

Tekninen lautakunta

26.06.2024

Ote pöytäkirjasta: Tekninen lautakunta 26.06.2024**Lausuntopyyntö: Maantieverkon nopeusrajoitusohjeen päivittäminen****7518/00.04.00/2024****Tekninen lautakunta 26.06.2024 § 136**

Valmistelija: liikenneinsinööri Antti Tamminen, puh. 020 615 4934, antti.tamminen(at)kouvola.fi

Väylävirasto on laatimassa maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivitystä. Päivityksen 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. Nopeusrajoitusohje määrittelee, missä raameissa alueellisesta tienpidosta vastaavat ELY-keskukset asettavat nopeusrajoitukset maanteille eli valtion tieverkolle. Väyläviraston ohje koskee vain maantieverkkoa, eli taajama-alueiden katuverkon nopeusrajoituksista päättävät kaupungit ja kunnat kuten tähänkin asti. Ohjeen muutokset tukevat liikenneturvallisuusstrategiaa, jonka mukaan Suomella on tavoitteena liikenneturvallisuuden nollavisio vuoteen 2050 mennessä eli 0 kuolemaa liikenteessä.

Ohjeessa esitettyjen kriteerien perusteella nopeusrajoitus laskisi 100 km/h:sta 80 km/h:aan lukuisilla tieosuuksilla ympäri Suomea. Muutos kohdistuu teihin, joilla onnettomuusriski on kohonnut. Näitä teitä ovat vähäliikenteiset maantiet ja vilkasliikenteiset tiejaksot, joilla kohtaamis- onnettomuusriski on kohonnut. Kouvolaossa muutokset koskisivat keskeisiä väyliä vt 15, vt 6 ja vt 12.

Väylävirasto on pyytänyt lausuntoja päivitettävän maanteiden nopeusrajoitusohjeen vaikutuksista. Lausunnon vastaukset kirjataan lausuntopalveluun. Väyläviraston lausuntopyyntö ja sen materiaali ovat tämän kokousasian **liitteenä**.

Kouvolan kaupungin lausunto on kirjattu alle lausuntopyynnössä esitettyjen kysymysten mukaisesti:

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

Arvion mukaan matka-ajat pitenevät Kouvolaan johtavilla merkittävimmillä valtateilla vt 15, vt 6 ja vt 12. Kyseiset valtatie ovat tärkeitä Kouvolaan, mutta myös muun Kymenlaakson sekä Itä-Suomen saavutettavuuden kannalta. Tämän lisäksi kyseiset valtatie ovat myös merkittäviä pendelöintiväyliä, jolloin vaikutukset koskevat isoa joukkoa päivittäin. Vaikutukset kohdistuvat arjen liikkumiseen ja alueelle tärkeään logistiikkaan, joiden toimivuus on alueen vetovoimaisuuden ja elinvoiman kannalta tärkeää. Vt 15 osalta on huomioitava myös vaikutukset kiireellisiin sairaalakuljetuksiin Kouvolaan ja Kotkan välillä.

Matka-aikojen lisääntymisen lisäksi muutokset vaikuttavat erityisesti myös mielikuviin saavutettavuudesta. Tällä on vaikutusta Kouvolaan seudulla, mutta laajemminkin Itä-Suomeen. Muutoksen aiheuttamat mielikuvat vaikuttavat alueen vetovoimaan ja elinvoimaisuuteen negatiivisesti.

Nopeusrajoituksen alentamisella voidaan saavuttaa positiivisia turvallisuushyötyjä onnettomuustilanteissa. Onnettomuuksien määrään tai koettuun turvallisuuteen ei muutoksella arvioida olevan yhtä suuria vaikutuksia. Nopeusrajoituksen alentaminen voi joillain tieosuuksilla lisätä myös huonoa liikennekäyttäytymistä ja esimerkiksi riskiohitusten nähdään lisääntyvän.

Esitetyistä muutoksista nähdään aiheutuvan merkittäviä investointipaineita, jos tavoitellaan nopeusrajoitustason ja saavutettavuuden pitämistä ennallaan uusien kriteerien mukaisesti.

Kevyen liikenteen turvallisuuden nopeusrajoitusten alentamisella on nähty olevan pääosin positiivinen vaikutus. Pientareella tapahtuva kevyt liikenne keskittyy kuitenkin pääosin taajamien läheisyyteen. Mahdolliset keskikaideosuudet sen sijaan voivat heikentää kevyen liikenteen olosuhteita ja lisäävät tarvetta ohjata näitä uusille reiteille. Uusien reittien toteuttaminen turvallisesti ja matka-aikaa kohtuuttomasti lisäämättä, lisää investointipaineita.

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

Kouvolaan kaupunki pitää myönteisenä asiana liikenneturvallisuuden parantamista. Nopeusrajoitusten alentamisen hyödyt liikenneturvallisuuden nähdään ja keinon käyttämisestä tietyillä tieosuuksilla kannatetaan. Nopeusrajoitusten laajan, ohjeistuksella ohjatun, laskemisen sijasta ensisijaisena keinona nähdään kuitenkin tieverkon ongelmakohteiden parempi tunnistaminen ja näihin vaikuttaminen. Nopeusrajoituksia arvioitaessa on punnittava kunkin tieosan olosuhteita, tien leveyttä, liittymien tiheyttä, tien erityispiirteitä, liikenne- ja onnettomuusmääriä. Nopeusra-

joitusten tulee olla oikeassa suhteessa nopeusrajoitusta tukevaan liikenneympäristöön. Muutoksia tehtäessä tulee huomioida myös mahdolliset negatiiviset vaikutukset liikennekäyttämiseen. Esimerkiksi leveäkaiset tiet tai muut hyväkuntoiset leveät ja suorat tieosuudet voivat olla potentiaalisesti osuuksia, joille ei koeta 80 km/h nopeusrajoituksen sopivan. Tällöin muutoksesta voi seurata liikennesäännöistä piittaamattomuutta. Nopeusrajoitusten alentamisella nähdään myös olevan vaikutusta riskiohitusten lisääntymiseen.

Nykyisen tieverkon kunto ja kunnossapitokriteerit on pidettävä korkealla tasolla. Tämä on ensisijaisen tärkeää liikenneturvallisuuden, mutta myös sujuvuuden sekä saavutettavuuden näkökulmasta. Nopeusrajoitusten laskemien ei saa olla keino, jolla ohitetaan muuten tarvittavat toimet.

Kouvolan kaupunki myös painottaa, että liikenneturvallisuutta ei paranneta vain teknisillä ratkaisuin. Liikennekasvatuksella ja kuljettajakoulutuksella nähdään olevan merkittävä rooli liikenneturvallisuuden parantamisessa. Lisäksi merkittävänä asiana liikenneturvallisuuden parantamiseen nähdään valvonnan ja sen näkyvyyden lisääminen. Ilman valvonnan lisäämistä ei nopeusrajoitusten muutoksillakaan saavuteta täyttä potentiaalia.

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

Kymenlaakson liikennestrategian kannalta uusi nopeusrajoitusohje olisi osittain ristiriidassa saavutettavuutta ja tehokkuutta koskevien tavoitteiden kanssa. Sen sijaan ohjeistus tukee strategian liikenneturvallisuutta ja ympäristöä koskevia tavoitteita.

Kouvolan kaupungin strategiassa logistiikka on yksi merkittävä painopistealue. Vahvuuksina strategiassa on mainittu sujuvat maantieyhteydet eri ilmansuuntiin. Uusi nopeusrajoitusohje olisi ristiriidassa kaupungin strategisten tavoitteiden kanssa heikentäessään maantieyhteyksien sujuvuutta ja Kouvolan saavutettavuutta.

4. Muita huomioitasi, mitä?

Valtatiet 15 ja 12 ovat osa E16 hanketta. Valtateille 15 ja 12 olisi uuden nopeusrajoitusohjeen mukaisesti kohdistumassa nopeusrajoituksen laskua useaan eri kohteeseen, mikä heikentää tieosuuksien palvelutasoa ja näin ollen myös E16- hankkeen toteutusedellytyksiä.

Lisätietoja: liikenneinsinööri Antti Tamminen, puh. 020 615 4934, antti.tamminen(at)kouvola.fi, liikenneinsinööri Sanna Lehtonen, puh. 020 615 7535, sanna.lehtonen(at)kouvola.fi, suunnittelupäällikkö Tapani Vuorentausta, puh. 020 615 7096, tapani.vuorentausta(at)kouvola.fi,

Tekninen lautakunta

26.06.2024

johtava yleiskaavoittaja Jani Arponen, puh. 020 615 6452, jani.arponen(at)kouvola.fi

Teknisen johtajan ehdotus:

Tekninen lautakunta päättää antaa Väylävirastolle edellä esitetyn lausunnon maantieverkon nopeusrajoitusohjeen päivittämisestä.

Tekninen lautakunta päättää tarkastaa pöytäkirjan tämän asian osalta kokouksessa ja se on nähtävillä yleisessä tietoverkossa 27.6.2024 lukien.

Teknisen lautakunnan päätös:

Tekninen lautakunta hyväksyi päätösehdotuksen.

Otteen tarkastetusta pöytäkirjasta oikeaksi todistaa:

Kouvolassa 27.06.2024

pöytäkirjanpitäjä Minna Pesonen

*** Tämä päätös on allekirjoitettu sähköisesti. ***

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 136

Muutoksenhakukielto

Valmistelua ja täytäntöönpanoa koskevaan päätöksen ei saa hakea muutosta.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §.

Pykälän nähtäville asettaminen

Pykälä on julkaistu nähtäväksi yleiseen tietoverkkoon 27.6.2024.