

# Trafiksäkerhetsplan för Pargas 2020

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

# INNEHÅLL

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

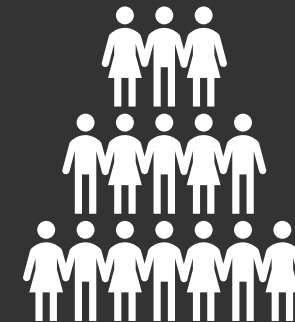
## Separat bilagematerial:

- A. Utveckling av trafiksäkerhetsarbetet (Bilder för presentation av arbetet)
- B. Aktuella kartor över olyckor, gång- och cykelbanor och hastighetsbegränsningar
- C. Resultaten av olycksanalysen
- D. Resultaten av invånarenkäten
- E. Lista och kartor över trafikmiljöåtgärder
- F. Åtgärds kort
- G. Plankartor
- H. Idébank för arbetet med trafikfostran

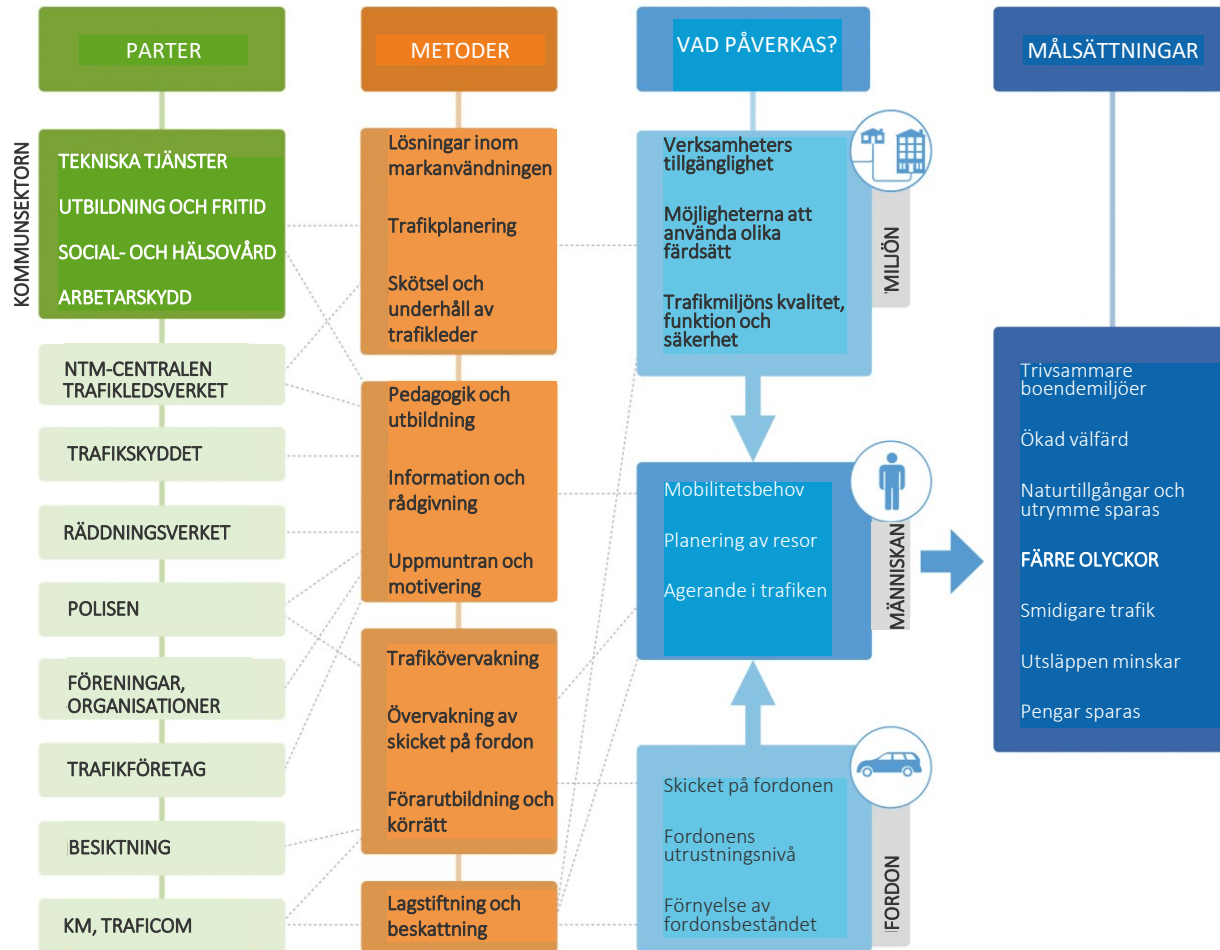


# Trafiksäkerhetsarbetet i kommunen – multidisciplinärt och systematiskt samarbete

Trafiksäkerhetsplan för Pargas 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.
- ✓ Verktyslådan 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).

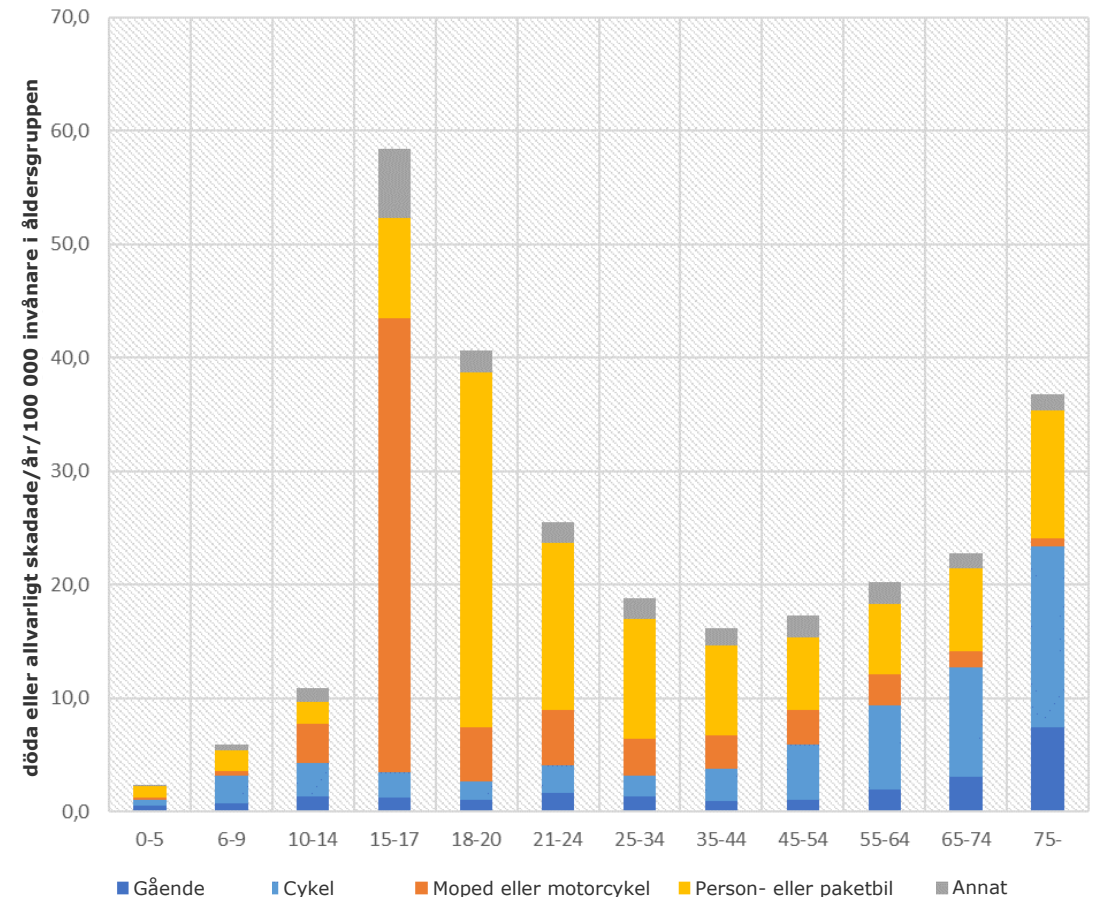


Bild: Döda och allvarligt skadade i vägtrafiken per åldersgrupp och trafikantgrupp i Finland under 2014–2018 i förhållande till åldersgruppens storlek (Källa: Statistikcentralen, N = 5 740 offer)

# 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.

Mobilitetsbehov

Val av boendeort  
Arbetsplatsens läge  
Andra vardagsaktivitetens läge  
Möjlighet till distansarbete  
Utbud av elektroniska tjänster, transporttjänster

Planering av resor

Val av resmål  
Val av rutt  
Resans tidpunkt och tidtabell  
Val av färdstätt  
Val av fordon  
Resesällskap

Agerande i trafiken

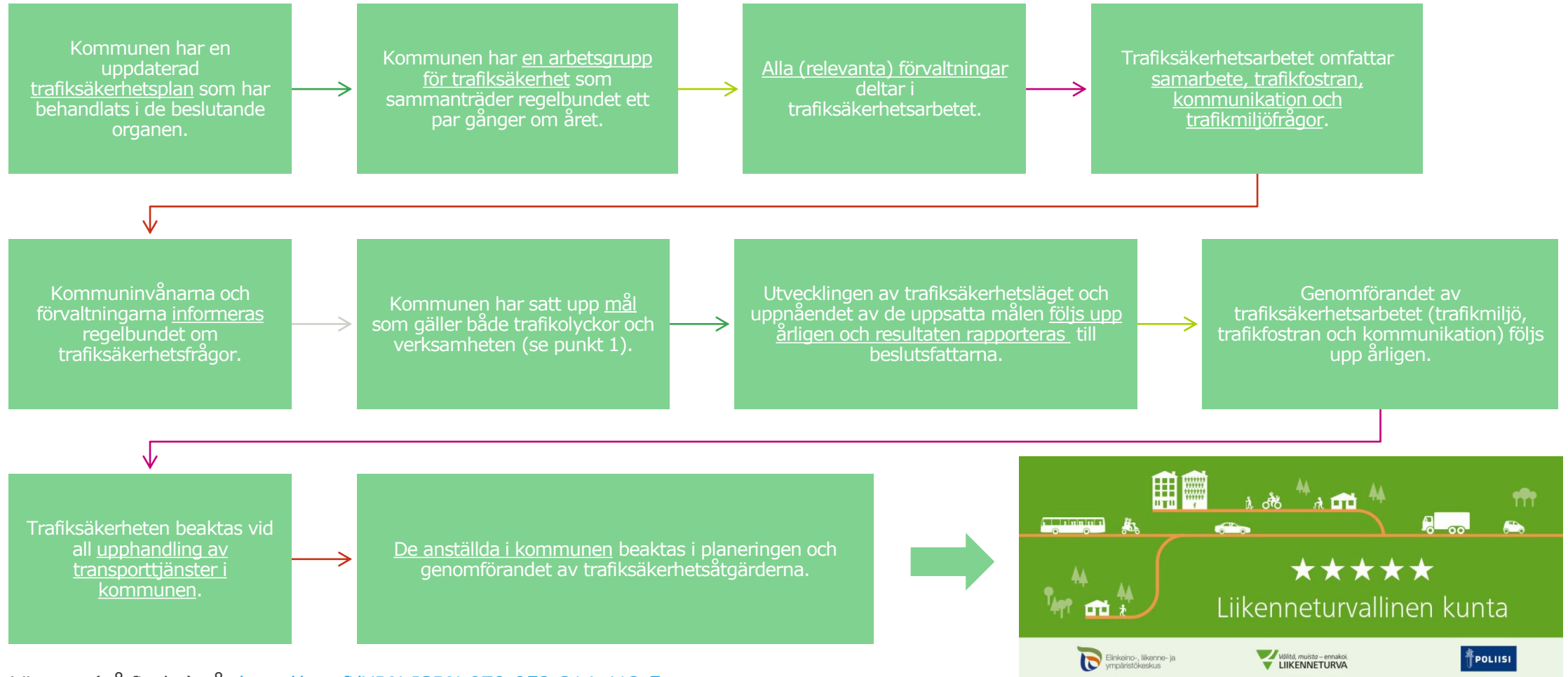
Användning av säkerhetsanordningar  
Iakttagande av regler  
Körsätt och -stil (framförhållning)  
Risktagning (trötthet, rusmedel, sinnesstämning, sjukdomar, ouppmärksamhet osv.)

- 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

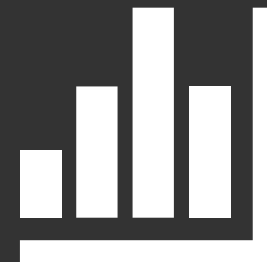


Läs mer (på finska) på: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-314-412-5>



# Läget för trafiksäkerheten och trafiksäkerhetsarbetet i Pargas stads område

Trafiksäkerhetsplan för Pargas 2020





# TRAFIKOLYCKOR OCH OLYCKSKOSTNADER

## LÄS MER: DELRAPPORT C. RESULTATEN AV OLYCKSANALYSEN

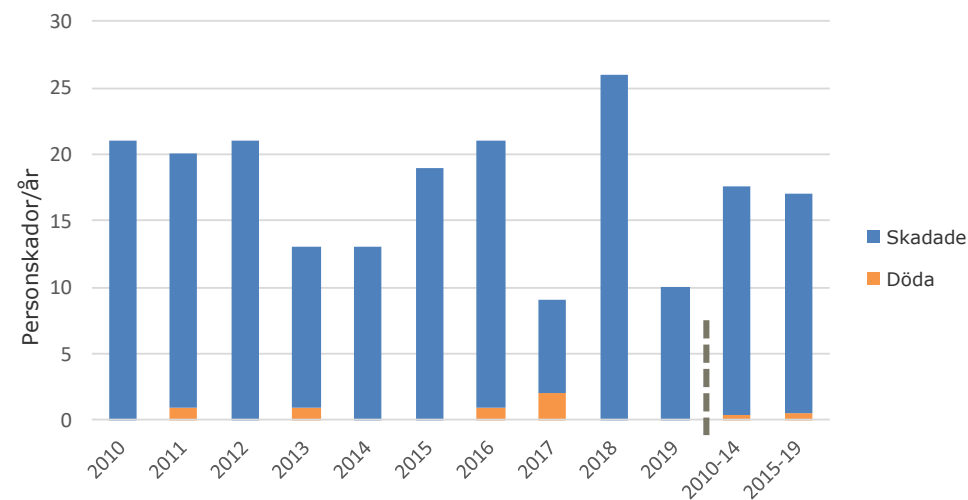
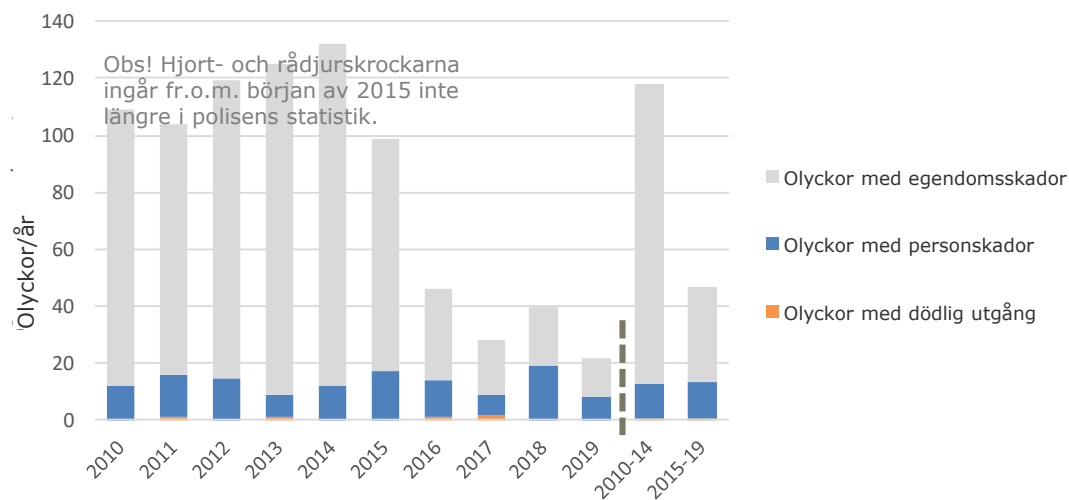
- I Pargas stads område inträffar årligen i genomsnitt 14 vägtrafikolyckor med personskador och 34 vägtrafikolyckor med egendomsskador.
- Under de senaste tio åren har fem personer omkommit i trafiken i stadens område, senast 2017 (två personer). Under samma tidsperiod har dock till och med sex år varit s.k. nollår.
- Under de senaste tio åren har 168 personer skadats i trafiken i stadens område. Det kan inte direkt ses någon nedåtgående trend i antalet skadade, även om antalet har varit mycket lågt under ett par år (2017 och 2019).
- Antalet personskadeolyckor per invånare (risken) är något högre i Pargas än i Egentliga Finland eller i hela landet i genomsnitt.
- De som färdats med person- eller paketbil utgör 69 % av offren. Mopedisters och motorcyklisters andel av personskadorna är 9 % och gåendes och cyklisters 14 %.
- Ungdomars (15–20-åringars) andel av personskadorna är rentav exceptionellt låg, endast 9 %. Däremot är äldre personers (64+) andel av personskadorna högre än i landskapet och i hela landet (38 %).
- Av olyckor med personskador inträffar 60 % utanför tätortsområden, på region- och förbindelsevägnätet. Största delen (43 %) av olyckorna är singelolyckor (avkörningar).
- Trafikolyckorna orsakar staden kalkylerade kostnader på i genomsnitt 1,3–1,7 miljoner euro per år.

# TRAFIKOLYCKOR

LÄS MER: DELRAPPORT C. RESULTATEN AV OLYCKSANALYSEN

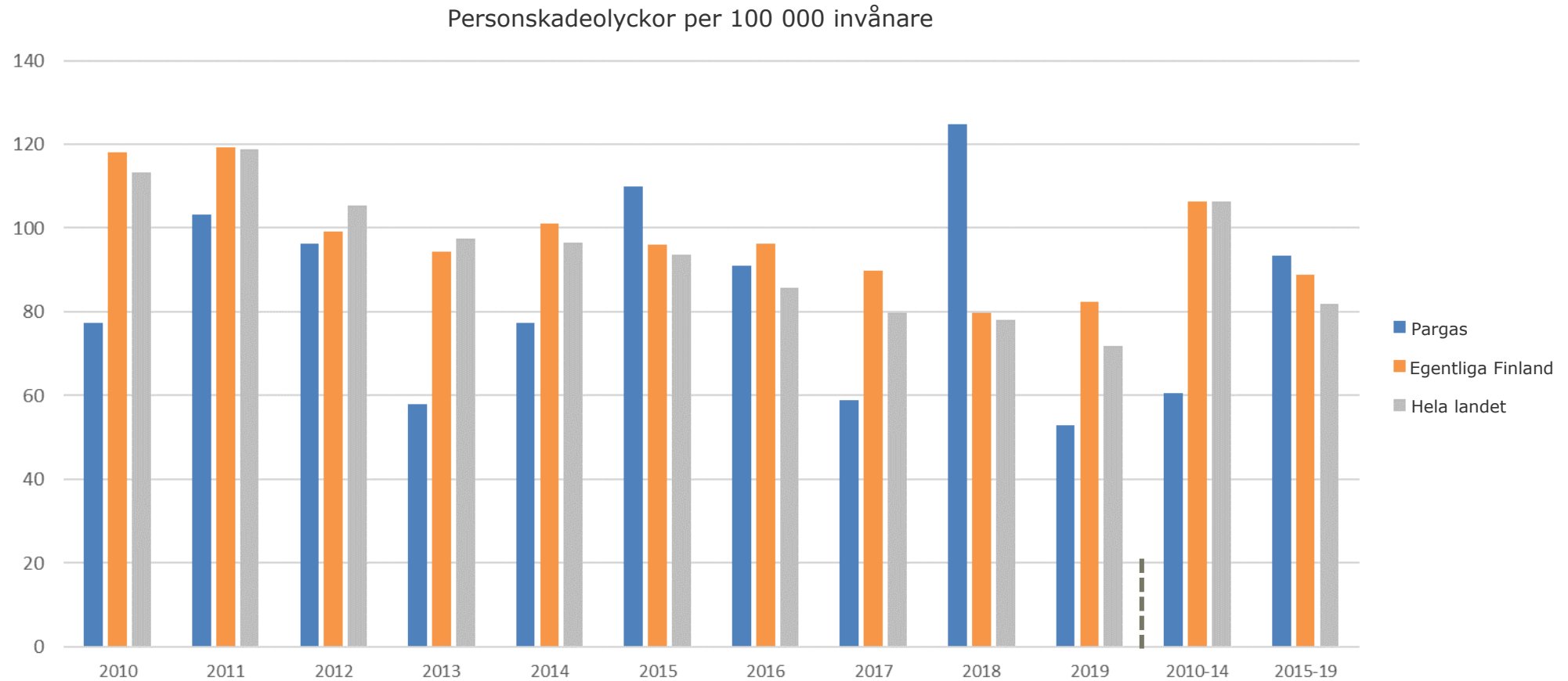
OLYCKOR	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Medeltal		
											2010-14	2015-19	Ändring
Olyckor med dödlig utgång	0	1	0	1	0	0	1	2	0	0	0,4	0,6	0,2
Olyckor med personskador	12	15	15	8	12	17	13	7	19	8	12,4	12,8	0,4
Olyckor med egendomsskador	97	88	104	116	120	82	32	19	21	14	105,0	33,6	-71,4
<b>Olyckor totalt</b>	<b>109</b>	<b>104</b>	<b>119</b>	<b>125</b>	<b>132</b>	<b>99</b>	<b>46</b>	<b>28</b>	<b>40</b>	<b>22</b>	<b>117,8</b>	<b>47,0</b>	<b>-70,8</b>

PERSONSKADOR	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Medeltal		
											2010-14	2015-19	
Döda	0	1	0	1	0	0	1	2	0	0	0,4	0,6	0,2
Skadade	21	19	21	12	13	19	20	7	26	10	17,2	16,4	-0,8
<b>Personskador totalt</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>26</b>	<b>10</b>	<b>17,6</b>	<b>17,0</b>	<b>-0,6</b>



# TRAFIKOLYCKOR

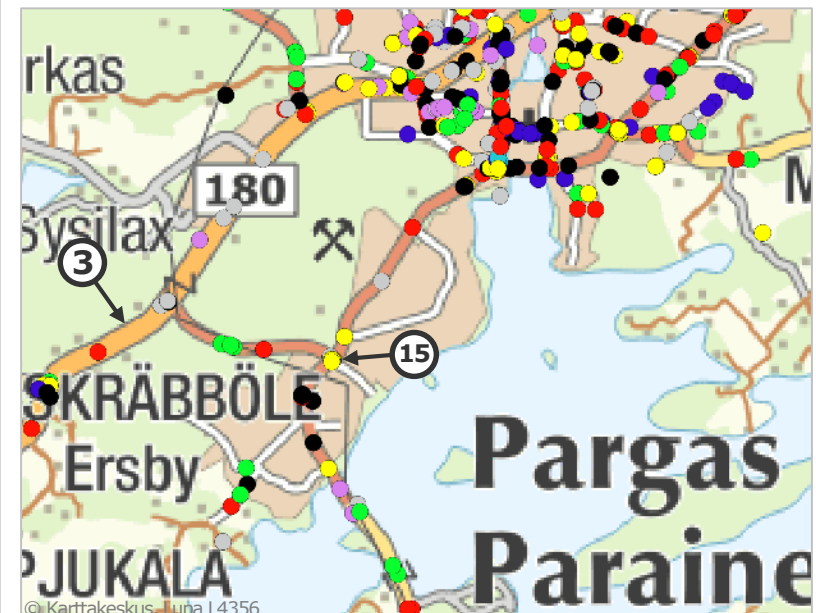
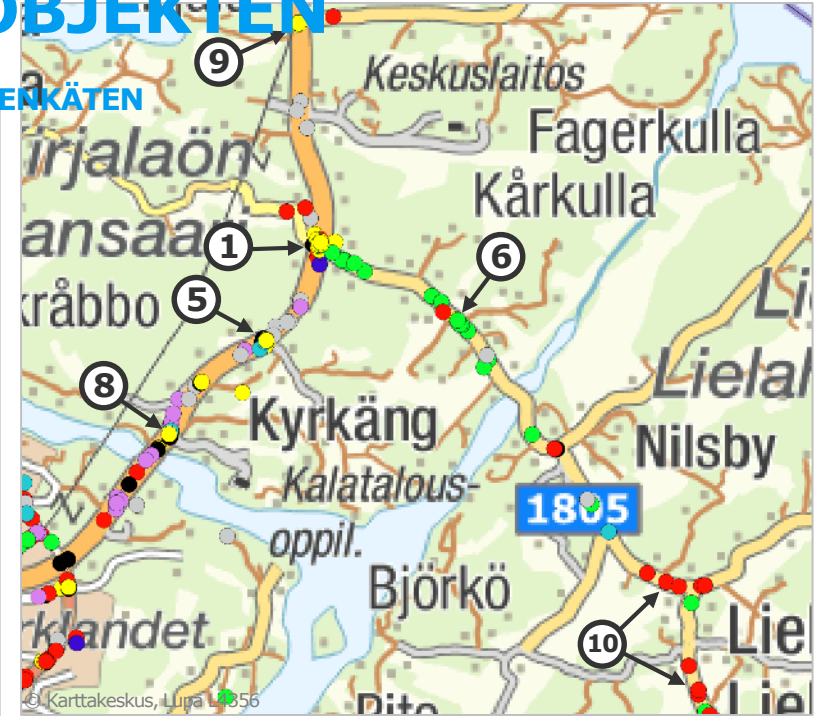
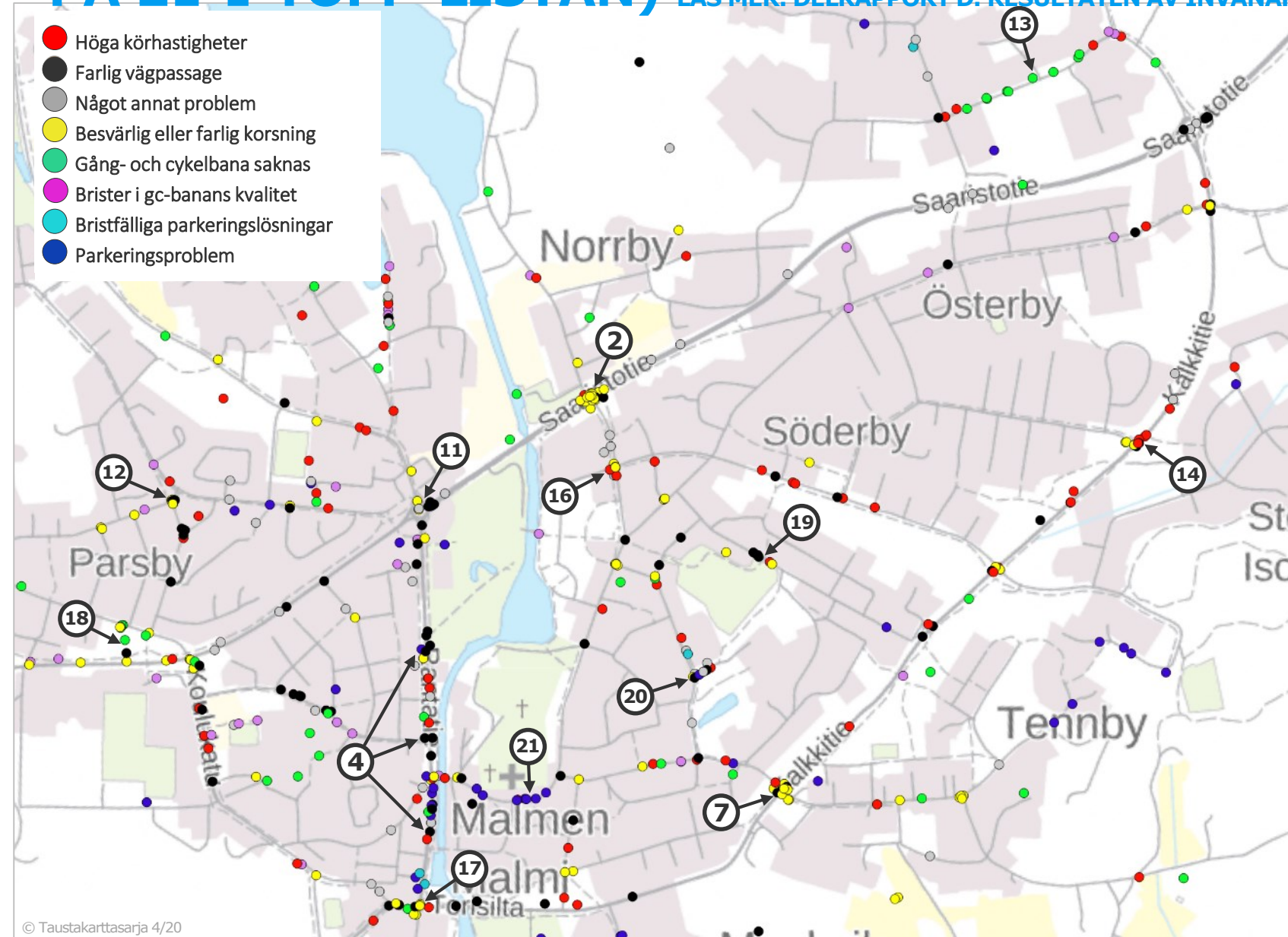
LÄS MER: DELRAPPORT C. RESULTATEN AV OLYCKSANALYSEN



# UPPLEVDA PROBLEM OCH FARLIGA STÄLLEN (OBJEKTEN PÅ 21-I-TOPP-LISTAN)

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).
- Stadens 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.

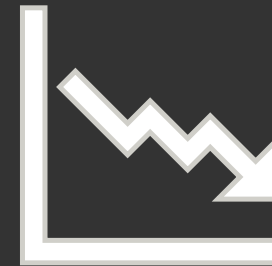


- Även utan en arbetsgrupp är trafiksäkerhetsarbetet i staden på en tämligen bra basnivå, men det finns fortfarande olika nya verksamhetssätt som kan införas.
- Staden medverkar aktivt i det regionala samarbetet kring trafiksäkerhet i Åboregionen.
- Lokala samarbeten med bland annat Folkhälsan, Volvo och Powder-Trans.
- Genom det regionala samarbetet får man kunskap om trafiksäkerhetsläget i staden (bl.a. i Liitu-rapporterna) och andra aktuella frågor.
- Trafiksäkerhetsfrågorna beaktas på ett omfattande sätt vid planering och upphandling av skolskjutsar.
- Vid bedömning av farliga skolvägar används programmet Koululiitu.



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

Trafiksäkerhetsplan för Pargas 2020



# VISION OCH KVANTITATIVA MÅL

## • Nollvisionen i trafiksäkerhet\*

- Pargas stad erbjuder en säker och trivsamt livsmiljö där människorna kan röra sig i trafiken på ett mångsidigt sätt och använda olika färdmedel.
- 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

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

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

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

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

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

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

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

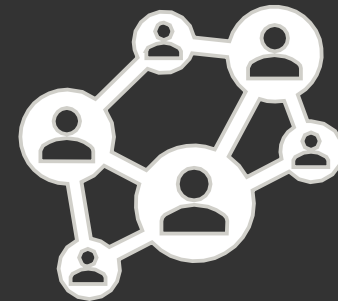
1. *Mål: Statistik över olyckor i vägtrafiken samlas in årligen (på våren) och måloppfyllelsen utvärderas.*
2. *Mål: En lista över åtgärder inom arbetet med trafikfostran och kommunikation (tillställningar, evenemang, kampanjer, utbildningar, kommunikation) tas fram årligen.*
3. *Mål: En lägesrapport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





# Åtgärder: Tillsammans, Mångsidigt och Öppet

Trafiksäkerhetsplan för Pargas 2020



# A. TILLSAMMANS: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

ORGANISATION	<p>2020</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• En arbetsgrupp för trafiksäkerhet i Pargas stad inrättas (se bilderna 18–19).</li><li>• Staden beslutar om deltagande i ett projekt där en trafiksäkerhetssamordnare anställs för 2021–2022 (sakkunnigt stöd för arbetet i arbetsgruppen, NTM-centralen deltar i kostnaderna).</li></ul> <p>2021</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Arbetsgruppen för trafiksäkerhet inleder sitt arbete, utser en ordförande inom sig.</li><li>• Arbetsgruppen sammanträder 2–3 gånger under året.</li><li>• Ordföranden för arbetsgruppen representerar staden och dess arbetsgrupp för trafiksäkerhet i forum för trafiksäkerhet i Åboregionen och i landskapet Egentliga Finland.</li></ul>
POLITISKT STÖD	<p>2021</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Trafiksäkerhetsplanen förs via tekniska sektionen till stadsstyrelsen för godkännande.</li><li>• Trafiksäkerhetsarbetet synliggörs för beslutsfattarna: En årlig rapport om trafiksäkerhetsarbetet sänds årligen för kännedom till nämnderna och stadsstyrelsen.</li></ul>

# ARBETSGRUPP FÖR TRAFIKSÄKERHET I PARGAS 1/2

## Sammansättningen av arbetsgruppen för trafiksäkerhet

### Stadens representanter

#### Tekniska frågor

- Matias Jensén, samhällsingenjör
- Stefan Illman, underhållsingenjör
- Sara Ingman, trafikassistent, skolskjutsar

#### Pedagogik (barn, ungdomar) och fritid

- Anna-Kajsa Sjöman, daghemsföreståndare
- Pia Hotanen, chef för småbarnspedagogik (för kännedom)
- Jonas Wallin, rektor, Skräbböle skola
- Mikael Enberg, fritidssekreterare, idrott
- Tove Dahlén, fritidssekreterare, ungdomar
- Miia Nissinaho, specialungdomsledare

#### Social- och hälsovårdstjänster och välfärdsarbete

- Outi Ramstedt, rådgivningen
- Maria Salo, skolhälsovårdare
- Paula Sundqvist, välfärdskoordinator
- Medris Jurs, servicehandledare, tjänster för äldre

#### Kommunikation

- Anne-Maarit Itänen, kommunikationschef

### Intressentgruppernas representanter

N.N., representant för ungdomsfullmäktige (utses senare)

N.N., representant för äldrerådet och rådet för personer med funktionsnedsättning (utses senare)

N.N., Egentliga Finlands räddningsverk (utses senare)

Maria Sainio, Polisnrättningen i Sydvästra Finland

Tapio Heiskanen, Trafikskyddet

Jaakko Klang, trafiksäkerhetsansvarig, NTM-centralen i Egentliga Finland

Terhi Svenns, trafiksäkerhetssamordnare, Ramboll Finland Ab

# ARBETSGRUPP FÖR TRAFIKSÄKERHET I PARGAS 2/2

## Uppgifterna för arbetsgruppen för trafiksäkerhet

### Uppgifter:

- ✓ Följer upp trafiksäkerhetsläget i staden med beaktande av olika trafikantgrupper.
- ✓ Främjar samarbetet och erfarenhetsutbytet inom staden och med intressentgrupperna.
- ✓ Kommer med idéer på konkreta lösningar på utmaningarna för hållbar och säker mobilitet.
- ✓ Delar ansvar och uppgifter till olika enheter och lokala intressentgrupper.
- ✓ Arbetar för att göra trafiksäkerheten mer synlig i stadens strategier, planer och kommunikation.
- ✓ Synliggör det trafiksäkerhetsarbete som de olika aktörerna i staden 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 staden som det informeras brett om.
- ✓ Arbetsgruppen arbetar på två språk.

## B. MÅNGSIDIGT: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

KOMMUNIKATION	<ul style="list-style-type: none"><li>• En egen undersida för teman som rör trafiksäkerhet skapas på stadens webbplats.</li><li>• Det informeras om den färdigställda trafiksäkerhetsplanen, arbetsgruppen och webbsidan för trafiksäkerhet.</li><li>• Inom stadens kommunikation utnyttjas Trafikskyddets kund- och nyhetsbrev i informationen till kommuninvånare, nyhetsplock hämtas också från trafiksäkerhetsarbetsgruppens möten.</li><li>• Artiklar om lokala evenemang och jippon försöker fås in i de lokala medierna/stadens kommunikation.</li><li>• Det informeras årligen (på våren) om vad arbetsgruppen för trafiksäkerhet har åstadkommit och om trafiksäkerhetsläget i staden (årlig rapport).</li></ul>
KUNNANDE	<ul style="list-style-type: none"><li>• Färdiga material från Trafikskyddet görs kända för stadens olika enheter (t.ex. presentation vid trafiksäkerhetsarbetsgruppens möten och utbildningar).</li><li>• Trafikskyddets nyhets- och kundbrev ställs till förfogande för olika personalgrupper och medlemmarna i arbetsgruppen för trafiksäkerhet (de flesta är på två språk).</li><li>• 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"><li>• Utbildning för personalen inom rådgivningen, skolhälsovården och småbarnspedagogiken (våren 2021)</li><li>• Informationsmöte om trafiksäkerhet för skolchaufförer (Trafikskyddet, räddningsverket, polisen) (våren)</li><li>• Introduktion i ett rymningsspel och i samband med den eventuellt också andra informationssnuttar för ungdomsarbetare (våren/hösten)</li><li>• Informationssnuttar för lärare som inplanerade delar av andra säkerhetsutbildningar (fr.o.m. 2021)</li></ul></li></ul>

## B. MÅNGSIDIGT: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

RÅDGIVNINGEN	<ul style="list-style-type: none"><li>• Familjer som väntar barn får broschyren Barn i bil. Temat diskuteras också under rådgivningsbesöken.</li><li>• I rådgivningens lokaler finns affischerna om bilbarnstol, babyskydd och bältesstol framme.</li><li>• I samband med 4-årskontrollen vid rådgivningen får föräldrarna handboken Barn i trafiken och barnen ett pysselhäfte.</li><li>• I synnerhet på våren och sommaren uppmärksammas cykling och sparkcyklar och talas om användning av hjälm.</li><li>• På hösten uppmärksammas Reflexdagen och talas om användning av reflex. I rådgivningens lokaler delas ut infokort om reflex och sätts upp affischer om temat.</li></ul>
SMÅBARNSPEDAGOGIKEN	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inom småbarnspedagogiken iakttas målen i planen för småbarnspedagogik (2018): "I den småbarnspedagogiska verksamheten ska barnen bekanta sig med regler för hur man rör sig tryggt och de ska öva sig att röra sig tryggt i trafiken."</li><li>• Trafiksäkerheten är en naturlig del av vardagen inom småbarnspedagogiken: vi rör oss i vår lokala miljö, läser trafikhistorier, spelar trafikspel, sjunger trafiksånger och spelar olika spel.</li><li>• Både barnen och vuxna bär reflexväst alltid när de rör sig utanför daghemmet.</li><li>• Både barnen och vuxna bär cykelhjälm när de cyklar eller åker sparkcykel.</li><li>• Trafikskyddets material för barn under skolåldern utnyttjas aktivt.</li><li>• Årstiderna uppmärksammas när olika trafikfrågor behandlas: cykling och sparkcykling tas upp på våren och teman som har att göra med att synas i mörkret (reflexer, cykelbelysning) tas upp på hösten.</li><li>• Trafiklösningarna i daghemmens närmiljö/på parkeringar ses över.</li></ul>

## B. MÅNGSIDIGT: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

SKOL- HÄLSOVÅRDEN	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vid hälsoundersökningar av blivande elever delas broschyren Tryggt till skolan ut till föräldrarna. Med föräldrarna diskuteras hur barnet kommer att ta sig till och från skolan och vilka saker det är bra att öva tillsammans med barnet.</li><li>• Vid periodiska hälsoundersökningar av lågstadieelever: Eleven påminns om användningen av hjälm och reflexer, samtidigt som användningen av mobiltelefon i trafiken diskuteras med eleven.</li><li>• Vid periodiska hälsoundersökningar av högstadieelever talas om säker mopedåkning och om frågor som gäller rusmedel och trafik. En kort sammanfattning av hälsoundersökningen skickas till föräldrarna elektroniskt, i den kan föräldrarna ges tips om nyttiga länkar.</li></ul>
SKOLORNA	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trafikfrågorna behandlas i skolorna i enlighet med läroplanen som en del av omgivningslära i åk 1–3 och som en del av hälsokunskap i åk 7. Trafikfrågorna behandlas också som en del av de mångvetenskapliga lärområdena.</li><li>• Trafikskyddets digitala inlärningsmiljö Filla&amp;Rilla som lär eleverna att cykla på ett säkert sätt införs i årskurserna 3–6 (tillgänglig också på svenska).</li><li>• För högstadieeleverna arrangeras årligen expertbesök (Trafikskyddet, polisen, räddningsverket etc.).</li><li>• Skolorna deltar i nationella temadagar (Cykelveckan, Trafiksäkerhetsveckan), speciellt då det finns material tillgängligt också på svenska (detsamma gäller Trafikskyddets alla kampanjer m.m.).</li><li>• Frågor som gäller trafiksäkerheten tas upp till diskussion vid Sarlinska skolans årsmöte tillsammans med familjeenheten, ungdomstjänster, Aktiva, församlingen och skolpolisen.</li><li>• Kampanjen "Titta, vinka, blinka" för åk 1–2 fortsätter (Volvo, Powder-Trans Ab).</li><li>• Folkhälsans cykelevenemang för åk 3–4.</li><li>• Skolpolisens besök i åk 5–6.</li></ul>

## B. MÅNGSIDIGT: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

UNGDOMS-TJÄNSTER	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ett pilotprojekt med rymningsspel (Trafikskyddet).</li><li>• Ungdomstjänster arrangerar årligen två temaveckor kring trafiksäkerhet. Temat hålls framme lokalt i ungdomslokalerna i Pargas, Nagu och Korpo samt via kanalerna på sociala medier för att temat ska nå fram till så många ungdomar som möjligt.</li><li>• Vid behandlingen av temat trafiksäkerhet utnyttjas också färdiga samarbetsformer mellan ungdomstjänster och skolorna.</li></ul>
IDROTTS-TJÄNSTER	<ul style="list-style-type: none"><li>• Deltagande i cykelkampanjen Haastepyöräily i Egentliga Finland.</li><li>• Gång- och cykelfrämjande kampanjer och utmaningar (tips i idébanken).</li></ul>
PERSONER I ARBETSFÖRÅLDER	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kommunikation kring trafiksäkerhet på stadens webbplats och via kanalerna på sociala medier.</li><li>• Utnyttjande av Trafikskyddets kundbrev om resor till och från arbetet (Työmatkaliikenteen asiakaskirje) i stadens interna kommunikation.</li><li>• Deltagande i nationella kampanjer (stadens organisation): Cykla till jobbet-dagen, Reflexdagen 1.10, Europeiska mobilitetsveckan, Olyckfallsdagarna etc. (kan också vara kommunikativt).</li></ul>
TJÄNSTER FÖR ÄLDRE	<ul style="list-style-type: none"><li>• Broschyren Sjukdomar, läkemedel och äldre personers funktionsförmåga i trafiken tas i bruk på seniorrådgivningen, vid hälsokontroller etc. (eventuellt också annat material från Trafikskyddet).</li><li>• Trafikskyddets tema Håll dig på benen och innehåll kring det uppmärksammas i projektet Ikinä.</li><li>• Trafikskyddets tematillställningar för pensionärsföreningar och äldrerådet/rådet för personer med funktionsnedsättning.</li></ul>



# B. MÅNGSIDIGT: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

## TEKNISKA TJÄNSTER/ NTM-CENTRALEN

### Fortgående verksamhetsätt

- 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.
- Beakta trafiksäkerheten vid skötsel av trafikleder och vid tillfälliga trafikregleringar.
- Samarbeta med de olika förvaltningarna i staden och erbjuda sakkunnig hjälp i frågor som rör trafikmiljön.

## Förbättring av säkerheten i trafikmiljön, se separata bilagor:

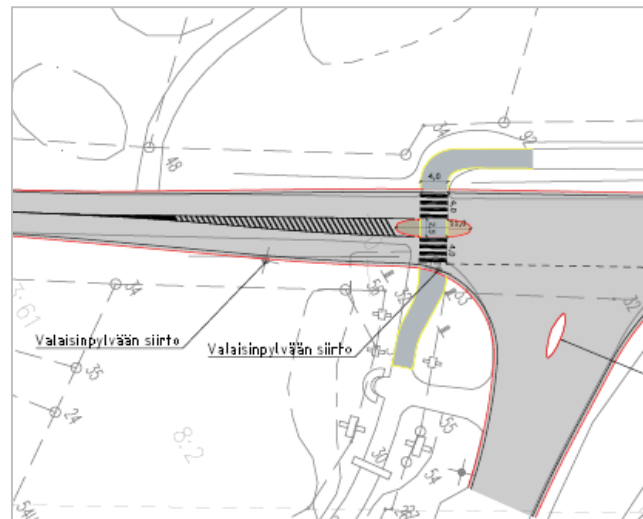
- Åtgärdsprogram och -kartor
- Åtgärdskort
- Plankartor

→ **ca 90 objekt, sammanlagt 2,4 M€\***

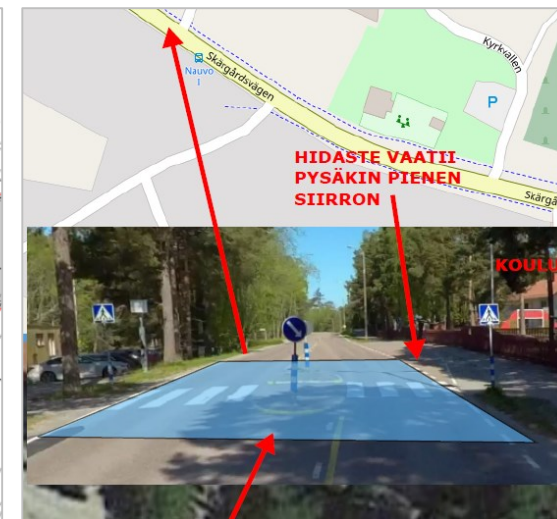
\* Dessutom finns det många objekt för vilka kostnadskalkylen kan preciseras först under den fortsatta planeringen.

Läs mer: [Delrapport E.](#)

**RAMBOLL**



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



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

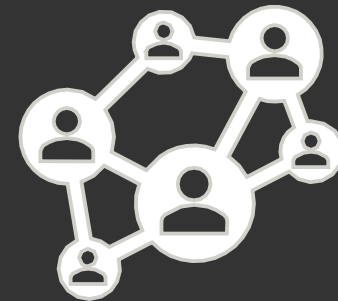
## C. ÖPPET: ÅTGÄRDER OCH VERKSAMHETSSÄTT

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



# Bedömning av effekterna

Trafiksäkerhetsplan för Pargas 2020



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

## Huvudmålen sammanfattade

- Höja nivån på trafiksäkerhetsarbetet i staden 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.
  - Risken för personskadeolyckor per invånare (personskadeolyckor/100 000 invånare/år) sjunker 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

- Enligt den senaste utvärderingen som NTM-centralen gjorde fick Pargas stad 2,7 stjärnor av 5.
  - Resultaten från responsenkäten har gått igenom under detta projekt och **det är fullt realistiskt att kunna höja stjärnklassificeringen till en nivå enligt det uppsatta målet (4-5 stjärnor)**. Enbart uppdateringen av trafiksäkerhetsplanen (och målen) höjer stadens stjärnklassificering.
  - Pargas stad 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 staden (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 Pargas stad att kalkylmässigt uppnå en minskning med
  - sammanlagt 0,151 personskadeolyckor per år (1,5 personskadeolyckor per 10 år)
  - 0,012 dödsfall i trafiken per år och
  - 0,029 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.

