

KIRJALLINEN KYSYMYS 103/2010 vp

Valo-ohjatun risteyksen kääntymissäännön muuttaminen

Eduskunnan puhemiehelle

Yhdysvalloissa liittovaltion lainsäädäntö teki 1970-luvun puolivälissä mahdolliseksi kääntymisen oikealle punaisen valon palaessa liikennevaloissa. Tämä Right-Turn-on-Red-sääntö on voimassa lähes kaikissa osavaltioissa. Säännös hyväksyttiin energiakriisin seurauksena. Sen tavoitteena on energiansäästö ja liikenteen sujuvuuden edistäminen. Yhdysvalloissa tehtyjen selvitysten mukaan mahdollisuus kääntyä oikealle punaisten valojen palaessa tekee liikenteen sujuvammaksi ja vähentää polttoaineen kulutusta sekä pakokaasupäästöjä merkittäväällä tavalla. Myös meluhaitat etenkin raskaan liikenteen osalta vähenivät.

Tieliikenneasetuksen 22 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan punainen valo osoittaa, että ajoneuvo ei saa sivuuttaa ensimmäistä sen ajosuunnalle tarkoitettua opastinta eikä pysäytysviivaa missään olosuhteissa. Tämä joustamaton sääntö johtaa siihen, että taajama-ajossa ajoneuvo on vähän väliä tyhjäkäynnillä ja sen jälkeen kiihdyttää pysähtyäkseen kääntymisen jälkeen taas punaisiin valoihin. Kiihdytysvaiheessa moottori toimii tehoalueensa yläpäässä, jolloin polttoaineen kulutus ja päästöt ovat suurimmillaan.

Punaisten valojen takaa tuleva olisi luonnollisesti väistämisvelvollinen kaikkiin muihin tienkäyttäjiin nähden. Tällä voitaisiin turvata muista sallituista ajosuunnista tulevien ajoneuvojen esteetön eteneminen. Käännetyssä vihreillä valoilla autoilijan on annettava jalankulkijalle es-

teetön kulku. Sama sääntö pätee silloin, kun auto kääntyy oikealle punaisten liikennevalojen palaessa. Jalankulkijoiden ja kevyen liikenteen huomioon ottaminen ja erityinen varovaisuus on aina oltava lähtökohtana risteyksessä käännetyssä. Ei ole mitään syytä olettaa, etteivätkö autoilijat osaisi kääntyä yhtä varovaisesti punaisten valojen palaessa risteyksessä oikealle kuin he osaavat liikennevalottomissa, esimerkiksi STOP-merkillä varustetuissa, risteyksissä.

Asiantuntijoiden mielestä on kiistatonta, että liikennesujuvuus paranee, kun oikealle kääntymisen sallitaan punaisen liikennevalon palaessa. Erityisesti liikenteessä työkseen ajavat tahot kannattavat tällaista muutosta liikenteen sujuvuuden, odotusaikojen lyhenemisen ja tyhjäkäyntipäästöjen vähenemisen perusteella. Liikenneturvattomuuden lisääntymispelon taustalla on perinteinen jäykkä liikennekulttuuri, joka perustuu kieltoihin ja rajoituksiin eikä joustavuuteen. Joustava liikenne ottaa parhaiten huomioon myös jalankulkijat ja kevyen liikenteen.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Mihin toimiin hallitus aikoo ryhtyä tieliikennelain muuttamiseksi siten, että tieliikenteessä on sallittua kääntyä oikealle valo-ohjatuissa risteyksissä punaisen liikennevalon palaessa, jolloin

liikenne saadaan nykyistä sujuvammaksi ja polttoaineenkulutus sekä pakokaasupäästöt pienemmiksi?

Helsingissä 23 päivänä helmikuuta 2010

Raimo Vistbacka /ps

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimitanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Raimo Vistbackan /ps näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 103/2010 vp:

Mihin toimiin hallitus aikoo ryhtyä tie-liikennelain muuttamiseksi siten, että tieliikenteessä on sallittua kääntyä oikealle valo-ohjatuissa risteyksissä punaisen liikennevalon palaessa, jolloin liikenne saadaan nykyistä sujuvammaksi ja polttoaineenkulutus sekä pakokaasupäästöt pienemmiksi?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Viitataan vastauksiini kirjallisiin kysymyksiin KK 55/2010 vp, kansanedustaja Hanna-Leena Hemming /kok ja KK 93/2010 vp, kansanedustaja Merja Kyllönen /vas sekä KK 98/2010 vp, kansanedustaja Inkeri Kerola /kesk ym.

Vaikka Yhdysvalloissa on käytäntö, jonka mukaan liikennevaloristeyksessä punaisen valon aikana saa kääntyä oikealle, liikenneturvallisuussyistä tällaista menettelyä ei ole voitu sallia kaikissa valoristeyksissä. Monin paikoin on jouduttu tekstillisellä lisäkilvellä osoittamaan, ettei oikealle kääntymistä punaisen valon aikana sallita. Suomessa ei ole pidetty perusteltuna ottaa käyttöön yleissääntöä, joka sallisi oikealle kääntymisen punaisen valon aikana. Erityisesti jalankulki-

joiden turvallisuus vaarantuisi, kun he vihreän valon aikana ylittäisivät sitä tietä, jolta osa autoista kääntyisi punaisella valolla oikealle. Suomessa suojatiesääntöjen kunnioitus ei ole muutoinkaan hyvällä tasolla, eikä oikealle kääntymisen punaisen valon aikana ainakaan parantaisi tilannetta. On tärkeää, ettei punaisen liikennevalon yksiselitteistä viestiä hämärretä.

Wienin liikennemerkkejä ja -opasteita koskeva yleissopimus (SopS 31/1986) määrittelee punaisen valon siten, että se tarkoittaa ehdotonta pysähtymiskäskyä. Suomi on ratifioinut tämän sopimuksen, ja ottanut liikenneturvallisuussyistä kansallisessa lainsäädännössään yhtä selkeän linjan: punaista päin ajaminen ei ole sallittua. Liikenteen ohjausta kehitetään monilla muilla tavoilla niin kansallisessa työssä kuin kansainvälisiä sopimusmääräyksiä muokkaamalla.

Liikennevaloristeyksissä liikenteen sujuvuutta voidaan parantaa mm. niin, että käytetään valoristeyksessä ns. vapaa oikea -ratkaisua, jolloin risteykseen rakennetaan oikealle kääntyvä haara ilman valo-ohjausta. Toinen mahdollisuus on osoittaa oikealle kääntymisen vihreällä nuolivalolla. Lisäksi liikennevalotekniikka tuo ajoneuvo- ja jalankulkijailmaisimien avulla mahdollisuuksia parantaa risteysten sujuvuutta. Esimerkiksi joukkoliikenne-etuuksia on ollut käytössä jo pitkään, ja älykkään liikenteenohjauksen keinoja kehitetään koko ajan.

Helsingissä 19 päivänä maaliskuuta 2010

Liikenneministeri Anu Vehviläinen

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Herr talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 103/2010 rd undertecknat av riksdagsledamot Raimo Vistbacka /saf:

Kommer regeringen att se över vägtrafiklagen så att högersväng vid rött ljus i korsningar med trafikljus blir tillåtet i vägtrafiken, vilket skulle göra trafiken mer smidig än den är i dag samt minska bränsleförbrukningen och avgasutsläppen?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Jag hänvisar till mina svar på skriftliga spörsmålen SS 55/2010 rd av riksdagsledamot Hanna-Leena Hemming /saml, SS 93/2010 rd av riksdagsledamot Merja Kyllönen /vänst och SS 98/2010 rd av riksdagsledamot Inkeri Kerola /cent m.fl.

Trots att man i USA tillämpar en praxis enligt vilken det i korsningar med trafikljus är tillåtet att svänga till höger vid rött ljus, har ett sådant förfarande dock inte kunnat tillåtas i alla signalreglerade korsningar. På många ställen har man tvingats sätta upp tilläggs skyltar med text som anger att man inte får svänga till höger vid rött ljus. I Finland har man inte ansett det vara motiverat att införa någon allmän regel som tillåter högersväng vid rött ljus. I synnerhet fotgängar-

nas säkerhet äventyras, om de vid grönt ljus ska korsa en sådan väg från vilken en del av bilarna svänger till höger vid rött ljus. För övrigt finns det inte heller stor respekt i Finland för regler när det gäller skyddsvägar, och högersvägar vid rött ljus skulle inte förbättra situationen. Det är viktigt att det entydiga budskap som rött ljus innebär inte fördunklas.

Enligt Wienkonventionen om vägmärken och signaler (FördS 31/1986) innebär rött ljus ovillkorlig stopplikt. Finland har ratificerat denna konvention och med tanke på trafiksäkerheten har Finland en lika tydlig riktlinje i den nationella lagstiftningen: det är inte tillåtet att köra mot rött ljus. I stället utvecklas regleringen av trafiken på många andra sätt, både genom nationellt arbete och genom att omarbete internationella konventionsbestämmelser.

För att förbättra smidigheten i trafiken i korsningar med trafikljus kan man bl.a. tillämpa en lösning med s.k. fri högersväng i korsningar med trafikljus, vilket innebär att man bygger en fil för högersvägar som inte är signalstyrd. Ett annat alternativ är att tillåta högersväng med en grön pil i trafiksignalen. Dessutom erbjuder trafiksignaltekniken möjligheter att förbättra smidigheten i korsningar med hjälp av olika fordons- och fotgängardetektorer. Exempelvis kollektivtrafikförmåner har använts redan länge, och metoderna för intelligent trafikstyrning utvecklas hela tiden.

Helsingfors den 19 mars 2010

Trafikminister Anu Vehviläinen