



Lausuntopalvelu

Viite: Lausuntopyyntö 4.6.2024, VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024

Maantieverkon nopeusrajoitusohjeen päivittäminen

Tausta

Väylävirastossa on käynnissä maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivitys. Ohjetyön taustalla on valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia, jossa Väylävirastolle on vastuutettu nopeusrajoitusohjeen päivitys ja Ruotsin mallin tarkastelu. Ruotsissa tiet, joilla on 100 km/h nopeusrajoitus, on erotettu fyysisesti toisistaan esimerkiksi keskikaiteella. Ohjetyössä on keskitytty liikenneturvallisuusstrategian toimeksiannon mukaisesti 100 km/h nopeusrajoituksen kriteerien määrittelyyn, koska Väyläviraston mukaan sillä nopeudella on valtakunnallisesti suurimmat vaikutukset sekä liikenneturvallisuuteen että saavutettavuuteen.

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

Ohjeen suurimmat muutokset ja tarkastelutarpeet koskevat seuraavia 100 km/h rajoituksen teitä (Väyläviraston tarkasteluvaihtoehto 2):

- liikennemäärältään 500–2500 ajoneuvoa/vuorokaudessa tiet, joiden päällysteleveys on alle 7,0 metriä,
- yksittäiset vilkasliikenteiset ja riskialttiit tiejaksot, joilla on kohonnut kohtaamisonnettomuusriski.

Näillä kriteereillä nopeusrajoitus laskisi 100 km/h -> 80 km/h noin 1 800 kilometrillä. Tämä on 4,5 % siitä tieverkosta, joka ei ole yleisrajoituksen piirissä. Väylävirasto perustelee tarkasteluun valittua vaihtoehtoa 2 sillä, että valinta edistää strategisia tavoitteita, osoittautuu tietopohjaisessa tarkastelussa yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi ja on muutoksena kohtuullinen.

Kuvassa 1 on esitetty karttakuvana tiejaksot, joihin Väyläviraston esittämä nopeusrajoitusmuutos 100 km/h -> 80 km/h vaikuttaisi.



Kuva 1. Väyläviraston kartta esitetyistä muutoksista; sinisellä merkityt tiejaksot muuttuisivat pysyvästi nopeusrajoituksesta 100 km/h nopeusrajoitukseen 80 km/h.

Väyläviraston mukaan muutokset jakautuvat maantieteellisesti tasaisesti ympäri Suomea, mutta kohdistuvat kilometrimäärällisesti eniten Lappiin sekä Pohjois- ja Etelä-Pohjanmaalle johtuen näiden alueiden maanteiden kapeudesta ja käytäntöjen yhtenäistämisestä. Vaikutusten maakuntakeskuksien saavutettavuuteen todetaan olevan pienet, muutosehdotuksessa suuri osa tienkäyttäjistä saavuttaisi lähimmän maakuntakeskuksen edelleen alle tunnissa. Esitetyssä vaihtoehdossa esimerkkilaskelmana matka Rovaniemeltä Kittilään kantatie 79 pitkin tulisi kestämään 5–8 minuuttia aiempaa kauemmin.

Väyläviraston mukaan liikenneturvallsuushyötyinä muutos tarkoittaisi 14,1 miljoonaa euron lisäsäästöä onnettomuuskustannuksina. Muutoksilla voitaisiin välttää vuosittain 7 kuolemaa tai vakavaa loukkaantumista. Aikavaikutuksina muutos tarkoittaisi 12,5 miljoonan euron lisäkustannuksia. Polttoainekustannuksina muutos toisi lisäsäästöä 4,1 miljoonaa euroa ja hiilidioksidipäästösäästöjä 0,4 miljoonaa euroa. Liikenneturvallsuushyödyt olisivat siis aikakustannusmenetyksiä suuremmat. Kokonaisuudessaan positiivinen kustannusvaikutus olisi 6,1 miljoonaa euroa.

Väylävirasto on pyytänyt jatkotyötä varten lausuntoja erityisesti seuraavista asioista:

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

Muutokset heikentäisivät merkittävästi Lapin sisäistä saavutettavuutta, haittaisivat sekä matkailua että kaivosteollisuutta kasvattamalla logistiikan kustannuksia ja aiheuttaisivat Lapin olosuhteissa ohitustilanteiden kasvun johdosta liikenneturvallsuuden heikkenemistä.

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

Teiden palvelutason parantaminen Suomen olosuhteiden kannalta realistiseen tavoitteeseen. Mikäli tavoitellaan Ruotsin säännöstöä, pitää panostaa väylien kehittämiseen vastaavalla tasolla.

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

Lapin osalta haitat olisivat merkittävästi hyötyjä suuremmat.

4. Muita huomioitasi, mitä?

Lapin liitto vastustaa jyrkästi Väyläviraston ehdottamaa nopeusrajoitusmuutosta. Väyläviraston esittämä muutos (vaihtoehto 2) on alueellisesti epätasa-arvoinen kohdistuen suurimmaksi osaksi Lapin tiestöön. Lappi on maantieteellisesti laaja alue ja välimatkat ovat pitkiä. Lapissa henkilöautolla liikkumiselle ei ole esim. junaliikennevaihtoehtoa käytettävissä. Suunniteltu nopeusrajoitusmuutos hankaloittaisi Lapissa asuvien ja työskentelevien liikkumista sekä yritysten toimintaa. Muutos kasvattaisi matka-aikoja ja heikentäisi sekä alueiden välistä että kansainvälistä saavutettavuutta laajalti. Keskimääräisen matka-ajan kasvaessa kuljetusten ja matkojen palvelutaso heikkenisi, saavutettavuus huononisi ja mm. Lapin matkailu merkittävänä elinkeinona kärsisi.

Lapin liitto haluaa tuoda esille, että Lapissa onnettomuustyypeistä tieltä suistumista tapahtuu Väyläviraston muutosehdotuksessa korostettua kohtaamisonnettomuutta yleisemmin. Lisäksi Väyläviraston esittämällä muutostiejaksoilla on tilastotiedon mukaan tapahtunut v. 2018–2022 neljä kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joista kolme on ollut sairaustapauksia ja yksi rattijuopumuksesta johtuva. Tilastotiedon mukaan syynä ei ole siis ollut ylinopeus. Lisäksi esim. vuoden 2023 henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista vain 4 % tapahtui Lapissa, mutta Väyläviraston muutosehdotuksen tiejaksoista noin 40 % kohdistuisi Lappiin. (Tilastokeskus v.2023 ennakkotietoja.)

On myös yleisesti tiedossa, että 80 km/h nopeusrajoitetulla tieosuudella keskinopeus on korkeampi kuin korkeammilla nopeusrajoituksilla. Nopeusrajoitusten alentaminen 100 km/h -> 80 km/h voisi näin myös johtaa ohitustilanteiden määrälliseen kasvuun lisäten onnettomuusriskiä, heikentäen liikenneturvallsuutta ja nostaten kustannuksia. Ehdotetun nopeusrajoitusmuutoksen sijaan

liikenneturvallisuutta lisättäisiin tehokkaammin vähentämällä Lapin tiestön korjausvelkaa ja ylläpitämällä riittävää kunnossapitoa.

Väyläviraston muutosehdotusta perustellaan onnettomuus-, polttoaine- ja hiilidioksidipäästökustannusten pienenemisellä. Muutoksesta mahdollisesti saavutettavaa positiivista kokonaiskustannushyötyä voidaan pitää kuitenkin nimellisenä, ollen arviolta 6 miljoonaa euroa. Muutoksesta mahdollisesti saatavien liikenneturvallisuushyötyjen (onnettomuuskustannussäästöt 14,1 M€) sijaan muutoksesta aiheutuisi mm. matka-aikavaikutusten sekä saavutettavuuden huononemisen myötä merkittävää yhteiskuntataloudellista haittaa (lisääntyneet aikakustannukset 12,5 M€).

Lapin liitto esittää, että liikenneturvallisuutta parannetaan ensisijaisesti muilla keinoilla kuin nopeusrajoituksia alentamalla. Mikäli nopeusrajoituksia päätetään turvallisuussyistä kuitenkin laskea, Lapin liitto esittää, että se tapahtuisi ensisijaisesti parantamalla tiestöä palvelutasoiseksi ja toissijaisesti muuttamalla nopeusrajoituskriteeristöä paremmin Lapin olosuhteita vastaavaksi.

LAPIN LIITTO

Paula Qvick
suunnittelujohtaja

Lausunnon valmistelija:
Maaria Piuva, aluesuunnittelija