

TRAFIKSÄKERHETSSTRATEGI

Referat

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 den så kallade nollvisionen. Den syftar till att antalet dödsfall i trafiken ska vara noll senast 2050. Visserligen ska trafiksäkerhet här tolkas i 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 för trafiksäkerheten är att alla transportsätt senast 2050 är så säkra att ingen ska behöva dö eller skada sig allvarligt i trafiken. Strategiska riktlinjer styr insatserna för att visionen ska uppnås. De strategiska riktlinjerna är följande: 1) Trafiksäkerheten är en gemensam fråga för hela samhället, 2) Beslutsfattandet ska grunda sig på information, 3) Olika aktörers trafikkompetens måste ökas, 4) Attityderna ska förändras i trafiken, 5) Trafiksystemet och alla dess komponenter ska vara säkra, 6) Den tekniska utvecklingen ska medföra trygghet, och 7) Lagstiftningen ska främja trygga färdvägar.



Liikenneturvallisuusvisiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia

Päätöksenteon on perustuttava tietoon

Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä

Asenteiden on muututtava liikenteessä

Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia

Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta

Lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista

Innehåll

Inledning	4
1. Vision för trafiksäkerheten.....	5
2. Strategiska riktlinjer och mål 2022–2026	6
2.1 Trafiksäkerheten är en gemensam fråga för hela samhället.....	6
2.2 Beslutsfattandet ska grunda sig på information	6
2.3 Olika aktörers trafikkompetens måste ökas	7
2.4 Attityderna ska förändras i trafiken	8
2.5 Trafiksystemet och alla dess komponenter ska vara säkra	8
2.6 Den tekniska utvecklingen ska medföra trygghet	10
2.7 Lagstiftningen ska främja trygga färdvägar	10
3. Genomförande och uppföljning av trafiksäkerhetsstrategin	12

Inledning

År 2001 antog statsrådet för första gången ett principbeslut med en långsiktig säkerhetsvision för vägtrafiken, en nollvision, enligt vilken vägtrafiksystemet ska planeras så att ingen behöver dö eller bli allvarligt skadad i trafiken. Ett ytterligare mål var att utveckla vägtrafiksystemet 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. Därför har statsminister Marins regering nu – tjugo år efter det första principbeslutet – tagit med trafiksäkerheten och nollvisionen i regeringsprogrammet.

Visserligen ska trafiksäkerhet här tolkas i 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 sjöss eller i luften, eftersom varje dödsfall i trafiken är ett för mycket. Därför omfattar nollvisionen i trafiksäkerhetsstrategin alla transportsätt, och i trafiksäkerhetsstrategin läggs fram förslag till åtgärder som ska förbättra trafiksäkerheten inom dem alla. Den femåriga trafiksäkerhetsstrategin gäller perioden 2022–2026.

I trafiksäkerhetsstrategin dras upp sju strategiska riktlinjer. I dem fastställs att trafiksäkerheten är en fråga för hela samhället, beslutsfattandet ska grunda sig på information, olika aktörers trafikkompetens måste ökas, attityderna ska förändras i trafiken, trafiksystemet och alla dess komponenter ska vara säkra, den tekniska utvecklingen ska medföra trygghet, och lagstiftningen ska främja trygga färdssätt. De strategiska riktlinjerna genomförs med insatserna i åtgärdsprogrammet.

Syftet med trafiksäkerhetsstrategin är att ta fram effektiva metoder för att förbättra trafiksäkerheten framför allt på nationell nivå och därför innehåller strategin vissa avgränsningar. Militärfordonen omfattas inte av strategin. Säkerheten i sjötrafiken tas upp främst i relation till fritidsbåtar. Strategin berör inte den kommersiella sjöfarten som i stor utsträckning är underkastad internationell reglering. På luftfartsområdet omfattar trafiksäkerhetsstrategin fritidsflyg och obemannad luftfart. Fritidsflyg faller under nationell behörighet. Säkerheten i obemannad flygtrafik tas dock upp i strategin, trots att de centrala aspekterna på det området numera regleras på unionsnivå. Det är befogat att ta med obemannad flygtrafik i trafiksäkerhetsstrategin, eftersom det handlar om ett relativt nytt fenomen där säkerhetskulturen är delvis outvecklad även på nationell nivå och därför kan påverkas genom nationella åtgärder. Strategin gäller varken statlig eller militär luftfart.

Trafiksäkerhetsstrategin har utarbetats i bred samverkan mellan förvaltningarna. Separata arbetsgrupper för de olika transportsätten hade uppdraget att ta fram förslagen till åtgärder för genomförande av de strategiska riktlinjerna. Arbetsgrupperna fokuserade på väg- och spårtrafiken, sjötrafiken och luftfarten. Strategiarbetet styrdes av 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.

Trafiksäkerhetsstrategin kompletteras av flera andra riktlinjer som tagits fram under innevarande regeringsperiod. Till de viktigaste hör den riksomfattande trafiksystemplanen 2021–2032 (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.

1. Vision för trafiksäkerheten

EU:s nollvision är att antalet dödsolyckor i trafiken fås ner till noll senast 2050. Det innebär att ingen ska behöva dö eller skada sig allvarligt i vägtrafiken. För 20 år sedan åtog sig statsrådets genom sitt principbeslut av 2001 att leva upp till nollvisionen och även föreliggande strategi är ett led mot den.

Kärnan i trafiksäkerhetsstrategin är dock ett helhetsperspektiv på trafiksäkerheten. Det innebär att trafiksäkerhet här ska tolkas i bred bemärkelse, som omfattar samtliga transportsätt. Därmed ska också nollvisionen ges en bred tolkning. 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. Visionen för trafiksäkerheten är att senast 2050 ska ingen behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken, oavsett transportsätt.

Det behövs kontinuerligt arbete för att förbättra säkerheten i trafiken, och 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. Föreliggande femåriga trafiksäkerhetsstrategi gäller perioden 2022–2026. Den riksomfattande trafiksystemplanen 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 som påverkas också av andra än trafikpolitiska beslut. Därför behöver också andra förvaltningsområden ta in trafiksäkerhetsåtgärder i sina planer, strategier och program. Nollvisionen kan förverkligas genom brett förvaltningsövergripande samarbete.

2. Strategiska riktlinjer och mål 2022–2026

2.1 Trafiksäkerheten är en gemensam fråga för hela samhället

Trafiksäkerheten har av hävd associerats till vägtrafiken. Det är emellertid fråga om ett fenomen som angår alla transportsätt. Nollvisionen går inte att uppnå med en åtgärd, utan det behövs en bred uppsättning insatser inom alla transportsätt och på alla samhällsområden. Åtgärder behövs på alla samhällsnivåer, från riksomfattande åtgärder till regionala insatser och individuella handlingar.

Att människor dör och skadar sig i trafiken får inte vara priset för rörlighet. Dessvärre är det så att i synnerhet vägtrafikolyckor möts med tyst acceptans. Att förolyckas i trafiken är den vanligaste olycksrelaterade dödsorsaken bland barn och unga, och bland under 15-åringar är druckningsolyckor den näst vanligaste olycksrelaterade dödsorsaken. Inom alla transportsätt ska besluten som hänför sig till trafiksäkerheten fattas utifrån premissen att det inte är acceptabelt att människor omkommer.

Utöver de mänskliga förlusterna och konsekvenserna för samhället slår trafikdödligheten också hårt mot ekonomin. Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket har tillsammans definierat beloppen för person- och materialskador per trafikolycka.¹ Till exempel 2019 kostade omkomna och skadade i trafikolyckor totalt 1,1 miljarder euro för olika samhällsparter. Det är lika med ungefär en halv procent av Finlands BNP 2019.

Ansvarsfull trafiksäkerhetsplanering ska också ta hänsyn till människors upplevda trygghet. Trafik berör och angår oss alla, inte enbart riskgrupper. Många fenomen i trafiken väcker också oro. Som i all mänsklig verksamhet och interaktion kan det även i trafiken hända att andra människor beter sig på ett oväntat sätt. Känslan av osäkerhet i trafiken får inte begränsa rörligheten för någon. Detta gäller också personer med en fysisk eller annan funktionsnedsättning.

Trygghetskänslan utgår ifrån att man kan lita på att även de andra beter sig på ett ansvarsfullt sätt. Det inbegriper också hälsosäkerheten i trafiken. Då transportörerna följer enhetliga regler och rutiner i kollektivtrafiken och passagerarna beter sig på ett ansvarsfullt sätt är det möjligt att både förhindra smittspridning och stärka trygghetskänslan bland passagerarna. Trygghetskänslan påverkas också med andra ord av såväl attitydklimatet som av övervakning. Genom övervakning kan man förebygga trafikolyckor och dessutom bygga upp trygghetskänslan.

Trafiksäkerhetsarbete är mer än enbart trafikpolitiska lösningar eller justeringar av lagstiftningen, utan också till exempel insatser mot psykisk ohälsa och missbruksproblematik. Händelser på det personliga planet, utanför trafiken, påverkar också trafiksäkerheten. Med andra ord avspeglas problem med livskompetensen och hälsan eller vissa personlighetsdrag även i trafiken. Genom ett nära samarbete mellan myndigheterna kan man bidra till en positiv utveckling av trafiksäkerheten. Detta samarbete bör också involvera berörda parter från ett brett spektrum, från företag till civilsamhällesorganisationer. Trafiksäkerhetsarbetet bör ses som ett paraplybegrepp som innefattar hela samhället.

2.2 Beslutsfattandet ska grunda sig på information

¹ Trafikledsverket (2020)

UTKAST

Inom trafiksäkerheten ska beredningen, beslutsfattandet och genomförandet överensstämja 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. Beslutsfattandet bör bygga på en helhetsbild av trafiksäkerheten. En positiv utveckling av trafiksäkerheten understöds genom att säkerställa att informationen styr beslutsfattande på lång sikt.

Samtidigt måste kunskapsbasen för beslut om trafiksäkerheten stärkas. Informationen om fenomen inom trafiksäkerheten ska utvecklas så att det bildas en sanningsenlig lägesbild av trafiksäkerheten, särskilt antalen omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Betydande mörkertal i statistiken hänför sig bland annat inom vägtrafiken till allvarliga trafikskador, lägesdata och cyklister samt inom sjötrafiken till användning av flytväst. Aktuell information för bättre trafiksäkerhet behövs också om olika fenomen och nya former av rörlighet, som olovligt korsande av järnväg samt mikromobilitet.

I enlighet med den riksomfattande trafiksystemplanen ansvarar Transport- och kommunikationsverket framöver för kunskapsunderlaget i trafiksystemet. Data om de olika delområdena i planen samlas genom trafiksystemanalyser. Ett av delområdena är trafiksäkerhet. Utöver utveckling av datainsamlingen och statistikföringen behövs även satsningar på forskning, för att besluten ska vara baserade på forskningsdata. Utöver att man samlar in och analyserar statistikdata är det viktigt att förädla data genom forskning och utredningar.

Dessutom bör informationsspridningen både mellan och inom aktörerna förbättras. Till exempel gällande körhälsa och hälsokontroller behövs bättre informationsförmedling. Läkaren som bedömer en persons körhälsa ska ha tillgång till korrekt information om personens körrätt. Med snabb och exakt informationsspridning är det möjligt att vidta åtgärder för bättre trafiksäkerhet på ett kostnadseffektivt sätt.

2.3 Olika aktörers trafikkompetens måste ökas

Med hjälp av undervisning och utbildning kan man säkerställa att människor har de kunskaper och färdigheter som de behöver för trygg mobilitet. 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 handlingssätten i trafiken både ur sitt eget och ur andras perspektiv.

Olika engångsutbildningar för förare och certifikat ger också ett gått utgångsläge för trygg rörlighet. Dessa utbildningar behöver dock fortlöpande utvecklas med hänsyn till bland annat de möjligheter för lärande som tekniska framsteg möjliggör. Digitala lärmiljöer kan användas till exempel i utbildningar inom sjötrafiken.

Engångsutbildningar räcker dock inte hela vägen. Trafikundervisningen ska vara långsiktig och vara livet ut. Det är viktigt att alla åldersgrupper upprätthåller sina kunskaper och färdigheter. Den grund för kunskaper för trygg mobilitet som läggs tidigt i livet ska stärkas i småbarnspedagogiken, grundskolan och på andra stadiet. Likaså är det viktigt att upprätthålla kunskaperna och färdigheterna hos äldre.

Trafiken utvecklas och det uppkommer nya trender inom rörlighet. Ett gott exempel är obemannad luftfart som ökat i popularitet de senaste åren. Utvecklingen medför också ofta ändringar i trafikreglerna eller vad som är lämpligt trafikbeteende. Det kan till och med uppkomma helt nya regelverk.

UTKAST

Kompetensbevarande är viktigt även i detta avseende. Nya fenomen och förändringar över lag behöver beaktas i trafikundervisningen och i engångsutbildningar.

Myndigheter och olika yrkesgrupper ska också se till att bevara och utveckla kunskaperna och färdigheterna. Vad gäller trafiksäkerheten är det lika viktigt att polisen och hälso- och sjukvårdspersonalen besitter den rätta kompetensen som att aktörerna inom spårtrafiken är insatta i cybersäkerhet. Ledningen i transportserviceföretag kan också bidra till säkerheten, ansvarsmedvetenheten och hållbarheten i verksamheten. De allmänna trafikfärdigheterna ska stärkas långsiktigt i hela samhället.

2.4 Attityderna ska förändras i trafiken

Ofta medverkar attityder till att en trafikolycka inträffar, och attityderna kan ha en större inverkan på en persons beteende än trafikvett. Förarens inställning kan bland annat påverka hur hen bedömer sina egna färdigheter och tolkar andra trafikanters beteende, till exempel beroende på färdmedel, kön eller ålder. Ett tolerant förhållningssätt till berusningsmedel, fortkörning och underlåtenhet att använda säkerhetsanordningar påverkar också trafiksäkerheten.

Attityder är någonting som ofta skapas tidigt i livet, under barndomen och ungdomen, utifrån iakttagelser, erfarenheter och förebilder. Därför är det viktigt att fästa avseende inte bara vid enskilda individer utan också vid de människor och sociala kretsar som de umgås med, som vårdnadshavare och vänner. Attitydbildningen påverkas av en persons hela livsmiljö. Däremot är attityder inte alltid oföränderliga och säkerhetskommunikation är ett sätt att påverka dem under hela livet. Säkerhetskommunikationen ska riktas in på bred front till alla trafikformer, till exempel inom spårtrafiken på de risker som hänför sig till plankorsningar eller inom sjötrafiken till att främja användningen av flytväst. Attityderna ändras emellertid inte i en handvändning. Därför behövs det långsiktigt och kontinuerlig säkerhetskommunikation som fokuserar på attityderna.

Vad gäller nya fenomen är det viktigt att attityderna och säkerhetskulturen ända från start gynnar tryggt beteende. Till exempel mikromobilitet och obemannad luftfart har blivit enormt populära på en mycket kort tid. Likaså är det viktigt att påverka attityderna när en person börjar med en för hen själv ny aktivitet, som cykling. De grundläggande reglerna för rörlighet ska kommuniceras genast från start, för att varje medverkande i trafiken ska veta sin roll och sitt ansvar för att främja trygghet i trafiken.

De flesta väganvändare strävar efter att hålla sig till trafikreglerna och röra sig i trafiken på ett tryggt sätt. Oftast har de lärt sig attityder som styr mot tryggt beteende. Även detta beteende behöver stöd och uppmuntran, till exempel genom polisens säkerhetskommunikation. Det behövs en bred uppsättning aktiva åtgärder för att stödja positiva attityder och positivt beteende, på samma sätt som för att ändra dåliga trafikattityder.

2.5 Trafiksystemet och alla dess komponenter ska vara säkra

UTKAST

Alla människor begår misstag i trafiken och det är omöjligt att slippa misstagen helt. 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 från flytvästar till cykelhjälm. Dessutom påverkar väganvändarna sin egen och andras säkerhet.

Speciellt vägtrafiken är en synnerligen komplex miljö. Där rör sig färdmedel och människor med vitt skilda egenskaper och där samsas såväl bilar och mikromobilitet som cyklister och fotgängare. Hastigheterna mellan olika väganvändare varierar mycket, och detsamma gäller fordonens dimensioner och massor. Farliga situationer uppkommer framför allt då hastigheterna är höga och olika transportformer korsar varandra – som i plankorsningar eller i korsningar mellan fotgängare/cyklister och bilvägar – men också när olika slags färd sätt ska samsas om samma trafikleder. I anslutning till hastighetsbegränsningar är det viktigt att fästa avseende vid säkerheten för gång, cykeltrafik och mikromobilitet.

Den första riksomfattande trafiksystemplanen 2021–2032 har antagits och den ska ses över varje regeringsperiod. Ett genomgående tema för utvecklingsinsatserna enligt planen såväl nu som i framtiden är trafiksäkerhet. Trafiksäkerhet hör till ramvillkoren för utvecklingen av trafiksystemet och den ska främjas parallellt med utvecklingen av trafiksystemet i övrigt. Det reviderade vägsäkerhetsdirektivet träder i kraft i december 2021. De åtgärder som ingår i lagförslaget kan förbättra trafiksäkerheten och inverka positivt på uppnåendet av EU:s mål och nationella vägsäkerhetsmål. Enligt lagförslaget ska det bland annat göras en riskbaserad vägsäkerhetsbedömning av huvudlederna senast 2024. Syftet med bedömningen är att identifiera olycksrisker som hänför sig till infrastrukturen och rikta in investeringar på att förbättra vägsäkerheten. Bedömningarna som görs vart femte år och de tillhörande riktade vägsäkerhetsinspektionerna ger en gedigen kunskapsbas om de åtgärder som behövs för att förbättra säkerheten i trafiksystemet.

En viktig komponent i ett säkert trafiksystem är trafikövervakning som omfattar samtliga transportsätt. Polisen övervakar trafikreglerna, transportmedlen och körförmågan samt säkerställer att trafiksystemet fungerar. Polisen bidrar till att minska trafikens negativa effekter på samhället. Trafikövervakning innebär att risken för att åka fast för en trafikförseelse ökar. Vilket gör det mindre lockande att bryta mot reglerna. Ändå utförs trafikövervakning inte endast på grund av riskanvändarna, utan den omfattar alla som rör sig i trafiken.

Ett effektivt och välfungerande transportnät utgör grunden för trygga trafik- och transporttjänster. Till god trafiksäkerhet bidrar också att transportnätet gör det lockande att välja trygga transportsätt. Ställvis är det också möjligt att kombinera transportformer och transportservice så att det gynnar tryggare transportsätt. Ett bra exempel är den spårbundna trafiken inom stora stadsregioner och mellan städerna.

Utvecklingen av resekedjor kan främja trafiksäkerheten då människor kan avstå ifrån bilen och ändå röra sig lika fritt. Trygga och tillgängliga transporter gör det lättare att göra sig av med bilen till exempel när körförmågan försämras på grund av åldern. Självständig rörlighet hör till ett kvalitativt och jämlikt liv. Därför ska trafiksystemet vara säkert och tillgängligt för alla användargrupper på lika villkor.

2.6 Den tekniska utvecklingen ska medföra trygghet

Tekniken inom olika transportsätt utvecklas hela tiden, vilket ökar trafiksäkerheten på både kort och lång sikt. Den tekniska utvecklingen av vägtrafikfordonen, till exempel med olika hjälpsystem, minskar misstagen och mildrar deras följder. Inom yrkestransporter kräver förbättring av trafiksäkerheten genom dataöverföring i realtid avancerade dataförbindelser och tekniska lösningar inom alla transportformer.

Ett av de långsiktiga framtidsscenarierna för den tekniska utvecklingen inom transporter är delvis eller helt automatiserade system, det vill säga att fordonet inte aktivt manövreras av föraren. På lång sikt kommer automationen att bidra till arbetet för nollvisionen i vägtrafiken, där över 90 procent av olyckorna orsakas av mänskliga misstag. Även inom fritidsflyg och fritidsbåtliv uppkommer farliga situationer på grund av mänskliga misstag. Automation i trafiken kan möjliggöra transporter som är säkrare, effektivare och hållbarare än i dag.

En viktig säkerhetsaspekt i utvecklingen av tekniken och automatiseringen inom transporter är förutom trafiksäkerheten, 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 beskaffenhet. Mängden data som samlas in och behandlas på webben och i enheterna kommer att öka kraftigt. Det handlar om i allt högre grad kritiska data samtidigt som beroendeförhållandena mellan datanäten, trafiksystemet och transportmedlen ökar. Genom att cybersäkerhet spelar en viktig roll för trafiksäkerheten ska den beaktas i alla transportsätt.

Trafiksäkerheten blir bättre i takt med att bilbeståndet förnyas. Bilarna är blivit betydligt säkrare under de senaste årtiondena. Tack vare nya aktiva och passiva säkerhetssystem har antalet olyckor som lett till personskador minskat kraftigt. För att nollvisionen ska kunna uppnås måste bilbeståndet förnyas så att andelen bilar med säkrare teknik ökar i Finland.

2.7 Lagstiftningen ska främja trygga färdvägar

Lagstiftningen är ett centralt instrument för definiering av godtagbart handlande i trafiken. De viktigaste reglerna och ramarna för interaktionen i trafiken fastställs i lagstiftningen eller i bestämmelser och anvisningar som myndigheterna utfärdar med stöd av lagstiftningen. I lagstiftningen föreskrivs också bland annat om de viktigaste kraven på tillhandahållandet av tjänster, kraven på utbildning inom transporter samt påföljderna för förbjudna handlingar.

Den centrala trafiksäkerhetslagstiftningen har setts över under de senaste åren. Den nya vägtrafiklagen och den nya sjötrafiklagen trädde i kraft sommaren 2020. I fråga om vägtrafikinfrastrukturen pågår genomförandet av vägsäkerhetsdirektivet i den nationella lagstiftningen. För närvarande förbereds också en totalreform av transporter av farligt gods. I fråga om obemannad luftfart har inom EU utarbetats ett nytt regelverk om säkerheten vid drift av obemannade luftfartyg. Regelverket och de nationella genomförandebestämmelserna tillämpas från och med ingången av 2021.

Vid översynen av lagstiftningen ska det tas hänsyn till nya trender i trafiken, vilka kan vara väldigt olika, beroende på transportform. Till exempel inom sjötrafiken har båtarna allt mer högeffektiva motorer och är allt mer snabbgående. Inom vägtrafiken är däremot rattfylleri allt oftare drograttfylleri. Å andra sidan är en del av trenderna gemensamma för alla transportformer. Till exempel cybersäkerhet angår dem alla.

UTKAST

Trots att den central trafiksäkerhetslagstiftningen nyligen har setts över är det ett arbete som aldrig blir klart. Granskningarna och utvecklingen av lagstiftningen måste fortsätta för att skapa bästa möjliga utgångsläge för bättre trafiksäkerhet även i framtiden. Till dem hör till exempel krav på alkoholås vid transporter som bekostas eller ordnas av samhället samt bestämmelser om cybersäkerhet i trafiken. Dessutom har det identifierats ett antal potentiella lagändringsbehov, som visserligen kräver ytterligare noggranna utredningar innan det går att avgöra huruvida en lagändring är befogad. På så sätt säkerställs att problemen över huvud taget går att avhjälpa genom lagstiftningsmedel och att lösningar som skrivs in i lagstiftningen uppfyller sitt tilltänkta syfte. Sådana frågor är bland annat hela förfarandet med körförbud, sänkning av promillegränsen i sjötrafiken samt fastställande av en promillegräns inom cykling och mikromobilitet. Det är också viktigt att följa upp på vilket sätt genomförda ändringar, som körkortsreformen, påverkar trafiksäkerheten och justera bestämmelserna efter behov.

3. Genomförande och uppföljning av trafiksäkerhetsstrategin

Varje medverkande part genomför sina åtaganden enligt strategin inom den egna anslagsramen. Största delen av åtgärderna genomförs genom inriktning av den nuvarande verksamheten. Beslut om åtgärder som kräver tilläggsanslag fattas separat inom den normala budgetära planeringen. Åtgärder finansieras också genom finansieringsplaner och finansieringsprogram som hänför sig till andra projekt, såsom den riksomfattande trafiksystemplanen. Dessutom är det möjligt att ansöka om till exempel EU-finansiering för pilot- och utvecklingsprojekt. Med tanke på trafiksäkerhetsarbetets långa tids- span är det viktigt att det tilldelas kontinuerliga och tillräckliga resurser.

För uppföljning av genomförandet av strategin inrättas en uppföljningsgrupp. Gruppen leds av kommunikationsministeriet och består av en representation för justitieministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Polisstyrelsen, Utbildningsstyrelsen, Institutet för Olycksinformation, NTM-centralen i Nyland, Institutet för hälsa och välfärd, Helsingfors stad, Trafikskyddet och Kommunförbundet. 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. Genomförandet av strategin följs upp med till exempel "trafikljus", som anger status för en åtgärd. Uppföljningsgruppen kan justera åtgärdsprogrammet om det verkar att de avsedda effekterna inte kommer att uppnås.

Strategin följs upp i ett nära samarbete med berörda parter. Uppföljningsgruppen kan vid behov samråda med och anlita utomstående experter. Uppföljningsgruppen under ledning av kommunikationsministeriet ordnar också årligen ett forum för trafiksäkerhet, där det redogörs för genomförandet av trafiksäkerhetsstrategin och diskuteras aktuella teman kring trafiksäkerheten, som omvärldsförändringar och fenomen som påverkar trafiksäkerheten samt trafiksäkerhetsforskning. I forumet deltar en bred representation från förvaltningsområdena och de berörda parterna.

Uppnåendet av nollvisionen utvärderas genom att bevaka antalen dödsfall inom alla transportsätt. Trafiksäkerhet ska ingå i trafiksystemanalysen och behovet att uppdatera trafiksäkerhetsstrategin bedöms också i samband med analysen. Dataunderlaget för trafiksystemanalysen och själva analysen ska göra det möjligt att övervaka genomförandet av trafiksäkerhetsstrategin. Dessutom kommer genomförandet av de enskilda strategiska riktlinjerna att mätas på det sätt som beskrivs nedan.

Trafiksäkerheten är en gemensam fråga för hela samhället

- Beaktande av trafiksäkerheten i kommunikationsministeriets och andra förvaltningsområdens projekt och strategier
- Medborgarnas nöjdhet med trafiksystemet
- En gällande trafiksäkerhetsstrategi under trafiksystemplanens hela löptid

Beslutsfattandet ska grunda sig på information

- Rapportering av singelolyckor och upptagning av den i statistiken (cykeltrafik, mikromobilitet, motorcyklister)
- Etablering av samarbetsgrupper inom åtgärderna för att säkerställa informationsspridningen

Olika aktörers trafikkompetens måste ökas

UTKAST

- Andelen skolor, läroanstalter och enheter inom småbarnspedagogik som tagit med trafikundervisning i sin läsårsplan, verksamhetsplan eller motsvarande
- Antal olyckor med barn eller ungdom och cyklist

Attityderna ska förändras i trafiken

- Procentuell andel förare som följer hastighetsbegränsningarna inom olika hastighetsnivåer samt fortkörning som observerats vid de automatiska mätpunkterna
- Procentuell andel som använder säkerhetsutrustning, som cykelhjälm, alkolås och flytväst
- Antal fall av rattfylleri per år

Trafiksystemet och alla dess komponenter ska vara säkra

- Beräknad minskning av olyckor genom väghållningsåtgärder
- Risk för plankorsningsolyckor i statens spårnät
- Antal slopade eller förbättrade plankorsningar
- Mängden kommunala vägavsnitt och vägar med 30 km/h hastighetsgräns
- Andel personbunden spårtransport

Den tekniska utvecklingen ska medföra trygghet

- Antal sålda nya bilar och hela bilbeståndets medelålder
- Genomförande av lagstiftningsprojekt som hänför sig till cybersäkerheten i transporter

Lagstiftningen ska främja trygga färdsätt

- Genomförda utredningar
- Genomförda lagstiftningsprojekt

Dessutom bevakar Transport- och kommunikationsverket utvecklingen av vägtrafiksäkerheten enligt EU:s indikatorer för trafiksäkerhet.