

Statsrådets principbeslut om en trafiksäkerhetsstrategi

1. Syfte med statsrådets principbeslut och vision för trafiksäkerhet

I enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Marins regering ska förbättringen av trafiksäkerheten åter inkluderas i utvecklingen av trafiken och trafiksystemet. Avsikten är att svara på EU:s nollvision om att antalet dödsfall i trafiken ska vara noll senast 2050.

Kärnan i trafiksäkerhetsstrategin är ett helhetsperspektiv på trafiksäkerheten, och åtgärdsprogrammet för strategin innehåller åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten, oavsett transportsätt. Inom vägtransporter har trafiksäkerhetsarbetet redan länge utgått från nollvisionen. Den syftar till att antalet dödsfall i trafiken ska vara noll senast 2050. Visserligen ska trafiksäkerhet här tolkas i en bred bemärkelse som omfattar alla transportsätt. Målen för att minska antalet omkomna och skadade i trafikolyckor ska inte vara avhängiga av huruvida olyckan sker på land, till havs eller i luften, eftersom varje dödsfall i trafiken är ett för mycket. Därför omfattar nollvisionen i trafiksäkerhetsstrategin alla transportsätt.

Visionen är att alla transportsätt senast 2050 är så säkra att ingen ska behöva dö eller skada sig allvarligt i trafiken. Trafiksäkerhetsstrategin ges som ett principbeslut av statsrådet, varigenom statsrådet förbinder sig att fullfölja nollvisionen för trafiksäkerheten i enlighet med strategin. Ministerierna åtar sig att i sin verksamhet och inom sina förvaltningsområden genomföra både riktlinjerna i strategin och åtgärdsprogrammet.

Nollvisionen kräver systematiska insatser. Trafiksäkerhetsstrategin fungerar som en trafiksäkerhetsplan i syfte att förhindra och förebygga olyckor, samtidigt som den anger ramarna för trafiksäkerhetsarbetet i regionerna. Den femåriga trafiksäkerhetsstrategin gäller perioden 2022–2026. Den riksomfattande trafiksystemplanen 2021–2032 (Trafik 12) löper över tolv år, och under denna period ska staten ha en gällande trafiksäkerhetsstrategi. Den följande strategin upprättas så att den börjar gälla 2027. Genom att trafiksäkerhetsstrategin ska uppdateras om fem år är det möjligt att följa upp målen och åtgärderna och se över dem enligt omständigheterna.

Trafiksäkerhet är ett brett samhällsfenomen och att främja trafiksäkerheten kräver sammankoppling av olika program. Trafiksäkerhetsstrategin kompletteras av flera andra riktlinjer som tagits fram under innevarande regeringsperiod. Till de viktigaste hör Trafik 12, färdplanen för fossilfria transporter, polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet som tagits fram vid inrikesministeriet, programmet för förebyggande av olycksfall i hemmen och på fritiden som tagits fram vid social- och hälsovårdsministeriet, samt Finlands flygsäkerhetsprogram och Finlands flygsäkerhetsplan 2021–2025.

2. Trafiksäkerhet i huvuddrag och de viktigaste problempunkterna

År 2001 antog statsrådet ett principbeslut med en långsiktig säkerhetsvision, en nollvision, enligt vilken vägtrafiksystemet ska planeras så att ingen ska behöva dö eller skada sig allvarligt i trafiken 2050. Ett ytterligare mål var att utveckla trafiksystemet så att det årliga antalet döda i vägtrafiken är högst 100 år 2025. Den positiva utvecklingen av säkerheten i vägtrafiken har dessvärre planat ut, och den takt som gällt de senaste åren räcker inte till för att målen ska uppnås. Utvecklingen av trafiksäkerheten kräver att samhället lägger ett större värde på trafiksäkerheten. Trafiksäkerhet är ett tema som bör hållas ständigt aktuellt och debatteras, med samtidig uppföljning av omvärldsförändringar, fenomen och forskning som är relevanta för trafiksäkerheten.

De största problempunkterna inom trafiksäkerheten hänför sig till vägtransporter. Enligt preliminära uppgifter dog 222 personer i vägtrafiken 2020. En betydande del av de som skadas i vägtrafiken upptas inte i den offentliga statistiken, men varje år skadas cirka 900 personer allvarligt i vägtrafiken i Finland. Av de omkomna i vägtrafiken 2016–2020 var 58 procent förare eller passagerare i en personbil. Andelen fotgängare var 10 procent och cyklister 11 procent. Den stora andelen bilrelaterade dödsfall beror delvis på att personbilen är det absolut vanligaste transportsättet i Finland, och att man endast i huvudstadsregionen rör sig något oftare till fots än med personbil.

Det finns flera bakomliggande orsaker till att vägtrafiken är det otryggaste transportsättet. Krockor med dödlig utgång är alltför ofta förknippade med stort risktagande. Till exempel allvarliga trafikolyckor bland ungdomar kännetecknas ofta av hög fart, fortkörning och därav följande avåkning. Ofta har man underlåtit att använda säkerhetsanordningarna i bilen, och därtill är alkohol och andra berusningsmedel en bidragande orsak till olyckor. Unga förare är överrepresenterade i statistiken över trafikolyckor; 15–24-åringar utgjorde 18 procent av de omkomna i trafiken 2016–2020.

På grund av demografiska orsaker ökar andelen äldre i vägtrafiken och följaktligen också antalet äldre som har körkort. Äldre personer är överrepresenterade i allvarliga vägtrafikolyckor. Oftast sker olyckan då personen färdas i personbil. Äldre råkar i synnerhet ut för korsningsolyckor. Äldre bilförare har ofta nedsatt observationsförmåga och svårigheter att uppfatta snabba trafiksituationer, accelererar långsamt och har svårt att följa med trafiken bakom sig. Dessutom är vissa händelser oftare förknippade med trafikolyckor bland äldre än bland den övriga befolkningen, såsom sjukdomsfall eller medvetandeförlust.

Nya rörlighetsformer medför också fler utmaningar med tanke på trafiksäkerheten. Till exempel elsparkcyklar har blivit väldigt populära, särskilt i huvudstadsregionen och de största städerna. Olika former av mikromobilitet, som elsparkcyklar, är säkra att använda såvida man håller sig till trafikreglerna, kan hantera transportmedlet, kör opåverkad och iakttar hyresvillkoren. Försummelse av dessa ökar risken för olyckor. Utöver de nya fenomenen pågår det en ständig utveckling av automatisering och teknik inom vägtrafiken, som kan reducera mänskliga misstag och lindra följderna av dem. En viktig säkerhetsaspekt i utvecklingen av tekniken och automatiseringen inom transporter är förutom trafiksäkerheten, även cybersäkerheten.

Relevanta aspekter för arbetet med vägtrafiksäkerheten är förutom fordonen, körhastigheterna, övervakningen och trafikmiljön, även kommunikationen, attityderna och samarbetet inom olika samhällssektorer. Åtgärdsprogrammet innehåller också förslag till insatser på dessa områden.

Med tanke på säkerheten är situationen bättre inom de övriga transportsätten, jämfört med vägtrafiken. Säkerheten inom den spårbundna trafiken är god i Finland och det inträffar mycket få personolyckor inom tågtrafiken. I olycksstatistiken framträder dock plankorsningsolyckorna och de avsiktligt vållade personpåkörningarna. Även om plankorsningsolyckorna har blivit färre under de senaste decennierna, inträffar det varje år fortfarande i medeltal cirka 31 plankorsningsolyckor och i dem avlider i genomsnitt fem personer per år. Säkerheten till sjöss anses vara relativt god, trots att i genomsnitt 44 personer förolyckas i båtolyckor varje år. Säkerheten inom allmänflyg och fritidsflyg har sammantaget utvecklats i en klart positiv riktning de senaste åren. Under de senaste 10 åren har det inom allmän- och fritidsflyget inträffat i genomsnitt tio olyckor per år, inklusive i genomsnitt två per år med dödlig utgång. Inga olyckor har inträffat inom den kraftigt ökande obemannade luftfarten, men däremot har det förekommit tillbud och allvarliga tillbud. I det bifogade åtgärdsprogrammet läggs fram åtgärder för att hantera ovan nämnda frågor.

I nulägesbilden av trafiksäkerheten redogörs närmare för säkerheten i de olika transportsätten med hjälp av olycksstatistik samt för illustrerande och förklarande faktorer för trafiksäkerheten.

3. Strategiska riktlinjer och viktigaste åtgärder

Visionen för trafiksäkerheten är att senast 2050 ska ingen behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken, oavsett transportsätt. Strategiska riktlinjer styr insatserna för att visionen ska uppnås genom konkreta åtgärder. Under varje riktlinje lyfts de viktigaste åtgärderna fram som hör till den. Indelningen har gjorts utifrån en konsekvensbedömning samt diskussionerna och synpunkterna i arbetsgrupperna för trafiksäkerhetsstrategin. Dessa åtgärder bör ägnas särskild uppmärksamhet även under uppföljningen.

De sju strategiska riktlinjerna är följande:

1) Trafiksäkerheten är en gemensam fråga för hela samhället

Trafiksäkerhet ska ses som ett brett begrepp. Med det avses särskilt följande tre element: 1) Trafiksäkerhet avser inte endast säkerheten i vägtrafiken, utan i alla transportsätt. 2) Åtgärder för att höja trafiksäkerheten behövs på alla samhällsnivåer, från riksomfattande åtgärder till regionala insatser och individuella handlingar. 3) Trafiksäkerhetsarbete är mer än enbart trafikpolitiska lösningar eller justeringar av lagstiftningen, utan också till exempel insatser mot psykisk ohälsa och missbruksproblematik.

Målet med riktlinjen är att trafiksäkerhet ska värdesättas högre i samhället, att myndigheterna ska samarbeta mer och att människorna ska känna sig trygga i trafiken. Trafiksäkerhet ska vara ett åtagande och ett genomgripande tema för hela samhället.

Viktigaste åtgärder: Att öka det förvaltningsövergripande samarbetet inom trafiksäkerhetsarbetet på alla nivåer, stödja det förebyggande mentalvårdsarbetet genom förvaltningsövergripande samverkan, och att integrera suicidprevention inom vägtrafiken och den spårbundna trafiken som en aspekt i den offentliga förvaltningens övriga strategier.

2) Beslutsfattandet ska grunda sig på information

Inom trafiksäkerheten ska beredningen, beslutsfattandet och genomförandet överensstamma med det i regeringsprogrammet fastställda målet om att besluten ska grunda sig på information. Alla nivåer ska utnyttja mer kvantitativ och kvalitativ information om trafiksäkerheten och fatta faktabaserade beslut. Dessutom måste kunskapsbasen stärkas och informationsspridningen förbättras, både mellan och inom aktörerna.

Ett mål med riktlinjen är att det ska vara möjligt att granska nuläget för trafiksäkerheten och förbättra trafiksäkerheten utgående från statistik. Uppgifterna i statistiken är aktuella och tillförlitliga samt relevanta för arbetet för bättre trafiksäkerhet. Dataleverantörerna för trafikolycksfallsstatistiken förbinder sig att utveckla statistikföringen. Statistiken används också i det regionala trafiksäkerhetsarbetet. Dataöverföringen mellan myndigheter sker smidigt.

Viktigaste åtgärder: Att etablera en process för uppföljning av allvarliga trafikskador och förbättra hälsokontrollerna avseende vägtrafiken. Att utveckla statistikföringen över hela vägtrafiken till exempel så att det skapas en bättre lägesbild av trafiksäkerheten för cyklister. Att genomföra regionala

kampanjer för trygg sjötrafik och rikta säkerhetskampanjer till äldre båtfarare och personer som sporadiskt rör sig med båt. Att förbättra tillgången till och spridningen av positionsdata om obemannade luftfartyg.

3) Olika aktörers trafikkompetens måste ökas

Handlande i trafiken kräver att människor känner till de regler som gäller i trafiken, har de färdigheter som krävs för att framföra och hantera färdmedel samt klarar av att bedöma riskerna och handlings-sätten i trafiken både ur sitt eget och ur andras perspektiv. Nya fenomen och förändringar behöver beaktas i trafikundervisningen och i engångsutbildningar. Myndigheter och olika yrkesgrupper ska också se till att bevara och utveckla kunskaperna och färdigheterna.

Målet med riktlinjen är att tillräckliga kunskaper och färdigheter utgör grunden för trygg mobilitet, vilket förbättrar trafiksäkerheten. Den allmänna trafikkompetensen hos människor från olika grupper och av olika ålder stärks. Likaså stärks kompetensen hos myndigheterna. Trafikundervisningen ska vara livet ut.

Viktigaste åtgärder: Att ta med trafikundervisning i beredningen av de nya läroplanerna och examensgrunderna för andra stadiet. Att stärka polisens kompetens att hänvisa en person som misstänks för rattfylleri till lågröskeltjänster eller utvärdering.

4) Attityderna ska förändras i trafiken

Ofta medverkar attityderna till att en trafikolycka inträffar, och attityder kan ha en större inverkan på en persons beteende än trafikvett. Attityder kan påverka till exempel bedömningen av de egna färdigheterna, användningen av berusningsmedel, fortkörning eller underlåtenheten att använda säkerhetsanordningar i bilen. Attitydbildningen påverkas av en persons hela livsmiljö. Däremot är attityder inte alltid oföränderliga och säkerhetskommunikation är ett sätt att påverka dem under hela livet.

Målet med riktlinjen är att människorna är insatta i de trafikregler som gäller i deras omvärld och att de följer dem, vilket höjer trafiksäkerheten. Man betar sig i trafiken på ett ansvarsfullt sätt och är medveten om riskerna i sitt trafikbeteende både för sig själv och för andra. Säkerhetskommunikationen är långsiktig och kontinuerlig.

Viktigaste åtgärder: Att upprätthålla och stärka en allmän negativ inställning till att köra påverkad, lansera en riksomfattande trafiksäkerhetskampanj mot rattfylleri och rikta säkerhetskommunikation särskilt till äldre män gällande körhälsan. Att stärka finansieringsunderlaget för säkerhetskommunikationen inom sjötrafiken.

5) Trafiksystemet och alla dess komponenter ska vara säkra

Alla människor begår misstag i trafiken, och det är omöjligt att helt eliminera misstagen. Ett säkert trafiksystem har tolerans för misstag, medan man genom olika åtgärder har säkerställt att om en säkerhetsåtgärd fallerar så kompenserar någon annan komponent i systemet för det. Centrala komponenter i ett säkert trafiksystem är säkra transportmedel, en trygg och säker trafikmiljö samt olika slags säkerhetsutrustning. Ett effektivt och välfungerande transportnät utgör grunden för trygga mobilitets- och transporttjänster. Till god trafiksäkerhet bidrar också att transportnätet gör det lockande att välja trygga transportsätt.

Målet med riktlinjen är att trafiksystemet är så säkert att mänskliga misstag inte leder till att människor omkommer eller skadar sig allvarligt. Trafiksystemet ska vara tillgängligt för alla användargrupper på lika villkor.

Viktigaste åtgärder: Att uppdateras anvisningarna om hastighetsbegränsningar uppdateras och sänka hastighetsbegränsningen till 30 km/h i områden med mycket cyklisterna och fotgängare och i närheten av skolor och daghem. Att fortsätta genomförandet av Trafikledsverkets plankorsningsprogram och implementeringen av Finlands Flygförbunds säkerhetshanteringssystem.

6) Den tekniska utvecklingen ska medföra trygghet

Tekniken i olika transportsätt utvecklas hela tiden, vilket minskar risken för mänskliga misstag. Det förbättrar säkerheten i trafiken både på lång och på kort sikt. Automatiseringen inom transporter framskrider i etapper, och därför kommer det ännu länge framöver att finnas samtidigt både mänsklig och automatiserad hybridtrafik på land, till sjöss och i luften. Utnyttjande av och tillgång till information spelar en stor roll för både smarta transporter och trafiksäkerhet. En viktig säkerhetsaspekt i utvecklingen av tekniken och automatiseringen inom transporter är även cybersäkerheten. I takt med att automatiseringen, digitaliseringen och dataanvändningen inom transporter avancerar ökar också utmaningarna och hoten avseende cybersäkerheten i trafiken, både vad gäller frekvens och beskaftighet.

Målet med riktlinjen är att automatiseringen och den tekniska utvecklingen ska förbättra trafiksäkerheten. Den tekniska utvecklingen inom transporter ska ske med hänsyn till trafiksäkerheten.

Viktigaste åtgärder: Att främja en handlingsmodell där mätdata om vädret och förhållandena inhämtas från smart trafikinfrastruktur och fordon och bearbetas i realtid till lägesbilder och prognoser med några tiotals meters noggrannhet för väg-, sjö- och spårtrafikens behov. Därtill verkställer aktörerna inom spårtrafiken de åtgärder som ingår i Transport- och kommunikationsverkets rekommendation för främjande av cybersäkerheten inom spårtrafiken. Spårvägsaktörerna instrueras i att verkställa åtgärderna.

7) Lagstiftningen ska främja säkerheten

Lagstiftningen är ett centralt instrument för definiering av godtagbart trafikbeteende. De viktigaste reglerna och ramarna för interaktionen i trafiken fastställs i lagstiftningen eller i bestämmelser och anvisningar som myndigheterna utfärdar med stöd av lagstiftningen. Den centrala trafiksäkerhetslagstiftningen har setts över under de senaste åren. Den nya vägtrafiklagen och den nya sjötrafiklagen trädde i kraft sommaren 2020. Översynen och utvecklingen av lagstiftningen måste dock fortsätta för att skapa bästa möjliga utgångsläge för bättre trafiksäkerhet även i framtiden.

Målet med riktlinjen är att trafiksäkerhetslagstiftningen ska förbättra trafiksäkerheten för såväl individer, myndigheter som andra aktörer.

Viktigaste åtgärder: Kartlägga ändringsbehoven gällande bättre körhälsa, sänkt promillegräns i sjötrafiken samt promillegränsen inom cykling och mikromobilitet.

4. Beredning

Trafiksäkerhetsstrategin och åtgärdsprogrammet för strategin har utarbetats genom omfattande tväradministrativt samarbete av de berörda parterna. Arbetet utfördes i separata arbetsgrupper för transportsätten väg- och spårtrafik, sjötrafik och luftfart. Strategiarbetet hade också en styrgrupp. Medlemmarna i styrgruppen och i arbetsgrupperna representerade ministerier, myndigheter, förbund, organisationer och andra berörda parter med relevans för trafiksäkerheten. Sammanlagt var 53 olika parter representerade i arbetsgrupperna.

5. Konsekvenser

Trafiksäkerhetsstrategin innehåller en bred uppsättning åtgärder inom de olika sektorerna av trafiksäkerhetsarbetet. Under utarbetandet av strategin gjordes en konsekvensbedömning för 53 enskilda åtgärder. Urvalet av åtgärderna gjordes utgående från huruvida åtgärden kunde associeras till en olyckskategori på vilken åtgärdens konsekvenser riktades. Enligt en grov uppskattning beräknas dessa åtgärder i strategin minska antalet omkomna i trafiken med cirka 20 personer per år under strategiperioden. De effektivaste enskilda åtgärderna är en omfattande kampanj mot rattfylleri och droger i trafiken, möjligheten att läkarna i samband med vårdkontakt kan kontrollera körrätten och utfärda körförbud samt, av åtgärderna i trafikmiljön, sänkning av hastighetsbegränsningarna.

Konsekvenser har också andra åtgärder i trafiksäkerhetsstrategin samt sådana åtgärder i Trafikledsverkets investeringsprogram som inte upptas i strategin samt andra strategier och program, liksom också myndigheters och organisationers ordinarie verksamhet. De fördelar för trafiksäkerheten som kan uppnås med trafiksäkerhetsstrategin är större än de som redovisas i beräkningarna, eftersom alla åtgärder inte har kopplats till kvantitativa, numeriskt skattade konsekvenser. Därtill ger en del av åtgärderna indirekta effekter över tid. Åtgärderna påverkar också bland annat den upplevda säkerheten och trafikklimatet, med andra ord är den beräknade minskningen av dödsfall i trafiken och de direkta effekterna endast en del av helheten.

De strategiska riktlinjerna och åtgärderna i principbeslutet genomförs inom ramen för statsfinanserna och budgetanslagen. Åtgärderna finansieras genom att befintlig verksamhet och befintliga anslag riktas till dem. Eventuella behov av tilläggsfinansiering avhandlas genom normala budgetbeslut.

6. Genomförande och uppföljning

För uppföljning av genomförandet av strategin inrättas en uppföljningsgrupp. Gruppen ska sammanträda minst en gång per halvår. Den övervakar genomförandet av åtgärderna i strategin och följer upp konsekvenserna till exempel i förhållande till de indikatorer som anges i strategin. Uppföljningsgruppen kan justera åtgärdsprogrammet om det verkar att de avsedda effekterna inte kommer att uppnås. Gruppen kan vid behov samråda med och anlita utomstående experter.

Uppföljningsgruppen under ledning av kommunikationsministeriet ordnar också årligen ett forum för trafiksäkerhet, som redogör för genomförandet av trafiksäkerhetsstrategin och diskuterar aktuella teman kring trafiksäkerheten.

Bilagor:

Trafiksäkerhetsstrategi, inklusive följande bilagor:

- 1.1 Åtgärdsprogram
- 1.2 Nulägesbild av trafiksäkerheten