

TRAFIKSÄKERHETSSTRATEGI

Utkast 8.6.2021

Referat

Kärnan i trafiksäkerhetsstrategin är ett helhetsperspektiv på trafiksäkerheten. Trafiksäkerhet ska här tolkas i bred bemärkelse, som omfattar samtliga trafikformer. 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. Utgångspunkten för målen i trafiksäkerhetsstrategin är nollvisionen. EU:s nollvision är att antalet dödsolyckor i trafiken fås ner till noll senast 2050.

Visionen för trafiksäkerhetsstrategin är att senast 2050 ska ingen dö eller skadas allvarligt i trafiken, oavsett trafikform. 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.



**Liikenneturvallisuusstrategian visio on, että kaikki liikenne-
muodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kukaan kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä.**

Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia

Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia

Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä

Päätöksenteon on perustuttava tietoon

Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta

Asenteiden on muututtava liikenteessä

Lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista

Innehåll

Inledning	4
6. Strategiska riktlinjer och mål 2022–2026	5
6.1 Trafiksäkerheten är en gemensam fråga för hela samhället.....	5
6.2 Beslutsfattandet ska grunda sig på information	7
6.3 Olika aktörers trafikkompetens måste ökas	10
6.4 Attityderna ska förändras i trafiken	14
6.5 Trafiksystemet och alla dess komponenter ska vara säkra	17
6.6 Den tekniska utvecklingen ska medföra trygghet	21
6.7 Lagstiftningen ska främja trygga färdstätt	23

Inledning

År 2001 antog statsrådet ett principbeslut med en långsiktig säkerhetsvision, en nollvision, enligt vilken vägtrafiksystemet ska planeras så att ingen behöver dö eller skada sig allvarligt i trafiken. Ett ytterligare mål var att utveckla trafiksystemet så att det årliga antalet döda i trafiken är högst 100 år 2025. Den positiva trafiksäkerhetsutvecklingen 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. I trafiksäkerhetsstrategin läggs fram förslag till åtgärder som ska förbättra trafiksäkerheten i alla trafikformer. Den femåriga strategin omspannar 2022–2026 och innehåller sammanlagt 116 åtgärder.

Syftet med trafiksäkerhetsstrategin är att ta fram effektiva metoder för att förbättra trafiksäkerheten framför allt på nationell nivå och därför innehåller strategin vissa avgränsningar. Säkerheten i sjötrafiken tas upp främst i relation till fritidsbåtar. Strategin berör inte den kommersiella sjöfarten som i stor utsträckning är underkastad internationell reglering. Arbetsgruppen för luftfart har behandlat trafiksäkerheten främst i relation till fritidsflyg och obemannad flygtrafik. Denna avgränsning avseende flygtrafikområdet har gjorts på motsvarande grunder som inom sjötrafiken. I strategin behandlas med andra ord främst sådana former av luftfart som faller under nationell behörighet, vilket inte inbegriper till exempel kommersiell luftfart. Säkerheten i obemannad flygtrafik tas däremot 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 utvecklad även på nationell nivå och därför kan påverkas genom nationella åtgärder.

Trafiksäkerhetsstrategin har utarbetats i bred samverkan mellan förvaltningarna. Tre separata arbetsgrupper för de olika trafikformerna hade uppdraget att ta fram förslagen till åtgärder för genomförande av strategin. 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.

I trafiksäkerhetsstrategin dras upp sex strategiska riktlinjer. I dem fastställs att trafiksäkerheten är en gemensam fråga för hela samhället, beslutfattandet ska grunda sig på information, olika aktörers trafikkompetens måste ökas, attityderna ska förändras i trafiken, lagstiftningen ska främja trygga färd-sätt, och trafiksystemet och alla dess komponenter ska vara säkra. Efter beskrivningen av varje strategisk riktlinje finns en tabell över de åtgärder med vilka riktlinjen ska genomföras. Åtgärderna presenteras för varje trafikform skilt och i samma ordningsföljd i alla tabeller, det vill säga vägtrafik, spårtrafik, sjötrafik och luftfart.

Trafiksäkerhetsstrategin kompletteras av flera andra riktlinjer som tagits fram under innevarande regeringsperiod. Till de viktigaste bland dem hör den riksomfattande trafiksystemplanen 2021–2032 (Trafik 12) och färdplanen för fossilfria transporter, polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet som tagits fram vid inrikesministeriet, samt social- och hälsovårdsministeriets program för förebyggande av olycksfall i hemmen och på fritiden.

6. Strategiska riktlinjer och mål 2022–2026

6.1 Trafiksäkerheten är en gemensam fråga för hela samhället

Trafiksäkerhet har av hävd associerats till vägtrafiken. Det är emellertid fråga om ett fenomen som angår alla trafikformer. Nollvisionen går inte att uppnå med en åtgärd, utan det behövs en bred uppsättning insatser inom alla trafikformer och på alla samhällsområden.

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 dödsorsaken bland barn och unga, och bland under 15-åringar är druckningsolyckor den näst vanligaste olycksrelaterade dödsorsaken. Inom alla trafikformer ska besluten som hänför sig till trafiksäkerheten fattas utifrån premissen att det inte är acceptabelt att människor omkommer i trafiken.

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

Trafiksäkerhetsarbetet bör ses som ett paraplybegrepp. Det inbegriper inte 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.


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

¹ Trafikledsverket (2020)

UTKAST

	Åtgärd	Ansvarig organisation
1.    	Det förvaltningsövergripande samarbetet för trafiksäkerhet intensifieras på alla nivåer, och trafiksäkerhet tolkas i bred bemärkelse, till exempel inklusive hälsosäkerheten i trafiken. Överensstämelsen med andra politiska och samhällsliga målsättningar ska säkerställas för att stärka investeringarna och kapaciteten för bättre trafiksäkerhet.	Ministerierna och ämbetsverken ska ta övergripande hänsyn till trafiksäkerheten i sina projekt och samordna projekt inom olika förvaltningsområden. Arbetsfördelningen och en tydlig organisering av uppgifterna på trafiksäkerhetsområdet ska tryggas vid genomförande av reformer, som social- och hälsovårdsreformen.
2.  	Förebyggande mentalvårdsarbete ska stödjas genom förvaltningsövergripande samverkan mellan myndigheterna och andra parter, och förebyggande av självmord i väg- och spårtrafiken integreras som en aspekt i offentliga förvaltningens övriga strategier.	Kommunikationsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, samt organisationer, exempelvis MIELI Psykisk Hälsa Finland rf.
3. 	Åtgärder mot rusmedelberoende och dess konsekvenser för trafiksäkerheten vidtas i ett så tidigt skede som möjligt. Den beroende – och hans närstående – erbjuds hjälp och stöd och hänvisas till lämplig vård samt informeras om möjligheten att frivilligt låta installera alkolås i bilen.	Social- och hälsovårdsministeriet, Institutet för hälsa och välfärd, inrikesministeriet, polisstyrelsen, Trafikskyddet, samt organisationer, exempelvis FRK.
4. 	Trafikövervakning är ett centralt element i att förbättra trafiksäkerheten. Polisstyrelsen verkställer Polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet genom att inverka 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, cykling och övergångsställen; samt yrkestrafik.	Polisstyrelsen.
5. 	Det förvaltningsövergripande samarbetet mellan olika aktörer fördjupas och utvidgas för att förebygga avsiktliga självdestruktiva handlingar i spårtrafiken. Man stödjer och deltar i samarbetet för att genomföra programmet för suicidprevention.	Kommunikationsministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet samt social- och hälsovårdsministeriet säkerställer att förebyggande av avsiktliga självdestruktiva handlingar i spårtrafiken integreras i projekt inom respektive förvaltningsområden.
6. 	Samarbetet för säkerheten i sjötrafiken effektiviseras genom att under båtlivs nätverket inrätta en undergrupp som ska samordna och styra kampanjerna för bättre sjötrafiksäkerhet. Inriktningen av kampanjerna ses över årligen.	Transport- och kommunikationsverket, Finlands Sjöräddningssällskap rf och Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbund rf.

UTKAST

7. 	Koherensen avseende obemannad flygtrafik stöds genom nationella riskhanteringsinsatser, intressentmöten och andra evenemang.	Transport- och kommunikationsverket, Finlands Flygförbund, Suomen moottorilentäjien liitto, Finavia, Försvarsmakten, Polisstyrelsen och Gränsbevakningsväsendet förbinder sig till att samarbeta för att stödja de nationella riskhanteringsinsatserna avseende drönare.
---	--	--

6.2 Beslutsfattandet ska grunda sig på information

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 till bland annat allvarliga trafikskador, lägesdata, cyklister samt 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.











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

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.








Ett mål med trafiksäkerhetsstrategin är att det ska vara möjligt att granska nuläget för trafiksäkerheten och förbättra trafiksäkerheten utgående från aktuell statistik. Uppgifterna i statistiken ska vara aktuella, tillförlitliga och relevanta för arbetet för bättre trafiksäkerhet. Det ska också vara möjligt att utnyttja statistiken i trafiksäkerhetsarbetet i regionerna. Dataöverföringen mellan myndigheter ska ske smidigt.

	Åtgärd	Ansvarig organisation
--	--------	-----------------------



UTKAST

<p>8.</p>    	<p>Information om trafiksäkerheten samlas in för trafiksystemanalysen.</p>	<p>Transport- och kommunikationsverket.</p>
<p>9.</p> 	<p>Det skapas en process för uppföljning av allvarliga trafikskador. I detta syfte tas fram metoder för informationsutbyte mellan olika myndigheter, och de viktigaste statistikuppställningarna, analyserna och undersökningarna samlas och görs tillgängliga på ett ställe.</p>	<p>Institutet för Olycksinformation, Institutet för hälsa och välfärd, Polisstyrelsen, Statistikcentralen, sjukhusen, försäkringsbolagen, Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket.</p>
<p>10.</p> 	<p>Olycksstatistiken utvecklas så att den också innehåller lägesdata och uppgift om färdsettet.</p>	<p>Institutet för Olycksinformation, Institutet för hälsa och välfärd, Polisstyrelsen, Statistikcentralen, sjukhusen, försäkringsbolagen, Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket.</p>
<p>11.</p> 	<p>Hälsokontrollerna avseende vägtrafiken effektiviseras genom att utreda möjligheten att läkarna i samband med vårdkontakt kan kontrollera patientens körkort från en tillförlitlig källa.</p>	<p>Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Institutet för hälsa och välfärd samt FPA.</p>
<p>12.</p> 	<p>Möjligheten att förbättra informationsutbytet om kortare körförbud än sex månader utreds, till exempel överföring av uppgiften via Kanta-databasen till körkortsuppgifterna i Transport- och kommunikationsverkets register.</p>	<p>Social- och hälsovårdsministeriet, aktörerna inom social- och hälsovårdsministeriets förvaltningsområde, Transport- och kommunikationsverket samt inrikesministeriet och Polisstyrelsen.</p>
<p>13.</p> 	<p>Statistikföringen utvecklas så att det skapas en sanningsenlig lägesbild av trafiksäkerheten för cyklister, mopeder och motorcyklister.</p>	<p>Statistikcentralen, Institutet för Olycksinformation och Institutet för hälsa och välfärd.</p>
<p>14.</p> 	<p>Det inrättas ett nätverk för mikromobilitet, som uttryckligen ska inhämta och utbyta aktuell information. Nätverket ska se till att det finns aktuell information om bland annat omfattningen, användningssätten och olyckorna gällande mikromobilitet. Nätverket ska identifiera eventuella behov av reglering.</p>	<p>Nätverket ska samordnas av Transport- och kommunikationsverket. Till nätverket ska dessutom höra Institutet för Olycksinformation, Trafikskyd-</p>

UTKAST

		det, Polisstyrelsen och Institutet för hälsa och välfärd, Statistikcentralen, Trafikledsverket, kommunernas representanter, räddningsväsendet samt leverantörer av mikromobilitetstjänster.
15. 	Nätverket för mikromobilitet ska i synnerhet utveckla statistiken över mikrotrafik. Mikromobilitet ska upptas som en separat kategori i statistiken. Nätverket ska utreda om det behövs en separat orsakskod i den nationella kodtjänsten för olyckor som involverat ett mikrotransportmedel.	Statistikföringen över mikromobilitet ska utarbetas i samarbete av räddningsväsendet, sjukhusen, Polisstyrelsen, Institutet för hälsa och välfärd samt Statistikcentralen. Statistikcentralen ska ansvara för att mikromobilitet upptas som en separat kategori i statistiken.
16. 	Verksamheten med rattfylleriutredningar fortsätter.	Polisstyrelsen.
17. 	I enlighet med EU-kommissionens åläggande inleds 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.	Transport- och kommunikationsverket.
18. 	Statistikföringen av terrängolyckor utvecklas så att trafikolyckor som inträffat i terräng identifieras och registreras bättre enligt olyckskategori och olyckstyp.	Trafikförsäkringscentralen, Institutet för Olycksinformation, Statistikcentralen.
19. 	Det samlas in information sådana problematiska järnvägsavsnitt där personer olovligen korsar spåren. För lokförarna skapas ett verktyg för enkel rapportering av problemavsnitt.	Trafikledsverket, de övriga bannätsförvaltarna och järnvägsoperatörerna.
20. 	Det görs en utredning av hur information om bristande uppmärksamhet i samband med olyckor vid plankorsningar kan samlas in även i andra sammanhang för att förbättra säkerheten i plankorsningar.	Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket i samarbete med aktörerna inom spårtrafiken.
21. 	Säkerhetskampanjer används för att påverka antalet drunkningsolyckor. Kampanjerna för trygg sjötrafik riktar utifrån statistiken över sjötrafik- och drunkningsoolyckor in till sådana regioner där olyckor inträffar. Kampanjer riktar dessutom till äldre män och i synnerhet till personer som inte egentligen är båtfarare, utan rör sig med en liten båt nära stranden.	Åtgärderna genomförs av parter som aktivt för säkerhetskampanjer inom sjötrafiken, som Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbund rf,

UTKAST

		Transport- och kommunikationsverket och Finlands Sjöräddningssällskap rf.
22. 	Statistiken över olyckor i sjötrafiken utvecklas så att den innehåller uppgift om användning räddningsväst/flytplagg.	Transport- och kommunikationsverket, Statistikcentralen, Polisstyrelsen, Gränsbevakningsväsendet, räddningsväsendet, Finlands Sjöräddningssällskap rf, Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbund rf.
23. 	Tillgången och spridningen av information om väderförhållanden, flyghinder och andra obemannade luftfartygs positioner främjas.	Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Meteorologiska institutet, Trafikledsverket, Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab.

6.3 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 handlingsätten i trafiken.

Olika engångsutbildningar för förare och certifikat ger också ett gått utgångsläge för trygg rörlighet. Dessa utbildningar behöver 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 grundskolan och på andra stadiet. Senare i livet har till exempel anordnarna av fritidsverksamhet och trafikrelaterade aktiviteter ett ansvar för detta. Det är också viktigt att äldre personer upprätthåller sina färdigheter.










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. 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.








UTKAST

Ledningen i transportserviceföretag kan också bidra till säkerheten, ansvarsmedvetenheten och hållbarheten i verksamheten.









Trafiksäkerhetsstrategin syftar till att stärka livslångt trafiklärande. Målet är att allmänt stärka trafikfärdigheterna såväl i alla åldersgrupper som hos myndigheterna, på arbetsplatserna och i fritidsaktiviteter.

	Åtgärd	Ansvarig organisation
24.    	Utbildningsstyrelsen bistår den grundläggande utbildningen och läroanstalterna på andra stadiet vid genomförandet av trafikundervisningen genom att ta fram stödmaterial för genomförandet av läroplanen för trafikundervisningen.	Utbildningsstyrelsen.
25. 	Trafikundervisning ska tas med i beredningen av de nya läroplanerna och examensgrunderna för andra stadiet.	Utbildningsstyrelsen.
26. 	Målinriktad och långsiktig trafikundervisning på andra stadiet stärks som en del av stärkande av säkerheten som är en av kompetenserna för välbefinnande.	Undervisnings- och kulturministeriet, Utbildningsstyrelsen.
27. 	Läroanstalterna och utbildningsanordnarna stöds med att genomföra trafikundervisningen genom att tillhandahålla färdiga materialresurser för till exempel inkludering av körkortsundervisning i studier på andra stadiet.	Trafikskyddet.
28. 	Idrotts- och trafikundervisningen i daghem och skolor utvecklas i samarbete med andra aktörer. I cykelundervisningen för skolelever betonas vikten av att handla förutseende och ta hänsyn, använda säkerhetsutrustning samt att kunna trafikreglerna och i synnerhet väjningsreglerna. Framtagningen av mobilitetsplaner och planeringen av trygga och smidiga rutter främjas. Särskild uppmärksamhet ges till att lugna ner trafikmiljön kring skolor och daghem.	Undervisnings- och kulturministeriet, Utbildningsstyrelsen samt civilsamhällsaktörer.
29. 	Kompetensen i och innebörden av trafikundervisning stärks inom ungdomsarbete och fritidsaktiviteter för unga. Det säkerställs att personer som arbetar med unga har tillräcklig tillgång till utbildning, material och stöd för att ge trafikutbildning.	Kommunerna ska verkställa utbildningarna, och Trafikskyddet ska ta fram materialen samt innehållen i utbildningarna.


UTKAST

30. 	Då ett minderårigt barn tar mopedkörkort och/eller i samband med ansökan om åldersdispens ska vårdnadshavarna ges stöd för beslutsfattandet i form av information om ungdomars utveckling och de färdigheter som föraren ska besitta. Föräldrarnas roll i trafikundervisningen ges större hänsyn än tidigare, och andra effektiva sätt att vägleda och informera föräldrarna utreds.	Trafikskyddet ska ta fram informationen och informationsmaterialet. Transport- och kommunikationsverket ska tillsammans med Finlands Bilskoleförbund och Automobilförbundet utarbeta utredningen.
31. 	Frivilliga kurser och utbildningar för upprätthållande av körskickligheten hos äldre uppmuntras.	Kurser kan ordnas av till exempel Automobilförbundet, Finland Bilskoleförbund, Trafikskyddet.
32. 	Implementeringen av Transport- och kommunikationsverkets anvisning till hälso- och sjukvårdspersonal om bedömning av körhälsa fortsätts, och användbarheten av anvisningen förbättras.	Transport- och kommunikationsverket ska verkställa åtgärden. Social- och hälsovårdsministeriet kan bistå vid verkställandet.
33. 	Polisens kunskaper om körhälsan stärks. 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.	Polisstyrelsen.
34. 	I enlighet med Polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet stöds och utvecklas polisens kompetens och beredskap att hänvisa en person som misstänks för rattfylleri eller en person i vägtrafiken vars körförmåga annars är ned satt till lågtröskeltjänster eller utvärdering.	Inrikesministeriet och Polisstyrelsen.
35. 	Till undervisningen på samtliga anordnare av körundervisning fogas ett utbildningspaket om positiv psykisk hälsa och hur den hjälper att undvika olyckor.	Transport- och kommunikationsverket.
36. 	Målen och metoderna för förebyggande rusmedelsarbete stöds och utvecklas genom att ta med alkohol- och drogmissbruk i trafiken. För personer som arbetar med ungdomar utarbetas 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 gruppsyck samt stärker sociala normer som stödjer trygga val.	Institutet för hälsa och välfärd och Trafikskyddet.

UTKAST

37. 	Idrotts- och trafikundervisningen i daghem och skolor utvecklas i samarbete med andra aktörer. I cykelundervisningen för skolelever betonas vikten av att handla förutseende och ta hänsyn, använda säkerhetsutrustning samt att kunna trafikreglerna och i synnerhet väjningsreglerna. Framtagningen av mobilitetsplaner och planeringen av trygga och smidiga rutter främjas. Särskild uppmärksamhet ges till att lugna ner trafikmiljön kring skolor och daghem.	NTM-centralerna och kommunerna utarbetar planer i samarbete med andra parter, som Trafikledsverket, Cykelförbundet och Invalidförbundet samt Synskadades förbund.
38. 	Yrkesmässig trafik tas med i Transport- och kommunikationsverkets anvisning till hälso- och sjukvårdspersonal om bedömning av körhälsa.	Transport- och kommunikationsverket.
39. 	Transport- och kommunikationsverket implementerar och vid behov uppdaterar riktlinjerna för ansvarsfulla transporter.	Transport- och kommunikationsverket.
40. 	Spårtrafikaktörernas cybersäkerhetskompetens förbättras. Transport- och kommunikationsverket informerar aktivt om sin rekommendation för främjande av cybersäkerheten inom spårtrafiken och uppdaterar rekommendationen efter behov.	Transport- och kommunikationsverket.
41. 	Spårvägspersonalen ges bättre färdigheter att identifiera tecken på eventuellt självdestruktivt beteende samt ingripa i situationen på ett tryggt sätt.	Transport- och kommunikationsverket ska i samarbete med aktörer inom spårtrafiken och mentalvården tillhandahålla spårvägspersonal utbildning i att identifiera suicidala personer.
42. 	Under båtlivs nätverket inrättas en undergrupp som ska planera och utveckla utbildningsorganisationernas verksamhet samt innehållet i utbildningarna.	Transport- och kommunikationsverkets båtlivs nätverk.
43. 	Utbildningsinnehåll om sjötrafiken utarbetas också med beaktande av digitala lärmiljöer och webbkurser samt utvecklingen av dem.	Transport- och kommunikationsverkets båtlivs nätverk.
44. 	Anpassad säkerhetskommunikation riktas till användargrupper av obemannade luftfartyg, med hänsyn till bland annat olika yrkesgrupper och ålderskategorier. Det tas fram olika slags utbildnings- och kampanjmaterial och information om det sprids såväl via aktörernas kommunikationskanaler som i samband med köp av obemannade luftfartyg samt även på skolor. Materialet ska också göras tillgängligt på webbplatsen drone-info.fi.	Finlands Flygförbund rf och Polisstyrelsen ska svara för att ta fram och implementera säkerhetskommunikationen tillsammans med Utbildningsstyrelsen. Även Trafikskyddet ska delta i planeringen av säkerhetskommunikationen.

UTKAST

45. 	Kunskaperna och färdigheterna hos flyglärarna inom fritidsflyg upprätthålls regelbundet med frivilliga påbyggnadsutbildningar i syfte att säkerställa att flygeleverna ges enhetlig undervisning.	Utbildningsorganisationerna inom fritidsflyg, Transport- och kommunikationsverket.
--	---	--

6.4 Attityderna ska förändras i trafiken

Tillräckliga kunskaper är inte ett garanti för trygga transporter eftersom de inte alltid avspeglas på beteendet i trafiken. Ofta medverkar attityder till att en trafikolycka inträffar och attityder 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. Det finns också rum för förbättring inom sjötrafiken. Att åstadkomma en attitydförändring går inte i en handvändning och därför behövs det långsiktig och kontinuerlig säkerhetskommunikation.











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 följa trafikreglerna och röra sig i trafiken på ett tryggt sätt. Oftast har de lärt sig attityder som styr mot tryggt beteende. Likafullt behöver de ändå stärkas och befästas genom yttre påverkan, till exempel genom kommunikation från polisen. Positiva attityder med tillhörande beteende kräver också aktiva insatser.








Trafiksäkerhetsstrategin syftar till att med hjälp av ett brett metodurval påverka uppkomsten av de underliggande attityderna för trafikbeteendet. Målet är att säkerhetskommunikationen ska vara långsiktig och kontinuerlig. De som rör sig i trafiken ska känna till de trafikregler som gäller i deras verksamhetsmiljö och dessutom följa reglerna. Meningen är att alla som rör sig i trafiken ska känna sitt ansvar och dessutom identifiera riskerna i sitt handlande både för dem själva och för andra.

	Åtgärd	Ansvarig organisation
--	--------	-----------------------





UTKAST

46. 	Det tillhandahålls vägledande material om bland annat säkra sätt att skjutsa barn på cykeln. Föräldrarna uppmärksammas på att föregå med gott exempel, bland annat avseende användningen av säkerhetsutrustning.	Trafikskyddet.
47. 	I förarutbildningen fästs avseende vid ökningen av antalet cyklande, inklusive elcyklar, och beaktandet av dem i trafiken. Kommunikation används för att uppmuntra unga att använda säkerhetsutrustning när de cyklar och för att lyfta fram de viktigaste reglerna med tanke på cykeltrafiken.	Finlands Bilskoleförbund rf. Trafikskyddet ska rikta en kommunikationskampanj om skyddsutrustning till unga.
48. 	Betydelsen av livslångt trafiklärande framhävs genom att medvetandegöra framför allt sådana väganvändare i arbetsför ålder som inte hör till någon riskgrupp om sin roll i trafiken och hur den påverkar trafiksäkerheten.	Trafikskyddet, NTM-centralerna och kommunerna ser till att trafikundervisning ges också till väganvändare i arbetsför ålder som inte hör till en riskgrupp.
49. 	Det utarbetas informations- och utbildningsmaterial för medborgarna om trafikreglerna för mikromobilitet och förutsättningarna för säker och trygg trafik. Mikromobilitet tas också med i trafikundervisningen.	Trafikskyddet och Utbildningsstyrelsen.
50. 	En allmän negativ inställning till att köra påverkad upprätthålls och stärks med hjälp av kommunikation och utbildning. Det lanseras en riksomfattande trafiksäkerhetskampanj mot rattfylleri och drograttfylleri, vars utgångspunkt är att stärka den sociala normen.	Trafikskyddet, Transport- och kommunikationsverket, Institutet för hälsa och välfärd samt organisationerna.
51. 	Det sprids information om hur läkemedel samt läkemedel i kombination med alkohol och droger påverkar körförmågan.	Trafikskyddet, Institutet för hälsa och välfärd och Fimea.
52. 	Polisen kommunicerar aktivt och verkningsfullt. Polisen samarbetar med andra trafiksäkerhetsaktörer vid kommunikationen om exempelvis olika kampanjer.	Polisstyrelsen, Trafikskyddet och Transport- och kommunikationsverket.
53. 	Säkerhetskommunikation riktas särskilt till män över 70 år gällande körhälsa och åldrande.	Trafikskyddet.
54. 	Information sprids i olika sammanhang till äldre personer om säkerhetsanordningar för cyklar samt om seniorcyklar.	Trafikskyddet.
55. 	Arbetet för att främja trygga hastighetsnivåer fortsätts bland annat med hjälp av polisövervakning samt utbildning och säkerhetskommunikation.	Polisstyrelsen och Trafikskyddet.

UTKAST

56. 	Person- och godstransportföretag och transportörer uppmantras att införa Transport- och kommunikationsverkets riktlinjer för ansvarsfulla transporter, enligt vilka ansvarsfulla transporter i företag handlar i synnerhet om säkerhets- och miljöledning.	Transport- och kommunikationsverket, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Logistiikkayritysten liitto, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf, Autoliikenteen Työntajaliitto ALT, Linja-autoliitto.
57. 	Offentliga aktörer bör ta hänsyn till ansvarsfulla transporter speciellt i fråga om körhälsan och person- och godstransporttjänsterna samt vid upphandling av logistiktjänster. Ett sätt att tillgoda ansvarsaspekten är att implementera Transport- och kommunikationsverkets riktlinjer för ansvarsfulla transporter.	Upphandlande organisationer, som kommunerna och NTM-centralerna samt FPA.
58. 	Det görs klart för unga och vuxna att olovligt beträdande av spåren är förbjudet.	Trafikledsverket, VR-Group Ab, Polisstyrelsen, Fintraffic Järnväg Ab, kommunerna och städerna samt avseende metrotrafiken framför allt Helsingforsregionens trafik samt Helsingfors stads trafikverk.
59. 	Det kommuniceras om riskerna med att beträda en plankorsning.	Transport- och kommunikationsverket, Trafikskyddet och Vägföreningen i Finland, NTM-centralerna, kommunerna, bilskolorna, Eläkeliitto, Polisstyrelsen, Trafikledsverket, Invalidförbundet och MIELI Psykisk Hälsa Finland rf.
60. 	För att säkerställa finansieringen till säkerhetskommunikation om sjötrafiken föreslås ett tilläggsanslag i statsbudgeten för säkerhetsarbetet inom sjötrafiken.	Kommunikationsministeriet.
61. 	Säkerhetskommunikation och säkerhetskampanjer riktas i synnerhet till personer som inte egentligen är båtfarare, utan rör sig med en liten båt nära stranden. Kommunikationen fokuseras framför allt på alkoholens roll som en bidragande orsak till sjötrafikolyckor.	Kommunikationen och kampanjerna riktas in av Transport- och kommunikationsverket, Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbund rf och Finlands Sjärräddningssällskap rf, Polisstyrelsen och Gränsbevakningsväsendet, inom sina respektive kommunikationskanaler och kampanjer.
62. 	Användning av säkerhetsutrustning i sjötrafiken främjas. Användning av flytplagg, som flytväst, främjas genom att fortsätta Transport- och kommunikationsverkets kampanj Visa vattenmärket. Användning av isdubbar främjas genom att fortsätta Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbunds kommunikationskampanj om isvett Järki jäällä.	Transport- och kommunikationsverket och Finlands Simundervisnings- och Livräddningsförbund rf.

UTKAST

63. 	Transport- och kommunikationsverket fortsätter utvecklingen av webbplatsen droneinfo.fi. De grundläggande reglerna för samt nödvändig tilläggsinformation om obemannad luftfart finns att tillgå på klarspråk och i ett lättillgängligt format. Transport- och kommunikationsverket ökar medvetenheten om trygg användning av obemannade luftfartyg samt om webbplatsen droneinfo.fi i samband med verkets övriga kommunikation.	Transport- och kommunikationsverket, Finlands Flygförbund, Polisstyrelsen, Försvarmakten, kommunerna och skolorna.
64. 	Det utreds 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.	Finlands Flygförbund och dess medlemsorganisationer utarbetar en rapport med assistans från experter på Transport- och kommunikationsverket.
65. 	I utbildningen av personer som tar flygcertifikat inom fritidsflyg inkluderas en större andel material om attityder och beteende.	Utbildningsorganisationerna inom fritidsflyg och Transport- och kommunikationsverket.
66. 	Transport- och kommunikationsverket sprider information om säkerhetskulturen och rättvisekulturen till luftfartsintresserade och yrkesmässiga aktörer.	Transport- och kommunikationsverket.

6.5 Trafiksystemet och alla dess komponenter ska vara säkra

Alla människor begår misstag i trafiken och det är omöjligt att slippa misstagen helt. Därför måste trafiksystemet vara sådant att det förlåter misstag. Ett säkert trafiksystem har tolerans för misstag, medan man genom olika åtgärder har säkerställt att om en säkerhetsåtgärd fallerar så kompenseras 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.

Speciellt vägtrafiken är en synnerligen komplex miljö. Där rör sig färdmedel och människor med vitt skilda egenskaper och där samsas såväl bilar som cyklister och fotgängare. Olika stora och tunga trafikanter med mycket olika hastigheter samt både yrkesförare och barn rör sig i trafiken. Farliga situationer uppkommer framför allt då hastigheterna är höga och olika transportformer korsar varandra, som i plankorsningar, men också när olika slags färdmedel ska samsas om samma trafikleder. I anslutning till hastighetsbegränsningar är det viktigt att fästa avseende vid säkerheten i fråga om gång, cykling och mikromobilitet.

Trafikövervakning är ett element i ett säkert trafiksystem. Polisen övervakar trafikreglerna, fordonen 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 transportformer.

UTKAST









Ställvis är det också möjligt att kombinera transportformer och transportservice så att det gynnar tryggare transportformer, som järnvägar. Ett bra exempel är spårtrafiken 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.

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.

	Åtgärd	Ansvarig organisation
67. 	Basunderhållet av transportinfrastrukturen och gatuunderhållet förbättrar trafiksäkerheten.	Staten, kommunerna och NTM-centralerna samt Trafikledsverket, när det verkställer åtgärder enligt den riksomfattande trafiksystemplanen.
68. 	Förbättringsfinansiering anvisas till små väg- och anslutningsarrangemang på landsvägar framför allt i tätorter med fokus på trafiksäkerheten. I en del fall kan medfinansiering med till exempel kommunerna komma i fråga.	Staten, kommunerna och NTM-centralerna samt Trafikledsverket, när det verkställer åtgärder enligt den riksomfattande trafiksystemplanen.
69. 	På gång- och cykelbanor i statens vägnät genomförs åtgärder för att göra gång och cykling mer attraktiva alternativ, vilket också bidrar till trafiksäkerheten och förbättrar förbindelserna med kommunernas vägnät. I en del fall kan förbättringarna utföras med medfinansiering av kommunerna.	Staten, kommunerna och NTM-centralerna samt Trafikledsverket, när det verkställer åtgärder enligt den riksomfattande trafiksystemplanen.
70. 	Vid val av infrastrukturbyggen samt under genomförandet dem bör det säkerställas att säkerhetskraven enligt lagstiftningen tillgodoses och att trafiksäkerheten kan förbättras på ett effektivt sätt.	Staten, kommunerna och NTM-centralerna samt Trafikledsverket, när det verkställer åtgärder enligt den riksomfattande trafiksystemplanen.
71. 	Det utreds om hastighetsbegränsningarna på landsvägarna och i tätorterna är förenliga med anvisningarna om hastighetsbegränsningar. Anvisningarna om hastighetsbegränsningar uppdateras. 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	Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, NTM-centralerna och kommunerna. Anvisningen ska uppdateras av Trafikledsverket.


UTKAST

	trafiksystemplanen, det vill säga tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet.	
72. 	Före 2024 upprättas riktade vägsäkerhetsinspektioner och en riskbaserad nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning. 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.	Trafikledsverket och NTM-centralerna.
73. 	NTM-centralerna kontrollerar att hastighetsbegränsningarna på huvudlederna inom landsvägsnätet överensstämmer med de gällande anvisningarna.	NTM-centralerna.
74. 	Körhastigheterna saktas ner, till exempel i genom att sänka hastighetsbegränsningen till 30 km/h i områden med mycket cyklister och fotgängare.	Kommunerna och NTM-centralerna ska kontrollera att hastighetsbegränsningarna i tätorter överensstämmer med planeringsanvisningarna så att de på bästa sätt bidrar till säkerheten för gång och cykling.
75. 	Det upprättas en plan för att öka och utveckla den automatiska trafikövervakningen.	Polisstyrelsen, Trafikledsverket, NTM-centralerna, kommunerna och Fintraffic Ab.
76. 	Uppkomsten av transporttjänster främjas med hjälp av försök, samverkan mellan offentliga och privata parter samt digitalisering.	Kommunerna i samarbete med andra aktörer.
77. 	Med avseende på äldre personer och personer med en fysisk eller annan funktionsnedsättning granskas transporter som en helhet utifrån kundernas behov och tillgänglighetsdimensionen. Särskild hänsyn ägnas åt lagstadgade transporter och transporter som administreras av FPA.	Staten fastställer vilken instans på de ansvariga ministerierna som ska ansvara för främjandet av samordningen av persontransporter.
78. 	Pilotprojekt för hinderlösa resekedjor genomförs.	Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket.
79. 	Nationella planer och anvisningar utnyttjas på olika planeringsnivåer för att uppnå bättre trafiksäkerhet. Till dessa hör bland annat Trafikledsverkets anvisning för planering av cykeltrafiken och den kommande anvisningen för planering av gångtrafiken. I förvaltningsprocesserna för trafiksäkerheten hanteras cykeltrafik och gångtrafik separat.	Kommunerna, NTM-centralerna och Trafikledsverket sprider information om anvisningarnas tillämplighet, även på gatunätet. Transport- och kommunikationsverket följer upp och analyserar de behov som uppdagas i samband med förvaltningsprocesserna för trafiksäkerheten och vid

UTKAST

		genomförandet av projekten inom investeringsprogrammet för gång och cykling.
80. 	Polisens möjligheter att identifiera om personer som stoppas i trafiken är drogpåverkade förbättras, till exempel med adekvata patientnära drogtester.	Polisstyrelsen och social- och hälsovårdsministeriet.
81. 	Cykel- och gångbanorna hålls i skick under alla årstider, bland annat med hjälp av god planering samt underhåll och skötsel. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid att det ska gå att röra sig obehindrat på banorna vintertid. Användarförståelsen i anslutning till underhållet, interaktionen och dataunderlaget om underhållets konsekvenser för trafiksäkerheten utvecklas.	Staten, kommunerna och NTM-centralerna samt fastighetsinnehavarna.
82. 	En kvalitativ infrastruktur för cykel- och gångtrafik säkerställer trygg och säker rörlighet. Cykling och gång beaktas vid planeringen också som ett led i resekedjan. Särskild fokus ägnas utvecklingen av anslutningsområden och övergångsställen på körbana samt transportknutpunkter och stationsregioner.	Kommunerna och staten reserverar tillräcklig finansiering för infrastrukturutveckling i enlighet med den riksomfattande trafiksystemplanen.
83. 	Myndigheterna uppmuntrar leverantörer av mikromobilitetstjänster att ta fram lösningar för bättre trafiksäkerhet.	Leverantörerna av mikromobilitetstjänster. Transport- och kommunikationsverkets expertis inom trafiksäkerhet kan användas vid utvecklingen av tjänsterna.
84. 	Terrängtrafik tas upp i regionala säkerhetsplaner, särskilt i regioner där terrängtrafik har betydande konsekvenser.	Kommunerna, städerna och NTM-centralerna.
85. 	Dataunderlaget för fastställande av lämpliga hjortdjursstammar förbättras med avseende på trafiksäkerheten. Det utarbetas allmänna riksomfattande riktlinjer, visserligen med beaktande av att populationerna definieras för varje älgshållningsområde separat.	Finlands viltcentral, Naturresursinstitutet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, NTM-centralerna.
86. 	Vid regleringen av hjortdjursstammarna beaktas att hjortdjurskadorna i trafiken ska fortsättningsvis hållas på en rimlig nivå. Viltförvaltningen samarbetar med trafiksäkerhetsaktörerna.	Finlands viltcentral.
87. 	Om möjligt reserveras finansiering för trädröjning på landsvägarnas skyddsområden, byggande av viltstängsel utmed vägar samt ekodukter. Det utarbetas modeller för trädröjning och goda metoder inför i större skala.	Trafikledsverket, NTM-centralerna.
88. 	Kampanjen Älgskylt fortsätter för att öka medvetenheten om hjortdjurskrokar.	Transport- och kommunikationsverket, Finlands jägarförbund, Finlands bilskoleförbund och de aktuella sponsorererna.

UTKAST

89. 	Trafikledsverket fortsätter plankorsningsprogrammet, som ska förbättra både spårsäkerheten och vägsäkerheten. Genom programmet avlägsnas plankorsningar eller deras säkerhet förbättras med andra metoder, som att installera varningsanordningar eller förbättra förhållandena eller sikten i korsningen.	Staten, kommunerna och NTM-centralerna samt Trafikledsverket, när det verkställer åtgärder enligt den riksomfattande trafiksystemplanen.
90. 	Möjligheterna att påverka gångvägarna och installera ljudsignaler undersöks i sådana fastställda problemställen där spåren korsas olovligt. Ändamålsenlig övervakning av bangårdsområden ökas.	Trafikledsverket och de övriga bannätsförvaltarna.
91. 	Arbetet för implementering av Finlands Flygförbunds säkerhetshanteringssystem SMS (Safety Management System) i flygklubbarna fortsätter.	Finlands Flygförbund rf.

6.6 Den tekniska utvecklingen ska medföra trygghet

Tekniken inom olika trafikformer utvecklas hela tiden, vilket ökar trafiksäkerheten på både kort och lång sikt. Inom vägtrafiken har fordonens tekniska utveckling resulterat bland annat i olika hjälpsystem som assisterar föraren och på så sätt minskar och eliminerar följderna av mänskliga misstag. Inom yrkestransporter kräver förbättring av trafiksäkerheten genom dataöverföring i realtid avancerade dataförbindelser och tekniska lösningar inom alla transportformer.














På lång sikt kommer automationen att på ett märkbart sätt bidra till uppnåendet av nollvisionen, eftersom över 90 procent av olyckorna i vägtrafiken 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 av de långsiktiga ambitionerna för den tekniska utvecklingen inom transporter är delvis eller helt automatiserade system, det vill säga att fordonet inte aktivt manövreras av föraren.

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. Arbetsgruppen för förbättring av informationssäkerheten och dataskyddet inom kritiska sektorer i samhället påtalade cybersäkerheten inom trafiken i sin slutrapport.




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. Nya bilar är dessutom ofta både mer utsläppsnåla och mer miljövänliga än gamla bilar.

Automation kan främjas inom alla transportformer med i princip likadana åtgärder. I trafiksäkerhetsstrategin utnyttjas synergier och bästa praxis mellan trafikformerna, även gällande automatisering och cybersäkerhet. Dessutom är målet att påskynda förnyelsen av bilbeståndet

UTKAST

	Åtgärd	Ansvarig organisation
92.   	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.	Meteorologiska institutet
93. 	Trafiksäkerheten ökas genom att bilbeståndet förnyas. I syfte att förnya bilbeståndet genomförs åtgärderna enligt färdplanen för fossilfria transporter.	Åtgärdsansvariga färdplanen för fossilfria transporter.
94.    	Trafiksäkerheten ska beaktas vid genomförandet av åtgärderna enligt principbeslutet om automatisering av transporter. Särskild uppmärksamhet ska ägnas till följande:	
95. 	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.	Kommunikationsministeriet i samarbete med andra aktörer.
96. 	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.	Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, kommunerna samt privata aktörer.
97. 	c. Försöks- och pilotprojekt: I försöks- och pilotprojekten för automattrafik bedöms också konsekvenserna för trafiksäkerheten systematiskt.	Transport- och kommunikationsverket samt andra centrala aktörer, som Trafikledsverket, kommunikationsministeriet, Meteorologiska institutet, kommunerna, forskningsinstitutet, aktörerna i försöksområdena och andra privata aktörer.
98. 	Aktörerna inom spårtrafiken verkställer de åtgärder som ingår i Transport- och kommunikationsverkets rekommendation för främjande av cybersäkerheten inom spårtrafiken. Transport- och kommunikationsverket instruerar spårvägsaktörerna i att verkställa åtgärderna.	Aktörerna inom spårtrafiken samt Transport- och kommunikationsverket.
99. 	I projektet Digirata beaktas också konsekvenserna för trafiksäkerheten systematiskt.	Aktörerna i projektet Digirata.

UTKAST

100. 	För att medvetandegöra utövare av obemannad luftfart om cybersäkerheten utarbetas allmänna cybersäkerhetsanvisningar.	Transport- och kommunikationsverket ska utarbeta anvisningarna och Transport- och kommunikationsverkets Cybersäkerhetscenter ska bistå framtagningen av dem. Transport- och kommunikationsverket och Finlands Flygförbund ska implementera anvisningarna.
101. 	Det utreds om även obemannade luftfartyg avsedda för privat bruk kan certifieras med Transport- och kommunikationsverkets Cybersäkerhetscenters Cybersäkerhetsmärke. Tillverkare av obemannade luftfartyg avsedda för privat bruk uppmanas att ansöka om Cybersäkerhetsmärke för sina produkter, och utövare av obemannad luftfart uppmanas att välja fartyg som har Cybersäkerhetsmärke.	Transport- och kommunikationsverket ska rikta kommunikation om Cybersäkerhetsmärket även till tillverkare av obemannade luftfartyg.
102. 	Det definieras 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. Funktionen och utnyttjandet av U-space-luftrum utvecklas genom ömsesidig samverkan mellan den privata och den offentliga sektorn.	Transport- och kommunikationsverket, Flygvapnet, Finlands Flygförbund, RPAS Finland ry.

6.7 Lagstiftningen ska främja trygga färdsätt

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 antalet allt mer högeffektiva och snabbgående båtar ökat. 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. På det stora hela är lagstiftningen i ordning, men det behövs ännu några specifika ändringar. Till dem hör till exempel krav på alkoholås vid transporter av personer med funktionsnedsättning 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 samt sänkning av promillegränsen i sjötrafiken.

Det är också viktigt att följa upp på vilket sätt genomförda ändringar, som körkortsreformen, påverkar trafiksäkerheten och justera bestämmelserna efter behov.

	Åtgärd	Ansvarig organisation
103.  	Lagstiftningen om transporter av farligt gods ska ses över och lagens konsekvenser ska följas upp.	Kommunikationsministeriet.
104. 	De görs en bedömning av körkortsreformens konsekvenser och bestämmelserna justeras vid behov.	Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket.
105. 	Det görs en utredning av ändringsbehoven gällande förfarandet med körförbud och övervakning av körtillstånd/förarbevis enligt körkortslagen.	Kommunikationsministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet och Polisstyrelsen.
106. 	Användning av alkoholås främjas genom att stadga i lag om obligatorisk användning av alkoholås vid transporttjänster för personer med funktionsnedsättning och för äldre personer.	Kommunikationsministeriet.
107. 	Det lanseras 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.	Institutet för hälsa och välfärd och Polisstyrelsen.
108. 	183 § i vägtrafiklagen ändras 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. Dessutom övervakas tillämpningen av 183 § och dess inverkan på trafiksäkerheten.	Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Polisstyrelsen.

UTKAST

109. 	Cybersäkerhet beaktas i lagstiftningen och bestämmelserna om vägtrafiken.	Kommunikationsministeriet i samarbete med de övriga relevanta ministerierna.
110. 	I lagstiftningen om spårtrafik fastställs tydliga och proportionerliga informationssäkerhetskrav för aktörerna inom spårtrafiken. Informationssäkerhetskraven utarbetas i överensstämmelse med den internationella lagstiftningen och de begränsningar och krav som föreskrivs i den.	Kommunikationsministeriet
111. 	Det införs nödvändiga lagändringar för att ge Transport- och kommunikationsverket behörighet att utfärda bestämmelser om informationssäkerheten i spårtrafiken.	Kommunikationsministeriet
112. 	Det görs en utredning av att sänka promillegränsen till 0,5 promille, speciellt för förare av båtar med stor motoreffekt och även i annan än yrkes-sjötrafik.	Justitieministeriet.
113. 	Säkerhetskraven på publikevenemang till sjöss förenklas. Tillstånds- och anmälningsförfarandena förtydligas, och myndigheternas arbetsätt enhetligas genom en täckande översyn av lagstiftningen på området. Översynen bör vara heltäckande och genomföras av ministerierna i samarbete.	Inrikesministeriet i samarbete med de övriga ministerierna.
114. 	I lagstiftnings- och säkerhetsarbetet inom sjötrafiken ska tas hänsyn till trenden av att det finns allt fler högeffektiva och allt mer snabbgående båtar bland långsammare farkoster. Frågan följs upp aktivt.	Kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket.
115. 	Man påverkar aktivt utarbetandet av regleringen av obemannad luftfart inom EU och vid Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa). Man deltar aktivt i framtagningen av internationella normer och rekommendationer för obemannad luftfart vid Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).	Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket.
116. 	Behoven av nationell reglering kartläggs och tillgodoses utgående från EU-regleringen, bland annat om U-space-luftrum.	Kommunikationsministeriet