

# **Trafiksäkerhetsplan för Larsmo**

*Pämbild Sito Oy*

TIEH 1000xxx-08

(Tryckeri)  
Vasa 2008

Publikationen finns att tillgå:  
vaasan.tiepiiri@tiehallinto.fi  
Fax 0204 22 7717  
Telefonväxel 0204 22 11

VÄGFÖRVALTNINGEN  
Vasa vägdistrikt  
Korsholmsesplanaden 44  
65100 VASA  
Telefonväxel 0204 22 11

## SAMMANDRAG

Trafiksäkerhetsplanen för Larsmo innehåller en plan för förbättring av trafikmiljön samt en verksamhetsplan för trafiksäkerhetsarbetet. Syftet med planen för en förbättring av trafikmiljön är att klarlägga problemställen beträffande trafiksäkerheten i Larsmo, planera förbättringsåtgärder och göra upp ett program för genomförandet av åtgärderna. Syftet med verksamhetsplanen för trafiksäkerhetsarbetet är att planera kommunens trafiksäkerhetsarbete samt att förbättra trafiksäkerhetskunskaperna hos kommunens personal och beslutsfattare och öka samarbetet mellan dessa parter.

Kartläggningen av trafiksäkerhetsproblemen i Larsmo genomfördes i form av en trafiksäkerhetsenkät riktad till kommuninvånarna. Olyckor som inträffat i Larsmo kommun åren 2002-2006 analyserades. Förslag och synpunkter som Vägdistriktet och Larsmo kommun fick angående trafiksäkerheten behandlades.

Åren 2002-2006 inträffade sammanlagt 82 olyckor på landsvägarna i Larsmo, dvs. i genomsnitt ca 16 olyckor/år, varav ca 4 olyckor/år ledde till personskador. Olyckorna inträffade oftast på regionväg 749.

Största delen av svarsgivarna i trafiksäkerhetsenkäten ansåg att trafiksäkerhetssituationen i Larsmo var tillfredsställande. Nästan hälften av svarsgivarna tyckte att trafiksäkerheten har förbättrats under de senaste tre åren. Det största trafiksäkerhetsproblemet i Larsmo var enligt svarsgivarna de höga hastigheterna, den tunga trafiken, det bristande underhållet och avsaknanden av polisövervakning. De mest problematiska ställena enligt enkäten är regionväg 749, Larsovägen, och dess korsningar, samt Byvägen i Bosund och Risöhallvägen (dåligt skick).

Vid planeringen av åtgärder ställdes fokus på ställen som på basis av inträffade olyckor, enkäten och information som framkommit i styrgruppen var de mest problematiska, till exempel anslutningar och problemställen i gc-trafiken.

För att förbättra trafikmiljön framställdes förslag till 22 åtgärder, vilka innehåller konstruktiva åtgärder och åtgärder med anknytning till trafikstyrning. De konstruktiva åtgärderna innebär bl.a. en förbättring av anslutningar, byggande av gc-leder, avlägsnande av sikthinder i anslutningar och byggande av vägbelysning. Åtgärderna med anknytning till trafikstyrning bestod bl.a. i ändringar av hastighetsbegränsningar och körbanemarkeringar. Dessutom framställdes förslag till åtgärder med anknytning till underhåll.

För organiseringen av trafiksäkerhetsarbetet grundades en trafiksäkerhetsgrupp som sammanträdde två gånger. Syftet var att ta fram idéer och planera verksamhetsplaner för kommunens förvaltningsorgan. Förvaltningsorganens egna åtgärder i trafiksäkerhetsarbetet under de närmaste åren planerades på så sätt, att målgrupperna för varje förvaltningsorgan, åtgärderna som planerades för dessa grupper, ansvarspersonerna eller –organisationerna samt tidtabeller för genomförandet dokumenterades i åtgärdstabeller. Tabellerna innehöll även en uppföljningskolumn där de årligen genomförda åtgärderna infördes. Dessa tabeller skickades i elektronisk form till förvaltningsorganen och meningen är att i tabellerna införa uppföljningsanteckningar samt nödvändiga ändringar i verksamheten nästa år. Kostnadsberäkningen för projekten som ingår i realiseringsprogrammet uppgår till sammanlagt ca 3 milj.€. Vasa vägdistrikt har ansvaret för alla dessa kostnader (100 % av totalkostnaderna). Åtgärderna som föreslagits för landsvägarna beräknas minska antalet olyckor som leder till personskada med ca 0,16 per år. Den samhällsekonomiska inbesparingen av olyckskostnader har beräknats till ca 286 000 € per år.

Förverkligandet av trafiksäkerhetsplanen medför många direkta och indirekta effekter som bör beaktas i tillräcklig utsträckning då åtgärderna genomförs. Effekterna av åtgärderna i trafiksäkerhetsarbetets verksamhetsplan innebär på lång sikt en förändring i trafikattityder och därigenom ett minskat antal olyckor, mindre olycksrisk samt mindre kostnader för kommunen. En förbättring av trafiksäkerheten ökar även kommuninvånarnas trivsel samt trafik- och boendemiljön. Om trafiksäkerheten betonas i kommunens verksamhet och om beslutsfattarna aktivt engagerar sig i genomförandet av trafiksäkerhetsplanen kommer detta att öka uppskattningen och kommunens image bland invånarna.

Ett helhetsmässigt systematiskt trafiksäkerhetsarbete kan fungera effektivt endast om kommunen som utgångspunkt för arbetet har en strategisk avsikt att utveckla trafiksäkerhetsarbetet. Det är därför ytterst viktigt att beslutsfattarna förbinder sig att genomföra planen och följa upp förverkligandet.

Ett uppföljningsmöte som gäller genomförandet av trafiksäkerhetsplanen hålls minst en gång per år. Till mötet kallas förutom kommunen även Vägförvaltningen, Trafikskyddet och representanter för polisen.



## FÖRORD

Trafiksäkerhetsplanen uppgjordes i form av ett samarbete mellan kommunerna Kronoby och Larsmo och Vasa vägdistrikt. För uppgörandet av planen beviljades kommunerna även medel som länsstyrelsen i Västra Finland och Kommunikationsministeriet avsatt för kommunstimulans. Planen innehåller en plan för förbättring av trafikmiljön samt en verksamhetsplan för trafiksäkerhetsarbetet. Styrgruppen som ledde arbetet med uppgörandet av planen bestod av följande personer:

Kjell Lind, ordf.	Vasa vägdistrikt
Fjalar Djupsjöbacka	Vasa vägdistrikt
Bjarne Häggman	Larsmo kommun
Sten Bobacka	Larsmo kommun
Jarl Rosenberg	Larsmo kommun
Tage Torrkulla	Kronoby kommun
Dan Stenlund	Kronoby kommun
Hans-Erik Lindgren	Kronoby, tekn. nämnd
Anders Pulkkis	Länsstyrelsen i Västra-Finlands län
Jan Wikström	Österbottens förbund
Vesa Toivanen	Polisinrättningen i Pedersöre härad
Frej Stenman	Polisinrättningen i Pedersöre härad
Heli Lintamo	Trafikskyddet

Planen utarbetades på uppdrag av Vasa vägdistrikt samt kommunerna Kronoby och Larsmo av Sito Oy och för arbetet svarade projektchef DI Maija Krankka och projektsekreterare DI Hanne Strandvall.

Vasa i augusti 2008

Vägförvaltningen  
Vasa vägdistrikt

Larsmo kommun



## INNEHÅLL

1	PLANERINGENS UTGÅNGSPUNKTER	7
1.1	Planeringsområde och markanvändning	7
1.2	Näringsstruktur och arbete	7
1.3	Planläggning	7
1.4	Nuvarande väg- och gatunät samt trafik	7
1.4.1	Väg- och gatunät	7
1.4.2	Trafikmängder	7
1.4.3	Fordonsbeståndets utveckling	7
1.4.4	Vägbelysning	7
1.4.5	Leder för gc-trafik	7
1.4.6	Hastighetsbegränsningar	7
1.5	Tidigare planer	7
2	TRAFIKSÄKERHETENS NUVARANDE TILLSTÅND	7
2.1	Trafikolyckor	7
2.1.1	Olyckor på landsvägarna i Larsmo	7
2.1.2	Olyckor på gator och enskilda vägar	7
2.2	Trafiksäkerhetsenkät	7
2.3	Trafiksäkerhetsarbete	7
2.4	Tillgänglighet	7
2.5	Sammandrag av nuläget	7
3	TRAFIKSÄKERHETSMÅL	7
3.1	Mål för minskning av olyckor	7
3.2	Mål för Västra Finlands län	7
3.3	Målen för trafiksäkerheten i Larsmo	7
3.3.1	Linjer för trafiksäkerhetens mål 2010 (2012).	7
3.3.2	Trafiksäkerhetsarbetets funktionella mål	7
4	PROBLEMSTÄLLEN OCH ÅTGÄRDER FÖR EN FÖRBÄTTRING AV TRAFIKMILJÖN	7
4.1	Planeringens utgångspunkter	7
4.2	Åtgärder i Larsmo	7
4.3	Övervakning	7
4.4	Underhåll	7
5	VERKSAMHETSPLAN FÖR TRAFIKSÄKERHETSARBETET	7
5.1	Trafiksäkerhetsgrupp	7
5.2	Gruppens handlingsmodell	7
5.3	Verksamhetsplaner	7
5.3.1	Allmänna förvaltningen	7
5.3.2	Tekniska sektorn	7
5.3.3	Bildningssektorn	7
5.3.4	Social- och hälsovårdssektorn	7
5.4	Samarbetsparter	7
5.5	Uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet	7

6	REALISERINGSPROGRAM OCH EFFEKTER	7
6.1	Kostnader och prioritet	7
7	UPPFÖLJNING	7
7.1	Behandlingen av planen	7
7.2	Uppföljningsplan	7
7.3	Uppföljning	7
	BILAGOR	7

---

## 1 PLANERINGENS UTGÅNGSPUNKTER

### 1.1 Planeringsområde och markanvändning

Larsmo kommun ligger vid havet i nordvästra delen av landskapet Österbotten i Västra Finlands län. Kommunen består av en skärgård som omfattar 360 öar och skär. Larsmo nås både från norr och från söder längs regionväg 749. Regionvägen löper igenom hela kommunen och är en viktig förbindelseled både mot Karleby och mot Jakobstad. Sammanlagt sju förbindelsevägar leder till kommunens olika bosättningscentra. Avståndet från Larsmo till Karleby är ca 20 km och till Jakobstad drygt 10 km. Till närmaste flygfält i Kronoby är avståndet 30 km. Närmaste järnvägsstation ligger i Karleby. Botenviken och Kvarken utgör ett viktigt vattensystem i kommunen.

Kommunens areal är ca 142 km<sup>2</sup> och strandlinjens längd är ca 500 km. Antalet invånare i Larsmo (i slutet av år 2007) var ca 4700 personer. Enligt prognoser kommer invånarantalet att stiga med ca 2000 personer fram till utgången av år 2030. Största delen av Larsmoborna bor i tätorter; Vikarholmen-Furuholmen, Risöhall, Holm, Näs och Bosund.

Andra små bosättningscentra i Larsmo kommun är Fagnäs, Kackur och Västerby. De närmaste stora städerna är Jakobstad och Karleby, som även är Larmsos grannkommuner. Andra grannkommuner är Kronoby och Pederöre. Den lokalt och regionalt viktigaste vägen är regionväg 749 som löper igenom Larsmo. (Bild 1).

Det finns fem skolor som ger grundundervisning; skolorna med årskurserna 1-6 är Risö, Näs, Bosund och Holm skola. Kommunens enda skola med årskurserna 7-9 är Cronhjelmsskolan. Samtliga dessa skolor ger även förskolundervisning. Utbildning på andra stadiet saknas i kommunen. Antalet elever i årskurserna 1-6 och förskola är ca 615 och i årskurserna 7-9 305.

### 1.2 Näringsstruktur och arbete

Larsmoborna får sin utkomst huvudsakligen från industri- och förädlingsverksamhet (48 %) samt från servicenäringarna (47 %). Jord- och skogsbruket sysselsätter endast drygt 3 procent av kommuninvånarna. Ett särdrag för sysselsättningen i Larsmo är att kommunens självförsörjningsgrad i fråga om arbetsplatser är endast ca 51 procent. En stor del, nära 900 personer, av Larsmoborna utför sitt dagliga arbete i grannkommunerna Jakobstad och Karleby. Kommunens arbetslöshetsgrad i slutet av år 2007 var endast 3,6 procent, jämfört med 6,1 % i Landskapet Österbotten och 9,4 % i hela landet.

Båtbyggnads- och varvsindustrin är kommunens viktigaste arbetsgivare. De största privata arbetsgivarna i Larsmo är Baltic Yachts och Bella-Veneet som sysselsätter ca 130 personer respektive 55 personer. Den största arbetsgivaren inom den offentliga sektorn är Larsmo kommun som sysselsätter ca 220 personer.

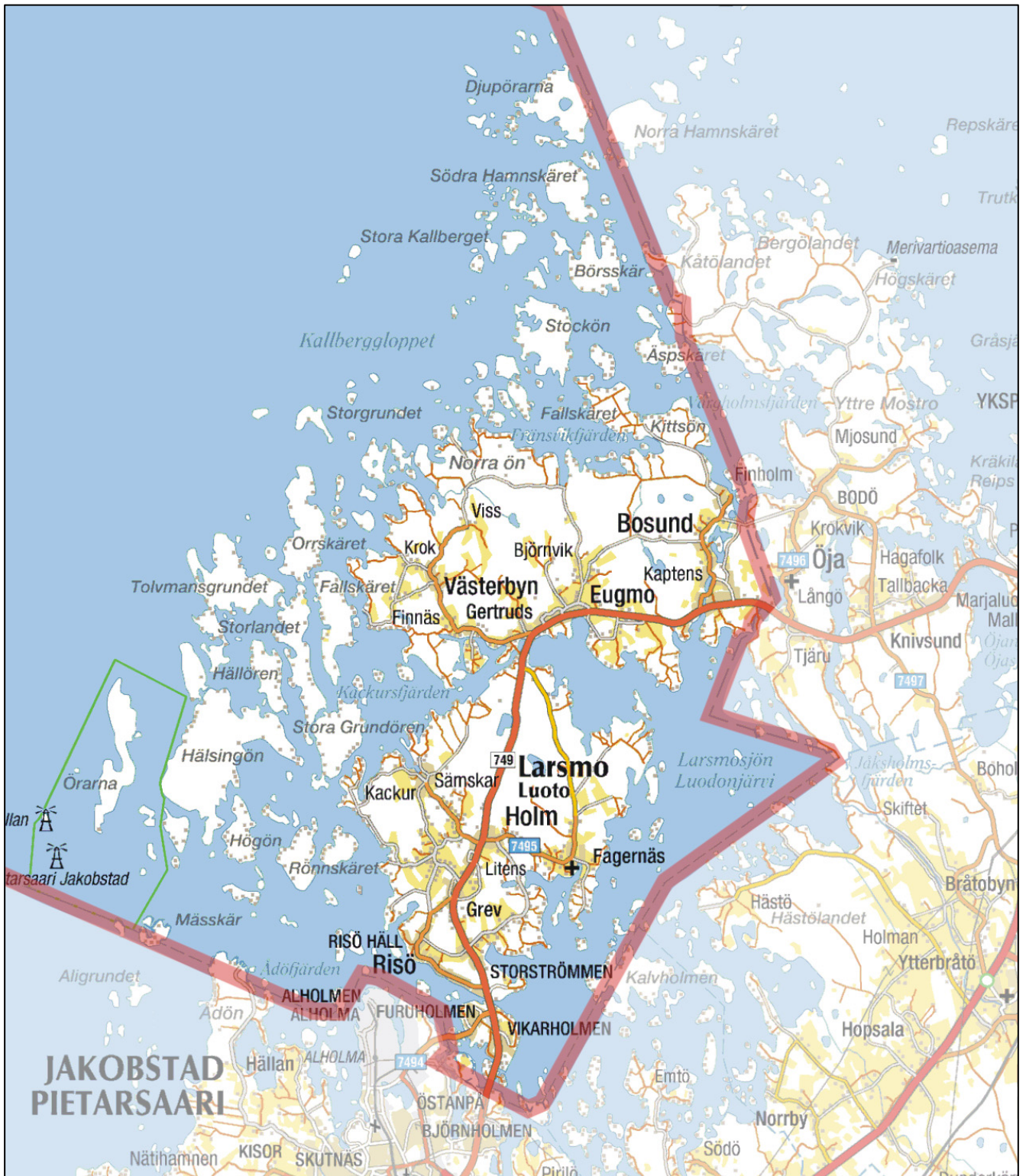


Bild 1. Larsmos läge ur trafiksynpunkt.

### 1.3 Planläggning

#### Generalplaner

Delgeneralplanerade områden i Larsmo är:

- Bosund, Näs, Holm, Storströmmen, Risöhöll, Furuholmen, Vikarholmen och Hannula.

Uppgörande av delgeneralplan för Byggmästar pågår.

#### Detaljplaner

I Larsmo kommun har detaljplaner utarbetats för Vidmossens industriområde, Vikarholmen Västra och Holm centrum. Helhetsplanerna finns till påseende på kommunbyrån.

#### Strandplaner och stranddetaljplaner

Strandgeneralplanen, som omfattar hela skärgården, reglerar byggandet på stränderna.

### 1.4 Nuvarande väg- och gatunät samt trafik

#### 1.4.1 Väg- och gatunät

Inom planeringsområdet finns sammanlagt ca 48 km landsvägar, varav ca 18 km regionvägar och ca 30 km förbindelsevägar. Riks- och stamvägar finns inte i planeringsområdet. Tillsammans med landsvägsnätet bildar gatunätet och det enskilda vägnätet en del av kommunens trafiknät.

De viktigaste landsvägarna i vägnätet i Larsmo är regionväg 749 (Södra och Norra Larsmovägen) och förbindelsevägarna 7495 (Fagernäsvägen), 7494 (Furuholmsvägen), 17969 (Kackursvägen), 17963 (Risöhallsvägen), 17979 (Västerbyvägen) och 17981 (Byvägen).

#### 1.4.2 Trafikmängder

Trafikmängden längs huvudleden regionväg 749 är ca 2900-5600 fordon per dygn (tunga trafikens andel varierar mellan 4-8 %). Trafikmängderna på de viktigaste förbindelsevägarna är på förbindelsevägen 17981 i tätorten Bosund 1100 fordon per dygn (tunga trafikens andel ca 2 %), på förbindelsevägen 7494 på Furuholmen 2500 fordon per dygn (tunga trafikens andel ca 6 %), på förbindelsevägen 7495 i tätorten Holm 530 fordon per dygn (tunga trafikens andel ca 2 %) och på förbindelsevägen 17979 i Västerby 800 fordon per dygn (tunga trafikens andel ca 4 %).

Trafikmängderna på landsvägarna i Larsmo återges i bild 2. Uppgifterna om trafikmängder avser år 2008.



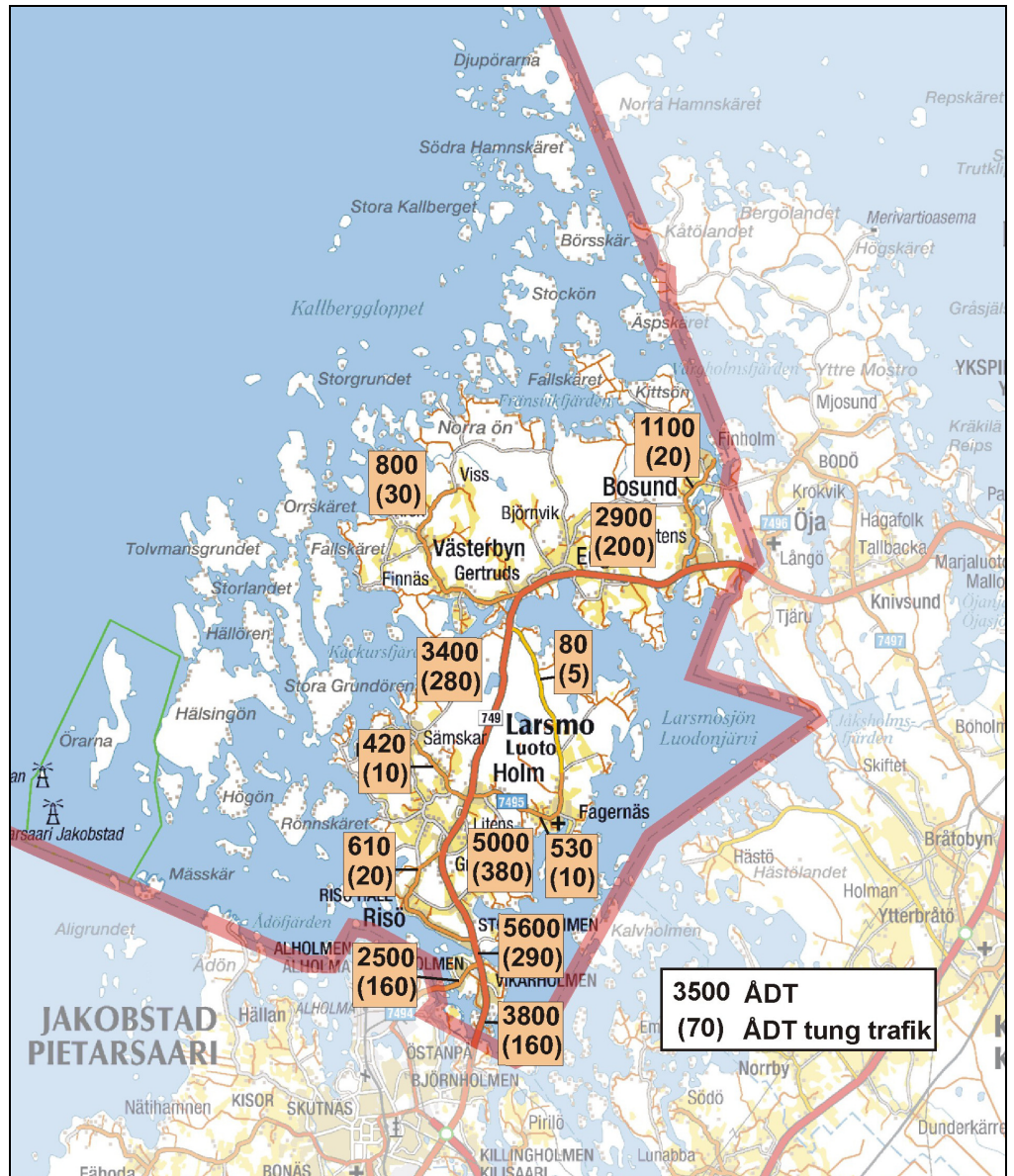


Bild. 2. Genomsnittliga trafikmängder per dygn på landsvägarna i Larsmo (ÅDT 2008).



### 1.4.3 Fordonsbeståndets utveckling

Enligt fordonsbeståndet finns det cirka 2400 bilar i Larsmo. Fordonen består till huvuddel av personbilar. Märkbart är att det i kommunen finns flera traktorer och snöskotrar än paketbilar. I fordonsbeståndet utveckling mellan åren 2000-2006 märks en klar ökning i mängden personbilar och mopeder.

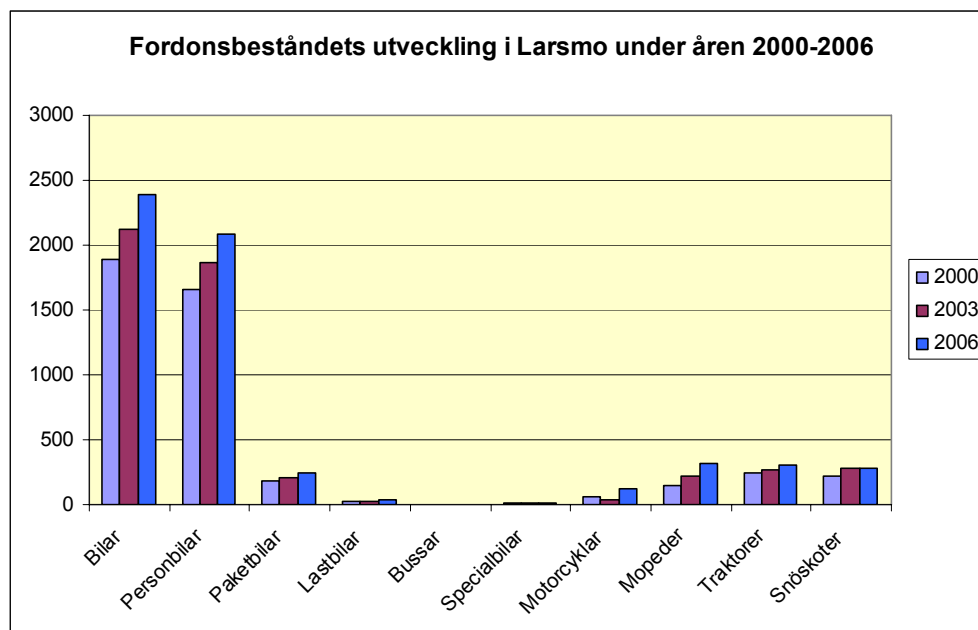


Bild. 3. Fordonsbeståndets utveckling i Larsmo under åren 2000-2006.

### 1.4.4 Vägbelysning

Det finns sammanlagt ca 35,8 km landsvägar med belysning i Larsmo. Landsvägar med belysning inom granskningsområdet är hela regionvägen 749 inom Larsmo kommuns område. Förbindelsevägar med vägbelysning är förbindelseväg nr 17981 (Byvägen), förbindelseväg nr 17979 på avsnittet Gertruds-Västerby, förbindelseväg nr 17969 (Kackurvägen), förbindelseväg nr 7495 på avsnittet Holm-Fagernäs, förbindelseväg nr 17963 på avsnittet Södra Larsmovägen - Nabbskatavägen och förbindelseväg nr 7494 på avsnittet Södra Larsmovägen – Furuholmen. Utmed enskilda vägar och gator finns även vägbelysning på ca 30 km. (Bild 4)

### 1.4.5 Leder för gc-trafik

Leder för gc-trafik finns längs regionväg 749 inom hela kommunområdet samt i Lilla Furuholmen längs Larsmovägen. Den sammanlagda längden på lederna för gc-trafik är ca 21 km. (Bild 4).



Bild 4. Nuvarande belysning på landsvägar samt leder för gc-trafik i Larsmo.

### 1.4.6 Hastighetsbegränsningar

På huvudleden, regionväg 749, gäller hastighetsbegränsningen 80 km/h. På kommunens landsvägar utanför huvudleden och tätorterna är hastighetsbegränsningen 50 och 60 km/h. I tätorterna är hastighetsbegränsningen 40-60 km/h. På detaljplaneområden är hastighetsbegränsningen 30 km/h. (Bild 5).

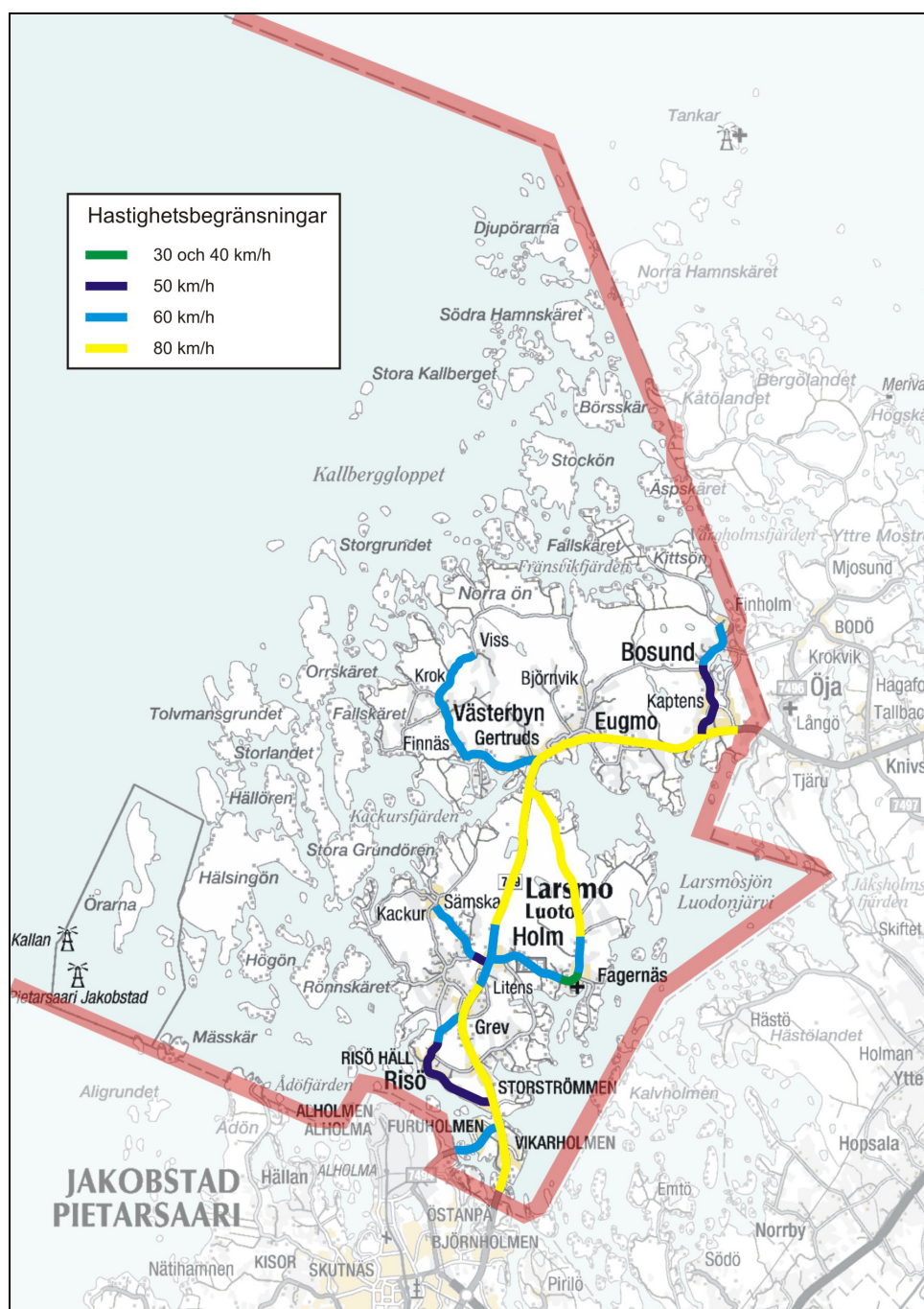


Bild. 5. Hastighetsbegränsningar på landsvägarna i Larsmo.

### 1.5 Tidigare planer

Ingen trafiksäkerhetsplan har tidigare gjorts i Larsmo.

Vasa vägdistrikt har år 2002 gjort en utredning **Förbättring av trafiksäkerheten vid skolorna**.

**KOPIKALI, en trafiksystemplan för området Karleby-Jakobstad-Kaustby** färdigställdes år 2006. I trafiksystemplanen behandlades trafiksäkerheten skilt för varje ekonomisk region. I planen konstaterades att trafiksäkerhetsplanen för Kronoby borde förnyas.

**Utveckling av trafikförhållanden i Holm, Idéplan** färdigställdes 2007. Idéplanen behandlar trafikregleringar och utbyggnad av trafiknätet för att möjliggöra utbyggnad av service och boende i Holm. Det studerade området bestod av regionväg 749, Larsovägen, på avsnittet Kvarnvägen/Litenvägen – Idrottsområdet, samt Fagernäsvägen och Kackurvägen i anslutning till väg 749.

## 2 TRAFIKSÄKERHETENS NUVARANDE TILLSTÅND

### 2.1 Trafikolyckor

Uppgifterna om olyckor baserar sig på de uppgifter om olyckor som polisen fått vetskap om samt på de blanketter för olycksanmälan som polisen behandlat. Genomförda undersökningar visar att polisen får vetskap endast om en tredjedel – en fjärdedel av alla trafikolyckor. Vad gäller olyckor som lett till personskada är uppgifterna dock rätt fullständiga. Alla olyckor med dödlig utgång och över hälften av olyckorna som lett till skada kommer till polisens kännedom, men endast en mycket liten del av små olyckor som lett till egendomsskada statistikförs. Polisen får inte heller vetskap om största delen av olyckorna som inträffar i gc-trafiken, särskilt inte om olyckor som drabbar cyklister och fotgängare, speciellt om den drabbade varit enda part i händelsen. (POMO-undersökning, Airaksinen Noora, 2007)

Uppgifterna om olyckor omfattar alla olyckor som inträffat på landsvägarna under fem år (2002-2006). Olycksmaterialet har hämtats från Vägförvaltningens olycksregister. Materialet som gäller olyckor på gatunätet och på de enskilda vägarna har inte granskats. Med avseende på antalet olyckor och olyckornas allvarlighetsgrad kan materialet dock anses tillförlitligt.

#### 2.1.1 Olyckor på landsvägarna i Larsmo

På landsvägarna i Larsmo inträffade under åren 2002-2006 sammanlagt 82 polisrapporterade trafikolyckor, dvs. i genomsnitt 16 olyckor/år. Antalet olyckor har varierat mellan 10-20 olyckor per år. År 2003 inträffade endast 10 olyckor, dvs. klart färre än åren innan. (Bild 6).

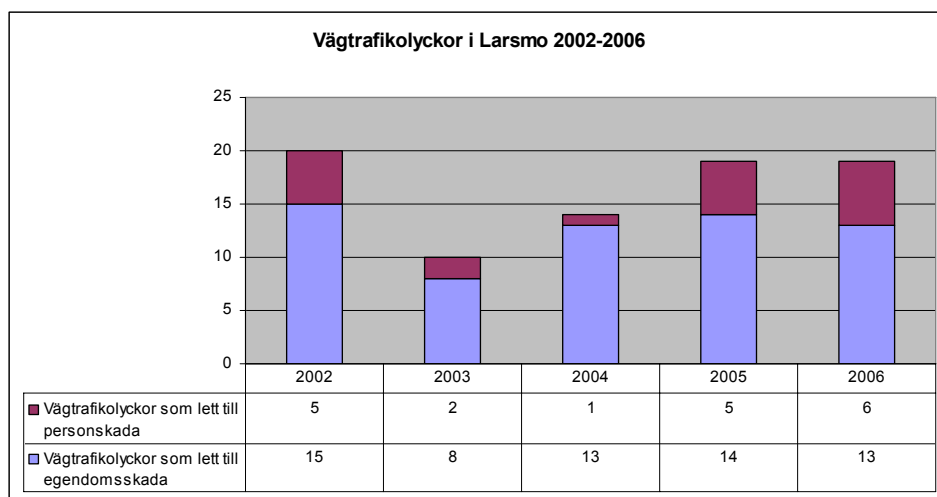


Bild 6. Olyckorna på landsvägar i Larsmo åren 2002-2006.

Under undersökningsperioden skadades sammanlagt 27 personer i olyckor. Relaterat till antalet invånare i Larsmo inträffade årligen i genomsnitt 0,84 personskadeolyckor per tusen invånare på landsvägarna (Larsmo hade 4500 invånare år 2006). Jämfört med hela landet (1,72) och Österbotten (1,49) inträffade i Larsmo mindre personskadeolyckor.



Största delen av olyckorna inträffade på regionväg 749 som löper genom kommunen. Olyckor som lett till personskada har inträffat något oftare i närheten av Holm centrum. Bild 7 presenterar olyckor som inträffat på landsvägarna i Larsmo under undersökningstiden.

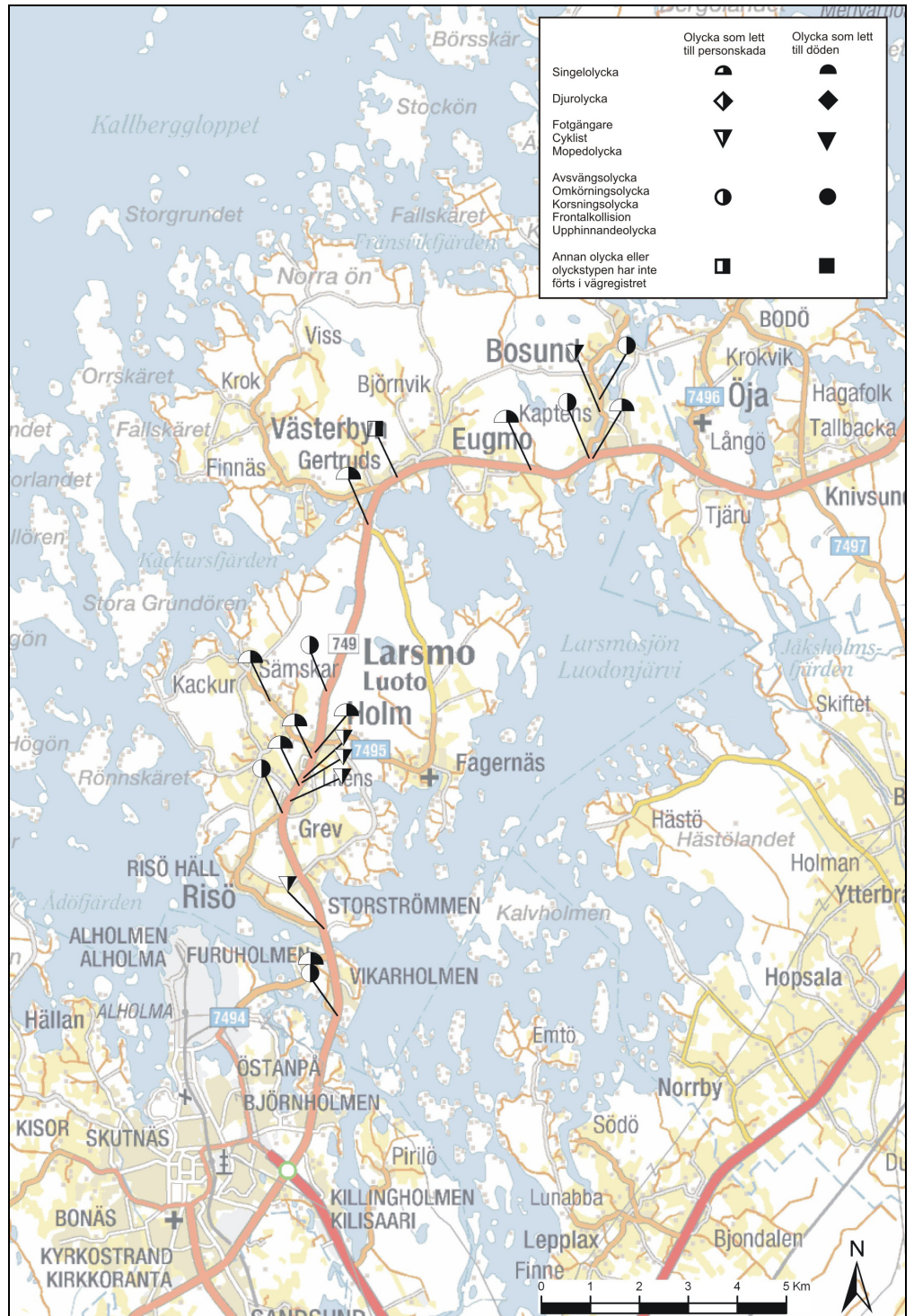


Bild 7. Olyckor som lett till personskada på landsvägarna i Larsmo under åren 2002 - 2006.

Av samtliga inträffade olyckor är singelolyckorna de klart vanligaste, dvs. 32 olyckor. De närmast vanligaste olyckorna är älgolyckor (17 olyckor). (Bild 8). Om man jämför dessa siffror med hela landet och Österbottens region, inträffar i Larsmo mycket mera singelolyckor och mindre avsvängningsolyckor, och nästan lika mycket fotgängar- och cykelolyckor.

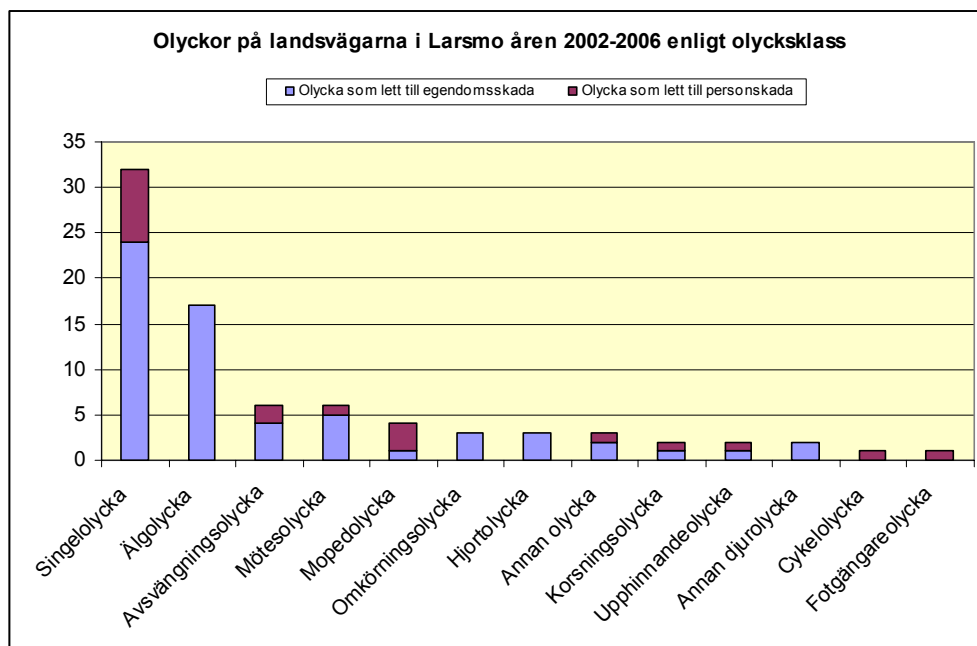


Bild 8. Olyckor på landsvägarna i Larsmo åren 2002 - 2006 fördelade enligt olycksklass.

Mätt i antalet olyckor är singelolyckorna (8 olyckor med personskada) den vanligaste olyckstypen som lett till personskada. Förhållandevis är det dock oftast gc- och mopedolyckor som leder till personskada (75-100 %).

Tabell 1. Andelen olyckor med personskada enligt olyckstyp av olyckorna på landsvägarna i Larsmo åren 2002 – 2006.

Olycksklass:	Samtliga olyckor	Olyckor som lett till personskada	Andelen olycka med personskada (%)
Singelolycka	32	8	25
Älgolycka	17	0	0
Avsvängningsolycka	6	2	33
Mötesolycka	6	1	17
Mopedolycka	4	3	75
Omkörningsolycka	3	0	0
Hjortolycka	3	0	0
Annan olycka	3	1	33
Korsningsolycka	2	1	50
Upphinnandeolycka	2	1	50
Annan djurolycka	2	0	0
Cykelolycka	1	1	100
Fotgängarolycka	1	1	100
Sammanlagt:	82	19	23

Beträffande antalet olyckor är variationerna mellan olika månader stora. Det minsta antalet olyckor inträffade i februari (1 olycka), varefter trenden har varit stigande ända till december då antalet inträffade olyckor var störst (13 olyckor).

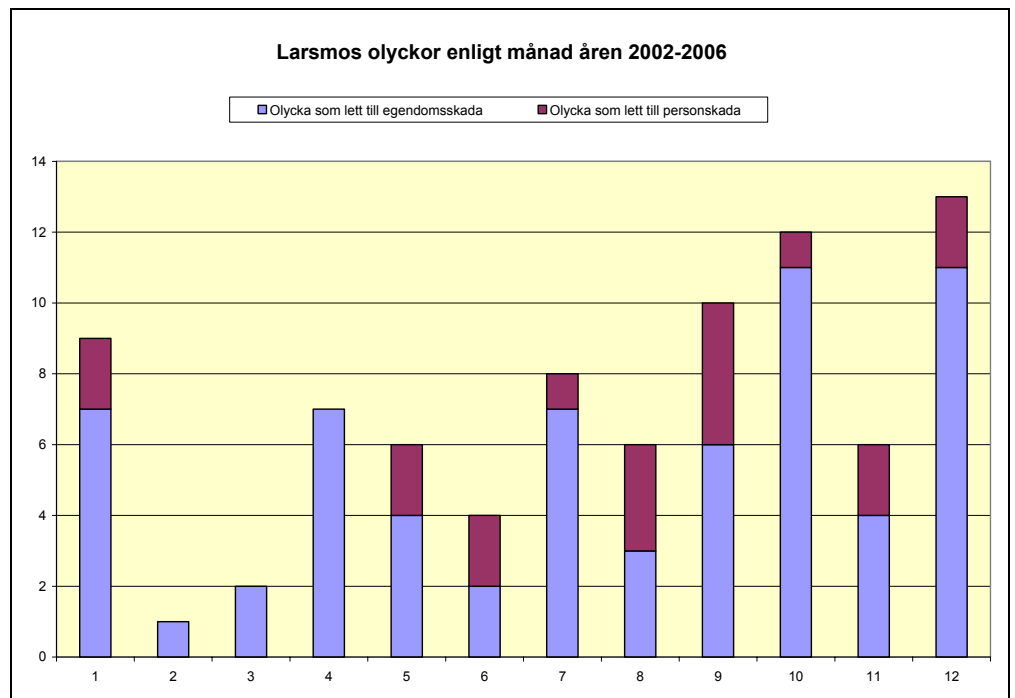


Bild 9. Olyckor på landsvägarna i Larsmo åren 2002-2006 fördelade enligt månad.

Variationerna i antalet olyckor mellan olika veckodagar är rätt liten. Man kan dock notera en liten sjunkande trend mot slutet av veckan. En undersökning av förekomsten av olyckor under olika tider av dygnet visar att de flesta olyckor som lett till personskador inträffade mitt på dagen (kl. 11-12) samt på kvällen kl. 19.



En granskning av åldersfördelningen bland förarna i fordonen som råkat ut för olycka visar att det oftast är unga förare (18-20 år) som varit inblandade i olyckor, både i olyckor som lett till personskada och i olyckor som lett till egendomsskada. Jämfört med hela landet och Österbotten, inträffade i Larsmo bland unga personer mera olyckor som ledde till personskada. (Bild 10).

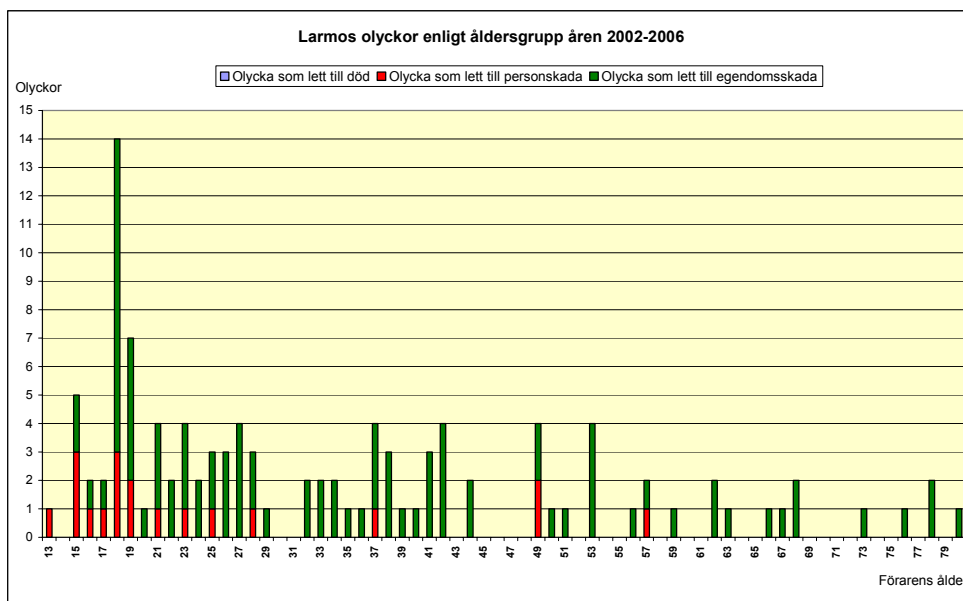


Bild 10. Olyckor på landsvägarna i Larsmo åren 2002-2006 fördelade enligt förarens ålder.

I Larsmo inträffade mera trafikolyckor som ledde till personskada bland unga personer i jämförelse med hela landet och Österbotten. (Bild 11).

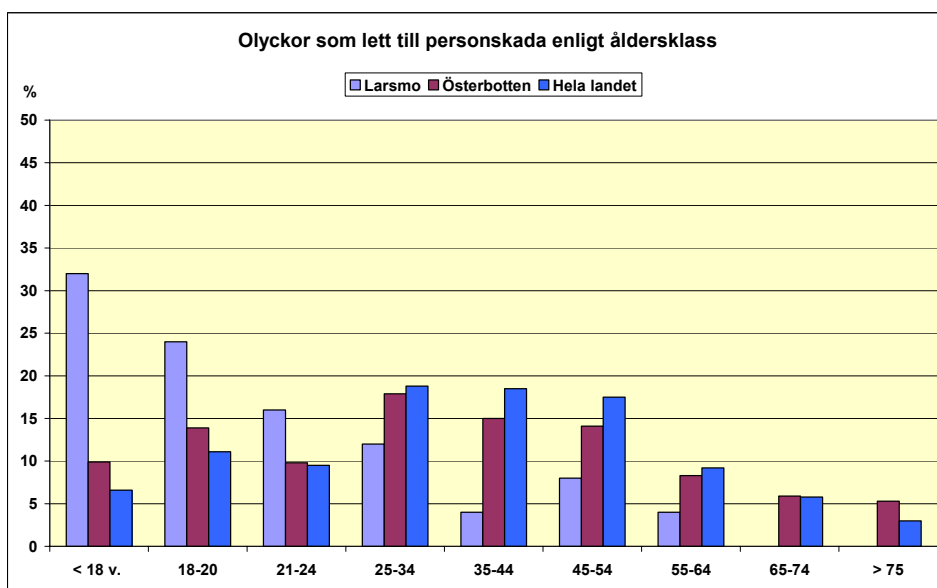


Bild 11. Olyckor som lett till personskada enligt åldersklass, jämförelse mellan Larsmo, Österbotten och hela landet.

### 2.1.2 Olyckor på gator och enskilda vägar

På gatunätet och det enskilda vägnätet i Larsmo inträffade under åren 2002-2006 sammanlagt 10 polisrapporterade olyckor, dvs. i genomsnitt 2 olyckor/år. Antalet olyckor har varierat mellan 1-4 olyckor per år. Alkohol var inblandad i en olycka. Någon klar trend i utvecklingen av det totala antalet olyckor kan inte märkas. (Bild 12).

Sammanlagt inträffade två olyckor som ledde till personskada. Andelen olyckor som ledde till personskada var 18 % av samtliga olyckor och resterande 82 % var olyckor som ledde till egendomsskada. Båda olyckorna som ledde till personskada inträffade år 2006. Olyckor med dödlig utgång inträffade inte. Alkohol var inte inblandad i olyckorna som ledde till personskada.

Exakta uppgifter om platsen för olyckorna i gatunätet och det enskilda vägnätet är inte tillgängliga och en analys baserad på platsen för olyckorna är därför inte möjlig att genomföra.

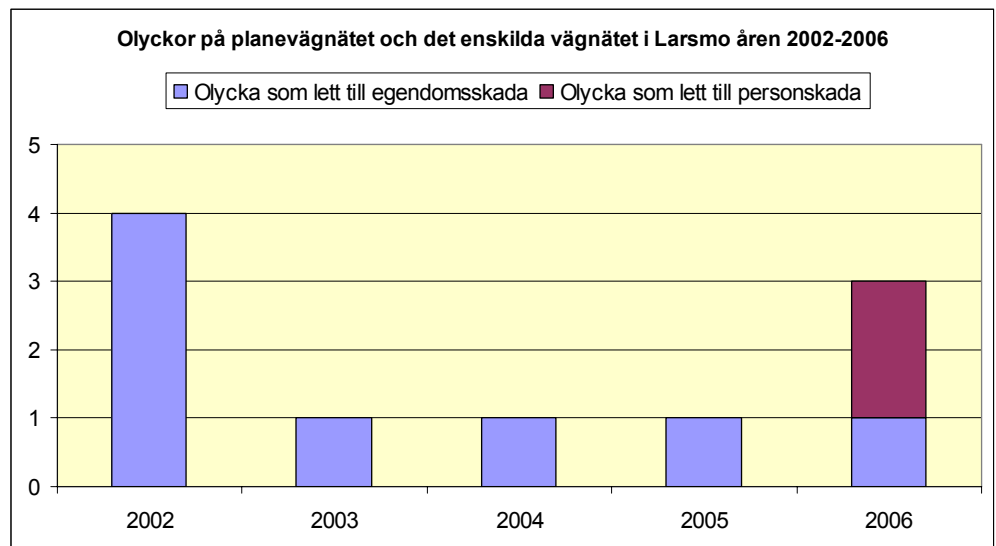


Bild 12. Olyckor på gatunätet och det enskilda vägnätet i Larsmo åren 2002-2006.

## 2.2 Trafiksäkerhetsenkät

### Invånarenkät

Trafikproblemen i Larsmo och Kronoby kartlades med en invånarenkät. Invånarna hade möjlighet att besvara enkäten på internet samt i kommunbyrå eller i biblioteket genom att fylla i en blankett och lämna den i en svarslåda. Enkäten genomfördes sommaren 2007 och svarstiden var drygt två månader (21.6–31.8.2007). Information om enkäten publicerades i lokaltidningen och på kommunens internetsidor.

Invånarenkäten besvarades av sammanlagt 116 personer (85 svar i Kronoby och 31 i Larsmo). Av svarsgivarna i Larsmo var ca 53 % kvinnor och ca 47 % män. Svarsgivarnas genomsnittliga ålder var 44 år. Största delen av svarsgivarna var förvärvsarbetande på heltid. Pensionärernas andel av svarsgivarna var ca 14 %. Majoriteten av svarsgivarnas hushåll ägde en eller

två bilar och vanligast var att två personer i hushållet hade körkort. 30 % av svarsgivarna hade moped/skoter.

Största delen av svarsgivarna (ca 89 %) uppgav sig röra sig huvudsakligen med personbil. Endast 1 % av svarsgivarna sade sig använda kollektivtrafiken för sina arbetsresor. 16 % av svarsgivarna gjorde sina arbetsresor till fots eller med cykel och 3 % gjorde sina resor för inköp och ärenden till fots. Gång- och cykeltrafikens andel är alltså mycket liten i resorna och detta torde bero på kommunens struktur och tjänsternas belägenhet.

Trafiksäkerhetssituationen i Larsmo var enligt majoriteten (ca 70 %) utmärkt, god eller tillfredsställande i svarsgivarnas eget bostadsområde. Ca 20 % av svarsgivarna ansåg att trafiksäkerhetssituationen var dålig och ca 10 % ansåg situationen försvarlig.

Generellt ansåg ca 90 % av svarsgivarna att trafiksäkerhetssituationen i orten var god eller tillfredsställande, medan 11 % ansåg att situationen var försvarlig. Ingen av svarsgivarna ansåg att situationen var dålig eller utmärkt. (Bild 13).

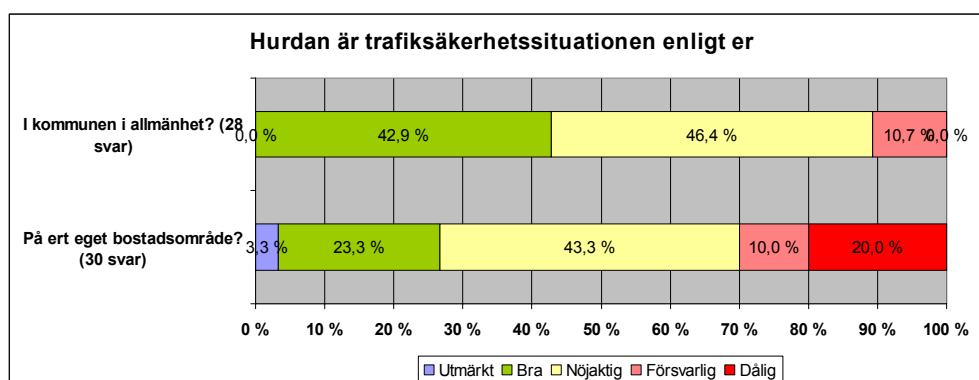


Bild 13. Trafiksäkerhetssituationen i Larsmo enligt invånarenkäten.

Ca 30 % av svarsgivarna tyckte att trafiksäkerhetssituationen hade försämrats avsevärt under de senaste tre åren. Ca 10 % av svarsgivarna tyckte att situationen hade försämrats i viss mån. 48 % av svarsgivarna ansåg att situationen hade förbättras något eller avsevärt. Ungefär 26 % av svarsgivarna tyckte att situationen var oförändrad. Allmänt taget kan man på basis av resultaten av invånarenkäten konstatera att en del av Larsmoborna anser att trafiksäkerhetssituationen i kommunen är tämligen god eller att den åtminstone inte förändrats, medan en del anser att situationen försämrats. (Bild 14).

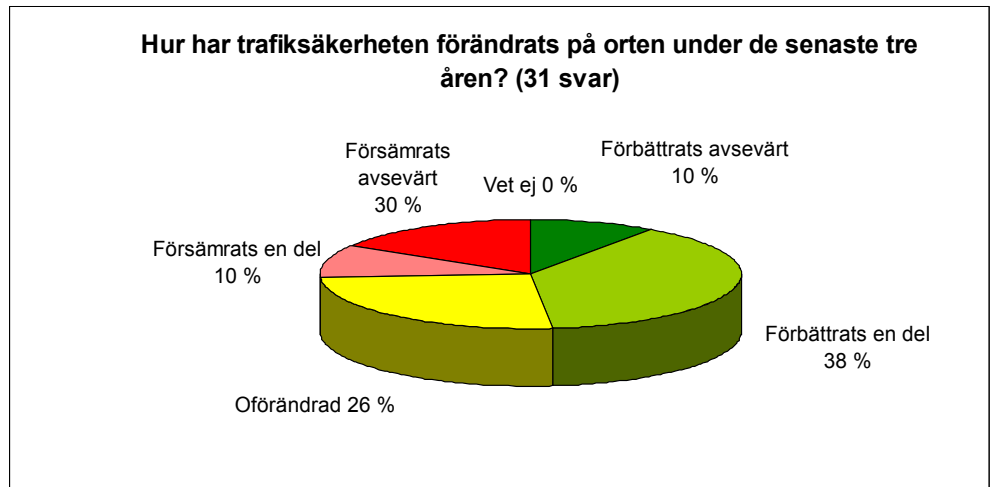


Bild 14. Trafiksäkerhetssituationens förändring i Larsmo under de senaste tre åren.

De största trafiksäkerhetsproblemen i Larsmo är enligt svarsgivarna de höga hastigheterna, den tunga trafiken och för höga hastighetsbegränsningar. Dessa problem gäller speciellt trafiken på huvudleden, dvs. regionväg 749. Ett problem är också vägarnas dåliga skick och det bristande vägunderhållet. Mer polisövervakning efterlyses. Andra problem enligt svarsgivarna är bilisternas nonchalans i trafiken samt unga förare och mopedförare. Följande bilder återger svarsgivarnas synpunkter på trafiksäkerhetsproblemen i Larsmo.

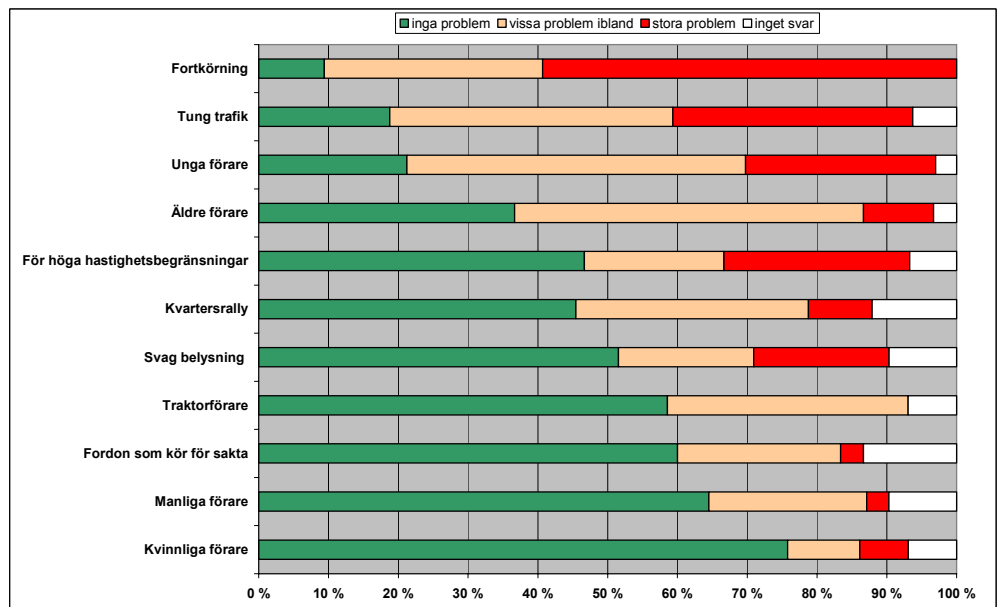


Bild 15a. Trafiksäkerhetsproblem i Larsmo enligt invånarenkäten.

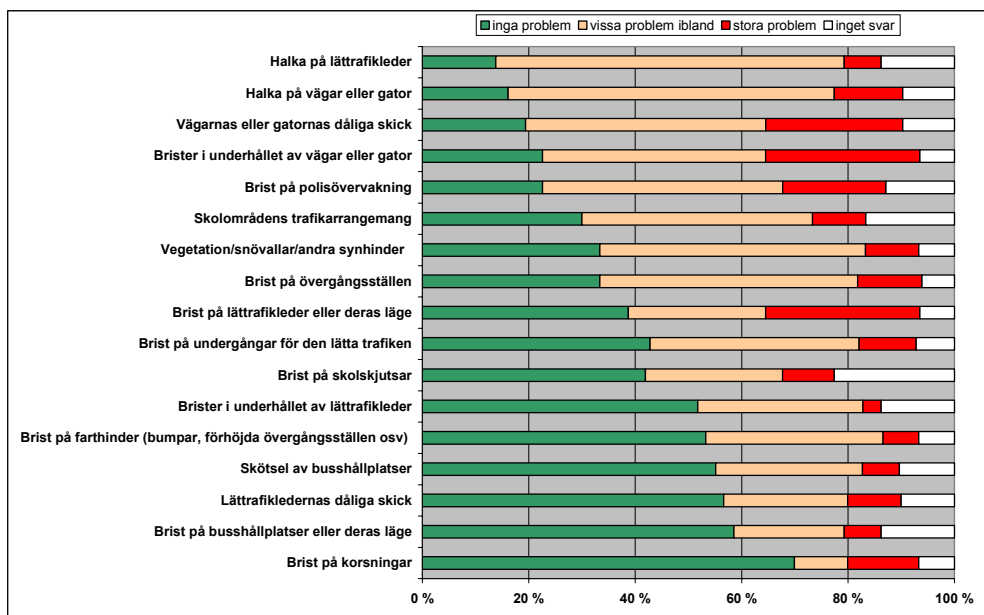


Bild 15b. Trafiksäkerhetsproblem i Larsmo enligt invånarenkäten.

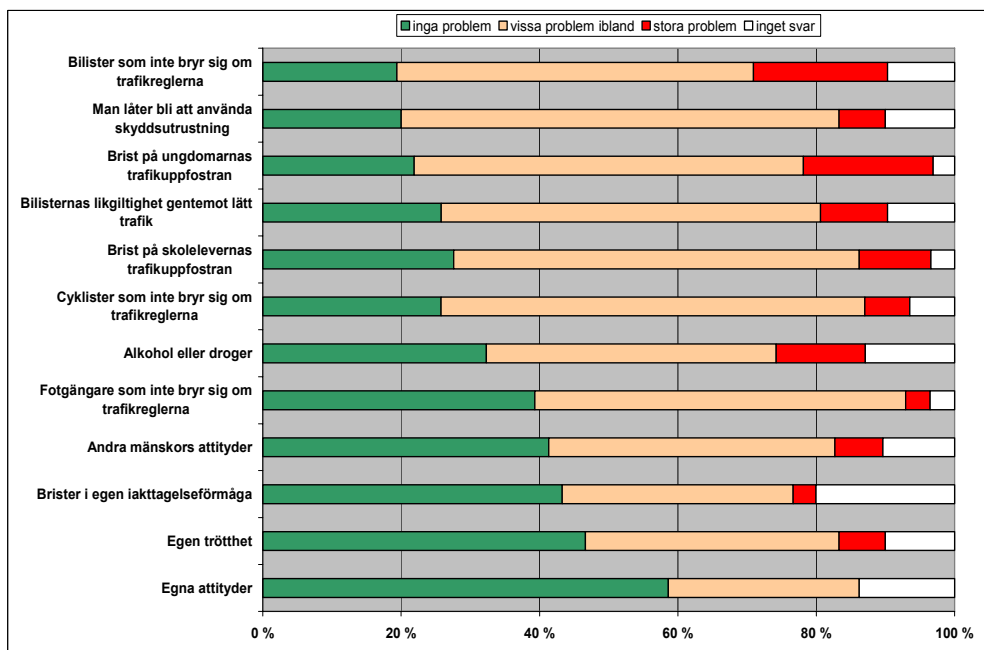


Bild 15c. Trafiksäkerhetsproblem i Larsmo enligt invånarenkäten.

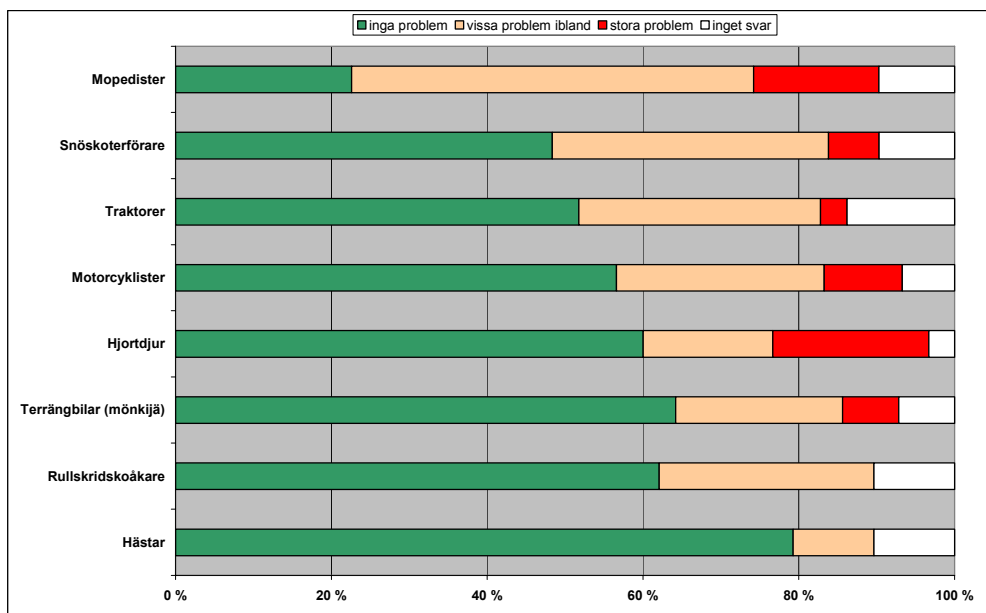


Bild 15d. Trafiksäkerhetsproblem i Larsmo enligt invånarenkäten.

Den säkerhetsutrustning som används mest är bilbälte vid bilkörning, barnstol vid bilkörning och cykelåkning, hjälm vid körning med moped samt reflex vid utevistelse i mörker. Oroande är dock det faktum att ENDAST 70 % av svarsgivarna uppgav sig använda bilbälte då de kör! Detta resultat avviker totalt från de resultat man fått från enkäter i kommuner i allmänhet. På den här punkten finns det ett klart behov av en attitydförändring i Larsmo! Den säkerhetsutrustning som användes minst var halkskydd på skorna om vintern. Oroande är också det faktum att cykelhjälm används för sällan. (Bild 16).

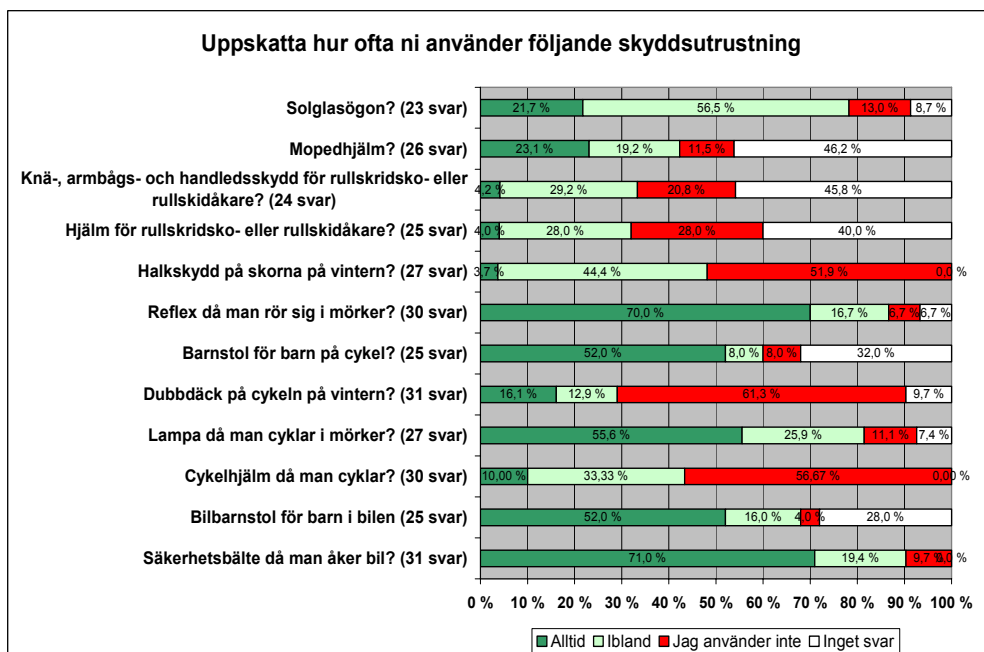


Bild 16. Användningen av säkerhetsutrustning bland invånare i Larsmo enligt invånarenkäten.

I enkäten fanns även ett fält för s.k. fria svar där svarsgivarna kunde uttrycka sina åsikter om trafikmiljön på speciellt farliga ställen, åsikter om problem i anslutning till skolresor och skolskjutsar samt problem när det gäller tillgänglighet. Nedan följer en förteckning över de ställen som fått det största antalet omnämningar.

### **Problemställen i trafikmiljön enligt dem som svarat på enkäten**

- **Regionala vägen 749 genom Larsmo problematisk**, höga hastigheter, tung trafik (nämnts 4 ggr)
- **Korsningen Furuholmen - Larsmovägen**, farlig för alla som rör sig där, också skolbarn (4 ggr)
- **Byvägen i Bosund**, smal o. krokig (2 ggr)
- **Risöhällvägen i dåligt skick**, kraftig lutning, kör för fort (2 ggr)
- **Inkörningsfil saknas vid Inremissionshemmet. I allmänhet också flera avtagnings/väjningsfiler** (3 ggr)
- **Hannulavägen** i dåligt skick på våren (2 ggr)
- **Lättrafikleder önskas:**
  - I Bosund i början av Byvägen
  - Västerbyvägen
  - Till Fagernäs
- **Hastigheterna i Holm centrum är för höga.**

### **2.3 Trafiksäkerhetsarbete**

Någon särskild trafiksäkerhetsgrupp har inte funnits i Larsmo kommun, utan arbetet har utförts inom förvaltningsenheterna, internt och i form av samarbete. I arbetet konstaterades att kommunen grundar en trafiksäkerhetsgrupp i samband med färdigställandet av trafiksäkerhetsplanen.

Syftet med denna plan är att bilda en trafiksäkerhetsgrupp och få igång en aktiv verksamhet inom gruppen.

### **2.4 Tillgänglighet**

En tillgänglighetspromenad utfördes i Larsmo 2.10.2007. I promenaden deltog styrningsgruppens medlemmar från Larsmo kommun samt representanter för Vasa vägdistrikt samt konsulten. Jakobstads Tidning gjorde en artikel om promenaden. I internetenkäten var en fråga till för att behandla problem angående tillgängligheten.

I Larsmo granskades Holms centrum, Bosund, Fagernäs, Furuholmen, Gertruds, Näs och Risö. De största problemen angående tillgängligheten är lättrafikledernas ojämna beläggning, i Holms centrum lättrafikledens branthet vid underfarten samt några ingångar till offentliga byggnader, där trapporna hindrar speciellt rullstolsbundna personer att komma in. Dörrarna öppnas i regel inte automatiskt.

I internetenkäten framgick problem angående underhållet både vinter- och sommartid. På sommaren försämras sikten i vissa anslutningar p.g.a. orörd växtlighet och på vintern p.g.a. snövallar. Lättrafikledernas ojämna ytor samt halka orsakar problem. Förnyande av beläggningen på lättrafiklederna och



på butikernas gårdar samt förbättrat vinterunderhåll skulle ställvis förbättra tillgängligheten.



*Bild 17. Tillgänglighetspromenad och -problem i Larsmo.*



## 2.5 Sammandrag av nuläget

Olyckorna som sker på landsvägarna i Larsmo inträffar mestadels på Larsmovägen (rv 749), speciellt olyckorna som lett till personskador. Anmärkningsvärt är att den största olyckstypen är singelolyckorna, oftast utkörningar. Detta talar ofta om för höga hastigheter. I de allvarliga olyckorna är föraren ofta ung. Det är alltså oerfarna unga förare som kör alldeles för fort.

Det är dessutom oroväckande att det mellan åren 2002-2006 skett fem lätttrafikolyckor som lett till personskador. Av dessa var tre mopedolyckor. Olyckorna skedde i anslutningar mellan en bil och moped vid svängningssituationer.

Det sker ändå till mängden färre allvarliga olyckor i Larsmo än i medeltal i Österbotten och hela Finland.

Genom internetenkäten framstod det att larsmoborna är dåliga på att använda säkerhetsbälte i bilarna. Invånarna upplever också att höga hastigheter, unga förare samt den tunga trafiken på Larsmovägen försämrar trafiksäkerheten mest. Larsmovägen samt dess anslutningar samt vissa vägar som är i dåligt skick, som Byvägen i Bosund, Risöhallvägen och Hannulavägen, upplevs som problematiska.

De största problemen gällande tillgängligheten orsakas av vägarnas dåliga underhåll samt anslutningarnas dåliga siktförhållanden.

### 3 TRAFIKSÄKERHETSMÅL

#### 3.1 Mål för minskning av olyckor

De kvantitativa målen för utvecklingen av trafiksäkerhetssituationen härleds från mål som uppställts för hela landet och för Västra Finlands län.

##### Riksomfattande mål

I statsrådets principbeslut från år 2001 om en förbättring av säkerheten i vägtrafiken uppställs följande riksomfattande mål för att minska trafikdöden:

- År 2010 ska antalet förolyckade i trafiken vara högst 250. (År 2006 omkom 330 personer i trafikolyckor.)
- Enligt den långsiktiga trafiksäkerhetsvisionen ska vägtrafiksystemet planeras så, att ingen behöver dö eller bli allvarigt skadad i trafiken. Målet är att skapa förutsättningar för en kontinuerlig utveckling av trafiksystemet som innebär att det årliga antalet trafikdödade kring år 2025 är högst 100.

En riksomfattande trafiksäkerhetsplan för åren 2006-2010 har färdigställts i december 2005. Principbeslutet som togs år 2001 har godkänts i ett principbeslut som statsrådet fattade i mars. Beslutet innehåller sådana viktiga åtgärder i trafiksäkerhetsplanen som med tanke på organisationerna som är involverade i trafiksäkerhetsarbetet förutsätter statsrådets principiella ställningstagande. I beslutet föreslås att åtgärder i anslutning till följande delområden ska beredas och genomföras under åren 2006-2010:

- En förbättring av samarbetet
- EU-samarbete
- En minskning av mötesolyckorna på huvudvägarna
- En minskning av fotgängar- och cykelolyckorna i tätorterna
- En dämpning av hastigheterna
- En minskning av de alkohol- och drogrelaterade olyckorna
- En minskning av yrkestrafikens olyckor
- En effektivisering av förarutbildningen och körkortskontrollen.

#### 3.2 Mål för Västra Finlands län

Året 2002 gjordes en undersökning "Trafiksäkerhetsutredning och utvecklande av trafiksäkerhetssituation inom Västra Finlands län. I denna utredning lades huvudvikten i utvecklingen av trafiksäkerhetsverksamheten vid en effektivisering av förverkligandet av olika åtgärder samt vid att finna en ändamålsenlig balans mellan de olika åtgärderna. Därför strävade man i första hand till att utveckla koordineringen, planeringen och uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet samt att förbättra samarbetet på olika nivåer (nationell nivå, länsnivå och landskapsnivå). Förslaget till ny verksamhetsmodell för trafiksäkerhetsarbetet gäller främst roll- och arbetsfördelningen mellan Västra Finlands trafiksäkerhetsdelegation och de regionala samarbetsgrupperna.

### **3.3 Målen för trafiksäkerheten i Larsmo**

#### **3.3.1 Linjer för trafiksäkerhetens mål 2010 (2012).**

Målbilden har beskrivits med följande poängteringar:

- Antalet olyckor som leder till personskador är mindre per invånare än i landet i medeltal och trenden är nedgående.
- Ungdomens trafiksäkerhetssituation och det allmänna attitydklimatet mot trafiksäkerhet förbättras. En hänsynsfull och lugn trafikering motiveras!
- Vikten av att följa reglerna betonas i uppfostran; trafikbeteendet ärvs ofta av föräldrarna.
- Trafikmiljön planeras så, att ingen behöver dö eller bli allvarligt skadad i trafiken.

#### **3.3.2 Trafiksäkerhetsarbetets funktionella mål**

Vid fastställandet av de funktionella målen för Larsmo beaktades både riksomfattande mål och länets mål samt lokala särdrag (invånarenkät). Följande funktionella mål har uppställts.

Trafiklederna planeras och byggs så att olyckorna reduceras trots att trafikmängden ökar.

#### **Trafiksäkerheten i beslutsfattandet**

- Trafiksäkerhetens värdering och tyngdpunkt ökas i beslutsfattandet.
- Beslutsfattarna erbjuds information om trafiksäkerheten.
- Metodiken i beslutsfattandet om trafiksäkerhetsåtgärder utvecklas.

#### **Trafiksäkerhetsarbetet**

- Aktiviteten i trafiksäkerhetsarbetet utvecklas och kontinuiteten i arbetet tryggas, man sköter om arbetets person- och verksamhetsresurser.
- Upprätthållande och utvecklande av trafiksäkerhetskunskaperna samt förmedling av dem.
- Samarbetet och det gemensamma ansvaret i trafiksäkerhetsarbetet utvidgas (bl.a. privata sektorns deltagande)
- Det till unga riktade trafiksäkerhetsarbetet aktiveras, man strävar efter att inverka på ungdomens beteende i trafiken och på så sätt minska de unga trafikanternas (cyklar, mopeder, skotrar, unga bilister) olyckor.
- Man försäkras sig om att skolskjutsarna är trygga.

### Utvecklandet av trafikmiljön

- Trafiksäkerhetsaspekterna tryggas på olika nivåer i planeringen av markanvändningen.
- Trafikmiljön planeras på de svagaste trafikanternas villkor – barn och åldringar (också möjligheterna att röra sig obehindrat tas i beaktande).
- Fotgängarnas och cyklisternas säkerhet förbättras i centrum och bysamhällen, utvecklandet av förhållandena och rutterna för den lätta trafiken pågår kontinuerligt.
- Vid planeringen av tätorternas trafikmiljöer fästs särskild uppmärksamhet vid minskningen av fordonstrafikens hastigheter.
- Singel- och djurolyckorna minskas vid de värsta anhopningsplatserna.

### Påverkan av trafikanter, övervakning

- Hastighetskontroller effektiveras.
- Rattonykterheten minskas och användningen av säkerhetsanordningar (bl.a. säkerhetsbälte, cykelhjälm, reflex) ökas bl.a. genom upplysning och övervakning.
- Yrkestrafikens säkerhet förbättras, trafiksäkerheten tas i beaktande då varu- och persontransporter konkurreras ut.

### Målen för minskning av personskadeolyckor

Enligt de riksomfattande trafiksäkerhetsmålen skall antalet som dör i vägtrafiken och antalet allvarligt skadade minska kontinuerligt. Dödsoffrens antal borde 2010 vara cirka 40 % lägre än nu och 2025 högst en fjärdedel av nuvarande nivå.

I Larsmo har under de senaste åren i medeltal 0,84 personer/1000 invånare skadats i vägtrafikolyckor. De riksomfattande målen handlar om en minskning av dödsoffren i vägtrafiken, men på kommunnivå är det skäl att också ställa som mål en minskning av olyckor som leder till personskador. Sålunda skulle målet för olyckor som leder till personskador i Larsmo-Kronoby vara:

- ✚ 2010 högst 0,5 olyckor/1000 invånare som leder till personskada
- ✚ 2015 högst 0,4 olyckor/1000 invånare som leder till personskada
- ✚ 2025 högst 0,3 olyckor/1000 invånare som leder till personskada

## 4 PROBLEMSTÄLLEN OCH ÅTGÄRDER FÖR EN FÖRBÄTTRING AV TRAFIKMILJÖN

### 4.1 Planeringens utgångspunkter

I det följande presenteras problemställen som framkommit på basis av enkäter och intervjuer, olycksanalyser, initiativ, inledningsseminariet (förvaltningsorgan, beslutsfattare) och terrängsyner samt planerade korrigeringsåtgärder. Syftet med planeringen var att hitta de viktigaste och mest nödvändiga förbättringsåtgärderna för den närmaste framtiden (1-5 år). Vid planeringen av åtgärder prioriterades åtgärder som är lätta att genomföra med små investeringar.

Åtgärderna presenteras problemvis i följande kapitel och omfattar både konstruktiva åtgärder och åtgärder som gäller trafikstyrning. Dessutom presenteras åtgärder i anslutning till underhåll.

Beskrivningar av problemställena och åtgärderna presenteras dessutom i åtgärdstabellen i bilaga 1 och åtgärderna försedda med objektnummer i åtgärdslista (bild 18). I tabellerna återges även kostnaderna för genomförandet av åtgärderna samt kategori enligt prioritet.

Vid inskrivningen av åtgärder har möjligheten att uppdatera planen beaktats. Tabellerna för åtgärdsförslag har levererats i form av separata filer till beställarna för uppdatering. Åtgärder kan enkelt avlägsnas från eller införas i tabellerna. Tabellerna har även en uppföljningskolumn där en markering införs då en åtgärd har genomförts.

### 4.2 Åtgärder i Larsmo

#### **Objektnummer 201: Regionväg 749, sträckan mellan Fårholmsström – Jakobstads gräns**

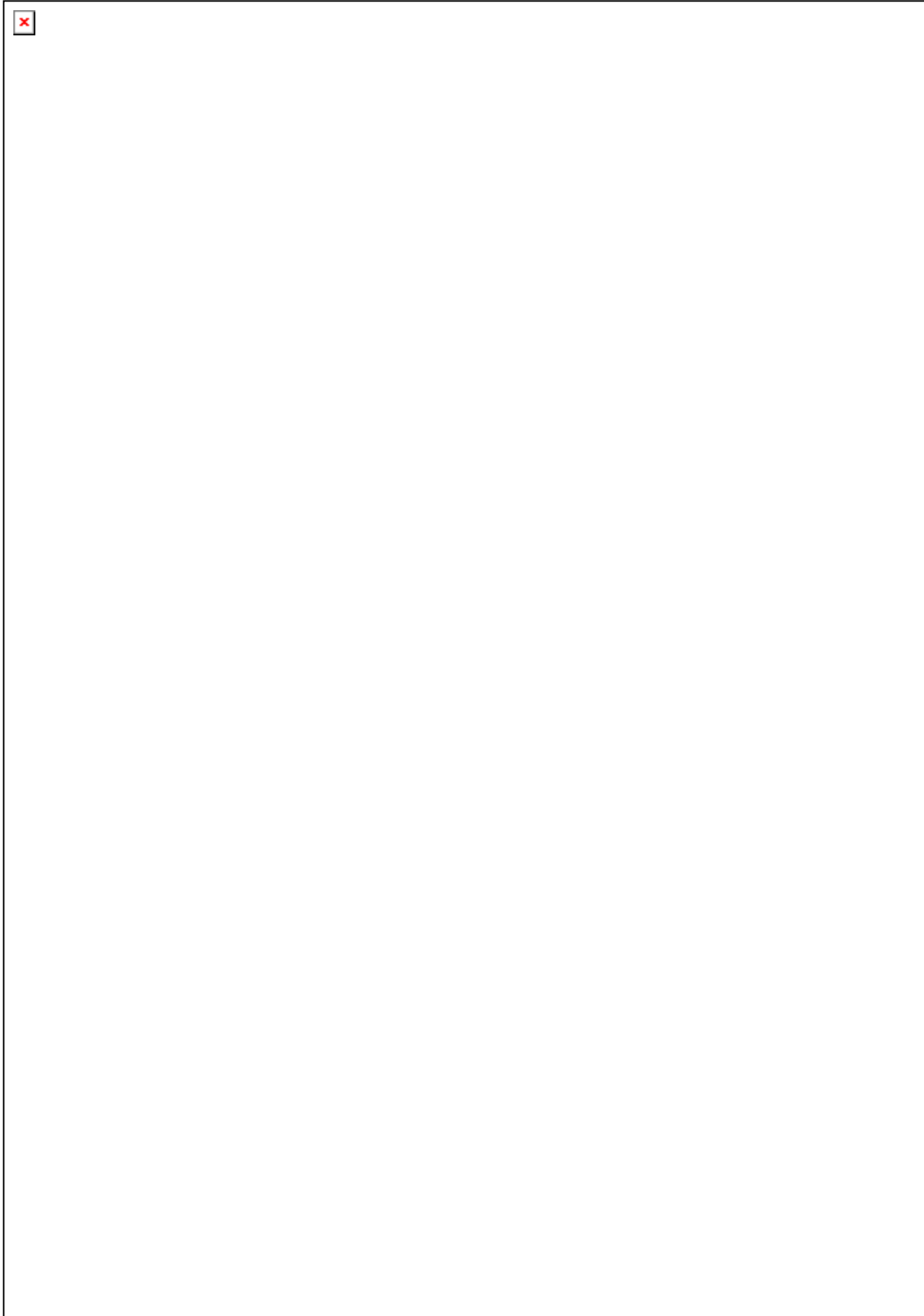
Gc-trafikleden används flitigt av bl.a. cyklister på väg till och från arbetet. Ledens ytbeläggning är i dåligt skick. Leden borde omasfalteras och eventuella konstruktiva brister åtgärdas.

#### **Objektnummer 202: Regionväg 749, vid Cronhjelmsskolan**

Körhastigheterna är höga vid anslutningen till skolan. En tätortsport borde byggas på norra sidan av anslutningen, t.ex. med användandet av bättemat som även finns på Larsmos kommunvapen.

#### **Objektnummer 203: Fagnäsvägen (fbv. 7495)**

Körhastigheterna på vägen är för höga. Platsen där hastighetsbegränsningen 40 km/h börjar borde flyttas österut till platsen där bosättningen börjar.



*Bild 18. Åtgärdskartan för Larsmo.*

#### **Objektnummer 204: Regionväg 749, Holm centrum**

För Holm centrum har år 2007 färdigställts "Idéplan för utveckling av trafik-hållanden i Holm". Åtgärderna enligt idéplanen borde genomföras i två realiseringskedan, hälften i första skedet och hälften i andra realiseringskedan.

#### **Objektnummer 205: Risöhallvägen (fbv. 17971)**

Vägen är i dåligt skick både till sin struktur och till sin profil. En grundförbättring av vägens struktur och dränering föreslås, en gc-led borde också byggas.

#### **Objektnummer 206: Regionväg 749, Södra Larsmovägen, vid Näs sydvästra (huvud)anslutning**

Anslutningen är farlig för den svängande trafiken bl.a. på grund av den stora trafikmängden på Södra Larsmovägen. Ett väjningsutrymme borde byggas i anslutningen.

#### **Objektnummer 207: Byvägen (fbv. 17981) – Bosundvägen, korsningen**

Busshållplatsen är belägen i T-korsningen, nästan i diket. Busshållplatsen borde flyttas, ombyggas i rätt storlek och få ett vänteutrymme.



#### **Objektnummer 208: Byvägen (fbv. 17981) – Bosundvägen, korsningen**

Dålig sikt mot Byvägen mot norr i korsningen. I korsningen föreslås siktröjning och vägghållarna uppmanas att göra det årligen.

#### **Objektnummer 209: Fagernäsvägen (fbv. 7495) vid Träskbergsvägens korsning**

Hastighetsbegränsningen på 40 km/h borde flyttas längre västerut, klart före bosättnings början. Hastighetsbegränsningens effekt kan förstärkas med målningar i körbanan!



**Objektnummer 210: Fagernäsvägen (fbv. 17971)**

Körhastigheterna på Fagernäsvägen är för höga i bosättningsområdet. Hastighetsbegränsningen på 80 km/h på norra sidan av Fagernäs borde flyttas norrut, till området där bosättningen upphör. Detsamma gäller platsen där hastighetsbegränsningen på 60 km/h börjar i andra riktningen. Hastighetsbegränsningens effekt kan förstärkas med målningar i körbanan!

**Objektnummer 211: Västerbyvägen (fbv. 17979)**

Hastighetsbegränsningen på vägen kunde generellt vara 50 km/h, men 40 km/h i bosättningsområdet samt vid området kring Finnäsbackan.

**Objektnummer 212: Regionväg 749, Södra Larsmovägen vid Södra Vikarvägens anslutning**

Anslutningen är farlig för den svängande trafiken. I anslutningen borde byggas ett körfält för svängande trafik på östra sidan av Södra Larsmovägen.

**Objektnummer 213: Regionväg 749, Södra Larsmovägen vid Furuholmsvägens anslutning**

I anslutningen finns en belysningsstolpe som utgör ett hinder för båttransporter. Belysningsstolpen borde flyttas.

**Objektnummer 214: Regionväg 749, Södra Larsmovägen – Strömholmsvägen, korsningen**

Korsningen är trång i Strömholmsvägens anslutning. Korsningen borde byggas ut genom att bredda Strömholmsvägen.

**Objektnummer 215: Regionväg 749, Södra Larsmovägen vid Fårholmsbron**

Gc-leden vid Fårholmsbron är mycket smal och i dåligt skick och därför också otrygg. Leden borde förbättras genom att man bygger en ny gc-bron över Fårholmsströmmen.

**Objektnummer 216: Regionväg 749, Södra Larsmovägen - Litensväg - Kvarnväg, korsningen**

Korsningen är i dag farlig för den svängande och korsande trafiken på grund av de stora trafikmängderna och de höga hastigheterna på Larsmovägen. I korsningen borde byggas en rondell för att minska problemen och förbättra trafiksäkerheten.

**Objektnummer 217: Regionväg 749, Södra Larsmovägen - Fagernäsvägen (fbv. 7495), korsningen**

I den nuvarande underfarten för gc-trafik är ledens lutning på västra sidan för stor, vilket förorsakar framkomlighetsproblem och säkerhetsproblem. Affärens nuvarande anslutning är belägen för nära för att leden ska kunna ges en flackare profil.

Affärens infart borde flyttas västerut och ca 70 m av gc-leden ombyggnas på så sätt, att leden får en mindre lutning och framkomligheten förbättras.

**Objektnummer 218: Byvägen (fbv.17981)**

En säker gc-led saknas i södra delen av Byvägen. En 400 m lång gc-led borde byggas i södra delen av Byvägen mellan gc-leden som utgör en förlängning till Kölvägen och Norra Larsmovägen.



**Objektnummer 219: Byvägen (fbv. 17981) – Bosundvägen, korsningen**

Korsningen är i dag mycket stor och har en otydlig utformning, de breda körlinjerna möjliggör också farligt höga hastigheter. Korsningen är farlig för gc-trafiken och annan trafik. Korsningen borde ges en ny utformning som är "tätare" och som dämpar körhastigheterna.

**Objektnummer 220: Regionväg 749, Norra Larsmovägen – Gertrudvägen, vid Inremissionshemmet**

Korsningen är farlig för den svängande trafiken. Busshållplatsen borde flyttas till södra sidan av Gertrudsvägens anslutning och ett väjningsutrymme borde byggas i anslutningen på östra sidan av Larsmovägen.

**Objektnummer 221: Fagernäsvägen (fbv. 7495)**

En säker lätttrafikled längs Fagernäsvägen mellan Holm och Kyrkoby saknas. En ny lätttrafikled borde byggas.

**Objektnummer 222: Västerbyvägen (17979)**

En säker lätttrafikled längs Västerbyvägen mellan Larsmovägen och Västerby saknas. En ny lätttrafikled borde byggas.

**Objektnummer 223: Kackurvägen (17969)**

En säker lätttrafikled längs Kackurvägen mellan Larsmovägen och Kackur saknas. En ny lätttrafikled borde byggas.

**4.3 Övervakning**

Genom trafikövervakning är det möjligt att förbättra trafiksäkerheten och skapa trygghetskänsla. En tillräcklig övervakning är därför viktig. Om det behövs bör kommuninvånarna informeras om övervakningskampanjer. Vad gäller överhastigheter i Larsmo kommun ansågs problem finnas både i tätorterna och i glesbygderna.

Åtgärder för att minska överhastigheter är sänkta hastighetsbegränsningar, fardämpande lösningar, övervakning och attitydfostran. Som konstruktiv åtgärd för att dämpa farterna i tätorten i Larsmo föreslogs byggande av upphöjda skyddsvägar och anslutningsområden. Flera ändringar i hastighetsbegränsningarna i glesbygdsområdet föreslogs. Åtgärder som anknyter till attitydfostran presenteras i kapitel 5 och det är viktigt att i fortsättningen satsa och lägga resurser på dessa åtgärder. Övervakningen borde enligt förslaget intensifieras genom polisens försorg i enlighet med tillgängliga resurser.

**4.4 Underhåll**

Underhållet av vägar och gator är en viktig del av trafiksäkerheten. Problemen i anslutning till underhållet av vägar och gator i Larsmo kommun var vägarnas och gatornas bristfälliga skick och halkan på vägarna samt gledernas dåliga skick. Även de sikhinder som höga snövallar och –strängar

på anslutningsområdena utgjorde och halkan på gc-lederna ansågs som rätt stora problem.

Problemet med höga snövallar kan åtgärdas med hjälp av kvalitetskriterier för vinterunderhållet och genom att övervaka att kriterierna följs. Dessutom är det möjligt att genom information och utbildning riktad till dem som svarar för underhållet påverka metoderna som tillämpas för vinterunderhållet. Kvalitetskriterierna är i nuläget tillräckliga, i Larsmo bör uppmärksamhet enligt förslaget fästas vid övervakningen. Åtgärderna i anslutning till informationen och utbildningen presenteras i kapitel 5.

Ovan presenterade problemställen med anknytning till underhållet bör enligt förslaget behandlas i vägdistriktet och kommunen.



## 5 VERKSAMHETSPLAN FÖR TRAFIKSÄKERHETSARBETET

### 5.1 Trafiksäkerhetsgrupp

Kommunens trafiksäkerhetsarbete styrs och övervakas av en trafiksäkerhetsgrupp, som bildades då arbetet inleddes. Gruppen består av representanter för förvaltningsorganen. Representanterna svarar för organiseringen av trafiksäkerhetsarbetet inom den egna förvaltningen. I gruppen ingår även representanter för olika intressegrupper.

Gruppens sammansättning har godkänts av kommunstyrelsen, tekniska nämnden, socialnämnden och bildningsnämnden och gruppens verksamhet har därmed beslutsfattarnas godkännande. Gruppens sammansättning fastställdes på kommunstyrelsens möte den 17.12.2007. Gruppen utses och sammansättningen ses över i början av varje fullmäktigeperiod. Gruppens sammansättning presenteras nedan:

Allan Nynäs, ordf.	Kommunstyrelsen
Ann-Kristin Grankulla	Vägsektionen
Birthe Wistbacka	Kommunstyrelsen
Jarl Rosenberg	Miljö- och tekniska avdelningen
Kennet Liljeqvist	Socialnämnden
Carola Lassila	Bildningsnämnden
Saul Sundelin	Bildningsnämnden

Gruppen arbetar i samarbete med Vägförvaltningens Vasa vägdistrikt, Trafikskyddet och Polisnärheten i Pedersöre härad.

Företag bör enligt förslaget även i fortsättningen kallas till trafiksäkerhetsgruppens möten.

### 5.2 Gruppens handlingsmodell

Arbetsgruppens verksamhet leds av ordföranden (Allan Nynäs). Ordföranden

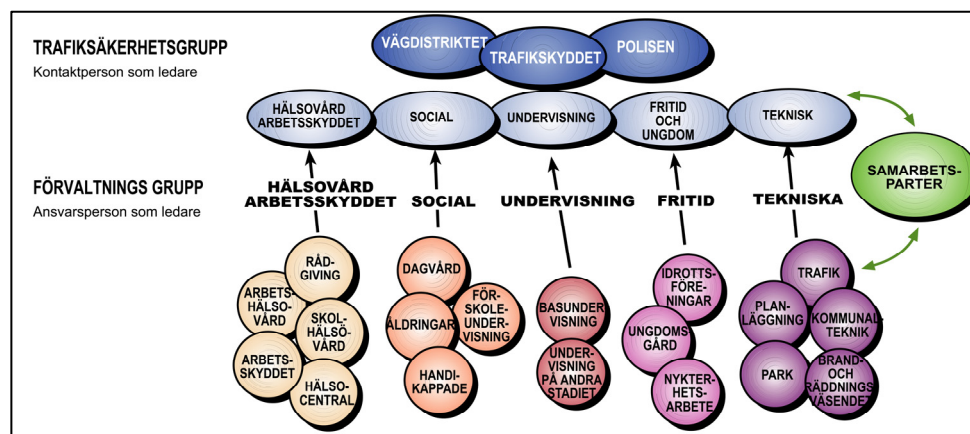
- svarar för sammankallandet av gruppen och arrangerandet av möten
- förmedlar information till förvaltningsorganens ansvarspersoner samt till intressegrupperna (arbetsgruppens medlemmar) och
- svarar för den interna och externa informationen om gruppens verksamhet.



Trafiksäkerhetsgruppens medlemmar agerar som representanter för sin egen förvaltning/organisation och förmedlar information om frågor som behandlats och beslutats inom gruppen till sin egen förvaltning/organisation. Förvaltningarna kan ordna egna möten för att under ledning av arbetsgruppens representant behandla ärenden som gäller den egna sektorn.

Gruppen sammanträder minst två gånger per år, oftare om det behövs. Gruppens uppgifter är att:

- planera trafiksäkerhetsarbetet och fördela ansvaret på de olika förvaltningsorganen.
- övervaka trafiksäkerhetsarbetets verksamhetsplaner.
- upprätthålla verksamhetsplanen och uppdatera den enligt behov.
- övervaka trafiksäkerhetssituationen.
- behandla aktuella trafiksäkerhetsfrågor (bl.a. initiativ).
- informera om trafiksäkerhetsfrågor.
- se över målsättningarna med 1-2 års mellanrum.
- välja trafiksäkerhetstema varje år.



## 5.3 Verksamhetsplaner

### 5.3.1 Allmänna förvaltningen

Uppgiften för den allmänna förvaltningen är att skapa förutsättningar för ett så högklassigt trafiksäkerhetsarbete som möjligt i kommunen genom att trygga tillräckliga resurser för verksamheten. Inom den allmänna förvaltningen övervakas trafiksäkerhetssituationen och därtill anknuten feedback och förmedlas ärenden till trafiksäkerhetsgruppen för behandling. Centrala ämbetsmän är kommundirektören samt förvaltningschefen.

### 5.3.2 Tekniska sektorn

Tekniska sektorn ansvarar för att trafikleder och områden befinner sig i ett skick som tryggar en säker trafik. I uppgiften ingår planering, förverkligande

och underhåll. Planeringen av en säker trafikmiljö inleds redan i planläggningskedet då de väsentliga besluten angående markanvändning fattas.

En trygg miljö skapas och upprätthålls på tekniska sektorns försorg genom att genomföra åtgärder för en förbättring av trafikmiljön inom ramen för finansieringen och i enlighet med trafiksäkerhetsplanen. Underentreprenörernas och konsulternas planering och byggverksamhet övervakas och de förutsätts besitta tillräckliga kunskaper om trafiksäkerhet. Kommuninvånarna informeras om de åtgärder som genomförs för att förbättra trafikmiljön och detta främjar även ett korrekt trafikbeteende. Kunskaperna hos personalen på tekniska sektorn förbättras genom utbildning. Tekniska sektorns verksamhetsplan presenteras i bilaga 2.

### 5.3.3 Bildningssektorn

Skolornas trafikfostran ingår i läroplanerna. Fostran för eleverna i de första klasserna (1 och 2) i grundskolan inriktas på inläringen av en säker skolväg, trafikfärdigheter och trafikregler samt på användningen av säkerhetsutrustning. Frågorna tas upp igen i klasserna 3 och 4. I grundskolans sista klasser får eleverna dessutom fördjupa sig i frågor som gäller växelverkan i trafiken och faktorer som påverkar trafiksäkerheten.

Elevernas föräldrar och lärarna engageras i skolans trafiksäkerhetsarbete, bl.a. genom deltagande i föräldrakvällar. Inträffade olyckor diskuteras på skolhälsovårdens mottagning.

Skolskjutsförarna fungerar såsom yrkeschaufförer som en viktig modell för barnen. Ett intensifierat samarbete med skolmyndigheterna eftersträvas och utbildning ordnas för förarna.

Bildningssektorns verksamhetsplan presenteras i bilaga 2.

### 5.3.4 Social- och hälsovårdssektorn

Social- och hälsovårdssektorns verksamhet når en stor grupp kommuninvånare i olika åldrar och möjligheterna till ett fortsatt trafiksäkerhetsarbete är goda.

På mödra- och barnrådgivningen informerar man om hur barnet transporteras på ett säkert sätt samt hyr ut bilstolar för spädbarn. På daghem och i förskolan undervisas barnen om trafikreglerna i form av lekar och får lära sig hur man rör sig tryggt och hur man använder säkerhetsutrustning. Föräldrarna får information och handledning på föräldrakvällar.

För att öka kunskaperna om trafiksäkerhet och påverka trafikattityderna hos den vuxna befolkningen ges information om bl.a. läkemedels inverkan på körförmågan, säkerhetsutrustning och bedömning av körförmåga på läkarnas mottagning. Tillsammans med olycksoffren diskuteras olyckssituationen och möjligheter som kunde ha förhindrat olyckan. Säkerheten under arbetsresor förbättras i samarbete med företagshälsovården och arbetsgivarna.

En yrkeskunnig personal har en nyckelställning när det gäller att hjälpa och informera åldringar och en utbildning av människor som arbetar med åld-

ringar är därför viktig. Utbildningen sker genom infoblänkare och möten för människorna som arbetar inom social- och hälsovårdssektorn och hemtjänsten. Åldringarna får hjälp och anvisningar av personalen som svarar för deras vård, personalen påminner bl.a. om säkerhetsutrustning och ändamålsenliga tillbehör samt visar hur utrustningen används.

Syftet är att redan i planeringsskedet beakta rörelsehindrade personers trafikbehov bättre än i dag och detta förutsätter samarbete med tekniska sektorn och Vägförvaltningen. Särskilt viktigt är det att skapa tillgänglighet i näromgivningen och därmed ge alla möjlighet att röra sig i trafiken och bl.a. förbättra åldringars möjligheter till ett längre aktivt liv. En utbildning av personalen som sköter handikappade är viktig på samma sätt som när det gäller åldringar. .

Social- och hälsovårdssektorns verksamhetsplan presenteras i bilaga 2.

## 5.4 Samarbetsparter

### Trafikskyddet

Trafikskyddet fungerar som en stödjande instans för kommunernas trafiksäkerhetsarbete genom att svara för den förebyggande trafikupplysningen i form av information, kampanjer, stöd till trafikfostran för olika åldersgrupper samt genom att ordna utbildning i samarbete med branschmyndigheter och -organisationer. Trafikskyddets tjänster presenterades för trafiksäkerhetsgruppen under arbetets gång. Trafikskyddets material är fritt tillgängligt (källan bör dock anges) på webbplatsen [www.trafikskyddet.fi](http://www.trafikskyddet.fi). Många av de åtgärder som presenteras i kommunens verksamhetsplan genomförs med utnyttjandet av trafikskyddets tjänster och material och Trafikskyddets representant ingår även i trafiksäkerhetsgruppen. Kommunen kontakter Trafikskyddets representant vid arrangerandet av möten.

*Kontaktperson: Heli Lintamo, Trafikskyddet, Vasa*

### Polisen

Polisen har en lagstadgad skyldighet att svara för medborgarnas trafiksäkerhet. Polisens arbete är inriktat på hastighetsövervakning och övervakning av användningen av rusmedel och säkerhetsutrustning samt riskförare. Polisens uppgift är att ingripa även vid annat beteende som bryter mot trafikreglerna.

Trafiksäkerhetsarbetet utförs både av den lokala polisen och av rörliga polisen. Lokalpolisen övervakar huvudsakligen trafiken i tätorterna, medan rörliga polisen koncentrerar sig på trafiken på huvudvägarna. Rörliga polisen svarar även för övervakningen av den tunga trafiken; övervakningen kräver specialkompetens och –utrustning i enlighet med EU-direktiv.

*Kontaktperson: Vesa Toivanen, Frej Stenman, Pedersöre härad*



### Vägförvaltningen

En representant för Vägförvaltningens Vasa vägdistrikt deltar i enlighet med behov och möjligheter i de möten som kommunens trafiksäkerhetsgrupp håller. Vägförvaltningens roll är särskilt viktig vid planeringen av trafikmiljö och markanvändning.

*Kontaktperson: Kjell Lind, Vasa vägdistrikt*

### Länsstyrelsen

Länsstyrelsernas uppgift är att befrämja att statens centralförvaltnings landsomfattande och regionala mål uppnås. Västra Finlands länsstyrelse ansvarar för alla kommunerna och städerna i Västra Finlands län. I trafikärenden ansvarar länsstyrelsen för kollektivtrafiken samt utvecklandet av och stöden för kollektivtrafiken. Dessutom ansvarar trafikavdelningen på länsstyrelsen för loven för taxi-, gods-, tåg, linje- och kollektivtrafiken samt för trafiksäkerhetsarbetets koordinering.

Länsstyrelsens räddningsavdelning har till uppgift att som regional räddningsmyndighet befrämja god säkerhetskultur, övervaka att kommunernas servicenivå inom räddningsväsendet är tillräcklig, utveckla och planera räddningsverksamheten samt ombesörja att det inom länet finns tillräcklig ledningsberedskap inför storolyckor och undantagsförhållanden. Dessutom koordinerar räddningsavdelningen den regionala beredskapsplaneringen och fungera som statsbidragsmyndighet.

### Räddningsverket

Mellersta Österbottens och Jakobstadsområdets räddningsverk ansvarar för räddningstjänster och oljebekämpning på ett område som sträcker sig över 15 kommuner (inklusive Larsmo). Dessutom sköter räddningsverket om sjuktransporter i kommunerna Karleby, Jakobstad, Kelviå och Larsmo.

Larsmo har även en egen frivillig brandkår som hjälper till med räddningstjänsterna i kommunen.

### Företag

Enligt förslaget borde företag och representanter för näringslivet i kommunen kallas till deltagande i trafiksäkerhetsgruppen och i fortsättningen även i verksamheten. Företagen har goda möjligheter att främja trafiksäkerhetstanken på arbetsplatserna och t.ex. hjälpa de anställda med användningen av säkerhetsutrustning eller uppgöra en företagsspecifik trafiksäkerhetsplan, t.ex. med Trafikskyddets modell som underlag. Företagets nytta av arbetet för att förebygga trafikolyckor konkretiseras speciellt i kortare perioder av arbetsoförmåga och inbesparingar i utgifterna för företagshälsovården. Hänsyn till trafiksäkerhetsfrågor höjer dessutom företagets image.

### Föreningar och organisationer

Aktiva föreningar och organisationer är utmärkta samarbetsparter i kommunens trafiksäkerhetsarbete. Via organisationerna och föreningarna är det möjligt att nå olika trafikantgrupper (barn, unga, äldre osv.) och integrera trafiksäkerhetsfrämjandet i organisationens verksamhet. Att kartlägga poten-

tiella organisationer i kommunen är tämligen enkelt och samarbetet har bedrivits många gånger tidigare inom ramen för andra teman.

### **5.5 Uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet**

Det viktigaste vid uppföljningen av trafiksäkerhetsarbetet är att trafiksäkerhetsgruppen träffas regelbundet. Som sammankallare fungerar ordföranden. Under mötena går gruppen igenom genomförandet av förvaltningsorganens verksamhetsplaner och planerar kommande teman, åtgärder, evenemang och utbildning. Samtidigt diskuteras även aktuella frågor (kapitel 5.2). De viktigaste uppföljningsverktygen är trafiksäkerhetsarbetets verksamhetsplan samt trafikmiljöplanens åtgärdsförteckning. I förteckningen, som upprätthålls elektroniskt, antecknas genomförda åtgärder. Det finns olika mätare som kan användas för uppföljningen av trafiksäkerhetssituationen (kapitel 7.3). Valet av mätare sker inom trafiksäkerhetsgruppen.

## 6 REALISERINGSPROGRAM OCH EFFEKTER

### 6.1 Kostnader och prioritet

Genomförandet av åtgärderna har indelats i tre grupper enligt prioritet:

- prioritetsklass 1 åren 2009 – 2010
- prioritetsklass 2 åren 2011 – 2014
- prioritetsklass 3 åren 2015 - 2018.

Prioriteringsklassificeringen är målstyrd. I tabell 2 presenteras kostnaderna för åtgärderna enligt prioritetsklass och ansvarspart. Kostnaderna för enskilda åtgärder och ansvarspart presenteras närmare i åtgärdstabellen i bilaga 1.

Tabell 2. Realiseringsprogram.

	Kostnader 1000 €			Årlig minskning av personskadeolyckor
	Skede 1	Skede 2	Skede 3	
Vägförvaltning	1075	913	1000	0,160

Kostnaderna för projekten som ingår i realiseringsprogrammet uppgår till sammanlagt ca 3 milj.€. Vasa vägdistrikt ansvarar för alla kostnaderna.

Kostnaderna för projekt som hör till prioritetsklass 1 är ca 1,1 M€, kostnaderna för projekt som hör till prioritetsklass 2 är ca 0,9 M€ och kostnaderna för projekt som hör till prioritetsklass 3 är ca 1 M€.

## 7 UPPFÖLJNING

### 7.1 Behandlingen av planen

Trafiksäkerhetsplanen behandlas och godkänns av Larsmo kommunfullmäktige som en plan för åtgärdsstyrning.

Trafiksäkerhetsplanen presenteras för Vasa vägdistrikts ledningsgrupp. Ett helhetsmässigt, systematiskt trafiksäkerhetsarbete kan fungera effektivt endast om kommunen som utgångspunkt för arbetet har en strategisk avsikt att utveckla trafiksäkerhetsarbetet. Det är därför ytterst viktigt att beslutsfattarna genomför planen, vilket också bör säkerställas då planen godkänns. I praktiken innebär åtagandet att kommunen anvisar tillräckliga resurser och anslår penningmedel till genomförandet av trafiksäkerhetsarbetet.

### 7.2 Uppföljningsplan

Av de åtgärder som föreslagits är det särskilt åtgärderna för trafikstyrning och underhåll som är möjliga att genomföra i enlighet med planens förslag. Vissa åtgärder förutsätter mer detaljerade planer för vägar och gator.

Åtgärderna som framställs i planen bör vid behov beaktas som planreserveringar i samband med ändringarna i general- och detaljplanerna.

Trafiksäkerhetsplanen uppföljs årligen och man strävar till att göra en ny inom 10 år. Larsmo trafiksäkerhetsplan kan då anslutas till en regionalt framtagna större helhet.

### 7.3 Uppföljning

Huvudansvariga för genomförandet av åtgärderna som presenteras i denna plan är Larsmo kommun och Vasa vägdistrikt. För den regelbundna övervakningen av förverkligandet av planen svarar i fortsättningen en trafiksäkerhetsgrupp för Larsmo kommun. Gruppen bildades i samband med uppgörandet av planen.

I tabell 3 presenteras förslag till mätare som kan användas för att fastställa hur trafiksäkerhetsmålen uppnåtts och i uppföljningen av trafiksäkerhetssituationen i kommunen. Uppföljningsmätarna togs fram utgående från de mål som uppställts i planen. Parterna bör komma överens om utbytet av uppföljningsinformation och sättet för förmedlandet av informationen till trafiksäkerhetsgruppen.

Uppgifter om olyckor på landsvägarna fås från Vägförvaltningen. Uppgifter om olyckor på gator och enskilda vägnätet finns i allmänhet registrerade hos kommunen och polisen. Uppföljningen av användningen av reflex och cykelhjälm sker då och då på Trafikskyddets försorg. Beräkningar av användningsgrad kan ske självständigt och informellt till exempel på aktiva organisationers eller studerandes försorg. Uppgifter om överhastigheter och rattonykterhetsfall fås från polisen.

Uppföljningen och uppdateringen av planen utgör en praktisk del av trafiksäkerhetsarbetet och för att lyckas med uppgiften krävs engagemang från beslutsfattarnas sida, reservering av tillräckliga resurser samt en aktiv ordförande för trafiksäkerhetsgruppen.

Tabell 3. Exempel på mätare för uppföljningen av trafiksäkerheten.

Förhållande som ska uppföljas	Mätare / åtgärd
Dödsfall i trafiken	Olyckor med dödlig utgång [st/år] Olyckor med personskada [st/år] Olyckornas anhopningsställen
Skadade i olyckor	Personskador (antal skadade) [st]
Användningen av säkerhetsutrustning Överhastigheter	Användningsgraden av reflex [%] Användningsgraden av cykelhjälm [%] Rattfyllerister som blivit fast [%] Andelen förare som håller överhastighet i tätort [%]
Åtgärder för en förbättring av trafikmiljön	Uppföljning och upprätthållande av elektronisk åtgärdstabelle
Förbättring av säkerheten på skolvägar och vid skolskjutsar	Kartläggning av farliga platser nära skolor (identifiering av problem) Genomförande och upprätthållande av bildningssektorns verksamhetsplan Säkerhet i kriterierna för konkurrensutsättningen av skolskjutsar
Underlättande av åldringars och rörelsehindrades möjligheter att röra sig i trafiken i tätorter	Uppföljning av genomförandet av mindre åtgärder för förbättrande av tillgängligheten, beaktande av tillgängligheten i planeringen
Uppmanande av företag, föreningar och organisationer att delta i trafiksäkerhetsarbetet Främjande av säkerheten vid arbetspendling	Representanter kallas att delta i trafiksäkerhetsarbetets verksamhet och företag informeras om möjligheterna att främja trafiksäkerheten.
Åtagande att eftersträva uppställda mål	Genomförande av åtgärder som specificeras i trafiksäkerhetsplanen Anordnande av regelbundna möten för trafiksäkerhetsgruppens medlemmar

## **BILAGOR**

**BILAGA 1: Åtgärdstabell**

**BILAGA 2: Trafiksäkerhetsarbetets verksamhetsplaner för Larsmos förvaltningar**



BILAGA 1  
Åtgärdstabell

Nummer på kartan	Väg	Plats	Åtgärder	Realiserings-skede	Väghållare	Kostnad (1000 €)	Person-skade minskning	Effektivitet (M€/Pesk)
201	Reg.v 749	Fårholmsström - Jakobstads gräns	Förbättring av lättrafikleden, bl.a. ytan	1	Vf	175	0	
202	Reg.v 749	Korsningen St 749 - Cronhjelmsskolan	Tätortsport norr om denna korsning. I framtiden kan man bygga en rondell. T.ex. Med båttema.	1	Vf	3		
203	Fbv 7495	Fagernäsvägen	40 km/h -skylten flyttas österut	1	Vf	0,3	0,005	16,700
204	Reg.v 749	Holm centrum	Enligt idéplanen	1	Vf	500		
205	Fbv 17971	Risöhallvägen	Grundförbättring av vägen vilket innebär bl.a. förbättring av lutningen + lättrafikled + dränering	1	Vf	360	0	
206	Reg.v 749	Vid Näs sydvästra anslutning	Omkörningsfil.	1	Vf	30	0,001	0,033
207	Fbv 17981/Byvägen	Korsningen Bosundvägen - Byvägen	Busshållplatsen bör flyttas	1	Vf	5		
208	Fbv 17981/Byvägen	Korsningen Bosundvägen - Byvägen	Röjning på Byvägen på norra sidan om Bosundvägen för att förbättra sikten	1	Vf	0,2	0	
209	Fbv 7495	Träskbergsvägen - Fagernäsvägen	40 km/h skylten flyttas väster om korsningen.	1	Vf	0,3	0,004	13,300
210	Fbv 17971	Fagernäsvägen	80 km/h -skylten bör flyttas efter tomtinfarterna	1	Vf	0,3	0,001	3,333
211	Fbv 17979	Västerbyvägen	50 km/h på hela vägen och ställvis 40km/h vid området kring "Finnäsbackan"	1	Vf	1	0,071	71,000
212	Reg.v 749	Korsningen St 749 - Södra infarten till Vikarholmens detaljplaneområde	Vägningsfil till västra sidan av Larsmovägen	2	Vf	30	0,009	0,300
213	Reg.v 749	Korsningen St 749 Furuholmsvägen	Belysningsstolpe för nära för båttransporter, bör flyttas.	2	Vf	1,5		
214	Reg.v 749	Korsningen St 749 - Strömholmsvägen	Breddning av anslutningen på Strömholmsvägen	2	Vf	30	0,005	0,167
215	Reg.v 749	Fårholmsbron	Ny lättrafikbro	2	Vf	180	0,001	0,006
216	Reg.v 749	Korsningen St 749 - Litensvägen	Åtgärd enligt Holm Ideplan etapp 2	2	Vf	500	0,045	0,090
217	Reg.v 749	Underfarten vid Holm centrum	Vid underfarten är den västra sidan onödigt brant. Den kan förbättras ifall man flyttar butikens anslutning mot väster. 700m ny lättrafikled	2	Vf	110	0,006	0,055
218	Fbv 17981	Byvägen	Lättrafikled från korsningen till reg. v 749 fram till kurvan där skogen/lättrafikleden börjar	2	Vf	56	0,001	0,018
219	Fbv 17981/Byvägen	Korsningen Bosundvägen - Byvägen	Korsningen bör göras smalare	2	Vf	5	0,001	0,200
220	Fbv 17971	Gertrudsvägen 4: Korsningen vid Inremissionshemmet	För att få en avvigningsfil till Inremissionshemmet måste busshållplatsen flyttas till södra sidan om korsningen.	3	Vf	5	0,003	0,600
221	Fbv. 7495	Fagernäsvägen	Lätt trafikled till Fagernäs	3	Vf	250	0,001	0,004
222	Fbv. 17979	Västerbyvägen	Lätt trafikled till Västerby	3	Vf	440	0,003	0,007
223	Fbv. 17969	Kackurvägen	Lätt trafikled till Kackur	3	Vf	305	0,003	0,010

**Sammanlagt 2988 0,160**

Skede 1	1075,1	0,082
Skede 2	912,8	0,068
Skede 3	1000,0	0,010





**Teknisk förvaltning, 1/1**

Målgrupp	Mål	Åtgärd	Tidtabell	Ansvarshåll/ -person	Uppföljning
<b>Lätt trafik</b>	Trygga och säkra trafikleder för den lätta trafiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ta i beaktande den lätta trafiken när nya detaljplaner görs upp.</li> <li>- Granska befintliga trafikleder och åstadkomma förbättringar för den lätta trafiken</li> </ul>	Kontinuerligt	Kommunstyrelsens planeringssektion och planläggaren	
<b>Bilister</b>	Erbjuda bilisterna trygga färdvägar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bra underhåll av gator och vägar.</li> <li>- Förbättra besvärliga vägvagnsnitt</li> <li>- Gå igenom hastigetsbegränsningar</li> </ul>	Kontinuerligt	Planläggaren, Tekniska avdelningen	
<b>Kollektivtrafik</b>	Ha rutter där av- och påstigningsplatserna är utmärkta säkra för resenärerna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- I samband med vägförvaltningen gå igenom och lista upp behövliga hållplatser och förverkliga dessa.</li> </ul>	Kontinuerligt	Tekniska avdelningen, trafikidkare och vägförvaltningen	
<b>Tungtrafik</b>	Minska den tunga genomfarts-trafiken i centrum. Styra den lokala tunga trafiken till huvudlederna	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bygga rondeller och ändra trafikstyrningen i centrum</li> <li>- Redan i planeringsskedet av industriområden beakta den tunga trafiken</li> </ul>	Under de närmaste 5 åren	Planläggare, vägförvaltningen och tekniska avdelningen	

**Socialförvaltning, 1/2**

Målgrupp	Mål	Åtgärd	Tidtabell	Ansvarshåll/ -person	Uppföljning
<b>Barn</b>	Öka barns säkerhet och trygghet i trafiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Temadag om trafik</li> <li>- Besök av polisen</li> <li>- Utdelning av reflexvästar</li> <li>- Info åt föräldrar om regler i trafiken</li> <li>- Diskutera med föräldrar i samband med "utvecklingssamtal/kvartsamtal" om trafikfrågor</li> <li>- Attitydfostran i dagvården.</li> <li>- Genomgång av gårdsplan, parkering vid daghemmen, gruppfamiljedaghemmen</li> </ul>	1 ggr /år	Dagvården  Dagvårdsledare  Daghemsföreståndare  Tekniska sektorn  <a href="http://www.trafikskyddet.fi">www.trafikskyddet.fi</a>	
<b>Pensionärer</b>	Öka pensionärers säkerhet och trygghet i trafiken	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Info i samband med uppgörande av vård och serviceplan</li> <li>- Temamöte om trafik tex. vid pensionärsföreningarnas möte</li> <li>- Info i samband med förebyggande hembesök för 75 åringar</li> <li>- Utdelning av infomaterial</li> <li>- Utdelning av reflexvästar, halkskydd</li> <li>- Genomgång av gårdsplan vid Sandlunden samt parkeringen</li> </ul>	Årligen	Äldredomsorgsledaren       Tekniska sektorn  <a href="http://www.trafikskyddet.fi">www.trafikskyddet.fi</a>	

**Socialförvaltning, 2/2**

Målgrupp	Mål	Åtgärd	Tidtabell	Ansvarshåll/ -person	Uppföljning
<b>Handikappade</b>	Öka handikappades säkerhet och trygghet i trafiken	<ul style="list-style-type: none"><li>- information i samband med olika handikappföreningars möten</li><li>- utdelning av material</li><li>- info i samband med uppgörande av vård- och serviceplan</li><li>- genomgång av gårdplan vid Larmsmo boende, Ankaret.</li><li>- ordna en handikapparkering vid Sandlunden</li></ul>	Vid behov	Socialarbetare för handikappservicen  Tekniska sektorn	

Skolförvaltning 1/1

Målgrupp	Mål	Åtgärd	Tidtabell	Ansvarshåll/ -person	Uppföljning
Elever och föräldrar	Öka förståelsen om olika faror i trafiken	Information och undervisning om speciellt skolvägen	Hösten	Klassläraren, Rektor  <a href="http://www.trafikskyddet.fi">www.trafikskyddet.fi</a>	
Elever och trafikanter	Säkerställa att skolskjutsarna är trygga	Genomgång av regler med alla elever Information om skolskjutsdirektiven	Hösten	Lärarna Rektor Bildningschefen	
Elever	Ökad kunskap och medvetenhet om trafiken i allmänhet, samt olika faror	Olika projekt, tex Trafikjokern Trafiksäkerhet som tema i åk 7-9, fokusering på mopedanvändningen	Hela skolåret	Berörda lärare Rektor	
Elever och personal	Användning av skyddsutrustning, hjälm, reflex etc.	Undervisning och information Diskussioner på föräldramöten	Hösten	Lärare Rektor <a href="http://www.trafikskyddet.fi">www.trafikskyddet.fi</a>	

## Fritids förvaltning, 1/1

Målgrupp	Mål	Åtgärd	Tidtabell	Ansvarshåll/ -person	Uppföljning
<b>Kommuninvånarna</b>	SÄKRA FRITIDSGÅRDAR - anslutningsvägar - parkeringsområden	Trafikmärken Hastighetsbegränsningar Utbyggnad av parkeringsområden	1-årsplan	Tekniska verket	
<b>Ungdomar</b>	INFORMATION - Årlig mopedskola - Alkohol och trafik	Information, teori & praktik	Pågår	Fritidsbyrån Förbundet Hälsa och Trafik <a href="http://www.trafikskyddet.fi">www.trafikskyddet.fi</a>	
<b>Kommuninvånarna</b>	SÄKRA FRILUFTS- OCH IDROTTSOMRÅDEN - Anslutningsvägar - Parkeringsområden	Trafikmärken Informationsmärken, nya bruna Trygga parkeringsområden	1-5 årsplan	Tekniska verket	
<b>Kommuninvånarna</b>	LÄTTLEDER - Lätttrafikleder till aktivitetsområden, aktivitetsfastigheter	Trygga lätttrafikleder till områden med regelbunden fritidsverksamhet	1-5 årsplan	Tekniska verket Vägverket	
<b>Ungdomar</b>	CROSSBANA - övningsområde för körning med mopeder, snöskoter, 4- hjulingar etc. fordon	Inplanering av övningsområde	1-5-årsplan	Tekniska verket Fritidsbyrån <a href="http://www.trafikskyddet.fi">www.trafikskyddet.fi</a>	