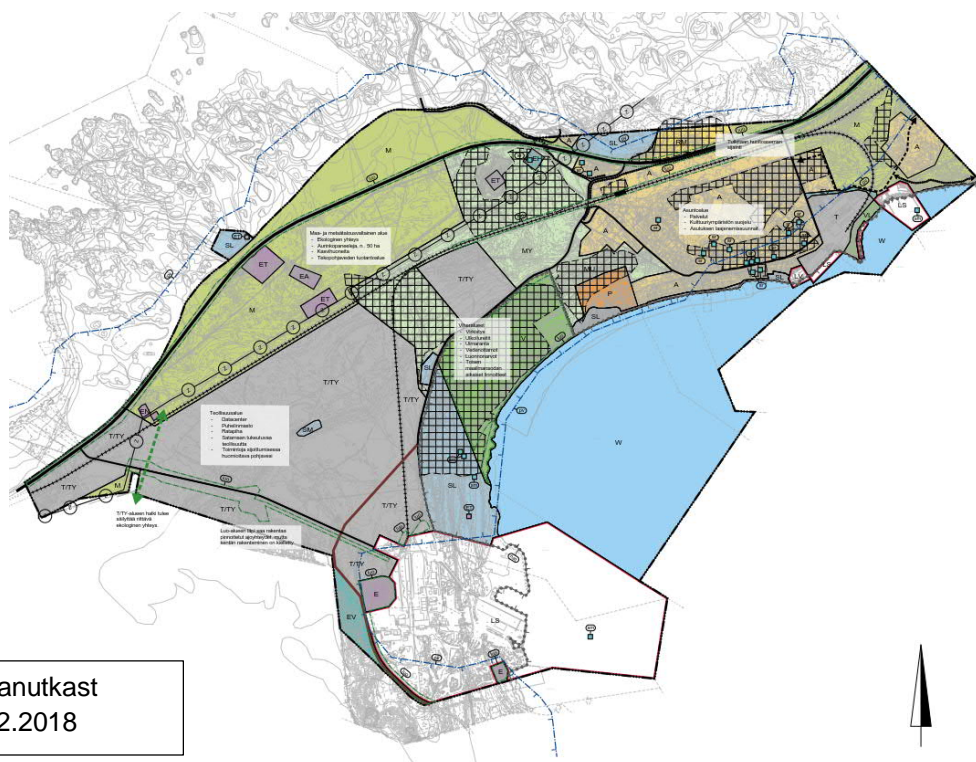


Trafikutredning

Generalplan för Koverhar och Lappvik område

Rapport

14.6.2019



Trafikutredning

INNEHÅLL

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Utgångspunkter och mål | 1 |
| 1.1 | Utredningens innehåll och utredare | 1 |
| 1.2 | Planområdets läge och anslutande till trafiknätet | 1 |
| 1.3 | Generalplanens och trafikutredningens syfte | 2 |
| 2 | Trafiknätet i nuläget | 2 |
| 2.1 | Väg- och gatunät..... | 2 |
| 2.2 | Gång- och cykeltrafik..... | 2 |
| 2.3 | Järnvägen och plankorsningarna..... | 4 |
| 2.4 | Hamnar och sjötrafik | 4 |
| 2.5 | Kollektivtrafik..... | 4 |
| 2.6 | Godstrafik och specialtransporter | 5 |
| 2.7 | Trafiksäkerhet | 5 |
| 3 | Trafikmängder och trafikprognos | 6 |
| 3.1 | Trafikmängder i nuläget..... | 6 |
| 3.2 | Trafikprognos..... | 7 |
| 4 | Utveckling av trafiknätet för planförslaget..... | 9 |
| 4.1 | Väg- och gatuarrangemang..... | 9 |
| 4.2 | Gång- och cykeltrafiknät..... | 11 |
| 4.3 | Järnvägen och plankorsningarna..... | 11 |
| 4.4 | Utveckling av kollektivtrafik..... | 12 |
| 5 | Fortsatta åtgärder | 12 |

**Trafikutredning
Generalplan för Koverhar och Lappvik område**

Rapport

1 Utgångspunkter och mål

1.1 Utredningens innehåll och utredare

Denna trafikutredning har utarbetats som bilagsmaterial till generalplanen för Koverhar och Lappvik område. Arbetet har gjorts på uppdrag av Hangö stad vid A-Insinööri Civil Oy där Piritta Laitakari och Teemu Kuittinen samt planläggare Sini Suontausta har deltagit i arbetet.

1.2 Planområdets läge och anslutande till trafikinätet

Planeringsområdet ligger på cirka 15 kilometers avstånd från Hangö centrum. I området för generalplanen finns bebyggelse och service (Lappvik tätort), en hamn och industri (i Koverhar och öster om Lappvik tätort), samt skogsbruks- och rekreationsområden. Området har en areal på cirka 14 km².

Planeringsområdet korsas av riksväg 25 och Hyvinge–Hangöbanan. De övriga landsvägarna i området är förbindelsevägar. I området finns även gator och privata vägar. I planeringsområdet ligger Koverhar hamn som administrativt sett är en del av Hangö hamn, SSAB:s hamn i Lappvik samt Lappvik småbåtshamn.

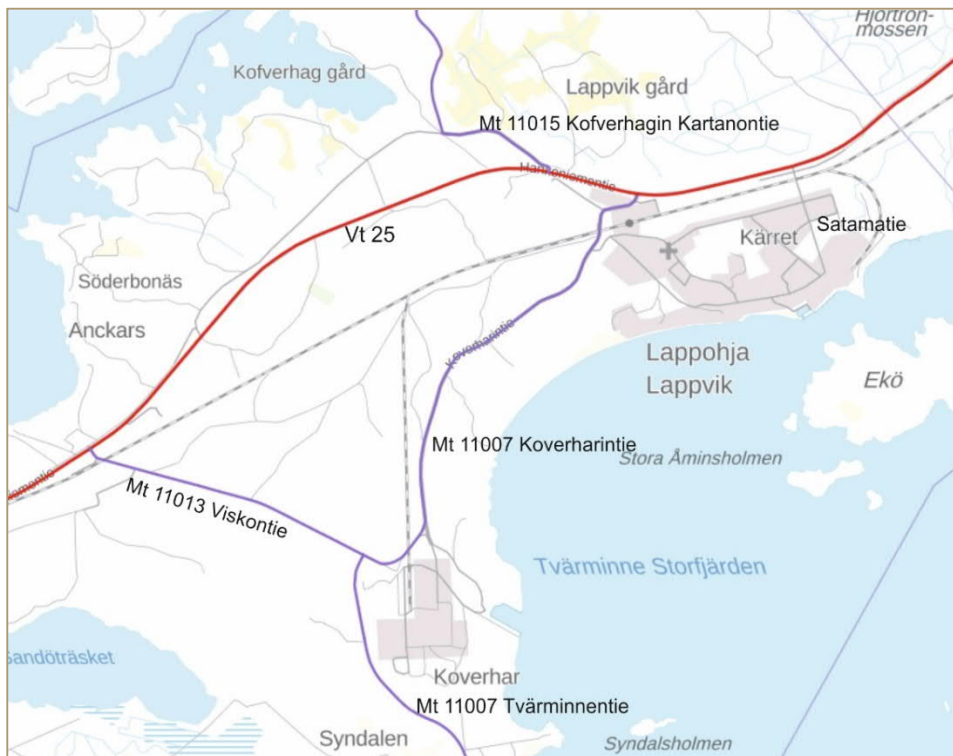


Bild 1. Landsvägar i planeringsområdet: riksvägen markerad med rött, förbindelsevägar markerade med lila. Gatorna och de privata vägarna visas med grå färg. Källa: Lantmäteriverkets karttjänst Paikkatietyöikkuna.

1.3 Generalplanens och trafikutredningens syfte

Syftet med generalplaneringen av området är att stödja och stärka hamnens verksamhetsbetingelser och placera industri som an knyter till hamnen i området. Boendet och servicen kommer även i fortsättningen av ligga främst i Lappvik tätort. Industriområdena koncentreras till närheten av Koverhar hamn i den västra delen av generalplaneområdet.

I trafikutredningen undersöks vilka effekter den markanvändning som möjliggörs genom delgeneralplanen har för funktionen och förbättringsbehoven av trafikarrangemangen i området. Trafikarrangemangen i hamnen har behandlats i samband med hamnens detaljplanering och miljökonsekvensbedömning (MKB). I trafikutredningen beaktas marktrafik till och från hamnen enligt en trafikprognos som gjorts för MKB (två alternativ).

2 Trafiknätet i nuläget

2.1 Väg- och gatunät

Generalplaneområdet korsas av riksväg 25 som utgör huvudförbindelsen från Hangö till övriga håll i Finland. I planeringsområdet är hastighetsbegränsningen 80–100 km/h, på vintern 80 km/h. I en utvecklingsutredning för Hangö-Mäntsälä som gjorts av NTM-centralen i Nyland 2011 föreslås som åtgärder byggande av ett inspektions- och parkeringsområde i Lappvik samt en accelerationsfil för tung trafik vid anslutningen till Koverharvägen (lv 11007). Dessutom föreslås att belysningen förnyas. Ingen av dessa åtgärder har genomförts. En uppdatering av utvecklingsutredningen är under arbete i början av 2019, men uppdateringen innebär inte att de åtgärder som föreslagits till vägavsnittet ändras.

De övriga landsvägarna i planområdet är förbindelsevägar. Från Lappvik söderut via Koverhar går landsväg 11007 (Lappvik–Täktom; Koverharvägen, Tvärminnevägen). Söderut från Koverhar gäller en allmän begränsning 80 km/h. Viskovägen som går mellan riksväg 25 och Koverhar är landsväg nr 11013 (Krogars–Koverhar). Den östligaste delen av Kofverhags Gårdsväg som går norr om riksväg 25, en sträcka på cirka 0,9 km, är en del av landsväg 11015 (Lappvik–Basaböle). Västerut från Öbyvägens anslutning är vägen en privat väg. Hastighetsbegränsningen är 50–60 km/h.

Gatorna i Lappvik tätort är huvudsakligen tomtgator. Hamnvägen går runt hela tätorten. Den fungerar som infartsväg till tätorten och SSAB:s industriområde. Tätortens huvudmatarled är Sanduddsvägen. Även Tennbergsvägen och Sågarsvägen är matarleder som förmedlar trafik, trots att det även finns direkta tomtanslutningar till vägarna.

Parkeringen i tätortsområdet har skötts huvudsakligen genom parkering på tomterna och längs gatorna. I industriområdena finns markerade parkeringsområden.

2.2 Gång- och cykeltrafik

I Lappvik tätort finns endast få gång- och cykelleder. Längs riksväg 25 finns en gång- och cykelväg vid Lappvik tätort, mellan järnväghållplatserna längs Hamnvägen och Lappvik. Även i den norra ändan av Koverharvägen, mellan riksväg 25 och Sanduddsvägen, finns en gång- och cykelled som går planskilt under banan och fungerar som förbindelse till järnvägsstationen. I planområdet finns även flera stigar som används för rekreation.



Bild 2. Gång- och cykelvägarna i Lappvik tätort. Källa: Lantmäteriverkets karttjänst Paikkatietoikkuna.

I området för delgeneralplanen går en del av cykelturistleden *Kustrutten Raseborg–Hangö–Kimitoön–Salö*. Den skyltade leden går längs Gamla stamvägen, Koverharvägen och Tvärminnevägen.

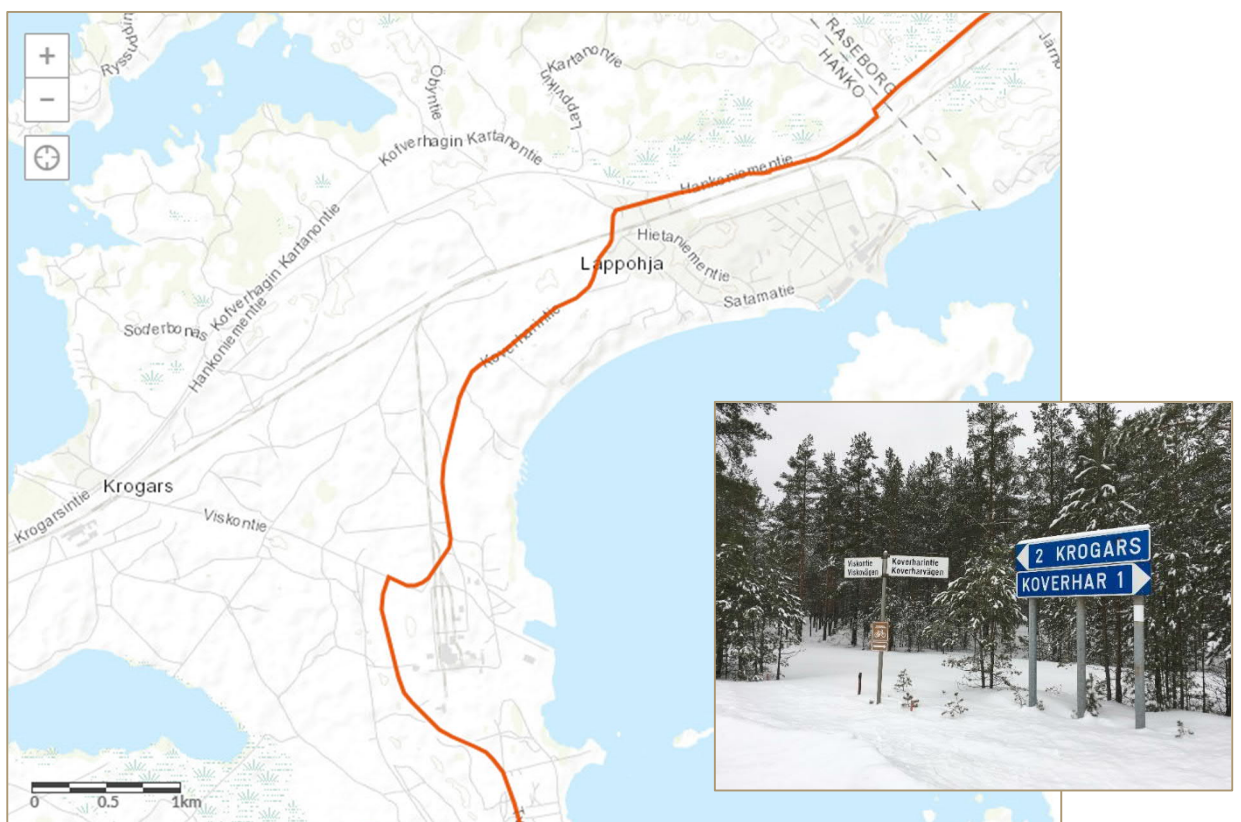


Bild 3. Genom planeringsområdet går cykelturistleden *Kustrutten*. Källa: www.kustrutten.fi *Kustrutten* har markerats med bruna skyltar.

2.3 Järnvägen och plankorsningarna

Området korsas av Hyvinge–Hangöbanan. Från banan går två stickspår: Ett industrispår till SSAB:s fabriksområde öster om Lappvik tätort och ett industrispår till Koverhar hamn- och industriområde väster om tätorten. Alla delar av banan är oelektrifierade. Vid Trafikledsverket utarbetas som bäst en plan för elektrifiering av banan (*Hyvinge–Hangö, elektrifiering och förbättring av säkerheten vid plankorsningarna, banplan, Hyvinge, Nurmijärvi, Vichtis, Lojo, Raseborg, Ingå, Hangö*). Projektet omfattar även elektrifiering av Lappvik hamnspår. Det är ännu oklart när projektet ska genomföras.

I planområdet finns en planskild korsning över järnvägen samt fem plankorsningar:

- Koverharvägen (lv 11007) går under Hyvinge–Hangöbanan i närheten av Lappvik järnvägstrafikplats.
- Längs Viskovägen (lv 11013) finns Krogars plankorsning och längs Hamnvägen finns Lappvik hamns plankorsning. Dessa plankorsningar över Hyvinge–Hangöbanan har utrustats med halvbommar. Båda ligger väldigt nära riksväg 25: Hamnvägens plankorsning ligger på cirka 80 meters avstånd och Viskovägens (Krogars) plankorsning på cirka 120 meters avstånd.
- I närheten av Koverhar industriområde längs Koverharvägen finns två plankorsningar till industrispåret som inte har några säkerhetsanordningar.
- I den östra delen av området vid en privat järnväg som leder till SSAB:s industriområde finns Matrosvägens obevakade plankorsning.

Lappvik station ligger norr om järnvägen vid tätorten. Förbindelsen från bostadsområdet till stationen går via en underfartsbro under Koverharvägen.

2.4 Hamnar och sjötrafik

Koverhar hamn, det vill säga området för den före detta stålfabriken, som i fortsättningen kommer att utvecklas som en hamn, har koncentrerats till bulkvaror. I hamnen finns två bryggor, och hamnen besöks i nuläget av cirka 100 fartyg per år. Transporter vidare från hamnen sköts till största delen som landsvägstransporter och delvis som järnvägstransporter. Landsvägstransporterna anländer till hamnen huvudsakligen via Koverharvägen, men en liten del kan gå via Viskovägen. Eventuella höga transporter till hamnen använder Viskovägen.

Från och med 2015 har Koverhar hamn administrativt sett fungerat som en del av Hangö hamn. Avsikten är att Koverhar hamn och dess omgivning ska utvecklas under de kommande åren, och en miljökonsekvensbedömning (MKB) som anknyter till utvidgningen av hamnen framläggs våren 2019.

Öster om Lappvik tätort i närheten av småbåtshamnen ligger SSAB:s fabrik som har tillgång till en hamnbrygga. Fabrikens verksamhet ska läggas ner 2020. Det finns inga uppgifter om den fortsatta användningen av hamnen.

I Lappvik småbåtshamn finns 50 båtplatser. I anslutning till småbåtshamnen finns en gästbrygga.

2.5 Kollektivtrafik

I planeringsområdet förekommer både tåg- och busstrafik. I Lappvik tätort finns en järnvägstrafikplats till Hyvinge–Hangöbanan där det stannar 7 regionaltåg på vardagar och 6 regionaltåg på helger per riktning. Turer går med 2–3 timmars mellanrum. I området för generalplanen finns flera par busshållplatser. Av dessa ligger fyra längs riksväg 25, en längs landsväg 11007 och resten längs gatunätet. Antalet bussturer är cirka 6 per dag per riktning och de går längs riksväg 25 eller landsväg 11007.

2.6 Godstrafik och specialtransporter

Biltrafiken i anslutning till Koverhar industri- och hamnområde går huvudsakligen längs Koverharvägen och delvis längs Viskovägen. Underfartsbron som går under banan längs Koverharvägen gör att höga transporter inte är möjliga. Underfartshöjden är 4,59 meter (källa: Vägregistret). Biltrafiken i anslutning till SSAB:s fabriksområde öster om Lappvik går via Hamnvägen.

Riksväg 25 är en central led för godstrafik till Hangö hamn. Hangö hamn har specialiserat sig på export av produkter från skogsindustrin och på import av bilar. Godstransporter i anslutning till hamnarna sköts även ofta längs järnvägarna, men numera sköts en allt större del av hamnens marktrafik som s.k. trafik på gummihjul.

Avtal om rutter för specialtransporter håller på att förnyas i Hangöområdet. Enligt det preliminära förslaget kommer riksväg 25, Viskovägen (lv 11013) och Koverharvägen (lv 1107) på avsnittet Rv 25–Koverhar hamn samt Hamnvägen på avsnittet Rv 25–Lappvik hamn att fungera som rutter för specialtransporter i planeringsområdet.

2.7 Trafiksäkerhet

Under åren 2013–2017 har det inträffat sammanlagt 36 trafikolyckor som kommit till polisens kännedom längs landsvägarna i planområdet. Av dessa har största delen inträffat längs riksväg 25. Två olyckor har lett till personskada, de övriga 34 olyckorna har lett till egendomsskador. Endast några olyckor har inträffat längs gator och privata vägar.

Cirka 80 % av alla trafikolyckor har varit hjortolyckor. Efter 2015 har polisen inte längre samlat in information om alla hjortolyckor, och därför saknas uppgifter om hjortolyckor för åren 2016 och 2017. Enligt uppgifter från Finlands viltcentral inträffade det 7 hjortolyckor 2017.

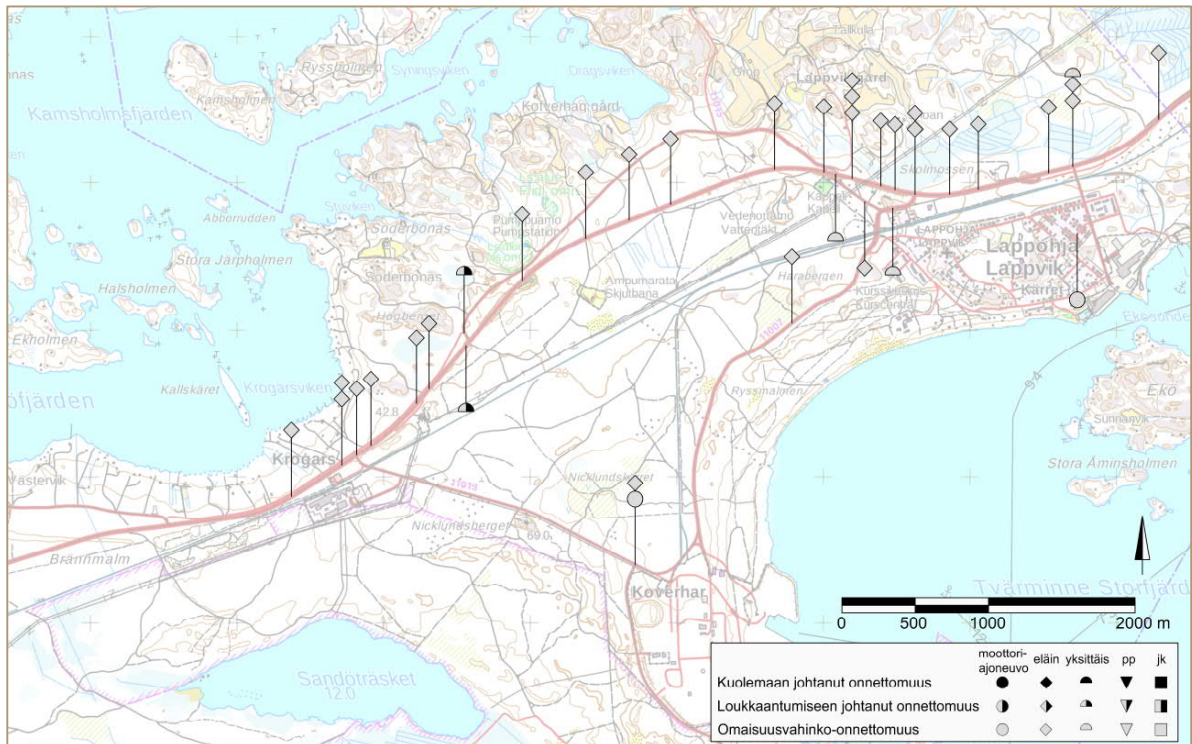


Bild 4. Trafikolyckor som inträffat i området och som kommit till polisens kännedom 2013–2017. För hjortolyckornas del är uppgifterna bristfälliga.

Trafiksäkerhetsplanen för Hangö är från 2008. En uppdatering av trafiksäkerhetsplanen är under arbete 2019, men vid tidpunkten för färdigställandet av denna utredning har åtgärderna ännu inte fastställts. Av de åtgärder som presenteras i planen från 2008 riktas två till planområdet. Ingendera av åtgärderna har genomförts:

- Förbättring av förhållandena för lätt trafik längs Hamnvägen (hela vägen), eventuellt en lättrafikled (2,5 km), prioritetssklass 1
- Montering av halvbommar och ljus vid Koverharvägens plankorsning, prioritetssklass 2.

Enligt Trafikverkets (nuvarande Trafikledsverket) utredning om förbättring av säkerheten vid plankorsningarna vid Hyvinge–Hangöbanan (2014) anvisas inga åtgärder för att förbättra plankorsningarna i planområdet. Krogars plankorsning längs Viskovägen hör till klass 5, vilket innebär att den är farligare än genomsnittet.

Trafikledsverket håller på att utarbeta en plan för Hyvinge–Hangöbanan som omfattar planering av elektrifieringen av banan och förbättring av säkerheten vid plankorsningarna. Till Hamnvägens plankorsning i Lappvik anvisas små förbättringar, såsom breddning av vägen och avlägsnande av närliggande anslutningar. Till Krogars plankorsning anvisas inga åtgärder eftersom det är ändamålsenligt att planera en förbättring av den separat i samarbete med staden. I sitt utlåtande om planutkastet har Trafikverket (nuv. Trafikledsverket) förutsatt att Krogars plankorsning flyttas.

3 Trafikmängder och trafikprognos

3.1 Trafikmängder i nuläget

Landsvägar

Trafikmängden längs riksväg 25 är 4 900 fordon/dygn på den östra sidan av Lappvik tätort. Av trafikmängden består cirka 20 % av tung trafik. Andelen kombinationsfordon av den tunga trafiken är cirka 80 %, vilket är en exceptionellt stor andel. På den västra sidan av Lappvik tätort är trafikmängden cirka 4 000 fordon/dygn, av vilket cirka 18 % är tunga fordon; andelen kombinationsfordon av den tunga trafiken är cirka 80 % även på detta vägavsnitt.

Längs landsväg 11007, dvs. Koverharvägen (på avsnittet hamnen–rv 25), är den genomsnittliga trafikmängden cirka 500 fordon/dygn, av vilket cirka 11 % är tunga fordon. På vardagar är andelen tunga fordon något större. Trafikmängden längs de andra landsvägarna i planområdet är ganska liten, under 300 fordon/dygn.

Fartygstafrik

Den nuvarande trafikmängden i Koverhar hamn motsvarar cirka 100 fartyg per år. Marktrafiken från hamnen ingår i trafikmängderna för landsvägarna och järnvägen.

Enligt miljötillståndet besöks Lappvik hamn årligen av cirka 120–170 fartyg per år, men fabriksverksamheten håller på att upphöra och hamnverksamheten minskar.

Tågtrafik

På banavsnittet Karis–Hangö går i genomsnitt 10 godståg och 14 persontåg per dygn. År 2017 gjordes cirka 100 000 resor på banavsnittet. På banan transporteras cirka 650 000 nettoton varor med godståg.

3.2 Trafikprognos

Biltrafik

Den allmänna ökningen av landsvägstrafiken har bedömts utifrån den nationella trafikprognosen (Trafikverkets undersökningar och utredningar 57/2018). Trafikmängden längs riksväg 25 (ÅDT) uppskattas öka med cirka 19 % från 2017 fram till 2030 och med cirka 29 % fram till 2040. Mängden tung trafik ökar snabbare än personbilstrafiken. Längs övriga landsvägar är ökningen mindre, från 2017 fram till 2040 ökar trafikmängden med cirka 20 %.

Tabell 1. Trafikprognosen för landsvägarna i planområdet enligt den allmänna ökningen 2040.

| | ÅDT 2040 (tung %) |
|------------------------------|-------------------|
| Rv 25 väst | 5 200 (23 %) |
| Rv 25 öst | 6 300 (21 %) |
| Iv 11007 Koverharvägen | 600 (11 %) |
| Iv 11007 Tvärminnevägen | 300 (6 %) |
| Iv 11013 Viskovägen | 200 (8 %) |
| Iv 11015 Kofverhags Gårdsväg | 200 (9 %) |

Den nya markanvändningen som blir möjlig genom delgeneralplanen orsakar även en ökad trafik i området. Den nya trafiken har bedömts utifrån resealstringen med koefficienter från publikationen *Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa* (sv. Bedömning av trafikbehovet vid planering av markanvändning, Finlands miljöcentral 27/2008). Det område som undersöktes ligger i en stadsregion med 20 000–45 000 invånare, i ett randområde till en tätort. Prognosen har utarbetats som en variationsvidd där områdets olika utvecklingsmöjligheter beaktas (bl.a. exploateringsgrad, arbetskraftsintensitet).

Industri- och arbetsplatsområden orsakar både persontrafik och tung trafik. Trafikalstringens storlek påverkas starkt av den kommande verksamhetens kvalitet och arbetsplatsintensitet samt exploateringsgrad. Av denna orsak presenteras trafikprognosen i form av en variationsvidd. Trafikalstringen för T/TY-områdena har uppskattats till 400–1 400 fordon/dygn för personbilstrafiken och till 200–900 fordon/dygn för den tunga trafiken. Hamnens fordonstrafik ingår inte i siffrorna. Som grund för prognosen används en arbetsplatsmängd på cirka 250 arbetsplatser i minimiscenariet och cirka 900 arbetsplatser i maxiscenariet. Om arbetsplatsmängden är större eller mindre än detta kan trafikmängden till området avvika från prognosen.

Hamnens trafikalstring har bedömts i samband med MKB. Beroende på vilket alternativ som väljs samt på antalet tågtransporter har mängden tung trafik i anslutning till hamnen uppskattats till 300–600 fordon/dygn. Hamnens och industriområdenas trafik riktas till största delen till Koverharvägen och delvis till Viskovägen.

Av industriområdenas och hamnens tunga trafik riktas största delen (uppskattningsvis 80 %) till Koverharvägen och vidare österut till riksväg 25. Trafikens riktning påverkas även av de interna trafikarrangemangen i det största industriområdet. Enligt uppskattning kommer persontrafiken att fördelas ungefär jämnt mellan Viskovägen och Koverharvägen. Arbetsplatssufficiensen i Hangö är hög, och en stor del av de anställda kommer sannolikt från Hangöområdet, endera längs Koverharvägen från Lappvik eller längs riksväg 25 från väst. Dessutom kan en liten del komma söderifrån från Tvärminnehället.

Trafikalstringen i det nya bostadsområdet är 80–150 fordon/dygn beroende på bl.a. exploateringsgraden. Bostadsområdets trafik riktas via Matrosvägen till Hamnvägen.

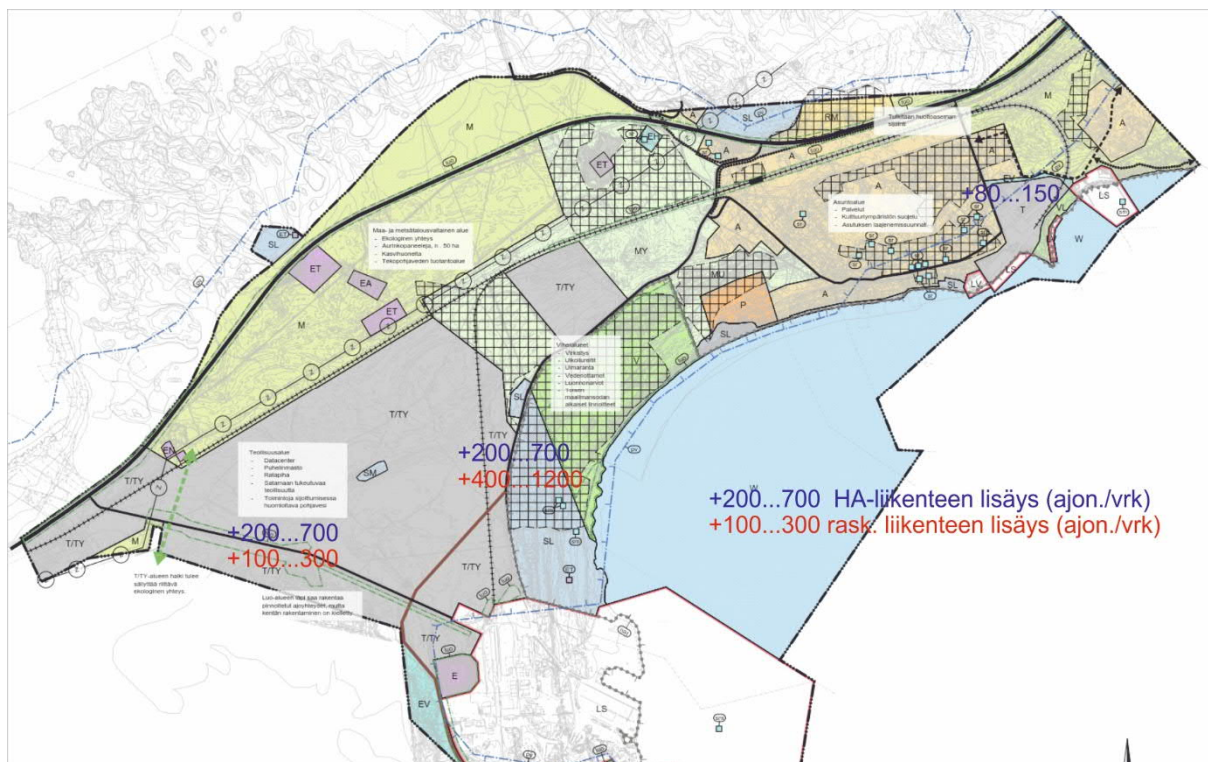


Bild 5. Fördelningen av den trafik som uppstår genom den nya markanvändningen på det nuvarande vägnätet.

Tabell 2. Trafikprognosen för landsvägarna i planområdet fram till 2040. Utöver den allmänna ökningen beaktas trafikallsträngen för den nya markanvändningen med det antal arbetsplatser som använts i granskningen.

| | minimi ÅDT 2040 (tung %) | maximi ÅDT 2040 (tung %) |
|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Rv 25 väst | 5 800 (29 %) | 7 300 (37 %) |
| Rv 25 öst | 6 600 (20 %) | 7 200 (20 %) |
| Iv 11007 Koverharvägen | 1 200 (40 %) | 2 500 (51 %) |
| Iv 11007 Tvärminnevägen | 300 (6 %) | 300 (6 %) |
| Iv 11013 Viskovägen | 500 (24 %) | 1 200 (27 %) |
| Iv 11015 Kofverhags Gårdsväg | 200 (9 %) | 200 (9 %) |

Fartygstrafik

De konsekvenser som utvecklingen av Koverhar hamn innebär för fartygstrafiken har bedömts i samband med bedömningen av miljökonsekvenserna för Koverhar hamn. Enligt miljökonsekvensbedömningen kunde hamnen beroende på alternativ besökas av 800–1 150 fartyg per år.

Uppgifter om den kommande användningen av Lappvik hamn saknas.

Tågtrafik

Utvecklingen av tågtrafikmängden har bedömts utifrån den nationella trafikprognosen. Trafikprognosen för åren 2030 och 2050 är 105 000 persontrafikresor/år för banavsnittet Karis–Hangö. Persontågtrafiken uppskattas förbli på nuvarande nivå (14 tåg/dygn).

Enligt den nationella trafikprognosen kommer godstrafiken på banavsnittet Karis–Hangö att minska. Enligt prognosen transporteras cirka 640 000 nettoton gods på banavsnittet 2030. Enligt uppskattning kommer mängden att fortsätta minska något fram till 2050. Antalet godståg bedöms förbli på nuvarande nivå. I den nationella trafikprognosen beaktas utvecklingen av Koverhar hamn åtminstone inte helt. Utvidgningen av hamnen kan förändra situationen märkbart. I MKB bedöms att cirka 800 000 (alt 3)–3 900 000 (alt 4) nettoton av hamnens godstrafik kunde transporteras via järnvägen. Fullskaligt utnyttjande av tågtransporter (alt 4) förutsätter att banan elektrifieras.

4 Utveckling av trafiknätet för planförslaget

4.1 Väg- och gatuarrangemang

I utkastet till generalplanen presenteras en ny gatusträckning mellan Koverharvägen och Viskovägen som fastställts i detaljplanen för Koverhar. I övrigt liknar trafiknätet i utkastet till generalplanen det nuvarande.

Den markanvändning som blir möjlig genom generalplanen alstrar avsevärt med ny trafik till Koverharvägen, Viskovägen och riksväg 25. Säkerheten vid Viskovägens plankorsning och det korta avståndet till riksvägen blir ett problem. Viskovägens plankorsning borde flyttas till en bättre plats. På bild 6 visas två alternativa vägsträckningar (Alt A och Alt B) mellan nya Koverhargatan och riksväg 25. Sträckningarna betjänar hamntrafiken och det nya industriområdet.

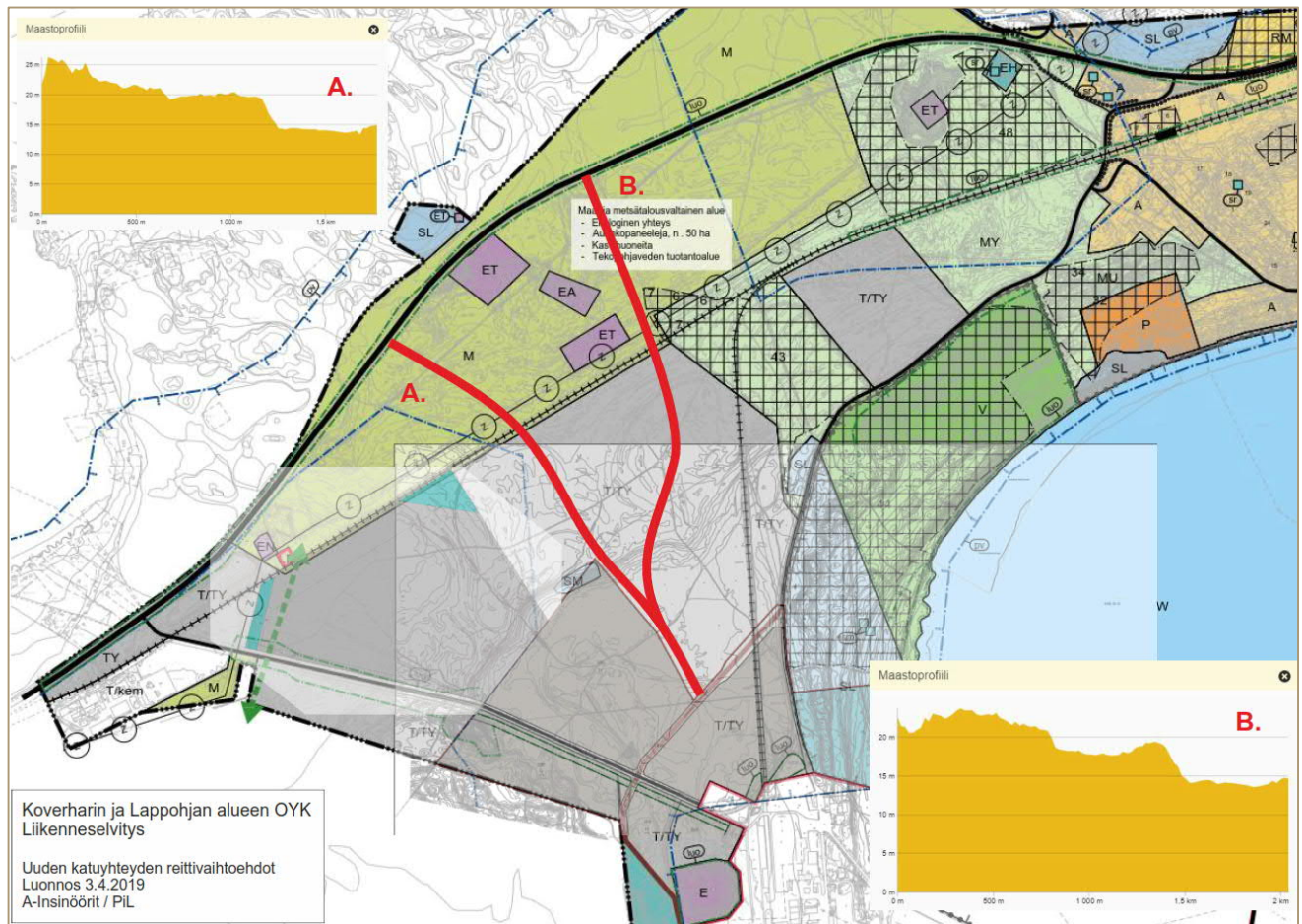


Bild 6. Alternativa sträckningar till den nya vägförbindelsen där gällande eller aktuella detaljplaner har beaktats (Datacentralen och Koverhar). Terrängprofil från Paikkatietoikkuna.

I båda alternativen ligger korsningen med banan betydligt längre bort från riksvägen än i nuläget. Korsningen med banan (plankorsning/planskild korsning) ska förhandlas separat med Trafikledsverket, och byggandet av den nya anslutningen till riksvägen ska förhandlas med NTM-centralen i Nyland. Principlösningen för riksvägsanslutningen motsvarar övriga anslutningar i området, en kanaliserad plankorsning, där det även byggs en accelerationsfil österut.

I båda lösningarna skulle Viskovägens anslutning förbli oförändrad, men den skulle användas endast till ViskoTeepaks område. Viskovägen skulle stängas av vid ellinjen. När det gäller trafikens smidighet eller trafiksäkerheten finns det inga märkbara skillnader mellan alternativen. I alternativ B är den led som ska byggas något längre, men med tanke på trafiken österut är sträckningen mer naturlig. Alternativ A betjänar i sin tur bättre trafiken västerut, det vill säga mot Hangö centrum.

I det tredje alternativet (Alt C) rätas sträckningen för Viskovägen ut så att järnvägen korsas i rät vinkel (bild 7). I det här alternativet kvarstår problemet med ett kort avstånd mellan anslutningen till riksvägen och plankorsningen. Om det uppstår rusning vid anslutningen till exempel på grund av livlig arbetsplatstrafik är risken att den kö som bildas vid Viskovägen sträcker sig till närheten av plankorsningen och kanske till och med fram till järnvägen. Detta försämrar säkerheten för lösningen. Dessutom går den föreslagna sträckningen genom ViskoTeepaks tomt.

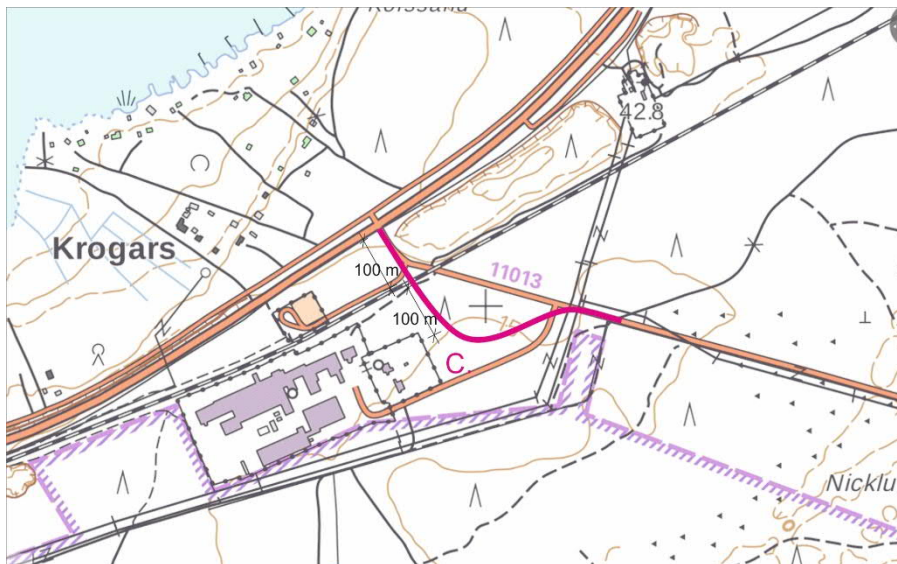


Bild 7. Det tredje alternativet till flytten av Viskovägens plankorsning, alternativ C. Plankorsningen ligger fortfarande väldigt nära riksvägen.

Genom utvecklingen av Koverhar hamn uppskattas tågtrafiken öka betydligt jämfört med nuläget. Detta kan försämrare säkerheten vid Hamnvägens plankorsning. Att avlägsna Hamnvägens plankorsning anses däremot inte vara förnuftigt eftersom de alternativa rutterna gå genom Lappvik bostadsområde.

Från det nya bostadsområdet anvisas en gatuförbindelse (*förbindelsebehov för vägtrafik*) via Matrosvägen till Hamnvägen. Dessutom anvisas ett förbindelsebehov till Raseborgs sida.

Den mest effektiva metoden att minska hjortolyckor är att bygga ett viltstängsel. I sådana fall ska djurens möjligheter att ta sig över riksvägen säkerställas till exempel genom en bro eller en tillräckligt bred underfart. Beslut om byggande av ett viltstängsel fattas av NTM-centralen i Nyland.

Anslutningsarrangemang för riksväg 25

I prognossituationen 2040 är trafikmängden längs riksväg 25 cirka 5 800–7 300 fordon/dygn, om trafik- alstringen i generalplanen beaktas. Trafikmängden förutsätter inte byggande av planskilda korsningar,

men på grund av den stora andelen tung trafik rekommenderas att accelerationsfiler byggs vid riksvägsanslutningarna.

Riksvägsanslutningarnas nuvarande svängfiler till vänster motsvarar enligt flygbilden de dimensionerade riktvärdena på 70–80 km/h. En förlängning av svängfilen till Koverharvägen kan med fördel undersökas i samband med planeringen av accelerationsfilen. Behovet att förlänga Viskovägens svängfil beror på helhetslösningen till trafiknätet i generalplanen. Om det i generalplanen anvisas en vägsträckning från industriområdet till riksvägen finns det inga behov av att förbättra Viskovägens anslutning. Genomförandet av Hamnvägens accelerationsfil och behovet av att förlänga svängfilen beror på framtiden för Lappvik hamn och SSAB:s fabriksområde.

Arrangemang för hamntrafiken

Arrangemangen för hamntrafiken planeras noggrannare i samband med utvecklingen av hamnen. Vid planeringen är det bra att beakta att det anvisas tillräckligt med parkeringsområden så att långtradare inte behöver vänta på att få komma in till hamnen längs gatan eller landsvägen.

4.2 Gång- och cykeltrafiknät

I utkastet till generalplanen anvisas ett *behov av förbindelse för gång- och cykeltrafik* från Matrosvägen till Raseborgs sida. Utöver detta rekommenderas följande åtgärder för gång- och cykelnätet:

- Byggande av en gång- och cykelled från Lappvik bostadsområde till Koverhar industriområde (längs Koverharvägen). Detta möjliggör arbetsplatstrafik till fots eller med cykel.
- Gång- och cykelförbindelse från det nya bostadsområdet till Hamnvägen. Förbindelsen kan även ligga vid körbanan om gatumiljön är trygg och hastigheterna är låga. Korsningen med banan till Lappvik hamn ska planeras så att den blir trygg.
- Säkerheten förbättras för trafikförbindelserna till riksvägens busshållplatser i samband med att anslutningarna förbättras (t.ex. tillräckligt bred dikesren).

4.3 Järnvägen och plankorsningarna

Krogars (Viskovägens) plankorsning är farligare än genomsnittet, och den ökande trafiken i anslutning till hamnen och industriområdet kan inte styras via denna plankorsning. Ovan i kapitel 4.1 presenteras tre alternativ till flytten av plankorsningen. Den eventuella nya plankorsningen ska utrustas med säkerhetsanordning, och vid planeringen ska Trafikledsverkets anvisningar följas även i övrigt. I stället för att förbättra de befintliga plankorsningarna rekommenderar Trafikledsverket att de ersätts med en planskild lösning eller att trafiken styrs till en trygg plankorsning. Byggande av nya plankorsningar borde på motsvarande sätt undvikas.

Industrispåret till Koverhar hamn korsar Koverharvägen, i framtiden tillsammans med Koverhargatan. Då trafiken ökar rekommenderas att plankorsningen utrustas med en säkerhetsanordning (t.ex. halvbommar som rekommenderas för plankorsningar som används i samband med arbetsplatstrafik).

Säkerheten vid Hamnvägens plankorsning i Lappvik påverkas av den ökande tågtrafiken i anslutning till hamnen. Utvecklingen av trafikmängden längs Hamnvägen beror långt på framtiden för Lappvik hamn och SSAB:s fabriksområde. Därför finns det skäl att bedöma plankorsningens säkerhet och arrangemang i samband med utvecklingsplanerna.

4.4 Utveckling av kollektivtrafik

Arbetsplatstrafik borde vara möjlig även med kollektivtrafik.

- **Tågtrafik:** Koverhar industriområde ligger cirka 3 km från Lappvik järnvägsstation. En regelbunden anslutningsförbindelse, det vill säga busstransport, mellan industriområdet och stationen enligt tåg-tidtabellen skulle göra det möjligt att sköta arbetsresan med kollektivtrafiken.
- **Busstrafik:** Längs riksväg 25 går även busstrafik. De busshållplatser som ligger närmast industriområdet finns vid Viskovägens anslutning. Om det byggs en ny förbindelse för trafiken till och från industriområdet och en anslutning till riksvägen finns det skäl att anlägga busshållplatser vid denna anslutning.

5 Fortsatta åtgärder

Denna utredning har utarbetats utifrån utkastet till generalplanen för Koverhar och Lappvik område. I utredningen presenteras lösningar för att utveckla trafiknät och trafikarrangemang i planområdet. Hangö stad fattar beslut om vilka förslag som ska tas med i förslaget till generalplanen och med hurdan noggrannhet de tas med. Lösningarna kommer att kunna kommenteras i samband med framläggandet av förslaget till generalplanen.