

## Lausunto Väylävirastolle maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivityksessä esitetyn vaihtoehdon vaikutuksista

KH 01.07.2024 § 122  
203/00.02.01/2024

Väylävirastossa on käynnissä maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivitys. Tavoitteena on, että nopeusrajoitusjärjestelmä on kokonaisuutena johdonmukainen ja linjassa nykyisten liikenne- ja ympäristöolosuhteiden kanssa. Siten ohjeella pyritään varmistamaan yhteneväinen palvelutaso eli saavutettavuus ja turvallinen liikenne koko maassa.

Liikenneympäristöön sopivat nopeusrajoitukset vaikuttavat eniten moottoriajoneuvoilla liikkuvien matka-aikoihin ja liikenneturvallisuuteen, mutta myös suojattomien liikkujien, kuten kävelen tai pyörällä liikkuvien, kokemaan turvallisuuden tunteeseen.

Liikenneturvallisuusstrategian mukaan Suomella on tavoitteena liikenneturvallisuuden nollavisio vuoteen 2050 mennessä eli 0 kuolemaa liikenteessä. Päivitettävän ohjeen muutokset ovat askel kohti tätä visiota. Ohjeen päivittäminen ja Ruotsissa käytössä olevan 100 km/h nopeuskriteerin tarkastelu on kirjattu kansallisen liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteeksi ja Väyläviraston vastuulle. Ohjetyössä on keskitytty liikenneturvallisuusstrategian toimeksiannon mukaisesti 100 km/h nopeusrajoituksen kriteerien määrittelyyn, koska sillä nopeudella on valtakunnallisesti suuri vaikutus sekä liikenneturvallisuuteen että saavutettavuuteen.

Ohjeessa esitettyjen kriteerien perusteella valtakunnallisesti nopeusrajoitus laskisi 100 km/h:sta 80 km/h:aan noin 1800 kilometrillä. Tämä on 4,5 % siitä tieverkosta, joka ei ole yleisrajoituksen piirissä. Muutos kohdistuu teihin, joilla onnettomuusriski on kohonnut. Näitä teitä ovat vähäliikenteiset maantiet ja vilkasliikenteiset tiejaksot, joilla kohtaamisonnettomuusriski on kohonnut.

Muutokset jakautuvat maantieteellisesti tasaisesti ympäri Suomea, mutta kohdistuvat kilometrimäärällisesti eniten Lappiin, Pohjois-Pohjanmaalle ja Etelä-Pohjanmaalle johtuen näiden alueiden maanteiden kapeudesta ja käytäntöjen yhtenäistämisestä. Suurimmat vaikutukset liikennesuoritteiden näkökulmasta kohdistuvat kuitenkin vilkkaimmille teille. Vaikutukset maakuntakeskuksien saavutettavuuteen ovat pienet, suuri osa tienkäyttäjistä saavuttaa lähimmän maakuntakeskuksen edelleen alle tunnissa. Matka-aikaa muutos lisääsi kaupunkien välillä kahdesta viiteen minuuttia.

Liikenneturvallisuushyötyinä muutos tarkoittaa 14,1 miljoonaa euron lisäsäästöä onnettomuuskustannuksina. Arvioitu kuolemien (3,8) ja vakavien loukkaantumisten (3,4) vuotuinen vähenemä on yhteensä noin 7. Aikavaikutuksina muutos tarkoittaa 12,5 miljoonan euron lisäkustannuksia. Polttoainekustannuksina muutos tuo lisäsäästöä 4,1 miljoonaa euroa ja hiilidioksidipäästösäästöjä 0,4 miljoonaa euroa. Liikenneturvallisuushyödyt ovat siis aikakustannusmenetyksiä suuremmat. Kokonaisuudessaan positiivinen kustannusvaikutus on 6,1 miljoonaa euroa.

Väylävirasto pyytää lausuntoja 4.7.2024 mennessä päivitettävän maanteiden nopeusrajoitusohjeen vaikutuksista, joiden kautta tulee esille

sidosryhmien tietoa ja näkökulmia liikenneturvallisuuteen ja nopeusrajoitusten vaikutuksiin. Väylävirasto pyytää tarkastelemaan asiaa seuraavassa esitettyjen kysymysten kautta.

### *Kunnanhallituksen lausunto*

1. Millaisia vaikutuksia arvioitte suunnitelluilla maanteiden nopeusrajoitusten muutoksilla olevan toimintaanne (aikataulut, matka-ajat, koettu turvallisuus ja saavutettavuus, kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisuus jne.)?

Vastaus:

Tuusniemen kunnan ja kuntalaisten näkökulmasta suunnitellut nopeusrajoitusten alentamiset koskisivat etenkin valtatie 9 Savo-Karjalan alueella. Lausunnossa esitetyt näkökannat soveltuvat pitkälti myös yleisimminkin laununtopyynnön kohteena olevaan nopeusrajoitusten alentamissuunnitelmaan.

Nopeusrajoitusten muuttaminen alentamalla nopeuksia ei poista huonokuntoisten teosuuksien parannustarpeita. Nykyisillä 80 km/h nopeusrajoitus-alueilla raskas liikenne aiheuttaa jonoutumista ja varsinkin pitkien yhdistelmien ohittaminen on nykyisinkin todella hankalaa. Esitetyt matka-aikojen pidennykset ammattiliikenteelle aiheuttaisivat ajoaikojen suhteen ongelmia. Väyläviraston esittämä laskennallinen matka-ajan lisäysarvio ei ole realistinen, koska se ei ota millään lailla huomioon jonoutumisen aiheuttamaa lähidastetta matka-aikoihin. Matalammasta nopeusrajoituksesta johtuva jonoutuminen lisää myös ohitustarvetta ja sitä kautta myös onnettomuusriskit kasvavat. Kävelijät ja pyöräilijät kokevat ehkä nopeuksien alentamisen tuovan osin turvallisuutta, mutta päälystettyjen piennaralueiden leventämisellä tulisi lisätä turvallisuutta kävely- ja pyöräliikenteelle nopeusrajoitusten laskemisen sijaan.

2. Mitä mieltä olette liikenneturvallisuuden parantamisesta nopeusrajoituksia muuttamalla? Millaisia muita keinoja ehdottaisitte ajatellen myös rajallisia rahallisia resursseja väyläverkon kehittämiseen?

Vastaus:

Nopeusrajoitusten pudottaminen pääväylätasoisilla teillä ei automaattisesti tarkoita liikenneturvallisuuden parantamista. Väyläviraston esittelemien vertailujenkin pohjalta on todettu, että 80 km/h rajoituksilla onnettomuuksia tapahtuu enemmän kuin 100 km/h rajoituksilla. Toki onnettomuudet ovat usein vakavampia 100 km/h rajoituksilla.

Nopeusrajoitusten pudottaminen ei toimi säästökeinona valtion tienpidon kustannuksissa, päinvastoin. Varsinkaan vilkasliikenteisellä pääväylällä, kuten valtatie 9:llä. Korjausvelan aikataulutettu, suunnitelmallinen hoitaminen on ainoa mahdollisuus varmistaa yhdenmukainen toimiva, turvallinen ja kestävä liikenne maantieverkolla.

3. Miten maanteiden nopeusrajoitukset tukevat valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman asettamia tavoitteita ja alueenne liikennejärjestelmän kehittämisen suunnitelmia?

Vastaus:

Liikennejärjestelmäsuunnitelman ja valtatie 9 kehittämisen tavoitteet ja > arvio nopeusrajoitusten muutosten vaikutuksista niihin:

- Valtatie 9 tunnistaminen huoltovarmuuskriittiseksi pääväyläksi > heikentävä vaikutus
- Liikenneturvallisuus: Liikenneonnettomuuksien vähentäminen > liikenneonnettomuusriskin kasvu uhkana
- Matka-aika: Pitkämatkaisen liikenteen ja kuljetusten matkanopeus on hyvä ja tasainen. Tien nopeusrajoitustavoite on kaikkialla vähintään 80 km/h. Mahdollisimman paljon 100 km/h - jaksoja. > Matkanopeuden vaihtelut tulevat lisääntymään, letkat tulevat pitenemään ja matka-aika kasvamaan huomattavasti laskennallista arviota enemmän
- Sujuvuus: Turvallisia ohitusmahdollisuuksia on säännöllisin välein. Rakennetaan 2 + 2 ohituskaistaparit ja 4-kaistaosuudet vilkkaimmille osille väylää. Nopeusrajoitusvaihteluita on mahdollisimman vähän. > Nopeusrajoitusvaihtelut tulevat lisääntymään, yhdenmukaisuus pääväylätasolla ei toteudu.
- Matka-ajan ennakoitavuus: Matka-ajan ennakoitavuus on hyvä. Elinkeinoelämän kuljetusten kustannustehokkuus ja täsmällisyys mahdollistetaan. > Matka-ajat pitenevät ja ennakoitavuus heikkenee, ruuhkautuminen satamiin johtavilla väylillä lisääntyy, odotusajat rahdin liikkumiselle pitenevät.
- Paikallinen liikkuminen ja maankäyttö (sivusuunnat): Pääteiden maankäyttö tukeutuu olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja liittyy päätiehen turvallisesti ja sujuvasti. Parannetaan pitkämatkaisen joukkoliikenteen palvelutasoa ja lisätään joukkoliikenteen käytön edellytyksiä sekä juna- että linja-autoliikenteen osalta. > Liittyminen pääväylälle vaikeutuu ja jonoutuu, joukkoliikenteen palvelutaso heikkenee matka-aikojen pidentymisen ja ennakoitavuuden vaikeutumisen myötä.
- Kestävyys: Tieliikenteen kasvihuonepäästöjä vähennetään. Liikenteen melulle altistumista vähennetään. Liikenteestä aiheutuvaa pohjavesien pilaantumisriskiä vähennetään. Tienpidon haitat maisemalle, kulttuuri- ja luonnonympäristölle vältetään. > Kasvihuonepäästöt eivät pienene nopeusrajoituksia pudottamalla, kun samanaikaisesti letkat pitenevät ja tien päällä vietetty aika pitenee. Kestävyyden kannalta tärkeämpää olisi joukkoliikenteen edellytysten edistäminen ja vähäpäästöisten liikennemuotojen ja niiden kehittämisen tukeminen. Pohjavesialueiden läpi kulkevilla tieosuuksilla pohjavesisuojausten tekeminen olisi tärkeää.

4. Muita huomioitasi, mitä?

Vastaus:

Maanteiden korjausvelkaa ei tule hoitaa asettamalla uusia alempia nopeusrajoituksia, vaan perusväylänpidon rahoitus tulee nostaa tasolle, jolla tieverkko pystytään pitämään liikennöitävässä kunnossa nykyisellä

nopeustasolla ja erityisesti pääteverkkoa ja sen liikenneturvallisuutta tulee kehittää mm. rakentamalla lisää keskikaiteellisia ohituskaistoilla varustettuja osuuksia, jotka mahdollistavat nopeustason ympärivuoden 100 km/h ja samalla ne parantavat liikenneturvallisuutta huomattavasti paremmin kuin 80 km/h nopeusrajoitusmerkin asettaminen.

Valtatie 9 on sekä liikennemäärillä että muulla merkittävyydellä mitattuna niin keskeinen poikittainen pääväylä, että siihen kohdistuvien muutosten tulisi liittyä yksinomaan väylän kunnostamiseen ja kehittämiseen sen koko pituudelta. Nopeusrajoitusten pudottaminen olisi huomattava askel kehityksessä taaksepäin niin turvallisuuden, toimivuuden kuin kestävyydenkin kannalta kaikkien tienkäyttäjryhmien näkökulmasta eikä siihen siten tulisi ryhtyä.

Valmistelija

Kunnanjohtaja Timo Kiviluoma, puh. 0447209047  
Tekninen johtaja Paula Rissanen, puh. 0408206928

Kj:n päätösehdotus

Kunnanhallitus päättää antaa asiassa edellä esittelytekstissä olevan lausunnon. Pöytäkirja tarkastetaan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Päätös

Kunnanhallitus hyväksyi päätösehdotuksen.