

VERKSAMHETS- OCH UTVECKLINGS- PLAN FÖR POLISENS TRAFIKÖVER- VAKNING OCH TRAFIKSÄKERHET 2022–2030



INNEHÅLL

| | |
|---|-----------|
| 1. INLEDNING | 5 |
| 2. RIKTLINJER OCH GENOMGÅENDE PRINCIPER FÖR POLISENS TRAFIKSÄKERHETSARBETE | 7 |
| 2.1. Internationella förpliktelser | 7 |
| 2.2. Nationella riktlinjer | 8 |
| 3. STYRNING AV TRAFIKSÄKERHETSARBETET VID POLISEN | 10 |
| 3.1. Resultatstyrning | 10 |
| 3.2. Ledning | 10 |
| 3.3. Planer, föreskrifter och anvisningar som gäller trafiksäkerhetsarbetet | 11 |
| 3.4. Sakkunnignätverk och förhandlingsdagar | 12 |
| 3.5. Informationssystem | 13 |
| 3.6. Polisens interna kontroll och interna revision | 13 |
| 4. MÅL FÖR POLISENS TRAFIKSÄKERHETSARBETE | 14 |
| 4.1. Centrala effektmål | 14 |
| 4.2. Trafiksäkerhetsarbetet omfattar hela polisorganisationen | 14 |
| 4.3. Förebyggande | 15 |
| 4.4. Samarbetsinriktning | 16 |
| 4.5. Informationsledning | 18 |
| 4.6. Verksamhet som stöder polisens övriga mål | 18 |
| 4.7. Säkerställande av kompetensen | 19 |
| 4.8. Effektivt utnyttjande av teknik | 20 |
| 4.9. Polisens aktiva och effektiva kommunikation | 21 |
| 5. DE VIKTIGASTE PÅVERKANSOMRÅDENA FÖR POLISENS TRAFIKSÄKERHETSARBETE | 28 |
| 5.1. Allmänt om riktandet av trafiksäkerhetsarbetet | 28 |
| 5.2. Körhälsa och vakenhetstillstånd | 29 |
| 5.3. Alkohol, narkotika och läkemedel | 31 |
| 5.4. Unga | 35 |
| 5.5. Körsätt och körhastigheter | 38 |
| 5.6. Användning av säkerhetsanordningar | 42 |
| 5.7. Uppmärksamhet i trafiken | 44 |
| 5.8. Gång, cykling och övergångsställen | 46 |
| 5.9. Yrkestrafik, transportbrott och grå ekonomi inom vägtrafiken | 48 |
| 6. BEDÖMNING AV TRAFIKSÄKERHETSARBETET OCH DESS EFFEKTIVITET | 57 |
| 6.1. Allmänt | 57 |
| 6.2. Uppföljning av effektiviteten | 58 |
| 6.3. Utredning om trafiksäkerhetsarbetets tillstånd | 60 |
| 7. UPPFÖLJNING OCH RAPPORTERING | 61 |

| | | | |
|--|---|--|--|
| POLISSTYRELSEN | | PRESENTATIONSBLAD | |
| | | Utgivningsdatum 3.6.2022 | |
| Författare (organ, ordförande och sekreterare) Arbetsgruppen för polisens verksamhets- och utvecklingsplan för trafikövervakning och trafiksäkerhet 2021–2030 | | Typ av publikation Plan | |
| Ordförande Hannu Kautto | | Uppdragsgivare Polisstyrelsen | |
| Sekreterare Tuomo Katajisto | | Datum för tillsättandet av organet 9.4.2021 | |
| Publikation Verksamhets- och utvecklingsplan för polisens trafikövervakning och trafiksäkerhet 2022–2030 | | | |
| <p>Referat</p> <p>För att stärka den strategiska styrningen och resultatstyrningen av polisens trafiksäkerhetsarbete publicerade inrikesministeriet 2.6.2021 Polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet 2021–2030. I programmet förpliktar inrikesministeriet Polisstyrelsen att genomföra programmets mål för trafiksäkerhetsarbetet. I detta syfte har Polisstyrelsen utarbetat denna verksamhets- och utvecklingsplan för trafikövervakningen och trafiksäkerheten för åren 2022–2030. I planen dras det upp riktlinjer inte bara för trafikövervakningen utan också för all annan verksamhet som påverkar trafiksäkerheten inom olika sektorer av polisverksamheten.</p> <p>De samhällseliga effektmålen för polisens trafiksäkerhetsarbete är förutom att upprätthålla trafiksäkerheten också att minska antalet dödsfall i trafiken, allvarliga skador och grå ekonomi inom den yrkesmässiga trafiken samt att förebygga, avslöja, utreda och föra trafikbrott och brott som förekommer i trafiken till åtalsprövning.</p> <p>För att målen ska nås förutsätts att: 1) trafikövervakningen och trafiksäkerhetsarbetet är förebyggande, samarbetsinriktat och informationsdrivet och stödjer polisens övriga mål, 2) kompetensen säkerställs, 3) tekniken utnyttjas effektivt och 4) polisen kommunicerar aktivt och effektivt. De riktlinjer och prioriteringar som främjar dessa förutsättningar har skrivits in i det fjärde kapitlet i planen. I fråga om kommunikation har man till skillnad från andra använt en likadan åtgärdstabell som för centrala effektmålen nedan.</p> <p>Syftet med polisens trafiksäkerhetsarbete är att minska de samhällseliga olägenheterna och förbättra trafiksäkerheten genom att i synnerhet påverka: 1) körhälsa och vakenhetstillstånd, 2) alkohol, droger och läkemedel, 3) unga, 4) körsätt och körhastigheter, 5) användning av säkerhetsbälten, skyddsanordningar och skyddsutrustning för barn, 6) ouppmärksamhet (teknisk utrustning, mobil utrustning, annat beteende), 7) fotgängare, cyklister och beteende vid övergångsställen, 8) yrkesmässig trafik, transportbrottslighet och grå ekonomi inom vägtrafiken. Utvecklingsåtgärderna för dessa centrala effektmål inom trafiksäkerhetsarbetet har införts i tabellerna i det femte kapitlet i planen i enlighet med metoderna för att möjliggöra polisens strategi 2020–2024.</p> <p>En separat rapport om bedömningen av hur målen för polisens trafiksäkerhetsarbete har uppnåtts och av arbetets effektivitet publiceras i Polisyreshögskolans publikationsserie. Bedömningen av effektiviteten behandlas i kapitel sex i planen. Utifrån resultaten strävar man efter att i bedömningen av trafiksäkerhetsarbetets effektivitet bättre än tidigare beakta bl.a. medborgarperspektivet.</p> <p>Planen har beretts av en sektorsövergripande arbetsgrupp vid Polisstyrelsen, och representanter för olika intressentgrupper har hörts under arbetets gång.</p> | | | |
| Nyckelord Trafiksäkerhet, trafikövervakning, risk att åka fast, effektivitet | | | |
| Seriens namn och nummer Polisstyrelsens publikationsserie 2/2022 | | | |
| ISSN-L 1798-7121 | ISSN (tryckt) - | ISSN (elektronisk) 2242-5640 | |
| ISBN (tryckt) - | ISBN (elektronisk) 978-952-7267-22-6 | | |
| Sidantal 62 | Språk svenska | Sekretessgrad Offentlig | |
| Utgivare Polisstyrelsen | | | |

1. INLEDNING

Statens revisionsverk rekommenderade vid en effektivitetsgranskning av polisens trafikövervakning 2019 att inrikesministeriet ska stärka styrningen, utvecklingen och effektiviteten av trafikövervakningen och trafiksäkerhetsarbetet. För att stärka den strategiska styrningen och resultatstyrningen publicerade inrikesministeriet 2.6.2021 Polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet 2021–2030.

Programmet verkställer inrikesministeriets koncernstrategi, som innehåller två mål som hänför sig till trafiken. Målet är att skapa en hög känsla av trygghet i alla befolkningsgrupper och trygga människor, miljö och egendom. Enligt programmet ska polisens trafikövervakning trygga trafiksystemets funktion på planerat sätt och samtidigt påverka trafiksäkerheten och trafikbrottsligheten. För att förbättra trafiksäkerheten och bekämpa den brottslighet som förekommer i trafiken behövs det utöver övervakning också omfattande och rätt riktade åtgärder som kan genomföras t.ex. inom ramen för kommunikation, brottsbekämpning och tillståndsförvaltning.

Liksom i polisens verksamhet i allmänhet är det viktigt att man i trafiksäkerhetsarbetet kan förebygga så många brott och olyckor som möjligt. Trafiksäkerhetsarbetets förebyggande effekt påverkas åtminstone av hur arbetet utförs, hur man kommunicerar och hur synligt och effektivt arbetet är. I inrikesministeriets program dras inga riktlinjer upp för organiseringen eller resursfördelningen av polisens trafiksäkerhetsarbete, utan där konstateras att frågan har att göra med polisens helhetsresurser. En ökad trafikövervakning skulle vara ett kostnadseffektivt sätt att förbättra trafiksäkerheten.

Enligt inrikesministeriets handlingsprogram är de samhälleliga effektmålen för polisens trafiksäkerhetsarbete följande:

- minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken samt den grå ekonomin inom vägtransporter
- förebygga, avslöja och utreda trafikbrott och brott som förekommer i trafiken och föra sådana brott till åtalsprövning samt att upprätthålla trafiksäkerheten.

Enligt programmet ska trafiksäkerhetsarbetet utgöras av förebyggande, samarbetsinriktat och informationsstyrd verksamhet som stöder polisens övriga mål. Den kompetens och specialkompetens som trafiksäkerhetsarbetet kräver ska säkerställas och tekniken utnyttjas effektivt. Dessutom ska effektiviteten ökas genom polisens aktiva kommunikation.

Målet med inrikesministeriets program är att polisens systematiska trafiksäkerhetsarbete ska förbättra trafiksäkerheten och minska de samhälleliga skadeverkningarna. Enligt programmet uppnås det eftersträvade resultatet genom att polisens åtgärder inriktas särskilt på följande centrala påverkansobjekt:

- körhälsa och vakenhetstillstånd
- alkohol, narkotika och läkemedel
- unga
- körsätt och körhastigheter
- användning av säkerhetsbälte, säkerhetsanordningar för barn och skyddsutrustning
- distraktioner (tekniska anordningar, mobila enheter, annat beteende)
- gång, cykling och övergångsställen
- yrkestrafik, transportbrott och grå ekonomi inom vägtransporter.

Enligt inrikesministeriets program ska Polisstyrelsen, som är förpliktad att ansvara för den strategiska ledningen av polisen, genomföra programmet med denna verksamhets- och utvecklingsplan som sträcker sig till 2030. Planen styr all polisens övervakning av väg-, terräng- och sjötrafiken och annan verksamhet som främjar trafiksäkerheten på polisenheternas område. Hur stor del övervakningen av terräng- och sjötrafiken upptar av helheten varierar av geografiska orsaker. Men även när det gäller dessa övervakningsformer betonas i tillämpliga delar ovan nämnda centrala påverkansobjekt. Planen har utarbetats i en arbetsgrupp ledd av Polisstyrelsen och med medlemmar från olika verksamhetssektorer från Polisstyrelsen, polisenheterna och Polisyrkeshögskolan. För arbetet anlätades också expertisen i nätverket för polisens trafiksäkerhetsarbete. Även intressentgrupper hördes.

I likhet med inrikesministeriets program drar denna plan inte upp riktlinjer för resurs- eller organisationsfrågor inom trafikövervakningen. Planen har utarbetats med utgångspunkt i att den nuvarande strukturen, där trafikpolisen är en del av lokalpolisen, med tanke på en effektiv och flexibel användning av resurserna samt ett sektorsövergripande samarbete är det bästa alternativet för ett effektivt genomförande av trafiksäkerhetsarbetet. Trafiksäkerhetsarbetet utförs med de resurser som anvisas polisen, och vid en eventuell förändring av den totala resurssituationen granskas behovet av personal som särskilt anvisats för trafikövervakning. De krav som ställs på förundersökning i lagstiftningen och tillräckligt korta beredskapstider för brådskande larmuppdrag ska ges företräde framför trafikövervakningen, varför omfattningen av övervakningen är direkt beroende av polisens totala resurser. Utan en klar ökning av polisens personal kan trafikövervakningen inte heller i framtiden ökas avsevärt.

I denna plan framförs inte heller behov av att utveckla lagstiftningen, utan eventuella behov lyfts fram i de pågående utvecklingsprocesserna för lagstiftningen.

I denna plan avses med polisens trafiksäkerhetsarbete alla de åtgärder som syftar till att påverka trafiksäkerheten. Polisens viktigaste verksamhet är trafikövervakning, som avser övervakning och kontroll av vägtrafikanter och andra personers beteende, körskick, dokument, fordon och deras belastning samt transporters lagenlighet. Genom trafikövervakningen strävar man samtidigt efter att påverka personernas agerande i framtiden. I övervakningen och kommunikationen om den bör man mer än tidigare fokusera på de viktigaste påverkansobjekten och öka arbetstiden för trafikpolisens patruller för dessa och i synnerhet den fritt styrda arbetstiden för patruller inom övervaknings- och larmverksamheten.

Annat trafiksäkerhetsarbete är t.ex. tillståndsförvaltningens verksamhet i frågor som gäller körförbud och körhälsa, kommunikation om trafiksäkerhet, utredning av trafikbrott och tvångsmedel som riktas mot vägtrafikanter eller fordon inom ramen för brottsbekämpningen samt analysverksamhet. Trafiksäkerhetsarbetet omfattar också samarbete med olika myndigheter, kommuner och andra intressentgrupper. Dessa beskrivs i avsnitt 4.4.

När polisens trafiksäkerhetsarbete effektiviseras ska särskild uppmärksamhet fästas vid polisens interna informationsgång och kommunikation. Uppmärksamhet måste också fästas vid att utveckla den externa kommunikationen. Dessutom förbättras trafiksäkerheten av att samarbetet och informationsgången mellan myndigheterna effektiviseras samt av att tillvägagångssätten förenhetligas, t.ex. i frågor som gäller körhälsa och förverkande av fordon. Ett effektivare informationsutbyte och samarbete behövs också för att förbättra trafiksäkerhetens lägesbild. Statistikföringen, rapporteringen och analysen i anslutning till trafiksäkerheten stöder planeringen av trafiksäkerhetsarbetet när det utvecklas utifrån korrekt och aktuell information.

Polisstyrelsen följer upp uppdateringen och genomförandet av denna plan. När ändringsbehov uppstår uppdateras planen.

2. RIKTLINJER OCH GENOMGÅENDE PRINCIPER FÖR POLISENS TRAFIKSÄKERHETSARBETE

2.1. INTERNATIONELLA FÖRPLIKTELSE

Trafiksäkerhetsarbetet följer på global nivå Världshälsoorganisationens (WHO) riktlinjer och på europeisk nivå Europeiska unionens (EU) riktlinjer. WHO:s 12 globala trafiksäkerhetsmål, som publicerades 2017, omfattar bland annat utarbetandet av nationella trafiksäkerhetsprogram fram till 2020, ökad användning av skyddsutrustning och minskad förekomst av rattfylleri och fortkörning.

På EU-nivå styrs trafiksäkerhetsarbetet av Europeiska rådets slutsatser om trafiksäkerhet som utfärdats till följd av Vallettaförklaringen (ST-9994-2017-INIT), det tredje mobilitetspaketet och EU-kommissionens publikation EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 (de följande stegen för att uppnå Vision Zero-målet), som EU-parlamentet godkände som rekommendationer i sin resolution av den 6 oktober 2021 (TA-9-2021-0407). EU:s långsiktiga mål är att minska antalet dödsfall och allvarliga skador till nära noll före 2050 (Vision Zero). Ett delmål är att minska antalet dödsfall och allvarliga skador i trafiken med 50 procent från 2020 till 2030.

Den ram för EU:s trafiksäkerhetspolitik för 2021–2030 som kommissionen offentliggjort grundar sig på Safe System-strategin, som syftar till ett mer förlåtande vägtrafiksystem. I den kompenseras konsekvenserna av mänskliga fel av bättre fordonskonstruktion, förbättrad väginfrastruktur och lägre hastigheter. Offentliga myndigheter inom alla sektorer som är relevanta för trafiksäkerhetsmålen – medräknat transport och infrastruktur, miljö, utbildning, polisen, folkhälsa, rättsliga frågor och turism – måste ha ett nära samarbete på alla nivåer. Alla intressentgrupper har också en avgörande roll.

Kommissionens riktlinjer för trafikpolitiken baserar sig på forskningsresultat. Utifrån råd av ledande experter och efter omfattande samråd med intressentgrupper valdes 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. Genom polisiära åtgärder kan man bidra till en säker trafik, där den centrala rollen intas av hastighet, användning av säkerhetsanordningar samt körning utan rusmedel och utan att uppmärksamheten avleds.

För att övervaka utvecklingen av de fyra huvudtemana kommer det att införas åtta viktiga resultatindikatorer för EU, som tillsammans med resultatindikatorer för dödsfall och allvarliga skador kommer att utgöra grunden för uppföljningen av framstegen i EU:s gemensamma arbete för trafiksäkerhet. Genom polisiär verksamhet kan man direkt påverka de fem första med hjälp av vilka man följer utvecklingen av temat säker trafik. De viktigaste 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 cyklister som använder hjälm)
- alkohol (procentandel förare som kör inom det lagliga gränsvärdet för blodalkoholkoncentration)

- förardistraktion (procentandel förare som inte använder en handhållen mobilenhet)
- 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).

2.2. NATIONELLA RIKTLINJER

2.2.1. Statsrådets riktlinjer

I sitt principbeslut från 2001 godkände statsrådet en långsiktig trafiksäkerhetsvision för Finland. Den säger: "Vägrafiksystemet bör planeras så, att ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken." Visionen betonar alla vägrafikaktörers ansvar och grundar sig starkt på tanken att ett mänskligt fel inte får leda till dödsfall eller allvarliga skador. Dessutom fattade statsrådet 2016 ett principbeslut om att förbättra säkerheten i vägrafiken. 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.

I regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering 2019 har förbättringen av trafiksäkerheten på nytt tagits med i utvecklingen av trafiken och trafiksäkerhetsstrategin. I mars 2022 utfärdade statsrådet ett principbeslut om en trafiksäkerhetsstrategi, vars mål är att svara mot EU:s nollvision (noll dödsfall eller allvarliga skador i trafiken fram till 2050). Samtidigt fastställdes som etappmål att halvera antalet dödsfall och allvarliga skador i trafiken fram till 2030 jämfört med 2020 års nivå.

2.2.2. Polisens vision

"Polisen skapar trygghet, alltid och för alla"

Trafiksäkerheten är en central säkerhetsfråga i allas vardag och alla har rätt till säker trafik varje dag. Trafiksäkerheten är en del av den inre säkerheten och i enlighet med målen i koncernstrategin vill man också i fråga om trafiken säkerställa att människornas trygghetskänsla förblir hög i alla befolkningsgrupper. Polisen sörjer för sin del för produktionen av högkvalitativa tjänster så att polisen syns och kan nås i människornas vardag. Trygghetskänslan upprätthålls också genom att polisen kommunicerar öppet och faktabaserat om trafiksäkerhetsfrågor och aktivt deltar i den offentliga debatten om trafiksäkerheten.

2.2.3. Polisen strategi för 2020–2024

Polisens strategiska mål för 2020–2024:

- trygga vardagen
- förebygga brott och störande element
- avslöja och utreda effektivt i synnerhet allvarliga brott
- producera moderna, trygga och ständigt förbättrade tjänster
- samarbeta och kommunicera aktivt.

I de strategiska målen specificeras inte trafiksäkerhetsarbetet särskilt. Ett lyckat trafiksäkerhetsarbete bygger på aktivt samarbete och främjar säkerheten i vardagen, förhindrar brott och betjänar smidigheten i trafiken. Trafikövervakningen har också en egen roll när det gäller att avslöja och utreda allvarliga brott.

När det gäller trafiksäkerhetsarbetet är de metoder för att uppnå de strategiska målen som anges i polisens strategi enhetliga. Strategin möjliggörs genom att:

- stärka personalens kompetens, välbefinnande i arbetet och engagemang
- leda verksamheten med fokus på resultat och effekter
- trygga funktionskritiska IKT-tjänster och utnyttja ny teknik
- harmonisera verksamhetsprocesserna
- stärka samarbetet med centrala intressentgrupper
- agera utgående från information, göra mångsidiga analyser och skapa prognoser för framtiden
- kommunicera öppet och enhetligt.

I denna plan har de åtgärder som gäller de centrala påverkansobjekten som nämns i inrikesministeriets program skrivits in i enlighet med ovan nämnda åtgärder som möjliggör polisens strategi.

2.2.4. Polisens värderingar

Medborgarna är mest sannolikt i kontakt med polisen just i samband med trafikövervakningen. All polisverksamhet styrs av polisens värderingar. Agerande i enlighet med värderingarna, t.ex. att kunder inom förvaltningen blir hörda om sina erfarenheter samt att polisen handlar korrekt och rättvist, stärker förtroendet för polisen. Det dagliga trafiksäkerhetsarbetet och åtgärderna ska återspegla polisens gemensamma värderingar:

Service

Polisen erbjuder alla medborgare grundtrygghet och betjänar sina kunder. Kundtillfredsställelsen är en av polisens viktigaste mätare.

Rättvisa

Polisen är pålitlig och omutbar. Polisen föregår med gott exempel för andra såväl i tjänsteuppdrag som i privatlivet och behandlar alla personer jämlikt och likvärdigt.

Kompetens

Polisens verksamhetsmiljö och verksamhetsmetoder förändras ständigt, och kontinuerligt lärande är en förutsättning för att klara av arbetet. Vars och ens arbetsinsats har betydelse i arbetsgemenskapen.

Personalens välbefinnande

En välmående, yrkeskunnig och engagerad personal ger resultat och är den viktigaste möjliggöraren av högkvalitativt trafiksäkerhetsarbete. Att utveckla och utnyttja den särskilda kompetens som arbetet förutsätter är en framgångsfaktor för att uppnå målen. Därför uppskattas arbetskamraterna inom polisen, leds med yrkesskicklighet och uppmuntras till en positiv atmosfär.

3. STYRNING AV TRAFIKSÄKERHETSARBETET VID POLISEN

3.1. RESULTATSTYRNING

Polisförvaltningen tillämpar resultatstyrning, som är ett av statsförvaltningens centrala styrsystem och kopplad till såväl genomförandet av regeringsprogrammet som budgetprocessen. Med resultatstyrningen syftar man till att hitta en balans mellan tillgängliga resurser och de resultat som kan uppnås med dem. I idealfallet förankrar resultatstyrningen den högsta nivåns strategiska mål i den dagliga verksamheten bland alla dem som arbetar inom polisförvaltningen.

De viktigaste styrmedlen för resultatstyrningen är statsbudgeten och det årliga resultatavtal som upprättas mellan inrikesministeriet och Polisstyrelsen. I resultatavtalet beaktas de frågor som är aktuella och väsentligaste med tanke på Polisstyrelsens styrning och som kräver strategisk styrning. Samtidigt bedöms mängden, kvaliteten och utvecklingen av de resurser som används. I resultatavtalet ingår som en väsentlig del mätare och nyckeltal som konkretiserar de uppställda resultatmålen och utifrån vilka verksamhetens resultat och effektivitet bedöms.

Polisstyrelsen styr de polisenheter som lyder under Polisstyrelsen och med vilka det årligen upprättas ett resultatavtal och förs både ekonomiska förhandlingar och resultatförhandlingar. Planeringen på längre sikt görs i verksamhets- och ekonomiplanen (VEP-dokumentet). VEP-målen är mer strategiska än resultatavtalsmålen och de sätts i allmänhet upp för en fyraårsperiod.

Resultatstyrningen omfattar utöver uppställandet av mål också i väsentlig grad uppföljning och rapportering. Polisstyrelsen rapporterar om uppnåendet av de överenskomna resultatmålen i den verksamhetsberättelse som ingår i bokslutet. När inrikesministeriet svarar på verksamhetsberättelse tar det ställning till Polisstyrelsens resultat och fastställer de åtgärder som krävs i fortsättningen. På motsvarande sätt utarbetar polisenheterna egna verksamhetsberättelser och rapporterar om det gångna året genom att lägga fram en resultatutvärdering vid resultatförhandlingarna.

Utöver de ovan beskrivna dokumenten utarbetar både Polisstyrelsen och polisenheterna andra dokument som gäller planering och styrning av verksamheten, såsom årsplan, eventuella arbetsplaner och ledningsavtal. Även utvecklingssamtalen med enskilda medarbetare och uppställandet av personliga resultatmål kan betraktas som en del av polisförvaltningens resultatstyrningsprocess.

Resultatstyrningen inom polisförvaltningen följer rytmen enligt årsklockan för resultatstyrningen. Resultatstyrningen är inte en punktinriktad separat verksamhet som enbart är bunden till vissa dokument eller tidsfrister, utan den är en del av den dagliga verksamhetsstyrningen, resursanvändningen, uppföljningen och den kontinuerliga dialogen genom vilken man säkerställer att de mål som uppställts för polisen nås och att resurserna används på förväntat sätt.

3.2. LEDNING

Ledning är en process där man påverkar en organiserad grupps verksamhet för att uppnå dess mål. Det finns ett stort antal olika definitioner och teorier för ledning. Det viktiga är att ledning är verksamhet som syftar till att uppnå resultat med hjälp av och tillsammans med människor. Ledningsmetoderna varierar på olika nivåer i en organisation.

Polisens högsta ledning ansvarar för den strategiska ledningen av polisen och för uppnåendet av polisens riksomfattande mål. Polischeferna ansvarar för ledningen av sin egen polisinrättning och för uppnåendet av målen för inrättningens verksamhet och ekonomi. Vid polisinrättningarna

leder befälet verksamheten i de underlydande verksamhets- och utredningsgrupperna och svarar för deras resultat. Befälets anvisningar till arbetsplansplanerna har stor inverkan på möjligheterna att genomföra trafikövervakning. Likaså har det betydelse hur den allmänna ledaren och det övriga befälet beaktar övervakningsteman och det övriga trafiksäkerhetsarbetet. Under dagskiften är det mest trafik och ofta färre larmuppdrag än under kvällen, vilket innebär att det då är möjligt att använda larmpatruller vid trafikövervakningen. Under kvällsskiften tar larmuppdragen och uppgifter i anslutning till upprätthållandet av den allmän ordningen och säkerheten (AOS) vanligen mer av polisens tid. Uppdragen är koncentrerade särskilt till kvällar och nätter under veckoslut och då finns det inte mycket tid för patrullerna att övervaka trafiken. Vid planeringen av arbetsskiften fördelas resurserna efter polisbehovet för att de ska kunna användas effektivt. Korsdrag uppstår när det under tider med många larm- och AOS-uppdrag också inträffar fall av t.ex. hård fortkörning och användning av alkohol och droger i trafiken.

Ledningens betydelse för uppnåendet av trafiksäkerhetsarbetets mål framhävs särskilt på gruppnivå, där fältcheferna, ledarna för utredningsgrupper och ledarna för trafikgrupper ansvarar för polisens verksamhet och resursfördelningen av resurser bland medborgare och vägtrafikanter. I synnerhet fältchefen har stor betydelse för organiseringen av trafikövervakningen och genomförandet av den över huvud taget.

I studierna i chefsfärdigheter vid Polisyrkeshögskolan ska tillräcklig uppmärksamhet fästas också vid ledningen av trafiksäkerhetsarbetet.

3.3. PLANER, FÖRESKRIFTER OCH ANVISNINGAR SOM GÄLLER TRAFIKSÄKERHETSARBETET

De planer som hänför sig till genomförandet av trafiksäkerhetsarbetet sammanhänger med resultatstyrningen. Denna verksamhets- och utvecklingsplan för polisens trafiksäkerhetsarbete 2022–2030 utgör ramen för den långsiktiga planeringen av polisens trafiksäkerhetsarbete och påverkar för sin del resultatstyrningsprocessen, den årliga temaövervakningsplanen (temaövervakningskalendern) och det övriga trafiksäkerhetsarbete som planeras och genomförs vid polisens enheter. Den årliga temaövervakningsplanen med tillhörande periodiska meddelanden och styrande brev styr temana för och sättet att genomföra de riksomfattande övervakningsteman med betoning på de viktigaste påverkansobjekten.

Polisstyrelsen styr och harmoniserar polisens verksamhet på riksnivå genom att meddela föreskrifter, anvisningar eller styrande brev. Enligt Polisstyrelsens föreskrift om föreskrifter och anvisningar (POL-2016-12951) förpliktar Polisstyrelsens föreskrifter till ett visst tillvägagångssätt i en situation som avses i föreskriften, medan anvisningarna i enskilda fall lämnar möjlighet att av grundad anledning avvika från det förfarande som anges i anvisningen. I enskilda fall kan också skriftliga order utfärdas. Genom de styrande breven ger Polisstyrelsen i styrnings- och harmoniseringssyfte rekommendationer eller handlingsmodeller i ärenden där det inte är ändamålsenligt att utfärda anvisningar eller föreskrifter.

Polisstyrelsen drar i allmänhet upp riktlinjerna, metoderna och sätten för trafiksäkerhetsarbetet genom anvisningar, i vissa fall också genom föreskrifter och styrande brev. I fråga om trafikövervakningen dras det upp riktlinjer för bl.a. övervakning av transporter av farliga ämnen, vägning av fordonslaster, övervakning av kör- och vilotider, utandningsprov och användning av precisionsalkometer samt övervakning av konstruktionsändringar på lätta motordrivna fordon. Till trafiksäkerhetsarbetet hör också tillståndsförvaltningens anvisningar om drogberoende och körrätt, skötseln av uppgifter enligt körkortslagen (386/2011) och behandlingen av körförbud till följd av brott, anvisningen om undersökning av trafikbrott samt en böteshandbok med bilagor som styr påföljdsförfarandet. Alla dessa finns tillgängliga i det riksomfattande innehållet i polisens intranät. På samma ställe finns också en föreskrift om polisens kommunikation och polisens offentlighetshandbok. Största delen av anvisningarna om polisens trafiksäkerhetsarbete är offentliga.

I synnerhet inom trafikövervakningen behövs också mycket annat skriftligt material. Utöver lagar, förordningar och Europaparlamentets och rådets förordningar, som är direkt förpliktande, meddelar t.ex. Transport- och kommunikationsverket Traficom (nedan. Traficom) föreskrifter som direkt inverkar på genomförandet av övervakningen. Trafikövervakning-SharePoint och anvisningsbanken i polisens system för operativa fältblanketter, som används av fältpatrullerna för att fylla i blanketter, utgör en grund utifrån man genom vidareutveckling av ärendedelen och innehållet kan säkerställa att den information som behövs i en trafikövervakningssituation är aktuell och lätt att hitta. Sådan information är t.ex. direkta länkar från fältblankett-systemet till Traficoms föreskrifter och EU:s rättsakter.

3.4. SAKKUNNIGNÄTVERK OCH FÖRHANDLINGSDAGAR

Vid styrningen av trafiksäkerhetsarbetet utnyttjas olika sakkunnignätverk som leds av Polisstyrelsen och som sammanträder med den frekvens som ett ärende kräver. För närvarande används följande forum för styrningen av trafiksäkerhetsarbetet:

Nätverket för polisens trafiksäkerhetsarbete består av sakkunniga inom området trafiksäkerhet vid Polisstyrelsens polisverksamhetsenhet och av personer som leder trafikpolisverksamheten vid polisenheterna. Nätverket sammanträder regelbundet och följer trafiksäkerheten och de fenomen som påverkar trafiksäkerheten, tar ställning till frågor som är under beredning och delar med sig av god praxis också för att genomföras på riksnivå.

Nätverket för tung trafik består av en ansvarig polisinspektör vid Polisstyrelsen samt av de trafikövervakare som vid polisenheterna, Tullen och Gränsbevakningsväsendet utför övervakning av den tunga trafiken som sitt huvudsakliga arbete. Nätverket sammanträder regelbundet och dryftar de problem som uppdykas vid övervakningen av den tunga trafiken och den övriga yrkesmässiga trafiken samt utvecklingen och harmoniseringen av praxisen. Nätverket ordnar också utbildning om övervakningspraxis.

Under *utbildnings- och förhandlingsdagarna för den tunga trafiken* samlas de polismän från polisens olika enheter som arbetar med övervakning av den tunga trafiken under ledning av den ansvariga polisinspektören för att få utbildning om nya bestämmelser, övervakningsmetoder och övervakningspraxis. Dessutom diskuteras övervakningen och de praktiska problem som hänför sig till den. Ofta ingår i förhandlingsdagarna också dialog med t.ex. Traficom eller andra sakkunniga som hör till intressentgrupperna.

Under *förhandlingsdagarna för krävande övervakning av körsätt* sammanträder de polismän som utför krävande övervakning av körsätt från olika polisenheter under ledning av den ansvariga polisinspektören för att dryfta övervakningssituationen och riktlinjerna för verksamheten.

Under *utbildningsdagarna för motorcykelpolisverksamheten* behandlas frågor som gäller motorcykelpolisverksamheten och den övervakning som utförs i samband med den.

Under *utbildningsdagarna för övervakningen av sjötrafiken* samlas de polismän som övervakar sjötrafiken från polisens olika enheter under ledning av den ansvariga polisinspektören för att få utbildning om nya bestämmelser, övervakningsmetoder eller övervakningspraxis och för att diskutera övervakningen, de praktiska problem som hänför sig till den och till exempel de frågor som lyfts fram i analysen av övervakningen.

Vid *polisens trafiksäkerhetsseminarium* sammanträder årligen de som leder och i praktiken utför polisens trafiksäkerhetsarbete för att behandla aktuella frågor i anslutning till trafiksäkerhetsarbetet och ta ställning till ärenden som är under beredning. Vid tillställningarna fördjupar sig deltagarna också i samarbetet med olika intressentgrupper.

Sakkunnignätverket för körrättsärenden lyder under Polisstyrelsens ansvarsområde för tillståndsförvaltningen. I nätverket diskuterar experterna inom tillståndsovervakning förfarandena i anslutning till körrätt och körförbud, tillämpningen av bestämmelserna och harmoniseringen av praxisen i de situationer som uppstår i praktiken.

3.5. INFORMATIONSSYSTEM

De informationssystem som polisen använder ska stödja planeringen, resursfördelningen, ledningen, genomförandet, uppföljningen och analysen av trafiksäkerhetsarbetet. Till exempel i specificeringen av arbetstiden ska man med tillräcklig noggrannhet kunna fördela den arbetstid som hänför sig till de centrala påverkansobjekten för att tidsanvändningen ska kunna följas upp. Målet kan vara att den arbetstid som en patrull använder för olika polisuppdrag ska registreras direkt i uppdragshanteringssystemet för att man utifrån informationen ska kunna följa hur arbetstiden används. Då ska också indelningen i uppdragslag vara tillräckligt specificerad. Minimikravet är att övervakningen av ouppmärksamhet i trafiken ska vara en separat punkt, och dessutom bör den tidigare indelningen i åtta punkter i övervakningen av tung trafik återinföras bl.a. på grund av de specificeringar av antalet övervakningstimmar som EU årligen kräver av Finland, särskilt när det gäller kör- och vilotidsövervakningen, övervakningen av landsvägstransporter av farliga ämnen samt den arbetstid som använts för tekniska vägkontroller.

Systemet för sökning av information om polisens operativa verksamhet, som går ut på att ur olika system hämta polisuppdrag, trafikbrott och olyckor som visas på kartor i lättlästa rapporter, bör vidareutvecklas. Till exempel för att i rapporterna visa avgifter för trafikförseelser och de begäranden om övervakning som registrerats i polisens underrättelsesystem bör man utveckla gränssnitt mellan olika system.

Registreringen av observationsuppgifter som hänför sig till trafikövervakningen och andra situationer i fältverksamheten i underrättelsesystemet kan underlättas med hjälp av det system som används för ifyllande av blanketter, för att den information som ska analyseras kan samlas in så heltäckande som möjligt.

3.6. POLISENS INTERNA KONTROLL OCH INTERNA REVISION

Den interna kontrollen hör till uppgifterna för varje person som arbetar vid polisen. Den interna kontrollen består av vardagliga förfaranden och handlingssätt med hjälp av vilka man strävar efter att säkerställa att verksamheten är laglig och leder till resultat. Med intern kontroll avses kontinuerlig kontroll av tryggheten av ekonomi, verksamhet och egendom som omfattas av polisenheternas ledning och verksamhetsrutiner, förebyggande av fel och oönskade förfaranden, säkerställande av att anvisningarna, föreskrifterna och författningarna om verksamheten följs och att informationssystemen är tillförlitliga samt främjande av lönsamheten.

Ämbetsverkets och inrättningens högsta ledning svarar för att ordna den interna kontrollen samt för att den är ändamålsenlig och tillräcklig. Den vanligaste formen av intern kontroll är att cheferna övervakar och handleder sina medarbetares tjänsteåligganden eller arbetsuppgifter. I Polisstyrelsens anvisning om intern kontroll (POL–2019-43626) preciseras principerna för genomförandet av den interna kontrollen inom polisförvaltningen.

Den interna revisionen stöder polisen och dess högsta ledning när det gäller att uppnå målen genom att erbjuda en systematisk metod för utvärdering och utveckling av organisationens tillsyns-, lednings- och förvaltningsprocesser samt riskhanterings effektivitet. Den interna revisionen utarbetar årligen en revisionsplan med prioriteringar för revisionsverksamheten. Föremål för revision kan vara olika förfaranden och processer vid polisrättningarna. Föremål för revision i anslutning till trafiksäkerhetsarbetet är t.ex. övergången till tillståndsförvaltning i fråga om uppgifter om körhälsa och missbrukare av narkotika och säkerställandet av att uppgifterna i alla de fall som kräver övervakning av körhälsan överförs till tillståndsförvaltningen.

4. MÅL FÖR POLISENS TRAFIKSÄKERHETSARBETE

4.1. CENTRALA EFFEKTMÅL

De centrala effektmålen för polisens trafiksäkerhetsarbete är att:

- minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken samt den grå ekonomin inom vägtransporter
- förebygga och avslöja trafikbrott och brott som förekommer i trafiken och föra dem till åtalsprövning samt upprätthålla trafiksäkerheten.

Trafiksäkerhetsarbete är förutom trafikövervakning även polisens alla åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerheten på väg, i terräng eller i vatten. Ett så effektivt trafiksäkerhetsarbete som möjligt ställer krav förutom på sättet att utföra arbetet också på personalen, den teknik som används och hela organisationen.

4.2. TRAFIKSÄKERHETSARBETET OMFATTAR HELA POLISORGANISATIONEN

Trafikövervakningen hör till de grundläggande uppgifterna inom övervaknings- och larmverksamheten samt trafikpolisverksamheten. Trafikövervakningen är ett viktigt sätt för polisen att påverka trafiksäkerheten och brottsligheten i trafiken. I trafiksäkerhetsarbetet behövs omfattande och rätt riktade åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och för att förebygga och bekämpa brottslighet i trafiken. I polisverksamheten är tvångsmedel en del av påverkandet av säkerheten, liksom också i trafiksäkerhetsarbetet. Körförbud, beslag av fordon och alkoholåtgärder utgör en integrerad del av urvalet av tillgängliga medel. I synnerhet de som gör sig skyldiga till trafikbrott i samband med missbruksproblem är typiska återfallsförbrytare, och i fråga om dem bör man överväga att använda förebyggande åtgärder som är effektivare än enbart straff.

Genom brottsbekämpningen och tillståndsförvaltningen kan man effektivt påverka trafiksäkerheten och brottsligheten på vägarna. I vilket polisuppdrag som helst kan det framkomma omständigheter som ger anledning att misstänka att hälsokraven för körkort för en körrettsinnehavare som påträffats inte uppfylls. Till exempel ett uppdrag som hänför sig till psykisk hälsa eller användning av rusmedel kan utgöra en grund för utredning av körhälsan. I dessa situationer ska åtgärderna vara konsekventa så att bedömningen av körhälsan görs på ett likvärdigt sätt i hela landet, även om personen inte påträffas som förare av fordonet.

Brottslighet som förekommer i trafiken är vanligen dold brottslighet, som avslöjas vid trafikövervakning. Det ska finnas beredskap och tillräcklig sakkunskap om brottsbekämpning vid utredning av andra brott än sådana som sköts enligt principen om närmaste patrull. Vanligtvis omfattar sådana olika storskaliga brott relaterade till grå ekonomi som begås inom ekonomi-, miljö- och företagsverksamhet och som kan uppdragas som enskilda gärningar i samband med trafikövervakning.

Syftet med underrättelse- och analysverksamheten är att producera aktuell och betydelsefull information för alla polissektorer. För att rikta trafikövervakningen och bekämpa brottslighet i trafiken behövs lättillgänglig och begriplig lokalisering information och annan information om olyckor, trafikbrott, olika observationer och begäranden om övervakning. Det är också viktigt att polisens egna observationer registreras i systemet för vidare användning. Utredning av brott som förekommer i företagsverksamheten inom trafik och transport förutsätter inhämtande av information och bekämpning av identifierad allvarlig brottslighet.

Kommunikation är en väsentlig del av både trafikövervakningen och annat trafiksäkerhetsarbete. Övervakningens effekter förstärks genom kommunikation och dessutom kan man genom

kommunikation påverka på ett förebyggande sätt t.ex. genom trafikfostran och trafikupplysning. Organisationens övergripande interna kommunikation mellan olika sektorer, t.ex. i frågor som gäller körhälsa, ska säkerställas genom att det skapas klara och entydiga förfaranden för detta.

4.3. FÖREBYGGANDE

”Trafikövervakningens viktigaste mål är inte att påföra så många straff som möjligt, utan att verka för att så många vägtrafikanter som möjligt upplever att det finns en risk för att åka fast på grund av trafikförseelser.”

Förebyggande av brott är enligt polislagen (872/2011) en av polisens uppgifter. Enligt statsrådets redogörelse för den inre säkerheten flyttas tyngdpunkten i myndigheternas verksamhet i allt högre grad från korrigerande tjänster till förebyggande. Enligt polisens strategi, som publicerades 2020, strävar polisen i sin verksamhet i allt högre grad efter att förebygga brott.

Inrikesministeriet publicerade 2019 ENSKA Polisens strategi för förebyggande arbete 2019–2023. I strategin konstateras att trafiksäkerheten är en viktig del av det förebyggande arbetet. Polisen fokuserar i sitt trafiksäkerhetsarbete på hastighetsövervakning, övervakning av användning av alkohol och droger samt skyddsanordningar och på förare som utgör en risk i trafiken. Arbetet för trafiksäkerheten styrs av statsrådets principbeslut från 2016 om förbättring av säkerheten i vägtrafiken. De mål och strategiska riktlinjer som hänför sig till trafiksäkerheten och trafikövervakningen har dock inte inkluderats i polisens strategi för förebyggande arbete, utan i fråga om dem har det konstaterats att de ses över och utarbetas separat. Genom denna plan dras för sin del upp riktlinjer för dessa mål och åtgärder.

Trafikövervakningen är en central uppgift som hör till området för allmän ordning och säkerhet och den påverkar på ett förebyggande sätt både påföljdmottagaren och de vägtrafikanter som upptäcker övervakningen på ett eller annat sätt. Europeiska trafiksäkerhetsrådet (nedan ETSC) konstaterade i sin kommuniké om strategin för trafikövervakning att det viktigaste målet för trafikövervakningen är att förbättra trafiksäkerheten genom att förebygga att trafikanter begår brott som har samband med uppkomsten av trafikolyckor. Avsikten är i första hand att öka vägtrafikanternas upplevda (subjektiva) risk för att åka fast och inte bara reagera på redan inträffade olagligheter och registrera så många brottsanmälningar som möjligt. (ETSC: (Police enforcement Strategy to reduce traffic casualties in Europe, 1999.)

ETSC:s rapport (How traffic law enforcement can contribute to safer roads, 2016) betonar trafikövervakningens roll när det gäller att förebygga dödsfall och skador i trafiken. Vägtrafikanterna bedömer sannolikheten att åka fast för trafikförseelse på basis av de uppgifter och iakttagelser som de fått om den faktiska (objektiva) risken för att åka fast, och i bedömningen beaktar de också uppgifter om övervakningen från media och närstående personer. En risk som upplevs som tillräckligt hög (subjektiv risk för att åka fast) gör att vägtrafikanterna undviker att bryta mot trafikreglerna. Enligt rapporten är övervakningen effektivast när

- det ges tillräcklig information om övervakningen före, under och efter övervakningen
- övervakningen sker regelbundet under en lång tidsperiod
- övervakningen inte är förutsägbar eller lätt att undvika
- övervakningen kombinerar element av hög synlighet och osynlighet
- övervakningen inriktas på beteende som har ett direkt och bevisat samband med allvarliga olyckor. (t.ex. fortkörning, körning i berusat tillstånd, körning utan säkerhetsbälte, körning mot rött trafikljus, körning för nära framförvarande fordon, användning av mobiltelefon osv.).

En del av vägtrafikanterna handlar i enlighet med reglerna bara för att de vill följa regler. Andra vägtrafikanter måste upprepade gånger få syn på trafikövervakning för att de ska uppleva att risken för att åka fast vid brott mot reglerna är tillräckligt hög.

Redan 1990 kom Tapani Mäkinen i sin undersökning till resultat som i stor utsträckning påminner om det som anges i ETSC:s rapport. Enligt Mäkinen ska trafikövervakningen vara synlig, identifierbar, överraskande och återkommande för att på effektivast sätt kunna påverka den risk för att åka fast som vägtrafikanterna upplever. (Tapani Mäkinen: Liikenne-rikkomusten subjektii-vinen kiinnijäämisriski ja sen vaikutukset kuljettajien toimintaan, 1990).

För att den förebyggande verksamheten ska kunna genomföras måste övervakningen i huvudsak vara synlig, så att även andra vägtrafikanter än de som blivit föremål för påföljdsförfarande märker att övervakning utförs. Synligheten kan förbättras genom effektiv kommunikation som kan ske före, under och efter övervakningen. I bästa fall framgår det vid själva övervakningen, men senast av kommunikationen om övervakningen också vilken typ av beteende som är föremål för övervakningen.

Vesa Huotari anser å andra sidan i sin litteraturstudie att polisens arbete för att främja trafiksäkerheten har den bästa effekten när polisen lyckas skapa och upprätthålla en bild hos dem som övervakas att man åker fast vid brott mot lagen i trafiken och att det snabbt leder till ett kännbart straff. (Vesa Huotari: Poliisin liikennevalvonnan ja liikenneturvallisuustyön vaikuttavuus, 2020, 52).

Men Huotari påpekar också att lagen och övervakningen av den bör ha ett begripligt och godtagbart syfte och ske i en anda som på bred front åtnjuter medborgarnas stöd. Lakttagandet av lagen utgår således mer från människan än från yttre motiv. Med tanke på detta bör reglerna och övervakningen av dem vara sådana att medborgarna upplever båda som allmänt accepterade och att ingripandet i beteenden som strider mot reglerna sker på ett sätt som får medborgarna breda godkännande. Ett sådant tillvägagångssätt främjar ett brett godkännande av övervakningen och ökar dess effekter. Till exempel när det gäller övervakning av rattfylleri är detta säkert den rådande situationen.

Förutom att öka trafikövervakningens effekter ska polisen också kommunicera för annat främjande av trafiksäkerheten. Det är ändamålsenligt och effektivt att genomföra denna verksamhet som riktar sig till olika målgrupper tillsammans med samarbetspartner. Sådan kommunikation kan genomföras i form av material, videoutställningar eller tillställningar riktade till en viss målgrupp. I synnerhet de unga bör få information om till exempel trafikregler, förutseende mobilitet, trafikolyckor och deras följder (se avsnitt 5.4. Unga). Det är bra att erbjuda äldre information om åldrandets eventuella konsekvenser för trygg rörlighet, typiska hälsoproblem hos äldre, deras form och konsekvenser för trafiksäkerheten samt till exempel om självbedömningsblanketten för äldre förare.

4.4. SAMARBETSINRIKTNING

Polisens resurser är begränsade. Därför ger strävan efter samarbete och det praktiska genomförandet av trafiksäkerhetsarbetet tillsammans med olika myndigheter och intressentgrupper bättre möjligheter att lyckas med arbetet. Genom internationellt samarbete kan man finna effektiva tekniska lösningar och god praxis för att påverka trafiksäkerheten.

Polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet verkar inom synnerligen närliggande verksamhetsområden och med samma slags befogenheter. Bestämmelser om samarbetet mellan dem finns i lagen om samarbete mellan polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet (687/2009). De viktigaste samarbetsformerna är ömsesidigt bistånd vid utförande av uppdrag samt gemensam kriminalunderrättelseverksamhet och analys, vars verksamhet är av synnerligen stor betydelse t.ex. när det gäller att avslöja omfattande och gränsöverskridande transportbrottslighet.

I PTG-samarbetsstrukturen ingår bl.a. en PTG-fältaktionsgrupp, inom ramen för vilken man, liksom också i det regionala PTG-samarbetet, främjar bl.a. gemensamma övervakningsinsatser inom den tunga trafiken. Även övervakningen av terräng- och sjötrafiken sker i samarbete.

Kommunikationsministeriet sörjer för beredningen av trafikrelaterade bestämmelser och hör också polisen i beredningsarbetet. Polisen ska i sitt utlåtande beakta de föreslagna ändringarnas konsekvenser för polisverksamhetens olika delområden och de resurser som behövs. För de tillämpningsproblem som gäller gällande bestämmelser och som uppstår i polisens fältarbete finns det vid Polisstyrelsen en mekanism med hjälp av vilken information om problem som gäller bestämmelserna delges det ministerium som ansvarar för beredningen av bestämmelserna. Inom trafikövervakningen ska problem som gäller bestämmelserna rapporteras av polisens enheter till Polisstyrelsen. Via Polisstyrelsens stab föreläggs kommunikationsministeriet eller någon annan aktör som ansvarar för beredningen av en författning förslag om behoven av lagändringar.

Traficom meddelar föreskrifter med stöd av ett bemyndigande i vägtrafiklagen (729/2018) och fordonslagen (82/2021) t.ex. om fordons konstruktion och lastning av dem. I samarbete med Traficom kan det ordnas utbildning i anslutning till övervakningen, avtalas om riktlinjer för övervakningen eller ordnas gemensamma övervakningstillslag.

Närings-, trafik- och miljöcentralerna (nedan NTM-centralerna) är underställda Trafikledsverket och upprätthåller farlederna och deras säkerhet. Samarbetet med NTM-centralerna är viktigt med tanke på trafiksäkerheten t.ex. på grund av det planeringsarbete som hänför sig till den automatiska övervakningen.

Regionförvaltningsverken (nedan RFV) sköter statens uppgifter i regionerna. RFV övervakar till exempel att bestämmelserna om arbetarskydd iakttas. Med polisen samarbetar RFV till exempel vid övervakningen av kör- och vilotider samt taxitrafiken.

Kommunerna, de ekonomiska regionerna eller landskapen utarbetar planer som hänför sig till trafiksäkerheten och som polisen ska delta i utarbetandet av. Även kommunernas eller de större områdenas trafiksäkerhetsarbetsgrupper är viktiga samarbetspartner med tanke på trafiksäkerheten i området. Även om polisen inte längre behöver höras t.ex. om uppsättandet av en trafikstyrningsanordning, är det ändå bra att överväga att utveckla trafikmiljön i samarbete mellan olika myndigheter för att säkerställa ändringarnas konsekvenser för trafiksäkerheten. Polisens enheter ska aktivt informera de aktörer som ansvarar för kommunernas trafikmiljö om sådana utvecklingsobjekt i trafikmiljön som framgår av deras egen analys av olyckor och trafikbrott. Samtidigt kan man också diskutera behovet av att prioritera polisens trafiksäkerhetsarbete ur kommunernas synvinkel. Kommunerna kan i gengäld ha mycket exakta uppgifter om trafikolyckskoncentrationer och trafikmängder. Som utbildningsanordnare ansvarar kommunerna också för skolornas trafikfostran, och polisen deltar antingen nationellt eller regionalt i produktionen av det material som behövs i trafikfostran.

Undersökningskommissionerna för trafikolyckor utreder orsakerna till trafikolyckor och producerar viktig information för de rapporter som utges av Institutet för olycksinformation (OTI) för att förebygga olyckor. Polisens medlemskap i nämnden är en viktig del av trafiksäkerhetsarbetet.

Samarbetet med åklagarväsendet är viktigt med tanke på ett effektivt och enhetligt ingripande. Böteshandboken förenhetligar påföljderna också i fråga om de bötesyrkanden som går till åklagaren, men tröskeln för att anhängiggöra t.ex. konfiskation av fordon eller fordonens värde varierar på olika håll i landet till följd av åklagarväsendets lokala anvisningar till polisinställningen. Polisen ska i sin egen verksamhet sträva efter ett riksomfattande enhetligt förfarande för att inleda en förverkandepåföljd som gäller fordon. Dessutom ska man sträva efter att nå samförstånd med åklagarväsendet åtminstone om gränsdragningen för klara konfiskationsfall. Även det övriga åklagarsamarbetet i anslutning till trafikbrott ska utvecklas.

Trafikskyddet är på grund av sitt verksamhetsområde både en riksomfattande och en regional samarbetspartner. Trafikskyddet producerar material för olika ändamål och deltar t.ex. i kommunikationen om temaövervakningskampanjer. Trafikskyddet tillhandahåller utbildartjänster i hela landet för trafikfostran och trafikupplysning. Trafikskyddet producerar också forskningsdata som kan utnyttjas vid övervakning, t.ex. om trafikbeteendet och användningen av säkerhetsanordningar.

Polisen samarbetar också med organisationer som företräder olika grupper av vägtrafikanter eller trafiksäkerhetsaktörer.

4.5. INFORMATIONsledning

”Rätt tid, rätt plats, rätt objekt, rätt kompetens, rätta redskap; information omvandlas till verksamhet”

I den informationsledda polisverksamheten är det fråga om att besluten om allokering av resurser fattas genom analys av den information som fås från omvärlden. Det väsentliga är att den informationsledda verksamheten gör det möjligt att förutse vad resurserna är förnuftigast att rikta till. (Polisöverdirektör Seppo Kolehmainen i en intervju i Maaseudun tulevaisuus 6.11.2020.)

Målet är t.ex. i fråga om trafiksäkerheten att uppnå en situation där man med hjälp av den information som analyserna ger vet var och när trafikövervakning ska utföras. Analyskompetensen och det analytiska tänkesättet bör därför ökas och kontinuerligt utvecklas genom utbildning med beaktande av de aktuella behoven och den tekniska utvecklingen. (Mika Sutela, tiedon, analyysin ja analytiikan hyödyntämisen tarve poliisissa – ilmeinen ja suuri?, 2020.)

Mer information om utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet och därmed också analys och forskning behövs också i Finland. Utöver en analys som är baserad på krockar, trafikbrott och trafikuppdrag behövs vetenskaplig forskning t.ex. om förhållandet mellan trafikbeteende och allvarliga olyckor, trafikövervakningens effektivitet och utvecklingen av ny övervakningsteknik. Polisyrkeshögskolan har en särskild forsknings-, utvecklings- och innovationsenhet som bedriver omfattande forskningsverksamhet. Den ska vara initiativtagande i förhållande till både vetenskapshögskolorna och andra aktörer som bedriver trafikforskning, t.ex. Traficom, Trafikskyddet och Institutet för olycksinformation, eftersom polisen behöver aktuell information för att utveckla trafiksäkerhetsarbetet och metoderna för trafikövervakning. Även de lärdomsprov som examensstuderandena vid Polisyrkeshögskolan utför är en potentiell källa till ny kunskap.

Polisens riksomfattande trafikanalys, som styrs av Polisstyrelsen, upprätthåller en riksomfattande lägesbild av trafiksäkerheten och trafikövervakningen på polisrättningsnivå. Polisrättningsenheterna för analys- och underrättelseverksamhet producerar inom sitt område eller tillhandahåller sådan information om platser för olyckor och trafikbrott, antalet trafikuppdrag, åtgärder och prestationer samt begäranden om övervakning och hur man reagerat på dem som behövs för att rikta trafikövervakningen. Polisens riksomfattande trafikanalys stöder och ger vid behov anvisningar om verksamheten vid polisrättningsenheternas analys- och underrättelseenheter när det gäller analys av trafiksäkerheten.

4.6. VERKSAMHET SOM STÖDER POLISENS ÖVRIGA MÅL

Trafiksäkerhetsarbetet sker i allmänhet i växelverkan med medborgarna och väganvändarna. Polisens synlighet påverkar trygghetskänslan och är ägnad att upprätthålla ordningen och bekämpa brott oberoende av polisens pågående uppdrag. I allmänhet är trafikövervakning den vanligaste orsaken till att polisen syns i glesbygden. När polisen övervakar trafiken ingriper den samtidigt också i störande av ordning, brott och andra ärenden som kräver direkt ingripande av polisen.

Vid utövandet av de övervakningsrelaterade befogenheterna att kontrollera förarnas handlingar eller fordonets trafikduglighet kan det samtidigt komma fram frågor som kräver att polisen inleder förundersökning, vidtar andra åtgärder eller kontroller. Till exempel övervakningen av utlänningar, människohandel och organiserad brottslighet är frågor som kräver observationer för att polisen ska kunna ingripa. Till och med en enda observation som registrerats i polisens informationssystem vid övervakningen av den yrkesmässiga internationella trafiken kan ge polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet avgörande uppgifter för gemensam PTG-underrättelseinhämtning i syfte att utreda ett brott som hänför sig till transport eller annan internationell verksamhet. Egendomsbrott och gränsöverskridande brottslighet är förknippat med en möjlighet att identifiera och nå misstänkta och stulen egendom i trafiken. I samband med trafikövervakningen bör man aktivt sträva efter att avslöja även andra än egentliga trafikbrott.

Övervakningen av terräng- och sjötrafiken kombineras ofta med övervakning av jakt och fiske. I samband med övervakningen fästs också uppmärksamhet vid skyddet av naturvärden och olika former av miljöförstöring.

4.7. SÄKERSTÄLLANDE AV KOMPETENSEN

Kompetens är en av polisens värderingar och att stärka personalens kompetens är en central åtgärd som möjliggör strategin. Polisens kompetens och kompetensmål baserar sig på polisens strategi samt polisens verksamhetsprocesser, dvs. styrning, kärnverksamhet (övervaknings- och larmverksamhet, trafiksäkerhet, brottsbekämpning och tillståndsverksamhet), prestationsförmåga och möjliggörande. Polisens strategiska kompetens är handlingsplanen indelad i enlighet med huvudmålen, och målet enligt planen är att förebygga brott och störningar.

Inom polisförvaltningen ges utbildning i trafikövervakning och trafiksäkerhet inom ramen för Polisyrkeshögskolans examensutbildningar och fortbildningar samt genom olika metoder och metoder för kompetensutveckling vid polisenheterna. Specialiseringsstudierna polis YH, polis HYH, och fortbildningarna omfattar bl.a. studier som hänför sig till körteknik och körtaktik, trafiksäkerhet, trafikbrott och trafikkärl, polisens tillståndövervakning, ledning av trafiksäkerheten och påföljdssystemet enligt vägtrafiklagen. Polisstyrelsen och Polisyrkeshögskolan har haft gemensamt ansvar för utbildningen av flera kompetensområden, bland annat utbildning i tung trafik. Genom utbudet har man strävat efter att säkerställa en tillräcklig och tidsenlig riksomfattande kompetensnivå, och behovet av utbildning bedöms årligen.

Vid kompetensutveckling är det viktigt att beakta individens, arbetsgemenskapens och organisationens olika nivåer. Dessutom är det viktigt att i ledningen identifiera också metoder med hjälp av vilka kompetensutvecklingen kan genomföras i praktiken och i olika roller. Det är viktigt att kunna leda kompetensen planmässigt och långsiktigt. I synnerhet kompetensen och specialkompetensen inom trafikövervakning och trafiksäkerhet kräver långsiktig utveckling på många nivåer.

Ett helhetsbetonat angreppssätt utmanar kompetensutvecklingen på många olika sätt, eftersom den officiella utbildningen inte är det enda sättet att utveckla och upprätthålla kompetensen. Kompetensen utvecklas i enlighet med principen om livslångt lärande bl.a. genom introduktion, självstudier, webbutbildning, videoinspelningar, arbetsrotation samt genom att lära sig tillsammans till exempel i samarbete med en annan polisenhet eller olika intressentgrupper. Också personalen själv har en viktig roll när det gäller sitt lärande.

Det är viktigt för polisförvaltningen att aktivt utveckla sin kompetens inom områden med mångdimensionella beröringspunkter med trafikövervakning och trafiksäkerhet. Bland annat hanteringen av den förebyggande verksamheten som helhet, mediernas förändrade roll, nya arbetssätt, tillgången på och varaktigheten av kompetent arbetskraft, nya tekniska tillämpningar automatiseringen av informationsutbytet är sådana förändringar som det är viktigt att beakta när man bygger upp kompetensutvecklingen som helhet. Dessutom gör identifiering av specialkompetens det möjligt att bygga upp karriärvägar som baserar sig på substanskompe-

tens. Särskilt vid rekryteringen av nya arbetstagare och uppfyllandet av kompetenskraven ska de utmaningar som hänför sig till arbetet säkerställas och förutses, eftersom detta är en viktig del av tryggheten av trafiksäkerhetsarbetets kontinuitet. Tydliga kompetenskriterier, karriärvägar och andra mekanismer är viktiga för att personalens färdigheter och kompetens ska kunna identifieras och riktas rätt.

Specialkompetenser i anslutning till kompetensutveckling som i framtiden kommer att krävas är bland annat ändringar i lagstiftningen, nya verksamhetsätt och samarbetsformer inom kommunikations- och upplysningsarbetet, tryggheten av trafiken för unga, utredningsarrangemang i fråga om trafikbrott och särskilt brott i anslutning till yrkestrafik, ledning av trafiksäkerhetsarbetet och utnyttjande av teknisk utrustning. Proaktiv kompetensledning spelar också här en viktig roll.

4.8. EFFEKTIVT UTNYTTJANDE AV TEKNIK

Polisen använder redan nu i stor utsträckning teknisk utrustning i trafiksäkerhetsarbetet. Den tekniska utrustningen utnyttjas redan i nuläget i fråga om nästan alla de viktigaste påverkansobjekten för trafiksäkerheten, men tekniken möjliggör ett ännu mer omfattande utnyttjande. Exempelvis inom den automatiska trafikövervakningen har man i huvudsak koncentrerat sig på övervakning av körhastigheter, men i fortsättningen kan man också följa användningen av säkerhetsanordningar och användningen av anordningar som försämrar uppmärksamheten i trafiken. Utifrån materialet från olika kamerasystem kan man i framtiden också i trafikflödet identifiera avvikande körbeteenden och generera olika larm för att rikta trafikövervakningen till sådana fordon.

Video- och kamerautrustning (nedan Revika) som avläser registreringskyltar erbjuder ett mångsidigt system för övervakning av fordons trafikduglighet, granskning av körrätten och olika brottsbekämpningsbehov.

Även i kameror som finns i fasta automatiska övervakningspunkter är det i framtiden sannolikt möjligt att integrera teknik som förmedlar information om trafikbrott och andra brott till systemen och vid behov också till patruller.

Övervakningen av berusade förare utförs med hjälp av teknisk utrustning, och när det gäller droger är det ytterst viktigt att tidsenligt och i vid omfattning kunna identifiera den mångfald av ämnen som ständigt utvecklas. I fråga om alkohol är det möjligt att tekniskt fastställa graden av berusningstillstånd hos en förare noggrant redan på platsen, och genom att öka antalet mobilalkometrar vid övervakningen av såväl vatten- som vägtrafiken kan den tid som går åt till uppdraget förkortas i och med att konstaterandet av misstänkt berusning inte förutsätter transport till en polisstation eller ett verksamhetsställe inom hälso- och sjukvården. Detta ökar den arbetstid som avsätts för övervakning och förbättrar larmberedskapen. När det gäller narkotika är användningen av mobilutrustning tills vidare begränsad till stickprov.

Den utrustning som används för övervakning av yrkesmässig trafik är otidsenlig, och i synnerhet den utrustning som används för övervakningen av kör- och vilotider bör förnyas så snart som möjligt. En utmaning vid användningen av tidsenlig teknik är den obligatoriska upphandlingen och de krav som polisens kommunikationsnät ställer. Dessa fördröjer anskaffningen och införandet av program och tillämpningar som är avsedda för trafikövervakning och annan fältverksamhet inom polisen.

Vid stickprov av lastvikter kan man i fortsättningen utnyttja t.ex. vägningsuppgifter som hör till de tekniska kraven för en luftfjädrad HCT-fordonskombination eller WIM-sensorer monterade på vägen. På basis av dessa uppgifter kan man plocka ut de fordon som ska vägas på polisens fordonsvägar. På detta sätt kan övervakningen riktas bättre än tidigare och lägesbilden över lasterna i allmänhet bli bättre.

Att identifiera förändringar i omvärlden och förutse eventuella framtida scenarier är en förutsättning för att den tekniska utrustning som används ska kunna utvecklas så att den bättre motsvarar behoven.

För att polisen ska hålla sig uppdaterad med den tekniska utvecklingen bör det i organisationen finnas en funktion som har tillräckliga befogenheter och tillräcklig finansiering för att följa den tekniska utvecklingen och förändringarna i omvärlden samt för att testa och använda olika anordningar och system för att svara på dessa förändringar.

Polisförvaltningen har de utvecklingsteam och nätverk som behövs för detta. Styrningen av dessa team, deras uppgifter, resursfördelningen och finansieringens tillräcklighet ska dock granskas och processerna korrigeras om det behövs. Införandet av nya tekniska lösningar och verktyg som dagliga arbetsredskap på fältet är en förutsättning för att kunna hänga med i utvecklingen av verksamhetsmiljön.

4.9. POLISENS AKTIVA OCH EFFEKTIVA KOMMUNIKATION

“Kommunikation är en prestationsförmåga!”

Kommunikation är ett sätt att göra polisens verksamhet synlig, sprida information, påverka samhället samt människornas attityder och beteende. Det viktigaste målet för polisens trafiksäkerhetskommunikation är att förbättra trafiksäkerheten och öka trygghetskänslan. Effektiv kommunikation är också av stor betydelse för att polisens trafiksäkerhetsarbete ska vara accepterad. För att uppnå dessa mål ska polisen öka

- synligheten i sitt trafiksäkerhetsarbete och i trafiksäkerhetsövervakningen, vilket påverkar bl.a. vägtrafikanternas upplevda risk för att åka fast om de bryter mot reglerna
- spridningen av information om lagenlig och säker rörlighet, vilket främjar ett tryggt och lagenligt trafikbeteende
- deltagandet i samhällsdebatten och därigenom förbättra medborgarnas och beslutsfattarnas kännedom om trafiksäkerheten och fenomenen i anslutning till den.

För att detta ska lyckas krävs aktiva insatser, planmässighet, framförhållning, rättidigt agerande och lämpligt riktade åtgärder. Kommunikationen kan sägas ha varit lyckad när man har påverkat människors attityder och beteende. Kommunikationsåtgärder är bl.a. information, kampanjer, dialog och deltagande i samhällsdebatten. Kommunikationen kan göras effektivare bl.a. genom att:

- effektivare utnyttja analys i kommunikationen
- viktiga intressentgrupper och samarbetspartner samarbetar mer intensivt
- lyfta fram lokala och riksomfattande fenomen, brott och säkerhetstips genom att ge dem ett ansikte och utnyttja berättande
- lyfta fram säkerhetsteman och erbjuda expertis i den offentliga debatten.

I detta avsnitt granskas nuläget och utvecklingsbehoven inom trafiksäkerhetskommunikationen, så att trafiksäkerhetskommunikationen stöder målen för polisens program för trafikövervakning och trafiksäkerhet 2021–2030. Under varje underrubrik anges målen och utvecklingsobjekten för delområdet i fråga.

4.9.1. Utgångspunkter för polisens kommunikation

Polisens kommunikation styrs när denna plan utarbetas av polisens kommunikationsföreskrift (POL-2019-71117), handboken för polisens interna och externa kommunikation samt anvis-

ningen om polisens verksamhet i sociala medier (POL-2017-8358). Dessutom håller man på att utarbeta en anvisning för påverkanskommunikation, dvs. riktlinjer för hur polisen ska öka sin kommunikation och samarbeta med beslutsfattare och påverkare.

Polisens strategi för 2020–2024 ger också klara riktlinjer för polisens kommunikation. Enligt strategin kommunicerar polisen öppet, enhetligt, begripligt och snabbt, deltar aktivt i den samhällseliga debatten inom polisens verksamhetsområde samt producerar aktuell och analyserad information om verksamhetsmiljön bl.a. till stöd för det politiska beslutsfattandet och den samhällseliga debatten. Polisens strategi tillsammans med de ovan nämnda dokumenten utgör utgångspunkter för kommunikationen också i trafiksäkerhetskommunikationen.

Polisen kommunicerar både lokalt och nationellt om trafiken och trafiksäkerheten. Det går att identifiera olika typer av trafiksäkerhetskommunikation (se närmare punkt 4.9.5): polisen behöver inte bara kommunicera om trafikuppdrag, trafiksäkerhetsfenomen och trafikbrottsutredningar, utan också sprida information om trafiksäkerheten på ett bredare och förebyggande sätt. Både medborgarna och beslutsfattarna behöver en lägesbild och expertis i trafiksäkerhetsfrågor som stöd för sin egen verksamhet.

Kommunikation är inte bara en skyldighet utan också en prestationsförmåga som i kombination med polisens analysdata och trafiksäkerhetsarbetet på fältet avsevärt ökar effekterna av polisens arbete. Kommunikationen baserar sig på polisens strategiska mål, men också mottagarens behov måste beaktas. Systematisk, rätt riktad och kanaliserad kommunikation som genomförs med tillräckliga resurser ökar utöver trafiksäkerhetsarbetets effektivitet också förtroendet för myndigheterna och medborgarnas känsla av trygghet.

Polisen upprätthåller en aktuell lägesbild av trafiksäkerheten både nationellt och regionalt. Utifrån analysdata kan man identifiera aktuella fenomen och teman som polisen ska kommunicera om för att främja säkerheten. En gemensam lägesbild inom ledningen, kommunikationen och på fältet främjar trafiksäkerhetsarbetets effektivitet.

Mål: Polisens trafiksäkerhetskommunikation genomförs och utvecklas inom ramen för gällande anvisningar för kommunikation. Målet är öppen, tillgänglig och tydlig kommunikation som beaktar inte bara polisens strategiska mål utan också målgruppernas behov. I trafiksäkerhetskommunikationen utnyttjas polisens lägesbild och trafiksäkerhetsanalys, både nationellt och lokalt.

4.9.2. Polisens roll i trafiksäkerhetskommunikationen

Trafiksäkerheten är en gemensam angelägenhet för hela samhället. Polisen deltar i främjandet av säkerheten i samhället genom att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt genom att förebygga och utreda brott. I denna myndighetsroll är polisen en av de aktörer som har möjlighet att påverka trafiksäkerheten. Trafiksäkerheten främjas inte bara av trafikövervakningen utan också av känslan av att övervakning sker. Det senare kan ökas genom kommunikation.

Mål: Utgångspunkten för polisens trafiksäkerhetskommunikation är att synliggöra polisens trafiksäkerhetsarbete och säkerhetsexpertis. Polisen fokuserar på att kommunicera om sitt arbete som myndighet och de skyldigheter som hänför sig till det. Polisen ska berätta om sina observationer på fältet och i det dagliga polisarbetet, ge anvisningar om återkommande och aktuella trafiksäkerhetsfenomen samt delta i den samhällseliga debatten. I egenskap av den myndighet som utövar övervakning av efterlevnaden av lagen ger polisen medborgarna information, råd och anvisningar om hur man enligt lag ska agera.

4.9.3. Samarbete med intressentgrupper

Polisens resurser räcker inte ensamma till för att påverka trafikanvändarnas attityder, kunskaper och beteende. Därför är det viktigt med kommunikationssamarbete med berörda parter, t.ex. gemensamma informationskampanjer eller evenemang.

För att samarbetet med intressentgrupperna ska kunna utvecklas är man också bunden av polisens strategi, enligt vilken samarbetet med andra säkerhetsmyndigheter och samarbetspartner ska fördjupas både internationellt, nationellt och regionalt. Viktiga intressentgrupper inom trafiksäkerheten är bl.a. Traficom, Trafikledsverket, NTM-centralerna, regionförvaltningsverken, Utbildningsstyrelsen, Institutet för olycksinformation, Trafikskyddet, Kommunförbundet samt kommunerna och organisationer som företräder olika trafikarter och andra trafikformer.

Mål: Som stöd för polisens trafiksäkerhetsarbete och trafiksäkerhetskommunikation utvecklas det riksomfattande och lokala samarbetet med andra trafiksäkerhetsaktörer. I samarbetet med intressentgrupperna ligger tyngdpunkten på trafiksäkerheten i informationsspridningen och i trafikfostran. Samarbetsformer kan vara t.ex. gemensamma informationskampanjer, evenemang eller tillhandahållande av expertis för att uppnå gemensamma mål.

4.9.4. Organisering av trafiksäkerhetskommunikationen och kompetens

Vid polisen genomförs kommunikationen i samarbete mellan kommunikationsexperter, trafiksäkerhetsexperter (inkl. de poliser som är förtrogna med frågan både på fältet och inom befälet) och ledning. Att kombinera resurser och kompetens är kärnan i en effektiv kommunikation.

En lyckad kommunikation kräver en gemensam och delad lägesbild och mål. Avgörande är också de sakkunnigas insats och kommunikationskompetens, eftersom trafiksäkerheten bara är en av polisens funktioner som kommunikationsexperterna måste stödja med begränsade resurser.

Enligt polisens ledningssystem är kommunikationsansvaret klart när det gäller den operativa verksamheten och brottsutredningen. I fråga om fenomenen och trafikfostran är det däremot inte alltid klart vems ansvaret är. Därför är kommunikationen om dem inte alltid idealiskt samordnad och uppnår inte den bästa effekten.

Polisens kommunikation har både riksomfattande och lokala dimensioner. Dessa dimensioner korsar eller överlappar ofta varandra så att det är svårt att identifiera vem som ansvarar för kommunikationen. Detta leder till att överlappande arbete kan utföras i olika organisationer eller att man inte alltid hinner eller förstår att ingripa i aktuella debatter.

I offentligheten kan aktörer på såväl lokal som riksomfattande nivå uppträda som sakkunniga beroende på ämnet. Såväl polismän, allmänna ledare eller fältchefer, sakkunniga inom larm- och övervakningsverksamheten vid polisinsatserna, representanter för trafiksektorn, undersökningsledare som sakkunniga vid Polisstyrelsen kan uttala sig. I sociala medier kan dessutom de poliser och sakkunniga som förvaltar tjänstekonton kommunicera också i trafikfrågor. Genom gott samarbete, samordning och stöd till och utbildning av experter kan de begränsade resurserna för kommunikation utnyttjas effektivt. Den viktigaste rollen för dem som arbetar med kommunikation är att stödja experter och ledning bl.a. genom att sköta innehållsproduktionen, planera kärn- och stödbudskap och ordna utbildning.

Mål: För att säkerställa en enhetlig och effektiv kommunikation dryftas vilka trafiksäkerhetsteman som ska kommuniceras lokalt och på riksnivå. Målet är att effektivt utnyttja tillgängliga resurser och söka synergifördelar som kan öka effektiviteten och minska överlappande arbete både på lokal och riksomfattande nivå.

Kommunikationsexperternas roll är att utveckla, samordna, ge konsultation och utbilda ledningen och sakkunniga i kommunikationen om trafiksäkerhetsfrågor. Sakkunniga stöds vid behov genom innehållsproduktion och genom planering av kärn- och stödbudskap. Som sakkunniga i offentligheten ska det för att skapa en mångsidig bild vara experter från såväl fältet, befälet som ledningen som uttalar sig.

I centrum för en effektiv trafiksäkerhetskommunikation står polisens experter i olika uppgifter. Därför ska experternas kommunikationskompetens utvecklas och involveras effektivare än tidigare i kommunikationen i trafiksäkerhetsfrågor. Experterna garanteras kompetens, verktyg och stöd med hjälp av vilka de framgångsrikt kan sköta de kommunikationsuppgifter som ingår i deras arbete. Detta gör det också möjligt att ge trafiksäkerhetskommunikationen ett ansikte. Genom att stärka kompetensen och med stöd av kommunikationen och ledningen ökar upplevelsen av betydelsefullhet och engagemang.

Samarbetet mellan kommunikation och trafikpolis utvecklas. För att kommunikationen ska kunna utvecklas och de uppställda målen uppnås krävs samarbete mellan kommunikationen och ledningen, både på lokal och riksomfattande nivå. Kommunikationen tas aktivt med i planeringen av polisens trafiksäkerhetsarbete och trafiksäkerhetskommunikation.

4.9.5. Typer av trafiksäkerhetskommunikation

Polisens trafiksäkerhetsarbete har både strategiska och operativa dimensioner. Det återspeglas också i kommunikationen. För att skapa en helhetsbild av trafiksäkerhetskommunikationen kan kommunikationen innehållsmässigt delas in i tre olika kategorier enligt följande:

1. Kommunikation inom den polisiära verksamheten (operativ nivå)

Kommunikationen inom den polisiära verksamheten går ut på

- kommunikation om allmän ordning och säkerhet (t.ex. trafikuppdrag där polisen deltar)
- kommunikation om trafikbrottsutredning
- kommunikation om trafikövervakning och dess resultat.

Kommunikationen inom den polisiära verksamheten sker i regel på lokal nivå i enlighet med gällande kommunikationsansvar. Undantag görs i fråga om riksomfattande teman, såsom temaövervakning, för vars kommunikation Polisstyrelsen ansvarar.

2. Spridning av trafiksäkerhetsinformation (förebyggande nivå)

Polisen har en unik roll i vårt samhälle som myndighet. Till denna uppgift hör att sprida information om säker och lagenlig trafik, dvs. om hur det är tryggt att röra sig och vad det innebär att följa trafikregler i praktiken som vägtrafikanter. Spridning av trafiksäkerhetsinformation är förebyggande arbete som syftar till att påverka vägtrafikanternas attityder, kunskaper och beteende. Målgrupperna kan indelas enligt ålder (t.ex. unga, äldre), trafikmedel (t.ex. fotgängare, cyklister, yrkesbilister) eller trafikbeteende. (t.ex. drogmissbrukare i trafiken, fortkörning). Utgångspunkten är att trafiksäkerhetsinformationen är riksomfattande och att det därför är motiverat att sköta den samordnat.

3. Samhällelig debatt och påverkan (fenomennivå)

I den samhällliga debatten och påverkansarbetet är polisens roll att delta på eget initiativ när det gäller aktuella fenomen och teman inom trafiksäkerheten. Polisens expertis behövs också i lagberedning samt i stads- och trafikplanering. För närvarande är deltagandet i samhällsdebatten (om trafiksäkerhet) oftast reaktivt. Experter på såväl lokal som nationell nivå deltar, beroende på situationen.

Mål: Polisen kommunicerar aktivt om sitt olika arbete med trafiksäkerhet, med beaktande av alla tre typer av trafik-kommunikation. I kommunikationen strävar man efter att öka berättandeperspektivet och ge ämnet ett ansikte. Det har nämligen konstaterats öka kommunikationens genomslagskraft.

Information om trafiksäkerheten ges i en uppmuntrande och vägledande ton. Syftet med kommunikationen är att främja en anda där polisen och medborgarna samarbetar för att främja en tryggare trafik.

Det viktigaste målet för polisens trafiksäkerhetskommunikation är att förbättra trafiksäkerheten och öka trygghetskänslan. För att uppnå dessa mål krävs systematiska och långsiktiga kommunikationsåtgärder för att påverka trafikanternas attityder, kunskap och beteende.

Det finns förebyggande och trafikfostrande drag i nästan alla typer av trafiksäkerhetskommunikation. De långsiktiga riksomfattande kommunikationsteman som kräver planmässighet behöver dock interna verksamhetsmodeller med hjälp av vilka den riksomfattande trafiksäkerhetskommunikationen planeras, samordnas och leds. För att riksomfattande trafiksäkerhetsinformation ska kunna distribueras behövs ett nätverk av kommunikatörer, företrädare för trafikpoliserna och Polisstyrelsen, som tillsammans planerar, samordnar och också bidrar till den riksomfattande trafiksäkerhetskommunikationen.

4.9.6. Kanaler, målgrupper och metoder

I polisens trafiksäkerhetskommunikation utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt kanaler som konstaterats vara effektiva och som används i polisens kommunikation. För närvarande är de viktigaste kanalerna för polisens externa kommunikation

- webbplatsen Poliisi.fi, som är polisens officiella databank och servicekanal för medborgarna
- en medietjänst, som omfattar meddelanden för mediernas bruk och svar på intervju- och informationsförfrågningar
- sociala medier, där medborgarna kan informeras om polisens arbete på ett interaktivt och lättillgängligt sätt både via organisationskonton och tjänstekonton som upprätthålls av sakkunniga.

Polisen har vanligtvis deltagit i bland annat i skolor och utvalda evenemang för att sprida information om trafikfostran. Det upplysningsarbete som genomförts har upplevts vara effektivt, men i och med att resurserna minskat har också besöken blivit färre. Sociala medier och distansverktyg erbjuder effektiva sätt att nå målgrupperna. Det finns positiva erfarenheter av olika kanaler.

Kommunikationsåtgärder för att uppnå de fastställda målen är bl.a. information, kampanjer, dialog och deltagande i samhällsdebatten. Kommunikationen kan göras effektivare bl.a. genom att:

- effektivare utnyttja analys i kommunikationen
- viktiga intressentgrupper och samarbetspartner samarbetar mer intensivt
- lyfta fram lokala och riksomfattande fenomen, brott och säkerhetstips genom att ge dem ett ansikte och utnyttja berättande
- lyfta fram säkerhetsteman och erbjuda expertis i den offentliga debatten.

Alla medborgare är vägtrafikanter och samtidigt målgrupp för trafiksäkerhetskommunikationen. Målgrupperna kan väljas ut på basis av ålder, färdmedel eller trafikbeteende. Kommunikationen om trafikövervakning och trafiksäkerhet kan lätt förbli på nivån "allt för alla", vilket inte alltid är den mest effektiva kommunikationen. Att rikta kommunikationen till specifika målgrupper kräver på andra sidan bra resurser och planmässighet. För att öka effektiviteten bör man sträva efter att rikta budskapen och beakta målgrupperna bättre än tidigare också vid valet av kanaler.

I kommunikationen ska förutom kraven i språklagen (423/2003) också beaktas att det inte alltid räcker att kommunicera på finska och svenska. Beroende på situationen och målgrupperna ska det bedömas om kommunikationen måste ske också på andra språk.

När det gäller kommunikation måste man beakta den föränderliga mediemiljön, den splittrade användningen av medier och deras inverkan på kanalernas effektivitet. Därför tar man i detta program inte separat ställning till vilka kanaler som ska användas under planeringsperioden, utan betonar valet av kanal enligt målgrupp och mål.

Mål: Polisen informerar aktivt om sin verksamhet som myndighet via de kanaler som står till dess förfogande (bl.a. på sin webbplats och i sociala medier) och betjänar medierna. I den samhälleliga kommunikationen deltar polisen i lämpliga forum. Kanaler, åtgärder och språk väljs enligt kommunikationsmålen och målgrupperna. I kommunikationen beaktas tillgänglighetskraven.

I trafiksäkerhetskommunikationen beaktas och utnyttjas i mån av möjlighet fördomsfritt även nya kanaler och tekniker (t.ex. allt mer sofistikerade bildskärmar) med hjälp av vilka målgrupperna kan nås bättre än tidigare.

Målgrupperna för trafikanterna identifieras, och polisen önskar särskilt påverka deras kunskaper och beteende. Dessa målgrupper beaktas särskilt i kommunikationsplanerna och åtgärderna i anslutning till distributionen av riksomfattande trafiksäkerhetsinformation.

4.9.7. Uppföljning och utvärdering av kommunikationen

Som en del av denna plan kommer man också att ta fram indikatorer för att mäta kommunikationens effektivitet. Mätningen av trafiksäkerhetskommunikationens effektivitet inkluderas i detta arbete.

Mål: Målen, prioriteringarna och miniminivån för trafiksäkerhetskommunikationen fastställs årligen som en del av verksamhets- och ekonomiplaneringen, och de integreras i polisens riksomfattande mätare. Utfallet följs upp kvartalsvis via rapporteringen. Resultaten behandlas på nationell och regional nivå.

4.9.8. Sammandrag av strategins mål i kommunikationen

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Polisens aktiva och effektiva kommunikation |
|--|--|
| Vi stärker personalens kompetens, välbefinnande i arbetet och engagemang | De polisexperter som står i centrum för trafiksäkerhetskommunikationen garanteras kompetens, verktyg och stöd för en framgångsrik skötsel av kommunikationsuppgifterna. Genom att stärka kompetensen och med stöd av kommunikationen och ledningen ökar upplevelsen av betydelsefullhet och engagemang. |
| Vi leder verksamheten resultatorienterat med sikte på effektiviteten | Ansvarsfördelningen inom trafiksäkerhetskommunikationen förtydligas. Polisstyrelsen styr kommunikationen i anslutning till temaövervakningen och distributionen av trafiksäkerhetsinformation samt den samhälleliga debatten. Polisenheterna ansvarar för kommunikationen i anslutning till annan övervakning och till exempel det regionala samarbetet med intressentgrupper. Samarbetet mellan polisenheternas polisverksamhet och kommunikation intensifieras genom tydligare roller. Kommunikationen skapar kontakter, samordnar, utbildar och producerar innehåll. Polisen ger kommunikationen en röst, ett ansikte och en berättelse. |

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Polisens aktiva och effektiva kommunikation |
|--|---|
| Vi tryggar funktionskritiska IKT-tjänster och utnyttjar ny teknik | I trafiksäkerhetskommunikationen utnyttjas fördomsfritt nya kanaler och tekniker för att nå de målgrupper som eftersträvas. |
| Vi harmoniserar verksamhetsprocesserna | Interna verksamhetsmodeller och nätverk utvecklas för planering, samordning och genomförande av den riksomfattande trafiksäkerhetskommunikationen på ett enhetligt och långsiktigt sätt. Till trafikövervakningsgrupperna utses kontaktpersoner för kommunikationen, som vid sidan av gruppledaren och till hans hjälp ansvarar för kommunikationen. |
| Vi stärker samarbetet med centrala intressentgrupper | Som stöd för trafiksäkerhetsarbetet och trafiksäkerhetskommunikationen utvecklas det riksomfattande och lokala samarbetet med andra trafiksäkerhetsaktörer. I samarbetet med intressentgrupperna ligger tyngdpunkten på spridning av trafiksäkerhetsinformation och trafikfostran. |
| Vi agerar på ett informationsorienterat sätt, genomför en omfattande analys och skapar prognoser för framtiden | I trafiksäkerhetskommunikationen utnyttjas polisens lägesbild och analys av trafiksäkerheten samt olika fenomen i anslutning till trafiken. |
| Vi kommunicerar öppet och enhetligt | Trafiksäkerhetskommunikationen är öppen, tillgänglig och tydlig. Teman som gäller trafiksäkerheten lyfts aktivt fram genom expertis. Man informerar om trafiksäkerheten i en uppmuntrande och vägledande ton och främjar en atmosfär där polisen och medborgarna samarbetar för en trafiksäkrare miljö. |

Åtgärderna i tabellen har strukturerats i enlighet med metoderna för att möjliggöra Polisens strategi 2020–2024.

5. DE VIKTIGASTE PÅVERKANSOMRÅDENA FÖR POLISENS TRAFIKSÄKERHETSARBETE

5.1. ALLMÄNT OM RIKTANDET AV TRAFIKSÄKERHETSARBETET

I inrikesministeriets program för trafikövervakning och trafiksäkerhet 2021–2030 anges de viktigaste områden som man särskilt strävar efter att påverka genom polisens verksamhet. I praktiken innebär det att man framför allt strävar efter att övervaka dessa beteendeformer eller områden på vägar samt i terräng och vatten. Man strävar efter att påverka centrala påverkansområden också genom annan polisverksamhet och kommunikation. De viktigaste påverkansområdena är:

- körhälsa och vakenhetstillstånd
- alkohol, narkotika och läkemedel
- unga
- körsätt och körhastigheter
- användning av säkerhetsanordningar
- ouppmärksamhet i trafiken
- gång, cykling och övergångsställen
- yrkestrafik, transportbrott och grå ekonomi inom vägtransporter.

De viktigaste påverkansområdena beaktas i utbildningsplanerna för grundutbildningen och fortbildningen för polis samt i arbetsplatsutbildningen så att alla poliser har beredskap för trafiksäkerhetsarbete på grundläggande nivå. Dessutom ska det finnas tillräckligt med yrkeskunskunnig personal för uppgifter som är särskilt krävande till sin kompetensnivå, t.ex. övervakning över den yrkesmässiga trafiken. Övervakningstekniken ska utvecklas så att den lämpar sig särskilt för centrala påverkansområden, och användningen av automatisk övervakning ska utvidgas för att övervaka dem. Även i polisens trafiksäkerhetskommunikation måste de viktigaste påverkansområdena ha en framträdande ställning.

Trafikövervakningen inriktas också på andra än centrala påverkansområden. Polisen övervakar t.ex. fordonens skick och konstruktion, förarnas körkort och parkeringsövervakningen av fordon. Ofta övervakar man samtidigt t.ex. förarens skick eller berusning.

De viktigaste påverkansobjekten, såsom rusmedel, hastigheter och säkerhetsanordningar, i den övervakning av terräng- och sjötrafiken som hör till polisens uppgifter utgör i allmänhet övervakningens huvudsakliga innehåll. Övervakningen av terräng- och sjötrafiken varierar avsevärt mellan olika regioner och tidpunkter. Terrängtrafiken är livligast i Lapplands skidcentra under högsäsong, då säkerheten i terrängtrafiken klart kräver konkreta observationer av trafikövervakningen. Den livligaste tiden inom sjötrafiken är midsommartiden och juli månad, men på populära farleder finns det gott om båtar under hela seglingssäsongen.

I allt polisens trafiksäkerhetsarbete ska man sträva efter att verksamheten på det sätt som förutsetts i inrikesministeriets program är förebyggande, samarbetsorienterad och informationsledd samt stöder polisens övriga mål.

5.2. KÖRHÄLSA OCH VAKENHETSTILLSTÅND

Riskfaktorer relaterade till körhälsa är mycket vanliga vid trafikolyckor med dödlig utgång, och därför är det viktigt att uppmärksamhet fästs vid eventuella brister i körhälsan förutom vid trafikövervakning även i alla andra polisuppgifter. Med tanke på förebyggande åtgärder bör man i första hand sträva efter att ingripa i eventuella problem med körhälsan redan innan de inverkar på trafikbeteendet.

Polisen kan meddela en körrechtsinnehavare temporärt körförbud på väg, om körförmågan på grund av sjukdom eller av någon annan orsak är så nedsatt att fortsatt körning medför väsentlig fara för den övriga trafiken. Lindrigare misstankar om körrechtsinnehavares körförmåga eller körhälsa i olika situationer inom polisverksamheten ska anmälas till tillståndsförvaltningen för att personens körhälsa och körförmåga vid behov ska kunna utredas. I polisens fältuppgifter kan anmälan göras med en övervakningsanmälan via fältblankettapplikationen, varvid uppgiften kommer direkt till den tjänstepost som tillståndsförvaltningen anvisat.

Omständigheter som gäller körhälsa eller körskick och som ska rapporteras till tillståndsförvaltningen kan framkomma t.ex. vid skötseln av larmuppdrag, vid brottsutredning eller när en person tas i förvar med stöd av polislagen. Enligt polisens anvisning om drogberoende och kör rätt (POL–2019–21192) ska följande som gäller körrechtsinnehavare anmälas till tillståndsförvaltningen för utredning av eventuell körhälsa:

- Om en person har gjort sig skyldig till straffbart bruk av narkotika eller ett narkotikabrott som inbegriper personens eget bruk av narkotika, kan polisen bestämma att ett utlåtande av en läkare inom området för narkotikamissbruk ska lämnas in. En förutsättning är inte att personen samtidigt gjort sig skyldig till rattfylleri.
- En person har tagits i förvar i berusat tillstånd minst tre gånger inom ett halvår. Med tagande i förvar jämställs också sådana fall där en minderårig har förts berusad hem eller till socialmyndigheterna.

Även andra misstankar om körhälsa än sådana som har samband med drogberoende kan komma fram i vilken polisuppgift som helst. Kunden kan uppleva nedsatt medvetande eller brister i synförmågan, eller en framskriden minnessjukdom kan äventyra trafikbeteendet. Det är också bra att anmäla självdestruktivitet och andra psykiska problem till tillståndsförvaltningen för utredning av körhälsan. Det är också bra att komma ihåg att många brister i körhälsan också motiverar att man överväger att återkalla en persons eventuella vapentillstånd och vice versa. om man ska avhämta en persons vapen i polisens besittning under tillståndsprövningen; är det kanske bra att samtidigt kontrollera om det är fråga om en körrechtsinnehavare och om situationen också förutsätter uppföljning av körhälsan.

Det är viktigt att polisen i olika situationer identifierar omständigheter som tyder på brister i körhälsan och antingen agerar eller förmedlar information till tillståndsförvaltningen enligt situationen. Också kundens eget intresse förutsätter att polisen kan leda bedömningen av körhälsan och med låg tröskel hänvisa också till olika tjänster. Polispersonal måste utbildas i syfte att förbättra beredskapen, och vid polisenheterna ska informationsgången mellan olika sektorer och tillståndsförvaltningen säkerställas vid misstänkta problem med körhälsan. Dessutom ska det säkerställas att tillståndsförvaltningen har tillräckliga resurser och tillräcklig kompetens samt enhetliga förfaranden och lämpliga verktyg för processen för bedömning av körhälsan.

Polisstyrelsen främjar tillsammans med den lokala polisen samarbetet med läkarna för att processen ska fungera så bra som möjligt. Det har varit svårt för läkare att fullgöra den anmälningskyldighet i fråga om körhälsa som föreskrivs i körkortslagen. Traficom ger läkare anvisningar och äger de blanketter som används vid övervakningen av körhälsan, så Polisstyrelsen

fortsätter samarbetet med Traficom för att förbättra informationsgången, och arbetet är således en del av åtgärderna för att främja trafiksäkerheten.

Ovan har det talats om övervakning av körhälsan som en administrativ process som kan leda till temporärt körförbud om kraven på körhälsa inte uppfylls. Ur straffrättslig synvinkel förbjuder 17 § i vägtrafiklagen att fordon körs av den som på grund av sjukdom, men, skada, trötthet eller berusning eller av någon annan motsvarande orsak saknar behövliga förutsättningar för detta. Med stöd av bestämmelsen kan man ingripa i körning åtminstone i följande fall, om det kan visas att det inte finns förutsättningar för körning:

- körning trött eller vid andra störningar i vakenheten
- körning trots att läkare har förbjudit körning på grund av sjukdom eller skada
- körning med fordon trots att en skada hindrar att fordonets manöverorgan används
- körning berusad med motorlöst fordon.

Avsaknaden av förutsättningar för körning kan t.ex. framgå av körbeteendet, som olycka eller som konstaterad avsaknad av möjlighet att hantera manöverorgan. Till exempel kan man ingripa i en persons körning berusad med ett motorlöst fordon med lägre tröskel än trafikfylleri, eftersom det förstnämnda endast förutsätter bevis på att det saknas förutsättningar för körning. Trafikfylleri med ett motorlöst fordon kräver å sin sida att någon annans säkerhet utsätts för konkret fara.

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Körhälsa och vakenhetstillstånd |
|--|--|
| Vi stärker personalens kompetens, välbefinnande i arbetet och engagemang | Genom utbildning och anvisningar utvecklas identifieringen i olika situationer av sjukdomar som påverkar körhälsan, såsom rusmedelsberoende, psykiska problem och minnessjukdomar samt effekterna av läkemedel, liksom också identifieringen av försämring i vakenhetstillstånd och avsaknad av andra situationsspecifika förutsättningar för att köra i trafik. För polispersonalen betonas betydelsen av riskerna relaterade till körhälsan som riskfaktor vid dödsfall i trafiken. |
| Vi leder verksamheten resultatorienterat med sikte på effektiviteten | Antalet anmälningar om körhälsa från polisens olika funktioner till tillståndsförvaltningen följs upp och verksamheten styrs vid behov. |
| Vi tryggar funktionskritiska IKT-tjänster och utnyttjar ny teknik | Den tekniska utvecklingen och eventuella tekniska tillämpningar för konstaterande av förarens vakenhets- och körhälsotillstånd inom trafikövervakningen följs upp. |

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Körhälsa och vakenhetstillstånd |
|--|--|
| Vi harmoniserar verksamhetsprocesserna | <p>Heltäckande information till tillståndsovervakningen säkerställs vid misstankar om bristande körhälsa som upptäckts i polisens alla uppdrag; processen blir vid behov föremål för intern granskning.</p> <p>Enhetligheten, funktionen och resurserna i processen för bedömning av körhälsan säkerställs.</p> <p>Genom anvisningar säkerställs det att körningen avbryts i klara fall av försämring av vakenhetstillståndet och att temporärt körförbud tillämpas i situationer där en uppenbar brist i körhälsan hotar säkerheten i den övriga trafiken.</p> <p>I nätverksarbetet utvecklar vi och delar systematiskt med oss av god praxis. Polisens praxis och anvisningar granskas när det gäller huruvida det redan vid ett fall av grovt alkoholrattfylleri ska begäras läkarutlåtande om att kraven på körhälsa uppfylls.</p> |
| Vi stärker samarbetet med centrala intressentgrupper | <p>Ett smidigt samarbete och informationsutbyte med social- och hälsovården säkerställs.</p> <p>I samarbetet med intressentgrupperna strävar man efter att utvidga användningen av alkolås och att göra alkolås på medicinska grunder vanligare i trafiken.</p> |
| Vi agerar på ett informationsorienterat sätt, genomför en omfattande analys och skapar prognoser för framtiden | <p>Polisens, OTI:s och hälso- och sjukvårdsmyndigheternas rapporter samt forskning styr identifieringen av risker samt övervakningen och prövningen i anslutning till körtillstånd.</p> |
| Vi kommunicerar öppet och enhetligt | <p>I samarbete med Traficom, Trafikskyddet, social- och hälsovårdsmyndigheterna, OTI och andra aktörer informeras det om riskerna i anslutning till körhälsan för äldre personer, yrkesförare och andra riskgrupper samt om möjligheten att kontakta närstående till dem som hör till riskgruppen.</p> |

Åtgärderna i tabellen har strukturerats i enlighet med metoderna för att möjliggöra Polisens strategi 2020–2024.

5.3. ALKOHOL, NARKOTIKA OCH LÄKEMEDEL

Fordonsförare som är påverkade av rusmedel utgör ett hot mot andra vägtrafikanter och de lider ofta också själva av andra skadliga följder av rusmedelsanvändningen. Rattfylleri kan vara ett tecken på till och med allvarliga missbruksproblem, och de som gjort sig skyldiga till rattfylleri kan ofta också ha andra sociala problem och hälsoproblem. (Karoliina Karjalainen & Tomi Lintonen: Rattijuopoilla ongelmat kasautuvat, 2016).

Under påverkan av narkotika eller läkemedel försämras förarens förmåga att upptäcka objekt, hans uppmärksamhet och koncentration, och förarens förmåga att bedöma trafiksituationer störs i och med att antalet bedömningsfel ökar. Effekten av narkotiska ämnen minskar också förarens förmåga att reagera på förändringar, förlänger reaktionstiden och fördröjer utförandet av motoriska funktioner. (Jari Hyyti: Liikennepsykologia, 2021.) Av läkemedlen kan till exempel lugnande läkemedel och sömnläkemedel, starka smärtstillande medel, epilepsiläkemedel, muskelavslappande läkemedel och vissa allergiläkemedel påverka kördugligheten (Pirjo Lillsunde, Kaarina Langel, Tom Blencowe, Aarne Kivioja, Karoliina Karjalainen & Lasse Lehtonen: Psykoaktiiviset aineet ja onnettomuusriski tieliikenteessä, 2012).

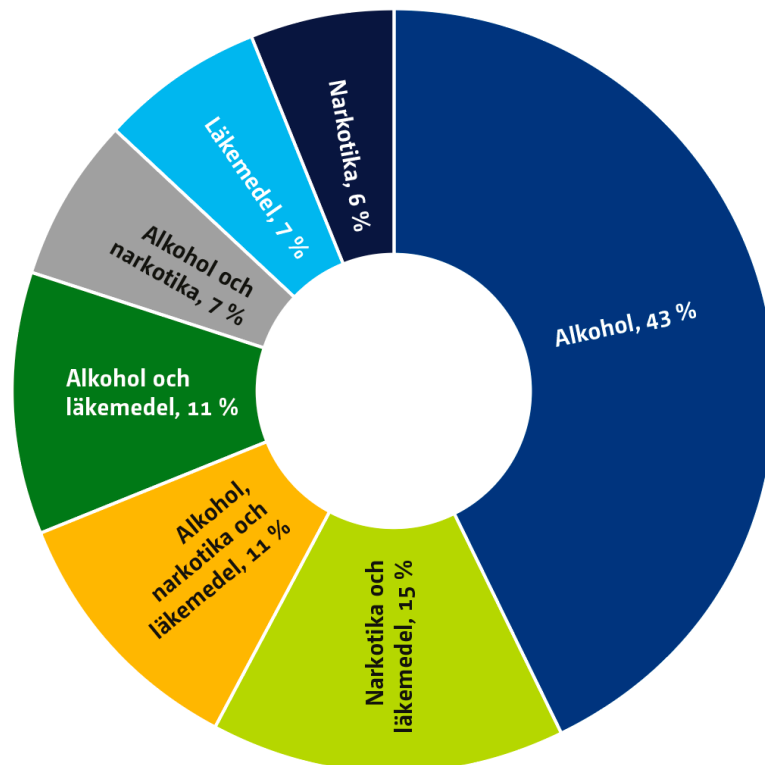
År 2020 fick myndigheterna kännedom om 20 216 rattfylleribrott, varav 6 937 (34 %) uppfyllde villkoren för grov gärningsform. I fråga om rattfylleri av grundform var andelen narkotikafall 68 procent, alkoholfall 25 procent och fall av blandmissbruk 7 procent. På motsvarande sätt utgjorde alkoholfallen hela 89 procent av de grova rattfyllerifallen, 7 procent av narkotikafallen och 4 procent av blandmissbruksfallen. I fråga om rattfylleri av grundform har andelen narkotikafall ökat med ca 40 procentenheter sedan 2012. Av alla alkoholrelaterade rattfyllerifall var 65 procent av den grova gärningsformen, medan 97 procent av alla narkotikarelaterade rattfylleri uppfyllde villkoren för grundformen av rattfylleri. (Statistikcentralen: Finlands officiella statistik (FOS): Brott och tvångsmedel, 2022) I praktiken registreras i narkotikafall brottsmisstanken således nästan regelmässigt som rattfylleri av grundform.

Enligt centralkriminalpolisen hörde narkotika som konstaterats i blodprover 2020 oftast till amfetamingruppen, och de vanligaste läkemedelssubstanserna hörde till gruppen bensodiazepiner.

Enligt OTI:s drograpport 2021 orsakades nästan 40 procent av de 788 motorfordonsolyckor som ledde till döden åren 2015–2019 av berusade förare. Av de 748 olyckor för vilka berusningsinformation fanns tillgänglig var 26 procent alkohololyckor, 11 procent läkemedelsolyckor och 10 procent narkotikaolyckor. Drygt en fjärdedel av de berusade förarna var samtidigt påverkade av fler än ett rusmedel. (Esa Rätty: OTI-Päihderaportti 2021, 2021.)

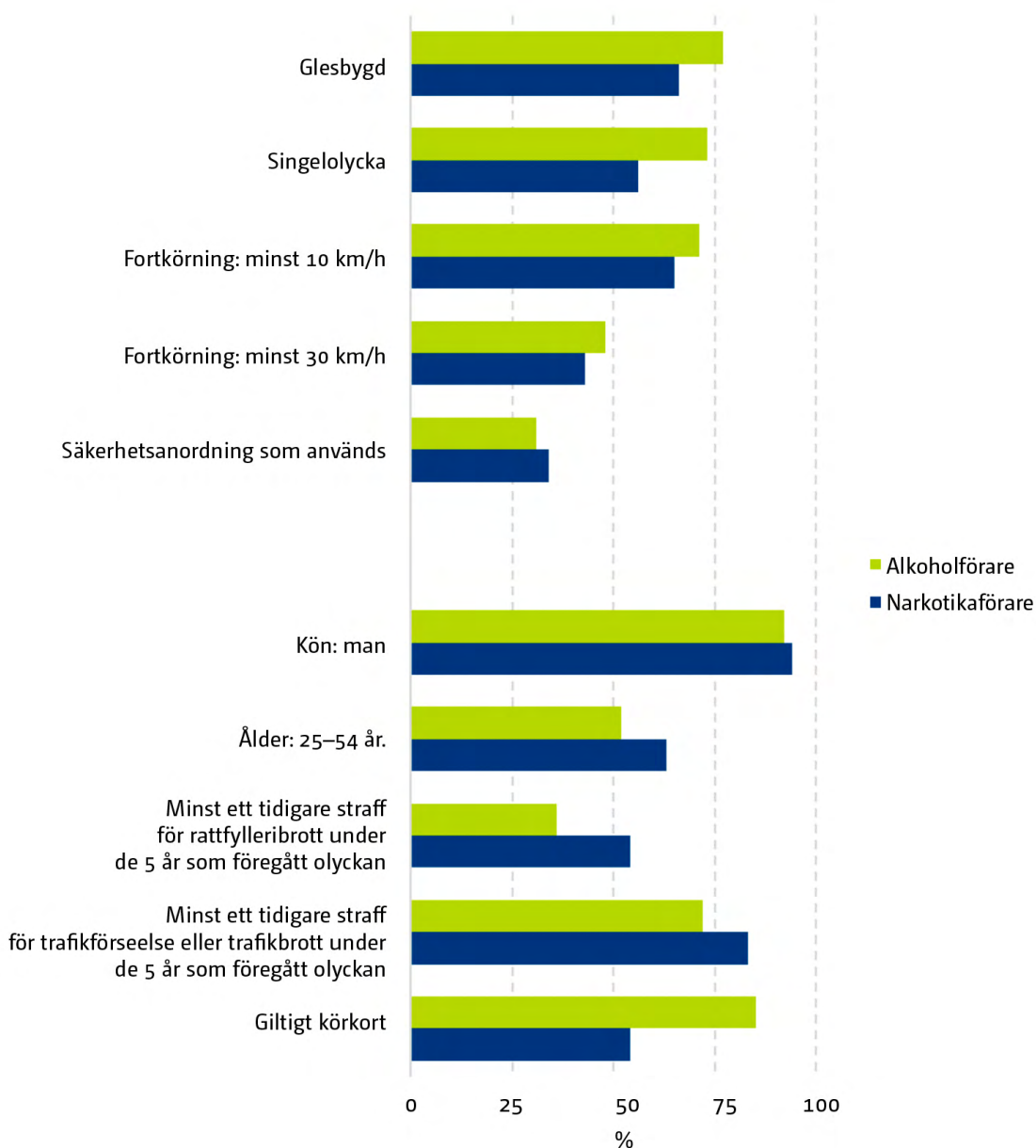
Hos 78 procent av alkoholförarna överskred alkoholhalten i blodet gränsen för grovt rattfylleri. Av alkoholförarna hade 22 procent förutom alkohol i blodet också något annat rusmedel som eventuellt påverkat körförmågan. 72 procent av narkotikaförarna hade förutom narkotika också något annat rusmedel i blodet.

Utgående från uppgifterna i OTI:s drograpport är alkoholpåverkan den mest typiska berusningstypen hos dem som orsakat missbruksolyckor med dödlig utgång. Knappt hälften (43 %) av dem som orsakade missbruksolyckor som ledde till döden åren 2015–2019 körde enbart under påverkan av alkohol. Mest ovanligt var det att föraren endast var narkotikapåverkad (6 %).



Rusmedelstyper för berusade förare i motorfordonsolyckor med dödlig utgång 2015–2019. Källa: Rätty, 2021.

Olyckor med dödlig utgång orsakade av alkohol och narkotika liknar delvis varandra, men det finns också skillnader mellan dem. De största skillnaderna gäller tidpunkten för olyckan och olyckstypen. Enligt OTI:s drograpport är olyckor med alkoholpåverkade förare koncentrerade till veckoslut samt till kvällar och nätter. Sett till det månatliga antalet har det skett flest olyckor med motorfordon orsakade av alkoholförare i april–juni och oktober. Olyckorna med narkotikaförare skiljer sig ganska tydligt från alkoholfallen i och med att de allvariga olyckor som de orsakat har inträffat jämnt under hela veckan och dygnet runt. Olyckor med dödlig utgång som orsakats under påverkan av alkohol har oftare varit singelolyckor jämfört med narkotikaolyckorna och de har oftare inträffat i glesbygden. De förare som orsakat alkohol- och narkotikaolyckor har haft en nästan lika vanlig trafikbrottsbakgrund, även om narkotikaförarna oftare än alkoholförarna har haft tidigare rattfylleridomar under de fem år som föregått olyckan. En stor skillnad mellan de förare som orsakat alkohololyckor och de som orsakat narkotikaolyckor har gällt körrätten. Största delen (85 %) av de alkoholpåverkade förarna hade ett giltigt körkort vid tidpunkten för olyckan, medan endast ungefär varannan (54 %) av de narkotikapåverkade förarna hade ett giltigt körkort. (Räty, 2021)



Typiska drag hos missbruksolyckor och orsakerna till dem. Källa: Räty, 2021.

De vanligaste riskfaktorer som undersökningskommissionerna för trafikolyckor konstaterat vid olyckor som orsakats av berusade förare var förutom effekterna av rusmedel dessutom fortkörning, körning utan säkerhetsbälte och allmän likgiltighet för trafikreglerna. En alkohololycka inträffar oftast under veckosluten i glesbygden. Även narkotikaolyckor inträffar oftast i glesbygden, men tidpunkterna för olyckorna koncentreras inte på samma sätt till veckosluten som i alkoholfallen. Dessa vanliga bakgrundsfaktorer, liksom även den regionala förekomsten av rattfylleri, bör beaktas när övervakningen planeras och inriktas.

Alkohol är en betydande risk också när det gäller terräng- och sjötrafikolyckor med dödlig utgång. Under 2014–2018 överskred en tredjedel av förarna gränsen för rattfylleri vid 41 terrängtrafikolyckor med dödlig utgång, och i 18 procent av fallen saknades uppgifter. År 2020 dog 28 personer i sjötrafikolyckor med dödlig utgång, och i tio av dem hade alkohol angetts som mänsklig faktor till olycksorsaken, trots att majoriteten under året i fråga hade rört sig i en roddbåt och det i deras fall således inte handlade om fylleri i sjötrafik.

Som helhet är det viktigaste målet för polisens trafiksäkerhetsarbete att minska trafikfylleriet vid sidan av att minska fortkörningen. Övervakning av rattfylleri är ett effektivt sätt att påverka antalet fall av rattfylleri och därigenom antalet olyckor. Utgångspunkten är att polisen utför utandningsprov på alla förare av motordrivna fordon som polisen stannar. De stickprovsanordningar som används vid övervakningen ska vara tidsenliga, effektiva och tillförlitliga och finnas tillgängliga i tillräcklig utsträckning. I trafikfyllerifall ska bötesförfarande tillämpas, om det är möjligt. De som misstänks för alkoholrattfylleri ska aktivt informeras om möjligheten att använda alkoholås både muntligt och genom broschyrer. De misstänkta ska också erbjudas möjlighet till tjänster med låg tröskel inom hälsovården. För upprepade trafikfyllerifall ska polisen ha enhetliga riksomfattande anvisningar om tröskeln och förfarandet för att inleda förverkande av fordon.

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Alkohol, narkotika och läkemedel |
|--|--|
| Vi stärker personalens kompetens, välbefinnande i arbetet och engagemang | Personalens kompetens och beredskap att hänvisa den som är misstänkt för rattfylleri, särskilt unga, till tjänster med låg tröskel eller till bedömning utvecklas (se punkten om samarbete med intressentgrupper). Tonvikt läggs på betydelsen av rusmedel som riskfaktor för dödsfall i trafiken. |
| Vi leder verksamheten resultatorienterat med sikte på effektiviteten | För prestationerna inom trafikfylleriövervakningen uppställs kvantitativa och kvalitativa mål som följs upp. Mål ställs för den andel rattfyllerifall i trafiken som framgår av rattfylleriundersökningen (R-undersökningen). Detta motsvarar omvänt EU:s viktigaste indikatorer för prestanda, dvs. andelen förare som kör inom gränserna för den enligt lag tillåtna alkoholhalten. |
| Vi tryggar funktionskritiska IKT-tjänster och utnyttjar ny teknik | Stickprovсанordningarnas tillräcklighet och tidsenlighet säkerställs. Tekniken och taktiken för att rikta övervakningen vidareutvecklas utifrån de uppgifter som avläsare av registreringsskyltar plockat ur databasen. |

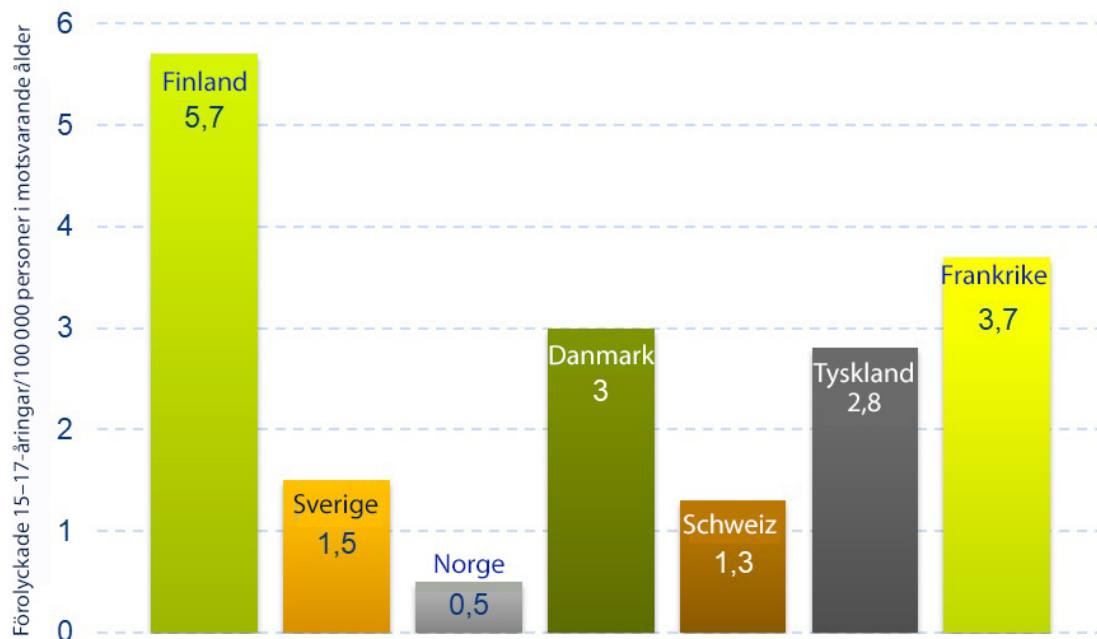
| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Alkohol, narkotika och läkemedel |
|--|---|
| Vi harmoniserar verksamhetsprocesserna | <p>Det blir praxis att utföra utandningsprov på alla förare som stannats i trafiken, likaså narkotikastickprov på parterna i kollisioner.</p> <p>Vid narkotika- och läkemedelsrelaterade rattfyllerimisstankar betonas betydelsen av polisens observationer och registreringen av dem.</p> <p>Bötesförfarande används i enkla och klara rattfyllerifall alltid när det är möjligt.</p> <p>Användningen av alkoholås främjas genom aktiv kommunikation i alla fall av rattfylleri.</p> <p>I nätverksarbetet utvecklar vi och delar systematiskt med oss av god praxis.</p> |
| Vi stärker samarbetet med centrala intressentgrupper | <p>Åklagarväsendet samarbetar för att förenhetliga sak- och värdekonfiskationsprocesserna och andra processer i anslutning till trafikfylleri.</p> <p>Polisen deltar i ett projekt för bedömning av påföljderna för narkotikafylleri. I projektet försöker man bättre än för närvarande beakta hur olika rusmedel och deras halter påverkar förarnas risker i trafiken.</p> <p>Möjligheten att hänvisa även andra personer än de som är under 18 år och som misstänks för rattfylleri till tjänster eller bedömning med låg tröskel utreds.</p> <p>Kommunikationen om temaövervakning ökas genom samarbete med Trafikskyddet och andra aktörer.</p> |
| Vi agerar på ett informationsorienterat sätt, genomför en omfattande analys och skapar prognoser för framtiden | <p>Övervakningen riktas och resurssätts utifrån den kartbaserade rapporten om trafikbrott, olyckor, uppdrag och begäranden om övervakning som inrättningens analysenhet producerar.</p> |
| Vi kommunicerar öppet och enhetligt | <p>Polisen informerar om alkoholens, drogers och läkemedels inverkan på förarbeendet och trafiksäkerheten och ökar övervakningens effekt genom att informera om övervakningen, övervakningssituationerna och resultaten av övervakningen.</p> <p>Genom aktivt samarbete mellan polisverksamheten och kommunikationen ökas övervakningens effekt särskilt under tider med övervakningsteman.</p> |

Åtgärderna i tabellen har strukturerats i enlighet med metoderna för att möjliggöra Polisens strategi 2020–2024.

5.4. UNGA

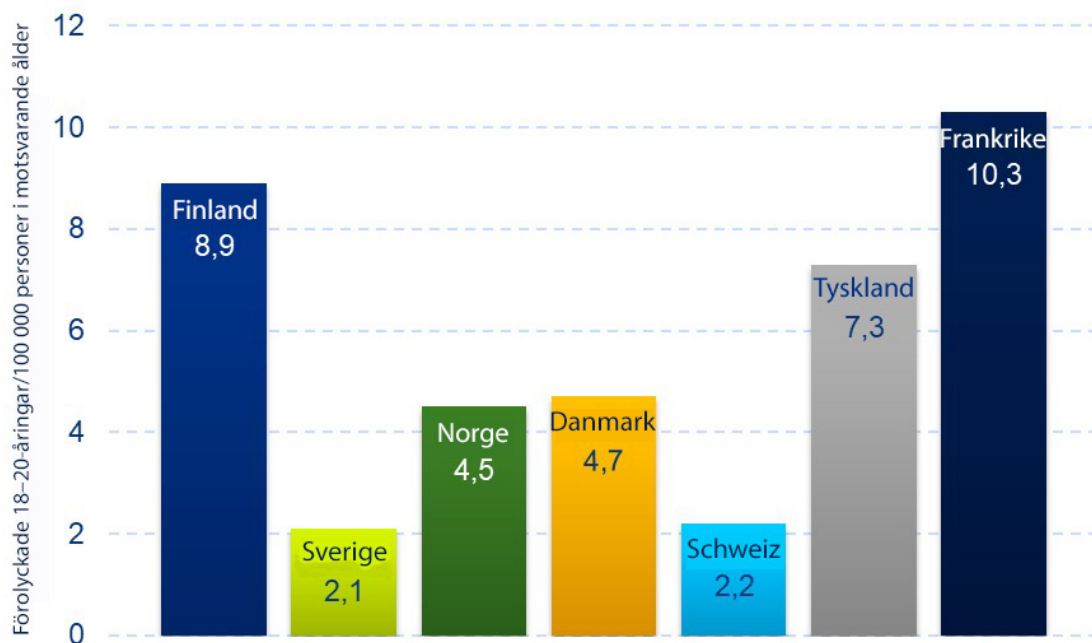
I Finland är unga i åldern 15–24 år överrepresenterade i trafikolyckor. Ungefär en tredjedel av som skadats i vägtrafiken är unga, även om deras andel av befolkningen är endast 11 procent. Situationen är dystrare än i många jämförelseländer. I Finland är dödsfallen i trafiken bland unga i åldern 15–20 år mer än dubbelt fler än i de trafiksäkraste länderna.

I vägtrafiken i Finland dör klart fler unga i åldern 15–17 år än i andra jämförelseländer. Det bör emellertid noteras att det antal döda som Finland uppgett och som syns i grafiken (5,7 per 100 000 personer i motsvarande ålder) till skillnad från flera andra länder också inbegriper självmord. När de borträknas är siffran för Finland något lägre.



15-17-åringar som förolyckats i vägtrafiken per 100 000 personer i motsvarande ålder 2019.
Källa: <https://stats.oecd.org/>.

I vägtrafiken i Finland dog år 2019 klart fler 18-20-åriga unga (8,9 per 100 000 personer i motsvarande ålder, medräknat självmord) än i de övriga nordiska länderna, men antalet döda ligger nära antalet i Tyskland och Frankrike.



18-20-åringar som förolyckats i vägtrafiken per 100 000 personer i motsvarande ålder 2019.
Källa: <https://stats.oecd.org/>.

Den vanligaste tidpunkten för olyckor med dödlig utgång orsakade av unga är natten mellan fredag och lördag och nästan lika ofta förekommer de natten mellan lördag och söndag. Olyckorna är ofta förknippade med hög fortkörning och ganska ofta också med rattfylleri. Olyckor med

dödlig utgång orsakade av unga inträffar ofta inte på gator, utan på riksvägar, stamvägar och förbindelsevägar. Om man vill påverka de ungas trafikbeteende och dödsfall i trafiken genom trafikövervakning ska man sträva efter att ge en bild av att det på dessa vägar utförs framför allt rattfylleri-, hastighets- och säkerhetsövervakning också på förmiddagar under veckosluten.

Man ska särskilt sträva efter att påverka de unga i synnerhet genom kommunikation och med samarbetspartner, till exempel skolor och Trafikskyddet. Polisen ska vid behov delta i produktionen av sådana inspelningar eller innehåll som lärarna kan använda som videoklipp eller streamade filmer i vägfostran vid lågstadiet, högstadiet och läroanstalterna på andra stadiet. Man bör också i samarbete med olika säkerhetsmyndigheter och aktörer som har inflytande på trafiksäkerheten utreda användningen av andra effektiva metoder för att påverka trafikbeteendet hos 15–24-åringar. Sådana kan till exempel vara utbildningar för unga där personer som varit med om en olycka anlitas som erfarenhetsexperter, såsom Punainen liitu-utbildningen som Trafikskyddet och räddningsbranschen genomför i samarbete.

Det är möjligt att på förhand påverka olika sammankomster med mopeder, bilar och andra motordrivna fordon genom ovan nämnda allmänna åtgärder som riktar sig till unga, men också genom att skapa en dialog med dem som arrangerar sammankomsterna genom förhandsförfrågningar och genom att påverka sammankomsternas natur, spelregler eller rutten. Polisen måste förbereda sig på trafikstörningar och övervakningsbehov som sammankomsterna orsakar genom god operativ taktik, ett tillräckligt stort antal patruller och t.ex. drönare för observation av körsätt. Det är tillrådligt att dela med sig av information om beprövade metoder också med andra enheter, till exempel i nätverket för polisens trafiksäkerhetsarbete.

Förutom att tillämpa påföljdsförfarande ska man också ingripa i de allvarligaste fallen där personer under 18 år är inblandade genom att göra en barnskyddsanmälan. Till exempel ett ärende som gäller minderåriga som misstänks för äventyrande av trafiksäkerheten kan utredas i Ankkuri och föräldrarna tas med i hörandet.

Också metoderna inom tillståndsförvaltning och konfiskation av fortskaffningsmedel ska kunna tillämpas för att förhindra att unga kör på ett sätt som äventyrar trafiken. Registreringen av dem som gjort sig skyldiga till trafikbrott måste utvidgas, till exempel genom att registreringen på fältet utvecklas.

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Unga |
|--|--|
| Vi stärker personalens kompetens, välbefinnande i arbetet och engagemang | För arbetet med unga söks positiva verksamhetsmodeller för förebyggande verksamhet, trafik och annan polisverksamhet. |
| Vi leder verksamheten resultatorienterat med sikte på effektiviteten | Arten av störningsanmälningar och händelser som föranleds av de ungas sammankomster följs upp och det fastställs snabba och tillräckliga resurser för polisens verksamhet som lämpar sig för olika situationer. Antalet och förekomsten av allvarliga olyckor och körförbudsbrott hos unga följs upp och vid behov utvecklas nationella eller regionala sätt att påverka eller ingripa. |
| Vi tryggar funktionskritiska IKT-tjänster och utnyttjar ny teknik | Användningen av drönare vid inspelning av sammankomster. Evenemang för trafikfostran som riktar sig till läroanstalter streamas samtidigt till flera läroanstalter. |

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Unga |
|--|---|
| Vi harmoniserar verksamhetsprocesserna | I nätverksarbetet delar vi med oss av den bästa praxisen inom polisverksamheten vid olika sammankomster. Inom tillståndsförvaltningen införs en enhetlig inställning till sammankomster. |
| Vi stärker samarbetet med centrala intressentgrupper | I fråga om allvarigare trafikbrott som begås av personer under 18 år görs en barnskyddsanmälan och ärendet behandlas på samma sätt som vid andra brott genom tidigt ingripande och i föräldrars närvaro. Med väghållarna lyfter vi fram de trafikproblem som uppstår på platser där trafikbrott och trafikolyckor bland unga inträffar. I samarbete med skolor och olika trafiksäkerhetsaktörer ordnas vid behov effektiva trafiksäkerhetsevenemang särskilt för elever på andra stadiet. |
| Vi agerar på ett informationsorienterat sätt, genomför en omfattande analys och skapar prognoser för framtiden | Den information som fås genom analysen används i beredskapen inför de ungas sammankomster. Övervakningen riktas och anvisas utifrån en kartbaserad rapport om trafikbrott, olyckor, uppdrag och begäranden om övervakning, som inrättningsanalysenhet producerar till prioriterade tider och de vägar som de unga föredrar. |
| Vi kommunicerar öppet och enhetligt | Polisen deltar i olika trafiksäkerhetskampanjer och evenemang riktade till unga och hjälper till exempel med att producera material för skolorna. |

Åtgärderna i tabellen har strukturerats i enlighet med metoderna för att möjliggöra Polisens strategi 2020–2024.

5.5. KÖRSÄTT OCH KÖRHASTIGHETER

Körhastigheten är tillsammans med rusmedel en viktig riskfaktor vid vägtrafikolyckor som lett till döden. Ungefär en tredjedel av de förare som orsakat motorfordonsolyckor med dödlig utgång har kört för fort minst 10 km/h. Därför är det motiverat att övervakningen av körhastigheterna spelar en central roll i trafikövervakningen. Fordonshastigheten och förarnas körsätt har betydelse inte bara för säkerheten utan också för utsläppen från trafiken och det buller som trafiken orsakar.

Den senaste tidens utveckling har inriktats på att sänka hastighetsbegränsningarna. En sänkning av hastighetsbegränsningarna utan sådana ändringar i trafikmiljön som får vägtrafikanterna att uppleva att begränsningarna är korrekta i förhållande till platsen och vägnätet leder vanligen inte till önskat slutresultat utan en stor polissatsning på övervakning och ingripande i förseelser. Trafikmiljön bör vara tydlig när det gäller att signalera vilken hastighet som är trygg just på platsen i fråga. Upprätthållandet av låga hastigheter genom enbart övervakning utan ändringar i trafikmiljön inverkar negativt också på övervakningens godtagbarhet.

Tidvis förs det diskussioner om hur farliga och ofarliga små fortkörningar är samt om vad som bör vara tröskeln för polisen att ingripa. I flera undersökningar har det konstaterats att en höjning av medelhastigheten med fem procent vid typiska landsväghastigheter (t.ex. från 80 kilometer i timmen till 84 kilometer i timmen) ökar antalet personolyckor med 10 procent. På motsvarande sätt ökar antalet olyckor med dödlig utgång med 20 procent. Detta gäller också på motorvägar, även om det på dem, trots höga hastigheter, föreligger en mindre olycksrisk än i tätorter. I tätortshastigheter är den relativa effekten av medelhastigheten något mindre och det statistiska variationsintervallet är större. Fenomenet är dock likadant till sin natur.

Även små ändringar i medelhastigheten inverkar ändå på säkerheten, om förhållandena i övrigt hålls oförändrade. Det är svårt att upptäcka en förändring i olycksrisken i trafiken, efter-

som risken i allmänhet är liten: olyckor som leder till personskador inträffar i en frekvens av ungefär en per sju miljoner körkilometer. När ett stort antal förare ändrar sin hastighet, t.ex. endast 2–3 km/h, syns konsekvenserna i olycksstatistiken. Därför kan ett stort antal överskridanden av hastighetsbegränsningen (t.ex. 5–10 km/h) som anses vara små försämra säkerheten till och med mer än ett litet antal stora överskridanden. Ur den enskilda förarens synvinkel är effekterna av en höjning av körhastigheten tydliga. Körningen försvåras i takt med att hastigheten ökar och samtidigt ökar riskerna för att göra olika fel. Det finns mindre tid och avstånd att upptäcka, bromsa och undvika farliga situationer. Även felbedömningarna av avstånd och hastigheter ökar.

Följderna av olyckor för passagerare i fordon beror på hur hastigheten förändras vid tiden för kollisionen. Dess storlek beror å sin sida inte bara på parternas hastigheter utan också på kollisionens riktning och på parternas masskillnader. Skador som leder till döden är sannolika när hastighetsförändringen är större än 80–100 km/h. De mest skadliga är frontalkrockar där motparten är ett tungt fordon. Vid kollisioner från sidan orsakas allvarliga skador i allmänhet redan vid hastighetsförändringar på 50–70 km/h.

En tillräckligt låg hastighet som lämpar sig för situationen är också en viktig faktor för fotgängares och cyklisters säkerhet. Låga hastighetsbegränsningar – och iakttagande av dem – är en viktig säkerhetsfaktor, särskilt i områden där fotgängare och cyklister rör sig på samma vägar som motordrivna fordon eller där deras vägar korsar körbanan utan ljusstyrning. Till exempel inom områden med en hastighetsbegränsning på 30 km/h finns det skäl att ingripa även i små fortkörningar, eftersom undersökningar visar att fotgängare och cyklister har relativt goda möjligheter att klara sig vid en kollision på 30 km/h, men att redan fortkörning på 10 kilometer väsentligt försämrar möjligheterna att klara sig.



Sannolikheten för att en fotgängare omkommer ökar kraftigt när kollisionshastigheten överstiger 60 km/h (Trafikskyddet 2022).

Enligt de hastighetsuppgifter som fåtts från de automatiska trafikmätningarna sommaren 2020 överskreds den vägspecifika hastighetsbegränsningen av ca 43 procent av fordonen på huvudvägarna. Andelen fortkörande bilar (fortkörning minst 10 km/h) utgjorde cirka tio procent av trafikvolymen. Under vintersäsongen 2020/2021 utgjorde andelen fortkörande fordon cirka 54 procent av alla fordon och andelen fordon som överskred hastighetsbegränsningen med över tio kilometer i timmen cirka 13 procent. (Kiiskilä, Mäki & Saastamoinen. Ajonopeudet maanteillä 2020, 2021.)

Hastighetsövervakning bör också i fortsättningen betraktas som en viktig form av trafikövervakning. Hastigheterna ska framför allt övervakas på ett synligt sätt så att så många vägtrafikanter som möjligt får kännedom om övervakningen, men det behövs också osynlig och helt överraskande övervakning för att den upplevda risken för att åka fast ska hållas så hög som möjligt. Osynlig hastighetsövervakning kan genomföras i synnerhet i samband med krävande övervakning av körsätt, men också annan rörlig hastighetsövervakning är tillräckligt effektivt när det gäller att överraska. På basis av analysdata och observationer från övervakarna ska hastighetsövervakning inom områden med låga hastighetsbegränsningar riktas särskilt till korsningar där det rör sig oskyddade trafikanter och trafik på körbana och till vägar där dessa förekommer tillsammans men även till andra identifierade riskområden. På andra områden ska övervakningsobjekten bedömas utifrån trafikmängden och risken för trafikolyckor.

På permanent riskfyllda ställen ska man i samarbete med väghållaren sträva efter att placera fast automatisk trafikövervakningsutrustning, om den hastighetsövervakning som utförs av polisens egna mobila enheter (bilar för automatisk övervakning) inte verkar vara tillräckligt täckande. Tillsammans med Trafikledsverket och andra aktörer utarbetas en separat plan för utveckling och utökning av den automatiska trafikövervakningen.

Hastighetsövervakningen inriktas också på terräng- och sjötrafik, där höga hastigheter med motordrivna fordon inte bara orsakar fara utan också störningar och olägenheter för miljön. I fråga om övervakarna av sjö- och terrängtrafiken ska man sörja för en enhetlig övervakningspraxis, för att redskap och utrustning kan användas också i terräng- och sjöförhållanden samt för arbetarskyddet.

Hastighetsövervakningens effektivitet ökas genom kommunikation och å andra sidan främjas i samarbete med Trafikskyddet säkra körhastigheter genom kommunikation.

Statsrådet godkände 25.11.2021 ett principbeslut om främjande av automatiseringen inom trafiken. Syftet med automatiseringen är bl.a. att förbättra trafiksäkerheten, minska utsläppen och förbättra tjänsterna. I vilket fall som helst kommer automatiseringen i framtiden att minska utsläppen från fordon och de krockar som fortkörning eller körfel orsakar.

Övervakning av körsätt är en övergripande övervakning av lagstridigt körbeteende, och i många fall kan den genomföras samtidigt som hastighetsövervakning. Viktiga objekt för övervakningen av körsätt är t.ex. farliga omkörningar och i tätorter underlåtenhet att iaktta reglerna för övergångsställen och trafikljus. Vid övervakningen av körsätt används ofta motordrivna fordon, men övervakning kan också göras till fots. Alla poliser som övervakar trafiken kan övervaka körsätt oberoende av övervakningsmateriel. Med tjänstefordon med polisens emblem är det möjligt att uppnå goda resultat om de används på rätt sätt, men ofta kan ett för tidigt "avslöjande" utgöra ett hinder för att få fast personer med problematiskt trafikbeteende.

En synlig övervakning skapar och ger en känsla av trygghet i trafiken och lugnar trafikbeteendet tillfälligt. Osynlig övervakning å sin sida identifierar sådana övervakningssituationer som synlig övervakning inte kan bekräfta.

Övervakningen av körsätt förändras eller har åtminstone förutsättningar att förändras till krävande övervakning av körsätt i fråga om materielen när ett fordon utan emblem som är utrus-

tat med en effektiv motor och specialövervakningsutrustning används. Det primära föremålet för den krävande övervakningen av körsätt är riskbeteende i trafiken, som bland annat kännetecknar vissa unga män. De unga samlas ofta på kvällar och veckoslut på servicestationer eller parkeringsplatser i glesbygden, och eventuella lagstridiga gärningar i trafiken sker i närheten av dem.

En annan riskgrupp är bilister som på grund av arbete kör långa sträckor med snäva tidtabeller. På grund av den konstant brådskan gör de sig ofta skyldiga till lindrig fortkörning, vilket leder till upprepade ansatser till omkörning. De gör många omkörningar och ofta talar de samtidigt till exempel i telefon. Dessa personer har ofta en böteshistoria, och därför skaffar en del radar-detektorer för att undvika ytterligare böter och eventuellt körförbud. Dessa personer kör främst på huvudvägarna tidigt på morgonen och dagtid.

Den tredje riskgruppen är personer som kör med kraftfulla fordon och vars experimentlust och fordonsprestanda får dem att göra många omkörningar och accelerationer, där hastigheterna på ett ögonblick blir mycket höga på grund av fordonets acceleration samtidigt som andra trafikanter äventyras. Till denna grupp hör i synnerhet förare av s.k. sportcyklar.

Övervakningen av körsätt ska vara informationsledd och planerad. I den ska man beakta t.ex. olika gruppkörningar och tider då det särskilt förekommer körning som äventyrar trafiken. Sådana är till exempel veckoslutskvällar och optimala tider för trafik till och från arbete. Vid övervakningen bör man identifiera potentiella objekt och satsa på dem och på förhand avläsa tecken på framtida beteende, t.ex. efterhängsna fordon, sidoförflyttningar/spejande, som är förutsägbara tecken på att det rör sig om en ”permanent omkörare”.

Krävande övervakning av körsätt ska i huvudsak utföras med polisfordon utan emblem för att åstadkomma överraskning. Vid övervakningen ska man fokusera bl.a. på omkörningar som orsakar fara. Vid övervakningen av körsätt ska man också utnyttja de nya trafikkamerornas avståndsmättningsfunktion.

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Körsätt och körhastigheter |
|--|--|
| Vi stärker personalens kompetens, välbefinnande i arbetet och engagemang | Betydelsen av generaldirektören, fältchefen och gruppledaren betonas också i genomförandet av trafikövervakningen. Betydelsen av fortkörning som riskfaktor för dödsfall i trafiken och hastighetens betydelse framhävs också i fråga om fordonens utsläpp och det buller som de orsakar. |
| Vi leder verksamheten resultatorienterat med sikte på effektiviteten | Antalet fall av grovt äventyrande av trafiksäkerheten och grov hänsynslöshet följs upp på nationellt, regionalt och lokalt. Vid övervakningen betonas ingripande i stora fortkörningar och farliga omkörningar. Övervakningen utförs också med polisfordon utan emblem. Mål fastställs också för EU:s viktigaste resultatindikator, dvs. andelen förare som kör enligt hastighetsbegränsningen. |
| Vi tryggar funktionskritiska IKT-tjänster och utnyttjar ny teknik | Den automatiska övervakningen utvidgas både regionalt och sakligt. I fråga om den automatiska hastighetsövervakningen följer man upp hur ändamålsenlig tröskeln för ingripande är, och möjligheten att genomföra medelhastighetsmätning utreds. Möjligheten att användare drönare utreds vid övervakningen av körsätt i tätorter och t.ex. vid övervakningen av tillräckligt avstånd mellan fordon. |
| Vi harmoniserar verksamhetsprocesserna | I nätverksarbetet utvecklar vi och delar systematiskt med oss av god praxis. |

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Körsätt och körhastigheter |
|--|--|
| Vi stärker samarbetet med centrala intressentgrupper | <p>En plan för utveckling och utvidgning av den automatiska övervakningen utarbetas tillsammans med Trafikledsverket och andra intressentgrupper.</p> <p>På regional nivå samarbetar man för att täcka farliga vägvagnsnitt med automatisk hastighetsövervakning.</p> <p>Med väghållarna lyfter vi fram de trafikproblem som uppstår på platser där trafikbrott och trafikolyckor inträffar.</p> <p>Kommunikationen om temaövervakning ökas genom samarbete med Trafikskyddet och andra aktörer.</p> |
| Vi agerar på ett informationsorienterat sätt, genomför en omfattande analys och skapar prognoser för framtiden | <p>På basis av en kartbaserad rapport över trafikbrott, olyckor, uppdrag och övervakningsbegäranden som inrättningens analysenhet har producerat riktas och resurssätts övervakningen av hastighets- och körsätt särskilt till vägvagnsnitt där det förekommer många olyckor. I tätorter inriktas övervakningen på platser där oskyddad trafik och annan fordonstrafik korsar varandra.</p> |
| Vi kommunicerar öppet och enhetligt | <p>Genom aktivt samarbete mellan polisverksamheten och kommunikationen ökas övervakningens effekt särskilt under tider med övervakningsteman.</p> <p>I annan kommunikation betonas sambandet mellan fortkörning och andra trafikbrott och olycksrisk samt betydelsen av särskild försiktighetsskyldighet vid valet av körhastighet när man närmar sig övergångsställen.</p> |

Åtgärderna i tabellen har strukturerats i enlighet med metoderna för att möjliggöra Polisens strategi 2020–2024.

5.6. ANVÄNDNING AV SÄKERHETSANORDNINGAR

Användningen av säkerhetsbälte, säkerhetsanordningar för barn och skyddshjälm är ett av de viktigaste påverkansområdena för polisens trafiksäkerhetsarbete. Användningsskyldigheten gäller inte bara på vägen utan även i terrängen och andra områden, så övervakningen kan utsträckas också till dessa områden.

Fastän säkerhetsanordningarnas användningsgrad redan nu är relativt hög, kan man genom en omfattande användning av dem årligen rädda upp till tiotals människoliv (2019 skulle uppskattningsvis 21 personer som dog i trafikolyckor ha räddats om de hade använt säkerhetsbälte). Även skadorna minskar betydligt vid användning av säkerhetsbälte.

Den stora betydelse som en övergripande användning av säkerhetsanordningar har för trafiksäkerheten illustreras också av att procentandelen personer som använder säkerhetsbälte i motordrivna fordon och andelen förare och cyklister i tvåhjuliga motordrivna fordon som använder hjälm båda utgör viktiga resultatindikatorer inom ramen för EU:s trafiksäkerhetspolitik för 2021–2030. Syftet med indikatorerna är att övervaka framstegen i EU:s gemensamma trafiksäkerhetsarbete inom gemenskapen, inom medlemsstaternas territorium och i länderna på regional och lokal nivå.

Enligt Trafikskyddets uppföljning av trafiken 2021 var användningsgraden för säkerhetsbälte 97 procent i framsätet på personbilar, jämfört med 89 procent i baksätet vid körning i tätort. I framsätet på paketbilar användes bälte i tätorter av 85 procent av förarna, vilket innebär att det finns gott om utrymme för förbättringar i synnerhet i paketbilar.

Genom övervakning av användningen av säkerhetsanordningar kan man effektivt bidra till att minska antalet dödsfall i trafiken. Å andra sidan kan försummelse att använda säkerhetsbälte också tyda på rattfylleri, eftersom endast en minoritet av de rattfyllerister som är kraftigare

berusade använder bilbälte enligt statistik från Institutet för olycksinformation, medan största delen av de övriga vägtrafikanterna använder säkerhetsbälte. Vid övervakning av användningen av säkerhetsanordningar kan det ofta till och med bildas köer och observationerna och registreringen av dem kräver noggrannhet. Motiven till övervakningen anges i målen för polisens trafiksäkerhetsarbete: att minska antalet dödsfall och skador i trafiken. Det är också fråga om ledning på olika nivåer; målen för polisorganisationens och polisens trafiksäkerhetsarbete upplevs även som mål för enheten, gruppen och de enskilda polismännen.

Användningen av säkerhetsanordningar övervakas antingen genom att man genom förfarandet med avgift för trafikförseelse ingriper i en enskild försummelse som upptäckts eller genom att man ordnar ett övervakningstillslag där en polisman före stopplatsen gör observationer om användningen av säkerhetsanordningar tillräckligt nära körbanan och tillräckligt högt uppe för att kunna se även dem som sitter i högre fordon och göra säkra observationer om att bälte eller andra säkerhetsanordningar inte används. Ett och samma övervakningstillslag kan mycket väl kombineras med t.ex. övervakning av användningen av mobiltelefon, eftersom också detta förutsätter observationer på nära håll.

Övervakningstaktiskt är det lämpligt att vid traditionell övervakning övervaka användningen av säkerhetsbälte i dagsljus i tätorter, eftersom det när bilar rör sig långsammare än landsvägstrafiken under goda ljusförhållanden finns bättre tid att göra säkra observationer om att säkerhetsanordningen inte används. För övervakning i tätorter talar också den lägre användningsgraden för säkerhetsbälte jämfört med landsvägstrafiken, även om det är just i tätortstrafiken som bälte är till störst nytta. Det är också i allmänhet lättare och tryggare att stanna fordon i tätortstrafik. Det är bra om stopplatsen och stoppandet av fordon syns bra för vägtrafikanterna, så att övervakningens effekter sträcker sig också till andra än de vägtrafikanter som stoppats.

Användning av bilar med automatisk övervakning kan kombineras med traditionell övervakning så att den polisman som gör observationer och samtidigt är vittne meddelar den som hanterar den automatiska övervakningsanordningen att det kommer en bil där föraren är utan bälte och ska fotograferas. Ärendet framskrider via den automatiska övervakningen till en avgift för trafikförseelse, och i bästa fall registreras på bilderna utöver gärningsmannen även bevis för själva förseelsen. För närvarande är detta inte möjligt utan samtidig fortkörning, men i framtiden kommer förutsättningarna för detta att förbättras.

Ett sätt att effektivisera genomströmningen av trafikövervakningen är att i större utsträckning än för närvarande införa ett förfarande där den som begått en förseelse med ett motordrivet fordon stoppas, hens identitet fastställs och avgiften för trafikförseelse sänds per post till hen som vanligt brev.

Målet för framtiden är att man vid automatisk övervakning ska kunna fotografera föraren utan störande blix, och med hjälp av igenkänning sorterar systemet ut bilder på dem för vilka det inte går att urskilja säkerhetsbälte ovanpå kläderna. På samma sätt identifierar systemet de förare som håller en mobiltelefon eller något annat kommunikationsmedel i handen. Den som använder systemet säkerställer att det är fråga om en trafikförseelse och utdömer en administrativ påföljd för den.

Information och kommunikation om trafikövervakning intresserar vägtrafikanterna och därför är det lämpligt att med hjälp av kommunikation effektivisera övervakningens effekter i synnerhet vid temaövervakning både före, under och efter övervakningen så att ett större antal människor blir varse övervakningen och det som är föremål för den än endast de vägtrafikanter som passerat övervakningsplatsen. I kommunikationen lönar det sig att utnyttja polisinsatsens kommunikationsavdelning, bildmaterial från övervakningen och i synnerhet samarbetet med Trafikskyddet.

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Användning av säkerhetsanordningar |
|--|---|
| Vi stärker personalens kompetens, välbefinnande i arbetet och engagemang | Den allmänna ledarens, fältchefens och gruppchefens betydelse betonas också i genomförandet av trafikövervakningen. Vikten av att använda säkerhetsanordningar för att minska antalet dödsfall i trafiken betonas. |
| Vi leder verksamheten resultatorienterat med sikte på effektiviteten | För antalet ingripanden uppställs mål vars utfall följs upp också på grupp- och sektornivå. Mål fastställs också för EU:s viktigaste resultatindikator, dvs. andelen förare och passagerare som betar sig lagenligt. |
| Vi tryggar funktionskritiska IKT-tjänster och utnyttjar ny teknik | Bilar med automatövervakning kombineras med manuell övervakning för att påskynda genomströmningen. Möjligheterna att använda igenkänning vid automatisk övervakning av säkerhetsanordningar utreds. |
| Vi harmoniserar verksamhetsprocesserna | Delgivning av avgift för trafikförseelse som vanlig post tas i effektivt och omfattande bruk i situationer där föraren av ett motordrivet fordon har stoppats och omedelbart identifierats. Övervakningen kombineras i regel också med övervakning av distractioner i trafiken och andra polisiära övervakningsuppgifter som lämpar sig för situationen. I nätverksarbetet utvecklar vi och delar systematiskt med oss av god praxis. |
| Vi stärker samarbetet med centrala intressentgrupper | Kommunikationen om temaövervakning ökas genom samarbete med Trafikskyddet och andra aktörer. |
| Vi agerar på ett informationsorienterat sätt, genomför en omfattande analys och skapar prognoser för framtiden | Syftet med övervakningen av säkerhetsanordningar är att höja användningsgraden särskilt i tätorter. Övervakningen inriktas utifrån hur vanliga förseelserna är. |
| Vi kommunicerar öppet och enhetligt | Genom aktivt samarbete mellan polisverksamheten och kommunikationen ökas övervakningens effekt särskilt under tider med övervakningsteman. Information ges om vad skyldigheten att använda säkerhetsanordningar omfattar och om olika aktörers ansvar samt om betydelsen av korrekt användning av säkerhetsanordningar vid krockar. |

Åtgärderna i tabellen har strukturerats i enlighet med metoderna för att möjliggöra Polisens strategi 2020–2024.

5.7. OUPPMÄRKSAMHET I TRAFIKEN

Ett av de viktigaste påverkansområdena i polisens trafiksäkerhetsarbete är ouppmärksamma förare, dvs. att uppmärksamheten minskar eller att föraren koncentrerar sig på annat än att framföra fordonet. För närvarande förbjuder 98 § 1 mom. i vägtrafiklagen uttryckligen endast användning av en teknisk anordning eller ett tekniskt system under körning så att det stör eller äventyrar förandet av fordonet. I 2 mom. förbjuds föraren av ett motordrivet fordon eller en spårvagn att under körning använda kommunikationsutrustning så att hen håller den i handen. Det förstnämnda, mer allmänna förbudet gäller alla fordon och även andra än förare, men kravet på olägenhet eller fara förutsätter å andra sidan bevis för olägenhet, en nära ögat-situationen eller en direkt olycka. Båda förseelserna anses ske endast i situationer där fordonet är i rörelse.

Enligt årsrapporterna från Institutet för olycksinformation har i genomsnitt 3–5 trafikolyckor med dödlig utgång varje år en koppling till risken i samband med användning av mobiltelefon. I riktlinjerna för EU:s trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 bedöms minskad uppmärksamhet vara en delfaktor i 10–30 procent av vägtrafikolyckorna, och användningen av mobiltelefon uppskattas till och med mer än tiodubbla risken för olycka. Att skriva sms eller meddelanden på sociala medier under körning leder bort uppmärksamhet från vägen framför för en farligt lång tid. Enligt Jääskeläinen och Pöyhönen (2014) ansåg fyra av fem finländare att det är en allvarlig eller mycket allvarlig förseelse att skriva sms och meddelanden på sociala medier när man kör. Även knappande på fordonets styrpanel under körning kan leda till att förarens uppmärksamhet för en lång tid riktas bort från trafiken.

Enligt polisens statistik påfördes 2021 sammanlagt cirka sju tusen förare avgifter för trafikförseelse vid automatisk trafikövervakning och fältövervakning på den grunden att föraren som förare av ett motordrivet fordon använde ett kommunikationsmedel under körning så att hen höll det i handen. Annan uppmärksamhet än sådan som hänför sig till användningen av tekniska anordningar är för närvarande inte uttryckligt straffbar enligt vägtrafiklagen.

Övervakningen av uppmärksamhet i trafiken och kommunikationen om den kan genomföras med liknande åtgärder som beskrivs ovan i fråga om säkerhetsanordningar. Också automatisk övervakning kan genomföras under likadana förutsättningar. De liknande sätten att genomföra övervakning av säkerhetsanordningar och uppmärksamhet talar för att dessa kan förenas i samma temaövervakning, vilket redan har gjorts på riksnivå under de senaste åren.

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Ouppmärksamhet i trafiken |
|--|---|
| Vi stärker personalens kompetens, välbefinnande i arbetet och engagemang | Den allmänna ledarens, fältchefens och gruppledarens betydelse betonas också i genomförandet av trafikövervakningen. Betydelsen av trafikövervakning för att minska antalet dödsfall i trafiken betonas. |
| Vi leder verksamheten resultatorienterat med sikte på effektiviteten | För antalet ingripanden uppställs mål vars utfall följs upp också på grupp- och sektornivå. Mål fastställs också för EU:s viktigaste resultatindikator, dvs. andelen förare som inte använder mobiltelefon. |
| Vi tryggar funktionskritiska IKT-tjänster och utnyttjar ny teknik | Att kombinera användning av bilar för automatisk övervakning med manuell övervakning påskyndar genomströmningen. Möjligheterna att automatisera övervakningen av uppmärksamhet utreds. |
| Vi harmoniserar verksamhetsprocesserna | Delgivning av avgift för trafikförseelse som vanlig post tas i effektivt och omfattande bruk i situationer där föraren av ett motordrivet fordon har stoppats och omedelbart identifierats. Övervakningen kombineras i regel också med övervakning av säkerhetsanordningar och andra polisiära övervakningsuppgifter som lämpar sig för situationen. I nätverksarbetet utvecklar vi och delar systematiskt med oss av god praxis. |
| Vi stärker samarbetet med centrala intressentgrupper | Kommunikationen om temaövervakning ökas genom samarbete med Trafikskyddet och andra aktörer. |

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Ouppmärksamhet i trafiken |
|--|---|
| Vi agerar på ett informationsorienterat sätt, genomför en omfattande analys och skapar prognoser för framtiden | Övervakning av ouppmärksamhet utförs av praktiska skäl framför allt i tätorter. Övervakningen inriktas utifrån hur vanliga förseelserna är. |
| Vi kommunicerar öppet och enhetligt | Genom aktivt samarbete mellan polisverksamheten och kommunikationen ökas övervakningens effekt särskilt under tider med övervakningsteman. Information sprids om de risker som minskad uppmärksamhet medför i trafiken samt om hur mobil kommunikationsutrustning används på ett riktigt och så säkert sätt som möjligt. |

Åtgärderna i tabellen har strukturerats i enlighet med metoderna för att möjliggöra Polisens strategi 2020–2024.

5.8. GÅNG, CYKLING OCH ÖVERGÅNGSSTÄLLEN

EU-kommissionen publicerade en vitbok om trafikpolitiken i mars 2011. I boken fastställs EU:s långsiktiga mål för mobilitet. Färdplanen för ett gemensamt europeiskt trafikområde innehåller en vision för den europeiska trafiksektorns framtid fram till 2050. I vitboken anges som mål för förbättringen av trafiksäkerheten att minska antalet dödsfall i vägtrafiken till nära noll före 2050. När det gäller att minska antalet dödsfall i vägtrafiken är teknik, övervakning av iakttagande av regler och utbildningsåtgärder av central betydelse, och särskild uppmärksamhet kommer att ägnas oskyddade trafikanter.

Med oskyddade trafikanter avses vägtrafikanter som inte färdas motordrivna fordon, särskilt cyklister och fotgängare, samt vägtrafikanter som använder tvåhjuliga motorfordon. Tryggande av fotgängares och cyklisters säkerhet i trafiken är en av prioriteringarna för polisens övervakning. Särskilt barn, äldre och andra personer med nedsatt kognitiv funktionsförmåga ska skyddas. När man närmar sig dem ska särskild försiktighet enligt 29 § 3 mom. i vägtrafiklagen iaktas.

Enligt Trafikskyddets statistik har antalet dödsfall och skador i trafiken bland fotgängare halverats under de senaste tio åren. Under de senaste tre åren har i genomsnitt 21 personer dött varje år och 360 personer skadats. Var tionde person som omkom i vägtrafiken och sju procent av de skadade var fotgängare, dvs. det är inte fråga om några små siffror. Av offren omkom vart femte på ett övergångsställe. I 60 procent av fallen skadades gångaren på ett övergångsställe. Under årets mörkaste tid (oktober–januari) inträffade hälften av alla personskador bland fotgängare. I synnerhet personskador på övergångsställen koncentrerades (58 %) till dessa månader.

Säkerställandet av fotgängarnas säkerhet hör i huvudsak till övervakningen av reglerna för övergångsställen och övervakningen av iakttagandet av rött trafikljus. Övervakningen av övergångsställen utförs effektiviserat i samband med temaövervakning och den dagliga trafikövervakningen.

Den ändrade ordalydelsen i vägtrafiklagen, som trädde i kraft den 1 juni 2020, om att gående som befinner sig vid ett övergångsställe ska lämnas fri passage, ”gående som just ska gå ut på övergångsställe”, förtydligar tröskeln för att ingripa vid övervakning. Målet är att uppnå en situation där bilisterna de facto respekterar att fotgängare kan gå ostört över körbanan längs ett övergångsställe. För detta behövs utöver strukturella lösningar också mer övervakning av fordonförarnas beteende vid övergångsställen. Det kan åstadkommas genom att en allt större del av trafikpatrullernas arbetstid inriktas på övervakning av övergångsställen, genom att man

utvecklar möjligheten till automatisk övervakning av beteendet vid övergångsställen och kanske lättast genom att sänka tröskeln för trafikpatruller att ingripa i förseelser mot reglerna för övergångsställen och framför allt för patruller inom övervaknings- och larmsektorn. I det praktiska genomförandet av övervakningen kan det vara till hjälp att utföra observation med drönare.

Antalet omkomna cyklister i trafiken har stigit med över 50 procent under de senaste tio åren, medan antalet skadade cyklister som kommit till polisens kännedom nästan halverats under motsvarande tid. Under de senaste tre åren har i genomsnitt 25 cyklister omkommit varje år och 620 skadats. Var tionde av de omkomna och var åttonde av de skadade var cyklister. Sju av tio omkom och nio av tio skadades i tätorter. Därför bör övervakningen av cyklister koncentreras till tätorter.

Största delen av de olyckor som saknas i polisens statistik är enskilda ramlanden eller avkörningar med cykel där polisen antingen inte har besökt platsen eller alternativt har konstaterat att det inte finns skäl att misstänka att trafiksäkerheten äventyrats och på den grunden inte har registrerat någon brottsanmälan.

Följderna av kollisioner mellan cyklister och bilister är i allmänhet allvarigare än vid singelolyckor: i cirka vartannat fall var en bil inblandad i en olycka där en cyklist omkom. 73 procent av personskadorna inträffade i korsningar. Cirka hälften av personskadorna inträffade i en korsning där cykelbanan fortsatte.

Polisens övervakning och andra metoder som förbättrar trafiksäkerheten, såsom information, bör inriktas på förarens beteende i korsningar samt på cyklister och andra som räknas som sådana och på iakttagandet av korsningsreglerna, eftersom de allra värsta olyckorna inträffar i korsningar. I detta fall är iakttagandet av trafikljus och väjningsregeln för svängande fordon viktiga i fråga om fordonstrafik i förhållande till oskyddad trafik som korsar korsningar. När det gäller cyklister ligger fokus på iakttagandet av trafikljus och väjningsregeln för fordon som kommer från en cykelbana till en körbana i förhållande till den trafik som löper rakt framåt på körbanan.

Ett annat viktigt övervakningsobjekt är att se till att cykelvägar och cykelbanor hålls tillgängliga för cyklister och att motordrivna fordon som inte hör dit inte stannar eller parkerar där. Övervakningen av cyklister omfattar också lätta elfordon och motorutrustade cyklar, för vilka trafikreglerna för cyklister gäller. En del förare av dessa fordon kör lagstridigt på gångbanor, vilket polisen aktivt bör ingripa i, eftersom problemet redan är mycket stort i flera städer. Tröskeln för att ingripa får en nyckelställning i övervakningen. Trafikpatruller och även patruller inom övervaknings- och larmsektorn ska så långt de har möjlighet ingripa i de förseelser som de upptäcker i fråga om användningen av gångbana, åtminstone via kommandohögtalare (den idealiska situationen vore dock att stanna vederbörande och påföra en avgift för trafikförseelse för gärningen, eller i lindrigare fall en anmärkning). Detsamma gäller ingripande i fordon som stannat eller parkerats på cykelvägar eller cykelbanor (i första hand felparkeringsavgift).

Allmänheten och därmed även medierna är intresserade av både övergångsställen och lätta elfordon som blivit en del av gatubilden utöver cyklister. Vid sidan av kommunikation om övervakningen av dem och resultaten av övervakningen ges även information om ett tryggt och hänsynsfullt sätt att röra sig med dem.

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Gång, cykling och övergångsställen |
|--|---|
| Vi stärker personalens kompetens, välbefinnande i arbetet och engagemang | Den allmänna ledarens, fältchefens och gruppchefens betydelse betonas också i genomförandet av trafikövervakningen. Betydelsen av trafikövervakning för att minska antalet dödsfall i trafiken betonas. |
| Vi leder verksamheten resultatorienterat med sikte på effektiviteten | I synnerhet uppställs mål för antalet ingripanden vid brott mot reglerna för övergångsställen, och utfallet följs upp också på grupp- och sektornivå. |
| Vi tryggar funktionskritiska IKT-tjänster och utnyttjar ny teknik | Användningen av drönare för att göra och spela in observationer från övervakning av övergångsställen testas. Möjligheterna att använda igenkänning vid automatisk övervakning av övergångsställen utreds. |
| Vi harmoniserar verksamhetsprocesserna | Delgivning av avgift för trafikförseelse som vanlig post tas i effektivt och omfattande bruk om föraren av ett motordrivet fordon har stoppats och omedelbart identifierats. I nätverksarbetet utvecklar vi och delar systematiskt med oss av god praxis. |
| Vi stärker samarbetet med centrala intressentgrupper | Kommunikationen om temaövervakning ska bli mer heltäckande genom samarbete med Trafikskyddet. Med väghållarna lyfter vi fram de trafikproblem som uppstår på platser där trafikbrott och trafikolyckor inträffar. Polisen deltar i verksamheten inom det nätverk för mikromobilitet som ska inrättas för att underlätta planeringen och inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet. |
| Vi agerar på ett informationsorienterat sätt, genomför en omfattande analys och skapar prognoser för framtiden | Övervakningen inriktas och resurssätts på basis av en kartbaserad rapport om trafikbrott, olyckor, uppdrag och övervakningsbegäranden som polis-inrättningens analysenhet producerat samt även i övrigt till platser där vägarna för oskyddad trafik och fordonstrafik möts eller korsar varandra. Orsakerna till olyckor inom den oskyddade trafiken följs upp och utifrån detta utvecklas övervakningsformer, t.ex. när det gäller att tryggt passera cyklisterna. |
| Vi kommunicerar öppet och enhetligt | Genom aktivt samarbete mellan polisverksamheten och kommunikationen ökas övervakningens effekt särskilt under tider med övervakningsteman. Information ges om innehållet i de väjningsregler som gäller för olika parter i olika situationer, särskilt när det gäller situationer som är förpliktande för cyklisterna och bilisterna. |

Åtgärderna i tabellen har strukturerats i enlighet med metoderna för att möjliggöra Polisens strategi 2020–2024.

5.9. YRKESTRAFIK, TRANSPORTBROTT OCH GRÅ EKONOMI INOM VÄGTRAFIKEN

5.9.1. Allmänt om yrkesmässig trafik och övervakningen av den

I denna plan avses med yrkesmässig trafik transport av personer och gods på väg i förvärvssyfte även när det inte behövs trafiktillstånd för detta. Med undantag för taxitrafik är yrkesmässig trafik på väg huvudsakligen tung trafik. Med tung trafik avses i denna plan bilar och deras släpvagnar ned en totalvikt som överstiger 3 500 kg eller ett tillåtet personantal som överstiger åtta passagerare utöver föraren.

Yrkesmässig tung trafik regleras i stor utsträckning genom Europaparlamentets och rådets förordningar, vars efterlevnad medlemsstaterna förutsätts övervaka. Vid övervakningen av den yrkesmässiga person- och godstrafiken beaktas förutom faktorer som påverkar trafiksäkerheten, såsom kör- och vilotider, transport av farliga ämnen, tekniska vägkontroller, säkring av överlast och last även omständigheter som hänför sig till trafikillstånd och grå ekonomi. Också övervakningen av utsläpp från tunga fordon och manipulering av färdskrivare är en del av övervakningen av den tunga trafiken. Förare av tunga fordon är sällan part i trafikolyckor, men de få gånger sådana situationer inträffar uppstår ofta omfattande person- och materialskador. Till exempel kan utsläpp vid olyckor under vägtransporter av farliga ämnen orsaka mycket stor skada för människor och miljö. Förutom den egentliga trafiksäkerheten finns det också andra orsaker till övervakningen av den tunga trafiken, såsom att förhindra snedvridning av konkurrensen, skydda väginfrastrukturen och minska utsläppen från trafiken.

Övervakningen av tunga trafikförarens körhälsa, vakenhet, berusning, körsätt och hastighet skiljer sig inte nämnvärt från motsvarande övervakning av förare av andra fordon. Kraven på körhälsa för förare i tung trafik är på grund av körrätten av klass C och eventuellt D och E som ingår i körkortet strängare än för andra, och förarens vakenhetstillstånd regleras genom skyldigheten att iakttä kör- och vilotider. I framtiden kommer ökningen av konvojkörning (platooning) att påverka hur polisens övervakning riktas. Vid konvojkörning kan fordonsköerna röra sig i en hastighet av 80 km/h och köravstånden vara 10–15 meter. Fordonsautomatiken sörjer för säkerheten. I Finland finns det tills vidare ganska få trafikleder som lämpar sig för konvojkörning, eftersom det korta avståndet mellan fordonen förutsätter att det finns minst två körfält tillgängliga i färdriktningen.

På grund av kollisionskrafterna vid krockar med tunga fordon är det viktigt att övervaka de faktorer som orsakar ouppmärksamhet hos förare tunga fordon. De störningsfaktorer som påverkar förarens agerande och som orsakar fel i hans förutseende, bedömning och observation bör minimeras. Övervakningsåtgärderna ska inriktas på användningen av förarens kommunikationsutrustning eller andra tekniska system eller anordningar under körning. Även sådant som omfattas av övervakningen av körsätt, såsom att följa trafikljus, hålla tryggt avstånd till framförvarande och använda säkerhetsanordningar, kan utföras i samband med övervakningen av den övriga trafiken. Fordonsteknikens utveckling bidrar till att korrigera förarens fel med hjälp av olika system som hjälper föraren, men det kommer fortfarande att finnas fordon i vägtrafiken som saknar sådana system. Vid övervakningen ska nya övervakningsmetoder och övervakningsredskap utvecklas och användas och t.ex. polisens obemannade luftfarkoster ska utnyttjas i den mån det är möjligt.

Vid hastighetsövervakning ingriper man i tunga fordons fortkörning i enlighet med anvisningen om gränserna för ingripande i polisens hastighetsövervakning. Övervakningen bör uppmärksamma att de hastighetsbegränsande anordningarna fungerar korrekt och att de är inställda på rätt nivå. Vid övervakning ökas informationen om hastighetens inverkan på uppkomsten av olyckor, men dessutom betonas hastighetens betydelse för bränsleförbrukningen och dess inverkan på transportkostnader och fordonsutsläpp.

För att förebygga rattfylleri strävar polisen efter att bidra till att alkoholås blir obligatoriskt i tunga fordon.

5.9.2. Kontroll av dokument

Vid kontroll av förardokument fastställs förarens körrätt. Om det behövs kontrolleras samtidigt förarens yrkeskompetens och körtillståndet för taxiförare. Övervakningen av förarintyg för utstationerade förare och tredjelandsmedborgare ingår i den övervakning som polisen utför. Vid TFÄ-/ADR-övervakning kontrolleras dessutom vid behov förarens körtillstånd för transport av farliga ämnen, dvs. ADR-körtillstånd. En utmaning för övervakningen är framför allt att fastställa och kontrollera att utländska tillstånd är korrekta. På EU-nivå utvecklas informationssystemlösningar för detta. De elektroniska dokumenten, ibruktagandet av dem och verifieringen av riktigheten innebär också sina egna utmaningar.

De transporttillstånd som ska kontrolleras i samband med transporten är inrikes godstrafiktillstånd, kopior av gemenskapstillstånd, CEMT-tillstånd, tredjelandstillstånd, bilateralt tillstånd, EU-färdbladshäfte, Interbus-färdbladshäfte och hämtningstillstånd. För att utöva taxitrafik krävs taxitrafiktillstånd, om inte trafiken sker med stöd av person- eller godstrafiktillstånd. I dokumentkontrollen kan i fråga om ADR/TFÄ-transporter anses ingå intyg om godkännande av fordon. Djurtransporter omfattas också av flera olika slags dokument- eller tillståndskontroller. Övervakningen av olika tillstånd kräver särskild förtrogenhet och kompetens.

Polisen informerar den som beviljat tillståndet om de förseelser som polisen observerat vid övervakningen för eventuell fortsatt administrativ behandling. Informationsförmedlingen sker i regel elektroniskt med hjälp av elektroniska formulär som utarbetats särskilt för detta ändamål och datakommunikationsförbindelser mellan myndigheterna.

Transport av avfall förutsätter att verksamhetsutövaren har godkänts i avfallshanteringsregistret. Vid transport används transportdokument. Internationella transporter förutsätter i regel tillstånd för avfallstransport.

Polisen deltar också i övervakningen av transporter av tunga fordon som omfattas av lagstiftningen om tryckbärande anordningar. En del transporter räknas som transport av farliga ämnen och övervakas således också av polisen. I övrigt lämnar polisen uppgifter om sina egna övervakningsobservationer eller ger vid vägkontroller handräckning till Säkerhets- och kemikalieverket (TUKES), som är tillsynsmyndighet. I fråga om befogenheterna pågår en lagändring som också ger polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet rätt att utföra kontroller.

5.9.3. Övervakning av fordons trafikduglighet

Enligt Europeiska gemenskapens direktiv om vägkontroller (2014/47/EU) ska man sträva efter att göra ett tillräckligt antal grundläggande tekniska vägkontroller av tunga fordon i förhållande till det totala antalet sådana fordon som registrerats på en medlemsstats territorium. Inom unionen ska minst 5 procent av det totala antalet tunga fordon som är registrerade i medlemsstaterna kontrolleras årligen.

I Finland har det årligen utförts cirka 7200–7800 tekniska vägkontroller av tunga fordon. Traficoms konkurrensutsättning har resulterat i att en expert från Traficoms samarbetspartner (inspektör) valts ut för att bland annat utföra tekniska kontroller av fordons skick och provning av bromsarna med hjälp av en rörlig bromsdynamometer. Kontrollerna har i regel utförts i enlighet med en årsplan som utarbetats tillsammans med en sakkunnigrepresentant, så att kontrollerna har utförts en vecka åt gången inom samma polisinrättnings område.

Utförandet av den tekniska vägkontrollen begränsas för sin del av att polisen inte har tillgång till ett tillräckligt antal säkra och användbara övervakningsplatser eller övervakningsområden på riksnivå och dessutom är underhållet av dem i synnerhet under vintertid ofta på en svag nivå. Lappland har goda erfarenheter av att använda tullstationer för teknisk vägkontroll, men de långa avstånden inverkar på tillgången av sakkunniga besiktningsmän.

Fel i de nyaste fordonen kan för närvarande avläsas från fordonets dator via OBD-test. Det kan hända att polisen när fordonstekniken utvecklas inte kommer att kunna utföra övervakning utan hjälp av en teknisk expert. Behovet av teknisk expertis kan uppstå också på grund av att trafikduglighetsbestämmelserna är så omfattande, komplicerade och svårtolkade att de medför problem.

5.9.4. Övervakning av kör- och vilotider

Enligt Europeiska gemenskapens direktiv 2006/22/EG ska medlemsstaterna kontrollera 4 procent av arbetsdagarna för förare av fordon som omfattas av färdskrivarförordningen. Av dessa ska minst 30 procent kontrolleras längs vägarna.

Polisen övervakar kör- och vilotider som en del av den övriga övervakningen av den tunga trafiken. För övervakningen används informationsteknik som stöder den. Vid valet av övervakningsobjekt kommer man också att använda sig av fjärravläsning av färdskrivare. När det gäller kör- och vilotidsförseelser ska företagens riskklassificeringssystem utnyttjas vid riktandet av övervakningen. När man bestämmer påföljderna för förseelser som upptäckts vid övervakningen ska man iaktta anvisningen om övervakning av kör- och vilotider för fordonsförare.

För att identifiera manipulering av färdskrivare har för polisens bruk skaffats övervakningsutrustning för att identifiera krävande manipulationer, vilket har förutsatt och förutsätter även i fortsättningen god kompetens och riksomfattande utbildning som stöder den. För att upprätthålla kompetensen krävs möjlighet att utföra övervakning nästan på heltid.

Färdskrivarförordningen förpliktar medlemsländerna att se till att de som utför kontroll har tillräckliga befogenheter och verktyg. Kör- och vilotidsförordningen förpliktar medlemsstaterna att se till att de ger behöriga myndigheter möjlighet att påföra företag och/eller förare sanktioner för överträdelse av denna förordning som har konstaterats på den aktuella medlemsstatens territorium och för vilka det ännu inte har utdömts någon påföljd, även om överträdelsen har begåtts på en annan medlemsstat eller ett tredjelands territorium.

För att säkerställa nivån och kvaliteten på övervakningen av kör- och vilotider ska man se till att övervakarna får tillräcklig utbildning. Kompetens ska vid behov inhämtas från andra medlemsländer i Europeiska unionen. Det är nödvändigt att delta i internationellt kompetensutbyte. Till stöd för utbildningen vid enheterna ska det finnas tillgång till aktuellt och tillräckligt utbildningsmaterial och att utbildarna på fältet utbildas.

5.9.5. Övervakning av persontransporter

De skyldigheter i hela Europeiska unionen som gäller fordons skick, behövliga trafikillstånd samt kör- och vilotider och som anges i de föregående punkterna gäller bussar i persontrafik på samma sätt som lastbilar i godstrafik. Däremot regleras taxitrafik, dvs. bedrivande av tillståndspliktig persontrafik med andra motordrivna fordon än bussar, inte genom direktiv eller förordningar av Europarådet. Enligt 25 § i lagen om transportservice (320/2017) krävs det dock körtillstånd för taxiförare som är verksamma i taxitrafik och enligt 4 § i samma lag krävs det tillstånd för taxitrafik för transport, om transporten inte utförs med stöd av person- eller godstrafikillstånd.

Vid taxiövervakningen betonas målen att garantera säkerheten för kunderna, en jämlik konkurrens och kundernas rättsskydd. Vid övervakningen kontrolleras utöver de ovan nämnda tillstånden dessutom att fordonet är registrerat för tillståndspliktig trafik, att det har en taxiskylt och att kunden kan se förarens namn och uppgifter om trafikillståndet. Om en bil är redo att ta passagerare, ska det på bilens högra sida finnas prismärkningar och bilen ska ha en taxameter.

Taxiövervakning ordnas förutom under polisens egen övervakning också i samarbete med regionförvaltningsverket och skattemyndigheten enligt polisdistrikt i enlighet med Polisstyrelsens anvisningar. Vid övervakningen kan uppmärksamhet också fästas vid sättet att genomföra skolskjutsar med taxi och till exempel fullgörandet av skyldigheten att använda alkoholås vid dessa transporter.

5.9.6. Övervakning av överlast

Enligt direktiv 96/53/EG ska medlemsstaterna varje kalenderår utföra ett lämpligt antal vägkontroller av fordon eller fordonskombinationer i trafik i förhållande till det totala antalet fordon som årligen kontrolleras på deras territorium. I Finland bygger Trafikledsverket ett automatiskt fjärrvägningssystem som är placerat i väginfrastrukturen. Systemet kommer att ge information om fordon som sannolikt har överskridit den tillämpliga viktgränsen och som därför bör kontrolleras. Polisen ska kontrollera dessa fordon och vid behov väga dem på godkända vågar samt påföra påföljder.

Vid övervakningen av överlast är det inte bara fråga om trafiksäkerhet utan också om skydd av väginfrastrukturen. Körning med övervikt äventyrar trafiksäkerheten, medför risk för fordonets konstruktion och skadar vägarnas yta och konstruktion. Samtidigt kontrolleras det att transportföretaget inte får någon olaglig fördel i förhållande till andra transportföretag genom att transportera överlast. I och med fordonsteknikens utveckling har många fordon system som anger fordonets och fordonskombinationens axel-, boggi- och totalmassa, men denna information har endast en vägledande effekt på övervakningen.

För konstaterande av överlast behövs polisens egen vågutrustning. Med övervakningstaktiska metoder kan övervakningens effektivitet höjas.

5.9.7. Övervakning av lastsäkring

I 109 § i vägtrafiklagen fastställs de allmänna kraven på säkerställande av ett fordons godslast, och Traficom har med stöd av det bemyndigande som nämns i bestämmelsen utfärdat en föreskrift om lastkorgar och säkring av last (TRAFICOM/149639/03.04.03.00/2019). I den preciserande föreskriften har man utnyttjat EU-kommissionens handbok om riktlinjer för bästa praxis för lastsäkring. I föreskriften har därigenom inkluderats de EN-standarder som är i allmänt bruk. Lastsäkring enligt standarderna kan basera sig på stöd, friktion och bindning.

Genom standarderna krävs det av övervakaren att hen känner till standarderna, bindningsredskapen och bindningsställena liksom deras märkningar och känner till lastutrymmenas konstruktion med olika koder och deras lastsäkringsförmåga. Samtidigt måste övervakaren kunna använda olika hjälpmedel och program för att fastställa bindningskrafterna. Kontrollen av lastsäkring utförs i samband med kontrollen av annan tung materiel.

För att förenhetliga lastsäkringen bör det ordnas riksomfattande utbildning för övervakarna om säkringsföreskrifterna. Övervakarna ska ha gedigen yrkesskicklighet för att lösningarna ska tåla juridisk granskning. Utöver utbildningen ska övervakarna ha tillgång till ovan nämnda olika hjälpmedel och stödprogram för fastställande av bindningskrafterna samt tillräcklig kompetens för att använda dem.

5.9.8. Övervakning av transporter av farliga ämnen

Enligt Europeiska gemenskapens direktiv ska medlemsstaterna se till att en representativ del av vägtransporterna av farliga ämnen (nedan TFÄ eller ADR) underkastas de kontroller som föreskrivs i direktivet för att kontrollera att dessa transporter överensstämmer med lagstiftningen om transport av farliga ämnen på väg. Övervakningsverksamheten är ytterst viktig på grund av transporternas allmänfarliga karaktär. Det finns inga exakta uppgifter om det totala antalet transporter, men i början av 2020 fanns det cirka 33 200 giltiga körtillstånd som behövs för transport av farliga ämnen i vägtrafiken.

Polisen utför årligen 1 600–1 800 kontroller av transporter av farliga ämnen. Vid kontrollerna konstateras cirka en tredjedel av transporterna strida mot bestämmelserna. Antalet allvarliga överträdelse som leder till körförbud för en transportenhet är 20–40 per år.

Utbildningen i vägtransporter av farliga ämnen kan vidareutvecklas så att den nästan motsvarar kompetensnivån för säkerhetsrådgivare. När totalreformen av TFÄ-lagen träder i kraft 1.1.2023 förändras övervakningsarbetet utöver genom de nya bestämmelserna också bl.a. genom den tillsynsstrategi som utarbetas för tillsynsmyndigheterna och de myndighetsspecifika verksamhetsplanerna. Då kommer det att vara möjligt och även förnuftigt att vidareutveckla utbildningens innehåll, form och uppbyggnad.

5.9.9. Övervakning av djurtransporter

Polisen övervakar djurtransporter som oberoende djurskyddsmyndighet. Syftet med övervakningen är att se till att lagstiftningen om djurskydd övervakas under transporter. Polisen har vid sidan av den övriga övervakningen av den tunga trafiken utfört övervakning av produktions-

och hästdjurstransporter. Vid större riktade övervakningar har man samarbetat med regionförvaltningsverkets länsveterinärer.

Övervakningen av kommersiella djurtransporter omfattar övervakning av olika tillstånd och dokument. Beroende på transporten kan det krävas tillstånd för djurförare, behörighetsintyg för djurförare, intyg över godkännande av vägtransportmedel och transportdokument. Information om tillståndsförseelser eller avsaknad av tillstånd förmedlas till regionförvaltningsverkets länsveterinär.

Europeiska gemenskapens förordning om djurtransporter och den nationella lagstiftning som kompletterar den skapar ramar för övervakningen. Med stöd av Europeiska gemenskapens kontrollförordning har övervakningsverksamheten definierats mycket detaljerat. I den nationella lagstiftningen ankommer planeringen, styrningen och övervakningen på Livsmedelsverket i egenskap av myndighet inom centralförvaltningen. Till Livsmedelsverkets uppgifter hör också att rapportera till Europeiska kommissionen.

5.9.10. Övervakning av specialtransporter och HCT-kombinationer

Vid övervakningen av specialtransporter kontrolleras att en transport sker i enlighet med bestämmelserna för specialtransporter och, om transporten kräver särskilt tillstånd, att den sker i enlighet med tillståndsvillkoren. Transport enligt tillståndsvillkoren kräver ofta också specialutbildad personal och specialmateriel.

Vid övervakningen av HCT-kombinationer (High Capacity Transport) kontrolleras att kombinationerna har den säkerhetsutrustning som de ska ha. Dessutom säkerställs det med hjälp av kalkyltabeller att kombinationerna uppfyller kraven på stabilitet och svängbarhet.

5.9.11. Övervakning av utländska fordon och förare

Andelen utländska lastbilar på vägnätet är cirka 10 procent. Dessa lastbilar har nästan alltid också en utländsk förare. Föraren kan vara medborgare i Europeiska gemenskapen eller i ett jämförbart land eller i ett tredjeland. I Finland har bristen på förare inom transportbranschen åtgärdats genom att man anlitar förare från tredjeländer. För förare från tredjeland gäller ca 1000 förarintyg. Vid övervakningen av den tunga trafiken utreds också förutsättningarna för utländska förares vistelse och arbete i landet.

I samband med övervakningen av utlänningar är det skäl att fästa uppmärksamhet vid att förarnas sociala rättigheter tillgodoses. Förarnas sociala rättigheter övervakas genom övervakning av efterlevnaden av kör- och vilotidsförordningen och färdskrivarförordningen.

5.9.12. Övervakning av ansvaret i transportkedjan

I fortsättningen ska större uppmärksamhet än tidigare fästas vid övervakning av ansvaret i transportkedjan. I lagstiftningen är det ofta föraren som ansvarar för de förseelser som upptäckts vid övervakning, men väldigt ofta riktar sig ansvaret också till andra aktörer. Föraren kan ha begränsade möjligheter att rätta till verksamheten så att den motsvarar lagens krav. Arbetsgivaren är bl.a. skyldig att hålla fordonet trafikdugligt. Föraren är också ansvarig, men sanktioner som endast riktar mot föraren leder inte nödvändigtvis till önskat resultat.

Ansvaret i transportkedjan har definierats mycket detaljerat i synnerhet i TFÄ/ADR-lagstiftningen, där skyldigheterna för avsändaren, transportören, förpackaren, den som fyller tankar, bulkfordon och bulkcontainrar, tankcontainrar och UN-tankar samt den som lossar lasten har fastställts separat i fråga om transporter. I kör- och vilotidsbestämmelserna åläggs också transportföretag betydande ansvar. Transportföretagen ansvarar för organiseringen av arbetet och utbildningen av personalen så att förarna kan följa färdskrivar- samt kör- och vilotidsförordningen.

I ändringen av transportservicelagen, som trädde i kraft den 1 februari 2022 (60/2022) ingår dessutom skrivningar om utvidgning av beställarens ansvar avseende körning med överlast samt överträdelse av kör- och vilotider. Syftet med lagändringen är att förebygga uppkomsten av grå ekonomi. En sådan övervakning sker så att säga i efterhand, till skillnad från den som gäller trafikillstånd, vars giltighet beställaren av transport ska säkerställa innan ett avtal om transport ingås.

Enligt vägtrafiklagen ansvarar transportören bl.a. för att det fordon som används för transporten är lämpligt med tanke på säkerheten och att fordonet har de sedvanliga redskap som behövs för att binda lasten. I frågor som gäller olika tillstånd kan ansvaret ligga enbart hos tillståndshavaren.

5.9.13. Grå ekonomi och transportbrottslighet

Inom transportbranschen orsakas den största illojala konkurrensen av s.k. svarta transporter och förare, olagliga cabotagetransporter, billig arbetskraft och försummelser av skyldigheter. Svarta transporter körs antingen utan trafikillstånd eller utan att betala skatt. En del förare är s.k. inhoppare vars ersättning betalas svart utan arbetsgivar- eller arbetstagar skyldigheter. De lagligt verksamma företagens lönsamhet belastas dock kanske mest av de olagliga transporttjänster i Baltikum och Ryssland som använder billig utländsk arbetskraft.

Transportbrottsligheten omfattar i vid bemärkelse många former av ekonomisk brottslighet, föräres och transportföretags brott mot bestämmelserna om transporter, stöld av last och fordon, smuggling, fripassagerarskap och internationellt sett till och med terrorismrelaterade brott. Narkotika som påträffats i samband med övervakningen av den tunga trafiken kan ha varit trådändan i en större härva som polisen kunnat nysta upp. Observationer som gjorts vid övervakningen av den tunga trafiken bör därför aktivt förmedlas till polisens övriga enheter och registreras som observationsuppgifter.

5.9.14. Planering och utveckling av övervakningen av den tunga trafiken

Medborgarnas respons på övervakningen av polisens tunga trafik har haft avgörande betydelse under de senaste åren. Enligt den respons som aktörerna inom transportbranschen gett direkt till övervakarna, artiklar i publikationer inom transportbranschen och den diskussion som yrkespersoner inom branschen fört i diskussionsforumen på sociala medier anses polisens övervakning av den tunga trafiken ofta vara otillräcklig och vara på en blygsam kompetensnivå. Det har inte gjorts någon undersökning i frågan.

Transportföretagen är sällan verksamma inom ett geografiskt avgränsat område. Många företag utför vid behov också internationella transporter. Övervakningen riktas mot fordon som rör sig i respektive polisinspektors område. Patrullerna hanterar t.ex. föräres kör- och vilotidsförseelser på plats och får inga bevis från en tillräckligt lång tidsperiod för att ansvaret också ska kunna riktas till transportföretagen. Samma gäller på olika håll i Finland. Vid övervakningen ingriper man i enskilda föräres överträdelser av kör- och vilotider, men ingen övervakar helheten.

Företagskontrollerna ankommer på regionförvaltningsverkens arbetarskyddsinspektörer. På grund av kontrollernas administrativa karaktär har utfallet av dem i stor utsträckning varit beroende av företagets samarbetsvilja. Samarbetet och informationsutbytet mellan polisen och andra myndigheter håller emellertid på att förbättras, och därigenom uppnås ett mer sanningensligt slutresultat för de företag som inte lämnar ut den information som behövs för kontrollen, och övervakningen kan riktas till företag som har en hög riskklassificering. Polisen har i fortsättningen i sin övervakning också möjlighet att med hjälp av teknik (Revika) plocka ut fordon ur trafikflödet på basis av den registerbeteckning som ingår i uppgifterna om trafikillstånd. Traficom samordnar den nationella tillsynsstrategi som förutsätts i EU:s mobilitetspaket för vägtransporter och som säkerställer en enhetlig riskbaserad övervakning av yrkestrafiken. Av den tillsynsstrategi som utarbetas i samarbete ska framgå mängden och arten av myndighetssamarbete samt innehållet i de gemensamma kontrollerna. Polisen ska för egen del göra

upp en övervakningsplan för genomförandet av övervakningen och i de riksomfattande målen beakta de kontroller av yrkestrafiken som EU förutsätter av Finland.

Inom transportbranschen finns det koncerner där verksamheten är decentraliserad. Ett företag ansvarar för försäljningen av transporttjänster, ett annat har trafiktillstånd, ett tredje har transportmateriel och ett fjärde företag är ett personaluthyrningsföretag därifrån förarna kommer. Företagen har sina hemorter på olika håll i Finland, även om ägarna är desamma. För att genomföra en utredning krävs god kännedom om lagstiftningen och de resurser som anvisats för att genomföra den. Av utredarna förutsätts djup kännedom om praxisen inom branschen och speciallagstiftningen för att en förundersökning ska kunna utföras. Vid omfattande brott i anslutning till yrkestrafik kan en sakkunnig övervakare av yrkestrafiken anlitas som medlem av utredningsgruppen och även i andra situationer i rollen som biträdande utredare.

Det krävs ytterligare satsningar på utbildning. Utredarna och trafikövervakarna måste få ett tillräckligt omfattande utbildningspaket om utredningsarrangemangen för olika brott som förekommer i yrkestrafiken, användningen av tvångsmedel, kriterierna för beräkning av vinning av brott och användningen av underrättelseverksamhet som syftar till att bekämpa omfattande brottslig verksamhet. I Europeiska gemenskapens lagstiftning om kontroll av tung trafik åläggs medlemsstaterna att se till att inspektörerna eller övervakarna får tillräcklig utbildning. Behovet av utbildning har senast uppmärksammats i samband med EU:s mobilitetspaket för vägtransporter. I den regeringsproposition som hänför sig till ärendet har man i Finland bedömt konsekvenserna för myndighetsverksamheten och krävt att kompetensen ska säkerställas, och åtgärder i enlighet med den har redan inletts när denna skrivs.

Vid övervakningen av den tunga trafiken bör samarbetet över polisdistriktens gränser utökas. Gemensam övervakning har konstaterats vara en bra form av samarbete och lärande. Informationsutbytet via olika kanaler bör vidareutvecklas för att de bästa experternas kompetensen ska kunna spridas och för att övervakningspraxisen ska vara så enhetlig och effektiv som möjligt.

För att målen ska nås ska det för övervakningen av den tunga trafiken finnas tillräcklig, kompetent, yrkesskicklig och motiverad personal samt behövliga övervakningsredskap. För att upprätthålla kompetensen och utveckla yrkesskickligheten räcker det inte med enbart utbildning, utan övervakarna ska ges möjlighet att koncentrera sig på att utföra övervakning av den tunga trafiken. Detta bör beaktas i tillräcklig utsträckning både i planeringen av arbetsskiftet och i de lösningar som de allmänna ledarna och fältcheferna fattar.

| | |
|---|--|
| <p>Åtgärd som möjliggör polisens strategi</p> | <p>Påverkansobjekt: Yrkestrafik, transportbrott och grå ekonomi inom vägtrafiken</p> |
| <p>Vi stärker personalens kompetens, välbefinnande i arbetet och engagemang</p> | <p>Yrkestrafikövervakarnas kompetens och ork i arbetet stöds genom kontinuerlig och planmässig arbetsplatsutbildning, videoutbildning och tillräcklig specialisering av personalen. Personalen uppmuntras till samarbete med aktörer med specialkompetens.</p> <p>Vi säkerställer att uppgifterna är intressanta och att det finns tillräckligt med kompetent personal.</p> <p>Utredningen av brott som hänför sig till företagsverksamhet inom trafik och transport eller grå ekonomi främjas genom särskild utbildning och samarbete mellan trafikövervakarna och utredningen.</p> |

| Åtgärd som möjliggör polisens strategi | Påverkansobjekt: Yrkestrafik, transportbrott och grå ekonomi inom vägtrafiken |
|--|---|
| Vi leder verksamheten resultatorienterat med sikte på effektiviteten | <p>De fenomen och mätare som hänför sig till branschen följs upp och övervakningens tyngdpunkter fastställs flexibelt i enlighet framkomna behov och resultatavtalens mål såväl inom temaövervakning som i enskilda arbetsskiften.</p> <p>Vid riktandet av övervakningen används transportföretagens riskklassificering.</p> <p>De prestationsmål för övervakningen av den tunga trafiken som gäller Finland skrivs in i resultatavtalen för att de ska kunna uppnås.</p> |
| Vi tryggar funktionskritiska IKT-tjänster och utnyttjar ny teknik | <p>Vi följer den tekniska utvecklingen och förbättrar beredskapen att snabbt införa ny teknik.</p> <p>Den IKT-utrustning och programvara som används ska vara användarvänlig och stödja basverksamheten.</p> |
| Vi harmoniserar verksamhetsprocesserna | <p>Den yrkesmässig trafiken är landsomfattande eller internationell. Genom utbildning, anvisningar och samarbete kan processerna göras enhetliga för hela landet i fråga om både övervakningen och brott som hänför sig till yrkestrafiken.</p> |
| Vi stärker samarbetet med centrala intressentgrupper | <p>Kompetensen i fråga om övervakningen av yrkestrafikregelverket stärks bäst genom ett kontinuerligt samarbete mellan intressentgrupperna, t.ex. gemensam utbildning, övervakningsevenemang och diskussioner på riksomfattande och regional nivå.</p> <p>PTG-samarbete genomförs för att rikta övervakningen.</p> <p>Trafikövervakningen och brottsbekämpningen strävar efter att tillsammans med åklagarväsendet nå en gemensam syn på hur processen för typiska brott inom yrkestrafiken framskrider, tvångsmedlen och till exempel principerna för beräkning av vinning av brott.</p> |
| Vi agerar på ett informationsorienterat sätt, genomför en omfattande analys och skapar prognoser för framtiden | <p>När det gäller yrkesmässig trafik är statistikföringen och uppföljningen omfattande. Det samlade materialet analyseras av personer som är specialiserade på trafik och transport inom analys- och underrättelseverksamheten och materialet används som stöd för planering, resursfördelning, ledning, övervakning, uppföljning och respons.</p> <p>Som grund för analysen bör man definiera de grundläggande värden som följs upp på lång sikt trots systemändringar.</p> |
| Vi kommunicerar öppet och enhetligt | <p>Genom aktivt samarbete mellan polisverksamheten och kommunikationen ökas övervakningens effekt särskilt under tider med övervakningsteman.</p> <p>I kommunikationen beaktas också ett positivt perspektiv samt en vägläddande och sporrande ton. Information om nya aktörers skyldigheter och polisens inställning till dem ges i så god tid som möjligt.</p> <p>När man informerar om missförhållanden eller förseelser är det viktigt att personen eller företaget de gäller inte kan identifieras.</p> |

Åtgärderna i tabellen har strukturerats i enlighet med metoderna för att möjliggöra Polisens strategi 2020–2024.

6. BEDÖMNING AV TRAFIKSÄKERHETSARBETET OCH DESS EFFEKTIVITET

6.1. ALLMÄNT

Det primära syftet med bedömningen av effektiviteten är att stärka effektiviteten. Information om åtgärdernas förhållande till verksamhetens syfte säger i sig inget om hur det skulle vara möjligt att ytterligare öka effektiviteten. Bedömningen försvåras ytterligare av att det finns olika konkurrerande tolkningar av syftet, den eftersträvade situationen är satt till en vag framtid, orsakssammanhangen är komplexa och också många andra aktörer påverkar för egen del den eftersträvade situationen. Att mäta effektivitet är ofta tekniskt svårt, politiskt kontroversiellt och i sig ofta otillräckligt för att svara på det bakomliggande informationsintresset. När det gäller offentligt finansierad verksamhet har strävan efter effektivitet dock en viktig och till och med kritisk roll som det inte går att bortse från.

Även om mätning av effektivitet har sina begränsningar finns det rikligt med evidensbaserad information om faktorer som påverkar säkerheten i trafiken och mobiliteten. Det är således möjligt att systematiskt främja effektiviteten av polisens trafiksäkerhetsarbete trots att arbets roll eller andel i förhållande till andra åtgärder som betjänar säkerheten sannolikt inte kan skiljas åt i praktiken.

I fråga om effekterna av polisens trafiksäkerhetsarbete skiljer sig säkerhetsuppdraget (safety) och polisuppdraget (security) från varandra. För det första handlar det om hur polisen lyckas med att upprätthålla och främja säkerheten i trafiken och mobiliteten. I det senare fallet handlar det om polisens framgång när det gäller att avslöja ekonomisk brottslighet i anslutning till transporter och bekämpa annan brottslig verksamhet på vägarna. Syftet med säkerhetsuppdraget är att vanliga vägtrafikanter upplever att det är tryggt att röra sig på vägarna, att de också aktivt vill främja säkerheten för alla som rör sig på vägarna och ser polisens trafikövervakning som ett ändamålsenligt, motiverat och allmänt understött ingripande i de viktigaste riskfaktorerna och farorna i trafiken.

Polisuppdraget syftar å sin sida till att transportföretagens upplevelser av risken för att åka fast och påföljderna för att åka fast ska bidra till att de avstår från lagöverträdelse och därmed ytterligare upplever att det finns rättvisa konkurrensförutsättningar inom affärsverksamheten i fråga. Dessa två syften sammanfaller inte nödvändigtvis i alla situationer. På grund av denna dubbelsidighet kan effekterna av polisens trafiksäkerhetsarbete inte bedömas med en enkel indikator.

Trafiken och trafiksäkerheten utvecklas genom många aktörers medverkan. Polisens trafiksäkerhetsarbete upplevs vara effektivt om

- medborgarna upplever att trafiken och mobiliteten är trygg
- polisen upplevs som en främjare av smidigheten och säkerheten i trafiken
- utgångspunkterna för trafikövervakningen är motiverade
- åtgärderna är ändamålsenliga (riskbaserat) och åtgärderna är motiverade med tanke på det allmänna och gemensamma bästa (trafiksäkerhet) eller särskilt goda (likabehandling i förhållande till bedrivande av transportrörelse).

Främjandet av trafiksäkerheten är en väsentlig framgång i hanteringen av de risker som är förknäpade med trafiken. I stället för fullständig riskfrihet är det fråga om en gränsdragning mellan en risk som samhället accepterar eller tolererar och en risk som bedöms vara icke acceptabel.

Inriktandet av trafikövervakningen på de objekt som nämns i kapitel 5.1–5.8 ger uttryck för en forskningsbaserad förståelse för riskfaktorer och riskbeteende i trafiken som särskilt äventyrar trafiksäkerheten. Även om dokumentationen av dessa övervakningsåtgärder och -prestationer inte i sig direkt berättar om åtgärdernas effekt, ger den övervakningen kunskap om orsakerna till trafikfaror och hur vanliga de är samt därmed också om trafiksäkerhetsnivån på vägarna. Den visar på skadligheten och straffbarheten i det beteende som är föremål för åtgärden och att det finns en risk för att åka fast. Polisens övervakning ger uttryck för påverkan på identifierade risker och riskfaktorer som bekräftats i undersökning och skrivits in i lagen. Det är fråga om sådana risker och riskfaktorer som är väsentliga med tanke på trafiksäkerheten. Samtidigt handlar trafik och mobilitet om ett verksamhetssystem som ständigt förändras i takt med den samhällsliga och tekniska utvecklingen och om riskfaktorernas förändring.

Polisens trafikövervakning har fått kritik för att den främst mäter de resurser som använts och inte prestationerna eller effekterna. Kritiken baserar sig dock delvis på ett snävt material, eftersom det finns rikligt med ostridiga forskningsrön om sambandet mellan det riskbeteende och de riskfaktorer som är föremål för trafikövervakningen och uppkomsten av en konkret trafikfara. Detta samband motiverar riktandet av resurser till kända risker, eftersom många riskfaktorer inte skulle uppdagas utan polisens trafikövervakning. Det är svårt att uppskatta hur många av dessa som skulle ha lett till en trafikolycka.

Polisen har särskild sakkunskap om de risker som är förenade med trafiken och hanteringen av dem i den dagliga vägtrafiken. Det viktigaste riskhanteringsverktyget är trafik- och mobilitetsbestämmelserna. I idealfallet täcker dessa bestämmelser de viktigaste riskfaktorerna. De visar att det finns en fungerande uppsättning instrument för att övervaka efterlevnaden av de berörda lagarna och inbegriper ett påföljdssystem som bidrar till att de följs.

En aspekt av effekterna av polisens trafiksäkerhetsarbete är att man lyckas utnyttja sin sakkunskap så att författningsgrunden identifierar och beaktar riskfaktorerna inom trafiken på behörigt sätt och i tillräcklig utsträckning samt erbjuder fungerande verktyg för brottsbekämpningsarbetet. En av effekterna av polisens trafiksäkerhetsarbete är att utöva påverkan som expert på trafiksäkerhetsarbete och riskhantering i trafiken.

I praktiken övervakar polisen centralt hur lagen tillämpas genom förbud och begränsningar, dvs. hur gränsen mellan en godtagbar och en icke godtagbar risk definieras – hur sakkunskapen omsätts i riskbedömningar och uttrycks som allmänna (t.ex. gränsvärde för rattfylleri) eller lokala begränsningar (t.ex. hastighetsbegränsning). Den avgörande effektivitetsfaktorn är att trafikanterna bedömer riskerna på ett konsekvent sätt, anser att den begränsning som införts är motiverad och även anser att övervakningen är motiverad och acceptabel. Med tanke på trafiksäkerheten är det avgörande att det råder enighet om författningsgrunden i allmänhet, om tillämpningen av den på vägnätet och om hur efterlevnaden övervakas och genomförs.

6.2. UPPFÖLJNING AV EFFEKTIVITETEN

Uppföljningen av effektiviteten, som är avsedd att uppfylla sitt syfte att främja effektiviteten, omfattar hela effektivitetsprocessen. Det handlar om resurser, kompetens och sakkunskap som anvisats för arbetet, planering, systematisk utveckling och ledning av verksamheten, själva arbetet, den taktik som används samt åtgärder och prestationer i form av åstadkommanden, resultat och effekter av det som åstadkommit.

| Resurser › | Organisation och ledning › | Åstadkommanden › | Effekter |
|-----------------------------------|---|--|--|
| Årsverken | Val av övervakningsobjekt | Övervakningens prestationer | Medborgarnas upplevelse av säkerheten i vägtrafiken |
| Övervakningsobjekt | Sätt att genomföra övervakning | Riktande av övervakningen i enlighet med strategin | Medborgarnas upplevelse av säkerheten inom vattentrafik |
| Medel och verktyg för övervakning | Användning av analyserade data | Korrekt och kompetent användning av övervakningsverktyg | Medborgarnas erfarenhet av att respektera naturvärden i terrängtrafik |
| Kompetens | Hantering av korsdrag | Antal klagomål och rättelser som hänför sig till övervakning | Medborgarnas upplevelse av att trafikövervakningen är berättigad |
| Hängivenhet | Möte med medborgarna i samband med övervakning | Resultat av samarbetet | Medborgarnas upplevelser av hur trafikövervakningen fungerar |
| | Samarbete som främjar säkerheten | Medborgarnas kontakter och anmälningar | Antal döda och skadade i trafiken |
| | Effektivt genomförande av trafikbrottsutredningar | Brottsutredningar som leder till fällande dom | Upplevelse av att straffansvaret uppfylls i trafiken |
| | | | Upplevelse av att författningarna om trafik och mobilitet är accepterade och beredskap att följa dem |

Effekten av polisens trafiksäkerhetsarbete (säkerhetsuppdrag).

Effekterna av polisens trafiksäkerhetsarbete som bedömningsobjekt

- medborgarnas upplevelse av trafik- och mobilitetssäkerhet (väg, terräng, vatten)
- medborgarnas upplevelse av tillämpningen av lagstiftningen i form av begränsningar och förbud i fråga om trafik och mobilitet i sin egen livsmiljö och beredskapen att följa dem
- medborgarnas upplevelse av legitimiteten i polisens trafikövervakning (övervakning på rätt plats vid rätt tidpunkt på motiverat sätt som upplevs medföra en icke godtagbar fara, olägenhet eller ojämlikhet) och beredskap att anmäla dessa till polisen
- effektiv användning av polisens sakkunskap om trafiksäkerhet och mobilitetsrisker på nationell och internationell nivå vid utvecklandet av en bättre författningsgrund som täcker riskerna
- polisens effektiva deltagande i samarbete som främjar trafiksäkerheten nationellt och lokalt
- effekterna av polisens utredning av trafikbrott på förverkligandet av det straffrättsliga straffansvaret
- trafiksäkerheten i ljuset av de iakttagelser, prestationer och prestationsindikatorer som polisens trafikövervakning medför.

Tabellen är en sammanställning av de objekt som gäller effekterna av polisens trafikövervakning och den beskriver möjligheterna att samla in bedömningsdata för vart och ett av dem.

| Bedömningsobjekt | Informationskälla |
|--|--|
| Medborgarnas erfarenheter | |
| Upplevelser av trafik- och mobilitetssäkerheten | Inkludering av en mätare i polisbarometern eller implementering av en mätare som en del av en trafiksäkerhetsenkät riktad till medborgarna |
| Upplevelser om huruvida polisens trafikövervakning är motiverad och berättigad | Inkludering av en mätare i polisbarometern |
| Deltagande främjar säkerheten på vägarna genom att begränsningarna iakttas | Inkludering av en mätare i polisbarometern eller implementering av en mätare som en del av en trafiksäkerhetsenkät riktad till medborgarna |
| Beredskap att anmäla fara eller motsvarande i trafiken och mobiliteten till polisen | Inkludering av en mätare i polisbarometern |
| Polisen | |
| Trafik- och mobilitetssäkerheten som observationer och prestationer inom trafikövervakningen | Polisens resultatdatasystem; något system för insamling och rapportering av observationer |
| Effektivt deltagande i beredningen av lagstiftning som betjänar riskhanteringen inom trafik och mobilitet nationellt och internationellt | Statistikföring av deltagandet, evidensbaserad dokumentation av deltagandets effekter (mål < > resultat) |
| Effektivt deltagande i nationellt och lokalt samarbete som främjar trafik- och mobilitetssäkerheten | Enkäter riktade till samarbetsparter, lokala nyckeltal på trafik- och mobilitetssäkerheten |
| Effekterna av polisens utredning av trafikbrott på förverkligandet av det straffrättsliga straffansvaret | Indikatorer på trafikbrottsutredningens kvalitet, fallens framgång i straffprocessen |

Föremål för uppföljning av verkningsfullheten och informationskällor.

Ett omfattande genomförande av effektivitetsövervakningen, utformning av konkreta mätare, sammanställning av material samt systematisk användning av respons på effekterna som en del av den strategiska och dagliga ledningen av polisens trafiksäkerhetsarbete är i sig en stor ansträngning. Sannolikt kan det inte genomföras i sin helhet på en gång. Den mest fungerande strategin är stegvisa framsteg, där kostnaderna för att samla in bedömningsdata i alla skeden ställs i relation till uppskattningarna av nyttan och användbarheten av data i fråga. Det största värdet har effektivitetsdata som har ett nära samband med polisens verksamhet och som kan samlas in till låga kostnader och regelbundet, och där förändringarna kan kombineras med åtgärder på gräsrotsnivå och kommuniceras med dem som utför arbetet samt översätts till kompetens, expertis, taktik och åtgärder som tjänar polisens trafiksäkerhetsarbete. Det är särskilt viktigt att notera att strävan efter effektivitet inte kan innebära en kompromiss i förhållande till vad som i samhället uppfattas som god polisverksamhet.

6.3. UTREDNING OM TRAFIKSÄKERHETSARBETETS TILLSTÅND

Målet är att före 2024 låta göra en utredning om trafiksäkerhetsarbetets tillstånd vid polisen. Med utredningen vill man ta reda på den nuvarande verksamheten inom polisens trafiksäkerhetsarbete och organiseringen av det som en helhet vid polisens olika enheter. Syftet är att vid behov kunna genomföra utvecklings- och harmoniseringsåtgärder och beakta behövliga åtgärder också i resultatstyrningen.

7. UPPFÖLJNING OCH RAPPORTERING

Polisstyrelsen rapporterar årligen före utgången av mars till inrikesministeriet om genomförandet av programmet.

Polisstyrelsen följer upp hur målen i inrikesministeriets program uppnås genom att bedöma hur de verksamhetsmål och verksamhetssätt som skrivits in i denna plan förverkligas i polisens trafiksäkerhetsarbete verbalt och utifrån de mätare som baserar sig på polisverksamhetens prestationer och vägtrafikanternas uppskattningar och som nämns i 6 kap. i planen.

Publikationsserie: Polistyrelesens publikationsserie 2/2020

ISSN-L 1798-7121

ISSN (elektronisk) 2242-5640

ISBN (elektronisk) 978-952-7267-23-3

Polistyrelesens publikationer på webben: www.poliisi.fi/julkaisut