

Svar på skriftligt spørsmål SSS 263/2021 rd

Svar på skriftligt spørsmål om att förbättra trafiksäkerheten vid övergångsställen

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spørsmål SS 263/2021 rd undertecknat av riksdagsledamot Pia Kauma /saml m.fl.:

Hur ämnar regeringen ta säkerheten vid övergångsställen i beaktande i sin strategi för trafiksäkerheten,

hurdana incitament ämnar regeringen ställa för transportbranschen så att materielen i branschen kansnabbt uppdateras till tryggare fordon, som bättre tar i beaktande andra trafikanter och

hur ämnar regeringen instruera kommunerna så att farliga situationer med gröna ljus, som lyser samtidigt i två riktningar, kan minimeras?

Som svar på detta spørsmål anför jag följande:

Varje trafikolycka är en för mycket. Under decennierna har olyckorna med dödlig påföljd hela tiden minskat i vägtrafiken, men förbättringen av trafiksäkerheten har blivit oroande långsammare under senare hälften av 2010-talet. Nu har det inom en kort tid inträffat två olyckor där en person som passerar ett övergångsställe har avlidit vid sammanstötning med en lastbil.

När de som använder vägarna följer trafiklagen löper trafiken i princip smidigt och tryggt. Den som vänder till höger i en korsning har väjningsplikt oavsett om korsningen har eller saknar styrning med trafikljus. Enligt trafiklagen ska ett fordon som svänger väja för gående, cyklister och mopedister som korsar den körbana, på vilken fordonet avser köra in. Trots grönt ljus ska fri passage lämnas åt gående som gått eller på väg att gå ut på ett övergångsställe vid grönt ljus för gående.

Det finns dock inte några lätta eller enkla lösningar till att förhindra olyckor av ovan beskrivet slag. Svängande fordon samt fotgång och cykeltrafik kan styras med trafikljus. Trafikljus vid övergångsställen styrs typiskt som en skild fas i fall då mängden till höger svängande bilar eller av lätt trafik är stor, eller det finns fler än en avtagsfil. Härvidlag bör man observera att om grönt ljus för övergångsställe hade en särskild fas i alla anslutningar och korsningar skulle detta göra trafiken långsammare och få den att stocka sig. Väntetiden härav ökar i synnerhet att fotgängare och cyklister går eller åker mot rött ljus. Stockningar kunde kanske även leda till att kapacitetsmässigt kritiska delar av vägnätet stockar till sig och då skulle trafiken allt mer styras till ett lägre gatunät med följderna att trafiksäkerheten där skulle bli sämre.

Man kommer också att sträva efter att förebygga olyckor genom att kontinuerligt utveckla tekniska krav på fordon. Till exempel kraven på speglar på lastbilar har stramats åt under de senaste åren. EU-regleringen kräver även att exempelvis kollisionsvarnare och system som övervakar blinda punkter blir obligatoriska vid registrering av nya bilar år 2024. I fråga om tunga fordon kommer man framdeles att även kräva att den direkta sikten från förarens stol blir bättre. EU-kraven avseende direkt sikt (direct vision standard) blir obligatoriska 2026 vid typgodkännande av nya bilar, och 2029 vid registrering. Tidschemat för ikraftträdandet regleras genom en EU-förordning som förpliktar medlemsstaterna. Dessa ändringar för bättre säkerhet kommer att ses i trafiken efterhand som fordonsmaterielen förnyas.

Vid kommunikationsministeriet bereds i dagsläget en trafiksäkerhetsstrategi som omfattar alla trafikformer. Trafiksäkerhetsstrategin bereds genom brett samarbete, och olika intressentgrupper deltar i hög grad i beredningsprocessen. Trafiksäkerhetsstrategin fungerar som en plan för förebyggande och minskning av antalet trafikolyckor. Strategin föreslår konkreta åtgärder för flera parter.

Ett av de teman som behandlas i trafiksäkerhetsstrategin rör attityder, kompetens, sociala faktorer och färdigheter. Behandlingen av temat siktar på att uttryckligen förbättra trafiksäkerheten med förebyggande åtgärder visavi till exempel trafikbeteendet. Syftet är att alla som använder vägarna känner sitt ansvar i trafiken och följer trafikreglerna. Vid beredningen av trafiksäkerhetsstrategin har man även diskuterat rollen för kommunerna i att förbättra trafiksäkerheten. Kommunerna borde således även ta hänsyn till trafiksäkerheten då de exempelvis lägger upp program för främjande av cykling och gång. Under beredningen av trafiksäkerhetsstrategin har man även diskuterat övervakningen av säkerheten vid övergångsställen. Inrikesministeriet har snart slutfört ett program för polisens trafikövervakning och -säkerhet. Vid verkställandet av programmet kommer man att fästa särskild uppmärksamhet vid säkerheten på övergångsställen.

Helsingfors 12.5.2021

Kommunikationsminister Timo Harakka