

Hangon kantakaupungin yleiskaavan liikenneselvitys

Trafikutredning för Hangö stamstads generalplan



**Hangon kantakaupungin yleiskaavan
liikenneselvitys**

**Trafikutredning för Hangö stamstads
generalplan**

Hangon kaupunki
Tiehallinto
Helsinki 2008

Hangö stad
Vägförvaltningen
Helsingfors 2008

Kannen kuva: Reijo Helaakoski

*Pohjakartta-aineisto © Hangon kaupunki
Pohjakartta-aineisto © Genimap Oy, Lupa L4356*

Joulukuu 2008

Pärbild: Reijo Helaakoski

*Grundkartor © Hangö stad
Grundkartor © Genimap Oy, L4356*

December 2008

ESIPUHE

Hangon kantakaupungin yleiskaavan liikenneselvitys on laadittu vuoro-vaikutteisesti yleiskaavatyön kanssa. Liikenneselvityksen ja vuonna 2008 valmistuneen Hangon liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on ollut tuottaa lähtötietoja ja ratkaisumalleja yleiskaavatyölle. Yleiskaavatyö valmistuu vuonna 2010.

Liikenneselvityksessä on käyty läpi suunnittelualueen aikaisemmat suunnitelmat ja huomioitu käynnissä olevan kaavatyön reunaehdot. Nykytilan analyysissa on kartoitettu seudun liikennejärjestelmän, aluerakenteen, yhdyskuntarakenteen ja eri liikennemuotojen nykytila. Nykytilanteen pohjalta on asetettu liikenneselvityksen tavoitteet asukkaiden, elinkeinoelämän, ympäristön ja yhdyskuntarakenteen kannalta.

Tässä liikenneselvityksessä on esitetty vaihtoehtotarkasteluja neljästä eri painopistealueesta:

- raskaan liikenteen haasteet
- keskustan liikenteen rauhoittaminen
- kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- pysäköintimahdollisuuksien parantaminen.

Kustakin osa-alueesta on selvitetty nykytila ja ongelmat, esitetty ratkaisumalleja ja vertailuja sekä lopuksi ehdotus kehittämisspoluksi. Raskaan liikenteen ongelmien poistamiseksi keskusta-alueelta on esitetty uusia raskaan liikenteen käyttöön tarkoitettuja väyliä. Keskustan liikenteen rauhoittamistoimenpiteinä on ehdotettu mm. nopeusrajoituksen alentamista, kävelykeskustan laajennus ja hidasteita. Kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi on esitetty uusia kevyen liikenteen väyliä. Pysäköintimahdollisuuksien parantamiseksi on esitetty uusia P-alueiden laajentamispaikkoja.

FÖRORD

Trafikutredningen för Hangö stamstads generalplan har planerats i god växelverkan med själva generalplaneringen. Trafikutredningen och år 2008 färdigställda trafiksäkerhetsplanen har haft som målsättning att ge utgångsuppgifter och lösningsmodeller för generalplaneringen. Generalplaneringen blir färdig år 2010.

I trafikutredningen har man gått igenom de tidigare planerna för planeringsområdet och tagit i beaktande randvillkoren för den pågående planläggningen. I nulägesanalysen har man kartlagt trafiksystemet, områdesstrukturen, samhällsstrukturen och de olika trafikformerna. Utgående ifrån nuläget uppställdes målsättningen för trafikutredningen med hänsyn till boende, näringsliv, miljö, och samhällsstruktur.

I denna trafikutredning har man redovisat alternativa lösningar från fyra olika tyngdpunktsområden:

- utmaningarna för den tunga trafiken
- dämpandet av centrumtrafiken
- förbättring av gång- och cykeltrafiken
- förbättring av parkeringsmöjligheter.

För varje delområde utreddes nuläget och problemen, redovisades lösningsmodeller och utvärderingar samt till slut uppgjordes ett förslag till stegvis utveckling. För att få bort problemen med den tunga trafiken i centrum redovisar man för den nya leden. För att lugna ner trafiken i centrum har man föreslagit bl.a sänkningar av hastighetsbegränsningen, en utvidgning av gångcentrum och hastighetsdämpningar. För att förbättra säkerheten för gång- och cykeltrafiken redovisas nya gång- och cykelvägar. För att förbättra parkeringsmöjligheterna redovisas nya utvidgningar av P-områden.

Kaikkien osa-alueittaisten kehittämispolkujen tuloksena on esitetty toimenpideohjelman ja kevyen liikenteen sekä ajoneuvoliikenteen pääliikenneverkot vuodelle 2030.

Suunnitelman laatimiseen ovat osallistuneet Hangon kaupunki, Tiehallinnon Uudenmaan tiepiiri, Hangon satama, Ratahallintokeskus ja yleiskaavatyötä laativa FCG Planeko Oy. Tarkemmista mitoituskuvista ja kustannuslaskelmista on vastannut Mirja Lehtovaara Destia Oy:stä. Suunnitelman laatimista on ohjannut ohjausryhmä, johon ovat kuuluneet:

- Sten Öhman Hangon kaupunki (pj.)
- Martti Kerkelä Hangon kaupunki
- Ralf Toivari Hangon kaupunki
- Paavo O. Lyytikäinen Hangon satama
- Björn Peltonen Hangon satama
- Pekka Rätty Uudenmaan tiepiiri
- Raine Vihelmaa FCG Planeko Oy
- Matti Kiljunen FCG Planeko Oy
- Reijo Helaakoski Linea Konsultit Oy
- Mikko Lautala Linea Konsultit Oy (siht.)

Hangossa joulukuussa 2008

Som ett resultat av utvecklingsstegen för de olika delområdena redovisas ett verksamhetsprogram samt huvudvägnätet för både gång- och cykeltrafiken och fordonstrafiken år 2030.

I planeringsarbetet har deltagit Hangö stad, Vägförvaltningens Nylands vägdistrikt, Hangö Hamn, Banförvaltningen och FCG Planeko Ab, som utarbetar generalplanen. Mirja Lehtovaara från Destia Ab har ansvarat för noggranna dimensioneringsfigurer och kostnadsberäkningar. Trafikutredningen har letts av en ledningsgrupp, som bestod av följande:

- Sten Öhman Hangö stad (orf.)
- Matti Kerkelä Hangö stad
- Ralf Toivari Hangö stad
- Paavo O. Lyytikäinen Hangö Hamn
- Björn Peltonen Hangö Hamn
- Pekka Rätty Nylands vägdistrikt
- Raine Vihelmaa FCG Planeko Ab
- Matti Kiljunen FCG Planeko Ab
- Reijo Helaakoski Linea Konsultit Oy
- Mikko Lautala Linea Konsultit Oy (sekr.)

Hangö, december 2008

SISÄLLYSLUETTELO

ESIPUHE	5
1 JOHDANTO	9
2 TAUSTAA	11
2.1 Suunnittelualue	11
2.2 Aikaisemmat suunnitelmat	13
2.3 Kaavoitustilanne	13
3 NYKYTILAN ANALYYSI	15
3.1 Väestö, työpaikat ja elinkeinorakenne	15
3.2 Tie- ja katuverkko	21
3.3 Pysäköinti	27
3.4 Rataverkko	28
3.5 Pendelöinti	31
3.6 Liikenneturvallisuus	32
3.7 Kävely ja pyöräily	37
3.8 Joukkoliikenne	39
3.9 Tavaraliikenne ja logistiikka	41
3.10 Ympäristö	43
3.11 Rahoitus ja yhteistyö	44
3.12 Yhteenveto nykytilanteen ongelmista kehittämistarpeista	46
4 TAVOITTEET	48
4.1 Aikaisemmat suunnitelmat	48
4.2 Tavoitteet tieverkon kehittämiselle	51
5 VAIHTOEHTOTARKASTELUT	52
5.1 Raskaan liikenteen haasteet	52
5.1.1 Nykytila ja ongelmat	52

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD	5
1 INLEDNING	9
2 BAKGRUND	11
2.1 Planeringsområdet	11
2.2 Tidigare planer	13
2.3 Planläggningssituationen	13
3. ANALYS AV NULÄGET	15
3.1 Befolkning, arbetsplatser och näringslivsstruktur	15
3.2 Väg- och gatunätet	21
3.3 Parkering	27
3.4 Bannätet	28
3.5 Pendling	31
3.6 Trafiksäkerheten	32
3.7 Gång och cykeltrafik	37
3.8 Kollektiv trafik	39
3.9 Godstrafik och logistik	41
3.10 Miljö	43
3.11 Finansiering och samarbete	44
3.12 Sammandrag av problem i nuläget och utvecklingsbehoven	46
4 MÅLSÄTTNING	48
4.1 Tidigare planer	48
4.2 Målsättning för utveckling av vägnätet	51
5. GRANSKNING AV ALTERNATIV	52
5.1 Den tunga trafikens utmaningar	52
5.1.1 Nuläge och problem	52

5.1.2	Ratkaisumalleja	53	5.1.2	Lösningalternativ	53
5.1.3	Vertailu ja vaikutukset	58	5.1.3	Värdering och konsekvenser	58
5.1.4	Ehdotus kehittämisspoluksi	61	5.1.4	Förslag till utvecklingsschema	61
5.2	Keskustan liikenteen rauhoittaminen	61	5.2	Dämpning av centrumtrafiken	61
5.2.1	Nykytila ja ongelmat	61	5.2.1	Nuläget och problemen	61
5.2.2	Ratkaisumalleja	62	5.2.2	Lösningssmodeller	62
5.2.3	Vertailu ja vaikutukset	65	5.2.3	Värdering och konsekvenser	65
5.2.4	Ehdotus kehittämisspoluksi	65	5.2.4	Förslag till utvecklingsschema	65
5.3	Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen	66	5.3	Förbättring av trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafiken	66
5.3.1	Nykytila ja ongelmat	66	5.3.1	Nuläget och problemen	66
5.3.2	Ratkaisumalleja	66	5.3.2	Lösningssmodeller	66
5.3.3	Vertailu ja vaikutukset	69	5.3.3	Värdering och konsekvenser	69
5.3.4	Ehdotus kehittämisspoluksi	69	5.3.4	Förslag till utvecklingsschema	69
5.4	Pysäköintimahdollisuuksien parantaminen	69	5.4	Förbättring av parkeringsmöjligheterna	69
5.4.1	Nykytila ja ongelmat	69	5.4.1	Nuläget och problemen	69
5.4.2	Pysäköintitutkimus	70	5.4.2	Parkeringsundersökning	70
5.4.3	Ehdotus kehittämisspoluksi	72	5.4.3	Förslag till utvecklingsschema	72
6	TOIMENPIDEOHJELMA	74	6	ÅTGÄRDSPROGRAM	74
7	PÄÄLIIKENNEVERKOT 2030	81	7	HUVUDTRAFIKNÄTET 2030	81
7.1	Tie- ja katuverkko 2030	81	7.1	Väg- och gatunätet 2030	81
7.2	Kevyt liikenne 2030	83	7.2	Gång- och cykeltrafiken 2030	83
8	VAIKUTUKSET	85	8	KONSEKVENSERNA	85
LIITTEET		90	BILAGOR		90

1 JOHDANTO

Hangon kaupunki käynnisti vuonna 2007 keskustan osayleiskaavan laatimisen kantakaupungin alueelle. Edellinen, valtuuston hyväksymä osayleiskaava on peräisin 1980-luvulta. Ajankohtaisia liikenneasioita on käsitelty vuoden 2008 alussa valmistuneessa Hangon liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Myös vuonna 2007 valmistuneet Hangon sataman logistiikkaselvitys ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma muodostavat keskeistä lähtöaineistoa liikenneselvitykselle.

Tämän selvityksen tehtävänä on tukea erityisesti Hangon keskustan osayleiskaavatyötä. Selvitykselle on määritelty neljä painopistealuetta:

- satamista johtuvat raskaan liikenteen haasteet kantakaupungin alueella
- keskustan liikenteen rauhoittaminen, etenkin pääkaduilla
- kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen
- keskustan kesäisten asiointi- ja pysäköintiongelmien kehittämistoimet.

Hanko on Suomen johtava satama autojen maahantuonnissa. Suurimpia haasteita Hangon keskustan alueella on kantakaupungin läpi satamista kulkeva rekkaliikenne. Tässä työssä tutkitaan vaihtoehtoja raskaan liikenteen sujuvoittamiseksi ja liikenteen aiheuttamien turvallisuusriskien pienentämiseksi sekä asumisviihtyvyyden parantamiseksi.

Suunnittelutyön pohjaksi on tässä selvityksessä aluksi analysoitu Hangon tie- ja katuverkkoa sekä koko liikennejärjestelmää ja sen toimintaympäristön muutosta. Työhön on sisällytetty kesällä 2008 myös Hangon keskustan pysäköintiselvitys. Luvun 4 tavoiteasettelun jälkeen on luvussa 5 käyty läpi suunnitteluprosessin neljän painopistealueen

1 INLEDNING

Hangö stad påbörjade år 2007 arbetet med delgeneralplanen för centrum i stamstaden. Den tidigare, av stadsfullmäktige godkända delgeneralplanen, är från 1980-talet. Aktuella trafikfrågor har behandlats i Hangö trafiksäkerhetsplan, som blev färdig i början av år 2008. Även den år 2007 färdigställda logistikutredningen för Hangö hamn och trafiksystemsplanen för Västra Nyland figurar centralt utgångsmaterial för trafikutredningen.

Funktionen för denna utredning är att stöda speciellt delgeneralplaneringsarbetet för Hangö centrum. Man har i utredningen bestämt sig för fyra tyngdpunktsområden:

- den tunga hamntrafikens utmaningar i centrumområdet
- dämpning av centrumtrafiken, speciellt på huvudgatorna
- förbättring av förbindelserna för gång- och cykeltrafik
- utvecklingsåtgärder för problemen med sommarens ärenderesor och parkering.

Hangö är Finlands ledande hamn beträffande import av bilar. De största utmaningarna i Hangö centrum är långtradartrafiken från hamnarna genom stamstaden. I denna utredning undersöks alternativ för att göra den tunga trafiken smidigare, minska på trafiksäkerhetsriskerna och förbättra boendemiljön.

Som underlag för planeringsarbetet analyserades till en början i denna utredning Hangö väg- och gatunät samt hela trafiksystemet och förändringarna i dess verksamhetsmiljö. En parkeringsundersökning för Hangö centrum sommaren 2008 ingick även i utredningen. Efter målsättningens uppläggning i kapitel 4 har man i kapitel 5 gått igenom problemen i de fyra tyngdpunktsområdena, föreslagit lösningsmodeller och värderat dem. Till slut redovisas rekommendationer för utvecklingsåtgärder inom de olika temaområdena. Ett åtgärdsprogram med

ongelmat, etsitty niihin ratkaisumalleja ja vertailtu niitä. Lopuksi on esitetty suositus aihealueisiin liittyvistä kehittämistoimenpiteistä. Selvityksen luvussa 6 on esitetty toimenpideohjelma kiireellisyyssluokittain ja vielä luvussa 7 pääliikenneverkot vuoden 2030 tilanteessa ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen osalta. Hangon tie- ja katuverkko-suunnitelmassa ei ole käsitelty vesi- eikä lentoliikennettä.

olika viktighetsklasser visas i utredningens kapitel 6 och ännu i kapitel 7 huvudtrafiknätet för situationen år 2030 gällande fordonstrafiken och gång- och cykeltrafiken. Väg- och gatunätsplanen för Hangö behandlar inte sjö- och flygtrafiken.



2 TAUSTAA

2.1 Suunnittelualue

Suunnittelualueena on Hangon kaupungin keskusta-alue. Hangö sijaitsee Uudenmaan maakunnassa Etelä-Suomen läänissä. Tässä suunnitelmassa käsitellään Hangon keskustan katuverkkoa ja sinne päättyviä Tiehallinnon maanteitä. Kuvassa 1 on esitetty suunnittelualue ja sen tie- ja katuverkko.



Kuva 1. Suunnittelualue.

Figur 1. Planeringsområdet.

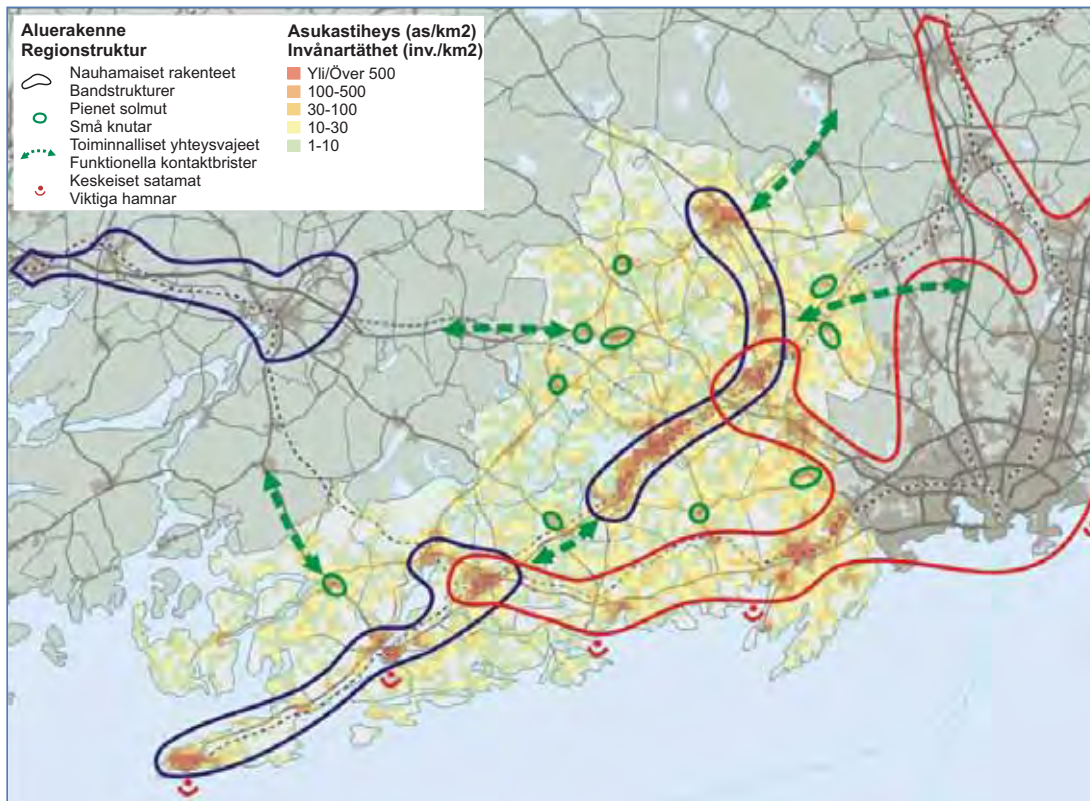
2 BAKGRUND

2.1 Planeringsområdet

Planeringsområdet är Hangö stads centrumområde.. Hangö befinner sig i Nylands landskap i Södra Finlands län. I denna utredning behandlas gatunätet i Hangö centrum och Vägförvaltningens vägar som slutar i centrum. I figur 1 redovisas planeringsområdet och dess väg- och gatunät.

Suunnittelualueen ydinalueen muodostaa Hangon kantakaupunki, johon valtaosa kaupungin väestöstä ja palveluista on keskittynyt. Keskeinen osa Hankoa on satamat ja niillä on hyvin merkittävä taloudellinen ja työllistävä vaikutus. Erityisesti satamien vaikutus näkyy – ja aiheuttaa haasteita – jokapäiväisessä liikkumisessa kantakaupungin alueella sekä valtatiellä 25. Hangon regatta ja muut kesätapahtumat muuttavat Hangon luonnetta merkittävästi kesäkuukausien aikana, jolloin liikenne- ja kävijämäärät monin paikoin moninkertaistuvat.

Planeringsområdets kärna består av stamstaden i Hangö, i vilken mestadels av stadens befolkning och tjänster är koncentrerad. Centrala delen av Hangö är hamnarna och de har en mycket betydande inverkan på ekonomin och sysselsättningen. Hamnarnas inverkan syns speciellt – och förorsakar utmaningar – i den vardagliga trafiken i stamstaden och på riksväg 25. Hangö regatta och andra sommarevenemang förändrar på ett betydande sätt karaktären för Hangö under sommarmånaderna, då trafik- och besökandemängderna på många ställen flerdubblas.



Kuva 2. Länsi-Uudenmaan aluerakenne ja asukastiheys (lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma).

Figur 2. Regionstruktur och invånartäthet för Västra Nyland (källa: Trafiksystemplanen för Västra Nyland).

2.2 Aikaisemmat suunnitelmat

Tämän liikenneselvityksen lähtötietoina ovat toimineet mm. seuraavat alueella viime vuosina valmistuneet suunnitelmat ja selvitykset:

- Hangon liikenneturvallisuussuunnitelma, 2008
- Hangon sataman logistiikkaselvitys, 2007
- Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma, 2007
- Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen palvelu- ja tavoitetaso-selvitys, 2007
- Ajonopeuksien hillintä Hangossa, 2006
- Hangon nopeusselvitys, 2006
- Hangon osayleiskaava (luonnos 2008)
- Uudenmaan tiepiirin laajennus- ja uusinvestointien ja liikenteen hallinnan hankekorit (luonnos 2008)
- Suurten erikoiskuljetusten tavoiteverkko Uudenmaan tiepiirissä, 2002
- Uudenmaan tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelma 2009–2012.

2.3 Kaavoitustilanne

Hangon kaupunki on käynnistänyt vuonna 2007 keskustan osayleiskaavatyön, jonka suunnittelualueena toimii kantakaupungin alue. Valtuuston hyväksymä yleiskaava 1980-luvulta toimii pohjana uudelle yleiskaavalle. Parhailaan valmisteilla oleva kaavatyö valmistuu vuonna 2010. Kuvassa 3 on esitetty mahdollisia maankäytön laajenemisalueita.

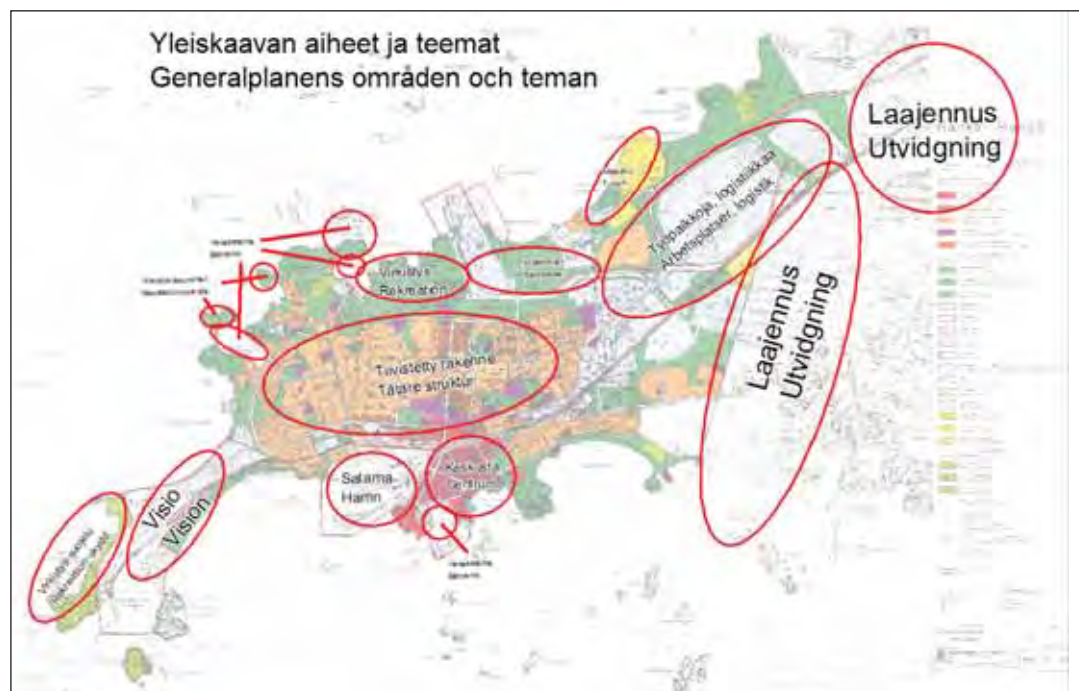
2.2 Tidigare planer

Följande senare års planer och utredningar för området har verkat som utgångsmaterial:

- Hangö trafiksäkerhetsplan, 2008
- Logistikutredning för Hangö hamn, 2007
- Trafiksystemplan för Västra Nyland, 2007
- Service- och målsättningsutredning för Västra Nyland, 2007
- Dämpning av hastigheter i Hangö, 2006
- Hastighetsundersökning i Hangö, 2006
- Hangö delgeneralplan (utkast 2008)
- Nylands vägdistrikts projektkort för utbyggnads- och nyinvesteringar och trafikstyrning (utkast 2008)
- Målsatt vägnät för stora specialtransporter i Nylands vägdistrikt, 2002
- Verksamhets- och finansieringsplan 2009–2012 för Nylands vägdistrikt.

2.3 Planläggningssituationen

Hangö stad har år 2007 påbörjat arbetet med delgeneralplanen för centrum, i vilket planeringsområdet omfattar stamstaden. Den av fullmäktige godkända generalplanen från 1980-talet fungerar som utgångsläge för den nya generalplanen. Planläggningsarbetet under beredning blir färdigt år 2010. I figur 3 redovisas eventuella utvidgningsområden.



Kuva 3. Käynnissä olevan yleiskaavatyön keskeisiä maankäyttöteemoja.

Figur 3. Centrala markanvändningsteman i det pågående generalplanearbetet.

3 NYKYTILAN ANALYYSI

3.1 Väestö, työpaikat ja elinkeinorakenne

Väestö

Vuonna 2006 Hangon väkiluku oli noin 9 800 henkilöä. Hangon väkiluku on vähentynyt tasaisesti aina 1980-luvulta lähtien, mutta väestön väheneminen on hidastunut 2000-luvulle tultaessa. Vuodesta 1980 väkiluku on vähentynyt viidenneksen, vuodesta 1990 noin 15 % ja 2000-luvulla noin 3 %. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan väheneminen jatkuu ja Hangon väkiluku tulisi vähenemään 400 hengellä (4 %) 9 400 asukkaaseen vuoteen 2030 mennessä. Uudenmaan liitto arvioi Hangon väkiluvuksi olevan 10 000 vuonna 2030. Hangon oma väestöennuste noudattelee Uudenmaan liiton ennustetta vuoteen 2015–2020 asti, minkä jälkeen tavoitteena on väestön kasvu 10 000–10 500 asukkaaseen vuoteen 2030 mennessä (taulukko 1, kuva 4). Hangon väestö on keskittynyt kantakaupungin, Täktomin ja Lappohjan alueille, missä asuu yli 90 % väestöstä. Pienen lisän Hangon väkilukuun tuovat vakituiset kesäasukkaat, joiden johdosta kesäisin Hangon väkiluku kasvaa noin 20–30 %.

Hangon ohella väestö on vähentynyt Tammisaaren seutukunnassa 2000-luvulla myös Pohjassa. Suurin määrällinen ja suhteellinen kasvu on kohdistunut Inkooseen. Kokonaisuudessaan Tammisaaren seutukunnan kokonaisväestömäärä on pysynyt koko 2000-luvun noin 43 000 asukkaassa.

3. ANALYS AV NULÄGET

3.1 Befolkning, arbetsplatser och näringslivsstruktur

Befolkning

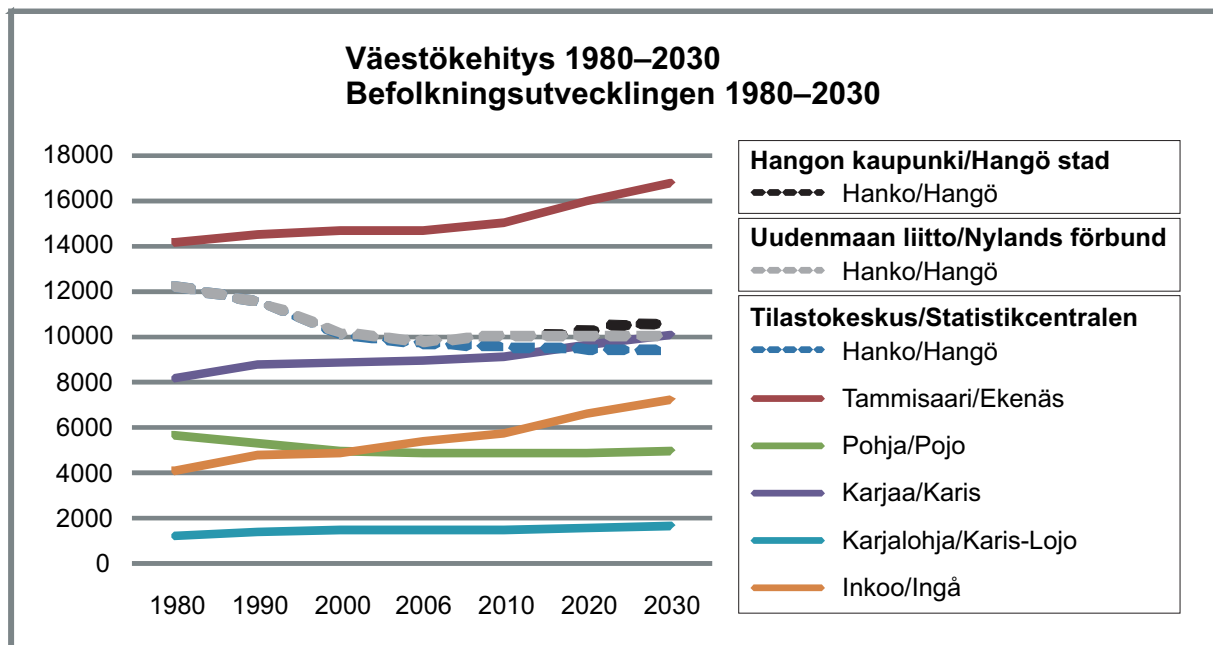
Hangös befolkningsmängd år 2006 var 9800 personer. Befolkningsmängden har kontinuerligt minskat ända sen 1980-talet, men minskningen har blivit långsammare vid ingången till 2000-talet. Befolkningen har minskat med en femtedel från år 1980, från år 1990 ungefär 15 % och på 2000-talet 3 %. Enligt Statistikcentralens befolkningsprognos fortsätter minskningen och Hangö stads befolkningsmängd kommer att minska med 400 personer (4 %) till 9 400 före år 2030. Nylands förbund uppskattar att Hangös befolkningsmängd är 10 000 år 2030. Hangös egen befolkningsprognos följer Nylands förbunds prognos till år 2015–2020, varefter målsättningen är en ökning till 10 000–10 500 invånare före år 2030 (tabell 1, figur 4). Hangös befolkning är koncentrerad till stamstaden, Täktom, och Lappviken, där över 90 % av befolkningen bor. De fasta sommargästerna medför en liten ökning i Hangös befolkningsmängd, som ökar under sommaren med ungefär 20–30 %.

Förutom i Hangö har befolkningen även i Pojo i Ekenäs regionen minskat under 2000-talet. Både till mängd och relativt sett har den största ökningen skett i Ingå. I helhet har den totala befolkningsmängden i Ekenäs regionen hållit sig vid 43 000 invånare under hela 2000-talet.

Taulukko 1. Väestö vuonna 2006 ja ennuste vuoteen 2030 (lähde: Tilastokeskus).

Tabell 1. Befolkningen år 2006 och prognos till år 2030 (källa: Statistikcentralen).

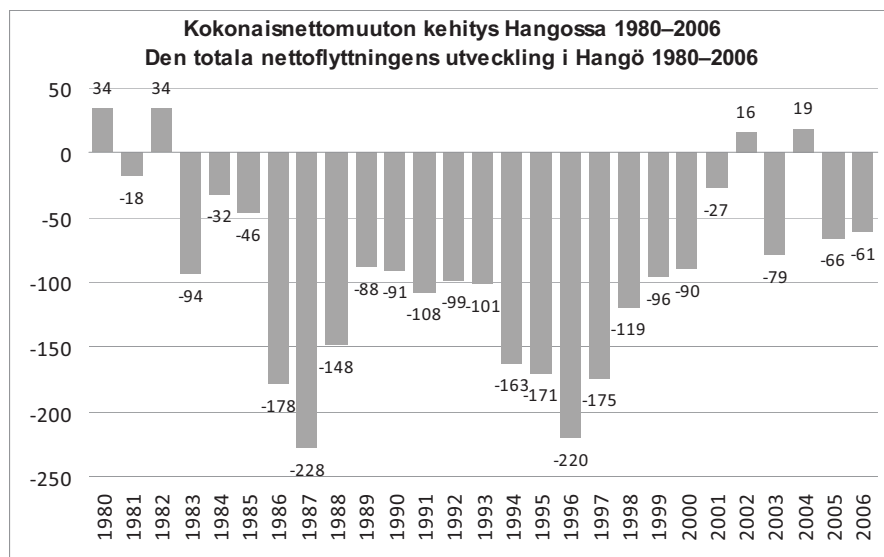
	Väestö 2006 Befolkning 2006	Väestö 2030 Befolkning 2030	Kasvu 06–30 abs. Ökning 06–30 abs.	Kasvu 06–30 % Ökning 06–30 %
Hanko/Hangö	9 776	9 375	-401	-4,1 %
Helsingin seutukunta/Helsingfors region	1 248 872	1 443 267	194 395	15,6 %
Lohjan seutukunta/Lojo region	81 094	97 647	16 553	20,4 %
Tammisaaren seutukunta/Ekenäs region	43 634	48 367	4 733	10,8 %
Uudenmaan maakunta/Nylands län	1 373 600	1 589 281	215 681	15,7 %
Koko maa/Hela riket	5 276 955	5 683 182	406 227	7,7 %



Kuva 4. Hangon kaupungin ja sen naapurikuntien väestönkehitys vuosina 1980–2006 ja ennuste vuoteen 2030 (lähteet: Hangon kaupunki, Uudenmaan liitto ja Tilastokeskus).

Figur 4. Befolkningsutvecklingen åren 1980–2006 och prognos till år 2030 för Hangö stad och grannkommunerna (källor: Hangö stad, Nylands förbund och Statistikcentralen).

Hangon kaupungin kokonaisnettomuutto (tulo- ja lähtömuuton erotus) vuonna 2006 oli 61 henkilöä negatiivinen. Hangon kokonaisnettomuutto on ollut vuodesta 1980 asti negatiivinen lukuun ottamatta vuosia 1980, 1983, 2002 ja 2004. Eniten miinuksella kokonaisnettomuutto on ollut vuosina 1987 ja 1996, jolloin se oli yli 200 hengellä negatiivinen (kuva 5).



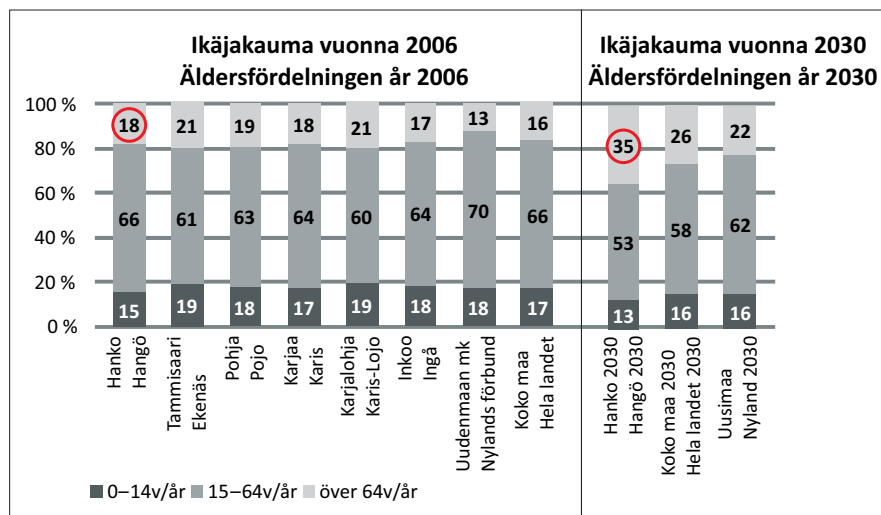
Totala nettoflyttningen (skillnaden mellan in- och utflyttning) år 2006 var 61 personer negativ. Hangös totala nettoflyttning har ändå sedan 1980 varit negativ med undantag av åren 1980, 1983, 2002 och 2004. Största negativa nettoflyttningen var åren 1987 och 1996, då den var över 200 personer på minus (figur 5).

Kuva 5. Kokonaisnettomuuton kehitys Hangon kaupungissa 1980–2006 (lähde: Tilastokeskus).

Figur 5. Den totala nettoflyttnings utveckling i Hangö stad 1980–2006 (källa: Statistikcentralen).

Hangon kaupungin ikärakenne vastaa koko maan keskimääräistä ikärakennetta. Työikäisten (15–64-vuotiaiden) osuus vastaa koko maan keskimääräistä rakennetta. Sen sijaan alle 15-vuotiaiden osuus on Hangossa koko maan keskimääräistä osuutta alhaisempi ja yli 64-vuotiaiden osuus suurempi kuin koko maassa keskimäärin. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan yli 64-vuotiaiden osuus Hangon väestöstä liki kaksinkertaistuu vuoteen 2030 mennessä (kuva 6).

Åldersstrukturen i Hangö stad motsvarar genomsnittet för hela landet. Andelen arbetsföra (15–64 åriga) motsvarar även strukturen för hela landet. Däremot är andelen under 15 år i Hangö lägre än i hela landet i genomsnitt, och andelen över 64 år högre än i hela landet i genomsnitt. Enligt Statistikcentralens prognos fördubblas befolkningsandelen över 64 år i Hangö till år 2030 (figur 6).



Kuva 6. Ikäjakamat vuonna 2006 ja ennuste vuoteen 2030 (lähde: Tilastokeskus).

Figur 6. Åldersfördelningen år 2006 och prognos till år 2030 (källa: Statistikcentralen).

Työpaikat ja elinkeinorakenne

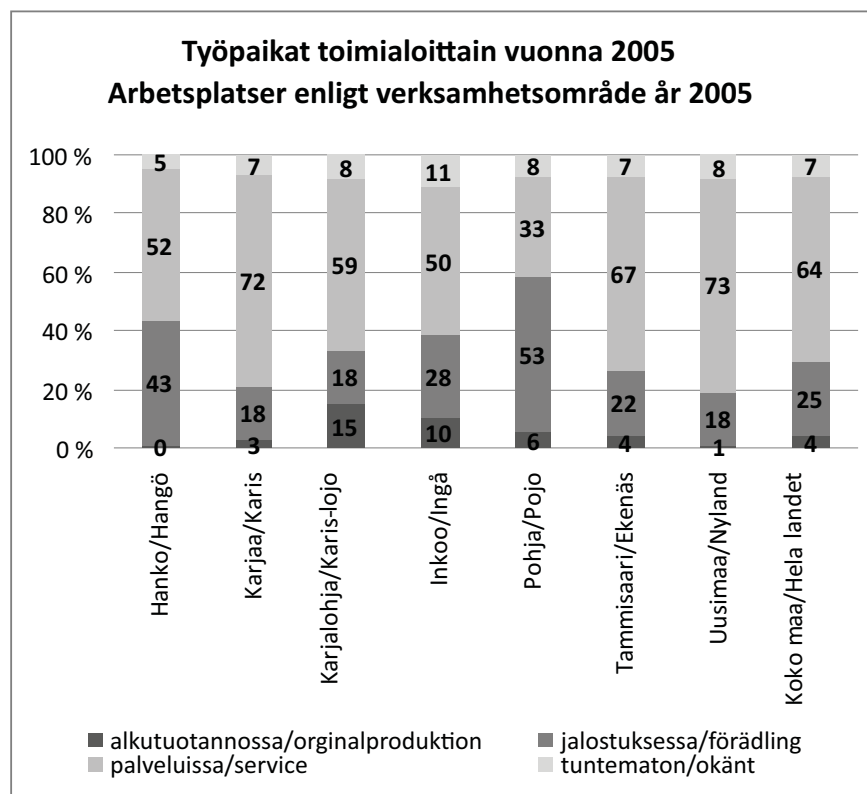
Hangon kaupungin työpaikkamäärä oli noin 4 900 vuonna 2005, ja se on pysynyt samassa tasossa koko 2000-luvun ajan. Hangon työpaikkojen toimialarakenne poikkeaa selvästi koko maan keskiarvosta. Hangossa painottuu jalostuksen merkittävästi suurempi osuus koko maahan verrattuna (kuva 7). Hangon työttömyysaste oli 7,0 % vuonna 2006.

Vuonna 2004 Hangon kaupungin työllisen työvoiman määrä oli kokonaisuudessaan noin 4 600 henkilöä (taulukko 2). Kaupungin laskennallinen työpaikkaomavaraisuus (työpaikkojen määrä suhteessa työlliseen työvoimaan alueella) oli näin ollen 106 %. Työpaikkaomavaraisuustarkastelu ei kuitenkaan kerro kuinka suuri osa työssäkäynnistä tapahtuu omassa asuinkunnassa ja kuinka paljon käydään töissä asuinkunnan ulkopuolella. Suuri työpaikkaomavaraisuus ei automaattisesti tarkoita,

Arbetsplatser och näringslivsstruktur

Antalet arbetsplatser var i Hangö stad år 2005 ungefär 4900, och antalet har hållit sig på samma nivå under hela 2000-talet. Strukturen för Hangös verksamhetsområden avviker klart från genomsnittet i hela landet. Den betydligt större andelen arbetsplatser inom förädling, jämfört med hela landet, framträder i Hangö (figur 7). Hangös arbetslöshetsgrad var 7,0 % år 2006.

År 2004 var det totala antalet arbetande arbetsföra i Hangö stad ungefär 4600 personer (tabell 2). Stadens beräknade arbetsplatssjälvförsörjning (arbetsplatsernas antal jämfört med i området arbetande arbetsföra) var därmed 106 %. Självförsörjningsgranskningen berättar trots det inte hur stor del av arbetandet sker i den egna boendekommunen och hur mycket man arbetar utanför boendekommunen. En stor arbetsplatssjälvförsörjning betyder inte automatiskt att boendekommu-



Kuva 7. Hangon kaupungin ja sen naapurikuntien työpaikat toimialoittain vuonna 2005 (lähde: Tilastokeskus).

Figur 7. Arbetsplatserna i Hangö stad och dess grannkommuner enligt verksamhetsområden år 2005 (källa: Statistikcentralen).

että asuinkunta ja työpaikkakunta ovat samoja. Tarkemmin työpaikkaomavaraisuudesta kertoo ns. todellinen työpaikkaomavaraisuus, mikä tarkoittaa alueella työssäkäyvien osuutta alueen työvoimasta (alueen sisäiset työmatkat). Kyseisellä tavalla määritettynä Hangon todellinen työpaikkaomavaraisuus oli 87 % vuonna 2004 (taulukko 3).

nen och arbetsplatskommunen är densamma. En noggrannare bild av arbetsplatssjälvförsörjningen ger den sk. verkliga självförsörjningen, vilket betyder andelen arbetande i området i relation till arbetsplatserna i området (områdets interna arbetsresor). Definierat på detta sätt var Hangös verkliga arbetsplatssjälvförsörjning 87 % år 2004 (tabell 3).

Taulukko 2. Hangon kaupungin työpaikat toimialoittain vuonna 1993 ja 2000–2005 sekä muutos 1993–2004 (lähde: Tilastokeskus).

Tabell 2. Hangö stads arbetsplatser enligt verksamhetsområden år 1993 och 2000–2005 samt förändringen 1993–2004 (källa: Statistikcentralen).

Toimiala/Verksamhetsområde	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005*	1993 -> 2004
Maa- ja metsätalous/Jord- och skogsbruk	30	31	26	25	26	25	22	23	18	18	19	18	20	-40 %
Kaivostoiminta ja louhinta/Gruvdrift och schaktning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Teollisuus /Industri	1 889	1 991	1 979	1 961	1 992	1 957	1 964	2 005	1 965	1 903	1 855	1 915	1 890	1 %
Sähkö-, kaasu- ja vesihuolto/EI-, gas- och vattenförsörjning	51	45	46	49	47	46	38	36	40	36	28	25	30	-51 %
Rakentaminen/Byggande	135	146	131	142	170	189	190	215	191	192	188	161	180	19 %
Kauppa, majoitus- ja rav.toiminta/Handels-, hotell- och restaurangverksamhet	599	562	543	545	593	639	646	664	664	658	706	751	773	25 %
Kuljetus, varastointi ja tietoliik./Transport, lagerverksamhet och tele	509	528	518	522	581	541	565	577	608	613	666	672	648	32 %
Rahoitus-, vakuutus-, ym. toim./Finansiering-, försäkrings- od. Verksamhet	277	274	243	242	237	243	255	257	301	315	320	305	275	10 %
Yhteiskunnalliset palvelut/Samhälstjänster	1 138	1 126	1 022	1 091	1 028	966	954	1 004	977	981	943	930	1 004	-18 %
Toimiala tuntematon/Obekant verksamhet	69	53	156	67	56	46	47	44	39	50	48	47	63	-32 %
Yhteensä/Tillsammans	4 697	4 756	4 664	4 644	4 730	4 652	4 681	4 825	4 803	4 766	4 773	4 824	4 883	3 %

Taulukko 3. Hangon kaupungin ja sen naapurikuntien työpaikat, työpaikkaomavaraisuus ja omissa kaupungissa työssäkävien osuus vuonna 2004 (lähde: Tilastokeskus).

Tabell 3. Arbetsplatser, arbetsplatssjälvförsörjning och andelen arbetande i sin egen stad år 2004 i Hangö och dess grannkommuner (källa: Statistikcentralen).

Kunta/Kommun	Työpaikat/ Arbetsplatser	Työlliset/ Arbetande	Laskennallinen työpaikka- omavaraisuus/ Beräknad arbetsplats-självförsörjning	Sisäiset työmatkat / Interna arbetsresor	Todellinen työpaikka- omavaraisuus/ Verklig arbetsplats-självförsörjning
Inkoo/Ingå	1 260	2 344	54 %	958	41 %
Karjaa/Karis	3 212	3 903	82 %	1 984	51 %
Karjalohja/Karis-Lojo	469	590	79 %	282	48 %
Pohja/Pojo	1 958	2 136	92 %	1 136	53 %
Tammisaari/Ekenäs	5 970	6 276	95 %	4 561	73 %
Hanko/Hangö	4 824	4 564	106 %	3 983	87 %

Henkilöautotiheys

Hangon henkilöautotiheys vuonna 2007 oli 564 henkilöautoa / 1 000 asukasta, mikä on korkeampi kuin keskimäärin Suomessa (484), mutta matalampi kuin keskimäärin Uudellamaalla (596). Uudellamaalla pääkaupunkiseudun lisäksi ainoastaan Keravalla, Järvenpäässä, Kirkkonummella ja Hyvinkäällä on Hankoa korkeampi henkilöautotiheys.

3.2 Tie- ja katuverkko

Päätiet

Hangon tieverkon perustan muodostaa Hangon läpi Tammisaaren suunnasta aina Hangon kantakaupunkiin asti kulkeva valtatie 25 (Mäntsälä–Hanko). Valtatie välittää käytännössä kaiken Hankoon suuntautuvan pitkämatkaisen liikenteen. Valtatie toimii myös raskaan liikenteen reittinä Hangon satamista muualle Suomeen. Tiehallinnon maantietä tie on aina Santalantien ja Mestarinkadun liittymään asti (rautatien tasoristeys), josta se jatkuu Hangon kaupungin katuna aina Halmstadinkadun ja Esplanaadin liittymään saakka.

Tiehallinnon tierekisterin mukaan valtatie 25 liikennemäärä vuonna 2007 oli Hangon ja Lappohjan välillä noin 3 900 ajon./vrk (raskaita ajoneuvoja 960 ajon./vrk, 24 %) ja Lappohjan ja kaupungin rajan välillä noin 4 900 ajon./vrk (930 ajon./vrk, 19 %). Hangon etelärannikkoa pitkin kulkee maantie 11007 Lappohjasta Koverharin, Tvärminnen ja Täktomin kautta Hangon kantakaupunkiin asti. Maantien 11007 liikennemäärä on 380–700 ajon./vrk.

Valtatiellä 25 Tammisaaren kohdalla sijaitsee Hankoa lähin Tiehallinnon automaattinen mittauspiste. Dragsvikin mittauspisteessä keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KVL) vuonna 2007 oli noin 10 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskasta liikennettä oli noin 1 200 ajoneuvoa vuorokaudessa (12 %). Viimeisen kymmenen vuoden aikana KVL on kasvanut 21 % ja raskaiden ajoneuvojen määrä peräti 64 % (kuva 8).

Personbilstäthet

Personbilstätheten år 2007 var i Hangö 564 personbilar/1000 invånare, vilket är högre än i medeltal i Finland (484), men lägre än i medeltal i Nyland (596). I Nyland har, förutom huvudstadsregionen, endast Kervo, Träskända, Kyrkslätt och Hyvinge högre personbilstäthet än Hangö.

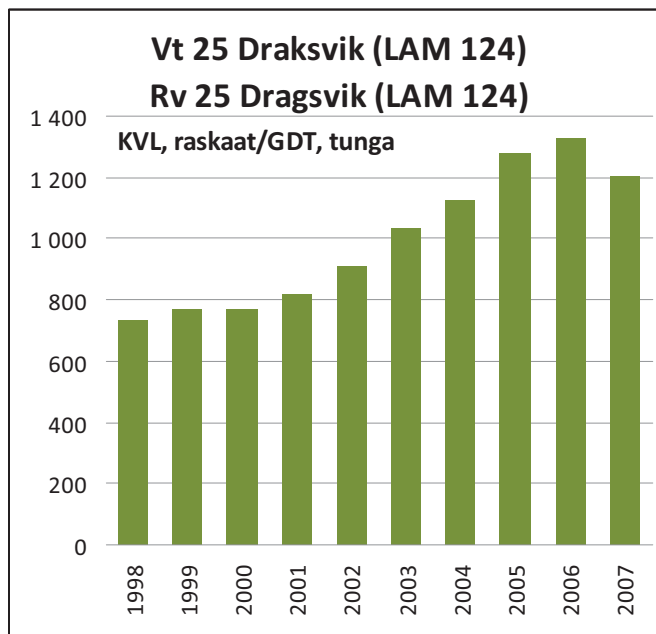
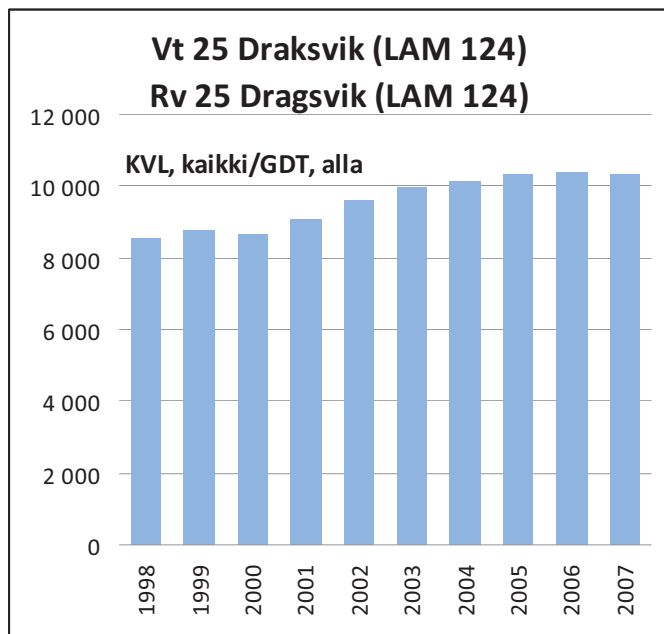
3.2 Väg- och gatunätet

Huvudvägarna

Stommen till vägnätet i Hangö bildar riksväg 25 (Mäntsälä–Hangö), som går genom Hangö från Ekenäs hållet ända till stamstaden. Riksvägen förmedlar i praktiken all fjärrtrafik till Hangö. Vägen verkar även som trafikväg för tung trafik från Hangö hamn till övriga Finland. Vägen är Vägförvaltningens väg ända till Sandövägens och Mästaregatans anslutning (järnvägs korsningen), varifrån den fortsätter som Hangö stads gata ända till Halmstadsgatans och Esplanadens anslutning.

Enligt Vägförvaltningens vägregister var trafiken år 2007 på riksväg 25 mellan Hangö och Lappvik ungefär 3 900 ford./dygn (tung trafik 960 ford./dygn, 24 %) och mellan Lappvik och stadsgränsen ungefär 4 900 ford./dygn (930 ford./dygn, 19 %). Längsmed Hangös sydkust går landsväg 11007 från Lappvik via Koverhar, Tvärminne och Täktom ända till stamstaden i Hangö. Trafiken på landsväg 11007 är 380–700 ford./dygn.

Vägförvaltningens automatiska mätningpunkt LAM, som är närmast Hangö, finns på riksväg 25 vid Ekenäs. Den genomsnittliga dygnstrafiken (GDT) år 2007 var vid Dragsviks mätningpunkt ungefär 10 300 fordon per dygn. Den tunga trafiken var ungefär 1 200 fordon per dygn (12 %). Under de senaste tio åren har GDT ökat med 21 % och mängden tung trafik med hela 64 % (figur 8).



Kuva 8. Tammisaaren LAM-pisteen liikennemäärätiedot 1998–2007.

Figur 8. Trafikmängdsuppgifter vid Ekenäs LAM-punkt 1998–2007.

Pääkadut

Hangon kantakaupungin pääkatuja ovat itä-länsisuuntaiset Esplanadi, Kappelisatamantie ja Korsmaninkatu. Muita pääkatuja ovat Santalantie ja Täktomintie. Pääkatujen tehtävänä on välittää satamista kaupungin läpi poistuvaa liikennettä sekä ohjata kaupunginosien välistä liikennettä. Erikoiskuljetus- ja raskaan liikenteen reitit kulkevat myös pääkatuja pitkin.

Kokoojakadut

Merkittävimpiä kokoojakatuja ovat Hangonkyläntie, Halmstadinkatu ja Appelgrenintie. Kokoojakadut keräävät tonttikatujen liikenteen ja välittävät sen edelleen pääkaduille. Erityisesti Appelgrenintie on luonteeltaan perinteinen tonttikatujen liikenteen kokoava kokoojatasoinen katu.

Huvudgatorna

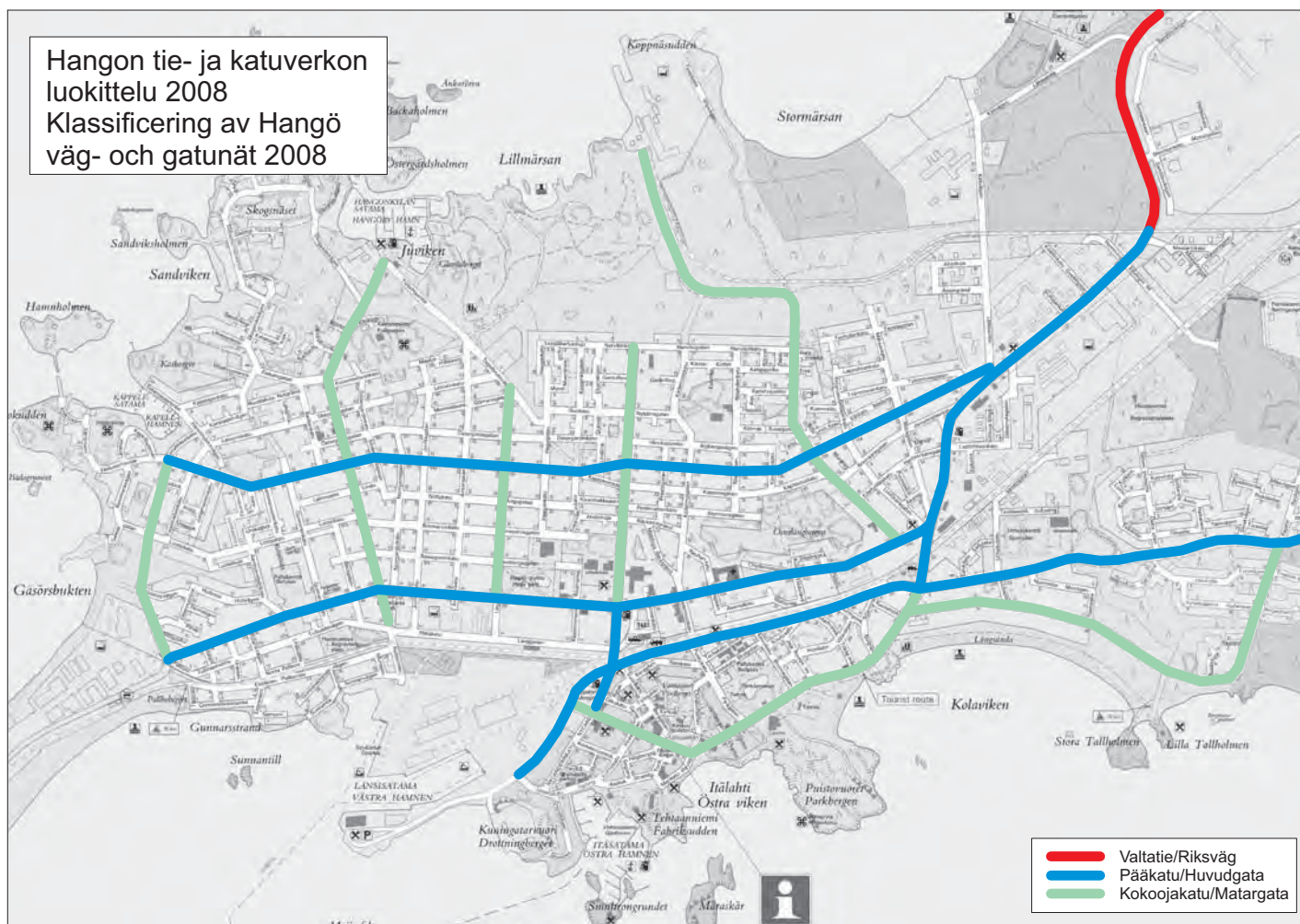
Huvudgatorna för Hangö stamstad är Esplanaden, Kapellhamnsvägen och Korsmansgatan i riktning från öst till väst. Andra huvudgator är Sandövägen och Täktomvägen. Huvudgatornas funktion är att förmedla trafik från hamnen ut genom staden samt styra trafik mellan de olika stadsdelarna. Rutterna för specialtransporter och tung trafik går även längs huvudgatorna.

Matargatorna

Mest betydande matargator är Hangöbyvägen, Halmstadsgatan, och Appelgrensvägen. Matargatorna samlar upp trafik från bostadsgatorna och förmedlar trafiken vidare till huvudgatorna. Speciellt Appelgrensvägen är av naturen en matargata, som samlar upp trafik från bostadsgatorna.

Hangon kantakaupungin tie- ja katuverkon luokittelu on esitetty kuvassa 9 ja vuonna 2006 mitatut liikennemäärät kuvassa 10.

Klassificeringen av väg- och gatunätet i Hangö stamstad återges i figur 9 och räknade trafikmängder för år 2006 i figur 10.



Kuva 9. Hangon tie- ja katuverkon luokittelu vuonna 2008.

Figur 9. Klassificering av Hangö Väg- och gatunät år 2008.

Nopeusrajoitukset ja -mittaukset

Nopeusmittauksia on Hangossa toteutettu vuonna 2006. Mittaukset suoritettiin viidessä eri pisteessä: Santalantiellä, Korsmaninkadulla sekä kolmessa kohdassa Esplanaadilla. Kaikissa mittauspisteissä nopeusrajoitus oli 40 km/h.

Mittaustuloksista on tarkasteltu nopeuksien keskinopeutta, V_{85} -nopeutta sekä nopeusrajoituksen ylittäneiden osuutta. V_{85} kertoo nopeuden, jonka 15 % autoilijoista ylitti. Selvityksessä tarkasteltiin myös erikseen raskaiden ajoneuvojen nopeuksia.

Kaikissa mittauspisteissä ajoneuvojen keskinopeus ylitti selvästi nopeusrajoituksen (40 km/h). Keskinopeudet olivat 47–49 km/h väliltä. Autoilijoista lähes 90 % ylitti nopeusrajoituksen, mikä on erittäin poikkeuksellista. Kaikissa mittauspisteissä V_{85} ylitti 50 km/h.

Raskaiden ajoneuvojen nopeudet olivat korkeampia kuin kaikkien ajoneuvojen nopeudet sekä Santalantiellä että Korsmaninkadulla. Nopeusrajoituksen ylitti yli 90 % raskaista ajoneuvoista. Esplanaadilla raskaiden ajoneuvojen nopeudet olivat hieman alhaisempia, mutta ero ei ollut suuri. Esplanaadillakin nopeusrajoitusten ylittäneiden raskaiden ajoneuvojen määrä oli suuri, yli 80 % (kuvat 10 ja 11).

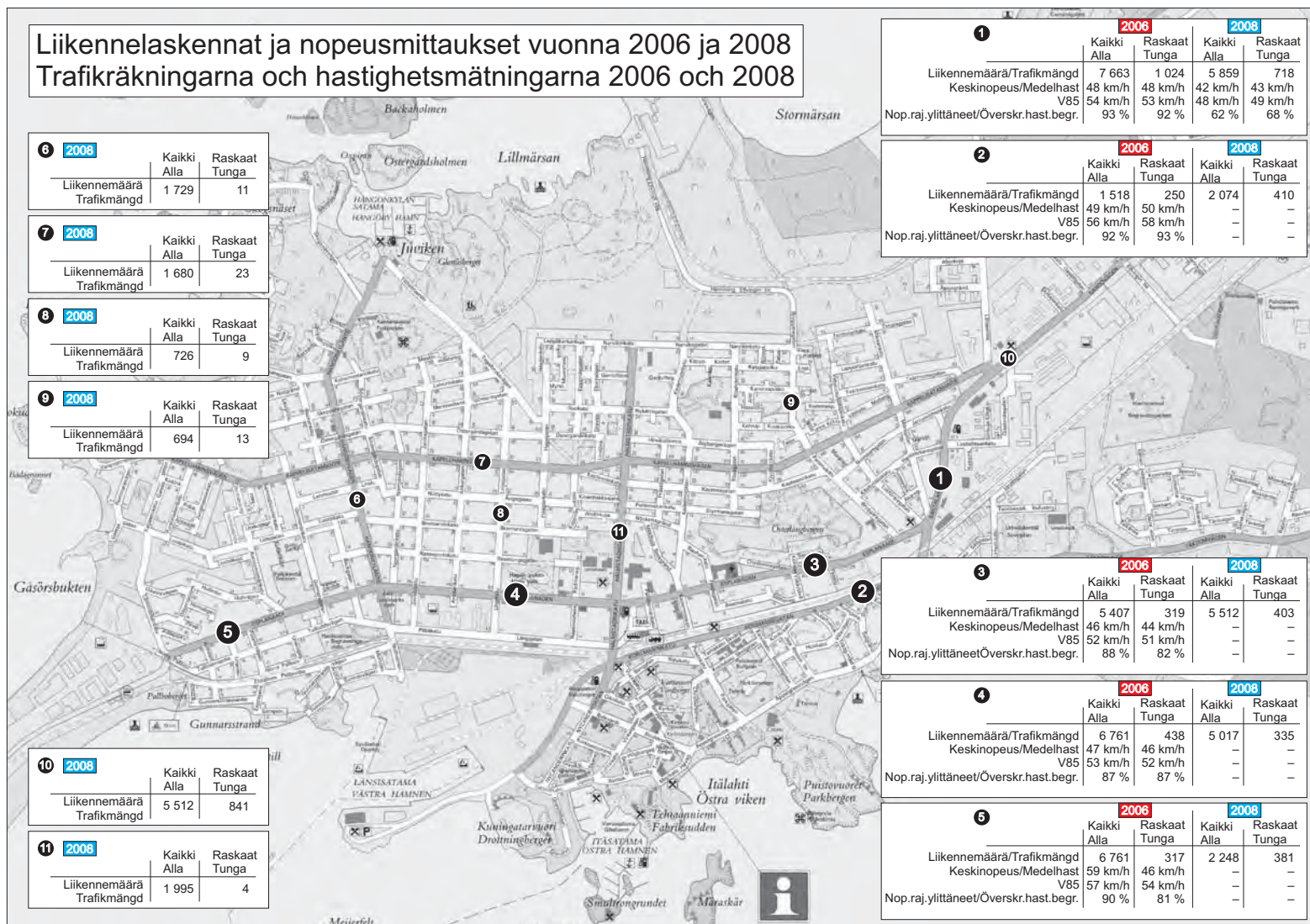
Hastighetsbegränsningar och –mätningar

År 2006 utfördes hastighetsmätningar i Hangö. Mätningarna gjordes i fem olika punkter: Sandövägen, Korsmansgatan samt på tre ställen vid Esplanaden. Hastighetsbegränsningen var 40 km/h i alla mätningpunkter.

Av mätningresultaten har man granskat medelhastigheten, V_{85} – hastigheterna och antalet fordon, som överskridit hastighetsbegränsningen. V_{85} anger hastigheten, som 15% av forarna har överskridit. I utredningen granskades även skilt hastigheten för de tunga fordonen.

I alla mätningpunkter överskred fordonens medelhastighet klart hastighetsbegränsningen (40 km/h). Medelhastigheterna rörde sig mellan 47–49 km/h. Av forarna överskred nästan 90 % hastighetsbegränsningen, vilket är mycket exceptionellt. I alla mätningpunkter överskred V_{85} 50 km/h.

Hastigheten för de tunga fordonen var högre än hastigheten för alla fordon både på Sandövägen och Korsmansgatan. Över 90 % av de tunga fordonen överskred hastighetsbegränsningen. På Esplanaden var hastigheten för de tunga fordonen något lägre, men skillnaden var inte stor. Även på Esplanaden var antalet tunga fordon som överskred hastighetsbegränsningen stor, över 80 % (figurerna 10 och 11).



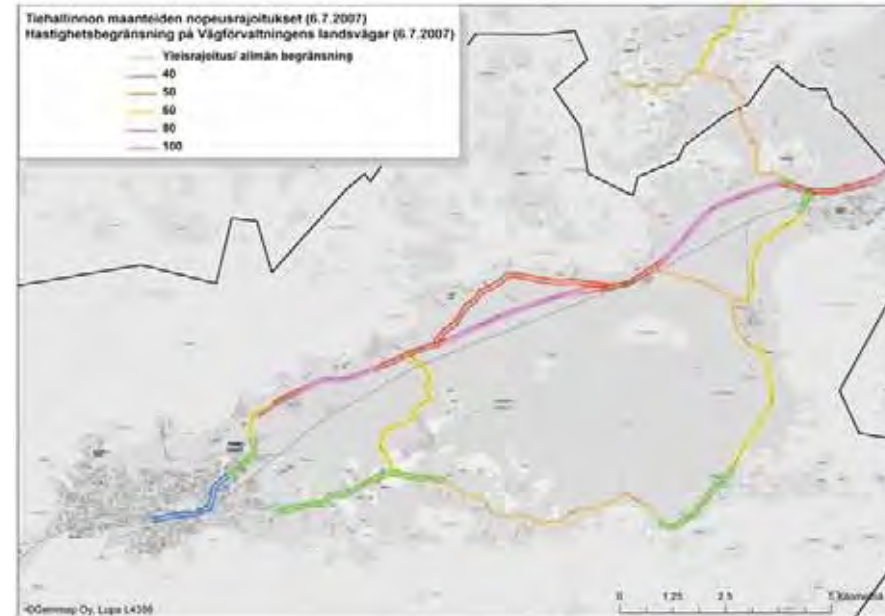
Kuva 10. Nopeusmittauspisteiden sijainti ja mitattu liikennemäärä sekä ajonopeudet vuosina 2006 ja 2008.

Figur 10. Mätningpunkterna för hastigheter, räknad trafikmängd och körhastigheterna åren 2006 och 2008.



Kuva 11. Kantakaupungin nopeusrajoitukset vuonna 2008.

Figur 11. Hastighetsbegränsningarna i stamstaden år 2008.



Kuva 12. Tiehallinnon maanteiden nopeusrajoitukset vuonna 2007 (lähde: tierekisteri).

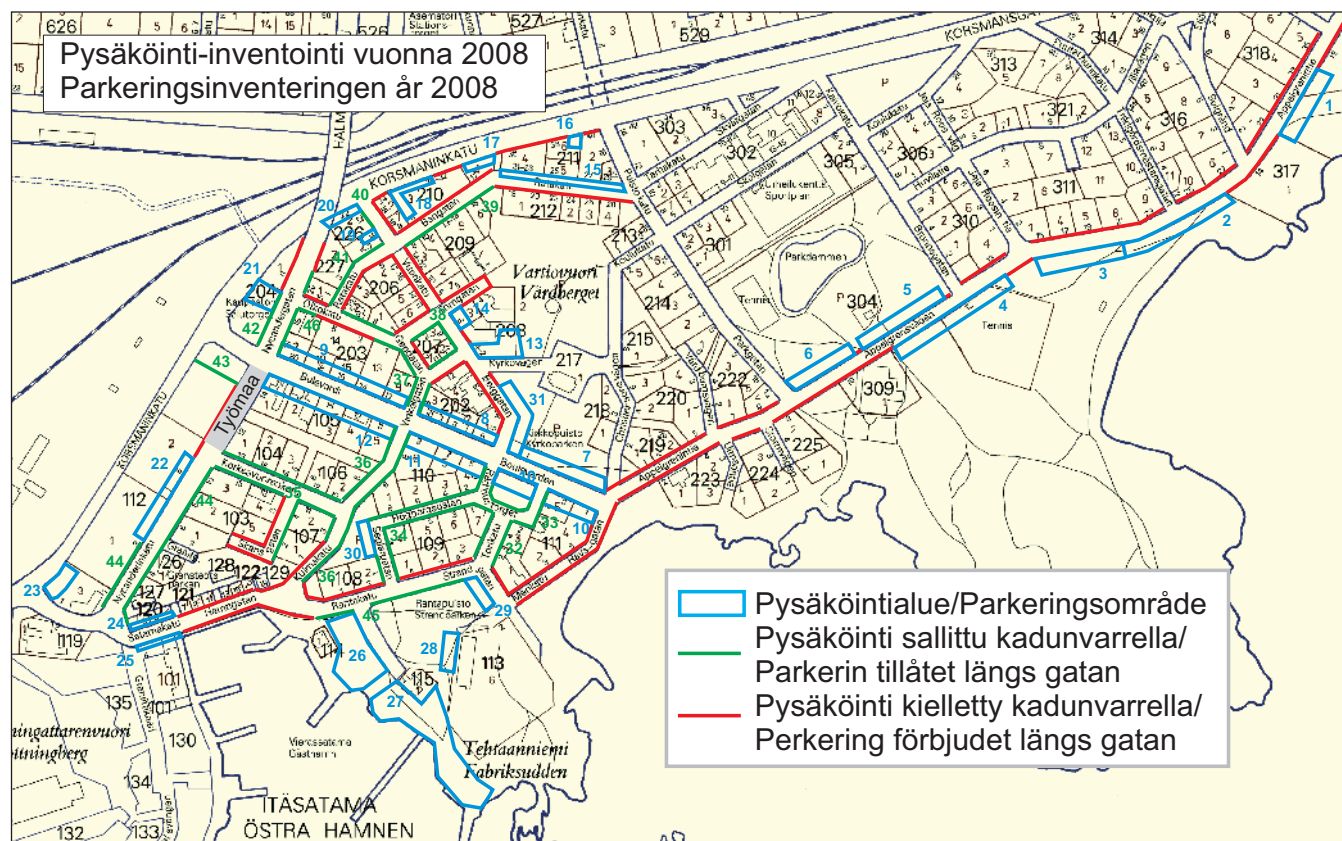
Figur 12. Hastighetsbegränsningarna på Vägförvaltningens landsvägar år 2007 (källa: vägregistret).

3.3 Pysäköinti

Tämän työn yhteydessä inventoitiin Hangon pysäköintipaikkojen määrä kuvassa 13 merkityillä alueilla. Tarkastelualueella sijaitsee noin 1 100 P-alueeksi merkittyä pysäköintipaikkaa tai kadunvarsipaikkaa. Pysäköinti-inventoinnin ja pysäköintipaikkojen käyttöasteselvityksen tulokset on esitelty luvussa 5.4 ja liitteessä 1.

3.3 Parkering

I samband med denna utredning inventerades antalet parkeringsplatser i Hangö i områden, som visas på figur 13. I granskat område finns 1 100 P-områdesplatser eller kantstensplatser. Resultaten för parkeringsinventeringen och parkeringsplatsernas beläggningsgrader redovisas i kapitel 5.4 och bilaga 1.



Kuva 13. Inventoidut pysäköinti-alueet ja -paikat.

Figur 13. Inventerade parkeringsområden och -platser.

3.4 Rataverkko

Kaukojunaliikenne ja henkilöliikenteen radat

Hangossa junaliikenteellä on merkittävä rooli pääkaupunkiseudulle suuntautuvassa liikenteessä. Hangossa on neljä rautatieasemaa. Keskustan aseman lisäksi muita asemia ovat Hanko-Pohjoinen, Santala ja Lappohja. Hangon rata yhtyy rantarataan Karjaalla, joka toimii risteysasemana. Hangosta on junayhteys Karjaalle ja edelleen Karjaalta vaihdolliset yhteydet Helsingin ja Turun suuntiin. Osa juna-aikatauluihin Karjaan ja Tammisaaren välille merkityistä vuoroista ajetaan linja-autoilla. Aikataulun mukainen matka-aika Hangon ja Helsingin välillä on junatyypistä riippuen 1 h 47 min–2 h 22 min.

Lisäjunia rantaradalle ei kuitenkaan enää mahdu ilman radan välityskykyä lisääviä investointeja Karjaan ja Espoon välillä. Junaliikenteen kehittäminen edellyttää myös Leppävaara–Espoo-kaupunkiradan toteuttamista.

Tavaraliikenne ja tavaraliikenteen radat

Tällä hetkellä rantaradalla ei ole säännöllistä tavaraliikennettä. Rantaradan raidegeometria ei mahdollista raskaita kuljetuksia Karjaa–Turku-suunnassa ja lisäksi Hyvinkää–Hanko-väli on toistaiseksi sähköistämätön. Ongelmana on myös se, että päivisin nykytasoisella rantaradalla ei runsaan henkilöliikenteen vuoksi ole kapasiteettia vapaana tavaraliikenteelle. Hyvinkää–Hanko-rataosuus on Etelä-Suomen ainoa tavaraliikenteen kannalta merkittävä sähköistämätön rata, jonka liikenne on alueen elinkeinotoiminnan ja Hangon sataman kasvavan liikenteen takia voimakkaassa kasvussa. Matti Vanhasen II hallituksen ohjelma korosti sähköistysohjelman jatkamista raideliikenteen edistämiseksi. Liikennepoliittisessa selonteossa Hyvinkää–Hanko-radnan sähköistys on mainittu vuoden 2011 jälkeisessä hankelistauksessa. Ratahallintokeskuksen vuonna 2008 laatimassa rataverkon jatkosähköistyksen hankearvioinnin päivityksessä todetaan Hyvinkää–Hanko-radnan sähköistyksen yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi.

3.4 Bannätet

Fjärrtågstrafiken och banorna för persontrafik

Tågtrafiken har i Hangö en betydande roll för trafiken, som riktar sig till huvudstadsregionen. Hangö har fyra tågstationer. Förutom stationen i centrum finns det andra stationer, Hangö norra, Sandö och Lappvik. Hangöbanan ansluter till kustbanan i Karis, som funktionerar som förgreningsstation. Hangö har en tågförbindelse till Karis och därifrån förbindelser med tågbyte till Helsingfors och Åbo. En del av turerna i tidtabellen mellan Karis och Ekenäs körs med buss. Restiden mellan Hangö och Helsingfors är mellan 1 h 47 min och 2 h 22 min, beroende av tågtypen.

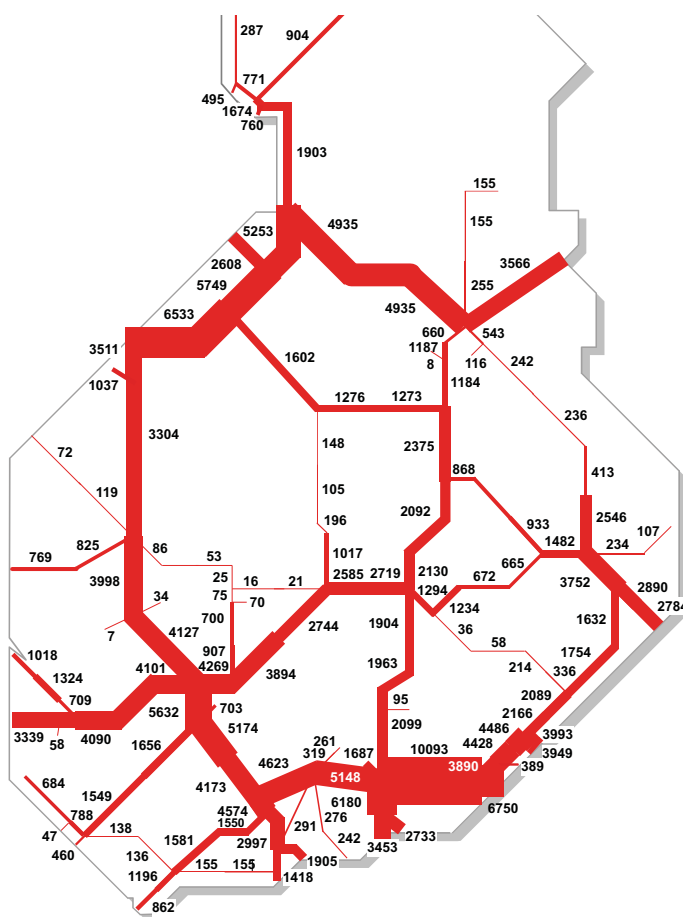
Extra tåg ryms inte mera på kustbanan utan kapacitetsökande investeringar mellan Karis och Esbo. Utvecklingen av tågtrafiken förutsätter att även stadsbanan mellan Alberga och Esbo centrum byggs.

Godstrafik och godstrafikbanorna

I dagens läge finns det ingen regelbunden godstrafik på kustbanan. Spårgeometrin för kustbanan ger inga möjligheter till tunga transporter i riktningen Karis–Åbo och dessutom är etappen Hyvinge–Hangö tillsvdare icke elektrifierad. Problemet är dessutom det, att det på dagen inte finns ledig kapacitet på nuvarande kustbanan för godstrafik på grund av den livliga persontrafiken. Hyvinge–Hangö bandelen är i södra Finland den enda betydande icke elektrifierade banan, vars trafik på grund av områdets näringslivsverksamhet och Hangö hamns växande trafik är kraftigt på uppgående. Programmet för Matti Vanhasens II regering betonade fortsättningen på elektrifieringsprogrammet för att främja järnvägstrafiken. I den trafikpolitiska redogörelsen nämns elektrifieringen av Hyvinge–Hangö banan i projektlistan efter år 2011. I Banförvaltningscentralens uppdatering år 2008 med projektvärdering för fortsatt elektrifiering, konstateras elektrifieringen av Hyvinge–Hangö banan som samhällsekonomiskt lönande.

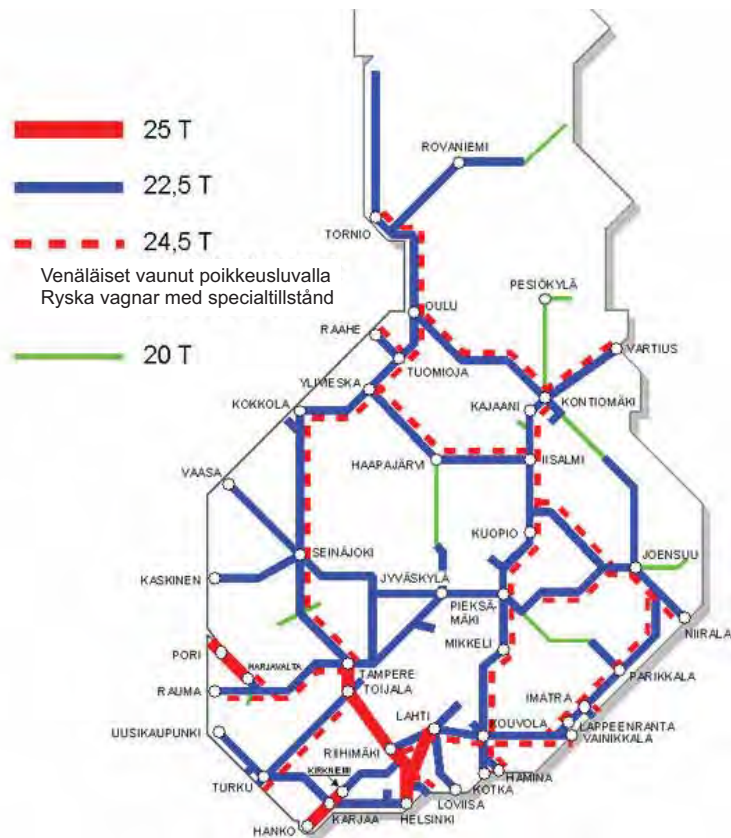
Suunnitelmien mukaan Suomen tavaraliikenteen verkon keskeisen osan kantavuus nostetaan nykyisestä 22,5 tonnin akselipainosta 25 tonniin, mikä lisää kuljetusten kustannustehokkuutta. Suomen ensimmäinen 25 tonnin akselipainolla liikennöitävä rataosuus avattiin liikenteelle vuonna 2002 Hangon ja Kirkniemen välille. Hyvinkää–Hanko-radon sähköistyksen yhteydessä tulee radan akselipaino nostaa 25 tonniin myös välillä Kirkniemi–Hyvinkää (kuvat 14, 15 ja 16).

Enligt planerna höjs bärigheten för de centrala delarna av Finlands godstrafikspår från nuvarande axeltryck 22,5 ton till 25,0 ton, vilket ökar kostnadseffektiviteten för transporter. Den första bandelen med tillåtet axeltryck 25 ton öppnades för trafik år 2002 mellan Hangö och Gerknäs. I samband med elektrifieringen av Hyvinge–Hangö banan bör man höja axeltrycket till 25 ton mellan Gerknäs–Hyvinge (figur 14, 15 och 16).



Kuva 14. Tavaraliikenteen kuljetukset vuonna 2006, kuvan yksikkö: kuljetetut nettotonnit (1 000 tonnia) (lähde: RHK).

Figur 14. Godstrafiktransporterna år 2006, enheten för figuren: transporterade nettoton (1000 ton).



Kuva 15. Akselipainot v. 2008 (lähde: RHK).

Figur 15. Axeltrycken år 2008 (källa: Banförvaltningscentralen).



Kuva 16. Sähköistys v. 2008 (lähde: RHK).

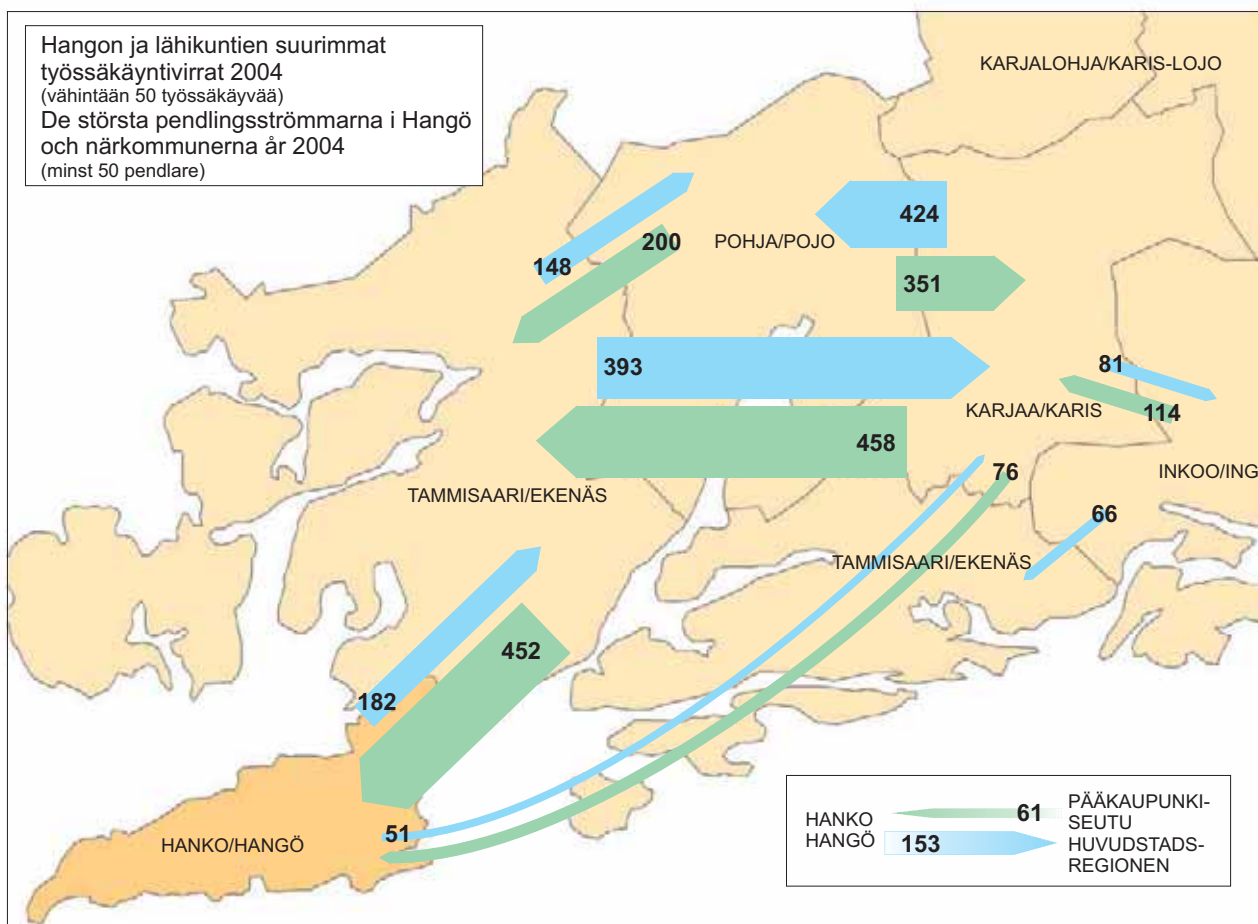
Figur 16. Elektrifieringen år 2008 (källa: Banförvaltningscentralen).

3.5 Pendelöinti

Vuonna 2004 Hangon kaupungissa kävi töissä yhteensä noin 4 800 henkilöä, joista Hangossa asui noin 4 000 (83 %). Suurinta pendelöinti on Hangon ja Tammisaaren välillä (Hankoon pendelöi noin 450 henkilöä). Pendelöinti Hangosta pääkaupunkiseudulle on vähäistä (kuva 17).

3.5 Pendling

I Hangö stad arbetade år 2004 totalt ungefär 4 800 personer, av vilka ungefär 4000 (83 %) bodde i Hangö. Största pendlingen sker mellan Hangö och Ekenäs (ungefär 450 personer pendlar till Hangö). Pendlingen från Hangö till huvudstadsregionen är liten (figur 17).



Kuva 17. Hangon ja lähikuntien suurimmat työssäkäyntivirrat vuonna 2004 (lähde: Tilastokeskus).

Figur 17. De största pendlingsströmmarna i Hangö och närlkommunerna år 2004 (källa: Statistikcentralen).

3.6 Liikenneturvallisuus

Hangon liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut helmikuussa 2008. Työn aikana laadittiin liikenneympäristön turvallisuuden parantamiseksi toimenpideohjelma. Toimenpideohjelman hankkeet sisältävät useita kevyen liikenteen turvallisuutta parantavia hankkeita, liikenteen rauhoittamistoimia, liittymien turvallisuutta parantavia toimia sekä liikenteen ohjauksen kehittämistä. Toimenpideojelmaan sisällytetyt toimet ovat pääsääntöisesti pienehköjä ja siten nopeasti toteutettavia liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä.

Hangossa tapahtui vuosina 2002–2006 yhteensä 430 poliisiin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Onnettomuuksista kolme johti kuolemaan ja noin 70 loukkaantumiseen. Onnettomuuksista noin 40 % tapahtui maanteillä ja 60 % kaduilla, yksityistieverkolla tai muilla alueilla (esim. pysäköintialueilla). Kolmannes kaikista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista oli kevyen liikenteen (jalankulkija, polkupyöräilijä tai mopoilija) onnettomuuksia. Kevyen liikenteen onnettomuuksien merkitys on tilastojen ja kaavioiden näyttämää suurempi, koska tutkimusten mukaan vain noin 10 % polkupyöräonnettomuuksista tulee poliisiin tietoon.

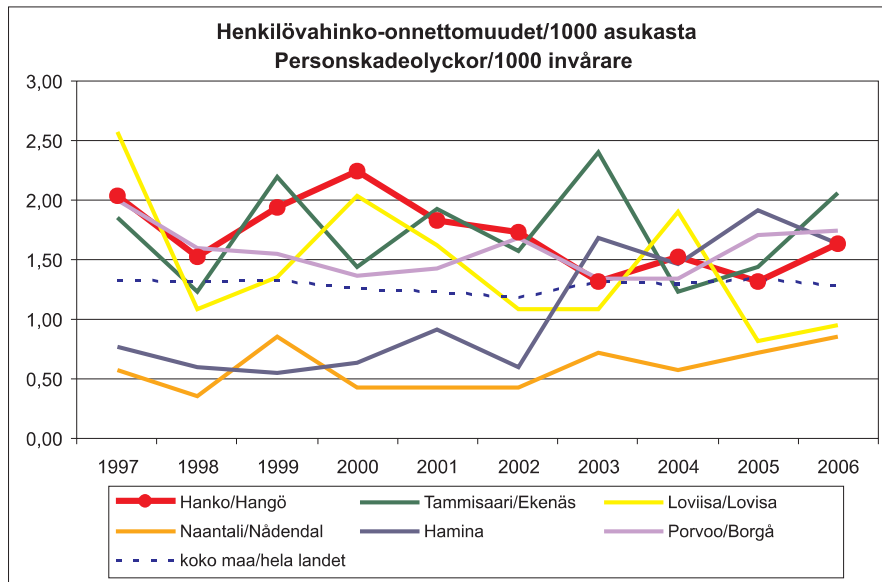
Asukaslukuun suhteutettuna suunnittelualueella tapahtuu enemmän henkilövahinko-onnettomuuksia kuin koko maassa keskimäärin. Suomen tieliikenteessä on loukkaantunut kymmenen vuoden tarkastelelujaksolla vuosittain keskimäärin noin 1,3 ihmistä 1 000 asukasta kohden. Hangossa henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien uhreja on ollut vastaavalla jaksolla keskimäärin 2,0 henkilöä /1 000 asukasta/vuosi (kuva 18 ja 19).

3.6 Trafiksäkerheten

Hangö trafiksäkerhetsplan färdigställdes år 2008. Under arbetets gång utarbetades en åtgärdsplan för förbättring av trafiksäkerheten i trafikmiljön. Flera projekt, som förbättrar trafiksäkerheten för GC-trafiken, dämpningsåtgärder för biltrafiken, samt utveckling av trafikstyrningen finns i åtgärdsplanen. Uppgifterna i åtgärdsplanen är i huvudsak små trafikförbättringsåtgärder och därmed snabba att förverkliga.

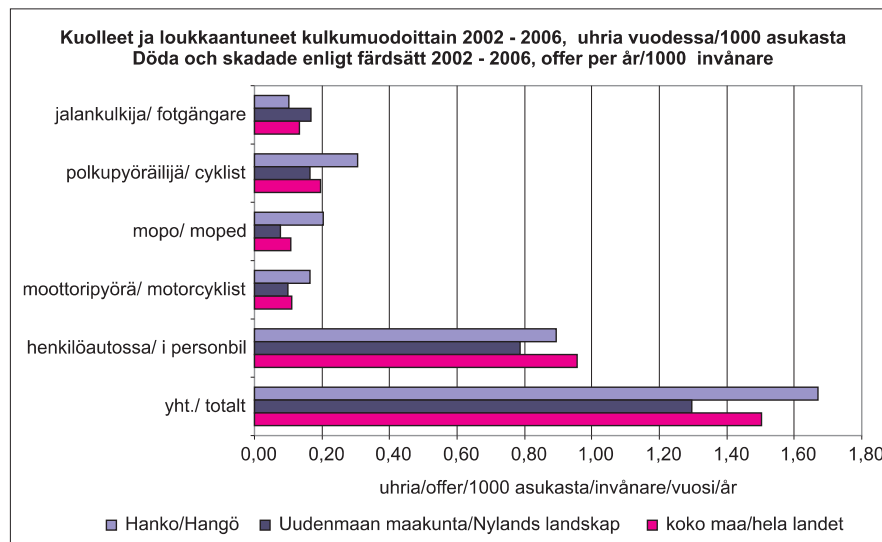
I Hangö inträffade under åren 2002–2006 totalt 430 trafikolyckor, som kommit till polisens kännedom. Tre av olyckorna var dödsolyckor och ungefär 70 olyckor med personskador. Av olyckorna inträffade 40 % på landsväg och 60 % på gator, enskilda vägar eller andra områden (t.ex parkeringsområden). En tredjedel av alla personskadeolyckor var GC-trafikolyckor (fotgängare, cyklist eller mopedist). Betydelsen av GC-trafikolyckorna är större än man kan se, eftersom endast 10 % av cykelolyckorna kommer till polisens kännedom.

I relation till befolkningmängden inträffar det mera personskadeolyckor i planeringsområdet än i genomsnitt i hela landet. I vägtrafiken i Finland har i genomsnitt 1,3 personer årligen skadat sig per 1000 invånare under en period på tio år. I Hangö är motsvarande tal 2,0 personer/ 1000 invånare/år (figur 18 och 19).



Kuva 18. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomudet tuhatta asukasta kohden Suomessa, Hangossa ja eräissä samankokoisissa kaupungeissa (lähde: Tilastokeskus).

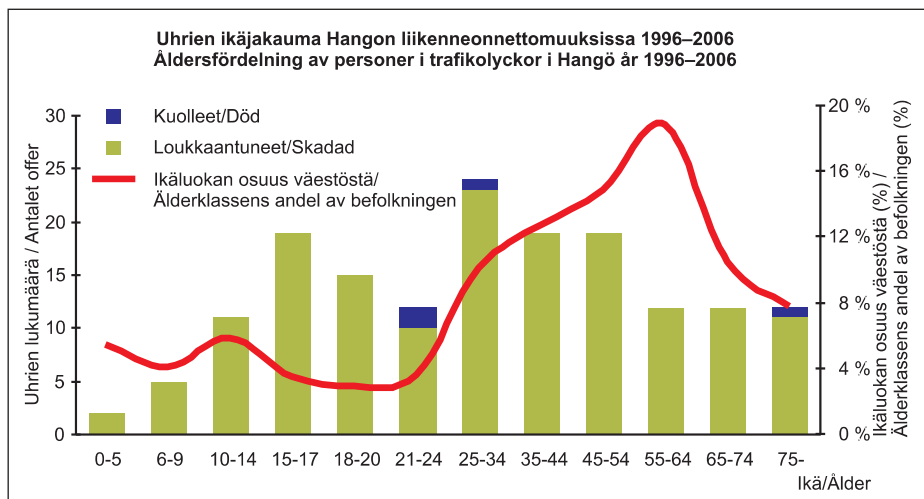
Figur 18. Antalet olyckor per tusen invånare med personskador som följt i Finland, Hangö och vissa städer av samma storlek (källa: Statistikcentralen).



Kuva 19. Kuolleet ja loukkaantuneet kulkumuodoittain vuosina 2002–2006 (lähde: Tilastokeskus).

Figur 19. Döda och skadade enligt olika färdstätt under åren 2002–2006 (källa: Statistikcentralen).

Liikenneonnettomuuksien uhreista useat ovat nuoria juuri ajokortin saaneita (18–20-vuotiaat) tai mopoikäisiä (15–17-vuotiaat). Uhreista 28 % oli 15–24-vuotiaita, kun heidän osuus koko väestöstä on vain noin 10 prosenttia (kuva 20).



Flera av offren i trafikolyckorna är unga, som just fått körkortet (18–20-åringar) eller är i mopedåldern (15–17 år). 28 % av offren var i 15–24 års ålder, då däremot deras andel av totala befolkningen i landet är bara ungefär 10 % (figur 20).

Kuva 20. Onnettomuuksien uhrien ikäjakauma ja ikäluokan osuus väestöstä (lähde: Tilastokeskus).

Figur 20. Åldersfördelningen för personer i trafikolyckor och ålderklassens andel av befolkningen (källa: Statistikcentralen).

Maantieverkolla ei Hangon alueella ole merkittäviä onnettomuuskasau-makohteita. Eniten onnettomuuksia on tapahtunut valtatiellä 25. Hangon keskustan onnettomuuskasautumakohteet keskittyvät keskustan vilk-kaimpien katujen liittymiin (kuva 21 ja 22). Henkilövahinkoja on tapah-tunut viimeisen viiden vuoden aikana eniten seuraavissa liittymissä:

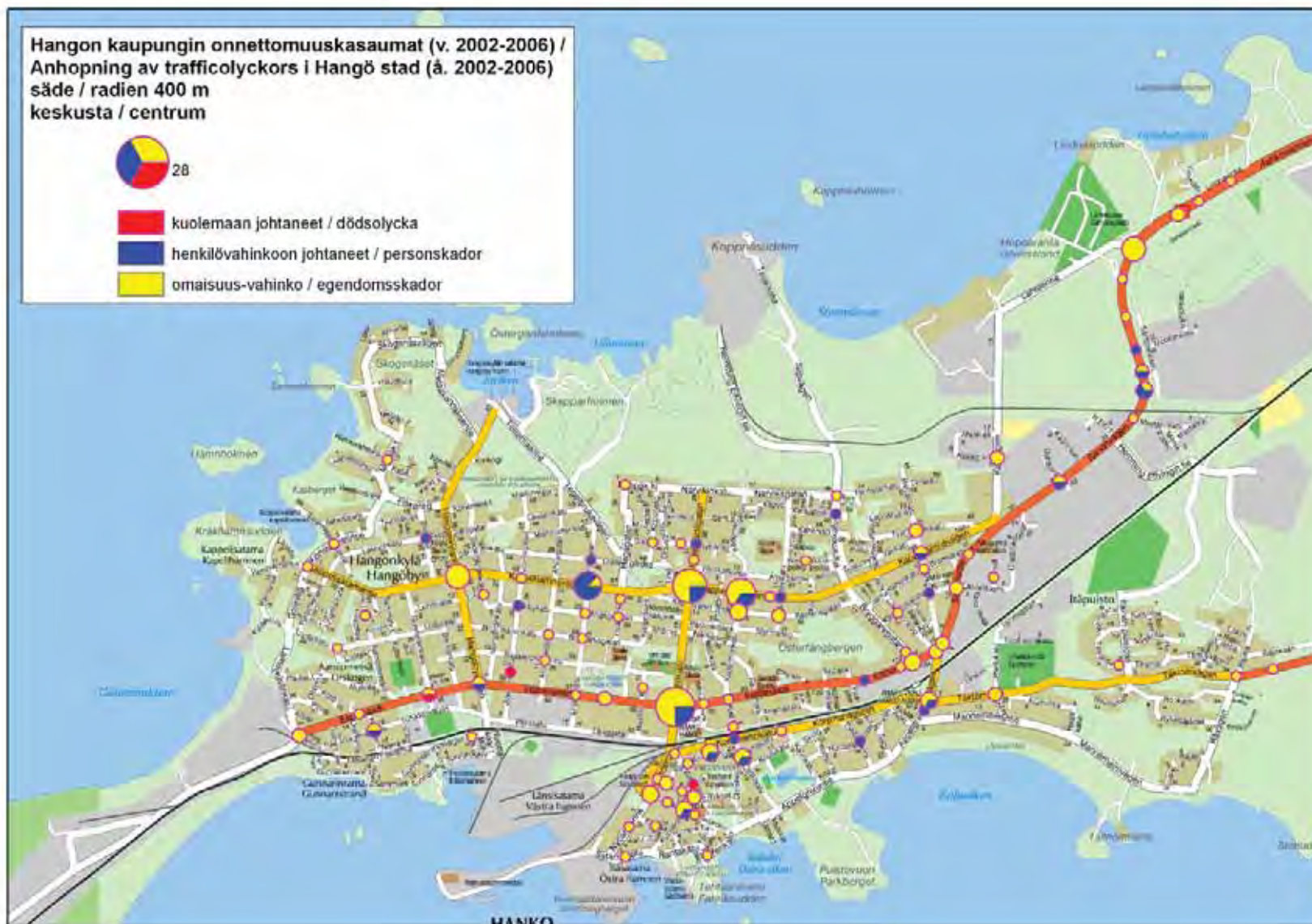
- Kappelisatamantien ja Linjakadun liittymä (7 kpl),
- Esplanaadin ja Halmstadinkadun liittymä (4 kpl),
- Kappelisatamantien ja Halmstadinkadun liittymä (3 kpl)
- Korsmaninkadun ja Appelgrenintien liittymä (3 kpl).

Hanko–Karjaa-rataosuudella tapahtui 4 tavaristeysonnettomuutta vuosina 2002–2006, joissa loukkaantui yhteensä 3 henkilöä. Onnet-tomuuksia on tapahtunut myös Hangon satamassa, jolloin raideliiken-neosapuolena on ollut satamassa vaunuja järjestelevä veturi.

På landsvägsnätet i Hangö området finns det inga betydande anhop-ningar av trafikolyckor. Mest olyckor har det skett på riksväg 25. Anhop-ningspunkterna för trafikolyckorna i Hangö centrum koncentrerar sig till de livligaste gatorna i centrum (figur 21 och 22). Personskador har det under de fem senaste åren skett mest i följande anslutningar:

- Kapellhamnsvägen/Linjegatan (7 st)
- Esplanaden/Halmstadsgatan (4 st)
- Kapellhamnsvägen/Halmstadsgatan (3 st)
- Korsmansgatan/Appelgrensvägen (3 st)

På banavsnittet Hangö–Karis inträffade det under åren 2002–2006 4 plankorsningsolyckor, i vilka totalt 3 personer förolyckades. Det har även inträffat olyckor i Hangö hamn, där rangeringslok har varit delaktig i olyckan.



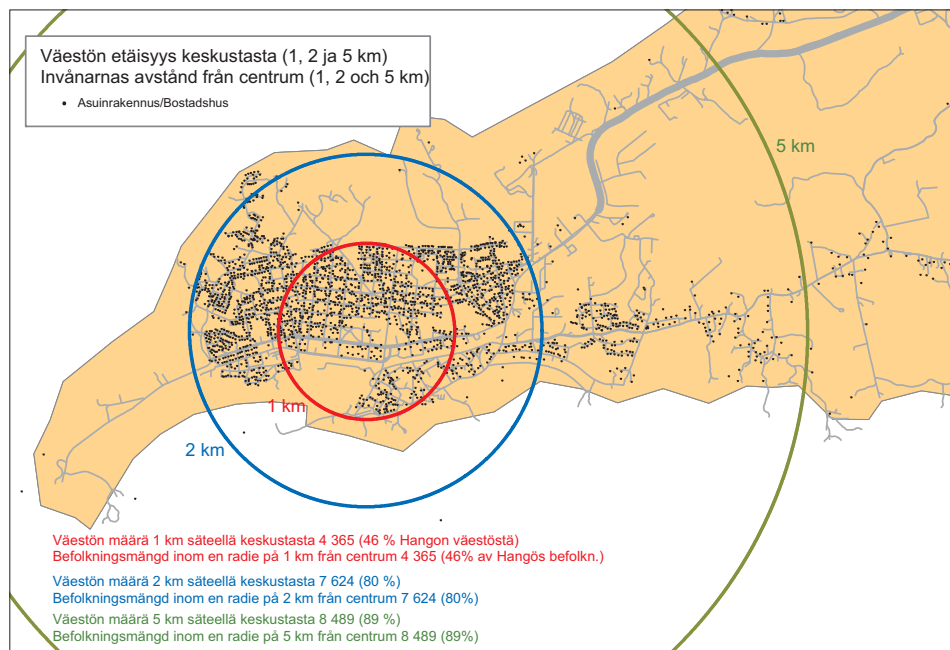
Kuva 21. Keskustan onnettomuskasaumat vuosina 2002–2006.

Figur 21. Anhopningen av trafikolyckor centrum åren 2002–2006.

3.7 Kävely ja pyöräily

Kävelyn ja pyöräilyn valitsemiseen kulkutavaksi vaikuttaa yhdyskuntarakenne, palveluverkon kehitys, määränpään saavutettavuus ja liikenneympäristö esteettömyys. Kävelyn ja pyöräilyn asema kulkumuotona korostuu erityisesti lyhyillä, alle kilometrin matkoilla, joilla kävely on selvästi yleisin kulkumuoto. Yli kilometrin matkoista jo yli puolet tehdään henkilöautolla. Polkupyörä on kulkumuotona otollisin 1–5 kilometrin matkoilla.

Hangon kantakaupungin alueella asutus on keskittynyt hyvin tiiviisti pienelle alueelle noin 2 kilometrin säteelle keskustasta, sillä 80 % väestöstä asuu alle 2 kilometrin etäisyydellä keskustasta. Tämä luo erinomaiset lähtökohdat kävelylle ja pyöräilylle (kuva 23).



3.7 Gång och cykeltrafik

I valet av gång och cykling som färd sätt inverkar samhällsstrukturen, servicenätets utveckling, slutmålets tillgänglighet och framkomligheten i trafikmiljön. Betydelsen för gång och cykling framhävs speciellt på korta, under en kilometer långa färder, då gång är klart det mest allmänna färd sättet. Vid resor över en kilometer görs redan över hälften med bil. Cykeln är lämpligast vid resor på 1–5 kilometer.

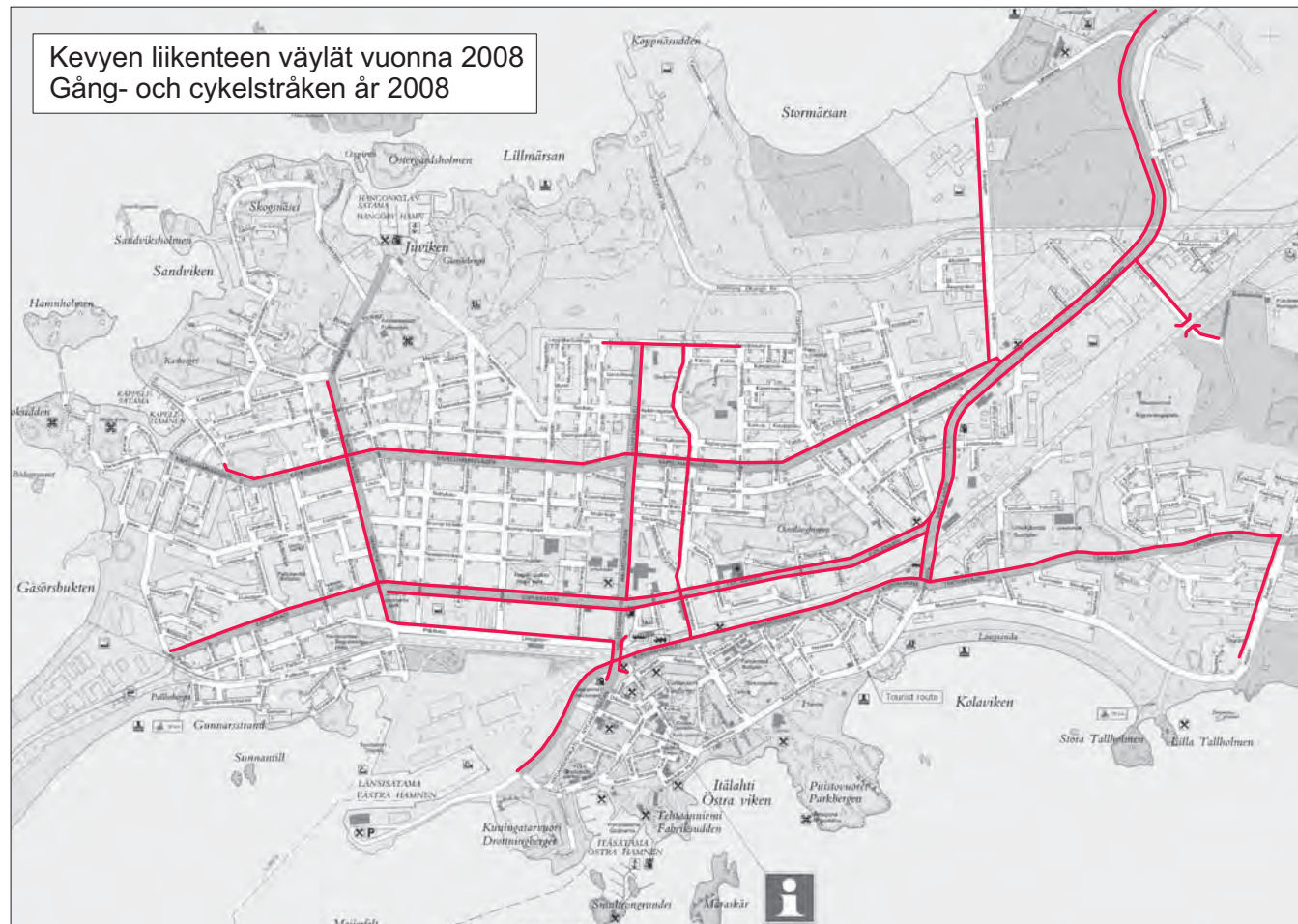
I Hangö stamstads område är bosättningen mycket koncentrerad till ett litet område med en radie på 2 kilometer från centrum; 80 % av invånarna bor på ett avstånd under 2 kilometer från centrum. Detta ger ett utmärkt utgångsläge för gång och cykling (figur 23).

Kuva 23. Väestön etäisyys Hangon keskustasta (lähde: rakennus- ja huoneistorekisteri 2007).

Figur 23. Invånarnas avstånd från centrum (källa: hus- och bostadsregistret 2007).

Hangon nykyinen kevyen liikenteen verkko on melko harva ja se kattaa pääsääntöisesti vain pääkadut. Etenkin Halmstadinkadun ja Esplanaadin sekä keskustan kävelykadun lähistöllä kevyen liikenteen yhteydet ovat puutteelliset (kuva 24).

Gång- och cykelvägsnätet i Hangö är rätt så gles och det täcker i huvudsak bara huvudgatorna. Speciellt i närheten av Halmstadsgatan, Esplanaden och gågatan i centrum är förbindelserna bristfälliga (figur 24).



Kuva 24. Nykyiset kantakaupungin kevyen liikenteen väylät.

Figur 24. Nuvarande gång- och cykelstråk i stamstaden.

3.8 Joukkoliikenne

Hangon joukkoliikenne perustuu sekä linja-auto- että junaliikenteeseen. Hangon linja-auto- ja juna-asetat sijaitsevat Asematorilla aivan Hangon keskustassa. Hanko–Tammisaari–Karjaa-akselilla on hyvä vuorotarjonta johtuen bussi- ja junaliikenteen toisiaan täydentävästä palvelusta. Yhteysväillä on kuitenkin yksittäisiä tarjonnan puutteita (kuva 25).

3.8 Kollektiv trafik

Hangös kollektiva trafik bygger både på buss- och tågtrafik. Hangös buss- och järnvägsstationer befinner sig vid Stationstorget alldeles i Hangö centrum. På axeln Hangö–Ekenäs–Karis är turutbudet bra på grund av att buss- och tågtrafiken kompletterar varandra. På etappen finns det emellertid några enskilda brister i utbudet (figur 25).

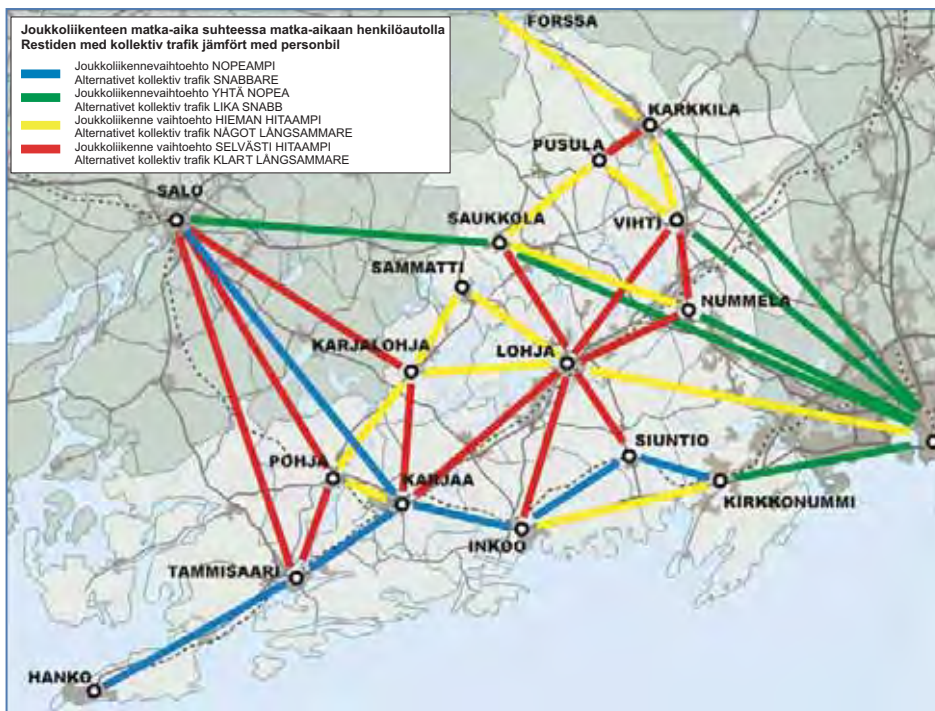


Kuva 25. Länsi-Uudenmaan joukkoliikenteen infrastruktuuri (lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma).

Figur 25. Infrastrukturen för kollektiva trafiken i Västra Nyland (källa: Trafiksystemsplan för Västra Nyland).

Myös pääkaupunkiseudulle joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä. Hangosta Helsinkiin on yhteensä 12 juna- ja 10 arkipäivittäistä linja-autovuoroa. Päinvastoin Helsingistä Hankoon on yhteensä 12 juna- ja 8 arkipäivittäistä linja-autovuoroa. Kehittämistarpeet liittyvät lähinnä liityntäliikenteeseen ja yhteyksien nopeuttamiseen pääkaupunkiseudun alueella (kuva 26).

Servicevärdet för den kollektiva trafiken är bra även till huvudstadsregionen. Från Hangö till Helsingfors finns det totalt 12 tåg- och 10 vardagsbussturer. Däremot finns det från Helsingfors till Hangö totalt 12 tåg- och 8 vardagsbussturer. Utvecklingsbehoven finns i det närmaste i anslutningstrafiken och i att försnabba förbindelserna i huvudstadsregionens område (figur 26).



Kuva 26. Joukkoliikenteen matka-aika suhteessa henkilöauton matka-aikaan Länsi-Uudenmaan kuntakeskusten välillä (lähde: Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma).

Figur 26. Restiden med kollektiv trafik jämfört med personbil mellan olika kommuncentra i Västra Nyland (källa: Trafiksystemplan för Västra Nyland).

3.9 Tavaraliikenne ja logistiikka

Hangossa tavaraliikenteen kuljetukset ovat vilkkaiden satamien johdosta erittäin merkittävässä roolissa. Ulkosatama on erikoistunut autojen tuontiin ja sen satamatoiminnoista vastaa Suomen Vapaasatama Oy. Ulkosataman kautta kulkee myös vähäinen määrä kemikaaliliikennettä. Vuosittain sataman kautta kuljetetaan 400 – 500 000 ajoneuvoa Suomeen, mikä on noin 60 % koko Suomen autotuonnista.

Aivan Hangon kantakaupungin kainalossa sijaitsee toinen merkittävä satama, Länsisatama. Länsisatama on erikoistunut Roro-yksikköliikenteeseen, paperin vientiin ja autojen tuontiin. Satamassa hoidetaan myös konttiliikennettä.

Venäjän autotransito on erittäin merkittävä osa autokuljetuksia ja on kasvussa koko ajan. Venäjän autotransito on viime vuosina kasvanut voimakkaasti ja ylittää jo Suomen tuonin yli kolmenkertaisesti. Hangon markkinaosuus autotransitosta on noin 50 %. Suomessa pääosa tuonnista ja viennistä kytkeytyy lähialueelle Uudellemaalle. Tuontikuljetuksia suuntautuu jonkin verran myös Varsinais-Suomeen ja Pirkanmaalle. Vientikuljetukset kertyvät jonkin verran laajemmalta alueelta, myös Satakunnasta ja Keski-Suomesta ja jonkin verran Päijät-Hämeestä ja Itä-Uudeltamaaltakin (lähde: Hangon sataman logistiikkaselvitys).

Logistisen haasteen muodostavat erityisesti laivalla saapuvat autot, jotka Ulkosatamasta ajetaan yksittäin kantakaupungin läpi itäiselle teollisuusalueelle odottamaan uudelleenlastausta autonkuljetusrekkeihin. Satojen yksittäisten henkilöautojen päivittäisestä siirrosta huolehtivat nuoret noin 20–25-vuotiaat henkilöt.

Erikoiskuljetusten reitti kulkee myös aivan Hangon kantakaupungin läpi reittiä Ulkosatama–Esplanaadi–Linjakatu–Kappelisatamantie–Santalantie–valtatie 25.

3.9 Godstrafik och logistik

I Hangö har godstrafikens transporter en mycket betydande roll på grund av de livliga hamnarna. Yttre hamnen är specialiserad på import av bilar och dess hamnfunktioner sköts av Finlands Frihamn Ab. Via Yttre hamnen går det även en liten del kemikalietransporter. Till Finland transporterar det årligen via hamnen 400–500 000 fordon, vilket är ungefär 60 % av hela bilimporten i Finland.

Alldeles nära intill stamstaden finns en annan betydande hamn, Västra hamnen. Västra hamnen är specialiserad på trafik med ro-ro enheter, export av papper och import av bilar. Hamnen sköter även om containertrafik.

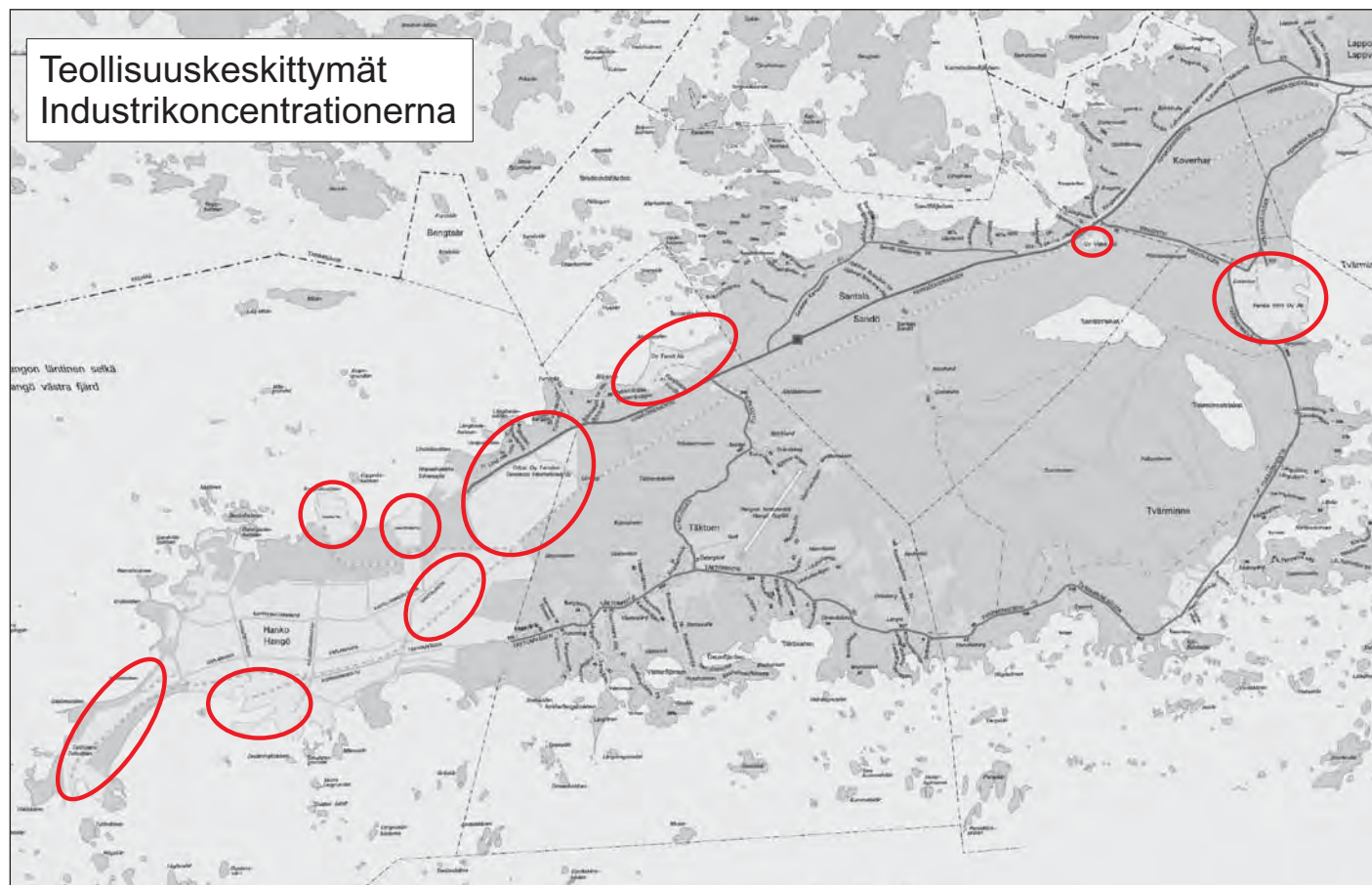
Biltransitotrafiken till Ryssland står för en betydande del av biltransporterna och den ökar hela tiden. De senaste åren har biltransitotrafiken till Ryssland ökat kraftigt och överstiger redan tredubbelt importen till Finland. Hangös marknadsandel av biltransitotrafiken är ungefär 50 %. Import- och exporttransporterna i Finland riktar sig främst till närområden i Nyland. Importtransporter riktar sig även till en del till Egentliga Finland och Birkalandet. Exporttransporterna kommer från ett något vidare område, även från Satakunta och Mellersta Finland samt delvis från Tavastland, även Östra Nyland (källa: Logistikutredningen för Hangö hamn).

En logistisk utmaning är speciellt bilarna, som ankommer med fartyg, och som körs en i sänder från Yttre hamnen genom stamstaden till det östra industriområdet, där de väntar på omlastning till långtradare för biltransporter. Förflyttandet av hundratals enskilda bilar sköts av unga personer i åldern 20–25 år.

Körvägen för specialtransporter går även genom Hangö stamstad på färdvägen Yttre hamnen–Esplanaden–Linjegatan–Kapellhamnsvägen–Sandövägen–riksväg 25.

Loppuvuoden 2008 maailmantalouden taantuma on vaikuttanut myös merkittävästi Suomen ja Hangon kautta kulkevaan autotransiiton autojen myynnin vähenemisen myötä.

Tillbakagången i världsekonomin i slutet av år 2008 har även i och med minskad bilförsäljning märkbart inverkat på biltransitotrafiken genom Finland och Hangö.



Kuva 27. Hangon merkittävimmät teollisuuskeskittymät.

Figur 27. De mest betydande industrikoncentrationerna i Hangö.

3.10 Ympäristö

Hangossa koko valtatie 25 sijaitsee merkittäväällä pohjavesialueella (luokka I) ja tiellä on pohjavesisuojauskset. Merkittävä osa muustakin Hangon tieverkosta sijaitsee pohjavesialueella ja teillä on pohjavesisuojauskset. Suuri osa Hangon eteläpuoleisia merialueita on Natura-alueita, joista osa myös luonnonsuojelualueita (kuva 28).

Hangon kaupungissa on erillisenä työnä tekeillä vuonna 2008 kaupungin ilmastostrategia.

3.10 Miljö

Hela riksväg 25 i Hangö befinner sig på ett betydande grundvattensområde (klass I) och vägen har grundvattenskydd. En betydande del av det övriga vägnätet i Hangö befinner sig även på ett grundvattensområde och är grundvattenskyddat. En stor del av havsområdena söder om Hangö är Natura-områden, av vilka en del är också naturskyddsområden (figur 28).

Stadens klimatstrategiarbete är på gång sedan år 2008 som en separat arbete.



Kuva 28. Luonnonsuojelu-, Natura- ja pohjavesialueet.

Figur 28. Naturskydds-, Natura- och grundvattensområden.

3.11 Rahoitus ja yhteistyö

Tiestön päivittäisen liikennekelpoisuuden turvaaminen, tiestön rakenteellisen kunnan säilyttäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen ovat koko Uudenmaan tiepiirin perustienpidon painopisteitä nyt ja tulevana vuosina. Tiehallinnon vuosittaisen rahoituksen pieneneminen on viime vuosina näkynyt liikenneympäristön alueellisissa investoinneissa, joihin on ollut viime vuosina koko tiepiirin alueella käytössä ainoastaan noin neljä miljoonaa euroa vuodessa.

Liikenneympäristön samaan suuntaan vaikuttavia investointeja on kerätty tiepiirissä ns. teemahankkeisiin, joiden rahoitus on viime vuosina ollut kasvussa. Tällaisia teemoja ovat mm. kasvavien alueiden kehityksen tukeminen sekä koulumatkojen olosuhteiden parantaminen maaseututaajamissa.

Tiehallinnon maantiet pyritään pitämään niukasta rahoitustilanteesta huolimatta päivittäin kunnossa, mutta uusiin investointeihin on hyvin rajallisesti mahdollisuuksia. Suurin osa rahoituksesta kuluu tiestön hoitoon ja ylläpitoon. Uusien investointien sijaan vuosittain tehdään merkittävä määrä mm. tiestön peruskorjauksia sekä päällysteen parannuksia.

Uudenmaan tiepiirin uusimmassa toiminta- ja taloussuunnitelmassa 2009–2012 on esitetty yksi liikenneympäristön parantamishanke Hankoon: ”Mt 11007 parantaminen Koverharissa Hangossa”. Hanke kuuluu ns. sidosryhmien rahoittamien hankkeiden joukkoon.

Perustienpidon niukka rahoitus luo paineita muiden rahoitusmenetelmien ja keinojen pohtimiseen. Kuntatasolla hankkeita voidaan edistää, jos kaikilla eri alojen toimijoilla on voimakas tahtotila ja sitoumus yhteisesti sovittujen hankkeiden edistämiseen. Yhteistyön tiivistäminen kuntien välillä luo lisäksi kustannussäästöjä ja mahdollistaa erilaisten ylikunnallisten palveluiden ostamisen.

3.11 Finansiering och samarbete

Säkringen av den vardagliga trafikframkomligheten på vägnätet, bevarande av vägkonstruktionernas tillstånd och förbättring av trafiksäkerheten är underhållets tyngdpunkter för hela Nylands vägdistrikt, nu och i framtiden. Minskningen i Vägförvaltningens årliga finansiering har de senaste åren noterats i trafikmiljöns investeringar. Man har haft till förfogande endast fyra miljoner euro per år i hela vägdistriktet.

Investeringar i trafikmiljön, som verkar i samma riktning, har i distriktet samlats ihop till sk. temaprojekt, vars finansiering har varit på uppgång de senaste åren. Dylika teman är bl.a understöd för områdesutveckling samt förbättring av förhållandena för skolresor i landsortens tätorter.

Trots den knappa finansieringssituationen strävar man till att dagligen hålla Vägförvaltningens landsvägar i skick, men till nya investeringar finns det mycket begränsade möjligheter. Största delen av finansieringen går åt till drift och underhåll. I stället för nya investeringar görs det årligen en betydande mängd bl.a grundförbättringar av vägnätet och beläggningar.

I Nylands vägdistrikts nya verksamhets- och finansieringsplan 2009–2012 redovisas ett förbättringsprojekt för trafikmiljön i Hangö: ”Förbättring av Lv 11007 i Koverhar i Hangö”. Projektet hör till gruppen projekt, som samarbetsgrupperna finansierar.

Den knappa finansieringen i basväghållningen sätter tryck på att fundera ut andra finansieringsmetoder och -medel. På kommunnivå kan man främja projekt, om alla aktörer inom olika områden har en kraftig vilja och förbinder sig att föra framåt gemensamt överenskomna projekt. En förbättring av samarbetet mellan kommunerna ger dessutom kostnadsbesparingar och möjliggör upphandling av överkommunala tjänster.

Tiehallinnon ja Hangon kaupungin lisäksi myös Hangon satama on investoinut satamien sisääntuloteiden parantamiseen. Sataman osuus Korsmaninkadun kiertoliittymän rakentamisesta oli noin 900 000 euroa ja vuonna 2006 rakennetusta rekkaparkista noin 700 000 euroa.

Förutom Vägförvaltningen och Hangö stad har även Hangö hamn gjort investeringar i förbättringen av infartsvägarna till hamnarna. Hamnens andel av cirkulationsplatsen vid Korsmansgatan var ungefär 900 000 euro och andelen av år 2006 byggda långtradarparkeringen ungefär 700 000 euro.

Taulukko 4. Hangon kaupungin katujen ja liikennealueiden investoinnit ja kunnossapito vuosina 2004–2008 (lähde: Hangon kaupunki).

Vuosi/År	Investoinnit/Investering	Kunnossapito/Underhåll	Joukkoliikenne/Kollektiv trafik
2004	435 500	862 500	≈ 37 000
2005	828 200	762 600	≈ 37 000
2006	994 400	871 600	≈ 37 000
2007	1 023 100	935 300	≈ 37 000
2008	600 000	1 540 900	≈ 37 000

Tabell 4. Investeringarna och underhållet åren 2004–2008 för Hangö stads gator och trafikområden (källa: Hangö stad).

3.12 Yhteenveto nykytilanteen ongelmista ja kehittämistarpeista

Tässä selvityksessä on neljä ns. painopistealuetta:

- raskaan liikenteen haasteet
- keskustan liikenteen rauhoittaminen
- kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- pysäköintimahdollisuuksien parantaminen.

Seuraavaan taulukkoon on koottu nykytilan analyysissä esille tulleet keskeisimmät ongelmat ja kehittämistarpeet ja ne on jaoteltu kyseisiin painopistealueisiin.

3.12 Sammandrag av problem i nuläget och utvecklingsbehoven

Denna utredning har fyra tyngdpunktsområden:

- utmaningarna för den tunga trafiken
- dämpandet av centrumtrafiken
- förbättring av trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafiken
- förbättring av parkeringsmöjligheterna.

I följande tabell har man samlat ihop de viktigaste problemen och utvecklingsbehoven i samband med analysen av nuläget. De har indelats i ovan nämnda tyngdpunktsområden.

ONGELMAT, KEHITTÄMISTARPEET JA HAASTEET

Raskaan liikenteen haasteet

- Suuri haaste on satamien synnyttämä raskas liikenne, joka kulkee keskustan läpi aiheuttaen turvallisuusriskin ja ympäristöhaittoja
- Pääkatujen mitoitukset ja katutila/liikenneympäristö eivät tue nykyistä nopeusrajoitusjärjestelmää
- Uusien raskaan liikenteen reittien kartoittaminen
- Eniten henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia viimeisen viiden vuoden aikana Kappelisatamantien ja Linjakadun liittymässä (7 kpl), Esplanaadin ja Halmstadinkadun liittymässä (4 kpl), Kappelisatamantien ja Halmstadinkadun liittymässä (3 kpl) sekä Korsmaninkadun ja Appelgrenintien liittymässä (3 kpl).
- Raskas liikenne mukana 17 % kaikista onnettomuuksista

PROBLEM, UTVECKLINGSBEHOV OCH UTMANINGAR

Utmaningarna för den tunga trafiken

- En stor utmaning är den tunga trafiken från hamnarna, som kör genom centrum och förorsakar en säkerhetsrisk och miljöolägenheter
- Dimensioneringen för huvudgatorna och gatuutrymmet/trafikmiljön stöder inte nuvarande hastighetsbegränsningar
- En kartläggning av nya färdvägar för den tunga trafiken
- Mest personskadeolyckor under de senaste fem åren i anslutningarna Kapellhamnsvägen /Linjegatan (7 st), Esplanaden/Halmstadsgatan (4 st), Kapellhamnsvägen/Halmstadsgatan (3 st) och Korsmansgatan/Appelgrensvägen (3 st)
- Den tunga trafiken delaktig i 17 % av alla olyckor

ONGELMAT, KEHITTÄMISTARPEET JA HAASTEET

Keskustan liikenteen rauhoittaminen

- Suuret ajonopeudet aiheuttavat turvattomuutta liittymissä
- Kantakaupungin pääkatujen liittymien muuttaminen kiertoliittymiksi (suunnittelussa huomioidaan erityisesti raskas ja kevyt liikenne sekä erikoiskuljetusten tarpeet)
- Korsmaninkadun eteläpuoleinen alue venesatamineen ja Casinoineen vaatii ajonopeuksia alentavia rakenteellisia toimia
- Siirtoautojen jatkuva liikenne ongelma välillä ulkosatama–itäinen teollisuusalue
- Eniten onnettomuuksia tapahtuu 15–20-vuotiaille (suhteessa ikäluokan väkilukuun)
- Liikenneympäristön viihtyisyys ei vastaa matkailukaupungin imagoa

Keveyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

- Keveyen liikenteen suurin ongelma pääkatujen risteämiskohdat sekä radan ylitys
- Polkupyörä- ja mopo-onnettomuuksia huomattavan paljon
- 40 km/h nopeusrajoituksesta huolimatta poikkeuksellisen paljon ylinopeuksia
- Keveyen liikenteen pohjois-eteläsuuntaiset reitit puutteelliset
- Kevyt liikenne kokonaisuutena turvattomassa asemassa erityisesti keskustassa
- Etäisyydet lyhyitä, potentiaalia pyörämatkojen lisäämiseen
- Kävelykeskustan laajentamistarve ilmeinen

Pysäköintimahdollisuuksien parantaminen

- Pysäköintipaikkojen kysynnässä erittäin suuri kausivaihtelu
- Sesonkina pysäköintipaikkojen vähyys keskustassa ja Appelgrenintien varrella

PROBLEM, UTVECKLINGSBEHOV OCH UTMANINGAR

Dämpandet av centrumtrafiken

- Hög körhastighet förorsakar otrygghet i anslutningarna
- Anslutningarna på stamstadens huvudgator ändras till cirkulationsplatser (i planeringen beaktas speciellt den tunga och gc-trafiken samt behoven för specialtransporter)
- Området söder om Korsmansgatan med båthamnen och Casino kräver byggåtgärder för att dämpa hastigheterna
- De kontinuerliga bilflyttningarna är problem mellan Yttre hamnen-östra industriområdet
- Mest olyckor inträffar för 15-20 åringar (jämfört med totala antalet i åldersklassen)
- Trafikmiljöns behaglighet motsvarar inte bilden för en turiststad

Förbättring av trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafiken

- Det största problemet för gc-trafiken huvudgatornas korsningspunkter och järnvägsövergångar
- Cykel- och mopedolyckor märkbart många
- Trots hastighetsbegränsningen 40 km/h exceptionellt mycket överhastigheter
- Färdvägarna i nord-sydlig riktning bristfälliga
- Gc-trafiken i sin helhet otrygg speciellt i centrum
- Avstånden korta, potential att öka cykelfärder
- Behovet att utvidga gångcentrum uppenbart

Förbättring av parkeringsmöjligheterna

- Efterfrågan på parkeringsplatser är kraftigt säsongbetonad
- Under säsongen brist på parkeringsplatser i centrum och längs Appelgrensvägen

4 TAVOITTEET

4.1 Aikaisemmat suunnitelmat

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa (2007) laadittiin tiiviissä vuorovaikutuksessa alueen kolmentoista kunnan ja muiden alueen toimijoiden kanssa. Kehittämistavoitteet käsittelevät seuraavia liikenteen ja maankäytön teemoja:

- yhdyskuntarakenteen kehittämisen periaatteet
- ulkoiset yhteydet
- sisäiset yhteydet
- elinkeinoelämän kilpailukyvyn edistäminen
- joukkoliikenne
- liikkumiskäyttäytyminen
- liikenneturvallisuus
- ympäristö
- rahoitus
- yhteistyön järjestäminen / tehostaminen.

Tavoitteiden pohjalta määritettiin neljä alueen kehittämisen keskeistä kärkitehtävää:

- maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen
- elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaaminen
- joukkoliikenteen kehittäminen
- liikenneturvallisuuden parantaminen.

Hangon sataman logistiikkaselvityksessä (2007) näkökulmana oli erityisesti Hangon sataman toimintaedellytysten ja kehittämismahdollisuuksien tunnistaminen koko Länsi-Uudenmaan toimintakentässä sekä osana koko eteläisen Suomen logistista palvelutarjontaa, ottaen huomioon sataman nykyiset vahvuudet sekä Venäjän kuljetusmarkkinoiden kehittyminen ja niihin liittyvät mahdollisuudet.

4 MÅLSÄTTNING

4.1 Tidigare planer

Trafiksystemplanen för Västra Nyland (2007) utarbetades i intensivt samråd med regionens tretton kommuner och andra verksamma i området. Målsättningen för utveckling behandlar följande teman för trafik och markanvändning:

- principer för utveckling i samhällsstrukturen
- externa förbindelser
- interna förbindelser
- främjande av konkurrenskraften för näringslivet
- kollektiv trafik
- beteendemönster för hur man rör sig
- trafiksäkerhet
- miljö
- finansiering
- organisering/intensifiering av samarbete.

Utgående ifrån målsättningen definierades fyra toppuppgifter för utveckling av regionen:

- sammanjämkning av markplanering och trafik
- trygghet av verksamhetsförutsättningarna för näringslivet
- utveckling av kollektiv trafik
- förbättring av trafiksäkerhet.

I logistikutredningen för Hangö hamn (2007) var synvinkeln fokuserad på att identifiera Hangö hamns verksamhetsförutsättningar och utvecklingsmöjligheter i Västra Nylands verksamhetsmiljö, samt hamnens andel av det logistiska serviceutbudet i hela södra Finland, med beaktande av hamnens nuvarande styrka och möjligheter i anslutning till Rysslands transportmarknader.

Selvityksen infrastruktuurivisiossa korostettiin satamaan johtavien katuyhteyksien parantamista hoitamaan kasvavat liikennemäärät. Tavoitteena on pyrkiä vaikuttamaan siihen, että maanteyhteyksien pullonkaulat hoidetaan ja ratayhteyden liikennöinnin sujuvuutta parannetaan.

Hangon liikenneturvallisuussuunnitelmassa asetettiin sekä laadullisia että määrällisiä tavoitteita.

Laadulliset tavoitteet:

- Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähentäminen
- Liikenneturvallisuuden kytkeminen maankäytön suunnitteluun
- Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen
- Raskaan liikenteen turvallisuuden parantamien yhteistyössä Hangon Sataman kanssa sekä vuorovaikutus asukkaiden kanssa
- Ajonopeuksien hillitseminen
- Turvallisen liikennekäyttäytymisen edistäminen, varsinkin nuorten keskuudessa
- Jatkuvan kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön käynnistäminen ja ylläpitäminen
- Eri hallinnonalojen ja sidosryhmien välisen liikenneturvallisuustyön parantaminen.

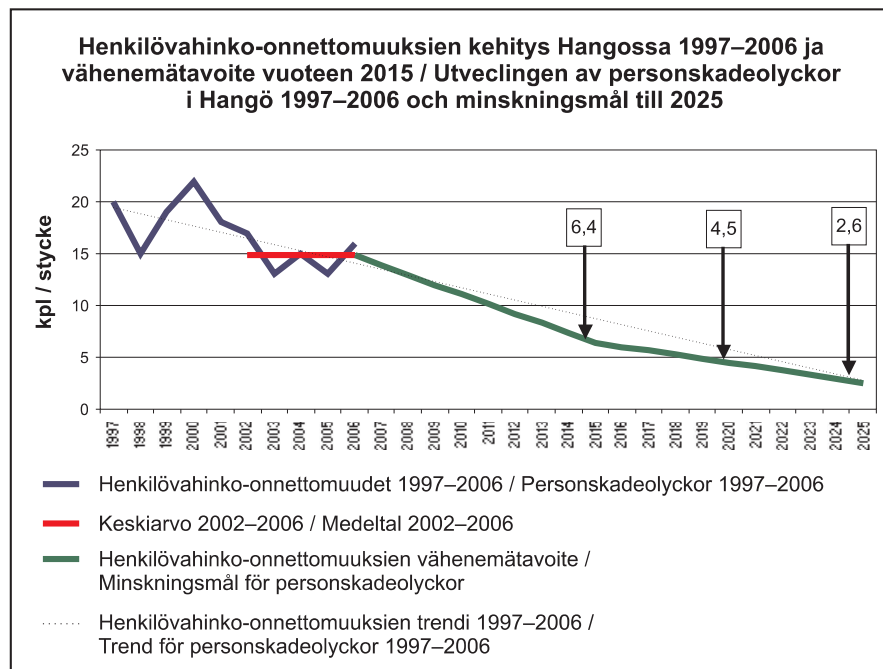
I utredningens infrastrukturvision poängterade man en förbättring av gatuförbindelserna för att klara av de ökande trafikmängderna. Målsättningen är att sträva till att inverka på att flaskhalsarna på landsvägsförbindelserna sköts och att smidigheten i järnvägstrafiken förbättras.

I Hangö trafiksäkerhetsplan upprättades både kvalitativ och kvantitativ målsättning.

Kvalitativ målsättning

- Minskning av personskadeolyckor
- Sammankoppling av trafiksäkerheten med markplaneringen
- Förbättring av gc-trafikens säkerhet
- Förbättring av säkerheten för den tunga trafiken i samarbete med Hangö hamn samt växelverkan med invånarna
- Dämpning av körhastigheterna
- Befrämjande av ett tryggt beteende i trafiken, speciellt bland de unga
- Påbörjande av ett kontinuerligt arbete med uppfostran, upplysning och information. Upprätthållande av påbörjat arbetet
- Förbättring av trafiksäkerhetsarbetet mellan olika förvaltningsgrenar och intressegrupper.

Määrälliset tavoitteet / Kvantitativ målsättning:



4.2 Tavoitteet tieverkon kehittämiselle

Nykytila-analyysin ja aikaisemmissa suunnitelmissa asetettujen tavoitteiden pohjalta on Hangon keskustan tieverkon kehittämiselle asetettu seuraavat tavoitteet:

1. Aukkaat

- Toimivalla liikennejärjestelmällä varmistetaan eri väestöryhmien hyvät ja tasapuoliset liikkumismahdollisuudet
- Liikennejärjestelmä on niin turvallinen, että ihmiset eivät kuole tie liikenteen onnettomuuksissa. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on Hangossa korkeintaan kolme vuonna 2025
- Lyhyitä matkoja Hangon keskustassa tehdään yhä enemmän jalan ja pyörällä
- Varmistetaan ajoneuvoliikenteen toimivuus pääkatuverkolla

2. Elinkeinoelämä

- Varmistetaan satamien hyvä saavutettavuus ja elinkeinoelämän kuljetusten tarvitsemien yhteyksien toimivuus.
- Luodaan edellytyksiä kilpailukykyisille työpaikka-alueille
- Kehitetään Hangon liikekeskustan liikenneolosuhteita matkailukaupungin imagon mukaiseksi

3. Ympäristö

- Ilmastonmuutosta hillitään liikenteellisin toimin ja liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä vähennetään
- Asumisviihtyisyyttä parannetaan ja liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja pienennetään

4. Yhdyskuntarakenne

- Maankäyttö ja liikenne- ja ratkaisut tukevat toisiaan kestäväällä tavalla.
- Tieverkko mahdollistaa sellaisen asumisen ja maankäytön sijoittamisen, joka ei hajota yhdyskuntarakennetta.

4.2 Målsättning för utveckling av vägnätet

Utgående ifrån analysen av nuläget och målsättning i tidigare planer uppställdes följande målsättning för utvecklandet av vägnätet i Hangö centrum:

1. Invånarna

- Med ett funktionerande trafiksystem säkras man jämställda förutsättningar för rörligheten bland olika befolkningsgrupper
- Trafiksystemet är så tryggt, att människor inte dör i trafikolyckor. Personskadeolyckorna är i Hangö högst tre, år 2025
- Allt mera korta färder görs som fotgängare eller med cykel i Hangö centrum
- En fungerande fordonstrafik säkras på huvudlederna

2. Näringslivet

- God tillgänglighet för hamnarna och fungerande förbindelser för näringslivets nödvändiga transporter säkras
- Förutsättningar för konkurrenskraftiga arbetsplatsområden skapas
- Trafikförhållandena i Hangö affärscentrum utvecklas i enlighet med bilden av en turiststad

3. Miljö

- Klimatförändringen dämpas med hjälp av ingrepp i trafiken och drivhusavgaserna från trafiken minskas
- Boendemiljön förbättras och miljölägenheterna från trafiken minskas

4. Samhällsstrukturen

- Markanvändningen och trafiklösningarna stöder varandra på ett hållbart sätt
- Vägnätet möjliggör ett sådant boende och en sådan markplanering, som inte splittrar samhällsstrukturen.

5 VAIHTOEHTOTARKASTELUT

5.1 Raskaan liikenteen haasteet

5.1.1 Nykytila ja ongelmat

Raskaan liikenteen pääreittien kulkeminen aivan Hangon kantakaupungin läpi on Hangon liikenteen suurin ongelma aiheuttaen liikenneturvallisuus- ja ympäristöriskejä sekä vähentäen asumisviihtyisyyttä. Raskas liikenne luo merkittävän haasteen kantakaupungin ja verkko-suunnittelun kannalta.

Ulkosatama on erikoistunut autojen tuontiin ja suurin osa autoista siirretään satamasta yksitellen kantakaupungin läpi itäiselle teollisuusalueelle, jonne ne sijoitetaan odottamaan lastausta autonkuljetusrekkoihin. Osa autoista lastataan autonkuljetusrekkoihin jo Ulkosatamassa. Yksittäin siirrettävät autot ja rekat kulkevat kantakaupungin läpi reittiä Ulkosatama–Esplanaadi–Santalantie–Santalankaari–itäinen teollisuusalue. Vuosittain Ulko- ja Länsisataman kautta kulkee 400–500 000 ajoneuvoa, mikä on noin 60 % Suomen saapuvista ajoneuvoista (myynti + transito). Vuonna 2007 Ulkosatamaan tuli noin 200 000 autoa ja Länsisatamaan noin 260 000. Ulkosataman kautta kuljetetaan myös vähäisiä määriä kemikaaleja.

Hangon suurin ja merkittävin satama on aivan keskustan tuntumassa sijaitseva Länsisatama. Satama on erikoistunut Roro-yksikköliikenteeseen ja paperin vientiin. Länsisataman liikenneyhteyksiä on parannettu kesällä vuonna 2008, jolloin valmistui Korsmaninkadun jatke sekä Hangon ensimmäinen kiertoliittymä Korsmaninkadun ja Vuorikadun liittymään. Sataman liikenneyhteydet hoidetaan nykyään reittiä Länsisatama–Korsmaninkatu–Santalantie–valtatie 25. Tulevaisuudessa Hangon satamien kasvu keskittyy Länsisatamaan (nykyiset tonnimäärät Ulkosatama noin 10 % / Länsisatama noin 90 %).

5. GRANSKNING AV ALTERNATIV

5.1 Den tunga trafikens utmaningar

5.1.1 Nuläge och problem

Det största trafikproblemet i Hangö är att de viktigaste körvägarna för den tunga trafiken går rakt genom Hangös stadskärna, vilket ger upphov till trafiksäkerhets- och miljörisker samt minskad boendetrivsel. Den tunga trafiken medför en betydande utmaning för stadskärnan och planeringen av trafikinätet.

Yttre hamnen är specialiserad på import av bilar, och en del av importbilarna förs en i taget genom stadskärnan till östra industriområdet, där de står uppställda i väntan på omlastning till biltransportfordon. En del av bilarna lastas på biltransportfordon redan i Yttre hamnen. Bilarna, som körs till parkering, och biltransportfordonen kör genom stadskärnan längs ruten Yttre hamnen–Esplanaden–Sandösvägen–Östra industriområdet. Årligen passerar 400–500 000 importfordon Yttre hamnen och Västra hamnen, vilket är ca 60 % av alla fordon som anländer till Finland (försäljning + transit). År 2007 kom ca 200 000 fordon till Yttre hamnen och ca 260 000 till Västra hamnen. Mindre mängder kemikalier transporterats även över Yttre hamnen.

Hangös största och mest betydande hamn är Västra hamnen, som ligger alldeles invid centrum. Hamnen är specialiserad på roro-enhetstrafik och pappersexport. Trafikförbindelserna till Västra hamnen förbättrades under sommaren 2008, när Korsmansgatans förlängning och Hangös första cirkulationsplats i korsningen mellan Korsmansgatan och Berggatan blev färdiga. Trafiken till hamnen leds nu längs ruten Västra hamnen–Korsmansgatan–Sandövägen–riksvägen 25 (yttre hamnen står för närvarande för ca 10 % och västra hamnen för ca 90 % mätt i ton).

Satamien erikoiskuljetusreitit kulkevat Esplanaadin, Linjakadun, Kapeliasatamantien ja Santalantien kautta. Erikoiskuljetusten kannalta suurimmat ongelmat ovat liittymissä (tilanpuute).

Raskaan liikenteen aiheuttamia ongelmia ovat mm. liikenneturvallisuuden heikentyminen, turvattomuuden tunne, melu, tärinä ja asumisviihtyvyyden väheneminen. Erityisesti Ulkosatamasta yksittäin siirrettävät autot ajavat usein sallittua nopeusrajoitusta lujempaa (40 km/h). Raskaan liikenteen ongelmat korostuvat erityisesti ylinopeuksina ja sujuvuusongelmina. Liittymissä raskas liikenne aiheuttaa pienilläkin liikennemäärillä hidastuvuutta muuhun liikennevirtaan. Raskaan ja kevyen liikenteen risteäminen aiheuttaa onnettomuusriskin kasvamisen liittymissä. Viimeisen viiden vuoden aikana raskas liikenne on ollut osallisena melkein joka viidenteen liikenneonnettomuuteen Hangossa.

5.1.2 Ratkaisumalleja

Valmiiksi rakennetussa kaupunkirakenteessa kokonaan uusien raskaan liikenteen väylien rakentaminen on haastavaa. Toinen vaihtoehto raskaan liikenteen sujuvoittamiseksi on olemassa olevan infran hyödyntäminen ja kehittäminen. Pienemmällä, esim. liittymäkohtaisilla toimilla, voidaan myös merkittävästi parantaa raskaan liikenteen olosuhteita ja liikenneturvallisuutta. Tavoitteena on raskaan liikenteen aiheuttamien haittojen vähentäminen heikentämättä kuitenkaan raskaan liikenteen toimintaedellytyksiä. Vaihtoehtojen suunnittelussa on lähtökohtana, että erikoiskuljetusreitit säilyvät nykyisellään.

Vaihtoehtoisia ratkaisumalleja raskaan liikenteen uusiksi reiteiksi on esitetty kuvassa 29. Vaihtoehtoisia reittejä on yhteensä neljä:

- 1. Vaihtoehdossa 1** raskas liikenne ohjataan Esplanaadin ja Linjakadun kautta olemassa olevalla katuverkolla. Linjakadun jatkeena rakennetaan uusi katuyhteys kantakaupungin pohjoispuolelle

Specialtransporterna till och från hamnarna leds via Esplanaden, Linjegatan, Kapellhamnsvägen och Sandövägen.

Problem, som uppstår på grund av den tunga trafiken är bl.a. försämrade trafiksäkerhet, otrygghetskänslor, buller, vibrationer och minskad boendetrivsel. Särskilt de bilar, som körs från Yttre hamnen en i taget, överskrider ofta tillåten hastighetsbegränsning (40 km/h). Problemen med den tunga trafiken framträder särskilt som hastighetsöverträdelser och framkomlighetsproblem. Tung trafik bromsar upp den övriga trafiken i anslutningar även vid små trafikflöden. Korsande tung trafik och gång- och cykeltrafik ger ökad olycksrisk i anslutningar. Under de senaste fem åren har tunga fordon varit inblandade i nästan var femte trafikolycka i Hangö.

5.1.2 Lösningalternativ

Det är en utmaning att anlägga helt nya trafikleder för den tunga trafiken i en färdigt utbyggd stadsstruktur. Ett alternativ för att göra den tunga trafiken smidigare är att utnyttja och utveckla befintlig infrastruktur. Förhållandena och trafiksäkerheten för den tunga trafiken kan även förbättras väsentligt med mindre t.ex. anslutningsspecifika åtgärder. Målet är att dämpa olägenheterna av den tunga trafiken utan att för den skull försämra den tunga trafikens förutsättningar. Planeringen av alternativen utgår från att körvägarna för specialtransporter bevaras i nuvarande läge.

De alternativa lösningarna till nya körvägar för den tunga trafiken redovisas i figur 29. De alternativa körvägarna är sammanlagt fyra:

- 1. I alternativ 1** leds den tunga trafiken via Esplanaden och Linjegatan i det befintliga gatunätet. En ny gatuförbindelse anläggs som en förlängning av Linjegatan norr om stadskärnan parallellt med järnvägen på avsnittet Linjegatans norra ända–Hemming Elvings väg–Sandövägen ("norra vägförbindelsen"). Särskilt avsnittet Lin-

rautatiepohjan suuntaisesti välille Linjakadun pohjoispää–Hemming Elfvingin tie–Santalantie ("pohjoinen tieyhteys"). Erityisesti väli Hemming Elfvingin tie–Santalantie on jo omana hankkeenakin tarpeellinen liittyen pohjoisen teollisuussataman tarpeisiin.

- 2. Vaihtoehdossa 2** raskas liikenne kulkee Esplanaadia pitkin aina lähes Hangonkyläntien liittymään saakka. Ennen Hangonkyläntien liittymää liikenne ohjataan joko nykyisen teollisuuskiinteistön tai viereisen metsikön poikki pelkästään satamien tuottaman liikenteen käyttöön varattavalle Pitkädulle.

Korsmaninkadun kohdalla uudella kadulla olisi **kaksi linjausvaihtoehtoa, 2a ja 2b**. Vaihtoehdossa 2a uusi katu kulkisi välittömästi radan pohjoispuolella, jolloin nykyinen leveä Korsmaninkatu kavennettaisiin kokoojakadusta tonttikaduksi ja ajonopeuksia hillittäisiin rakenteellisin keinoin. Tässä alavaihtoehdossa nykyisten tonttien ja uuden kadun välille mahtuisi rakentamaan tarvittavat meluesteet. Lisäksi Hangon aseman kohdalle tulisi rakentaa alikulku, jotta turvataan kulku juniin. Ulkosataman liikenne kulkisi nykyisen kiertoliittymän ja koko Korsmaninkadun kohdan radan pohjoispuolella. Sen sijaan Länsisataman liikenne tulisi ohjata tasossa radan yli kiertoliittymän kohdalta, mikä tuo mukanaan rautatien tasoyli-tyksen. Tässä radan pohjoispuolen vaihtoehdossa uuden kadun liittyminen Appelgrenintiehen tapahtuisi kiertoliittymässä nykyisen rautatien tasoristeyksen tuntumassa. Kiertoliittymä tulisi melko lähelle tasoristeystä, mikä tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Optimaalisin vaihtoehto (ja pitkän tähtäimen tavoite) olisi poistaa Appelgrenintien tasoristeys painamalla Appelgrenintie rautatien kohdalta rautatien alitse ja jatkaa uutta katua nykyisen rautatien kanssa samassa maastokäytävässä itään päin. Eritasoratkaisussa ajoneuvoliikenteen pituuskaltevuuksista tulisi melko suuria.

Vaihtoehdossa 2b uusi raskaan liikenteen yhteys kulkisi radan eteläpuolella Korsmaninkadulla. Vaihtoehto edellyttää myös Kors-

jegatans norra ända–Hemming Elvings väg–Sandövägen är redan som ett projekt i sig nödvändigt med hänsyn till den norra industrihamnens behov.

- 2. I alternativ 2** kör den tunga trafiken längs Esplanaden nästan ända fram till Hangöbyvägens anslutning. Före Hangöbyvägens anslutning leds trafiken antingen över den nuvarande industrifastigheten eller genom den angränsande skogsdungen till Långgatan, som reserveras enbart för den trafik som genereras av hamnarna.

Vid Korsmansgatan skulle den nya gatan ha **två sträckningsalternativ, 2a och 2b**. I alternativ 2a går den nya gatan omedelbart norr om järnvägen, och den nuvarande breda Korsmansgatan görs smalare och ändras från matargata till angränsningsgata och körhastigheterna sänks med fysiska farthinder. I detta underalternativ kan nödvändiga bullerskydd anläggas mellan tomterna och den nya gatan. Dessutom skulle en underfart anläggas vid Hangö station för att säkra tillgängligheten till tågen. Trafiken till och från Yttre hamnen går norr om den nuvarande cirkulationsplatsen och norr om järnvägen på ett avsnitt lika långt som Korsmansgatan. Trafiken till västra hamnen leds däremot över järnvägen via en plankorsning vid cirkulationsplatsen. I detta alternativ "norr om järnvägen" skulle den nya gatan anslutas till Appelgrensvägen med en cirkulationsplats invid den nuvarande plankorsningen med järnvägen. Cirkulationsplatsen skulle vara ganska nära plankorsningen, vilket måste beaktas i den fortsatta planeringen. Det mest optimala alternativet (och långsiktigt mål) skulle vara att stänga Appelgrensvägens plankorsning och dra Appelgrensvägen under järnvägen, samt att fortsätta den nya gatan österut i samma terrängkorridor som järnvägen. I en planskild lösning är profillutningarna för fordonstrafiken branta.

I alternativ 2b går den tunga trafikens nya förbindelse längs Korsmansgatan söder om järnvägen. Alternativet förutsätter även up-

maninkadun saneerausta ja siirtoa mahdollisimman lähelle rata-alueetta, jolloin Korsmaninkadun eteläpuolelle jää tilaa kevyen liikenteen väylälle. Myös Korsmaninkadun eteläpuoleiset liittymät katkaistaan. Risteäminen kevyeseen liikenteeseen Puistokadun kohdalla olisi hoidettu eritasojärjestelyin (vaihtoehdosta 2a/2b) riippumatta. Länsisataman liikenne ohjautuisi uudelle väylälle sujuvasti samaa reittiä kuin nykyisin eli jo olemassa olevan kiertoliittymän kautta ilman rautatien tasoylitystä. Ulkosataman liikenteen sijaan tulisi ohjata Halmstadinkadun sillan alta rautatien tasoylityksenä kiertoliittymään. Hanko–Hyvinkää-radana sähköistyksen vaatima tilantarve ei muodostu ongelmaksi kummassakaan vaihtoehdossa (2a/2b), koska nykyisellä rata-alueella on Korsmaninkadun kohdalla hyvin tilaa. Täktomintien liittymän kohdalle uusi radan eteläpuoleinen katu liittyisi Santalantiehen kiertoliittymässä ja liikenne ohjautuisi olemassa olevalle katuverkolle kohti valtatieä 25. Optimaalisin vaihtoehto (ja pitkän tähtäimen tavoite) tässäkin vaihtoehdossa olisi satamien tuottaman liikenteen ohjaaminen samaan maastokäytävään nykyisen rautatien kanssa eli uuden kadun linjaaminen radan eteläpuolella aina Hangon keksin ohi kohti itäistä teollisuusaluetta.

Kummassakin vaihtoehdossa haasteita aiheuttaa radan sähköistys. Tällä hetkellä ei ole tiedossa milloin sähköistys tullaan rakentamaan. Myöskään ei ole tiedossa kuinka monta raidetta tarvitaan ja mihin kohtiin raiteita tulee. Tästä johtuen mitään tilavaruuksia ei tässä vaiheessa voida lopullisesti tehdä (vastaava ongelma on vaihtoehdossa 3 ja 4).

3. Vaihtoehto 3. Tässä vaihtoehdossa raskas liikenne kulkisi **sekä radan pohjois- että eteläpuolta**. Uusi katu rakennettaisiin vaihtoehdon 2a mukaisesti radan pohjoispuolelle ja Korsmaninkatu saneerattaisiin vaihtoehdon 2b mukaisesti vain satamien aiheuttaman liikenteen käyttöön. Tässä vaihtoehdossa nykyisen kiertoliittymän kohdalle ei tulisi rautatien tasoristeystä. Lisäksi liikenne

prustning och flyttning av Korsmansgatan så nära banområdet som möjligt, så att det ryms en GC-led söder om Korsmansgatan. Även anslutningarna till Korsmansgatan på södra sidan stängs. Korsningen med GC-trafik vid Parkgatan skulle vara planskild (både i alternativ 2a och 2b). Trafiken till och från Västra hamnen skulle smidigt ledas till den nya leden längs samma rutt som för närvarande används, eller via befintlig cirkulationsplats utan planövergång av järnvägen. Trafiken från Yttre hamnen skulle däremot ledas under Halmstadsgatans bro och med planövergång av järnvägen till cirkulationsplatsen. Det markbehov som uppstår vid elektrifieringen av Hangö–Hyvingebanan utgör inte något problem i någotdera alternativet (2a/2b), eftersom det finns gott om utrymme i det nuvarande banområdet vid Korsmansgatan. Den nya gatan söder om järnvägen skulle ansluta till Sandövägen i en cirkulationsplats vid Täktomvägens anslutning och trafiken skulle ledas till det befintliga gatunätet i riktning mot riksväg 25. Det mest optimala alternativet (och långsiktigt mål) skulle även i detta alternativ vara att leda trafiken som genereras av hamnarna i samma terrängkorridor som den nuvarande järnvägen, alltså en ny gata söder om järnvägen ända förbi Hangö Kex i riktning mot det östra industriområdet.

Banans elektrifiering orsakar utmaningar i vardera alternativet. För närvarande är det inte känt när elektrifieringen skall ske. Inte heller är det känt hur många spår som behövs och var de skall anläggas. Därför kan inte slutliga markreserveringar göras i detta skede (motsvarande problem förekommer i alternativ 3 och 4).

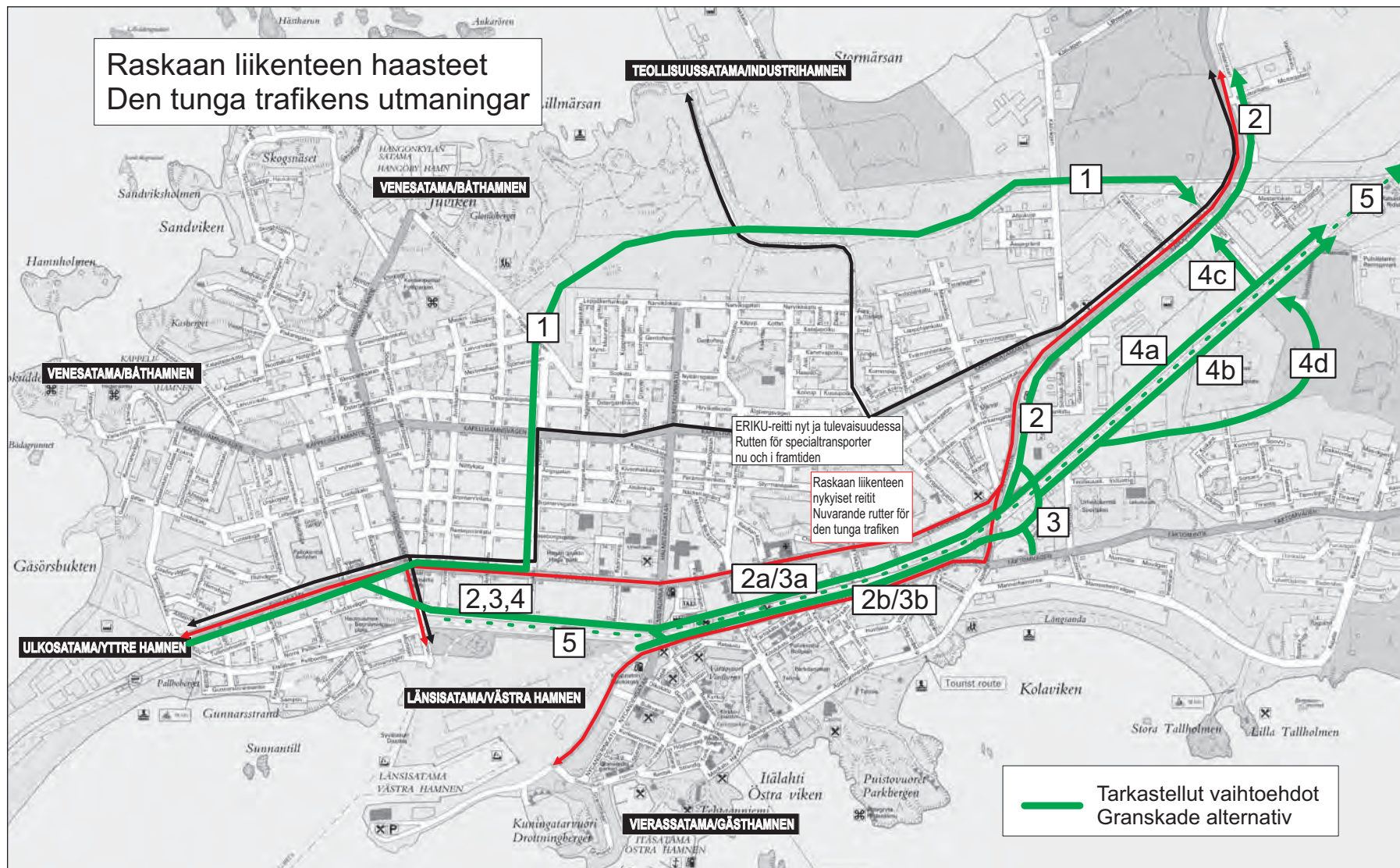
3. Alternativ 3. I detta alternativ skulle den tunga trafiken gå **både norr och söder om järnvägen**. Den nya gatan anläggs norr om järnvägen på samma sätt som i alternativ 2a och Korsmansgatan skulle rustas upp enligt alternativ 2b enbart för hamntrafiken. Ingen plankorsning för järnvägen vid cirkulationsplatsen förekommer i detta alternativ. Dessutom leds trafiken till Sandövägen på

ohjattaisiin Hangon keksin rakennuksen itäpuolitse Santalantielle, jolloin nykyinen Appelgrenintien tasoristeys poistuisi. Melunsuoja-ukset toteutettaisiin meluseinien avulla.

- 4. Vaihtoehto 4** on sama kuin vaihtoehto 3 aina Appelgrenintielle saakka (vaihtoehtoa 4 voidaan pitää vaihtoehdon kolme ”jatkeena”). Vaihtoehdossa 4 rakennettaisiin uusi katuyhteys nykyisen Appelgrenintien tasoristeyksen kohdalta rautatien kanssa samaan maastokäytävään aina Orioninkadun kohdille saakka, jossa katu liittyisi valtatiehen 25. Osavaihtoehtoina ovat linjaukset nykyisen radan etelä- (4b) tai pohjoispuolella (4a), liikenteen ohjaaminen jo Hemming Elfvingin tien kohdalta Santalantielle (4c) tai hautausmaan kiertäminen ja liikenteen ohjaaminen jo olemassa olevalle Hemming Elfvingin tien jatkeelle ja olemassa olevaan alikulkuihin (4d). Hangon keksin itäpuolella hautausmaan kohdalla uudelle kadulle ei ole tilaa, mutta katu voi siitäkin huolimatta tarvittaessa kulkea radan eteläpuolella hautausmaan kohdalla, mikäli kadun rakentamisen yhteydessä raidetta siirretään pohjoisemmaksi. Eteläpuolen vaihtoehdossa uusi katu joutuu jossain vaiheessa alittamaan rautatien päästäkseen valtatielle 25.
- 5. Vaihtoehdossa 5** ehdotetaan raskaan liikenteen kuljetusten siirtämistä entistä enemmän kumipyöriltä raiteille (ns. toiminnallinen vaihtoehto). Pitkäkadun kohdalle on kesällä 2008 valmistunut uusi VR:n lastausalue, jossa on edellytykset lastata junaan 100 000 ajoneuvoa vuodessa. Tällä hetkellä autot kuljetetaan junalla vain lyhyen matkan itäisen teollisuusalueen suuntaan, jossa ne lastataan edelleen autonkuljetusrekkoihin. Tiekuljetusten vähentämiseksi olisi suositeltavaa laajentaa lastausalueen kapasiteettiä ja kuljettaa henkilöautot junalla pidemmän matkaa. VR on hankkinut autonkuljetusjunia, joiden kapasiteetti on 225 autoa / juna, mikä vastaa lähes 40 autonkuljetusrekkaa. VR:n tavoitteena on siirtää kolmannes itään suuntautuvista autonkuljetuksista raiteille. Vaihtoehto 5 voi myös täydentää muita ratkaisumalleja.

östra sidan av Hangö Kex byggnad, och Appelgrensvägens nuvarande plankorsning stängs. Bullerskyddet genomförs med bullerskärmar.

- 4. Alternativ 4** sammanfaller med alternativ 3 fram till Appelgrensvägen (alternativ 4 kan ses som en ”förlängning” av alternativ 3). I alternativ 4 anläggs en ny gatuförbindelse i samma terrängkorridor som järnvägen från Appelgrensvägens nuvarande plankorsning ända fram till Oriongatan, där gatan ansluter till riksväg 25. Underalternativ skulle vara en sträckning söder om (4b) järnvägen eller norr om (4a), där trafiken leds in på Sandövägen redan vid Hemming Elvings väg (4c) eller runt begravningsplatsen och in på den redan befintliga förlängningen av Hemming Elvings väg till den existerande underfarten (4d). Det finns inte utrymme för en ny gata vid begravningsplatsen öster om Hangö Kex, men gatan kan trots detta vid behov gå söder om järnvägen vid begravningsplatsen i fall spåret flyttas norrut i samband med anläggningsarbetena. I alternativet söder om järnvägen måste gatan dras under järnvägen på något ställe för att ansluta till riksväg 25.
- 5. I alternativ 5** föreslås allt mer ökad överflyttning av den tunga trafikens frakter från gummihjul till räls (s.k. funktionsalternativ). VR:s nya lastningsområde vid Långgatan blev färdigt sommaren 2008, och där finns förutsättningar att lasta 100 000 fordon per år på tåg. För närvarande transporteras bilar endast en kort sträcka med tåg till det östra industriområdet, där de sedan omlastas till biltransportfordon. Det rekommenderas att lastningsområdets kapacitet ökas och bilarna transporteras längre sträckor med tåg för att minska vägtransporterna. VR har skaffat biltransporttåg med en kapacitet av 225 bilar/tåg, vilket motsvarar nästan 40 biltransportfordon. VR har som mål att flytta över en tredjedel av biltransporterna österut till räls. Alternativ 5 kan även komplettera andra lösningsmodeller.



Kuva 29. Raskaan liikenteen haasteet ja ratkaisumahdollisuudet.

Figur 29. Den tunga trafikens utmaningar och möjliga lösningar.

5.1.3 Vertailu ja vaikutukset

Vaihtoehdossa 1 raskas liikenne siirtyisi pois Esplanaadilta ja Korsmaninkadulta Linjakadulle ja uudelle rakennettavalle katuyhteydelle. Linjakatu on nykyisin kokoojakatutasoinen katuyhteys, jolla ei ole kevyen liikenteen väylää (kevyen liikenteen väylälle on tilaa kadun itäpuolella). Tässä vaihtoehdossa Linjakadun saneerauksella ja uudella pohjoisella katuyhteydellä liikenne ohjattaisiin sujuvasti kokonaan erilleen keskustamijööstä. Ongelmaksi muodostuvat nykyiset tonttiliittymät Linjakadulla. Esitetyistä vaihtoehdoista vaihtoehto 1 lienee halvin, mutta se aiheuttaa merkittäviä haittoja Linjakadun asutukselle. Jotta Hangon kahden sataman liikenne ei jakautuisi kahdelle eri väylälle, tulisi tässä vaihtoehdossa Länsisataman raskas liikenne ohjata läntisen portin kautta ulos Nuottasaarentielle ja edelleen Hangonkyläntielle ja Esplanaadille. Vaihtoehto pirstoo olemassa olevaa virkistysaluetta pohjoisessa ja on lisäksi huono kaupunkikuvallisesti. Erillisenä itä-länsisuuntaisena väylänä väli Linjakadun pohjoispää–Hemming Elfingin tie uusi tieyhteys on kuitenkin tarpeellinen, mutta ei raskaan liikenteen pääväylänä. Vaihtoehtoa 1 ei suositella jatkosuunnitteluun.

Vaihtoehdon 2 tekee haastavaksi radan läheisyys, sen ylitys/ylitykset, liittymäjärjestelyt ja keskustan läheisyys. Vaihtoehtoa 2 puoltavia seikkoja ovat mm. raskaan liikenteen siirtyminen täysin omalle reitille eroon muusta ajoneuvoliikenteestä ja pienet raskaan liikenteen kiertomatkat. Vaihtoehdossa 2 ongelmaksi jää erityisesti tasoristeys Halmstadinkadun sillan alla sekä raskaan liikenteen siirtyminen Santalantielle Esplanaadin liittymän kohdalla. Vaihtoehdon 2a karkea kustannusarvio on noin 2,7 miljoonaa euroa ja vaihtoehdon 2b noin 2,2 miljoonaa euroa. Vaihtoehtoa 2 ei suositella jatkosuunnitteluun.

Vaihtoehdossa 3 vältetään rautatien tasoristeukset nykyisen kiertoliittymän kohdalla sekä poistetaan nykyinen tasoristeys Appelgrenintieltä. Hangon keksin rakennuksen itäpuolelta linjattava rautatien eritaso voidaan rakentaa häiritsemättä nykyisiä liikennevirtoja. Vaihtoehto

5.1.3 Värdering och konsekvenser

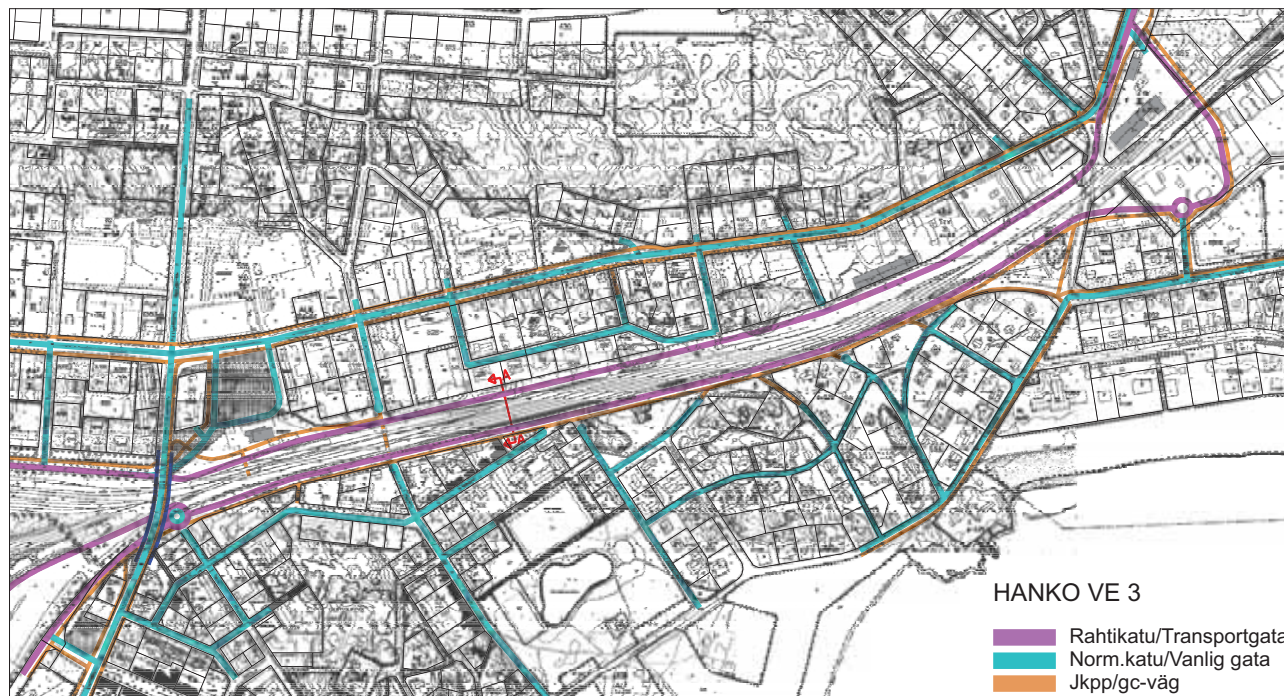
I alternativ 1 flyttar den tunga trafiken över från Esplanaden och Korsmansgatan till Linjegatan och den nya gatuförbindelsen som skall anläggas. Linjegatan fungerar för närvarande som matargata och saknar GC-led (utrymme för GC-led finns på östra sidan om gatan). I detta alternativ leds den tunga trafiken smidigt helt och hållet avskilt från centrummiljön i och med Linjegatans upprustning och anläggningen av den nya norra gatuförbindelsen. De nuvarande fastighetsanslutningarna till Linjegatan utgör problem. Av de föreslagna alternativen torde alternativ 1 vara billigast, med det orsakar betydande olägenheter för bebyggelsen vid Linjegatan. För att trafiken från Hangös två hamnar inte skall gå längs två skilda leder, bör den tunga trafiken från Västra hamnen ledas ut genom den västra porten till Notholmsvägen och vidare till Hangöbyvägen och Esplanaden. Alternativet splittrar ett befintligt rekreationsområde i norr och är dessutom ogynnsamt för stadsbilden. En ny vägförbindelse i form av en ny led i öst-västlig riktning mellan Linjegatans norra ända och Hemming Elvings väg behövs emellertid, men inte som huvudled för den tunga trafiken. Alternativ 1 rekommenderas inte för fortsatt planering.

Alternativ 2 är utmanande på grund av närheten till järnvägen, över/underfarter för järnvägen, anslutningslösningar och närheten till centrum. För alternativ 2 talar bl.a. att den tunga trafiken i sin helhet flyttar över till en egen rutt avskild från den övriga fordonstrafiken samt korta omvägar för den tunga trafiken. I alternativ 2 utgörs problemen särskilt av den planskilda anslutningen under Halmstadsgatans bro samt det att den tunga trafiken kör in på Sandövägen via Esplanadens anslutning. En grov kostnadsuppskattning för alternativ 2a är ca 2,7 miljoner euro och för alternativ 2b ca 2,2 miljoner euro. Alternativ 2 rekommenderas inte för fortsatt planering.

I alternativ 3 undviks plankorsningarna vid den nuvarande cirkulationsplatsen och avstängs Appelgrensvägens nuvarande plankorsning.

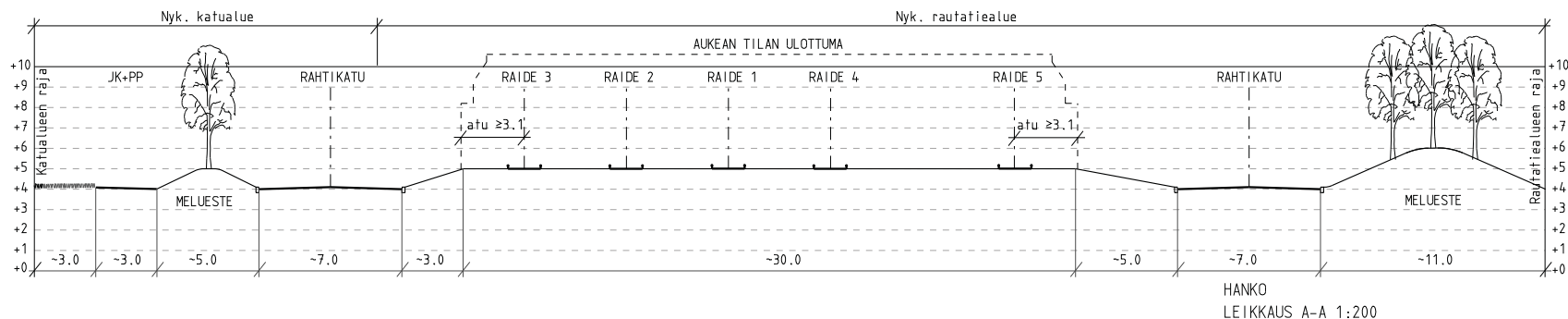
mahdollistaa Korsmaninkadun luonteen muuttamisen kokoojakadusta raskaan liikenteen kaduksi ja kevyen liikenteen väylän rakentamisen nykyisen Korsmaninkadun kohdalle. Hangon keskustan liikenneturvallisuus paranee merkittävästi raskaan liikenteen siirtyessä omille uusille reiteille. Myös asumisviihtyisyyden taso paranee oleellisesti. Haittapuolena on raskaan liikenteen hajautuminen kahdelle eri väylälle radan molemmin puolin ja hankkeen kalleus. Vaihtoehdon 3 karkea kustannusarvio on noin 4,7 miljoonaa euroa. **Vaihtoehto 3 suosittelaan jatkosuunnittelun pohjaksi (yleiskuva 30, poikkileikkauskuva 31 radan kohdalta A–A).**

Den planskilda korsning med järnvägen, som planeras öster om Hangö Kex byggnad, kan byggas utan att störa nuvarande trafikflöden. Alternativet gör det möjligt att ändra Korsmansgatans karaktär av matargata till led för tung trafik samt att anlägga en GC-led längs den nuvarande Korsmansgatan. När den tunga trafiken flyttar över till egna nya rutter förbättras trafiksäkerheten betydligt i Hangö centrum. Även nivån på boendetrivseln höjs väsentligt. Nackdelar är att den tunga trafiken delas upp på två olika leder på var sin sida om järnvägen och alternativets höga genomförandekostnad. En grov kostnadsuppskattning för alternativ 3 är ca 4,7 miljoner euro. **Alternativ 3 rekommenderas som grund för fortsatt planering** (översiktsfigur i 30, sektion A–A vid banan i figur 31).



Kuva 30. Jatkosuunnitteluun esitetyn vaihtoehdon 3 mukaiset raskaan liikenteen uudet reitit.

Figur 30. Den tunga trafikens nya körvägar i alternativ 3, som föreslås för fortsatt planering.



Kuva 31. Poikkileikkaus Korsmaninkadun ja radan kohdalla (kuvassa 30 kohta A–A).

Figur 31. Sektion vid Korsmansgatan och banan (sektion A–A i 30).

Vaihtoehdossa 4 uutta tielinjaa rakennetaan vaihtoehdoista eniten, joskin raskas liikenne erotellaan tässä vaihtoehdossa selkeimmin omille väylilleen erilleen muusta ajoneuvoliikenteestä ja tie rakennetaan jo olemassa olevan ratakäytävän välittömään läheisyyteen. Vaihtoehdon 4 karkea kustannusarvio välille Appelgrenintie–Orionintie on noin 2,9 miljoonaa euroa (radan pohjoispuolella). Mikäli uusi väylä rakennetaan radan eteläpuolelle, voi uuden tien ja radan eritaso nostaa rakentamiskustannuksia noin 20 miljoonaa euroa. Vaihtoehto 4 ei suositella lyhyellä tähtämellä jatkosuunnitteluun. Pitkällä tähtämellä vaihtoehto 4 täydentää ja jatkaa hyvin vaihtoehtoa 3 ja on helposti rakennettavissa erillisenä vaihtoehdon 3 toteuttamisen jälkeen.

Vaihtoehto 5 on vaihtoehdoista selvästi halvin, koska siinä hyödynnetään suurelta osin jo olemassa olevaa infrastruktuuria. Ympäristövaikutuksiltaan vaihtoehto 5 on houkutteleva, koska liikennettä pyritään siirtämään mahdollisimman paljon kumipyöriltä raiteille. Nykyisten rautatiekuljeutusten määrän kasvuun vaikuttaa myös sähköistyksen aikataulu ja sen mukanaan tuomat ratapihjärjestelyt. Vaihtoehto 5 ei suositella sellaisenaan yksin jatkosuunnitteluun, mutta se soveltuu erinomaisesti tukemaan uusia väyliä vähentämällä niiden kuormitusta ja siirtämällä kuljetuksia kumipyöriltä rautateille.

I alternativ 4 byggs mera ny vägsträckning än i de andra alternativen, men den tunga trafiken leds i detta alternativ tydligast längs egna leder avskilt från den övriga fordonstrafiken och vägen anläggs invid den redan befintliga järnvägskorridoren. En grov kostnadsuppskattning för alternativ 4 på avsnittet Appelgrensvägen–Orionsgatan är ca 2,9 miljoner euro (norr om järnvägen). Om den nya leden byggs på södra sidan av järnvägen kan den nya vägens planskilda övergång för järnvägen höja byggnadskostnaden med ca 20 miljoner euro. På kort sikt rekommenderas inte Alternativ 4 för fortsatt planering. Alternativ 4 kompletterar och fortsätter alternativ 3 på ett bra sätt på lång sikt, och det är enkelt att anlägga som ett skilt projekt efter det att alternativ 3 har genomförts.

Alternativ 5 är det klart billigaste alternativet, eftersom där till stor del utnyttjas redan befintlig infrastruktur. Även med hänsyn till miljökonsekvenser är alternativ 5 lockande, eftersom man strävar till att flytta över så mycket som möjligt av frakterna från gummihjul till räls. Ökningen av de nuvarande järnvägstransporterna påverkas även av elektrifieringens tidtabell och de regleringar av bangården, som det för med sig. Alternativ 5 rekommenderas inte för fortsatt planering, men det lämpar sig utmärkt för att stöda de nya lederna genom att avlasta dem och flytta över transporter från gummihjul till räls.

Kaikissa mainituissa vaihtoehdoissa raskaan liikenteen aiheuttamat liikenneturvallisuus- ja ympäristöhaitat vähenevät merkittävästi raskaan liikenteen siirtyessä uusille reiteille. Erityisesti keskusta-alueiden viihtyisyys ja liikenneturvallisuus paranevat huomattavasti.

5.1.4 Ehdotus kehittämisspoluksi

Kehittämisspoluksi ehdotetaan vaihtoehtoa kolme, jossa rakennetaan erilliset raskaan liikenteen väylät sekä radan pohjois- että eteläpuolelle.

5.2 Keskustan liikenteen rauhoittaminen

5.2.1 Nykytila ja ongelmat

Nykyisin Hangon ydinkeskustassa on Vuorikadulla lyhyt kävelykatu, jonka kummassakin päässä (Vuorikatu/Ratakatu ja Vuorikatu/Torikatu) on korotettu liittymäalue. Muutoin koko Korsmaninkadun eteläpuoleinen ydinkeskustan alue on ajoneuvoliikenteen käytössä. Itäsataman alueella liikennettä rauhoitetaan kesäaikaan muuttamalla Satamakatu yksikaistaiseksi sekä katkaisemalla Merikatu ajoneuvoliikenteeltä.

Ongelmana alueella on ajoneuvoliikenteen ehdoilla toimiva katuverkko pienipiirteisessä keskustamiljöössä. Ydinkeskustan alueen katutilat ja miljöö tukevat enemmän jalankulku ja kävelypainotteista liikkumista kuin ajoneuvoliikennettä. Vuorikadun kävelykatu on merkittävä parannus aikaisempaan verrattuna, mutta kävelykadun tai kävelypainotteisen (ajoneuvoliikennettä rajoitettu) alueen laajennus olisi merkittävä parannus alueen viihtyisyyden ja houkuttelevuuden kannalta. Nykyisin erityisesti torin ympäristö on erittäin jäsentymätöntä aluetta, jossa asiointi-, huolto- ja matkailuliikenne kohtaavat samassa katutilassa ja -alueella kevyen liikenteen käyttäjät. Hangon kaupungilla on merellinen ja matkailullinen imago, jota voisi merkittävästi tukevoittaa ja parantaa lisäämällä keskusta-alueiden viihtyisyyttä ja kävelypainotteisuutta.

I alla nämä alternativ dämpas trafiksäkerhets- och miljöölagheterna av den tunga trafiken betydligt, när den tunga trafiken flyttar över till nya rutter. Särskilt trivseln och trafiksäkerheten i centrumområdena förbättras betydligt.

5.1.4 Förslag till utvecklingsschema

Alternativ 3 föreslås för vidareutveckling med anläggning av leder för tung trafik både på den södra och på den norra sidan om järnvägen.

5.2 Dämpning av centrumtrafiken

5.2.1 Nuläget och problemen

För närvarande finns det en kort gågata i Hangös stadskärna vid Berggatan med upphöjda anslutningar i vardera ändan (Berggatan/Bangatan och Berggatan/Torggatan). I övrigt används gatorna i hela stadskärnan söder om Korsmansgatan för fordonstrafik. På sommaren minskar trafiken i Östra hamnen genom att enkelrikta Hamngatan och stänga Havsgatan för fordonstrafik.

Problemet i området är att gatunätet i den småskaliga centrummiljön fungerar på biltrafikens villkor. Gaturummen och miljön i stadskärnan stöder i högre grad gångtrafik än biltrafik. Berggatans gågata är en betydande förbättring i jämförelse med tidigare situation, men en utvidgning av gågatan eller den fotgängarprioriterade zonen skulle innebära en betydande förbättring med avseende på områdets trivsel och attraktionskraft. För närvarande är särskilt omgivningen vid torget mycket rörig, där biltrafik med olika ärenden t.ex. inköp, service eller turism blandas med gång- och cykeltrafikanter i samma gaturum och område. Hangös profil som havsnära turiststad kunde förstärkas och förbättras betydligt genom att öka trivseln och fotgängarzonerna i centrum.

Aivan ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä sijaitsevalla pääkadulla eli Esplanaadilla on myös merkittävä rooli keskustan liikenteen rauhattomuuden kannalta. Erityisesti Esplanaadin mitoitus ja katutila eivät vastaa nykyisiä suunnitteluperiaatteita, minkä johdosta kadulla ajetaan nykyisellään erittäin lujaa. Vuoden 2006 nopeusmittauksissa Esplanaadilla nopeusrajoituksen ylittäneiden osuus oli mittauspisteestä riippuen 87–90 % kaikista ajoneuvoista ja 81–87 % raskaista ajoneuvoista (nopeusrajoitus 40 km/h). Kyseiset ylinopeutta ajaneiden prosentiosuudet ovat poikkeuksellisen suuria.

5.2.2 Ratkaisumalleja

Ydinkeskustan liikennettä voidaan rauhoittaa osoittamalla osa nykyisistä ajoneuvoliikenteen väylistä kevyen liikenteen käyttöön joko kokonaan tai osin. Vaihtoehtona on täysin uusien kävelyalueiden rakentaminen tai esimerkiksi katujen jäsentely, jolloin ajoneuvoliikenteen väyliä kavennetaan ja kävely- ja pyöräilyalueita levennetään. Erityisesti ydinkeskustan läpi kulkevaa liikennettä tulisi rajoittaa, mahdollisuutena mm. Ratakadun muuttaminen kävelypainotteisemmaksi ja Vuorikadun pohjoinen osuus Korsmaninkadulle voitaisiin katkaista ajoneuvoliikenteeltä, mahdollisesti myös Oikokatu voidaan katkaista ajoneuvoliikenteeltä. Ajoyhteys S-Marketin pihaan säilytettäisiin Ratakadun itäpään kautta. Kävelypainotteisen alueen lisäämisen vaihtoehtona (tai enemmänkin yhdessä sen kanssa) on Oikokatu–Ratakatu–Torikatu–Vuorikatu-alueen muuttaminen osin yksisuuntaiseksi väyliksi. Itäsataman vieritse kulkevien Satamakadun, Rantakadun ja Merikadun muuttaminen ympärivuotisesti yksisuuntaiseksi, kavennetuiksi tai osin ajoneuvoliikenteeltä kielletyiksi kaduiksi parantaisi lisäksi Itäsataman ympäristön liikenneturvallisuutta ja vähentäisi läpiajoliikennettä. Raatihuoneentorin lenkin muuttaminen kaksisuuntaisesta yksisuuntaiseksi (kiertosuunta lännestä itään) lisää pysäköintipaikkojen määrää kohteessa ja parantaa Raatihuoneentorin liittymien turvallisuutta. Bulevardin suojatiet ovat nykyisin liian pitkiä ja turvattomia ja tulisi ne lyhentää (kuva 32).

Esplanaden, som ligger alldeles invid stadskärnan, har även en betydande roll med avseende på den röriga trafiken i centrum. Särskilt dimensioneringen av Esplanaden och gaturummet motsvarar inte dagens planeringsprinciper, och därför är körhastigheterna på gatan mycket höga. I hastighetsmätningarna år 2006 vid Esplanaden var andelen fortkörare av alla fordon 87–90 % och 81–87 % av de tunga fordonen beroende på mät punkt (hastighetsbegränsning 40 km/h). Dessa procentuella andelar fortkörare är exceptionellt höga.

5.2.2 Lösningssmodeller

Trafiken i centrum kan dämpas genom att anvisa en del av biltrafikens leder för GC-trafik, antingen helt och hållet eller delvis. Ett alternativ är att anlägga fullständigt nya fotgängarområden eller t.ex. ändra gatorna så, att de görs smalare och GC-områdena bredare. Särskilt bör genomfartstrafiken i centrum begränsas, bl.a. är det möjligt att ändra Bangatan så att gångtrafiken får större plats, eventuellt kan även Gengatan stängas för biltrafik. Körning till S-markets gård via Bangatans östra ända bevaras. En delvis enkelriktning av leden Gengatan–Bangatan–Torggatan–Berggatan är ett alternativ till (eller hellre en stödande åtgärd som genomförs samtidigt) en utvidgning av den fotgängarprioriterade zonen. En ändring av Hamngatan, Strandgatan och Havsgatan, som går utmed Östra hamnen, så att de är enkelriktade året om, avsmalnade eller delvis fredade för biltrafik skulle dessutom förbättra trafiksäkerheten kring Östra hamnen och minska genomfartstrafiken. Om gatorna runt Rådhuset ändras från dubbelriktade till enkelriktade (körning från väster mot öster) kan antalet parkeringsplatser ökas och trafiksäkerheten i korsningarna vid rådhuset höjs. Övergångsställena vid Boulevarden är nuförtiden för långa och borde göras kortare (figur 32).



Kuva 32. Keskustan liikenteen rauhoittaminen, ratkaisumalleja.

Figur 32. Dämpning av trafiken i centrum, lösningsmodeller.

Esplanaadin liikennettä tulee rauhoittaa katutilaa kaventamalla ja parantamalla liittymäjärjestelyjä. Kaventaminen tulee tehdä erityisesti välille Hangonkyläntie–Halmstadinkatu, missä nykyisellään on tarpeettomasti tilaa autoilla ja kaistajärjestelyt ovat epämääräiset. Esplanaadin katutilan jäsentely riippuu raskaan liikenteen roolista tulevaisuudessa; mikäli raskas liikenne ei käytä tulevaisuudessa Esplanaadia, vapautuu se ”Bulevardimaiseen rakentamiseen”, missä katutilaa voidaan kaventaa selvemmin puistomaiseksi 1+1-kaistaiseksi kaduksi. Mikäli raskas liikenne yhä tulevaisuudessa käyttää Esplanaadia, voidaan sitä siltikin jäsenellä ja kaventaa selvemmin 1+1-kaistaiseksi, esimerkiksi rakentamalla keskikaista, joka myös mahdollistaa kevyen liikenteen käyttäjille tien ylittämisen kahdessa vaiheessa. Esplanaadin kehittämisessä tulee huomioida, että erikoiskuljetukset tulevat vastaisuudessa kulkemaan Esplanaadia pitkin Linjakadun liittymään asti.

Suurimmat haasteet Esplanaadilla aiheuttavat Halmstadinkadun ja Kadermonkadun liittymät. Kumpikin liittymä tulisi muuttaa raskaalle liikenteelle soveltuvaksi kiertoliittymäksi. Maailmalla on jo monia hyviä esimerkkejä raskaan liikenteen reiteille soveltuvista kiertoliittymistä, joissa jopa erikoiskuljetusten vaatima tilantarve on huomioitu (kiertoliittymän keskellä olevat rakenteet ovat helposti käännettävissä/liikuteltavissa/väliaikaisesti poistettavissa). Liittymien ympäristön katualueita jäsentämällä kiertoliittymät mahtuvat kyseisiin liittymiin.

Torin ympäristön katutilan jäsentymättömyyttä voidaan korjata helposti rakentamalla koko alueelle selkeät reunakivilinjat ja viitoittamalla pysäköinti oikeille paikoille ja merkitsemällä pysäköintipaikat selvästi. Eri liikennemuotojen erottelua voidaan tukea esimerkiksi torin ja sen ympäristön erilaisilla pintamateriaaleilla (nupukivet, väriASFaltit, ajorata-maalaukset). Tällä tavoin saadaan ajoneuvo- ja kevyt liikenne eroteltua selkeämmin omille väylilleen ja alueilleen torin läheisyydessä.

Keskeisin ydinkeskustan alueen liikenteen rauhoittamistoimenpide on vuonna 2008 valmistuneessa liikenneturvallisuussuunnitelmassakin

Trafiken på Esplanaden bör dämpas med hjälp av smalare körbana och bättre reglering av korsningar. Avsmalning bör göras särskilt på avsnittet Hangöbyvägen–Halmstadsgatan, där det för närvarande är omotiverat brett utrymme för fordon och otydligt angivna körfält. Struktureringen av Esplanadens gaturum beror på den tunga trafikens framtida roll; om den tunga trafiken i framtiden inte går längs Esplanaden, frigörs den för ”boulevardlik utformning”, där gaturummet kan göras smalare så att det får en tydligare parkmässig utformning med 1+1 körfält. Om den tunga trafiken ännu i framtiden går längs Esplanaden, kan den ändå utformas smalare och tydligare som 1+1-fältig gata, t.ex. genom att anlägga mittremsa. Detta skulle även göra det möjligt för GC-trafikanter att ta sig över vägen i två etapper. I utvecklingen av Esplanaden bör beaktas att specialtransporter även i framtiden kommer att gå längs Esplanaden fram till Linjegatans anslutning.

Korsningarna med Halmstadsgatan och Kadermogatan är de största utmaningarna på Esplanaden. Vardera korsningen bör byggas om till cirkulationsplats som passar den tunga trafiken. Internationellt finns redan många goda exempel på cirkulationsplatser som är lämpliga för trafikleder som används av den tunga trafiken och där till och med specialtransporternas utrymmesbehov är beaktat (konstruktionerna i cirkulationsplatsen kan lätt vändas/flyttas/tillfälligt tas bort). Cirkulationsplatserna kan fås att passa in i korsningarna genom utformning av anslutande gatuområden.

Den otydliga disponeringen av gaturummet som omger torget kan lätt förbättras genom att anlägga tydliga kantstenslinjer i hela området och genom rättvisande skyltning till parkeringsplatser samt tydlig markering av parkeringsplatserna. Separering av de olika trafikslagen kan stödjas med t.ex. olika ytbeläggingsmaterial (gatsten, färgad asfalt, körbana-markeringar). På detta sätt kan fordons- och GC-trafiken tydligare separeras till egna leder och områden i närheten av torget.

esitetty alueellinen nopeusrajoitusmuutos 40 => 30 km/h koko Korsmaninkadun eteläpuoleiselle alueelle. Nopeusrajoituksen alentaminen on perusteltua Itäsataman alueen pienipiirteisyyden, katutilojen, miljöö ja mitattujen sekä havaittujen ajonopeuksien myötä. Lisäksi mm. Appelgrenintielle suunnitellut hidasteet ja nopeusrajoituksen maalaaminen ajorataan toimivat ajonopeuksia hillitsevinä toimina.

5.2.3 Vertailu ja vaikutukset

Mainitut ratkaisumallit eivät ole toisiaan poissulkevia ja ne voidaan toteuttaa vaihteittain tai kerralla. Esplanaadin kaventaminen ja kierto-liittymien rakentaminen parantavat merkittävästi liikenneturvallisuutta, hiljentävät ajonopeuksia ja selkeyttävät ajolinjoja. Raskaan liikenteen olosuhteet eivät heikkene toimenpiteiden myötä.

Ydinkeskustassa torialueen jäsentely, kävelyalueiden laajentaminen, katujen muuttaminen yksisuuntaiseksi ja kieltäminen ajoneuvoliikenteeltä parantavat erityisesti jalan ja pyörällä liikkuvien liikenneturvallisuutta ja ennen kaikkea viihtyisyyttä ja turvallisuuden tunnetta. Toimenpiteiden myötä erityisesti keskustan viihtyisyys ja imago paranevat. Aivan ydinkeskustan saavutettavuus autolla heikkenee ja asiointimatkat voivat pidentyä, mitä ei kuitenkaan voida pitää suurena miinuksena verrattuna saavutettaviin hyötyihin.

5.2.4 Ehdotus kehittämisspoluksi

Keskustan liikenteen rauhoittaminen tulee toteuttaa kokonaisvaltaisesti ja suunnitellusti siten, että jalankulun ja pyöräilyn asemaa parannetaan kuitenkin merkittävästi heikentämättä ajoneuvoliikenteen toimintaedellytyksiä. Ensisijaiset – ja pienet sekä kustannustehokkaat – toimenpiteet ovat ajoneuvojen ajonopeuksien hillintä nopeusrajoitusmuutoksin sekä rakenteellisin toimin Korsmaninkadun eteläpuoleisella alueella. Ajoneuvoliikenteen läpiajoliikennettä tulee hillitä myös liittymien katkaisuilla ja teiden muuttamisilla yksisuuntaiseksi tai

Den viktigaste åtgärden för att dämpa trafiken i stadskärnan, som även föreslogs i den trafiksäkerhetsplan som blev färdig år 2008, är sänkning av den regionala hastighetsbegränsningen från 40 till => 30 km/h i hela området söder om Korsmansgatan. Det är motiverat att sänka hastighetsbegränsningen med tanke på det småskaliga området vid Östra hamnen, gaturummen, miljön samt de uppmätta och observerade körhastigheterna. Dessutom dämpas hastigheterna av de planerade farthindren på Appelgrensvägen och i körbanan markerade hastighetsbegränsningarna.

5.2.3 Värdering och konsekvenser

De ovan beskrivna lösningarna utesluter inte varandra och de kan genomföras i etapper eller på en gång. Avsmalning av Esplanaden och anläggning av cirkulationsplatser förbättrar trafiksäkerheten betydligt, sänker hastigheterna och ger tydligare körlinjer. Åtgärderna försämrar inte förhållandena för den tunga trafiken.

I stadskärnan innebär den tydligare utformningen av torgområdet, utvidgningen av fotgängarområdet, enkelriktning av gator och förbud mot fordonstrafik en förbättring av trafiksäkerheten särskilt för fotgängare och cyklister och en ökad känsla av trivsel och säkerhet. Åtgärderna förbättrar särskilt trivseln och profilen för centrum. Tillgängligheten med bil alldeles i kärncentrum försämrar och ärenderesorna kan bli längre. Detta kan nog inte anses vara ett stort minus jämfört med uppnådda fördelar.

5.2.4 Förslag till utvecklingsschema

Dämpningen av trafiken i centrum bör genomföras övergripande och planerat så, att gång- och cykeltrafikens ställning stärks utan att dock märkbart försämrar fordonstrafikens förutsättningar. De primära – samt små och kostnadseffektiva – åtgärderna är dämpning av bilarnas hastigheter med sänkta hastighetsbegränsningar och fysiska

teiden kavennuksilla. Suurempia investointeja, mutta erittäin keskeisiä keskustan liikenteen rauhoittamiseksi, ovat kiertoliittymien rakentaminen Esplanaadin kahteen pääliittymään sekä Esplanaadin katutilan jäsentely.

Tarkemmat toimenpiteet keskustan liikenteen rauhoittamiseksi on esitetty toimenpideohjelmassa luvussa 6. Muita pieniä toimenpidetarpeita Hangon liikenneturvallisuuden parantamiseksi on esitetty vuonna 2008 valmistuneessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa.

5.3 Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen

5.3.1 Nykytila ja ongelmat

Hangossa on hyvät kevyen liikenteen reitit pääväylien varrella, mutta keskustasta sekä pääväylien välisiltä poikittaisyhteyksiltä puuttuu hyvät, suoraviivaiset ja viihtyisät kevyen liikenteen yhteydet. Ydinkeskustan ulkopuolella kevyen liikenteen turvattuus korostuu Hangon pääväylien liittymissä Esplanaadilla (Halmstadinkadun ja Kadermonkadun liittymät) sekä erityisesti nykyisessä rautatien tasoyhteyksessä Puistokadun kohdalla.

Etäisyydet Hangossa ovat poikkeuksellisen lyhyitä ja maasto erittäin tasaista, joten potentiaalia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseen on mikäli kevyen liikenteen infrastruktuuri luo sille hyvät edellytykset.

5.3.2 Ratkaisumalleja

Kevyen liikenteen turvallisuus paranee merkittävästi jo raskaan liikenteen ongelmien vähentyessä tai raskaan liikenteen siirtyessä kokonaan pois kantakaupungin pääväyliltä. Myös kiertoliittymäratkaisut parantavat kevyen liikenteen asemaa liittymissä. Jotta kiertoliittymistä saadaan sekä raskaalle liikenteelle että kevyelle liikenteelle turvallisia, ne vaativat erityisen tarkkaa suunnittelua (mahdollisuuksien mukaan

åtgärder i området söder om Korsmansgatan. Genomfartstrafiken bör minskas även med att stänga anslutningar och enkelrikta vägar eller med avsmalning av vägar. Anläggning av cirkulationsplatser i Esplanadens två huvudkorsningar och utformning av Esplanadens gaturum är större investeringar, men av mycket stor betydelse för dämpningen av trafiken i centrum.

En mera detaljerad beskrivning av åtgärderna för att dämpa trafiken i centrum finns i åtgärdsprogrammet i avsnitt 6. Andra mindre åtgärdsbehov för att förbättra trafiksäkerheten i Hangö redovisas i en trafiksäkerhetsplan som blev klar år 2008.

5.3 Förbättring av trafiksäkerheten förgång- och cykeltrafiken

5.3.1 Nuläget och problemen

I Hangö går GC-leder utmed huvudlederna, men i centrum och längs tvärförbindelserna mellan huvudlederna saknas bra, rätlinjiga och trivsamma GC-förbindelser. Utanför stadskärnan accentueras GC-trafikens utsatthet i huvudledernas korsningar vid Esplanaden (Halmstadsgatans och Kadermogatans korsningar) och särskilt i Parkgatans nuvarande plankorsning med järnvägen.

Avstånden i Hangö är ovanligt korta och terrängen mycket plan. Därför finns det potential att öka GC-trafiken om infrastrukturen skapar goda förutsättningar för detta.

5.3.2 Lösningssmodeller

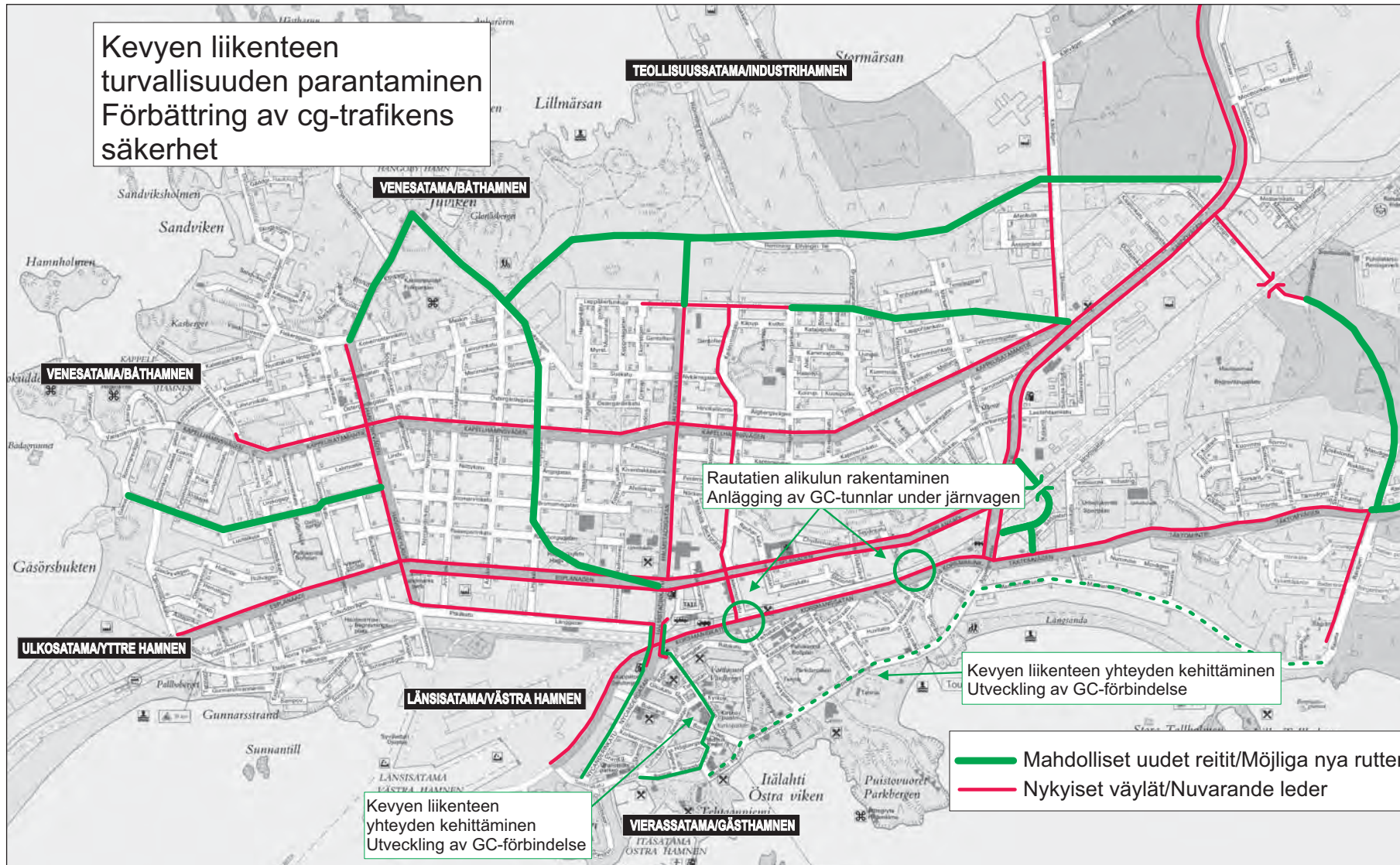
Trafiksäkerheten för GC-trafiken förbättras betydligt redan när problemen med den tunga trafiken reduceras eller när den tunga trafiken helt flyttar från stadskärnans huvudleder. GC-trafiken ställning i korsningar förbättras även av cirkulationsplatser. Cirkulationsplatser kräver särskilt noggrann planering för att bli säkra både för tung trafik och

myös eritasoratkaisuja kevyelle liikenteelle). Esplanaadin kevyen liikenteen ylitysten turvattomuus pienenee katutilan kavennuksien yhteydessä, esimerkiksi saarekkeellisten suojatieylitysten myötä. Kevyen liikenteen turvallisuuden kannalta merkittävin kohde on Puistokadun/Kadermonkadun rautatien tasoristeys. Kohteeseen soveltuu aikaisempien suunnitelmien perusteella parhaiten alikulku. Pitkällä tähtäimellä myös Puistokadun ja Santalantien välillä (noin Paasitien kohdalla) on radan kevyen liikenteen eritason tarve. Tarve johtuu siitä, että Appelgrenintien rautatien tasoristeys ja samalla kevyen liikenteen ylityskohta siirtyy Hangon keksin rakennuksen itäpuolelle, jolloin kevyen liikenteen kiertomatkat lisääntyvät hieman.

Uusia kevyen liikenteen yhteyksiä esitetään mm. Linjakadulle (kadun itäpuolelle), Täktomintielle (nykyisen väylän jatkaminen koululle) ja kantakaupungin pohjoispuolelle itä-länsisuuntaisesti (hyödyntäen ratapohjaa). Keskeistä on osoittaa selkeät, suorat ja viihtyisät kevyen liikenteen yhteydet ydinkeskustaan ja sen läpi aina Itäsatamaan asti (kuva 33).

för GC-trafik (om möjligt även planskilda lösningar för GC-trafiken). GC-övergångarna vid Esplanaden blir mindre utsatta när körbanan avsmalnas, t.ex. när övergångsställen med refuger anläggs. Järnvägsövergången i plan vid Parkgatan/Kadermogatan är det viktigaste stället med hänsyn till GC-trafikens säkerhet. Den bästa lösningen är här på basis av tidigare planer en underfart. På lång sikt kommer det att behövas en planskild korsning för järnvägen för GC-trafiken även mellan Parkgatan och Sandövägen (ungefär vid Klippvägen). Behovet uppstår på grund av att Appelgrensvägens plankorsning med järnvägen och därmed även GC-trafikens korsningsställe flyttas till östra sidan om Hangö Kex byggnad, och GC-trafiken är då tvungen att ta en lite längre omväg.

Nya GC-förbindelser föreslås bl.a. utmed Linjegatan (på gatans östra sida), Täktomvägen (den nuvarande leden förlängs fram till skolan) och norr om stadskärnan i öst-västlig riktning (med utnyttjande av banvallen). Det är viktigt att anvisa tydliga, raka och trivsamma GC-förbindelser till stadskärnan och genom stadskärnan vidare ända fram till Östra hamnen (figur 33).



Kuva 33. Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen.

Figur 33. Förbättring av GC-trafikens säkerhet.

5.3.3 Vertailu ja vaikutukset

Uudet kevyen liikenteen yhteydet parantavat keskustan saavutettavuutta jalan ja pyörällä sekä tekevät kevyen liikenteen valitsemisen houkuttelevammaksi kulkutavaksi ajoneuvoliikenteen sijaan. Puistokadun/Kadermonkadun rautatien eritaso parantaa merkittävästi kevyen liikenteen turvallisuutta ja mahdollistaa samalla kevyen liikenteen pääreitin viitoittamisen pohjoisen suunnasta alikulun kautta ydinkeskustaan ja Itäsatamaan.

5.3.4 Ehdotus kehittämisspoluksi

Kevyen liikenteen turvallisuus paranee merkittävästi jo ajoneuvoliikenteen nopeuksien hillinnän ja kiertoliittymäratkaisuiden myötä. Keskeisin tarve em. lisäksi on rautatien alikulun rakentaminen Puistokadun kohdalle sekä viihtyisän, suoran, houkuttelevan ja turvallisen kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen Esplanaadin ja Itäsataman välille. Yksittäisistä uusista kevyen liikenteen väylistä suurin tarve on Linjakadun kevyen liikenteen väylällä, joka palvelee venesataman ja keskustan välistä kevyttä liikennettä.

Tarkemmat toimenpiteet kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi on esitetty toimenpideohjelmassa luvussa 6.

5.4 Pysäköintimahdollisuuksien parantaminen

5.4.1 Nykytila ja ongelmat

Pysäköinnin suurin ongelma Hangossa on pysäköintipaikkojen kysynnän erittäin suuret vaihtelut kesällä ja talvella. Talvella pysäköintipaikoilla on väljää tai tyhjää, mutta kesällä, etenkin matkailusesongin aikana, paikkoja on joillakin alueilla ajoittain liian vähän. Paikkojen vähydestä johtuen ongelmaksi muodostuu kesällä laittomat pysäköinnit. Suurimmat ruuhkahuiput pysäköinnin kannalta ovat Hangon regatta,

5.3.3 Värdering och konsekvenser

De nya GC-förbindelserna förbättrar tillgängligheten till centrum för fotgängare och cyklister och gör det mera attraktivt att välja att gå eller cykla i stället för att åka bil. Parkgatans/Kadermogatans planskilda korsning med järnvägen förbättrar väsentligt GC-trafikens säkerhet och gör det samtidigt möjligt att utmärka en GC-huvudled norrifrån via underfarten till stadskärnan och till Östra hamnen.

5.3.4 Förslag till utvecklingsschema

Säkerheten för GC-trafiken förbättras väsentligt redan i och med dämpning av fordonstrafikens hastigheter och anläggning av cirkulationsplatser. Utöver detta är den viktigaste åtgärden att bygga en underfart under järnvägen vid Parkgatan, samt att anlägga en rak, lockande och säker GC-förbindelse mellan Esplanaden och Östra hamnen. Av de separata nya GC-lederna fyller GC-leden utmed Linjegatan, som förmedlar GC-trafik mellan båthamnen och centrum, det största behovet.

Specificerade åtgärder för att förbättra GC-trafikens säkerhet redovisas i åtgärdsprogrammet i avsnitt 6.

5.4 Förbättring av parkeringsmöjligheterna

5.4.1 Nuläget och problemen

Det största problemet för parkeringen i Hangö är de mycket stora variationerna i efterfrågan på parkeringsplatser under sommaren och under vintern. På vintern står parkeringsplatserna halvbelagda eller tomma, medan antalet platser på sommaren i vissa områden är för litet särskilt under turistsäsongen. Bristen på parkeringsplatser leder till problem i form av olaglig parkering på sommaren. De största rusningstopparna för parkering inträffar vid Hangöregattan, midsom-

juhannus, iltatorit (kesäkeskiviikko ja -perjantai) sekä mm. tennis- ja purjehdustapahtumat. Vuonna 2008 Hangon ydinkeskustassa mukaan lukien Appelgrenintie oli noin 1 100 pysäköintipaikkaa.

5.4.2 Pysäköintitutkimus

Tämän työn yhteydessä kartoitettiin Hangon ydinkeskustan (rajaus Nycanderinkatu–Korsmaninkatu–Puistokatu–Itäsatama sekä Appelgrenintie) pysäköintipaikkojen määrä, niiden käyttöaste, laittomat pysäköinnit sekä pysäköintialueiden laajentamismahdollisuudet. Pysäköintitutkimuksessa inventoitiin tutkimusalueen nykyiset pysäköintipaikat ja määritettiin kahden tunnin kiertovälein pysäköityjen ajoneuvojen määrä. Ensimmäinen kahdesta laskennasta suoritettiin perjantaina 6.6.2008 ja toinen perjantaina 18.7.2008. Laskennat suoritettiin klo 10, 12, 14, 16 ja 18.

Pysäköintitutkimuksessa inventoitiin noin 1 100 pysäköintipaikan käyttöaste. Seuraavassa on esitetty kummankin laskennan kuormitusasteet (paikkaa / kuormitusaste, huom. heinäkuun laskenta-ajankohtana oli käynnissä tennisturnaus):

Laskenta-aika Räkningstidpunkt	Laskentapäivä pe 6.6.2008 Räkningsdag fre 6.6.2008	Laskentapäivä pe 18.7.2008 Räkningsdag fre 18.7.2008
klo / kl. 10	309 / 28 %	430 / 39 %
klo / kl. 12	349 / 32 %	543 / 50 %
klo / kl. 14	331 / 30 %	672 / 61 %
klo / kl. 16	310 / 28 %	701 / 64 %
klo / kl. 18	246 / 22 %	551 / 50 %
Yhteensä Sammanlagt	309 / 28 %	580 / 53 %

mar, kvällstorg (onsdagar och fredagar under sommaren) samt bl.a. tennis- och seglingsevenemang. I Hangö stads kärna inklusive Appelgrensvägen fanns år 2008 ca 1 100 parkeringsplatser.

5.4.2 Parkeringsundersökning

I samband med detta arbete inventerades antalet parkeringsplatser i Hangö stads kärna (området avgränsades av Nycandergatan–Korsmangatan–Parkgatan–Östra hamnen samt Appelgrensvägen), parkeringsplatsernas beläggningsgrad, olagliga parkeringar samt möjligheter att utvidga parkeringsområdena. I undersökningen inventerades de befintliga parkeringsplatserna inom undersökningsområdet och fastställdes antalet parkerade fordon med två timmars intervall. Den första av två räkningar utfördes fredagen den 6 juni 2008 och den andra den 18 juli 2008. Räkningarna gjordes kl. 10, 12, 14, 16 och 18.

I parkeringsundersökningen inventerades beläggningsgraden för ca 1 100 parkeringsplatser. Nedan redovisas beläggningsgraderna från vardera räkningen (parkeringsplats/beläggningsgrad, observera att en tennisturnering gick av stapeln vid tidpunkten för räkningen i juni):

Yksittäisiä laskentakohteita oli kummassakin laskennassa yhteensä 46 kpl ja laskentakierroksia yhden päivän aikana viisi kappaletta, joten yhden päivän aikana laskettiin 230 aluetta (46*5). Ensimmäisenä laskentapäivänä (6.6.2008) ainoastaan kymmenellä laskentakerralla eli 4 %:sta laskentakertoja laskentapaikan kuormitusaste ylitti 75 %. Heinäkuussa laskennassa 24 %:sta laskentakertoja laskentapaikan kuormitusaste ylitti 75 %. Mikäli heinäkuun tuloksissa ei huomioida tenniskisojen vaikutusta, saadaan kuormitusasteen 75 % ylittävien laskentakertojen määräksi karkeasti arvioiden noin 17 %.

Kesäkuun laskennassa Appelgrenintien paikkojen kuormitusasteet olivat hyvin pieniä, kun taas heinäkuun laskennassa kuormitusasteita nosti käynnissä olleet tenniskisat. Kesäkuun laskennassa Bulevardin paikkojen kuormitusaste oli noin 30 % ja heinäkuun laskennassa aamupäivästä alle 30 % ja iltapäivästä noin 45–60 %.

Sataman merkittyjen P-alueiden kuormitusaste kesäkuun laskennassa oli alhainen, noin 25 %. Heinäkuun laskennassa sataman parkkialueet olivat erittäin täynnä kuormitusasteen ollessa noin 90 %. Lisäksi heinäkuun laskennassa sataman lähistöllä Rantakadulla, Torikadulla, Purjehtijankadulla sekä Regattahotellin edustalla oli runsaasti ajoneuvoja pysäköitynä.

Aivan ydinkeskustassa Vuorikadun välittömässä läheisyydessä kesäkuun laskennassa keskimääräinen kuormitusaste oli noin 45 % painottuen klo 10–14 väliseen aikaan. Heinäkuun laskennassa alueen kuormitusaste oli noin 50 %.

Karkeana nyrkkisääntönä pysäköintitiluksissa voidaan pitää 75 % kuormitusastetta, mitä suuremmilla arvoilla pysäköintipaikan haku aiheuttaa ylimääräistä liikennettä.

I vardera räkningen räknades sammanlagt 46 parkeringsområden och antalet räkningsomgångar per dag var fem. Varje dag räknades alltså 230 områden (46*5). Den första räkningsdagen (6.6.2008) översteg beläggningsgraden 75 % i endast 4 % av de enskilda räkningarna. I juliräkningen översteg beläggningsgraden 75 % i 24 % av de enskilda räkningarna. Om man i julireultatet inte beaktar inverkan av tennisturnén, kan antalet enskilda räkningar, där beläggningsgraden överstiger 75 %, grovt uppskattas till ca 17 %.

I räkningen i juni var parkeringsplatsernas beläggningsgrader mycket små, medan den pågående tennisturneringen höjde beläggningsgraderna i räkningen i juli. I juniräkningen var beläggningsgraden för parkeringsplatserna vid Bulevarden ca 30 % medan de i juliräkningen var under 30 % på förmiddagen och ca 45–60 % på eftermiddagen.

Beläggningsgraden i de markerade parkeringsområdena i hamnen var låg i juniräkningen, ca 25 %. I juliräkningen var parkeringsområdena i hamnen fullsatta med en beläggningsgrad på ca 90 %. I juliräkningen var dessutom en mängd fordon parkerade i närheten av hamnen vid Strandgatan, Torggatan, Seglargatan och framför hotell Regatta.

Alldeles i stadskärnan i omedelbar anslutning till Berggatan var den genomsnittliga beläggningsgraden i juniräkningen ca 45 % med tyngdpunkt mellan kl. 10 och 14. I juliräkningen var motsvarande beläggningsgrad ca 50 %.

I parkeringsundersökningar kan som grov tumregel anses att 75 % beläggningsgrad är ett gränsvärde, där högre värden leder till extra trafik som letar efter parkeringsplats.

5.4.3 Ehdotus kehittämispoluksi

Pysäköinti-inventoinnin pohjalta voidaan yleisellä tasolla todeta, että pysäköintipaikoista ei ole pulaa tarkastelualueella, koska keskimääräinen kuormitusaste oli maksimissaan hieman yli 50 %. Yksittäisiä ruuhkaisia alueita ei käytännössä esiintynyt kesäkuun laskennassa. Heinäkuun laskennassa satamassa sekä tenniskenttien kohdalla (joh-tuen tenniskisoista) oli pulaa pysäköintipaikoista.

Inventoinnin yhteydessä määritettiin monia kohteita, jossa voidaan vähällä työllä merkitä maalauksin uusia pysäköintipaikkoja tai rakentaa kokonaan uusia pieniä pysäköintialueita. Pysäköintikapasiteetin lisäämisen lisäksi tulisi panostaa pysäköintipaikkojen viitoitukseen, jotta kaikki jo olemassa olevat pysäköintipaikat osattaisiin hyödyntää mahdollisimman kattavasti.

Uusia pysäköintipaikkoja on suunniteltu rakennettavaksi mm. maan-käytön laajentuessa, esim. Kuningatarvuoren alueella sekä uusien hotellien yhteydessä. Tulevaisuudessa ratkaisumallina voi olla pidät-täytyminen nykyisessä pysäköintitarjonnassa tai pysäköintipaikkojen harkittu lisääminen. Pysäköinninvalvonnan järjestämistavoista ja -mahdollisuuksista tulee tehdä erillinen selvitys.

Kuvassa 34 on esitetty kohteita, joissa voidaan laajentaa / lisätä py-säköintitarjontaa. Liitteessä 1 on esitetty kaikkien laskentapaikkojen käyttöastelaskelmat.

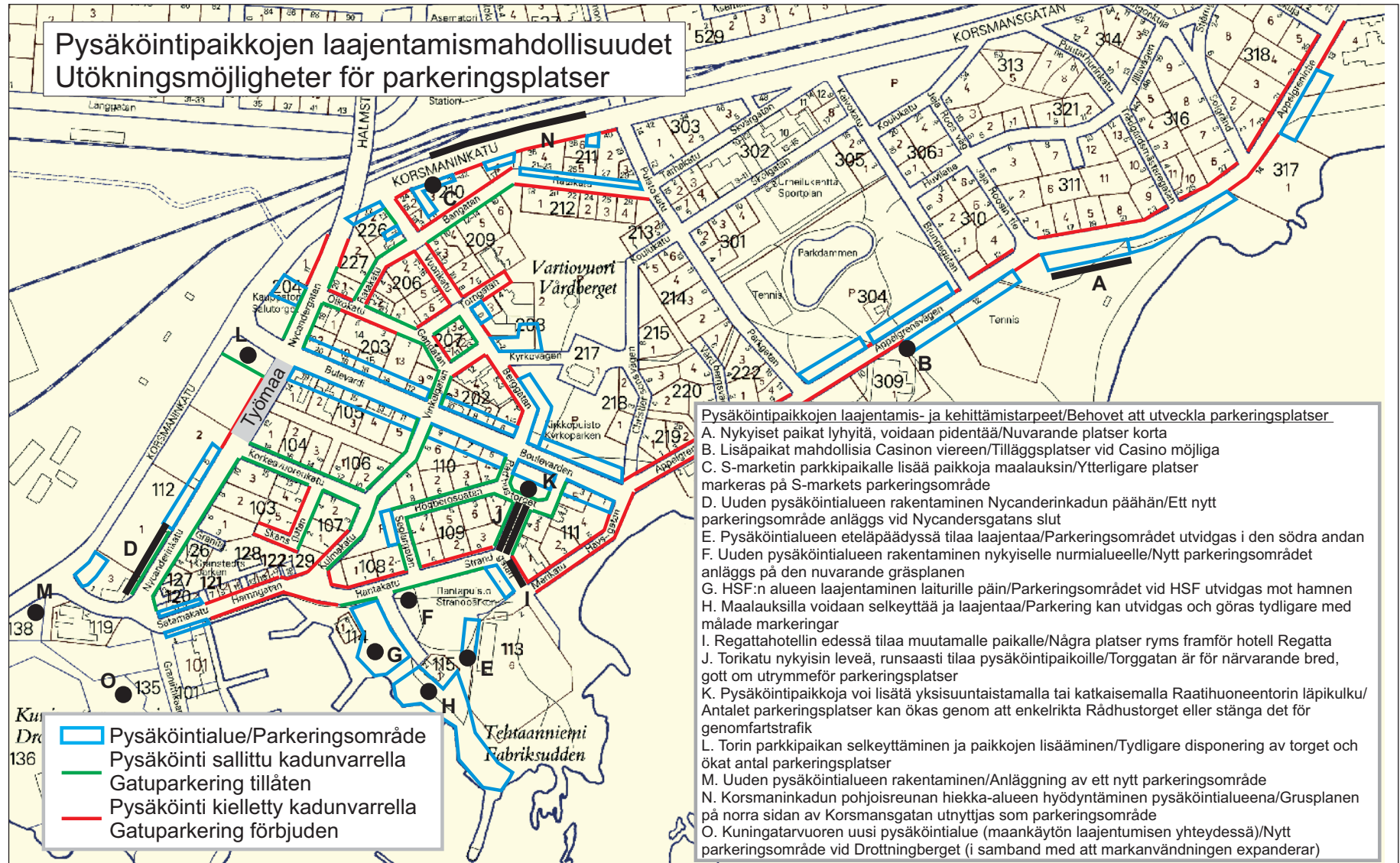
5.4.3 Förslag till utvecklingsschema

På grundval av parkeringsundersökningen kan generellt konstateras att det i undersökningsområdet inte råder brist på parkeringsplatser, eftersom den genomsnittliga beläggningsgraden som mest var nå-got över 50 %. I juniräkningen framträdde i praktiken inga särskilda områden med fullsatta parkeringar. I juliräkningen rådde brist på parkeringsplatser i hamnen och vid tennisplanerna (på grund av ten-nisturnén).

I samband med inventeringen angavs flera ställen, där man med kör-banemarkeringar lätt kan ange nya parkeringsplatser eller anlägga helt nya små parkeringsfält. För att höja parkeringskapaciteten bör man satsa på skyltning till parkeringsplatserna, så att alla redan befintliga parkeringsplatser kan utnyttjas så effektivt som möjligt.

Nya parkeringsplatser är planerade att anläggas bl.a. i samband med att markanvändningen expanderar, t.ex. i området vid Drottningberget, samt i anslutning till nya hotell. En framtida lösningsmodell kan vara att hålla fast vid nuvarande parkeringsplatsutbud, eller en övervägd ökning av utbudet. En särskild utredning bör göras av hur parkering-sövervakning kan anordnas och vilka möjligheter den har.

I Figur 34 visas de ställen, där utbudet av parkeringsplatser kan utökas. I bilaga 1 visas beläggningsgradsberäkningarna för alla räk-ningsställen.



Kuva 34. Pysäköintipaikkojen laajentamismahdollisuudet.

Figur 34 .Utökningsmöjligheter för parkeringsplatser.

6 TOIMENPIDEOHJELMA

Toimenpideohjelman hankkeet on jaettu kolmeen kiireellisyysluokkaan. Ensimmäisessä luokassa on pienet, kustannustehokkaat ja nopeasti toteutettavissa olevat toimenpiteet sekä erityisen kiireelliset hankkeet. Muut vähemmän kiireelliset hankkeet on esitetty kiireellisyysluokissa 2–3.

Jokaiselle hankkeelle on arvioitu yksikkökustannuksiin perustuva kustannusarvio. Kustannusarviot ovat vain suuntaa-antavia ja tarkentuvat myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Toimenpideohjelmassa on yhteensä 24 toimenpidettä. Toimenpiteet on esitetty myös kartoilla kuvissa 35–37.

Toimenpideohjelman lopussa on esitetty toiminnallisia ja edistettäviä hankkeita tai suunnitelmia, joilla voidaan vaikuttaa tie- ja katuverkon kehittämiseen tulevaisuudessa.

TOIMENPIDEOHJELMA			
Kartta nro.	Hanke	Kiir. luokka	Kust. arvio (1 000 €)
Raskaan liikenteen haasteet			
1.1	Uusi raskaan liikenteen väylä välille Ulkosatama–Appelgrenintie (Halmstadinkadun ja Appelgrenintien välillä uusi väylä sekä radan pohjois- että eteläpuolelle). Lisäksi uusi tieyhteys ja rautatien eritaso Santalan-tieltä Hangon keksin rakennuksen itäpuolitse Appelgrenintielle (Appelgrenintien tasoristeys poistuu)	1	4 700
1.2	Raskaan liikenteen väylän jatkaminen radan kanssa samassa maastokäytävässä Appelgrenintien kohdalta itään päin (tarkka linjaus ei tiedossa)	3	–

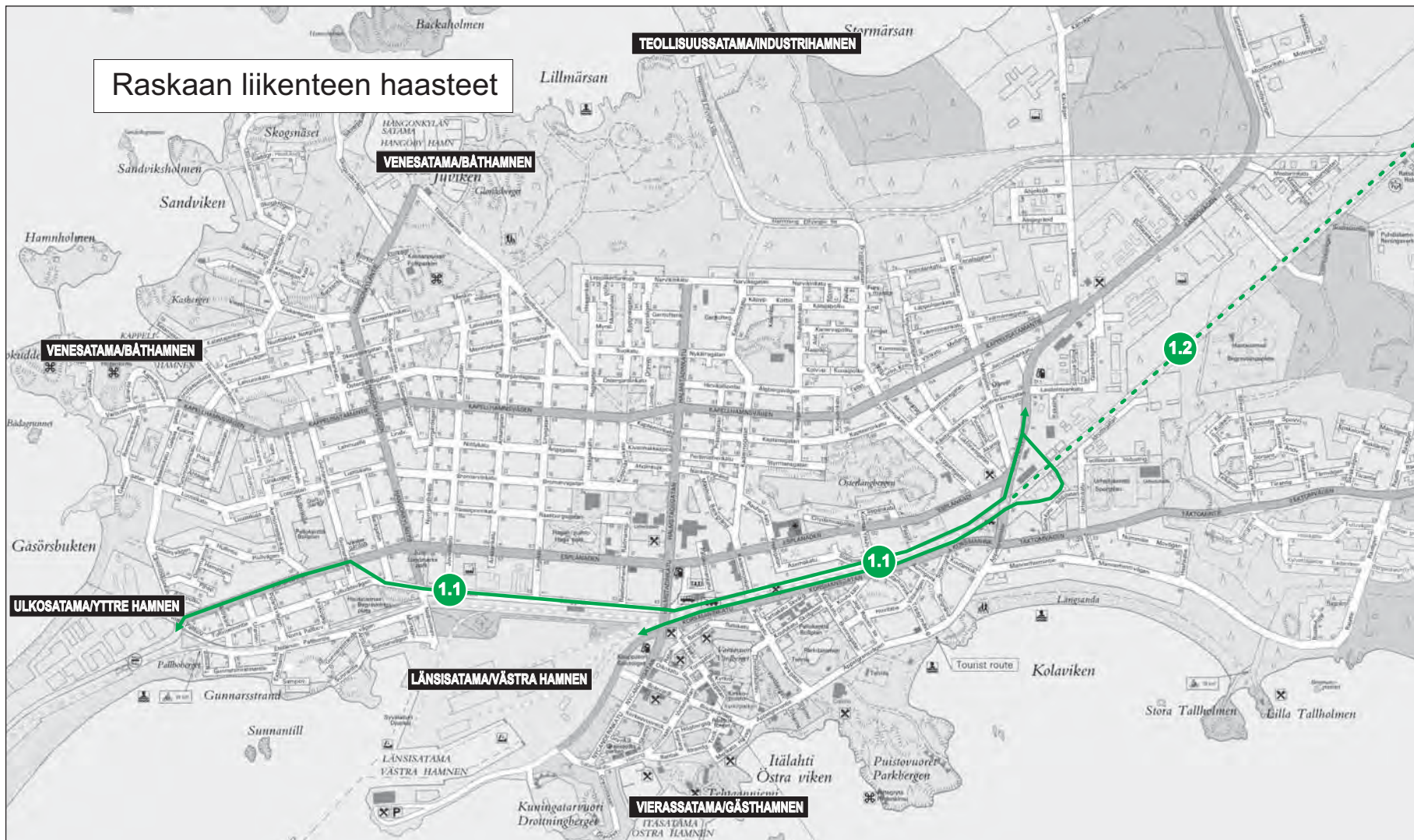
6 ÄTGÄRDSPROGRAM

Projektien i åtgärdsprogrammet har delats in i tre kategorier enligt angelägenhetsordning. Till den första kategorin hör små och kostnadseffektiva åtgärder, som kan genomföras snabbt samt särskilt brådskande projekt. Övriga projekt, som är mindre brådskande, har anvisats till kategorierna 2–3.

Kostnadskalkyler baserade på å-kostnader har gjorts för alla projekt. Kostnadskalkylerna är endast riktgivande och de preciseras i senare planeringsskeden. Åtgärdsprogrammet omfattar sammanlagt 24 åtgärder. Åtgärdena visas även på kartor i figurerna 35–37.

I slutet av åtgärdsprogrammet presenteras sådana projekt, som är ändamålsenliga och borde gynnas, med vilka utvecklingen av väg- och gatunätet kan påverkas i framtiden.

ÄTGÄRDSPROGRAM			
Kart-nummer	Projekt	Angelägenhetskl.	Kostnadskalkyl (1 000 €)
Den tunga trafikens utmaningar			
1.1	Ny led för den tunga trafiken mellan Yttre hamnen och Appelgrensvägen (ny led både norr och söder om järnvägen mellan Halmstadsgatan och Appelgrensvägen). Dessutom en ny vägförbindelse med planskild korsning för järnvägen, från Sandövägen öster om Hangö Kex byggnad till Appelgrensvägen (Appelgrensvägens plankorsning tas bort).	1	4 700
1.2	Leden för den tunga trafiken förlängs österut från Appelgrensvägen i samma terrängkorridor som järnvägen (detaljerad sträckning inte planerad).	3	–



Kuva 35. Toimenpidekartta: Raskaan liikenteen haasteet.

Figur 35. Åtgärdskartta. Den tunga trafikens utmaningar.

TOIMENPIDEOHJELMA			
Kartta nro.	Hanke	Kiir. luokka	Kust. arvio (1 000 €)
Keskustan liikenteen rauhoittaminen			
2.1	Nopeusrajoituksen laskeminen Korsmaninkadun eteläpuoleisella alueella 40 => 30 km/h (aluerajoitus) ja nopeusrajoitusta tukevat ajoratamaalaukset sekä heräteraikat	1	12,0
2.2	Oikokadun, Merikadun ja Nycanderinkadun katkaiseminen ajoneuvoliikenteeltä	1	6,0
2.3	Satamakadun muuttaminen yksisuuntaiseksi (nykyisin kesäaikaan yksisuuntainen)	1	10,0
2.4	Appelgrenintien hidasteiden / korotettujen liittymäalueiden rakentaminen (osin toteutettu vuonna 2008)	1	40,0
2.5	Torialueen jäsentely	1	10,0
2.6	Raatihuoneentorin muuttaminen yksisuuntaiseksi	1	10,0
2.6	Kiertoliittymien rakentaminen Esplanaadin ja Halmstadinkadun sekä Esplanaadin ja Kadermonkadun liittymiin	2	800,0
2.7	Keskustan kävelypainotteisten alueiden laajentaminen	2	–
2.8	Korsmaninkadun liittymien katkaiseminen	2	15,0
2.9	Esplanaadin katutilan jäsentely	2	1 000,0
2.10	Esplanaadin suojateiden lyhentäminen	2	10,0
<i>Lisää pieniä toimenpidetarpeita esitetty vuoden 2008 liikenneturvallisuussuunnitelmassa</i>			

ÅTGÄRDSPROGRAM			
Kart-nummer	Projekt	Angelägenhetskl.	Kostnadskalkyl (1 000 €)
Dämpning av centrumtrafiken			
2.1	Sänkning av hastighetsbegränsningen i området söder om Korsmansgatan från 40 till 30 km/h (områdesbegränsning) samt vägmarkeringar och varselränder till stöd för hastighetsbegränsningen.	1	12,0
2.2	Gengatan, Havsgatan och Nycandergatan stängs för forsdonstrafik	1	6,0
2.3	Hamngatan enkelriktas (för närvarande enkelriktad på sommaren)	1	10,0
2.4	Anläggning av farthinder / upphöjda korsningar på Appelgrensvägen (delvis genomfört 2008)	1	40,0
2.5	Disponering av torgområdet	1	10,0
2.6	Rådhusorget enkelriktas	1	10,0
2.6	Anläggning av cirkulationsplatser i anslutningen mellan Esplanaden och Halmstadsgatan samt Esplanaden och Kadermogatan	2	800,0
2.7	Utvidgning av fotgängarområden i centrum	2	–
2.8	Stängning av Korsmansgatans korsningar	2	15,0
2.9	Disponering av Esplanadens gaturum	2	1 000,0
2.10	Förkortning av skyddsvägarna vid Esplanaden	2	10,0
<i>Ytterligare mindre åtgärdsbehov föreslås i trafiksäkerhetsplanen för år 2008</i>			

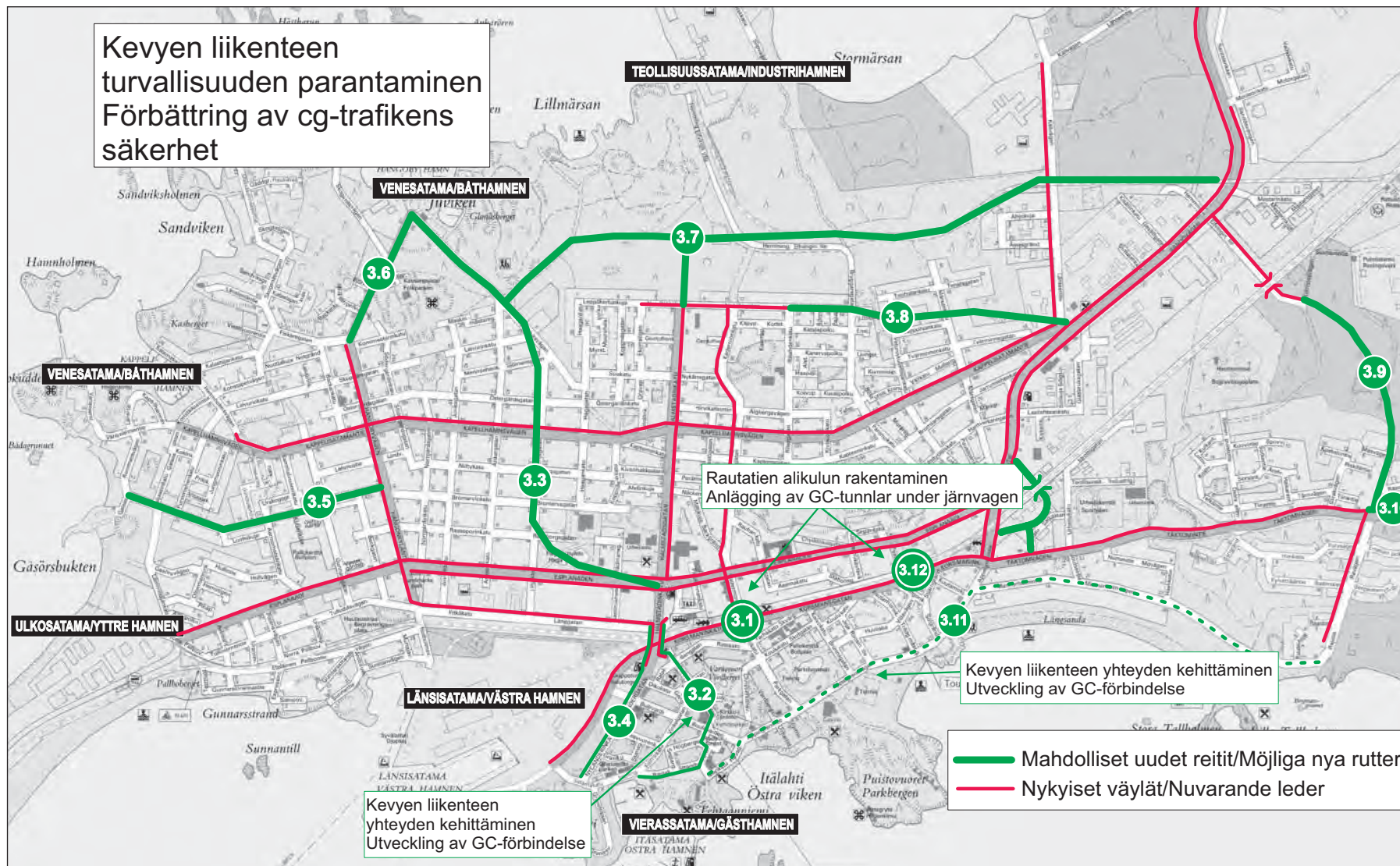


Kuva 36. Toimenpidekartta: Keskustan liikenteen rauhoittaminen.

Figur 36. Åtgärds-karta. Dämpning av centrumtrafiken.

TOIMENPIDEOHJELMA			
Kartta nro.	Hanke	Kiir. luokka	Kust. arvio (1 000 €)
Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen			
3.1	Rautatien alikulun rakentaminen Kadermonkadun/Puistokadun kohdalle	1	2 000
3.2	Kevyen liikenteen yhteyden kehittäminen välillä Esplanaadi–Itäsatama	1	–
3.3	Linjakadun kevyen liikenteen väylän rakentaminen	2	120,0
3.4	Nycanderinkadun kevyen liikenteen väylän rakentaminen	3	100,0
3.5	Luotsikadun kevyen liikenteen väylän rakentaminen	3	200,0
3.6	Hangonkyläntien kevyen liikenteen väylän jatkaminen venesatamaan	3	120,0
3.7	Itä-länsisuuntaisen kevyen liikenteen reitin rakentaminen välille Linjakatu–Santalantie	3	600,0
3.8	Itä-länsisuuntaisen kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen välille Narvikinkatu–Lähteentie	3	160,0
3.9	Pohjois-eteläsuuntaisen kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen välille Hemming Elfvingin tie – Rajatie	3	200,0
3.10	Täktomintien kevyen liikenteen väylän rakentaminen (Tiehallinnon hanke)	3	1 100,0
3.11	Appelgrenintien ja Mannerheimintien kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen (vaihtoehtona reitti rannan kautta)	3	–
3.12	Rautatien alikulun rakentaminen Paasitien kohdalle	3	2 000,0

ÅTGÄRDSPROGRAM			
Kart-nummer	Projekt	Angelägenhetskl.	Kostnadskalkyl (1 000 €)
Förbättring av trafiksäkerheten för GC-trafiken			
3.1	Byggnad av tunnel under järnvägen vid Kademogatan/Parkgatan	1	2 000
3.2	Utveckling av GC-förbindelse mellan Esplanaden och Östra hamnen	1	–
3.3	Anläggning av GC-led vid Linjegatan	2	120,0
3.4	Anläggning av GC-led vid Nycandergatan	3	100,0
3.5	Anläggning av GC-led vid Lotsgatan	3	200,0
3.6	Förlängning av Hangöbyvägens GC-led fram till båthamnen	3	120,0
3.7	Anläggning av en GC-led i öst-västlig riktning mellan Linjegatan och Sandövägen	3	600,0
3.8	Anläggning av en GC-led i öst-västlig riktning mellan Narviksgatan och Källvägen	3	160,0
3.9	Anläggning av en GC-led i nord-sydlig riktning mellan Hemming Elvings väg och Råvägen	3	200,0
3.10	Anläggning av GC-led vid Täktomvägen (Vägförvaltningens projekt)	3	1 100,0
3.11	Förbättring av förhållandena för GC-trafiken längs Appelgrensvägen och Mannerheimvägen (alternativ sträckning längs stranden)	3	–
3.12	Byggnad av tunnel under järnvägen vid Klippvägen	3	2 000,0



Kuva 37. Toimenpidekartta: Kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen.

Figur 37. Åtgärdscharta. Förbättring av trafiksäkerheten för GC-trafiken.

TOIMENPIDEOHJELMA
Pysäköintimahdollisuuksien parantaminen
<i>Katso luku 5.4.3 ja kuva 34.</i>
TOIMENPIDEOHJELMA
Edistettäviä hankkeita / suunnitelmia
<ul style="list-style-type: none"> - Hanko–Hyvinkää-radon sähköistyksen edistäminen - Kävelykeskustan laajentamisen jatkosuunnittelu - Selvitys pysäköintivalvonnan järjestämistavoista

ÅTGÄRDSPROGRAM
Förbättring av parkeringsmöjligheterna
<i>Se avsnitt 5.4.3 och figur 34.</i>
ÅTGÄRDSPROGRAM
projekt / planer som skall gynnas
<ul style="list-style-type: none"> - Elektrifiering av Hangö–Hyvinge-banan - Fortsatt planering av ett utvidgat fotgängarcentrum - Utredning av på vilket sätt parkeringsövervakningen skall ordnas



7 PÄÄLIIKENNEVERKOT 2030

7.1 Tie- ja katuverkko 2030

Hangon tie- ja katuverkon tavoitetila vuonna 2030 on esitetty kuvassa 38. Muutoksia nykyverkkoon ovat:

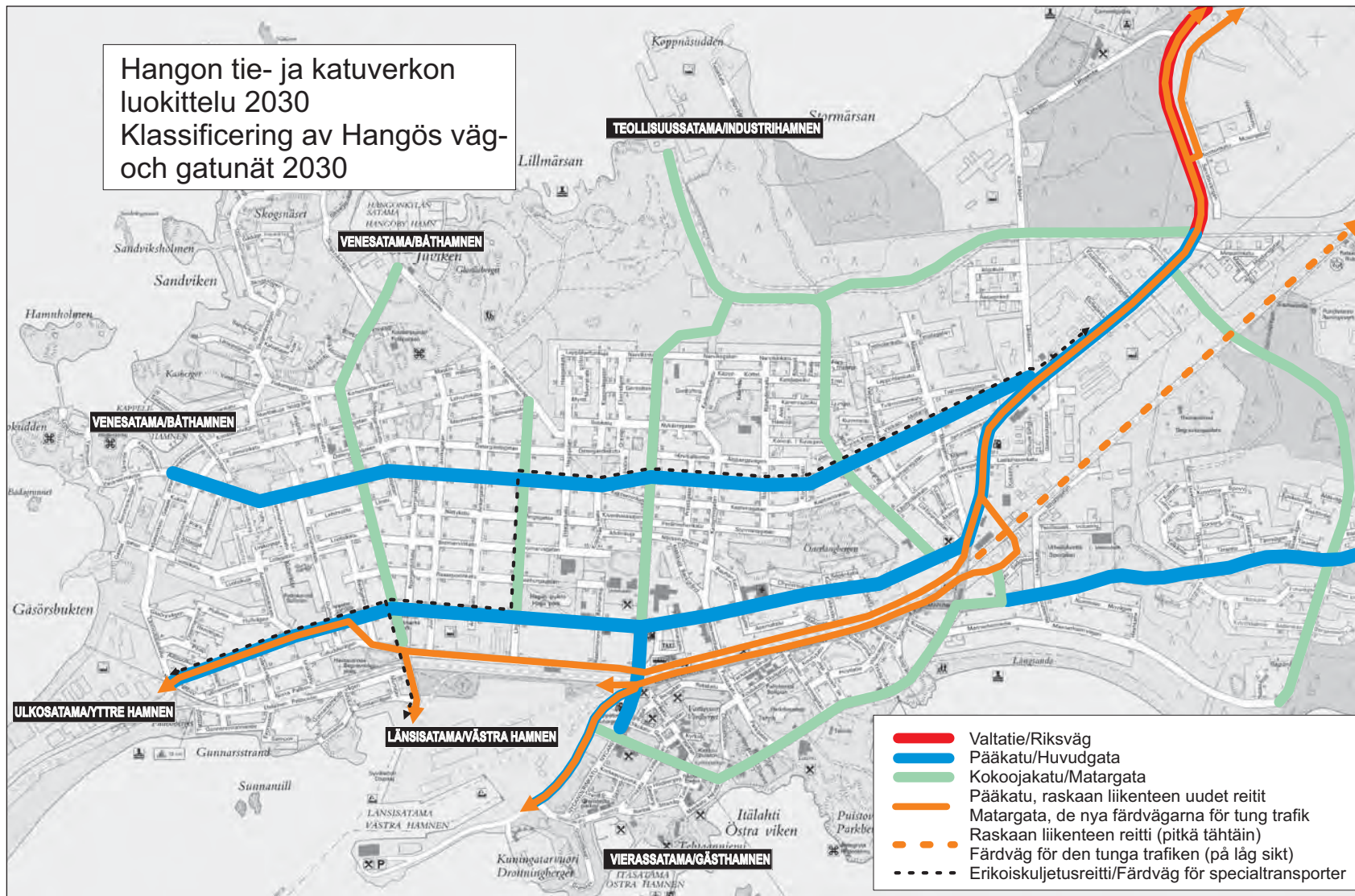
- Uudet raskaan liikenteen reitit välille Ulkosatama–Appelgrenintie (pääväyliä)
- Korsmaninkadun muuttuminen raskaan liikenteen reitiksi (ja kevyen liikenteen yhteydeksi)
- Uusi itä-länsisuuntainen tieyhteys välille Halmstadinkatu–Santalantie (kokoojakatu)
- Uusi pohjois-eteläsuuntainen tieyhteys välille Hemming Elfvingin tie–Täktomintie (kokoojakatu)
- Mannerheimintien muuttaminen kokoojakadusta tonttikatutasoiseksi väyläksi
- Lämmittäjäkadun/Kaljaasikadun muuttaminen kokoojakadusta tonttikatutasoiseksi väyläksi.

7 HUVUDTRAFIKNÄTET 2030

7.1 Väg- och gatunätet 2030

Målsättningen för väg- och gatunätet i Hangö år 2030 visas i figur 38. Följande förändringar av nuvarande vägnät ingår:

- Nya rutter för den tunga trafiken mellan Yttre hamnen och Appelgrensvägen (huvudleder)
- Korsmansgatan ändras till färdväg för tung trafik (och GC-trafikförbindelse)
- Ny vägförbindelse i öst-västlig riktning mellan Halmstadsgatan och Sandövägen (matargata)
- Ny vägförbindelse i nord-sydlig riktning mellan Hemming Elfvingsväg och Täktomvägen (matargata)
- Mannerheimvägen ändras från matargata till tomtgata
- Eldaregatan/Galeasgatan ändras från matargata till tomtgata.



Kuva 38. Hangon tie- ja katuverkon luokittelu 2030.

Figur 38. Klassificering av Hangös väg- och gatunät 2030.

7.2 Kevyt liikenne 2030

Hangon kevyen liikenteen tavoiteverkon luokittelu vuonna 2030 on esitetty kuvassa 39. Pääverkko on merkitty kuvaan punaisella ja muu verkko vihreällä. Tässä suunnitelmassa esitetyt hanketarpeet on merkitty kuvassa katkoviivalla.

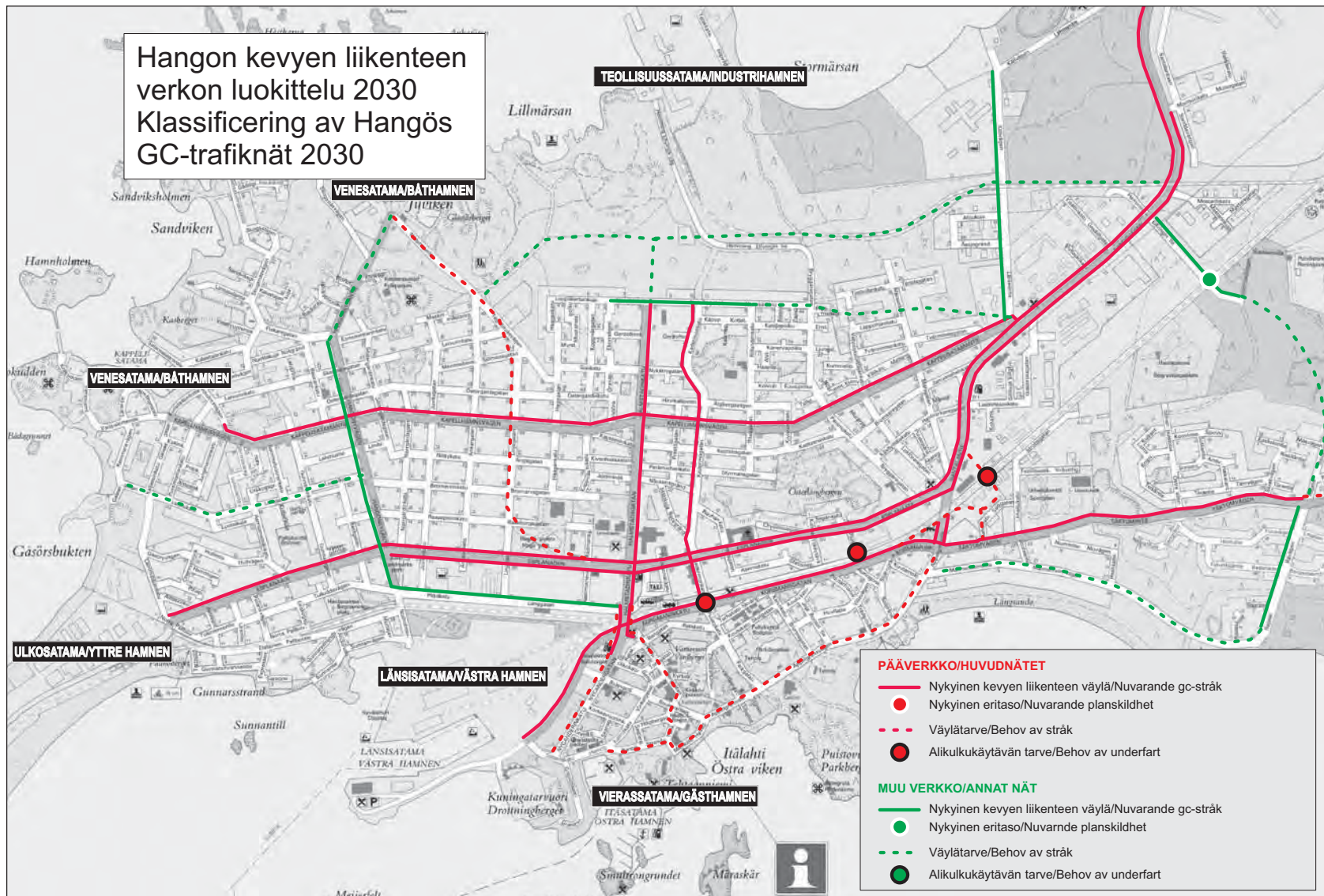
Merkittävimmit muutokset vuoden 2008 tilanteeseen ovat eritasojen rakentamiset. Lisäksi tarkastelualueelle on esitetty rakennettavaksi joko uusien teiden yhteydessä tai itsenäisesti uusia kevyen liikenteen yhteyksiä.

7.2 Gång- och cykeltrafiken 2030

I figur 39 visas klassificeringen av Hangös GC-trafiknät år 2030. Huvudnätet är markerat med rött i figuren och det övriga nätet med grönt. De nya projekt som föreslås i denna plan är markerade med streckade linjer i figuren.

De mest betydande förändringarna i jämförelse med situationen 2008 är anläggning av planskilda korsningar. Dessutom föreslås, att det i granskningsområdet anläggs nya GC-trafikförbindelser antingen längs de nya vägarna eller separat.





Kuva 39. Hangon kevyen liikenteen verkon luokittelu 2030.

Figur 39. Klassificering av Hangös GC-trafiknät 2030.

8 VAIKUTUKSET

Hangon keskustan tie- ja katuverkon kehittämiseksi esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksia on arvioitu tavoitealueittain. Arvioinnissa on kuvattu toimenpideohjelmassa esitettyjen tieverkon kehittämistoimenpiteiden merkitystä koko liikennejärjestelmän kannalta. Arviointiasteikona on käytetty seuraavaa:

- ++ = tie- ja katuverkko tukee hyvin tavoitteen toteutumista
- + = tie- ja katuverkko tukee jonkin verran tavoitteen toteutumista
- 0 = ei oleellista vaikutusta tavoitteen toteutumiseen
- = tie- ja katuverkko haittaa jossain määrin tavoitteen toteutumista
- = tie- ja katuverkko haittaa merkittävästi tavoitteen toteutumista

ASUKKAAT

Tavoite	Toteutuminen
Toimivalla liikennejärjestelmällä varmistetaan eri väestöryhmien hyvät ja tasapuoliset liikkumismahdollisuudet	+
Liikennejärjestelmä on niin turvallinen, että ihmiset eivät kuole tieliikenteen onnettomuuksissa. Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on Hangossa korkeintaan kolme vuonna 2025	++
Lyhyitä matkoja Hangon keskustassa tehdään yhä enemmän jalan ja pyörällä. Liikenneympäristön esteettömyyttä parannetaan.	++
Varmistetaan ajoneuvoliikenteen toimivuus pääkatuverkolla	+

8 KONSEKVENSERNA

Konsekvenserna av de föreslagna utvecklingsåtgärderna för väg- och gatunätet i Hangö centrum har bedömts efter målsättningsgrupper. I bedömningen beskrivs de i åtgärdsprogrammet föreslagna vägnät-utvecklingsåtgärdernas betydelse för hela trafiksystemet. Följande bedömningsskala har använts:

- ++ = väg- och gatunät stöder måluppfyllelse bra
- + = väg- och gatunät stöder måluppfyllelse i viss mån
- 0 = ingen egentlig inverkan på måluppfyllelse
- = väg- och gatunät försvårar måluppfyllelse i viss mån
- = väg- och gatunätet försvårar måluppfyllelse kännbart

INVÅNARE

Målsättning	Uppfyllelse
Med ett fungerande trafiksystem tryggas goda och jämlika möjligheter för olika befolkningsgrupper att röra sig	+
Trafiksystemet är så säkert att inga människor omkommer i trafikolyckor. Antalet olyckor som leder till personskador är max tre i Hangö år 2025	++
Korta resor i Hangö centrum företas allt oftare till fots eller med cykel. Barriäreffekterna i trafikmiljön minskas.	++
Säkerställs att fordonstrafiken löper smidigt på väg- och gatunätet i Hangö centrum	+

Hangon keskustan tie- ja katuverkkoon esitetyt toimenpiteet mahdollistavat hyvät liikkumismahdollisuudet niin jalan, pyörällä kuin autollakin. Toimenpiteillä ei ole oleellista merkitystä joukkoliikenteen kannalta.

Satamien synnyttämä ja keskustan läpi kulkeva raskas liikenne on nykyisin Hangon liikenneverkon suurin haaste aiheuttaen turvallisuusriskin ja vähentäen asumisviihtyisyyttä. Ratakäytävään rakennettavat uudet raskaalle liikenteelle tarkoitettut kadut muuttavat keskustan liikenneolosuhteita oleellisesti. Niinpä erityisesti Esplanaadin liikenneolosuhteita voidaan kehittää paikalliselle lyhytmatkaiselle liikenteelle sopiviksi ja enemmän kevyen liikenteen tarpeet huomioiviksi.

Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi raskaan liikenteen siirtäessä omille reiteilleen. Katutilan uudelleen jäsentelyt sekä monet muut katuverkkoon tehtävät toimenpiteet alentavat nykyisiä korkeita ajonopeuksia ja parantavat siten liikenneturvallisuutta.

Kevyen liikenteen väyläverkoston kehittäminen, erityisesti maankäytön kasvualueilla, mahdollistaa entistä houkuttelevammat liikkumismahdollisuudet jalan ja pyörällä. Myös liikekeskustan liikenneolosuhteet kehittyvät esteettömimmiksi ja kevyelle liikenteelle myönteisemmäksi kävelyalueiden laajentumisen ja katujen jäsentelyn myötä.

Vaikka matkat Hangon keskustassa ovat yleensä lyhyitä, säilynee henkilöauto jatkossakin pääasiallisena liikkumisvälineenä. Tie- ja katuverkko on siten liikennejärjestelmässä avainasemassa. Katuverkkoon tehtävät toimenpiteet varmistavat autoliikenteen sujuvuuden pääkauduilla ja liikenneturvallisuuden myönteisen kehityksen.

De åtgärder som föreslås för väg- och gatunätet i Hangö centrum ger goda möjligheter att röra sig till fots, med cykel och även med bil. Åtgärderna påverkar inte väsentligt kollektivtrafiken.

Den tunga trafiken som genereras i hamnarna och går genom centrum är för närvarande den största utmaningen för trafikinätet i Hangö, och den utgör en säkerhetsrisk och minskar boendetrivseln. De nya gator för den tunga trafiken, som byggs i järnvägskorridoren, ändrar trafikförhållandena i centrum i väsentlig grad. Så kan särskilt trafikförhållandena på Esplanaden utvecklas så, att den lämpar sig trafik med lokala kortare resor och att GC-trafikens behov beaktas.

Trafiksäkerheten förbättras betydligt när den tunga trafiken flyttar över till egna rutter. Omdisponeringen av gaturummet och många andra åtgärder som görs i gatunätet sänker de nuvarande höga hastigheterna och förbättrar på så sätt trafiksäkerheten.

Utvecklingen av nätet av GC-leder, särskilt i områden där markanvändningen expanderar, bjuder på alltmer lockande möjligheter att röra sig till fots eller med cykel. Även trafikförhållandena i affärscentrumet utvecklas gynnsamt med hänsyn till barriäreffekter och GC-trafik, när fotgångarområdena breder ut sig och gaturummet omdisponeras.

Personbilen torde även i fortsättningen bevara sin ställning som främsta färdmedel, fastän resorna i Hangö centrum vanligtvis är korta. Väg- och gatunätet är därigenom i en nyckelställning. Åtgärderna som skall genomföras i gatunätet säkerställer en framkomlig biltrafik på huvudgatorna och en gynnsam utveckling av trafiksäkerheten.

ELINKEINOELÄMÄ

Tavoite	Toteutuminen
Varmistetaan satamien hyvä saavutettavuus ja elinkeinoelämän kuljetusten tarvitsemien yhteyksien toimivuus	+
Luodaan edellytyksiä kilpailukykyisille työpaikka-alueille	++
Kehitetään Hangon liikekeskustan liikenneolosuhteita matkailukaupungin imagon mukaiseksi	+

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset kehittyvät myönteisesti erityisesti Hangon satamien liikenteen sujuvoituessa. Uusien raskaan liikenteen yhteyksien myötä myös liikenteen aiheuttamat häiriöt ja ongelmat Hangon keskustassa vähenevät.

Tie- ja katuverkon kehittämistoimenpiteet säilyttävät itäisen teollisuusalueen vetovoimaisena sekä mahdollistavat kilpailukykyisten työpaikka-alueiden laajenemisen keskustan pohjoisosassa.

Liikekeskustan katutilojen jäsentely ja kävelypainotteisten alueiden laajentaminen tekevät alueen sekä hankolaisille että matkailijoille nykyistä houkuttelevammaksi liikkua jalkaisin. Liikekeskustan katuverkon kehittämiseksi esitettyjen toimenpiteiden myötä alueen viihtyisyys paranee ja imago kehittyy entistä paremmin matkailukaupungin hengen mukaiseksi.

Mikäli toimenpideohjelman mukaiset tie- ja katuverkon hankkeet eivät etene toimenpideohjelmassa esitettyssä aikataulussa, niin toteuttamatta jääneet tai viivästyneet hankkeet jarruttavat elinkeinoelämän kehitystä.

NÄRINGSLIV

Målsättning	Uppfyllelse
Hamnarnas goda tillgänglighet och fungerande förbindelser för näringslivets transporter säkerställs	+
Förutsättningar för konkurrenskraftiga arbetsplatsområden skapas	++
Trafikförhållandena i Hangö affärscentrum utvecklas i överensstämmelse med stadens profil som turiststad	+

Näringslivets verksamhetsförutsättningar utvecklas gynnsamt särskilt som en följd av att trafiken till Hangös hamnar görs smidigare. De störningar och problem, som trafiken orsakar i Hangö centrum minskar till följd av de nya förbindelserna för den tunga trafiken.

Utvecklingsåtgärderna i väg- och gatunätet gör att det östra industriområdets attraktionskraft bevaras samt möjliggör expansion för konkurrenskraftiga arbetsplatsområden i den norra delen av centrum.

Disponeringen av gaturummena i affärscentrum och utvidgningen av fotgängarområdena gör det mera inbjudande än för närvarande för hangöbor och turister att röra sig till fots i området. När de föreslagna åtgärderna för utveckling av gatunätet i affärscentrum genomförs förbättras trivseln i området och imagen av turiststad förbättras ytterligare.

Om åtgärdsprogrammets projekt för väg- och gatunätet inte genomförs enligt den tidtabell, som programmet föreslår, bromsar de ogenomförda eller fördröjda projekten näringslivets utveckling.

YMPÄRISTÖ

Tavoite	Toteutuminen
Ilmastonmuutosta hillitään liikenteellisin toimin ja liikenteen aiheuttamia kasvihuonepäästöjä vähennetään	+
Asumisviihtyisyyttä parannetaan ja liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja pienennetään	+

Ilmastonmuutosta hillitään ajoneuvosuoritetta pienentämällä tai ajoneuvoikohtaisia yksikköpäästöjä vähentämällä.

Kevyen liikenteen olosuhteisiin Hangon keskustassa tehtävät lukuisat toimenpiteet tekevät jalankulun ja pyöräilyn valinnan entistä houkuttelevammaksi ja lisäävät näiden ympäristöystävällisten kulkumuotojen käyttöä. Yhdyskuntarakenne Hangossa säilytetään tiiviinä, mikä myös omalta osaltaan houkuttelee kevyen liikenteen käyttöön.

Asumisviihtyisyyttä parantaa erityisesti raskaan liikenteen siirtyminen omille väylilleen. Ympäristöhaittoja vähentävät myös Hangon keskustan pääväyliin kohdistuvien isojen investointien yhteydessä tehtävät melunsuojaustoimenpiteet. Näin melualueella asuvien ihmisten määrä pienenee.

MILJÖ

Målsättning	Uppfyllelse
Klimatförändringen dämpas med trafikåtgärder och utsläppen av växthusgaser från trafiken minskas	+
Boendetrivseln förbättras och störningar för miljön, som orsakas av trafiken, reduceras	+

Klimatförändringen minskas genom att reducera trafikarbetet och de fordonsspecifika utsläppen.

De många åtgärderna för bättre förhållanden för GC-trafiken i Hangö centrum gör det ännu mera lockande att promenera eller cykla och ökar användningen av dessa miljövänliga färdmedel. Samhällsstrukturen i Hangö bevaras tät, vilket även lockar till gång och cykling.

Boendetrivseln förbättras när särskilt den tunga trafiken flyttar över till egna leder. Miljöolägenheterna reduceras även av de bullerskyddsåtgärder som genomförs i samband med de stora investeringar, som görs på huvudlederna i Hangö centrum. På så sätt minskar antalet invånare som bor i bullerutsatta områden.

YHDYSKUNTARAKENNE

Tavoite	Toteutuminen
Maankäyttö ja liikenneratkaisut tukevat toisiaan kestäväällä tavalla	+
Tieverkko mahdollistaa sellaisen asumisen ja maankäytön sijoittumisen, joka ei hajota yhdyskuntarakennetta	++

Hangon keskustan tie- ja katuverkkosuunnitelman keskeisenä lähtökohtana on ollut maankäytön kehityksen tukeminen liikenneratkaisuilla, liikenteen aiheuttamien haittojen minimointi sekä edellytysten luominen matkojen tekemiseen entistä enemmän jalan tai pyörällä.

Tie- ja katuverkkosuunnittelussa uuden infrastruktuurin määrää on pyritty minimoimaan. Uudet asuntoalueet tulevat tukeutumaan hyvin nykyiseen taajamarakenteeseen. Jatkossa maankäytön ja tieverkon kehittämisen ajoituksen yhteensovittaminen on erittäin tärkeää. Onnistuneella suunnittelulla ja toteuttamisella edistetään yhdyskuntarakenteen eheytymistä Hangon keskustassa.

SAMHÄLLSSTRUKTUR

Målsättning	Uppfyllelse
Markanvändning och trafiklösningar stöder varandra på ett hållbart sätt, som inte splittrar samhällsstrukturen	+
Vägnätet gör det möjligt att lokalisera boende och markanvändning så, att samhällsstrukturen inte splittras	++

En central utgångspunkt för väg- och gatunätsplanen för Hangö centrum var att stöda markanvändningen med trafiklösningar, minimera olägenheterna från trafiken samt att skapa förutsättningar för en allt mer utbredd GC-trafik.

I planeringen av väg- och gatunätet var målet att minimera anläggning av ny infrastruktur. De nya bostadsområdena kommer bra att stöda sig på nuvarande tätortsstruktur. I fortsättningen är det mycket viktigt att utvecklingen av markanvändningen och vägnätet koordineras med avseende på tidtabell. En lyckad planering och ett lyckat genomförande gynnar en enhetligare samhällsstruktur i Hangö centrum.

LIITTEET

Liite 1: Pysäköintipaikkojen käyttöasteet pysäköintitutkimuksessa.

BILAGOR

Bilaga 1: Parkeringsplatsernas beläggningsgrader i parkeringsundersökningen.

Liite 1. Pysäköintipaikkojen käyttöasteet (sivu 1/4)

Bilaga 1. Parkeringsplatsernas beläggningsgrad (sida 1/4)

PYSÄKÖINTITUTKIMUS, HANKO 2008
PARKERINGSUNDERSÖKNING, HANGÖ 2008

Punaisella esitetty alueet, joissa käyttöaste yli 75 %
Parkeringsområden, där beläggningsgraden
överskrider 75 %, är markerade med rött

Alue/område	Paikkoja/Parkeringsplatser	6.6.2008	6.6.2008	6.6.2008	18.7.2008	18.7.2008	18.7.2008	6.6.2008	6.6.2008	6.6.2008	18.7.2008	18.7.2008	18.7.2008
		10:00	Poikkeukset Avvikelser	Kuormitusaste Beläggningsgrad	10:00	Poikkeukset Avvikelser	Kuormitusaste Beläggningsgrad	12:00	Poikkeukset Avvikelser	Kuormitusaste Beläggningsgrad	12:00	Poikkeukset Avvikelser	Kuormitusaste Beläggningsgrad
1. Appellgrenintie, itä/ Appellgrensvägen, östra	13	2		15 %	6	1 aa, hb	46 %	4		31 %	10		77 %
2. Appellgrenintie, Puutarhurinkatu/ Appellgrensvägen, Trädgårdsmästaregatan	33	4		12 %	6		18 %	8		24 %	8	1 aa, hb	24 %
3. Appellgrenintie, Jeja Roosin tie/ Appellgrensvägen, Jeja Roos vägen	21	0		0 %	4	2 aa, hb	19 %	1		5 %	7		33 %
4. Appellgrenintie, tenniskentät/ Appellgrensvägen tennisplanerna	31	6		19 %	15		48 %	5		16 %	28		90 %
5. Casino, itä/ Casino, östra	34	0		0 %	2		6 %	2	1 av, hv	6 %	25	1 aa, hb	74 %
6. Casino, länsi/ Casino, västra	24	0		0 %	4		17 %	1		4 %	14		58 %
7. Bulevardi, pohjoinen (itäpää)/ Bulevarden, norra (Östra ändan)	24	11		46 %	0		0 %	11		46 %	7		29 %
8. Bulevardi, pohjoinen (keski)/ Bulevarden, norra (mitten)	19	8		42 %	2		11 %	5		26 %	4		21 %
9. Bulevardi, pohjoinen (länsipää)/ Bulevarden, norra (västra ändan)	33	9		27 %	8		24 %	7		21 %	7		21 %
10. Bulevardi, etelä (itäpää)/ Bulevarden, södra (Östra ändan)	21	4		19 %	3		14 %	8		38 %	6		29 %
11. Bulevardi, etelä (keski)/ Bulevarden, södra (mitten)	21	8	1 väärin, fel	38 %	9		43 %	8		38 %	7		33 %
12. Bulevardi, etelä (länsipää)/ Bulevarden, södra (västra ändan)	33	5		15 %	2		6 %	3		9 %	6		18 %
13. Kirkkotie/ Kyrkovägen	27	10		37 %	9		33 %	11		41 %	10		37 %
14. Torikatu/ Torggatan	27	10		37 %	12		44 %	12		44 %	14		52 %
15. Ratakatu/ Bangatan	42	16		38 %	17	2 väärin, fel	40 %	16		38 %	7		17 %
16. Korsmaninkatu, itä/ Korsmansgatan, östra	7	0		0 %	1		14 %	1		14 %	0		0 %
17. Korsmaninkatu, länsi/ Korsmansgatan, västra	20	5		25 %	5	1 aa, hb	25 %	12		60 %	9		45 %
18. S-market	34	17	1 väärin, fel	50 %	18		53 %	27	3 väärin, fel	79 %	26		76 %
19. Vuorikatu/ Berggatan	8	6		75 %	3		38 %	6		75 %	3		38 %
20. Korsmaninkatu, sillan alla/ Korsmansgata under bron	15	10	1 väärin, fel	67 %	7		47 %	10		67 %	10		67 %
21. Tori/ Torget	24	14	1 väärin, fel	58 %	13		54 %	13		54 %	10		42 %
22. Nycanderinkatu/ Nycandergatan	44	27	2 mp, mc + 2 av, hv + 1 aa, hb	61 %	27	2 av, hv + 2 aa, hb + 1 mp, mc	61 %	22	1 mp, mc + 2 av, hv + 1 aa, hb	50 %	28	1 mp, mc + 2 av, hv + 2 aa, hb	64 %
23. Satamakadun pääty/ Hamngatan, slutet	28	0		0 %	1	1 ka, lb	4 %	0		0 %	2	1 mp, mc	7 %
24. Satamakatu, pohjoinen/ Hamngatan, norra	19	0		0 %	4		21 %	5		26 %	5		26 %
25. Satamakatu, etelä/ Hamngatan, södra	12	0		0 %	6		50 %	3		25 %	6		50 %
26. HSF, sataman parkki/ HSF, hamnparkering	82	13	1 traileri, trailer	16 %	61	2 traileria, trailer + 1 mp, mc	74 %	16	1 traileri, trailer	20 %	63	2 traileria, trailer + 2 aa, hb	77 %
27. Satama, kahvilan parkki/ Hamnen, parkeringen vid caféet	36	15	3 väärin, fel	42 %	31	22 väärin, fel	86 %	15	7 väärin, fel	42 %	36	23 väärin, fel	100 %
28. Satama, Rantapuisto/ Hamnen, strandparken	32	0		0 %	21	2 traileria, trailer	66 %	2		6 %	20	2 traileria, trailer	63 %
29. Rantakatu, Regattahotelli/ Strandgatan, hotell Regatta	19	13	1 mp, mc	68 %	15	1 mp, mc	79 %	18	1 mp, mc	95 %	20		105 %
30. Purjehtijankatu/ Seglargatan	12	8		8 %	9		75 %	1		8 %	9		75 %
31. Vuorikatu, Kaupungintalo/ Berggatan, stadshuset	28	17		61 %	14		50 %	11		39 %	21		75 %
32. Torikatu/ Torggatan	13	2		15 %	10	1 mp, mc	77 %	6		46 %	15	1 mp, mc	115 %
33. Raatihuoneentori/ Rådhusorget	26	3		12 %	5		19 %	7		27 %	7		27 %
34. Purjehtijankatu/ Seglargatan	30	9		30 %	6		20 %	5		17 %	6		20 %
35. Korkeavuorenkatu/ Högbergsgatan	38	15		39 %	14		37 %	14		37 %	14		37 %
36. Kulmakatu, etelä/ Vinkelgatan, södra	42	9		21 %	14		33 %	13		31 %	20		48 %
37. Kulmakatu, pohjoinen/ Vinkelgatan, norra	15	2		13 %	7		47 %	4		27 %	10		67 %
38. Vuorikatu, Alkon edusta/ Berggatan, framför Alko	5	5		100 %	2		40 %	2		40 %	7		140 %
39. Ratakatu, itä/ Bangatan, östra	14	7		50 %	9	1 mp, mc	64 %	11		79 %	10		71 %
40. Vuorikatu, pohjoinen/ Berggatan, norra	3	1		33 %	2		67 %	2		67 %	0		0 %
41. Ratakatu, länsi/ Berggatan, västra	10	7		70 %	5		50 %	7		70 %	4		40 %
42. Torin varret/ Invid torget	17	9		53 %	5		29 %	4		24 %	5	1 mp, mc	29 %
43. Torin parkki 2/ Torgparkering 2	16	6		38 %	7		44 %	9		56 %	10		63 %
44. Nycanderinkadun varsi/ Nycandergatans gatuparkering	24	1		4 %	1	1 mp, mc	4 %	0		0 %	1		4 %
45. Rantakatu, etelävarsi/ Strandgatan, gatuparkering längs södra sidan	10	2	1 bussi, bus	20 %	5		50 %	1		10 %	6		60 %
46. Oikokatu/ Gengatan	10	0		0 %	3		30 %	0		0 %	0		0 %
YHTEENSÄ, TOTALT	1096	309			430			349			543		
KUORMITUSASTE, BELÄGGNINGSGRAD				28 %			39 %			32 %			50 %

Liite 1. Pysäköintipaikkojen käyttöasteet (sivu 2/4)

Bilaga 1. Parkeringsplatsernas beläggningsgrad (sida 2/4)

PYSÄKÖINTITUTKIMUS, HANKO 2008
PARKERINGSUNDERSÖKNING, HANGÖ 2008Punaisella esitetty alueet, joissa käyttöaste yli 75 %
Parkeringsområden, där beläggningsgraden
översätter 75 %, är markerade med rött

Alue/område	Paikkoja/Parkeringsplatser	6.6.2008	6.6.2008	6.6.2008	18.7.2008	18.7.2008	18.7.2008	6.6.2008	6.6.2008	6.6.2008	18.7.2008	18.7.2008	18.7.2008
		14:00	Poikkeukset Avvikelser	Kuormitusaste Beläggningsgrad	14:00	Poikkeukset Avvikelser	Kuormitusaste Beläggningsgrad	16:00	Poikkeukset Avvikelser	Kuormitusaste Beläggningsgrad	16:00	Poikkeukset Avvikelser	Kuormitusaste Beläggningsgrad
1. Appलगrenintie, itä/ Appलगrensvägen, östra	13	4	31 %	15	2 väärin, fel	115 %	6	1 mp, mc	46 %	12		92 %	
2. Appलगrenintie, Puutarhurinkatu/ Appलगrensvägen, Trädgårdsmästaregatan	33	12	36 %	32		97 %	7	1 mp, mc	21 %	32	1 mp, mc	97 %	
3. Appलगrenintie, Jeja Roosin tie/ Appलगrensvägen, Jeja Roos vägen	21	2	10 %	20		95 %	2		10 %	19	1 aa, hb	90 %	
4. Appलगrenintie, tenniskentät/ Appलगrensvägen tennisplanerna	31	9	29 %	30	1 väärin, fel	97 %	5		16 %	29		94 %	
5. Casino, itä/Casino, östra	34	4	12 %	32	1 av, hv	94 %	1		3 %	34	2 mp, mc	100 %	
6. Casino, länsi/Casino, västra	24	0	0 %	27	2 mp, mc + 1 aa, hb	113 %	2	1 mp, mc	8 %	25	1 mp, mc	104 %	
7. Bulevardi, pohjoinen (itäpää)/ Bulevarden, norra (Östra ändan)	24	10	42 %	24		100 %	10		42 %	24		100 %	
8. Bulevardi, pohjoinen (keski)/ Bulevarden, norra (mitten)	19	6	32 %	9		47 %	4		21 %	9		47 %	
9. Bulevardi, pohjoinen (länsipää)/ Bulevarden, norra (västra ändan)	33	5	15 %	13		39 %	4		12 %	12		36 %	
10. Bulevardi, etelä (itäpää)/ Bulevarden, södra (Östra ändan)	21	9	43 %	20		95 %	11	2 mp, mc	52 %	12		57 %	
11. Bulevardi, etelä (keski)/ Bulevarden, södra (mitten)	21	8	38 %	13		62 %	8		38 %	11		52 %	
12. Bulevardi, etelä (länsipää)/ Bulevarden, södra (västra ändan)	33	3	9 %	6		18 %	6		18 %	9		27 %	
13. Kirkkotie/ Kyrkovägen	27	9	33 %	14		52 %	4		15 %	2		7 %	
14. Torikatu/ Torggatan	17	16	59 %	12		44 %	9		33 %	16		59 %	
15. Ratakatu/ Bangatan	42	7	17 %	9		21 %	11		26 %	8	1 mp, mc	19 %	
16. Korsmaninkatu, itä/ Korsmansgatan, östra	7	1	14 %	0		0 %	1		14 %	0		0 %	
17. Korsmaninkatu, länsi/ Korsmansgatan, västra	20	13	65 %	2		10 %	9		45 %	3		15 %	
18. S-market	34	19	56 %	23		68 %	22	1 mp, mc	65 %	25	3 väärin, fel	74 %	
19. Vuorikatu/ Berggatan	8	7	88 %	4		50 %	3	1 mp, mc	38 %	3		38 %	
20. Korsmaninkatu, sillan alla/ Korsmansgata under bron	15	9	60 %	10		67 %	4	1 väärin, fel	27 %	10		67 %	
21. Tori/ Torget	24	11	46 %	10		42 %	10		42 %	19	3 väärin, fel	79 %	
22. Nycanderinkatu/ Nycandergatan	44	27	61 %	23	2 aa, hb + 2 av, hv + 1 mp, mc	52 %	23	1 mp, mc + 2 av, hv + 1 aa, hb	52 %	28		64 %	
23. Satamakadun pääty/ Hamngatan, slutet	28	0	0 %	0		0 %	0		0 %	0		0 %	
24. Satamakatu, pohjoinen/ Hamngatan, norra	19	4	21 %	9		47 %	5		26 %	6		32 %	
25. Satamakatu, etelä/ Hamngatan, södra	12	6	50 %	10		83 %	1		8 %	5		42 %	
26. HSF, sataman parkki/ HSF, hamnparkering	82	17	21 %	79	1 aa, hb + 2 traileria, trailer + 2 mp, mc	96 %	23	1 mp, mc + 2 traileria, trailer	28 %	88	2 traileria, trailer	107 %	
27. Satama, kahvilan parkit/ Hamnen, parkeringen vid caféet	36	14	39 %	37	24 väärin, fel	103 %	17	6 väärin, fel	47 %	44	32 väärin, fel	122 %	
28. Satama, Rantapisto/ Hamnen, strandparken	32	2	6 %	22		69 %	2		6 %	29		91 %	
29. Rantakatu, Regattahotelli/ Strandgatan, hotell Regatta	19	16	84 %	20		105 %	19	3 mp, mc	100 %	18		95 %	
30. Purjehtijankatu/ Seglargatan	12	0	0 %	9		75 %	1		8 %	10		83 %	
31. Vuorikatu, Kaupungintalo/ Berggatan, stadshuset	28	13	46 %	26		93 %	9		32 %	20		71 %	
32. Torikatu/ Torggatan	13	0	0 %	10	1 mp, mc	77 %	4		31 %	12		92 %	
33. Raatihuoneenton/ Rådhusorget	26	6	23 %	9		35 %	5		19 %	8		31 %	
34. Purjehtijankatu/ Seglargatan	30	5	17 %	5		17 %	9		30 %	7		23 %	
35. Korkeavuorenkatu/ Högbergsgatan	38	12	32 %	13	1 traileri, trailer	34 %	7		18 %	18	2 väärin, fel	47 %	
36. Kulmakatu, etelä/ Vinkelgatan, södra	42	10	24 %	15		36 %	14		33 %	19		45 %	
37. Kulmakatu, pohjoinen/ Vinkelgatan, norra	15	5	33 %	9		60 %	2		13 %	8		53 %	
38. Vuorikatu, Alkon edusta/ Berggatan, framför Alko	5	4	80 %	6		120 %	3		60 %	6		120 %	
39. Ratakatu, itä/ Bangatan, östra	14	6	43 %	10		71 %	9		64 %	7		50 %	
40. Vuorikatu, pohjoinen/ Berggatan, norra	3	3	100 %	1		33 %	1		33 %	2		67 %	
41. Ratakatu, länsi/ Berggatan, västra	10	3	30 %	2		20 %	4		40 %	4		40 %	
42. Torin varret/ Invid torget	17	5	29 %	9	1 mp, mc	53 %	4		24 %	16	1 mp, mc + 1 ka, lb	94 %	
43. Torin parkki 2/ Torgparkering 2	16	8	50 %	10		63 %	7		44 %	14		88 %	
44. Nycanderinkadun varsi/ Nycandergatans gatuparkering	24	0	0 %	1	1 mp, mc	4 %	1	1 mp, mc	4 %	0		0 %	
45. Rantakatu, etelävarsi/ Strandgatan, gatuparkering länsi södra sidan	10	1	10 %	10		100 %	1		10 %	16		160 %	
46. Oikokatu/ Gengatan	10	0	0 %	2		20 %	0		0 %	2		20 %	
YHTEENSÄ, TOTALT	1096	331		672		61 %	310		28 %	701		64 %	
KUORMITUSASTE, BELÄGGNINGSGRAD			30 %			61 %			28 %			64 %	

Liite 1. Pysäköintipaikkojen käyttöasteet (sivu 3/4)

Bilaga 1. Parkeringsplatsernas beläggningsgrad (sida 3/4)

PYSÄKÖINTITUTKIMUS, HANKO 2008
PARKERINGSUNDERSÖKNING, HANGÖ 2008

Alue/område	Paikkoja/Parkeringsplatser	6.6.2008	6.6.2008	6.6.2008	18.7.2008	18.7.2008	18.7.2008
		18:00	Poikkeukset Avvikelser	Kuormitusaste Beläggningsgrad	18:00	Poikkeukset Avvikelser	Kuormitusaste Beläggningsgrad
Punaisella esitetty alueet, joissa käyttäaste yli 75 % Parkeringsområden, där beläggningsgraden översätter 75 %, är markerade med rött							
1. Appलगrenintie, itä/ Appलगrensvägen, östra	13	5		38 %	10		77 %
2. Appलगrenintie, Puutarhurinkatu/Appलगrensvägen, Trädgårdsmästaregatan	33	8	1 väärin, fel	24 %	25		76 %
3. Appलगrenintie, Jeja Roosin tie/Appलगrensvägen, Jeja Roos vägen	21	0		0 %	10		48 %
4. Appलगrenintie, tennis kentät/Appलगrensvägen tennisplanerna	31	7		23 %	14		45 %
5. Casino, itä/Casino, östra	34	2	1 as	6 %	14		41 %
6. Casino, länsi/Casino, västra	24	1	1 mp, mc	4 %	10		42 %
7. Bulevardi, pohjoinen (itäpää)/ Bulevarden, norra (Östra ändan)	24	8		33 %	10		42 %
8. Bulevardi, pohjoinen (keski)/Bulevarden, norra (mitten)	19	5		26 %	5		26 %
9. Bulevardi, pohjoinen (länsipää)/Bulevarden, norra (västra ändan)	33	3		9 %	10		30 %
10. Bulevardi, etelä (itäpää)/Bulevarden, södra (Östra ändan)	21	8		38 %	11		52 %
11. Bulevardi, etelä (keski)/Bulevarden, södra (mitten)	21	6		29 %	14		67 %
12. Bulevardi, etelä (länsipää)/ Bulevarden, södra (västra ändan)	33	4		12 %	9		27 %
13. Kirkkotie/Kyrkovägen	27	1		4 %	1		4 %
14. Torikatu/Torggatan	27	0		0 %	15		56 %
15. Ratakatu/Bangatan	42	9		21 %	11		26 %
16. Korsmaninkatu, itä/Korsmansgatan, östra	7	1		14 %	0		0 %
17. Korsmaninkatu, länsi/Korsmansgatan, västra	20	5		25 %	4		20 %
18. S-market	34	21		62 %	19		56 %
19. Vuorikatu/Berggatan	8	1		13 %	2		25 %
20. Korsmaninkatu, sillan alla/Korsmansgata under bron	15	0		0 %	0		0 %
21. Tori/Torget	24	0		0 %	2		8 %
22. Nycanderinkatu/Nycandergatan	44	23	3 aa, hb + 1 mp, mc + 1 ka, lb	52 %	28		64 %
23. Satamakadun pääty/Hamngatan, slutet	28	0		0 %	0		0 %
24. Satamakatu, pohjoinen/Hamngatan, norra	19	0		0 %	8		42 %
25. Satamakatu, etelä/Hamngatan, södra	12	2		17 %	6		50 %
26. HSF, sataman parkki/HSF, hamnparkering	82	32	1 aa, hb + 2 mp, mc	39 %	80		98 %
27. Satama, kahvilan parkki/Hammen, parkeringen vid caféet	36	16	5 väärin, fel	44 %	39	29 väärin, fel	108 %
28. Satama, Rantapuisto/Hammen, strandparken	32	4		13 %	36		113 %
29. Rantakatu, Regattahotelli/Strandgatan, hotell Regatta	19	21	3 mp, mc	111 %	17		89 %
30. Purjehtijankatu/Seglargatan	12	1		8 %	11		92 %
31. Vuorikatu, Kaupungintalo/Berggatan, stadshuset	28	3		11 %	11		39 %
32. Torikatu/Torggatan	13	6		46 %	16		123 %
33. Raathuoneentori/Rådhusorget	26	2		8 %	4		15 %
34. Purjehtijankatu/Seglargatan	30	8		27 %	10		33 %
35. Korkeavuorenkatu/Högbergsgatan	38	7		18 %	13		34 %
36. Kulmakatu, etelä/Vinkelgatan, södra	42	12		29 %	29		69 %
37. Kulmakatu, pohjoinen/Vinkelgatan, norra	15	1		7 %	7		47 %
38. Vuorikatu, Alkon edusta/Berggatan, framför Alko	5	3	1 mp, mc	60 %	4		80 %
39. Ratakatu, itä/Bangatan, östra	14	3		21 %	4		29 %
40. Vuorikatu, pohjoinen/Berggatan, norra	3	0		0 %	0		0 %
41. Ratakatu, länsi/Berggatan, västra	10	1		10 %	3		30 %
42. Torin varret/Invid torget	17	3		18 %	4		24 %
43. Torin parkki 2/Torgparkering 2	16	1		6 %	5		31 %
44. Nycanderinkadun varsi/Nycandergatans gatuparkering	24	0		0 %	0		0 %
45. Rantakatu, etelävarsi/Strandgatan, gatuparkering längs södra sidan	10	2		20 %	17		170 %
46. Oikokatu/Gengatan	10	0		0 %	3		30 %
VHTEENSÄ, TOTALT	1096	246			551		
KUORMITUSASTE, BELÄGGNINGSGRAD				22 %			50 %

Liite 1. Pysäköintipaikkojen käyttöasteet (sivu 4/4)

Bilaga 1. Parkeringsplatsernas beläggningsgrad (sida 4/4)

PYSÄKÖINTITUTKIMUS, HANKO 2008
PARKERINGSUNDERSÖKNING, HANGÖ 2008

Alue/område	Paikkoja/Parkeringsplatser	P-merkki/ Parkerings märke	Rajoitus, mikä?/Begränsning, vilken?	Maalaukset/Målade markeringar	voiko laajentaa/möjlig utvidning
1. Appelgrenintie, itä/ Appelgrensvägen, östra	13	-	-	maalaukset suht ok, någorlunda bra skick	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
2. Appelgrenintie, Puutarhurinkatu/Appelgrensvägen, Trädgårdsmästaregatan	33	-	-	heikot maalaukset, slitna markeringar	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
3. Appelgrenintie, Jeja Roosin tie/Appelgrensvägen, Jeja Roos vägen	21	X	-	heikot maalaukset, slitna markeringar	ei voi laajentaa, paikkoja voi pidentää, kan inte utvidgas, platserna kan förlängas
4. Appelgrenintie, tenniskentät/Appelgrensvägen tennisplanerna	31	X	-	hyvät maalaukset, markeringar i bra skick	voi laajentaa casinolle päin, kan utvidgas mot casino
5. Casino, itä/Casino, östra	34	X	-	hiekkä, grus	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
6. Casino, länsi/Casino, västra	24	X	-	hiekkä, grus	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
7. Bulevardi, pohjoinen (itäpää)/ Bulevarden, norra (Östra ändan)	24	X	-	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
8. Bulevardi, pohjoinen (keski)/Bulevarden, norra (mitten)	19	X	-	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
9. Bulevardi, pohjoinen (länspää)/Bulevarden, norra (västra ändan)	33	X	(8-17) 30min	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
10. Bulevardi, etelä (itäpää)/Bulevarden, södra (Östra ändan)	21	X	-	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
11. Bulevardi, etelä (keski)/Bulevarden, södra (mitten)	21	X	-	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
12. Bulevardi, etelä (länspää)/ Bulevarden, södra (västra ändan)	33	X	(8-17) 30min postin edessä/30 min framför posten	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
13. Kirkkotie/Kyrkovägen	27	X	-	osa paikoista maalattu, en del av platserna markerade	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
14. Torikatu/Torggatan	27	X	-	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
15. Ratakatu/Bangatan	42	X	1h	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas, itä-päästä puuttuu rajoitus kilpi, begränsningsmärke saknas vid den östra ändan
16. Korsmaninkatu, itä/Korsmansgatan, östra	7	-	-	heikot maalaukset, slitna markeringar	(Korsmaninkadun pohjoisreunassa tilaa), (utrymme för utvidgning finns vid norra sidan av Korsmansgatan)
17. Korsmaninkatu, länsi/Korsmansgatan, västra	20	X	asiakkaille 1 h, förbud, tillåtet för kunder 1h	ei maalauksia, markeringar saknas	(Korsmaninkadun pohjoisreunassa tilaa), (utrymme för utvidgning finns vid norra sidan av Korsmansgatan)
18. S-market	34	X	-	osittain maalattu, delvis markerade	voi merkitä lisää paikkoja maalauksin, ytterligare platser kan markeras
19. Vuorikatu/Berggatan	8	X	45 min 8-17	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
20. Korsmaninkatu, sillan ala/Korsmansgata under bron	15	X	-	maalaukset suht ok, någorlunda bra skick	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
21. Tori/Torget	24	-	(22-06) kielletty joka päivä, parkeringsförbud varje dag	hyvät maalaukset, markeringar i bra skick	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
22. Nycanderinkatu/Nycandergatan	44	X	-	ei maalauksia, markeringar saknas	voi laajentaa etelään tien länsipuolelle n. 18 paikkaa, kan utvidgas söderut på västra sidan av vägen ca 18 platser, maalaukset jäsentäisi aluetta, målade markeringar skulle strukturera området
23. Satamakadun pääty/Hamngatan, slutet	28	X	-	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
24. Satamakatu, pohjoinen/Hamngatan, norra	19	X	-	hyvät maalaukset, markeringar i bra skick	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas, 20 paikkaa rajoitus 24 h, 20 platser med 24 h begränsning
25. Satamakatu, etelä/Hamngatan, södra	12	X	-	hyvät maalaukset, markeringar i bra skick	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
26. HSF, sataman parkki/HSF, hamnparkering	82	X	osin rajoitettu, delvis begränsning	hyvät maalaukset, markeringar i bra skick	voi laajentaa etelään laiturille päin ja itään nurmikolle, kan utvidgas söderut mot kajen och österut på gräsplanen
27. Satama, kahvilan parkit/Hammen, parkeringen vid caféet	36	X	2 h + kielletty ke & pe 12-20, 2h + förbud on & to 12-20	hyvät maalaukset, markeringar i bra skick	maalauksin voi laajentaa => vaatii selkeytystä, kan utvidgas med målade markeringar => kräver tydligare struktur, alue epäselvä, området ger ett rörigt intryck
28. Satama, Rantapuisto/Hammen, strandparken	32	-	-	hyvät maalaukset, markeringar i bra skick	voi laajentaa monta paikkaa, kan utvidgas med flera platser
29. Rantakatu, Regattahotelli/Strandgatan, hotell Regatta	19	X	rajoitus 24h, begränsning 24h	hyvät maalaukset, markeringar i bra skick	hotellin eteen mahtuu 4-5 paikkaa, 4-5 platser ryms framför hotellet
30. Purjehtijankatu/Seglargatan	12	-	-	hyvät maalaukset, markeringar i bra skick	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
31. Vuorikatu, Kaupungintalo/Berggatan, stadshuset	28	X	-	hyvät maalaukset, markeringar i bra skick	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
32. Torikatu/Torggatan	13	-	-	ei maalauksia, markeringar saknas	vinopaikkoja merkitsemällä voidaan lisätä kapasiteettia, kapaciteten kan ökas med markerad snedparkering
33. Raatihuoneentori/Rådhusorget	26	-	-	ei maalauksia, markeringar saknas	yksisuuntaistamalla / sulkemalla voidaan lisätä pysäköintä, parkeringen kan utökas med enkelriktning/avstängning
34. Purjehtijankatu/Seglargatan	30	-	-	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
35. Korkeavuorenkatu/Högbergsgatan	38	-	-	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
36. Kulmakatu, etelä/Vinkelgatan, södra	42	-	-	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
37. Kulmakatu, pohjoinen/Vinkelgatan, norra	15	-	-	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
38. Vuorikatu, Alkon edusta/Berggatan, framför Alko	5	-	alkon edessä 30 min, 30min framför alko	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
39. Ratakatu, itä/Bangatan, östra	14	-	30 min 8-17	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
40. Vuorikatu, pohjoinen/Berggatan, norra	3	-	-	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
41. Ratakatu, länsi/Berggatan, västra	10	-	1h 8-17 (8-17)	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
42. Torin varret/Invid torget	17	-	apteekin puolella 1 h, 1h på samma sida som apoteket	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas
43. Torin parkki 2/Torgparkering 2	16	-	-	ei maalauksia, markeringar saknas	paikkoja voidaan lisätä maalauksin/jäsentelemällä/reunakivillä, parkeringsplatsernas antal kan ökas med målade markeringar/strukturering/kantsten
44. Nycanderinkadun varsi/Nycandergatans gatuparkering	24	-	-	ei maalauksia, markeringar saknas	kadunvarsi-paikat voi muuttaa parkkialueeksi, gatuparkeringen kan ändras till parkeringsområde
45. Rantakatu, etelävarsi/Strandgatan, gatuparkering längs södra sidan	10	-	-	ei maalauksia, markeringar saknas	nurmikon puolelle voi laajentaa noin 20 paikkaa, kan utvidgas till gräsplan med ca 20 platser
46. Oikokatu/Gengatan	10	-	-	ei maalauksia, markeringar saknas	ei voi laajentaa, kan inte utvidgas, pysäköinti pitäisi kieltää ylämäessä kadun eteläpuolella / Gemgatanille myös tarvittaisiin pysäköintikielto (ylämäki), parkering borde förbudjas på gatans södra sida i uppforsbacken /parkering borde även förbudjas vid
VHTEENSÄ, TOTALT	1096				