

Asia: VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024

Maantieverkon nopeusrajoitusohjeen päivittäminen, lausuntopyyntö kriteerien vaikutuksista

Lausunnonantajan lausunto

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

Ajonopeuden vaikutus onnettomuuden seurauksiin on merkittävä tekijä ja nopeusrajoituksia arvioitaessa on punnittava kunkin tieosan olosuhteita, kuten tien leveyttä, liittymien tiheyttä, liikenne- ja onnettomuusmääriä.

Nyt arvioitavana olevan ohjeen päivityksen toteuttaminen vaikuttaa kuitenkin merkittävästi matka-aikoihin ja alueelliseen saavutettavuuteen koko maassa. Matka-aikojen piteneminen vaikuttaa mm. raskaan liikenteen sujuvuuteen, ajoaikoihin ja tautuksiin. Ohjeessa ei ole huomioitu matka-ajan pitenemisen vaikutuksia tavaraliikenteeseen ja muuhun raskaaseen liikenteeseen.

Vaikutukset jakaantuvat alueellisesti epätasaisesti heijastaen maanteiden uus- ja korjausinvestointien epätasaista jakautumista maan eri osiin. Ohjeen esittelyaineistoissa olevan kartan perusteella yhtenäisimmät ja pisimmät nopeusrajoitusten alentamiset koskisivat Lappia ja Kouvolan seutua, mutta vaikutuksia olisi koko Suomen maantieverkolla. Lappiin esitetään pitkiä etäisyyksiä 80 km/h rajoitusta olosuhteissa, joissa tie on kapea, mutta liikenteen vähyys ja etäisyydet pitkiä. Kouvolan seudulla esitetyissä nopeusrajoituksissa on paljolti kyse 90-luvulla rakennetuista leveäkaistateistä, jollaisia ei enää vuosiin ole rakennettu uusia.

Kevyen liikenteen turvallisuuteen nopeusrajoitusten alentamisella on suuri merkitys, mutta pientareella tapahtuva kevyt liikenne keskittyy taajamien läheisyyteen. Paikalliset ELY-keskukset kykenevät yhdessä kuntien kanssa tunnistamaan nämä alueet ja määrittämään nopeusrajoituksen paikallisen ja pitkämatkaisen liikenteen sovittamiseksi.

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

Liikenneturvallisuuspuutteisiin on ensisijaisesti vastattava parantamalla tieosan kuntoa, ei heikentämällä palvelutasoa. Tieverkon pitäisi olla paremmassa kunnossa ja tasoltaan nykypäivän tarpeita vastaavalla tasolla. Vaaralliseksi tunnistetuista tietyyypeistä tulee luopua ja parantaa infra vastaamaan tarvetta. Liian kapeita ja kohtaamisonnettomuusalttiita maanteitä tulee nopeusrajoitusten alentamisen sijasta ensisijaisesti parantaa liikenneturvallisiksi. Tieyhdistys muistuttaa, että ajastaan jälkeen jäänyttä väyläratkaisua ei voida ratkaista nopeusrajoitusta laskemalla. Ohituskaistat, keskikaiteet tai muut kaistat erottava rakenne tulee olla ensisijainen ratkaisu ja edellyttää suunnitelmallista turvallisuusinvestointien tekemisestä kohtuullisessa ajassa.

Suomen Tieyhdistys tunnistaa tarpeen parantaa maantieverkon liikenneturvallisuutta ja ymmärtää lähtökohdat nopeusrajoituksen tarkastelulle. Alempi nopeus antaa liikenteen osapuolille enemmän aikaa havainnoida ja reagoida liikennetilanteeseen sekä onnettomuustilanteissa alempi nopeus vähentää tehokkaimmin onnettomuuden seurausten vakavuutta. Vastapainoksi tulee tutkia mahdollisuutta korottaa nopeusrajoitusta 90 km/h:ssa tieosuuksilla, joilla se arvioidaan turvalliseksi huomioiden liikennemäärät ja tietekniset seikat.

Yksittäisillä tieosuuksilla on kohteita, joissa esimerkiksi tiegeometrian vuoksi nopeusrajoitusten alentaminen on liikenneturvallisuuden kannalta perusteltua ja näin toimien saadaan merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia. Näiden kohtien osalta tulee samalla selvittää toimenpiteet, joita nopeusrajoitusten säilyttäminen ennallaan edellyttäisi ja mikäli sellainen ratkaisu on löydettävissä, tulee tehdä suunnitelma toimenpiteiden toteuttamiseksi.

Tieyhdistys katsoo, että 80 km/h -rajoituksen laajamittainen lisääminen ei kaikissa kohteissa ole perusteltua ja nopeusrajoitusten tulee olla oikeassa suhteessa nopeusrajoitusta tukevaan liikenneympäristöön. Tärkeää olisi puuttua nykyisten rajoitusten ylittämiseen, jolloin saataisiin vähennettyä vaarallisia suuria nopeusylityksiä. Esimerkiksi Lapissa liikennemäärät ovat hyvin pieniä ja ihmisten keskimääräiset kulkumatkat ovat merkittävästi pidempiä kuin etelässä. Näin ollen laajasti ja kategorisesti alennetut nopeusrajoitukset vaikuttaisivat huomattavasti siellä asuvien, työskentelevien ja alueen yritysten kuljetusten matka-aikoihin.

Tieyhdistys muistuttaa talvi- ja pimeänajan alennetuista nopeusrajoituksista, joiden vuoksi hankalien liikenneolosuhteiden aikana nopeusrajoitukset ovat jo alennettu 80 km/h:ssa, eikä kesäaikaankin kohdistuvat lisärajoitukset paranna syksyn ja talven liikenneturvallisuutta. Nyt arvioitavana olevaa ohjetta pitää siten tulkita kesäisten olosuhteiden aikana tapahtuvan liikenteen vaatimusten näkökulmasta.

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

Ohje asettaisi maan eri osissa liikkuvat ihmiset ja elinkeinoelämän kuljetukset eri asemaan. Ohjeessa ei riittävästi oteta huomioon alueellisia erityisolosuhteita, kuten vähäistä liikennettä ja pitkiä etäisyyksiä. Koko valtakunnan tulee olla toimivien ja riittävän nopeiden liikenneyhteyksien piirissä.

Turvallisuusmyönteisemmän ilmapiirin edistämiseen tarvitaan ensisijaisesti muita toimenpiteitä kuin rajoituksen alentaminen. Tarvitaan myös rajoitusta tukeva liikenneympäristö ja valvontaa.

4. Muita huomioitasi, mitä?

Suomen Tieyhdistys muistuttaa nopeusrajoitusohjeen tulisi olla muutakin kuin nopeusrajoitusten laskuun tähtäävä asiakirja.

Suomen Tieyhdistys esittää 90 km/h -rajoituksen kokeilemistä myös niin, että erikseen valittavilla nyt 80 km/h -rajoituksen piirissä olevilla tieosilla kokeillaan 90 km/h nopeusrajoitusta.

Suomessa on paljon teitä, jotka ovat olleet 100 km/h -rajoitettuja ja nyt pudotettu 80 km/h -rajoitetuiksi tai joita ei ole aiemmin nostettu 100 km/h -rajoitetuiksi, koska tien leveyden ja muiden olosuhteiden on katsottu olevan riittämättömät. Osa näistä tieosuuksista sopisi todennäköisesti hyvin 90 km/h -teiksi.

Tieyhdistys esittää, että laajentamalla 90 km/h -rajoitusta saadaan vähennettyä uusien 80 km/h -rajoitetuksi päätyvien tieosien aiheuttamaa matka-ajan pidentymistä ja muita haittatekijöitä.

Tieyhdistys kannattaisi ratkaisua, jossa nollavisiota tavoiteltaisiin yhdistelmällä erilaisia toisiaan tukevia ja kuhunkin tieosuuteen parhaiten soveltuvia toimenpiteitä kuten infran ja liikenneympäristön parantaminen, nopeusrajoitustarkistukset, valvonta, kuljettajien ajokunto ja ajoneuvojen turvallisuuden parantaminen, sekä turvallisuusmyönteisemmän kulttuurin edistäminen.

Takalammi Simo
Suomen Tieyhdistys ry