

Trafiksäkerhetsplan för region Åboland

Trafiksäkerhetsplan för region Åboland

Vägförvaltningen

Åbo 2009

[<Kansikuvan tiedot ym.>](#)

ISSN 1457-991X
TIEH tieh-nro

Verkkojulkaisu pdf (www.tiehallinto.fi/julkaisut)

ISSN 1459-1561
TIEH tieh-nro

Asiatunnus (diaarinumero)

Edita Prima Oy
Helsinki 2007

Julkaisua myy/saatavana
Edita (asiakaspalvelu.prima@edita.fi)
Faksi [<Kirjoita tähän>](#)
Puhelin [<Kirjoita tähän>](#)

VÄGFÖRVALTNINGEN

Åbo vägdistrikt
Universitetsgatan 34
PL 636
20101 ÅBO
Telefon 0204 22 11

SAMMANFATTNING

Trafiksäkerhetsplanen för Åboland har utarbetats av Kimitoön och Väståboland kommuner och Vägförvaltningens Åbo vägdistrikt i samarbete. I planen har utretts trafiksäkerhetens nuläge i Åboland samt kartlagts problem inom trafiksäkerheten med hjälp av en enkät och en olycksanalys. Nulägesutredningen har gett utgångspunkter för uppställandet av riktmärken och mål för trafiksäkerhetsarbetet. Uppfyllandet av målsättningarna stöds av förbättringsåtgärderna i trafi kmiljön samt av de verksamhetsplaner som sammanställts av förvaltningsgrenarnas åtgärder för trafi ksäkerhetsarbetet.

I Åboland har under åren 1999 - 2008 inträffat sammanlagt cirka 1300 trafikolyckor som kommit till polisens kännedom. Av olyckorna har cirka 300 lett till personskador och av personskadeolyckorna har 9 lett till dödsfall. I Väståboland har en stor del av landsvägsolyckorna inträffat på Skärgårdsvägen (MT 180) och i korsningarna längs denna. På Kimitoön inträffar de flesta landsvägsolyckorna på MT 181 (Åbovägen) och MT 183 (Bjärnvägen-Dragsfjärdsvägen-Dalsbruksvägen).

Kostnaderna för de i Åboland inträffade trafikolyckorna är enligt Vägförvaltningens prissättning för trafikolyckor ca 11 M€/år, varav kostnadsandelen som faller på de båda kommunerna är ca 2 M€/år. Av kommunernas kostnadsandel faller den största delen inom hälso- och socialsektorn.

Enligt den till invånarna riktade enkäten ansågs skolelever och barn under skolåldern vara de otryggaste trafikantgrupperna. Gång och cykling ansågs vara de otryggaste färdssätten. Av utvecklingsbehoven ansågs de viktigaste vara dämpande av körhastigheterna (motorfordon), gång- och cykelförbindelserna samt dessas korsningar med motorfordonstrafiken, bilisternas och mopedisternas attityder (nonchalans) samt underlåtenheten att använda säkerhetsanordningar.

På basis av trafikolycksanalysen, invånarenkäten och de riksomfattande trafiksäkerhetsmålsättningarna utarbetade man för Åboland en trafiksäkerhetsvision och kom man överens om följande teman som trafiksäkerhetsmålsättningar:

- Minskande av olyckorna som leder till personskador
- Kommunernas trafiksäkerhetsarbete ska utvecklas
- Trafiksäkerhetsgrupper ska inrättas
- Systematiken och kontinuiteten i trafiksäkerhetsgruppernas arbete ska säkras
- Antalet trafikolyckor bland ungdomar ska minskas
- Säkerheten i "semestertrafiken" ska förbättras
- Säkerheten i sommartrafiken ska förbättras
- Antalet alkoholrelaterade olyckor ska minskas
- Antalet singelolyckor ska minskas
- Säkerheten i mopedtrafiken ska förbättras
- Säkerheten i gång- och cykeltrafiken ska förbättras
- Antalet korsningsolyckor ska minskas

För att de uppställda målsättningarna skall uppfyllas krävs trafikmiljöförbättrande åtgärder inriktade på trafikregleringar, markanvändning och trafiknät. Dessutom krävs från förvaltningsgrenarnas sida ett kontinuerligt arbete inom trafikfostran, upplysning och information samt från polisens sida övervakningsarbete.

Under arbetets gång utarbetades för vardera kommunen åtgärdsprogram för förbättrande av trafikmiljöns säkerhet. I planen har de uppgjorda åtgärdsprogrammen sin tyngdpunkt i snabbt genomförbara, små och kostnadseffektiva projekt. Åtgärdsprogrammets projekt innehåller bl.a. flera projekt för förbättrande av gång- och cykeltrafikens säkerhet, åtgärder för att sänka och effektivisera fartbegränsningarna, och åtgärder för att förbättra väkanslutningarnas säkerhet.

Också det föreslås, att man i Åboland utnämner under arbetets gång kommunala trafiksäkerhetsgrupper, som koordinerar och följer upp hur trafiksäkerhetsarbetet framskrider inom förvaltningsgrenar och intressentgrupper samt ansvarar för genomförande och uppdatering av de verksamhetsplaner som sammanställts under detta arbete.

FÖRETAL

Genom att förbättra trafikmiljön och effektivera arbetet med utbildning, information och upplysning kan vi förbättra säkerheten i trafiken. Syftet med en trafiksäkerhetsplan är att samla ihop allt trafiksäkerhetsarbete till en sammanhängande helhet. Målet är kontinuitet och heltäckande insatser, och ett smidigt samarbete mellan de olika aktörerna och berörda parterna. I Åbolands trafiksäkerhetsplan ingår en översikt över den aktuella trafiksäkerhetssituationen på Kimitoön och i Väståboland, en organisationsplan för trafiksäkerhetsarbetet i regionen och en utbildnings-, upplysnings- och informationsplan. Trafiksäkerhetsplanen innehåller även ett åtgärdsprogram för att avhjälpa säkerhetsproblemen i trafikmiljön. Till sin natur är trafiksäkerhetsplanen en behovs-/förutredning. Tillämpandet av planen börjar så fort den har blivit klar. Planen spänner över en period på tio år.

Ansvar för att förbättra trafikmiljön ligger i huvudsak på Vägförvaltningen och kommunernas tekniska sektorer. Förvaltningarna arbetar med attitydförändring och kunskapsutveckling på området trafik genom utbildning och information. Dessutom finns det ett flertal olika aktörer som har inflytande över allmänhetens attityder och t.o.m. själva trafikmiljön. Exempel på dessa är Trafikskyddet, olika intresseorganisationer, idrottsklubbar och organisationer för handikappade. Också polisövervakningen påverkar hur vi följer trafikregler, hur vi beter oss i trafiken och hurdan trafikkultur vi har. En effektiv och synlig övervakning är en viktig förutsättning för säker trafik. Om vi upplever att risken att bli fast är stor påverkar detta vårt beteende i trafiken. Här spelar polisens informations- och övervakningsverksamhet en central roll.

Målet med förbättringsplanen för trafikmiljön är att kartlägga de olika riskområdena i trafiken och definiera åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten. Målet med åtgärderna är att minska mängden trafikolyckor, sänka olyckornas allvarlighetsgrad och höja väganvändarnas säkerhetskänsla i trafiken.

Syftet med utbildnings-, upplysnings- och informationsplanen är att ge en analys över nuläget på detta område och att organisera och köra igång trafiksäkerhetsarbetet. Målet är vidare att garantera kontinuiteten i arbetet och att säkra att det når fram till människor i alla åldrar. Planen är även avsedd att hjälpa hitta nya tillvägagångssätt för det trafiksäkerhetsarbete som utförs i förvaltningarna.

Under planeringsprocessen har fokus framför allt legat på att definiera och starta arbetet i de kommunala trafiksäkerhetsgrupperna, eftersom de spelar en av de centralaste rollerna i trafiksäkerhetsarbetet. Man har strävat efter att koppla alla förvaltningsenheter i regionen till trafiksäkerhetsarbetet. Trafikfostran är ett arbete där tonvikten ligger på kunskaper och attityder och på att sprida trygga beteenden i trafiken. För att trafikfostran ska ge resultat är det ytterst viktigt att de som arbetar i de olika organisationerna har tillräckliga kunskaper om ämnet och tillgång till de verktyg som behövs.

Beställarna för trafiksäkerhetsplanen är Åbo vägdistrikt vid Vägförvaltningen och kommunerna i region Åboland. Vid Vägförvaltningen har arbetet skötts

av Jaakko Klang, på Kimitoön av Lars Nummelin och Roger Hakalax, och i Väståboland av Kimmo Liianmaa och Matias Jensen. Planen har utarbetats av Ramboll Finland Oy. Projektansvarig vid Ramboll Finland Oy har varit Hanna Reihe med trafikmiljöplanering som ansvarsområde. Utbildnings-, upplysnings- och informationsverksamheten har planerats av Teemu Kinnunen.

Åbo, november 2009

Vägförvaltningen
Åbo vägdistrikt

Innehåll

I	DEL A	9
1	UTGÅNGSPUNKTER	9
1.1	Bakgrund	9
1.2	Planområdet	10
1.3	Trafiknätet	11
1.4	Tidigare utredningar och planer	16
2	NULÄGE OCH PROBLEM I TRAFIKSÄKERHETEN	17
2.1	Statistikföring av trafikolyckor i Finland	17
2.2	Trafikolyckor i Åboland	18
2.3	Olyckskostnader	21
2.4	Trafiksäkerhetsenkät	22
2.5	Expertbedömning och terränganalys	28
3	MÅLEN MED TRAFIKSÄKERHETSARBETET	28
3.1	Riksomfattande mål	28
3.2	Målen för Västra Finlands län	29
3.3	Operativa mål	30
3.4	Minskning av olyckor med personskador	31
II	DEL B	33
4	UTBILDNINGS-, UPPLYSNINGS- OCH INFORMATIONSPLAN	33
4.1	Allmänt	33
4.2	Förvaltningarnas handlingsplaner	34
4.3	Årliga teman i trafiksäkerhetsarbetet	42
5	ORGANISERING AV TRAFIKSÄKERHETSARBETET I REGIONEN	44
5.1	Utveckling av trafiksäkerhetsarbetet under planperioden	44
5.2	Nuläget för trafiksäkerhetsarbetet i regionen	45
5.3	Organiseringen av trafiksäkerhetsarbetet	45
5.4	Fortsatta åtgärder; övervakning och uppföljning	46
III	DEL C	48
6	ÅTGÄRDSPLAN FÖR TRAFIKMILJÖN	48
6.1	Allmänt	48
6.2	Översikt över trafiksäkerhetsåtgärderna och åtgärdernas effekter	49
6.3	Trafiksäkerhetsåtgärdernas kostnader	49
6.4	Åtgärder för trafiksäkerheten i Väståboland	50
6.5	Åtgärder för trafiksäkerheten på Kimitoön	52
6.6	Fortsatta åtgärder; övervakning och uppföljning	53

7	KÄLLFÖRTECKNING	54
8	BILAGOR	56

I DEL A

1 UTGÅNGSPUNKTER

1.1 Bakgrund

Målet med trafiksäkerhetsplaneringen har varit att ta fram en plan som å ena sidan är realistisk och å andra styr arbetet för att förbättra trafiksäkerheten i lämplig grad. Planen innehåller en analys av trafiksäkerhetssituationen i kommunerna, en plan för förbättring av trafikarrangemangen och en handlingsplan för trafiksäkerhetsarbetet (utbildnings-, upplysnings- och informationsplan). Trafiksäkerhetsplanen kommer att användas av kommunerna, vägdistriktet och de olika samarbetsparterna i flera år framöver som ett verktyg i trafiksäkerhetsarbetet, bl.a. i organisationsarbetet och i programmeringsarbetet.

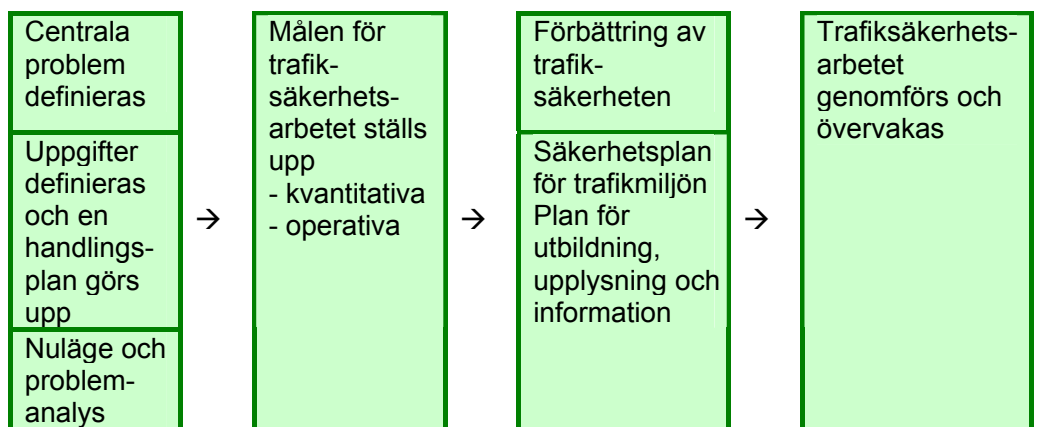


Bild 1 Trafiksäkerhetsplanering: planeringsprocessen

Utgående från den initiella informationen och problemanalysen har man definierat operativa och kvantitativa mål för trafiksäkerhetsarbetet. Man har också definierat förbättringsåtgärder, utarbetat en handlingsplan och gjort en bedömning av åtgärdernas konsekvenser. Förutom trafiksäkerhetsproblemen i den fysiska miljön har bättre tillgänglighet varit ett viktigt mål, särskilt i tätorterna.

Under planeringsarbetet har man i samverkan med förvaltningarna och de olika samarbetsparterna (Vägförvaltningen, Trafikskyddet, polisen, länsstyrelsen, m.fl.) definierat gemensamma tillvägagångssätt för trafiksäkerhetsarbetet i syfte att kunna integrera trafiksäkerheten i de olika förvaltningarnas och intressegruppernas verksamhet. Kommunerna har inrättat trafiksäkerhetsgrupper som består av representanter från olika förvaltningar och organisationer, och utarbetat verksamhetsplaner för grupperna. Planerna innehåller både förvaltningsinterna åtgärder och samarbetsåtgärder. Syftet med verksamhetsplanerna är att skapa större kontinuitet i och uppskattning för trafiksäkerhetsarbetet, och att hjälpa införliva trafiksäkerhetstänkandet i förvaltningarnas dagliga arbete.

En uppföljningsplan har gjorts upp i syfte att garantera att trafiksäkerhetsplanen genomförs på rätt sätt och att kontinuiteten i arbetet bibehålls. Trafiksäkerhetsgrupperna övervakar genomförandet av planen.

Målet är ett långsiktigt trafiksäkerhetsarbete!

1.2 Planområdet

Planområdet för trafiksäkerhetsplanen omfattar den ekonomiska regionen Åboland som hör till landskapet Egentliga Finland och Västra Finlands län. Från och med 2009 har två kommunsammanslagningar skett i regionen: kommunerna Dragsfjärd, Kimito och Västankfjärd har bildat kommunen Kimitoön, och kommunerna Houtskär, Iniö, Korpo, Nagu och Pargas har bildat staden Väståboland. Planeringen har omfattat alla trafikleder i regionen (bilvägar och gång-, cykel- och mopedvägar, se bild 2).



Bild 2 Planområdet

Vid ingången av 2008 hade Väståbolands stad 15 300 invånare och Kimitoöns kommun 7 400. Bägge kommuner präglas av tvåspråkighet. I Väståbolands stad är ca 58 procent och i Kimitoöns kommun ca 71 procent av invånarna svenskspråkiga. Av invånarna i hela den ekonomiska regionen har ca 62 procent svenska som modersmål.

1.3 Trafiknätet

Väståboland

Huvudleden i Väståbolands trafiknät är Skärgårdsvägen/Åbovägen (MT 180), den enda förbindelseleden som går från riksväg 1 till Pargas, Nagu och Korpo. Från Korpo fortsätter leden till Houtskär och Iniö med vägar av lägre klass. Andra starkt trafikerade leder i Väståboland (i genomsnitt > 350 fordon/dygn) är Kårlaxvägen (MT 12041), Lielaxvägen (MT 1805) och Qvidjavägen (MT 12037), Muddaisvägen (MT 12035), Levovägen (MT 12033), Sydmovägen (MT 1804), Tervsundsvägen (MT 12029), Airistovägen (MT 12025), Granviksvägen (MT 1802), Korpo skärgårdsväg (MT 180), Korpoströmsvägen (MT 1801) och Galtby strandväg (MT 1800).

Den viktigaste delen av gatunätet är Strandvägen som leder till stadskärnan i Pargas. Största delen av Väståbolands affärsrörelser finns vid denna väg. Andra viktiga gator är Kalkvägen som förenar Åbovägen med Strandvägen samt Skräbbölevägen och Cementvägen som löper öster om stadskärnan i Pargas.

Trafikvolymerna och hastighetsbegränsningarna på Väståbolands landsvägar visas på bilderna 3 och 4. Här bör man observera att trafikvolymerna särskilt på Skärgårdsvägen kan vara betydligt större under sommarperioden än i genomsnitt på grund av den omfattande fritidsbebyggelsen i skärgården.

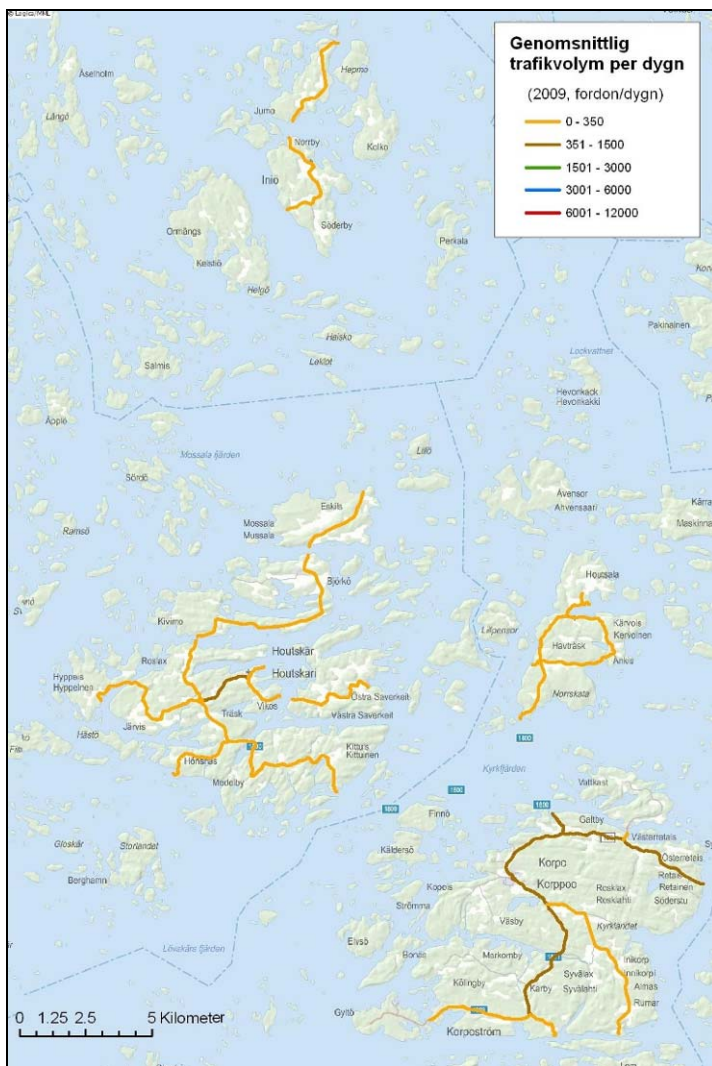
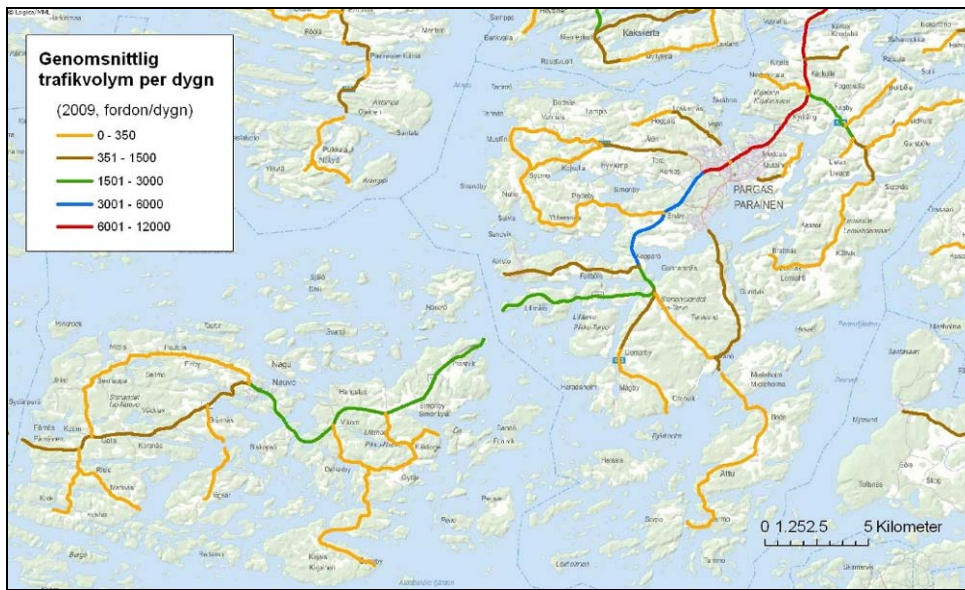


Bild 3 Trafikvolymerna på landsvägarna i VästÅboland

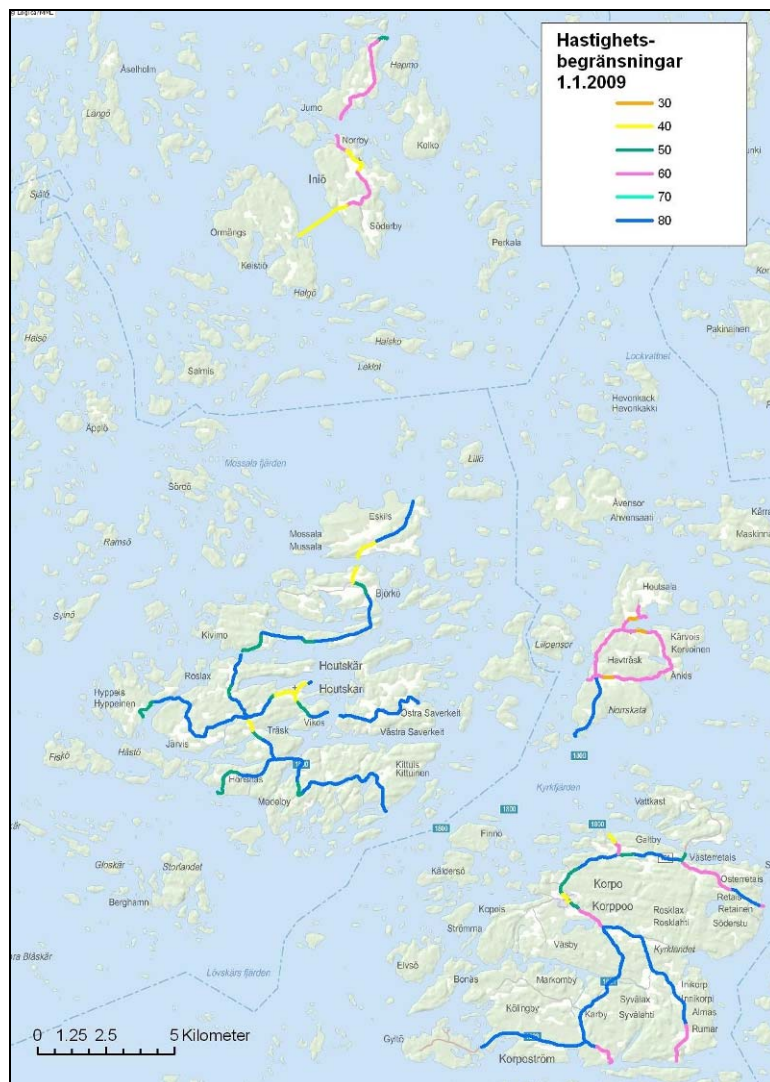
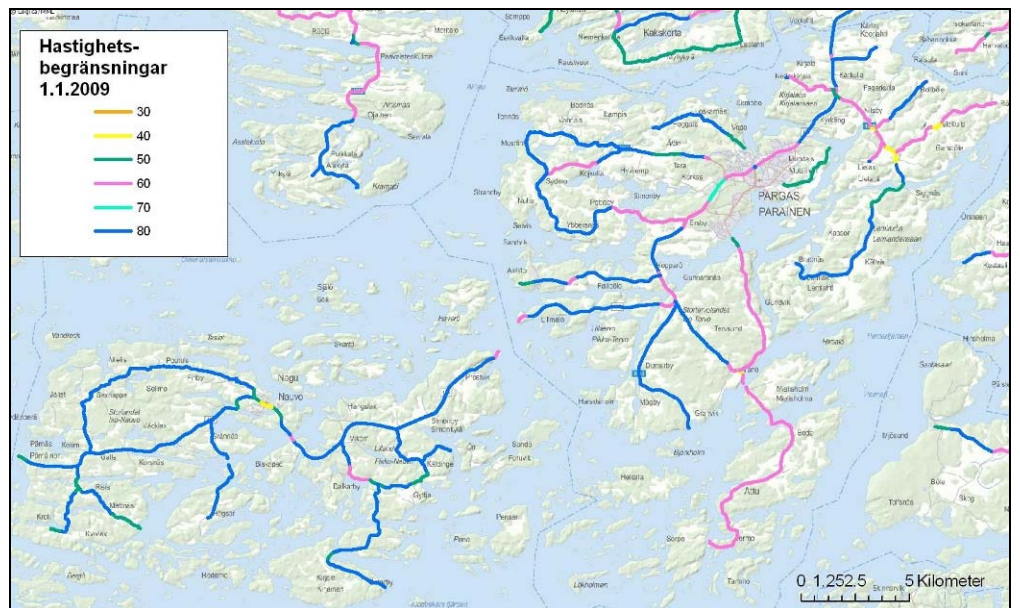


Bild 4 Hastighetsbegränsningar på landsvägarna i Väståboland

Kimitoön

Huvudlederna i Kimitoöns trafiknät är Åbovägen (MT 181) och Bjärnåvägen/Dragsfjärdsvägen (MT 183). Vretavägen (MT 12062) är en allmän väg som löper genom Kimito centrum. Till sin karaktär liknar vägen en huvudgata i och med att den utgör en del av tätortens interna trafiknät. Andra starkt trafikerade landsvägar på Kimitoön (i genomsnitt > 350 fordon/dygn) är Pedersåvägen (MT 12082), Finnuddsvägen på sträckan Åbovägen–Hedbergsvägen (MT 1835), vägavsnitt 5 på Vestlaxvägen (MT 1834), Västeruddsvägen på sträckan Vretavägen–Pienviljelijantie (MT 12061), Mjösundsvägen (MT 12061 och MT 12063), Västanfjärdsvägen (MT 1834), Björkbodavägen på sträckan Dragsfjärdsvägen–Björkboda (MT 12057), Dalsbruksvägen (MT 183), Söderlångviksvägen (MT 1830–MT 12053) och Kasnäsvägen (MT 1830).

De mest trafikerade gatorna på Kimitoön är Arkadiavägen och Engelsbyvägen, längs vilka den viktigaste servicen finns. Andra viktiga gator som fungerar som matargator i bostadsområdena är Smålandsvägen, Fullmäktigevägen, Sankt Andreasvägen, Nämndemansvägen, Sågvägen och Pajbölevägen.

Trafikvolymerna och hastighetsbegränsningarna på Kimitoöns landsvägar visas på bilderna 5 och 6. Liksom i Väståboland kan trafikvolymerna på Kimitoön vara betydligt större under sommarperioden än i genomsnitt på grund av den omfattande fritidsbebyggelsen i skärgården.

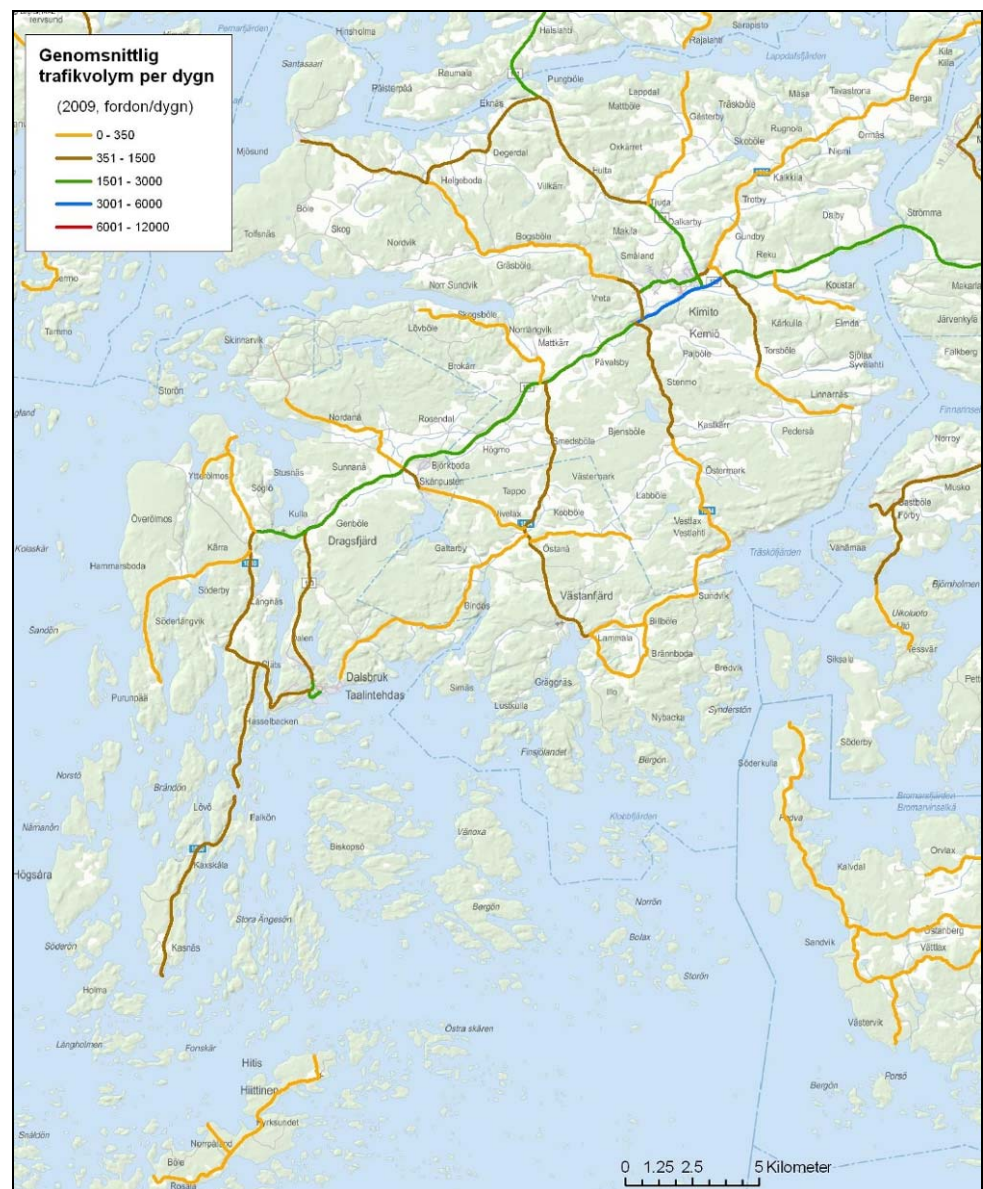


Bild 5 Trafikvolymerna på Kimitoöns landsvägar

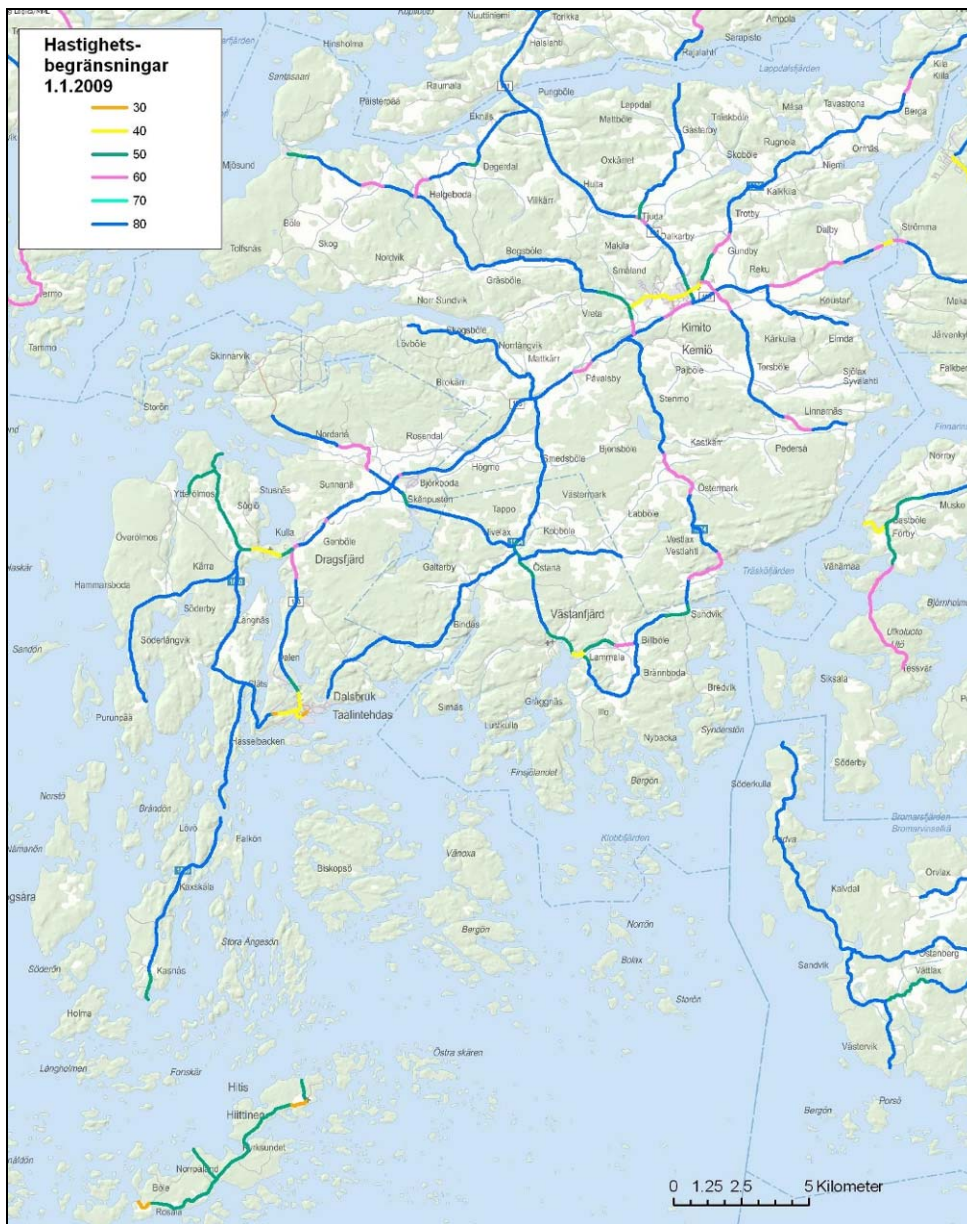


Bild 6 Hastighetsbegränsningar på Kimitoöns landsvägar

1.4 Tidigare utredningar och planer

I Åboland har trafiksäkerhetsplaner hittills bara utarbetats för Pargas i VästÅboland. Pargas f.d. trafiksäkerhetsplan är uppgjord 1993 och uppdaterad 2001. Vissa lämpliga åtgärdsförslag och idéer från de gamla planerna har införlivats i den aktuella planeringen.

På Kimitoön finns en utvecklingsplan för väg- och gatunätet i Kimito centrum som är uppgjord 2004-2005 och på basis av vilken stadskärnans trafiknät har utvecklats. Trafiksäkerheten beaktas i mycket omfattande grad i planen. Av denna orsak innehåller den aktuella planen inga åtgärdsförslag rörande Kimito centrum, utan utvecklingsarbetet i stadskärnan fortsätter enligt den utvecklingsutredning som gjorts.

Åbo vägdistrikt utförde 2008 en enkätundersökning om trafiksäkerhet i skolorna i Åboland. Undersökningen utfördes på basis av en s.k. checklista. Resultaten från undersökningen har i mån av relevans använts för att planera åtgärder i trafikmiljön. En sammanfattning av skolenkäten finns i bilaga 1.

De övriga utredningar och planer som har tjänat som referensmaterial nämns i källförteckningen.

2 NULÄGE OCH PROBLEM I TRAFIKSÄKERHETEN

2.1 Statistikföring av trafikolyckor i Finland

I Finland sammanställs information om trafikolyckor både på basis av uppgifter från polisen och på basis av uppgifter som anmäls till försäkringsbolagen. Olika jämförande undersökningar har gett sinsemellan avvikande resultat när det gäller hur stor andel av olyckorna som registreras hos polisen. Olyckor som medför dödsfall införs alltid i polisens register. Av alla olyckor som medför personskador registreras mellan ca en femtedel och två tredjedelar, och när det gäller olyckor som medför materiella skador registreras mindre än en tredjedel. Statistikcentralen för en databas över trafikolyckor utgående från den information polisen har. Vägförvaltningen för en egen lokaliserad databas över olyckor på de landsvägar som tillhör Vägförvaltningen.

När man analyserar fördelningen och mängden skadade personer i de olyckor som kommit till polisens kännedom bör man komma ihåg att antalet olyckor mellan cyklister och fotgängare och antalet personskador i dessa sannolikt är klart större än vad som syns i polisens statistik. Exempelvis i Norra Kymmenedalen har man gjort en utredning där antalet skadade i cykelolyckor enligt polisens register har jämförts med olycksstatistik från specialistsjukvården. Utredningen gav vid handen att antalet personer som fick specialistsjukvård inom samma år på grund av en cykelolycka var 110, medan bara 19 olyckor i vilka cyklister var inblandade kom till polisens kännedom under samma period. Enligt denna undersökning får polisen kännedom om endast ca 20 procent av alla cykelolyckor. Färre än tio olyckor var upptagna i båda statistikerna. Med tanke på jämförbarhetsproblemen mellan olika utredningar och statistik är det viktigt att man alltid nämner källan till informationen.

Försäkringsbolagens trafiksäkerhetskommitté vid Trafikförsäkringscentralen (VALT) för en egen statistik över olyckor som ger upphov till ersättning via en trafikförsäkring. Den bygger främst på uppgifter som överlämnats av försäkringstagarna och den innehåller omfattande information om krockar som har medfört lindrig skada på egendom. VALT:s statistik omfattar en hel del trafikolyckor som medfört materiell skada och som inte syns i polisens register. Trafikförsäkringscentralen är även ansvarig instans för verksamheten i undersökningskommissionerna för trafikolyckor.

Statistikföringen av trafikolyckor och användningen av statistiken varierar beroende på kommun och stad. Endast vissa större städer och kommuner har infört en systematisk registrering och analys av lokala trafikolyckor. En

del av de större städerna för register som bygger på information från polisens register och sammanställer årliga översiktsrapporter som speglar utvecklingen i trafiksäkerheten. Vägförvaltningen sänder information från sin egen olycksdatabas till strax över tjugo kommuner en gång om året, och dessa för sin egen statistik utifrån denna information. Vissa mindre kommuner för statistik enligt modellen "knappnålar på en karta" och statistiken används närmast när man gör upp trafiksäkerhetsplaner. Största delen av kommunerna (över 90 procent) för ingen statistik över trafikolyckor på grund av att resurserna inte räcker till eller på grund av att man inte anser det tillräckligt viktigt att föra en kommunal olycksstatistik.

Kommunerna betalar emellertid en stor del av kostnaderna från trafikolyckor, bland annat i form av vårdkostnader. Ca en fjärdedel av alla dödsfall och ca hälften av alla personskador i trafikolyckor sker i tätorterna. Kommunernas insats i trafiksäkerhetsarbetet är alltså viktig, och med tanke på det förebyggande arbetet är det viktigt att man i kommunerna har information om de trafikolyckor som inträffar.

2.2 Trafikolyckor i Åboland

Som underlag för denna trafiksäkerhetsplan har man i huvudsak använt trafikolyckor som anmälts till polisen under perioden 1999–2008. Informationen har överlätit av Vägförvaltningen och Statistikcentralen. Informationen omfattar olyckor på såväl landsvägar som på planvägar och enskilda vägar.

Materialet omfattar cirka 1 300 trafikolyckor. Största delen (cirka 1000 olyckor) är olyckor som har medfört materiella skador. Antalet olyckor med personskador är totalt cirka 300, varav 9 har lett till dödsfall. I Åboland sker i genomsnitt 130 trafikolyckor per år. Antalet olyckor varierar något från år till år. Diagrammet nedan visar antalet trafikolyckor i Åboland mellan 1999 och 2008.

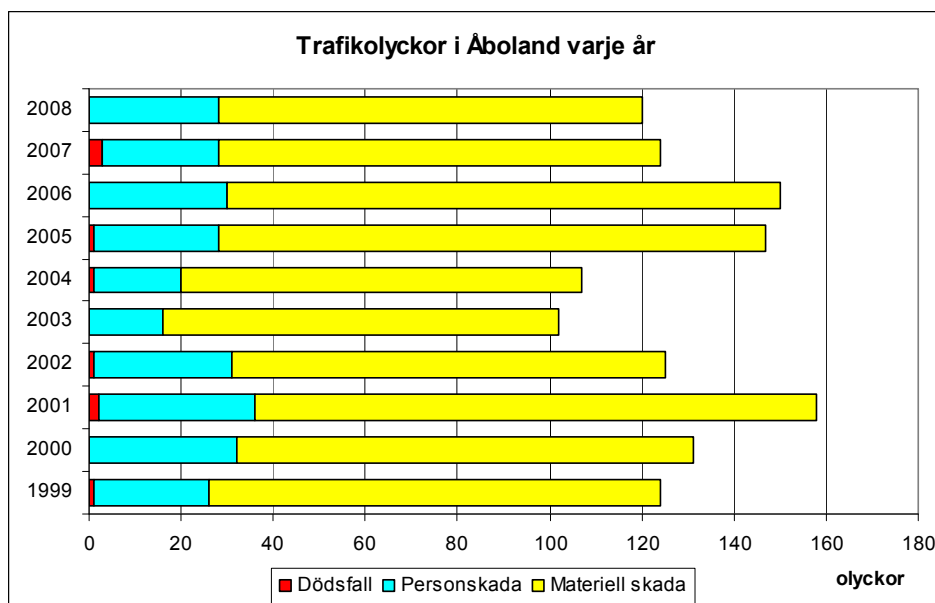


Bild 7 Vägtrafikolyckor i Åboland 1999–2008 (källa: Vägförvaltningen)

Den proportionella mängden olyckor som medfört personskador i relation till invånarantalet i planområdet har legat under den nationella nivån under de senaste fem åren (bild 8). Under 2008 har det relativa antalet olyckor som medfört personskador i Väståboland emellertid ökat i relation till situationen i hela landet, vilket gör att det proportionella antalet olyckor med personskador i hela planområdet har stigit ovanför den nationella nivån.

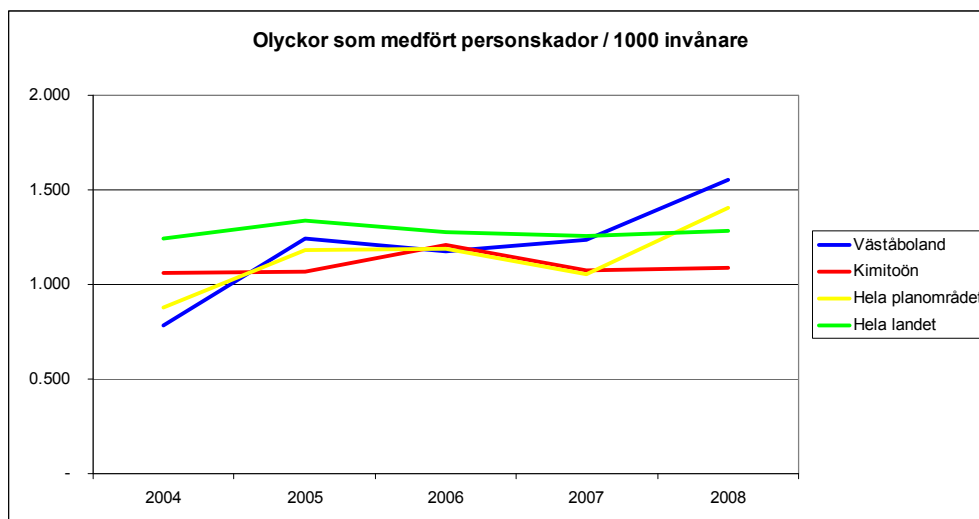


Bild 8 Olyckor som medfört personskador per tusen invånare i Väståboland och Kimitoön, i hela planområdet och i hela landet. (källa: Statistikcentralen)

Diagrammet nedan visar antalet skadade personer i trafikolyckor enligt typen av fordon och i proportion till antalet invånare. Särskilt på Kimitoön är antalet mopedolyckor något högre än i hela landet, men de totala antalen dödsfall och personskador till följd av vägtrafikolyckor i planområdet är de lägsta i hela landet.

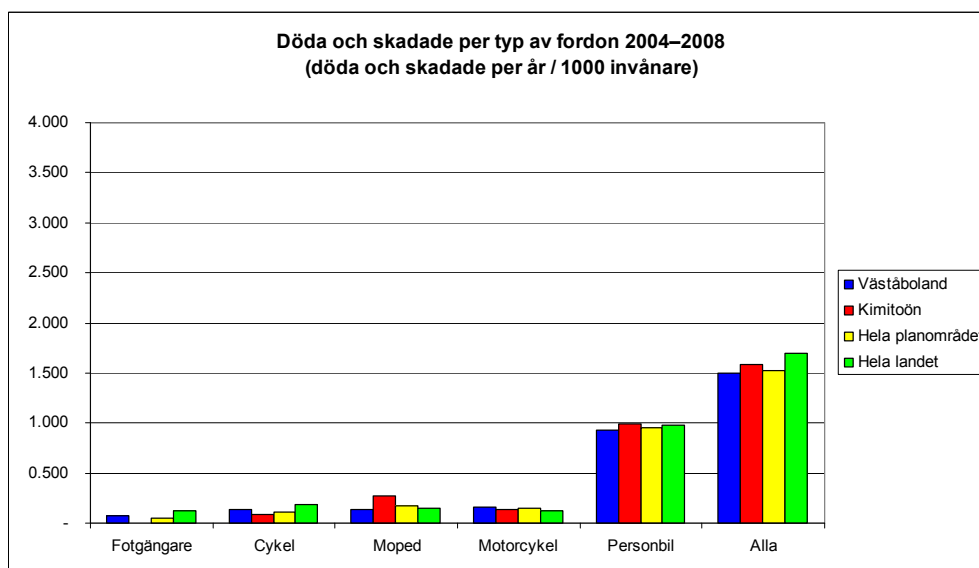


Bild 9 Antal döda och skadade i trafikolyckor i proportion till antalet invånare. (källa: Statistikcentralen)

När det gäller olyckor som medför materiell skada avslöjar statistiken en klar topp för personer i åldern 18 år (bild 10). Risken att råka ut för en trafikolycka ökar kraftigt när man blir 15 och ungdomar råkar särskilt ofta ut för olyckor som medför personskador. Risken för personskador ökar också proportionellt allt eftersom man blir äldre, delvis på grund av att kroppen inte längre tål alla de krafter som riktas på den.

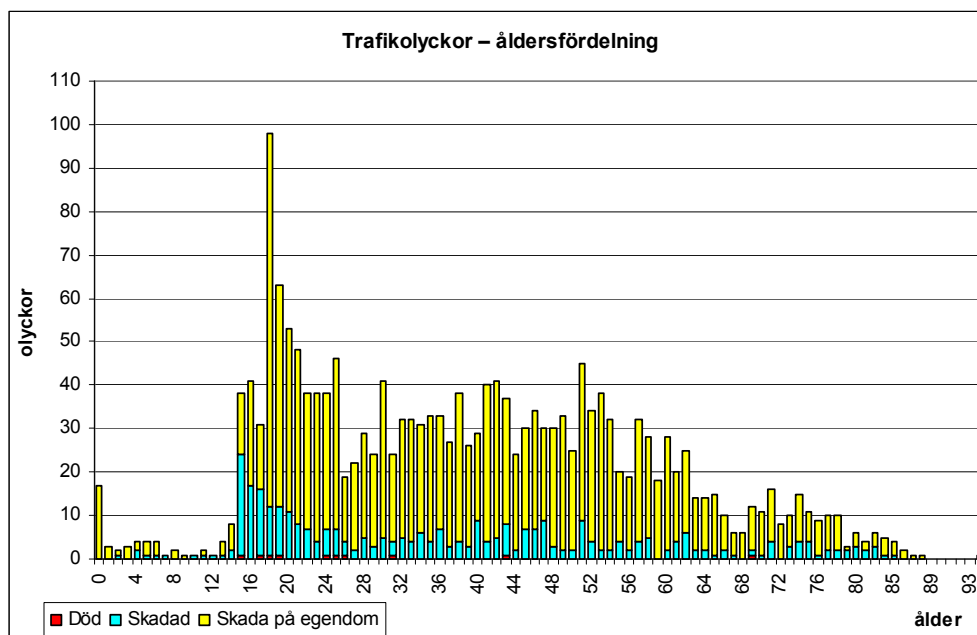


Bild 10 Åldersfördelning bland alla som varit med om en trafikolycka i Åboland 1999–2008 (källa: Vägförvaltningen)

De övriga problem som olycksfallsstatistiken har avslöjat anges i tabell 1 nedan.

Tabell 1 Översikt över problem enligt olycksfallsstatistiken för Åboland

Olycksklasser	I båda kommunerna sker ett stort antal hjordjursolyckor och singelolyckor.
	I Väståboland sker dessutom ett stort antal korsningsolyckor och olyckor i gång-, cykel- och mopedtrafiken.
Tidpunkt då olyckor inträffar (tid på dygnet och årstid)	På Kimitoön sker de flesta olyckorna sent på eftermiddagen, kl. 16–21.
	I Väståboland sker de flesta olyckorna mellan kl. 13 och kl. 18.
	I båda kommunerna visar statistiken en liten topp i antalet krockar efter kl. 7 på morgonen
	I båda kommunerna är sommarmånaderna intensiva när det gäller antalet trafikolyckor (turism och stugboende)
Annat	I Väståboland är även oktober en olycksintensiv månad och på Kimitoön gäller samma för november-december (hjordjur).
	Alkohol har på Kimitoön varit en delorsak i 31,8 procent av alla olyckor med personskador och i Väståboland i 20,7 procent av alla fall. Den motsvarande siffran för hela landet är 13,3 procent.

I Väståboland har en stor del av landsvägsolyckorna inträffat på Skärgårdsvägen (MT 180) och i korsningarna längs denna. Dessutom finns det några platser med hög olycksfrekvens på Lielaxvägen (MT 1805) och Sydmovägen (MT 1804). På de övriga landsvägarna finns det inga ställen där olycksfrekvensen skulle vara nämnvärt hög. I Väståbolands centrum (Pargas) inträffar de flesta olyckorna på Strandvägen, Kalkvägen och i gatukorsningarna med dessa.

På Kimitoön inträffar de flesta landsvägsolyckorna på MT 181 (Åbovägen) och MT 183 (Bjärnåvägen-Dragsfjärdsvägen-Dalsbruksvägen). Dessutom finns det några platser med hög olycksfrekvens på Västeruddsvägen-Mjösundsvägen (MT 12061) och på Sydmovägen (MT 1834). I centrum inträffar de flesta olyckorna på Vretavägen (MT 12062).

I det bifogade materialet ingår kartor som visar var trafikolyckorna i Väståboland och Kimitoön är koncentrerade samt kartor över olyckor som medfört personskador i dessa områden (bilaga 7).

2.3 Olyckskostnader

Olyckskostnaderna är avsedda att spegla de ekonomiska kostnaderna på nationell och kommunal nivå i samband med olyckor i vägtrafiken. I olyckskostnaderna ingår både materiella kostnader och immateriella kostnader (enskildas smärta och lidande).

Olyckskostnaderna i vägtrafiken beräknas på basis av enhetskostnader (källa: Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2005). Den aktuella enhetskostnaden för trafikolyckor som leder till döden är 2 205 000 €. I olyckor som medför personskada är enhetskostnaden 330 000 € och i olyckor som medför skada på egendom 2 700 €. **Kostnaderna för alla olyckor som inträffat mellan 1999 och 2008 är alltså ca 7,3 miljoner euro om året i Väståboland och ca 3,7 miljoner euro om året på Kimitoön.** Sammanlagt har trafikolyckorna i Åboland alltså orsakat samhället en kostnad på ca 11 miljoner euro om året.

Kommunernas andel av olyckskostnaderna från olika slags olyckor har beräknats vara 15–20 procent. Enligt detta uppgår olyckskostnaderna till ca 1,3 miljoner euro om året i Väståboland och till ca 0,6 miljoner euro om året på Kimitoön – totalt ca 2 miljoner euro om året.

Den ekonomiska förlust som härrör från olyckorna består av följande delfaktorer:

- | | |
|------------------------------------|-------|
| ➤ sjukvård, socialhjälp, läkemedel | 15 % |
| ➤ produktionsförluster | 35 % |
| ➤ materiella skador | 40 % |
| ➤ administrativa kostnader | 10 %. |

Valmixa Oy har i en utredning av de kommunala kostnaderna för trafikolyckor på landsomfattande nivå (2006) försökt fastställa enhetskostnaderna för trafikolyckor med större exakthet. I utredningen undersöktes fyra olika olycksfall i Lojo, Mäntsälä och Sjundeå. Kostnaderna för olyckorna beräknas på basis av kommunernas bokslut från 2004.

Följande olyckor undersöktes:

- A. allvarlig skadad skolelev (10 år) i cykelolycka som resulterade i invaliditet på grund av rörelsehinder (75 procent)
- B. urkörning genom vägräcke i tätort, ung förare (20 år) dog
- C. äldre fotgängare (70 år) påkörd av en bil (resultat: invaliditet på 60 procent)
- D. frontalkrock i vilken försörjaren av en fyrabarnsfamilj (35 år) dog.

När man granskar resultaten av kalkylerna bör man beakta att de kommunala driftsutgifterna inte innefattar några statsandelar. Resultaten kan alltså betraktas som sanningsenliga och verkliga ekonomiska förluster för kommunerna. Olyckskostnaderna i de berörda kommunerna ligger mycket nära varandra vilket innebär att medeltalen kan betraktas som riktgivande också för andra kommuners olyckskostnader. Olyckskostnaderna enligt Valmixa Oy:s utredning anges i tabell 2.

Tabell 2 Genomsnittliga kostnader för olika olycksfall enligt Valmixa Oy (källa: Valmixa Oy, kommunala kostnader för trafikolyckor).

Olycksfall	Lojo	Mäntsälä	Sjundeå	Medeltal
A	221 380 €	224 243 €	227 055 €	224 000 €
B	142 571 €	124 649 €	150 254 €	139 000 €
C	29 422 €	29 326 €	31 494 €	30 000 €
D	205 022 €	183 525 €	217 220 €	202 000 €

2.4 Trafiksäkerhetsenkät

Utöver olycksanalysen har problemen i trafiksäkerheten kartlagts med hjälp av en öppen trafiksäkerhetsenkät i början av 2009. Enkäten distribuerades både elektroniskt via en länk som lades upp på webben och som ett tryckt formulär via stadshus, kommunalhus och informationsdiskar. Den öppna enkäten offentliggjordes via planområdets medier och på kommunernas och Vägförvaltningens webbplatser.

Syftet med enkäten var att göra invånarna mer medvetna om trafiksäkerheten i det dagliga livet. Enkäten samlade information om trafikbeteenden, problemområden i trafikbeteendet och bl.a. riskområden på vägen till skolan, jobbet eller hobbyer – ställen där man hade känt sig otrygg i trafiken t.ex. på grund av att det många gånger hade varit "nära ögat". En av prioriteterna i enkäten var att kartlägga situationen bland barn och äldre människor eftersom de klarar sig sämre i trafiken.

Resultaten av olycksanalysen och svaren från väganvändarna var sammanfallande på många fronter. De farliga ställena (särskilt på landsvägarna) syns både olycksstatistiken och i enkäten. När det gäller gatunätet lyfte enkäten särskilt fram olika problem i bostadsområdena. Dessa problem har ofta varit "nära ögat"-situationer som inte syns i olycksstatistiken. Problemområdena har dock oftast kommit till kännedom på annat sätt, via invånarinitiativ och invånarrespons.

Bakgrundsinformation

Tack vare det höga deltagarantalet upplevdes enkäten på det stora hela som lyckad. Totalt 466 svar lämnades in, 6 av dem förkastades dock på grund av bristfälligt ifyllda uppgifter. Antalet godkända svar var alltså 460. Efter att svaren hade analyserats kom ytterligare 16 svarsformulär in, och de risk- och problemområden som utpekades av dem har beaktats.

Av alla som deltog i enkäten bodde 75 procent i Väståboland och 22 procent på Kimitoön. Resten bodde i andra kommuner. 58 procent av deltagarna var kvinnor och 42 procent män, och deltagarnas medelålder var 42 år. Största delen av deltagarna, totalt 80 procent, arbetade på heltid eller deltid. Den vanligaste formen av transport var att köra personbil (84 procent). Oftast körde man 10 000–30 000 km per år med personbil.

Resultat

Trafiksäkerhetssituationen

De som svarade på enkäten bedömde att situationen i planområdet är relativt god när det gäller trafiksäkerhet. Medeltalet för trafiksäkerheten i hela planområdet är 2,78 (på en skala mellan 1 och 5). T.ex. i Ingå och Sjundeå har medeltalet varit 2,5; i Hangö 2,6; i Järvenpää 2,9 och i Borgå 2,8 (planerna har färdigställts 2007–2008). Det finns en viss skillnad i svaren beroende på var man bor. Bedömningen av nuläget enligt invånarna på Kimitoön var något negativare än enligt invånarna i Väståboland (medeltalet för Väståboland: 2,81; medeltalet för Kimitoön: 2,65).

Otryggaste personer och transportformer

En av frågorna i enkäten var vilka personer som anses vara mest utsatta i trafiken och en annan vilka transportformer som anses vara minst trygga. Situationen upplevdes som klart otryggast för barn i skolåldern och yngre barn (bild 11). Av transportformerna ansågs promenering och cykling vara minst trygga (bild 12).

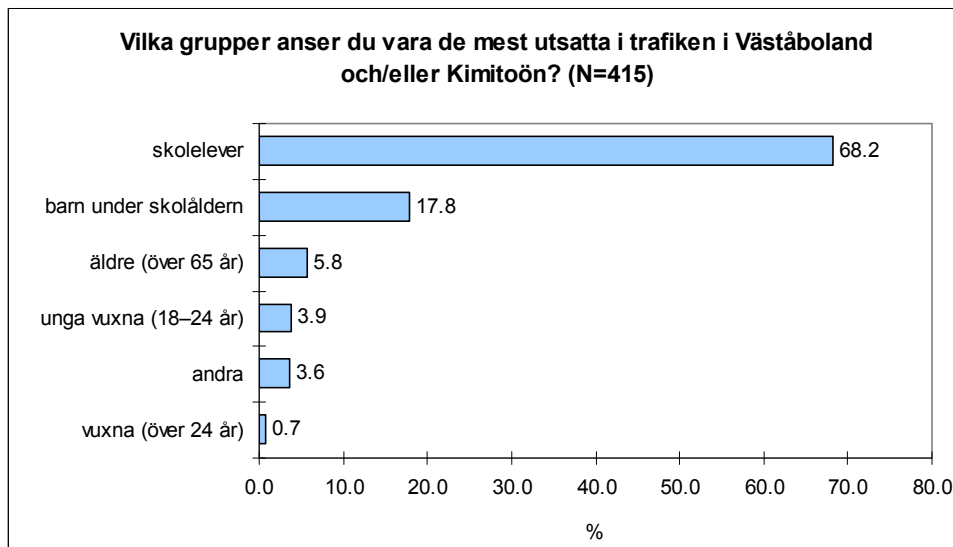


Bild 11 De mest utsatta personerna i trafiken i planområdet

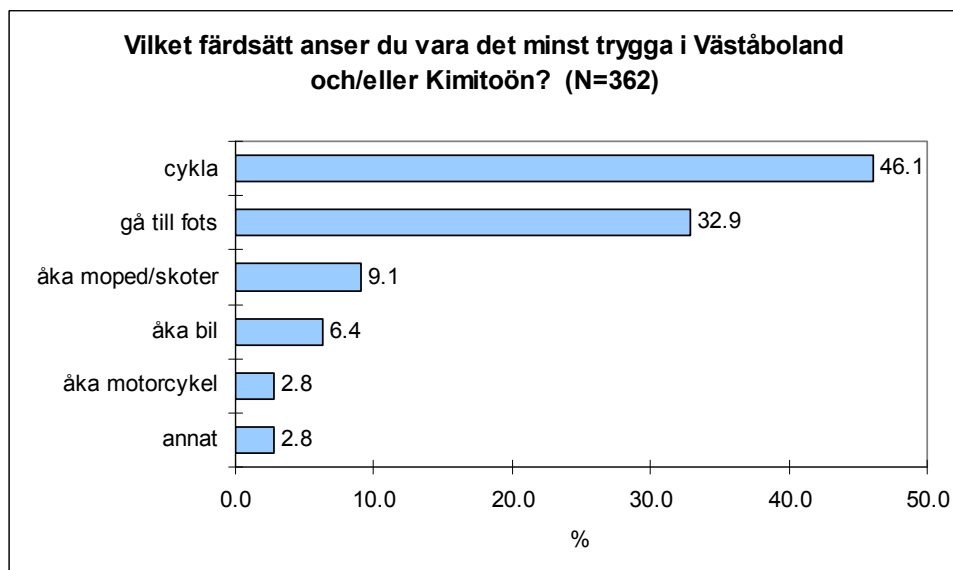


Bild 12 De otryggaste sätten att ta sig fram i planområdet

De största upplevda bristerna

Enkäten frågade efter deltagarnas åsikt om en rad olika delfaktorer i trafiksäkerheten och bad dem utvärdera nuläget och hur viktig varje delfaktor är på skalan 1-5 (aktuell situation: 1=mycket dålig, 5=mycket bra; viktighetsgrad: 1=inte alls viktig, 5=mycket viktig). Utgående från svaren beräknades ett teoretiskt index för utvecklingsbehovet genom att vikta samman bristen och viktighetsgraden (utvecklingsbehov=(viktighetsgrad-1)*(5-nuläge)).

Som viktiga problem upplever väganvändarna i synnerhet bristen på vägar för fotgängare och cyklister, de farliga övergångsställena för gång-, cykel- och mopedtrafiken och likgiltigheten gentemot trafikreglerna. Andra problem som lyftes fram var den otillräckliga användningen av säkerhetsanordningar,

mopedister som vansinneskör, den dåliga kvaliteten hos vägar och gator (kurvor, backar, korsningar, osv.) och det bristande underhållet av vägar och gator. Svarsfördelningen visas i bild 13 nedan.

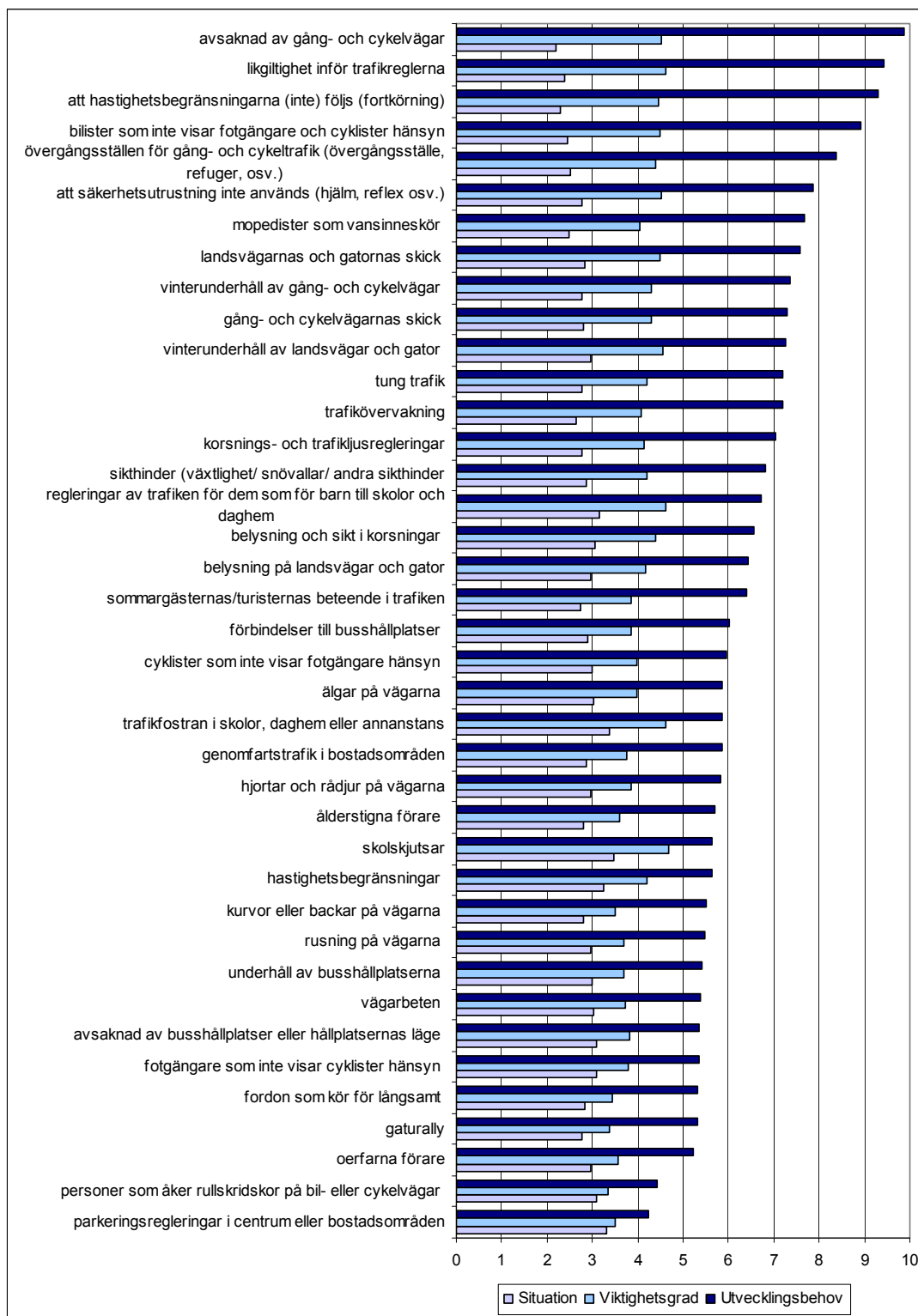


Bild 13 Olika delfaktorer i trafiken: aktuell situation och viktighetsgrad för trafiksäkerheten

Användning av säkerhetsanordningar

Väganvändarenkäten utredde också vad invånarna gör för sin egen trafiksäkerhet, dvs. i vilken grad de använder olika säkerhetsanordningar som gör det tryggare att röra sig i trafiken. Resultaten visade att det finns utrymme för förbättring särskilt när det gäller användningen av cykelhjälm och av cykellampa när det är mörkt, och i användningen av reflexer. T.ex. bara 33 procent av alla cyklister svarade att de alltid använder cykelhjälm, medan 30 procent svarade att de aldrig gör det (bild 14).

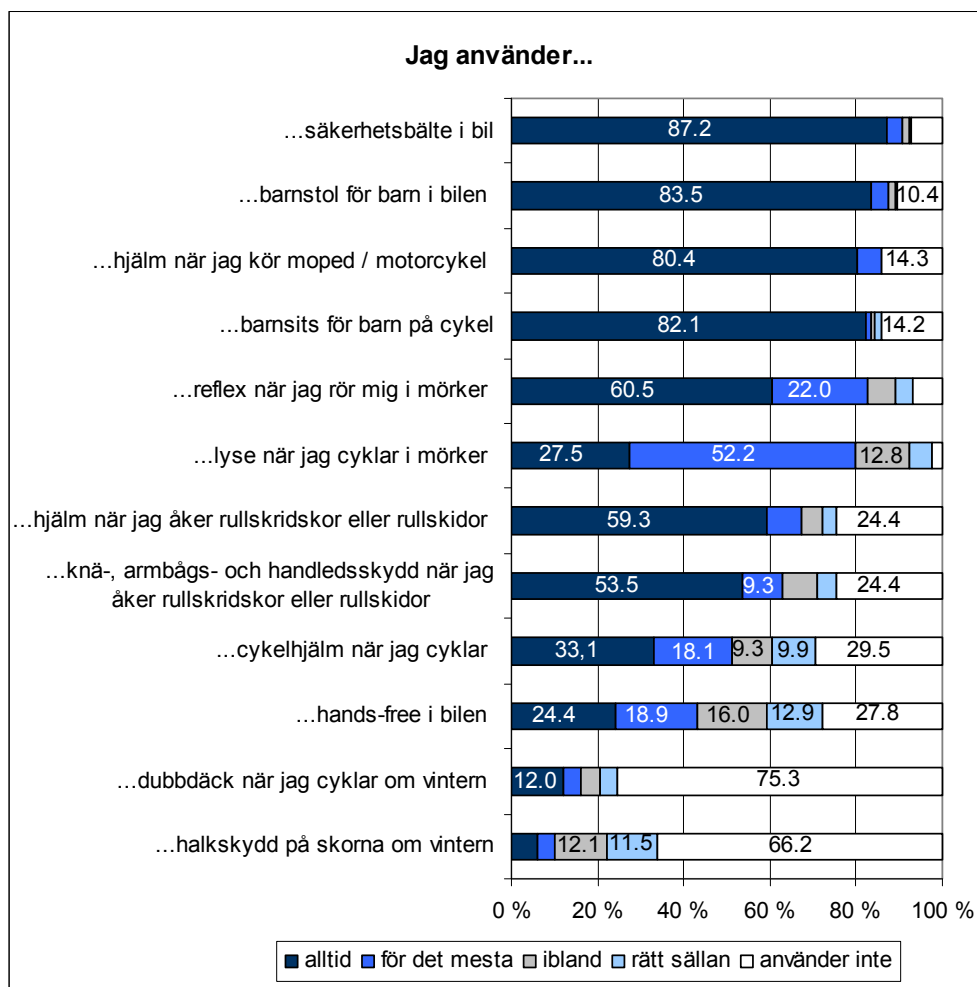


Bild 14 Användning av säkerhetsutrustning

Problempunkter och farliga ställen

Svaren på frågan om farliga områden i kommunerna handlade till stor del om farliga eller bristfälliga leder och övergångsställen för gång-, cykel- och mopedtrafik, samt om överhastighet. Problematiska korsningar av olika slag var också en central problempunkt, bl.a. på grund av siktpromblem. Ett flertal områden och vägpartier ansågs dessutom ha flera olika problem. Tabellerna 3 och 4 nedan visar de vägvagnsnitt, gatuavsnitt, korsningar och områden som nämndes mest (minst tre gånger).

Tabell 3 Farliga ställen i Väståboland enligt invånarenkät

Väståboland	
Väg/gata	Problem
Mt 12025 – Airistovägen	Vägen är smal och slingrig
Mt 12033 – Levovägen	Vägen är smal och slingrig, dålig sikt, överhastighet, farlig för gång-, cykel- och mopedtrafiken (gcm-trafiken) (många barn och skolelever)
Mt 12039 – Nederkirjalavägen	Vägen är i dåligt skick
Mt 12035 – Muddaisvägen	Slingrig geometri, dålig sikt
Mt 12041 – Kårlaxvägen	Vägen är smal, inga vägrenar, farlig för gcm-trafiken, dålig belysning eller ingen belysning alls
Mt 12061 – Västeruddsvägen	Vägen är i dåligt skick, hastighetsbegränsningen är för hög
Mt 180 – Skärgårdsvägen Följande anslutningar: Kalkvägen, Lielaxvägen, Pargas K-Supermarket Reimari, Norrby strandväg, Fiskeriskolan, Ljusuddavägen, Kyrkoesplanaden, Kyrkängsvägen, Älövägen, Kårlaxvägen	Farliga korsningar, överhastighet, stora trafikvolym, stora mängder tung trafik, farliga övergångsställen och dåliga gcm-vägar, brister i underhållet
Mt 1804 – Sydmovägen	Brister i gcm-vägarna, smala vägrenar, vägar med smal och slingrig geometri, dålig sikt, ingen belysning, farliga korsningar, tung trafik, överhastighet, stora trafikvolym
Mt 1805 – Lielaxvägen	Brister i gcm-vägarna, smala vägrenar, vägar med smal och slingrig geometri och många backar upp och ned, dålig sikt, farliga korsningar, tung trafik, överhastighet
Kalkvägen Följande anslutningar: Tennbyvägen, Munkviksvägen	Stora mängder tung trafik, överhastighet (särskilt tunga fordon), farliga korsningar, farliga övergångsställen för gcm-trafik
Trafikarrangemangen vid Björkhagens skola	Dålig belysning i närheten av skolan, barnen använder inte reflex, avlämnings- och avhämtningsituationer farliga
Korpo kyrkby	Överhastighet, gaturally
Skolgatan	Överhastighet, egendomlig förkörsrätt i korsningarna
Lindvägen	Dålig sikt
Stormvägen	Överhastighet, ingen gcm-väg (många barn och skolelever)
Norrby strandväg Följande anslutningar: Skärgårdsvägen, Genvägen	Livlig trafik särskilt sommartid, överhastighet, farliga korsningar
Pjukalavägen – Ringvägen	Överhastighet, farlig för gcm-trafiken
Boställsvägen	Vanligt med överhastighet, parkerade lastbilar på vägganten blockerar sikten (vid Bärplockarvägen)
Skräbbölevägen	Överhastighet, farliga övergångsställen för gcm-trafiken
Tennbyvägen	Överhastighet, farliga/bristfälliga övergångsställen för gcm-trafiken
Ljusuddavägen	Dålig belysning särskilt i korsningen med Skärgårdsvägen, överhastighet, ingen gcm-väg
Älövägen	Ingen gcm-väg, dålig sikt
Österbyvägen	Överhastighet, farliga övergångsställen för gcm-trafiken (särskilt när man kommer från Mårdstigen och Grävlingstigen)

Tabell 4 Farliga ställen på Kimitoön enligt invånarenkät

Kimitoön	
Väg/Gata	Problem
Mt 12058 – Galtarbyvägen	Vägen är i dåligt skick, för hög hastighetsbegränsning, "dödskurva"
Mt 12061 – Västeruddsvägen – Mjösundsvägen	Livligt trafikerad, stora mängder tung trafik, farliga korsningar (bl.a. korsningen med Onnelavägen); smal och slingring väg med många backar, dåligt skick, dålig sikt särskilt i korsningarna, för hög hastighetsbegränsning
Mt 12062 – Vretavägen	Dålig sikt, farlig för gcm-trafiken (många barn), farliga övergångsställen för gcm-trafiken
Mt 183 – Dalsbruksvägen	Farlig för gcm-trafiken (många barn och skolelever), ingen gcm-väg, smala vägrenar, överhastighet, trafikreglerna följs inte
Mt 183 – Bjärnåvägen – Dragsfjärdsvägen	Farliga korsningar, överhastighet
Mt 1830 – Kasnåsvägen	Överhastighet, för hög hastighetsbegränsning, dålig sikt särskilt i korsningarna
Mt 1830 – Kyrkobylvägen	Överhastighet, trafikreglerna följs inte
Kimito centrum	Överhastighet, gaturally, trafikreglerna följs inte
Slättsvägen	Farlig för gcm-trafiken (gcm-väg saknas på en del av sträckan, vägrenarna är smala), stora mängder tung trafik
Smedabölevägen	Farliga korsningar

2.5 Expertbedömning och terränganalys

Problempunkterna och de farliga ställena diskuterades även med medlemmarna i planens styrgrupp och andra sakkunniga (bl.a. transportföretag), och problempunkterna undersöktes med besök i terrängen. I samband med besöken planerades olika möjliga reparations- och förbättringsåtgärder. De farliga ställen som kom fram i olycksanalysen och de som pekades ut i invånarenkäten var delvis de samma, och de var även kända bland de olika experterna. Förutom dessa allmänt kända farliga ställen avslöjade invånarenkäten även nya problempunkter. I Väståboland registrerades totalt 36 problempunkter och förbättringsförslag och på Kimitoön 30. Alla inspekterades i terrängen tillsammans med kommunen, Vägförvaltningen, polisen och sakkunniga konsulter. Utöver dessa besök utfördes ett separat terrängbesök i Väståboland för att undersöka vägkanterna längs Skärgårdsvägen (MT 180). Besöket utfördes av Vägförvaltningen tillsammans med en konsult.

3 MÅLEN MED TRAFIKSÄKERHETSARBETET

3.1 Riksomfattande mål

Säkerheten i vägtrafiken 2006–2010

En riksomfattande trafiksäkerhetsplan har utarbetats för perioden 2006–2010 under ledning av kommunikationsministeriet. Planen innehåller

åtgärder avsedda att förbättra trafiksäkerheten (planen finns bl.a. på ministeriets webbplats www.mintc.fi). Planen innehåller också en långsiktig vision för trafiksäkerheten (bild 15).

Vägtrafiksyttemet måste planeras så att ingen behöver dö eller bli allvarligt skadad i trafiken. Syftet med trafiksäkerhetsplanen är att skapa förutsättningar för en kontinuerlig utveckling av trafiksyttemet. Målet är att färre än 250 trafikolyckor inträffar 2010 och färre än 100 människor döer i trafiken 2025.

Enligt planen ska följande åtgärder genomföras i hela landet för att nå de uppställda målen: samarbetet ska effektiviseras, antalet mötesolyckor på huvudvägarna ska minska, antalet fotgängar- och cykelolyckor ska minska i tätorterna, hastigheterna ska sänkas, antalet alkohol- och drogrelaterade olyckor ska minska, olyckorna inom yrkestrafiken ska minska, utbildningen av bilförare ska förbättras och körkortsrelaterade påföljder ska effektiviseras. Statsrådet har godkänt planen (principbeslut om att förbättra säkerheten i vägtrafiken 9.3.2006).

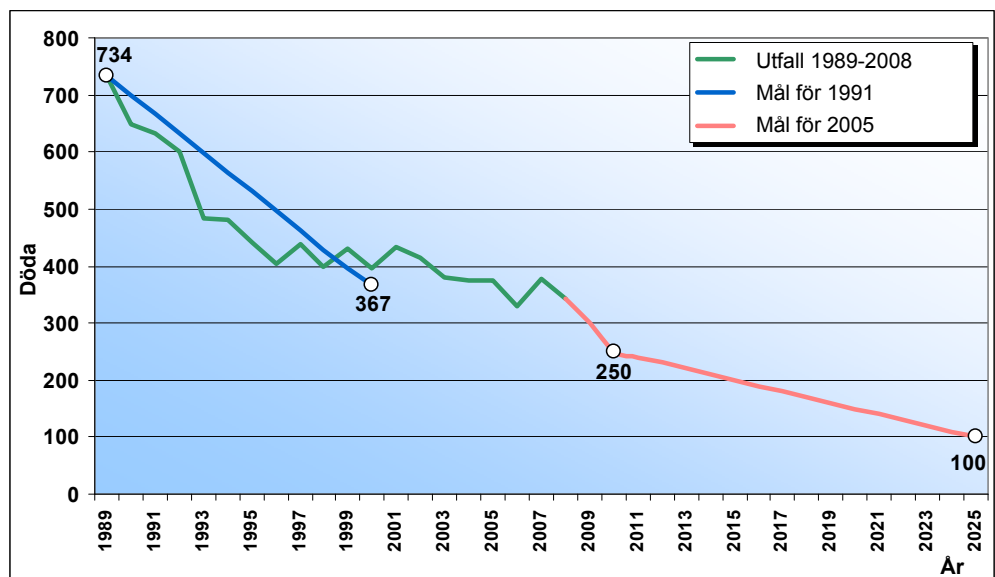


Bild 15 Riksomfattande mål för minskning av antalet döda i trafiken 2010 och 2025 (Kommunikationsministeriet)

3.2 Målen för Västra Finlands län

Prioriteringarna för Västra Finlands län i fråga om trafiksäkerhet beskrivs på länets trafiksäkerhetsportal. Tabell 5 nedan visar prioriteringarna och målen för trafiksäkerhetsarbetet i Västra Finlands län och åtgärderna med vilka målen ska uppnås. Prioriteringarna och målen bygger på den riksomfattande visionen för trafiksäkerheten.

Tabell 5 Prioriteringarna i trafiksäkerhetsarbetet i Västra Finlands län

Mål	Åtgärder
Ett effektivt trafiksäkerhetsarbete	
Antalet döda och allvarlig skadade i trafiken ska minimeras	Högst 91 personer dör i trafiken i Västra Finlands län 2010 (över 40 % färre än medeltalet 1998–2000)
Väghållning och tätortsstruktur	
En trygg trafikmiljö	En säker infrastruktur, trafiklederna hålls i gott skick särskilt på vintern, säkerhetsfrämjande trafikkontroll
Behovet av förflyttningar minskas	Vettig placering av bostadsbebyggelse, service och jobb
Invånarna uppmanas att använda tryggare former av transport	Verksamhetsförutsättningarna för och kvaliteten hos kollektivtrafiken förbättras
Trafiksäkerhetsarbetet utvecklas och förnyas	
Ett aktivt samarbete i trafiksäkerhetsarbetet	De myndigheter som har hand om trafiksäkerhetsarbetet för en aktiv dialog med varandra och samarbetar på ett samordnat sätt, sakkunskapen i olika branscher utnyttjas
Myndigheter och de som fattar beslut är mer medvetna om och har en större uppskattning för trafiksäkerheten	
Trafiksäkerheten införlivas i kvalitets- och ledningssystemen	
Kommunikation, övervakning och räddning	
Trygga trafikbeteenden	Väganvändarna har en hög kunskapsnivå, de är villiga att följa trafikreglerna och förhåller sig positivt till trafiksäkerheten. Hög risk att bli fast om man bryter mot trafikreglerna.
Fordon i god kondition och med tillbörlig utrustning	Information om konditions- och utrustningskraven för fordon, effektiv övervakning
Personer som råkar ut för olyckor får hjälp av god kvalitet	Tillräcklig räddningsberedskap

3.3 Operativa mål

De operativa målen för trafiksäkerheten i Åboland utgår från de riksomfattande målen och målen för länet. Utöver de långsiktiga målen har man definierat konkreta mål för trafiksäkerheten i regionen.

De mål som ställts upp för att förbättra trafiksäkerheten i regionen bygger på resultaten från olycksanalysen, på nulägesanalysen för utbildnings-, upplysnings- och informationsverksamheten och på dialogen med experterna. Målen har införlivats i de regionalt godkända åtgärdsplanerna. De operativa målen stöder trafiksäkerhetsarbetet och uppnåendet av de kvantitativa målen:

- Kommunernas trafiksäkerhetsarbete ska utvecklas
- Trafiksäkerhetsgrupper ska inrättas
- Systematiken och kontinuiteten i trafiksäkerhetsgruppernas arbete ska säkras

- Antalet trafikolyckor bland ungdomar ska minskas
- Säkerheten i "semestertrafiken" ska förbättras
- Säkerheten i sommartrafiken ska förbättras
- Antalet alkoholrelaterade olyckor ska minskas
- Antalet singelolyckor ska minskas
- Säkerheten i mopedtrafiken ska förbättras
- Säkerheten i gång- och cykeltrafiken ska förbättras
- Antalet korsningsolyckor ska minskas

De mål som ställs upp i planen ska uppnås genom att genomföra åtgärderna i planen och införliva trafiksäkerhetsarbetet i den kommunala säkerhetsplaneringen och riskhanteringen.

3.4 Minskning av olyckor med personskador

I kommunerna har man ställt upp mål avseende antalet olyckor med personskador. Målen bygger på Statistikcentralens uppgifter om trafikolyckor, kommunernas olyckshistorik och på de riksomfattande målen avseende antalet olyckor. Målsiffrorna bygger på invånarantalet i varje kommun och på det riksomfattande målet för 2015.

De riksomfattande målen för att minska antalet dödsrockar är inte tillräckligt effektiva som indikatorer i kommuner med mycket få dödliga olyckor. Ett bättre sätt att iakttä effekten av arbetet är att följa minskningen i antalet olyckor med personskador. Genom att minska antalet olyckor med personskador bidrar man automatiskt till att minska antalet dödsrockar. Enligt en indikator som härletts från det riksomfattande målet bör antalet olyckor som medför personskador i Väståboland minska från det nuvarande antalet 24 till 8 före 2025 och från 8 till 3 på Kimitoön (bild 16).

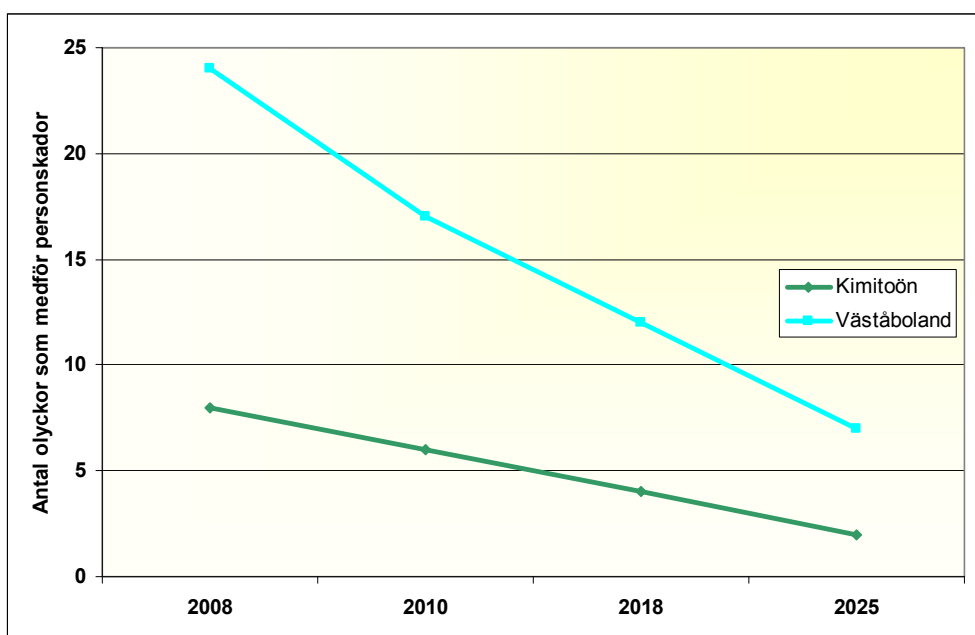


Bild 16 Trafiksäkerhetsmål i planområdet

De åtgärder i planen som är inriktade på att förbättra trafikmiljön på Vägförvaltningens vägar beräknas minska antalet olyckor som medför personskador med strax under 1,4. Förbättringsåtgärderna är starkt fokuserade på Vägförvaltningens vägnät vilket betyder att en effektiv trafikfostran som når alla invånare är viktigare för att uppnå de uppställda trafiksäkerhetsmålen än att man bygger nya trafikmiljöer. För att målen i fråga om antalet olyckor som medför personskador ska uppnås måste kommunerna alltså åta sig att ordna ett välfungerande trafiksäkerhetsarbete och tillämpa planen för utbildning, upplysning och information.

II DEL B

4 UTBILDNINGS-, UPPLYSNINGS- OCH INFORMATIONSPPLAN

4.1 Allmänt

Utbildnings-, upplysnings- och informationsplanen för trafiksäkerhetsarbetet är framtagen som ett samarbete mellan kommunerna i planområdet. Planen har utarbetats utgående från den aktuella trafiksäkerhetssituationen i regionen och de problem som de olika enheterna har upplevt i sitt arbete. Planeringsarbetet inleddes under projektets första seminarium (seminariet för utbildning, upplysning och information). Under seminariet gjordes grundarbetet för förvaltningarnas egna handlingsplaner. Planerna kompletterades i någon mån efter seminariet på basis av en mejlrunda, men mest respons fick man i samband med en kommunrunda där representanter från de olika förvaltningarna fick bättre möjlighet att ta ställning till planförslaget.

I förvaltningarnas handlingsplaner beskrivs åtgärder på området trafikfostran som upprepas år efter år. Åtgärder kan läggas till och tas bort efter behov, men tanken med det föreslagna åtgärdsprogrammet är att det inte ska bli nödvändigt att ändra det under de närmaste åren. Vid sidan om dessa åtgärder tar trafiksäkerhetsgrupperna fram olika kompletterande åtgärder enligt varierande årliga teman. Vid trafiksäkerhetsgruppernas höstmöten bör man gärna diskutera vilka åtgärder som det finns särskilda skäl att genomföra under följande år och vilka åtgärder planen ska kompletteras med.

Handlingsplanerna har utarbetats för åtta olika förvaltningar eller aktörer som arbetar med målgrupperna. Den trafikfostran dessa olika aktörer ger spänner över människans hela livstid. Om den föreslagna modellen fungerar så som det är tänkt börjar arbetet med trafikfostran redan under graviditeten och fortsätter utan avbrott in i ålderdomen. Utbildnings-, upplysnings- och informationsplanen är avsedd för:

- Rådgivningar
- Daghem
- Grundskolor
- Gymnasier och yrkesskolor (utbildning på andra stadiet)
- Ungdoms- och fritidssektorn
- Personer som jobbar med människor i arbetsför ålder
- Äldre och handikappade människor
- Tekniska sektorn

Förvaltningarnas handlingsplaner genomförs med stöd från olika intressegrupper. Det främsta stödet till trafikfostringsarbetet kommer från Trafikskyddet, polisen och Vägförvaltningen. Dessa aktörer deltar också i de kommunala trafiksäkerhetsgrupperna.

Förvaltningarnas trafikfostringsarbete, trafiksäkerhetsgruppernas verksamhet och organiseringen av trafiksäkerhetsarbetet beskrivs närmare i handboken om utbildnings-, upplysnings- och informationsarbete (bilaga 2).

4.2 Förvaltningarnas handlingsplaner

TRAFIKSÄKERHETSPLANER 2009–2014

RÅDGIVNINGAR				
MÅLGRUPP	MÅL	VERKSAMHET, ÅTGÄRD	NÄR	ANSVARIG PERSON, SAMARBETS-PARTNER
Personalen	Att upprätthålla kompetensen	<ul style="list-style-type: none"> – Utbildning ordnas med 3–5 års intervall. – Materialet kontrolleras på hösten (aktualitet och tillräcklighet). – Materialet hålls framme. 	utbildning vart femte år och kontroll av materialet i augusti	Den ansvarige för rådgivningsarbetet Trafikskyddet
Föräldrarna	Barnstol finns i bilen och stolen används	<ul style="list-style-type: none"> – Rådgivningarna ger information och upplysning om val och användning av bilbarnstolar – Rådgivningarna påminner föräldrarna om lagstiftningen i fråga om passagerare som är barn 	Kontinuerligt, i samband med besök på rådgivningen	Hälsovårdarna på rådgivningen
Föräldrarna	Bilbarnstol används	– Bilbarnstolar lånas ut, och broschyrer om barnstolar delas ut	Hela tiden	Hälsovårdarna på rådgivningen
Föräldrarna	Tillräckliga och aktuella kunskaper om trafik säkerhet	<ul style="list-style-type: none"> – trafiksäkerhetsinformation på kommunens webbplats. – personalens kunskaper är tillräckliga och aktuella. – Tillgång till broschyrer om trafik säkerhet 	Hela tiden	Hälsovårdarna på rådgivningen
Föräldrarna	Påminns om sin roll i utvecklingen av barnens trafikbeteenden	– Föräldrarnas roll som exempel i trafiken understryks De påminns om hur man kan föregå med gott exempel. Vilket är barnets roll t.ex. när man ska köpa utrustning?	Hela tiden	Hälsovårdarna på rådgivningen
Barnen	Cykling	– Föräldrarna lär barnen att cykla och gör dem bekanta med trafikreglerna för cyklister. Föräldrarna får påminnelser, information och upplysning.	Kontinuerligt, i samband med besök på rådgivningen	Hälsovårdarna på rådgivningen
Barnen	Inte köra fyrhjuling	– Föräldrarna informeras om riskerna med fyrhjulingar och om den gällande lagstiftningen. Vid behov ordnas övervakning.	Hela tiden, särskilt vår- och sommartid	Hälsovårdarna på rådgivningen Polisen

Barnen	Cykelhjälm används	– Föräldrarna uppmanas att se till att barnen använder cykelhjälm.	Hela tiden, särskilt vår- och sommartid	Hälsovårdarna på rådgivningen
Barnen	Barnen vet vilka skolvägar som är trygga	– Föräldrar till barn i förskoleåldern uppmanas att lära sina barn en trygg skolväg. Material delas ut som påminnelse.	Kontinuerligt, i samband med besök på rådgivningen med barn i förskoleåldern	Hälsovårdarna på rådgivningen Skolan, Trafikskyddet

DAGHEM				
MÅLGRUPP	MÅL	VERKSAMHET, ÅTGÄRD	NÄR	ANSVARIG PERSON, SAMARBETSPARTNER
Personalen	Att upprätthålla kompetensen	– Utbildning ordnas med 3–5 års intervall. – Materialet kontrolleras på hösten för att se om det behöver uppdateras.	Utbildning ca vart 5 år och kontroll av materialet i augusti	Daghemmets föreståndare Trafikskyddet
Personalen	Att upprätthålla uppskattningen för trafik-säkerheten	– Gemensamma spelregler i fråga om säkra trafikbeteenden definieras i enheterna och inom förvaltningsområdet. – Personalen använder hjälm där de cyklar och reflexer när de rör sig i mörker.	Hela tiden	Daghemmets föreståndare
Dagvårds-enheterna	Smidiga trafikarrangemang	– Daghemmen funderar på lösningar för en smidig avlämnings-/avhämtningstrafik och leveranstrafik. Daghemmen deltar i planeringen av smidiga trafikarrangemang.		Daghemmets föreståndarna, kommunens tekniska väsen
Föräldrarna	Föregår med exempel på säkra trafikbeteenden	– Föräldrarna påminns om aktuella teman i fråga om trafikbeteenden, t.ex. reflexer, körning av barnen med cykel eller bil. – Trafiksäkerhetsrelaterade teman behandlas på föräldrakvällen en gång om året – t.ex. parkering på daghemmets gård och användning av säkerhetsanordningar.	Hela tiden. Föräldrakvällar på hösten	Daghemmets föreståndare
Föräldrarna	Säker avlämning och avhämtning av barnen	– Daghemmet kontrollerar då och då hur barnen avlämnas och avhämtas och tar vid behov upp problem med föräldrarna. – Vid behov påminner man föräldrarna om parkeringsarrangemang och säkerhetsanordningar.	Hela tiden	Daghemmets föreståndare

Barnen	Reflexer och reflexvästar används	<ul style="list-style-type: none"> – Reflexdemo och reflexlekar – Upplysning av föräldrar – Reflexpyssel 	Hela tiden	Daghemmets föreståndare
---------------	-----------------------------------	---	------------	------------------------------------

ÅRSKURSERNA 1–6				
MÅLGRUPP	MÅL	VERKSAMHET, ÅTGÄRD	NÄR	ANSVARIG PERSON, SAMARBETS- PARTNER
Personalen	Att upprätthålla kompetensen	<ul style="list-style-type: none"> – Utbildning ordnas med 3–5 års intervall. – Materialet kontrolleras på hösten för att se om det behöver uppdateras. 	I samband med vesoutbildning med ca 3–5 års intervall	Direktören för skolväsendet
Personalen	Att upprätthålla uppskattning en för trafiksäkerheten	<ul style="list-style-type: none"> – Gemensamma spelregler i fråga om säkra trafikbeteenden definieras i enheterna och inom förvaltningsområdet. – Personalen använder hjälm där de cyklar och reflexer när det är mörkt. 	Hela tiden	Direktören för skolväsendet
Föräldrarna	Föregår med gott exempel på säkra trafikbeteenden	<ul style="list-style-type: none"> – Föräldrarna påminns om aktuella teman i fråga om trafikbeteenden, t.ex. reflexer, cykelhjälm, körning av barnen med bil. – Trafiksäkerhetsrelaterade teman behandlas på föräldravällen en gång om året – t.ex. parkering på skolans gård och användning av säkerhetsanordningar. 	Hela tiden	Klassföreståndarna
Trafiksäkerhetsarbetet i skolorna	En egen trafiksäkerhetsplan för varje skola	<ul style="list-style-type: none"> – Skolornas individuella trafiksäkerhetsplaner genomförs enligt Trafikskyddets exempel. Genomgång av problem ("checklista"). 	Start och första omgång under 2010	Rektorerna
Trygga skoltransporter	Säkerhetsutbildning för dem som kör skolbil	<ul style="list-style-type: none"> – Utbildning för dem som kör skolbil. Skyldigheten att delta i utbildningen införlivas i kontrakten. 	Hösten 2010	Direktören för skolväsendet Trafikskyddet, polisen
Elever och personal	Att reflexer och reflexvästar används	<ul style="list-style-type: none"> – Upplysning på lektionerna, reflexdisco, barnen pysslar ihop reflexer/syr dem på kläderna, uppvisning av reflexer tillsammans med Rahtarit ry. 	Varje höst	Rektorerna Trafikskyddet, Rahtarit ry, polisen
Eleverna	Tryggt fram på skolvägen	<ul style="list-style-type: none"> – Temadag utgående från trafiksäkerhetsmaterialet, materialet används på lektionerna 		

Eleverna	Tryggt till sjöss	– En del av skolresorna görs med förbindelsebåt och färja. Eleverna påminns om hur man betar sig ute på sjön och på isen. Orienteringen ges av Sjöräddningssällskapet eller en färjeförare.	På hösten	Sjöräddningssällskapet/ förbindelsebåtarna
Eleverna	Trygg avlämnings- och avhämtningstrafik	– Trygga av- och påstigningsställen planeras och anläggs. Skolorna informerar föräldrarna om var de finns. Upplysning av föräldrarna i fråga om säkerheten i avlämnings- och avhämtningstrafiken.	Av- och påstigningsställen 2010 och upplysning av föräldrar på hösten	Skolornas rektorer
Intressegrupper	Alla intressegrupper med anknytning till skolan fungerar enligt gemensamma spelregler.	– Alla de aktörer som samarbetar med skolorna åtar sig att följa skolans spelregler i frågor som gäller trafiksäkerhet.	Hela tiden	Rektorer
Service- trafiken	En säker servicetrafik	– Skolorna kontrollerar hur servicetrafiken fungerar och ger instruktioner enligt skolans behov – ingen servicetrafik på skolplanen när eleverna är där.	Kontroll före skolstarten i samråd med servicetrafiken och rektorer	Rektorer

ÅRSKURSERNA 7–9				
MÅLGRUPP	MÅL	VERKSAMHET, ÅTGÄRD	NÅR	ANSVARIG PERSON, SAMARBETS- PARTNER
Personal	Att upprätthålla kompetensen	– Utbildning ordnas med 3–5 års intervall. – Materialet kontrolleras på hösten för att se om det behöver uppdateras.	I samband med vesoutbildning med ca 3–5 års intervall	Direktören för skolväsendet
Personal	Att upprätthålla uppskattningen för trafiksäkerheten	– Gemensamma spelregler i fråga om säkra trafikbeteenden definieras i enheterna och inom förvaltningsområdet. – Personalen använder hjälm där de cyklar och reflexer när det är mörkt.	Hela tiden	Direktören för skolväsendet
Skolans trafik- säkerhets- arbete	Ett organiserat och planerat trafiksäkerhetsarbete som beaktar skolornas individuella behov	– Skolornas individuella trafiksäkerhetsplaner genomförs enligt Trafikskyddets exempel. Genomgång av problem ("checklista").	Start och första omgång under 2010	Rektorer

Mopedförare	Säker mopedkörning	<ul style="list-style-type: none"> – Upplysning av ungdomar av relevant ålder och av deras föräldrar. – Vid behov ordnas mopedrazzior i skolorna. Föräldrarnas ansvar och straffpåföljderna betonas. – Föräldrarna utmanas till att regelbundet kontrollera att mopedarna är lagliga. – Polisbesök med temat säker mopedtrafik när mopedsäsongen börjar. 	På våren	Rektorerna
Eleverna	Tryggt fram på skolvägen	– Temadag utgående från trafiksäkerhetsmaterialet, materialet används på lektionerna		
Eleverna	Tryggt till sjöss	– En del av skolresorna görs med förbindelsebåt och färja. Eleverna påminns om hur man betar sig ute på sjön och på isen. Orienteringen ges av Sjöräddningssällskapet eller en färjeförare.	På hösten	Sjöräddningssällskapet/ förbindelsebåtarna
Eleverna	Kunskap om grundläggande trafikregler	– Skolorna lär ut och påminner om de grundläggande trafikreglerna (de viktigaste trafikreglerna och märkena).	Hela tiden, ingår i undervisningen	Klassföreståndarna
Eleverna	Stöd till och uppmuntran av användningen av cykelhjälm	– Eleverna uppmuntras till att använda cykelhjälm genom föräldrarnas exempel och idrottsällskapens spelregler och exempel, och med hjälp av goda förebilder (t.ex. kända idrottare).		

2. GYMNASIER OCH YRKESKOLOR (UTBILDNING PÅ ANDRA STADIET)				
MÅLGRUPP	MÅL	VERKSAMHET, ÅTGÄRD	NÄR	ANSVARIG PERSON, SAMARBETSPARTNER
Personal	Att upprätthålla kompetensen	<ul style="list-style-type: none"> – Utbildning ordnas med 3–5 års intervall. – Materialet kontrolleras på hösten för att se om det behöver uppdateras. 		Rektorerna
Elever	Säker mopedkörning	– Information och upplysning åt mopedförare och deras föräldrar om regler och säker mopedkörning	På hösten när skolåret börjar, repetition på våren	Klassföreståndarna
Elever	Säker bilkörning	– Information och upplysning åt bilförare om hur man kör på skolområdet	På hösten när skolåret börjar	Klassföreståndarna

Elever	Kunskap om grundläggande trafikregler	– De grundläggande trafikreglerna införlivas i undervisningen	Innehållet varierar enligt årstiden	Klassföreståndarna
Elever	Säker yrkeskörning	– Rörlighet och trafiksäkerhet behandlas ur ett professionellt perspektiv med alla elever i vilkas yrke rörlighet ingår. – Rörlighet som en del av företagets image, arbetsäkerhet och kvalitet. Tonvikt på yrkesstolthet.		Utomstående utbildare

UNGDOMS- OCH FRITIDSSEKTORN

MÅLGRUPP	MÅL	VERKSAMHET, ÅTGÄRD	NÄR	ANSVARIG PERSON, SAMARBETSPARTNER
Personal	Att upprätthålla kompetensen	– Utbildning ordnas med 3–5 års intervall. – Materialet kontrolleras på hösten för att se om det behöver uppdateras.		
Mopedförare	Säker mopedkörning	– Man övervakar hur ungdomarna kör moped och använder säkerhetsanordningar, och ingriper vid behov	Hela tiden	Personalen vid ungdomslokalerna
Mopedförare och cyklister	Positiv trafikövervakning	– Belöning och uppmuntran av exemplariskt beteende bland ungdomarna		Ungdomssektorn Polisen
Bilförare	Säkert trafikbeteende	– Ett säkert trafikbeteende uppmuntras genom upplysning och övervakning.	Hela tiden	Personalen vid ungdomslokalerna
Föreningar	Trafiksäkerheten beaktas i spelreglerna	– Kommunen ställer krav på föreningarnas säkerhetsplaner och spelregler rörande trafiksäkerhet. Trafiksäkerheten beaktas i de avtal som föreningarna sluter.		Fritidssektorn
Föreningar och organisationer	Nya möjligheter till trafiksäkerhetsarbete	– Föreningarna och organisationerna utmanas till att ta fram egna spelregler och nya sätt att jobba för trafiksäkerheten	Hela tiden	Fritidssektorn
Ungdomar	Bättre synlighet	– Vikten av att synas understryks för ungdomarna, t.ex. i valet av kläder	Hela tiden	Personalen vid ungdomslokalerna
Barn	Trafiklära i samband med utflykter	– Barnen får lära sig hantera nya trafiksituationer på utflykter. – Trafiksäkerheten beaktas när man reser.		Fritidssektorn

PERSONER I ARBETSFÖR ÅLDER				
MÅL-GRUPP	MÅL	VERKSAMHET, ÅTGÄRD	NÄR	ANSVARIG PERSON, SAMARBETS-PARTNER
Bilförare	Hastighetsbegränsningarna följs	– Hastighetsbegränsningarnas grunder kontrolleras och revideras vid behov så att de följs bättre. – Information i lokal press. – Övervakning.		Tekniska sektorn
Bilförare	Färre alkoholrelaterade olyckor	– Polisövervakning, information i lokal press och uppmuntran av alkoholås bl.a. i anbudstävlingar.		Trafiksäkerhetsgruppen Polisen
Yrkestrafiken	Rätt inställning till trafiksäkerheten	– Målgruppen påminns om säkerhetsanordningar och exemplariska beteenden bl.a. i samband med besök hos företagshälsovården och övervakning. – Företagen utmanas till att delta i arbetet		Företags-hälsovården
Resenärer och stugboende	Bättre trafiksäkerhet	– Polisen utför synlig trafikövervakning under några fredagseftermiddagar i början av stugsäsongen . - Information i lokal press.	3 fredags- eftermiddagar i månadsskiftet maj-juni	Polisen
Cyklister	Stöd till och uppmuntran av användningen av cykelhjälmar	– Vikten av att använda cykelhjälmar och föregå med gott exempel inför barnen betonas på rådgivningar, under föräldrakvällar i skolor och daghem, i företagshälsovården och i den lokala pressen.	Kontinuerligt under sommaren	Trafiksäkerhetsgruppen
Kommunens anställda	Exemplarisk körning med kommunens bilar	– Anvisningar och avtal i fråga om användning av bilarna. Respekt för andra på vägen.	Hela tiden	Trafiksäkerhetsgruppen
Kommunens anställda	Planering av rörligheten i arbetet	– Tidtabeller och vägar planeras på förhand. Övriga överraskningar och varierande före beaktas i tidsplaneringen.	Hela tiden	Cheferna
Personer i arbetsför ålder	Fram med problemen i pendlingstrafiken	– Problemen i pendlingstrafiken lyfts fram på olika sätt och beaktas	Hela tiden	Trafiksäkerhetsgruppen
Personer i arbetsför ålder	Användning av säkerhetsanordningar	– Användning av säkerhetsanordningar på pendlingsresor understöds, t.ex. via gemensam upphandling och bidrag.	Hela tiden	Kommunerna, de större arbetsgivarna
Personer i arbetsför ålder	Bättre körskicklighet	– Kurser i taktisk körning för dem som kör mycket i arbetet.		Kommunerna, de större arbetsgivarna
Alla invånare i kommunen	Bättre trafiksäkerhet	– Säsongspuffar om trafiksäkerhet på kommunernas webbplatser.	Hela tiden – temat varierar enligt årstiden	Trafiksäkerhetsgruppen

SENIORER				
MÅLGRUPP	MÅL	VERKSAMHET, ÅTGÄRD	NÄR	ANSVARIG PERSON, SAMARBETS-PARTNER
Personal	Att upprätthålla kompetensen	– Utbildning ordnas med 3–5 års intervall. Teman: säkerhetsanordningar och trafikregler. – Materialet kontrolleras på hösten för att se om det behöver uppdateras.	med ca 5 års intervall	
Seniorer	Säker bilkörning	– Konditionshöjande kurser för seniorbilister ordnas med jämna mellanrum på pensionärsklubbarna		Pensionärs-klubbarna Trafikskyddet
Seniorer	Säker bilkörning	– Läkare ger seniorer upplysning om bättre val i fråga om bilkörning och vägar. – Information och upplysning om medicinens biverkningar.		Läkarna
Seniorer	Säker gcm- trafik	– Information om hjälpredskap, lämpliga vägar och halkfara i seniorklubbarna. – Säkerhetsanordningar kontrolleras i samband med hembesök och ägarna påminns om att de ska använda dem.	Hela tiden	Hemvården, pensionärs-klubbarna
Seniorer	Säker gcm- trafik	– Tonvikten på hembesök i förebyggandet av halkskador. Halkskydd, uppsyn över vädret, grus för sandning av gårdarna.	Kontinuerligt under hösten	Hemvården Tekniska sektorn
Seniorer	Säker trafikmiljö	– Kartläggning av ställen som är farliga för seniorer enligt Trafikskyddets modell.		Äldrerådet Trafikskyddet
Alla invånare i kommunen	Man ger akt på äldre väg- användare	– Upplysning om äldre väganvändare och deras specialbehov i de olika enheterna. Information och upplysning lokalt.		Trafiksäkerhets- gruppen

TEKNISKA SEKTORN				
MÅLGRUPP	MÅL	VERKSAMHET, ÅTGÄRD	NÄR	ANSVARIG PERSON, SAMARBETS-PARTNER
Alla väganvändare i planområdet	Säkrare trafikmiljö	– Åtgärdsprogrammet för trafiksäkerheten genomförs	Hela tiden	Tekniska sektorn, Vägförvaltningen

Bilförare	Hastighetsbegränsningar iakttagas	<ul style="list-style-type: none"> – Hastighetsbegränsningarnas grunder ses över och ändras vid behov så att begränsningarna följs bättre. – Information i lokal press. - Övervakning. 		Tekniska sektorn
Gång-, cykel- och mopedtrafiken (gcm-trafiken)	Säkra övergångsställen för gcm-trafik	<ul style="list-style-type: none"> – Särskild fokus på säkerheten vid övergångsställen. - Lugnare trafik. - Strukturella åtgärder. - Upplysning av bilförare 		Tekniska sektorn
Den egna verksamheten	Kommunen iakttagit god trafik-säkerhet i sin verksamhet	<ul style="list-style-type: none"> – Skyddsvästar används i större utsträckning – Personalen har gått utbildning i vägsäkerhet. – Entreprenörer har gått utbildning i vägsäkerhet. 		Tekniska sektorn
Resenärer och stugboende	Säker trafik	<ul style="list-style-type: none"> – Information och upplysning åt resenärer om säkerhet i trafiken 	för-sommaren	Tekniska sektorn
Bilförare	Färre djurolyckor	<ul style="list-style-type: none"> – För att minska antalet djurolyckor ordnas siktröjning och informationsspridning om den höjda risken för djurolyckor. 	hösten	Tekniska sektorn, Vägförvaltningen, Trafikskyddet

4.3 Årliga teman i trafiksäkerhetsarbetet

I verksamheten används årliga teman, dvs. teman som man satsar extra mycket på under året. Kring temana kan man bygga upp förvaltningarnas gemensamma evenemang och informationsverksamheten kan planeras kring dem. De årliga temana kan också användas för att genomföra annat trafikfostringsarbete än det som ingår i planen.

Trafiksäkerhetsgruppen väljer varje år ett gemensamt tema som är aktuellt för alla. Temat för det följande året och det därmed sammanhängande trafiksäkerhetsarbetet godkänns av trafiksäkerhetsgruppens höstmöte.

Följande årliga teman har avtalats för det regionala trafiksäkerhetsarbetet:

2010: Säker tätortstrafik

Under 2010 kommer särskild uppmärksamhet att ägnas åt att förbättra trafiksäkerheten i tätorterna. Olika lösningar kommer att tas fram för att minska antalet korsningsolyckor och olyckor i cykel- och mopedtrafiken, som är typiska för tätorter. Trafiksäkerheten i tätorterna kan förbättras med hjälp från olika aktörer.

- Lugnare trafik i tätorterna
- Säker gång-, cykel- och mopedtrafik

2011: Sunda attityder och inställningar året om

Syftet med temat för 2011 är att ingripa i trafiksäkerhetsproblem som relaterar till årstiderna. På hösten ligger fokus på mörker, på vintern på halt före, på våren på den livliga gång-, cykel- och mopedtrafiken och på sommaren på semesterattityderna.

- Arbete för att förändra sommargästernas trafikbeteende
- Att se och att synas i höstmörkret
- Förebyggande av halkning på vintern
- Trygg moped- och cykeltrafik så fort våren kommer

2012: Ansvar för andra i trafiken

Under 2012 betonas att alla väganvändare har ansvar för trafiksäkerheten. För att lyfta fram detta ansvar, särskilt när det gäller personer som arbetar med barn och seniorer, läggs fokus bl.a. på:

- Föräldrarnas ansvar för barnens trafikbeteenden
- Skolornas och daghemspersonalens ansvar
- Hänsyn för andra i trafiken

2013: Gör säkerhetsanordningar till en vana

Temat för 2013 handlar om säkerhetsanordningarna i olika typer av fordon. De olika enheterna kan planera arbetet enligt vilka former av transport deras målgrupp använder och vilka säkerhetsanordningar som är relevanta. Exempelvis skolor kan fokusera på:

- Säkerhetsbälte
- Säkerhetsanordningar i cykel- och mopedtrafiken

2014: Hänsyn för de svagare i trafiken

Under 2014 ska trafiksäkerhetsgrupperna ägna särskild uppmärksamhet åt de svagaste i trafiken.. Hänsyn till barn och seniorer ska lyftas fram på olika sätt i de olika enheternas trafiksäkerhetsarbete:

- Ge akt på barn i trafiken
- Ge akt på seniorer
- Ge akt på gång-, cykel- och mopedtrafiken

5 ORGANISERING AV TRAFIKSÄKERHETSARBETET I REGIONEN

Syftet med utbildnings-, upplysnings- och informationsplanen är att lägga grunden för en kontinuerlig trafikfostran som bidrar till attityd- och beteendeförändringar i trafiken. Utvecklings- och organiseringsplanen för trafiksäkerhetsarbetet har varit en gemensam regional process genom vilken man har kunnat definiera gemensamma mål för trafiksäkerhetsarbetet i kommunerna. Genom att systematiskt tillämpa planen bidrar varje förvaltning och varje kommun till att fullfölja de uppställda målen. Planen definierar också konkreta åtgärder som ska genomföras inom snar framtid (handlingsplaner). För att garantera att planen fungerar har man utsett ansvarspersoner i förvaltningarna med uppgift att se till att planen genomförs på deras område.

Personer som i sitt dagliga arbete har kontakt med kommuninvånare i olika åldrar har en central roll när handlingsplanerna utarbetas och tillämpas. Syftet är att garantera att verksamheten införlivas i det dagliga arbetet, att det finns tillräckliga personresurser, att det är ekonomiskt och tidsmässigt möjligt att genomföra planen, att arbetet känns meningsfullt, att det är intressant för målgruppen och att de som genomför arbetet kan sin sak.

5.1 Utveckling av trafiksäkerhetsarbetet under planperioden

Att utarbeta en trafiksäkerhetsplan är i sig själv en viktig process för att effektivisera trafiksäkerhetsarbetet. Under planeringsprocessen tvingas de kommunala grupperna och intressegrupperna fundera på trafiksäkerhetssituationen, trafiksäkerhetsarbetet och vilka utvecklingsmöjligheter som finns. Processen har också varit en viktig del av de olika gruppernas verksamhet – under planeringsarbetet har de kommunala grupperna sammanträtt två gånger och styrgruppen flera gånger. Grupperna har organiserat sig under arbetsprocessen och man har beslutat om arbetsfördelningen vid kommunernas möten. Den mötespraxis som uppstått under planeringsprocessen kommer att vara utgångspunkten i det kommande trafiksäkerhetsarbetet, då fokus flyttas från nuläge och utveckling till omsättning av trafiksäkerhetsarbetet i praktiken.

Processen med att utveckla trafiksäkerhetsarbetet inleddes i början av 2009 med en nulägesanalys. Nuläget kartlades med hjälp av en enkätundersökning som riktades till styrgruppen och kommunernas trafiksäkerhetsgrupper. Enkäten och styrgruppens möten tydde på en positiv inställning till att utveckla det regionala trafiksäkerhetsarbetet.

Det första seminariet om utbildning, upplysning och information (19 mars 2009) handlade om organiseringen av trafiksäkerhetsarbetet med hjälp av handlingsplaner. Arbetet fortsatte i kommunernas trafiksäkerhetsgrupper med följande resultat:

- Organiseringen av kommunernas trafiksäkerhetsgrupper definierades
- Handlingsplaner utarbetades för förvaltningarna och trafiksäkerhetsgrupperna

Förvaltningarnas handlingsplaner finns i punkt 4.2.

5.2 Nuläget för trafiksäkerhetsarbetet i regionen

Nuläget för det regionala trafiksäkerhetsarbetet analyserades med hjälp av en enkätundersökning på våren 2009. Enkäten besvarades av medlemmarna i kommunernas trafiksäkerhetsgrupper. Enligt svaren har trafiksäkerhetsarbetet i regionen inte varit tillräckligt aktivt under de senaste åren. Arbetet har dock känts meningsfullt, vilket betyder att det finns goda förutsättningar att utveckla verksamheten. Begränsningarna i fråga om arbetstid och finansiering upplevdes som särskilt problematiska. Bristen på tid upplevdes vara ett något större problem. Man var eniga om att kommunerna har hjälp av en trafiksäkerhetsplan i sitt trafiksäkerhetsarbete och nästan lika eniga i önskan om att de som fattar beslut ska engageras starkare i trafiksäkerhetsarbetet. Under arbetsprocessen har trafiksäkerhetsarbetet blivit aktivare, förvaltningarna har fått egna representanter i den kommunala trafiksäkerhetsgruppen och trafiksäkerhetsgrupperna har sammanträtt.

5.3 Organiseringen av trafiksäkerhetsarbetet

Kommunernas trafiksäkerhetsgrupper

Kommunerna har inte tidigare haft fungerande trafiksäkerhetsgrupper. Grupperna har bildats under arbetets gång och inrättas officiellt i samband med att rapporten godkänns. Framöver kommer de kommunala trafiksäkerhetsgrupperna att ha trafiksäkerhetsarbetet som huvudsakligt ansvarsområde. Trafiksäkerhetsgrupperna består av representanter från alla förvaltningar och från de relevanta intressegrupperna. Bild 17 nedan visar den föreslagna sammansättningen för grupperna enligt planen. De slutliga sammansättningarna klarnar när grupperna inrättas officiellt. I sitt arbete har grupperna stöd av de planer som utarbetats samt av den exaktare uppgiftsbeskrivning som kommunen har definierat.

I fråga om ordförandeposten är det naturligt att den innehas av en person med ansvar för trafiksäkerhetsfrågor. Ordförande utnämns efter att gruppen har inrättats officiellt.

Vägförvaltningen och trafikavdelningen vid länsstyrelsen blir ELY-centraler (närings-, trafik- och miljöcentraler) från och med 2010. ELY-centralerna utser egna representanter till de kommunala trafiksäkerhetsgrupperna efter behov.

De kommunala grupperna har en viktig roll i övervakningen och uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet. Det finns skäl att utnämna en person i varje grupp med ansvar för att sammanställa övervakningsinformationen från de olika förvaltningsområdena och för att följa trafiksäkerhetssituationen. Övervakning och uppföljning är viktigt bl.a. för att trafiksäkerhetsgrupperna ska få finansiellt stöd.

	KIMITOÖN	VÄSTABOLAND
Rådgivningarna	Arja Holmberg	
Daghemmen	Mary-Ann Fröberg	Pia Hotanen
Grundskolan 0–6	Heidi Ginman	Eivor Suominen
Grundskolan 7–9	Heidi Ginman	Eivor Suominen
Gymnasierna och yrkesskolorna	Heidi Ginman	
Ungdoms- och fritidssektorn	Bo-Eric Ahlgren	Krister Gruner
Arbetarskyddet/företagshälsövarden	Ulla Rahkonen	Kenneth Wilson
Seniorarbetet	Eva Manelius	Leif Blom
Tekniska	Lasr Nummelin	Kimmo Lianmaa
Tekniska	Roger Hakalax	Matias Jensen
Säkerhetskoordinatör		Kristiina Juvas
Polisen	Clara Holmberg-Nordell	Kristiina Nordell
Rörliga polisen		Teemu Äikäs
Västra Finlands länsstyrelse		Soile Koskela
Vägförvaltningen		Jaakko Klang
Trafikskyddet		Antero Aho

Bild 17 Föreslagen sammansättning för trafiksäkerhetsgrupperna

5.4 Fortsatta åtgärder; övervakning och uppföljning

Genomförande

De kommunala trafiksäkerhetsgrupperna har som främsta uppgift att förmedla information mellan de olika förvaltningarna och till dem som fattar beslut, och fokusera trafiksäkerhetsarbetet på gemensamt valda målgrupper. För att fullfölja denna uppgift är det nödvändigt att grupperna sammanträder regelbundet efter behov, dock minst en gång om året. Sammanträden kan exempelvis ordnas två gånger om året; bägge kommuners trafiksäkerhetsgrupper kan sammanträda på var sitt håll på våren, och på hösten kan eventuellt ett gemensamt regionalt möte ordnas med något färre deltagare.

Det är viktigt att trafiksäkerhetsgrupperna i bägge kommuner strävar efter att gå framåt med tillräckligt små steg och arbeta enligt de resurserna som finns. Redskapen i arbetet är gruppernas egna handlingsplaner och förvaltningarnas handlingsplaner. Handlingsplanerna ger en klar översikt över de planerade temana och uppställda målen för utbildnings-, upplysnings och informationsarbetet över de närmaste åren. I planerna syns även vilka åtgärder som ska vidtas och när, vilka samarbetsparterna och de ansvariga personerna är och hur övervakningen och uppföljningen ska ordnas. Handlingsplanerna ska uppdateras efter behov, t.ex. en eller två gånger om året när grupperna sammanträder.

När trafiksäkerhetsplanen har blivit klar godkänns planen och trafiksäkerhetsgruppen av stads/kommunstyrelsen. Vid behov utnämner stads/kommunstyrelsen en egen representant i gruppen. Planen skickas till nämnderna och andra relevanta instanser för kännedom. Trafiksäkerhetsgruppen ska sammanträda till sitt första ordinarie möte så fort som möjligt efter att gruppen har blivit officiellt inrättad. Trafiksäkerhetsgruppen har ansvaret för organiseringen och uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet och för tillämpningen av planen.

De kommunala trafiksäkerhetsgruppernas verksamhet beskrivs i verksamhetsplanen nedan:

Verksamhet	Tid	Ansvar
Trafiksäkerhetsgruppens vårmöte	Februari-mars	Mötet sammankallas av gruppens ordförande
Trafiksäkerhetsgruppens höstmöte	september-oktober	Mötet sammankallas av gruppens ordförande
Övervakning och uppföljning av trafikolyckor	På vårmötet	Översikt över Trafikskyddets och polisens register
Uppföljning av trafiksäkerhetsplanen – förvaltningarnas arbete	På vårmötet	Varje förvaltning berättar om arbetet i sin sektor
Uppföljning av det tematiska trafiksäkerhetsarbetet	På vårmötet	
Uppföljning av miljöaspekterna i trafiksäkerhetsplanen	På höstmötet	Vägförvaltningen och tekniska sektorn går igenom de åtgärder som vidtagits för att förbättra trafikmiljön
Informationsspridning om trafiksäkerhetsarbetet	Hela tiden	Ansvar för informationsspridningen fördelas per teman och fastställs under trafiksäkerhetsgruppens möten
Engagerande av fullmäktige	Utbildning en gång under fullmäktigeperioden, delgivning varje år	En utbildning ordnas åt kommunernas fullmäktige i början av fullmäktigeperioden. Det kommunala trafiksäkerhetsarbetet (vårens protokoll) delges fullmäktige.

III DEL C

6 ÅTGÄRDSPLAN FÖR TRAFIKMILJÖN

6.1 Allmänt

Som resultat av planeringsprocessen har kommunvisa åtgärdsprogram tagits fram för att förbättra säkerhetsproblemen i trafikmiljön. Ansvaret för att genomföra programmen ligger hos tekniska sektorn vid Väståbolands stad och Kimitoöns kommun, samt hos Åbo vägdistrikt. Utöver de projekt som räknas upp i åtgärdsprogrammen har man inventerat vägkanterna längs Skärgårdsvägen i Väståboland (MT 180) för att identifiera krockrisker och vägräcken i behov av reparation. Utgående från inventeringen har man gjort upp en lista med åtgärder som behövs för att förbättra vägkantsmiljön. Vägkanterna och behovet av vägräcken längs Kimitoöns regionvägar (MT 181 och MT 183) kommer att inventeras under denna höst.

Säkerhetsproblemen i vägkantsmiljön har kartlagts på basis av tidigare planer och med hjälp av en olycksanalys, en invånarenkät, intervjuer med sakkunniga (vägdistriktet, kommunen, polisen, transportföretag) och besök i terrängen. De platser som åtgärdsförslagen berör utpekades flera gånger av alla ovannämnda undersökningar. Problemobjekten inspekterades med besök i terrängen och åtgärder föreslogs. Förslagen är uppskattningar på de förbättringslösningar som anses mest genomförbara. Det finns ett flertal objekt som kräver närmare analys och planering för att slutliga åtgärder ska kunna definieras. Det finns dessutom ett antal projektbehov som har lämnats utanför åtgärdsplanerna, bl.a. rörande vägar för gång-, cykel- och mopedtrafik. Vägdistriktet och kommunerna är medvetna om dessa objekt; antingen finns de redan i "projektkorgarna" eller så har man utarbetat behovsutredningar för dem.

Tonvikten i åtgärdsprogrammen ligger på projekt som är kostnadseffektiva och kan genomföras snabbt. Utgångspunkten för åtgärdsprogrammen har varit att de ska vara så realistiska som möjligt. Åtgärder i programmen är avsedda att genomföras över en period på ca 10 år. Man har inte definierat specifika årtal för genomförandeperioderna (1, 2 och 3). I genomförandeklass 1 ingår i regel de minsta åtgärder, som är lättast att genomföra (bl.a. sänkning av hastighetsbegränsningar, små förbättringsåtgärder i korsningar mellan gcm-trafik och fordonstrafik, siktröjning, förbättring av vägmarkeringar) samt de värsta kända problemobjekten. De långsiktigare projektbehoven har samlats i klasserna 2 och 3 (bl.a. förbättring av anslutningar, vägar för gång-, cykel- och mopedtrafik).

Handboken "Allmänna metoder att förbättra trafikmiljöns säkerhet (bilaga 3) innehåller beskrivningar av de förbättringsåtgärder som ingår i åtgärdsprogrammen och av andra åtgärder som bygger på allmän praxis och har konstaterats fungera bra.

6.2 Översikt över trafiksäkerhetsåtgärderna och åtgärdernas effekter

I de kommunala åtgärdsprogrammen beskrivs sammanlagt 66 åtgärdsbehov (36 i Väståboland och 30 på Kimitoön). Den totala kostnaden för åtgärderna uppgår till 4,5 miljoner euro. De totala kostnaderna för alla projekt i hela planområdet (förbättringarna av vägkanterna längs MT 180 ej medräknade) och den beräknade effekten i fråga om antalet olyckor med personskador visas enligt prioritetsordning i tabell 6 nedan.

Behovet av förbättringar i form av nya vägräcken längs Skärgårdsvägen (MT 180) uppgår till ca 15,5 km. Den totala uppskattade kostnaden för vägräckena uppgår till 0,7 miljoner euro [à 45 €/m].

Kommunala översikter (åtgärdsprogram jämte sammanfattning och kartor) finns i punkterna 6.4 och 6.5 samt i bilagorna 4 och 5. Inventeringslistorna för vägkantsmiljöerna längs Skärgårdsvägen (MT 180) finns i bilaga 6.

Projektkostnaderna har definierats på basis av befintliga planer och utredningar samt expertbedömningar i den utsträckning det inte finns exaktare kostnadsberäkningar eller planer att tillgå. Punkt 6.3 innehåller en grov uppskattning på enhetskostnaderna för varje åtgärd. Eftersom flera objekt fortfarande kräver noggrannare granskning har man inte ansett det vettigt att ge en kostnadsuppskattning för samtliga objekt (bl.a. inte för förbättringsåtgärderna på anslutningarna längs Skärgårdsvägen). Kostnadsuppskattningar har dock utarbetats för största delen av åtgärderna. Vid eventuell senare projektplanering bör man komma ihåg att kostnadsuppskattningarna innehåller avsevärda osäkerhetsfaktorer som måste beaktas i den fortsatta planeringen.

Tabell 6 Totala kostnader för trafiksäkerhetsprojekten i planområdet och beräknad effekt i fråga om antalet olyckor som medför personskador, enligt prioritetsordning.

ÅBOLAND SAMMANLAGT	Kostnader [1000€]	Kostnader [1000€]	Kostnader [1000€]	Minskning av antalet personolyckor
	Vägdistriktet (V)	Kommunen (K)	V+K	
Period 1	72.1	84.5	156.6	0.954
Period 2	366.4	31.0	397.4	0.116
Period 3	3 750.0	200.0	3 950.0	0.292
Sammanlagt	4 188.5	315.5	4 504.0	1.362

6.3 Trafiksäkerhetsåtgärdernas kostnader

Tabell 7 nedan innehåller en grov uppskattning av enhetskostnaderna för åtgärderna vars syfte är att förbättra trafiksäkerheten.

Tabell 7 Grov kostnadsuppskattning för trafiksäkerhetsåtgärderna

Åtgärd	Kostnad
	maku 2000=100; 08/2009 136,9
Grupp av bullerräfflor	400 €/st
Fartdämpare, avsmalning	3 000 €/st
Fartgupp	8 000 €/st
Åsgupp	4 500 €/st
Byggande av älgstaket	26 500 €/km
Varning för skarp kurva	500 €/st
Ersättande av styva stolpar med eftergivliga stolpar (> 80 km/h)	1 200 €/km
Byggande av vägräcken	45 €/m
Utmärkande av mitt- och kantlinjer	1 600 €/vägkm
Mitträcke	42 000 €/km
Utmärkande av mittlinje	200 €/km
Byggande av underfart för gcm-trafik (rambro)	150 000 €/st
Byggande av gcm-väg	150 000 - 500 000 €/km
Cirkulationsplats (enfilig, Ø 20 m)	300 000 €/st
Upphöjd korsning	24 000 €/st
Reflexstolpe för vägmärke	200 €/st
Flyttning av korsning till bättre plats	12 000 €/st
Effektivare korsningsmarkeringar: massamarkeringar	300 €/st
Kanalisering av korsning	250 000 €/st
Busshållplats på landsbygden	5 500 €/st
Byggande av extra fil	300 000 €/km
Målning av hastighetsbegränsningen på körbanan	200 €/st
Sänkning av hastighetsbegränsningen	250 €/st
Förbättring av sikten	400 €/vägkm
Gallring av träd	400 €/vägkm
Kantstolpar (stolpreflexer)	500 €/vägkm
Målning av kantlinje (nytt objekt)	1 200 €/vägkm
Byggande av refug (huvudväg eller sidoväg)	13 000 €/st
Avslantning av sidodiken	5 500 €/km
Slätter av sidodikenas slänter	100 €/vägkm
Uppmontering av STOP-märke	500 €/st
Skyddsväg, ny (vägmarkeringar och trafikmärken)	1 000 €/st
Skyddsväg, förbättring av markeringar	350 €/st
Mittrefug på skyddsväg	17 000 €/st
Upphöjd skyddsväg	25 000 €/st
Tydlig förbättring av vinterunderhållet	1 600 €/km
Mittlinje med bullerräfflor i dubbel spår linje	500 €/km
Kantlinje med bullerräfflor	500 €/km
Anläggning av belysning	25 000 €/km
Byggande av väjningsplats	50 000-100 000 €/st

6.4 Åtgärder för trafiksäkerheten i Väståboland

I Väståboland gäller de flesta åtgärdsförslagen Skärgårdsvägen (MT 180). Problemen på Skärgårdsvägen är trafikolyckor, farliga korsningar, överhastighet, stora trafikvolym, stora mängder tung trafik, dåliga förbindelser och farliga övergångsställen för gcm-trafik samt brister i underhållet. Skärgårdsvägen spelar en mycket viktig roll i regionen, bl.a. med tanke på att den är den enda förbindelsen mellan riksväg 1 och Nagu och Korpo. Särskilt på sommaren används vägen av stora mängder turister och sommargäster (både biltrafik och gcm-trafik). Ett av projektbehoven i vägdistriktet är en gcm-väg som löper längs hela ringvägen.

I denna plan föreslås en rad åtgärder som berör Skärgårdsvägen, särskilt i anslutningarna och i tätortsområdena. Vidare föreslår planen en

utvecklingsutredning för att kartlägga alla problem på hela Skärgårdsvägen utifrån olika utgångspunkter. Utöver trafiksäkerheten skulle utredningen beakta bl.a. smidigheten och i synnerhet de olika formerna av trafik. Enligt förslaget ska utredningen utarbetas inom den närmaste framtiden.

Följande åtgärder föreslås för Skärgårdsvägen i denna plan:

Åtgärder för att förbättra säkerheten i följande korsningar	Kårlaxvägen, Kårkullavägen, Lielaxvägen, Fiskeriskolvägen – Björkstigen – Kärrängsvägen, Kalkvägen – Norrby strandväg, Mårdstigen
Förbättring av trafiksäkerheten i tätortsområde	Nagu, Korpo
Sänkning av hastighetsbegränsning	På hela Skärgårdsvägen från 80 till 70 km/h (ställen där hastighetsbegränsningen är 60 km/h eller lägre påverkas inte) På sträckan Kalkvägen – Skolgatan från 60 till 50 km/h

De övriga förslagen gäller Kårlaxvägen (MT 12041), Lielaxvägen (MT 1805), Sydmovägen – Seivisvägen – Simonbyvägen (MT 1804 – MT 12030), Tervsundsvägen (MT 12029), Airistovägen (MT 12025) samt gatunätet i Pargas centrum, Norrby, Norrby strand och Skräbböle. Bild 18 nedan är tagen i anslutningen mellan Skräbbölevägen och Pjukalavägen. De föreslagna åtgärderna i denna anslutning är att skyddsvägsmärkena vid skyddsvägen med mittrefug och skyddsvägens trafikdelare ska förses med reflexstolpar, samt att gamla, oklara och nötta vägmarkeringar ska förbättras.



Bild 18 Anslutningen mellan Skräbbölevägen och Pjukalavägen

Tabell 8 nedan visar en översikt av de totala kostnaderna för projekten i Väståboland samt den beräknade effekten i fråga om antalet personskador, i prioritetsordning. Det kompletta åtgärdsprogrammet jämte kartor finns i bilaga 4.

Tabell 8 Totala kostnader för projekten i Väståboland och beräknad effekt i fråga om antalet olyckor som medför personskador, enligt prioritetsordning.

VÄSTÅBOLAND	Kostnader [1000€]	Kostnader [1000€]	Kostnader [1000€]	Minskning av antalet personolyckor
	Vägdistriktet (V)	Kommunen (K)	V+K	
Period 1	35.1	84.5	119.6	0.737
Period 2	202.0	31.0	233.0	0.040
Period 3	1 900.0	200.0	2 100.0	0.259
Sammanlagt	2 137.1	315.5	2 452.6	1.036

6.5 Åtgärder för trafiksäkerheten på Kimitoön

De föreslagna åtgärderna på Kimitoön berör landsvägsnätet och är främst inriktade på olika vägsnitt utanför Kimito centrum. Orsaken till detta är att trafiknätet i centrala Kimito har utvecklats på basis av en egen plan, utvecklingsplanen för väg- och gatunätet i Kimito centrum, som blev klar 2005. Åtgärdsförslagen i utvecklingsplanen är starkt inriktade på trafiksäkerhet, så man har inte ansett det nödvändigt att planera ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder i Kimito centrum.

Åtgärderna i utvecklingsplanen för väg- och gatunätet i Kimito centrum är uppdelade i tre prioritetsklasser på basis av ekonomiska, trafiksäkerhetsrelaterade och markanvändningsrelaterade aspekter. Till prioritetsklass 1 hör bl.a. att förbättra övergångsställena för fotgängare, cyklister och mopedförare med mittrefuger, bl.a. på Vretavägen (lv 12062), Åbovägen (lv 181) och Bjärnåvägen-Dragsfjärdsvägen (lv 183). Dessutom föreslås en breddning av Engelsbyvägen och en förbättring av vägens anslutningar för att skapa bättre trafikflöde för den tunga trafiken. Till prioritetsklass 2 hör bl.a. att förlänga förbindelserna för gång-, cykel- och mopedtrafik från Skolvägen i riktning mot Industrivägen, och att omvandla korsningen mellan Mästarevägen och Vretavägen till en upphöjd korsning. Åtgärderna i prioritetsklass 3 omfattar bl.a. att komplettera nätet av gcm-vägar, åtgärder i vissa anslutningar och att färdigställa Bågvägen.

Åtgärdsförslagen i planen gäller alltså följande landsvägar: Åbovägen (MT 181), Bjärnåvägen/Dragsfjärdsvägen (MT 183), Mjösundsvägen (MT 12061 - MT 12063), Västeruddsvägen (MT 12061), Vretavägen (MT 12062), Vestlaxvägen (MT 1834), Skinnarviksvägen (MT 12055), Björkbodavägen (MT 12057), Galtarbyvägen (MT 12058), Söderlångviksvägen – Kasnåsvägen (MT 1830), Purunpäävägen (MT 12049) och Söderlångviksvägen (MT 12053). Bild 19 nedan är tagen på Skinnarviksvägen. I planen föreslås att broräckena på den smala bron ska förlängas och att märken som varnar för skarp kurva ska monteras upp före och efter bron.



Bild 19 Skinnarviksvägen, gamla bron

Tabell 9 nedan visar en översikt av de totala kostnaderna för projekten på Kimitoön samt den beräknade effekten i fråga om antalet personskador, i prioritetsordning. Det kompletta åtgärdsprogrammet jämte kartor finns i bilaga 5.

Tabell 9 Totala kostnader för trafiksäkerhetsprojekten på Kimitoön och beräknad effekt i fråga om antalet olyckor som medför personskador, enligt prioritetsordning.

KIMITOÖN	Kostnader [1000€]	Kostnader [1000€]	Kostnader [1000€]	Minskning av antalet personolyckor
	Vägdistriktet (V)	Kommunen (K)	V+K	
Period 1	37.0	0.0	37.0	0.217
Period 2	164.4	0.0	164.4	0.076
Period 3	1 850.0	0.0	1 850.0	0.033
Sammanlagt	2 051.4	0.0	2 051.4	0.326

6.6 Fortsatta åtgärder; övervakning och uppföljning

Ansvar för att förbättra trafikmiljön genom dessa åtgärder ligger hos tekniska sektorn vid Väståbolands stad och Kimitoöns kommun, samt hos vägdistriktet. De ansvariga personerna anges i åtgärdsprogrammen. Åtgärder följs härnäst av trafiksäkerhetsgrupperna vid deras kommunala möten så att representanterna för vägdistriktet och den tekniska sektorn går igenom de åtgärder som har vidtagits för att förbättra trafikmiljön under året i fråga. Samtidigt uppdateras åtgärdsprogrammet efter behov, och de åtgärder som har genomförts under året antecknas i programmet. Om nya åtgärdsbehov konstateras kan de läggas till listan. Man bestämmer även vilka åtgärder som ska genomföras följande år.

7 KÄLLFÖRTECKNING

Utvecklingsplanen för väg- och gatunätet i Kimito centrum. Vägförvaltningen och Kimito kommun. 2004.

Kevyen liikenteen suunnittelu (planering av gång-, cykel- och mopedtrafik). Vägförvaltningen, Väg- och trafikteknik; Finlands Kommunförbund. 1998.

Liikenneonnettomuuksien tilastointi, selvitys nykytilasta ja kehittämistarpeista (statistikföring av trafikolyckor, analys av nuläget och av utvecklingsbehoven). LINTU-projektet. 2005.

Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020, statsrådets trafikpolitiska redogörelse till riksdagen. Kommunikationsministeriet. 2008.

Liikenneturvallisuus kaavoituksessa (trafiksäkerhet i planläggningen). Miljöministeriet. Miljöförvaltningens anvisningar 1/2006.

Liikenteen rauhoittaminen -ohjeita ja esimerkkejä (lugnare trafik – anvisningar och exempel). Miljöministeriet m.fl. LYYLI-rapport 28. 2001.

Mikkonen, Valde. 2006. Liikennevahinkojen kuntakohtaiset kustannukset (kommunala kostnader för trafikolyckor).

Mitä maksaa? Tienpidon kustannuksia 2005 (Vad kostar det? Väghållningskostnader 2005). Vägförvaltningen. 2005.

Nopeusrajoitukset (hastighetsbegränsningar). Vägförvaltningens anvisning (utkast). Vägförvaltningen. 2009.

Handbok i trafiksäkerhetsarbete i kommunerna. Trafikskyddet. 1999.

Pargas trafiksäkerhetsplan. Vägförvaltningen och Pargas stad. 1993.

Pargas trafiksäkerhetsplan (reviderad). Pargas stad. 2001.

Pyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden liikenneturmat Pohjois-Kymenlaaksossa (trafikolyckor bland cyklister, mopedförare och motorcykelförare i Norra Kymmenedalen). LINTU-projektet. 2006.

Taajamien nopeusrajoitusten suunnittelu (planering av hastighetsbegränsningar i tätorter). Vägförvaltningen. 2000.

Tiehallinnon liikenneturvallisuusohjelma (Vägförvaltningens trafiksäkerhetsprogram). Vägförvaltningen. 2008.

Säkerheten i vägtrafiken 2006-2010. Kommunikationsministeriet, program och strategier 08/2005.

Vägtrafikolyckor 1999–2008. Statistikcentralen, Trafikskyddet. Finlands officiella statistik.

Turun tiepiiriin saapuneet liikenneturvallisuusaloitteet (trafiksäkerhetsrelaterade initiativ som mottagits av Åbo vägdistrikt). Vägförvaltningen. 2002–2009.

Turun tiepiirin hirvieläinselvitys (utredning om hjortdjur i Åbo vägdistrikt). Vägförvaltningen. 2008.

Geografiska datamängder som bygger på data i Åbo vägdistrikts vägregister. Vägförvaltningen. 2008.

Verksamhets- och ekonomiplan för Åbo vägdistrikt 2008–2012. Vägförvaltningen. 2008.

Mer information om trafiksäkerhetsrelaterade frågor finns också på följande webbadresser:

Fordonsförvaltningscentralen, <http://www.ake.fi>

A-Katsastus Oy, <https://www.a-katsastus.fi>

Automobilförbundet, <http://www.autoliitto.fi>

Länsstyrelsen i Västra Finlands län, <http://www.lansstyrelsen.fi/vastra>

Länsstyrelsens trafiksäkerhetsportal, <http://www.laaninliikenneturvallisuus.fi/>
(på finska)

Kommunikationsministeriet, <http://www.mintc.fi>

Trafikskyddet, <http://www.liikenneturva.fi>

Trafikförsäkringscentralen, <http://www.liikennevakuutuskeskus.fi>

Finlands bilskoleförbund r.f., <http://www.autokoululiitto.fi> (på finska)

Vägförvaltningen, <http://www.tiehallinto.fi>

8 BILAGOR

1. Sammanfattning av skolundersökning om trafiksäkerhet (Vägförvaltningen, Åbo vägdistrikt 2008)
2. Allmänna förbättringsåtgärder i utbildnings-, upplysnings- och informationsarbetet
3. Allmänna lösningar för en säkrare trafikmiljö
4. Åtgärdsprogram och kartor för förbättring av trafikmiljön i Väståboland
5. Åtgärdsprogram och kartor för förbättring av trafikmiljön på Kimitoön
6. Inventering av kantmiljöerna längs Skärgårdsvägen (MT 180)
7. Olyckskartor av Väståboland och Kimitoön