



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

Nykytilan ja kehittämistarpeiden kuvaus

Hangon kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

2022-2026

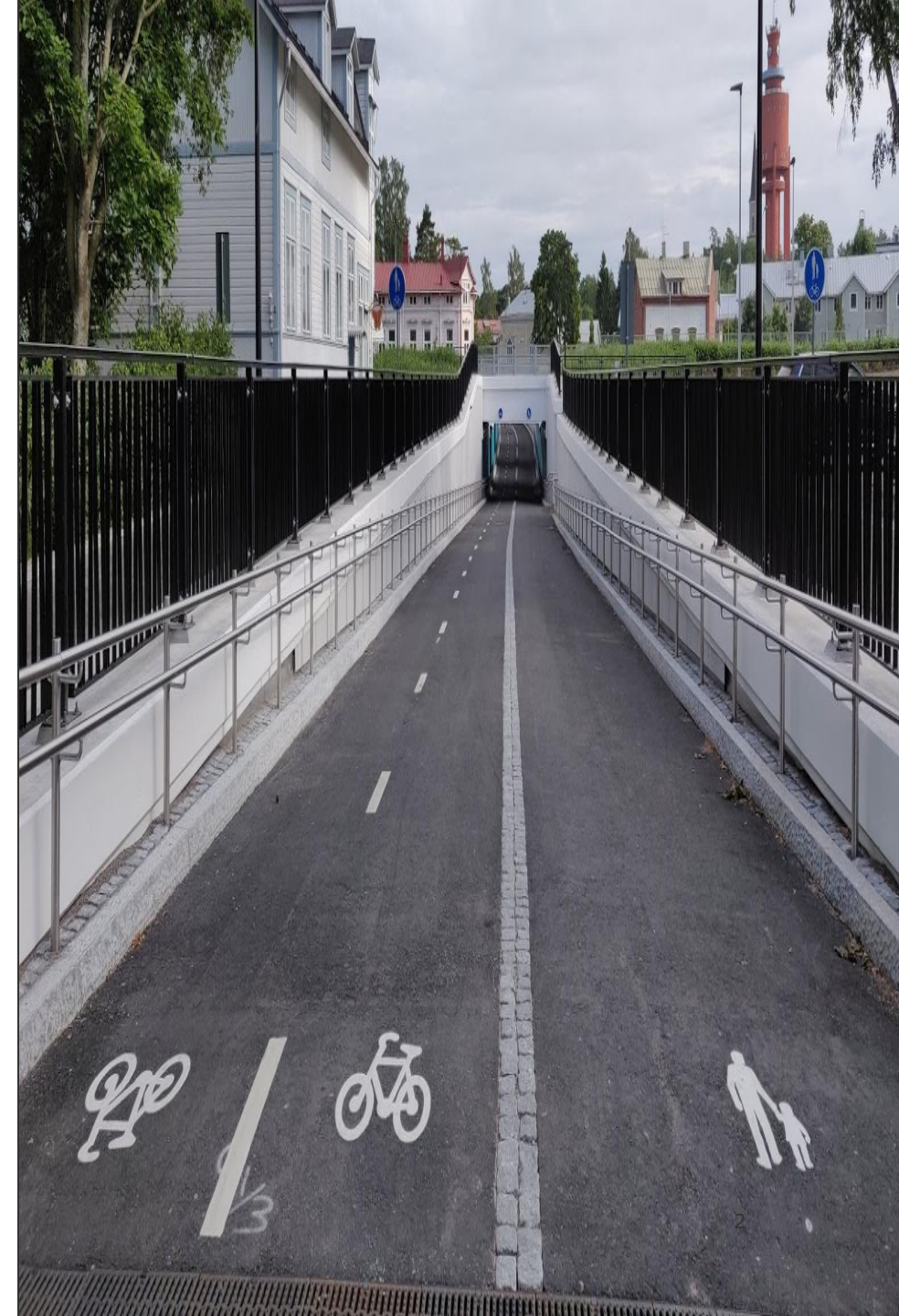
SISÄLTÖ



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

LÄHTÖKOHDAT	3
LIKKUMINEN JA LIIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN	12
INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET	24
LIKENNETURVALLISUUS	28
PYÖRÄLIIKENTEN TAVOITEVERKKO	34





HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

LÄHTÖKOHDAT



LÄHTÖKOHDAT



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

Nykytilan analyysissä perehdytään jalankulun ja pyöräliikenteen edistämisen nykytilanteeseen Hangossa.

Lähtötiedoista kartoitetaan ns. desktop-analyysin yhteydessä monipuolisesti **liikenteen ja maankäytön tietoja**, tutustutaan **aihepiiriin liittyviin aiempiin suunnitelmiin** ja paikkatietopohjaisiin liikenteen ja maankäytön tilaa kuvaaviin aineistoihin. Keskeinen lähtökohta on Hangossa tehty **Kävelyn ja pyöräilyn toimenpidesuunnitelma 2017–2021**.

Analyysi täydentyy toukokuussa toteutetulla asukaskyselyllä.

— Valtatie tai seudullinen pääkatu

— Yhdystie tai kokoojakatu

YKR Vyöhykkeet (2017)

— keskustan jalankulkuvyöhyke

— keskustan reunavyöhyke

— autovyöhyke

© Maanmittauslaitos 2021

© SYKE/YKR 2019

© Väylä 2021/Dödören

Ramboll Finland Oy 27.5.2021



TAVOITTEET

- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen pohjautuu vahvasti **valtakunnallisiin ilmastotavoitteisiin**. Ekologisen kestävyden lisäksi liikennejärjestelmältä ja sitä tukevalta yhdyskuntarakenteelta vaaditaan **sosiaalista, kaikkia huomioivaa, tasa-arvoista ja turvallista** sekä yhteiskuntataloudellisesti **resurssitehokasta** kestävyttä. Henkilöautoliikenteen matkoista tavoitellaan merkittävää siirtymää kestäviin kulkutapoihin eri ohjaustoimilla.
- Kunnat ja kaupungit toimivat läheisemmässä vuorovaikutuksessa asukkaidensa kanssa. Tärkeimpiä toimia kestävien kulkutapojen suosion kasvattamiseen ovat **turvallisen ja miellyttävän infran rakentaminen** sekä liikkumistottumuksiin vaikuttaminen kaavoituksen ja liikkumisen ohjauksen keinoin.

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma
Fossiilittoman liikenteen tiekartta
12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, tavoitteet ja strategiset linjaukset
Liikenteen verotuksen uudistaminen

Kaikki liikennemuodot kattava liikenneturvallisuusstrategia
Kansainväliset ilmastosopimukset
Kansallinen energia- ja ilmastostrategia
Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma

Liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035

Maakuntakaava 2050

Hiilineutraali Uusimaa 2035

Uudenmaan selviytymissuunnitelma 2020-2023

U-ELY liikennestrategia 2025

U-ELY liikenneturvallisuus suunnitelma

Hyvän elämän merikaupunki

HINKU-toimintasuunnitelma
Yleiskaavat

Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämissuunnitelma

Kunnan muut toimialakohtaiset ohjelmat, strategiat, tavoitteet ja visiot



Tavoitteita tukevat, aikataulutetut ja

toimialoittain jaetut toimenpiteet

Vuorovaikutus kansalaisten kanssa



TAVOITTEET



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

- ”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)
- **Kestävän liikkumisen edistäminen** on taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti vastuullista toimintaa.



Useimmissa suunnitelmissa on jo luovuttu termeistä "kevyt liikenne" tai "kevyen liikenteen väylä"

Kävelyä ja pyöräilyä on järkevää pitää ja käsitellä erillisinä kulkutapoina

Ominaista kävelylle

- Ihmiselle luonnollisin nopeus
- Matkat yleensä hyvin lyhyitä
- Reitien valinta ja suunnanmuutokset voivat olla hyvinkin spontaaneja ja vaikeasti ennakoitavia
- Myös oleskelua, viipyilyä ja paikallaan olemista
- Hyötyy viihtyisästä ja turvallisesta ympäristöstä
- Kaipaa turvattuja tienylityksiä (suojatiet) ja esteettömiä ratkaisuja
- Kävely on osa lähes kaikkia matkoja
- Kävely on yksi jalankulun muoto → kävely rinnastuu mm. pyörätuolilla, rollaattorin kanssa ja potkulaudalla kulkemiseen



Ominaista pyöräilylle

- Moninkertaisesti kävelyä nopeampaa
- Matkat voivat olla melko pitkiä
- Suoraviivainen liike → kulkeminen tyypillisesti paikasta A paikkaan B
- Tarve pyörän pysäköinnille
- Hyötyy tasaisuudesta ja suorista reiteistä → pysähtymistä ja jyrkkiä käännöksiä ei suosita
- Lainsäädännössä pyörä on ajoneuvo → rinnastuu enemmän autoon kuin jalankulkijaan. Mahdollisuus kuitenkin spontaaniuteen.
- Rinnasteisia ovat mm. potkupyörät, sähköavusteiset polkupyörät ja sähköpotkulaudat
- Usein väistämisvelvollinen tien ylityskohdissa





KEHITTÄMISTARPEET

Asenteet ja liikuntatottumukset

20 % lisäys kävely- ja pyörämatkoihin

Nettikyselyiden avulla voidaan selvittää mm. hankolaisten **asenteita** pyöräilyolosuhteisiin.

Paikallistason **markkinointi**

Välineiden, varusteiden ja palveluiden kehittäminen

Liikkumissuunnitelmien laatiminen **työpaikoille**

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen **yhteistyössä liikunta- ja urheilujärjestöjen** kanssa

Reittikartan ylläpito

Ulkoilukarttojen kehittäminen

Karttaohjelmia päivitetään jatkuvasti (karttapalvelu).

Pyöräilyn ja jalankulun infrastruktuurin parantaminen

Rakentaminen

Selvitetään liikenneviraston kanssa **sillan parantamismahdollisuudet**.

Katusuunnitelma **alikulutunnelin Kadermonkatu-Puistokatu** toteuttamiseksi laaditaan asemakaavatyön kanssa rinnakkain.

Kehä 1

Tiilitehtaantie

Panimonkatu

Linjakatu

Kalastajankatu

Hangonkyläntie

Rajatie – Kirkkotie

Kirkkotien kevyen liikenteen väylä

Alueellinen kevyen liikenteen väylä **Täktom – Tvärminne – Lappohja**

Jatketaan **suojateiden turvallisuuden** lisäämistä erilaisin **teknisin keinoin**.

TILANNE

?

Pyöräilybarometri, liikenneturvallisuuskysely

?

?

?

pyöräilysuunnistus-kilpailut

Kevyen liikenteen verkko 2020 (3.2.2020)

Suunnistuskartta 2018

uusi silta valmistuu vuodenvaihteessa 2021/22

Alikulku avattiin jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden käyttöön perjantaina 26.6.2020

ei tehty

valmis

valmis

ei tehty

Tehty ainakin osittain

ei tehty

ei tehty

ei tehty

ei tehty

Välkky-kohteet, hidasteet?



KEHITTÄMISTARPEET

Pyöräilyn ja jalankulun infrastruktuurin parantaminen
Järjestelmäsuunnittelu

Kevyen liikenteen väylien luokittelu

Pääreittien tason nosto

Kevyen liikenteen väylien ja jalkakäytävien rakenteiden ja päällysteiden kuntokartoitus

Suunnitelma ja kustannusarvio väylien laadun ja turvallisuuden parantamiseksi.

Katusuunnitelmia laadittaessa kiinnitetään huomiota jalankulkuympäristön parantamiseen mm. kalusteilla, istutuksilla ja materiaaleilla.

Olemassa olevan pyöräpysäköinnin kartoittaminen

Suunnitelma pyöräpysäköinnin parantamiseksi.

Sähköpyöräilymahdollisuuksien kehittäminen (latauspisteet yms.).

Talvikunnossapitoluokituksen työselitykset viimeistellään.

Suunnitelma ja kustannusarvio kevyen liikenteen väylien katuvalaistuksen parantamiseksi.

Risteyskartoitus, jonka perusteella laaditaan suunnitelmat ja kustannusarviot työn toteuttamiseksi.

Jatketaan risteysalueiden esteettömyyksen parantamista katujen perusparannustöiden yhteydessä.

Kartoitettava esteettömyyden erikoistason reitit ja niiden esteettömyys varmistettava.

Uusitaan pyöräilyreitien opasteita tarpeen mukaan.

Määritettävä riskikohteet ja laadittava parantamisehdotukset. Otettava huomioon eri käyttäjäryhmät.

Koulumatkojen turvallisuuden parantaminen.

Maankäytön suunnittelu

Kevyen liikenteen huomioiminen maapoliittisessa ohjelmassa

Pyöräpysäköintinormien asettaminen asemakaavamääräyksissä ja rakennusjärjestyksessä.

TILANNE

?

?

?

?

?

ei tehty?

Kysely tehty

?

?

Opinnäytetyö, Sami Laine 2019. Hangon kaupungin katuvalaistuksen kehityssuunnitelma. Korjauksia ja investointeja tehty.

Hangon liikenneturvallisuuskysely 2019 Strafica Oy.

?

?

?

Hangon liikenneturvallisuuskysely 2019 Strafica Oy.

Liikenneturvallisuustyöryhmän mukaiset suunnitelmat. 2020 päätös ostaa nopeusnäyttöjä

?

Maapoliittinen ohjelma tulossa valtuustoon keväällä 2021?

?

RAHOITUS



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

YK ohjeistaa investoimaan **20 %** liikennesektorin budjetista kävelyyn ja pyöräilyyn

Hangossa tämä tarkoittaisi vuositasolla noin **200 000 €** investointia
(vuosien 2015-2021 keskiarvo)

200 000 € vuosi-investointi tarkoittaisi Hangon väkiluvulla noin **25 € /asukas**

15-25 € /asukas on ECF*:n suositus nouseville kaupungeille, jotka tavoittelevat pyöräliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvua **10 € /asukas** riittää ylläpitämään kulkumuoto-osuuden

*European Cyclists' Federation



20 %

80 %

Kaupunki	Asukasluku	Henkilöresurssit	Erillis-investoinnit M€	Investoinnit €/as	Pyöräilyn kulkumuoto-osuus (työ- ja opiskelumatkat)
Helsinki	650 000	3-7	7-20	11-30	14 %
Kööpenhamina	620 000	20	11-27	18-44	49 %
Amsterdam	870 000	18	58	67	36 %
München	1 530 000	18	11	7	18 %
Tukholma	960 000	15-20	19-26	20-27	16 %

Liikennebudjetin keskiarvo ('15-'21)	Ohjeellinen 20% investointiosuus
1 022 778 €	204 556 €

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Uudisrakentaminen	8 974 €	21 066 €	4 503 €	0 €	23 965 €	0 €	250 000 €
Perusparannus	533 408 €	490 083 €	732 278 €	621 197 €	576 388 €	153 500 €	60 000 €
Liikenneturvallisuus	3 501 €	21 774 €	26 003 €	59 932 €	469 085 €	1 610 000 €	10 000 €
Asfalttipaikkaukset	41 277 €	73 248 €	31 516 €	110 114 €		310 000 €	60 000 €
Muut infratyöt	238 699 €	129 837 €	163 390 €	72 684 €	56 522 €	121 500 €	75 000 €
Yhteensä	825 859 €	736 008 €	957 690 €	863 927 €	1 125 960 €	2 195 000 €	455 000 €

Hangon kaupungin talousarviot- ja suunnitelmat

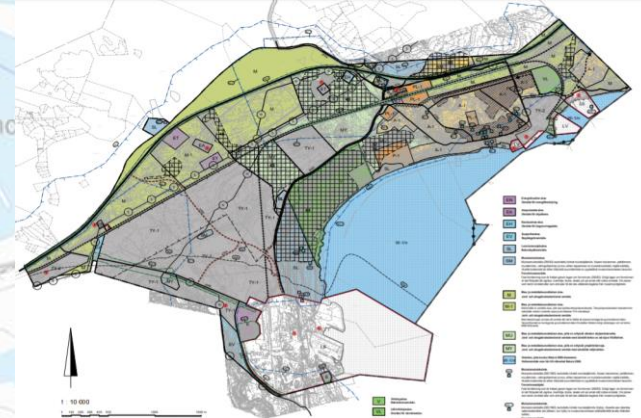
YLEISKAAVA



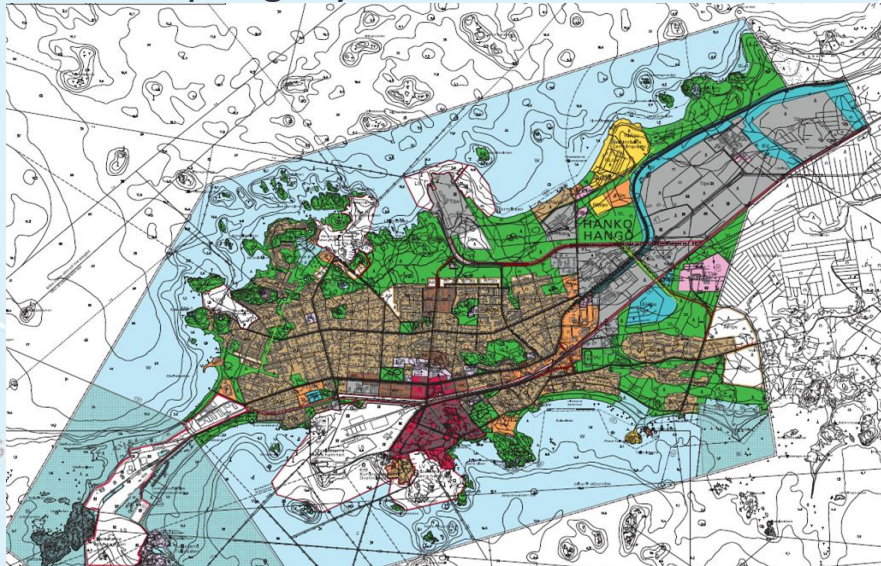
HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

Koverharin ja Lappohjan alueen yleiskaava 2021 - ehdotus



Kantakaupungin yleiskaava 2012





HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

LIKKUMINEN JA LIKENNEKÄYTTÄYTYMINEN

VÄESTÖ



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

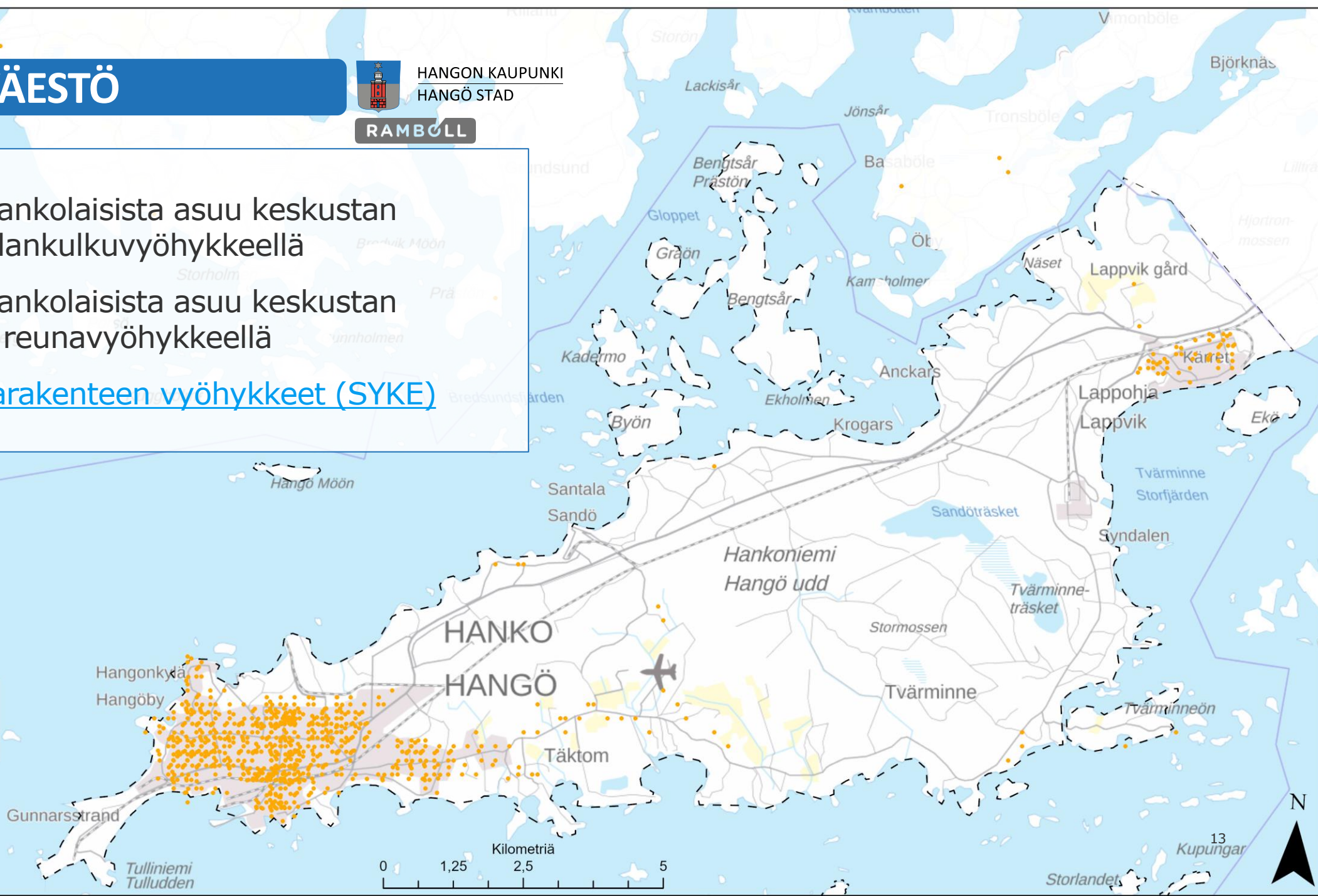
13 % Hankolaisista asuu keskustan
jalankulkuvyöhykkeellä

44 % Hankolaisista asuu keskustan
reunavyöhykkeellä

[Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet \(SYKE\)](#)

1 piste = 10 ihmistä
Väestö (2019)

© Maanmittauslaitos 2021
© SYKE/YKR 2019
Ramboll Finland Oy 27.5.2021



TYÖPAIKAT



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

15 % Hangossa sijaitsevista työpaikoista on keskustan jalankulkuvyöhykkeellä

33 % Hangossa sijaitsevista työpaikoista on keskustan reunavyöhykkeellä

[Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet \(SYKE\)](#)

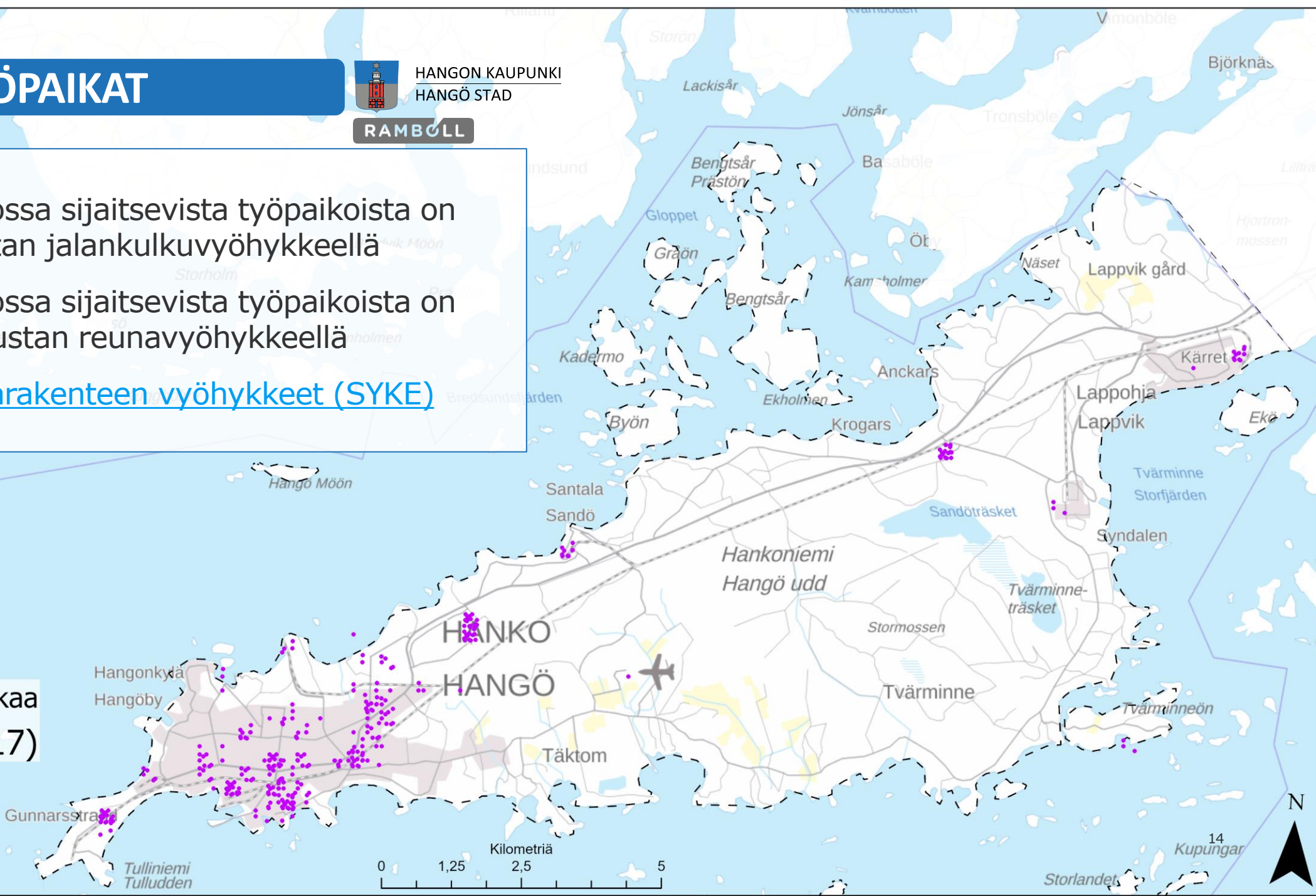
1 piste = 10 työpaikkaa

• Työpaikat (2017)

© Maanmittauslaitos 2021

© SYKE/YKR 2019

Ramboll Finland Oy 27.5.2021



SAAVUTETTAVUUS



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

15 min pyörämatkan etäisyydellä keskustasta on:

- 88 %** Hankolaisista
- 87 %** yli 64-vuotiaista Hankolaisista
- 73 %** Hangossa sijaitsevista työpaikoista

30 min sähköpyörämatkan etäisyydellä keskustasta on:

- 92 %** Hankolaisista
- 90 %** yli 64-vuotiaista Hankolaisista
- 86 %** Hangossa sijaitsevista työpaikoista

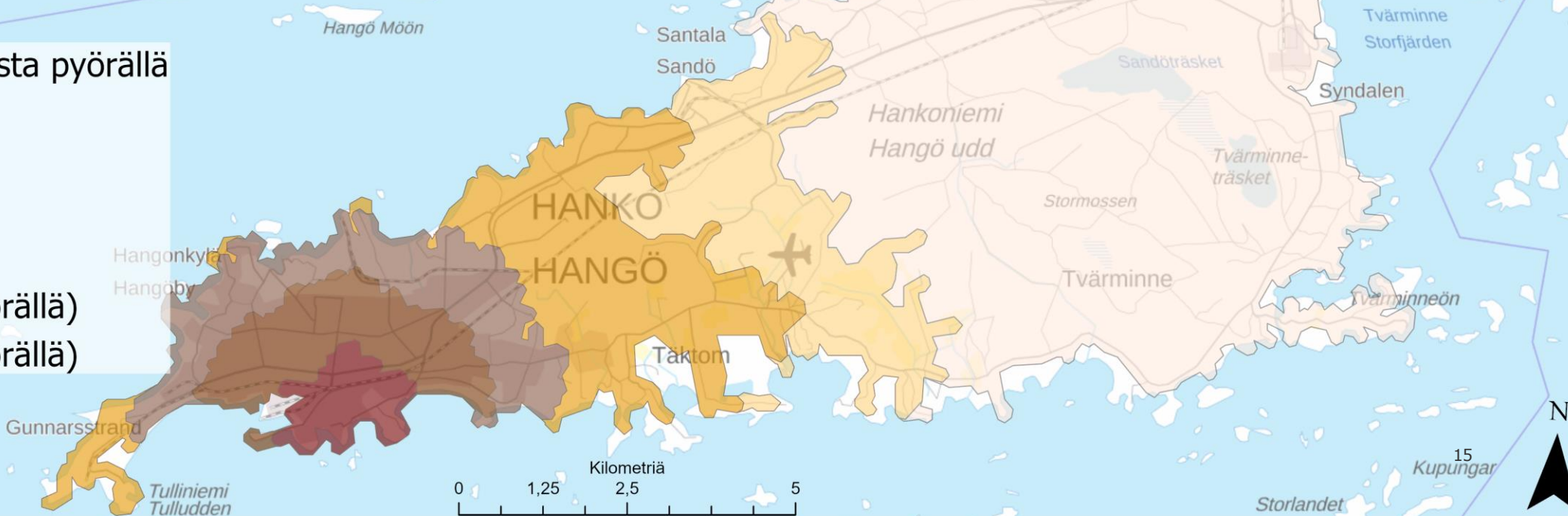
15 km/h keskinopeudella pyöräilevä kulkee 5 minuutissa 1,25 kilometriä, 10 min (2,5 km), 15 min (3,75 km) ja 30 min (7,5 km).

Sähköpyörällä (korkein sallittu nopeus 25 km/h) 20 km/h keskinopeudella pyöräilevä kulkee 30 minuutissa 10 kilometriä.

Matka-aika keskustasta pyörällä

- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 30 min
- 30 min (sähköpyörällä)
- 60 min (sähköpyörällä)

© Maanmittauslaitos 2021
© OpenStreetMap contributors
Dödören
Ramboll Finland Oy 8.6.2021



SAAVUTETTAVUUS



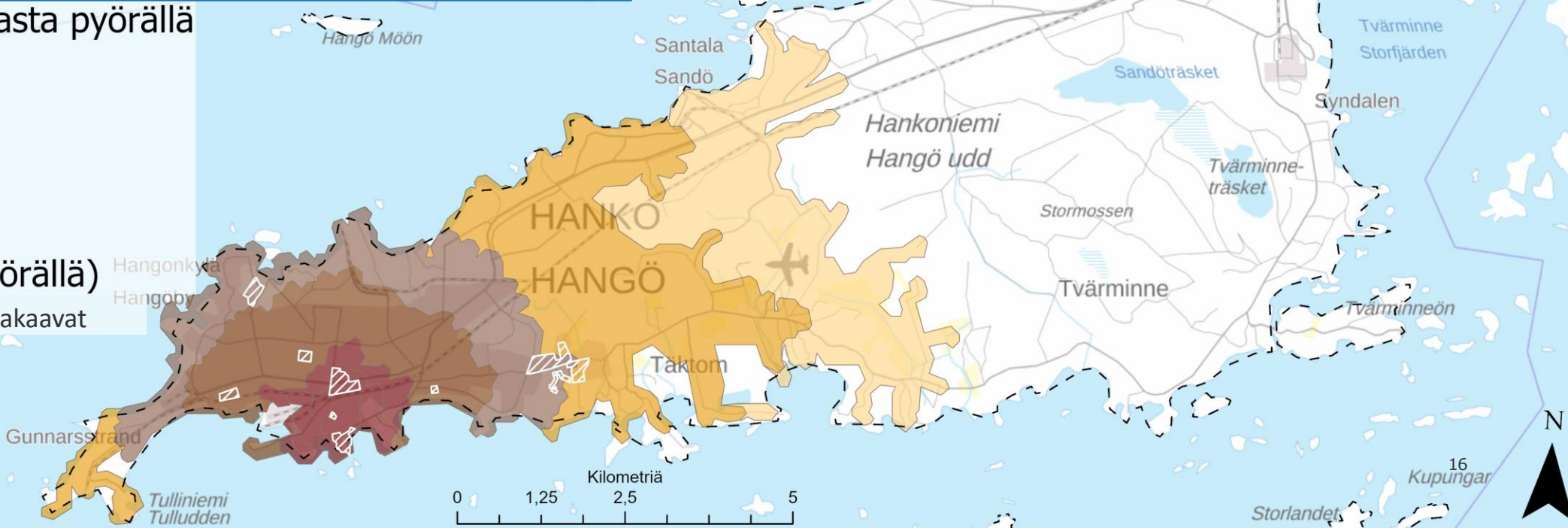
HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

Suurin osa uudesta ja vireillä olevasta asuntojen asemakaavoituksesta sijoittuu keskustan 15 minuutin pyöräilyvyöhykkeen sisälle

Matka-aika keskustasta pyörällä

- 5 min
 - 10 min
 - 15 min
 - 30 min
 - 30 min (sähköpyörällä)
- Vireillä olevat asemakaavat



SAAVUTETTAVUUS



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

15 minuutin kävelymatkan päässä keskustasta

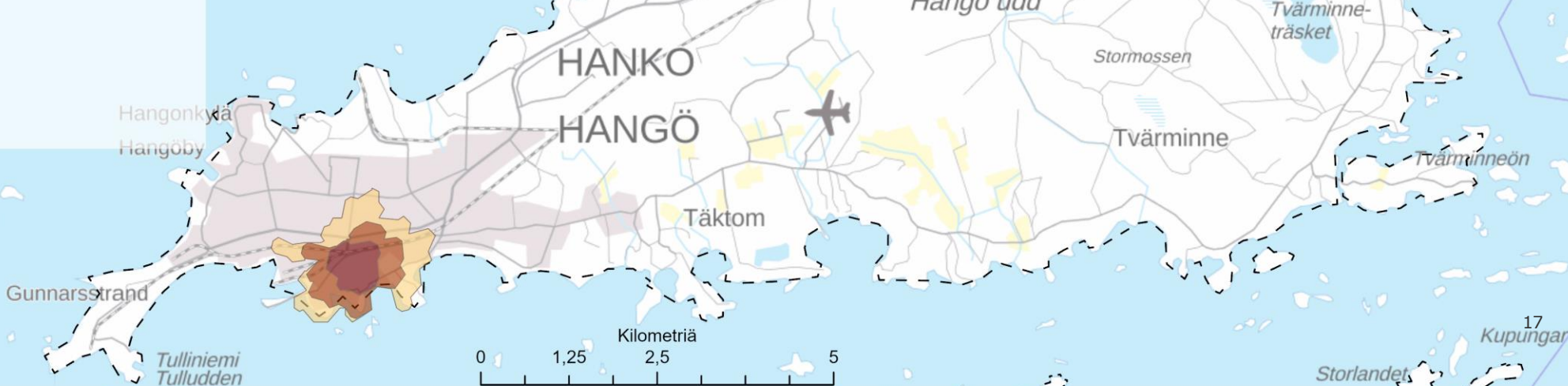
asuu:

23 % Hankolaisista

27 % yli 64-vuotiaista Hankolaisista

Matka-aika keskustasta kävellen

- 5 min
- 10 min
- 15 min



SAAVUTETTAVUUS



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

15 minuutin kävelymatkan päässä keskustasta
asuu:

23 % Hankolaisista

27 % yli 64-vuotiaista Hankolaisista

Matka-aika keskustasta kävellen

- 5 min
- 10 min
- 15 min

N

© Maanmittauslaitos 2021
© OpenStreetMap contributors

Ramboll Finland Oy 27.5.2021

Kilometriä

0 0,2 0,4 0,8

NOPEUSRAJOITUKSET



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

Hangon taajamissa nopeusrajoitus on yleisesti 40 km/h. Taajaman sisääntuloväylät ovat 50 km/h rajoituksen alaisuudessa.

Taajamanopeuksissa on viime vuosina siirrytty niin kotimaassa kuin ulkomaillakin kohti 30 km/h yleisrajoitusta ([Kuntaliitto 2020](#))

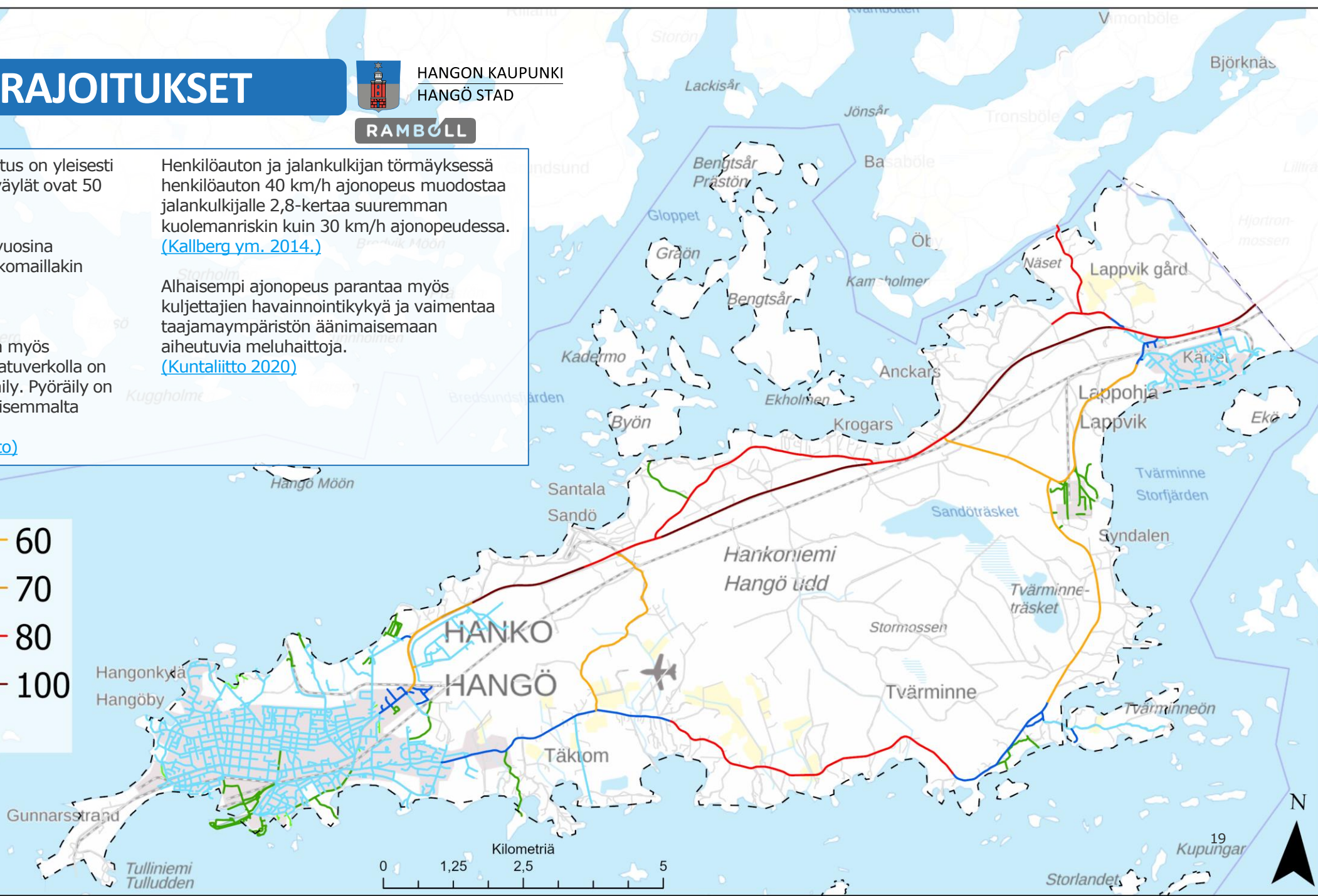
Pyöräiliikenteen perusratkaisuna myös Hangon taajamien alemmalla katuverkolla on sekaliikenne eli ajoradalla pyöräily. Pyöräily on turvallisempaa ja tuntuu turvallisemmalta 30 km/h nopeutta tukevassa liikennenympäristössä. ([Pyöräliitto](#))

Henkilöauton ja jalankulkijan törmäyksessä henkilöauton 40 km/h ajonopeus muodostaa jalankulkijalle 2,8-kertaa suuremman kuolemanriskin kuin 30 km/h ajonopeudessa. ([Kallberg ym. 2014.](#))

Alhaisempi ajonopeus parantaa myös kuljettajien havainnointikykyä ja vaimentaa taajamaympäristön äänimaisemaan aiheutuvia meluhaittoja. ([Kuntaliitto 2020](#))

Yleisrajoitus	60
20	70
30	80
40	100
50	

© Maanmittauslaitos 2021
© OpenStreetMap contributors
Dödören
Ramboll Finland Oy 27.5.2021



LIKKUMISTOTTUMUKSET



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

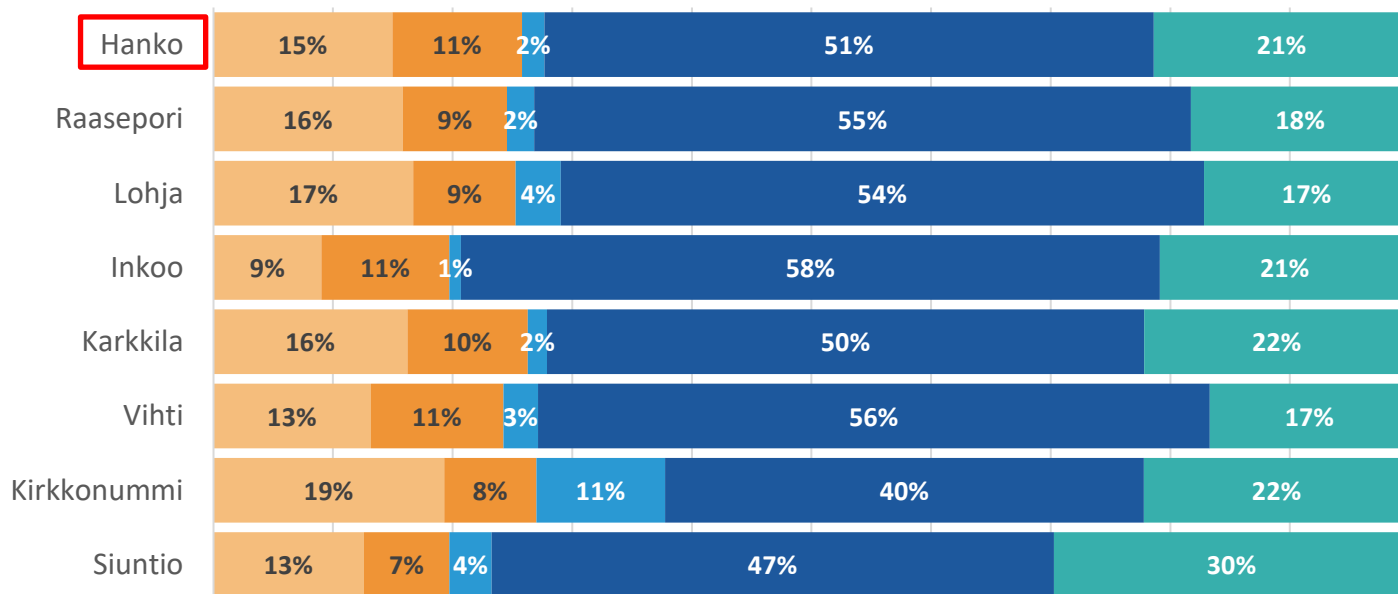
RAMBOLL

Läntiseltä Uudeltamaalta on vuodelta 2016

Henkilöliikennetutkimuksen seutujulkaisu, johon Hanko kuuluu.

Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen (2016) mukaan BRUTUS-liikennemallilla estimoitu jalankulun kulkutapaosuus on Hangossa 15 % ja pyöräliikenteen 11 %. **Potentiaalia kestävien kulkutapojen osuuden kasvuun on erityisesti lyhyemmillä alle viiden kilometrin matkoilla.**

BRUTUS-liikennemallilla estimoitu nykyhetken kulkutapajakauma asuinalueen mukaan (prosenttia alueen asukkaiden matkoista)



selitteet:

henkilöauto, matkustaja

henkilöauto, kuljettaja

muu

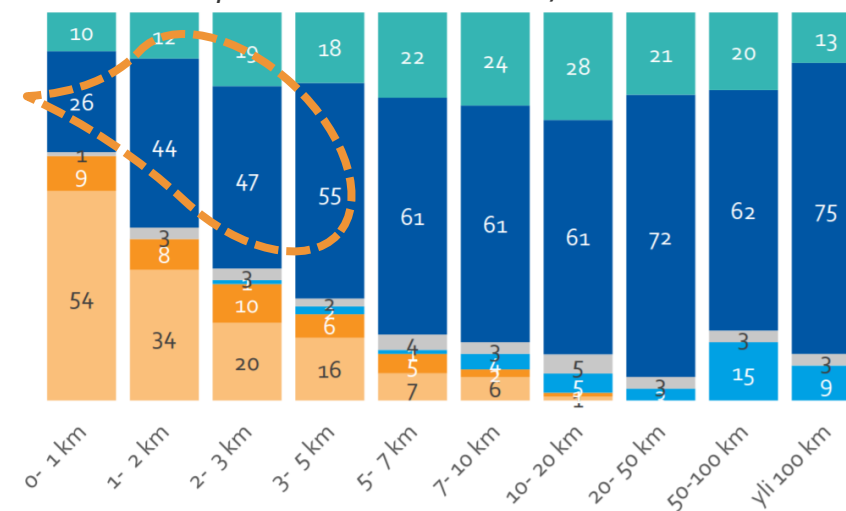
joukkoliikenne

pyöräily

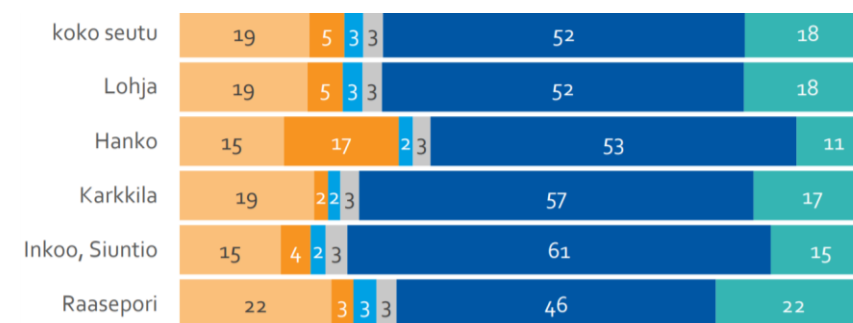
jalankulku

■ ■ ■ Kestävien kulkutapojen potentiaali

Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan HLT16/Läntinen Uusimaa



Kulkutapajakaumat asuinalueen mukaan HLT16/Läntinen Uusimaa



AUTON OMISTUS



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

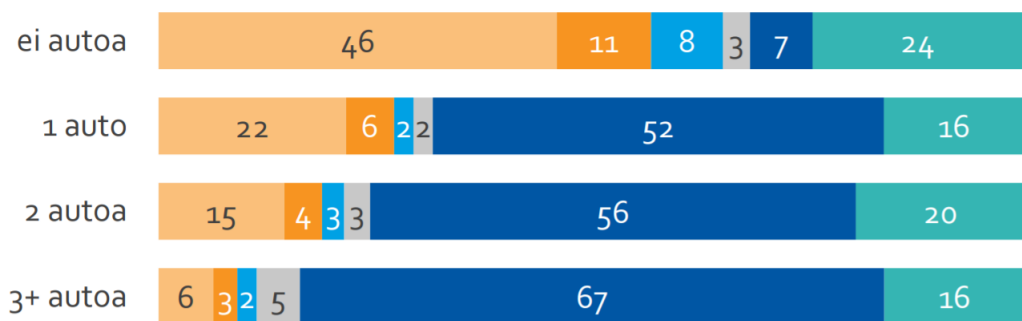
RAMBOLL

Liikennekäytössä olevien henkilöautojen tiheys on Hangossa matalampi kuin mm. Salossa ja naapurikunnassa Raaseporissa. Tiheys on kuitenkin suurempi kuin keskimäärin Manner-Suomessa ja suuremmissa kaupungeissa.

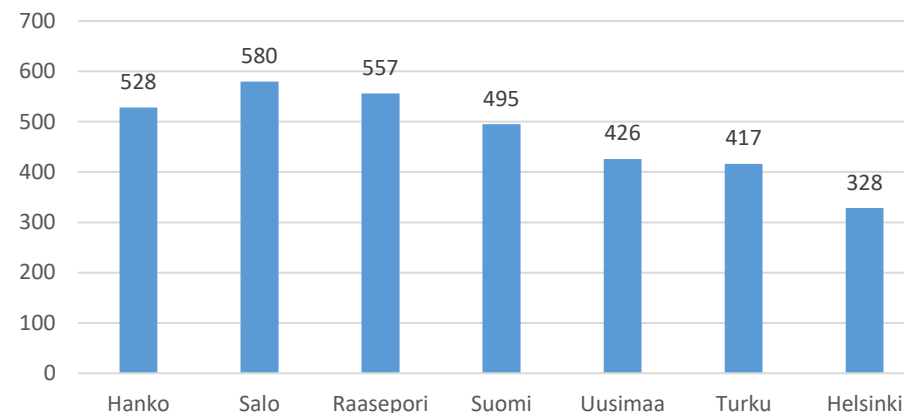
Vuodesta 2011 liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrä on lisääntynyt Hangossa enemmän kuin muilla tarkastelluilla alueilla. Vuonna 2019 autoja oli 12 % enemmän kuin vuonna 2011.

Asukkaiden kulkutapojen käyttö kotitalouksien hallinnassa olevien autojen mukaan HLT16/Läntinen Uusimaa

prosenttia matkoista

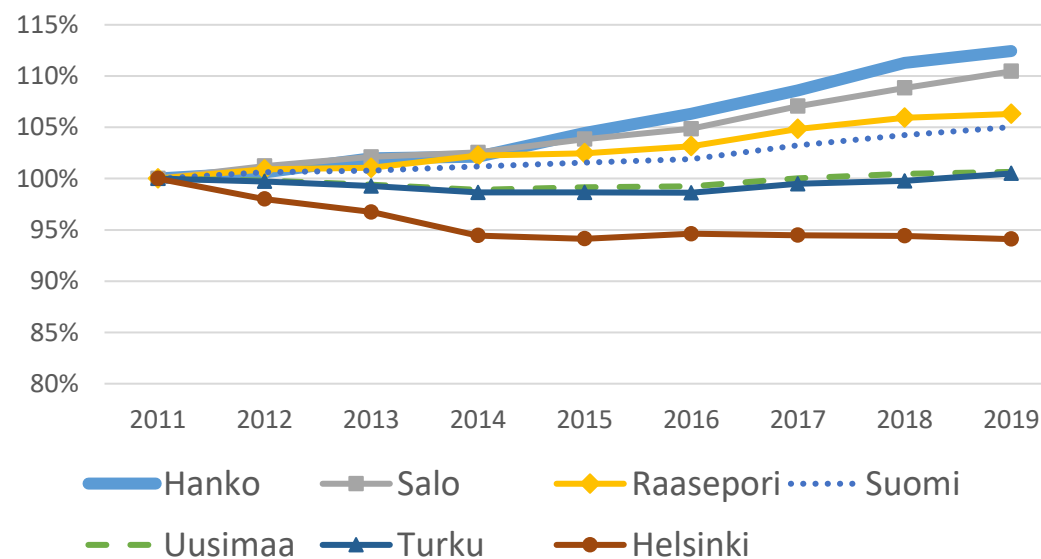


Henkilöautotiheys (autoa / 1000 asukasta) vuonna 2019 valikoiduilla alueilla



Henkilöautotiheys Hangossa ja muilla alueilla [Väkiluku 2019 \(Tilastokeskus\)](#) ja [ajoneuvokanta \(Traficom\)](#).

Henkilöautotiheyden (autoa / 1000 asukasta) kehityksen vertailu vuosina 2011-2019. Vertailu alueittain vuoden 2011 tilanteeseen.



LIKKUMATTOMUUS



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL



Liikkumattomuus Hangossa aiheuttaa vuodessa yhteiskunnalle kustannuksia karkean arvion mukaan

4,7 M€ - 11,1 M€

Kustannusarvio koostuu pääosin liikkumattomuudesta seuraavien kroonisten kansansairauksien yhteiskunnalle aiheutuvista **suorista terveydenhuollon kustannuksista, alhaisemmista tuloveroista ja tuottavuuskustannuksista.**

Liikkumattomuuden kustannuksia on arvioitu Valtioneuvoston kanslian julkaisussa ["Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnon yhteiskunnalliset kustannukset"](#)

KESTÄMÄTTÖMÄN LIIKKUMISEN JA SITÄ TUKEVAN YHDYSKUNTARAKENTEEN KUSTANNUKSLIA

- Liikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet
 - Sisältää menetettyjen elinvuosien tuottavuuden ja verotulot, sairaanhoidon ja pelastustoimen kustannukset
- Sairaudet (melu, ilmanlaatu, liikkumattomuus)
 - Liikkumattomuuden vaikutus kroonisiin kansansairauksiin
 - Kumipyöräisen moottoriliikenteen päästöjen vaikutus erityisesti taajamissa
- Väyläinvestoinnit ja kunnossapito
 - Liikennemuotojen tilatehokkuus, maa-alan käyttö, tien kuluminen, muu kunnossapito
- Kunnallistekniikan ja laadukkaiden palveluiden tuottamisen kustannustehokkuus
 - Koulukuljetukset, joukkoliikenne, vesi- ja jätehuolto, kaapeliliikenne
- Kaupunkiympäristössä tilatehottoman liikenneinfran vaihtoehtokustannukset
 - Hyödyntämättömät kiinteistöjen myyntitulot ja kiinteistöverot
- Estevaikutus ja viihtyisyyden heikkeneminen
 - Rahallisia hyötyjä tuovan kestävän liikenteen houkuttelevuuden heikkeneminen erityisesti taajamissa
- Liikenteen ruuhkautuminen
 - Kaupunkiliikenteen ongelma. Yhden autolla kulkevan marginaalikustannus toisten ajankäyttöön

INFRASTRUKTUURI JA OLOSUHTEET



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

PYÖRÄTIET



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

Hangossa on noin **40 kilometriä pyöräteitä** (lähde: OpenStreetMap)

Pyöräliikenteen perusratkaisuna taajamissa on sekaliikenne eli ajoradalla pyöräily. Erilliset pyörätiet ovat tarkoituksenmukaisia, kun muiden liikennemuotojen (moottoriajoneuvo- tai jalankulkuliikenne) nopeudet ja määrät ovat turvattoman suuret.

— Pyörätiet

© Maanmittauslaitos 2021
© OpenStreetMap contributors
Dödören
Ramboll Finland Oy 27.5.2021

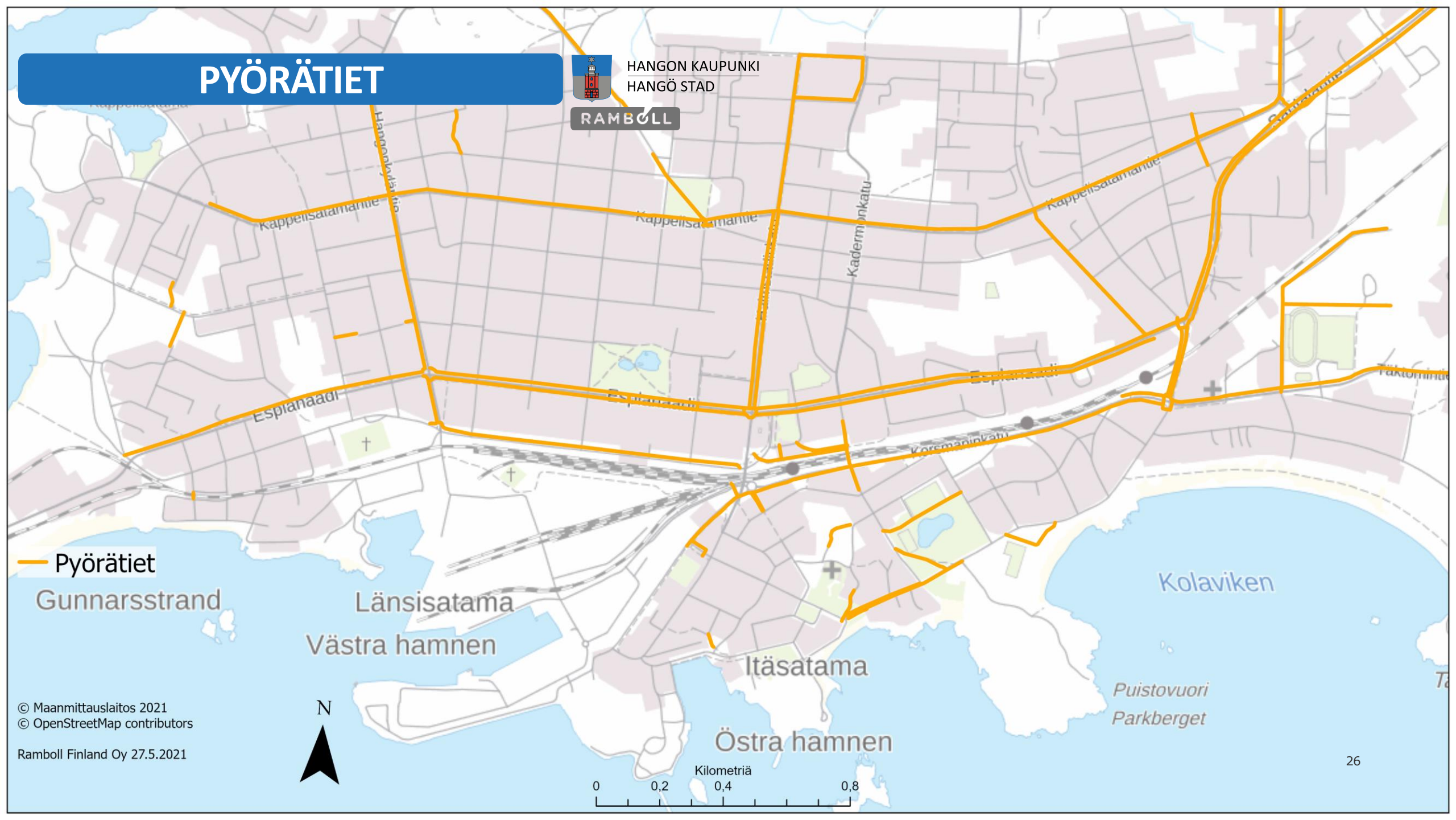


PYÖRÄTIET



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL



— Pyörätiet

Gunnarsstrand

Länsisatama

Västra hamnen

Itäsatama

Östra hamnen

Kolaviken

Puistovuori
Parkberget

© Maanmittauslaitos 2021
© OpenStreetMap contributors

Ramboll Finland Oy 27.5.2021



JALANKULUN YHTEYDET



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

Hangossa on noin **23 kilometriä erillisiä jalankulkuväyliä**
(lähde: OpenStreetMap)

Jalankulku on sallittua pyöräteillä mikäli omaa jalkakäytävää ei ole. Jalankulku on tarkoituksenmukaista erotella pyöräliikenteestä molempien liikennemuotojen vilkkaimmilla väylillä.

Lisäksi kunnan alueella on lukuisia kilometrejä erilaisia polkuja ja luontoreittejä.

— Jalankulkuväylät

Gunnarsstrand

Länsisatama

Västra hamnen

Itäsatama

Östra hamnen

Kolaviken

Puistovuori
Parkberget

© Maanmittauslaitos 2021
© OpenStreetMap contributors

Ramboll Finland Oy 27.5.2021



Kilometriä
0 0,2 0,4 0,8



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

LIIKENNETURVALLISUUS



Liikenneturvallisuustyöryhmän tehtävänä on turvallisen ja kestävä liikumisen edistäminen

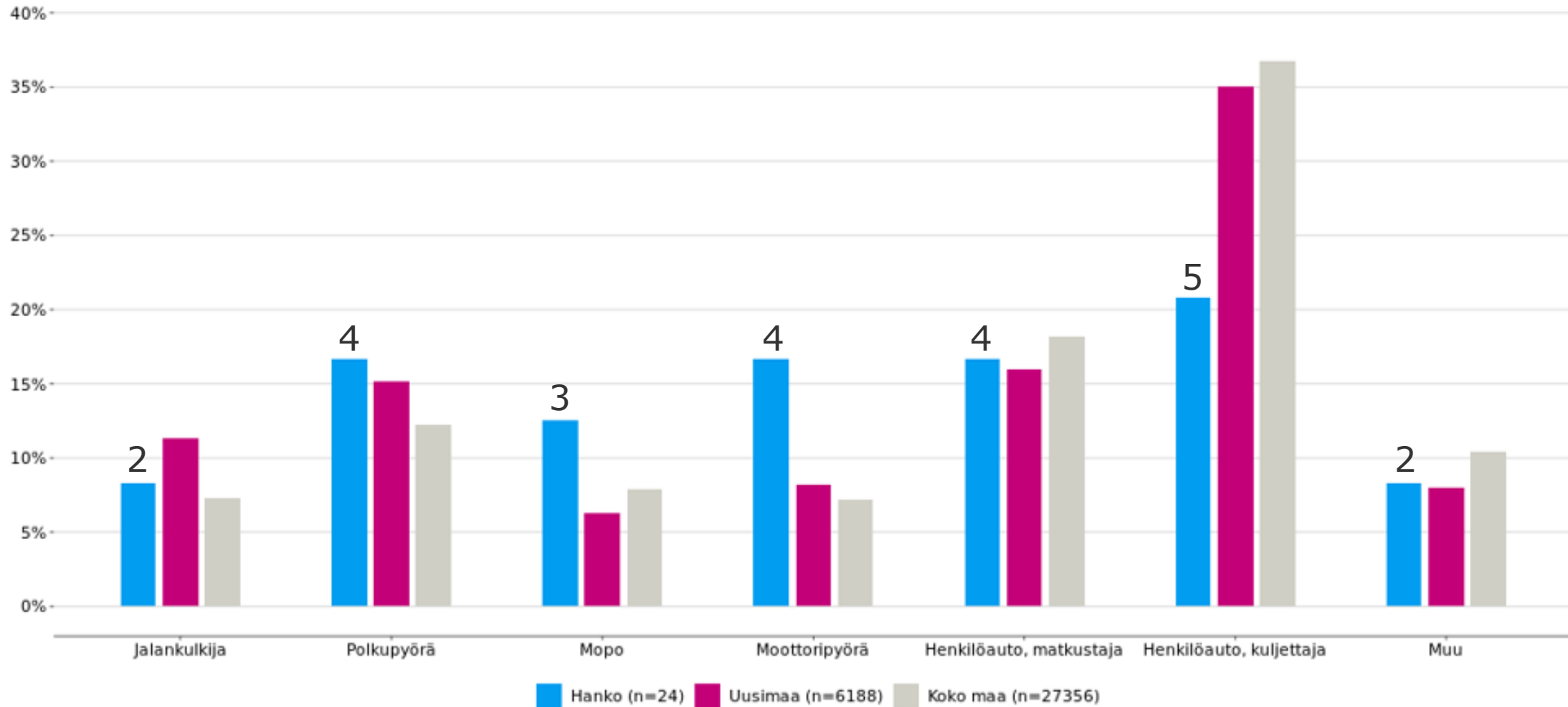
- Työryhmä kokoontuu muutamia kertoja vuodessa
 - Toiminnassa hyödynnetään valtakunnallisia kampanjoita ja paikallisia tapahtumia
- Seuraa kaupungin liikenneturvallisuustilannetta **eri liikkujaryhmät huomioiden**
- **Edistää myös kestävää liikumista**, kuten jalankulkua ja pyöräliikennettä
- Ideoi **konkreettisia ratkaisuja** kestävä ja turvallisen liikumisen haasteisiin
- **Jakaa vastuuta ja tehtäviä** kaupungin eri yksiköille ja paikallisille sidosryhmille
- Kerran vuodessa pidetään kaupungin ja ELY-keskuksen välinen liikenneympäristöpalaveri
- Hangon liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui 2019
 - Visio: *”Liikennejärjestelmä on **kaikilla kulkutavoilla ja kaikille liikkujaryhmille** niin **turvallinen**, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä. **Ihmiset myös kokevat** eri kulkutavoilla **liikkumisen turvalliseksi.**”*
 - Poimintoja tavoitteista:
 - *Liikenneturvallisuusvaikutusten arvioinnin kytkeminen maankäytön suunnitteluun*
 - *Jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantaminen*
 - *Ajonopeuksien hillitseminen*
 - *Turvallisen liikennekäyttämisen edistäminen*



- Tässä onnettomuusyhteenvedossa hyödynnetään lähtöaineistona [Tilastokeskuksen tieliikenneonnettomuuksien tilastoa](#) sekä Väyläviraston tuottamaa Onnettomuusrekisteriä. Molemmat aineistot **perustuvat poliisiasiaan tietojärjestelmään tallennettuihin tieliikenneonnettomuustietoihin**. Onnettomuusrekisterissä onnettomuuksiin yhdistetään sijainnin perusteella myös tierekisterin tietoja.
- Poliisin tilastoinnin (=virallisen tilastoinnin) **peittävyys kuolemaan johtaneitten onnettomuuksien osalta on sataprosenttinen. Loukkaantumisten osalta** on arvioitu, että tilaston **kattavuus on vain 20-30 %**. Eri onnettomuustyyppien tietoon tulossa on eroja. **Huonoin peittävyys on yksittäisonnettomuuksissa loukkaantuneista polkupyöräilijöistä (noin 10 % tilastoitu).** **Jalankulkijoiden liukastumisia ja kaatumisia ei puolestaan lasketa lainkaan** mukaan tieliikenneonnettomuustilastoihin.
- Pääosin poliisin tilastojen puutteellisuudet johtuvat joko siitä, etteivät onnettomuudet tule lainkaan poliisin tietoon (ei soiteta 112) tai siitä että poliisi ei käy onnettomuuspaikalla (tilanteen saattaa hoitaa esim. pelastuslaitos tai rajavartiolaitos). Puuttuvista loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista valtaosa on lieviä loukkaantumisia, sillä tieliikennelaki velvoittaa ilmoittamaan onnettomuudesta poliisille vain, jos joku on loukkaantunut vakavasti.



Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet tienkäyttäjärhmittäin (%) vuosina 2016-2020, Hanko



LIKENNETURVATTOMUUS



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

Hangossa ei ole tapahtunut viimeisen viiden vuoden aikana yhtään liikenteen välittömästi aiheuttamaa kuolemaa!

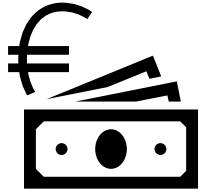
Tieliikenteessä on poliisin tietoon tulleiden tilastojen mukaan loukkaantunut viimeisen viiden vuoden aikana 24 henkilöä. Heistä neljä on liikkunut polkupyörällä ja kaksi jalan. Todellisuudessa loukkaantumisia on huomattavasti enemmän, erityisesti polkupyörällä tai jalan liikkuneiden keskuudessa.

Suurin osa loukkaantumisista on tapahtunut kunnan katuverkolla.

[Vuonna 2019 on toteutettu Hangon liikenneturvallisuuskysely ja sitä seurannut liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpideohjelma.](#)

▲ Loukkaantumiseen johtanut





Tieliikenne aiheuttaa Hangossa tapahtuneiden loukkaantumisten ja kuolemien kautta yhteiskunnalle kustannuksia **850 000 euroa vuodessa**

Luvut ovat keskiarvoja ja perustuvat vuosien 2016–2020 onnettomuusmääriin (huomioitu vain loukkaantumiseen tai kuolemaan johtaneet onnettomuudet).

Tilastollisesti tyypillisen kuolemaan johtaneen tieliikenneonnettomuuden yksikköarvo on 3 019 100 euroa vakavaan loukkaantumiseen johtaneen tieliikenneonnettomuuden yksikköarvo on 1 401 000 euroa lievään loukkaantumiseen johtaneen tieliikenneonnettomuuden yksikköarvo on 102 800 euroa

Tie- ja rautatieliikenteen hankearviointin yksikköarvot 2018, Väyläviraston ohjeita 40/2020

** Liikenneonnettomuuskustannusten muodostuminen ja kohdentuminen, Tiehallinnon selvityksiä 50/2006*



Kuntien maksettavaksi onnettomuuskustannuksista kohdistuu noin **10-15 %*** mm. pelastus-, terveys- ja sosiaalitoimen menoina

Tieliikenne aiheuttaa yhden arvion mukaan vuodessa Hangolle onnettomuuskustannuksia **100 000 €**



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

PYÖRÄLIKENTTEEN TAVOITEVERKKO

TAVOITEVERKKO



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

Alustava luonnos

- Keskus**
- Paikalliskeskus**
- Matkailukohde**
- Seudullinen pääreitti**
- Pyöräilyreitti**

Matka-aika keskustasta pyörällä

- 5 min
- 10 min
- 15 min
- 30 min
- 30 min (sähköpyörällä)
- 60 min (sähköpyörällä)

Tarkennettu verkkokuvaus



TAVOITEVERKKO



HANGON KAUPUNKI
HANGÖ STAD

RAMBOLL

Tarkennettu verkkokuvaus tulee tarkentamaan taajama-alueiden pyöräliikenteen verkon priorisoitavia yhteyksiä.

- Pääreitti
- Aluereitti
- - Mahdollinen aluereitti

