



Sisäministeriö
Inrikesministeriet

Inre säkerhet | Inrikesministeriets publikationer 2021:27

Polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet 2021–2030

Inrikesministeriets publikationer 2021:27

Polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet 2021–2030

Inrikesministeriet

Inrikesministeriet Helsingfors 2021

Julkaisujen jakelu

Distribution av publikationer

**Valtioneuvoston
julkaisuarkisto Valto**

Publikations-
arkivet Valto

julkaisut.valtioneuvosto.fi

Julkaisumyynti

Beställningar av publikationer

**Valtioneuvoston
verkkokirjakauppa**

Statsrådets
nätbokhandel

vnjulkaisumyynti.fi

Inrikesministeriet

© 2021 författare och inrikesministeriet

ISBN pdf 978-952-324-559-4

ISSN pdf 2490-077X

Layout: Statsrådets förvaltningsenhet, Publikationsverksamheten
Helsingfors 2021

Polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet 2021–2030

Inrikesministeriets publikationer 2021:27		Tema	Inre säkerhet
Utgivare	Inrikesministeriet		
Författare	Inrikesministeriet		
Språk	svenska	Sidantal	70
Referat	<p>Polisen har till uppgift att säkerställa att trafiksystemet fungerar på planerat sätt. Det samhälleliga effektmålet för polisens trafikövervakning och trafiksäkerhetsarbete är att:</p> <ol style="list-style-type: none">1) minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken samt grå ekonomi i yrkestrafik och2) förebygga, avslöja och utreda trafikbrott och brott som förekommer i trafiken och föra sådana brott till åtalsprövning samt att upprätthålla trafiksäkerheten. <p>De allmänna målen för polisens trafikövervakning och trafiksäkerhetsarbete är att:</p> <ol style="list-style-type: none">1) trafikövervakningen och trafiksäkerhetsarbetet sker på ett förebyggande, samarbetsinriktat och informationsstyrt sätt och stöder polisens övriga mål,2) kompetensen säkerställs, 3) tekniken utnyttjas effektivt och 4) polisen informerar aktivt och verkningsfullt. <p>Polisens trafikövervakning och trafiksäkerhetsarbete bidrar till att trafiksäkerheten förbättras och de samhälleliga skadeverkningarna minskar. Målet är att inverka på i synnerhet följande faktorer: 1) körhälsa och uppmärksamhet, 2) alkohol, narkotika och läkemedel, 3) unga personer, 4) körsätt och körhastigheter, 5) användning av säkerhetsbälte, säkerhetsanordningar för barn och skyddsutrustning, 6) uppmärksamhet (tekniska anordningar, mobila enheter, andra aktiviteter), 7) gång, cykling och övergångsställen, 8) yrkestrafik, transportbrott och grå ekonomi inom vägtransporter.</p>		
Nyckelord	inre säkerhet, trafiksäkerhet, trafikövervakning, brott, grå ekonomi		
ISBN PDF	978-952-324-559-4	ISSN PDF	2490-077X
Ärendenr.	SMDno-2019-1943	Projektnr.	SM031:00/2019
URN-adress	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-324-559-4		

Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuuden ohjelma vuosille 2021–2030

Sisäministeriön julkaisuja 2021:27		Teema	Sisäinen turvallisuus
Julkaisija	Sisäministeriö		
Tekijät	Sisäministeriö		
Kieli	ruotsi	Sivumäärä	70
Tiivistelmä	<p>Poliisin tehtävänä on osaltaan varmistaa, että liikennejärjestelmä toimii suunnitellulla tavalla. Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuustyön yhteiskunnallisena vaikuttavuustavoitteena on: 1) liikennekuolemien, vakavien loukkaantumisten ja ammattiliikenteen harmaan talouden vähentäminen ja 2) liikennerikosten ja liikenteessä ilmenevien rikosten ennalta estäminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen sekä liikenneturvallisuuden ylläpitäminen.</p> <p>Poliisin liikennevalvonnan ja -turvallisuustyön yleisinä tavoitteina on: 1) liikennevalvonta ja -turvallisuustyö ovat ennalta estävää, yhteistyöhakuista ja tietojohtoista sekä muita poliisin tavoitteita tukevaa, 2) osaaminen varmistetaan, 3) tekniikkaa hyödynnetään tehokkaasti ja 4) poliisi viestii aktiivisesti ja vaikuttavalla tavalla.</p> <p>Poliisin liikennevalvonnalla ja -turvallisuustyöllä vaikutetaan siten, että liikenneturvallisuus paranee ja yhteiskunnalliset haitat vähenevät. Tähän pyritään vaikuttamalla erityisesti seuraaviin asioihin: 1) ajoterveys ja vireystila, 2) alkoholi, huumausaineet ja lääkkeet, 3) nuoret, 4) ajotavat ja ajonopeudet, 5) turvavöiden, lasten turvalaitteiden ja suojarusteiden käyttäminen, 6) tarkkaamattomuus (tekniset laitteet, mobiililaitteet, muu toiminta), 7) jalankulku, pyöräily ja suojatie, 8) ammattiliikenne, kuljetusrikollisuus ja tieliikenteen harmaa talous.</p>		
Asiasanat	sisäinen turvallisuus, liikenneturvallisuus, liikennevalvonta, rikokset, harmaa talous		
ISBN PDF	978-952-324-559-4	ISSN PDF	2490-077X
Asianumero	SMDno-2019-1943	Hankenumero	SM031:00/2019
Julkaisun osoite	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-324-559-4		

Programme for police traffic enforcement and traffic safety for 2021–2030

VNK täyttää, sarjanimi ja numero		Subject	Internal security
Publisher	Ministry of the Interior		

Authors	Ministry of the Interior		
Language	Swedish	Pages	70

Abstract	<p>The tasks of the police include ensuring for their part that the transport system operates as intended. The societal impact objectives of the traffic enforcement and safety work carried out by the police are: 1) reducing the number of traffic deaths and serious injuries as well as combating the grey economy in commercial transport, and 2) preventing, detecting and investigating traffic offences and offences uncovered in traffic and submitting them to consideration of charges as well as maintaining traffic safety.</p> <p>The general objectives of the traffic enforcement and safety work carried out by the police are: 1) preventive, cooperative and fact-based traffic enforcement and safety work that supports the other goals of the police; 2) ensuring competence; 3) deploying technology efficiently; and 4) active and effective communication by the police.</p> <p>The traffic enforcement and safety work of the police will aim to improve traffic safety and reduce societal harms. An effort will be made to achieve these objectives through impacts on the following areas, in particular: 1) driving health and alertness, 2) alcohol, drugs and medicines, 3) young people, 4) driving habits and driving speeds, 5) use of safety belts, child safety equipment and protective equipment, 6) distraction (technical devices, mobile devices, other activities), 7) pedestrians, cyclists and pedestrian crossings, 8) commercial transport, traffic crime and the grey economy in road traffic.</p>		
Keywords	internal security, traffic safety, traffic enforcement, offences, grey economy		

ISBN PDF	978-952-324-559-4	ISSN PDF	2490-077X
Reference no.	SMDno-2019-1943	Project no.	SM031:00/2019

URN address	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-324-559-4		
--------------------	---	--	--

Innehåll

1	Inledning	10
2	Strukturen på polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet	13
3	Centrala strategiska riktlinjer för trafiksäkerhet.....	14
3.1	Nationella riktlinjer.....	14
3.2	Internationella riktlinjer	16
4	Andra faktorer som påverkar programmet	19
4.1	Trygghetskänsla	19
4.2	Kostnaderna för trafikolyckor.....	20
4.3	Betydelsen av grå ekonomi i transportbranschen	20
4.4	Polisverksamhetens genomslagskraft.....	22
5	Trafiksäkerhet och lägesbild för trafiken	28
5.1	Trafiksäkerhet	28
5.2	Trafikbrott och förseelser.....	30
5.3	Ålder som en riskfaktor i trafiken	33
5.4	Utsläpp och buller från trafiken.....	36
6	Orsakerna till trafikolyckor och centrala riskfaktorer	37
6.1	Allmänt	37
6.2	Förarens körskick (körhälsa och trötthet)	38
6.3	Rusmedel (alkohol, droger och andra rusmedel)	40
6.4	Körhastighet	42
6.5	Säkerhetsanordningar	43
6.6	Orsakerna till fotgängar- och cykelolyckor	44
6.7	Andra orsaker till olyckor med dödlig utgång som involverat motordrivna fordon	45
6.8	Tung trafik	46
6.9	Olyckor i terrängtrafik	47
6.10	Olycksfall i sjötrafiken.....	48
7	Programmets mål.....	50
7.1	Centrala effektmål	50
7.2	Polisens allmänna mål för trafikövervakningen och trafiksäkerhetsarbetet.....	51

7.2.1	Trafikövervakningen och trafiksäkerhetsarbetet är förebyggande, samarbetsinriktat och informationslett samt stöder andra mål polisen har	51
7.2.2	Kompetensen säkerställs	53
7.2.3	Tekniken utnyttjas effektivt	53
7.2.4	Polisen kommunicerar aktivt och verkningsfullt.....	53
7.3	Polisens centrala påverkansobjekt inom trafikövervakning och trafiksäkerhet.....	54
7.3.1	Körhälsa och uppmärksamhet.....	54
7.3.2	Alkohol, droger och läkemedel	55
7.3.3	Unga	56
7.3.4	Körstilar och körhastigheter.....	56
7.3.5	Användning av säkerhetsbälte, säkerhetsanordningar för barn och skyddsutrustning.....	57
7.3.6	Undvikande av distraktion (tekniska apparater, mobila enheter, annat agerande)	58
7.3.7	Gång, cykling och övergångsställen	58
7.3.8	Yrkestrafik, transportbrott och grå ekonomi inom vägtransporter	59
8	Genomförande av programmet, rapportering och mätning av resultaten	60
8.1	Genomförande av programmet och rapportering	60
8.2	Mätning av resultat	61
	Källor.....	62

TILL LÄSAREN

Polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet 2021–2030 har beretts vid inrikesministeriet. Programmet inkluderar de åtgärder i trafikövervakningen och trafiksäkerhetsarbetet med vilka polisen verkningsfullt kan se till att trygghetskänslan är på en hög nivå samt att människor, miljö och egendom är skyddade. Programmet framhäver vikten av verkningsfullhet, samarbete, kompetens, kommunikation, informationsledning och förebyggande åtgärder. Polisstyrelsen, som ansvarar för polisens operativa verksamhet, verkställer målen i programmet.

Centralt i polisens verksamhet är att kunna förebygga så många brott och olyckor som möjligt. Trafiksäkerheten påverkas av flera aktörer i samverkan. Programmet innehåller ingen bedömning av hur polisens trafikövervakning och trafiksäkerhetsarbete organiseras eller resurseras, även om ökad trafikövervakning skulle vara ett kostnadseffektivt sätt att förbättra trafiksäkerheten. Frågan handlar om polisens totala resursfördelning.

I programmet beskrivs vägtrafikförhållandena, trafiksäkerhetens nuläge och faktorerna som påverkar säkerheten. För att förbättra säkerheten i vägtrafiken är det centralt med ett systematiskt och målinriktat trafiksäkerhetsarbete. Utmaningarna och förbättringsåtgärderna är internationellt sett tämligen enhetliga och om dessa finns det gott om internationella forskningsrön att tillgå. Den nationella trafiksäkerhetsstrategin är som bäst under beredning vid kommunikationsministeriet. Detta program uppdateras vid behov utgående från slutsatserna i strategin.

Till stöd för beredningen av programmet har det funnits en styrgrupp bestående av ordföranden, polisdirektör Stefan Gerkman från inrikesministeriet, vice ordföranden, polisöverinspektör Maria Hoikkala från Polisstyrelsen (fram till 15.10.2020), vice ordföranden, polisöverinspektör Hannu Kautto (från och med 15.10.2020) och sekreteraren, Jari Pajunen från inrikesministeriet. Styrgruppens medlemmar var enhetsdirektör Elina Immonen från kommunikationsministeriet, vägtrafikdirektör Marko Sillanpää från Transport- och kommunikationsverket, trafiksäkerhetsexpert Auli Forsberg från Trafikledsverket, trafiksäkerhetsdirektör Kalle Parkkari från Institutet för Olycksinformation, verkställande direktör Anna-Liisa Tarvainen från Trafikskyddet (fram till 17.6.2020) och verkställande direktör Pasi Anteroinen från Trafikskyddet (från och med 17.6.2020). Beredningen av programmet har skötts av ett sekretariat bestående

av polisinspektör Jari Pajunen från inrikesministeriet, polisinspektör Heikki Kallio från Polisstyrelsen, överkommisarie Jouni Takala från Polisinrättningen i Tavastland och kommissarie Ilkka Kantola från Polisinrättningen i Västra Nyland.

Det har identifierats ett behov av ett program för polisens trafikövervakning och trafiksäkerhetsarbete. Polisens föregående trafiksäkerhetsstrategi är från 2006 (för åren 2007–2010). Problemen i trafiken är fortfarande ungefär de samma som när polisens föregående trafiksäkerhetsstrategi färdigställdes. Vikten av körhälsa har framhävts under de senaste åren och den ökade kunskapen om detta är en följd av det högklassiga arbetet som forskarnämnden för trafikolyckor har utfört i Finland. Även Statens revisionsverk rekommenderade 2019 i sin effektivitetsrevision av polisens trafikövervakning att inrikesministeriet bör stärka den strategiska styrningen och resultatstyrningen av trafikövervakningen och trafiksäkerheten samt bedöma de behövliga åtgärderna för att utveckla trafikövervakningen och deras verkningsfullhet. Syftet med detta program är att stärka den strategiska styrningen.

Ställföreträdande avdelningschef Katriina Laitinen

Polisdirektör Stefan Gerkman

Juni 2021

1 Inledning

Polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet är ett led i genomförandet av inrikesministeriets koncernstrategi (Inrikesministeriet 2019). Inrikesministeriets och förvaltningsområdets gemensamma koncernstrategi omfattar fyra mål: 1) trygghetskänslan är på hög nivå, 2) människor, miljö och egendom är skyddade, 3) hot mot den nationella säkerheten avvärs, 4) invandringen är under kontroll och samhällsmässigt hållbar. Av dessa fyra har de två förstnämnda en central koppling till trafiken. Det är centralt för polisens verksamhet att så många brott och olyckor som möjligt kan förebyggas.

En välmående, yrkesskicklig och engagerad personal är den viktigaste möjliggöraren av denna strategi. Åtgärderna inom trafikövervakningen och trafiksäkerheten förutsätter till stor del specialkompetens. En faktor för att framgångsrikt kunna uppnå målen för polisens trafikövervakning och trafiksäkerhetsverksamhet i inrikesministeriets koncernstrategi är att utveckla denna specialkompetens och utnyttja personalens kompetens till fullo.

Trafiksäkerheten är en del av den inre säkerheten

Inrikesministeriets vision är:

”Alla har vi rätt till en trygg vardag – Finland är världens tryggaste land”

Med hjälp av strategin för den inre säkerheten vill man säkerställa att människornas trygghetskänsla hålls på en hög nivå (Inrikesministeriet 2017). Inrikesministeriets förvaltningsområde ser till att tjänsterna produceras på ett högklassigt sätt och så att myndigheterna är synliga och anträffbara i människornas vardag. Trygghetskänslan upprätthålls också genom att myndigheterna kommunicerar öppet och faktabaserat om säkerhetsfrågor.

Enligt redogörelsen för den inre säkerheten (Statsrådet 2021) avses med intern säkerhet de aspekter i ett samhälle som gör att människor kan åtnjuta de rättigheter och friheter som garanteras i rättssystemet utan rädsla eller otrygghet som beror på brottslighet, störningar, olyckor och därmed jämförbara nationella och internationella fenomen. Trafiken är en väsentlig del av människornas liv och samhället. Allmänheten ska också i trafiken kunna åtnjuta den trygghet som rättssystemet garanterar utan rädsla eller otrygghet som beror på brottslighet, störningar eller olyckor.

Polisens uppgift är att trygga rätts- och samhällsordningen, skydda den nationella säkerheten, upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att förebygga, avslöja och utreda brott och föra brott till åtalsprövning. I syfte att upprätthålla säkerheten samarbetar polisen med övriga myndigheter, sammanslutningar och invånare och sköter det

internationella samarbete som deras uppgifter omfattar. Trafikövervakningen är ett viktigt uppgiftsområde som hör till den allmänna ordningen och säkerheten. I vägtrafiken ser polisen dessutom till att den löper säkert och smidigt.

I trafikövervakningen ingår även att se till att bestämmelserna i andra lagar än vägtrafiklagen iakttas. Sådana bestämmelser finns bland annat i fordonslagen, körkortslagen, lagen om alkolås, strafflagen, bilskattelagen, lagen om förbud mot anordningar som försvårar trafikövervakningen, lagen om transportservice och i lagen om transport av farliga ämnen. Vid övervakningen av i synnerhet den tunga trafiken krävs det att såväl den nationella lagstiftningen som Europeiska unionens direkt tillämpliga rättsakter uppmärksammas. Till dessa hör exempelvis den s.k. kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen.

Programmet fäster uppmärksamhet vid de förändringar som skett i trafiken och trafiksäkerheten samt deras följder

Till polisens grundläggande uppgifter hör övervaknings- och larmverksamhet, trafikövervakning, brottsbekämpning och tillståndsförvaltning. Upprätthållande av trafikövervakningen och trafiksäkerheten ingår i den grundläggande övervaknings- och utryckningsverksamheten och i trafikövervakningen. Trafikövervakning är ett viktigt sätt för polisen att påverka trafiksäkerheten och den brottslighet som förekommer i trafiken. Övervakningen är dock inte polisens enda påverkanssätt. Det behövs också andra omfattande och rätt riktade åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och bekämpa brottsligheten i trafiken. När det gäller t.ex. dem som uppvisar ett riskbeteende är trafikövervakning inte nödvändigtvis det effektivaste påverkanssättet, utan sådana begränsningsåtgärder som att beslagta fordonet eller installera alkolås är effektivare metoder (Høye 2020). Också i Finland upprepar över en tredjedel av alla som gjort sig skyldiga till rattfylleri sitt brott. Regelstridiga handlingar i trafiken kan också bero på exempelvis användning av alkohol och droger. Trafiken är inget som är separat från livet, utan problem med livskontrollen, hälsoproblem eller personlighetsdrag återspeglar sig i hur man betar sig och agerar i trafiken.

Elvik m.fl. har undersökt trafikövervakningen i Norge. Enligt undersökningen är avsevärt ökad trafikövervakning ett kostnadseffektivt sätt att förbättra trafiksäkerheten (Elvik m.fl. 2012). Trafikövervakning och trafiksäkerhetsåtgärder görs inte endast på grund av riskbeteendegruppen, utan alla trafikanter ska omfattas av trafikövervakningen och trafiksäkerhetsåtgärderna. Majoriteten av trafikanterna strävar efter att röra sig på ett tryggt sätt som följer trafikreglerna. Detta agerande måste också stödjas genom direkt påverkan. Största delen av dem som råkar ut för en trafikolycka är s.k. vanliga trafikanter, trots att riskbeteenden som problem med körhälsan, psykisk ohälsa eller självskadebeteende, framförande av fordon i berusat tillstånd, alltför höga hastigheter och körning utan säkerhetsbälte ofta är centrala riskfaktorer i trafikolyckor med dödlig utgång – i allmänhet är dessa olyckor en summa av många riskfaktorer.

Trafiksäkerheten och brottsligheten på vägarna kan också påverkas med kommunikativa åtgärder, brottsbekämpning och tillståndsförvaltningen. Polisen kan också påverka trafiksäkerheten genom administrativa beslut och beslut om tvångsmedel som till exempel beslut om förarens körrätt och körhälsa samt beslut som gäller fordon, exempelvis genom att hindra att fordonet används. I sina olika uppdrag, till exempel vid utredning av narkotikabrott, gripande av berusade eller i samband med självdestruktiva personer, påträffar också polisen körrättsinnehavare som det finns anledning att misstänka att inte längre uppfyller hälsokraven för körkortet eller som på grund av sitt hälsotillstånd inte längre kan framföra ett fordon på ett säkert sätt.

Trafiksäkerheten förbättras och brottsligheten i yrkestrafiken bekämpas i samarbete. Informationen som framkommer vid övervakningen förmedlas till övriga myndigheter såsom Transport- och kommunikationsverket för tillsynen över yrkestrafiktillstånd, till Regionförvaltningsverkets ansvarsområde för arbetarskydd för företagstillsynen eller till skattemyndigheterna för skattekontrollen. Tillståndsvillkoren innehåller ofta krav på oklanderlighet.

Brottsligheten i trafiken är till största delen dold brottslighet och kräver polisövervakning för att avslöjas. Målet med polisens åtgärder är att förbättra trafiksäkerheten samt att avslöja och förebygga brott i trafiken. Vid trafikövervakningen avslöjas också annan brottslighet. Tack vare övervakningen löper trafiken smidigare och minskar de miljölägenheter som trafiken orsakar.

Polisen tryggar trafiksystemets funktion och minskar de samhällliga konsekvenserna av trafikolägenheterna

Trafiksystemet består av trafikleder, person- och godstrafik samt de system som styr trafiken, såsom till exempel trafikljus och vägmärken. Trafiken är en helhet bestående av trafikmiljön, trafikbestämmelserna, fordonen och trafikanterna som alla påverkar säkerheten. Polisen har till uppgift att övervaka iakttagandet av reglerna och trygga att trafiksystemet fungerar på planerat sätt. Exempelvis hastighetsbegränsningarna på vägar och gator inverkar på säkerheten, bullret och trafikutsläppen. Om trafikanterna inte följer trafikreglerna, fungerar inte trafiksystemet heller enligt planerna. Polisens uppgift är att övervaka att trafikanterna agerar på planenligt sätt i trafiksystemet.

I sin effektivitetsrevision av polisens trafikövervakning från 2019 uppskattade Statens revisionsverk att trafikövervakningen har både direkta och indirekta konsekvenser för statsfinanserna (Statens revisionsverk 2019). Trafikolyckor orsakar ansevärliga mänskliga och ekonomiska förluster. Kostnaderna för personskadorna i vägtrafiken uppgår årligen till cirka 1,3 miljarder euro. Trafikövervakningen förebygger och avslöjar sådan brottslighet i trafiken som har en ansevärlig ekonomisk betydelse. Det uppskattas att omfattningen av enbart den grå ekonomi som förekommer i trafiken rör sig kring cirka 500 miljarder euro per år. I övervakningen av den tunga trafiken ingår utöver säkerhetsaspekterna också bekämpning av den grå ekonomin.

2 Strukturen på polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet

Syftet med det här programmet är att styra polisens verksamhet. Vid kommunikationsministeriet bereds som bäst den nationella trafiksäkerhetsstrategin och polisens program stöder verkställigheten av den. Polisens program uppdateras vid behov efter att den nationella strategin färdigställts. Programmet följer både de nationella och internationella strategiska riktlinjerna för trafiksäkerhet. Dessa beskrivs i kapitel 3. I allmänhet grundar sig dessa övergripande strategiska riktlinjer på omfattande forskningsdata om orsakerna till trafikolyckor och deras bakomliggande faktorer. Övriga faktorer som påverkat riktlinjerna i programmet beskrivs i kapitel 4. Data om trafiksäkerheten och den allmänna lägesbilden av trafiken har också inverkat på programmet. Dessa beskrivs i kapitel 5. Orsakerna till trafikolyckor och de centrala riskfaktorerna beskrivs i kapitel 6. De egentliga riktlinjerna i polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet presenteras i kapitel 7. Verkställandet, rapporteringen och mätningen av de uppställda målen i programmet beskrivs i kapitel 8.

3 Centrala strategiska riktlinjer för trafiksäkerhet

3.1 Nationella riktlinjer

Statsrådet fattade 2016 ett principbeslut om att förbättra säkerheten i vägtrafiken (Kommunikationsministeriet 2016). Principbeslutet är en fortsättning på serien av principbeslut från åren 1993, 1997, 2001, 2006 och 2012. Principbeslutet syftar till att förbättra trafiksäkerheten när det gäller såväl förare och fordon som vägar. Trafikövervakning har konstaterats vara en av de åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. Försämrat körskick identifieras som en bidragande risk till olyckor. Det bör informeras aktivt om de risker som användning av alkohol och narkotika eller på annat sätt försämrat körskick innebär i trafiken.

Statsrådets mål var att antalet dödsfall i trafiken skulle halveras från nivån 2010 före 2020. Antalet dödsfall i trafiken 2020 borde ha varit högst 136. Det här målet uppnåddes inte även om trafiksäkerheten har förbättrats sedan 2010.

I sitt principbeslut från 2001 godkände statsrådet följande långsiktiga trafiksäkerhetsvision för Finland:

"Vägtrafiksystemet bör planeras så, att ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken"

Visionen betonar alla vägtrafikaktörers ansvar och grundar sig starkt på tanken att ett mänskligt fel inte får leda till dödsfall eller allvarliga skador.

I regeringsprogrammet för statsminister Marins regering ska förbättringen av trafiksäkerheten åter inkluderas i utvecklingen av trafiken och transportsystemet (Statsrådet 2019). Avsikten är att svara på EU:s nollvision (antalet dödsfall i trafiken år 2050 ska vara noll). I enlighet med regeringsprogrammet ska det under pågående regeringsperiod under kommunikationsministeriets ledning utarbetas en trafiksäkerhetsstrategi före utgången av 2021. Strategin ska omfatta åren 2022–2026. Trafiksäkerhetsstrategin bereds på bred front eftersom en minskning av dödsfallen och skadorna i trafiken förutsätter åtgärder inom flera förvaltningsområden.

Programmet för förebyggande av olycksfall i hemmen och på fritiden för åren 2021–2030 (Korpilahti m.fl. 2020) beaktar också trafiksäkerheten. Vägtrafikolyckorna finns med i målprogrammet för barn, unga, personer i arbetsför ålder och äldre. Målprogrammet identifierar de centrala faktorer som förbättrar trafiksäkerheten när det gäller att förhindra olycksfall i hemmen och på fritiden. Dessa är bland annat att främja

säkra körhastigheter på mångsidiga sätt, identifiera riskbruk av alkohol och droger och att ingripa i dessa i god tid, körhälsa och vakenhet samt främja användningen av säkerhetsanordningar. Ett mål är också att förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister.

I den nationella strategin för psykisk hälsa och det nationella programmet för suicidprevention 2020–2030 (Vorma m.fl. 2020) finns en åtgärd för att förhindra självmord som begås i trafiken. Utgångsläget för strategin är att den psykiska hälsan bör beaktas på ett övergripande sätt inom olika sektorer och på olika nivåer i samhället. Enligt programmet bör suicidrisken uppmärksammas i trafiksäkerhetsarbetet och vid miljöplaneringen av trafikleder.

Med programmet för att främja gång och cykling (Kommunikationsministeriet 2018a) vill man förbättra villkoren för gång och cykling i de finländska kommunerna samt stödja en minskning av växthusgasutsläppen från trafiken och förbättra folkhälsan i Finland. Målet för gång och cykling 2030 är en ökning av antalet gång- och cykelresor med 30 procent. Målet är detsamma som i den nationella energi- och klimatstrategin.

I moped- och motorcykelstrategin 2025 (Kommunikationsministeriet 2018b) betonas bland annat vikten av trafik- och attitydfostran och det föreslås åtgärder för att påverka trafikbeteendet och främja användningen av skyddsutrustning.

I Rusmedels- och beroendestrategin (Kotovirta m.fl. 2021) konstateras att det i samband med utarbetandet av handlingsprogram och strategier bedrivs samarbete på statsrådsnivå samt säkerställs att det finns behövlig sakkunskap om rusmedel och beroende och kontaktytor till rusmedels- och beroendearbetet. Det bedrivs upplysningsverksamhet och ges information om hur läkemedel samt läkemedel i kombination med alkohol och droger påverkar körförmågan. I strategin konstateras dessutom att beredningen av trafiksäkerhetsstrategin stöds för att öka ungas alkohol- och drogfrihet i trafiken.

I Statsrådets redogörelse för den inre säkerheten (Statsrådet 2021) konstateras att Finlands politik för den inre säkerheten först och främst bygger på att problem och störningar hindras från att uppstå. Målet är att så många olyckor, brott och andra störningar som möjligt förhindras innan de inträffar. Enligt redogörelsen förutsätter en god trygghet följande:

- jämlik service av god kvalitet
- förtroende och goda relationer med befolkningen
- tonvikt på preventivt arbete, att man arbetar informationsbaserat, brett samarbete

- tillräckliga resurser och kunnig personal
- att ny teknik tillvaratas allsidigt
- lagstiftning som motsvarar dagens behov

3.2 Internationella riktlinjer

På det internationella planet följer trafiksäkerhetsarbetet Världshälsoorganisationens (WHO) globala riktlinjer och på det europeiska planet Europeiska unionens (EU) riktlinjer.

Världshälsoorganisationen (WHO) publicerade 2017 sina 12 globala mål för vägtrafiksäkerheten (World Health Organization WHO 2017). Dessa mål är frivilliga för länderna och i största delen av dem är måläret 2030. Med hjälp av dessa mål vill man främja att det vidtas effektiva och evidensbaserade trafiksäkerhetsåtgärder och att effekterna av dem följs upp. I dessa 12 mål ingår bland annat utarbetandet av nationella trafiksäkerhetsprogram före 2020, ökad användning av skyddsutrustning och minskad förekomst av rattfylleri och fortkörning.

På EU-nivå styrs trafiksäkerhetsarbetet 2020–2030 av Europeiska rådets slutsatser om trafiksäkerhet som utfärdats till följd av Vallettaförklaringen (Europarådet 2017), det tredje mobilitetspaketet (Europeiska kommissionen 2018; hållbar mobilitet i Europa: säker, uppkopplad och ren trafik) och EU-kommissionens publikation EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 (Europeiska kommissionen 2019).

Europeiska unionen har bekräftat sitt långsiktiga mål för nära noll dödsfall i trafiken fram till 2050 (Europeiska kommissionen 2011, nollvisionen Vision Zero). När EU:s transportministrar antog Vallettaförklaringen om trafiksäkerhet från mars 2017 satte de även som mål att före 2030 halvera antalet allvarliga skador i EU jämfört med 2020 års referensnivå.

Det i EU beredda tredje mobilitetspaketet innehåller flera lagstiftningsförslag och åtgärdsförslag. Överhastighet och körning under påverkan av alkohol eller droger är viktiga bidragande faktorer till trafikolyckor och konsekvenserna av dem, liksom underlåtenhet att använda säkerhetsbälte eller hjälm. Utöver dessa faktorer är det ett växande fenomen också att föraren distraheras av mobila enheter. Nya trender håller på att växa fram i en komplex miljö, vilket kräver en flexibel och dynamisk strategi. Särskild uppmärksamhet bör ägnas utsatta trafikanter, i synnerhet fotgängare och cyklister. Dessa former av hållbara transporter, exempelvis cykling, förväntas öka, vilket gör det än mer brådskande att vidta särskilda åtgärder för att skydda dessa trafikanter bättre.

Europeiska kommissionen utfärdade den 19 juni 2019 EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030. Kommissionen beslutade att basera sin ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 på strategin för säkra system (Safe System). Syftet med strategin för säkra system är ett mer förlåtande vägsystem. Detta innebär att man accepterar att människor begår misstag och förespråkar en kombination av åtgärder i flera skikt för att förhindra att sådana misstag leder till dödsfall, genom att ta hänsyn till människans fysiska sårbarhet. Bättre konstruerade fordon, bättre vägar och lägre hastigheter är exempel på faktorer som kan bidra till att minska konsekvenserna av olyckor. Tillsammans bör sådana faktorer bygga upp flera skyddsnivåer som säkerställer att om en skyddsnivå fallerar kommer en annan att kunna kompensera för det och förhindra den sämsta utgången. För att strategin för säkra system ska fungera visar erfarenheten att alla aktörer måste sköta sin del på ett samordnat sätt. Offentliga myndigheter inom alla sektorer av relevans för trafiksäkerhetsmålen, inklusive transport och infrastruktur, miljö, utbildning, polisen, folkhälsa, rättsliga frågor och turism, måste ha ett nära samarbete på alla nivåer. Alla intressegrupper har även en avgörande roll.

Kommissionens trafikpolitiska riktlinjer baserar sig på forskningsresultat. Utifrån råd av ledande experter och efter omfattande samråd med berörda parter valdes en uppsättning teman för arbetet med att lösa de största trafiksäkerhetsutmaningarna. Dessa är 1) infrastrukturens säkerhet, 2) fordonssäkerhet, 3) säker trafik (inklusive hastighet, alkohol och droger, distraktioner och användning av skyddsutrustning) och 4) räddningsverksamhet och insatser vid nödsituationer. Säker trafik (rätt hastighet, nykter körning, undvikande av distraktioner under körning, användning av säkerhetsbälten, bilbarnstolar och hjälmar) är en av pelarna i EU:s trafikpolitiska riktlinjer för att förebygga och begränsa antalet dödsfall och allvarliga skador i trafiken. Polisens åtgärder kan bidra till ett säkert trafikbeteende.

De åtta centrala resultatindikatorer som beskrivs ovan utgör tillsammans med resultatindikatorerna för dödsfall och allvarliga skador grunden för övervakningen av framstegen i det gemensamma trafiksäkerhetsarbetet på EU- och medlemsstatsnivå samt på regional och lokal nivå. Polisens åtgärder kan påverka de fem första. De centrala resultatindikatorerna är:

- Hastighet (procentandel fordon som färdas inom hastighetsbegränsningarna)
- Säkerhetsbälte (procentandel förare och passagerare som använder säkerhetsbälte eller bilbarnstol på rätt sätt)
- Skyddsutrustning (procentandel förare av tvåhjuliga motorfordon och cyklisterna som använder hjälm)
- Alkohol (procentandel förare som kör inom det lagliga gränsvärdet för blodalkoholkoncentration)

- Fördistraktion (procentandel förare som inte använder en handhållen mobil-enhet)
- Fordonssäkerhet (procentandel nya personbilar med ett Euro NCAP-säkerhetsbetyg som motsvarar eller överstiger ett på förhand fastställt tröskelvärde)
- Infrastruktur (procentandel avstånd som tillryggalagts på vägar med ett säkerhetsbetyg som överstiger det överenskomna tröskelvärdet)
- Insatser efter en olycka (tid som förflutit i minuter och sekunder mellan nödsamtalet efter en trafikolycka som lett till personskada och räddningspersonalens ankomst till olycksplatsen)

4 Andra faktorer som påverkar programmet

4.1 Trygghetskänsla

I Finland genomförs regelbundet flera olika enkäter som behandlar säkerhet och trygghetskänsla. Trafiken berör oss alla och olika trafikfenomen vållar rätt så ofta också oro. Cirka 28 procent av dem som besvarade Trafikskyddets och Kantars enkät ansåg att stämningen i vägtrafiken blivit sämre och 14 procent bedömde att den blivit bättre under det senaste halvåret (Liikenneturva ja Kantar 2012–2016). Några av de farligaste faktorerna ansågs vara nonchalans i trafiken, förarnas dåliga trafikattityd och överträdelser av trafikreglerna. Enligt enkäten är bilisterna mest rädda för rattfyllerister (58 %) och farliga omkörningar (54 %). Det finns också mycket annat som upplevs som skrämmande i trafiken. Det som mest förargar eller irriterar bilister i trafiken är andra förare som gör farliga omkörningar, kör alldeles för nära bakom och de som kilar in framför en på alldeles för kort avstånd.

Enligt polisbarometern (Vuorensyrjä och Rauta 2020) som offentliggjordes i juli 2020 har finländarna förtroende för polisens verksamhet och upplever polisen som en legitim utövare av offentlig makt. Av enkätdeltagarna ansåg 89 procent att trafikövervakning är mycket eller ganska viktig. Många andra faktorer ansågs dock vara ännu viktigare. Polisen ansågs klara bra av trafikövervakningen. I barometern undersöktes också oron över olika brottsfenomen. Av dessa var det rattfylleri som utgjorde det största orosmomentet. Sammanlagt 80 procent av enkätdeltagarna angav att de var mycket eller ganska oroad över rattfyllerister.

Laurikainen och Nikkanen har undersökt medborgarnas trygghet (Laurikainen och Nikkanen 2020). Resultaten visade att nästan alla enkätdeltagare anser att de har en bra personlig trygghet och största delen upplever att Finland är ett tryggt land. Av farorna i vardagen är man mest orolig över trafikolyckor, olyckor i hemmet och på fritiden, it-relaterade brott och eldsvådor. Av enkätdeltagarna uppgav 11 procent att de oroad sig mycket för trafikolyckor och 64 procent att de oroad sig lite. Åldersgruppen 35–54 år oroad sig mest för trafikolyckor (81 %) och de över 75 år (60 %) oroad sig klart minst. Av alla hot som riktas mot ens närstående var det trafikolyckor som gav mest anledning till oro (78 %).

4.2 Kostnaderna för trafikolyckor

Enhetsvärdena för vägtrafikolyckor uppdaterades 2020. Kostnaderna för olyckor beskriver de ekonomiska konsekvenserna av olyckor i vägtrafiken. Olyckskostnaderna utgörs av de realekonomiska kostnaderna och individens förlorade välbefinnande. Som enhetsvärden för personskador används följande värden (Trafikledsverket 2020b):

- Dödsfall 2 564 500 euro
- Allvarliga skador 1 269 100 euro
- Lindriga skador 76 500 euro

Som enhetsvärden för specifika typer av olyckor används följande värden:

- Olycka med dödlig utgång, i genomsnitt 3 019 100 euro
- Olycka som lett till allvarliga skador, i genomsnitt 1 401 900 euro
- Olycka som lett till lindriga skador, i genomsnitt 102 800 euro
- Personskadeolycka i genomsnitt 412 500 euro

Peltola, Airaksinen och Sintonen har i sin undersökning studerat allvarliga personskador i vägtrafiken och hur trafiksäkerhetsarbetet inriktas för att beakta allvarliga skador. Enligt undersökningen orsakar dödsfall över hälften av kostnaderna och allvarliga skador nästan en tredjedel. Knappt en femtedel av de lindriga skadorna tas inte med i statistiken (Peltola, Airaksinen och Sintonen 2018).

4.3 Betydelsen av grå ekonomi i transportbranschen

Det uppskattas att omfattningen av den grå ekonomi som förekommer enbart i trafiken uppgår till cirka 500 miljoner per år (Statens revisionsverk 2019). Skatteförvaltningens enhet för utredning av grå ekonomi undersökte 2019 myndigheternas syn på nuläget inom den grå ekonomin (Skatteförvaltningen 2019). I tjänstemannaenkäten nämndes transportbranschen som en av riskbranscherna. Regeringspropositionen om ändring av godstransportlagen (Riksdagen 2011) innehåller en sammanställning av de typer av grå ekonomi som kan förekomma inom transport på landsväg. Den grå ekonomin innebär inom vägtransporter bl.a. att det inte betalas mervärdesskatt, att det betalas ut lägre löner än vad arbetskollektivavtalet förutsätter, att trafikförsäkringen inte är

korrekt, att handel bedrivs utan kvitton och att trafiken saknar tillstånd. Ett företag får konkurrensfördelar genom att undvika skatter och avgifter och andra skyldigheter som baserar sig på lag. Det ansågs att vittomfattande åtgärder krävs för att bekämpa den grå ekonomin. Vägtransportbranschen, i synnerhet godstransport, har ansetts vara en sådan bransch där risken för grå ekonomi är stor.

Enligt Skatteförvaltningens enhet för utredning av grå ekonomi är en del av ovan nämnda fenomen inom grå ekonomi i godstransportbranschen till sin natur sådana att det skulle krävas en avsevärd mängd fallspecifikt arbete och sannolikt också myndighetssamarbete för att avslöja verksamheten och ingripa i den (Skatteförvaltningen, enheten för utredning av grå ekonomi 2012).

Skatteförvaltningens enhet för utredning av grå ekonomi granskade 2012 innehavarna av godstrafiktillstånd. Enligt utredningen är ungefär hälften av innehavarna av godstrafiktillstånd i aktiebolagsform solventa (2010), bedömt med hjälp av skuldprocenten och nettoskudsättningsgraden. Ungefär 20 procent av innehavarna av godstrafiktillstånd i aktiebolagsform är mycket skuldsatta i förhållande till sin omsättning och/eller det egna kapitalet. Uppgifterna om skulder har stor betydelse vid bedömningen av ett företags solvens. I april 2012 hade 15 procent av alla innehavare av godstrafiktillstånd skatteskulder och 78 procent av alla skatteskulder fanns hos verksamma företag (Skatteförvaltningen, enheten för utredning av grå ekonomi 2012).

Riksdagens revisionsutskott undersökte 2010 Finlands allt mer internationaliserade grå ekonomi (Riksdagen 2010). I rapporten konstaterades att 69 procent av dem som besvarade Finlands Transport och Logistik SKAL rf:s enkät ansåg att den snedvridna konkurrensen som orsakas av grå ekonomi har minst måttliga effekter. Nästan en tredjedel av enkättagarna ansåg att effekterna är betydande eller mycket betydande. Den överlägset största negativa effekten av den grå ekonomin ansågs vara att priserna för tjänster pressas ner på en osund nivå, att konkurrensen snedvrids och att branschen tvingas till osunda verksamhetssätt. Anlitandet av svart arbetskraft sågs som den viktigaste formen som den grå ekonomin tar sig uttryck i. Den andra centrala formen ansågs vara utländska trafikidkares olagliga verksamhet på den finländska marknaden. Försäljning av svarta transporttjänster med fordon som registrerats för privat trafik, konkursspekulationer och utnyttjande av engångsföretag, samt sådan försäljning av transporttjänster i den tillståndspliktiga godstrafiken som lämnas utanför bokföringen är också former av grå ekonomi.

Enligt revisionsutskottets rapport utförde Skatteförvaltningen under perioden 2003–2009 sammanlagt 1 287 skattegranskningar inom transportbranschen. Största delen av dessa gällde godstransport på väg, stödtjänster för transporter samt taxitrafik. Vid granskningarna påträffades grå ekonomi i form av svarta löner, dolda inkomster och förtäckta dividender till ett belopp av cirka 42,3 miljoner euro.

Enligt rapporten är den grå ekonomin inom transportbranschen med sina dolda inkomster och svarta löner delvis helt inhemsk. På grund av branschens natur finns det

emellertid också ett starkt internationellt inslag. Det här betyder att de inhemska aktörerna inom branschen är tvungna att i såväl cabotagetrafiken i Finland som i utrikes-
trafiken konkurrera med utländska trafikidkare som utnyttjar antingen den förmånliga
beskattningen eller den svaga övervakningen i sitt hemland.

Remes utförde 2019 en enkät om den grå ekonomin (Remes 2019) som riktades till
bland annat 88 företag inom transport- och lagringsbranschen och till 15 ombudsmän
i arbetstagarorganisationer. Enkäten visar att ur företagets synvinkel har problemen
och effekterna av den grå ekonomin jämfört med övriga branscher varit mest konkreta
inom transportbranschen. Under de senaste tre åren har enkätdelegarna i sin före-
tagsverksamhet stött på särskilt många fenomen inom den grå ekonomin. Av enkät-
delegarna hade 28 procent stött på försäljning utan kvitto (eller att kvitto inte erbjuds)
och 33 procent på utbetalning av svart lön. Var fjärde enkätdelegare hade upp-
täckt konkurspekulation och var femte användning av svart arbetskraft. Även andra
former av grå ekonomi hade upptäckts, men dessa var de fem mest framträdande.
Ombudsmännen för arbetstagarorganisationerna hade till skillnad från företagen stött
på främst underavlönning, brott mot arbetsvillkoren, svart löneutbetalning och använd-
ning av bulvaner och mellanhänder inom transportbranschen.

Förutom de fenomen inom grå ekonomi som nämnts i detta kapitel kan det också an-
tas att överträdelser av kör- och vilotider, överlast, försummelse av fordons tekniska
skick samt manipulering av färdskrivare och lastbilars avgasreningssystem¹ har dels
konsekvenser för trafiksäkerheten och miljön, dels en konkurrensnedvidande effekt.
De som följer reglerna hamnar i ett annorlunda ekonomiskt konkurrensläge än de som
bryter mot reglerna.

4.4 Polisverksamhetens genomslagskraft

Genomslagskraft

Enligt Sitra betyder verkningsfullhet en omfattande eftersträvd förändring i samhället
på lång sikt (Sitra 2020). Verkningsfullheten kan också innebära en positiv utveckling,
dvs. en samhällsnytta, som eftersträvas i synnerhet genom handlingar. Verkningsfull-
heten är normalt resultatet av flera olika aktörer och handlingar. Förändringen kan
vara kvantitativ och mätbar samt kvalitativ och observerbar.

¹ SCR-teknik (Selective Catalytic Reduction) innebär en selektiv katalytisk avgasreduktion. Med hjälp av tillsatsen AdBlue vid avgasreningen uppfylls utsläppskraven Euro IV, Euro V och Euro VI.

Polisverksamhetens genomslagskraft kan delas in i effekter för kunder och medborgare, samhällelig eller regional tillräcklighet och täckning, rätt inriktning och väsentliga indirekta effekter (Hänti 2015).

I samband med beredningen av detta program utförde Huotari en undersökning av trafikövervakningens och trafiksäkerhetsarbetets genomslagskraft (Huotari 2020). Huotaris undersökning strukturerar begreppsmässigt verkningsfullheten i polisens trafikövervakning och trafiksäkerhetsarbete. Undersökningen är en sammanställning av diskussionen i forskningslitteraturen och iakttagelserna om vilket inflytande polisens olika åtgärder, taktiker och lösningar har på trafiksäkerheten. Undersökningen utgör dock snarare en beskrivning av själva polisverksamheten än av det övergripande trafiksäkerhetsarbetet. Undersökningen gjordes för att tjäna behovet i polisens trafikövervakning och trafiksäkerhetsarbete av en strategisk styrning som siktar på att vara verkningsfull, informationsledd och evidensbaserad.

Enligt Huotari bör man vid bedömningen av offentligt finansierad verksamhet fästa uppmärksamhet vid hur effektiv, ekonomisk och verkningsfull den är. Under de senaste årtiondena har utvecklingen av polisverksamheten starkt betonat att arbetet ska vara informationslett, evidensbaserat och uppfylla kravet på verkningsfullhet. Mekanismen för att påverka trafikbeteende kan anknyta till övervakning och ett fungerande sanktionssystem. Risken för att åka fast och som påföljd säkert och snabbt dömas till stränga straff samt ökad övervakning med teknisk övervakningsutrustning utgör en central del av rättssystemet för trafikbrott. I ljuset av avskräckningsteorin har polisens trafiksäkerhetsfrämjande arbete mest genomslagskraft när polisen bland dem som övervakas lyckas skapa och upprätthålla en bild av att den som bryter mot lagen i trafiken åker fast med ett kännbart straff som påföljd. Genom upplysning kan man öka kännedomen om risken för att åka fast och straffen som utdöms till följd av trafikförseelser samt grunderna och motiveringarna till dessa.

Enligt Huotari kan den andra påverkansmekanismen anknyta till meningsfullhet och känslan av att påföljden är berättigad. Den här efterlevnadsteorin lyfter fram åtminstone två synpunkter som ges endast lite eller ingen uppmärksamhet i avskräckningsteorin. Dessa är att normsystemet upplevs som legitimt och att den som rättar sig efter systemet strävar efter eller vill stödja och ytterligare stärka systemet i fråga samt genom sina egna handlingar ge uttryck för så väl en gruppidentifikation som en upplevelse av delaktighet. Erfarenheterna av sådana möten har en betydande inverkan på hur medborgarna upplever polisverksamhetens befogenheter och hur beredda de är på att samarbeta med polisen i fortsättningen. Polisverksamhetens genomslagskraft grundar sig i stor utsträckning på medverkan från och samarbetet med allmänheten och på allmänhetens stöd för polisarbetet.

Enligt Huotari är det en central bidragande faktor i polisens trafikövervakning och trafiksäkerhetsarbete vad en enskild patrull gör eller inte gör i fråga om detta på vägar och gator, i vilka trafikförseelser den ingriper och på vilket sätt. Allmänheten kommer mest sannolikt i kontakt med polisen just i samband med trafikövervakning. Egna och

bekantas möten och kontakt med polisen, liksom all nyhetsrapportering som gäller polisen bygger upp både personens egen medborgaridentitet, tillhörighet i den egna referensgruppen och personens förhållande till myndigheterna.

Enligt Huotari skapar information och aktiv kommunikation om trafikövervakning och sanktioner en bild av risken för att åka fast och om sanktionssystemet. En ansenlig del av trafikövervakningen består av information om trafikövervakningen och kampanjer kring den. Informationen tjänar både upplysningssyftet och påminner om polisens trafikövervakning och om risken att åka fast. Inom ramen för lagövervakningssystemet är polisens trafikövervakning och trafiksäkerhetsarbete mindre verkningsfullt än det i teorin kunde vara bland annat för att systemet i alla skeden använder sig av övervägande i vilka förseelser man ska ingripa och på vilket sätt med hänsyn till situationsfaktorer. I den utsträckning som det vid detta övervägande förekommer motsättningar verkar de olika skedena inte i samma riktning och den samlade effekten blir inte den som i princip är möjlig. Systemet fungerar dock inte mekaniskt utan övervägandet används i alla skeden av processen.

Med tanke på trafikövervakningens verkningsfullhet har polisverksamheten också olikriktade effekter. Enligt Huotari förekommer det motsättningar mellan trafikövervakningen och den övriga polisverksamheten. Trafikövervakning, som är den mest sannolika anledningen till att man kommer i kontakt med polisen och blir misstänkt för något, har ända sedan biltrafikens begynnelse rubbat förhållandet mellan allmänheten och polisen. Om ett ingripande upplevs som orättvist kan det försämra inställningen till polisverksamheten överlag, undergräva polisens legitimitet, minska medborgarnas samarbetsvilja och därigenom försämra polisens möjligheter att lyckas i övriga polisiära uppgifter som stöder sig på allmänhetens hjälp, samarbete och aktiva stöd. Om polisens trafiksäkerhetsarbete är mycket verkningsfullt kan detta därför återspeglas som försämrad verkningsfullhet inom polisväsendets övriga sektorer.

En rapport av Adminaite m.fl. poängterar trafikövervakningens roll för att förhindra dödsfall och skador i trafiken (Adminaite m.fl. 2016). Avsikten med trafikregler är att styra förarnas agerande. Många följer bestämmelserna frivilligt, medan andra inte skulle följa dem om de inte vore rädda för att åka fast och det påföljande straffet. Övervakning som fastställande och verkställande av lag grundar sig på att trafikanterna upplever att en överträdelse av reglerna sannolikt leder till att man åker fast och blir bestraffad. Syftet med övervakningsstrategierna är att öka förarnas upplevda risk att åka fast. När risken för att åka fast upplevs vara tillräckligt hög, undviker man att bryta mot reglerna.

Enligt rapporten ökar övervakningens genomslagskraft när:

- det ges tillräckligt med information om övervakningen,
- det ordnas regelbunden övervakning under en längre tidsperiod,

- övervakningen inte kan förutses eller undvikas lätt,
- övervakningen är både synlig och osynlig,
- övervakningen är inriktad på trafikbrott och sker vid sådana tidpunkter när de förväntas påverka säkerheten i störst utsträckning och
- är kopplad till ett verkningsfullt, proportionellt, varnande och icke-diskriminerande påföljdssystem.

Mäkinen har undersökt den subjektiva risken för att åka fast för trafikförseelser och hur en ökad risk påverkar förarens agerande (Mäkinen 1990). Enligt honom skapar trafikövervakningen en verklig eller objektiv risk för att åka fast. Informationen om övervakning utgör en väsentlig del. Synlig övervakning, påföljder efter att ha åkt fast för förseelser samt den bild man fått av övervakningen utgör den upplevda eller subjektiva risken för att åka fast. Den objektiva och subjektiva risken för att åka fast kan höjas genom att öka mängden ingripanden mot förseelser. Mängden polisingripanden påverkar förarnas förseelser.

Enligt Lappi-Seppälä är det straffsystemets grundläggande uppgift att stödja kriminaliseringen. Straff används på grund av deras preventiva egenskaper. Denna allmänprevention hör framför allt ihop med straffhoten i lagen. Risken för att åka fast har betydelse (Lappi-Seppälä 2009). Enligt Koskinen har risken för att åka fast en viktig betydelse för att skapa en allmänpreventiv effekt (Koskinen 2008).

Trafiksäkerhetsarbetet har traditionellt sett ansetts omfatta flera myndigheter där polisen har en egen roll i att övervaka iakttagandet av lagar och författningar. För bedömningen av trafiksäkerhetsarbetets verkningsfullhet har det tagits fram en granskningsram (Mohan m.fl. 2020). Enligt Mohan m.fl. kan polisens roll inom den här granskningsramen anses vara starkt sammankopplad med mänskliga faktorer eller fordon. Polisens interventioner hänför sig till trafikövervakning, upplysning och ökad kännedom. Med dessa faktorer eftersträvas en ändring i antalet olyckor med dödlig utgång och skador samt en ändring i kostnaderna som olyckorna orsakar. Resultatet är färre olyckor som leder till hälsoförluster och ett tryggare beteende. Som den slutliga effekten eftersträvas färre dödsoffer i trafiken, mer mänsklig utveckling, egenmakt och lycka.

Enligt Huotari är trafikpolisverksamheten i flera europeiska länder starkt integrerad i trafiksäkerhetsarbetet. För trafikövervakningens och den övriga polisverksamhetens gemensamma verksamhet har det skapats en modell utgående från polisverksamheten på vägarna (roads policing, policing the roads). Vägarna tjänar inte enbart mobilitetens och ekonomins behov, utan de används för många typer av kriminell verksamhet som det också är polisens uppgift att avbryta, förhindra och avslöja. Sådan gemensam verksamhet har utvecklats bland annat i Storbritannien (Huotari 2020).

Trafiksystemen är en viktig del av infrastrukturen som används för brottslighet. Enligt Kemppainen håller polisens traditionella uppgift, dvs. att säkerställa säker och smidig trafik genom att bekämpa och avslöja trafikbrott, på att utvidgas till brottsbekämpning av brott som kan bekämpas och avslöjas i trafiken (Kemppainen 2014).

I sin undersökning påpekar Huotari att även om tiden för övervakning inte utökas, ökar produktiviteten och verkningsfullheten för tiden som använts för övervakning när de som utför den i större utsträckning än tidigare deltar i planeringen och genomförandet av verksamheten som en del av analytisk, informationsintensiv och -ledd verksamhet där de kan utnyttja respons och belägg på åtgärdernas genomslagskraft och effekt. I fortsättningen är det en kritisk genomslagsfaktor hur samarbetet med övriga trafiksäkerhetsaktörer ska kunna genomföras på alla verksamhetsnivåer, hur informationsutbytet som tjänar sakkunnigsarbetet ska fås att fungera och hur man hittar fungerande sätt att involvera medborgarna i trafiksäkerhetsarbetet både lokalt och nationellt. Ny teknik skapar nya möjligheter för trafikövervakning. Det är naturligtvis viktigt att trafikbrott kan lösas effektivt, men ännu viktigare är att medborgarna vill samarbeta med polisen för att främja trafiksäkerheten och att polisen genuint uppskattar såväl medborgarnas som övriga aktörers samarbetsvilja.

Effektivitetsbedömning

Sitra har på sin webbsida informerat om sin effektivitetsbedömning. Enligt Vataja intresserar sig effektivitetsbedömningen i grund och botten för orsak-verkan-förhållanden, kausalitet (Vataja 2018). De viktigaste frågorna i effektivitetsbedömningen gäller hur och i vilken utsträckning den granskade verksamheten har haft effekter och varit verkningsfull. Ju mer komplicerat det bedömda objektet är, desto svårare blir det att konstatera förhållandet mellan orsak och verkan. En effektivitetsredogörelse är ett sätt att bedöma komplicerade objekt. Vid bedömningen kan metoder såsom exempelvis processpåring och kontributionsanalys användas. Vid bedömningen kan man också undersöka hur förändringar har skett och vilken roll och betydelse polisen haft för dessa effekter. Det är väsentligt att fråga sig vad som sannolikt hade hänt utan polisens insats. Ju mer komplicerade fenomen bedömningen gäller, desto viktigare är det att ställa frågorna hur och varför som en del av verkningsfullheten. Trafiksäkerhet är ett exempel på ett komplicerat fenomen.

Hänti har i sin studie undersökt indikatorerna för trafiksäkerhetsarbetet med tanke på de samhällsliga effekterna (Hänti 2015). Enligt Hänti är det viktigaste elementet för att mäta verkningsfullhet beslutet om vilka indikatorer som ska användas, hur dessa ska viktas (i förhållande till andra indikatorer) och som bakgrundsinformation hur och med vilka argument man har nått en lösning. En annan viktig faktor är personalens engagemang i fråga om att ta i bruk och följa upp indikatorerna. I trafiksäkerhetsarbetet skulle det också annars viktiga medborgar- och kundperspektivet vara det primära sättet att mäta den samhällsliga effekten. Det är i första hand fråga om att bedöma om polisens åtgärder (övervakning, undersökning, kommunikation, förebyggande

verksamhet) har främjat trafikanternas frivilliga och säkerhetsinriktade beteende i trafiken.

Verkningsfullheten syftar på kausalförhållandet mellan intervention och resultat (interventionen fick till stånd ett resultat). Ändrat trafikbeteende kan exempelvis yttra sig i ökad trygghetskänsla, iakttagande av regler, minskad användning av alkohol och droger i trafiken, beaktande av körhälsan vid beslut att ta bilen, iakttagande av hastighetsbegränsningar och säker hastighet, användning av säkerhetsanordningar och uppmärksamhet på körandet i stället för på mobila enheter. Förändringen kan också yppa sig i iakttagande av trafikreglerna i yrkestrafiken och minskad grå ekonomi.

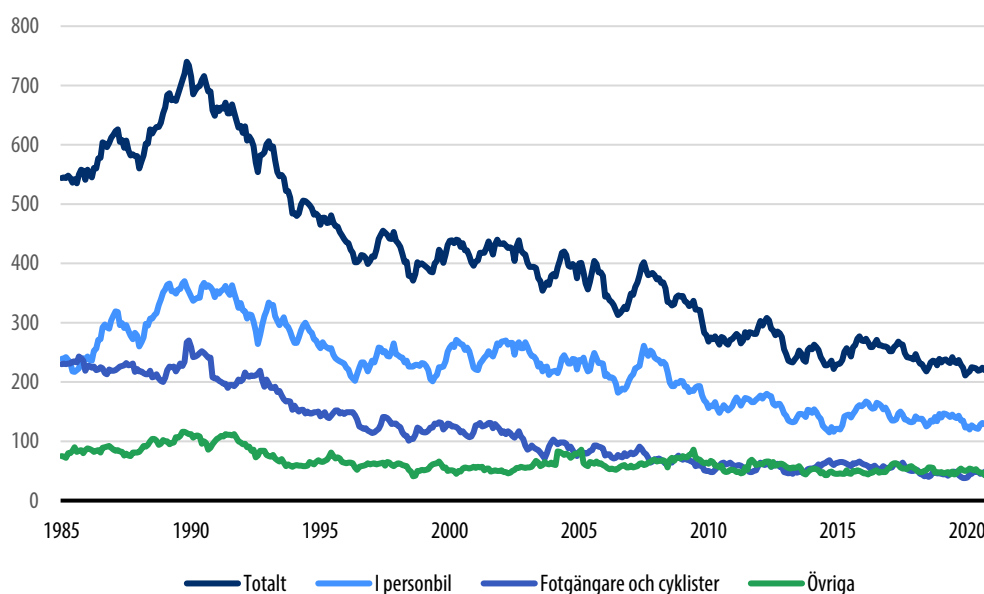
5 Trafiksäkerhet och lägesbild för trafiken

5.1 Trafiksäkerhet

I ett längre perspektiv har trafiksäkerheten förbättrats, men under de senaste åren har antalet dödsfall i trafiken inte minskat i enlighet med målen. Enligt Statistikcentralens officiella statistik för 2019 dog 211 personer i trafikolyckor och 5 013 personer skadades. Enligt den officiella statistiken fick 390 av dessa allvarliga skador. Uppgifterna i vårdanmälningmaterialet saknas ännu i den här statistiken för 2019. År 2019 dog 26 personer i självmord genom kollisioner med motorfordon. År 2018 fanns 485 allvarligt skadade i polisens statistik och i vårdanmälningsregistret för hälso- och sjukvården ytterligare 471, dvs. totalt 956 skadade (Statistikcentralen 2021a).

År 2020 inträffade enligt Statistikcentralens förhandsuppgifter 3 590 olyckor som ledde till personskador. Enligt förhandsuppgifterna dog 221 personer och skadades 4 392 personer i vägtrafiken 2020. Siffrorna kommer att preciseras senare.

Figur 1: Omkomna i vägtrafiken 1/1985–1/2021, under de senaste 12 månaderna antalet omkomna per månad (Källa: Statistikcentralen 2021d)



Av dem som dog i vägtrafikolyckor åren 2015–2019 färdades 58 procent i personbilar (45 % förare och 13 % passagerare), 11 procent var fotgängare, 10 procent var cyklister, 8 procent var motorcykelförare, 1 procent var mopedister, 8 procent färdades i någon annan bil och 4 procent i något annat fordon (Statistikcentralen 2021a).

Av de förorsakande parterna i motorfordonsolyckor med dödlig utgång² åren 2016–2020³ enligt en förhandsrapport för 2020 från undersökningskommissionerna för trafikolyckor (förhandsinformation för 2020) rörde sig 74 procent med personbil, 6 procent med paketbil, 6 procent med ett tungt fordon, 8 procent med motorcykel, 1 procent med moped och 5 procent med något annat fordon (Salenius 2021a).

År 2019 kom 15 777 trafikolyckor till polisens kännedom (Statistikcentralen 2021a). Det här är bara en del av alla olyckor. Institutet för olycksinformation publicerar årligen information om egendoms- och personskador som ersatts från trafikförsäkringen. År 2019 ersattes 99 480 olyckor från trafikförsäkringen. Antalet skador som ledde till personersättning var 17 776 och andra olyckor som inte ledde personskador var 81 704. Av de enskilda skadetyperna var backningsskador den vanligaste 2019. Det inträffade totalt 30 188 sådana, vilket utgör cirka 30 procent av alla skador (Räty och Kari 2020). Hur många trafikolyckor som inträffar totalt sett vet ingen.

I Finlands officiella statistik över trafikolyckor hamnar bara de olyckor som kommit till polisens kännedom. När uppgifterna om olyckornas allvarlighetsgrad kombineras med den officiella statistiken över vårdanmälningar inom hälso- och sjukvården (databasen HILMO) kan cirka hälften av dem som har skadats allvarligt i vägtrafiken och vårdats på sjukhus inte kopplas till de uppgifter som fås från polisen. I synnerhet saknas många allvarliga skador som cyklister ådragit sig i den officiella olycksstatistiken. Informationen om allvarliga skadetillfällen för åren 2014–2018 bygger på sjukhusens och polisens kombinerade statistik. Cirka 830–960 personer per år skadas allvarligt i vägtrafiken (Statistikcentralen 2021a). Enligt Peltola, Airaksinen och Sintonen förblev dock nästan hälften (46 %) av de allvarliga skadorna utanför den officiella statistiken under åren 2014–2015 (Peltola, Airaksinen och Sintonen 2018). Airaksinen undersökte i sin doktorsavhandling olycksfall som involverade cyklister, mopedister och motorcykelförare. Enligt doktorsavhandlingen inträffade det betydligt fler cykel-, moped- och motorcykelkollisioner i det område och under den tid som studien omfattade än vad den officiella statistiken visade. Oftast var det singelolyckor, där en cyklist, mopedist eller motorcykelförare körde omkull ensam utan att kollidera med någon annan part, som förblev utanför den officiella statistiken (Airaksinen 2018).

Av de motorfordonsolyckor med dödlig utgång som undersökningskommissionerna för trafikolyckor undersökt åren 2000–2019 har de vanligaste olyckstyperna varit mötes-

² En motorfordonsolycka med dödlig utgång = kollision eller singelolycka där en person i ett motordrivet fordon (se fordonslagen) har avlidit.

³ Den förorsakande parten är den part som undersökningskommissionen har bedömt haft en avsevärd inverkan på olyckans uppkomst eller föraren i en singelolycka

och avkörningsolyckor. Dessa omfattade 2019 totalt 76 procent av olyckorna. Korsningsolyckornas andel har under de senaste åren varit klart under 10 procent. Av motorfordonsolyckorna 2019 var 38 procent avkörningar och 38 procent olyckor som involverande mötande fordon. Korsningsolyckornas sammanlagda andel var 9 procent. Av alla motorfordonsolyckor inträffade 44 procent på riks- och stamvägar. Av singelolyckorna inträffade 21 procent på riksvägarna, medan motsvarande andel för kollisioner var 64 procent. Av motorfordonsolyckorna med dödlig utgång 2019 inträffade 73 procent i glesbebyggda områden, 16 procent i tätorter och 11 procent i stadsnära områden (Sihvola 2020).

5.2 Trafikbrott och förseelser

Brott mot trafikreglerna har till stor del karaktären av dold brottslighet. Det som huvudsakligen krävs för att avslöja trafikbrott och trafikförseelser är polisövervakning. Trots att cirka 110 000 trafikbrott och 320 000 trafikförseelser kom till polisens kännedom 2019 är det här bara en mycket liten del av alla trafikrelaterade regelbrott. Exempelvis i fråga om rattfylleri och fortkörning är det bara en liten del av alla fall som kommer till polisens kännedom. Enligt Niemi påverkar polisens åtgärder huruvida brotten uppdragas (Niemi 2020). Polisens möjligheter att påverka antalet brott som uppdragas är som störst uttryckligen i fråga om sådana brott där ingen sammanslutning eller någon enskild person har lidit direkt skada. Brotten blir kända enbart genom polisens agerande. Polisen kan få kännedom om fler sådana brott genom att intensifiera övervakningen och inrikta den på ett nytt sätt.

Tabell 1 Trafikrelaterade brott och förseelser som kommit till polisens, Tullens och Gränsbevakningens kännedom åren 2018–2020 (Källa: Statistikcentralen 2021c)

	2018	2019	2020 (förhandsinformation)
Äventyrande av trafiksäkerheten	67 558	61 883	74 610
Grovt äventyrande av trafiksäkerheten	4 047	4 334	6 076
Rattfylleri	11 768	11 738	13 354
Grovt rattfylleri	7 238	6 760	6 985
Fylleri i sjötrafik	285	273	237
Överlämnande av fortskaffningsmedel till berusad	630	467	491
Trafikfylleri med motorlöst fordon	51	43	38

	2018	2019	2020 (förhandsinformation)
Förande av fortskaffningsmedel utan behörighet	24 740	25 055	29 579
Smitning i vägtrafik	93	105	87
Körkortsförseelse	1 749	1 378	1 086
Fordonsförseelse	23 967	20 603	11 037 ⁴
Trafikförseelse	385 475	327 865	115 647 ⁵
Terrängtrafikförseelse	259	170	159
Sjötrafikförseelse	1 435	1 114	530 ⁶
Detektorförseelse	1 912	1 626	577 ⁷
Brott mot vägtrafikens sociallagstiftning	2 696	1 852	1 696
Brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen	420	323	373
Bedrivande av yrkesmässig trafik utan tillstånd	37 ⁸	94	73
Brott mot yrkesbehörighetsbestämmelserna	73 ⁹	191	253

Baserat på polisens årliga razziaundersökningar vet man att antalet rattfulla i trafiken under 2010-talet har hållits på en ganska konstant nivå kring 0,11–0,14 procent. År 2018 uppgick de till 0,13 procent, dvs. var 770:e i trafiken är rattfull. Antalet personer som inte nådde upp till straffgränsen har under 2010-talet varierat mellan 0,66 och 1,00 procent. År 2018 uppgick de till 0,78 procent, dvs. var 130:e i trafiken hade druckit en aning (Trafikskyddet 2021c). Dessa razziaundersökningar har inte genom-

⁴ En del av trafikförbotten överfördes 1.6.2020 till avgifterna för trafikförseelser (antalet avgifter för trafikförseelser finns inte tillgängliga)

⁵ Siffror för tiden 1.1.2020–31.5.2020

⁶ Siffror för tiden 1.1.2020–31.5.2020

⁷ Till följd av covid-19-situationen har den gränsöverskridande trafiken minskat

⁸ Siffror för tiden 1.7.2018–31.12.2018

⁹ Siffror för tiden 1.7.2018–31.12.2018

förts på ett par år, eftersom säkerhetsuppgifterna i samband med EU-ordförandeskapet sysselsatte polisen 2019 och 2020 har man inte genomfört utandningsprov i den här omfattningen på grund av covid-19-situationen.

Enligt Impinen m.fl. har var tredje som åkt fast för rattfylleri under åren 1993–2007 kört rattfull upprepade gånger. Återfallsrisken var enligt undersökningen särskilt stor bland droganvändare, män, unga och bland dem vars alkoholhalt var högre än genomsnittet när de åkte fast (Impinen m.fl. 2009). En rattfyllerist kan uppskattningsvis köra cirka 220 gånger alkoholpåverkad innan hen åker fast (Portman m.fl. 2011).

Av de rattfyllerister som förorsakat de motorfordonsolyckor med dödlig utgång som undersökningskommissionerna för trafikolyckor undersökt 2014–2018 hade 38 procent straffats för rattfylleri minst en gång under den föregående femårsperioden (Räty 2020).

Antalet personer som åker fast för fortkörning är mycket litet i förhållande till trafikprestationen. På basis av Trafikledsverkets hastighetsuppföljningsuppgifter för huvudvägarna vet man att under sommarsäsongen 2019 körde cirka 44 procent överhastighet jämfört med den hastighet som gällde för vägen och under vintersäsongen (2019–2020) 53 procent av fordonen. Största delen handlade om små överskridningar av hastighetsbegränsningarna. Andelen överhastigheter på huvudvägarna under sommarsäsongen minskade något från föregående år och fortsatte den minskande trend som rått under några år. Under vintersäsongen 2019–2020 blev överhastigheterna något vanligare jämfört med föregående år. Situationen kan ha påverkats av att en del av Finland hade en exceptionellt snöfri vintersäsong (Kiiskilä, Mäki och Saastamoinen 2020).

Andelen som kör överhastigheter under sommarsäsongen har minskat kontinuerligt under åren 2014–2019. Sett till vägtypen var det endast på motorvägarna som överhastigheterna ökade jämfört med föregående år. På de vanligaste vägtyperna kördes det sommartid förhållandevis mest överhastighet på vägar med en körbana med en permanent hastighetsbegränsning på 80 km/h, och minst på de vägar där hastighetsbegränsningen höjs till sommaren. Också på huvudvägarnas områden med en hastighetsbegränsning på 60 km/h överskreds hastighetsbegränsningarna ofta, i synnerhet på vägar med två körbanor som är typiska trafikleder i stadstrakter (Kiiskilä, Mäki och Saastamoinen 2020).

Sommartid körde 9 procent av bilisterna och vintertid 12 procent av bilisterna mer än 10 km/h över den vägspecifika hastighetsbegränsningen. Andelen som körde en överhastighet på mer än 10 km/h hölls under sommarsäsongen på ganska samma nivå som året innan men började öka under vintersäsongen. På lång sikt har det skett en jämn nedgång i fråga om de betydande överhastigheterna (Kiiskilä, Mäki och Saastamoinen 2020).

Enligt Kiiskiläs, Mäkis och Saastamoinens rapport var det första gången som motorcyklarnas hastigheter utreddes. Motorcyklarnas hastigheter granskas bara under sommarsäsongen (1.5–30.9). Motorcyklarnas medelhastigheter är 2–4 km/h högre än personbilarnas och paketbilarnas medelhastigheter. År 2019 körde 65 procent av motorcykelförarna överhastighet. Andelen motorcykelförare som körde över 10 km/h överhastighet var 28 procent och andelen som körde över 20 km/h överhastighet var 9 procent.

5.3 Ålder som en riskfaktor i trafiken

Ålder och erfarenhet inverkar på trafiksäkerheten. Ungas forskaffningsmedel kan vara mopeder, mopedbilar, lätta motorcyklar och andra motordrivna fordon som alla i sig medför sina egna risker. Samtidigt, när befolkningen blir äldre ökar också andelen äldre med körkort. När man granskar antalet motorfordonsolyckor med dödlig utgång ställt i relation till antalet körkort kan man konstatera att unga har en förhöjd risk och i de äldsta åldersklasserna ökar risken på nytt (en s.k. U-kurva). Den största risken att förorsaka både en olycka med dödlig utgång och en trafikskada har unga förare under 20 år och äldre över 70 år. Orsakerna till den ökade risken skiljer sig dock åt i kurvans olika ändor. Unga förare är mer risksökande i sitt agerande, bakom detta ligger en vilja att visa sig på styva linan, överhastighet, användning av alkohol och eventuella andra rusmedel. Orsakerna till de äldres förhöjda risk är i allmänhet nedsatt funktionsförmåga samt sjukdomar.

Unga personer

Enligt Trafikskyddet har unga vuxna (18–24 år) tämligen goda förutsättningar att klara sig tryggt i trafiken sett till sin fysiska, psykiska och sociala utveckling. Unga i åldern 15–24 år var överrepresenterade i trafikolyckor. De unga utgör bara cirka 11 procent av befolkningen, men nästan var tredje som skadas i vägtrafiken är en ung människa. De ungas vägtrafikolyckor hänger ofta ihop med rörelse under fritiden. Unga vuxna kan använda sig av alla trafikformer, men möjligheten att självständigt köra bil är den mest synliga och betydande förändringen inom åldersgruppen. Det ifrågasättande av auktoriteter som är förknippat med självständighetsprocessen pågår ännu och i synnerhet unga män kan agera impulsivt och vara riskbenägna. De unga förarnas olycksrisk minskar i takt med ökad körvana och ålder. En oerfaren förare har inte alltid förmågan att uppmärksamma sådana faktorer som kan orsaka farosituationer. Försäkringsstatistiken visar att bland förstaårsförarna är antalet trafikskador i förhållande till antalet körkort ungefär tre gånger så högt som bland dem som kört i tre år. Utöver att deras körvana är bristande saknar unga också livserfarenhet, vilket ökar risken (Trafikskyddet 2021a).

Brister som framgår i unga förarens körskicklighet är bl.a. svårigheter att följa körlinjen, att uppmärksamheten distraheras av oväsentligheter, att funktioner inte har automatiserats, svårigheter att bedöma mötande bilars hastighet samt bristande förmåga att identifiera farosituationer (Tanttu 2010).

De ungas (18–24-åringars) riskbeteende framgår också i allvarliga trafikbrott. Av de misstänkta för grovt äventyrande av trafiksäkerheten (åren 2015–2019) var cirka 40 procent unga (Statistikcentralen 2021b). Unga innehar dock bara cirka 9 procent av alla giltiga körkort (Transport- och kommunikationsverket 2021a).

Salenius och Sihvola klarlägger ungas, dvs. 18–24-åringars, delaktighet i de vägtrafikolyckor med dödlig utgång som undersökningskommissionerna för trafikolyckor undersökte åren 2015–2019 samt de skador som ersattes av trafikförsäkringen 2015–2019. Unga förare (18–24 år) förorsakade 2015–2019 sammanlagt 168 motorfordonsolyckor med dödlig utgång. Bland de förare som förorsakat olyckorna är de allra yngsta åldersklasserna överrepresenterade. Andelen unga förare i åldern 18–19 år utgjorde 42 procent av förarna som förorsakat olyckorna (18–24-åringar). Om man granskar hela 2000-talet har de unga förarnas olyckor klart minskat. Under de senaste åren har den positiva utvecklingen inom de ungas trafiksäkerhet stannat upp (Salenius och Sihvola 2021).

Enligt Salenius och Sihvola dog 196 personer, varav 78 procent var 18–24-åringar, i motorfordonsolyckor förorsakade av unga. Av de 142 unga som dog i personbilar hade lite över hälften inte använt säkerhetsbälte. Enligt undersökningskommissionernas bedömningar hade användning av säkerhetsbälte under de fem åren kunnat rädda 22 unga utan säkerhetsbälte. Antalet olyckor med dödlig utgång för en fotgängare eller cyklist som förorsakades av unga åren 2015–2019 uppgick till totalt 28. I 17 av dessa framförde den unga ett motorfordon. De vanligaste olyckstyperna när det gäller motorfordonsolyckor förorsakade av unga var avkörningar (44 %) och kollisioner med mötande trafik (42 %). En typisk omedelbar riskfaktor för unga som råkat ut för en olycka med dödlig utgång var att fordonet hade hanterats fel eller felaktig körfunktion. Den unga var oftast i farten ensam, men var tredje hade en eller flera passagerare i bilen (oftast kamrater).

Enligt Salenius och Sihvola var drygt en tredjedel av de unga förare som hade förorsakat en motorfordonsolycka vid tidpunkten för olyckan påverkade av alkohol (minst 0,50 ‰). Förare som gjort sig skyldiga till rattfylleri var ofta delaktiga i synnerhet i singelolyckor. Bland unga var det vanligare att köra påverkad av alkohol när man hade en eller flera passagerare i bilen. Av förarna var det 16 procent som körde drogpåverkade. Av de unga förare som förorsakat olyckorna körde 64 procent minst 10 km/h överhastighet. I största delen av dessa fall handlade det om en överhastighet på över 30 km/h. När man ser till de unga personbilsförare som huvudsakligen förorsakat olyckorna uppgick andelen som samtidigt bröt mot flera regler (var berusade eller drogpåverkade, körde minst 10 km/h överhastighet, använde inte säkerhetsbälte) under åren 2015–2019 till i genomsnitt 27 procent. Andelen som inte bröt mot en enda

av de ovannämnda reglerna var i genomsnitt 22 procent. Typiska bakomliggande faktorer till ungas motorfordonsolyckor, förutom körning under rusmedelspåverkan, med överhastighet och utan att använda säkerhetsanordningar, var bland annat liten körvana och en allmän likgiltighet inför trafiksäkerhet och samhällets regler. Den nonchalanta attityden återspeglar det faktum att drygt hälften av förarna redan tidigare hade åkt fast för trafikförseelser. Riskbeteende i trafiken hänförde sig ofta också till en svår livssituation på ett mer generellt plan och till hälsorelaterade utmaningar, såsom psykiska problem.

Enligt Salenius och Sihvola framförde undersökningskommissionerna för trafikolyckor utifrån de olyckor med dödlig utgång för unga som kommissionerna har utrett att flera olika åtgärder borde vidtas för att förbättra trafiksäkerheten, från att påverka trafikbeteendet till att lindra konsekvenserna av eventuella olyckor. När det gäller att påverka beteendet borde bland annat upplysning om och övervakning av det skick som krävs för att köra eller röra sig i trafiken samt körhastigheterna ingå i åtgärdsarsenalen. Informationen om vilka riskfaktorer som är förknippade med till olika körförhållanden samt liten körvana borde ökas.

Äldre personer

När befolkningen blir äldre ökar också andelen äldre med körkort, enligt Trafikskyddet. Antalet äldre förare förutspås öka åtminstone fram till 2040-talet. Friska äldre förare i god kondition och med körvana utgör inte heller någon speciell risk i trafiken. Olycksfallsrisken för personbilsförare börjar öka efter medelåldern, i ungefär 70-årsåldern. En allt skörare kropp är mer benägen att skadas allvarligt eller dö i trafiken. De kroppsliga förändringarna inverkar också på vilken typ av olycksfall den äldre befolkningen typiskt råkar ut för. Förmågan att varsebli och bedöma trafiksituationer och reaktionerna kan bli långsammare, vilket gör det utmanande att klara av i synnerhet komplicerade trafiksituationer. Åldrandet förändrar i allmänhet människan långsamt och gradvist och förändringarna är således också mycket individuella. Även om åldern skulle medföra besvär och brister som gör det svårare att röra sig kan många kompensera för detta genom förutseende och försiktighet. Erfarenhet och omdöme är faktorer som ökar säkerheten (Trafikskyddet 2021b).

Enligt Trafikskyddet beror allvarliga trafikolyckor förorsakade av äldre förare oftast på perceptions- och körfel samt i synnerhet vid avkörningar även på sjukdomsattacker. Olyckor som inkluderar alkohol och överhastighet drabbar äldre i mindre utsträckning än den övriga befolkningen. En tredjedel av de äldre fotgängarnas dödsfall och vartannat skadetillfälle inträffade på ett övergångsställe. Äldre cyklister löpte en större risk att dö i trafiken än den övriga befolkningen. Men cykling och promenader är bra sätt att röra sig som upprätthåller funktionsförmågan (Trafikskyddet 2021b).

Enligt undersökningskommissionerna för trafikolyckor hänförde sig de mest typiska bakomliggande riskfaktorerna ur ett fotgängar- och cyklistperspektiv i fråga om de undersökta vägtrafikolyckorna med dödlig utgång som inträffade i tätorter åren 2015–

2019 till fotgängarens eller cyklistens tillstånd eller agerande i trafiken. Av de fotgängare och cyklister som omkom var totalt 37 procent äldre än 74 år, vilket återspeglar det faktum att i många olycksfall var fotgängarens eller cyklistens funktions- och observationsförmåga nedsatt på grund av ålder eller sjukdom (Salenius 2021b).

5.4 Utsläpp och buller från trafiken

Kallberg m.fl. har gjort en litteraturstudie om körhastighetens säkerhets- och miljöeffekter. Hastigheten har en klar inverkan på utsläppen och bränsleförbrukningen. I landsvägshastigheter ökar förbrukningen och utsläppen ganska linjärt med hastighetsökningen. Enligt studien är en personbils bränsleförbrukning som lägst vid en hastighet av 60–80 km/h. Mängden koldioxid (CO²) som frigörs i luften står i direkt relation till bränsleförbrukningen. De övriga avgasernas korrelation med trafikhastigheten varierar beroende på utsläppsslag. Kolmonoxidutsläppen (CO) stiger med hastigheten, och ökningen är brantare vid höga hastigheter än vid lägre. Också kolväteutsläppen (HC) ökar när hastigheten ökar. Däremot frigörs mer kväveoxider (NO_x) vid låga hastigheter än vid höga (Kallberg m.fl. 2014).

Enligt Kallberg m.fl. kan det buller som uppkommer till följd av att ett fordon rör sig indelas i buller från motorn och kraftöverföringen samt däcksbuller. Det föregående dominerar upp till en hastighet av 50 km/h. Vid högre hastigheter än så uppkommer den största delen av bullret till följd av friktionen mellan däck och vägyta. Enligt den nordiska bullermodellen fördubblas det oljud som örat hör när lätta fordon ökar sin hastighet från ca 45 km/h till 60 km/h. Bullervolymen fördubblas även när hastigheten ökar från cirka 75 km/h till 100 km/h. Hastighetsbegränsningar används ibland för att minska bullret.

Bullret från väg- och spårtrafiken är den största bullerkällan i miljön och en av de viktigaste orsakerna till hälsorisker. Trafikbuller påverkar hälsa och välbefinnande bland annat i form av koncentrations- och sömnstörningar, negativa effekter på hjärthälsan, hörselstörningar samt försämrad allmän trivsel (Reinikainen, Asiakainen och Hänninen 2017).

Enligt Trafikledsverket kan buller bekämpas genom att man dämpar det vid källan, exempelvis genom att minska fordonens bullerutsläpp, begränsa trafikmängderna och fordonens hastigheter i vägtrafiken. Bullret från vägtrafiken består huvudsakligen av ljud från motorn och däcken, vid höga hastigheter också det ljud som luftströmmarna ger upphov till (Trafikledsverket 2020).

Särskilt sommartid får polisen mycket respons och begäranden om övervakning i fråga om oväsen från mopeder och motorcyklar.

6 Orsakerna till trafikolyckor och centrala riskfaktorer

6.1 Allmänt

I vägtrafiken förekommer riskbeteenden där man kan göra sig skyldig till enstaka eller flera samtidiga allvarliga trafikbrott, såsom grovt äventyrande av trafiksäkerheten till följd av stora överhastigheter, rattfylleri och andra trafikbrott. I synnerhet de ungas riskbeteende hänger ofta ihop med att flera andra unga befinner sig i bilen. I trafiken rör sig regelbundet också en grupp förare som upprepade gånger bryter mot reglerna oavsett om de åker fast. Förutom trafikövervakningen borde man då också fundera över vilka andra handlingsalternativ som står till polisens förfogande, såsom t.ex. körförbud, beslagtagande av fordon eller hänvisning till vård i det fall att droger är involverade.

Det har både nationellt och internationellt gjorts tämligen omfattande studier om riskfaktorerna för trafikolyckor. I Finland undersöker undersökningskommissionerna för trafikolyckor olyckorna med dödlig utgång och en del av de olyckor som lett till allvarliga skador. Om undersökningen föreskrivs i lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016). Verksamheten har i femtio års tid fortgått utan avbrott och förnyat sig själv och har gett upphov till omfattande information och förbättringsförslag gällande allt från de allvarligaste olyckorna till trafiksäkerhetsarbetet.

Av så här långa tidsserier kan man bedöma långsiktiga trafiksäkerhetsproblem. I de motorfordonsolyckor med dödlig utgång som undersökningskommissionerna för trafikolyckor undersökte 1999–2018 (alla förare) var de vanligaste omedelbara riskfaktorerna förknippade med misstag i fordonshanteringen. Andelen självmord och sjukdomsattacker ökade under granskningsperioden (Institutet för olycksinformation 2020a).

Antalet motorfordonsolyckor med dödlig utgång som förorsakats av personbilsförare minskade från 2007 fram till 2014, varefter minskningen har avstannat (tidsintervallet 1999–2018). På senare tid har var tredje olycka varit förknippad med en sjukdomsattack, medvetlöshet eller självmord. När man granskar enbart sådana motorfordonsolyckor med dödlig utgång som undersökningskommissionerna undersökt och där sjukdomsattacker, medvetlöshet eller självmord inte varit bidragande orsaker, visar granskningen av olyckor med dödlig utgång under tidsintervallet 1999–2018 att 18 procent av de förare som förorsakat olyckan samtidigt har varit påverkade av något rusmedel, kört minst 10 km/h överhastighet och inte använt säkerhetsbälte. Andelen sådana förare har långsamt ökat under hela granskningsperioden. Av de förare som

varit försakande part i motorfordonsolyckor med dödlig utgång har andelen förare över 64 år ökat från 15 procent till nästan 25 procent under granskningsperioden (Institutet för olycksinformation 2020a).

I de olyckor med dödlig utgång som undersökningskommissionerna undersökte åren 2000–2019 har de vanligaste olyckstyperna i ett långt perspektiv varit kollisioner och avkörningar. Dessa omfattade 2019 totalt 76 procent av olyckorna (38 % avkörningso-lyckor och 38 % kollisioner). Korsningsolyckornas andel har under de senaste åren le- gat på klart under 10 procent. Av cykelolyckorna var 41 procent (n=12) singelolyckor som involverade en cyklist och 67 procent (n=18) inträffade i tätorter. Av fotgängarolyckorna inträffade 75 procent (n=9) utanför övergångsställen och 8 procent (n=1) på övergångsställe. Av fotgängarolyckorna inträffade 67 procent (n=8) i tätorter (Sihvola 2020).

6.2 Förarens körskick (körhälsa och trötthet)

Med körhälsa avses funktionsförmågan i trafiken. Dess centrala delar är trafiksyn, kognition och motorik. Många sjukdomar kan påverka körhälsan (Transport- och kommunikationsverket 2019). Av de motorfordonsolyckor med dödlig utgång som under- sökningskommissionerna för trafikolyckor har undersökt 1999–2018 (alla förare) har andelen olyckor som är förknippade med hälsorisker under granskningsperioden ökat avsevärt sett till andelen totala olyckor: inklusive psykiska sjukdomar och alkohol har hälsorisker under senare år påträffats hos hela 35 procent av de förare som försaka- kat motorfordonsolyckor med dödlig utgång (Institutet för olycksinformation 2020a).

Antalet motorfordonsolyckor med dödlig utgång som försakats av personbilsförare minskade från 2007 fram till 2014, varefter minskningen har stannat av. På senare tid har var tredje olycka varit förknippad med en sjukdomsattack under körningen, med- vetslöshet eller självmord (Institutet för olycksinformation 2020a). Under 2018 före- kom en bakgrundsfaktor relaterad till förarens tillstånd, såsom alkohol, sjukdom, trött- het eller sinnesstämning, i 69 procent av olyckorna (Sihvola 2020).

Enligt Airaksinen, Korpinen och Parkkari begicks det, baserat på undersökningskom- missionernas material, sammanlagt 169 självmord i vägtrafiken i Finland 2008–2013, varav 84 procent var förare av ett fordon och 16 procent fotgängare. Merparten av dem som begick självmord var män. En stor del led av psykiska problem, drygt en tredjedel var vid tidpunkten påverkade av alkohol. Användning av läkemedel var också vanligt. Utan körkort körde 11 procent av förarna och enligt tillgängliga uppgifter hade man väldigt sällan ingripit i körkortet av skäl som relaterar till psykiska hälsa (Airaksinen, Korpinen och Parkkari 2016).

Goldenbeld och Nikolaou konstaterade i den internationella ESRA-undersökningen att hela 29 procent av finländarna inom en månad hade kört när de var så trötta att de

hade svårt att hålla ögonen öppna (Goldenberd & Nikolaou 2019). Enligt en enkät som Trafikskyddet genomförde 2020 uppgav 14 procent att de under de senaste 12 månaderna hade kört bil när de varit så trötta att de varit rädda för att somna bakom ratten. 6 procent hade någon gång slumrat till för minst en sekund (Trafikskyddet 2020). Enligt Kilpeläinen, Radun och Summala uppskattas trötthet vara en bakomliggande faktor i cirka 15–30 procent av de bilolyckor med dödlig utgång som årligen inträffar i Finland (Kilpeläinen, Radun & Summala 2005).

Av de motorfordonsolyckor som undersökningskommissionerna för trafikolyckor undersökte 2014–2018 berodde 16 procent på att föraren hade drabbats av en sjukdomsattack. Enligt metoden för undersökning av trafikolyckor klassificeras sjukdomsattacker som en omedelbar olycksrisk, när sjukdomsattacken direkt leder till olyckans uppkomst. I en sådan olycka dör föraren i allmänhet mitt under körningen, vilket många gånger leder till att fordonet kolliderar med något objekt i vägmiljön eller med ett annat fordon. Ibland har attacken ett så långsamt förlopp att föraren själv hinner stanna fordonet. Att föraren drabbades av en sjukdomsattack ledde i allmänhet till en singelolycka, mest typiskt en avkörning (Koisaari 2021).

Förutom att sjukdomar utgör en omedelbar risk förekommer de som bakgrundsfaktor i 39 procent av olyckorna. Sjukdomen har då kunnat vara fysisk eller psykisk. En anhopning av bakgrundsfaktorer leder i allmänhet till att en omedelbar risk uppstår, men vilken effekt en enskild bakgrundsrisk haft på olyckans uppkomst är i allmänhet svårt att specificera. Det här beror på att bakgrundsriskernas interna interaktionsförhållanden är komplicerade. Sjukdom hos föraren kan fungera som bakgrundsrisk på många olika sätt. Föraren kan ha nästan perfekt fysisk funktionsförmåga, men exempelvis en störning i hjärnfunktionen som gör att hen kan köra i fel riktning längs en enkelriktad väg. Å andra sidan kan förarens fysiska funktionsförmåga plötsligt gå förlorad eller försvagas till följd av en sjukdomsattack, vilket kan göra hanteringen av fordonets reglage långsammare eller få föraren att göra körfel (Koisaari 2021).

Bland de vanligaste omedelbara riskerna relaterade till bakgrundssjukdomsolyckor var olika grader av bristande fordonshantering (29 %), och 76 procent av förarna som förorsakat dessa olyckor var berusade. Den näst vanligaste omedelbara risken är en medvetet framkallad olycka (28 %). Bakgrundssjukdomsolyckorna inträffade huvudsakligen i glesbygdsområden (79 %) och huvuddelen av alla olyckor (53 %) var kollisioner. Vilken inverkan medicinering har på körförmågan är svårt att bedöma. Ett ganska vanligt problem med läkemedel är polyfarmaci. De som förorsakar olyckor är ofta multisjuka, varför de också tar flera olika mediciner. Vilka effekter de läkemedelskombinationer som då uppkommer har på körförmågan är något som det inte har forskats mycket i. En del av läkemedlen försvårar redan i sig bilkörning (Koisaari 2021).

Olycksutredningscentralen har undersökt några olyckor med tunga fordon där körhälsan har konstaterats utgöra en delfaktor. Olycksutredningscentralen undersökte 2015 en kollision mellan en personbil och en buss på riksväg 2 i Karkkila. Enligt undersökningen var det uppenbart att det rörde sig om ett självmord. Föraren hade långvariga

problem relaterad till livshantering och psykisk hälsa, där de anhöriga och hälsovården hade försökt hjälpa (Olycksutredningscentralen 2015). Olycksutredningscentralen undersökte 2018 en olycka i Kuopio, där en buss som körde av en motorvägsavfart föll ner från en bro och hamnade på ett järnvägsspår. Föraren hade en kronisk sjukdom som inte hade lett till några särskilda åtgärder i samband med körkortsgranskningen eller i några andra kontakter med hälsovården. Baserat på dessa undersökningsrapporter kan man göra bedömningen att körhälsan bör uppmärksammas i samband med polisens trafikövervakning och i det övriga trafiksäkerhetsarbetet (Olycksutredningscentralen 2019).

6.3 Rusmedel (alkohol, droger och andra rusmedel)

Alkohol, droger och läkemedel som används i berusningssyfte är avsevärda riskfaktorer i trafiken. Utöver körning under påverkan av rusmedel kan körskicket också vara försämrat av andra orsaker, såsom på grund av trötthet till följd av bakfylla och med anledning av kognitiva störningar till följd av långvarigt bruk. Alkohol kan förvärra symptom av andra sjukdomar (t.ex. benägenheten för rytmstörningar) och försämra körförmågan. Överkonsumtion av alkohol kan hänga ihop med anfall av medvetslöshet. Samverkans-effekten mellan alkohol och många läkemedel kan avsevärt försämra körprestationen (Transport- och kommunikationsverket 2019).

På EU-nivå är det svårt att bedöma antalet fall av rattfylleri (det finns stora skillnader i metoderna för datainsamling), men det är realistiskt att uppskatta att alkohol har en del i 20–28 procent av alla dödsfall i vägtrafiken (Ecorys 2014). Vilken nivå drogernas verkningar ligger på är ännu svårare att säkerställa, eftersom det inte finns några enhetliga testmetoder och informationen inte ännu insamlas systematiskt. Det har dock bevisats att olycksrisken kan öka mellan två- och sjufaldigt om man kör påverkad av vissa receptbelagda läkemedel och illegala droger (EMCDDA 2012).

Av de rattfyllerifall som kommit till polisens kännedom har andelen som involverar droger och läkemedel ökat under de senaste tio åren. Av alla misstänkta rattfylleribrott 2020 (cirka 20 300 st.) var droger och läkemedel involverade i över hälften av fallen (Statistikcentralen 2021b). Enligt centralkriminalpolisens uppgifter var den vanligaste drogen i rattfylleribrott 2019 amfetamin, och förekomsten av amfetamin i proverna har ökat på senare år.

När man granskar enbart sådana motorfordonsolyckor med dödlig utgång som undersökningskommissionerna har undersökt och där sjukdomsattacker, medvetslöshet eller självmord inte varit involverade, visar granskningen av olyckor med dödlig utgång under tidsintervallet 1999–2018 att andelen rattfyllerister (personbilsförare) inte har förändrats avsevärt under den tjugoåriga granskningsperioden. Av de personbilsförare som förorsakat motorfordonsolyckor har i genomsnitt 30 procent varit påverkade

av alkohol. Antalet rattfylleriolyckor har minskat i samma takt som det totala antalet olyckor. Andelen förare som har varit påverkade av droger har långsamt ökat under granskningsperioden (Institutet för olycksinformation 2020a).

Enligt Institutet för olycksinformations rusmedelsrapport för 2020 körde cirka var tredje förare som var förorsakande part i motorfordonsolyckor med dödlig utgång 2014–2018 under påverkan av alkohol, droger eller läkemedel som påverkar körförmågan. I olyckorna dog i allmänhet den alkohol- eller drogpåverkade föraren. Största delen av dem som omkommit i olyckorna hade befunnit sig i den påverkade förarens fordon. Att säkerhetsanordningar inte hade använts hade oftast påverkat drogolyckornas allvarlighetsgrad. Nästan 70 procent av personbilsförarna som använt alkohol (över 0,5 promille) och droger hade inte använt säkerhetsbälte. Gemensamt för många alkohol- och drograttfyllerister är att merparten är män och den största åldersklassen är 25–54-åringar (Räty 2020).

Undersökningskommissionerna för trafikolyckor har konstaterat att utöver droger, läkemedel och alkohol var de mest typiska riskfaktorerna för olyckor förorsakade av drogpåverkade förare överhastighet, att säkerhetsbältet inte har använts och en allmän nonchalans i fråga om trafikregler. Andra vanliga riskfaktorer som anknyter till mänskliga agerande var bl.a. risker kopplade till förarens sinnesstämning och mediciner, trötthet, avsaknad av körkort, liten körvana samt berusat färdssällskap. De drogpåverkade förare som varit förorsakande part i motorfordonsolyckor körde i genomsnitt 16 år gamla bilar. Cirka 2 procent av de drogpåverkade förarnas personbilar hade tekniska fel som bidragit till uppkomsten av olyckan och 8 procent var obesiktade (Räty 2020).

Antalet motorfordonsolyckor med dödlig utgång där den förorsakande parten varit påverkad av droger (alla förare) har ökat långsamt under granskningsperioden. Under 2010-talet har i genomsnitt 13 drogolyckor per år undersökts, vilket har motsvarat en andel om 5–10 procent av alla undersökta motorfordonsolyckor. Den droganvändning som har konstaterats i samband med undersökningen av olyckorna handlar i allmänhet om samtidig användning av flera olika droger (Institutet för olycksinformation 2020a).

Olyckor förorsakade av drogpåverkade förare inträffade ganska jämt fördelat under veckan och vid olika tider av dygnet (dock mest under eftermiddagar), medan alkoholrattfylleri oftast sker under veckoslut och nattetid. De drogpåverkade förarnas olyckor är oftare kollisioner med andra fordon, medan de alkoholpåverkade förarnas rattfylleriolyckor typiskt är singelolyckor (Räty 2020).

Av de olyckor som förorsakades av alkoholrattfyllerister (alkoholhalt minst 0,5 ‰) var 74 procent singelolyckor och 26 procent kollisioner. Av de motorfordonsolyckor som förorsakades av alkoholrattfyllerister inträffade 12 procent i tätorter, 10 procent i stadsnära områden och 78 procent i glesbygd. Av olyckorna i glesbygdsområden in-

träffade 44 procent på riks- och stamvägar, 41 procent på region- och förbindelsevägar och 15 procent på enskilda vägar. Av de olyckor som drogpåverkade förare förorsakade var 51 procent singelolyckor och 49 procent kollisioner. Av olyckorna inträffade 72 procent i glesbygdsområden (Räty 2020)

Av alkoholrattfylleristerna hade 82 procent ett giltigt körkort vid olyckstillfället, även om en del av dem inte hade tillräcklig körkort för det fordon de framförde. I körförbud eller av annan orsak utan körkort var 15 procent av rattfylleristerna. För tre av dem hade körkortet förfallit och sju av dem (4 %) hade aldrig haft körkort. Av de drogpåverkade förarna hade 64 procent ett giltigt körkort vid olyckstillfället, även om en del av dem inte hade tillräcklig körkort för det fordon de framförde. I körförbud eller av annan orsak utan körkort var allt som allt 36 procent. För tre av dem hade körkortet förfallit och sex hade aldrig haft körkort. Läkemedel som påverkar körförmågan utgör potentiellt berusande ämnen i synnerhet om man samtidigt använder alkohol eller andra droger (Räty 2020).

Av alkoholrattfylleristerna körde 72 procent minst 10 km/h överhastighet vid tidpunkten för olyckan och 47 procent överskred vägens hastighetsbegränsning med minst 30 km/h. Av de drogpåverkade förarna körde 63 procent minst 10 km/h överhastighet vid tidpunkten för olyckan och 43 procent överskred vägens hastighetsbegränsning med minst 30 km/h (Räty 2020).

6.4 Körhastighet

Körhastigheten inverkar på många sätt på förarens möjligheter att agera i trafiksituationer. Kallberg m.fl. gjorde en litteraturstudie om körhastighetens säkerhets- och miljöeffekter (Kallberg m.fl. 2014). Körhastigheten har många olika effekter på förarens handlingsmöjligheter och olyckornas följder. Enligt undersökningen försvåras köruppgiften när hastigheten ökar och när uppgiften blir svårare ökar riskerna för olika misstag som kan leda till en olycka. När hastigheterna ökar förkortas tiden för att lägga märke till och identifiera farosituationer, felbedömningarna av avstånd och hastigheter ökar, tiden för beslutsfattande och avståndet för väjningsmanövrar blir kortare och möjligheterna att undvika kollisionen genom att bromsa eller styra undan minskar. Vilka följderna av olyckorna blir för dem som färdas i fordonet beror på fordonets hastighetsförändring vid kollisionsögonblicket, och hur stor denna är beror inte bara på parternas hastigheter, utan också kollisionsriktningen och skillnaderna i parternas massa. I en kollision med en bil ökar fotgängarens dödsrisk kraftigt när kollisionshastigheten överstiger 30 km/h.

I riktlinjerna för Europeiska Unionens trafiksäkerhetspolitik för åren 2021–2030 är en säker hastighet ett centralt område av säker väganvändning. Cirka en tredjedel av vägtrafikolyckorna med dödlig utgång beror (delvis) på en för hög eller olämplig hastighet (OECD/ECMT 2006). Olyckor som inträffar vid höga hastigheter orsakar mycket

större skada än olyckor vid lägre hastigheter. Europeiska trafik säkerhetsrådet har på basis av forskningsresultat beräknat att om medelhastigheterna skulle sänkas med bara 1 km/h på alla vägar i hela EU, kunde man årligen undvika fler än 2 200 dödsfall i trafiken (Elvik m.fl. 2019).

I de olyckor som undersökningskommissionerna undersökte i Finland 2019 var bakgrundsrisiker relaterade till körhastighet (t.ex. överhastighet, för hög hastighet med tanke på omständigheterna, körskicklighet eller fordon) närvarande i 41 procent av olyckorna. Andelen som kört överhastighet var 37 procent, vilket motsvarar långtidsmedelvärdet. Av de huvudsakliga förorsakande parterna var 16 procent både påverkade av alkohol och körde överhastighet (Sihvola 2020).

I de motorfordonsolyckor med dödlig utgång som undersökningskommissionerna för trafikolyckor undersökte 1999–2018 körde var femte förare som förorsakade olyckorna (alla förare) minst 30 km/h överhastighet. Andelen som kört överhastighet ökade i början av millenniet och sedan 2005 har andelarna kvarstått oförändrade (Institutet för olycksinformation 2020a).

Enligt Institutet för olycksinformations rusmedelsrapport för 2020 (alkoholrattfylleri i motorfordonsolyckor med dödlig utgång) körde 72 procent av de rattfulla förarna åren 2014–2018 vid olyckstillfället en överhastighet på minst 10 km/h och 47 procent över skred vägens hastighetsbegränsning med minst 30 km/h (Räty 2020).

6.5 Säkerhetsanordningar

Enligt uppgifter som Trafikskyddet samlat in använde 96 procent av människorna säkerhetsbälte i personbilars framsäte 2020. I personbilars baksäte var användningsgraden i tätorterna 89 procent. Graden av säkerhetsbältesanvändning har ökat under 2010-talet (Trafikskyddet 2021d). Enligt en bedömning baserad på uppgifter i den europeiska databasen CARE räddar säkerhetsbälten och säkerhetsanordningar för barn cirka 5 700 människoliv per år och dessutom kunde ytterligare cirka 2 800 människoliv räddas om alla som färdas i fordonen skulle använda sina säkerhetsbälten (Databasen CARE 2020).

I de motorfordonsolyckor med dödlig utgång som undersökningskommissionerna för trafikolyckor undersökte 1999–2018 använde 55 procent av de förare som förorsakade olyckorna (alla förare) säkerhetsanordningen vid tidpunkten för olyckan. Andelen har inte förändrats avsevärt under granskningsperioden (Institutet för olycksinformation 2020a).

Av alla de personer som befann sig i person- och paketbilar involverade i motorfordonsolyckor med dödlig utgång 2019 använde 67 procent säkerhetsbälte (n=167). Av de personer som omkommit i olyckorna använde 54 procent säkerhetsbälte (n=73)

och av dem som skadats allvarligt 74 procent (n=49). Av dem som dött i en person- och paketbil och som inte använt säkerhetsbälte hade 36 procent (n=21) med olika sannolikhetsgrad kunnat räddas genom användning av bilbälte. Av de allvarligt skadade räddades 47 procent med olika sannolikhetsgrad (n=23) från att dö tack vare säkerhetsbältet och 49 procent fick lindrigare skador (n=24). Av de allvarligt skadade som inte använde säkerhetsbälte skulle bältesanvändning ha förhindrat eller gett lindrigare skador för 66 procent (n=11) (Sihvola 2020).

Enligt Institutet för olycksinformations rusmedelsrapport för 2020 var det ännu mer vanligt att säkerhetsanordningar inte hade använts i rattfylleriolyckor (Räty 2020).

6.6 Orsakerna till fotgängar- och cykelolyckor

Enligt Olycksfallsförsäkringscentralens uppgifter 2019 ersattes från arbetsolycksfallsförsäkringen uppskattningsvis cirka 23 000 olycksfall på arbetsresor, varav cirka 13 500 hade drabbat fotgängare och 4 900 cyklister (Olycksfallsförsäkringscentralen 2021).

Antalet fotgängar- och cykelolyckor med dödlig utgång som undersökningskommissionerna för trafikolyckor undersökte 2000–2019 har minskat långsamt under senare år. Under de senaste tio åren har en cyklist varit den som huvudsakligen förorsakat olyckan i 70 procent av de undersökta cykelolyckorna. I början av 2010-talet var den årliga variationen stor, men under senare år har den hållits kring drygt 70 procent. År 2019 var det cyklisten som huvudsakligen förorsakade olyckan i 63 procent av de undersökta cykelolyckorna (av olyckorna var 41 % singelolyckor och 59 % kollisioner). I olyckor mellan ett motorfordon och en cyklist var cyklisten den som huvudsakligen förorsakade olyckan i 42 procent av cykelolyckorna (Sihvola 2020).

År 2019 undersöktes sammanlagt 39 olyckor som hade lett till att en fotgängare eller cyklist omkommit. Sammanlagt 40 personer omkom i olyckorna: 27 cyklister och 13 fotgängare. Av cykelolyckorna var 41 procent cyklisternas singelolyckor. Av cykelolyckorna inträffade 67 procent och av fotgängarolyckorna 67 procent i tätorter. Av fotgängarolyckorna inträffade 75 procent (n=9) utanför övergångsställen och 8 procent (n=1) på ett övergångsställe (Sihvola 2020).

Av de fotgängarolyckor med dödlig utgång som inträffade i tätorterna och som undersökningskommissionerna för trafikolyckor undersökte 2015–2019 skedde 43 procent (n=29) på övergångsställen. I sex olyckor på övergångsställen svängde fordonet till höger och i två fall till vänster. I 15 procent av alla fotgängarolyckor (n=10) korsade fotgängaren körbanan utanför övergångsstället. Av cyklistolyckorna var 63 procent (n=32) kollisioner mellan parter som rörde sig i korsande körriktningar. I 15 av dessa fall (47 %) korsade cyklisten vägen längs cykelväg i en korsning, medan vägen i sex

fall (19 %) korsades någon annanstans än i en korsning. Av alla cykelolyckor var sex (12 %) kollisioner mellan parter som rörde sig i motsatt körriktning (Salenius 2021b).

I fotgängarolyckorna var en fotgängare på motsvarande sätt den som huvudsakligen förorsakade olyckan i fråga om i genomsnitt 40 procent av fallen och en synnerligen svagt sjunkande trend har kunnat skönjas fram till 2018. I det lilla antalet fall har den årliga variationen ändå varit ganska stor. I de fotgängarolyckor som undersöktes 2019 var fotgängaren den som huvudsakligen förorsakade olyckan i 54 procent av fotgängarolyckorna. I genomsnitt 20 procent av fotgängarna och i genomsnitt 17 procent av cyklisterna som var involverade i fotgängar- och cyklistolyckor åren 2010–2019 var påverkade av alkohol vid olyckstillfället (gräns 0,5 ‰) (Sihvola 2020).

De mest typiska omedelbara riskfaktorerna hos de förare av motorfordon som förorsakat fotgängar- och cykelolyckor 2019 relaterade till att föraren inte hade noterat den andra parten eller situationen. Sådana risker konstaterades hos 69 procent (n=9) av förarna. Hos cyklisterna är sjukdomsattacker en vanlig omedelbar riskfaktor. Risken förekom hos 47 procent (n=9) av cyklisterna. Av de fotgängare som förorsakat en olycka orsakade 29 procent (n=2) olyckan med avsikt (Sihvola 2020).

Ett betydande antal av de olyckor som lett till att cyklisterna skadats allvarligt kommer inte till polisens kännedom. De framgår enbart av sjukhusens vårdanmälningsregister och Statistikcentralen utreder dessa separat med tanke på statistikföringen. Detta beskrivs separat i avsnitt 5.1.

6.7 Andra orsaker till olyckor med dödlig utgång som involverat motordrivna fordon

Ouppmärksamhet

Enligt riktlinjerna för Europeiska unionens trafiksäkerhetspolitik för 2021–2030 är en faktor som avsevärt bidrar till uppkomsten av olyckor att uppmärksamheten distraheras under körningen i synnerhet till följd av smarttelefoner och liknande mobila enheter, men också av elektroniska system som är integrerade i fordonet. I undersökningar har man noterat att risken att råka ut för en olycka är tolv gånger så stor när man talar i telefon och sex gånger så stor när man skriver sms (Dingus m.fl. 2016). I de finländska olyckor som utredningskommissionerna undersökte 2018 inverkade risken med mobilanvändning på 4 procent av olyckorna¹⁰.

¹⁰ I samband med att olyckan utreds går det inte alltid att fastställa om mobiltelefon har använts och vilken inverkan den har haft.

Tekniska fel

Av de olyckor som undersökningskommissionerna undersökte 2019 hade 10 procent av de fordon som varit den huvudsakliga förorsakande parten (n=13) tekniska fel (andra än däcksfel). I fråga om fordonen var felen i 2 procent (n=2) av dem sådana att de inverkade på uppkomsten av olyckan. Av alla de person- och paketbilar som var delaktiga i olyckor hade däcken på 1 procent (n=2) ett spår djup på 1,5 mm eller mindre (det sämsta däck). Däckstrycket var korrekt hos 78 procent av person- och paketbilarna (Sihvola 2020).

6.8 Tung trafik

I de olyckor med dödlig utgång där ett tungt fordon varit en av parterna har olyckan ofta förorsakats av ett annat fordon. Enligt förhandsuppgifterna för 2020 var tunga fordon förorsakande part i tio olyckor med dödlig utgång (variationsintervallet under åren 2016–2020 var 8–13) och part i en kollision i 40 olyckor (variationsintervallet 2016–2020: 40–55) (Salenius 2021a).

Ett tungt fordon har i genomsnitt varit förorsakande part i 18 procent av olyckorna med dödlig utgång som involverade den tunga trafiken under åren 2011–2019 (kollisioner och singelolyckor) och i 40 procent av de olyckor som ledde till en fotgängares eller cyklists död. I olyckor med ett tungt fordon dog 77 fotgängare, och en fjärdedel av dessa olyckor inträffade på ett övergångsställe. Antalet cyklister som omkom var 29 (Institutet för Olycksinformation 2020b).

Utgångspunkten för olyckor med tung trafik är att döds- och skaderisken är hög och att olyckorna ofta får allvarliga konsekvenser. En olycka med ett tungt fordon får lätt allvarliga konsekvenser. Svåra olyckor har undersökts vid Olycksutredningscentralen samt av utredningskommissionerna för trafikolyckor.

I Konginkangas i Äänekoski inträffade 2004 en kollision mellan en tung fordonskombination och en buss. Enligt Olycksutredningscentralens utredningsrapport var det som för fordonskombinationens del bidrog till allvarliga och dödliga skador att släpvagnens lastkorg var av svag konstruktion, en bristfällig surring av lasten och fordonets höga situationshastighet. Aspekter av bussen som orsakat bestående skador var att bussens framparti hade dålig krocktålighet, att säkerhetsbälten inte använts, bussens höga situationshastighet och den stora skillnaden i fordonens massor. Som omedelbar orsak konstaterades i fråga om föraren av fordonskombinationen förlust av kontroll över fordonet och bland de mest betydande bakgrundsfaktorerna nämndes val av ofördelaktig körinje, att fordonet hållit en hög situationshastighet och att förarens uppmärksamhet eventuellt varit nedsatt. För bussförarens del konstaterades en omedelbar orsak vara ett perceptionsfel som ledde till att väjningen gjordes för sent. Hög körhastighet vid halt väglag var en bakomliggande faktor. Olycksutredningscentralen gav

sammanlagt 17 säkerhetsrekommendationer varav följande hänför sig till polisens verksamhet: lastbilarnas körhastigheter, kör- och vilotider, överlast, surring och stötning av lasten, ökad trafikövervakning och genomförandet av de övervakningsmål som regeringen och EU ålagt polisen i fråga om den tunga trafiken samt övervakning av säkerhetsbältesanvändningen (Olycksutredningscentralen 2004).

På riksväg 7 i Pyttis inträffade 2006 en olycka där en fordonskombination som transporterade bilar till Ryssland och en buss på väg från Kotka till Helsingfors kolliderade. Enligt Olycksutredningscentralens utredningsrapport var den mest sannolika direkta orsaken till olyckan att fordonskombinationens förare hade slumrat till för ett ögonblick. Olycksutredningscentralen gav säkerhetsrekommendationer varav övervakningen av kör- och vilotiden samt delvis också en ökad övervakning av den tunga trafik som anländer till Finland hänför sig till polisens verksamhet (Olycksutredningscentralen 2006).

Undersökningskommissionerna för trafikolyckor hade i de vägtrafikolyckor med dödlig utgång som undersöktes 2011–2019 konstaterat tekniska fel i sammanlagt 61 (9 %) av de tunga fordon som varit delaktiga i en trafikolycka med dödlig utgång. Enligt undersökningskommissionernas bedömning hade 20 fordon fel som på något plan hade bidragit till uppkomsten av olyckan. I åtta av fallen berodde olyckan direkt på ett tekniskt fel, dvs. undersökningskommissionen har fastställt att det tekniska felet var en omedelbar riskfaktor. Hos de andra 41 fordonen framkom felen i samband med att olyckan undersöktes, men de bedömdes inte ha bidragit till olyckan. Den vanligaste feltypen var bromsfel, som förekom i 27 fordon (Institutet för Olycksinformation 2020b).

I det sampel av andra olyckor, som involverade tung trafik men som inte hade dödlig utgång, som undersökningskommissionerna för trafikolyckor valt ut att undersöka (40 st.) har det i fråga om tekniska fel konstaterats att i många fall är lastbilarna och deras släp generellt i dåligt skick. I dem noterades fel som uppkommit till följd av långvarig användning: i allmänhet rostskador till följd av korrosion och sprickor i konstruktionerna. I fråga om släpvagnarna har man noterat fel i samband med släpens kopplingsanordningar, axel- eller bromsfel, fel på lösflak eller deras fästningsanordningar eller oväntade fel som uppkommit till följd av plötsliga händelser. Ofta handlar det om en kontinuerlig försummelse av underhåll (Institutet för Olycksinformation 2020b).

6.9 Olyckor i terrängtrafik

Enligt Airaksinens m.fl. undersökning skedde de flesta olycksfallen vid snöskoteråkning på fritiden och drabbade lokala invånare. Den vanligaste olycksmekanismen var kollision med ett hinder, vilket ledde till förlust av kontroll över snöskotern och utkörning. Att snöskotern välter är också en ganska vanlig skademekanism i synnerhet för

oerfarna förare. En central observation i olycksgranskningarna var att antalet fyrhjulingsolyckor som lett till personskador har ökat på senare år i och med att fyrhjulingsbeståndet har ökat¹¹. Enligt skadestatistiken sker det redan fler fyrhjulingsolyckor per år än snöskoterolyckor (Airaksinen m.fl. 2015).

Valtonen utredde de terrängtrafikolyckor med dödlig utgång som undersökningskommissionerna undersökt 2014–2018. I utredningen granskades 56 terrängtrafikolyckor som undersökningskommissionerna hade undersökt åren 2014–2018 samt dessutom sex sådana snöskoterolyckor som undersökningskommissionerna har undersökt som vägtrafikolyckor. I de 41 snöskoterolyckor som undersöktes dog totalt 45 personer. I fyra olyckor dog inte bara föraren utan också en passagerare. En stor del av snöskoterolyckorna skedde under körning på isen och ofta handlade de om att snöskotern åkte ner i en vak och hamnade i vattnet. Baserat på utredningen finns det anledning att ännu mer betona riskerna med iskörning (Valtonen 2020).

Enligt Valtonens utredning undersöktes 25 olycksfall med andra fordon som terrängtrafikolyckor under åren i fråga. Av dessa involverade totalt 13 olyckor olika fyrhjulingar (oregistrerade terrängfyrhjulingar, fyrhjulingar registrerade för landsväg eller traktorfyrhjulingar). Alla var singelolyckor. Som terrängtrafikolyckor undersöktes utöver olyckor med snöskotrar och fyrhjulingar även tre fall där en personbil och ett fall där en paketbil kört genom isen. Två traktorolyckor (andra än traktorfyrhjulingar) har undersökts, varav den ena gällde en traktor som sjönk ner genom isen. Det inträffade också två olyckor som involverade tvåhjuliga motorfordon. I det ena fallet körde en mopedist ner genom isen och i det andra handlade det om en utkörning med motorcykel på en småväg.

Enligt Valtonen är den totala andelen olycksfall som inträffar på isen stor, och det här gäller i synnerhet att man kört genom isen eller ner i en vak. I allmänhet har olyckan hänt i en förhållandevis bekant miljö och den drabbade har tillhört lokalbefolkningen. Också alkoholens andel i olycksfallen är hög. Av förarna i terrängtrafikolyckorna har var tredje med säkerhet varit rattfull (alkoholhalten uppmätt).

6.10 Olycksfall i sjötrafiken

Källan till information om sjöolyckorna är material som myndigheter och frivilligorganisationer sammanställt. I myndighetsmaterialet ingår polisens, Gränsbevakningsväsendets och Transport- och kommunikationsverkets material. Frivilligorganisationerna är sjöräddningsföreningarna i både havs- och insjöområdena och deras takorganisation Finlands Sjöräddningssällskap. Det bör noteras att Finlands Sjöräddningssällskap inte

¹¹ I detta sammanhang används den allmänt använda termen fyrhjuling för fyrhjuliga traktorer och traktorer av klassen T3.

har myndighetsbefogenheter att utreda alkoholens verkningar, varför uppgifter om alkohol som orsak saknas i det material som Finlands Sjöräddningssällskap levererar.

Enligt förhandsuppgifterna dog¹² 28 personer i sjöolyckor 2020, 10 av olyckorna inträffade på Finlands havsområden och 18 på insjövattnen. Alla fall hänför sig till fritidsbåtar. År 2019 dog 43 personer och åren 2016–2018 dog i genomsnitt 45 personer per år i sjötrafiken. Av de farkoster som var parter i olyckorna med dödlig utgång 2020 var 10 motorbåtar, 1 segelbåt, 2 vattenskotrar och 16 roddbåtar. Olyckstyperna var i cirka 79 procent (n=22) av fallen att farkosten välvt eller fått slagsida. I sjöolyckorna med dödlig utgång 2020 var den mänskliga faktorn felaktigt agerande i 50 procent (n=14) och alkohol i 36 procent (n=10) av fallen. År 2020 var alkoholens andel större än 2019 och genomsnittet under åren 2016–2018. Väderförhållanden påverkade olycksorsakerna i 18 procent av fallen (Transport- och kommunikationsverket 2021b).

Den statistik över sjöolyckor som Transport- och kommunikationsverket sammanställt visar att myndigheterna år 2019 fick kännedom om cirka 2 200 sjöolyckor, och cirka 2 140 av dessa involverade fritidsbåtar. Av sjöolyckorna inträffade cirka 70 procent på Finlands havsområden 70 % och 30 % på de inre farvattnen. Den vanligaste olyckstypen var skador på båten och olyckorna beror ofta på tekniska fel i styranordningarna eller i framdrivningsmaskineriet eller på felaktigt agerande. Åren 2016–2019 var felaktigt agerande orsaken till i genomsnitt 26 procent av sjöolyckorna och i 3 procent var orsaken alkohol. Det bör uppmärksammas att fallen som involverar alkohol inte alltid kommer till kännedom. I sex fall av tio konstaterades ingen mänsklig faktor vara orsak till olyckan (Transport- och kommunikationsverket 2020).

De vanligaste olyckstyperna som statistikförts för motor- och segelbåtar är att båten skadas och kör på grund. Det ovannämnda årliga antalet olyckor innefattar dock endast en del av de olyckor som sker inom sjötrafiken: de som myndigheterna har fått kännedom om och där det uttryckligen varit fråga om ett olycksfall. Det beräknas att ett mångfaldigt större antal olyckor inträffar varje år utan att dessa kommer myndigheterna till känna. Dessutom kallas myndigheter och sjöräddningsaktörer även till hjälp i situationer där det inte är fråga om en olycka utan om något annat hjälpbehov (Riksdagen 2018).

¹² En olycka som inträffar på ett vattenområde och som beror på ett vattenfordons utrustning, användning eller funktion och som leder till person-, egendoms- eller miljöskada eller till räddningsåtgärder.

7 Programmets mål

Programmets mål omfattar alla på väg, i terräng och till sjöss. Målen nedan anges inte i prioritetsordning, utan deras tyngd kan variera i olika situationer. De är inte heller uttömmande.

Sätten att ingripa kan variera och dessa bör tillämpas brett. För att agera i trafiken förutsätts ofta tillstånd, som t.ex. körkort eller trafiktillstånd. Utöver genom övervakning kan polisen genom åtgärder i samband med tillstånd eller genom att förmedla information till andra tillståndsmyndigheter påverka beteendet i önskad riktning.

För de mål och metoder som behandlas i det här kapitlet bedöms varken polisens organisering eller resurstilldelning och inte heller hur den inriktas. Ökad trafikövervakning och ibrukttagandet av ny teknik skulle vara ett effektivt sätt att förbättra trafiksäkerheten, men detta program styr inte omfattningen och inriktningen av polisens resurser. Som det tidigare konstateras i programmet, hör frågan ihop med polisens totala resurstilldelning, som inte ingår i den helhet som behandlas i det här programmet.

7.1 Centrala effektmål

- Minska dödsfallen och de allvarliga personskadorna i trafiken samt den grå ekonomin i yrkestrafiken
- Förebygga, avslöja, utreda och föra trafikbrott och andra brott som framkommer i trafiken till åtalsprövning samt upprätthålla trafiksäkerheten

7.2 Polisens allmänna mål för trafikövervakningen och trafiksäkerhetsarbetet

7.2.1 Trafikövervakningen och trafiksäkerhetsarbetet är förebyggande, samarbetsinriktat och informationslett samt stöder andra mål polisen har

Förebyggande verksamhet

Den förebyggande verksamheten är en uppgift som polisen åläggs i lag. Den upprätthåller säkerheten i samhället och för människorna, människornas trygghetskänsla samt förtroendet för polisen genom tidigt ingripande i säkerhetsförsämrade händelser och utveckling. Även ekonomiskt sett lönar sig förebyggande verksamhet eftersom olyckor och brott förorsakar individer, företag och samhället olika skadeverkningar. Brott och olyckor minskar känslan av säkerhet.

Samarbetsinriktning

Polisen är en av flera aktörer inom trafiksäkerheten och därför är samarbetet och informationsutbytet med andra myndigheter och organisationer inom trafiksäkerhet av väsentlig betydelse. Polisen samarbetar med många intressentgrupper inom trafiksäkerheten och eftersträvar därigenom en förbättrad trafiksäkerhet. Samarbetet sker på lokal, regional, nationell och internationell nivå. Genom internationellt samarbete och genom att aktivt följa hur man arbetar internationellt vill man hitta bästa praxis för hur trafikövervakningen kunde utvecklas. Samarbetet mellan polisen och vägghållarna (NTM-centralerna och kommunerna) innebär klara fördelar. De regionala trafiksäkerhetsplanerna utarbetas i kommunerna och regionerna. Det samarbetet bör alltså vara en del av planeringen av polisens övervakning och av trafikövervakningen.

Dessutom är det viktigt att allmänheten vill samarbeta med polisen för att främja trafiksäkerheten och att polisen genuint uppskattar såväl allmänhetens som andra instansers vilja till samarbete. En verkningsfull polisverksamhet baserar sig i hög grad på medverkan av och samarbete med allmänheten och dess stöd för polisarbetet (Hutari 2002).

Polisens samarbete med övriga tillstånds- och tillsynsmyndigheter som bland annat Transport- och kommunikationsverket, Skatteverket, Tullen, Gränsbevakningen, arbe-

tarskyddsmyndigheterna och Tukes ger samlad effekt. Också samarbetet mellan polisens olika enheter och olika sektorer vid polisinsatserna är viktigt för att polisverksamheten ska vara verkningsfull.

Informationsbaserad ledning

Trafikövervakningen och trafiksäkerhetsarbetet är informationsledd verksamhet. Polisens intressentgrupper har datalager med trafikinformation om körhastigheter, farliga platser i vägnätet, osäkra vägsträckor och olyckor. Ett omfattande utnyttjande av information och informationsdelning till olika aktörer stöder den informationsbaserade ledningen. Enligt Sutela betyder informationsbaserad ledning planerad, resurstilldelad och ledd verksamhet. En mycket viktig del av den informationsledda polisverksamheten är förmågan att utnyttja analyserade data vid inriktningen av verksamheten och bekämpningen av brottslighet. Polisens verksamhet bygger på informationsbaserad ledning, vilket förutsätter att beslutsfattandet bygger på analyserade data. Polisen eftersträvar att via analyser förutspå och identifiera säkerhetsshot, brott och trafikolyckor samt inrikta de knappa resurserna korrekt (Sutela 2020).

För att beslut och verksamhet ska kunna ledas informationsbaserat, ska informationen lagras på ett heltäckande och högklassigt sätt. Dessutom ska det vara möjligt att sammanställa data i olika aktörers datalager till en integrerad helhet som gör det möjligt att skapa en genuin lägesbild och följa verksamhetens verkningsfullhet.

Det är befogat att fortsätta med att undersöka förekomsten av rattfylleri (s.k. R-undersökning), eftersom det är i linje med polisens mål för trafiksäkerheten och producerar basfakta om förarnas användning av alkohol i trafiken. Det här är även en av EU:s planerade indikatorer på trafiksäkerhet. Inom ramen för den informationsledda verksamhet deltar polisen i forskning som gagnar trafiksäkerhetsarbetet i dess helhet genom att årligen genomföra åtminstone en R-undersökning och genom att delta i arbetet i undersökningskommissionerna för trafikolyckor¹³. Resultaten från undersökningskommissionerna används i omfattande utsträckning för att förebygga trafikolyckor och de kan användas även i planeringen av polisens verksamhet och genomförandet av övervakningen. Att delta i undersökningskommissionernas arbete utvecklar även polisens kompetens.

Åtgärder till stöd för andra mål polisen har

Trafikövervakningen och trafiksäkerhetsarbetet stöder även andra mål polisen har. I samband med trafikövervakningen avslöjas även andra brott än trafikbrott och trafikförseelser. Kriminella personer rör sig i vägnätet, och fordon och vägnät utnyttjas för såväl sedvanlig som gränsöverskridande organiserad kriminell verksamhet. Polisen

¹³ Lagen om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016)

har uppställda mål för bland annat bekämpning av organiserad brottslighet, grå ekonomi och ekonomisk brottslighet. Kriminell verksamhet känner inga statliga gränser, utan är organiserad och internationell (Europol 2017).

7.2.2 Kompetensen säkerställs

Trafikövervakningen och i synnerhet övervakningen av tung trafik förutsätter särskild kompetens som utvecklas långsiktigt. Polisens kompetens ska hålla jämna steg med lagstiftningen, trafikbeteendet och fordonsutvecklingen. Trafiken blir hela tiden mer mångsidig och nya fenomen uppstår. För att möjliggöra en högklassig verksamhet bör det utöver den normala polisutbildningen kunna ordnas nödvändig specialutbildning inom trafikövervakning, i synnerhet i fråga om den tunga trafiken. Uppmärksamhet bör fästas vid rekrytering och inskolning av nya övervakare för att säkerställa kontinuiteten i det krävande övervakningsarbetet.

7.2.3 Tekniken utnyttjas effektivt

Polisen övervakar trafiken mångsidigt med fordon med eller utan polisemblem. Också övervakningstekniken ska utvecklas och utnyttjas mångsidigt med beaktande av möjligheterna i vägtrafiklagen som trädde i kraft den 1 juni 2020.

Trafikövervakningen sköts fortfarande till största delen av polisens personal, men strävan är att effektivt utnyttja teknik även i annan trafikövervakning än hastighetsövervakningen. Med automatisk övervakning kan trafikövervakningen effektiviseras på utvalda platser. Strävan är att i den automatiska övervakningen utnyttja teknik som utvecklas så att t.ex. användningen av säkerhetsbälte och mobiltelefon under körning och iakttagandet av säkerhetsavstånd till andra bilar kunde övervakas automatiskt. Inom planeringen och genomförandet av fast automatisk övervakning bedrivs samarbete med Trafikledsverket, NTM-centralerna och kommunerna.

7.2.4 Polisen kommunicerar aktivt och verkningsfullt

Kommunikation och sociala medier utnyttjas aktivt såväl på det lokala som det riksomfattande planet för att främja trafiksäkerheten. Via kommunikation och aktiv närvaro i sociala medier påverkas även trafiksäkerheten i förebyggande mening och genomslaget i polisens trafiksäkerhetsarbete förbättras. Trafiksäkerheten kan förbättras genom trafiksäkerhetskampanjer (Phillips, Ulleberg ja Va 2011). Övervakningen stärker kommunikationen och vice versa. Känslan av säkerhet upprätthålls även av att myndigheterna kommunicerar öppet och faktabaserat om säkerhetsfrågor.

Polisen samarbetar kommunikativt med övriga aktörer inom trafiksäkerhet, t.ex. i samband med olika kampanjer.

7.3 Polisens centrala påverkansobjekt inom trafikövervakning och trafiksäkerhet

Polisens trafikövervakning och trafiksäkerhetsarbete bidrar till att trafiksäkerheten förbättras och de samhällsliga skadeverkningarna minskar. Påverkan bör gälla i synnerhet följande frågor:

7.3.1 Körhälsa och uppmärksamhet

Risikfaktorer med koppling till körhälsan är mycket vanliga i trafikolyckor med dödlig utgång. Även om problem relaterade till körhälsan kan förekomma i olika åldersgrupper påverkar det demografiska åldrandet även trafiken. Bedömningen av huruvida hälsan berättigar till körkort görs av en läkare. Polisen ansvarar för övervakningen av enskilda personers körförmåga och körhälsa i trafiken. Åtgärder för att påverka körhälsan sker inte endast i samband med trafikövervakningen. Trafikövervakningen och upprätthållandet av trafiksäkerheten är grundläggande i övervaknings- och larmverksamheten och trafikövervakningen. Även inom brottsbekämpningen och tillståndsförvaltningen är det möjligt att beakta frågor om körhälsan och att ingripa i dem.

Polisen möter i samband med olika uppgifter körörtsinnehavare där det finns anledning att misstänka att personen inte längre uppfyller de hälsokrav som ställs för att ha körkort eller att personen på grund av sin hälsa inte längre kan föra fram fordonet på ett säkert sätt. Det handlar inte enbart om uppgifter som rör framförande av fordon, utan även om uppgifter där polisen möter t.ex. personer som försökt begå självmord eller som hotar med det, personer med psykiska problem och missbrukare. Polisens samarbete inom övervaknings- och larmverksamhet, trafikövervakning, brottsbekämpning och tillståndsförvaltning är här viktigt. En central faktor för att framgångsrikt hantera frågor som gäller körhälsan är givetvis polisens och läkarnas samarbete och informationsutbyte, eftersom det är läkarna som bedömer hälsan för körkorten.

Transport- och kommunikationsverket har utarbetat anvisningar om bedömning av körhälsa för hälso- och sjukvårdspersonal. Läkarna anvisas att utfärda ett temporärt körförbud i de fall då personens hälsotillstånd inte uppfyller kraven för körhälsa. Polisen ska beakta att dessa temporära körförbud av läkare antecknas endast i patienthandlingarna och att ett sådant körförbud på högst sex månader inte anmäls till polisen. Anvisningen innehåller en uppmaning om att bl.a. utfärda ett temporärt körförbud

om en person löper en påtaglig eller omedelbar risk för självmord (Transport- och kommunikationsverket 2019).

Det centrala är att identifiera de körrättsinnehavare vilkas körhälsa inte uppfyller den krävda nivån. Som en säkerhetsåtgärd kan personen sättas i temporärt körförbud även omedelbart. I frågor som gäller körhälsan är kommunikationen och samarbetet mellan polisen och hälsovården viktig.

7.3.2 Alkohol, droger och läkemedel

Ett mål i Europeiska kommissionens ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 är nyktert körande (alkohol och droger). Alkohol och droger är även i Finland en central riskfaktor i trafikolyckor med dödlig utgång.

Risken att åka fast vid rattfylleriövervakning ska hållas på en tillräcklig nivå och i princip ska alla förare av motordrivna fordon som polisen stoppar blåsa. Samtidigt görs en bedömning av om det finns tecken på annan droganvändning. Undersökningskommissionerna för trafikolyckor har lämnat förslag på sådant som behöver utvecklas, som t.ex. en allmän effektivisering av övervakningen av fortkörning och alkohol och droger i trafiken samt utvecklandet av den regionala inriktningen. Undersökningskommissionerna har även ansett att det är viktigt med upplysning och information om hur alkohol, droger och läkemedel påverkar körförmågan.

Polisen kan beordra en förare till en utvärdering av missbruk. Enligt Transport- och kommunikationsverkets anvisning till hälso- och sjukvårdspersonalen uppfylls inte kraven på körhälsa om personen inte kan avstå från att köra i alkoholpåverkat tillstånd. Enligt körkortslagen kan kraven på körhälsa anses vara uppfyllda om det i personens fordon finns ett alkolås som förhindrar start av fordonet om personen är berusad. Enligt Transport- och kommunikationsverkets anvisning uppfylls inte kraven på körhälsa om personen är beroende av droger, använder dem regelbundet eller missbrukar läkemedel som påverkar det centrala nervsystemet. Kraven på körhälsa uppfylls inte heller om missbruk av droger eller läkemedel har orsakat sådana bestående förändringar i hälsotillståndet som stör körförmågan eller äventyrar körsäkerheten och som påverkar personens allmänna funktions-, observations-, omdömes- eller reaktionsförmåga eller beteende, t.ex. bestående organiska förändringar i det centrala nervsystemet eller balansen och sämre intellektuella funktioner eller personlighetsförändringar på grund av missbruk av droger eller läkemedel.

Det är viktigt att ingripa i drogberoende och dess effekter på trafiksäkerheten i ett så tidigt skede som möjligt. I målprogrammet för förebyggande av olycksfall i hemmen och på fritiden 2021–2030 är en av åtgärderna att drog- och alkoholberoende hänvisas till lämplig behandling. Därför är det viktigt att stödja och utveckla polisens kom-

petens och beredskap att hänvisa en person som misstänks för rattfylleri eller personer i vägtrafiken vars körförmåga annars är nedsatt till lågtröskeltjänster eller utvärdering.

Riksdagen godkände utifrån ett medborgarinitiativ om strängare straff för rattfylleri (Riksdagen 2014) ett uttalande enligt vilket riksdagen förutsätter att regeringen effektiviserar kartläggningen av rusmedelssituationen för unga rattfyllerimisstänkta jämte relaterade vidare åtgärder. Dessutom förutsatte riksdagen att regeringen vidtar skyndsamma åtgärder för att öka användningen av alkoholås. En person misstänkt för rattfylleri ska informeras om alkoholås. I målprogrammet för förebyggande av olycksfall i hemmen och på fritiden 2021–2030 är en av åtgärderna att användningen av alkoholås ska främjas/stödats.

7.3.3 Unga

Unga förare under 25 år har alltid varit överrepresenterade i olycks- och brottsstatistiken för vägtrafiken. De ungas transportmedel inkluderar nästan alla färdstätt. Mopeder, mopedbilar, lätta motorcyklar och andra motordrivna fordon har alla sina egna risker. Merparten av de unga hör inte till riskgruppen utan försöker agera säkert och undvika onödiga risker i trafiken.

Typiskt för ungas trafikbeteende är impulsivitet, svagt beslutsfattande och bristande förutseende jämfört med vuxna. Regleringen av impulser och känslor är fortfarande outvecklad och en ung person kan ta onödiga risker. Dessutom hör en betydande del av riskfaktorerna ihop med de ungas attityder. I synnerhet unga manliga förares riskbenägna körstil är förknippad med höga hastigheter och korta säkerhetsmarginaler, nonchalans inför trafikreglerna samt att köra i berusat tillstånd och utan säkerhetsbälte. Unga förares risk för olyckor ökar i synnerhet när föraren har andra unga som passagerare i bilen. Då ökas risken även av viljan att visa sig på styva linan och tävla. De som tar risker överskattar sina egna färdigheter.

Polisens trafiksäkerhetsarbete bör beakta i synnerhet möjligheten att påverka ungas trafikbeteende. Utöver övervakning utnyttjas i synnerhet olika former av förebyggande verksamhet som t.ex. kommunikation och upplysningskampanjer tillsammans med olika aktörer inom trafiksäkerhet m.fl.

7.3.4 Körstilar och körhastigheter

Säker hastighet är ett av målen i Europeiska kommissionens ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030.

Riskbeteende i trafiken kan ta sig uttryck på olika sätt. T.ex. för kort avstånd till bilen framför, farliga omkörningar, körning mot rött ljus eller en aggressiv körstil orsakar fara och en känsla av otrygghet hos omgivningen. Fortkörning och riskbeteende är ofta kopplade till varandra. Hastigheten (fortkörning, alltför hög hastighet i relation till förhållandena, färdigheten och fordonet) är även i Finland en central riskfaktor för trafikolyckor med dödlig utgång.

Trafiksystemet möjliggör en viss nivå på hastigheten, och trafiksäkerheten är en faktor som påverkar hastighetsbegränsningarna på vägar och gator. Polisens uppgift är att verka för att hastighetsbegränsningarna följs, vilket är en förutsättning för att hela trafiksystemet ska fungera. Det handlar om att reglera hastigheten. Att anpassa och reglera hastigheten är centrala trafiksäkerhetsåtgärder. De som kör för fort gör sig även ofta skyldiga till andra trafikförseelser som t.ex. att köra alltför nära fordonet framför. Även hos personer som kör påverkade och för en del av dem med sviktande körhälsa avviker hastighetsbeteendet från den normala trafikens hastighet.

Genom omfattande övervakning av olika slag kan man påverka väganvändare i trafiken med olika attityder. Genom automatisk övervakning kan man få förarna att anpassa hastigheten så att de följer hastighetsbegränsningarna. Automatisk övervakning kan utvidgas tidsmässigt, t.o.m. så att den är kontinuerlig. Det handlar inte om antingen eller, utan om att använda sig av parallella handlingssätt. Automatisk trafikövervakning är ett sätt att göra trafikövervakningen mer effektiv.

I trafikolyckorna med dödlig utgång är överhastigheterna höga. Det här innebär inte att det inte skulle vara motiverat att övervaka lägre överhastigheter. Regleringen av hastigheten har även inverkan på utsläppen och bullernivån i trafiken.

7.3.5 Användning av säkerhetsbälte, säkerhetsanordningar för barn och skyddsutrustning

En hög användningsgrad av säkerhetsanordningar som säkerhetsbälte, skyddsanordningar för barn och hjälmar är ett av de mål som anges i Europeiska kommissionens ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030. Även i Finland kan säkerhetsanordningar rädda flera tiotals personers liv vid trafikolyckor eller minska de skador personerna i bilen får.

Genom att övervaka att säkerhetsanordningar används förbättras och upprätthålls en hög användningsgrad av dem. Underlåtenhet att använda säkerhetsanordningar är särskilt framträdande i rattfylleriolyckor.

7.3.6 Undvikande av distraktion (tekniska apparater, mobila enheter, annat agerande)

Ett av målen i Europeiska kommissionens ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 är undvikande av distraktioner under körning.

Målet är att förarna ska fokusera på att köra fordonet. Genom att övervaka användningen av mobila enheter och annan teknisk utrustning eftersträvas just detta att förarna fokuserar på körningen. Distraktion innebär att föraren fäster uppmärksamhet vid andra aktiviteter än att köra fordonet. Jääskeläinen och Pöysti har utrett ouppmärksamhet i vägtrafiken som ett säkerhetsproblem. Distraktion stör körningen huvudsakligen på tre sätt: blicken flyttas från situationen i trafiken, man tar bort handen från fordonets manöverorgan och tankarna riktas på något annat än körningen. Med tanken på olycksrisken är de handlingar där blicken och tankarna flyttas bort och inte följer trafiken under en lång stund de mest kritiska. Även annat än användningen av elektronisk utrustning kan distrahera under körning (Jääskeläinen och Pöysti 2014).

7.3.7 Gång, cykling och övergångsställen

Statsrådet fastställde 2018 ett principbeslut för främjande av gång och cykling. Med detta principbeslut vill man förbättra förutsättningarna för gång och cykling i de finländska kommunerna, minskningen av växthusgasutsläppen från trafiken samt folkhälsan i Finland. Målet för gång och cykling 2030 är en ökning av antalet gång- och cykelresor med 30 procent, dvs. detsamma som i den nationella energi- och klimatstrategin. Samtidigt är målet att säkerheten vid gång och cykling ska förbättras oberoende av det ökade antalet resor (Kommunikationsministeriet 2018a).

Fotgängarnas och cyklisternas säkerhet har förbättrats genom att hastigheterna i tätorterna har sänkts. Genom polisens trafikövervakning och andra trafiksäkerhetsåtgärder kan säkerheten vid gång och cykling förbättras. Fotgängarnas och cyklisternas säkerhet kan förbättras med t.ex. övervakning av körstilen och hastigheterna i tätorter, efterlevnaden av bestämmelserna om övergångsställen och väjningsplikt, röda trafikljus och parkering på farliga ställen. Hit hör övervakningen av fotgängare, cyklister och användare av nya elfordon. Cykelolyckor finns vanligtvis inte med i den officiella trafikolycksfallsstatistiken. Cirka hälften av de allvarliga skador som cyklister råkar ut för kommer till kännedom endast via vårdanmälningsregistret.

7.3.8 Yrkestrafik, transportbrott och grå ekonomi inom vägtransporter

Den tunga trafiken är kraftigt reglerad via EU-bestämmelser och medlemsländerna förutsätts övervaka att bestämmelserna iakttas. Övervakningen av yrkestrafiken (persontrafik, godstrafik) beaktar utöver faktorer med inverkan på trafiksäkerheten, som kör- och vilotider, transport av farliga ämnen, teknisk övervakning längs vägarna, överlast och surrning av last, även problem i anslutning till trafikillstånd och grå ekonomi. Övervakning av manipulering av avgasreducerande utrustning och färdskrivare som registrerar kör- och vilotiderna i tunga fordon utgör en del av övervakningen av tunga fordon och bussar.

8 Genomförande av programmet, rapportering och mätning av resultaten

8.1 Genomförande av programmet och rapportering

Enligt 1 § i polisförvaltningslagen (110/1992) svarar inrikesministeriet för styrningen och övervakningen av polisens verksamhetsområde och för sådana uppgifter inom polisens verksamhetsområde som enligt vad som föreskrivs särskilt ankommer på ministeriet. I enlighet med inrikesministeriets styrning ska Polisstyrelsen 1) planera, utveckla, leda och övervaka polisverksamheten och dess stödfunktioner i fråga om polis enheterna under den, 2) se till att den medborgarservice som hör samman med polisens uppgifter finns tillgänglig i lika utsträckning och är av samma kvalitet i hela landet, 3) besluta om samarbetet mellan polis enheterna under den, 4) ansvara för resultatstyrningen av polis enheterna under den och se till att resurser riktas till enheterna, 5) sköta övriga uppgifter som enligt bestämmelser eller föreskrifter ankommer på den.

Programgenomförandet inleds efter att programmet har godkänts. Polisstyrelsen genomför programmet och utarbetar utifrån programmet en verksamhets- och utvecklingsplan för trafikövervakning och trafiksäkerhet samt indikatorer för målen före utgången av 2021. Verksamhets- och utvecklingsplanen ska skickas för godkännande till inrikesministeriets polisavdelning. Planen inkluderar bedömningskriterier och indikatorer för uppföljning av resultat och verksamhetens utveckling. Polisstyrelsen leder polis inrättningarna i det regionala genomförandet. Polisstyrelsen säkerställer att polis inrättningarna genomför programmet i den dagliga verksamheten via ledarskap och chefsarbete.

Polisstyrelsen rapporterar om programgenomförandet till inrikesministeriets polisavdelning årligen före utgången av mars. Rapporteringen inkluderar indikatorernas resultat samt en bedömning som beskriver trafikövervakningen och trafiksäkerhetsarbetet i övrigt. Den första rapporteringen görs i mars 2022 och gäller 2021.

Polisstyrelsen gör en fortlöpande självutvärdering som utvärderar och vidareplanerar trafikövervakningen och trafiksäkerhetsarbetet. Polisstyrelsen uppdaterar vid behov verksamhets- och utvecklingsplanen för trafikövervakning och trafiksäkerhet. Det handlar om bedömning av styrkor och utveckling av sådant som behöver förbättras. Förändringarna i omvärlden kan förutsätta att arbetssätten ändras.

Inrikesministeriet bedömer programmets ändringsbehov när de riksomfattande strategiska riktlinjerna eller omvärlden så förutsätter. Inrikesministeriet gör 2026 en halvtidsbedömning av programmet.

8.2 Mätning av resultat

Genomförandet av målen för polisens trafikövervakning och trafiksäkerhet bedöms i ett brett perspektiv. I mätningen kan man utnyttja kvantitativa och kvalitativa bedömningar av polisens verksamhet och dess effekt. Polisstyrelsen utvärderar polisens verksamhet såväl riksomfattande som regionalt. Vid Polisstyrelsen utvecklar man som bäst de indikatorer som ska användas för mätning av polisens verksamhet.

Källor

- Adminaite, D., Josh, G., Stipdonk, H. & Ward, H. 2016. How traffic enforcement can contribute to safer roads. European Transport Safety Council. PIN Flash Report 31. <https://etsc.eu/how-traffic-law-enforcement-can-contribute-to-safer-roads-pin-flash-31/>
- Airaksinen, N. 2018. Polkupyöräilijöiden, mopoiilijoiden ja moottoripyöräilijöiden tapaturmat – vammojen vakavuus ja tapaturmien tilastointi. Itä-Suomen yliopisto, Terveystieteiden tiedekunta, Lääketieteen laitos. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-61-2865-8>
- Airaksinen, N., Korpinen, A. ja Parkkari, I. 2016. Tie- ja raideliikenteen itsemurhat - esiselvitys. Trafin tutkimuksia 7/2016. https://arkisto.trafi.fi/tutkimukset/2016_tutkimukset/tie-ja-raideliikenteen_itsemurhat
- Airaksinen, N., Tikkanen, M., Koskinen, K., Köngäs, R. ja Hulkko, E. 2015. Maastoliikenteen onnettomuudet. Trafin tutkimuksia 15/2015. https://arkisto.trafi.fi/tutkimukset/2015_tutkimukset/maastoliikenteen_onnettomuudet
- CARE Database 2020. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_en
- Dingus, T.A., Guo, F., Lee, S., Antin, J.F., Perez, M., Buchanan-King, M. & Hankey, J. 2016. Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data. <https://www.pnas.org/content/113/10/2636>
- Ecorys. 2014. Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices. Final Report. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/road-safety/files/newspdf/study_alcohol_interlock.pdf
- Elvik R, Vadeby A, Hels T & van Schagen I. 2019. Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels. Accident Analysis & Prevention Volume 123, February 2019, Pages 114–122. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S000145751830839X>
- Elvik, R., Vallet Sogge, C., Lager, L., Amundsen, F-H., Pasnin, L-T, Karlsen, R., & Fosli, K. 2012. Assessing the efficiency of priorities for traffic law enforcement in Norway. Accident Analysis & Prevention Volume 47, July 2012, Pages 146–152. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.01.017>
- EMCDDA. 2012. Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe — findings from the DRUID project. http://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid_en

Europarådet. 2017. Rådets slutsatser om trafiksäkerhet och godkännande av Valletta-förklaringen från mars 2017, 9994/17. <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/sv/pdf>

Europeiska kommissionen. 2011. Vitbok. Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, KOM(2011) 144 slutlig. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=SV>

Europeiska kommissionen. 2018. Europa på väg – Hållbar mobilitet i EU: säker, uppkopplad och ren, COM(2018) 293 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sv/TXT/HTML/?uri=CELEX:52018DC0293&from=sv>

Europeiska kommissionen. 2019. EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 – Nästa steg mot nollvisionen. SWD(2019) 283 final. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-sv-tra-00f.pdf

Europol. 2017. European union serious and organized crime threat assessment 2017. <https://www.europol.europa.eu/activities-services/main-reports/european-union-serious-and-organised-crime-threat-assessment-2017>

Goldenbeld, C. & Nikolaou, D. 2019. Driver fatigue – ESRA2 Thematic report Nr. 4. https://www.researchgate.net/publication/333893291_Driver_fatigue_ESRA2_Thematic_report_Nr_4

Huotari, V. 2020. Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus: Kompleksisuuden analyysi ja kuvaus. Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 137. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe2020120299050>

Hänti, M. 2015. Poliisin liikenneturvallisuustyön mittarit yhteiskunnallisen vaikuttavuuden näkökulmasta. Hallintotiede Pro gradu -tutkielma, Tampereen yliopisto - Johtamiskorkeakoulu. <https://trepo.tuni.fi/bitstream/handle/10024/98410/GRADU-1452519081.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Hänti, M. 2019. Harmaan talouden kyselyiden tulokset. Vaasan yliopisto, johtamisen yksikkö. <https://www.vero.fi/globalassets/harmaa-talous-ja-talousrikollisuus/laajuus/kuvat-videot-ja-tiedostot/harmaan-talouden-kysely-2019.pdf>

Høye, A. 2020. Speeding and impaired driving in fatal crashes – Results from in-depth investigations, Traffic Injury Prevention, 21:7, 425–430. <https://doi.org/10.1080/15389588.2020.1775822>

Impinen, A., Rahkonen, O., Karjalainen, K., Lintonen, T., Lillsunde, Pirjo & Ostamo, A. 2009. Traffic Injury Prevention 10(3): 220–226.

<https://doi.org/10.1080/15389580902822725>

Inrikesministeriet. 2017. Ett bra liv – en trygg vardag. Statsrådets principbeslut om strategin för den inre säkerheten. Inrikesministeriets publikation 15/2017. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160223/sisaisen-turvallisuuden-strategia-sv-verkkoversio.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Inrikesministeriet. 2019. Koncernstrategi för inrikesministeriets förvaltningsområde.

<https://intermin.fi/sv/ministeriet/koncernstrategi>

Institutet för Olycksinformation. 2020. Inte publicerad PowerPoint om olyckor i tung trafik. Esa Rätty 30.11.2020 (2020b)

Institutet för Olycksinformation. 2020. Liikenneturvallisuuskatsaus poliisin liikennevalvonnan toimintaohjelmaa varten. Inte publicerad, Esa Rätty 1.9.2020. (2020a)

Jääskeläinen, P. ja Pöysti, L. 2014. Tarkkaamattomuus tieliikenteen turvallisuusongelmana - suomalaisten käsityksiä. Liikenneturvan selvityksiä 7/2014. https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/tarkkaamattomuus_tieliikenteen_turvallisuusongelmana_-_suomalaisten_kasityksia.pdf

Kallberg, V-P., Luoma, J., Mäkelä, K., Peltola, H. ja Rajamäki, R. 2014. Ajonopeuden liikenneturvallisuus- ja ympäristövaikutukset. VTT Technology tutkimus 197.

<https://www.vttresearch.com/sites/default/files/pdf/technology/2014/T197.pdf>

Kemppainen, P. 2014. Road Policing – poliisin toimintakulttuuri murroksessa. I verknet Vesa Muttilainen ja Vesa Huotari (red.) Poliisin toimintaympäristö – Poliisiammattikorkeakoulun katsaus 2014. Poliisiammattikorkeakoulun raportteja 112.

https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/86728/Raportteja_112_web.pdf

Kiiskilä, K., Mäki, V. ja Saastamoinen, K. 2020. Ajonopeudet maanteilla 2019. Väyläviraston julkaisuja 33/2020. https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-33_ajonopeudet_maanteilla_2019_web.pdf

Kilpeläinen, M., Radun, I. ja Summala, H. 2005. Väsyneiden kuljettajien ajokyvyn testaaminen: pilottitutkimuksia maantiellä ja laboratoriossa. LINTU-julkaisuja 7/2005.

<https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/177671/V%C3%A4syneiden%20kuljettajien%20ajokyvyn%20testaaminen%207%202005.pdf?sequence=1>

Koisaari, T. 2021. OTI-Ajoterveysraportti. Institutet för Olycksinformation OTI.

<https://www.lvk.fi/document/165189/3AF9076C392BA5567482E150BE05418AA257F6492DE652D1CFAE29BBB74F8C85>

Kommunikationsministeriet. 2016. Statsrådets beslut om en förbättring av trafiksäkerheten. <http://urn.fi/URN:NBN:fi-fe201701031056>

Kommunikationsministeriet. 2018. Moped- och motorcykelstrategi 2025. Kommunikationsministeriets publikationer 11/2018. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-557-6> (2018b)

Kommunikationsministeriet. 2018. Program för att främja gång och cykling. Kommunikationsministeriets publikationer 5/2018. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-549-1> (2018a)

Korpilahti, U., Koivula, R., Doupi, P., Jakoaho, V. och Lillsunde, P. 2020. Säkerhet från barndom till ålderdom: Program för förebyggande av olycksfall i hemmen och på fritiden 2021–2030. Social- och hälsovårdsministeriets publikationer 2021:18. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163154>

Koskinen, P. 2008. Rikosoikeuden perusteet. Helsingin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan julkaisut. ISBN 978-952-10-3754-2.

Kotovirta, E., Markkula, J., Pajula, M., Paavola, M., Honkanen, R. ja Tuominen, I. 2021. Rusmedels- och beroendestrategi – Gemensamma riktlinjer fram till 2030. Social- och hälsovårdsministeriets publikationer 2021:17. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-00-9891-9>

Lag om undersökning av trafikolyckor som inträffat på väg eller i terräng (1512/2016). <https://finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2016/20161512>

Lappi-Seppälä, T. 2009. Rangaistus kriminalpoliittisena keinona. I verket Rikosoikeus, Sanoma Pro Oy. ISBN 978-952-63-1633-8.

Laurikainen, H. ja Nikkanen, M. 2020. Turvassa 2019. Kansalaisturvallisuus Suomessa. Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö SPEK. https://is-suu.com/spek_ry/docs/turvassa_2019_81614e27b352ce

Liikenneturva ja Kantar (2016–2019). Liikenteen ilmapiirikyselyt.

Mohan, D., Tiwari, G., Varghese, M., Bhalla, K., John, D., Saran, A. & White, H. 2020. PROTOCOL: Effectiveness of road safety interventions: An evidence and gap map. Campbell Systematic Reviews 16. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/cl2.1077>

Mäkinen, T. 1990. Liikennerikkomusten subjektiivinen kiinnijäämisriski ja sen lisäämisen vaikutukset kuljettajien toimintaan. Valtion teknillinen tutkimuskeskus, tutkimuksia 707. ISBN 951-38-3789-0.

Niemi, H. 2020. Seuraamusjärjestelmä 2018 – Kontrollijärjestelmä tilastojen ja tutkimusten valossa. Helsingin yliopisto, Kriminologian ja oikeuspolitiikan instituutti. Kat-sauksia 38/2019. <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/309651>

OECD/ECMT. 2006. Speed management. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06speed.pdf>

Olycksutredningscentralen. 2004. Raskaan ajoneuvoyhdistelmän ja linja-auton yhteentörmäys valtatiellä 4 Äänekosken Konginkankaalla 19.3.2004, Tutkintaselostus A 1/2004 Y. https://www.turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/fi/muutonnettomuudet/2004/a12004y_tutkintaselostus/a12004y_tutkintaselostus.pdf

Olycksutredningscentralen. 2006. Kollision mellan en fordonskombination som transporterade bilar och en buss 6.2.2006 i Pyttis samt en översikt över östrafiken. Utredningsrapport B1/2006Y. https://www.turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/fi/muutonnettomuudet/2006/b12006y_tutkintaselostus/b12006y_tutkintaselostus.pdf

Olycksutredningscentralen. 2015. Kollision mellan en personbil och en buss i Högfors 4.7.2015. Utredningsrapporter Y2015-02. https://www.turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/fi/muutonnettomuudet/2015/ZOHLdzWo3/Y2015-02_Karkkila.pdf

Olycksutredningscentralen. 2019. Neljän ihmisen kuolemaan johtanut linja-auto-onnettomuus Kuopiossa 24.8.2018. Tutkintaselostus Y2018-04. https://www.turvallisuustutkinta.fi/material/attachments/otkes/tutkintaselostukset/fi/muutonnettomuudet/2017/Ulgxuk8af/Y2018-04_Kuopio.pdf

Peltola, H., Airaksinen, N. ja Sintonen, H. 2018. Tieliikenteen vakavat henkilövahingot, Liikenneturvallisuustyön suuntaaminen vakavat loukkaantumiset huomioon ottaen. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 2/2018. https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-02_tieliikenteen_vakavat_web.pdf

Phillips, R.O., Ulleberg, P. & Vaa, T. 2011. Meta-analysis of the effect of road safety campaigns on accident. Accident analysis and prevention, 43 (2011) 1204-1218. https://www.researchgate.net/publication/50288117_Meta-analysis_of_the_effect_of_road_safety_campaigns_on_accidents

Portman, M., Penttilä, A., Haukka, J., Eriksson, P., Gunnar, T., Kuoppasalmi, K. och Koskimaa, H. 2011. Rattfylleristens profil och riskfaktorer för återfall. Prevalensen av rattfylleri och dess utveckling i razziaundersökningen i Nyland år 1990–2008. LINTU utredningar 1/2011. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-206-3>

- Read S. 2021. OTI-ennakkoraportti 2020. Institutet för Olycksinformation OTI.
<https://www.lvk.fi/document/172705/626EF080E215F06E34D2444142307A477D0E2320FFF9637613681C8F9377C340> (2021a)
- Reinikainen, K., Asikainen, A. ja Hänninen, O. 2017. Liikennemelun terveys- ja hyvinvointivaikutukset Kuopiossa ja Jyväskylässä. Ympäristö ja Terveys 6:26–31.
https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/135413/Reinikainen%20ym.2017.Liimetku%20YT6-2017_s26-31_korj.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Riksdagen. 2010. Suomen kansainvälistyvä harmaa talous. Riksdagens revisionsutskotts publikation 1/2010. https://www.eduskunta.fi/FI/naineduskuntatoimii/julkaisu/ Documents/trvj_1+2010.pdf
- Riksdagen. 2011. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om kommersiell godstransport på väg (RP 114/2011 rd).
<https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/Sidor/trip.aspx?triptype=riksdagsarenden&docid=rp+114/2011>
- Riksdagen. 2014. Riksdagens skrivelse 56/2014 rd. <https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/Sidor/trip.aspx?triptype=riksdagshandlingar&docid=rsk+56/2014>
- Riksdagen. 2018. Regeringens proposition med förslag till sjötrafiklag och till vissa lagar som har samband med den (RP 197/2018 rd). https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/HallituksenEsitys/Documents/RP_197+2018.pdf
- Räty, E. 2020. OTI-päihderaportti. 2020. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien vuosina 2014–2018 tutkimat kuolemaan johtaneet onnettomuudet.
<https://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=427809&hash=7635e8394ea1fbf31c228d4017568f215ff804c9d8f61c3adbff72defe214ee2>
- Räty, E. ja Kari, T. 2020. Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2019. Liikennevakuutuksesta korvatut vahingot. Institutet för Olycksinformation. 2020.
<https://www.lvk.fi/document/161505/68C2BA0CD54A8F82370D9708B4297629824CC650ED320CEA19F89968195951A4>
- Salenius S. 2021. OTI-taajamaraportti 2021. Institutet för Olycksinformation OTI.
<https://www.lvk.fi/document/202400/4029C10CE8E3F90D7C2F8549CE7097A7E6176DF3B9FE51438F46AF69531CE71A> (2021b)
- Salenius S. ja Sihvola N. 2021. OTI-nuorisraportti 2021. Institutet för Olycksinformation OTI.

<https://www.lvk.fi/document/175892/B3B2339850C1ACBB5B973345631E57BD837E4C7B3C93EC3FA937A9A36451EE76>

Sihvola, N. 2020. OTI årsrapport 2019. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. Institutet för Olycksinformation OTI.

<https://www.lvk.fi/document/161892/C7BD1740F0E38DD7BC6FF97DCA7831F0A7667A3713557DC6E6D3BFC130168863>

Sitra 2020. Ordbok, effekter. <https://www.sitra.fi/sv/ordbok/effekter/>

Skatteförvaltningen, enheten för utredning av grå ekonomi 2012. Tavaraliikenneluvanhaltijat. Ilmiöselvitys 2/2012.

Skatteförvaltningen. 2019. Viranomaisten näkemyksiä harmaan talouden nykytilasta - kyselytutkimuksen tulokset harmaasta taloudesta, sen torjunnasta ja ilmiöistä. Verohallinnon selvitys 4/2019. https://www.vero.fi/globalassets/harmaa-talous-ja-talousrikollisuus/laajuus/kuvat-videot-ja-tiedostot/2019_4_viranomaisten_n%C3%A4kemyksi%C3%A4_harmaan_talouden_nykytilasta.pdf

Statens revisionsverk. 2019. Effektivitetsrevision, polisens trafikövervakning. Statens revisionsverks revisionsberättelser 5/2019. <https://www.vtv.fi/julkaisut/poliisin-liikennevalvonta-tarkastus/>

Statistikcentralen. 2021. Brott och tvångsmedel. PxWeb-databaser. <http://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/> (2021b)

Statistikcentralen. 2021. Finlands officiella statistik (FOS): Statistik över vägtrafikolyckor [e-publikation] ISSN=2342-3838. Januari 2021. Helsingfors: Statistikcentralen [hänvisat 19.3.2021.2020]. Åtkomstsätt: https://www.stat.fi/til/ton/2021/01/ton_2021_01_2021-02-18_tie_001_sv.html (2021d)

Statistikcentralen. 2021. Statistik över brott och tvångsmedel. Erhållen per e-post 17.3.2021. (2021c)

Statistikcentralen. 2021. Vägtrafikolyckor. PxWeb-databaser. <https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/sv/StatFin/> (2021a)

Statsrådet. 2019. Regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161932>

Statsrådet. 2021. Statsrådets redogörelse för den inre säkerheten. Statsrådets publikationer 2021:49. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163150>

- Sutela, M. 2020. Poliisiblogi, tiedon, analyysin ja analytiikan hyödyntämisen tarve poliisissa – ilmeinen ja suuri? <https://poliisi.fi/blogi/-/blogs/tiedon-analyysin-ja-analytiikan-hyodyntamisen-tarve-poliisissa-ilmeinen-ja-suuri->
- Tanttu, A. 2010. Unga förarens trafiksäkerhet. Arbetsgruppsbetänkande. Kommunikationsministeriets publikationer 20/2010. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-164-6>
- Tapaturmavakuutuskeskus. 2021. https://tilastoportaali.vakes.fi/SASVisualAnalytics-Viewer/VisualAnalyticsViewer_guest.jsp?reportName=Tikku&reportPath=/6.%20Julkinen/3.%20Tapaturma/Raportit/&reportViewOnly=true&reportContextBar=true
- Trafikledsverket 2020. Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018. Väyläviraston ohjeita 40/2020. https://julkaisut.vayla.fi/pdf11/vo_2020-40_tie-rautatie-liikenteen_yksikkoarvot_web.pdf (2020b)
- Trafikledsverket. 2020. Melu ja tärinä. <https://vayla.fi/ymparisto/melu-tarina> (2020a)
- Trafikskyddet. 2020. Trötthet. <https://www.liikenneturva.fi/sv/i-trafiken/trotthet>
- Trafikskyddet. 2021. Seniorer i trafiken. <https://www.liikenneturva.fi/sv/aldersgrupper/seniorer-1> (2021b)
- Trafikskyddet. 2021. Tilastokatsaus, rattijuopumus. https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_rattijuopumus.pdf (2021c)
- Trafikskyddet. 2021. Ungdomar mellan 15–24 år. <https://www.liikenneturva.fi/sv/aldersgrupper/ungdomar-mellan-15-och-24-ar-1> (2021a)
- Trafikskyddet. 2021. Uppföljning av trafikbeteende. https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/kuvat/Tutkittua/Tutkimukset/liikennekayttaytymisen_seuranta_netu.pdf (2021d)
- Transport- och kommunikationsverket 2019. Anvisningar om bedömning av körhälsa för hälso- och sjukvårdspersonal. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Ajoterveysohje%20SV_v1.2.pdf
- Transport- och kommunikationsverket 2021. Statistik över sjöolyckor, förhandsuppgift januari–december 2020. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/VESILONN-2020-1-12-ennakko.pdf> (2021b)
- Transport- och kommunikationsverket. 2020. Statistik över sjöolyckor 2019. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/VESILONN-2019-vuosi.pdf>

- Transport- och kommunikationsverket. 2021. Körkortsstatistik.
https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/sv/TraFi/TraFi__Ajokortit/?tablelist=true (2021a)
- Valtonen, J. 2020. Tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet maastoliikenneonnettomuudet 2014–2018. Liikenneturvan selvityksiä 3/2020. https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tutkimukset/2020_maastoliikenneonnettomuudet.pdf
- Vataja, K. 2018. Miten arvioida tuloksia, joita ei voi mitata vain numeroina? Sitra 12.11.2018 kommentti. <https://www.sitra.fi/blogit/miten-arvioida-tuloksia-joita-ei-voi-mitata-vain-numeroina/>
- Vorma, H., Rotko, T., Larivaara, M. ja Koslof, A. 2020. Nationell strategi för psykisk hälsa och nationellt program för suicidprevention 2020–2030. Social- och hälsovårdsministeriets publikationer 2020:7. <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162054>
- Vuorensyrjä, M. och Rauta, J. 2020. Polisbarometern 2020, Medborgarnas bedömningar av polisens verksamhet och Finlands inre säkerhet. Inrikesministeriets publikation 2020:12. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-324-641-6>
- World Health Organization WHO. 2017. Global road safety performance targets. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf?ua=1
- World Health Organization WHO. 2018. Global status report on road safety. <https://www.who.int/publications/i/item/global-status-report-on-road-safety-2018>



Sisäministeriö
Inrikesministeriet

Sisäministeriö PL 26, 00023 Valtioneuvosto
Inrikesministeriet PB 26, 00023 Statsrådet

www.intermin.fi