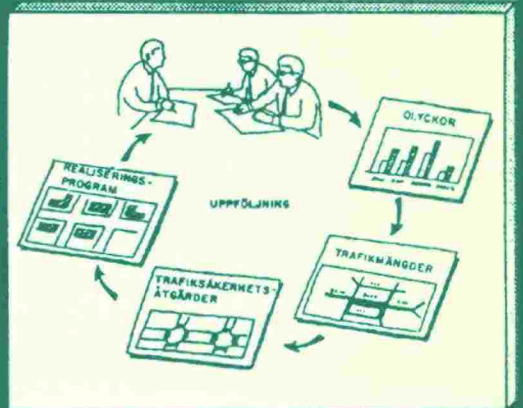
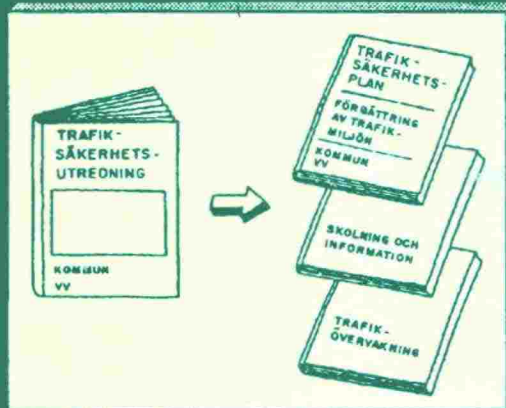
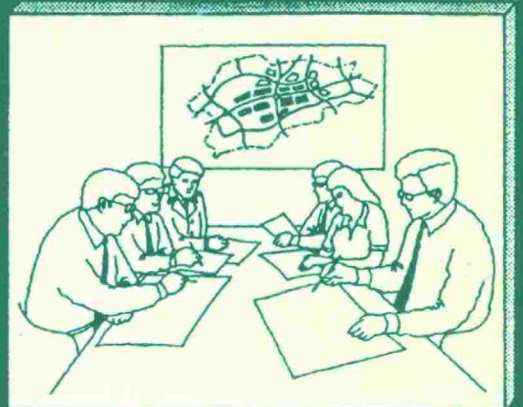
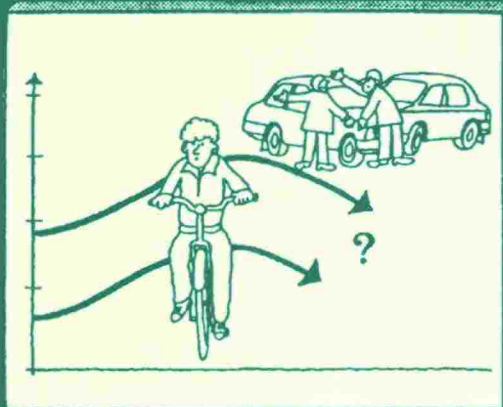


Vägverket

Regional förbättring av trafiksäkerheten i samarbete mellan kommunerna och vägverket

1. Organisering av verksamheten



Trafik och vägnät

Helsinfors 1991

Vägstyrelsen

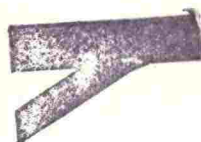
Finlands Stadsförbund

Suomen Kunnallisliitto

Finlands svenska kommunförbund

VANHENTUNUI

08 118



Tielaitos
Tiehallituksen kirjasto

Dokno: 920103
Nidenro: 920131

Regional förbättring av trafiksäkerheten i samarbete mellan kommunerna och vägverket

1. Organisering av verksamheten

Vägstyrelsen

Finlands
Stadsförbund

Suomen
Kunnallisliitto

Finlands svenska
kommunförbund

Helsingfors 1991

ISBN 951-47-4997-9
TIEL 2120002R

Statens tryckericentral
Pasilan VALTIMO
Helsingfors 1992

Publikation säljes av:
Vägstyrelsen, publikationslager

Vägverket
Vägstyrelsen
Semaforbron 12 A
PB 33
00521 HELSINFORS
Tel. (90) 1541

FÖRORD

Denna rekommendation, som gäller regionalt trafiksäkerhetsarbete, är avsedd för kommuner och vägdistrikt. Den ersätter den år 1981 givna rekommendationen "Förbättrad trafiksäkerhet i tätorter i samarbete mellan kommun och VVV".

Rekommendationen avser att befrämja samarbetet mellan kommuner och vägverk för förbättring av trafiksäkerheten. Rekommendationen publiceras i två delar. Denna del behandlar organisering av samarbetet, uppgörande av trafiksäkerhetsutredning och -plan samt uppföljning av trafiksäkerheten. Den del som publiceras senare behandlar planering av åtgärder. Tillämpning av trafiktekniska åtgärder behandlas också i andra anvisningar och rekommendationer.

Rekommendationen har uppgjorts av vägstyrelsen. Arbetet har övervakats av en uppföljningsgrupp för regionala trafiksäkerhetsprojekt. I den ingår representanter för trafikministeriet, inrikesministeriet, miljöministeriet, Finlands Stadsförbund, Suomen Kunnallisliitto, Trafikskyddet, Trafikförsäkringsföreningen och vägstyrelsen.

Vägstyrelsen

Finlands Stadsförbund

Suomen Kunnallisliitto

Finlands svenska kommunförbund

INNEHÅLL

1	INLEDNING	9
2.	UTREDNINGAR OCH PLANER	10
2.1	Olika slag av planer	10
2.2	Trafiksäkerhetsutredningen	11
2.3	Trafiksäkerhetsplanen	12
2.4	Övriga planer som berör trafiksäkerhet	12
2.5	Val av planform	14
3.	ORGANISERING AV SAMARBETET	15
3.1	Utveckling av det regionala samarbetet	15
3.2	Organisering av utrednings- och planeringsarbetet	16
3.3	Bruk av konsult	17
4.	UPPGÖRANDE AV TRAFIKSÄKERHETSUTREDNING	18
4.1	Utredningens innehåll	18
4.2	Utgångsdata	18
4.3	Problemdefiniering	21
4.4	Framtagning av tänkbara åtgärder	26
4.5	Resultat och slutledningar	27
5.	UPPGÖRANDE AV TRAFIKSÄKERHETSPLAN	28
5.1	Planens innehåll	28
5.2	Planering av åtgärder	28
5.3	Uppgörande av realiseringsprogram	32
5.4	Skolning, information och övervakning	33
6.	BEHANDLING OCH GENOMFÖRANDE AV PLANEN	34
6.1	Administrativ behandling	34
6.2	Genomförande av planen	34
6.3	Information om planen	35
7.	ORGANISERING AV UPPFÖLJNINGEN	36
8.	DIREKTIV OCH REKOMMENDATIONER	37
9.	BILAGOR	39

Figurförteckning

1 INLEDNING

- Figur 1 De olika delarna av den regionala trafiksäkerhetsplanen, som baserar sig på trafiksäkerhetsutredningen, kan uppgöras separat eller sammanslås allt enligt behovet 9

2 UTREDNINGAR OCH PLANER

- Figur 2 Trafiksäkerhetsutvecklingen påverkas av ett flertal planer gällande markanvändning, vägnät och trafik 10
- Figur 3 Markanvändningslösningarna inverkar såväl på trafiknät som detaljer i trafikmiljön 10
- Figur 4 I vägverkets planeringssystem är såväl trafiksäkerhetsplanen som väg- och gatunätsplanen förberedande skeden till uppgörande av realiseringsplaner 11
- Figur 5 Många olika trafikutredningar och -planer berör förbättring av trafiksäkerhet 11
- Figur 6 Centrala åtgärdsgrupper i trafiksäkerhetsplanen är trafikledning och underhåll, regleringar för gc-traffic och förbättring av anslutningar 12
- Figur 7 I väg- och gatunätsplanen utreds åtgärder på lång sikt 12
- Figur 8 I planer över tätortsleder strävar man till att förbättra genom- och infartsleders säkerhet och miljö 13
- Figur 9 I en trafikplan över centrumområdet avgörs fordonstrafikens och gång- och cykeltrafikens funktionella ställning samt parkeringsförhållandena 13
- Figur 10 Ett områdes trafiksäkerhet beror i avgörande grad av hastighetsnivån 13

3 ORGANISERING AV SAMARBETET

- Figur 11 Organisationer som deltar i trafiksäkerhetsarbetet 15
- Figur 12 En projektgrupp bildas för uppgörande av trafiksäkerhetsutredning och -plan 16

4 UPPGÖRANDE AV TRAFIKSÄKERHETSUTREDNING

- Figur 13 I trafiksäkerhetsutredningen definieras problem och eventuella åtgärder inom området ifråga 18
- Figur 14 Olycksutvecklingen utreds för en period om ca 10 år 19
- Figur 15 En stor del av de allvarliga olyckorna rapporteras till polisen, men mindre än hälften av alla olyckor 19

Figur 16	Beträffande markanvändning och trafiknät utreds bl.a. gc-leder, trafikmängder och funktioner som genererar mycket gc-trafik	20
Figur 17	Vid datainsamlingen kan man arrangera ett seminarium för olika intressenter	21
Figur 18	De punkter, som skoleleverna upplever såsom farliga, kan utredas genom en enkät under lektionen	21
Figur 19	Definieringen av problempunkter baserar sig på olycksdata, trafikförhållanden och trafikanternas uppfattningar	21
Figur 20	Allmänna vägars kumulativa fördelning enligt olycksrisk (år 1987)	22
Figur 21	Olyckskoncentrationer utreds med hjälp av olyckskartor	22
Figur 22	Olyckssituationerna utreds beträffande de mest olycksdrabbade ställena	22
Figur 23	Vanligen använda beteckningar	22
Figur 24	Olycksstatistik kan åskådliggöras på många sätt	23
Figur 25	Exempel på datorutskrift av farliga ställen	23
Figur 26	Markanvändnings- och trafiklösningarnas trygghet bedöms samtidigt som trafikförhållandena	24
Figur 27	Bl.a. bedöms trafiksäkerheten i korsningspunkter mellan viktiga gc-rutter och motorfordonstrafik	24
Figur 28	Trafikanterna tar också upp sådana problempunkter, som inte syns i olycksstatistiken	25
Figur 29	Sammandrag av trafikfarliga ställen	25
Figur 30	Genom åtgärder i trafikmiljön strävar man till att minska allvarliga olyckor samt det totala antalet olyckor	26
Figur 31	Trafikbeteendet förbättrar man via skolning, information och övervakning	26

5 UPPGÖRANDE AV TRAFIKSÄKERHETSPLAN

Figur 32	I trafiksäkerhetsplanen redovisas förbättringsåtgärder visavi problemställena och en realiseringstidplan	28
Figur 33	Åtgärderna kan indelas t.ex i tre grupper	28
Figur 34	En av de vanligaste byggnadsåtgärder, som redovisas i trafiksäkerhetsplaner, är byggande av gc-leder	29
Figur 35	Centrala trafikledningsåtgärder är hastighetsbegränsningar, angivande av väjningsplikt, signalreglering och vägvisning	29
Figur 36	I underhåll ingår bl.a. förbättring av friskt i anslutningar, halkbekämpning och utförande av vägmarkeringar	29

Figur 37	Trafiksäkerheten förbättras då antalet anslutningar minskas	30
Figur 38	Det är nödvändigt att bekanta sig med problempunkterna i terrängen då alternativa åtgärder övervägs	30
Figur 39	Man kan påverka körhastigheter och ruttval också genom byggnadstekniska åtgärder	30
Figur 40	Genom att sänka medelhastigheten kan man drastiskt påverka olycksantalet och olyckspåföljden	30
Figur 41	Över anslutningsregleringar uppgörs trafiktekniska principskisser	31
Figur 42	Åtgärdsförslagen kan åskådliggöras med fotografier och skisser	31
Figur 43	Projekten sammanställs i en åtgärdsförteckning, av vilken framgår bl.a. projektets innehåll, kostnadsberäkning och prioritet	32
Figur 44	En karta över projekten, deras art och prioritet fogas till realiseringsprogrammet	32
Figur 45	De olika faserna och resultaten av trafiksäkerhetsutredningen och -planen kan utnyttjas i skolornas trafikfostran	33
Figur 46	Trafiksäkerhetsutredningen och -planen är också till nytta vid planering av polisens övervakningsuppgifter	33
6 BEHANDLING OCH GENOMFÖRANDE AV PLANEN		
Figur 47	Trafiksäkerhetsplanens behandling	34
Figur 48	Trafiksäkerhetsprojekt finansieras såväl med kommunala som statliga medel	35
Figur 49	Trafikanternas intresse för trafikmiljön ökas genom information om planerna	35

1. INLEDNING

Verksamhet för förbättrad trafiksäkerhet kan såväl vara riksomfattande som bara gälla en viss region. Åtgärder som gäller hela riket är t.ex. utveckling av trafiklagstiftning och vägnormer, utveckling av fordons konstruktion och utrustning, justering av krav gällande körutbildning samt riksomfattande trafiksäkerhetskampanjer.

Vid sidan av det riksomfattande trafiksäkerhetsarbetet krävs också förbättring av trafiksäkerheten inom mindre regioner, med vilka i dessa rekommendationer förstås verksamhet inom en eller flera kommuner, i en tätort eller i delar av dessa.

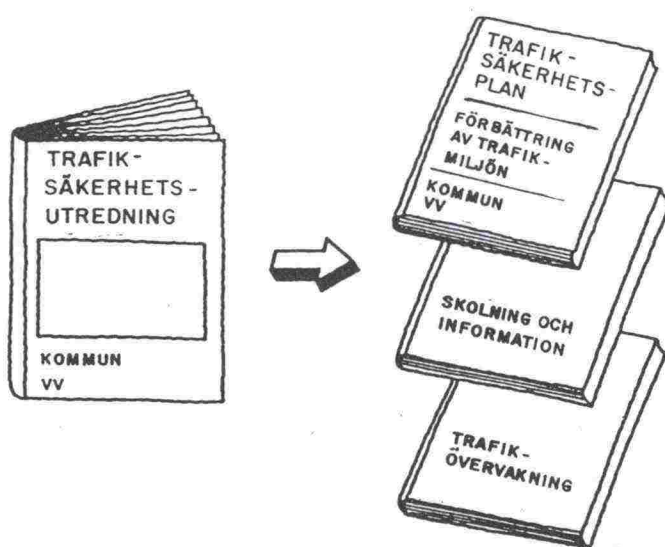
Regionalt kan trafiksäkerheten förbättras bl.a. genom att

- utveckla trafikmiljön genom väg- och trafiktekniska åtgärder
- effektivera skolning, information och trafikövervakning.

Förbättring av trafiksäkerhet inom en region genom åtgärder, som påverkar trafikmiljön och trafikbeteendet förutsätter samarbete mellan de organisationer, som lokalt svarar för trafiksäkerhetsarbetet. En växelverkan mellan trafikanterna och nämnda organisationer är också nyttig.

Trafikmiljöns kvalitet påverkas av markanvändningslösningar, vägnät (vägar, gator och planvägar), gators och vägars tekniska lösningar samt deras skick. Vägnätet inom ett område består av vägar som upprätthålls av såväl vägverk som kommun. Det är därför ändamålsenligt att uppgöra utredningar och planer för förbättring av trafikmiljön i samarbete mellan vägdistrikt och ifrågavarande kommun.

Dessa rekommendationer behandlar förbättring av trafikmiljön. Skolning, information och trafikövervakning behandlas endast summariskt. Trafiksäkerhetsutredningen och -planen för förbättring av trafikmiljön utgör utgångspunkter också för dessa verksamheter.



Figur 1: De olika delarna av den regionala trafiksäkerhetsplanen, som baserar sig på trafiksäkerhetsutredningen, kan uppgöras separat eller sammaslås allt enligt behovet

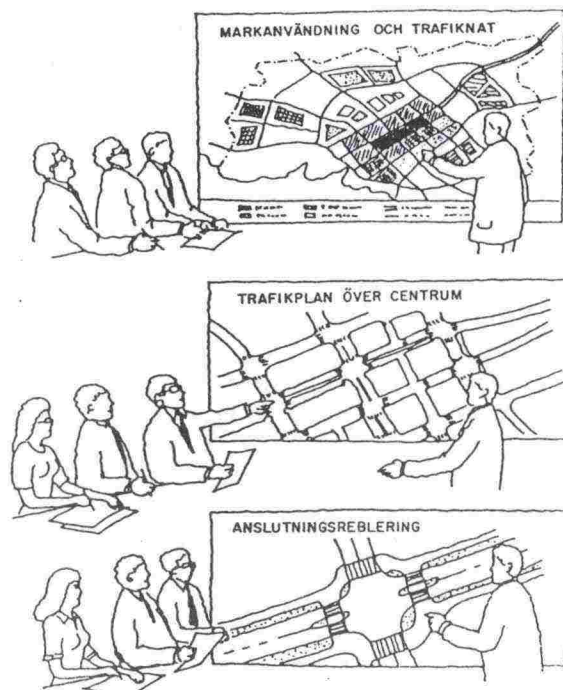
2. UTREDNINGAR OCH PLANER

2.1 Olika slag av planer

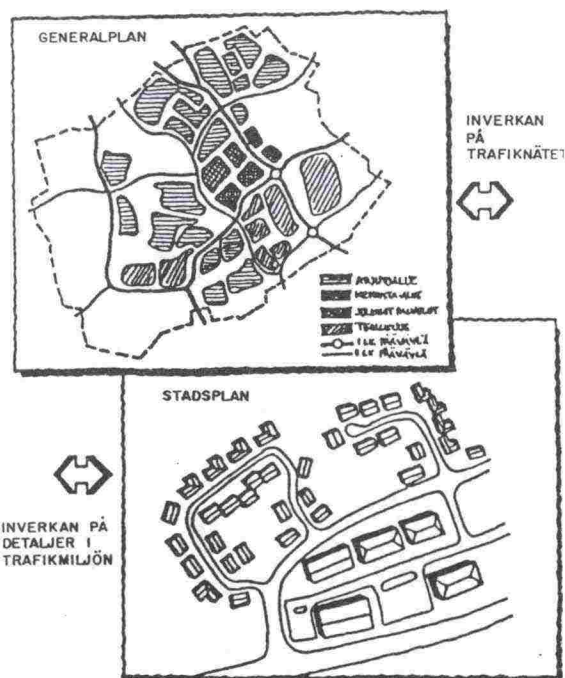
Då man går in för att förbättra trafiksäkerheten inom ett område, bör man överväga vilka slag av utredningar och planer som behövs, för att målet skall nås. En utredning av trafiksäkerhetssituationen är oftast behövlig. Dessutom behövs ofta en studie över såväl den tidigare utvecklingen som framtidsutsikterna. Planen kan vara en trafiksäkerhetsplan eller en någon annan trafikplan, där förbättring av trafiksäkerheten beaktas.

Basen för kommunens planeringssystem utgörs av **kommunplanen**, som inbegriper de långsiktiga målen för kommunens verksamhet samt realiseringsplaner på medellång sikt. De centralaste av dessa från trafiksäkerhetssynpunkt är synpunkterna gällande markanvändning och trafik.

Verksamheter och trafiknät lokaliseras vid planläggningen. Genom planläggningen påverkar man därvid också trafiksäkerheten långt in i framtiden. I **regionplanen** definieras det regionala huvudvägnätet. Regionplanen är också viktig för det lägre vägnätet inom glesbygderna, eftersom dessa områden inte är föremål för detaljerad planläggning. I **generalplanen** definieras kommunens väg- och gatunät samt de olika färdslättens ställning, exempelvis leder för gång- och cykeltrafik resp. motorfordonstrafik. **Delgeneralplanen** berör områdesreservationer för markanvändning och trafik för en områdeshelhet, t.ex. en stadsdel. I **stads- och byggnadsplanen** anges områdesreservationer för detaljerade väg- och byggnadsplaner.



Figur 2: Trafiksäkerhetsutvecklingen påverkas av ett flertal planer gällande markanvändning, vägnät och trafik



Figur 3: Markanvändningslösningarna inverkar såväl på trafiknätet som detaljer i trafikmiljön

De viktigaste planerna med tanke på förbättring av trafikmiljön är **trafiksäkerhetsplanen** och **väg- och gatunätsplanen**. I vägverkets planeringssystem är såväl trafiksäkerhetsplanen som väg- och gatunätsplanen förberedande skeden till uppgörande av realiseringsplaner. Trafiksäkerhetsplanen är en regional åtgärdsutredning. På basen av den beslutar man om vilka projekt som tas med i åtgärdsprogrammen.

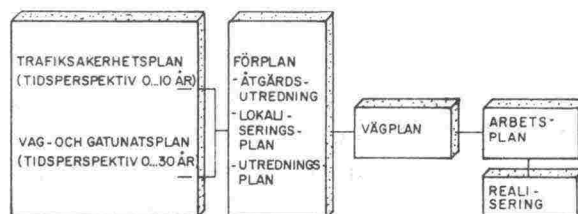
Förbättring av trafiksäkerhet ingår också i många andra trafikplaner, t.ex. i **översiktsplaner**, **trafikplaner över centrum**, **tätortsvägplaner** och andra **trafikledsplaner**. Andra från trafiksäkerhetssynpunkt viktiga planeringsobjekt, över vilka man vid behov kan uppgöra separata planer, är trafikreglering, hastighetsbegränsningar, vägvisning och belysning.

2.2 Trafiksäkerhetsutredningen

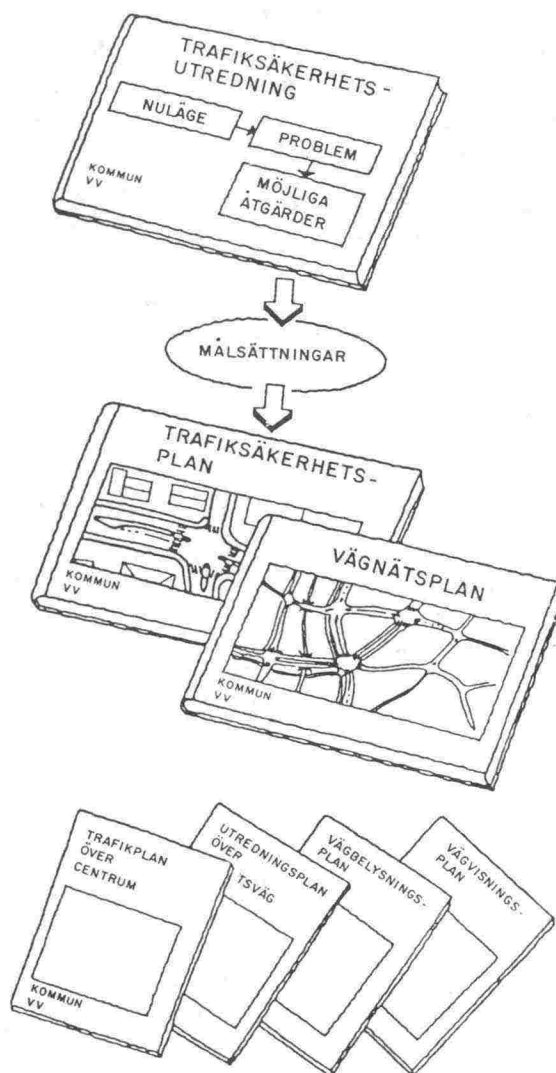
I en regional trafiksäkerhetsutredning identifieras planeringsområdets trafiksäkerhetsproblem och möjligheterna till förbättring. På basen av dessa diskuteras allmänna målsättningar för förbättring av trafiksäkerheten och bedöms behovet av olika planer. En trafiksäkerhetsutredning behövs,

- då väsentliga förändringar skett i trafik- eller olyckssituation
- då nya data om nuläget behövs för planering eller realisering av åtgärder
- då man av någon anledning vill följa med läget noggrannare än vanligt

Utredningens omfattning bestäms från fall till fall. Oberoende av en separat regional trafiksäkerhetsutredning bör trafiksäkerhetens utveckling kontinuerligt följas upp.



Figur 4: I vägverkets planeringssystem är såväl trafiksäkerhetsplanen som väg- och gatunätsplanen förberedande skeden till uppgörande av realiseringsplaner



Figur 5: Många olika trafikutredningar och -planer berör förbättring av trafiksäkerhet

2.3 Trafiksäkerhetsplanen

I en regional trafiksäkerhetsplan påvisas trafiksäkerhetsåtgärder på kort sikt samt bedöms behoven på längre sikt. Viktiga åtgärdsgrupper är trafikreglering, underhåll av trafikleder, reglering av gång- och cykeltrafik samt förbättring av anslutningar. De föreslagna åtgärderna beaktas då kommunens åtgärdsplan och vägdistriktets åtgärdsprogram uppgörs. Billiga åtgärder kan ofta realiseras omedelbart.

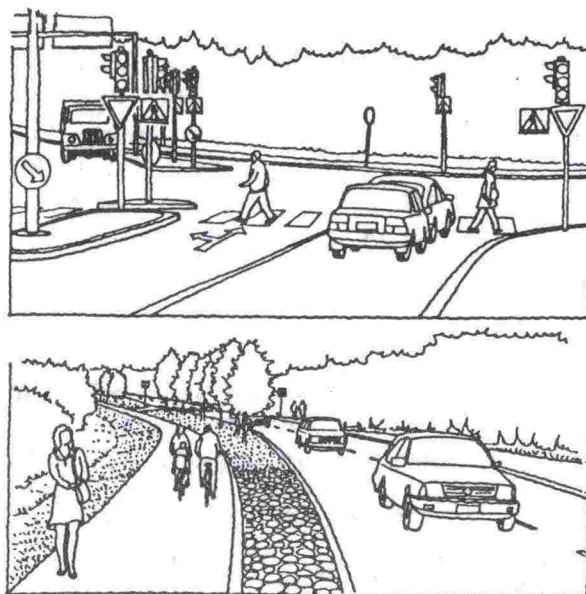
Trafiksäkerhetsplanen utgör en naturlig fortsättning på trafiksäkerhetsutredningen. Trafiksäkerhetsplanen behövs särskilt i situationer, då trafiksäkerhetssituationen inom ett område upplevs såsom otillfredsställande och man önskar förbättra situationen.

Trafiksäkerhetsplanen bör förnyas med lämpliga intervaller. En lämplig period är 3-10 år beroende på kommunens utvecklingstakt samt vägnätets och markanvändningens utveckling. Planen kan också förnyas t.ex. en gång per fullmäktigeperiod. Då planen förnyas eller justeras, är det viktigt att olycksituationen kontinuerligt har följts upp.

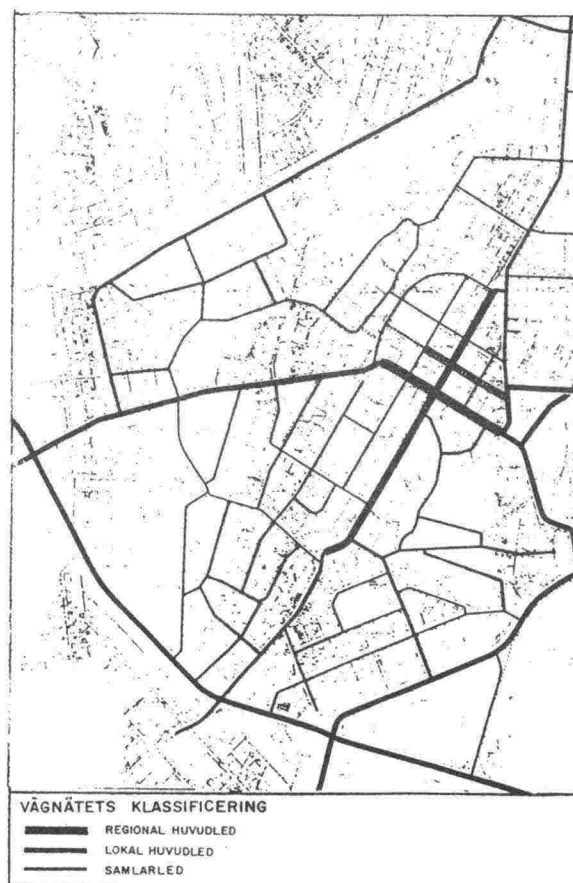
2.4 Övriga planer som berör trafiksäkerhet

Också i nedannämnda trafik- och utredningsplaner över en kommun eller ett mindre område är förbättring av trafiksäkerheten en central målsättning.

En **väg- och gatunätsplan** är en långsiktig ramplan för utveckling av huvud- och samlarleder för biltrafik samt huvudleder för gång- och cykeltrafik inom ett avgränsat område. Utvecklingsåtgärder definieras och tidsbestäms så, att de svarar mot de krav trafik- och markanvändningsutvecklingen ställer. Planen uppgörs ofta i samband med generalplaneringen. Viktiga åtgärdsgrupper är byggande av nya förbindelser, förbättring av befintliga förbindelser samt reglering av anslutningar, gång- och cykeltrafik samt trafikledning.



Figur 6: Centrala åtgärdsgrupper i trafiksäkerhetsplanen är trafikledning och underhåll, regleringar för gc-trafik och förbättring av anslutningar



Figur 7: I väg- och gatunätsplanen utreds åtgärder på lång sikt

En trafikplan för centrum utgör en del av centrumplaneringen. I den ingår lösningar som gäller funktionella och trafiktekniska frågor i anslutning till olika trafikformer samt bl.a. parkering och servicetrafik. Trafiksäkerhet och trevnad är väsentliga utgångspunkter, då man söker lösningar för gång- och cykeltrafiken och biltrafiken.

Planer över tätortsvägar gäller genomfarts- och infartsvägar i landsortstättorter samt vid behov omfartsvägar kring centrumområden. I planerna redovisas lösningar för ledernas trafikteknik och omgivning. Man strävar till att projektera tätortsvägar så, att trafiksäkerhet, miljö och trevnad förbättras. I synnerhet fästes uppmärksamhet vid säkerhet och förhållandena för gång- och cykeltrafik.

I en trafikledningsplan behandlas vägvisning, trafikmärken körbanemarkeringar och trafiksignaler. Planerna berör ett område eller ett vägningsnitt. Körhastigheterna är av avgörande betydelse för ett områdes trafiksäkerhet. De tekniska lösningarna i trafikmiljön bör i varje punkt ge sitt stöd för en ändamålsenlig hastighetsbegränsning, så att den upplevs såsom motiverad och värd att följas.

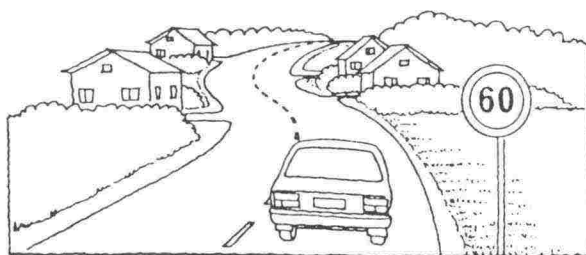
Belysningsplanen behandlar väg- och gatubelysning. Belysningen är av särskilt stor betydelse på sådana vägar och gator, som inte har separata gång- och cykelbanor.



Figur 8: I planer över tätortsleder strävar man till att förbättra genom- och infartsleders säkerhet och miljö



Figur 9: I en trafikplan över centrumområdet avgörs fordonstrafikens och gång- och cykeltrafikens funktionella ställning samt parkeringsförhållandena



Figur 10: Ett områdes trafiksäkerhet beror i avgörande grad av hastighetsnivån

2.5 Val av planform

På valet mellan trafiksäkerhetsplan och väg- och gatunätsplan inverkar i främsta rummet trafiksäkerhetssituationen, behovet av att utveckla vägnätet och markanvändningen, trafikens utveckling samt de planer, som tidigare uppgjorts för området.

Vid val av planform i samarbetsprojekt mellan kommun och vägdistrikt är såväl kommunens som distriktets behov avgörande. Förutom väg- och gatunätsplan och trafiksäkerhetsplan kan det ibland också vara nyttigt att uppgöra en trafikplan, som behandlar ett begränsat objekt eller problem. För att kunna uppskatta hur trafiksäkerheten utvecklas, behövs uppgifter om väg- och gatunätets utveckling. Å andra sidan kan man i trafiksäkerhetsplanen ta fram behovet av nya förbindelser, som bör tas i betraktande vid uppgörande eller justering av väg- och gatunätsplanen.

Trafiksäkerhetsutredningen och -planen kan uppgöras för en eller flere kommuner eller delar därav. Planeringsnoggrannheten beror av

områdets omfång. I planer över delområden bör också den olycksrisk trafikanterna upplever och trafikanternas synpunkter på förbättringsåtgärder utredas.

I **stora kommuner** är det i allmänhet skäl att uppgöra en separat trafiksäkerhetsplan efter det att väg- och gatunätsplanen har färdigställts.

I **medelstora kommuner** kan väg- och gatunätsplanen och trafiksäkerhetsplanen uppgöras parallellt. Bägge planerna baserar sig på samma utgångsdata (bl.a. markanvändning, trafikmängder). På grund av planernas olika målsättning, tidsperspektiv och metoder bör planeringsarbetena dock skiljas från varann. Likaså är separata rapporter oftast av nöden.

I **mindre kommuner** kan man uppgöra en plan, som behandlar såväl förbättring av trafiksäkerhet som utveckling av väg- och gatunät.



3. ORGANISERING AV SAMARBETET

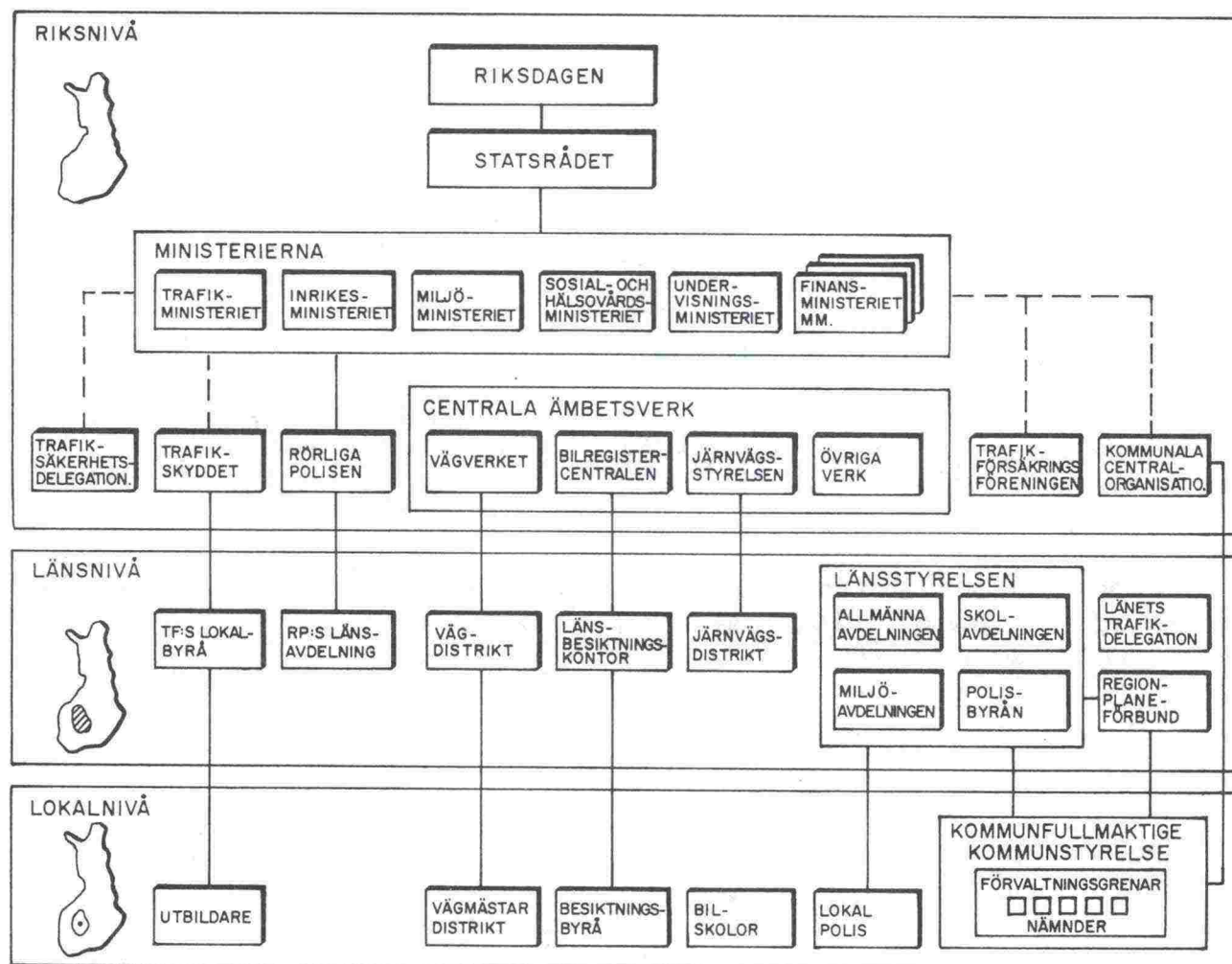
3.1 Utveckling av det regionala samarbetet

I trafiksäkerhetsarbetet på regional nivå deltar kommunala förvaltningsorgan och olika organisationer inom statsförvaltningen. Det lokala vägdistriktets roll vid förbättring av den regionala trafiksäkerheten är viktig, eftersom de allmänna vägarna i allmänhet bildar stommen i kommunens vägnät.

En förbättring av den regionala trafiksäkerheten förutsätter samarbete mellan kommunen och dess olika förvaltningsorgan, vägverket, polisen och trafikanterna. Samarbetet kan utformas i samband med att utredningar och planer över trafiksäkerheten uppgörs.

Uppgörandet av en plan för skolning och information gällande trafiksäkerheten förutsätter likaså samarbete mellan kommunens olika förvaltningsorgan och övriga lokala organisationer. I arbetet kan deltaga t.ex. trafiknämnden, skolverket och kommunens övriga förvaltningsorgan, polisen, Trafikskyddet, besiktningskontoret och bilskolorna.

En plan över trafikövervakningen kan uppgöras i samarbete mellan polis, kommunens och vägdistriktets projektörer och besiktningskontoret.



Figur 11: Organisationer som deltar i trafiksäkerhetsarbetet

3.2 Organisering av utrednings- och planeringsarbetet

Uppgörande av en trafiksäkerhetsutredning eller -plan förutsätter kontakt mellan kommunen och vägverket, varvid överenskommes om verksamhetsprinciperna. Inom vägverket är i allmänhet planeringschefen den ansvariga personen. I kommunen sköts trafiksäkerhetsärendena av tekniska nämnden, trafiknämnden eller bådadera.

En projektgrupp bildas för att i samarbete uppgöra trafiksäkerhetsutredningen och -planen. I gruppen ingår representanter för kommun, vägverk och polis och vid behov för andra organisationer inom det regionala trafiksäkerhetsarbetet, t.ex. Trafikskyddet eller Statens järnvägar.

För att vara effektiv bör projektgruppen vara tillräckligt liten, i allmänhet 5-8 personer. Mer omfattande kontakter kan organiseras t.ex. i form av seminarier.

Vid behov kan en ledningsgrupp bestående av representanter för kommun, vägverk och polis bildas för att leda arbetet.

Vägverkets representanter i projektgruppen är i allmänhet trafiksäkerhetsingenjören och områdets planeringsingenjör. Därutöver kan till projektgruppen höra planeringschefen, vägnätsingenjören, vägmästaren eller någon annan representant för underhållet samt permanent eller tillfälligt också en representant för vägstyrelsen.

Kommunen kan i projektgruppen representeras av ledamöter från den nämnd, som ansvarar för trafiksäkerhetsarbetet, trafik- och gatuplanerare samt planläggare och markanvändningsplanerare. Dessutom kan man vid behov kalla representanter för organ, som svarar för byggande och underhåll samt för skolväsendet.

Arbetet inleds med att klargöra arbetets utgångspunkter:

- behovet av en separat trafiksäkerhetsutredning
- inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet på olika sektorer (förbättring av trafikmiljön, skolning och information, övervakning)
- tillgängliga resurser (personella, finansiella)
- organisering av arbetet



Figur 12: En projektgrupp bildas för uppgörande av trafiksäkerhetsutredning och -plan

Projektgruppen ansvarar för följande uppgifter vid uppgörande av trafiksäkerhetsplanen:

- förberedning av de praktiska arrangemangen för uppgörande av planen (arbets- och kostnadsfördelning samt tidplan)
- övervakning av konsultarbetet
- beredning av ett förslag till målsättningar för trafiksäkerhetsplaneringen kommunvis och tätortsvís

- behandling av åtgärdsförslagen och bedömning av kostnadsramarna för realiseringsprogrammet
- remittering av planen till de beslutande organen för behandling

Kommunens olika förvaltningsorgan och nämnder bör delta i planeringen i dess olika skeden genom separata möten och seminarier.

För olika trafikantgrupper, organisationer, föreningar och företag kan man arrangera skolnings- och informationstillfällen. Dessa betjänar även själva planeringsarbetet.

Om fördelning av planeringskostnaderna för trafiksäkerhetsutredningen och den del av trafiksäkerhetsplanen, som gäller förbättring av trafikmiljön, överenskommes separat mellan kommun och vägverk i vart enskilt fall. Därvid tillämpas i mån av möjlighet publikationen "Yleisten teiden tienpidon kustannusjako kuntien ja valtion kesken".

Efter det att trafiksäkerhetsutredningen och -planen har uppgjorts fortsätter samarbetet mellan kommun och vägverk i form av en uppföljning av trafiksäkerheten. I och för detta utnämnes kontaktpersoner i kommun och vägdistrikt. Organiseringen av uppföljningsarbetet behandlas under punkt 7.

3.3 Bruk av konsult

Innan planeringsarbetet påbörjas avgör kommunen och vägdistriktet tillsammans, om en konsult behövs och om valet av densamma. Valet sker vid gemensamma förhandlingar mellan beställarparterna med beaktande av konsultens fackliga kompetens och prestationsförmåga samt de krav, som ställs på arbetet. Valkriteriet bör inte enbart basera sig på priskonkurrens. Konsulten bör kunna delta i arbetet redan då arbetsprogrammet uppgöres.

Om konsulten däremot väljs på basen av en offertförfrågan, bör före förfrågan ett detaljerat arbetsprogram med definition av innehåll och tidplan uppgöras, så att jämförbara offerter för val av konsult erhålles.

Över konsultuppdraget görs en skriftlig överenskommelse mellan beställare och konsult i enlighet med de allmänna avtalsvillkoren för konsultverksamhet. Ett skriftligt kontrakt över uppdraget är att rekommendera.

Vanligen tillämpas som debiteringsgrund tidsdebitering enligt personkategorier. Totalarvode kan tillämpas endast, om planeringsnoggrannheten och arbetsmängden exakt kan bedömas, då arbetet inleds.

Erfarenhet av användning av konsulter vid uppgörande av trafiksäkerhetsutredningar och -planer har bl.a. vägdistrikten och vägstyrelsen.

4. UPPGÖRANDE AV TRAFIKSÄKERHETSUTREDNING

4.1 Utredningens innehåll

Målet för trafiksäkerhetsutredningen är att definiera planeringsområdets trafiksäkerhetsproblem och möjligheterna till förbättring. På basen av uppskattningar över trafikens och markanvändningens utveckling bedöms också hur problemen kan förväntas utvecklas. Med ovannämnda som grund uppställs mål för förbättring av trafiksäkerheten. I utredningar gällande delområden kan studierna över problem och åtgärder göras noggrannare än för kommunen som helhet.

Utredningen kan utnyttjas förutom vid uppgörande av planer för förbättring av trafikmiljön också vid planering av skolning, information och övervakning. På basen av utredningen beslutar man om vilka planer som behövs och deras omfattning.

4.2 Utgångsdata

Mängden och arten av utgångsdata

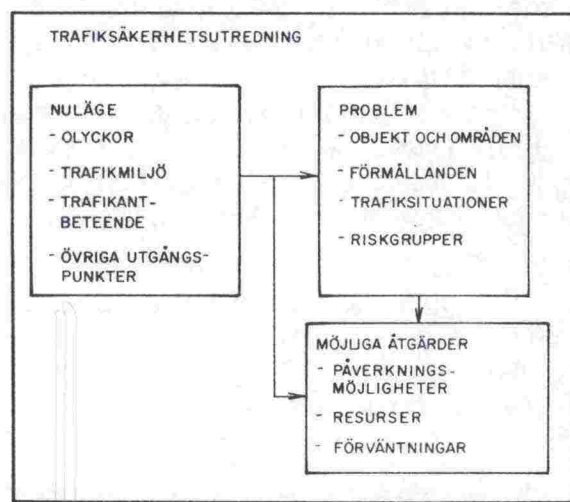
Vid bestämning av omfattningen och arten av de data, som samlas in för trafiksäkerhetsutredningen, tas planeringsområdets omfattning samt behovet och tillgången på data i betraktande.

I stora kommuner finns i allmänhet färdiga databaser, utredningar och planer, från vilka centrala uppgifter över markanvändning och trafik kan erhållas. Olycksdata erhålles från kommunens databaser eller ifall sådana fattas från polisens blanketter.

Behovet av tilläggsutredningar bedöms efter en preliminär olycksstudie. Inom vissa problemområden kan man t.ex. utföra intervjuer eller enkäter bland trafikanterna, trafikräkningar samt studier baserade på försäkringsbolagens eller hälsovårdens statistik.

I medelstora kommuner varierar tillgången på data över markanvändning och trafik. Det är ofta nyttigt att vid sidan av insamling av olycksdata också utföra en enkät eller intervju inom de viktigaste användarkategorierna. Behovet av trafikräkningar och andra tilläggsutredningar bedöms på basen av olycksstudier.

I små kommuner är data gällande markanvändning, trafik och olyckor i allmänhet bristfälliga. Olycksdata tas fram på basen av såväl polisens som försäkringsbolagens uppgifter. Trafikantenkäter och -intervjuer göres så täckande som möjligt över hela kommunen.



Figur 13: I trafiksäkerhetsutredningen definieras problem och eventuella åtgärder inom området ifråga

Olyckor

Det viktigaste utgångsmaterialet för trafiksäkerhetsutredningen utgöres av trafikolycksdata. Följande källor finns tillgängliga:

- polisens trafikolycksstatistik
- försäkringsbolagens trafik- och bilskadestatistik
- hälsovårdens olycksfallsstatistik

Ur polisens statistik kan olyckan lätt lokaliseras, men materialets täckning är bristfällig. Försäkringsbolagens statistik är vältäckande, men platsen för olyckan kan vara svår att lokalisera. Hälsovårdens statistik bör organiseras separat i början av arbetet.

På basen av statistiken bestäms den allmänna olyckstrenden under t.ex. de senaste 10 åren. Noggrannare olycksuppgifter för en 3-5 års period tas fram ur polisens rapporter. De exemplar av blanketterna, som är avsedda för väghållaren, finns för de allmänna vägarnas del hos vägdistriktet och beträffande övriga vägar i allmänhet hos kommunen.

De polisanmälda olyckorna utgör i allmänhet ca 40 % av det totala antalet olyckor och ca 70 % av personskadeolyckorna. Antalet olyckor som ersatts av försäkringsbolagen är dubbelt större än antalet polisrapporterade olyckor. Olyckssituationen och dess utveckling finns kommunvis dokumenterad på basen av försäkringsbolagens material.

De viktigaste punkterna och områdena med olyckskoncentration kan konstateras på basen av de polisrapporterade olyckorna. Förbättringsåtgärder som utförts efter tidpunkten för olyckorna bör beaktas, då de "svarta" punkterna definieras.

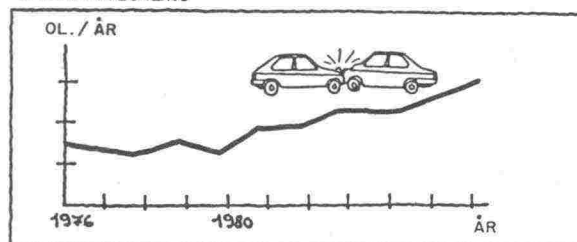
Försäkringsbolagens material ger kompletterande uppgifter om platsen för olyckor med materiella skador och lindriga personskador. Uppgifter om svarta punkter och olyckors art kan kompletteras med hjälp av försäkringsbolagens statistik i synnerhet då det gäller medelstora och små kommuner.

Behovet av att utnyttja försäkringsbolagens statistik bör bedömas från fall till fall. Av försäkrings-

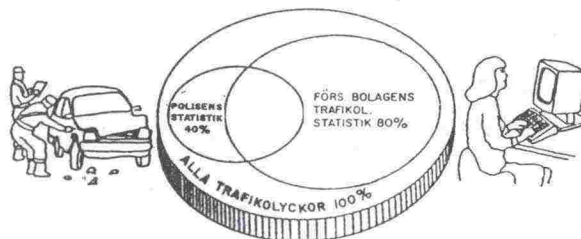
bolag ersatta olyckor som skett inom tätort kan i allmänhet lokaliseras på basen av trafikskadeblanketten, men i allmänhet är detta svårare utanför tätort.

Hälsovårdens statistik kan användas som kompletterande material. För att uppgifterna skall finnas tillgängliga vid utredningsarbetet, bör man i god tid komma överens om en uppföljning av olyckorna med hälsovårdssektorn. Uppföljningen kan begränsas till vissa olyckstyper. På detta sätt kan isynnerhet uppgifter om gång- och cykeltrafikolyckor erhållas. Dessa fås ej från andra källor.

OLYCKSUTVECKLING



Figur 14: Olycksutvecklingen utreds för en period om ca 10 år



Figur 15: En stor del av de allvarliga olyckorna rapporteras till polisen, men mindre än hälften av alla olyckor

Markanvändning och trafiknät

För trafiksäkerhetsutredningen behövs bl.a. följande uppgifter:

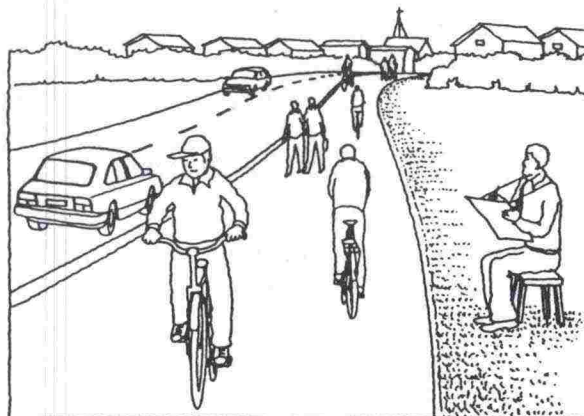
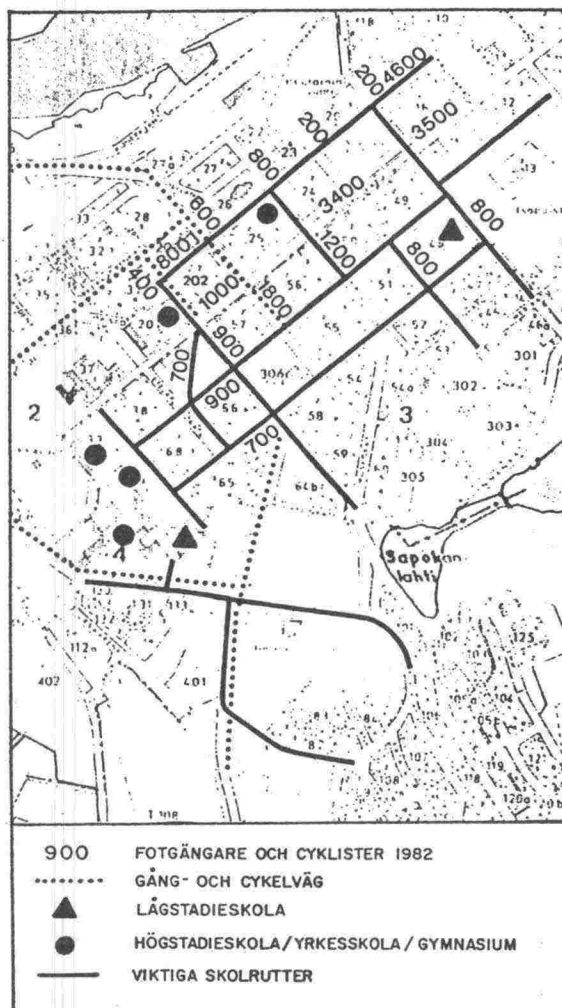
- situationen beträffande väg- och gatunätplaner samt en prognos över tidpunkten för projektens förverkligande
- övriga aktuella projekt och deras tidtabell
- uppgifter om funktionella markanvändningsenheter
- antalet invånare och arbetsplatser delområdesvis
- lokalisering av verksamheter som genererar trafik i betydande grad (skolor, sjukhus, stora arbetsplatser mm.)
- markanvändningens anslutning till väg- och gatunät
- funktionell differentiering av leder för biltrafik (huvudleder, samlarleder, anslutningsleder)
- ledernas trafiktekniska tvärsektion
- leder med "förförsvär"
- hastighetsbegränsningar, faktiska körhastigheter
- parkeringsregleringen
- leder för gång- och cykeltrafik, planskilda korsningar, övriga korsningsregleringar.

Huvuddelen av dessa uppgifter kan i allmänhet erhållas ur utredningar i anslutning till kommunplan och planläggning samt ur vägverkets vägregister.

Trafik

Uppgifter om trafikmängder behövs för bedömning av olycksrisk på gator och vägar samt för åtgärdsplanering.

Beträffande allmänna vägar finns i allmänhet uppgifter om tidigare utförda trafikräkningar tillgängliga. Däremot finns det stora skillnader i mängden och noggrannheten av uppgifter om trafiken i kommunernas gatu- och byggnadsplanenät. Ofta behövs trafikräkningar för att uppgifter om trafikströmmar och gång- och cykeltrafikens volym skall fås fram.



Figur 16: Beträffande markanvändning och trafiknät utreds bl.a. gc-leder, trafikmängder och funktioner som genererar mycket gc-trafik

Trafikanter

Synpunkter, som erhålles av olika trafikantkategorier samt polis och underhåll klargör för sin del trafiksäkerhetssituationen. Genom intervjuer och enkäter bland olika trafikantkategorier erhålles vältäckande uppgifter. Också de initiativ, som inlämnats till kommunen, ger uppgifter om de trafiksäkerhetsproblem, som trafikanterna upplever.

Genom intervjuer och enkäter klargöres de punkter, som trafikanterna upplever såsom farliga. Dessa uppgifter kompletterar de uppgifter om farliga punkter och deras inbördes ordningsföljd med hänsyn till deras farlighet, som erhålles från olycksdata. Olika trafikantgrupper tar fram problemen viktade på olika sätt. Åsikterna kan klarläggas genom en enkät riktad till de mest centrala grupperna (t.ex. yrkesbilister, skolelever, vägghållaren). En enkät kan i utredningsskedet utnyttjas som komplement vid definiering av problempunkter eller i planeringsskedet som grund för uppgörande av åtgärdsförslag.

4.3 Problemdefiniering

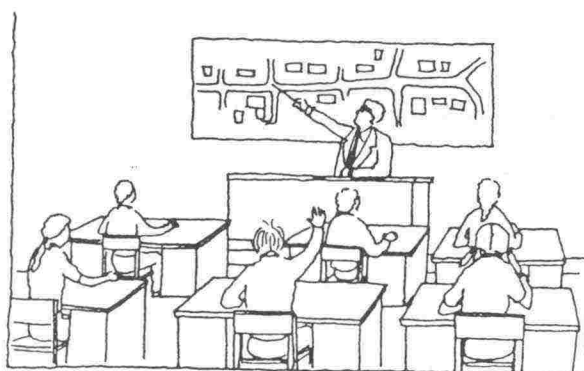
Trafiksäkerhetens allmänna nivå bedöms genom jämförelser med andra kommuner. Jämförelsegrunden kan vara antalet olyckor per invånare eller fordonskilometer. Kommunvisa uppgifter erhålles från statistikcentralens olycksstatistik eller den kommunvisa olycksuppföljningen baserad på försäkringsbolagens material. Vägstyrelsen publicerar kommunvisa uppgifter om olycksrisken på allmänna vägar.

Trafiksäkerhetsproblemen kan studeras indelade i tre huvudgrupper:

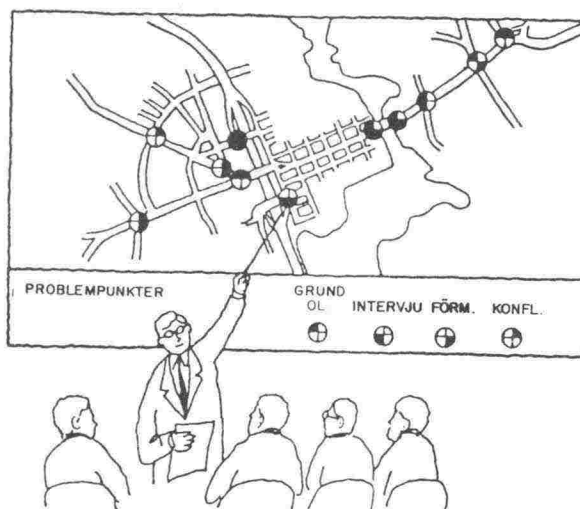
- problem som konstaterats vid olycksanalysen
- problem som bedömts föreligga på basen av trafikförhållandena
- problem som upplevts av trafikanterna



Figur 17: Vid datainsamlingen kan man arrangera ett seminarium för olika intressenter



Figur 18: De punkter, som skoleleverna upplever såsom farliga, kan utredas genom en enkät under lektionen



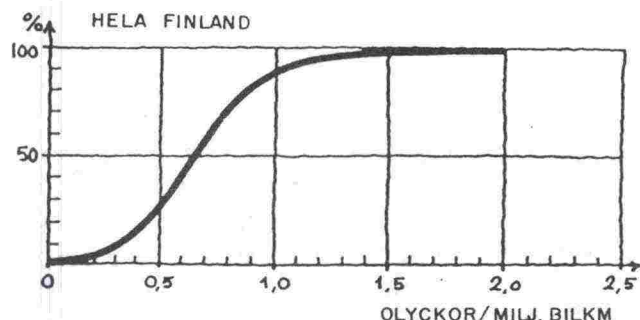
Figur 19: Definieringen av problempunkter baserar sig på olycksdata, trafikförhållandena och trafikanternas uppfattningar

Problem som konstaterats vid olycks-analysen

På basen av det totala antalet polisrapporterade olyckor och deras allvarlighetsgrad tas punkter med stor olyckskoncentration fram. Vid analysen bör personskadeolyckorna ges större tyngd. På så vis kan åtgärderna koncentreras till punkter med allvarligare olyckor. Personsskadeolyckor kommer till polisens kännedom i högre grad än övriga olyckor.

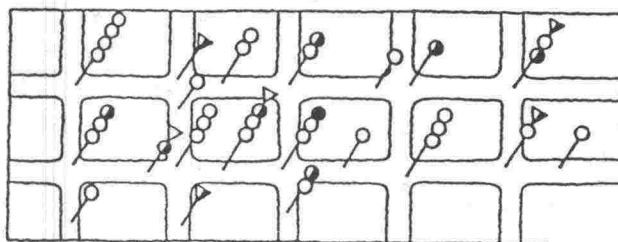
En punkts farlighet kan bedömas på flere olika sätt:

- olycks- eller offertäthet; antal olyckor eller offer (döda och skadade) per vägkilometer eller per anslutning
- olycks- eller offergrad; antal olyckor eller offer (döda och skadade) per trafikarbete
- olyckskostnader; vägstyrelsen publicerar årligen beräkningar över olyckskostnader på allmänna vägar för olika olyckstyper
- index 5; antalet olyckor viktas så, att en personskadeolycka motsvarar 5 olyckor med materiella skador. Indexet ger olyckor med materiella skador större tyngd än vad en viktning enligt olyckskostnad skulle innebära
- regional olycksrisk; antal olyckor per invånare och arbetsplats, trafikstring eller trafikarbete.



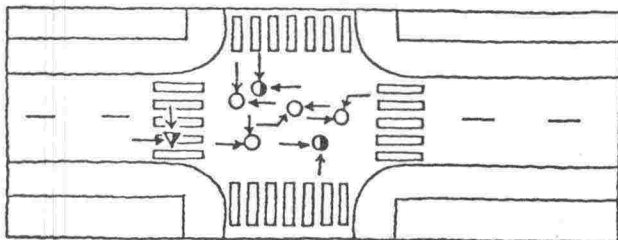
Figur 20: Allmänna vägars kumulativa fördelning enligt olycksrisk (år 1987)

KARTA ÖVER OLYCKSPUNKTER



Figur 21: Olyckskoncentrationer utreds med hjälp av olyckskartor

KARTA ÖVER OLYCKSFÖRLOPP



Figur 22: Olyckssituationerna utreds beträffande de mest olycksdrabbade ställena

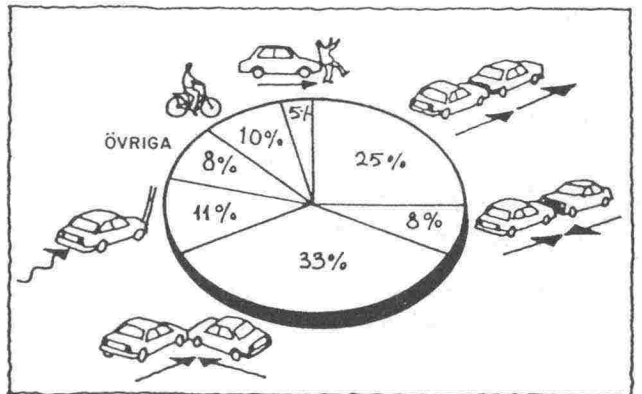
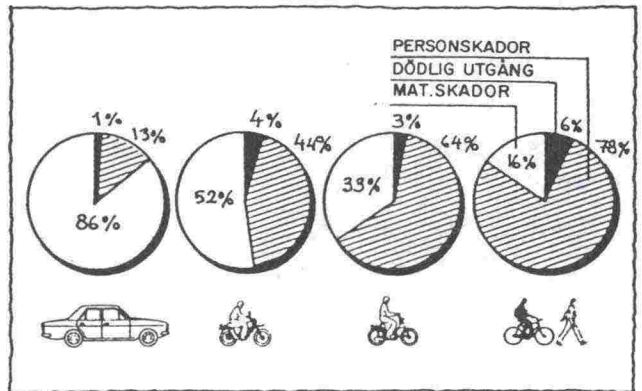
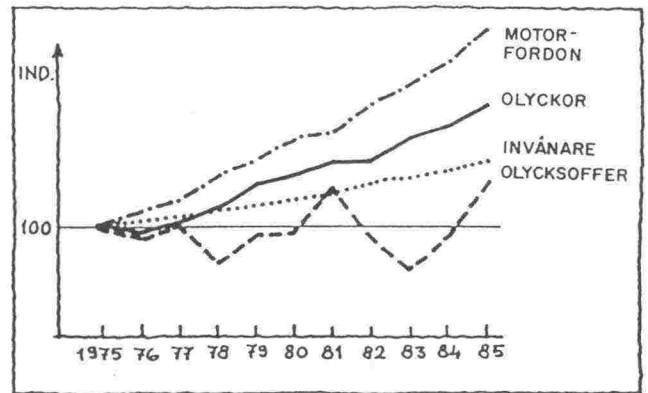
OLYCKSTYP OCH ALLVARLIGHETSGRAD				OLYCKSSITUATIONER OCH PARTER	
	Dödlig utgång	Personskador	Materiella skador	Rörelse	Parter
GC - olycka	▼	▽	▽	→ körde framåt	— fotgängare, 13år
Djurolycka	◆	◇	◇	→ stannade	— cykel
Singelolycka	◐	◑	◑	→ stod parkerad	— moped
Annan olycka	●	◐	◑	→ startade	— motorcykel
Vid behov kan ytterligare specifikation användas t.ex.				← backade	— paketbil
Mopedolycka	■	◐	◑	↔ körfältsbyte	— buss
				↪ körde omkull	— lastbil
				↪ körde av vägen	— spårvagn
				↪ svängda	— annat fordon
				↪ åtalad	— personbil utan beteckning
				alk. alkoholpåverkad	

Figur 23: Vanligen använda beteckningar

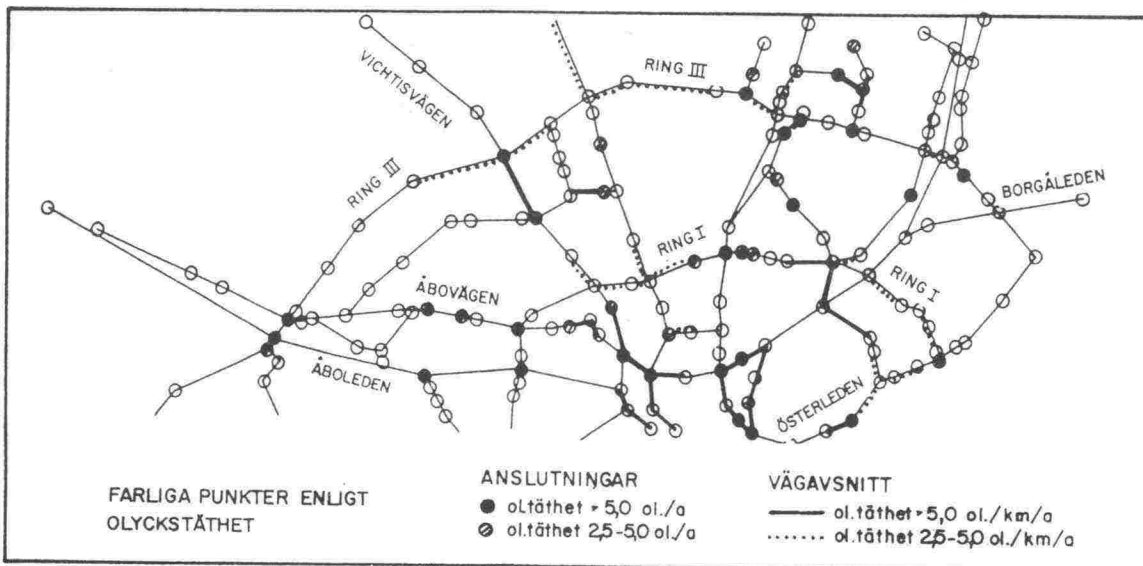
De problempunkter, som konstaterats, kan indelas i grupper t.ex. enligt följande:

- problembelastade områden
- problembelastade väg- och gatuavsnitt
- problembelastade anslutningar
- problempunkter för gångtrafik
- problempunkter för cykeltrafik
- problempunkter för tung trafik
- ställen med problem beroende av förhållandena (före, tidpunkt, alkohol mm.)
- koncentrationer av olyckor av olika typ, t.ex. upphinnandeolyckor, olyckor mellan korsande fordon, avkörningsolyckor, olyckor med djur.

Olyckssituationerna vid punkter med olyckskoncentration bör utredas på basen av polisrapporter. På så sätt erhålles nyttig information för val av åtgärder.



Figur 24: Olycksstatistik kan åskådliggöras på många sätt



Figur 25: Exempel på datorutskrift av farliga ställen

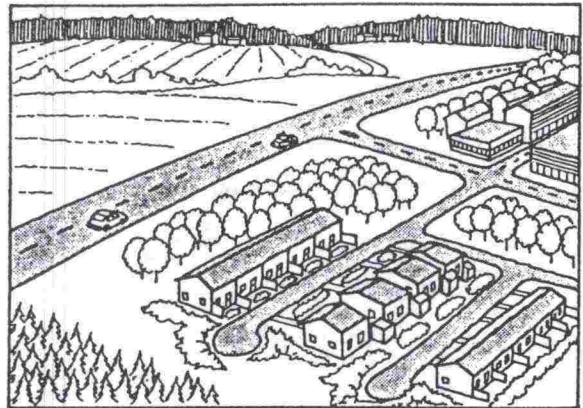
Problem som bedömts föreligga på basen av trafikförhållandena

Två grupper av problem studeras genom att bedöma trafikförhållandena:

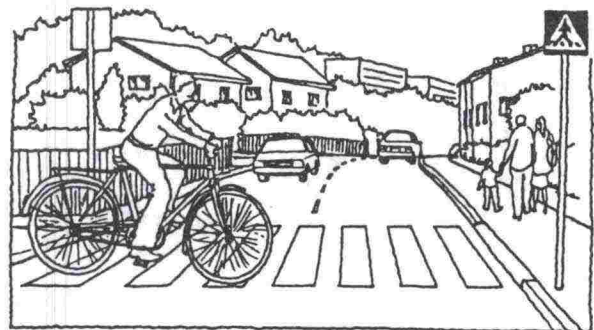
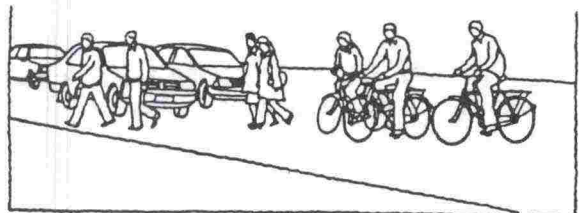
- konflikter mellan markanvändning och trafikreglering (biltrafik, gång- och cykeltrafik)
- brister i trafiktekniska lösningar

Då man bedömer trafikförhållandena fästes uppmärksamhet vid om trafikregleringarna är projekterade och förverkligade enligt goda trafikplaneringsprinciper. Centrala frågor är bl.a:

- motsvarar trafiknätets differentiering trafikens behov
- är gång- och cykeltrafiken separerad från fordonstrafiken på huvud- och samlarleder
- motsvarar ledens tekniska nivå och trafiktekniska lösningar trafiknätets differentiering och trafikens behov
- har bostäder och närservice lokaliserats så, att trafikförbindelserna isynnerhet för gång- och cykeltrafik är trafiksäkra; finns det farliga punkter, där gång- och cykeltrafikanter dagligen korsar motorfordonstrafik
- lokaliseras nya funktioner så, att förutsättningar för trafiksäkra förbindelser skapas
- är skolornas och daghemmens lokalisering samt trafikförbindelserna sådana, att barnen tryggt kan röra sig



Figur 26: Markanvändnings- och trafiklösningarnas trygghet bedöms samtidigt som trafikförhållandena



Figur 27: Bl.a. bedöms trafiksäkerheten i korsningspunkter mellan viktiga gc-rutter och motorfordonstrafik

Problem och farosituationer som upplevs av trafikanterna

På basen av trafikantenkäter och publika tillfällen samt gjorda initiativ försöker man skapa sig en bild av trafikanternas problem och förväntningar. Förutom punkter med olyckskoncentration framkommer också punkter med farosituationer, som inte syns i olycksstatistiken.

Praktiken utvisar, att skoleleverna i sina svar tar fram problem för gång- och cykeltrafiken. Yrkesbilisterna betonar ofta problem för biltrafiken.

Ytterligare information om problem inom trafiken kan man få genom konfliktundersökningar. Med konfliktundersökning avses en undersökningsmetod, som baserar sig på iakttagelse av trafiken. Sådana trafiksituationer noteras, vid vilka trafikanten utför en snabb inbromsning, en avvärjningsrörelse eller någon annan exceptionell åtgärd för att undvika en farosituation eller olycka.

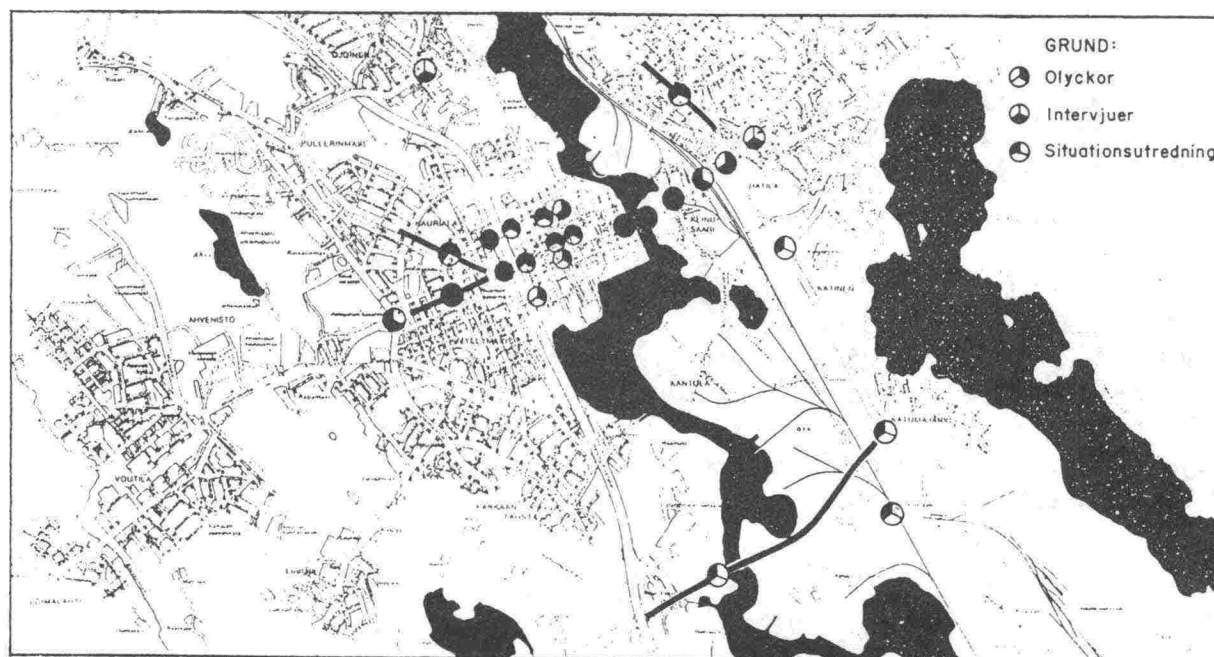
Användningen av konfliktundersökningar inom trafiksäkerhetsarbetet baserar sig på att antalet konfliktsituationer enligt undersökningar är proportionellt mot antalet olyckor.

Konfliktundersökningar behövs

- vid punkter, som trafikanterna upplever såsom farliga, men där det har skett få olyckor
- vid punkter, över vilka man vill ha tilläggsuppgifter som grund för definiering av förbättringsåtgärder.



Figur 28: Trafikanterna tar också upp sådana problempunkter, som inte syns i olycksstatistiken



Figur 29: Sammandrag av trafikfarliga ställen

4.4 Framtagning av tänkbara åtgärder

Som grund för framtagning av eventuella åtgärder uppställs mål för förbättring av trafiksäkerheten samt utreds olika åtgärder, vilka kan medverka till att målen uppnås.

Målsättningar

Måldefinieringen förutsätter kunskap om trafiksäkerhetspolitiken på riksnivå, om trafiksäkerhetssituationen i andra kommuner, om organisering av trafiksäkerhetsarbetet samt om tillgängliga resurser.

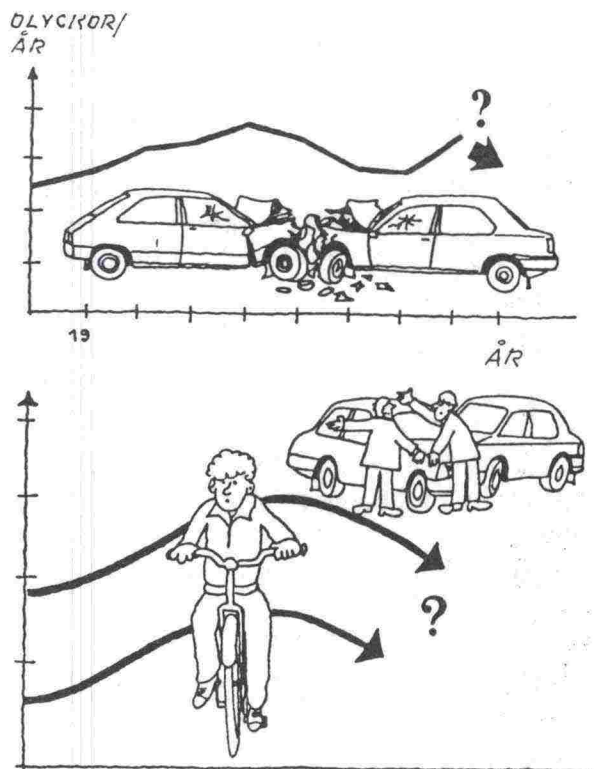
Allmänna målsättningar för det regionala trafiksäkerhetsarbetet är:

- minskning av olycksrisken genom att sänka olyckornas antal och allvarlighetsgrad
- minskning av trafikanternas osäkerhetskänsla i trafiken
- minskning av olycksrisken för olika trafikantkategorier genom att förbättra i synnerhet trafiksäkerheten för de mest utsatta trafikanterna
- skapande av en trygg och trivsamt livsmiljö
- framtagning av så effektiva och acceptabla metoder som möjligt för användning inom trafiksäkerhetsarbetet.

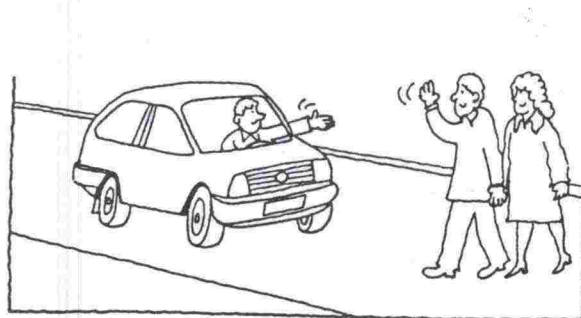
Definiering av påverkningsmöjligheterna

Avsikten med definiering av påverkningsmöjligheterna är att finna åtgärder som är lämpliga för punkter och områden med problem. Detta förutsätter trafikteknisk sakkunskap i synnerhet vad förbättringsåtgärder för trafikmiljön beträffar.

Åtgärder som förbättrar trafikmiljön är antingen lång- eller kortsiktiga. Åtgärder som verkar på lång sikt är t.ex. utveckling av markanvändning och väg- och gatunät samt reglering av centrumtrafik. Åtgärder på kort sikt är t.ex. förbättring av anslutningar, reglering av korsande gång- och cykeltrafik, förbättring av trafikledning, effektivisering av vägars och gators underhåll samt övriga smärre förbättringar i trafikmiljön.



Figur 30: Genom åtgärder i trafikmiljön strävar man till att minska allvarliga olyckor samt det totala antalet olyckor



Figur 31: Trafikbeteendet förbättrar man via skolning, information och övervakning

Trafiksäkerhetsutredningen utgör utgångspunkten för planering av åtgärder, som förbättrar trafiksäkerheten. Praktiken visar att man genom vägtekniska åtgärder i trafikmiljön kan minska olyckorna med uppskattningsvis 10-30 %. Vid sidan av förbättring av trafikmiljön bör man också söka och effektivisera andra åtgärder.

Definieringen av påverkningsmöjligheterna grundar sig på den kunskap, som erhållits från nulägesutredningen om problemens lokalisering, vilka trafikantkategorier som berörs och vilka mål som uppställts för förbättring av trafiksäkerheten. Dessutom behövs kunskap om åtgärders effekt. Målsättningarna justeras i samband med att tillgängliga påverkningsmöjligheter utreds. Målsättningarna kan gälla en minskning av det totala antalet olyckor eller en viss typ av olyckor eller en lindring av allvarlighetsgraden.

För förbättring av trafiksäkerheten kan t.ex. följande mål uppställas:

- minskning av antalet personskadeolyckor
- minskning av antalet gångtrafikantolyckor
- minskning av antalet cykelolyckor
- minskning av antalet olyckor inom ett begränsat område, t.ex. centrum
- minskning av det totala antalet olyckor.

För minskning av vissa centrala olyckstyper kan man uppställa kvantitativa mål, som man försöker nå genom trafiksäkerhetsåtgärder.

4.5 Resultat och slutledningar

Med hjälp av trafiksäkerhetsutredningen får man en bild av trafiksäkerhetssituationen i kommunen och i förhållande till andra kommuner samt uppgifter om problemens art. Målsättningarna för förbättring av trafiksäkerheten bestäms på basen av problemanalysen samt uppgifter om åtgärders kostnader och effekt. Med hjälp av förefintliga markanvändningsmålsättningar och trafikprognoser kan man bedöma hur trafiksäkerheten kommer att utvecklas i synnerhet i problempunkter.

I trafiksäkerhetsutredningen redovisas behovet av planer och deras angelägenhet. Verkningarna av olika åtgärdsgrupper och de effektivaste åtgärderna för lösning av problem i vissa punkter, bland vissa trafikantkategorier och i vissa förhållanden redovisas. Dessutom bedöms överslagsmässigt behovet av resurser i olika åtgärdsgrupper (t.ex. reglering av gång- och cykeltrafik, förbättring av anslutningar, effektivisering av information).

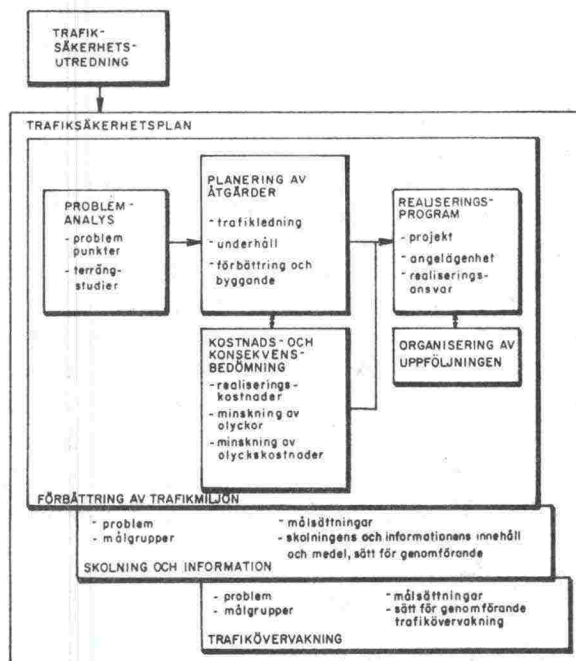
Trafiksäkerhetsutredningen rapporteras så, att man på basen av den kan fatta beslut om de fortsatta åtgärder som behövs för förbättring av trafiksäkerheten. I rapporten redovisas problempunkter, målsättningar för förbättring av trafiksäkerheten samt de åtgärdsgrupper, som bör studeras vid den fortsatta planeringen. I rapporten redovisas också principer för uppföljning av trafiksäkerheten och organisering av samarbetet mellan olika parter.

5. UPPGÖRANDE AV TRAFIKSÄKERHETSPLAN

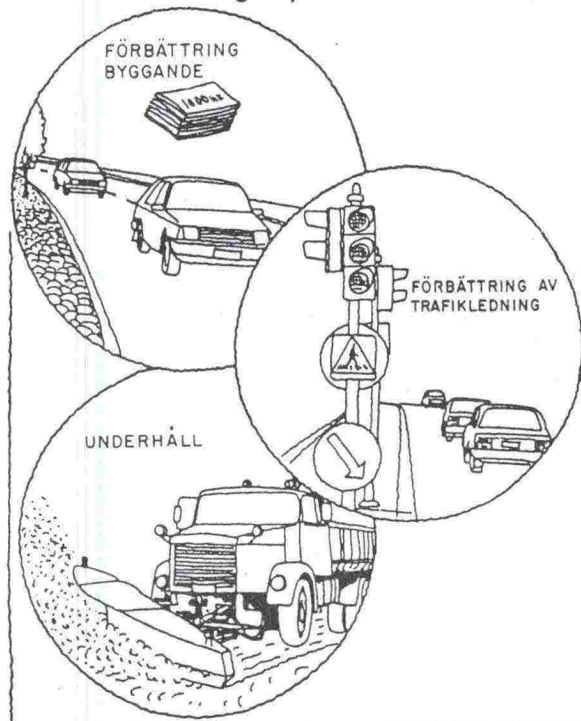
5.1 Planens innehåll

Den regionala trafiksäkerhetsplanen är en plan för en eller flere kommuner, en tätort eller något annat motsvarande begränsat område. Dess tidsperspektiv är 1-10 år. Dess huvudmålsättning är att påvisa åtgärder för förbättring av trafiksäkerheten och åtgärdernas angelägenhetsordning. Dessutom strävar man till att utveckla trafiksäkerhetsarbetet på kommunal nivå.

De åtgärder som studeras avser att förbättra trafikmiljön. Dessutom kan man påskynda långsiktiga projekt, som är viktiga för trafiksäkerheten samt ge vinkar för skolning, information och trafikövervakning.



Figur 32: I trafiksäkerhetsplanen redovisas förbättringsåtgärder visavi problemställen och en realiseringstidplan



Figur 33: Åtgärderna kan indelas t.ex i tre grupper

5.2 Planering av åtgärder

Åtgärdsgrupper

Åtgärderna kan grupperas t.ex. enligt följande:

- trafikledningsåtgärder
- underhållsåtgärder
- förbättring och byggande

Trafikledningsåtgärder är t.ex. hastighetsbegränsningar, angivande av väjningsplikt, vägvisning (isynnerhet ledning av infarts- och genomfartstrafik), enkelriktning av gator, signalreglering och parkeringsreglering. En sänkning av hastigheterna inverkar i hög grad på säkerhetsnivån inom ett område.

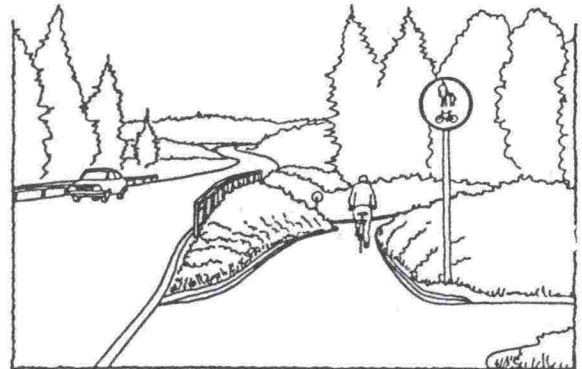
Förbättring av frisikt, halkbekämpning och utförande av vägmarkeringar är viktiga **underhållsåtgärder**.

Reglering av gång- och cykeltrafik, åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för fordonstrafiken i korsningar samt förbättring av vägar och gator är typiska **förbättrings- och byggnadsåtgärder**. En sänkning av körhastigheterna bör eftersträvas förutom genom hastighetsbegränsningar också med konstruktiva åtgärder eller åtgärder i trafikmiljön (hastighetssänkande åtgärder, planteringar mm.). Eventuella förslag till förbättringar och nybyggnad, som från nätsynpunkt är betydande - t.ex. nya förbindelser, planskilda anslutningar, komplettering eller stängning av anslutningar - kräver ofta en utredning på vägnätets nivå, innan åtgärdsplaneringen kan komma igång.

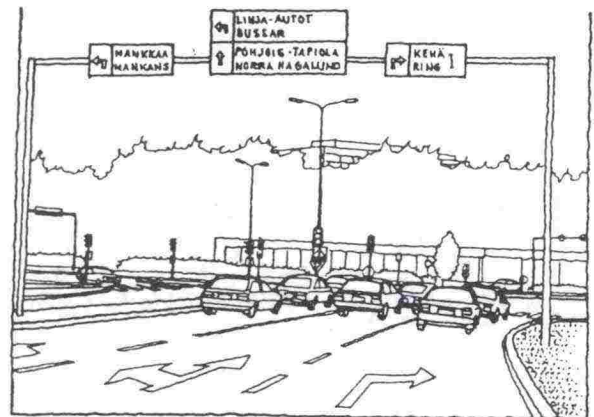
Problemanalys och alternativa åtgärder

Orsakerna till problemen i vissa punkter analyseras detaljerat med trafikteknisk sakkunskap utgående från lägesanalysen. Samtidigt utredes alternativa förbättringsåtgärder. Planerna göres med en sådan noggrannhet, att åtgärdernas konsekvenser och kostnader kan bedömas. En del av åtgärderna kan realiseras på basen av dessa planer.

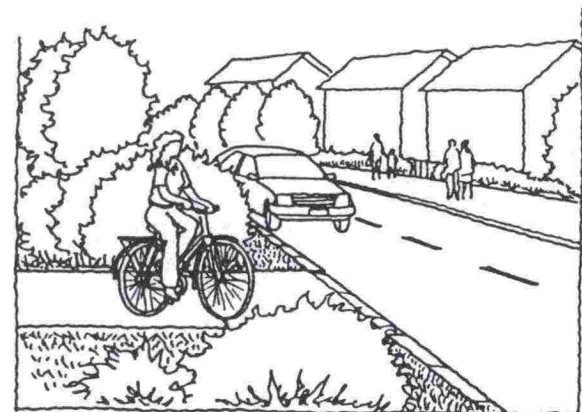
En god utgångspunkt för åtgärdsplaneringen ger terrängstudier. Vid besök på platsen kan man bekanta sig med trafikförhållandena, iakttä eventuella konfliktsituationer samt dokumentera objektet genom fotografering. Det är viktigt att följa med trafiken. På basen av terrängstudier kan man göra preliminära slutledningar av problemens orsaker samt överväga tänkbara lösningar.



Figur 34: En av de vanligaste byggnadsåtgärder, som redovisas i trafiksäkerhetsplaner, är byggande av gc-leder



Figur 35: Centrala trafikledningsåtgärder är hastighetsbegränsningar, angivande av väjningsplikt, signalreglering och vägvisning



Figur 36: I underhåll ingår bl.a. förbättring av friskt i anslutningar, halkbekämpning och utförande av vägmarkeringar

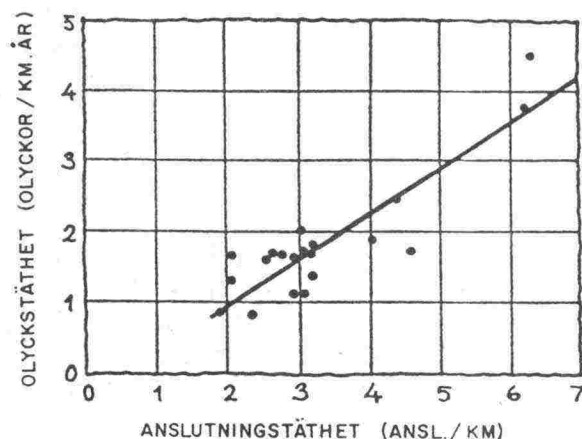
Såväl förbättringsåtgärders på lång som kort sikt studeras. I trafiksäkerhetsplanen koncentrerar man sig på planering av åtgärder som realiseras i en nära framtid. Större förbättrings- och byggnadsåtgärder studeras bara i den utsträckning de inte ingår i andra planer, t.ex. i väg- och gatunätsplanen. Vid behov gör man rekommendationer om fortsatt planering av dem.

Vägverkets publikationer "Taajamatiet - liikenneväylien tieympäristön suunnittelu" (1984) och "Selvitys nopeudenalentamiskeinoista taajama-teillä" (1986) ger principlösningar och projekteringsanvisningar för åtgärder inom tätort.

Bedömning av kostnader och konsekvenser

Åtgärdernas inverkan på trafiksäkerheten bedöms på basen av tidigare undersökningar och erfarenheter. Då man bedömer olycksminskningen bör man ta i betraktande, att olycksutvecklingen påverkas av ett flertal faktorer. Sådana är bl.a. förändringar i trafiknät och trafikmängder, som skett efter olycksstudien.

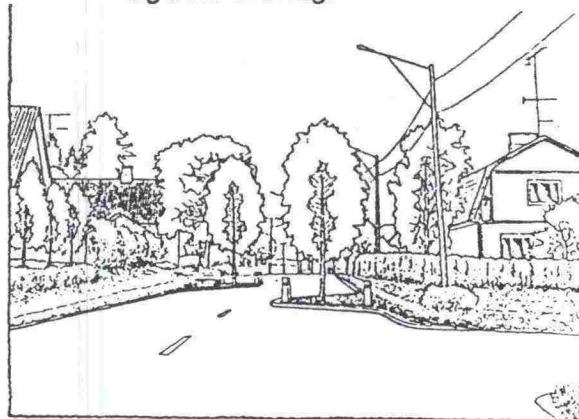
Åtgärdernas kostnader beräknas på basen av genomsnittliga byggnadskostnader. Vägstyrelsen publicerar uppgifter om kostnader för väghållningsåtgärder.



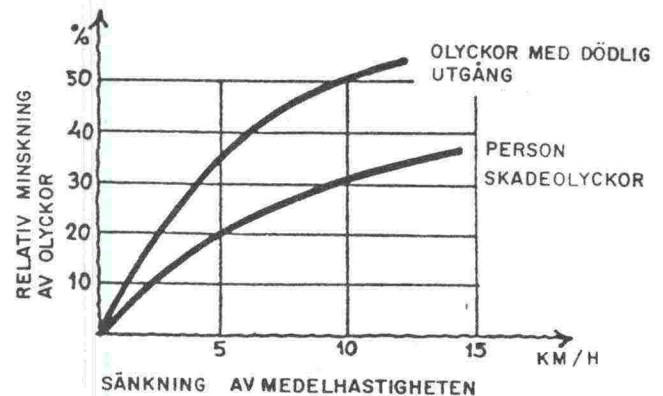
Figur 37: Trafiksäkerheten förbättras då antalet anslutningar minskar



Figur 38: Det är nödvändigt att bekanta sig med problempunkterna i terrängen då alternativa åtgärder övervägs



Figur 39: Man kan påverka körhastigheter och ruttval också genom byggnadstekniska åtgärder



Figur 40: Genom att sänka medelhastigheten kan man drastiskt påverka olycksantalet och olycksföljden

Beskrivning av åtgärderna

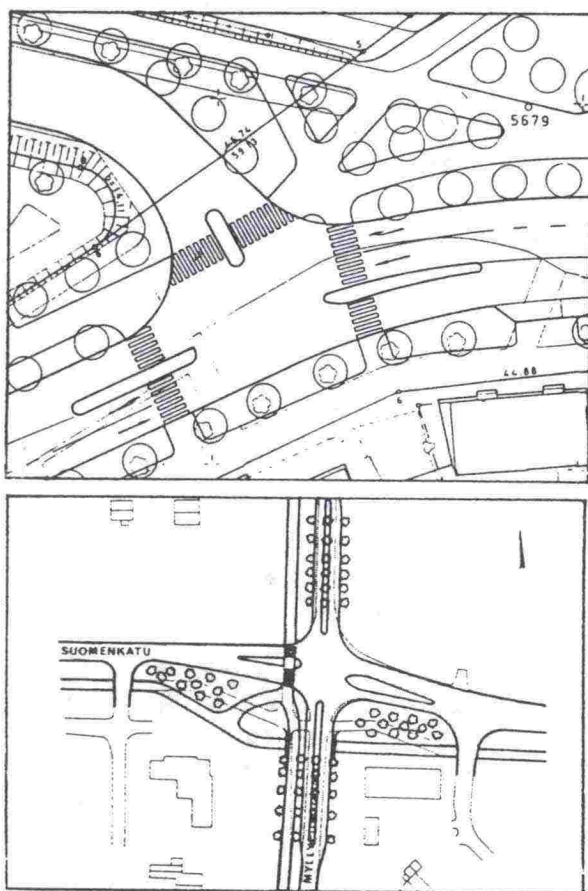
De åtgärder, som ingår i planen, bör redovisas så, att de faktorer som är väsentliga från säkerhetssynpunkt blir beaktade i den slutliga planen. Beskrivningens noggrannhet beror av objektet och åtgärdens omfattning.

I planen uppräknas sådana små åtgärder, som genast kan realiseras. Dyliga åtgärder är bl.a. uppställning av trafikmärken och mindre underhållsåtgärder såsom avlägsnande av sikthinder och effektivisering av vinterunderhållet.

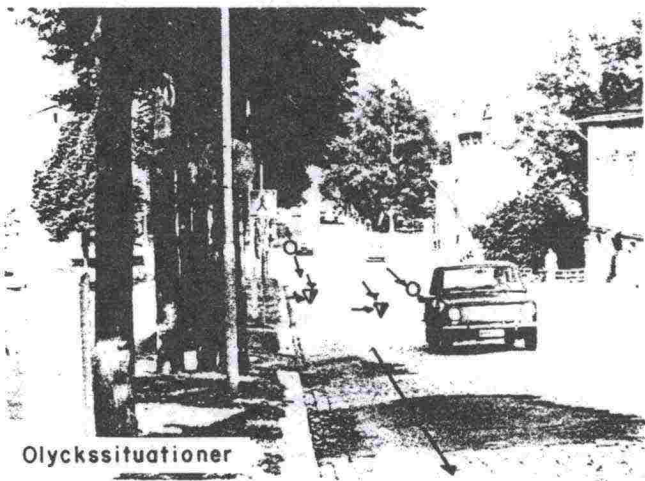
Trafiktekniska skissritningar behövs bl.a. över anslutningsregleringar, parkeringsregleringar samt reglering av korsningar mellan gång- och cykeltrafik och fordonstrafik. Skisserna utförs i skala 1:2000 - 1:500. I synnerhet inom centrumområden bör åtgärdernas trafiktekniska lösningar redovisas med tillräcklig noggrannhet, eftersom utrymmet i allmänhet är begränsat och miljöfaktorer inverkar på möjligheterna till lösningar.

Över åtgärder i vägnätet och andra större åtgärder och åtgärdshelheter uppgöres en beskrivning av nätet i skala 1:10000 - 1:5000. Dyliga åtgärder är bl.a. reglering av förkörsrätten och studier av vägvisning på översiktlig nivå. Åtgärdsförslag, som gäller trafiknätets differentiering och nya förbindelser för biltrafiken, redovisas för planering av väg- och gatunätet.

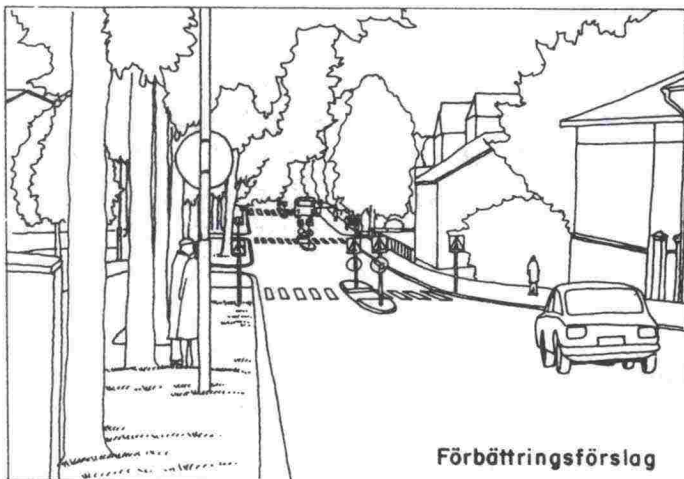
Vid beskrivning av åtgärderna kan man utöver planskisser med fördel använda fotografier och illustrationer. Om man har uppgjort planeringskort över problempunkterna, beskrivs åtgärderna också i korthet på dessa.



Figur 41: Över anslutningsregleringar uppgöres trafiktekniska principskisser



Olycksituationer



Förbättringsförslag

Figur 42: Åtgärdsförslagen kan åskådliggöras med fotografier och skisser

5.3 Uppgörande av realiseringsprogram

Åtgärdsförslagen i trafiksäkerhetsplanen sammanställs till ett realiseringsprogram, som är det omedelbara resultatet av trafiksäkerhetsplanen. Programmet bör vara genomförbart och av det bör klart framgå ansvaret för realisering och projektering.

Åtgärderna grupperas i projekt, för vilka anges innehåll, planeringsansvar, ansvar för realisering och preliminär kostnadsberäkning. Projekten grupperas i skilda förteckningar enligt följande:

- smärre trafikregleringar, som omedelbart kan realiseras
- underhållsåtgärder
- förbättrings- och byggnadsåtgärder gällande gång- och cykeltrafik
- förbättrings- och byggnadsåtgärder gällande biltrafik

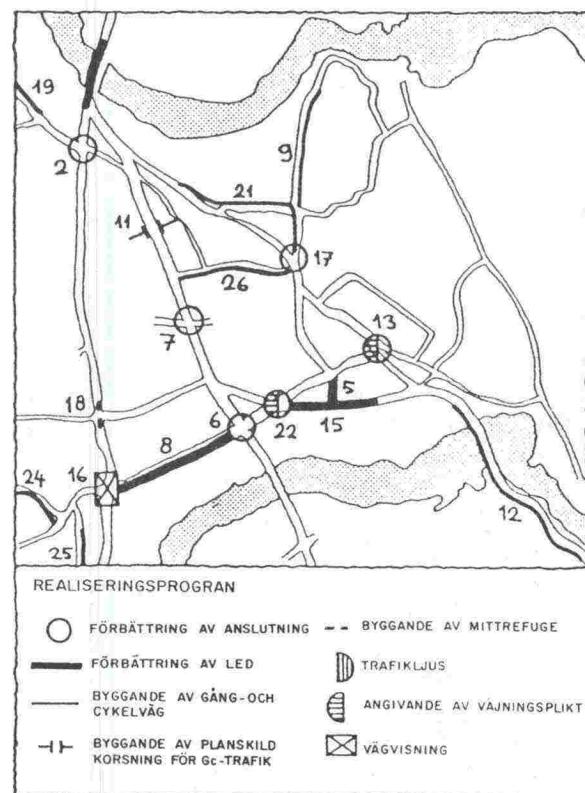
Förutom de ovan grupperade åtgärderna kan synpunkter på utveckling av vägnätet, parkering mm. att beaktas vid övrig planering framläggas.

En del av projekten kan förverkligas omedelbart, exempelvis små underhållsåtgärder. De projekt som föreslås förverkligas inom de fem närmaste åren tidsbestäms årsvis. Vid sidan av projekt som snabbt och enkelt kan realiseras, påskyndas projekt, som effektivt förbättrar trafiksäkerheten. Realiseringsprogrammet kompletteras med kartframställningar över projektens art och angelägenhetsföljd.

Kostnaderna för projekten fördelas mellan kommun och väg- och vattenbyggnadsverket enligt publikationen "Yleisten teiden tienpidon kustannusjako kuntien ja valtion kesken". Då åtgärderna tidsbestäms tar man i betraktande eventuella andra sådana projekt inom kommun eller vägverk som åtgärderna berör.

Byggnads- och förbättringsåtgärder / biltrafik				
Objekt och åtgärd	Kostnader (1000 mk)	Inbesparing i olyckor / 3 år		Realiseringsordning
		pers. skador	mat. skador	
3. Riksväg 3/Salmi bygdeväg Stängning av anslutning och ledning av trafiken till Mäkelä anslutning	330	0,8	1,0	4
9. Villnäs bygde- och enskilda väg Vägbelysning	90	0,1	0,2	4
10. Landsväg 371 Husula-kommungränsen Förbättring av linjeföring	3 800	0,7	1,4	6
11. Husula-Töytäri enskilda väg Ytbeläggning av körbana och vägren	1 000	0,2	0,5	6
13. Stamväg 61, Myllykyliä Anslutningsreglering och förbättring av friskt	800	0,4	0,7	5
19. Salmenvirrantie-Pirkantie Vägförbättring	1 500	0,2	0,5	1-2

Figur 43: Projekten sammanställs i en åtgärdsförteckning, av vilken framgår bl.a. projektets innehåll, kostnadsberäkning och prioritet



Figur 44: En karta över projekten, deras art och prioritet fogas till realiseringsprogrammet

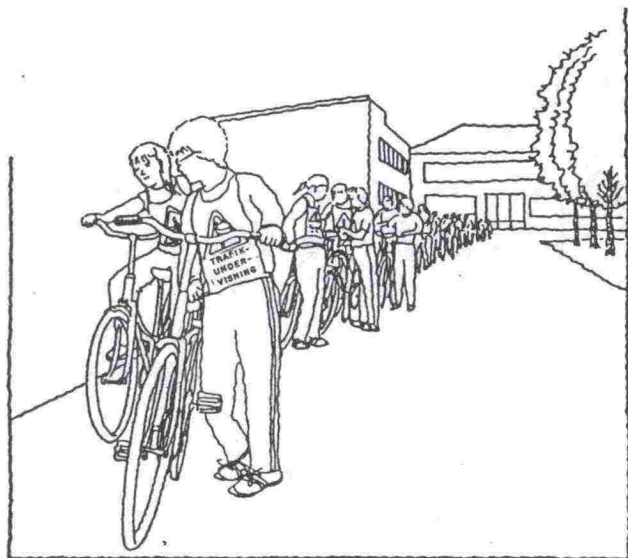
5.4 Skolning, information och övervakning

Den regionala trafiksäkerheten kan förbättras förutom genom utveckling av trafikmiljön, också genom effektiviserad skolning, information och trafikövervakning. Skolning och information bör riktas förutom till trafikanter också till beslutsfattare, beredare av ärenden och andra påverkare som stöd för ställningstaganden och beslutsfattning. Planen över skolning, information och övervakning kan göras separat eller i samband med trafiksäkerhetsplanen gällande förbättring av trafikmiljön.

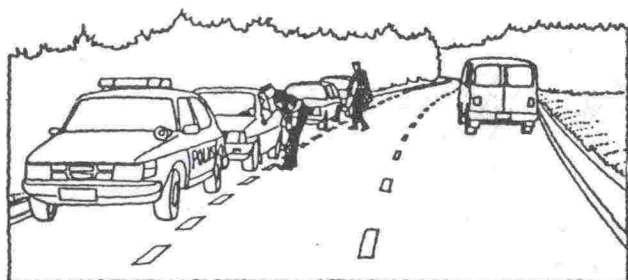
I skolnings- och informationsplanen definieras målgrupperna för skolning och information, sakinnehållet samt olika former och medel för verksamheten. Genom intervjuer och enkäter bland trafikanter erhålles uppgifter om de problem, som de har upplevt i trafiken. På dessa bör skolnings- och informationsverksamheten inriktas. T.ex. inom skolornas trafikfostran kan man utnyttja olika skeden och resultat av trafiksäkerhetsutredningen och -planen.

Den synligaste delen av polisens trafiksäkerhetsarbete är övervakningen. I trafikövervakningen ingår bl.a övervakning av hastigheter och körsätt samt rattnykterhet och fordons skick. Polisen påverkar trafikanterna också genom information och skolning. Polisen är betjänt av trafiksäkerhetsplanen vid planering av sitt trafiksäkerhetsarbete. Planen ger kunskap om problemens art och lokalisering.

Skolning, information, förbättring av trafikmiljö samt trafikövervakning bör komplettera och stöda varandra. Detta förutsätter gott kunskapsutbyte mellan och inom olika organisationer. För skolning och information på regional nivå svarar kommunens olika förvaltningsenheter och Trafikskyddet, vilka samarbetar med den lokala polisen och den rörliga polisen. Dessutom kan man via besiktningsverksamheten årligen nå en stor del av alla fordon och fordonsförare.



Figur 45: De olika faserna och resultaten av trafiksäkerhetsutredningen och -planen kan utnyttjas i skolornas trafikfostran



Figur 46: Trafiksäkerhetsutredningen och -planen är också till nytta vid planering av polisens övervakningsuppgifter

6. BEHANDLING OCH GENOMFÖRANDE AV PLANEN

6.1 Administrativ behandling

Vid behandling av trafiksäkerhetsplanen följer man i allmänhet följande principer:

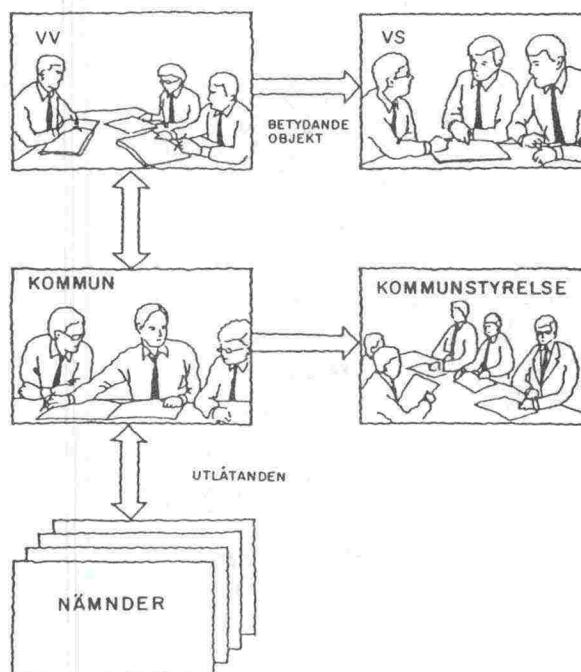
- vägdistriktets ledningsgrupp behandlar planen för de allmänna vägarnas del på samma sätt som övriga förplaner och remitterar planen inklusive utlåtanden till vägstyrelsen för kännedom
- i kommunen inbegärs utlåtanden över trafiksäkerhetsplanen av erforderliga nämnder varefter planen remitteras till kommunfullmäktige eller -styrelse för behandling.

På basen av trafiksäkerhetsplanen beslutar **vägdistriktet** om de projekt, som intages i åtgärdsprogrammet (en plan på medellång sikt, 5 år). Små åtgärder kan realiseraras omedelbart.

Åtgärdsprogrammet fastställs inte officiellt, utan det är riktgivande vid planering av vägdistriktets verksamhet på kort sikt. Över de projekt, som ingår i åtgärdsprogrammet, uppgörs väg- och arbetsplaner för realiseringen.

Inom kommunernas planeringssystem utgör trafiksäkerhetsplanen en separat plan. Dess uppgifter kan utnyttjas, då kommunplanen uppgörs. Målsättningarna och åtgärderna i kommunplanen kan ytterligare specificeras med hjälp av planen. Kommunplanen uppgörs åtminstone för en femårs period och justeras med vissa intervaller.

De åtgärder som föreslås i trafiksäkerhetsplanen beaktas i den årliga budgeten. Över mer betydande projekt uppgörs först arbetsplaner. Mindre åtgärder kan realiseraras omedelbart.



Figur 47: Trafiksäkerhetsplanens behandling

6.2 Genomförande av planen

En betydande del av projekten i trafiksäkerhetsplanen utgörs av små åtgärder i anslutning till trafikledning, underhåll och byggande. Dessa åtgärder kan vägdistriktet realisera med de årliga medel, som beviljas för smärre väg- och broarbeten och kommunen på motsvarande sätt med medel, som beviljas för byggande och underhåll. Stora projekt beaktas i första hand i väg- och gatunätsplanen och redovisas som specifika projekt i vägdistriktets verksamhetsplan eller i kommunplanens realiseringsdel.

Vägdistriktet uppgör på basen av åtgärdsprogrammet en verksamhetsplan för ett år åt gången. På basen av den görs en framställning för reservering av medel för byggande och underhåll av allmänna vägar i statens budget.

I kommunplanens realiseringsdel redovisas de åtgärder, som man ämnar realisera inom planens femårsperiod. Realiseringsdelen justeras årligen i samband med budgeteringen. Utvecklingsmålen för trafiknätet redovisas i planens målsättningsdel, som justeras varje fullmäktigeperiod.

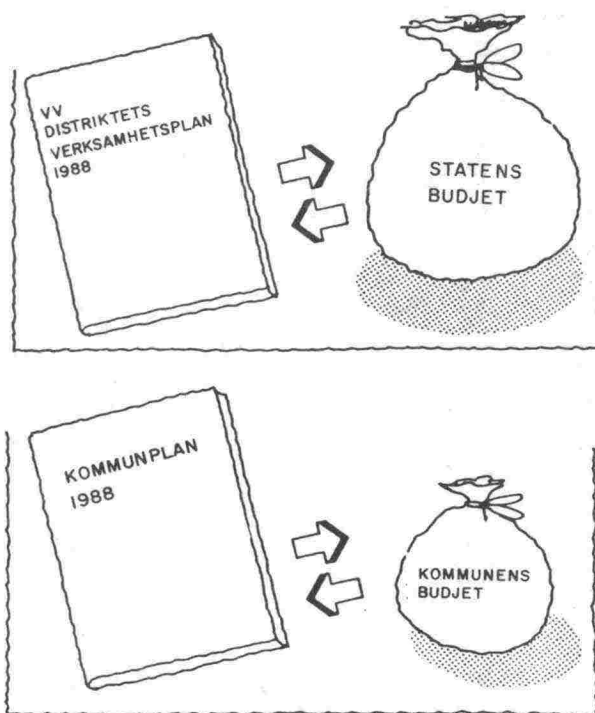
6.3 Information om planen

Ansvaret för att informera om trafiksäkerhetsplanen har den projektgrupp, som lett arbetet. Som informationskanaler kan man bl.a. använda tidningspress, lokalradio och publika tillfällen. Informationskanalerna väljs så, att man når de trafikant- och beslutsfattargrupper, som är mest centrala med hänsyn till förbättring av trafiksäkerheten och realisering av planen.

Offentliggörandet av trafiksäkerhetsplanen och informationen om den utgör en del av den informationsverksamhet, genom vilken man ökar trafikanternas intresse för trafikmiljön och försöker påverka trafikbeteendet. Informationen om planen befrämjar interaktionen mellan trafikanter och beslutsfattare.

Målet är att informera trafikanterna bl.a. om följande:

- problempunkter inom området och deras orsaker
- planerade förbättringsåtgärder och deras realiseringstidpunkt
- hur trafikanterna kan förbättra säkerheten genom att förändra sitt trafikbeteende
- hur trafikanterna kan ta initiativ till att problemen åtgärdas



Figur 48: Trafiksäkerhetsprojekt finansieras såväl med kommunala som statliga medel



Figur 49: Trafikanternas intresse för trafikmiljön ökas genom information om planerna

7. ORGANISERING AV UPPFÖLJNINGEN

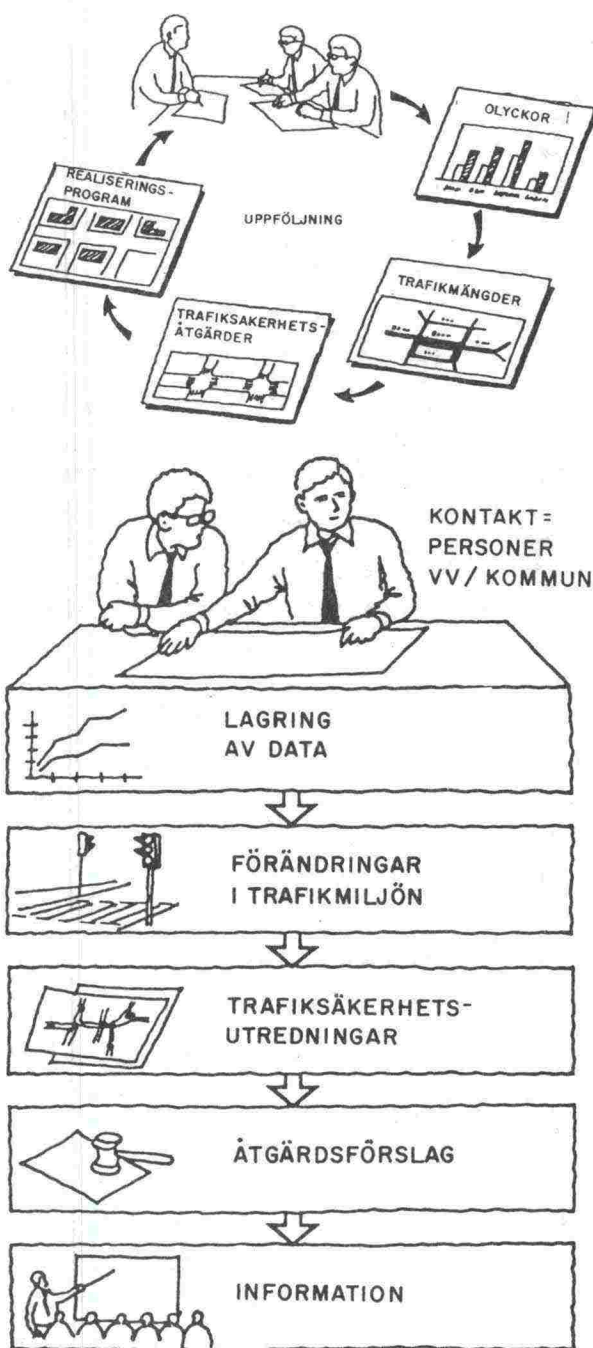
Uppföljningen av trafiksäkerheten består i kontinuerlig uppföljning av förändringar i olycksmängder, miljö och trafik samt åtgärders realisering och konsekvenser.

Utnämning av kontaktpersoner för uppföljningen i såväl kommun som vägdistrikt är att rekommendera. Inom vägdistriktet svarar trafiksäkerhetsingenjören eller en motsvarande person för uppföljningen. I kommunen kan kontaktperson vara t.ex. kommuningenjören, kommunens byggmästare eller en representant för tekniska nämnden eller trafiknämnden, som är förtrogen med trafikplaneringen.

Kontaktpersonen har bl.a. följande uppgifter:

- ombesörjande av dokumentering av uppgifter, som behövs för uppföljning av trafiksäkerhetsituationen och dess utveckling
- uppföljning av förändringar i trafikmiljön samt planer och deras konsekvenser
- vid behov uppgörande av mindre trafiksäkerhetsutredningar
- framställande av åtgärdsförslag och trafiksäkerhetssynpunkter i anslutning till markanvändning, realisering av trafikregleringar m.m.
- årligt konstaterande av trafiksäkerhets- och planeringssituationen samt överenskommande om eventuella nya åtgärder och framställningar.

Kontaktpersonerna organiserar vid behov förhandlingar mellan de ansvariga för trafiksäkerheten inom kommun och vägdistrikt. Vid dessa uppföljs de årliga åtgärderna och realiseringen av trafiksäkerhetsplanen samt förbereds vid behov förslag till justeringar. På behovet av förhandlingar inverkar tätortens storlek, antalet aktuella och under planering varande projekt samt mängden och arten av problem.



Uppföljningens resultat och föreslagna åtgärder redovisas för kommunen och vägdistriktet. Tidpunkten för informationen bestäms utgående från beredningstidtabellen för budgeterna. Till mötet kan förutom de, som deltar i trafiksäkerhetsarbetet, också personer med ansvar för finansieringsplaneringen kallas.

8 DIREKTIV OCH REKOMMENDATIONER

Förbättrad trafiksäkerhet i tätorter i samarbete mellan kommun och VVV, TVH 741960/1981

Liikenneturvallisuuden alueellinen parantaminen kuntien ja TIEL:n yhteistyönä. 2. Toimenpidetarkastelut. (Regional förbättring av trafiksäkerheten i samarbete mellan kommunerna och vägverket. 2. Åtgärdsanalyser), TIEL 2120002R/1991

Pienten taajamien liikenneturvallisuukselvitys (Trafiksäkerhetsutredning i små tätorter), TVH 741947/1982

Taajamatiet - liikenneväylien ja tieympäristön suunnittelu (Tätortsvägar - projektering av trafikleder och vägmiljö), TVH 722326/1984

Anvisningar för bedömning av skolvägars säkerhet, utkast för provbruk, VVS/Trafikbyrå 1988

Selvitys nopeuden alentamiskeinoista taajamateillä (Utredning över metoder för sänkning av hastigheter på tätortsvägar), TVH-Sts 1986

Yleisten teiden tienpidon kustannusjako kuntien ja valtion kesken (Fördelning av allmänna vägars väghållningskostnader mellan kommun och stat), TVH 722500, Helsinki 1979

VVV:s trafiksäkerhetsarbete, mål och verksamhetsprinciper, TVH 741986/1978

Liikenneturvallisuuustoimenpiteiden vaikutustutkimukset (Utredningar över trafiksäkerhetsåtgärders effekt), TVH-KI 1988

Taajaman tie- ja katuverkko-suunnitelman laatiminen, yleisohjeet (Uppgörande av väg- och gatunätsplan, allmänna råd), TVH 723868/1989

Plan för trafiksäkerhetsarbetet, Trafiksäkerhetsdelegationens rekommendation 1987, Kommittébetänkande 1987:48

Betänkande av arbetsgruppen för gatu-hastighet och specialgator, Kommittébetänkande 1985:16

Rakennettujen alueiden liikennejärjestelmän kehittäminen (Utveckling av trafiksystemet inom bebyggda områden), Sisäasiainministeriön tiedotuksia 1/1975

Kunnan liikenteen yleissuunnitelma (Översiktsplan över kommunens trafik), Sisäasiainministeriön tiedotuksia 4/78

Autoliikenne taajamien suunnittelussa ja eriateisessa kaavoituksessa (Biltrafiken vid projektering av tätorter och planläggning på olika nivåer), Sisäasiainministeriön tiedotuksia 6/82

Kevytliikenne taajamien suunnittelussa ja eriateisessa kaavoituksessa, Sisäasiainministeriön tiedotuksia 7/82

Liikenteen ohjauslaitteiden käyttö (Användning av trafikregleringsanordningar), Kaupunkiliiton julkaisu C76 (1985)

Katujen tasoliittymien suunnitteluohjeet (Projekteringsanvisningar för plananslutningar på gator), Kaupunkiliiton julkaisu C55 (1983)

Nopeusrajoitusten merkitseminen (Utmärkning av hastighetsbegränsningar), Kaupunkiliiton julkaisu 360 (1987)

Liikennelautakunnan johtosääntö (Instruktion för trafiknämnder), Kunnallisliitto 9472:78

Kaavateiden suunnittelu (Projektering av planevägar), Kunnallisliitto 1978

Liikennelautakunta ja sen tehtävät (Trafiknämnden och dess uppgifter), Suomen Kunnallisliitto, Liikenneturva, Vantaa 1981

Liikenne ja väylät I (Trafiken och trafikleder), RIL. 165-1

Suomen kuntien liikenneturvallisuus vuosina 1982-1984 (Trafiksäkerheten i Finlands kommuner 1982-1984), VTT Tiedotteita 618/87

Kuntien liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijät (Faktorer som påverkar trafiksäkerheten i kommuner), VTT Tiedotuksia 579

Metodik för trafiksäkerhetsarbete i kommuner. Litteraturinventering och diskussion. STF:s meddelanden, 939/1989

9 BILAGOR

1. Typfigurer för trafikolyckor
2. Anmälan i vägtrafikärende
3. Skadeanmälan, trafik-och vagnskada
4. Trafikolycksundersökning
5. Uppföljning av trafiksäkerheten

0 SAMMA KÖRRIKTNING (INGET SVÄNGANDE FORDON)

--	--	--	--	--	--	--	--	--

1 SAMMA KÖRRIKTNING (ETT SVÄNGANDE FORDON)

--	--	--	--	--	--	--

2 MOTRIKTAD KÖRRIKTNING (MÖTANDEOLYCKA)

--	--	--	--	--

3 MOTRIKTAD KÖRRIKTNING (ETT SVÄNGANDE FORDON)

--	--	--	--	--	--	--

4 KORSANDE KÖRRIKTNINGAR

--	--	--	--

OBS!

Ifall vidstående typfigurer inte motsvarar olyckans händelseförlopp, men olyckan ändå klart kan hänföras till någon grupp, bildas olyckskoden av gruppens nummer och siffran 9, t.ex. 09, 19, 29 osv. Olyckskod 99 bör i mån av möjlighet undvikas.

5 KORSANDE KÖRRIKTNINGAR (ETT SVÄNGANDE FORDON)

--	--	--	--	--	--

→ FORDON: MED FORDON AVSES I FIGURERNA FÖRUTOM FORDON ENLIGT VTL §2 OCKSÅ SPÅRVAGN

→ CYKEL (MOPED): I FIGURERNA 15, 16, 34, 35, 41, 42 OCH 55 ANGES CYKLIST PÅ CYKELVÄG, I ÖVRIGA FIGURER KAN CYKELN UTGÖRA VILKET FORDONSSLAG SOM HELST.

6 FOTGÄNGAROLYCKA (PÅ ÖVERGÅNGSSTÄLLE)

--	--	--	--	--	--

→ } FOTGÄNGARE

7 FOTGÄNGAROLYCKA (EJ VID ÖVERGÅNGSSTÄLLE)

--	--	--	--	--	--	--

8 AVKÖRNING

--	--	--	--	--	--	--

9 ANNAN OLYCKA

--	--	--	--	--	--	--	--	--

ANMÄLAN I vägtrafikärende

BILAGA 2
FU-prot. sida nr

Anmälan nr (händelseplatsens polisenhet)

summarisk förundersökning

Utredare	1	Polisenhet													
	Utredare	Undersökningsledare	Utredare, telefon												
Arkiv															
Statistikcentralen	2	Anmälningstid (veckodag, datum, kl.)	Mottagningsplats	Mottagare / uppsättare											
	Mottagande av anmälan	Anmälningssätt	Annat sätt nr, datum för brev, anmälan e.d.												
Väghållare	<input type="checkbox"/> personligen <input type="checkbox"/> per telefon <input type="checkbox"/> per brev <input type="checkbox"/> dejour														
Undersökningsledare	Anmälares TILLNAMN, förnamn, adress tfn hem, till tjänsten														
ADB	3	Brott i händelse									<input type="checkbox"/> vittne delaktig				
	Brott händelse	Olyckstyp													
Annan kopia	Händelsetid (veckodag, datum, kl.)														
	Händelseplats (noggrant) <> Väg nr Kommunkod														
											Vägd nr Avstånd från vägdels början				
4	Platsundersökningen inleddes (datum, kl.)		Hastighetsbegränsning	Vägbeläggning			Vägyta			snöig					
	Förhållandena då platsundersökningen utfördes		km/h	1 astalt	4 sten	1 bar, torr	4 snöig	2 oljegrus eller motsvarande	5 betong	2 bar, våt	5 sörig	3 grus	6 annan	3 vatten i farorna	7 isig
Temp. uppmätt kl.		Luften	Vägarbete	Ljuförhållanden		Vädret		4 regn		5 snöfall		6 snöblandat regn			
Olycksplatsen		°C	1 ja	1 dagsljus	3 mörkt	1 klart	1 mulet, uppeh.	4 regn	5 snöfall	6 snöblandat regn		Väghållare			
1 körbana	3 trafikled för lätt trafik		2 nej	2 skymning	4 vägen upplust	2 dimma	3 dimma	6 snöblandat regn			1 VVV				
2 skyddsväg	4 parkeringsomr., gård		1 korsning	3 STOP-märke	Plankorsning med	Tätort		1 ja		2 kommun		3 annan			
	5 annan		2 likaberättigad med väjningsplikt	4 trafikljus	1 bom	1 ja		2 nej		3 annan					
				5 annan korsning	2 ljud och ljus	2 nej									
					3 inga skyddsan										
5	Redogörelse														
	<ul style="list-style-type: none"> beskrivning av gärningen händelsen teknisk utredning fordonets och händelseplatsens undersökning åtgärder 														
6	Antal parter		Antal skadade		Antal döda		Trafikljusanordningarna var vid händelsepunkten					STAT NR			
	1 till åklagare 4 VTL 104 ²		2 SO-fört. 5 FöUL 43 ¹		3 ordningsbot 6 PoIL 14 ²		Datum	TOT	K	< 15	15 - 17	18 - 20	UAP	PAR	

Polisenhet 6377, Produkt nr 70400637R
692888Y-14/8284L

P2
tS

fortsätter



SKADEANMÄLAN

Trafik- och vagnskada

BLANKETT GODKÄND AV BILFÖRSÄKRINGSBOLAGEN

EGET FORDON (nr 1)		Försäkringsnummer	MOTPARTENS FORDON (nr 2)		De delaktiga fordonens antal.....
FÖRARE	Namn		Namn		
	Personbeteckning	Telefonnummer (kl 8—16)	Personbeteckning	Telefonnummer (kl 8—16)	
	Näradress		Näradress		
	Postnummer och -anstalt		Postnummer och -anstalt		
	Körkort <input type="checkbox"/> 1 ja <input type="checkbox"/> 2 nej	När har första körkortet erhållits 19.....	Körkorts-klass.....	Körkort <input type="checkbox"/> 1 ja <input type="checkbox"/> 2 nej	
INNE-HAVARE	Namn		Namn		
	Personbeteckning/affärssignum	Telefonnummer (kl 8—16)	Personbeteckning/affärssignum	Telefonnummer (kl 8—16)	
	Näradress		Näradress		
	Postnummer och -anstalt		Postnummer och -anstalt		
ÄGARE	Namn		Namn		
	Personbeteckning/affärssignum	Telefonnummer (kl 8—16)	Personbeteckning/affärssignum	Telefonnummer (kl 8—16)	
FORDON	Registreringsnummer	Art (personbil etc.)	Registreringsnummer	Art (personbil etc.)	
	Märke och modell	Togs i bruk första gången 19.....	Märke och modell	Användning <input type="checkbox"/> Privat <input type="checkbox"/> Yrkesmässig	
	Trafikförsäkringsbolag	Bilförsäkringsbolag	Trafikförsäkringsbolag	Bilförsäkringsbolag	
	Leasing-fordon <input type="checkbox"/> 1 ja <input type="checkbox"/> 2 nej	Fordon på basen av arbetsrelation <input type="checkbox"/> 1 ja <input type="checkbox"/> 2 nej	Leasing-fordon <input type="checkbox"/> 1 ja <input type="checkbox"/> 2 nej	Fordon på basen av arbetsrelation <input type="checkbox"/> 1 ja <input type="checkbox"/> 2 nej	
SLÄP-VAGN	Användes släpvagn <input type="checkbox"/> 1 ja <input type="checkbox"/> 2 nej	Registreringsnummer	Användes släpvagn <input type="checkbox"/> 1 ja <input type="checkbox"/> 2 nej	Registreringsnummer	
	Trafikförsäkringsbolag	Bilförsäkringsbolag	Trafikförsäkringsbolag	Bilförsäkringsbolag	
SKADA PÅ FORDON	Gör de skadade delarna mörkare på bilden. Överenskommelse om inspektion av skadorna bör träffas med försäkringsbolaget före reparationen.		Gör de skadade delarna mörkare på bilden. Överenskommelse om inspektion av skadorna bör träffas med försäkringsbolaget före reparationen.		



SKADAD	PERSONSKADOR		I EGET FORDON		I ANDRA FORDON		UTANFÖR FORDONEN		
	Namn skadade omkomna	 skadade omkomna	 skadade omkomna	 skadade omkomna	
SKADAD	Personbeteckning	Telefonnummer (kl 8—16)	Personbeteckning	Telefonnummer (kl 8—16)					
	Näradress		Näradress						
	Postnummer och -anstalt		Postnummer och -anstalt						
	Den skadade befann sig i fordon nr..... <input type="checkbox"/> 1 förare <input type="checkbox"/> 2 passagerare i framsäte <input type="checkbox"/> 3 passagerare annorstädes <input type="checkbox"/> 4 utanför fordonet	Skadan inträffade <input type="checkbox"/> 1 i arbetet <input type="checkbox"/> 2 på väg till eller från arbetet <input type="checkbox"/> 3 på väg till eller från skolan <input type="checkbox"/> 4 på fritid		Den skadade befann sig i fordon nr..... <input type="checkbox"/> 1 förare <input type="checkbox"/> 2 passagerare i framsäte <input type="checkbox"/> 3 passagerare annorstädes <input type="checkbox"/> 4 utanför fordonet	Skadan inträffade <input type="checkbox"/> 1 i arbetet <input type="checkbox"/> 2 på väg till eller från arbetet <input type="checkbox"/> 3 på väg till eller från skolan <input type="checkbox"/> 4 på fritid				
	Skadornas art <input type="checkbox"/> 1 skadorna lindriga <input type="checkbox"/> 2 skadorna svåra <input type="checkbox"/> 3 avliden		Skadornas art <input type="checkbox"/> 1 skadorna lindriga <input type="checkbox"/> 2 skadorna svåra <input type="checkbox"/> 3 avliden						

Använd flere blanketter ifall delaktiga fordon eller personer som blivit skadade är flere än två.

SKISS ÖVER OLYCKS-PLATSEN

Rita och ange

- gator och vägar med namn
- fordonens position vid skadetilfallet
- fordonens färdriktning med pil
- trafikmärken

Eget fordon 1

 Motpartens fordon 2


HÄNDELSE-FÖR-LOPPET

TID-PUNKT, PLATS OCH FÖRHÅLLANDEN

Datum 19..... kl.....

Veckodag

Kommun där skadan inträffade

Noggrann skadeplats (korsning, gatuadress, platsens namn etc.)

Skadeplats <input type="checkbox"/> 1 järnvägsövergång <input type="checkbox"/> 2 anslutning till privat väg eller område <input type="checkbox"/> 3 förkörsberättigad korsning <input type="checkbox"/> 4 likaberättigad korsning <input type="checkbox"/> 5 bro <input type="checkbox"/> 6 kurva <input type="checkbox"/> 7 rak väg <input type="checkbox"/> 8 parkeringsplats, torg, gård, servicestation eller motsvarande <input type="checkbox"/> 9 annat område	Trafikljus <input type="checkbox"/> 1 inga trafikljus <input type="checkbox"/> 2 ljusen var i funktion <input type="checkbox"/> 3 ljusen var inte i funktion	Vägens nummer eget fordon motpartens fordon <input type="checkbox"/> 1 ja <input type="checkbox"/> 2 nej	Inträffade skadan i tätort <input type="checkbox"/> 1 ja <input type="checkbox"/> 2 nej
	Hastighetsbegräns. på skadeplatsen eget fordon motpartens fordonkm/t km/t	Vägens art eget fordon motpartens fordon <input type="checkbox"/> 1 gata eller motsvarande <input type="checkbox"/> 2 motorväg <input type="checkbox"/> 3 riksväg <input type="checkbox"/> 4 annan allmän väg <input type="checkbox"/> 5 privat väg <input type="checkbox"/> 6 annan väg eller annat omr.	Vägens yta <input type="checkbox"/> 1 bar, torr <input type="checkbox"/> 2 bar, våt <input type="checkbox"/> 3 snöig eller isig

VÅL-LANDE

Vem anser Ni har vållat skadan?

Medger han/hon sin skuld?
 ja nej

ALKO-HOL

Var någon av de i olyckan inblandade påverkad av alkohol?
 ja nej Vem?

Har blodprov tagits?
 ja nej

POLIS-FÖRHÖR

Var polisen på platsen?
 ja nej

Verkställdes förhör?
 ja nej

VITTNEN

Namn	Telefon (kl 8—16)	Namn	Telefon (kl 8—16)
Näradress		Näradress	
Postnummer och -anstalt		Postnummer och -anstalt	

UNDER-SKRIFT

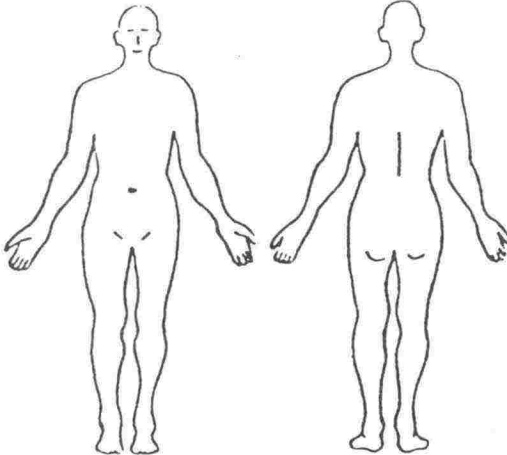
Ort Datum / 19

Försäkringstagarens underskrift

Ort Datum / 19

Förarens underskrift

TRAFIKOLYCKSUNDERSÖKNING

<p>1. VÅRDPLATS</p> <input type="checkbox"/> Tammerfors universitets centralsjukhus <input type="checkbox"/> Hatanpää jourstation <input type="checkbox"/> Hervanta hälsostation <input type="checkbox"/> Tesoma hälsostation	<p>3. PATIENT</p> <p>3.1 Födelseår _____</p> <p>3.2 <input type="checkbox"/> Kvinna <input type="checkbox"/> Man</p> <p>3.3 Hemkommun _____ Postnr/stadsdel _____</p>											
<p>2. VÅRDTIDPUNKT datum _____ kl _____</p>	<p>4. OLYCKSTIDPUNKT</p> <p>4.1 Datum _____</p> <p>4.2 Klockan _____</p>											
<p>5. OLYCKSTYP</p> <p>5.1 Patientens färdmedel</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Fotgängare <input type="checkbox"/> Cykel <input type="checkbox"/> Moped <input type="checkbox"/> Motorcykel <input type="checkbox"/> Personbil, chaufför <input type="checkbox"/> Personbil, passagerare i framsäte <input type="checkbox"/> Personbil, passagerare i baksäte <input type="checkbox"/> Paketbil <input type="checkbox"/> Övrigt, vilket _____ </td> <td style="vertical-align: top; padding-left: 20px;"> } <input type="checkbox"/> chaufför <input type="checkbox"/> passagerare </td> </tr> </table> <p>5.2 Antal personer i samma fordon som patienten _____ st</p> <p>5.3 Uppgiftslämnarens bedömning av patientens tillstånd</p> <input type="checkbox"/> Ej alkoholpåverkad <input type="checkbox"/> Eventuellt lindrigt berusad <input type="checkbox"/> Mycket berusad	<input type="checkbox"/> Fotgängare <input type="checkbox"/> Cykel <input type="checkbox"/> Moped <input type="checkbox"/> Motorcykel <input type="checkbox"/> Personbil, chaufför <input type="checkbox"/> Personbil, passagerare i framsäte <input type="checkbox"/> Personbil, passagerare i baksäte <input type="checkbox"/> Paketbil <input type="checkbox"/> Övrigt, vilket _____	} <input type="checkbox"/> chaufför <input type="checkbox"/> passagerare	<p>5.4 Olyckstyp</p> <input type="checkbox"/> Kollision i korsning, olika körriktningar <input type="checkbox"/> Kollision, samma körriktning (upphinnande, filbyte) <input type="checkbox"/> Singelolycka <input type="checkbox"/> Avkörning <input type="checkbox"/> Kullkörning <input type="checkbox"/> Kollision mot hinder <input type="checkbox"/> Påkörning (fotgängare) <input type="checkbox"/> Övrigt _____ <p>5.5 Olyckans andra part (ifall flera, ifyll antal i rutan)</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr><td><input type="checkbox"/> Fotgängare</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Cykel</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Moped</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Motorcykel</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Personbil</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Paketbil</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Buss</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Lastbil</td></tr> <tr><td><input type="checkbox"/> Övrigt, vilket _____</td></tr> </table>	<input type="checkbox"/> Fotgängare	<input type="checkbox"/> Cykel	<input type="checkbox"/> Moped	<input type="checkbox"/> Motorcykel	<input type="checkbox"/> Personbil	<input type="checkbox"/> Paketbil	<input type="checkbox"/> Buss	<input type="checkbox"/> Lastbil	<input type="checkbox"/> Övrigt, vilket _____
<input type="checkbox"/> Fotgängare <input type="checkbox"/> Cykel <input type="checkbox"/> Moped <input type="checkbox"/> Motorcykel <input type="checkbox"/> Personbil, chaufför <input type="checkbox"/> Personbil, passagerare i framsäte <input type="checkbox"/> Personbil, passagerare i baksäte <input type="checkbox"/> Paketbil <input type="checkbox"/> Övrigt, vilket _____	} <input type="checkbox"/> chaufför <input type="checkbox"/> passagerare											
<input type="checkbox"/> Fotgängare												
<input type="checkbox"/> Cykel												
<input type="checkbox"/> Moped												
<input type="checkbox"/> Motorcykel												
<input type="checkbox"/> Personbil												
<input type="checkbox"/> Paketbil												
<input type="checkbox"/> Buss												
<input type="checkbox"/> Lastbil												
<input type="checkbox"/> Övrigt, vilket _____												
<p>6. OLYCKSPLATS</p> <p>6.1 Exakt plats (t.ex gatunamn, gata och husnummer, avstånd från korsning etc.)</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>6.2 Olycksplats och patientens färdmedel</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>Fotgängare</p> <input type="checkbox"/> Skyddväg, i korsning <input type="checkbox"/> Skyddväg, ej i korsning <input type="checkbox"/> Ej skyddväg, i korsning <input type="checkbox"/> Ej skyddväg, ej i korsning <input type="checkbox"/> Gångbana <input type="checkbox"/> Cykelbana <input type="checkbox"/> Underfart <input type="checkbox"/> Gård <input type="checkbox"/> Övrigt, vad _____ </td> <td style="vertical-align: top; padding-left: 20px;"> <p>Cyklist</p> <input type="checkbox"/> Körbana, korsning <input type="checkbox"/> Körbana, ej korsning <input type="checkbox"/> Cykelbana, korsning <input type="checkbox"/> Cykelbana, ej korsning <input type="checkbox"/> Gångbana <input type="checkbox"/> Underfart <input type="checkbox"/> Gård <input type="checkbox"/> Övrigt, vad _____ </td> </tr> </table> <p>Övrig</p> <input type="checkbox"/> Korsning <input type="checkbox"/> Ej korsning <input type="checkbox"/> P-område, P-plats <input type="checkbox"/> Gård <input type="checkbox"/> Övrigt, vad _____	<p>Fotgängare</p> <input type="checkbox"/> Skyddväg, i korsning <input type="checkbox"/> Skyddväg, ej i korsning <input type="checkbox"/> Ej skyddväg, i korsning <input type="checkbox"/> Ej skyddväg, ej i korsning <input type="checkbox"/> Gångbana <input type="checkbox"/> Cykelbana <input type="checkbox"/> Underfart <input type="checkbox"/> Gård <input type="checkbox"/> Övrigt, vad _____	<p>Cyklist</p> <input type="checkbox"/> Körbana, korsning <input type="checkbox"/> Körbana, ej korsning <input type="checkbox"/> Cykelbana, korsning <input type="checkbox"/> Cykelbana, ej korsning <input type="checkbox"/> Gångbana <input type="checkbox"/> Underfart <input type="checkbox"/> Gård <input type="checkbox"/> Övrigt, vad _____	<p>7. SKADOR, VIDARE ÅTGÄRDER</p> <p>7.1 Patienten var <input type="checkbox"/> vid medvetande <input type="checkbox"/> medvetslös</p> <p>7.2 Skador, markera stället på kroppen med cirkel och skadans art med följande beteckningar</p> <p>M = blånad K = brott R = krosskada S = inre skada H = ytligt sår P = brännskada V = försträckning, vrickning X = övrigt _____</p> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  </div> <p>7.3 Patient</p> <input type="checkbox"/> Hem <input type="checkbox"/> Observation <input type="checkbox"/> Till avdelning _____ <input type="checkbox"/> Övrigt _____									
<p>Fotgängare</p> <input type="checkbox"/> Skyddväg, i korsning <input type="checkbox"/> Skyddväg, ej i korsning <input type="checkbox"/> Ej skyddväg, i korsning <input type="checkbox"/> Ej skyddväg, ej i korsning <input type="checkbox"/> Gångbana <input type="checkbox"/> Cykelbana <input type="checkbox"/> Underfart <input type="checkbox"/> Gård <input type="checkbox"/> Övrigt, vad _____	<p>Cyklist</p> <input type="checkbox"/> Körbana, korsning <input type="checkbox"/> Körbana, ej korsning <input type="checkbox"/> Cykelbana, korsning <input type="checkbox"/> Cykelbana, ej korsning <input type="checkbox"/> Gångbana <input type="checkbox"/> Underfart <input type="checkbox"/> Gård <input type="checkbox"/> Övrigt, vad _____											
<p>6.3 Ifylls om cyklist</p> <p>_____ antal växlar</p> <input type="checkbox"/> Fotbroms <input type="checkbox"/> Handbroms												

UPPFÖLJNING AV TRAFIKSÄKERHETEN

OMRÅDE _____

PERIOD _____

① STATISTIKFÖRING AV OLYCKOR

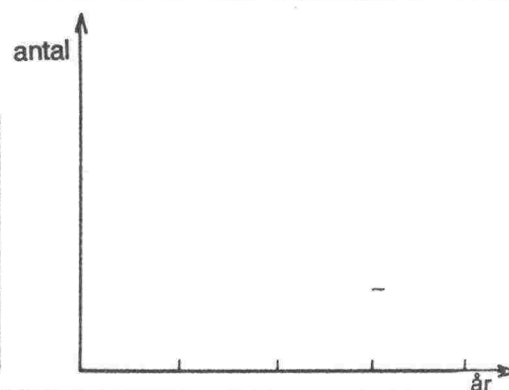
	ja	nej	åtgärder
POLIS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
KOMMUN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
VV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____

② ANTAL OLYCKOR ENLIGT STATISTIKEN (ol./år)

	före	efter
POLIS	_____	_____
KOMMUN	_____	_____
FÖRS.BOL.	_____	_____

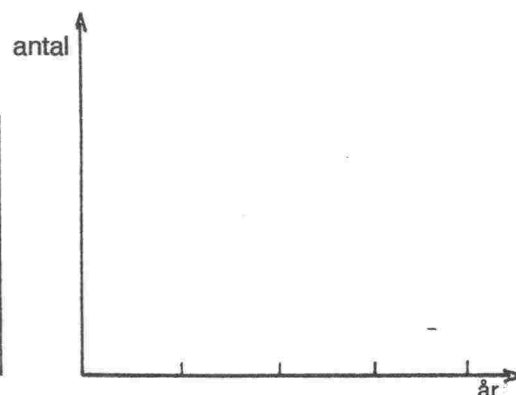
③ OLYCKSMÄNGD (fordon/gc) (ol./år)

	före	efter		
EGEND.SK.				
PERSONSK.				
DÖDA				
TOTALT				



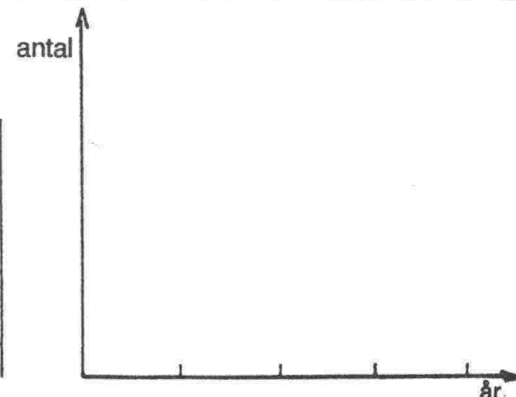
④ OLYCKOR I OLIKA VÄGKLASSER (ol./år)

	före			
ALLM. VÄGAR				
GATOR OCH PLANEV.				
ENSKILDA V.				
TOTALT				



⑤ OLYCKSOFFER I OLIKA VÄGKLASSER (fordon/gc) (offer/år)

	före	efter		
ALLM. VÄGAR				
GATOR OCH PLANEV.				
ENSKILDA V.				
TOTALT				

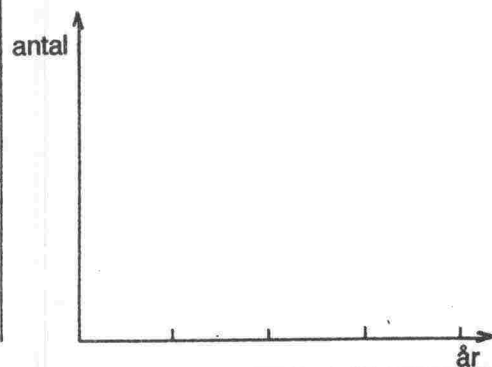
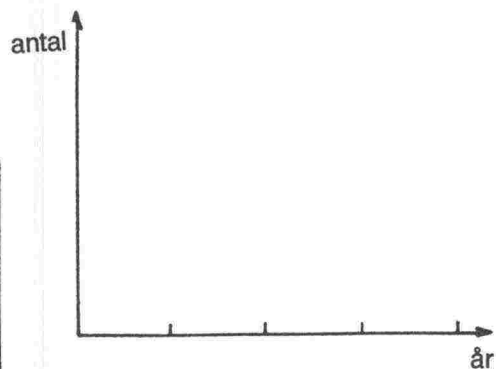


VÄGVERKET

DE KOMMUNALA CENTRALORGANISATIONERNA

⑥ OLYCKSUTVECKLING I FÖRHÅLLANDE TILL VALDA KRITERIER

	före		efter	
gc-olyckor				
alkoholol.				
tungtrafikol.				
upphinnandeol.				
korsningsol.				
avkörningsol.				
älgolycka				
delområde 1				
delområde 2				
delområde 3				



⑦ OLYCKORNAS LOKALISERING

DE 5-10 FARLIGASTE VÄGAVSNITTEN OCH ANSLUTNINGARNA ELLER AV ANDRA ORSAKER FÖR UPPFÖLJNING VALDA OBJEKT. SOM BILAGA OLYCKSKARTA 1:200 000 - 1:20 000

OBJEKT (Vägavsnitt, anslutning, gc-objekt)	före		efter	

⑧ REALISERING AV TRAFIKSÄKERHETSPLANENS ÅTGÄRDER

ÅTGÄRD	ANGELÄGENHETS- KLASS I/II/III	ANSVAR VV/KOMMUN	LÄGESANALYS (under planering, under realisering, realiserad justering)		

9 VÄSENTLIGA FÖRÄNDRINGAR I MARKANVÄNDNING, VÄG- OCH GATUNÄT ELLER TRAFIKMÄNGDER

(Nya områden, trafikleder, trafikbegränsningar etc.)

10 KOMPLETTERING AV TRAFIKSÄKERHETSPLANEN

(Nya objekt och åtgärder)

11 FORTSATTA ÅTGÄRDER

- * STATISTIKFÖRING AV OLYCKOR _____
- * UTVECKLING AV UPPFÖLJNINGEN _____
- * NYA UTREDNINGAR OCH PLANER _____
- * JUSTERING AV ÅTGÄRDSPROGRAMMET _____
- * SKOLNING, INFORMATION OCH ÖVERVAKNING _____
- * ÖVRIGA ÅTGÄRDER _____
- * NÄSTA MÖTE _____

ISBN 951-47-4997-9
TIEL 2120002R