

Ari Jalonen ps

Kirjallinen kysymys talvinopeusrajoitusten tarkistamisesta

Eduskunnan puhemiehelle

Suomessa nopeusrajoituksia on alennettu talvikuukausiksi vuodesta 1987 alkaen. Tarkoituksena on pienentää onnettomuusriskiä, joka johtuu huonoista ajo-olosuhteista — pimeys, liukkaus, sumuisuus ja niin edelleen. Liikennevirasto on arvioinut, että talvinopeusrajoitusten ansiosta vältetään vuosittain kymmeniä onnettomuuksia: henkilövahinkoja on arviolta noin 15 % vähemmän sekä kuolemia noin 29 % vähemmän (vältetään 36 loukkaantumista ja 8 kuolemaa).

Liikenneviraston arvio perustuu kansainvälisten tutkimusten perusteella tehtyihin laskennallisiin malleihin. Suomessa on kyllä vuosina 1987—1989 tehdyn talvinopeusrajoituskokeilun aikana verrattu todellisia onnettomuusmääriä talvinopeusrajoitus- ja muiden teiden välillä, mutta henkilövahinko-onnettomuuksien ja liikennekuolemien pienen määrän takia tutkimuksesta ei voitu tehdä tilastollisesti luotettavia johtopäätöksiä. Samasta syystä kyseistä tutkimusta ei voi käyttää mallina, jonka perusteella arvioitaisiin talvinopeusrajoitusten vaikutusta nykyiseen onnettomuusriskiin.

Liikennevirasto on selvityksessään todennut lisäksi, että henkilövahinkojen riski on pienentynyt sekä talvi- että kesäkuukausina lähes viidesosaan siitä, mitä se oli 1980-luvun alussa. Edelleen Liikennevirasto on todennut, että eri tekijät ovat voineet vaikuttaa pienentyneeseen onnettomuusriskiin: talvella esim. parantunut talvikunnossapito ja kelitiedotus. Viraston mukaan jatkossa voidaan olettaa, että ajovakauden hallintajärjestelmä (ESC) parantaa liikenneturvallisuutta.

Koska viraston arvio perustuu laskennallisiin malleihin, on kyseessä eräänlainen arvio, ei puhtas fakta. Asia vaatisi laajemman selvityksen, joka perustuisi monimuuttujamalliin. Nykyinen arvio ei ota huomioon esim. autoissa tapahtunutta kehitystä — eikä edes sitä, mikä on ollut turvavyön pakollisen käytön vaikutus. Pakko käyttää turvavyötä etupenkeillä rangaistuksen uhalla tuli voimaan 1.4.1982 ja takapenkeillä 1.11.1987.

Olen saanut käyttööni asiantuntijalaskelman, jossa on verrattu liikennekuolemien määrien kehitystä Länsi-Saksassa ja Suomessa. Saksan moottoriteillä monet ajavat jopa 200 km tunnissa, Suomessa maksimissaan 120 km tunnissa. Liikennekuolemat ovat molemmissa maissa vähentyneet melko tasaisesti 1960-luvulta alkaen — laskevat käyrät ovat lähes identtiset. Onkin syytä kysyä, onko Suomessa korostettu liikaa nopeuden merkitystä onnettomuusriskilaskelmissa.

Onnettomuustutkimusten tulosten perusteella nopeudella on vaikutusta, mutta se ei ole merkittävin tekijä. Esimerkiksi vuonna 2014 tapahtuneista onnettomuuksista noin 39 %:ssa nopeudella on ollut vaikutusta onnettomuuteen (esim. ylinopeus, liian suuri nopeus olosuhteisiin, taitoon tai ajo-

Kirjallinen kysymys KK 63/2017 vp

neuvon nähden). Aivan keskeinen onnettomuuksiin vaikuttava tekijä — 69 %:ssa onnettomuuksista — oli kuitenkin kuljettajan mielentila tai muu tila, kuten alkoholin, sairauden taikka väsymyksen vaikutus. Joka viidennessä onnettomuudessa taustalla oli sairauskohtaus (21 %, N=34), ja samoin joka viidennessä tietoisesti aiheutettu onnettomuus (17 %, N=28). Myös turvavyön käyttö olisi pelastanut ihmishenkiä 24 %:ssa onnettomuuksista (16 henkilöä), ja vammautuneista se pelasti kuolemalta noin 28 % sekä lievensi vammoja noin 65 %:lla.

Edellä mainitun perusteella voidaan todeta, että vain ajonopeudet huomioon ottava onnettomuusriskin laskutapa on puutteellinen. Onnettomuusriskien laskennassa tulisi käyttää monimuuttujamallia, ja näin saatujen tulosten perusteella voitaisiin arvioida uudelleen esimerkiksi talvinopeuskäytäntöjä. Talvinopeusrajoitukset voitaisiin poistaa tai talvinopeuksia voitaisiin säädellä vapaammin, niin että hyvällä kelillä teillä sallittaisiin suuremmat nopeudet tien kunto huomioon. Nopeusrajoitusten tarkoituksenmukaisuutta voitaisiin arvioida yleisemminkin: esimerkiksi hyväkuntoisilla moottoriteillä voitaisiin sallia nopeus 140 km/h. On syytä muistaa, että valtaosa kuljettajista kykenee itse arvioimaan, mikä on olosuhteisiin nähden järkevä ajonopeus — ja vastuulliseen ajotapaan on ohjattava jo autokoulussa.

Erityisesti on kiinnitettävä huomiota siihen, että infraratkaisut ja infran kunto vaikuttavat merkittävästi ajoturvallisuuteen. Näihin panostamalla voidaan hyvin paljon vaikuttaa liikenteen sujuvuuteen ja ajoturvallisuuteen.

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

Aikooko ministeri huolehtia siitä, että liikenneturvallisuuden paranemiseen vaikuttavia tekijöitä selvitetään laajemmin monimuuttuja-analyysillä ja tulosten perusteella harkitaan kelin huomioivaa, vapaampaa talvinopeussäätelyä tai talvinopeussäätelyn poistamista?

Helsingissä 3.3.2017

Ari Jalonen ps