

Trafiksäkerhetsplan för Kimitoön 2020

Delrapport A:
Utveckling av trafiksäkerhetsarbetet
(bilder för presentation av arbetet)

RAMBÖLL



INNEHÅLL

- Trafiksäkerhetsarbetet i kommunen – multidisciplinärt och systematiskt samarbete
- Läget för trafiksäkerheten och trafiksäkerhetsarbetet i Kimitoöns kommun
- Vision och mål – På väg mot en femstjärnig kommun i trafiksäkerhet
- Åtgärder: Tillsammans, Mångsidigt och Öppet
- Bedömning av effekterna

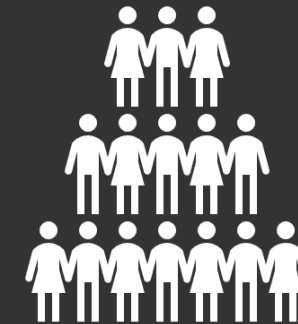
Separat bilagematerial:

- A. Utveckling av trafiksäkerhetsarbetet (bilder för presentation av arbetet)
- B. Aktuella kartor över olyckor, gång- och cykelbanor och hastighetsbegränsningar
- C. Resultaten av olycksanalys
- D. Resultaten av invånarenkät
- E. Lista och kartor över trafikmiljöåtgärder
- F. Åtgärdskort
- G. Plankartor
- H. Idébank för arbetet med trafikfostran

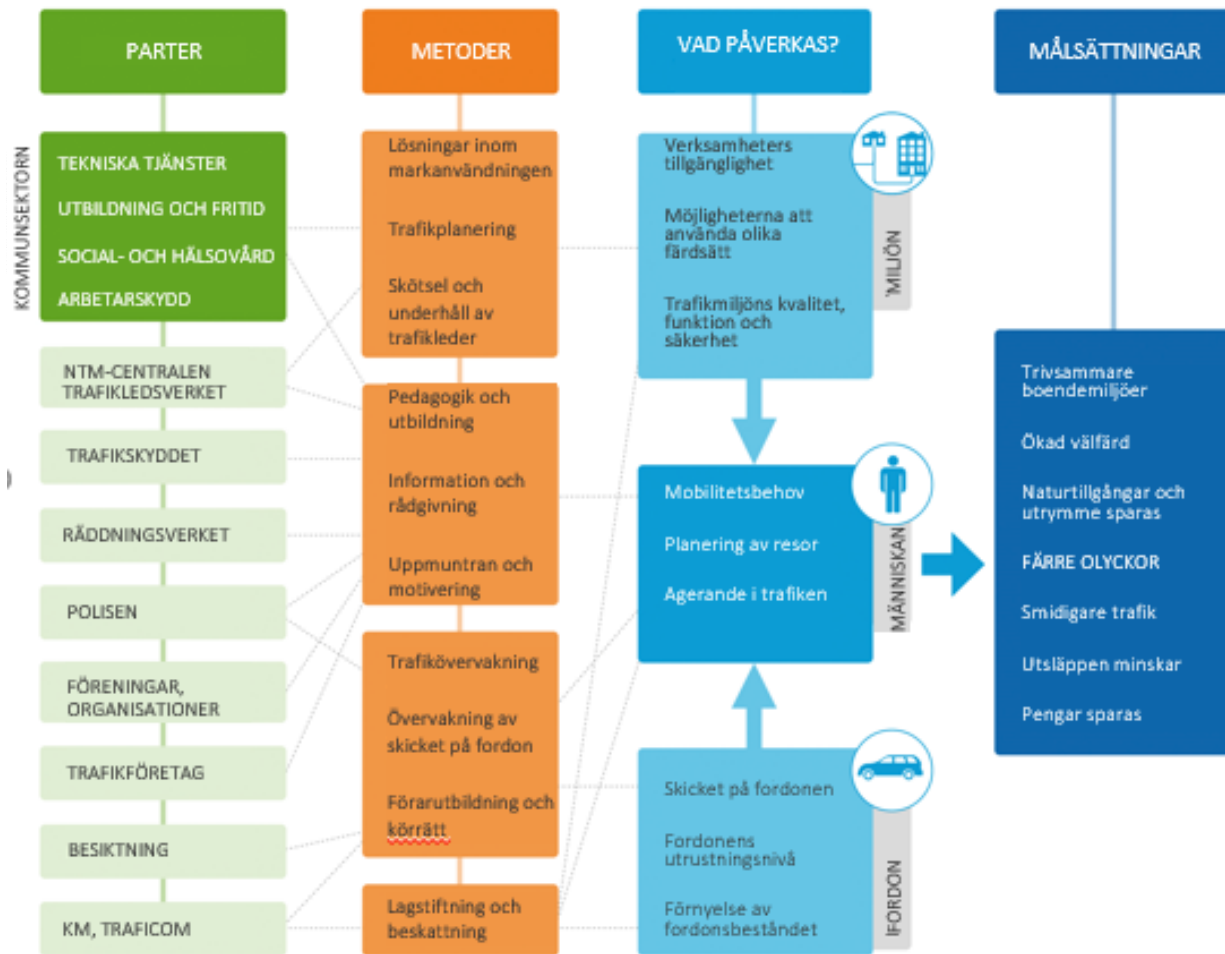


Trafiksäkerhetsarbetet i kommunen – multidisciplinärt och systematiskt samarbete

Trafiksäkerhetsplan för Kimitoön 2020



MULTIDISCIPLINÄRT SAMARBETE



- ✓ Trafiksäkerheten är en del av den övergripande säkerheten som i sin tur är en del av arbetet för att främja välfärd i kommunen.
- ✓ Trafiksäkerhetsarbetet i kommunen är ett långsiktigt grundläggande arbete där invånare i alla åldrar och olika trafikantgrupper beaktas.
- ✓ Kommunen har till uppgift att se till att alla kommuninvånare har förutsättningar att göra ansvarsfulla och säkra mobilitetsval.
- ✓ Som ansvarsfulla arbetsgivare ska kommunerna också sörja för sina anställdas välbefinnande och till exempel för säkerheten vid resor till och från arbetet.
- ✓ Verktygslådan för trafiksäkerhetsarbetet är omfattande och innehåller olika möjligheter till verksamhet för alla enheter i kommunen och för lokala intressentgrupper.
- ✓ Ett nationellt mål är att det lokala trafiksäkerhetsarbetet ska planeras och samordnas i kommunala arbetsgrupper för trafiksäkerhet.

TRAFIKSÄKERHETEN BERÖR ALLA – VAR OCH EN AV OSS HÖR TILL MÅLGRUPPEN FÖR TRAFIKFOSTRAN

- ❑ Mobilitetsstyrning (motivation), trafikfostran (kunskaper och färdigheter, attityder) och kommunikation (det allmänna attitydklimatet) är en viktig del av trafiksäkerhetsarbetet.
 - ❑ Mer mobilitet med egen kraft – mindre motorfordonstrafik!
 - ❑ Säkra val för och i trafiken!
- ❑ Genom livslång trafikfostran skapas grundläggande förutsättningar – kunskaper, färdigheter och motiv – för människorna att göra ansvarsfulla mobilitetsval och sörja för sin egen och andras säkerhet.
 - ❑ I en kommun konkretiseras den livslånga trafikfostran genom arbete inom olika tjänsteområden och med olika åldersgrupper.
 - ❑ Aktörerna inom tredje sektorn har också en central roll när det gäller att möjliggöra ansvarsfulla och säkra mobilitetsval.
 - ❑ Trafikfostran och mobilitetsstyrning handlar om att lära sig och få insikt om grunderna (körfärdighet, regler, säkra sätt att agera i trafiken etc.) och att uppmuntra och motivera människor att röra sig med egen kraft (nyttor, möjligheter).

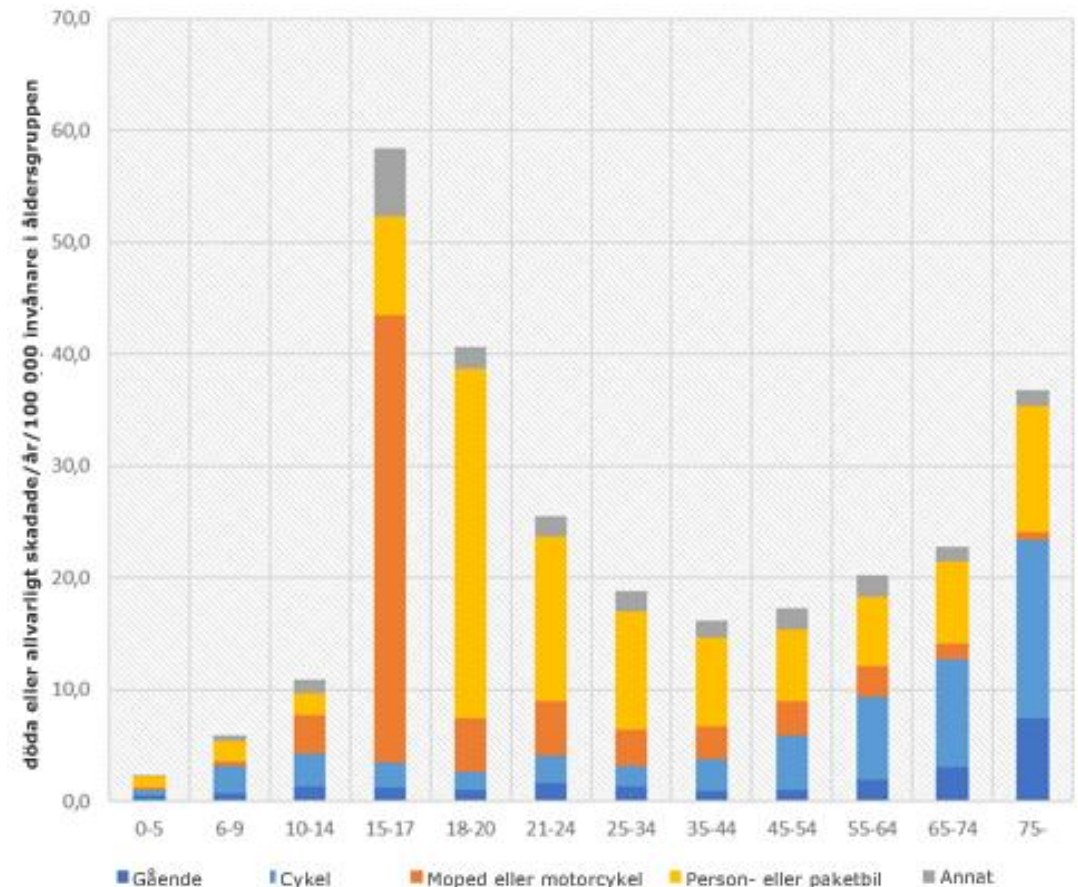


Bild: Döda och allvarligt skadade i vägtrafiken per åldersgrupp och trafikantgrupp i Finland under 2014–2018 i förhållande till åldersgruppens storlek (Källa: Statistikcentralen, N = 5 740 offer)

DEN SMARTA MOBILITETENS PERSPEKTIV – VI GÖR DAGLIGEN ETT ANTAL VAL SOM RÖR HÄLSA, MILJÖ, EKONOMI OCH SÄKERHET

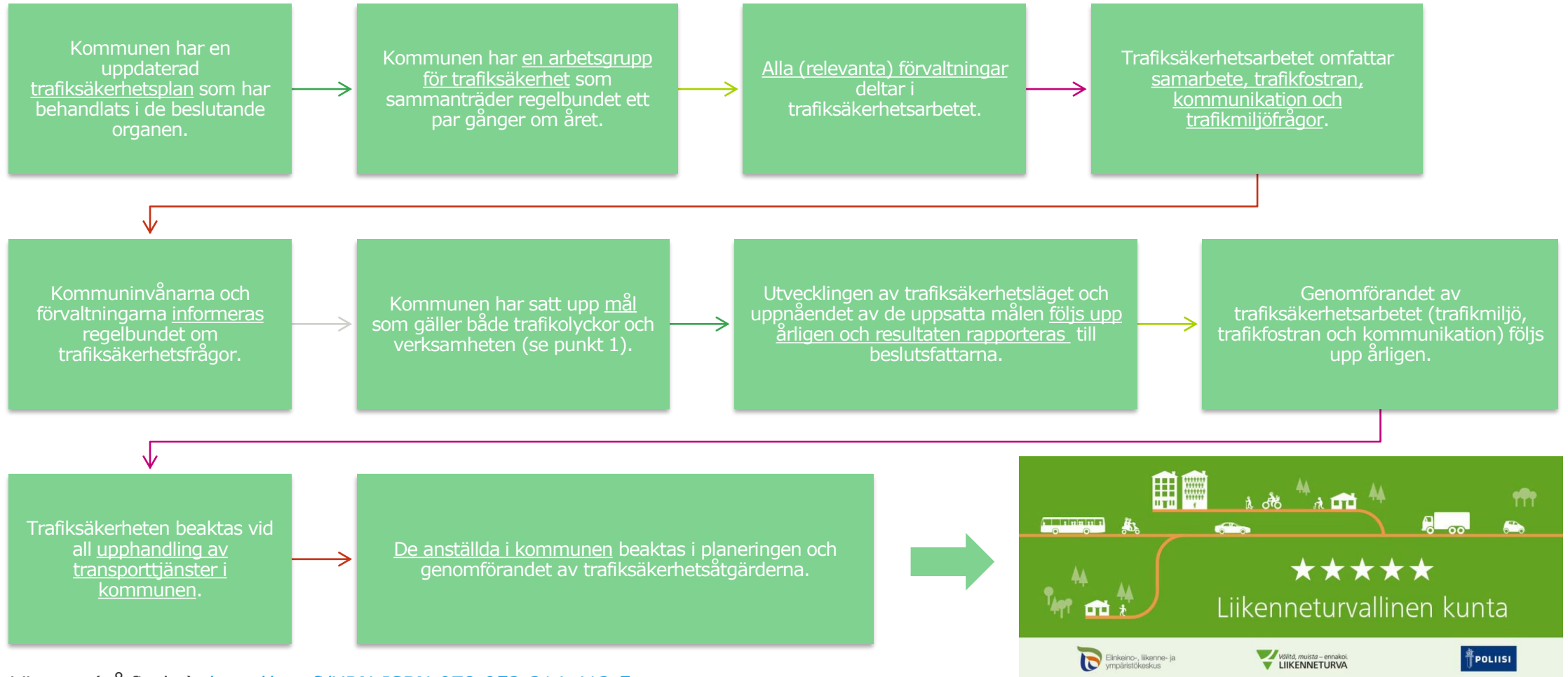
Var bor jag? Reser jag? Vart reser jag? När reser jag? Vilken rutt tar jag? Vilket färdstätt använder jag? Är mitt färdmedel i skick? Är jag själv i körskick? Hur gör jag i trafiken då jag reser med olika färdmedel? Använder jag säkerhetsanordningar? Osv.



- Under ett år gör vi i genomsnitt tusen resor och i samband med dem gör vi flera val och fattar flera beslut som rör mobilitet.
- Våra mobilitetsbeslut påverkar olycksrisken både för oss själva och för andra trafikanter och den upplevda säkerheten eller osäkerheten för oss själva och för andra.
- I enlighet med nollvisionen är det och ska det vara möjligt att röra sig på ett säkert sätt med alla färdstätt.
- Olycksrisken för de olika färdstättarna påverkas bland annat av trafikantens ålder och förmåga, kunskaper och färdigheter, miljön där man rör sig, trafikantens sinnesstämning och körskick och användningen av säkerhetsanordningar. Dessutom ska man komma ihåg vilken betydelse valet av färdstätt har för trafiksäkerheten som helhet.
- En betydande del av de olägenheter som trafiken orsakar, och även av trafikolyckorna och den upplevda osäkerheten, orsakas av motorfordonstrafiken och i synnerhet personbilstrafiken. Trafiksäkerhetsläget (risken, hur allvarliga olyckor som inträffar, den upplevda säkerheten) för många färdstätt, i synnerhet gång- och cykeltrafik, har ett direkt samband med personbilstrafiken.

SAMHÄLLETS ÅTGÄRDER FÖR ATT STÖDJA SMARTA MOBILITETSVAL

PÅ VÄG MOT EN FEMSTJÄRNIG KOMMUN I TRAFIKSÄKERHET



Läs mer (på finska): <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-412-5>



Läget för trafiksäkerheten och trafiksäkerhetsarbetet i Kimitoöns kommuns område

Trafiksäkerhetsplan för Kimitoön 2020



TRAFIKOLYCKOR OCH OLYCKSKOSTNADER

LÄS MER: DELRAPPORT C. RESULTATEN AV OLYCKSANALYSEN

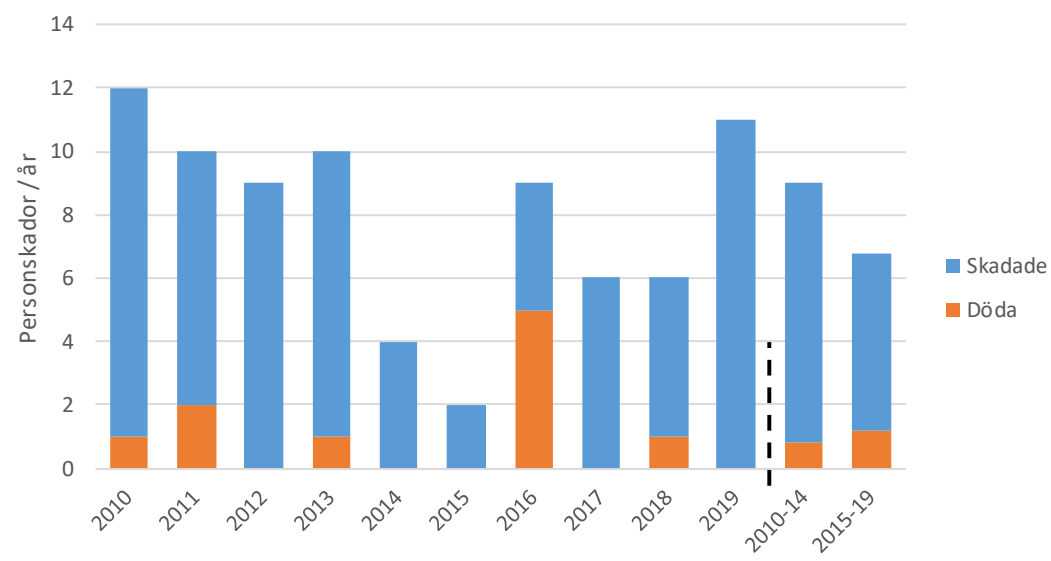
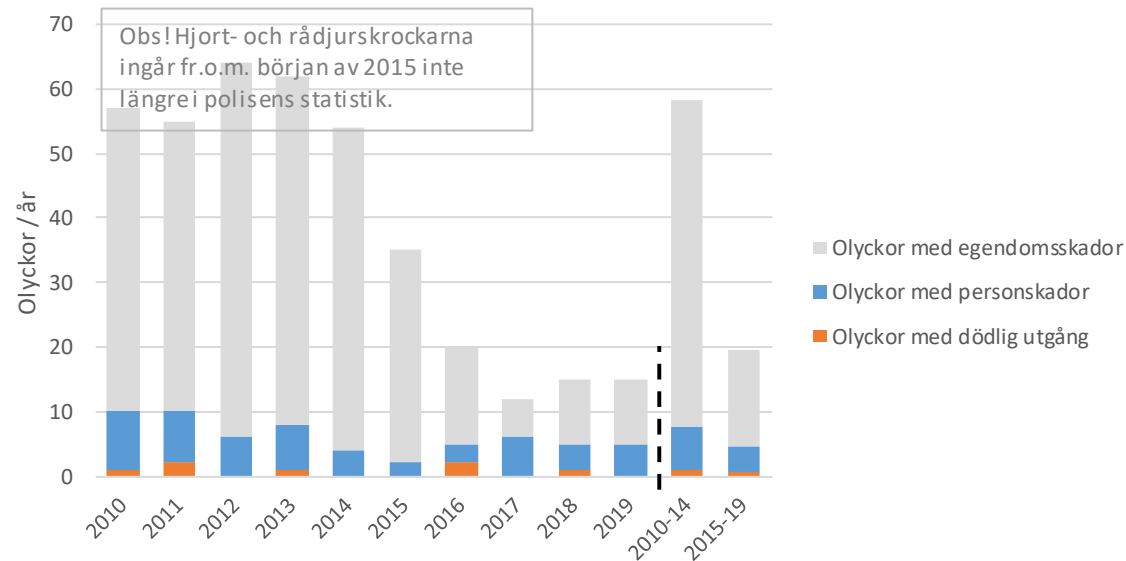
- I Kimitoöns kommuns område inträffar årligen i genomsnitt fem vägtrafikolyckor med personskador och 15 vägtrafikolyckor med egendomsskador.
- Under de senaste tio åren har tio personer omkommit i trafiken i kommunens område, senast år 2018 (en person). Under samma tidsperiod har dock fem år varit s.k. nollår.
- Under de senaste tio åren har 69 personer skadats i trafiken i kommunens område. Det kan ses en nedåtgående trend i antalet skadade.
- Antalet personskadeolyckor per invånare (risken) är något lägre på Kimitoön än i Egentliga Finland eller i hela landet i genomsnitt.
- De som färdats med person- eller paketbil utgör 68 % av offren. Mopedisters och motorcyklisters andel av personskadorna är ca 12 % och fotgängares och cyklisters 9 %.
- Ungdomars andel av personskadorna är mycket hög (44 %) och med tanke på storleken på åldersgruppen kan man tala om en betydande riskgrupp. 15-17-åringars andel av offren är 26 % ja 18-20-åringars andel 18 %.
- Olyckor med personskador inträffar till stor del (78 %) utanför tätortsområden, på region- och förbindelsevägnätet. Största delen (57 %) av olyckorna är singelolyckor (avkörningar).
- Trafikolyckorna orsakar kommunen kalkylerade kostnader på i genomsnitt 500 000 – 600 000 euro per år.

TRAFIKOLYCKOR

LÄS MER: DELRAPPORT C. RESULTATEN AV OLYCKSANALYSEN

OLYCKOR	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Medeltal		
											2010-14	2015-19	Ändring
Olyckor med dödlig utgång	1	2	0	1	0	0	2	0	1	0	0,8	0,6	-0,2
Olyckor med personskador	9	8	6	7	4	2	3	6	4	5	6,8	4,0	-2,8
Olyckor med egendomsskador	47	45	58	54	50	33	15	6	10	10	50,8	14,8	-36
Olyckor totalt	57	55	64	62	54	35	20	12	15	15	58,4	19,4	-39,0

PERSONSKADOR	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Medeltal		
											2010-14	2015-19	Ändring
Döda	1	2	0	1	0	0	5	0	1	0	0,8	1,2	0,4
Skadade	11	8	9	9	4	2	4	6	5	11	8,2	5,6	-2,6
Personskador totalt	12	10	9	10	4	2	9	6	6	11	9,0	6,8	-2,2

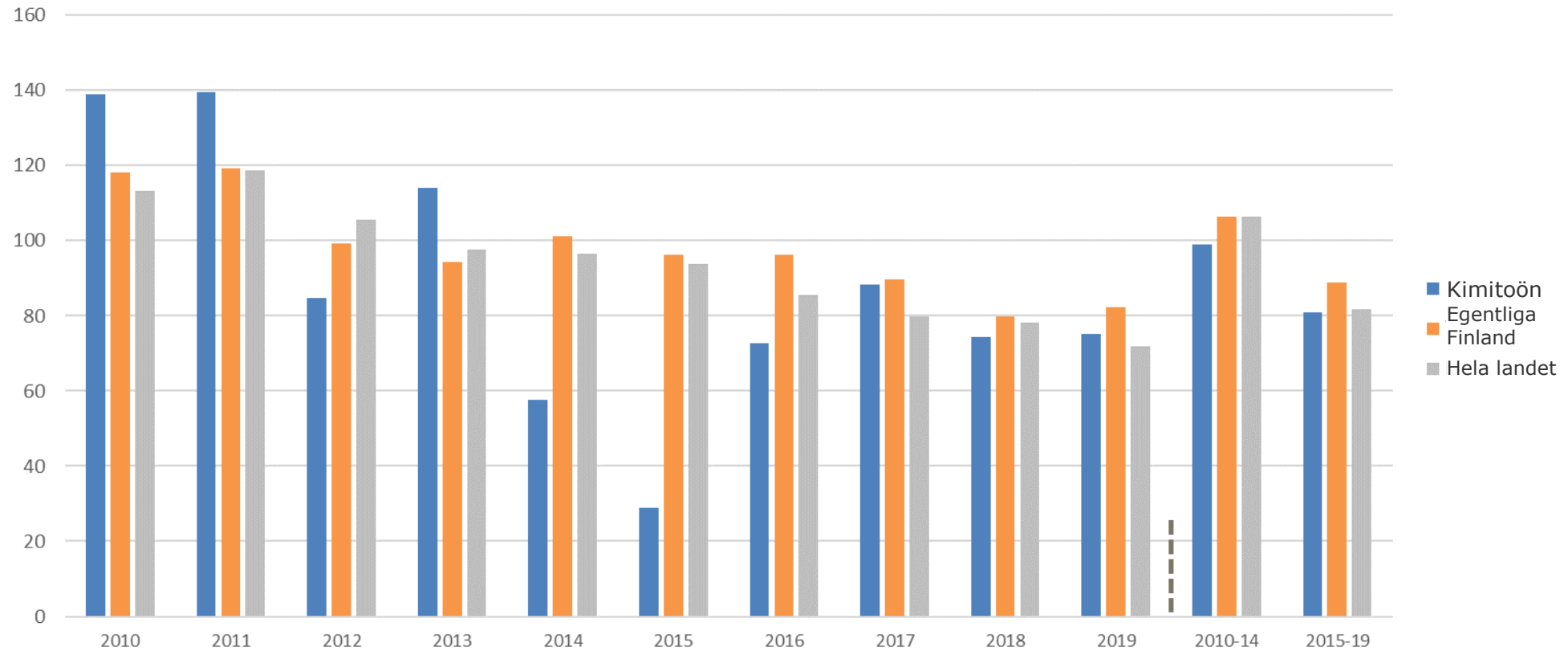


Källa: Statistikcentralen 7.5.2020

TRAFIKOLYCKOR

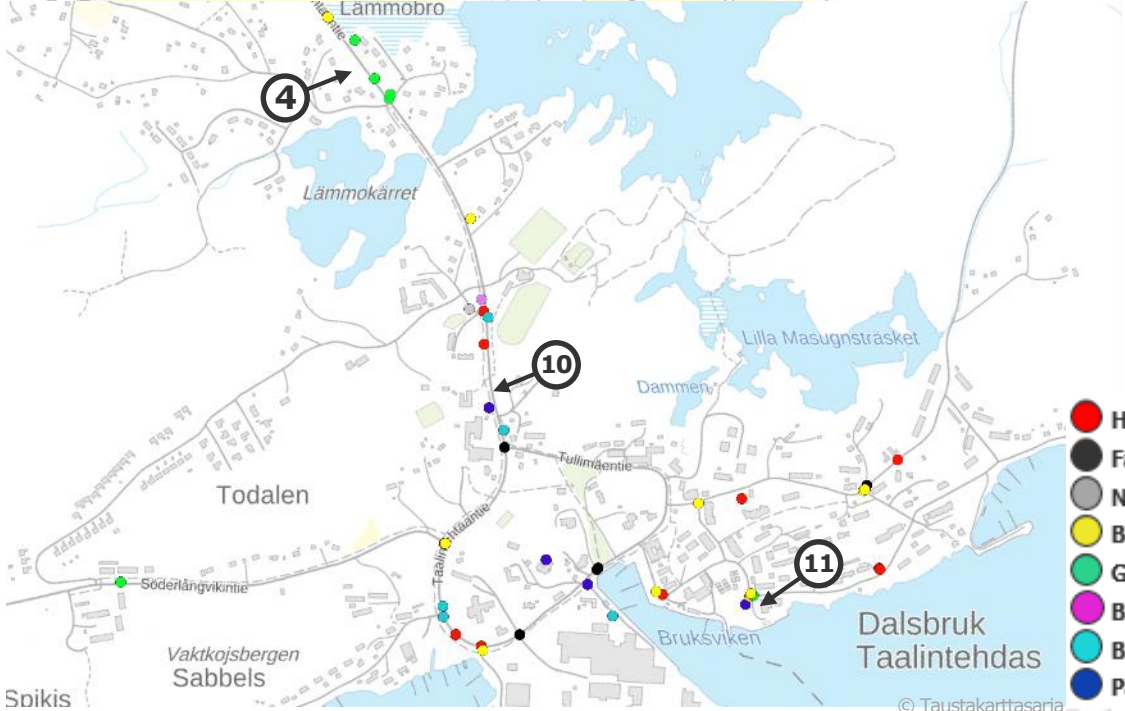
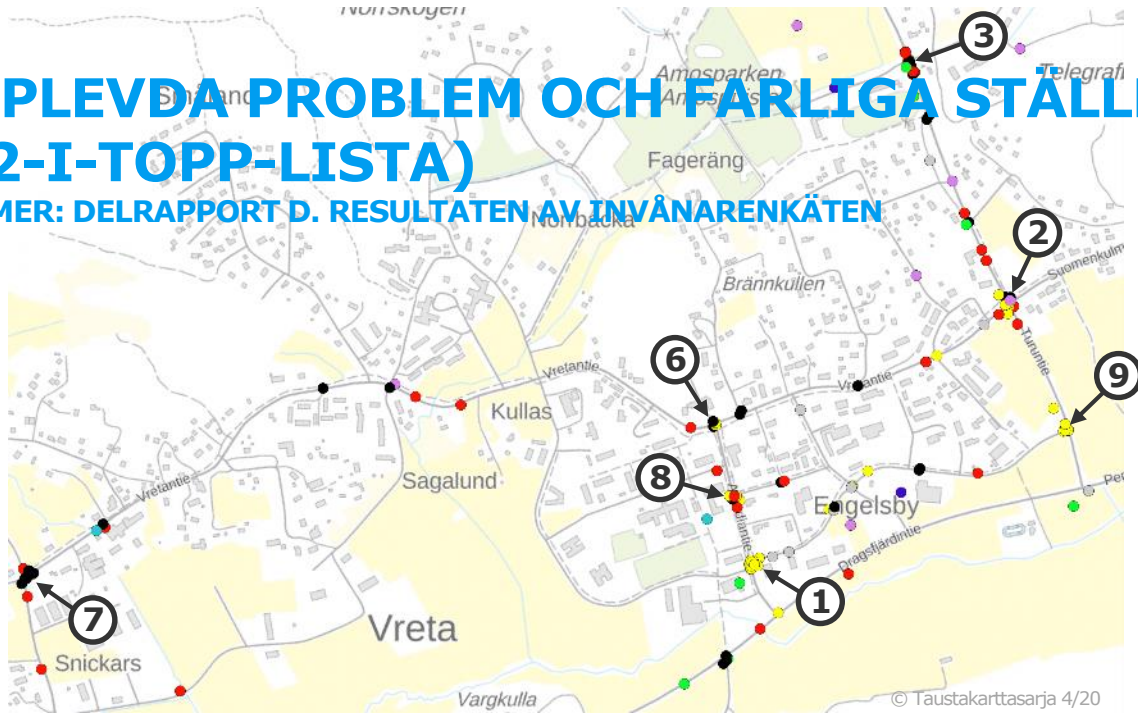
LÄS MER: DELRAPPORT C. RESULTATEN AV OLYCKSANALYSEN

Personskadeolyckor per 100 000 invånare

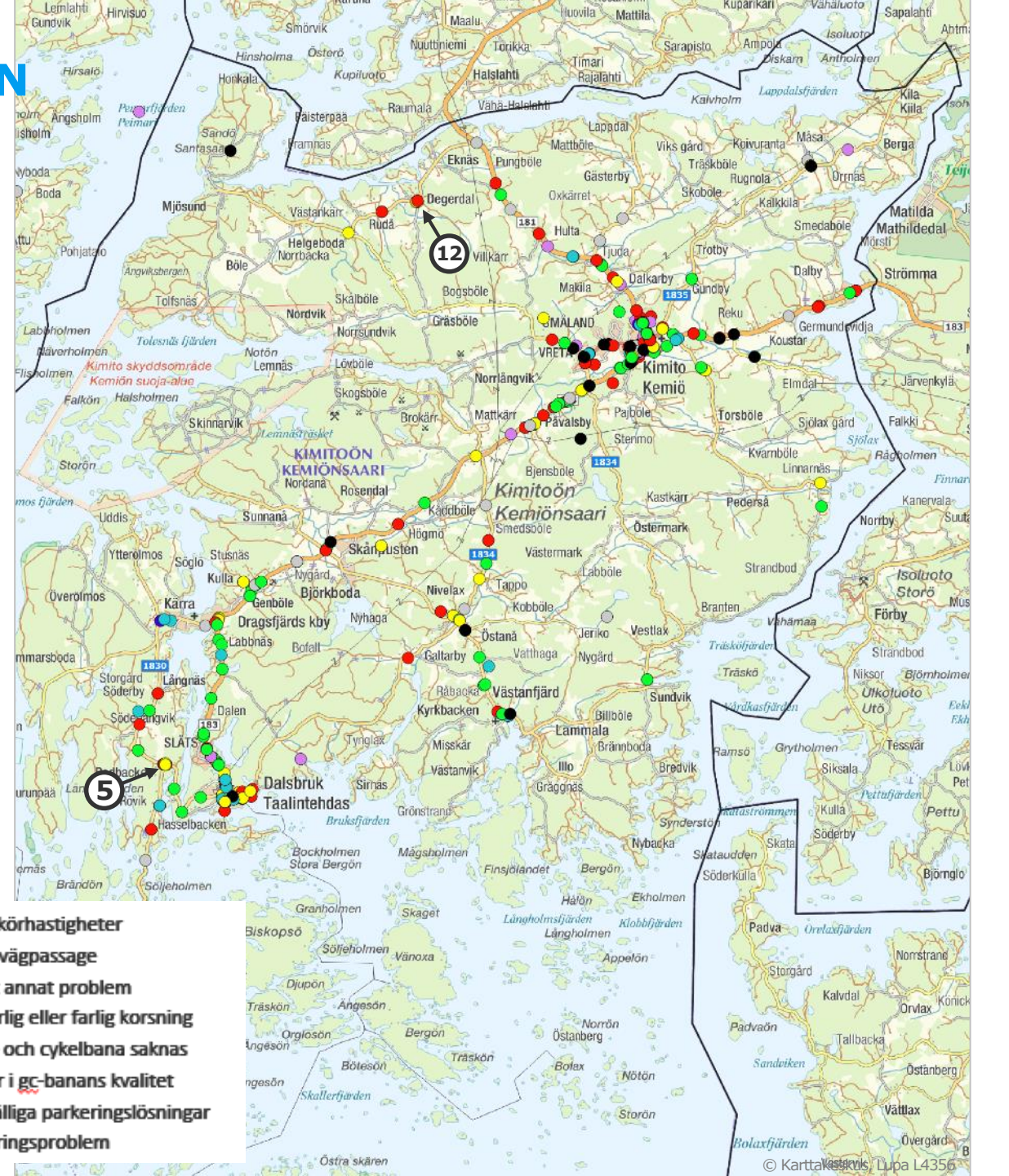


UPPLEVDA PROBLEM OCH FARLIGA STÄLLEN (12-I-TOPP-LISTA)

LÄS MER: DELRAPPORT D. RESULTATEN AV INVÄNARENKÄTEN



- Höga körhastigheter
- Farlig vägpassage
- Något annat problem
- Besvärlig eller farlig korsning
- Gång- och cykelbana saknas
- Brister i gc-banans kvalitet
- Bristfälliga parkeringslösningar
- Parkeringsproblem



NULÄGET MED TRAFIKSÄKERHETSARBETET – HUVUDSAKLIGA OBSERVATIONER



- Den tidigare trafiksäkerhetsplanen är föråldrad och fungerar inte längre som styrdokument.
- Ingen arbetsgrupp för trafiksäkerhet.
- Dialogen mellan de olika förvaltningarna kring temat når inte upp till målnivån (delvis på grund av avsaknaden av en arbetsgrupp).
- Kommunens samarbete med intressentgrupper (ur de olika förvaltningarnas synvinkel) når inte upp till målnivån (delvis på grund av avsaknaden av en arbetsgrupp).
- Resultaten av trafiksäkerhetsarbetet följs inte upp regelbundet på årsbasis → det finns ingen samlad bild av det trafiksäkerhetsarbete som de olika aktörerna gör.
- Inga modeller för regelbunden kommunikation riktad till kommuninvånare och beslutsfattare.



- Även utan en arbetsgrupp är trafiksäkerhetsarbetet i kommunen på en tämligen bra basnivå, men det finns fortfarande olika nya verksamhetssätt som kan införas.
- Kommunen medverkar aktivt i det regionala samarbetet kring trafiksäkerhet i Åboregionen.
- Genom det regionala samarbetet får man kunskap om trafiksäkerhetsläget i kommunen (bl.a. iLiitu-rapporterna) och andra aktuella frågor.
- Inom trafikfostran finns det flera bra samarbetsmodeller med polisen, Folkhälsan och Nykterhetsförbundet Hälsa och Trafik.
- Vid bedömning av farliga skolvägar används programmet Koululiitu.



Vision och mål – På väg mot en femstjärnig kommun i trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsplan för Kimitoön 2020



VISION OCH KVANTITATIVA MÅL

• Nollvisionen i trafiksäkerhet*

- Kimitoöns kommun erbjuder en säker och trivsam livsmiljö där människorna kan röra sig i trafiken på ett mångsidigt sätt och använda olika färd sätt.
- Ingen dör eller skadas allvarligt i trafiken. Människorna rör sig på ett ansvarsfullt sätt i trafiken och upplever att trafiken är säker.

• Mål för minskning av olyckor fram till 2030

Målsättning	Indikatorer
<ul style="list-style-type: none">• Antalet personskadeolyckor samt antalet döda och skadade i trafiken minskar fortlöpande.• Antalet dödsfall i vägtrafiken bibehålls på den redan uppnådda nollnivån.• En nollnivå uppnås i antalet skadade i vägtrafiken.	<ul style="list-style-type: none">• Personskadeolyckor i vägtrafiken• Döda i vägtrafiken• Skadade i vägtrafiken• Antalet år med noll dödsfall i trafiken (s.k. nollår)
<ul style="list-style-type: none">• Risken för personskadeolyckor per invånare (personskadeolyckor/100 000 invånare/år) hålls under genomsnittet i landet.	<ul style="list-style-type: none">• Personskadeolyckor i vägtrafiken per 100 000 invånare på Kimitoön och i hela landet
<ul style="list-style-type: none">• Känslan av osäkerhet som invånarna upplever i trafiken minskar.	<ul style="list-style-type: none">• Elevenkäter (den upplevda säkerheten vid resor till och från skolan) (delindikator)

UTVECKLINGSMÅL: PÅ VÄG MOT EN FEMSTJÄRNIG KOMMUN I TRAFIKSÄKERHET (4–5 STJÄRNOR SOM MÅL)

➤ **A. TILLSAMMANS:** Trafiksäkerhetsarbetet i kommunen planeras, samordnas och genomförs i en förvaltningsöverskridande arbetsgrupp för trafiksäkerhet som sammanträder regelbundet.

- *Mål: Trafiksäkerhetsarbetet i kommunen har ett s.k. politiskt stöd bakom sig.*
- *Mål: Kommunen har en arbetsgrupp för trafiksäkerhet och gruppen sammanträder minst två gånger om året.*
- *Mål: Representanter för de relevanta sektorerna i kommunen medverkar i arbetsgruppen.*
- *Mål: Arbetsgruppen agerar forum för kunskaps- och erfarenhetsutbyte samt för planering och samordning av praktiska åtgärder.*
- *Mål: En representant för kommunen deltar aktivt i trafiksäkerhetsarbetet i Åboregionen och i landskapet Egentliga Finland.*

➤ **B. MÅNGSIDIGT:** Trafiksäkerhetsarbetet i kommunen omfattar trafikfostran och kommunikation, förbättring av säkerheten i trafikmiljön samt trafiksäkerhetsfrågor som rör persontransporttjänster.

- *Mål: Den årliga planen för trafiksäkerhetsarbetet innehåller uppgifter/ansvar för alla sektorer/enheter och planen uppdateras årligen.*
- *Mål: Kommunen sköter om sina anställdas kunskande i trafiksäkerhetsarbetet (utbildningar, informationssnuttar, nyhetsbrev).*
- *Mål: Kommuninvånarna informeras regelbundet om trafiksäkerhetsfrågor med hjälp av kommunens kommunikationskanaler och lokala medier.*
- *Mål: Trafiksäkerhetsaspekterna beaktas i transporttjänster som kommunen upphandlar (t.ex. i samband med konkurrensutsättning).*
- *Mål: Programmet för utveckling av åtgärder för att förbättra trafikmiljön drivs målmedvetet fram i samarbete med NTM-centralen.*

➤ **C. ÖPPET:** Trafiksäkerhetsläget i kommunen och uppfyllelsen av de olycks mål som satts upp i trafiksäkerhetsplanen följs upp årligen och resultaten rapporteras till invånarna, kommunens anställda och beslutsfattarna.

- *Mål: Statistik över olyckor i vägtrafiken samlas in årligen (på våren) och måluuppfyllelsen utvärderas.*
- *Mål: En lista över åtgärder inom arbetet med trafikfostran och kommunikation (tillställningar, evenemang, kampanjer, utbildningar, kommunikation) tas fram årligen.*
- *Mål: En lägesrapport om programmet för utveckling av åtgärder för att förbättra trafikmiljön tas fram en gång om året i samarbete med NTM-centralen.*
- *Mål: En kompakt uppföljningsrapport tas fram en gång om året (på våren, fr.o.m. 2022).*
- *Mål: Uppföljningsrapporten sänds för kännedom till nämnderna och kommunstyrelsen samt till kommunens anställda.*



Åtgärder: Tillsammans, Mångsidigt och Öppet



Trafiksäkerhetsplan för Kimitoön 2020

A. TILLSAMMANS: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

ORGANISATION	<p>2020</p> <ul style="list-style-type: none">• En arbetsgrupp för trafiksäkerhet på Kimitoön inrättas (se bilderna 19-20)• Kommunen beslutar om deltagande i ett projekt där en trafiksäkerhetssamordnare anställs för 2021–2022 (sakkunnigt stöd för arbetet i arbetsgruppen, NTM-centralen deltar i kostnaderna). <p>2021</p> <ul style="list-style-type: none">• Arbetsgruppen för trafiksäkerhet inleder sitt arbete, utser en ordförande inom sig.• Arbetsgruppen sammanträder 2–3 gånger under året.• Ordföranden för arbetsgruppen representerar kommunen och dess arbetsgrupp för trafiksäkerhet i forum för trafiksäkerhet i Åboregionen och i landskapet Egentliga Finland.
POLITISKT STÖD	<p>2021</p> <ul style="list-style-type: none">• Trafiksäkerhetsplanen förs via tekniska nämnden till kommunstyrelsen för godkännande.• Trafiksäkerhetsarbetet synliggörs för beslutsfattarna: En årlig rapport om trafiksäkerhetsarbetet sänds årligen för kännedom till nämnderna och kommunstyrelsen.

KIMITOÖNS ARBETSGRUPP FÖR TRAFIKSÄKERHET 1/2

Sammansättningen av arbetsgruppen för trafiksäkerhet

Kommunens representanter

Tekniska frågor

- Jonas Pomrén, fastighets- och infrachef
- Juho Hiltunen, drift- och planeringsingenjör
- Ralf Nyholm, teknisk chef (för kännedom)

Pedagogik (barn, ungdomar) och fritid

- Janni Ölander, ledare för småbarnspedagogik
- Mats Johansson, bildningschef
- Bo-Eric Ahlgren, fritidschef, välfärdskoordinator
- N.N., representant för skolan (utses senare)

Social- och hälsovårdstjänster, välfärdsarbete

- Bettina Ek, ansvarig hälsovårdare
- N.N. äldreomsorg/hemvård (utses senare)

Kommunikation

- Jonas Ström, kommunikatör

Intressentgruppernas representanter

Theo Koivisto, Ungdomsparlamentet

Anders Karlsson, Yrkeschaufför

Knut Lehtinen, Egentliga Finlands räddningsverk

Maria Sainio, Polisnärheten i Sydvästra Finland

Tapio Heiskanen, Trafikskyddet

Jaakko Klang, trafiksäkerhetsansvarig, NTM-centralen i Egentliga Finland

Terhi Sverns, trafiksäkerhetssamordnare, Ramboll Finland Ab

N.N., Representant för äldrerådet (utses senare)

KIMITOÖNS ARBETSGRUPP FÖR TRAFIKSÄKERHET 2/2

Uppgifterna för arbetsgruppen för trafiksäkerhet

Uppgifter:

- ✓ Följer upp trafiksäkerhetsläget i kommunen med beaktande av olika trafikantgrupper.
- ✓ Främjar samarbetet och erfarenhetsutbytet inom kommunen och med intressentgrupperna.
- ✓ Kommer med idéer på konkreta lösningar på utmaningarna för hållbar och säker mobilitet.
- ✓ Delar ansvar och uppgifter till de olika enheterna i kommunen och lokala intressentgrupper.
- ✓ Arbetar för att göra trafiksäkerheten mer synlig i kommunens strategier, planer och kommunikation.
- ✓ Synliggör det trafiksäkerhetsarbete som de olika aktörerna i kommunerna gör.

Verksamhetsätt:

- ✓ Arbetsgruppen sammanträder 2–3 gånger om året.
- ✓ Arbetet med trafikfostran planeras i halvårscykler med hjälp av en årsklocka.
- ✓ I arbetet beaktas utöver årstiderna också nationella temadagar och lokala evenemang.
- ✓ Vid mötena går också igenom invånarinitiativ och planer som rör temat (efter behov).
- ✓ Genomförandet av åtgärderna för att förbättra trafikmiljön följs upp årligen i samarbete med NTM-centralen.
- ✓ Det tas årligen fram en kompakt rapport om trafiksäkerhetsarbetet och trafiksäkerhetsläget i kommunen som det informeras brett om.
- ✓ Arbetsgruppen arbetar på två språk.

B. MÅNGSIDIGT: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

KOMMUNIKATION	<ul style="list-style-type: none">• En egen undersida för teman och länkar som rör trafiksäkerhet skapas på kommunens webbplats.• Det informeras om den färdigställda trafiksäkerhetsplanen, arbetsgruppen och webbsidan för trafiksäkerhet.• I kommunens kommunikation utnyttjas Trafikskyddets kund- och nyhetsbrev i informationen till kommuninvånare, nyhetsplock hämtas också från trafiksäkerhetsarbetsgruppens möten.• Artiklar om lokala evenemang och jippon försöker fås in i de lokala medierna/kommunens kommunikation.• Det informeras årligen (på våren) om vad arbetsgruppen för trafiksäkerhet har åstadkommit och om trafiksäkerhetsläget i kommunen (årlig rapport).
KUNNANDE	<ul style="list-style-type: none">• Färdiga material från Trafikskyddet görs kända för kommunens olika enheter (t.ex. presentation vid trafiksäkerhetsarbetsgruppens möten och utbildningar).• Trafikskyddets nyhets- och kundbrev ställs till förfogande för olika personalgrupper och medlemmarna i arbetsgruppen för trafiksäkerhet (de flesta är på två språk).• Trafikskyddets utbildningar/informationssnuttar för olika personalgrupper (för uppdaterad kunskap om innehållen, verksamhetssätten och materialen i arbetet med trafikfostran, kostnadsfria):<ul style="list-style-type: none">• Utbildning för personalen inom småbarnspedagogik (våren 2021)• Lärare i högstadiet (hösten 2021)• Ungdomsarbetare (hösten 2021)

B. MÅNGSIDIGT: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

RÅDGIVNINGEN	<ul style="list-style-type: none">• Familjer som väntar barn får broschyren Barn i bil. Temat diskuteras också under rådgivningsbesöken/i familjeträningen.• Trafikskyddets affischer med längdmått används (nuvarande verksamhetssätt).• I rådgivningens lokaler finns Trafikskyddets affischer om bilbarnstol, babyskydd och bältesstol framme.• Trafikskyddets Barn i trafiken-material delas ut årligen, handbok för vårdnadshavare och pysselhäfte för barnen (nuvarande verksamhetssätt).
SMÅBARNSPEDAGOGIKEN	<ul style="list-style-type: none">• Riksomfattande temadagar (t.ex. Trafiksäkerhetsveckan och Reflexdagen 1.10) inkluderas i årsklockan för småbarnspedagogik (daghem).• Trafikskyddets verksamhetssätt och material för barn under skolåldern utnyttjas aktivt (man bekantar sig med dem i en separat utbildning).• Polisen bjuds på besök årligen (nuvarande verksamhetssätt). <p>Dessutom säkerställs följande:</p> <ul style="list-style-type: none">• Personalen känner till daghemmets eller dagvårdsplatsens principer och regler om hur man rör sig tryggt i trafiken (t.ex. bär barnen och vuxna alltid reflexväst).• Personalen föregår med gott exempel för barnen när de rör sig i trafiken (använder reflex eller reflexväst, använder hjälm då de cyklar till jobbet osv.).• Daghem och vårdplatser har skriftliga anvisningar för olyckor och tillbud.• Trafik och daghemmets regler, trafikregler och gemensamma principer kring trafiksäkerhet diskuteras aktivt med föräldrarna.

B. MÅNGSIDIGT: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

SKOL- HÄLSOVÅRDEN	<ul style="list-style-type: none">• Frågor i anknytning till skolresor tas upp vid omfattande kontroller på åk 1 (resor på egen hand, säkerhet): broschyren Tryggt till skolan delas ut till vårdnadshavarna, man diskuterar skolresor och övning tillsammans samt vårdnadshavarens roll som förebild.• Vid periodiska hälsoundersökningar för lågstadieelever och högstadieelever tas upp trafiksäkerhetsteman, i synnerhet vid omfattande kontroller i vilka vårdnadshavare deltar (planeras närmare under 2021).
SKOLORNA	<ul style="list-style-type: none">• Trafikfrågorna behandlas i enlighet med läroplanen som en del av omgivningslära i åk 1–3 och som en del av hälsokunskap på högstadiet. Trafikfrågorna behandlas också som en del av de mångvetenskapliga lärområdena.• I skolornas ordningsregel tas upp trafikregler och principer för hur man rör sig tryggt (nuvarande verksamhetssätt).• Trafikskyddets digitala inlärningsmiljö Filla&Rilla som lär eleverna att cykla på ett säkert sätt införs i årskurserna 3–6 (tillgänglig också på svenska).• För högstadieeleverna arrangeras årligen expertbesök (Trafikskyddet, polisen, räddningsverket etc.).• Skolorna deltar i nationella temadagar (Cykelveckan, Trafiksäkerhetsveckan), speciellt då det finns material tillgängligt också på svenska (detsamma gäller Trafikskyddets alla kampanjer m.m.).• Folkhälsans cykelevenemang för åk 3-4 (nuvarande verksamhetssätt)• Behandling av teman kring mopedåkning i samarbete med Nykterhetsförbundet Hälsa och Trafik (nuvarande verksamhetssätt).

B. MÅNGSIDIGT: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

UNGDOMS-TJÄNSTER	<ul style="list-style-type: none">• Ett pilotprojekt med rymningsspel (Trafikskyddet)• Ett trafiksäkerhetsjippo/-evenemang för unga ordnas i samarbete med den lokala motorcykelklubben, Trafikskyddet och kommunen.• Nya verksamhetsmodeller för behandling av trafiksäkerhetsfrågor pilottestas på ungdomsgårdarna.• Vid behandlingen av temat trafiksäkerhet utnyttjas samarbetsformer mellan ungdomstjänster och skolorna.• Behandling av teman kring mopeder i samarbete med Nykterhetsförbundet Hälsa och Trafik (nuvarande verksamhetssätt).
IDROTTS-TJÄNSTER	<ul style="list-style-type: none">• Deltagande i cykelkampanjen Haastepyöräily i Egentliga Finland.• Gång- och cykelfrämjande kampanjer och utmaningar (tips i idébanken).
PERSONER I ARBETSFÖRÅLDER	<ul style="list-style-type: none">• Kommunikation kring trafiksäkerhet på kommunens webbplats och via kanalerna på sociala medier.• Utnyttjande av Trafikskyddets kundbrev om resor till och från arbetet (Työmatkaliikenteen asiakaskirje) i kommunens interna kommunikation.• Deltagande i nationella kampanjer (kommunens organisation): Cykla till jobbet-dagen, Reflexdagen 1.10, Europeiska mobilitetsveckan, Olyckfallsdagarna etc. (kan också vara kommunikativt).
TJÄNSTER FÖR ÄLDRE	<ul style="list-style-type: none">• Broschyren Sjukdomar, läkemedel och äldre personers funktionsförmåga i trafiken tas i bruk på seniorrådgivningen, vid hälsokontroller etc. (eventuellt också annat material från Trafikskyddet).• Trafikskyddets tematillställningar för pensionärsföreningar och rådet för äldre och personer med funktionsnedsättning.

B. MÅNGSIDIGT: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

TEKNISKA TJÄNSTER/ NTM-CENTRALEN

Fortgående verksamhetssätt

- Upprätthålla personalens kunskande i arbetsuppgifter som rör trafikplanering, -byggande och -underhåll samt när det gäller säkerheten i arbetet. (På vilket sätt tar personalen hänsyn till trafiksäkerheten i sitt eget arbete?)
- Bedöma trafiksäkerhetseffekterna i samband med väg- och gatuplaner samt vid planläggning och annan planering av markanvändningen (eller att detta förutsätts av konsulter).
- Beakta trafiksäkerheten vid skötsel av trafikleder och vid tillfälliga trafikregleringar.
- Samarbeta med de olika förvaltningarna i kommunen och erbjuda sakkunnig hjälp i frågor som rör trafikmiljön.

Förbättring av säkerheten i trafikmiljön, se separata bilagor:

- Åtgärdsprogram och -kartor
- Åtgärdskort
- Plankartor

→ **ca 60 objekt, sammanlagt 425 000 euro***

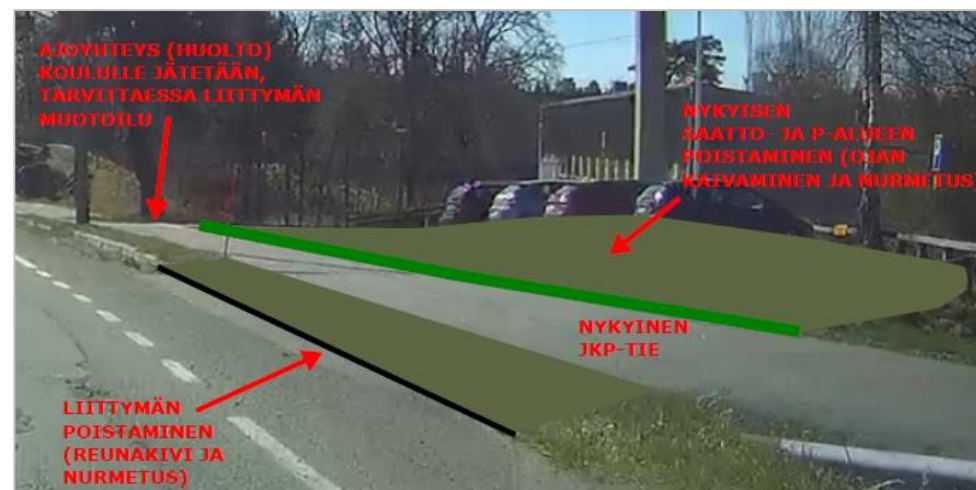
* Dessutom finns det många objekt för vilka kostnadskalkylen kan preciseras först under den fortsatta planeringen.

Läs mer: [Delrapport E.](#)

RAMBOLL



Läs mer: [Delrapport F.](#)
[Åtgärdskort](#)



Läs mer: [Delrapport G.](#)
[Plankartor](#)

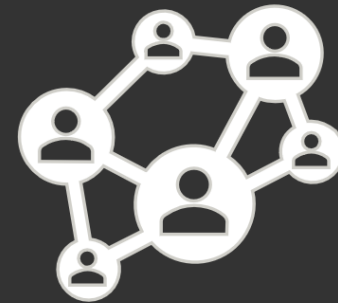
C. ÖPPET: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

UPPFÖLJNING	<p>Vad som ska följas upp</p> <ul style="list-style-type: none">• Statistik över olyckor i vägtrafiken samlas in årligen och måluppfyllelsen utvärderas (se bild 14).• En lista över åtgärder inom arbetet med trafikfostran och kommunikation hos de olika förvaltningarna och intressentgrupperna (tillställningar, evenemang, kampanjer, utbildningar, kommunikation) tas fram årligen.• En lägesrapport om programmet för utveckling av åtgärder för att förbättra trafikmiljön görs en gång om året i samarbete med NTM-centralen (förbereds av trafiksäkerhetssamordnaren).• Arbetsgruppens arbete (antal möten, deltagaraktivitet, särskilda plock ur arbetsgruppens arbete eller teman som varit uppe under mötena)• En årlig utvärdering görs av hur många stjärnor kommunen får inom På väg mot en femstjärnig kommun i trafiksäkerhet (det finns en separat enkätblankett/checklista för detta).
ÅRLIG RAPPORT OCH KOMMUNIKATION	<ul style="list-style-type: none">• En rapport om trafiksäkerhetsläget och -arbetet i kommunen tas fram en gång om året (fr.o.m. våren 2022).• Syftet med den årliga rapporten är att utvärdera uppfyllelsen av de mål som satts upp för trafiksäkerhetsarbetet (bilderna 14–15). I rapporten sammanställs ovannämnda delområden som ska följas upp.• Den årliga rapporten publiceras på kommunens webbplats på våren (när statistiken från föregående år finns att tillgå) och delges nämnderna och kommunfullmäktige samt kommunens anställda och kommuninvånare.• Uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet kopplas till arbetet med kommunens välfärdsberättelse/-plan.



Bedömning av effekterna

Trafiksäkerhetsplan för Kimitoön 2020



BEDÖMNINGEN AV EFFEKTERNA BASERAR SIG PÅ DE UPPSATTA MÅLEN (SE BILDERNA 15–16)

Huvudmålen sammanfattade

- Höja nivån på trafiksäkerhetsarbetet i kommunen till nivån 4–5 stjärnor enligt klassificeringen inom "En femstjärnig kommun i trafiksäkerhet".
- Antalet dödsfall och antalet olyckor med personskador i vägtrafiken minskar fortgående och en s.k. nollnivå uppnås senast 2030 (när det gäller dödsfall har målet redan uppnåtts under flera år).
 - Risken för personskadeolyckor per invånare (personskadeolyckor/100 000 invånare/år) är under genomsnittet i landskapet och i hela landet.
- Känslan av osäkerhet som kommuninvånarna upplever i trafiken minskar.

HÖJA NIVÅN ENLIGT KLASSIFICERINGEN INOM "EN FEMSTJÄRNIG KOMMUN I TRAFIKSÄKERHET" TILL NIVÅN 4-5 STJÄRNOR

- **Det är fullt realistiskt att kunna höja stjärnklassificeringen till en nivå enligt det uppsatta målet (4-5 stjärnor)** i Kimitoöns kommun. Enbart uppdateringen av trafiksäkerhetsplanen (och målen) höjer kommunens stjärnklassificering.
- Kimitoöns kommun kan säkerställa en nivå om 4-5 stjärnor, om
 - trafiksäkerhetsplanen behandlas av beslutsfattarna
 - åtgärderna för att inrätta en arbetsgrupp för trafiksäkerhet som sammanträder regelbundet blir genomförda
 - åtgärderna för att utveckla kommunikationen blir genomförda
 - åtgärderna som gäller de olika förvaltningarna blir (ens delvis) genomförda
 - trafiksäkerhetsarbetet följs upp och resultaten därav rapporteras årligen
 - det inte sker någon betydande försämring i trafiksäkerhetsläget i kommunen (eller om det förblir oförändrat).

→ Genomförandet av åtgärderna inom trafikfostran och kommunikation har en viktig roll också när det gäller att uppnå målen för antalet olyckor. Enbart åtgärderna i trafikmiljön är inte tillräckliga för att uppnå målen.

TRAFIKMILJÖÅTGÄRDERNAS EFFEKTER PÅ ANTALET OLYCKOR

- På basis av beräkningen av effekterna av åtgärderna på landsvägar med hjälp av programmet Tarva kommer man med de åtgärder för att förbättra trafikmiljön som förs fram i trafiksäkerhetsplanen för Kimitoöns kommun att kalkylmässigt uppnå en minskning med
 - sammanlagt 0,081 personskadeolyckor per år,
 - 0,004 dödsfall i trafiken per år och
 - 0,010 allvarligt skadade i trafiken per år.
- I effektberäkningen har alla förslag till åtgärder för förbättring av trafikmiljön på landsvägar funnits med. Vilka effekter åtgärderna i gatunätet har på antalet olyckor kan inte beräknas.
- Med trafikmiljöåtgärderna kan endast en liten del av det uppsatta målet för minskning av antalet trafikolyckor uppnås.
- När det gäller den upplevda säkerheten har de förbättrande åtgärderna i trafikmiljön betydande effekter, men de faktiska effekterna kan inte bedömas utan regelbundet återkommande enkäter eller separata före-efter-undersökningar vid de enskilda objekten.

REFLEKTIONER KRING UTMANINGARNA MED BEDÖMNING AV EFFEKTERNA

- Det finns sätt att uppnå de mål som satts upp i trafiksäkerhetsplanen, men för att nå upp till dessa mål krävs stora satsningar på alla delområden inom trafiksäkerhetsarbetet, speciellt när det gäller åtgärder som är inriktade på trafikbeteende (trafikfostran och kommunikation) som stöds av ett organiserat och systematiskt trafiksäkerhetsarbete.
- Trafikmiljöåtgärderna är viktiga, men med dem kan endast en liten del av de uppsatta målen uppnås. Den upplevda säkerheten påverkas däremot på ett betydande sätt av att trafikmiljön är säker.
- De potentiella effekterna blir allra störst om man lyckas minska medvetet riskbeteende (fortkörning, användning av säkerhetsanordningar, ouppmärksamhet, alkohol etc.), men för att uppnå maximal nytta behövs det mer av olika slags säkerhetsteknik i fordonen (alkolås, hastighetsbegränsare, körspärr om säkerhetsbältet inte är fastspänt, trötthetsvarnare etc.), mer resurser för trafikövervakning och ett nytt grepp om livslång trafikfostran och kommunikation.
- Tyvärr är det nästintill omöjligt att göra en fullständig bedömning av effekterna, eftersom det inte finns någon detaljerad effektkunskap om effekterna av alla de åtgärdstyper som förs fram i planen (arbete med trafikfostran, information, nya verksamhetssätt, utökat samarbete) eller en allmänt accepterad metod för bedömning av effekterna.
 - Arbetet med att påverka trafikbeteendet och öka mobilitet i vardagen är ett övergripande och långsiktigt arbete och kan således inte entydigt mätas genom minskat antal olyckor (eller uppnådd hälsnytta). Resultaten av ett långsiktigt arbete med trafikfostran och mobilitetsstyrning syns ofta först med flera års fördröjning och det är inte möjligt att i efterhand specificera en enskild åtgärds andel av de totala effekterna. Genom att systematiskt samla in uppföljningsdata om trafikbeteendet kan man upptäcka företeelser som förutspår eller förklarar förändringar i det totala antalet trafikolyckor.
- Uppnåendet av målen påverkas förutom av de åtgärder som ingår i planen också av flera andra faktorer, som den ekonomiska tillväxten, den ökade bilismen och trafiken överlag, förnyelsen av fordonsparken samt reformerna av beskattningen och trafiklagstiftningen vars effekter på det lokala planet inte alls är kända.

Bright ideas. Sustainable change.

