

Lausuntopyyntö: Maantieverkon nopeusrajoitusohjeen päivittäminen, lausuntopyyntö kriteerien vaikutuksista

Tekninen lautakunta 13.06.2024 § 60
301/10.03.01.01/2024

Valmistelija Tekninen johtaja Matti Vesava

Väylävirasto on lähettänyt Oriveden kaupungillekin lausuntopyynnön maantieverkon nopeusrajoitusohjeen päivityksestä ja päivityksessä esitetyn vaihtoehdon vaikutuksista. Lausuntoon tulisi vastata 4.7.2024 mennessä.

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

Liikenneturvallisuusstrategian mukaan Suomella on tavoitteena liikenneturvallisuuden nollavisio vuoteen 2050 mennessä eli 0 kuolemaa liikenteessä.

Ohjeessa esitettyjen kriteereiden perusteella valtakunnallisesti nopeusrajoitus laskisi 100 km/h:sta 80 km/h:aan noin 1800 kilometrillä. Tämä on 4,5 % siitä tieverkosta, joka ei ole yleisrajoitusten piirissä. Muutos koskee teitä, joilla onnettomuusriski on kohonnut ja näitä teitä ovat vähäliikenteiset maantiet ja vilkasliikenteiset tiejaksot, joilla kohtaamisriski on kohonnut.

Muutokset jakautuvat tasaisesti ympäri Suomea, mutta kohdistuvat kilometrimääräisesti eniten Lappiin, Pohjois-Pohjanmaalle ja Etelä-Pohjanmaalle johtuen näiden alueiden teiden kapeudesta.

Suurimmat vaikutukset liikennesuoritteiden näkökulmasta kohdistuvat kuitenkin vilkkaimmille teille, mutta vaikutukset maakuntakeskusten saavutettavuuteen on ohjeen tekijöiden mukaan pienet. Laskelmien mukaan se olisi noin viisi (5) minuuttia.

Liikenneturvallisuushyötynä muutos tarkoittaa 14,1 miljoonan euron lisäsäästöä onnettomuuksissa ja arvioitu kuolemien ja vakavasti loukkaantuneiden määrä vähenisi noin seitsemällä (7) per vuosi. Aikavaikutuksina muutos tarkoittaa noin 12.5 miljoonan euron lisäkustannuksia, polttoainekustannuksina 4,1 miljoonan lisäsäästöä. Kokonaisuutena positiivinen kustannusvaikutus on noin 6,1 miljoonaa euroa.

Nykyinen nopeusrajoitusohje on vuodelta 2009 ja se niin kuin uusikin koskee vain maantieverkkoa, joista ELY-keskukset vastaavat. Laadinnan mallina on ollut Ruotsissa käytössä oleva 100 km/h nopeusrajoitusmalli ja siitä tänne Suomeen johdettavat tavoitteet ja päämäärät.

Linkki Väyläviraston nopeusrajoitusohjeeseen:

<https://vayla.fi/vaylista/tieverkko/turvallisuus/nopeusrajoitusohjeen-paivitys>

Väylävirasto pyytää seuraaviin kysymyksiin erityisesti lausuntoa:

- 1) Millaisia vaikutuksia arvioitte suunnitelluilla maanteiden nopeusrajoitusten muutoksilla olevan toimintaan (aikataulut, matkajat, koettu turvallisuus ja saavutettavuus, kävelyn ja pyöräliikenteen turvallisuus)?
- 2) Mitä mieltä olette liikenneturvallisuuden parantamisesta nopeusrajoituksia muuttamalla? Millaisia muita keinoja ehdottaisitte ajatellen myös rajallisia rahallisia resursseja väyläverkoston kehittämiseen?
- 3) Miten maanteiden nopeusrajoitukset tukevat valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman asettamia tavoitteita ja alueenne liikennejärjestelmän kehittämisen suunnitelmia?
- 4) Muita huomioita?

Toimivalta

Hallintosääntö 29 §

Esittelijä

Tekninen johtaja Matti Vesava

Päätösehdotus

Tekninen lautakunta päättää antaa lausuntonaan Väyläviraston pyytämiin kysymyksiin seuraavaa:

- 1) Pelkillä nopeusrajoitusten alentamisilla liikenneturvallisuutta ei kokonaisuutena paranneta, sillä varsinkin vilkkaimmin liikennöidyillä teillä liikennemäärien ollessa suuria syntyy väistämättä ruuhkia ja ne saattavat aiheuttaa lisääntyvää ohitushalukkuutta ja vaaratilanteita, jotka lisäävät onnettomuusriskiä ja liikenneturvallisuus kärsii. Lisäksi matka-aikoihin tulee väkisinikin lisäpituutta ja aikataulut venyvät monessa eri suhteessa. Kävelyn ja kevyen liikenteen liikkumisturvallisuutta voidaan parantaa kevytvälien lisärakentamisella ja liikenteen ja kevytväylien risteyskohtien kohentamisella.
- 2) Nopeusrajoitusten muuttaminen ns. vanhan käytännön mukaisesti kesä- ja talvinopeuksiin on hyvä ja kannatettava asia, mutta teiden ollessa kuivat, lumesta, sohjosta ja liukkaudesta vapaat ja näkymät hyvät nopeuden pudotusta ei välttämättä tarvita. Vain sellaisille teille, joissa näkymät ovat huonot, tiellä on kohonnut onnettomuustaso ja riski, on syytä miettiä nopeudenkin kautta liikennettä ja sen turvallisuutta.
- 3) Nopeusrajoitukset ovat osa kokonaisuutta kun valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laaditaan ja ylläpidetään. Ne eivät yksistään ratkaise tai paranna kokonaisuutta, mutta ne on syytä olla mukana tässä suunnitelmassa ja sen tavoitteissa.
- 4) Valtion tulisi vähäisistä määrärahoistakin järkipäisesti jakaa rahaa sellaisiin tiehankkeisiin, jotka ovat vilkasliikenteisiä ja jotka palvelevat mm. Suomen teollisuutta rekkaliikenteen kautta. VT 9 välillä Tampere - Orivesi on yksi Suomen vilkasliikenteisimmistä väylistä, jossa on sattunut vuosien saatossa paljon vakavia liikenneonnettomuuksia ja tapaturmia. Tällaiset väylät vaativat kohennusta ja parannusta sekä pitkälle tulevaisuuteenkin kohdistuvaa katsantokantaa.

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.
