

## Svar på skriftligt spörsmål SSS 208/2024 rd

### Svar på skriftligt spörsmål om sänkning av hastighetsbegränsningar

#### 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 spörsmål SS 208/2024 rd undertecknat av riksdagsledamot Pekka Aittakumpu /cent m.fl.:

Har man tillräckligt noggrant bedömt hur sänkningen av hastighetsbegränsningarna påverkar företagen och människornas vardag, vad krävs det enligt experterna att hålla hastighetsbegränsningarna oförändrade och varför vidtas inte dessa åtgärder, varför håller regeringen fortfarande envist fast vid entimmeståget samt är det verkligen så att man tänker sänka hastighetsbegränsningarna även av klimatskäl?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

Beslut om ändring av anvisningen om hastighetsbegränsningar har ännu inte fattats. Trafikledsverket har skickat en konsekvensbedömning gällande uppdateringen av anvisningen om hastighetsbegränsningar på landsvägar och dess kriterier på remiss under perioden 4.6–4.7.2024. Trafikledsverket utvärderar helheten på basis av responsen från remissbehandlingen. Målet med uppdateringen av anvisningen om hastighetsbegränsningar är att systemet för hastighetsbegränsningar som helhet ska vara konsekvent och i linje med de nuvarande trafikförhållandena. Med anvisningen strävar man efter att säkerställa en enhetlig servicenivå, alltså tillgänglighet och säker trafik i hela landet.

Enligt statsminister Petteri Orpos regeringsprogram är Regeringen ställer som mål för förbättringen av trafiksäkerheten att inga dödsfall ska ske i trafiken i Finland år 2050. Statsrådet fastställde att den trafiksäkerhetsstrategi som stöder målet är i kraft den 21 mars 2024. Idag dör cirka 200 personer i vägtrafiken varje år. Åren 2019–2023 inträffade 73 procent av dödsfallen inom vägtrafiken och 57 procent av skadorna på landsväg. Körhastigheten är en central faktor som påverkar trafiksäkerheten.

I enlighet med trafiksäkerhetsstrategin har man i uppdateringen av anvisningen enligt trafiksäkerhetsstrategin koncentrerat sig på att fastställa kriterierna för hastighetsbegränsningen 100 km/h, eftersom den hastigheten har de största konsekvenserna för både trafiksäkerheten och tillgängligheten i hela landet. Ändringarnas konsekvenser har bedömts vid Trafikledsverket och trafiksäkerhetsfördelarna har bedömts vara större än tidskostnadsförlusterna. Ändringen medför fördelar

med tanke på trafiksäkerheten genom en ytterligare besparing på 14,1 miljoner euro i olyckskostnader. Genom ändringarna kan man årligen undvika totalt cirka sju dödsfall eller allvarliga skador. När det gäller tidseffekterna innebär förändringen tilläggskostnader på 12,5 miljoner euro. I fråga om bränslekostnader medför ändringen ytterligare besparingar på 4,1 miljoner euro och besparingar i koldioxidutsläpp på 0,4 miljoner euro. Totalt sett är den positiva kostnadseffekten 6,1 miljoner euro.

De nya kriterierna påverkar hastigheterna på cirka 4,5 procent (1 800 km) av det landsvägsnät som inte omfattas av den allmänna begränsningen. Ändringarna gäller de vägar med en hastighetsbegränsning på 100 km/h där olycksrisken är förhöjd. Förändringarna fördelar sig geografiskt jämnt över hela Finland, men sett till antalet kilometer riktar de sig mest till Lappland, Norra Österbotten och Södra Österbotten på grund av att landsvägarna i dessa områden är smala och praxisen ska förenhetligas. Konsekvenserna för landskapscentrumens tillgänglighet är ringa. Till exempel är inverkan på en resa från Rovaniemi till Kittilä längs stamväg 79 vara 5–8 minuter.

Konsekvensbedömningen gjordes med hjälp av Tarva-programvaran för beräkning av trafiksäkerhetskonskvenser, forskningsdata om den medelhastighetsminskning som ändringarna i hastighetsbegränsningarna medför, enhetskostnadsvärdena i Trafikledsverkets anvisning för projektbedömning, utsläppsklassspecifika energiförbrukningskoefficienter från European Environment Agency (EEEA), trafikprestationens fördelning vinter 36 % och sommar 64 % samt genomsnittliga bränslepriser år 2023.

Olycksrisken på landsvägar kan också minskas till exempel genom att förbättra landsvägarna eller bygga mitträcken. Till exempel i Norge och Sverige följer man principen att en hastighetsbegränsning på 100 km/h tillåts endast om körriktningarna har separerats från varandra med ett mitträcke eller något annat strukturellt sätt. Anvisningen om hastighetsbegränsningar tillämpas på det befintliga landsvägsnätet i enlighet med det rådande läget i trafik- och trafikledsnätet. Om egenskaperna förändras till exempel i och med förbättringsprojektet, fastställs hastighetsbegränsningen enligt den nya situationen. Av projekten enligt Trafikledsverket investeringsprogram finns fem projekt på de granskade förbindelsesträckorna och av dessa bygger man i tre projekt ett mitträcke på de nuvarande omkörningsfilerna.

En snabb tågförbindelse mellan Helsingfors och Åbo skulle förkorta restiden mellan städerna samt utvidga pendlings- och arbetsmarknadsområdet och skapa nya möjligheter för tillväxt och utveckling i regionerna. Enligt statsminister Petteri Orpos regeringsprogram förbinder sig regeringen också till att främja projektet Entimmeståget till Åbo, som omfattar byggandet av direktbanan Esbo–Salo och förbättringen av förbindelsesträckan Salo–Kuppis. Kommunikationsministeriet och finansministeriet förhandlar om verkställandet av skrivningen i regeringsprogrammet med delägarlagen och delägarstäderna. Ministeriernas förhandlingsmandat består av skrivningarna i regeringsprogrammet och de ramvillkor som finanspolitiska ministerutskottet förordar.

Ett annat villkor är att man förhandlar om att finansieringen för statens del är beroende av anslagsbeslut som fattas senare.

Helsingfors 13.6.2024

Kommunikationsminister Lulu Ranne