

Svar på skriftligt spörsmål om justering av vinterhastighetsbegränsningarna

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 63/2017 rd undertecknat av riksdagsledamot Ari Jalonen /saf:

Ämnar ministern se till att de faktorer som påverkar förbättrandet av trafiksäkerheten utreds i mer omfattande utsträckning genom en multivariantanalys och att man utifrån resultaten överväger en friare vinterhastighetsreglering som beaktar föret eller avskaffar vinterhastighetsregleringen?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Sedan slutet av 1980-talet har man i Finland sänkt hastighetsbegränsningarna på huvudvägarna under vintermånaderna. Den konsekvensundersökning som gjordes i samband med ibruktagnandet av hastighetsbegränsningarna för vintertiden och den mörka perioden grundade sig på en statistisk försökssituation med liknande vägpar där man på den ena vägen tillämpade en vinterbegränsning medan den andra fungerade som jämförelseväg där hastigheten inte sänktes för vintern. Den statistiska försökssituationen ansågs vara en mer tillförlitlig undersökningsmetod än multivariantanalys eftersom man genom metoden bättre kan kontrollera effekterna av utomstående faktorer, till exempel konsekvenser av förändringar i fordonsbeståndet. I undersökningen konstaterades att sänkta hastighetsbegränsningar under vintertiden statistiskt tillförlitligt minskar alla olyckor, mest sannolikt med 14 procent. De observerade skillnaderna mellan körhastigheterna stödde resultaten som tydde på förbättrad säkerhet.

Den ursprungliga bedömningen av effekterna av sänkta hastighetsbegränsningar under vintertiden har regelbundet setts över genom att man granskat utvecklingen av faktiska olyckor och körhastigheter. Den senaste undersökningen offentliggjordes 2015. Enligt den förhindrar de sänkta hastighetsbegränsningarna vintertid och under den mörka perioden uppskattningsvis åtta dödsfall i trafiken och 50 personskadeolyckor per år. Den största nyttan av begränsningarna fås under goda förhållanden där väglaget ännu inte påverkar körhastigheten men olycksrisken ökar flerfaldigt, till exempel på grund av mörker, regn eller hjorddjur.

I den skriftliga frågan presenteras statistisk information om riskfaktorerna vid dödsolyckor enligt bedömningar av undersökningskommissionerna för trafikolyckor. Det finns skäl att observera att undersökningskommissionernas material omfattar olyckor på grund av sjukdomsattacker, som inte tas med i Statistikcentralens officiella statistik om trafikolyckor. Undersökningsmaterialet om vinterhastighetsbegränsningar inbegriper inte dödsfall på grund av sjukdomsattacker.

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 63/2017 rd

I frågan hänvisas till att antalet dödsfall i trafiken sedan början av 1960-talet har minskat på motorvägarna både i Finland och Tyskland, och på de tyska motorvägarna tillämpas högre körhastigheter. Såsom frågeställaren konstaterar finns det många faktorer som påverkar trafiksäkerhetens nivå och utveckling, bland annat har fordonssäkerheten förbättrats avsevärt. Därför kan man inte utifrån utvecklingstrender dra några långtgående slutsatser om enskilda åtgärders effekter på säkerheten. I Tyskland tillämpas hastighetsbegränsningar på ungefär hälften av motorvägarna.

Utöver trafiksäkerhetsmålen talar också miljömålen för sänkta hastighetsbegränsningar vintertid eftersom lägre hastigheter minskar buller och utsläpp samt minskar slitaget av beläggningen under dubbdäckssäsongen. Senast Trafikverket utredde hur trafikanterna förhåller sig till sänkta hastigheter var 2012. Då accepterade 85 procent av respondenterna att hastighetsbegränsningarna sänks under vintern och 79 procent upplevde att hastighetsbegränsningarna på landsvägarna vintertid i allmänhet var lämpliga. Fem procent av respondenterna var mycket förargade över iakttagandet av hastighetsbegränsningen vintertid och 29 procent var något förargade.

Såsom frågeställaren konstaterar kan man också genom införlösningar påverka trafiksäkerheten i hög grad. Kommunikationsministeriet har tillsatt en parlamentarisk arbetsgrupp vars uppgift är att fastställa de metoder som behövs för att upprätthålla och utveckla trafikinätet. I arbetet beaktas minskningen av trafikens reparationsskuld, utvecklingsinvesteringar, digitaliserings- och automationsutvecklingen samt målen för utsläppsminskning. Målet med den parlamentariska arbetsgruppen för trafikinätet är att skapa en kostnadseffektiv, långsiktig och ändamålsenlig plan för utvecklandet och finansieringen av nätverket av trafikleder. Arbetsgruppens mandatperiod löper ut den 28 februari 2018.

Statsrådet fattade ett principbeslut om vägtrafiksäkerheten den 15 december 2016. Enligt beslutet följer det omfattande samarbetsnätverk som koordineras av Trafiksäkerhetsverket genomförandet av beslutet och säkerhetssituationen i vägtrafiken genom många olika typer av indikatorer. Nätverket rapporterar om läget till statsrådet.

Helsingfors 23.3.2017

Kommunikationsminister Anne Berner

LVM/608/01/2017