

Svar på skriftligt spørgsmål om ändamålsenlig färgsättning och placering av hastighetsövervakningskameror vid automatisk trafikövervakning

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 spørgsmål SS 237/2019 rd undertecknat av riksdagsledamot Mika Kari /sd:

Varför har det inte vidtagits några åtgärder för ändring av hastighetsövervakningskamerornas färgsättning enligt svaret på mitt initiativ och

vilka åtgärder kommer de myndigheter som svarar för trafiksäkerheten att vidta för att den automatiska trafikövervakningens ändamålsenlighet ska uppnå en nivå som bättre främjar trafiksäkerheten med avseende på placeringen av övervakningsplatserna och färgsättningen av kamerastolparna?

Som svar på detta spørgsmål anför jag följande:

Körhastigheten är en av de mest avgörande variablerna vid bedömning av säkerheten på vägarna. Med hjälp av automatisk övervakningsutrustning kan man vid behov utföra hastighetsövervakning dygnet runt, varje dag, på ställen på vägen som har valts ut på grundval av trafiksäkerhetsbedömningar. Det finns flera undersökningar som visar att ur trafiksäkerhetssynpunkt är automatisk trafikövervakning ett effektivt sätt att övervaka och kontrollera körhastigheter.

Syftet med automatisk trafikövervakning med fast utrustning och med flyttbar utrustning i polisbilar är att komplettera polispersonalens trafikövervakning som fortfarande är det viktigaste elementet i polisens trafikövervakning. Nästan 90 procent av den arbetstid som används för trafikövervakning utgörs av annat än automatisk trafikövervakning. Den trafikövervakning som polispersonalen utför är alltså fortfarande mycket viktig.

I vägtrafiklagen ingår inga bestämmelser om tröskeln att ingripa i fortkörning. Tröskeln för ingripande sänks inte heller i den nya vägtrafiklagen som träder i kraft 1.6.2020. Tröskeln för ingripande fastställs i Polisstyrelsens anvisning.

Definitioner om övervakningsutrustning ingår inte i lagstiftningen, utan det är väghållaren (Trafikledsverket och NTM-centralerna) som i samarbete med polisen definierar utrustningens placering och utseende.

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 237/2019 rd

Avsnitten med automatisk övervakning av landsvägar finns främst på riksvägar och stamvägar samt de mest trafikerade regionvägarna. Vägavsnitten har valts med hänsyn till vägtrafikolycks-historiken, körhastigheterna i förhållande till hastighetsbegränsningen, trafikintensiteten, andelen tung trafik, kundresponsen, minskningen av personolyckor som kan uppnås med åtgärden, vägavsnittets tekniska och markanvändningsrelaterade egenskaper tekniska egenskaper och vägavsnittets egenskaper avseende markanvändning samt övriga faktorer. Om det finns brister i placeringen av övervakningsplatsen är det bra att ge respons åt väghållaren om detta, för att väghållaren ska kunna granska bristerna. Kommunerna kommer direkt överens med polisen om övervakningsplatser i gatunätet.

Det är viktigt att hastighetsskyltarna är placerade ändamålsenligt på de övervakade vägavsnitten, så föraren inte ska behöva fokusera på att komma ihåg hastighetsbegränsningen i stället för att uppmärksamma och reagera på trafiksituationer. Väghållaren bedömer placeringen av hastighetsskyltar på vägavsnitt med automatisk trafikövervakning från fall till fall. På övervakningsplatserna på till exempel riksväg 4, 5, 6 och 27 har hastighetsskyltarna placerats cirka 200–400 meter före övervakningspunkten för automatisk trafikövervakning.

Under hösten bedömer Trafikledsverket tillsammans med Polisstyrelsen de gällande principerna för planering och genomförande av trafikövervakning. I arbetet ingår även bedömning av faktorer som påverkar valet av övervakningsställen och färgsättningen av kamerorna.

Helsingfors 8.11.2019

Kommunikationsminister Sanna Marin

VN/9803/2019