



Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Närings-, trafik- och miljöcentralen



KRISTINESTAD
KRISTIIANKAUPUNKI



Uppdatering av
trafiksäkerhetsplanen för Närpes,
Kristinestad och Kaskö

Kristinestad

Plan för tryggt och hållbart resande

En trygg trafik är summan av många faktorer. Bakom trafikolyckor ligger många faktorer kopplade till trafikmiljön, fordonet och trafikanten. Likaså kräver en förbättring av trafikmiljön åtgärder och samarbete från många olika instanser.

Att påverka väganvändarnas trafikbeteende samt bakomliggande attityder och värden är ett centralt sätt att förbättra den upplevda tryggheten och därigenom stötta till exempel kommuninvånarnas frivilliga resande. I bästa fall beaktas trafiksäkerhetsperspektivet i en mängd olika funktioner inom de olika förvaltningarna, till exempel i person- och varutransporterna och arbetstagarnas resande. Polisens trafikövervakning och den mångsidiga experthjälpen i arbetet med trafiksäkerheten som Trafikskyddet erbjuder har stor betydelse. I vardagstrafiken framhävs varje individs ansvarsfulla beteende, till exempel att man använder säkerhetsutrustning, följer trafikreglerna och tar hänsyn till andra i trafiken. Genom planeringen av markanvändningen påverkas behovet av att röra sig och möjligheterna att röra sig tryggt på lång sikt. Huvudansvaret för planeringen av åtgärder för förbättring av trafikmiljön och genomförandet av trygga lösningar ligger hos stadens kommunteknik och Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten (NTM-centralen).

Planen för tryggt och hållbart resande fungerar som ett underlag för kommunen, NTM-centralen och andra samarbetsparter i genomförandet av ett fortlöpande och systematiskt trafiksäkerhetsarbete och främjandet av tryggt resande i regionen. I planen beskrivs både åtgärderna för förbättring av trafikmiljön och verksamheten i samband med trafiksäkerhetsarbetet.

Trafiksäkerhetssituationen

I Kristinestad inträffade åren 2013–2017 sammanlagt 250 olyckor, som kom till polisens kännedom. Av olyckorna ledde 33 stycken (13 %) till personskador (dödsfall eller skador). Proportionerat till invånarantalet har antalet olyckor med personskador i Kristinestad varit större än riksgenomsnittet (98 olyckor / 100 000 inv., genomsnittligt antal olyckor åren 2013–2017 vs. 90 olyckor / 100 000 inv.).

De vanligaste olyckorna med personskador 2013–2017

Singelolyckor



36 %

Fotgängar- och cykelolyckor



18 %

Korsnings- och avsvängningsolyckor

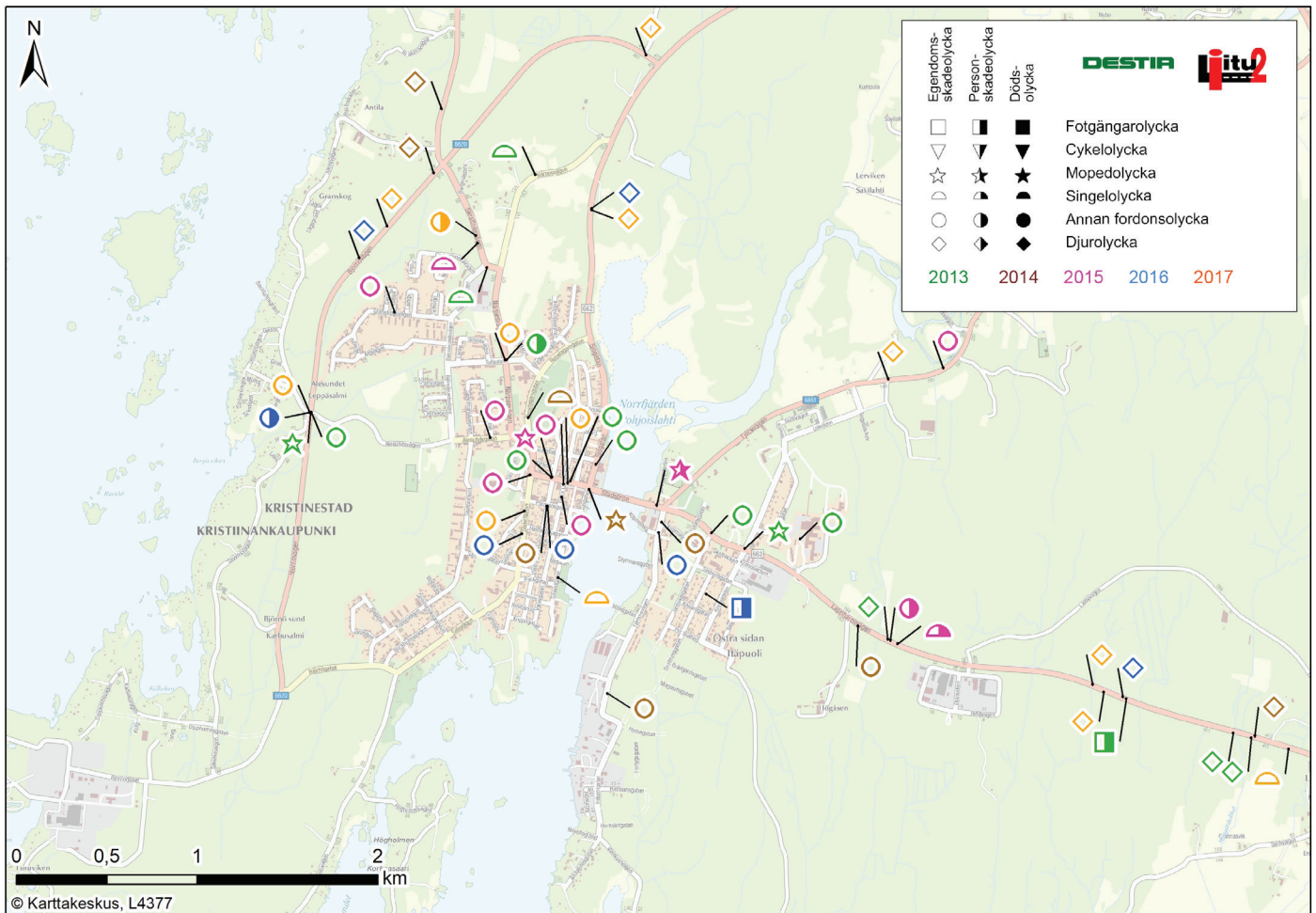
24 %



Av olyckorna i tätorter är 75% fotgängar-, cykel- eller mopedolyckor

Källa: Polisens statistik.

Trafikolyckor orsakar mänskligt lidande. För kommunen betyder de också ekonomiska förluster. Trafikolyckorna i Kristinestad kostade under de senaste fem åren cirka 2,1 miljoner euro per år. Av detta belopp betalade staden, i huvudsak via hälso- och socialvårdsarbetet, 15-20 procent dvs. 0,4 miljoner euro per år.



Utmaningarna i trafiken

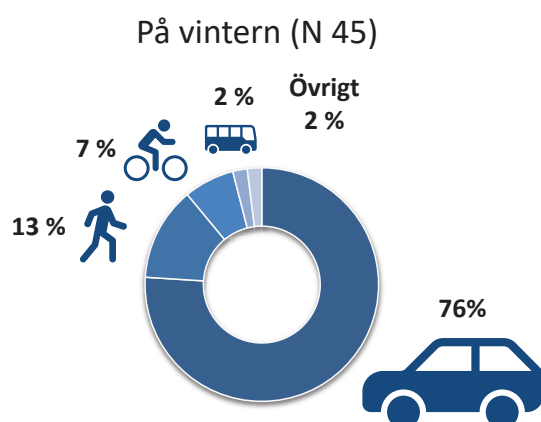
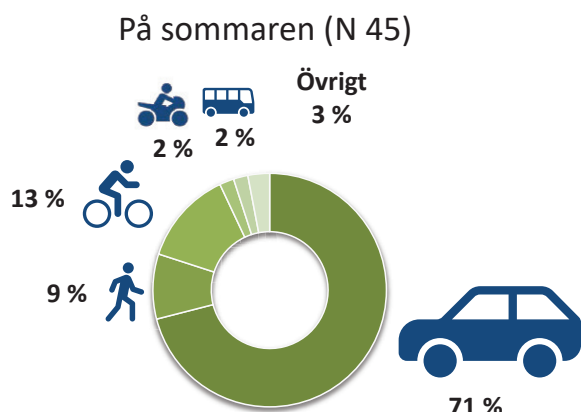
Enligt kommuninvånarna är de viktigaste utvecklingsbehoven som är förknippade med gång- och cykelvägarna otillräckliga och oenhetliga förbindelser, brister i vinterunderhållet och ledernas dåliga skick. Inom fordonstrafiken upplevs som största utmaningar vägnas dåliga skick, brister i vinterunderhåll och problemen i anslutningarna.

Enligt kommuninvånarna är de vanligaste trafikförseelserna att man inte följer hastighetsbegränsningarna, att man glömmer bort säkerhetsavståndet, bilarna blinkar inte när de skall svänga och att man inte tar hänsyn till övriga trafikanter.

Vad gäller användningen av säkerhetsutrustning använder nästan alla säkerhetsbälte och alla hjälm när de kör moped eller motorcykel. Vad gäller användningen av cykelhjälm finns det utrymme för förbättring. Endast 17 % meddelade att de alltid använder cykelhjälm när de cyklar.

62 procent av de tillfrågade anser att det är mycket eller vanligtvis ganska tryggt att röra sig i Kristinestad, medan 11 procent anser att det är ganska farligt eller mycket farligt.

Färdssätt på arbets- och ärenderesor



Trafiksäkerheten bland skolelever

Enligt enkätsvaren har 76 % av skoleleverna en skolresa, som är under fem kilometer lång. 60% av eleverna går eller cyklar till skolan. 93% av skoleleverna anser att skolresan är mycket eller rätt så trygg, fastän många måste promenera längs med vägrenen.

Användningen av mobiltelefonen i trafiken och dåligt vinterväghåll upplevs som det mest problematiska i trafiken bland skolelever. Att korsa gatan utanför skyddsvägarna anses vara ett trafiksäkerhetsproblem. Vad gäller användningen av cykelhjälm, säkerhetsbälte/bilstol, cykelhjälm och reflex finns det utrymme för förbättring även bland skoleleverna.

Målsättningar

Sedan år 2001 har det riksomfattande trafiksäkerhetsarbetet grundat sig på visionen om vägtrafikens säkerhet. Visionen beskriver den gemensamma målbilden, mot vilken alla aktörer målmedvetet riktar sin egen verksamhet. Utifrån den nationella visionen och visionen för NMT-centralen i Södra Österbotten har man fastställt följande vision för Kristines-tad:

Ingen ska behöva omkomma eller skadas allvarligt i trafiken och trafiken skall kännas trygg.

Visionen beskriver den långsiktiga målbilden som eftersträvas genom aktivt trafiksäkerhetsarbete med olika medel. Kärnan för att uppnå visionen består i att genom planering av markanvändningen och trafikmiljön tillhandahålla kommuninvånarna en trivsamt och trygg samhällsstruktur och ett trivsamt och tryggt trafiksystem.

Man försöker påverka den upplevda tryggheten, följandet av trafikreglerna, hänsynstagandet till andra och kommuninvånarnas frivilliga resande genom att påverka kunskaperna, färdigheterna och attityderna. I sista hand kan varje kommuninvånare genom sina egna val förverkliga visionen i sitt eget resande. Som stöd för visionen formulerades tre konkreta mål:

Antalet olyckor i vägtrafiken minskar i enlighet med det nationella målet

Trafikantbeteende förbättras och användning av säkerhetsutrustning ökar med hjälp av kontinuerligt och välplanerat trafiksäkerhetsarbete

Gång och cykling ökar.

Utveckling av trafiksäkerhetsarbetet

Fostran, utbildning och information

Genom trafikfostran försöker man påverka människornas beteende och val på ett sätt som främjar trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetsarbetet fortsätter i alla skeden under livet, med olika tyngdpunkter i olika åldersgrupper. Lakttagandet av hastighetsbegränsningar, respekt för övergångsställen och användningen av säkerhetsutrustning förbättrar trafiksäkerheten för väganvändare i alla åldrar. En vuxen som värdesätter trygghet är en bra förebild för barnen. Den äldre befolkningens möjligheter att röra sig kan tryggas genom samhällets stödtjänster. Information om användningen av säkerhetsutrustning och hjälpmedel bidrar till en ökad säkerhet för dem som rör sig självständigt. Seniorförarens körskicklighet kan upprätthållas med hjälp av material för självständiga studier och konditionskursen för seniorförare.

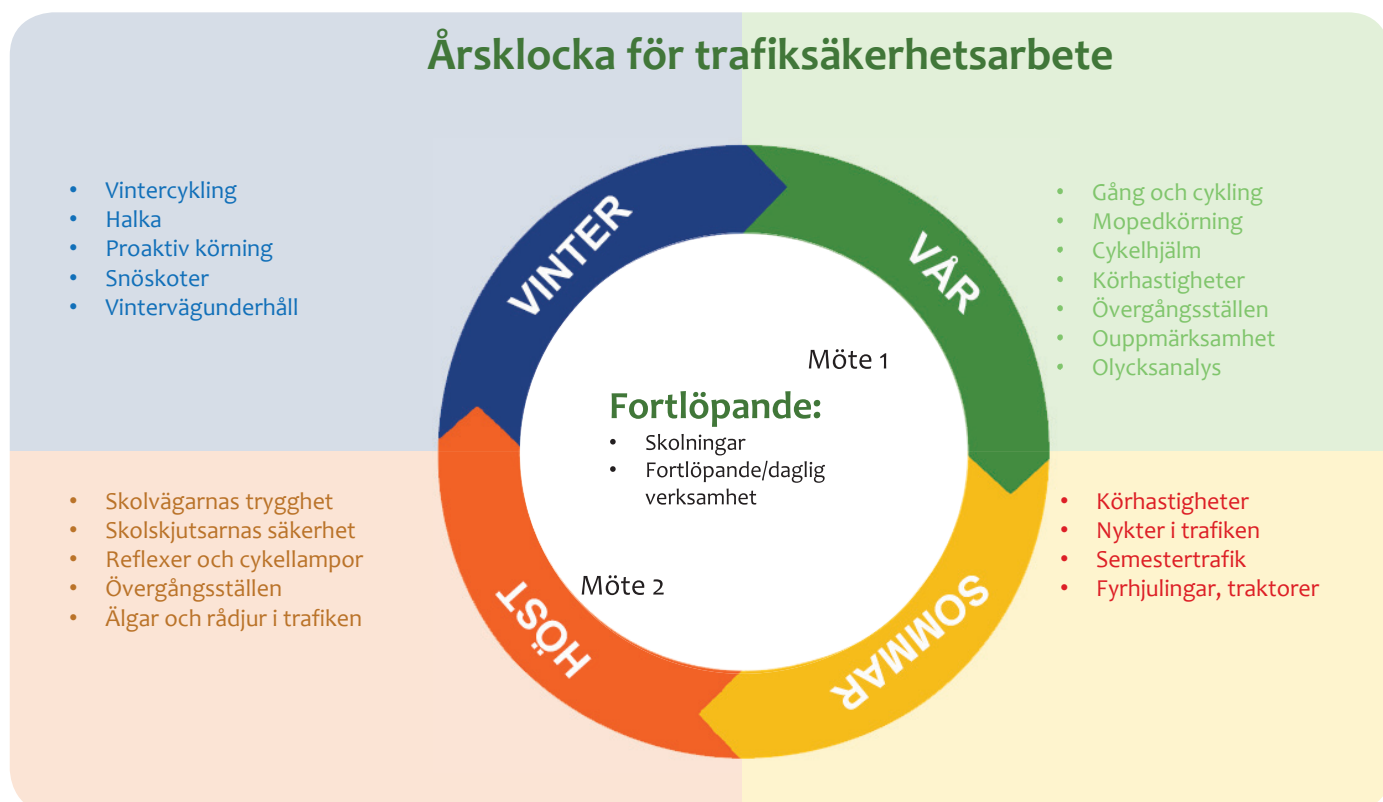
Med trafiksäkerhetsarbetet förbättras människornas kunskaper om den miljö där de rör sig och deras medvetenhet om ett tryggt trafikbeteende. Tillsammans med en förbättring av den fysiska trafikmiljön bidrar trafikanternas ändrade attityder och värdegrund till en bättre trafiksäkerhet. Attitydpåverkan är dock ett långsiktigt arbete och resultaten är svåra att mäta eller bevisa.

Trafiksäkerhetsarbetet styrs med hjälp av en verksamhetsplan, som beskriver stadens trafiksäkerhetsverksamhet (evenemang, information) inom olika sektorer. Verksamhetsplanen uppdateras årligen utifrån de erfarenheter som fåtts under det föregående året. De olika sektorerna har dessutom egna handlingsätt i vardagen, där trafiksäkerheten beaktas.

Sektorer, som finns representerade i trafiksäkerhetsgruppen:

- Tekniska
- Skola och idrott
- Social- och hälsovård
- Polisen
- Trafikskyddet
- NTM-centralen i Södra Östergötland

Årsklocka för trafiksäkerhetsarbete



Trafiksäkerhetsgruppen

I Kristinestad koordineras trafiksäkerhetsarbetet av en tväradministrativ trafiksäkerhetsgrupp som sammanträder två gånger per år. Gruppen behandlar hela fältet för trafiksäkerhetsarbetet, med andra ord diskuteras åtgärder med anknytning till såväl trafikmiljön som trafikfostran och kommunikation samt övervakning. Tyngdpunkten i verksamheten ligger dock på trafikfostran och kommunikation samt på frågor kring trafiksäkerhetsarbetets strukturer, till exempel utbildning av olika personalgrupper och kopplandet av trafiksäkerhetstemat till stadens strategier.

Det centrala målet för trafiksäkerhetsgruppens verksamhet är att upprätthålla det fortlöpande trafiksäkerhetsarbetet i staden. Dessutom är målet att öka samarbetet mellan olika förvaltningar samt med andra kommuner och utomstående aktörer, att öka uppskattningen av trafiksäkerhetsarbetet i synnerhet bland beslutsfattarna och att ordna de erforderliga resurserna för arbetet. Trafiksäkerhetsgruppen fastställer årligen målen för trafiksäkerhetsarbetet utifrån responsen och erfarenheterna från samt uppföljning av det föregående året. Konkreta åtgärder som stöder målsättningarna planeras och genomförs av arbetstagarna i de olika förvaltningarna.

Trafiksäkerhetsgruppen har följande uppgifter:

- *Organisera arbetet och fördela ansvaret.*
- *Sätta upp mål och fastställa tyngdpunkter samt revidera dessa årligen.*
- *Uppdatera och genomföra verksamhetsplanerna.*
- *Följa upp den aktuella trafiksäkerheten och dess utveckling samt trafiksäkerhetsarbetet.*
- *Information både inom stadens förvaltning och utåt till kommuninvånarna.*
- *Beakta olika trafikantgrupper vid planeringen av markanvändningen och trafiken*



Främjande av hållbara färdssätt

Att färdas klokt är att använda olika färdssätt på ett förnuftigt och lämpligt sätt: man går till fots eller cyklar på korta sträckor, tar tåget eller bussen på långa sträckor och använder bilen när detta är det lämpligaste eller rentav det enda möjliga färdssättet. Med hållbara färdssätt avses en förskjutning av tyngdpunkten i trafiken till färdssätt som orsakar mindre utsläpp än privatbilism och som är fördelaktiga med tanke på människans välbefinnande.



Attraktiviteten av gång och cykling påverkas av trafikmiljöernas trivsamt och tillgänglighet, den upplevda tryggheten och vägnätets omfattning och kvalitet. Förhållandena för gång och cykling ska i första hand förbättras i tätorter där potentialen för användningen av dessa färdssätt är som störst, men där även trafiksäkerheten är som sämst. Förhållandena för gång och cykling ses över framför allt i områden nära skolor och läroanstalter, servicehem, bibliotek, hälsovårdscentraler, kollektivtrafikens terminaler, idrottsanläggningar, dagligvaruaffärer och stora arbetsplatskoncentrationer. Vägnätet för gång och cykling utvecklas i första hand genom att komplettera det befintliga nätet och eliminera problem med enhetligheten. En förbättring av gång- och cykeltrafikens säkerhet förutsätter att bilarnas körhastigheter hålls nere samt trygga trafikarrangemang framför allt i anslutningar och vid övergångar

Att lugna ned trafiken

Det värsta trafiksäkerhetsproblemet i tätorten är höga hastigheter. I tätorten är det oftast fotgängare och cyklister som skadas. Även en liten sänkning av hastigheterna minskar risken för personskador avsevärt. Målet med att lugna ned trafiken är att öka säkerheten och trivselen i bostadsområden och på platser där man sköter ärenden, på gång- och cykeltrafikens villkor. Trafikmiljön ska vara sådan att låga hastigheter känns meningsfulla och att det blir lätt att hålla hastigheten låg.

Logiska hastighetsbegränsningar och en logisk förkörsrätt lägger grunden för att lugna ned trafiken. I nya områden försöker man säkerställa en trygg miljö utan separata farthinder genom strukturering och rätt dimensionering av gatumiljön, när gatunätet byggs. En tät gatumiljö (ändamålsenlig gatubredd och avgränsning av gatumiljön med planteringar eller byggnader) samt småskalig geometri (korta raksträckor och tvära kurvor) visar föraren vad som är den rätta hastigheten. Med farthinder kan hastigheterna sänkas i närheten av skolor och andra områden med mycket gång- och cykeltrafik.

Att förbättra trafikmiljön

För förbättring av trafikmiljön har man föreslagit små och kostnadseffektiva förbättringsåtgärder för väg- och gatumiljön. Åtgärdsprogrammet utarbetades på basis av en omfattande växelverkan mellan NTM-centralen, staden och intressegrupper. Planeringen kretsade kring förbättring av säkerheten för hållbara färdssätt – gång, cykling, moped – utan att förglömma förhållandena för fordonstrafiken.

Åtgärderna för trafikmiljön rapporteras i ett separat åtgärdsprogram. För varje åtgärd anges en kostnadskalkyl, tidtabellsklass och ansvarig instans. Några exempel på åtgärdsförslag i Kristinestad:

- Förbättring av anslutningen mellan Sjögatan (lv 662) och Lappfjärdsvägen (lv 663), t.ex genom att bygga en cirkulationsplats
- Förbättring av anslutningen mellan Lappfjärdsvägen (lv 663) och Tjockvägen (lv 6651), t.ex genom att bygga en cirkulationsplats
- Byggande av gång- och cykelled längs Tjockvägen, mellan centrum och riksväg 8
- Förbättring av trafiksäkerheten på skolgårdar och inom följetrafiken vid skolorna

Fortsatta åtgärder och uppföljning

Uppföljningen har som mål att granska hur trafiksäkerhetsarbetet har lyckats. Trafiksäkerhetsarbetet är ett långvarigt arbete och uppkomsten av olyckor påverkas av många samverkande faktorer. Effekten av enskilda åtgärder kan vanligtvis inte ses direkt i olycksstatistiken, utan resultaten från arbetet syns först efter en längre tidsperiod. Genom uppföljningen försöker man visa att arbetet som gjorts håller rätt kurs. Uppföljningen underlättar också allokeringen av de knappa resurserna och planeringen av trafiksäkerhetsarbetet. Genom uppföljningen kan man också påverka arbetstagarnas motivation att fortsätta verksamheten.

I den kontinuerliga samordningen och den systematiska uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet används indikatorer. Med hjälp av indikatorerna kan man bilda sig en uppfattning om hur trafiksäkerhetsarbetet framskrider och vidta erforderliga fortsatta åtgärder. Målet med indikatorerna är att utveckla det egna arbetet på basis av trafiksäkerhetens utveckling. Detta kan alla instanser som utför trafiksäkerhetsarbete dra nytta av, eftersom indikatorerna ger en förenklad bild av trafiksäkerhetsarbetets framskridande och mål.

Planen för tryggt och hållbart resande läggs fram för behandling av stadens vederbörande nämnder och stadsstyrelsen. Genom den politiska behandlingen bekräftas målsättningarna för trafiksäkerheten och anvisas resurserna som behövs för arbetet. Detta understryker för egen del vikten av trafiksäkerhetsarbetet.

När planen är färdig är det viktigaste att man fortsätter den praktiska verksamheten och påbörjar genomförandet av åtgärderna.

Indikatorer

- Antalet olyckor med personskador (olyckor/år)
- Antalet ungdomar (15–24 år) som varit delaktiga i olyckor med personskador (personer/år)
- Användningen av bilbälte, reflex och cykelhjälm (användningsgrad)
- Förverkligandet av verksamhetsplanerna (% av all verksamhet)
- Förverkligandet av föreslagna åtgärder av trafikarrangemangen (% av alla åtgärder)