taajama-alueiden, rauhallisen liikkumisen alueiden sekä kävelypainotteisten alueiden nopeusrajoituksia katuverkon luokittelun yhteydessä kokonaisuutena. Alennetaan tarpeen mukaan nopeusrajoituksia arvoon 30 km/h liikenneturvallisuuden ja katutilan viihtyisyyden parantamiseksi.

2022–2023

Kuntatekniikka, Maankäyttö ja kaavoitus/ teknisen ja ympäristöviraston johtaja Liikenneturvallisuustyöryhmä, muut sidosryhmät



VAARANPAIKKOJEN KORJAUSOHJELMA

Laaditaan vaaranpaikkojen korjausohjelma onnettomuustietoja ja asukaskyselyiden tuloksia hyödyntäen. Vaaranpaikoiksi on tunnistettu ainakin jalankulun ja pyöräliikenteen yhdistetyt väylät, turvattomat risteysjärjestelyt ja niiden puutteelliset näkemät.

2022–2023

Kuntatekniikka, Maankäyttö ja kaavoitus,
Liikenneturvallisuustyöryhmä

VALAISTUKSEN KEHITTÄMINEN

Varmistetaan, että keskeiset jalankulun ja pyöräliikenteen reitit ja oleskelualueet ovat valaistuja. Kehitetään valaistusta koskevaa palautejärjestelmää, jotta asukaspalautteisiin voidaan reagoida riittävän nopeasti. Rakennetaan tarvittaessa uutta valaistusta.

2022–2023

Kuntatekniikka, Maankäyttö ja kaavoitus

Lisätietoja mm. Kuntaliiton julkaisussa [Nopeusrajoituksen 30 km/h turvallisuusvaikutukset](#)

Tavoiteverkon käyttöönotto ja suunnittelu

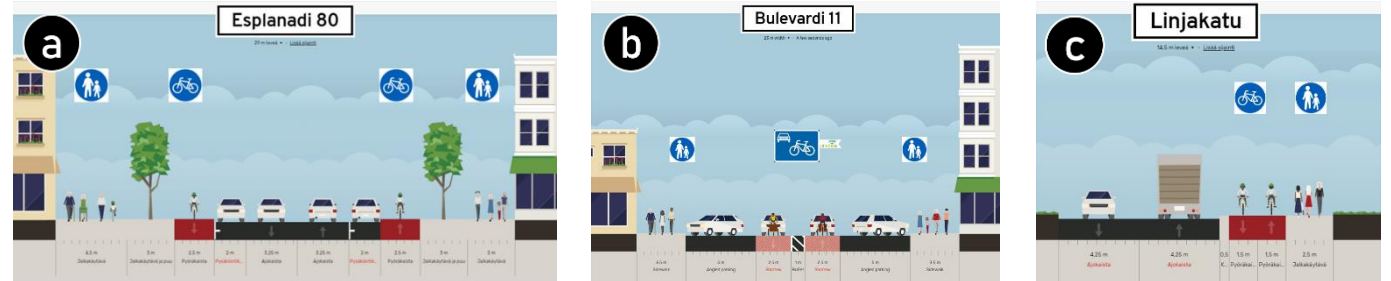
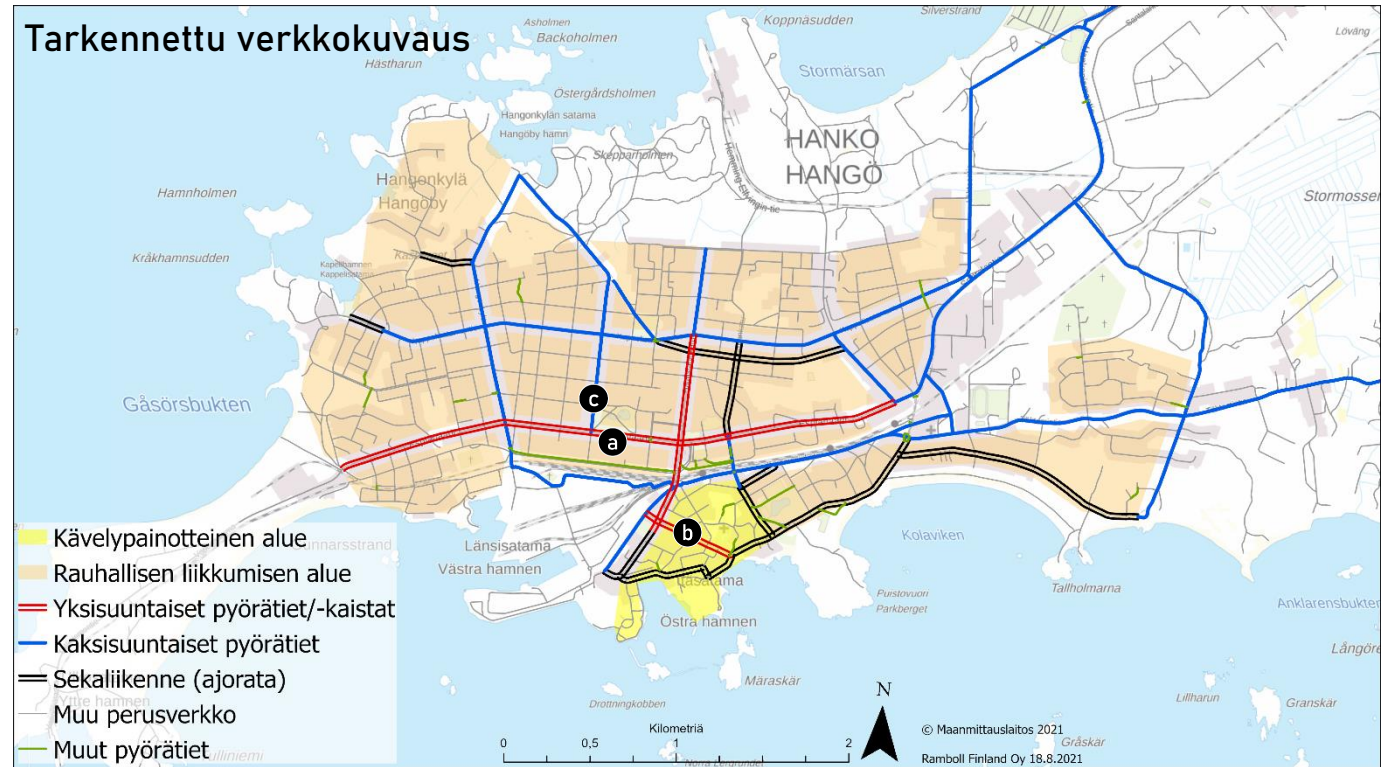
Asukkaiden suurimmat väyläverkon kehittämistarpeet ovat Appelgrenintie ja Täktomintie.

Pyöräliikenteen tavoiteverkko ohjaa Appelgrenintien kehittämistä rauhallisen liikumisen alueeksi, jossa ajoradan liikenne tapahtuu nykyistä selkeämmin pyöräliikenteen ehdoilla. Täktomintiellä on ensivaiheessa Långörintielle ja lopulta Kirkkotielle asti kaksisuuntainen pyöräliikenteen ja jalankulun väylätarve. Täktomintien yhteys voidaan toteuttaa myös mm. kylätienä.

Pyöräliikenteelle osoitetaan tavoiteverkon mukaisesti oikea järjestely oikeaan paikkaan. Järjestelyjä suunnitellaan kokonaisuutena muiden liikennemuotojen kanssa.

Lisätietoja mm. Väyläviraston julkaisussa [Pyöräliikenteen suunnittelu](#)

2022–2026
Kuntatekniikka, Maankäyttö ja kaavoitus, ELY-keskus.
Teknisen ja ympäristöviraston johtaja



Kuvat: Esimerkkejä tavoiteverkon mukaisista pyöräliikenteen järjestelyistä

ESTEETTÖMYYSKARTOITUS

Varmistetaan, että jalankulun keskeiset reitit ja oleskelualueet ovat esteettömiä ja selkeitä eri liikkujaryhmille. Tehdään esteettömyyskarttoitus yhteistyössä kunnan liikenneturvallisuusryhmän sekä vanhusneuvoston ja vammaispalveluiden kanssa. Lisätään penkkejä keskeisille paikoille. 2022: Maankäyttö ja kaavoitus, Kuntatekniikka, Liikenneturvallisuusryhmä

PYÖRÄPYSÄKÖINNIN TOTEUTTAMINEN

Lisätään laadukkaiden pyöräpysäköintipaikkojen määrää joukkoliikenteen pysäkeillä ja keskeisissä palvelukohteissa. Laaditaan ohjeistus pyöräpysäköinnin mitoittamiseen kaavoituksessa ja ohjeistot eri kaupungissa sijaitseville toiminnoille. Hyödynnetään suunnittelussa mm. [Pyöräliikenteen suunnitteluohjetta](#). 2022-2026: Kuntatekniikka, Maankäytön ja kaavoitus

KUNNOSSAPIDON TEHOSTAMINEN

Päivitetään kunnossapidon tehtäväkortteihin pyöräliikenteen tavoiteverkon ja jalankululle keskeisimpien alueiden muuhun liikenteeseen nähden priorisoitavat luokitukset. Selvitetään korkean laatutason yhdenmukaistamista ELY-keskuksen kanssa erityisesti pyöräliikenteen tavoiteverkon pääreiteille. Selvitetään uusia menetelmiä kunnossapidon toteuttamiseen (kalusto ja materiaalit). 2022-2024: Kuntatekniikka, Maankäyttö ja kaavoitus, ELY-keskus

VIITOITUKSEN JA REITTITIE TOJEN KEHITTÄMINEN

Suunnitellaan ja toteutetaan pyöräliikenteen tavoiteverkolle suunnitteluohjeiden mukainen viitoitus. Kootaan jalankulun ja pyöräilyn reittitiedot digitaaliseen muotoon kunnan nettisivuille. Kootaan erilaisia reittikokonaisuuksia (esim. keskustan teemareitit, luontoreitit, kotiseutu tutuksi - kävelyreitit, kuntopyöräilylenkit). 2022-2024: Kuntatekniikka, Matkailu

Jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita

Erilaisten vapaa-ajan
kulkijaprofiilien tunnistaminen ja
kohteiden kehittäminen
tarpeiden mukaan

Viestiminen vastuullisesta
alueella ja reiteillä liikkumisesta

Kohteisiin opastamisen (viitoitus)
ja kohteissa opastamisen (mm.
reittien tarinallistaminen)
kehittäminen

Vapaa-ajan kohteiden keskitetty
markkinointi ja informaatio
(yhdelle sivustolle)

Herkkien luonnonkohteiden
suojelu

Sopimukset maanomistajien
kanssa

VAPAA-AJAN REITTIEKHEITTÄMINEN

Uusien maastopyöräilyreittien toteuttaminen, viitoituksen toteuttaminen ja reiteistä viestiminen kuntalaisille. Puistojen, uimarantojen ja muiden virkistysreittien inventointi ja kehittämissuunnitelmat.

2022–2026

Kuntatekniikka, Maankäyttö ja kaavoitus,
Liikuntapalvelut, Puisto- ja metsäjaos,
Matkailu, Ympäristönsuojelu

VIIHTYISYYDEN LISÄÄMINEN

Turvallisuuden ja Sujuvan arjen kokonaisuuksiin kuuluvilla toimenpiteillä on vaikutusta myös ympäristön viihtyisyyteen mm. moottoriliikenteen melutason alentamisen kautta. Viihtyisyyden lisääminen on olennaista erityisesti hitaasti ja esteettömän aistinvaraisesti liikkuvalla jalankulkijalle. Toimenpiteitä kaupunkivihreään, kaupunkikalusteisiin, julkisivuihin ja muihin yksityiskohtiin kohdistuu jalankulkialueiden eri tasoilla (ks. Visio ja tavoitteet –osio) eri määrissä.

2022–2023

Kuntatekniikka, Maankäyttö ja kaavoitus, Puistoyksikkö

Pyörämatkailun kehittäminen



Kestävä
ympäristö

Pyöräretkeilyn ja -matkailun reitti-informaation kehittäminen (reittien opastus ja viitoitus).
Reittien tuotteistus ja markkinointi erilaisten käyttäjäryhmien tarpeisiin.
Tarinnallisuus, paikallisuus, kulttuurihistorian kytkeminen osaksi reittejä ja kiinnostavia kohteita.

Tervetuloa pyöräilijä -tunnuksen suosiminen palvelutarjonnassa.
Pyörämatkailun alue- ja paikallistaloudellisten vaikutusten selvittäminen.

2022–2023

Elinkeinopalvelut / matkailupäällikkö





Yhdyskuntarakenteella on kiistaton vaikutus liikkumistottumuksiin ja liikenneympäristön muuttaminen on tärkein keino muuttaa tottumuksia kestävämmiksi.

Muutos on kuitenkin pitkäkestoinen ja fyysisen ympäristön toimenpiteiden rinnalle tarvitaan myös jatkuvia, ihmisiä aktivoivia, palkitsevia ja rohkaisevia viestinnän ja markkinoinnin keinoja.

Olemassa olevia hyviä toimintamalleja (jatketaan/kehitetään):

Pyöräsuunnistus
Koulujen alkamispäivän suojatiepäivystys
Ulkoiluystävätoiminta, Ikäihmisten ulkoilupäivä
Liukuesteiden jakaminen ikäihmisille
Riksapyrätoiminta
Liikenneturvallisuussuunnitelma 2019

Liikenneturvallisuustyöryhmän tehtävänä on turvallisen ja kestävä liikunnan edistäminen

Kestävää liikuntaa voivat edistää monet eri tahot – parhaimmillaan työtä tehdään usean eri toimijan yhteistyönä.

Kehitettäviä/uusia toimintamalleja/muita ideoita:

Liikkumisen ohjauksen ja liikennekasvatuksen vuosikellot

Liukuesteiden jako kaupungin työntekijöille

Työmatkapyöräilyyn liittyvät kannusteet (kaupungin työntekijät)

Viestintä/reitti-info arkipyöräilyreiteistä, pyöräpysäköintipaikoista, maastopyöräreiteistä, pyörämatkailureitit

Matkailutoimiston kautta ohjattuja/eriteemaisia pyöräretkiä

Kaupungin yhteistyö Helkama Velox Oy:n kanssa

Valtakunnallisten teemapäivien huomioiminen kaupungin viestinnässä, eri yksiköiden toiminnassa ja laajemmalle yleisölle suunnatuissa tapahtumissa

5. OHJELMAN TOTEUTUS JA SEURANTA

The background of the slide features a close-up of a globe with several silver pushpins stuck into its surface. A network diagram is overlaid on the globe, consisting of several nodes (represented by small silver spheres) connected by thin, light-colored lines. The nodes are arranged in a roughly circular pattern, with one central node connected to several peripheral nodes. The overall aesthetic is professional and technical.

Toteutus on organisoitua yhteistyötä

Edistämishjelmassa on esitetty toimenpiteille toteutuksen alustava tavoiteaikataulu ja vastuutaho. Ohjelmassa esitetyt toimet ja niiden ohjelmointi tähtäävät tavoitteen mukaiseen huomattavaan jalankulun ja pyöräliikenteen kasvuun. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää useita yhtäaikaisia toimenpiteitä ja osin myös lisää henkilöresursseja tai nykyisten resurssien osittaista uudelleensuuntausta, jotta toimenpiteitä voidaan toteuttaa kunnianhimoisia tavoitteita vastaavasti.

Toimenpiteiden toteutuksen kannalta on olennaista kytkeä toimenpiteet osaksi kaupungin eri toimialoilla vuosittain laadittavia toimintasuunnitelmia, ja viedä tarvittavat budjettiehdotukset kaupungin talousarvioehdotukseen. Toimenpiteiden seuranta voidaan sisällyttää soveltuvin osin kaupungilla vuosittain laadittaviin muihin seurantaraportteihin kuten hyvinvointikertomukseen.

Ohjelman toteutusta ja seuranta koordinoi kunnan liikenneturvallisuustyöryhmä. Ryhmästä viedään edelleen asioita tarkoituksenmukaisille toimialoille. Toimialoja pidetään tietoisina myös toimenpiteistä, jotka vaativat työn johtamista tai muutoksia resursseissa. Ohjelman toteutuksen viimeisenä vaiheena on päivittää edistämishjelma jälleen vuonna 2026. Päivitystyön yhteydessä toimia voidaan kohdentaa yhä tarkemmin seurannan ja sen hetkisen tilanteen mukaisesti.

Järjestelmällinen seuranta

Hangon kolmannen kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelman toteuttamista ja sen vaikutuksia tulee seurata systemaattisesti, jotta nähdään edetäänkö vaadittavalla muutosnopeudella asetettuja tavoitteita kohti.

Seurantakokonaisuus käsittää toimenpiteiden toteutumisen, toiminnan määrän ja laadun sekä ja toimenpiteiden vaikuttavuuden arvioinnin.

Seurantaraportti suositellaan vietävän joka toinen vuosi tiedoksi ohjelmasta päättäneelle lautakunnalle (2024 ja 2026). Lisäksi raportoinnin valmistuessa pyöräliikenteen ja kävelyn seurannan tuloksista suositellaan viestimään aktiivisesti erityisesti asukkaiden suuntaan.



Seurantakokonaisuus ja avainmittarit

TOIMENPITEIDEN SEURANTA:

Toimenpiteiden seurannassa arvioidaan, miten laaditut toimenpide-ehdotukset on aloitettu ja miten toteutus ovat edenneet. Seurantaan riittää yksinkertainen toimenpidetaulukko ja tieto siitä, onko toimenpide aloitettu ja edennyt aikataulussa. Jos toimenpide on viivästynyt, päivitetään aikataulu vastaamaan parasta käsitystä toimenpiteen toteutusajankohdasta. Kiireellisten hankkeiden ja investointiohjelman toteutumista on tarpeen seurata yksityiskohtaisemmin, ja esittää vuosittain hanke- tai kohdekohtainen tilannekuva.

VAIKUTTAVUUDEN AVAINMITTARIT:

Kulutapaosuuksien kehittymistä seurataan osana valtakunnallista henkilöliikennetutkimusta, joka toistetaan noin viiden vuoden välein. Vuositasolla tulisi seurata pyöräliikenteen ja kävelyn määrien kasvua manuaalisilla tai automaattisilla laskennoilla, jotta saadaan jatkuvaa tietoa toimenpiteiden vaikutuksista kävelyn ja pyöräilyn suosioon. Määrien lisäksi hyviä indikaattoreita ovat esimerkiksi kahden vuoden välein tehtävät asukasbarometrit, joilla selvitetään tyytyväisyyttä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin sekä koettuun turvallisuuteen. Lisäksi osana liikenneturvallisuustyötä seurataan vuosittain onnettomuustilastoja.

TOIMINNAN SEURANTA:

Talousarvioon suositetaan otettavaksi käyttöön oma momentti aktiivisten kulkumuotojen hankkeille niin käyttötalouteen kuin investointeihin. Toiminnan osalta keskeistä onkin seurata kaupungin talousarvioehdotuksen mukaista budjettia pyöräliikenteen ja kävelyn investointeihin.

Pyöräliikenteelle ja kävelylle on asetettu kasvutavoite, joten näiden budjetin tulee olla myös kasvusuuntainen ja uusiin investointeihin riittävä. YK suosittaa kansainvälisesti, että moottoroimattomiin liikennemuotoihin käytettäisiin 20 % kaikista liikennebudjeteista (UN Environment 2016). Lisäksi toiminnan määrää kuvaaviksi avainmittareiksi voidaan määrittää esimerkiksi pyöräliikenteen tavoiteverkon laatutason mukainen laajuus (km), laadukkaan pyöräpysäköinnin määrä yleisillä alueilla (paikkaa) ja priorisoidun talvihoitoreittien laajuus (km).



HANGON KAUPUNKI

HANGÖ STAD

