



Väylävirasto

Asia: VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024

LAUSUNTOPYYNTÖ MAANTIEVERKON NOPEUSRAJOITUSOHJEEN PÄIVITTÄMISESTÄ

Väylävirastossa on käynnissä maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivitys. Taustalla on valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia ja liikenneturvallisuuden nollavisio vuoteen 2050 mennessä. Väylävirastolle on vastuutettu nopeusrajoitusohjeen päivityksen lisäksi myös ns. Ruotsin mallin tarkastelu eli tiet, joilla on 100km/h nopeusrajoitus, on erotettu fyysisesti toisistaan esimerkiksi keskikaiteella.

Väyläviraston ehdotus vaikuttaa Suomen teillä noin 1 800 kilometrin pituudella. Nopeusrajoitus alenisi niillä tieosuuksilla (valta-, kanta ja seututiet), joissa on yksi ajorata kumpaankin suuntaan ilman keskikaidetta. Näillä alueilla nykyiset 100 kilometriä tunnissa nopeusrajoitukset laskisivat 80 kilometriin tunnissa. Merkittävä osa teistä, joille kohdistuisi uusia alennettuja nopeusrajoituksista sijoittuu esityksen mukaan Pohjois-Suomen alueelle, jossa on pitkät yhteydet ja matka-ajat ja joka heikentäisi merkittäväällä tavalla Pohjois-Suomen eri alueiden saavutettavuutta uskoa siihen, että myös Pohjois-Suomessa maanteiden palvelutaso halutaan säilyttää ja tulevaisuudessa myös edelleen kehittää.

Pyydettyinä lausuntona Maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivityksestä Pohjois-Lapin alueyhteistyön kuntayhtymä toteaa seuraavaa:

- Liikenneturvallisuuden parantaminen on tärkeä tavoite, mutta sitä ei paranneta eikä nollavisiota saavuteta nopeusrajoituksia järjestelmällisesti alentamalla tietyillä tieosuuksilla.
- Ajonopeuksien alentaminen aiheuttaa todennäköisesti liikennekäyttämistä, joka johtaa mm. kasvaviin liikenteen jonoutumisiin ja edelleen ohitustilanteisiin, jotka eivät edistä liikenneturvallisuutta.
- Nopeusrajoitukset Pohjois-Suomen esitetyille tieosuuksille eivät kerro yhteiskuntamme proaktiivisesta suhtautumisesta väyläverkon kehittämiseen sen tulevaisuuden tarpeita vastaavasti eikä sosiaalisen kestävyden eikä oikeudenmukaisuustavoitteen toteutumisesta liikenneinfrastruktuurin suunnittelussa.

Maanteiden korjausvelka on 2.6. mrd. euroa ja sen on arvioitu kasvavan 10 vuodessa noin miljardi euroa. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta tehokkaimpia toimia turvallisuuden parantamiseksi ovat tiestön korjausvelan vähentäminen ja riittävä kunnossapito. Liikennenopeuksien alentaminen ja siten maanteiden palvelutason heikentäminen eivät voi olla ainoa keino tilanteen ratkaisemiseksi edes väliaikaisesti. Kapeilla pääteillä (alle 7 m leveät) ja vilkasliikenteisillä tiejaksoilla, joilla kohtaamisonnettomuusriski on kohonnut, voidaan liikenneturvallisuutta edistää tehokkaimmin kunnostamalla tiestöä ja siten turvata maanteiden palvelutaso ottamalla huomioon myös tienkäyttäjien tulevaisuuden tarpeet alueellisesti.

Pohjois-Lappi on kansainvälinen ja elinvoimainen seutukunta, jossa siirtymät ovat pitkiä ja ajoittain tiet ovat hyvinkin vilkkaasti liikennöityjä mm. matkailun luonteesta johtuen. Liikennöinti on myös erityyppistä kauttakulkua Pohjois-Norjaan. Liikenteen lisääntyminen tulevaisuudessa johtuu elinkeinoelämän ja matkailun kasvun lisäksi myös sotilasliikenteen kasvusta. Kategorinen nopeuksien alentaminen aiheuttaa kohtuuttoman nopeuden alentamisen mm. Inari-Kaamanen välisellä tieosuudella, jossa tällä hetkellä nopeusrajoitus talvellakin on 100 km tunnissa. Kyseinen tieosuus ei ole tilastokeskuksen datan perusteella onnettomuuksille lainkaan altis paikka.

Maanteiden palvelutason alentaminen liikenneturvallisuusperusteella voi ennakoida toimintatapaa, jossa tienkäyttäjät totutetaan vähitellen tilanteeseen, jossa nopeuksia alentamalla reagoidaan tien turvallisuuden ylläpitoon sen sijaan, että tien fyysisiä puitteita parannettaisiin kunnostamalla tieosuuksia, jotka on todettu fyysisiltä rakenteiltaan riittämättömiksi.

Vaikka Pohjois-Lapin tiestöstä osa luokitellaan vähäliikenteisiksi, niin niiden merkitys on huomattava alueellisesti ja laajemmin osana Suomen tieninfrastruktuuria sekä kansalaisten että elinkeinoelämän näkökulmasta. Nykytilanteessa maanteiden palvelutason kehittäminen Pohjois-Suomessa luo uskoa ja turvallisuudentuntua koko suomalaiseen



yhteiskuntaan ja mahdollistaa osaltaan pohjoisen kasvupotentiaalin realisoitumisen. Liikenteen sujuvuuden heikentäminen edistää alueiden eriarvoistumista ja mahdolliset laskennalliset hyödyt niin turvallisuudessa kuin mm. polttoainekuluissa menetetään liikenteen ajokäyttäytymisen muuttuessa.

Väylävirasto toteaa omassa taustamuistiossaan, että ”Sosiaalisen kestävyuden ja oikeudenmukaisuuden näkökulmasta eri käyttäjäryhmien tasapuolinen huomioiminen on tärkeää väylänpidossa ja esimerkiksi liikenneinfrastruktuurin suunnittelussa. Sosiaalisten vaikutusten näkökulmasta nopeusrajoitusmuutosten haittavaikutuksena on tunnistettu matka-aikojen piteneminen erityisesti Lapissa suurimpien haittavaikutusten ollessa suurimmat säännöllisillä matkoilla kuten työ- ja koulumatkoilla. Työssäkäyntialueet ovat laajat, eikä vaihtoehtoisia reittejä tai kulkutapoja ole käytössä”.

Matka-ajat tulevat joka tapauksessa kasvamaan laskennallista arviota merkittävästi enemmän, sillä matkanopeuden vaihtelut lisääntyvät ja jonot kasvavat hidastaen liikennettä. Kun liikennöinti on vakiintunutta keskusten välillä kuten esimerkiksi välillä Utsjoki-Inari, matka-aika henkilöä kohden kasvaa huomattavasti. Tämä koskee erityisesti työmatkaliikennettä, koulumatkoja ja muuta säännöllistä asiointiliikennettä. Samalla pitenevät Utsjoen ja Inarin kuntien asukkaiden matka-ajat terveyskeskukseen Ivaloon ja Lapin keskussairaalaan Rovaniemelle.

Poliittisessa päätöksenteossa tulee ymmärtää tieverkon keskeinen rooli kaikkien yhteiskunnan toimintojen alustana. Ensisijainen toimenpide on, että tieverkko tulee saattaa kohtuullisella aikavälillä nykypäivän tarpeita vastaavalle tasolle. Samalla parannetaan liikenneturvallisuutta, liikenteen sujuvuutta, alueiden houkuttelevuutta ja elinkeinoelämän edellytyksiä.

Millaisia muita keinoja ehdottaisitte ajatellen myös rajallisia rahallisia resursseja väyläverkon kehittämiseen?

Tien kunnossapitoa ja hoitoa voidaan tehostaa ja kustannustehokkaasti parantaa myös käyttämällä uusinta teknologiaa, digitaalista tietoa ja diagnostiikkaa. Esimerkiksi TSD-mittauslaite (Traffic Speed Deflectometer) on innovatiivinen jatkuvatoiminen mittauslaite, joka mittaa päällysteen kuormitusvastetta eli kantavuutta. Menetelmä tunnistaa nopeasti heikoimman tieosuuden, mikä mahdollistaa oikean ajoituksen ennakoivassa kunnossapidossa.

Voidaan siis tuottaa toistettavia, yksityiskohtaisia ja tarkkoja tiestötietoja, joista voidaan johtaa kantavuusindeksit ja arvioida päällysteen väsyminen sekä jäännösikä. Nämä tiedot ovat välttämättömiä päätettäessä, miten ja mistä tarkalleen korjataan. Rakenteen parantaminen tulee kalliiksi, jos pintakunnon annetaan heikentyä. Kansainväliset tutkimukset osoittavat suuria säästöjä ja kustannustehokkaampaa tienhoitoa, kun suunnitelmat perustuvat rakenteellisiin tietoihin ja keskitytään tieongelmien taustasyiden korjaamiseen, ei vain pinnalla olevien oireiden korjaamiseen.

Korjausvelan taittamisen suunnittelussa on siten otettava käyttöön jo tunnistetut peruskunnostuksen proaktiiviset toimintamallit, joilla on myös Liikenneviraston v. 2015 ja v. 2018 jälkeiseen seurantaan perustuen todettu pystyttävän alentamaan pitkän aikavälin (10-20 vuotta) kunnostuskustannuksia päävälillä, mutta myös alemman tieverkon osuuksilla jopa 40-50 % (PEHKO projekti).

Suunnitellut nopeusrajoitukset tarvitsevat onnistuakseen laajan tienkäyttäjien hyväksynnän, muutoin toimenpiteen laskennalliset hyödyt jäävät toteutumatta.

Reija Viinanen
Toiminnanjohtaja
Pohjois-Lapin alueyhdistyksen kuntayhtymä