

## Åtgärdsprogram för trafiksäkerhetsstrategin

Åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhetsstrategin innehåller en beskrivning av de åtgärder som behövs för att uppnå strategins vision samt av de ansvariga parterna och utfalls-mätarna. Inom exempelvis vägtrafiken fokuserar åtgärderna på olyckor där alkohol och/eller narkotika förekommit, olyckor med inblandning av unga förare, olyckor inom mikromobilitet samt olyckor bland äldre. Åtgärderna omfattar också plankorsningsolyckor samt avsiktligt vållade personpåkörningar inom den spårbundna trafiken, alkoholrelaterade olyckor inom sjötrafiken samt tillbud inom den obemannade luftfarten till följd av till exempel okunskap om luftfartsreglerna.

Programmets indelning av åtgärderna följer de strategiska riktlinjerna så att under varje riktlinje presenteras de åtgärder med vilka riktlinjen ska genomföras. Åtgärderna har vidare delats upp så att de åtgärder som gäller alla eller flera transportformer räknas upp först. Därefter läggs åtgärderna fram per transportform i följande ordning: vägtrafik, spårtrafik, sjötrafik och luftfart. Varje åtgärd presenteras i en av kolumnerna i tabellen i åtgärdsprogrammet. I en separat kolumn anges de organisationer som ska genomföra åtgärden, med fokus på samarbete och samverkan. Den/de huvudansvariga genomföraren/genomförarna av varje åtgärd anges med fetstil. Den utsedda organisationen har huvudansvaret för att inleda, främja och samordna genomförandet, oavsett om åtgärden kräver samarbete med andra organisationer. Då en åtgärd har flera huvudansvariga genomförare ansvarar dessa i lika stor omfattning och oberoende av varandra för genomförandet.

Åtgärder som har en större effekt eller betydelse, totalt 20 stycken, har markerats med blå kantlinje i tabellen. Syftet har varit att på detta sätt underlätta för de ansvariga organisationer att tilldela resurser till de mest verkningsfulla och betydelsefulla åtgärderna. Indelningen har gjorts utifrån en konsekvensbedömning samt diskussionerna och synpunkterna i arbetsgrupperna för trafiksäkerhetsstrategin. Arbetsgrupperna bestod av företrädare för centrala berörda parter inom trafiksäkerhet samt av trafiksäkerhetsexperter. Utfallet för de särskilt markerade åtgärderna bör ägnas särskild uppmärksamhet även under uppföljningen.

Åtgärderna har delats in i tre kategorier beroende på om de är fortsättning av befintlig verksamhet, utveckling av befintlig verksamhet eller ny verksamhet. För varje åtgärd anges också om verksamheten är fortlöpande eller en engångsinsats.



= vägtrafik



= spårtrafik



= sjötrafik



= luftfart

### Konsekvensbedömning

## LUONNOS

Bedömningen av åtgärdernas konsekvenser för trafiksäkerheten gjordes av Sitowise på uppdrag av kommunikationsministeriet. Konsekvensbedömningen hade en styrgrupp som bestod av representanter för kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Institutet för Olycksinformation. Konsekvensbedömningen har publicerats på webbsidan för projektet för en trafiksäkerhetsstrategi (<https://valtioneuvosto.fi/sv/projektet?tunnus=LVM054:00/2019>).

Trafiksäkerhetsstrategin innehåller en bred uppsättning åtgärder inom de olika sektorerna av trafiksäkerhetsarbetet. Bedömningen av enskilda åtgärders konsekvenser omfattade specifika åtgärder, sammanlagt 53 stycken. Urvalet av åtgärderna gjordes utgående från huruvida åtgärden kunde associeras till en olyckskategori på vilken åtgärdens konsekvenser riktades. I urvalet ingick också åtgärder som redan pågår och som anses vara synnerligen viktiga för att upprätthålla trafiksäkerhetsstatus. Det bör noteras att konsekvenserna av åtgärder med en och samma målgrupp ofta delvis överlappar varandra, vilket innebär att den verkliga totala effekten sannolikt är mindre än summan av de enskilda åtgärderna, men också större än av endast en åtgärd. Likaså bör man vara medveten om att de dödsfall i trafiken som uteblir tack vare förebyggande insatser inte blir beaktade vid en bedömning av trafiksäkerhetsarbetets konsekvenser utifrån antalet inträffade olyckor.

Då man i beräkningarna frånsäger från de viktigaste överlappande konsekvenserna kan strategins åtgärder enligt en grov uppskattning minska antalet omkomna i trafiken med 20 personer under strategiperioden. 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, vilken bedömdes främst för Trafikskyddets del. De effektivaste enskilda åtgärderna var 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. Det bör noteras att åtgärderna också kan ge en betydande minskning av antalet skadade i trafiken. 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 fördelar för trafiksäkerheten som kan uppnås med trafiksäkerhetsstrategin är större än de som redovisas i beräkningarna ovan, eftersom alla åtgärder inte har kopplats till kvantitativa, numeriskt skattade konsekvenser. Därtill ger en del av åtgärderna indirekta effekter över tid. Syftet med strategin är att förankra ett samhällsgenomgripande säkerhetstänkande vars genomförande sannolikt har vittgående verkan. Trafiksäkerhet är ett tema som bör hållas ständigt aktuellt och debatteras, med samtidig uppföljning av omvärldsförändringar, fenomen och forskning som är relevanta för trafiksäkerheten. Därtill behövs medverkan från regionerna och forskarsamhället samt en dialog med medborgarna. Det är viktigt att medborgarna har en absolut klar bild av samhällsambitionen om nollvisionen och exempelvis trafik utan inblandning av alkohol och droger. Tillsammans med andra strategier och program ska genomförandet av den mångsidiga och omfattande trafiksäkerhetsstrategin bidra till att minska antalet trafikdödade. Sammankopplingen av olika program främjar också det sektorsövergripande samarbete som accentueras i strategin. Även upprättandet av strategin i sig samt den sektorsövergripande och inkluderande strategiprocessen främjar det gemensamma engagemanget i målen och trafiksäkerhetsarbetet.





En bedömning av konsekvenserna av varje åtgärd anges i en separat kolumn i tabellen i åtgärdsprogrammet. I bedömningen ingår också ett kvantitativt värde, i de fall som det har varit möjligt att räkna ut det. Det bör dock noteras att dessa kvantitativa konsekvenser delvis överlappar varandra och att en del åtgärder varit föremål för en samlad bedömning.



**Trafiksäkerheten är en gemensam fråga för hela samhället**

**Mål:** Trafiksäkerhet ska värdesättas högre i samhället, myndigheterna ska samarbeta mer och människorna ska känna sig trygga i trafiken. Trafiksäkerhet ska vara ett åtagande och ett genomgripande tema för hela samhället.

**Mätare:** Beaktande av trafiksäkerheten i kommunikationsministeriets och andra förvaltningsområdets projekt och strategier. Medborgarnas nöjdhet med trafiksystemet. Staten har en gällande trafiksäkerhetsstrategi under trafiksystemplanens hela löptid.

Identifikator	Åtgärd	Ansvarig organisation	Konsekvensbedömning	Typ
1. 	Intensifiera det förvaltningsövergripande samarbetet för trafiksäkerhet på alla nivåer, och ge trafiksäkerhet en bred tolkning. Säkerställa överensstämmelsen med andra politiska och samhälleliga målsättningar för bättre trafiksäkerhet. Trygga arbetsfördelningen och en tydlig organisering av uppgifterna på trafiksäkerhetsområdet vid genomförande av reformer, som social- och hälsovårdsreformen.	KM, UM, JM, IM, FSM, FM, UKM, JSM, ANM, SHM, MM och ämbetsverken som lyder under dem	Generellt främjar åtgärden beaktandet av trafiksäkerheten i förvaltningsområdenas verksamhet och mål. Övergripande förbättring av trafiksäkerheten gynnar alla transportformer och trafikantgrupper i Finland. De största effekterna kan uppnås inom vägtrafiken.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.
2. 	Stödja förebyggande mentalvårdsarbete genom förvaltningsövergripande samverkan mellan myndigheterna och andra parter, och integrera förebyggande av självmord i väg- och spårtrafiken som en aspekt i offentliga förvaltningens övriga strategier.	<b>SHM</b> , KM, Transport- och kommunikationsverket, Institutet för hälsa och välfärd samt organisationer, som Mieli rf och Förebyggande rusmedelsarbete EHYT rf.	Satsningarna på att hindra självmord i väg- och spårtrafiken ska ingå i det övergripande suicidpreventiva arbetet. Effekterna inom väg- och spårtrafiken beror på hur den allmänna mentalhälsosituationen utvecklas och hur väl mentalvården lyckas. Eftersom de flesta som avlider i suicid i trafiken är män, torde åtgärderna påverka denna grupp mest. Genom att självmord påverkar suicidoffrens anhöriga har suicidprevention också mer omfattande effekter på välbefinnandet. Att hindra självmord i trafiken i form av frontalkrockar eller avsiktliga självdestruktiva handlingar i spårtrafiken har också en effekt på välbefinnandet hos dem som därigenom inte blir inblandade i en olycka.  En minskning med cirka 0,8 suicidfall i trafiken per år.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.


<p>3.</p> 	<p>Fördjupa och utvidga det förvaltningsövergripande samarbetet mellan olika aktörer för att förebygga avsiktliga självdestruktiva handlingar i spårtrafiken. Stödja och delta i samarbetet för att genomföra programmet för suicidprevention. Säkerställa att förebyggande av avsiktliga självdestruktiva handlingar i spårtrafiken beaktas i stor omfattning i projekt på olika förvaltningsområden.</p>	<p><b>KM, SHM, IM, FSM</b></p>	<p>Genom att minska antalet avsiktliga självdestruktiva handlingar kan säkerheten i spårtrafiken förbättras betydligt. Utöver att människoliv besparas avspeglas konsekvenserna på de anhörigas och lokförarnas välbefinnande.</p> <p>En minskning med cirka 0,8 suicidfall i trafiken per år.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>4.</p> 	<p>Vidta systematiska åtgärder mot användning av berusningsmedel och användningens konsekvenser för trafiksäkerheten i ett så tidigt skede som möjligt. Erbjud den beroende – och hens närstående – hjälp och stöd och hänvisa hen till lämplig vård, samt informera om möjligheten att frivilligt låta installera alkoholås i bilen.</p>	<p><b>SHM, Institutet för hälsa och välfärd, IM, Polisstyrelsen, Brottspåföljdsmyndigheten samt organisationer, som FRK och Förebyggande rusmedelsarbete EHYT rf.</b></p>	<p>De flesta av alkohol- eller drogonyktra förare är män i åldern 25–54 år. Genom att offren i sammanstötningsolyckor är personer i olika trafikant- och åldersgrupper har förebyggande av olyckor även bredare konsekvenser. Åtgärderna påverkar också välbefinnandet bland de alkohol- och drogonyktra förarnas anhöriga. Det är också vanligt att samma personer gör sig skyldiga till upprepade trafikolyckor; i Finland handlar det om fler än var tredje rattfyllerist.</p> <p>En minskning med cirka 0,3 dödsfall per år.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>5.</p> 	<p>Trafikövervakning är ett centralt element i att förbättra trafiksäkerheten. Polisstyrelsen verkställer Polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet och förbättrar på så sätt trafiksäkerheten. Genomförandet riktas särskilt på följande faktorer: körhälsa och uppmärksamhet; alkohol, narkotika och läkemedel; unga personer; körsätt och körhastigheter; användning av säkerhetsbälte, säkerhetsanordningar för barn och skyddsutrustning; uppmärksamhet; gång, cykeltrafik och övergångsställen; samt yrkestrafik.</p>	<p><b>Polisstyrelsen.</b></p>	<p>Riskfyllt beteende i vägtrafiken förekommer mest i de yngre åldersgrupperna; detsamma gäller underlåtenhet att använda säkerhetsanordningar. Framgångsrik övervakning torde påverka mest olyckorna i denna åldersgrupp. Synlig övervakning stärker rätt trafikbeteende i alla ålders- och trafikantgrupper och får därigenom mer omfattande konsekvenser. Konsekvensernas storlek och omfattning beror på tilldelningen och inriktningen av resurserna.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>6.</p> 	<p>Det regionala trafiksäkerhetsarbetet ska beakta de riksomfattande strategierna, planerna och anvisningarna på trafiksäkerhetsområdet.</p>	<p><b>Kommunerna och NTM-centralerna.</b></p>	<p>Kommunerna ska skapa förutsättningar för ett sunt och tryggt liv, varigenom trafiksäkerhet utgör en del av kommunernas grundläggande åtgärder. Genom riksomfattande strategier, planer och anvisningar skapas förutsebara och samstämmiga verksamhetsförutsättningar för olika slags regioner. Trafiksäkerhetsarbetet i regionerna spelar en avgörande roll för förbättringen av trafiksäkerhetsläget i hela landet.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>




<p>7.</p> 	<p>Effektivisera samarbetet för säkerheten i sjötrafiken genom att under båtlivsnätverket inrätta en undergrupp för att samordna och styra kampanjer för bättre sjötrafiksäkerhet. Undergruppen ser över inriktningen av kampanjerna årligen.</p>	<p><b>Transport- och kommunikationsverket</b> och medlemmarna i undergruppen inom båtlivsnätverket.</p>	<p>Båtlivsnätverket är ett viktigt samarbetsorgan för berörda parter, och genom att inrätta en undergrupp för säkerhetskampanjer inom sjötrafiken kan man säkerställa att kommunikationssamarbetet fungerar och säkerhetskampanjerna riktas in på ett effektivt sätt. Åtgärden bidrar till både en positiv säkerhetsutveckling inom sjötrafiken och en bättre säkerhetskultur.</p>	<p>Ny verksamhet. Genomförs under 2022.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>8.</p> 	<p>Stödja koherensen avseende obemannad flygtrafik genom nationella riskhanteringsinsatser, intressentmöten och andra evenemang.</p>	<p><b>Transport- och kommunikationsverket</b>, Finlands Flygförbund, Suomen moottorilentäjien liitto, Finavia, Försvarsmakten, Polisstyrelsen och Gränsbevakningsväsendet</p>	<p>Inom fritidsflyget har säkerhetsutvecklingen varit positiv tack vare flygklubbarnas arbete för säkerhet och koherens. Att skapa motsvarande koherens inom obemannad luftfart och förbättra kunskaperna om regleringen av obemannad luftfart kan antas bidra till fortsatt god säkerhet trots den ökande användningen av obemannade luftfartyg.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>





**Beslutsfattandet ska grunda sig på information**





**Mål:** 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.

**Mätare:** Rapportering av singelolyckor och upptagning av den i statistiken (cykeltrafik, mikromobilitet, motorcyklister). Etablering av arbetsgrupper inom åtgärderna för att säkerställa informationsspridningen.




Identifikator	Åtgärd	Ansvarig organisation	Konsekvensbedömning	Typ
<p>9.</p> 	<p>Sammanställa och upprätthålla information om trafiksäkerheten inom uppföljningen av den riksomfattande trafiksystemplanen och lägesbilden för trafiksystemet (s.k. trafiksystemanalysen).</p>	<p><b>Transport- och kommunikationsverket.</b></p>	<p>Åtgärden främjar såväl användningen och användbarheten av information som uppföljningen av den allmänna trafiksäkerhetssituationen och målnivån. Målgruppen utgörs av informationsanvändarna, exempelvis myndigheterna, forskarna, medierna och medborgarna.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>

<p>10.</p> 	<p>Skapa en process för uppföljning av allvarliga trafikskador. I detta syfte ta fram metoder för informationsutbyte mellan olika myndigheter, och de väsentligaste statistikuppställningarna, samt samla och tillgängliggöra analyserna och undersökningarna tillgängliga på ett ställe. Utveckla olycksstatistiken över allvarliga olyckor så att den också innehåller lägesdata och uppgift om transportformen.</p>	<p><b>Institutet för Olycksinformation och Statistikcentralen</b>, Institutet för hälsa och välfärd, Polisstyrelsen, sjukhusen, försäkringsbolagen, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket och räddningsväsendet.</p>	<p>Utveckling statistikens omfattning, innehåll, tillgänglighet och aktualitet kompletterar helhetsbilden av allvarliga personskador samt förbättrar möjligheterna för mer aktuell uppföljning och snabbare respons samt effektivare inriktning av trafiksäkerhetsinsatserna. Det förutsätter att informationen används aktivt för lägesanalyser, undersökningar och beslutsfattande. Att samla statistik och forskningsdata på ett ställe gör informationen lättare att använda och ger en bättre uppfattning om statistikens representativitet. Utveckling av statistikföringen över allvarliga olyckor förbättrar informationen framför allt om singelolyckor och i synnerhet om omkullkörningar hos cyklister, mopedister och motorcyklister. De viktigaste åldersgrupperna är unga mopedister och äldre cyklister.</p>	<p>Ny verksamhet. Genomförandet har börjat.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>11.</p> 	<p>Effektivisera hälsokontrollerna avseende vägtrafiken genom att möjliggöra att läkarna i samband med vårdkontakt kan kontrollera patientens körrätt och körförbud från en tillförlitlig källa.</p>	<p><b>Transport- och kommunikationsverket, SHM</b> och KM, Institutet för hälsa och välfärd och FPA.</p>	<p>Genom att effektivisera informationsspridningen är det möjligt att minska olyckor som orsakas av fysiska eller psykiska sjukdomar. Det är viktigt att samtidigt effektivisera bedömningen av körhälsa enligt körhälsöanvisningarna.</p> <p>En minskning med cirka 2 dödsfall per år.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Engångsinsats.</p>
<p>12.</p> 	<p>Att utveckla statistikföringen över hela vägtrafiken till exempel så att</p> <p>a) det skapas en bättre lägesbild av trafiksäkerheten för cyklister, mopedister och motorcyklister.</p>	<p><b>Statistikcentralen</b>, Institutet för Olycksinformation och Institutet för hälsa och välfärd.</p> <p><b>Statistikcentralen</b>, Institutet för Olycksinformation och Institutet för hälsa och välfärd.</p>	<p>Utveckling av statistikföringen förbättrar betydligt uppföljningen av olycksantalet och säkerhetsläget för de grupper som omfattas av åtgärden, liksom också planeringen av förebyggande åtgärder. De konkreta effekterna på säkerheten erhålls genom att informationen används och åtgärderna genomförs. Utveckling av statistikföringen främjar förebyggandet av omkullkörningar som singelolycka.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p> <p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>

	b) det i den nationella kodtjänsten införs en separat orsakskod för mikrotransporter.	<b>Institutet för hälsa och välfärd</b>	Mikrotransportmedel är ett nytt fenomen och det saknas systematisk statistikföring över olyckor som involverar dem. Statistikföring stärker effekten av trafiksäkerhetsarbetet inom mikromobilitet.	Ny verksamhet. Fortlöpande.
	c) trafikolyckor som inträffat i terräng identifieras och registreras bättre enligt olyckskategori och olyckstyp.	<b>Statistikcentralen</b> , Trafikförsäkringscentralen, Institutet för Olycksinformation.	Genom bättre statistikföring och användning av information kan man effektivisera i synnerhet förebyggandet av lokala privatpersoners olyckor med fyrhjulingar och snöskotrar på fritiden. För närvarande är informationen otillräcklig.	Utveckling av befintlig verksamhet. Fortlöpande.
13. 	Inrätta ett nätverk för mikromobilitet. Nätverket ska bland annat inhämta och utbyta aktuell information. Dessutom ska nätverket identifiera eventuella behov av reglering samt nya transportformer och deras konsekvenser för trafiksäkerheten.	<b>Transport- och kommunikationsverket</b> . Till nätverket ska höra Institutet för Olycksinformation, Trafikskyddet, Polisstyrelsen och Institutet för hälsa och välfärd, Statistikcentralen, Trafikledsverket, kommunernas representanter, räddningsväsendet samt leverantörer av mikromobilitetstjänster.	Mikrotransportmedel är ett nytt fenomen, och bland annat regleringen kräver fortsatt utveckling utifrån uppföljningsinformationen. För närvarande riktas konsekvenserna framför allt på de största städerna och på unga trafikanter.	Ny verksamhet. Genomförs under 2022. Fortlöpande.
14. 	Med olika metoder inhämta systematisk information om väganvändarnas attityder och erfarenheter i syfte att förbättra vägtrafiksäkerheten.	<b>Trafikskyddet</b> .	Data om väganvändarnas attityder och erfarenheter ger information om status för vägtrafiksäkerheten. Informationen kan användas vid beslutsfattande som hänför sig till säkerheten i vägtrafiken.	Fortsättning av befintlig verksamhet. Fortlöpande.
15. 	Fortsätta verksamheten med rattfylleriutredningar.	<b>Polisstyrelsen</b> och Institutet för hälsa och välfärd.	Datamaterialet används för olika slags forskning samt som underlags- och uppföljningsdata för förebyggande av alkohol- och drogrelaterade olyckor. Att utredningarna fortsätter i den nuvarande omfattningen säkerställer att tillgången till data förblir oförändrad.	Fortsättning av befintlig verksamhet. Fortlöpande.
16. 	Säkerställa polisens möjligheter att identifiera om personer som stoppas i trafiken är drogpåverkade, med adekvata patientnära drogtester.	<b>Polisstyrelsen, SHM</b> .	Det går inte att enkelt detektera droganvändning utifrån lukt eller i utandningsluften. Drogdetektering kräver specifika analysmetoder, som patientnära drogtester, för provtagning av saliven	Fortsättning av befintlig verksamhet. Fortlöpande.

			med efterföljande laboratorietester för verifiering av eventuella positiva provsvar.	
			En minskning med cirka 0,32 dödsfall per år.	
17. 	Inleda i enlighet med EU-kommissionens åläggande insamling av data om insatser efter en olycka, det vill säga om den tid som förflutit i minuter och sekunder mellan nödsamtalet efter en trafikolycka som lett till personskada och räddningspersonalens ankomst till olycksplatsen. Dessutom utvecklas insatser efter en olycka utgående från insamlade data.	<b>Transport- och kommunikationsverket</b> , räddningsväsendet.	Genom att förkorta tiden för räddningspersonalens ankomst till olycksplatsen kan man märkbart förbättra allvarligt skadade personers överlevnadsmöjligheter samt mildra följderna av allvarliga skador och förbättra de skadades livskvalitet. Centrala frågor utöver minimering av tiden till vård är kvaliteten på den prehospitäl akutsjukvården samt samarbetet mellan räddningsväsendet, akutsjukvården, polisen och sjukhuset.	Ny verksamhet.  Fortlöpande.
18. 	Förbättra lägesbilden av antalet viltolyckor och av olycksplatserna som stöd för bestämning av lämpliga hjorddjursstammar. Dra upp allmänna riksomfattande riktlinjer, visserligen med beaktande av att populationerna definieras för varje älgshållningsområde separat.	<b>Finlands viltcentral</b> , vilt råden, Naturresursinstitutet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, NTM-centralerna, polisen.	Genom att förbättra informationsunderlaget och sprida information är det möjligt att stärka de uppnådda positiva effekterna inom utvecklingen av antalet viltolyckor och deras regionala spridning. Att dra upp riksomfattande riktlinjer och effektivare sprida information ger en bättre utgångspunkt för fastställandet av hjorddjursstammarna.  En minskning med mindre än 0,02 dödsfall per år.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.
19. 	Inhämta information om sådana problematiska järnvägsavsnitt där personer olovligen korsar spåren. Ta fram ett verktyg för lokförarna för enkel rapportering av problemavsnitt.	<b>Trafikledsverket</b> , de övriga bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna.	Åtgärden har stor förebyggande betydelse med tanke på att minska risken med olovliga övergångsställen.	Ny verksamhet.  Fortlöpande.
20. 	Utreda hur information om bristande uppmärksamhet vid plankorsningar kan samlas in även i andra sammanhang för att förbättra säkerheten i plankorsningar.	<b>Transport- och kommunikationsverket</b> , <b>Trafikledsverket</b> och aktörerna inom spårtrafiken.	Att förbättra säkerheten i plankorsningar spelar en avgörande roll för att minska olyckorna i spårtrafiken, eftersom plankorsningsolyckor är den näst vanligaste kategorin av olyckor med dödlig utgång efter suicid. En minskning av plankorsningsolyckorna inverkar också på välbefinnandet bland lokförare och offrens anhöriga.  Att avlägsna plankorsningar enligt hur farliga de är ger en minskning med cirka 1,2 dödsfall per år.	Ny verksamhet.  Fortlöpande.









<p>21.</p> 	<p>Fokusera kampanjer för trygg sjötrafik till sådana regioner där olyckor inträffar enligt statistiken över sjötrafik- och drunkningsolyckor. Rikta säkerhetskampanjer inom sjötrafiken till bland annat äldre båtfarare och personer som sporadiskt rör sig med båt.</p>	<p><b>Transport- och kommunikationsverket, Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbund rf och Finlands Sjärräddningssällskap rf</b> samt andra parter inom säkerhetskommunikation till sjöss.</p>	<p>Åtgärden bidrar till både en positiv säkerhetsutveckling inom sjötrafiken och en bättre säkerhetskultur. Det kan vara svårare att nå målgruppen än genomsnittet. Dessutom beror det årliga antalet olyckor i sjötrafiken på temperaturen under sommaren.</p> <p>En minskning med cirka 0,5 dödsfall per år.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>22.</p> 	<p>Utöka statistiken över olyckor i sjötrafiken med uppgift om användningen av räddningsväst/flytplagg.</p>	<p><b>Transport- och kommunikationsverket och Statistikcentralen</b>, Polisstyrelsen, Gränsbevakningsväsendet, räddningsväsendet, Finlands Sjärräddningssällskap rf, Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbund rf.</p>	<p>Utvidgning av statistiken över användningen av räddningsväst/flytplagg gör det lättare att identifiera målgrupperna för kampanjer för ökad användning och möjliggör utvärdering av ändringar i beteendet.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>23.</p> 	<p>Främja tillgången och spridningen av information om väderförhållanden, flyghinder och andra obemannade luftfartygs positioner.</p>	<p><b>KM</b>, Meteorologiska institutet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.</p>	<p>Informationsspridning bidrar sannolikt till bättre säkerhet inom fritidsluffarten genom att minska uppkomsten av farliga situationer, tillbud och olyckor, förutsatt att informationen används.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>





**Olika aktörers trafikkompetens måste ökas**





**Mål:** 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 ska myndigheternas kompetens stärkas. Trafikundervisningen ska vara livet ut.




**Mätare:** 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.

Identifikator	Åtgärd	Ansvarig organisation	Konsekvensbedömning	Typ
---------------	--------	-----------------------	---------------------	-----

<p>24.</p> 	<p>Tillhandahålla småbarnspedagogiken, förskoleundervisningen, den grundläggande utbildningen och utbildningen på andra stadiet stöd för trafikutbildning, till exempel stödmaterial.</p>	<p><b>Utbildningsstyrelsen.</b></p>	<p>Trafikutbildning inom småbarnspedagogiken och på alla skolstadiet stärker förutsättningarna för trygg mobilitet. Stödmaterial främjar läroanstalternas trafikutbildning.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet. Fortlöpande.</p>
<p>25.</p> 	<p>Ta med trafikundervisning i beredningen av de nya läroplanerna och examensgrunderna för andra stadiet.</p>	<p><b>Utbildningsstyrelsen.</b></p>	<p>Långsiktig trafikutbildning på andra stadiet stärker särskilt ungdomars kunskaper, färdigheter och attityder gällande trygg mobilitet.</p>	<p>Ny verksamhet. Fortlöpande.</p>
<p>26.</p> 	<p>Stärka målinriktad och långsiktig trafikundervisning på andra stadiet. Kompetens för välbefinnande är ett av delområdena enligt gymnasieläroplanen och ett av dess mål är att den studerande aktivt agerar för sin egen och andras hälsa och säkerhet.</p>	<p><b>Utbildningsstyrelsen och kommunerna.</b></p>	<p>Trafikutbildning på andra stadiet stärker särskilt ungdomars kunskaper, färdigheter och attityder gällande trygg mobilitet.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet. Fortlöpande.</p>
<p>27.</p> 	<p>Ge vårdnadshavarna stöd för beslutsfattandet då ett minderårigt barn ska ta förarexamen, i form av information om ungdomars utveckling och de färdigheter som föraren ska besitta.</p>	<p><b>Trafikskyddet, Transport- och kommunikationsverket, Finlands Bilskoleförbund, Automobilförbundet</b></p>	<p>För närvarande saknas information till vårdnadshavarna inför förarexamen. Föräldrarnas roll då minderåriga ska ta körkort kommer sannolikt att öka, om reformen av körkortslagen förverkligas.  En minskning med cirka 0,2 dödsfall per år.</p>	<p>Ny verksamhet. Fortlöpande.</p>
<p>28.</p> 	<p>Ge föräldrarnas roll i trafikundervisningen större hänsyn än tidigare, och utreda effektiva sätt att vägleda och informera föräldrarna.</p>	<p><b>Trafikskyddet.</b></p>	<p>Åtgärder som fokuseras på föräldrarna samt föräldrars begränsningar på och kontroll av ungdomarna kan minska ungdomars riskbenägenhet i trafiken. Effekten är visserligen mindre i familjer där föräldrarna inte själv förbundet sig till gott trafikbeteende. Riskbeteende och personlighet verkar gå i arv. Det innebär att alla föräldrar sannolikt inte frivilligt tar emot den information som erbjuds.  En minskning med cirka 0,2 dödsfall per år.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet. Fortlöpande.</p>
<p>29.</p> 	<p>Tillhandahålla kurser och utbildningar för upprätthållande av körskickligheten hos äldre och medvetandegöra dem om nya trafikregler.</p>	<p><b>Kommunerna, Pensionsorganisationerna, Trafikskyddet, Automobilförbundet, Finlands Bilskoleförbund, Liikenteen turvallisuuskeskus ry.</b></p>	<p>Andelen äldre fortsätter att öka i vägtrafiken och följaktligen ökar också antalet äldre som har körkort. Att upprätthålla äldre föräres körskicklighet förbättrar trafiksäkerheten både bland de äldre och för andra trafikanter. I synnerhet målgruppen äldre män är svårare att nå än genomsnittet.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet. Fortlöpande.</p>

			En minskning med cirka 5,3 dödsfall per år.	
30. 	Fortsätta implementeringen av Transport- och kommunikationsverkets anvisning till hälso- och sjukvårdspersonal om bedömning av körhälsa, och förbättra användbarheten av anvisningen.	<b>Transport- och kommunikationsverket, SHM.</b>	Sjukdomar samt användning av läkemedel och droger ökar olycksrisken jämfört med normala förare. Körhälsoanvisningen hjälper hälso- och sjukvårdspersonal att bedöma förarens körhälsa i olika situationer och stärker hälso- och sjukvårdspersonalens kompetens särskilt gällande bedömning av körhälsan eller körrätten.	Fortsättning av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.
31. 	Stärka polisens kunskaper om körhälsan. Det är viktigt att i samband med trafikövervakningen kunna identifiera de körrättsinnehavare vars körhälsa är otillräcklig. Som en säkerhetsåtgärd kan polisen också utfärda ett tillfälligt körförbud med omedelbar verkan om en sådan körrättsinnehavare påträffas i trafiken.	<b>Polisstyrelsen.</b>	Polisen övervakar förarnas körförmåga och körhälsa i vägtrafiken. Genom att stärka polisens kunskaper om hur de ska identifiera och hantera situationer som eventuellt kräver ingripande med avseende på förarens körhälsa kan man förbättra övervakningen av körhälsan.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.
32. 	I enlighet med Polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet stödja och utveckla polisens kompetens och beredskap att hänvisa en person som misstänks för rattfylleri eller en person i vägtrafiken vars körförmåga annars är nedsatt till lågtröskeltjänster eller utvärdering.	<b>Polisstyrelsen och IM.</b>	Att förbättra och stärka polisens beredskap för att i samband med trafikövervakning, och även vid till exempel brottsutredning, ingripa i och slussa personer med missbruksproblem till vård bidrar till bättre trafiksäkerhet.  En minskning med cirka 0,4 dödsfall per år.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.
33. 	Foga till undervisningen hos samtliga anordnare av körundervisning ett utbildningspaket om positiv psykisk hälsa och hur den hjälper att undvika olyckor.	<b>Transport- och kommunikationsverket.</b>	Psykisk ohälsa, speciellt bland unga, verkar ha ökat i Finland de senaste åren. Betydelsen av förebyggande mental- och missbrukarvård samt av förebyggande av marginalisering för att förbättra trafiksäkerheten har ökat med tiden.	Ny verksamhet.  Engångsinsats.

<p>34.</p> 	<p>Stödja och utveckla målen och metoderna för förebyggande rusmedelsarbete genom att ta med alkohol- och drogmisbruk i trafiken. Utarbeta för personer som arbetar med ungdomar handlingsmodeller som kombinerar förebyggande rusmedelsarbete och trafikundervisning och som tar hänsyn till den sociala kretsens inverkan på ungdomars användning av berusningsmedel och beteende i trafiken, ger ungdomarna verktyg för att motverka gruppträck samt stärker sociala normer som stödjer trygga val.</p>	<p><b>Institutet för hälsa och välfärd</b> och Trafikskyddet samt organisationer, som Förebyggande rusmedelsarbete EHYT rf.</p>	<p>Genom att belöna säkra val kan man motarbeta ett riskfyllt körsätt, speciellt bland unga förare. Man har också konstaterat att det finns fördelar med att lära ut "passagerarkunskaper", som att ingripa i förarens riskfyllda körbeteende.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.</p>
<p>35.</p> 	<p>Främja trygg mobilitet inom småbarnspedagogiken, förskoleundervisningen och den grundläggande utbildningen. I cykelundervisningen för skolelever betonas vikten av att handla förutseende och ta hänsyn, använda säkerhetsutrustning samt stödja utvecklingen av en säker trafikattityd. Främja framtagningen av mobilitetsplaner och planeringen av trygga och smidiga rutter samt vägleda till användning av kollektivtrafik.</p>	<p><b>Kommunerna</b>, Cykelförbundet, Trafikskyddet och Finlands Föräldraförbund</p>	<p>Genom att cyklingens andel som färdmedel ökar och för att bibehålla den goda cykeltrafiksäkerheten behövs det större satsningar än tidigare på cykelundervisning och främjande av användningen av säkerhetsutrustning.  En minskning med cirka 5,3 dödsfall per år.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.</p>
<p>36.</p> 	<p>Ta med yrkesmässig trafik i Transport- och kommunikationsverkets anvisning till hälso- och sjukvårdspersonal om bedömning av körhälsa.</p>	<p><b>Transport- och kommunikationsverket.</b></p>	<p>Genom större fokus på kraven på yrkesmässiga transporter kan man förbättra beaktandet av bedömningen av körhälsan inom yrkestransporter. Det är viktigt att samtidigt effektivisera hela bedömningen av körhälsa enligt körhälsoanvisningarna.  En minskning med cirka 0,05 dödsfall per år.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.</p>
<p>37.</p> 	<p>Transport- och kommunikationsverket implementerar riktlinjerna för ansvarsfulla transporter och vid behov uppdaterar dem, till exempel avseende social hållbarhet.</p>	<p><b>Transport- och kommunikationsverket.</b></p>	<p>Ansvarsfulla transporter i företag handlar i synnerhet om säkerhets- och miljöledning. Riktlinjerna för ansvarsfulla transporter är avsedda att användas av transportbeställare och åkerier på frivillig basis. Riktlinjerna stödjer insatserna för hållbarhet och ansvar i vägtrafiken.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.</p>
<p>38.</p> 	<p>Förbättra spårtrafikaktörernas cybersäkerhetskompetens. Transport- och kommunikationsverket informerar aktivt om sin rekommendation för främjande av cybersäkerheten inom spårtrafiken och uppdaterar rekommendationen efter behov.</p>	<p><b>Transport- och kommunikationsverket.</b></p>	<p>Cybersäkerhet är ett viktigt delområde för säkerhet som genom den tekniska utvecklingen på trafikområdet även kommer att påverka trafiksäkerheten.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.</p>
<p>39.</p> 	<p>Ge spårvägspersonalen bättre färdigheter att identifiera tecken på eventuellt självdestruktivt beteende och ingripa i situationen på ett tryggt sätt.</p>	<p><b>Transport- och kommunikationsverket</b>, aktörer inom spårtrafiken och mentalvården.</p>	<p>Att utbilda spårvägspersonal i att identifiera personer med självskadebeteende är en av de mest kostnadseffektiva och genomförbara åtgärderna</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.</p>






			för att förebygga självmord i spårtrafiken. Genom att utbilda personalen är det sannolikt möjligt att avstyra självmord.  En minskning med cirka 0,25 dödsfall per år.	
40. 	Inrätta under båtlivsnätverket en undergrupp för att planera och utveckla utbildningsorganisationernas verksamhet och innehållet i utbildningarna. Utbildningsinnehållet utarbetas också med beaktande av digitala lärmiljöer och webbkurser samt utvecklingen av dem.	<b>Transport- och kommunikationsverkets båtlivsnätverk.</b>	Åtgärden stärker den positiva säkerhetsutvecklingen inom sjötrafiken och förbättrar kunskapsnivån inom sjötrafiken.	Ny verksamhet.  Fortlöpande.
41. 	Informera olika användargrupper om trygg användning av obemannade luftfartyg, med hänsyn till bland annat olika yrkesgrupper och ålderskategorier. Utarbeta olika slags utbildnings- och kampanjmaterial och informera om det såväl via aktörernas kommunikationskanaler som i samband med köp av obemannade luftfartyg samt även på skolor.	<b>Transport- och kommunikationsverket</b> , Finlands Flygförbund rf och Polisstyrelsen, Utbildningsstyrelsen och Trafikskyddet.	Åtgärden främjar implementeringen av nya krav och bidrar till att förebygga tillbud, farliga situationer och olyckor som orsakas av obemannade luftfartyg.	Fortsättning av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.
42. 	Stärka kunskaperna och färdigheterna hos flyglärarna inom fritidsflyg genom regelbundna frivilliga påbyggnadsutbildningar för att höja lärarnas kompetens.	<b>Utbildningsorganisationerna inom fritidsflyg</b> , Transport- och kommunikationsverket	Syftet är att minska antalet olyckor och allvarliga tillbud, vilket är väsentligt med tanke på att förebygga olyckor med dödlig utgång. Åtgärden stödjer en fortsatt positiv säkerhetsutveckling.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.







**Attityderna ska förändras i trafiken**






**Mål:** Människorna är insatta i de trafikregler som gäller i deras omvärld och följer reglerna, 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.

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



Identifikator	Åtgärd	Ansvarig organisation	Konsekvensbedömning	Typ
---------------	--------	-----------------------	---------------------	-----

43. 	Uppmärksamma vårdnadshavarna om deras roll i skapandet av trafikvanor och om vikten av att föregå med gott exempel, bland annat avseende användningen av säkerhetsutrustning. Tillhandahålla vägledande material om bland annat säkra sätt att skjutsa barn på cykeln.	<b>Trafikskyddet.</b>	Åtgärden är viktig som en förebyggande insats. Med tanke på att upprätthålla god trafiksäkerhet är det viktigt att fokusera ännu mer på föräldrarnas exempel.	Ny verksamhet. Fortlöpande.
44. 	I förarutbildningen fästs avseende vid ökningen av antalet cykeltrafik, inklusive elassisterade cyklar, och beaktandet av dem i trafiken.	<b>Finlands Bilskoleförbund rf.</b>	Effekterna förverkligas gradvis genom utbildningen av nya förare. Åtgärden är viktig dels med tanke på att förebygga olyckor bland cyklister över lag, dels då man för närvarande strävar efter en betydande ökning av cykling som transportsätt och då elcyklar ökar i popularitet.	Utveckling av befintlig verksamhet. Fortlöpande.
45. 	Framhäva betydelsen av livslångt trafiklärande genom att medvetandegöra framför allt väganvändare i arbetsför ålder om sin roll i trafiken och hur den påverkar trafiksäkerheten.	<b>Trafikskyddet, NTM-centralerna och kommunerna.</b>	Genom att ett stort antal dödsolyckor orsakas av personer i arbetsför ålder är de en viktig målgrupp för trafiksäkerhetsinsatser. Det är inte lätt att nå denna målgrupp; arbetet kräver olika slags metoder och påverkan till exempel via arbetsplatserna. Arbetet ska vara fortlöpande och långsiktigt. Eftersom den berörda gruppen är stor är också den potentiella minskningen av dödsfallen betydande.  En minskning med cirka 5,3 dödsfall per år.	Fortsättning av befintlig verksamhet. Fortlöpande.
46. 	Utarbeta informations- och utbildningsmaterial om trafikreglerna för mikromobilitet och förutsättningarna för säker och trygg trafik. Ta med mikromobilitet i trafikundervisningen.	<b>Trafikskyddet, Utbildningsstyrelsen.</b>	Olyckor med elsparkcyklar beror ofta på okunskap om eller underlåtenhet att följa trafikregler. Att känna till och följa trafikreglerna är ett viktigt element i den egna och andras säkerhet.	Ny verksamhet. Fortlöpande.
47. 	Upprätthålla och stärka en allmän negativ inställning till att köra påverkad (inkl. läkemedelspåverkad), med hjälp av kommunikation och utbildning. Lansera en riksomfattande trafiksäkerhetskampanj mot rattfylleri och drograttfylleri, vars utgångspunkt är att stärka den sociala normen och som kombineras med övervakning.	<b>Trafikskyddet, Transport- och kommunikationsverket, polisen, Institutet för hälsa och välfärd samt organisationer, som nätverket för olycksförebyggande arbete</b>	Kampanjer mot trafikonykterhet fungerar bättre för att minska olyckor än allmänna trafiksäkerhetskampanjer. För att effekterna ska realiseras behövs en omfattande kampanj i kombination med poliskontroller. Åtgärden stödjer samhällsambitionen om trafik utan inblandning av alkohol och droger.  En minskning med cirka 1,8 dödsfall per år.	Utveckling av befintlig verksamhet. Engångsinsats.

<p>48.</p> 	<p>Rikta säkerhetskommunikation särskilt till äldre män gällande körhälsa och åldrande. Utnyttja indirekt påverkan via närstående.</p>	<p><b>Trafikskyddet.</b></p>	<p>Målgruppen för åtgärden är stor och även svårare att nå än genomsnittet. Åtgärden kräver noga målinriktad och personlig kommunikation som stöd för allmänna kampanjer.</p> <p>En minskning med cirka 1 dödsfall per år.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>49.</p> 	<p>Sprida information till äldre personer i olika sammanhang om säkerhetsanordningar för cykeltrafik samt om seniorcyklar.</p>	<p><b>Trafikskyddet.</b></p>	<p>Äldre är betydligt oftare inblandade i allvariga cykelolyckor än de yngre åldersgrupperna. Äldre cyklister är överrepresenterade i cykelolyckor med dödlig utgång eller allvarliga skador. Det krävs mer satsningar än tidigare på att förbättra cykelsäkerheten bland äldre.</p> <p>En minskning med cirka 0,4 dödsfall per år.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>50.</p> 	<p>Fortsätta arbetet för att främja trygga hastighetsnivåer med hjälp av normal polisövervakning och säkerhetskommunikation.</p>	<p><b>Polisstyrelsen, Trafikskyddet.</b></p>	<p>Sedvanlig trafikövervakning spelar en viktig roll för att främja trafiksäkerheten. Kommunikation i kombination med övervakning är en effektiv metod för att förbättra säkerheten i trafiken.</p> <p>En minskning med cirka 5,3 dödsfall per år.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>51.</p> 	<p>Uppmuntra person- och godstransportföretag och transportörer att införa Transport- och kommunikationsverkets riktlinjer för ansvarsfulla transporter, enligt vilka ansvarsfulla transporter i företag handlar i synnerhet om säkerhets- och miljöledning.</p>	<p><b>Transport- och kommunikationsverket, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Logistikkayritysten liitto, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf, Autoliikenteen Työntajaliitto ALT, Linja-autoliitto.</b></p>	<p>Företagens säkerhetsprogram och ledningens engagemang minskar risken för olyckor. Säkerheten är förknippad med faktorer som ledningens engagemang, säkerhetsutbildning och planeringen av förarnas arbetsscheman. Konsekvensernas omfattning beror också på utgångsläget, det vill säga hur många företag som redan har ett system för säkerhetsledning.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>52.</p> 	<p>Ansvarsfulla transporter bör utgöra ett viktigt krav vid upphandling av person- och godstransporttjänster. Ett sätt att tillgodose ansvarsaspekten är att implementera Transport- och kommunikationsverkets riktlinjer för ansvarsfulla transporter.</p>	<p><b>Upphandlande organisationer, som kommunerna, NTM-centralerna och FPA.</b></p>	<p>Med ansvarsfulla transporter avses att verksamheten är ekonomiskt, socialt och ekologiskt samt säkerhetsmässigt hållbart.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>53.</p> 	<p>Fortsätta kampanjen Älgskylt för att öka medvetenheten om hjordjurskrokar.</p>	<p><b>Finlands jägarförbund, Finlands Bilskoleförbund, Trafikskyddet.</b></p>	<p>Trafiksäkerheten kan förbättras genom att utbilda bilförare i att förutse älgkrokar, ta fram nya metoder för att varna om riskområden och ge vägledning i rätt handlande vid en kollision.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet.</p> <p>Engångsinsats.</p>

			En minskning med cirka 0,09 dödsfall per år.	
54. 	Kommunicera om att olovligt beträdande av spåren är förbjudet.	<b>Trafikledsverket</b> , VR-Group Ab, Polisstyrelsen, Fintraffic Järnväg Ab, kommunerna och städerna samt Helsingforsregionens trafik, Helsingfors stads trafikverk och Samkommunen Helsingforsregionens trafik (metrotrafik).	Att olovligt beträda spåren innebär alltid en risk. Kommunikation om att det är förbjudet är viktig förebyggande verksamhet.  En minskning med cirka 0,01 dödsfall per år.	Ny verksamhet.  Fortlöpande.
55. 	Främja säkerheten vid plankorsningar med hjälp av kommunikation.	<b>Trafikskyddet</b> och Väg-föreningen i Finland, NTM-centralerna, kommunerna, Polisstyrelsen, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket.	Väganvändarnas bristande kunskaper om hur man tar sig över en plankorsning på ett säkert sätt eller felbedömning av risken är ofta bidragande orsaker till plankorsningsolyckor.  En minskning med cirka 0,2 dödsfall per år.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.
56. 	Stärka finansieringsunderlaget för säkerhetskommunikationen inom sjötrafiken.	<b>KM.</b>	Finansieringsunderlaget för säkerhetskommunikationen inom sjötrafiken ska säkerställas på lång sikt.	Ny verksamhet.  Engångsinsats.
57. 	Främja användning av säkerhetsutrustning i sjötrafiken med hjälp av säkerhetskommunikation. Främja användning av flytplagg, som flytväst, genom att fortsätta Transport- och kommunikationsverkets kampanj Visa vattenmärket. Främja användning av isdubbar genom att fortsätta Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbunds kommunikationskampanj om isvett Järki jäällä.	<b>Transport- och kommunikationsverket och Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbund rf.</b>	Information och upplysning har ansetts vara de viktigaste åtgärderna för att främja användningen av flytplagg, som räddningsväst. Flytplagg skulle sannolikt eller möjligtvis ha räddat livet på de förolyckade i 70–80 procent av drunkningsolyckorna.	Fortsättning av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.
58. 	Utreda vilken metod som är effektivast och bäst för att skapa en digital plattform för personer som sysslar med obemannade luftfartyg genom vilken man enkelt kan sprida information om aktuella frågor.	<b>Finlands Flygförbund</b> och Transport- och kommunikationsverket.	Den organiserade verksamheten har en social karaktär, varigenom attityder och goda vanor lätt sprids till nya medlemmar som börjar med flyghobby via den organiserade verksamheten.	Ny verksamhet.  Engångsinsats.








<p>59.</p> 	<p>Inkludera en större andel material om attityder och beteende i utbildningen av personer som tar flygcertifikat inom fritidsflyg.</p>	<p><b>Utbildningsorganisationerna inom fritidsflyg</b> och Transport- och kommunikationsverket.</p>	<p>Syftet med åtgärderna är att minska antalet olyckor och allvarliga tillbud, vilket är väsentligt med tanke på att förebygga olyckor med dödlig utgång.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet. Engångsinsats.</p>
<p>60.</p> 	<p>Transport- och kommunikationsverket sprider information om säkerhetskulturen och rättvisekulturen till luftfartsintresserade och yrkesmässiga aktörer.</p>	<p><b>Transport- och kommunikationsverket.</b></p>	<p>En god rapporteringskultur och iakttagande av rättvisekulturen är väsentliga element i aktörernas säkerhetskultur och en förutsättning för att luftfartsorganisationernas säkerhetshanteringssystem ska fungera effektivt.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet. Fortlöpande.</p>





**Trafiksystemet och alla dess komponenter ska vara säkra**

**Mål:** Trafiksystemet ska vara 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.


**Mätare:** Beräknad minskning av olyckor genom väghållningsåtgärder. Risk för plankorsningsolyckor i statens spårnat. Antal slojade eller förbättrade plankorsningar. Mängden kommunala vägavsnitt och vägar med 30 km/h hastighetsgräns. Andel personbunden spårtransport.






Identifikator	Åtgärd	Ansvarig organisation	Konsekvensbedömning	Typ
<p>61.</p> 	<p>Förbättra trafiksäkerheten med basunderhållet av transportinfrastrukturen och gatuunderhållet.</p>	<p><b>Trafikledsverket, kommunerna, NTM-centralerna.</b></p>	<p>Vägbenor som är i dåligt skick ökar risken för olyckor. Å andra sidan ger underhåll av vägbanorna (t.ex. ny beläggning) inte en positiv effekt på trafiksäkerheten, eftersom bättre vägar leder till högre hastigheter. Enligt studier har också ombyggnad av grusvägar till asfalterade vägar motsvarande effekt.  En minskning med cirka 0,05 dödsfall per år.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet. Fortlöpande.</p>
<p>62.</p> 	<p>Anvisa förbättringsfinansiering till små väg- och anslutningsarrangemang på landsvägar framför allt i tätorter med fokus på trafiksäkerheten.</p>	<p><b>NTM-centralerna, Trafikledsverket, kommunerna.</b></p>	<p>Det är svårt att göra en samlad bedömning av konsekvenserna av små insatser för trafiksäkerheten, eftersom konsekvenserna varierar beroende på åtgärden och trafikmiljön. Likaså är det inte enkelt att fastställa målgruppen för insatsen, eftersom det saknas information om i vilka områden åtgärder kommer att genomföras.  En minskning med cirka 0,03 dödsfall per år.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet. Fortlöpande.</p>

63. 	Genomföra åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för gång och cykeltrafik på statens vägnät, vilket också förbättrar förbindelserna med kommunernas vägnät och gör gång och cykling mer attraktiva alternativ.	<b>NTM-centralerna, Trafikledsverket, kommunerna.</b>	Hur mycket åtgärderna för bättre trafiksäkerhet inom gång och cykeltrafik påverkar risken för olyckor varierar i stor utsträckning beroende på åtgärden och trafikmiljön. Därtill bör det noteras att förbättring av förutsättningarna för gång och cykling gör dessa färdmedel attraktivare och ökar deras andel, vilket har en inverkan på trafiksäkerheten över lag.  En minskning med cirka 0,1 dödsfall per år.	Fortsättning av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.
64. 	Säkerställa vid valet av infrastrukturbyggen i allmänhet samt under genomförandet dem att säkerhetskraven enligt lagstiftningen tillgodoses och att trafiksäkerheten kan förbättras på ett effektivt sätt. Inga beslut som minskar de positiva effekterna på trafiksäkerheten får fattas i projekt under genomförandet.	<b>Kommunerna och NTM-centralerna samt Trafikledsverket.</b>	Planeringen, prioriteringen och utvecklingen av trafikarrangemangen har en proaktiv effekt på trafiksäkerheten på vägarna. Vid planeringen och genomförandet av trafikarrangemang är syftet att minska förekomsten av allvarliga skador och dödsfall i trafiken.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.
65. 	Utreda om hastighetsbegränsningarna på landsvägarna och i tätorterna är förenliga med anvisningarna om hastighetsbegränsningar. Uppdatera anvisningarna om hastighetsbegränsningar. I uppdateringen ska ingå att hastighetsbegränsningarna i tätorter understöder en utbredning av hastighetsbegränsningen 30 km/h. Vid uppdateringen ska göras en utvärdering av de svenska och norska modellerna, där vägar där hastigheten är över 80 km/h har mittseparering, med hänsyn till transportsmidigheten och väghållningskostnaderna. Särskilt granskas hastighetsbegränsningarna effekt på säkerheten i förhållande till de övriga samhällsliga effekterna, bland annat målen för den riksomfattande trafiksystemplanen, det vill säga tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet.	<b>Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, NTM-centralerna och kommunerna.</b>	Utbredningen av zoner med hastighetsbegränsningen 30 km/h i tätorter och sänkningen av hastighetsbegränsningen på vägavsnitt utan mitt-räcke med över 80 km/h i den föreslagna omfattningen beräknas ge en minskning med 1 dödsfall per år.  En sänkning av hastighetsbegränsningen på 5 procent av vägavsnitt med 100 km/h beräknas ge en minskning med 0,41 dödsfall per år.  En sänkning av hastighetsbegränsningen på 5 procent av 50 km/h avsnitten i tätorter till 30 km/h beräknas ge en minskning med 0,34 dödsfall per år.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Engångsinsats.




<p>66.</p> 	<p>Upprätta riktade vägsäkerhetsinspektioner och en riskbaserad nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning före 2024. Syftet med bedömningen är att identifiera olycksrisker som hänför sig till infrastrukturen och rikta in bland väghållningsåtgärder så att vägsäkerheten kan förbättras. Resultaten av bedömningen beaktas i styrningen av och anvisningarna om väghållning.</p>	<p><b>Trafikledsverket, NTM-centralerna, Transport- och kommunikationsverket.</b></p>	<p>Utvidgning av tillämpningsområdet för TEN-T-nätet med tillhörande vägsäkerhetsinspektioner och riskbaserade nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar främjar identifieringen av fokusområden för bättre vägsäkerhet och underlättar effektivare prioritering av åtgärderna enligt trafiksäkerhetshänsyn. Målet är att uppnå en så stor minskning av förekomsten av dödsfall och allvarliga skador i vägtrafiken som möjligt.</p>	<p>Ny verksamhet. Fortlöpande.</p>
<p>67.</p> 	<p>Kontrollera att hastighetsbegränsningarna på huvudlederna inom landsvägsnätet överensstämmer med anvisningarna.</p>	<p><b>NTM-centralerna.</b></p>	<p>En uppdatering av anvisningen enligt åtgärd 68 leder inte i sig till en minskning av olyckorna, utan effekterna syns när hastighetsbegränsningarna överensstämmer med den uppdaterade anvisningen.</p>	<p>Ny verksamhet. Engångsinsats.</p>
<p>68.</p> 	<p>Sakta ner körhastigheterna, till exempel genom att sänka hastighetsbegränsningen till 30 km/h i områden med mycket cyklister och fotgängare. Ge dessutom särskild uppmärksamhet till att lugna ner trafikmiljön kring skolor och daghem.</p>	<p><b>Kommunerna och NTM-centralerna.</b></p>	<p>Att sakta ner körhastigheterna är en effektiv metod för att minska trafikolyckor. Utbredning av 30 km/h-zonen i kombination med andra åtgärder för att lugna ner trafikmiljön har en positiv effekt på trafiksäkerheten i synnerhet för fotgängare och cyklister samt på den upplevda säkerheten.</p> <p>En minskning med cirka 0,5 dödsfall per år.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet. Engångsinsats.</p>
<p>69.</p> 	<p>Utarbeta en plan för utveckling och ökning av den automatiska trafikäövervakningen.</p>	<p><b>Polisstyrelsen, Trafikledsverket, NTM-centralerna, kommunerna och Fintraffic Ab.</b></p>	<p>Anläggning av nya avsnitt med automatisk övervakning sänker körhastigheterna och minskar mängden olyckor med personskador på de vägavsnitt som omfattas av övervakningen. Körhastigheterna minskar också något på vägavsnitt som inte omfattas av övervakningen. Konsekvensens omfattning beror på mängden och placeringen av de nya övervakade vägavsnitten. Trafikljusövervakning i tätorter förbättrar säkerheten särskilt i korsningar och för oskyddade trafikanter i de korsningar som omfattas av övervakningen. Bilister är mer medvetna om situationshastigheten.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet. Engångsinsats.</p>



## LUONNOS

<p>70.</p> 	<p>Granska transporter som en helhet utifrån kundernas behov, tillgänglighet och säkerhet då det gäller äldre personer och personer med en fysisk eller annan funktionsnedsättning. Ägna särskild hänsyn åt lagstadgade transporter och transporter som administreras av FPA.</p>	<p>Staten fastställer vilken instans på de ansvariga ministerierna som ska ansvara för främjandet av samordningen av persontransporter.</p>	<p>Äldre förare och andra förare med nedsatt fysisk funktionsförmåga utgör en riskgrupp i trafiken. Neurologiska sjukdomar samt nedsatt syn, hörsel eller reaktionsförmåga ökar olycksrisken över genomsnittet. Genom att stödja dessa gruppers mobilitet genom lagstadgade transporter är det möjligt att minska behovet av att köra själv utan att begränsa dessa personers möjligheter att röra sig.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>71.</p> 	<p>Genomföra pilotförsök med tillgängliga och trygga resekedjor.</p>	<p><b>Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket.</b></p>	<p>Användbarheten och tillgängligheten av mobilitetstjänster blir bättre, vilket ökar människors jämlikhet avseende möjligheterna att röra sig. Enkel och god tillgång till mobilitetstjänster och resekedjor gör det möjligt för exempelvis äldre att leva ett självständigt liv, vilket stärker livskontrollen och säkerhetskänslan.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Engångsinsats.</p>
<p>72.</p> 	<p>Hålla cykeltrafik- och gångbanorna i skick under alla årstider, bland annat med hjälp av god planering samt underhåll och skötsel. Dessutom fästs uppmärksamhet särskilt vid att det ska gå att röra sig obehindrat på banorna vintertid. Utveckla användarförståelsen i anslutning till underhållet, interaktionen och dataunderlaget om underhållets konsekvenser för trafiksäkerheten.</p>	<p><b>Kommunerna, NTM-centralerna och fastighetsinnehavarna.</b></p>	<p>Effektivt underhåll av cykel- och gångbanorna kan förbättra trafiksäkerheten. Den effekten är dock begränsad och enligt statistiken är endast få dödsfall inom gång och cykling relaterade till underhållet. Bättre vinterunderhåll kan dock bidra till att förebygga fallolyckor som på årsnivå ger upphov till stora mängder sjukhusvård och sjukskrivning. Bättre underhåll av gång- och cykelbanorna kan också öka populariteten av cykling och gång som transportform, vilket har positiva hälsoeffekter, men kan å andra sidan öka mängden olyckor i då volymen av cykling ökar.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>73.</p> 	<p>Beakta cykling och gång som led i resekedjan. Ägna särskild fokus åt utvecklingen av anslutningsområden och övergångsställen på körbana samt transportknutpunkter och stationsregioner.</p>	<p><b>Kommunerna.</b></p>	<p>Förbättring av infrastrukturen för cykling och gång har en direkt effekt på trafiksäkerheten. Effekten beror dock på åtgärden och utgångsläget i den trafikmiljö som förbättras. Ett bra nätverk av cykel- och gångbanor gör dock cykling och gång attraktivare som transportform, vilket främjar omställningen till hållbara transportformer.</p> <p>En minskning med cirka 0,085 dödsfall per år.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>




<p>74.</p> 	<p>Ta upp terrängtrafik – och i synnerhet ökande terränganvändning av icke-motoriserade transportformer – i de regionala säkerhetsplanerna, särskilt i regioner där terrängtrafik har betydande konsekvenser.</p>	<p><b>Kommunerna, NTM-centralerna.</b></p>	<p>Genom att upprätta säkerhetsplaner kan man bygga upp ett dataunderlag om terrängtrafiken och dess karaktär, speciellt i regioner där den spelar en viktig roll.</p> <p>En minskning med cirka 0,05 dödsfall per år.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>75.</p> 	<p>Vid förvaltningen av hjordjursstammarna beakta att hjordjurskadorna i trafiken ska hållas på en rimlig nivå.</p>	<p><b>Finlands viltcentral, vilt-råden.</b></p>	<p>Genom att vid bestämningen av målen för hjordjursstammarna ta hänsyn till de skador som djuren orsakar kan man också påverka trafiksäkerheten.</p> <p>En minskning med mindre än 0,02 dödsfall per år.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>76.</p> 	<p>Trafikledsverket fortsätter plankorsningsprogrammet, som ska förbättra både spårsäkerheten och vägsäkerheten.</p>	<p><b>Trafikledsverket.</b></p>	<p>Att förbättra säkerheten i plankorsningar spelar en avgörande roll för spårtrafiken att minska olyckorna i spårtrafiken, eftersom plankorsningsolyckor är den näst vanligaste kategorin av olyckor med dödlig utgång efter suicid. En minskning av plankorsningsolyckorna inverkar också på välbefinnandet bland lokförare och offrens anhöriga.</p> <p>Att avlägsna plankorsningar enligt hur farliga de är ger en minskning med cirka 1,2 dödsfall per år.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>77.</p> 	<p>Undersöka gångvägarna samt möjligheterna att installera ljudsignaler och bygga stängsel på banområden i sådana fastställda problemställen där spåren korsas olovligt. Öka ändamålsenlig övervakning av bangårdsområden.</p>	<p><b>Trafikledsverket</b> och de övriga bannätsförvaltarna.</p>	<p>En viktig preventiv åtgärd för att minska risken som hänför sig till olovliga övergångsställen, men det kan vara svårt att uppnå en kostnadseffektiv verkan.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>78.</p> 	<p>Arbetet för implementering av Finlands Flygförbunds säkerhetshandlingssystem SMS (Safety Management System) i flygklubbarna fortsätter.</p>	<p><b>Finlands Flygförbundet rf.</b></p>	<p>Med ett fungerande säkerhetshandlingssystem kan organisationer identifiera och prioritera riskerna och riskfaktorerna, vilket gör det lättare att hantera dem.</p>	<p>Fortsättning av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>

Den tekniska utvecklingen ska medföra trygghet

<p><b>Mål:</b> Automatiseringen och den tekniska utvecklingen ska förbättra trafiksäkerheten. Den tekniska utvecklingen inom transporter ska ske med hänsyn till trafiksäkerheten.</p> <p><b>Mätare:</b> Antal sålda nya bilar och hela bilbeståndets medelålder. Antal försöks- och pilotprojekt för automatisering i landsvägs- och gatumiljöer. Genomförande av lagstiftningsprojekt som hänför sig till cybersäkerheten i transporter.</p>				
Identifikator	Åtgärd	Ansvarig organisation	Konsekvensbedömning	Typ
<p>79.</p> 	<p>Det främjas 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.</p>	<p><b>Meteorologiska institutet samt Trafikstyrbolag Fintraffic Ab.</b></p>	<p>Det är allt vanligare med smarta lösningar både i fordon och i trafikinfrastrukturen. Sammankoppling av miljö och fordon samt informationsdelning ger många fördelar för trafiksäkerheten.</p> <p>En minskning med cirka 0,16 dödsfall per år.</p>	<p>Ny verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>80.</p> 	<p>Genomföra åtgärderna enligt färdplanen för fossilfria transporter i syfte att förnya bilbeståndet.</p>	<p><b>KM.</b></p>	<p>Säkerhetsanordningarna och krocksäkerheten i fordon har hela tiden utvecklats mot det bättre. Trafiksäkerheten kan anses bli bättre genom att bilbeståndet blir nyare.</p> <p>En minskning med cirka 0,18 dödsfall per år.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>81.</p> 	<p>Beakta trafiksäkerheten vid genomförandet av åtgärderna enligt principbeslutet om automatisering av transporter. Särskild uppmärksamhet ska ägnas till följande:</p> <p>a) Utveckling av regleringen: Ett av målen för det omfattande projektet för översyn och beredning av regleringen av automatiseringen av transporter ska vara att öka trafiksäkerheten.</p>	<p><b>KM.</b></p>	<p>I samband med utarbetandet av lagstiftnings- och åtgärdsplanerna trafikautomation har även ett projekt inletts för utveckling av bedömningen av automatiseringens konsekvenser Det är en krävande uppgift, och en nyhet även på det internationella planet. Därför kan konsekvensbedömningar i detta skede göras endast som grova expertbedömningar. Offentliga aktörer ansvarar för ledningen och uppföljningen av åtgärderna, men genomförandet och planeringen sker i samarbete med andra aktörer på trafikområdet.</p>	<p>Ny verksamhet.</p> <p>Både fortlöpande verksamhet och engångsinsatser.</p>

	<p>b) Utnyttjande av information: Täckningen, kvaliteten och tillgängligheten hos uppgifter om gatenätet utvecklas i enlighet med den riksomfattande trafiksystemplanen, i överensstämmelse med automattrafikens behov och för förbättring av trafiksäkerheten.</p> <p>c) Försöks- och pilotprojekt: I försöks- och pilotprojekten för automattrafik bedöms också konsekvenserna för trafiksäkerheten systematiskt.</p>	<p><b>KM</b>, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Kommunerna samt privata aktörer.</p> <p><b>Transport- och kommunikationsverket</b>, Trafikledsverket, KM, Meteorologiska institutet, kommunerna, forskningsinstitutet, aktörerna i försöksområdena och andra privata aktörer.</p>		
<p>82.</p> 	<p>Aktörerna inom spårtrafiken verkställer de åtgärder som ingår i Transport- och kommunikationsverkets rekommendation för främjande av cybersäkerheten inom spårtrafiken. Spårvägsaktörerna instrueras i att verkställa åtgärderna.</p>	<p><b>Aktörerna inom spårtrafiken</b> och Transport- och kommunikationsverket.</p>	<p>Spårtrafikaktörernas blir bättre medvetna om cybersäkerhet och mer insatta i cybersäkerhetsrisker och cybersäkerhetsangrepp. Genom riskhantering stärker spårtrafikaktörerna sin beredskap och sina skyddsåtaganden mot cyberhot som riktas mot deras verksamhet. Spårtrafikaktörerna ökar sitt samarbete för att stärka det sammantagna skyddet av spårtrafiken med tillhörande system. Genom åtgärderna stärks kapaciteten hos organisationer och myndigheter inom järnvägssystemet och stadsspårvägssystemen att detektera och identifiera cybersäkerhetsincidenter som påverkar spårtrafiken samt skydda sig mot dem och återhämta sig så snabbt som möjligt. I nya systemanskaffningar beaktas cybersäkerheten bättre än tidigare.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>
<p>83.</p> 	<p>Beakta systematiskt konsekvenserna även för trafiksäkerheten i projektet Digirata.</p>	<p><b>Trafikledsverket.</b></p>	<p>Projektet Digirata förtydligar i trafikstyrningen på järnvägarna och ger möjligheter att öka bankapaciteten. Det nya systemet ger bättre säkerhet och säkrare drift av trafiken. Moderna styrsystem stödjer en högre säkerhetsnivå i tågtransporter än tidigare. Det är viktigt att gardera sig noga mot cyberhot och också se till säkerheten och beredskapen mot nya hot.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet.</p> <p>Fortlöpande.</p>


## LUONNOS

84. 	Utarbeta allmänna cybersäkerhetsanvisningar för att medvetandegöra utövare av obemannad luftfart om cybersäkerheten.	<b>Transport- och kommunikationsverket.</b>	Den obemannade luftfarten ökar kraftigt och en verksamhetskultur kring den håller på att växa fram. Medvetenheten om riskerna med och för obemannad luftfart ökar. De oavsiktliga störningarna minskar. Myndigheter ingriper inte lika lätt/inte alls.	Ny verksamhet. Engångsinsats.
85. 	Utreda om även obemannade luftfartyg avsedda för privat bruk kan certifieras med Transport- och kommunikationsverkets Cybersäkerhetscenters Cybersäkerhetsmärke. Uppmuntra tillverkare av obemannade luftfartyg avsedda för privat bruk att ansöka om Cybersäkerhetsmärke för sina produkter, och uppmana utövare av obemannad luftfart att välja fartyg som har Cybersäkerhetsmärke.	<b>Transport- och kommunikationsverket</b> ska rikta kommunikation om Cybersäkerhetsmärket även till tillverkare av obemannade luftfartyg.	Mängden cybersäkerhetsmärkta luftfartyg avsedda för privat bruk ökar och andelen fartyg som saknar märkning minskar. Åtgärden främjar informationssäkerheten i utrustning som används av privatpersoner.	Utveckling av befintlig verksamhet. Fortlöpande.
86. 	Definiera U-space-luftrum i enlighet med förslaget till gemensamma regler för obemannade luftfartyg inom EU (U-Space). Definieringen av luftrummen ska ske så att alla luftrumsanvändares behov tillgodoses. Utveckla funktionen och utnyttjandet av U-space-luftrum genom ömsesidig samverkan mellan den privata och den offentliga sektorn.	<b>Transport- och kommunikationsverket, Flygvapnet, Finlands Flygförbund, RPAS Finland ry.</b>	Det sker färre tillbud och olyckor i luftrummet då spelreglerna är tydligare. U-space möjliggör bättre och tillförlitligare drift av nya obemannade luftfartyg i framtiden samt smidigare tjänster där dessa fartyg används i luftrummet utan kollisioner.	Ny verksamhet. Fortlöpande.

## Lagstiftningen ska främja trygga färdsätt






**Mål:** Trafiksäkerhetslagstiftningen ska förbättra trafiksäkerheten för såväl individer, myndigheter som andra aktörer.







**Mätare:** Genomförda utredningar. Genomförda lagstiftningsprojekt.






Identifikator	Åtgärd	Ansvarig organisation	Konsekvensbedömning	Typ
87. 	Se över lagstiftningen om transporter av farligt gods och övervaka lagens konsekvenser.	<b>KM.</b>	Ändamålsenligt strukturerad och harmoniserad lagstiftning utgör utgångspunkten för transporter av farligt gods och medvetenheten om ansvaret i anknytning till detta även i framtiden och är en faktor i säkerhetskulturen för transporter av farligt gods.	Utveckling av befintlig verksamhet. Engångsinsats.



## LUONNOS

88. 	Kartlägga ändringsbehoven avseende bättre körhälsa, till exempel möjligheten att utvidga läkarnas skyldighet att meddela polisen om körförbud utfärdat av läkare genom att förkorta fristen för informationsskyldigheten till 3 månader.	<b>KM.</b>	Det finns en stor potential för minskning av olyckor relaterade till körhälsa och missbruk. Främjande av körhälsan kräver ändringar i lagstiftningen.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Engångsinsats.
89. 	Kartlägga ändringsbehoven gällande förfarandet med körförbud och övervakning av körtillstånd/förarbevis enligt körkortslagen.	<b>KM, JM, IM</b> och Polisstyrelsen.	Det behövs flera omfattande ändringar i systemet med körförbud; till exempel tar processen för länge och omfattar för många moment. Ändringar i lagstiftningen skulle göra förfarandet med körförbud mer konsekvent och effektivt.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Engångsinsats.
90. 	Utreda möjligheten att i lagstiftningen öka städernas befogenheter så att de bättre ska kunna styra mobilitetstjänsterna på sitt område, inklusive mikromobilitet, för att tjänsterna också ska förbättra trafiksäkerheten.	<b>KM</b> , kommunerna.	Elsparkcyklar har snabbt blivit vanliga i centrumområden av de större städerna och de orsakar också farliga situationer och olyckor. Genom ändringar i lagstiftningen är det möjligt att ge städerna tillräckliga verktyg för att förbättra trafiksäkerheten på sitt område.	Ny verksamhet.  Engångsinsats.
91. 	Utreda införande av en promillegräns för cykling och mikromobilitet och bedöma konsekvenserna av promillegränsen på trafiksäkerheten.  Vid utredningen och konsekvensbedömningen ska beaktas följande frågor: <ul style="list-style-type: none"><li>– konsekvenserna av olika höga promillegränser</li><li>– definitioner av olika transportformers struktur och användning, deras egenskaper samt skillnader (t.ex. cykel, elassisterad cykel och elsparkcykel)</li><li>– Att onykterhetsrelaterade olyckor inom cykling och mikromobilitet i regel orsakar mindre olägenheter för utomstående än rattfylleri</li><li>– Bedömning av straffbarhet och proportionella påföljder.</li></ul>	<b>KM</b> och <b>JM</b> .	En promillegräns är ett tydligt budskap om att alkoholbruk inte är godtagbart i samband med cykling eller mikromobilitet. Dessutom blir övervakningen enklare med en promillegräns.  Vid bedömningen av trafiksäkerhetsstrategins konsekvenser gjordes bedömningen utifrån ett alternativ där promillegränsen för cykling och mikromobilitet var 0,5 promille. Om fastställandet av den gränsen skulle minska dödsolyckorna bland cyklister ungefär lika mycket som promillegränsen för bilförare, skulle det enligt beräkningarna ge en minskning med 0,2–0,3 dödsfall och cirka 200 skadefall per år. Promillegränsen skulle också minska antalet olycksfall med elsparkcykel.	Ny verksamhet.  Engångsinsats.
92. 	Främja användning av alkohol genom att lagstiftningsvägen kräva det vid transporter som bekostas eller ordnas av samhället.	<b>KM.</b>	Målet är att det inte ska inträffa några dödsfall eller allvarliga skador vid transporter som bekostas av samhället. Att främja användningen av alkohol är en viktig åtgärd för att målet ska uppnås.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Engångsinsats.

<p>93.</p> 	<p>Lansera ett projekt för bedömning av konsekvenserna av drograttfylleri, i syfte att få bättre insyn i till hur användningen av samt koncentrationerna av berusningsmedel påverkar förarnas riskexponering i trafiken. Särskilt studeras erfarenheter från Norge och Danmark kring ämnet.</p>	<p><b>Polisstyrelsen</b>, Institutet för hälsa och välfärd.</p>	<p>Antalet drogpåverkade förare ökar för varje år vid poliskontroller och i trafikolyckor. Genom den kunskapsökning som projektet ger kan man precisera påföljderna för drograttfylleri och effektivisera övervakningen.</p>	<p>Ny verksamhet. Engångsinsats.</p>
<p>94.</p> 	<p>Ändra 183 § i vägtrafiklagen så att polisen och andra myndigheter som nämns i denna paragraf får förbjuda och vid behov förhindra föraren att föra vilket som helst fordon, som cykel eller elsparkcykel, om berusningen klart påverkar förarens körförmåga. Övervaka tillämpningen av 183 § och bedöma dess konsekvenser för trafiksäkerheten.</p>	<p><b>KM</b>, Transport- och kommunikationsverket och Polisstyrelsen.</p>	<p>Att ingripa i framförande av cykel och elsparkcykel som berusad stödjer samhällets budskap om att det inte är acceptabelt att framföra ett fordon som onykter och att föraren ska vara nykter även då det gäller cykel och elsparkcykel. Åtgärdens verkan beror mycket på mängden av övervakning och information.</p>	<p>Utveckling av befintlig verksamhet. Engångsinsats.</p>
<p>95.</p> 	<p>Beakta cybersäkerhet i lagstiftningen och bestämmelserna om vägtrafiken.</p>	<p><b>KM</b>.</p>	<p>Kopplingarna mellan kommunikationsnäten, trafiksystemet och transportformerna ökar. Lagstiftningen måste hålla jämna steg med utvecklingen.</p>	<p>Ny verksamhet. Fortlöpande.</p>
<p>96.</p> 	<p>Fastställa i lagstiftningen tydliga och proportionerliga informations säkerhetskrav för aktörerna inom spårtrafiken. Utarbeta informationssäkerhetskraven i överensstämmelse med den internationella lagstiftningen och de begränsningar och krav som föreskrivs i den.</p>	<p><b>KM</b>.</p>	<p>Cybersäkerheten inom spårtrafiken ska främjas också genom lagstiftningen. Cybersäkerhet är ett element i spårtrafiksystemets säkerhet, och inte bara en separat sektor av den totala säkerheten.</p>	<p>Ny verksamhet. Engångsinsats.</p>
<p>97.</p> 	<p>Anta nödvändiga lagändringar för att ge Transport- och kommunikationsverket behörighet att utfärda bestämmelser om informations säkerheten i spårtrafiken.</p>	<p><b>KM</b>.</p>	<p>Transport- och kommunikationsverket spelar en central roll i cybersäkerheten inom spårtrafiken som helhet. Verket främjar bland annat framtagningen av en förvaltningsmodell för cybersäkerheten inom spårtrafiken, vilket bidrar till tydligare verksamhet, ansvarsfördelning och roller samt till informationsspridning till de relevanta parterna. I lagstiftningen ska fastställas tillräckliga befogenheter för att utfärda föreskrifter för detta.</p>	<p>Ny verksamhet. Engångsinsats.</p>
<p>98.</p> 	<p>Utreda möjligheten att sänka promillegränsen i sjötrafiken till 0,5 promille.</p>	<p><b>JM</b>.</p>	<p>Utvecklingen av säkerheten inom sjötrafiken är förändrats på ett sätt som gör det befogat att utreda en sänkning av promillegränsen. Inom sjötrafiken har det blivit allt vanligare att båtförare medvetet dricker just så mycket alkohol att de inte överskrider straffgränsen. Båtarna har också</p>	<p>Ny verksamhet. Engångsinsats.</p>

			effektivare motorer och är mer snabbgående, vilket ställer högre krav på förarens reaktionsförmåga och uppmärksamhet samt förmågan att hantera båten. På vissa ställen är sjötrafiken livlig och allt fler båtförare har inte egentligen någon båtvana.	
99. 	Förenkla säkerhetskraven på publikevenemang, inklusive evenemang till sjöss. Förtydliga tillstånds- och anmälningsförfarandena, och enhetliga myndigheternas arbetssätt genom en övergripande översyn av lagstiftningen på området. Översynen bör vara heltäckande och genomföras av ministerierna i samarbete.	<b>IM</b> i samarbete med de övriga ministerierna.	Ändringar i lagstiftningen förbättrar planeringen och organiseringen av säkerheten vid publikevenemang. En helhetsbedömning för det möjligt att förtydliga säkerhetskraven på publikevenemang i riktning mot ett förfarande med en kontaktpunkt.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Engångsinsats.
100. 	Beakta i lagstiftnings- och säkerhetsarbetet inom sjötrafiken att det finns allt fler snabbgående båtar bland långsammare farkoster. Frågan följs upp aktivt.	<b>KM, Transport- och kommunikationsverket.</b>	Både andelen och antalet snabbgående båtar med stor motoreffekt håller tydligt på att öka. Vid högre hastigheter har man kortare tid att observera och reagera och en större sannolikhet att förlora kontrollen över båten och orsaka allvarligare skador vid en kollision.	Ny verksamhet.  Fortlöpande.
101. 	Göra en förstudie om främjande av användningen av räddningsväst i lagstiftningen.	<b>KM.</b>	Räddningsväst förbättrar betydligt överlevnads-möjligheterna för den som hamnar i vattnet och underlättar sök- och räddningsinsatserna.	Utveckling av befintlig verksamhet.  Engångsinsats.
102. 	Påverka aktivt utarbetandet av regleringen av obemannad luftfart inom EU och vid Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa). Delta aktivt i framtagningen av internationella normer och rekommendationer för obemannad luftfart vid Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).	<b>KM</b> och Transport- och kommunikationsverket.	Den civila luftfarten omfattas rätt långt av internationella regelverk. Genom påverkan och aktivt deltagande på internationella forum kan man säkerställa att lagstiftningen överensstämmer med Finlands målsättningar.	Fortsättning av befintlig verksamhet.  Fortlöpande.
103. 	Kartlägga och tillgodose behoven av nationell reglering utgående från EU-regleringen, bland annat om U-space-lufttrum.	<b>KM.</b>	Den nationella lagstiftningen behöver ses över för att det ska vara möjligt att bedriva verksamhet enligt regleringen om U-space i Finland.	Ny verksamhet.  Engångsinsats.