

Maanteiden nopeusrajoitusohjeen lausuntokierroksen yhteenvedo ja johtopäätökset

22.8.2024



Sidosryhmätilaisuudet, yhteenveto

- 31.5.2024: **129 osallistujaa**, ei sisällä Väyläviraston osallistujia (6)
- 4.6.2024: **97 osallistujaa**, ei sisällä Väyläviraston osallistujia (4)

Kommentteja ja kysymyksiä herättäneet kokonaisuudet:

- Nopeusrajoitusten alentamisen vaikutukset ohituksiin, ylinopeuksiin ja liikennekäyttäytymiseen ja edelleen liikenneturvallisuuteen
- Muiden parantamistoimenpiteiden rahoitusmahdollisuudet (jotta 100 km/h voitaisiin säilyttää)
- Muutosten alueellinen (mm. maakunnat) kohdentuminen, erityisesti Lappi.
- Vaikutukset reitin valintaan
- Vaikutukset tiestön kunnossapitoon
- Matka-aikojen pidentymisen vaikutukset, mm. väsymys, alueiden houkuttelevuus
- 90 km/h pilotointi: kohteet ja määrä

Lausuntokierros (4.6.-4.7.) – tulokset

Lausuntojen kokonaismäärä ja kanta

Lausujataho	Lausuntoja	Puolesta	Vastaan	Puolesta ja vastaan
Kunta, kuntayhtymä tai maakuntaliitto	64	5	42	17
Yritys	5	0	5	0
Yhdistys tai yhteisö	41	5	22	14
Yksityishenkilö	32	6	24	2
Valtion virasto tai laitos	2	2	0	0
	100 %	13 %	65 %	23 %
Yhteensä	144	18	93	33

Mukana lausuntopalvelu.fi:n ja Väyläviraston kirjaamon kautta (5 kpl) toimitetut lausunnot.
Saman lausunnonantajan jättämät mahdolliset useat lausunnot on luokitteluissa laskettu yhdeksi lausunnoksi.

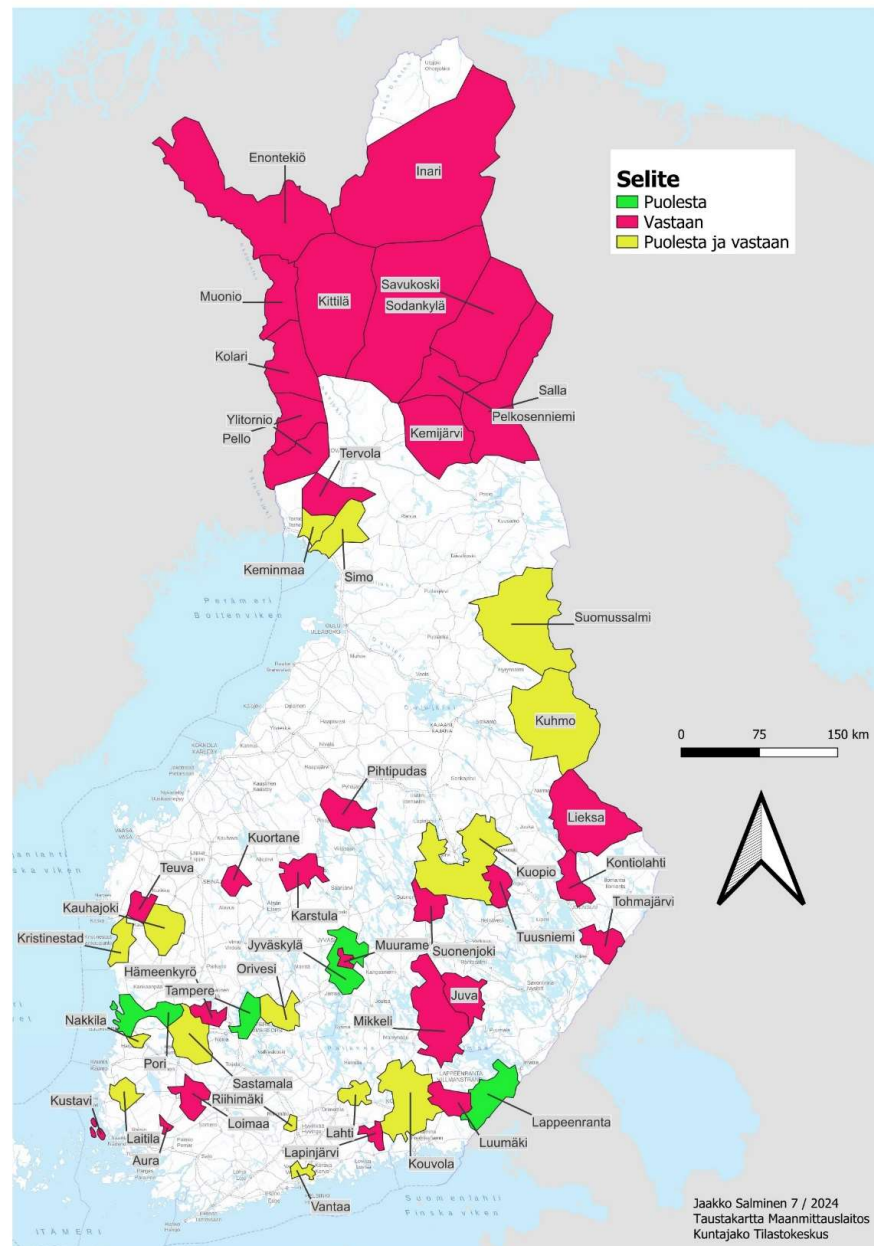
Lausuntokierros (4.6.-4.7.) – tulokset

Lausuntojen suhteellinen osuus

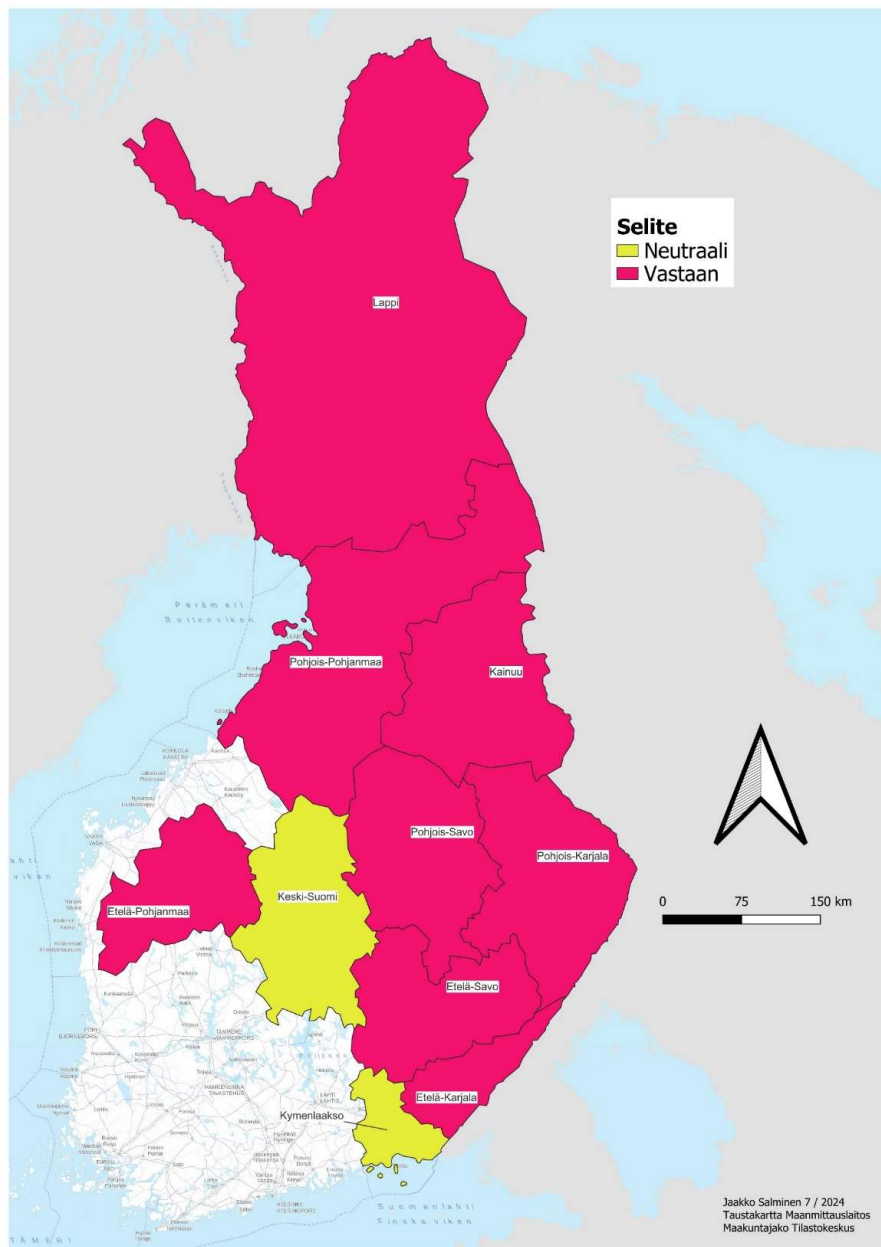
Lausujataho	Puolesta	Vastaan	Puolesta ja vastaan	Lausuntoja yhteensä
Kunta, kuntayhtymä tai maakuntaliitto	8 %	66 %	27 %	64 (100 %)
Yritys	0 %	100 %	0 %	5 (100 %)
Yhdistys tai yhteisö	12 %	54 %	34 %	41 (100 %)
Yksityishenkilö	19 %	75 %	6 %	32 (100 %)
Valtion virasto tai laitos	100 %	0 %	0 %	2 (100 %)

Mukana lausuntopalvelu.fi:n ja Väyläviraston kirjaamon kautta (5 kpl) toimitetut lausunnot.
Saman lausunnonantajan jättämät mahdolliset useat lausunnot on luokitteluissa laskettu yhdeksi lausunnoksi.

Lausunnon jättäneet kunnat – alustava jakautuminen



Lausunnon jättäneet maakuntaliitot – alustava jakautuminen



Lausunnoissa esiin nousseita teemoja

- **Lähes kaikissa lausunnoissa nousi esille tieosuuksien parantaminen ensisijaisena keinona liikenneturvallisuuden edistämiseksi.**
- **Nopeusrajoitusohjeen rooli** (ei vain rajoitusten laskua, vaan laajempi nopeusrajoitusten tarkastelu)
- **Ohjeen/nopeusrajoituksen laskun vaikutukset käyttäytymiseen ja turvallisuuteen, nopeusrajoitusten noudattaminen** – lausunnoissa on ristiriitaisia ja nykytiedon valossa virheellisiäkin käsityksiä mm. vaikutuksista nopeuksiin ja käyttäytymiseen.
- **Nopeusrajoituksen laskun vaikutukset tienpitoon** – lausunnoissa nousi esille esim. mahdollinen tien talvihoitoluokan lasku nopeusrajoituslaskun myötä tai muu nopeusrajoituksen alentamisesta johtuva tienpidon laadun heikentäminen.
- **Vaikutusten epätasainen jakautuminen tiekilometreissä maantieteellisesti**
- **Alueellisten olosuhteiden riittämätön huomiointi**



Väylävirasto
Trafikledsverket

Argumentteja ohjeen puolesta

- Kokonaisliikenneturvallisuuden parantuminen liikenneympäristössä
 - Ohitustilanteet vähenevät, mikä parantaa liikenneturvallisuutta
 - Tuntemus veloitteesta ajaa aina 100 km/h helpottuu
 - Parantaa muilla tavoin kuin autolla liikkuvan turvallisuutta maanteilla
 - Nopeusrajoitusten alentaminen lisää liikenneturvallisuutta kustannustehokkaasti
- Positiiviset turvallisuushyödyt onnettomuustilanteissa
 - Kuolemanriskin kannalta rajoituksen laskulla (100-->80) merkittävä vaikutus
- Myönteiset vaikutukset liikenteen sujuvuuteen ja päästökehitykseen
 - Liikenteen sujuvuus paranee, kun nopeusrajoitus ei vaihtelee 80 km/h ja 100 km/h välillä
 - Teiden kuluminen ja ympäristöhaitat vähenevät
 - Nopeusrajoitusten tiukentaminen tukisi osaltaan julkista liikennettä ja ympäristötavoitteita
- Ei merkittäviä vaikutuksia rahtiin, jonka käytössä rajoitettu nopeus 80 km/h
- Pyöräilijöille 80 km/h tie on houkuttelevampi kuin 100 km/h tie
- Matka-ajoilla ei nykyään enää niin suurta merkitystä (etätyöt, monipaikkaisuus)

Argumentteja ohjetta vastaan

- **Liikenneturvallisuuspuutteisiin on ensisijaisesti vastattava parantamalla tieosan kuntoa, ei heikentämällä palvelutasoa.**
- **Nopeusrajoitusten noudattaminen** - *Turvallisuus heikkenee, koska alennettu nopeus lisää jonoja ja ohituksia (nopeushajonta kasvaa, ohitukset lisääntyvät). Negatiiviset vaikutukset liikennekäyttämiseen*
- Ohje ei huomioi alueellisia olosuhteita riittävällä tavalla ja vaikutukset jakautuvat maantieteellisesti epäoikeudenmukaisesti
- Matka-ajat pitenevät
 - Työ- ja koulumatkoihin käytetty aika pitenee, työkseen ajavien työn tuottavuus heikkenee matka-aikojen pidentyessä
 - Negatiivinen vaikutus kunnan/alueen elinvoimaan ja houkuttelevuuteen (myös mielikuvan vaikutus)
 - Matkailulle aiheutuva haitta erityisesti Lapissa
 - Koettu turvallisuus heikkenee (sairaanhoidon koettu saavutettavuus)
 - Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoite tärkeiden yhteyksien säilyttämisestä ja maakuntakeskusten saavuttamisesta heikentyy
- Linja-autoliikenteen kilpailukyky heikkenee (aikataulumuutokset, lepoajat, mahdollinen vuorotarjonnan vähentyminen).
- Autokannan uudistuminen ja turvallisuuden paraneminen on sivuutettu kokonaan



Väylävirasto
Trafikledsverket

Kehitysehdotuksia

- Tulisi tarkastella/arvioida vaikutuksia myös
 - aluekehitykseen, kansantalouteen ja elinvoimaan
 - ihmisten arkeen, esimerkiksi työ- ja asiointimatkojen kestoon ja välttämättömien palveluiden saavutettavuuteen, maan tai sen osien aluerakenteen kehittymiseen ja alueiden kehityksen erilaistumiseen
 - kotimaan matkailuun
 - matkaketjuihin, esim. liityntäyhteydet junilta
 - taajamissa sijaitsevien maanteiden nopeusrajoituksiin nykytilanteeseen verrattuna
 - Lapin maakuntakeskuksen saavutettavuuteen 3-6 tunnissa
 - polttoaineen kulutuksen väheneminen myös määrällisesti
- Matka-aikoihin liittyvien laskelmien selkiyttäminen
- **Näkemien huomiointi kriteereissä**
- Lausuntopyyntö olisi voinut olla yleisempi kohdistuen myös tarkasteluvaihtoehtoihin, niiden sisältöihin ja vaihtoehdon valintaan, sekä mahdollisesti myös tavoitteisiin.



Väylävirasto
Trafikledsverket

90km/h pilotista lausuneet

Lausujataho	Kannatti		Suhtautui kriittisesti		Ei ottanut kantaa	
Kunta, kuntayhtymä tai maakuntaliitto	4	6 %	1	2 %	59	92 %
Yritys	1	20 %	0	0 %	4	80 %
Yhdistys tai yhteisö	9	22 %	6	15 %	26	63 %
Yksityishenkilö	3	9 %	2	6 %	27	84 %
Valtion virasto tai laitos	1	50 %	0	0 %	1	50 %
Yhteensä	18	13%	9	6 %	117	81 %

Useissa lausunnoissa, jossa ei otettu suoranaisesti pilottiin kantaa, oltiin kuitenkin sitä mieltä, että 90km/h rajoitusta voisi kokeilla osalla nykyään 80km/h rajoitetuilla tieosuuksilla.

Argumentteja 90 km/h pilotista

Puolesta

- 100 km/h -> 90 km/h voisi parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta tieosilla, joissa on ollut korkea onnettomuusriski (raskaan liikenteen ohitustarpeen väheneminen). Vaikutus matka-aikoihin pienempi kuin 100 km/h -> 80 km/h.
- Monessa paikassa 80/100 vaihtelu voitaisiin korvata 90:llä liikennevirran tasoittamiseksi
- 90 km/t sallisi henkilöautoliikenteelle pienen alle maksiminopeuden ajamisen ilman rahtiliikenteelle aiheutuvia haasteita. Raskaan liikenteen näkökulmasta Ruotsin porrastus 70/90/110 on toimiva
- 90 km/h pilotti on toteutettava kattavasti ennen rajoituksen laskemista 100 km/h -> 80 km/h
- Nopeusrajoitusten valinnassa tulisi olla käytössä joustavasti 60–130 km/h -nopeudet tai kaikki lukemat väliltä 20–120 km/h
- 90 km/h osuuksia tulisi tarkastella ensisijaisesti niille tieosuuksille, joille 100 -> 80 km/h muutos on matka-ajallisesti suurin

Vastaan

- Ns. self-explainig road –periaatteen näkökulmasta 80 km/h ja 90 km/h erottaminen toisistaan liikenneympäristön perusteella olisi ongelmallista
- 90 km/h nopeusrajoitus todennäköisesti heikentäisi ohitusten onnistumista, kun kuorma-auton ajoneuvokohtaisen rajoituksen ja tiekohtaisen rajoituksen välinen nopeusero on liian pieni.
- Ehdotus jää perusteiltaan epäselväksi
 - Nostetaanko vai lasketaanko
 - Näyttäytyy jonkinlaisena laimennuksena esitetyille 20 km/h nopeuksien pudottamiselle, jolla haetaan yleistä hyväksyttävyyttä uudelle nopeusrajoitusohjeelle.
- Mikäli nopeudet tieverkolla eivät voi nousta, vaan vain laskea, johtaa tämä ratkaisu siihen, että täysin vastaavissa liikenneolosuhteissa voi esiintyä erilaisia nopeusrajoituksia rajoitusten lähtötilanteesta riippuen. Tämä ei vastaa nopeusrajoitusohjeen laatimisperusteita.



Väylävirasto
Trafikledsverket

Johtopäätökset

- Analyysissä korostettiin erityisesti sidosryhmien näkemyksiä. Lisäksi otettiin huomioon laaja kansalaiskeskustelu kesän aikana eri medioissa. Lausunnoissa ja keskustelussa keskeinen viesti oli, että
- Liikenneturvallisuustavoitteet tulee saavuttaa muilla keinoin kuin nopeusrajoituksia alentamalla.
- Lisäksi esille nousi vahvasti nopeusrajoitusjärjestelmän hyväksyttävyys, joka on keskeisessä osassa liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi. Mikäli nopeusrajoitukset eivät pääsääntöisesti perustelujen ja sidosryhmäkeskustelujen jälkeen ole hyväksyttäviä, on vaara, ettei niitä noudateta. Tällöin myös alkuperäinen tavoite liikenneturvallisuuden parantumisesta saattaa jäädä saavuttamatta.
- Edellä mainituista syistä Maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivitys keskeytetään. Myös 90 km/h pilotoinnin suunnittelu keskeytetään, vaikka se saikin selvästi neutraalin tai positiivisen palautteen lausunnoissa. Myöhemmin ja erikseen päätettäessä voidaan tarkastella onnettomuustilastoissa tiettyjen tietyyppien parantamistoimia.



Väylävirasto
Trafikledsverket



Väylävirasto
Trafikledsverket