

STATSRÅDETS PRINCIPBESLUT OM FÖRBÄTTRANDE AV TRAFIKSÄKERHETEN 9.3.2006

Statsrådet har systematiskt och målinriktat arbetat för att öka trafiksäkerheten genom de principbeslut som den fattat 1993, 1997 och 2001. I principbeslutet 2001 godkände statsrådet en trafiksäkerhetsvision på längre sikt för Finland. Enligt den skall vägnätet planeras så att ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken. Trafiksäkerhetsplanen som låg till grund för principbeslutet hade som mål att skapa förutsättningar för en kontinuerlig utveckling av trafiksystemet så att det årliga antalet döda i trafiken år 2025 är högst 100. Samtidigt korrigerade statsrådet det mål som uppställdes 1997 så att antalet döda i trafiken år 2010 skall understiga 250.

Under de senaste tio åren har ungefär 400 personer per år omkommit i trafiken i Finland och antalet har minskat obetydligt. Under de tre senaste åren har antalet döda i trafiken dock varit under 400. År 2003 omkom 379 personer, följande år 375 personer och enligt preliminära uppgifter är antalet omkomna år 2005 på samma nivå som föregående år.

Att nedgången i antalet döda i trafiken planar ut har varit ett gemensamt fenomen i alla ledande trafiksäkerhetsländer i slutet av 1990-talet och början av 2000-talet. I en del länder, speciellt Sverige och Norge, vändes utvecklingen på nytt till det bättre under 2004 och fortsatte 2005. Både Sverige och Norge nådde enligt preliminära uppgifter en säkerhetsnivå som motsvarar Finlands mål för år 2010. Även i Danmark har säkerheten förbättrats under de senaste åren.

Genom detta principbeslut bekräftar statsrådet det tidigare uppställda målet. Det årliga antalet döda i trafiken skall vara högst 250 år 2010. På längre sikt är målet fortfarande att kontinuerligt förbättra trafiksäkerheten så att högst 100 personer omkommer i trafiken år 2025.

Statsrådet understryker att målen för trafiksäkerheten måste beaktas i allt trafikpolitiskt beslutsfattande och man bereder och vidtar speciellt följande åtgärder åren 2006–2010:

Effektivare samarbete

1. Detta principbeslut genomförs i nära samarbete mellan olika myndigheter och till stöd för programmet för den inre säkerheten.
2. Tillämpningen av informationsteknologi och annan ny teknik främjas och ett allmänt ibruktage av dem i trafiken förbereds. Kommunikationsministeriet effektiviserar forsknings- och utvecklingsverksamheten på området och koordineringen av aktörernas samarbete.
3. Våren 2006 ordnas trafiksäkerhetsevenemang i de olika landskapen under kommunikationsministeriets ledning. Trafiksäkerhetsplanen för 2006–2010 diskuteras och statsrådets principbeslut presenteras för regionens myndigheter, organisationer

inom säkerhetsbranschen och allmänheten i syfte att utveckla verksamheten inom regionen. (KM, länsstyrelserna)

4. Länens trafiksäkerhetsdelegationer granskar sina verksamhetsprogram och trafik-säkerhetsplaner så att de är i linje med detta principbeslut. (länsstyrelserna)

5. Samarbetet inom statistikföringen av trafikolyckor förbättras. Möjligheterna att sammanföra hälso- och sjukvårdens olycksfallsdata med statistiken över trafikolyckor utreds för att bl.a. göra det möjligt att följa upp allvarliga skador som ett skilt objekt. (KM, IM, statistikcentralen, SHM/Stakes, Trafikskyddet)

6. Ett program utarbetas för att kartlägga de trafiksäkerhetsproblem som följer av åldrandet. (KM)

7. Möjligheterna att öka den trafikmedicinska utbildningen som en del av läkarnas grundutbildning utreds. Samtidigt klarläggs möjligheterna att grunda specialenheter för trafikmedicin med ansvar för att utveckla utbildning och forskning samt för att lösa avancerade frågor som gäller körförmågan. (UVM, KM)

8. Man påskyndar temaprojektet för att avskaffa järnvägsplankorsningar enligt det förslag som lagts fram av ministerarbetsgruppen för beredning av trafikledspolitiken. (Banförvaltningscentralen, Vägförvaltningen).

9. Tillbud och skador i trafiken orsakade av älgdjur förebyggs genom att man bygger fler faunapassager och viltstängsel samt genom att man förbättrar frisiktsområdena. Arbetet för att minska antalet älgolyckor kompletteras med vilt- och skogsvårdsåtgärder. (Vägförvaltningen, JSM)

EU-samarbete

10. Man sörjer för att inrikesministeriets nödcentralsverk har beredskap att före utgången av 2008 ta emot meddelanden och samtal från eCall, det europeiska fordons-systemet för nödsamtal från fordon. Man strävar efter att eCall-systemet skall finnas i alla nya bilar från och med 2009. (IM, KM)

11. Inom EU-samarbetet eftersträvar Finland att ett intelligent system för reglering av hastigheten blir standarutrustning i alla nytillverkade bilar som importeras till Finland. (KM)

12. Under 2006 utreds möjligheterna att genom gemenskapslagstiftningen sänka maximivärdet i hastighetsregulatorerna för tunga fordon (nu max 90 km/t). Detta förbättrar trafiksäkerheten och gör det lättare att följa hastighetsbegränsningarna. (KM)

13. Ibrukttagande av stabiliseringssystem främjas, först i bussar, och när teknologin utvecklas, även i övriga tunga fordon (KM, AKE)

14. Sveriges initiativ angående obligatoriska alkoholås i nya bilar understöds. (KM)

Minskning av mötesolyckor på huvudvägarna

15. Den systematiska utvecklingen av huvudvägnätet fortsätter, speciellt i syfte att minska antalet mötesolyckor på huvudvägar med en körbana. Under 2006 utarbetas en plan för att skilja mötande filer med mitträcke på sträckor som bedöms som farliga. Även finansieringen utreds. Åtskiljandet av mötande filer får en större tyngd än tidigare vid bedömning av hastighetsbegränsningar. (KM, Vägförvaltningen)

16. Användningen av vägmarkeringar, typ bullerremсор, ökas, vinterunderhållet förbättras och informationen till trafikanterna om väder, vägföre och störningar förbättras genom att den nya teknologin utnyttjas allt effektivare. Trafikövervakningen ökas på de vägsträckor där det sker flest olyckor. (Vägförvaltningen, IM)

Färre fotgängar- och cykelolyckor i tätorter

17. Åtgärderna som syftar till att dämpa trafiken i tätorter och bosättningscentrum fortsätter. Utgångspunkt för planeringen av hastighetsbegränsningarna skall vara 40 km/t i tätorter och 30 km/t i bostadsområden. Högre hastigheter tillåts endast om det finns trafikledslösningar som i tillräckligt hög grad begränsar fotgängares och cyklisters kontakt med den övriga trafiken. För att dämpa hastigheterna används även strukturella lösningar för att stödja hastighetsbegränsningarna. (kommunerna, Vägförvaltningen)

18. Informations- och styrsystemen inom trafiksektor utvecklas. Med dem kan trafikinformation, t.ex. gällande hastighetsbegränsning, visas med utrustning som finns inne i fordonet. Systemet skall även täcka kommunernas gatunät. (Vägförvaltningen, kommunerna)

19. För att förbättra säkerheten på skolresorna fäster man uppmärksamhet vid att trafikuppfostran i enlighet med läroplanerna omsätts i praktiken och vid att skolspecifika säkerhetskampanjer genomförs som en del av kommunernas trafikskyddsplaner. (Utbildningsstyrelsen, kommunerna, Vägförvaltningen, Trafikskyddet)

20. Användning av cykelhjälm och reflex främjas genom gemensam upplysning, bl.a. informationskampanjer. Man utreder andra länders erfarenheter i fråga om sanktioner vid underlåtelse att använda säkerhetsanordningar och därefter utvärderar man behovet av att införa sanktioner. (KM, Trafikskyddet, IM)

Hastighetskontroll

21. Den automatiska hastighetsövervakningen utökas så att den fasta automatiska övervakningen 2010 täcker ungefär 3 000 km av huvudvägarna. Dessutom utökas den rörliga, på ny teknologi baserade trafikövervakningen så att de flyttbara övervakningsenheterna är minst 25 till antalet. Man utnyttjar möjligheterna som förenklingen av det nya ordningsbotsförfarandet som träder i kraft den 1 april 2006 medför för det praktiska genomförandet av övervakningen. Påföljdssystemet vidareutvecklas och en allmänare användning av ordningsboten utreds. Upplysningen om övervakning och hastigheter ökas i samband med hastighetsövervakningen. (IM, Vägförvaltningen)

22. Alternativa finansieringsmöjligheter utreds för utveckling, genomförande och underhåll av övervakningssystemen. Möjligheterna som utvecklingen av automatiska övervakningssystem och övervakningsteknik erbjuder för genomförandet av den kommunala trafikövervakningen utreds. (KM, FM, JM, IM)

23. Under 2006 ses de allmänna principerna för vägbestämda hastigheter över så att hastighetsbegränsningarna så effektivt som möjligt stödjer en förbättring av trafiksäkerheten. Utvecklingsförsöken med varierbara begränsningar fortsätter på lämpliga vägsträckor och principerna för de varierbara hastighetsbegränsningarna utvecklas. (KM, Vägförvaltningen)

24. Tröskeln för att ingripa vid hastighetsövervakning sänks så att överskridningarna av hastighetsbegränsningarna blir små och körhastigheterna håller sig inom föreskrivna hastighetsbegränsningar. (IM)

25. Forskning och utveckling genomförs i fråga om hastighetskontrollsystem som baserar sig på ny teknologi och dessa systems tillämpning i trafiken. Övervakningsförsök som baseras på restider inleds. Även försök med automatisk identifiering av fordon inleds. (IM, KM)

Minskning av olyckor förorsakade av alkohol och droger

26. Förebyggandet av olyckor förorsakade av alkohol- och drogpåverkade förare fortsätter och för trafikövervakning lämplig utrustning för upptäckande av alkohol och droger vidareutvecklas. (IM, JM)

27. Användningen av alkolås utvidgas. Ibrukttagandet av alkolås i yrkestrafiken främjas genom frivillighet och lagstiftning. Speciellt då den offentliga sektorn köper transporttjänster skall användningen av alkolås vara en konkurrensfaktor eller ett upphandlingsvillkor. Användningen av alkolås vid transport av skol- och andra specialgrupper främjas genom att det utreds om alkolåset borde vara obligatoriskt i de fallen. (KM, länsstyrelserna, kommunerna)

28. Möjligheterna att göra alkolåset obligatoriskt för dem som upprepade gånger gjort sig skyldiga till rattfylleri utreds. (KM, IM, AKE)

Minskning av olyckor i yrkestrafiken

29. Övervakningen av den tunga trafiken effektivteras för att bestämmelserna om bl.a. kör- och vilotider, körhastighet, laststorlek och lastsurning skall följas allt bättre. Försorg dras om att den specialkompetens som krävs för övervakning av den tunga trafiken finns och att den är möjlig att rikta enligt behov. Den gemensamma upplysningen och övriga förebyggande åtgärder effektivteras. Det ansvar som ligger hos beställaren av transport och befraktaren understryks i enlighet med regeringens proposition för att förbättra efterlevnaden av bestämmelserna om lastning samt kör- och vilotider inom den tunga trafiken. Avsikten är att öka tillämpningen av möjligheten att avbryta transporten om föraren har brutit mot bestämmelserna om kör- och vilotider. (IM)

30. Övervakningen av den gränsöverskridande trafiken effektivteras. Möjligheterna att förbättra övervakningens inverkan på utländska transportföretag utreds för att

övervakningen skall få samma nivå som övervakningen av inhemska transportföretag. Uppgiften beaktas speciellt i arbetsgruppen som tillsätts p.g.a. att övergångsperioden för cabotagetrafik löper ut. (KM, IM, SHM, tullen)

31. Hösten 2008 och 2009 tas de villkor i bruk som enligt EU:s direktiv ställs på förarens grundläggande yrkeskompetens och fortbildning. Samtidigt utvecklas även körkortsutbildningen och förarexamen för tunga fordon. (KM, UVM)

32. Möjligheterna att övervaka körhastigheterna med hjälp av färdskrivare utreds. (KM, IM)

33. Man utökar antalet rastplatser som är tillräckligt anpassade för den tunga yrkestrafiken och antalet platser som är lämpliga för övervakning av den tunga trafiken. (Vägförvaltningen, IM)

34. Utvecklandet av yrkeschaufförernas företagshälsovård främjas. Dessutom främjas mer allmänna åtgärder för upprätthållandet och förbättrandet av körförmågan genom gemensam upplysning och gemensamma kampanjer samt genom att öka forsknings- och försöksverksamheten på området. (KM, SHM, branschorganisationer)

Effektivisering av förarutbildningen och körkortspåföljderna

35. Grundutbildning av förare förnyas genom ökning av den handledda och övervakade körundervisningen och enhetligare körundervisning i svåra förhållanden. Även möjligheterna att utnyttja yrkesutbildning till stöd för den privata utbildningen främjas. (KM, AKE)

36. Särskild uppmärksamhet fästs vid de säkerhetsproblem som är förknippade med motorcykling. Man utreder möjligheterna att som en del av det kommande körkortsdirektivet höja åldersgränserna för körkort för andra än för lätta motorcyklar. Kraven på körundervisningen och körkortsexamen utökas. Mängden obligatorisk körundervisning för motorcykelkörkort höjs den 1 mars 2006. En ombildning förbereds av körundervisningen för motorcykel. Ett system med två skeden skall tas i bruk inom undervisningen på samma sätt som inom utbildningen för personbilskörkortet. De som före 1991 erhållit rätt att köra motorcykel genom personbilskörkortet informeras om de färdigheter som motorcykelåkning förutsätter och en fortbildning för motorcyklister förbereds, med start i den nämnda förargruppen. (KM, AKE)

37. Körkortspåföljdsystemet utvecklas så att ett nytt s.k. poängsystem tas i bruk för påföljder för upprepade förseelser. Genom det nya systemet kan även underlåtelse att utnyttja säkerhetsarrangemang och vissa andra förseelser beaktas bättre än tidigare. Dessutom utreds möjligheterna att koppla poängsystemet till utbildningspåföljder. (KM, IM, AKE)

Förutsättningar för genomförande och uppföljning

Statsrådet förutsätter att de olika förvaltningsgrenarna beaktar målen i detta principbeslut när de planerar sin verksamhet och att de inom sitt förvaltningsområde genomför åtgärderna inom ramen för budgeten.

Kommunikationsministeriet koordinerar trafiksäkerhetsarbetet på riksnivå och rapporterar vid behov till statsrådet om hur planen framskrider och hur trafiksäkerhetsmålen uppfylls.