

VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024

Maantieverkon nopeusrajoitusohjeen päivittäminen, lausuntopyyntö kriteerien vaikutuksista

Kymenlaakson kauppakamari kiittää Väylävirastoa lausuntopyynnöstä koskien maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivityksessä esitetyn vaihtoehdon vaikutuksista ja lausuu seuraavaa.

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

Kymenlaakson kauppakamari:

Suunnitellut nopeusrajoitusten muutokset kohdistuvat poikkeuksellisen voimakkaasti Kouvolaan. Nopeusrajoituksia alennettaisiin sen mukaan kaikilla neljällä kaupungin sisääntulotiellä; valtatie 6 Kouvolaan länteen (Kouvola-Koskenkylä), valtatie 6 Kouvolaan itään (Kouvola-Luumäki), valtatie 15 etelään (Kouvola-Rantahaka, Kotka) ja valtatie 12 pohjoiseen Kouvola-Lahti. Kouvolan saavutettavuus heikkenisi laajasti, mikäli kaikki esitetyt nopeusrajoitukset toteutuisivat. Kokonaisvaikutus Kouvolan osalta on erityisen suuri.

Kouvolan sisääntulotiet sekä lännestä Koskenkylä-Kouvola että idästä tuleva Kouvola- Luumäki ovat leveäkaistateitä. Tieprofiilit ovat hyviä, ja leveäkaistateilla on runsaasti pitkiä suoria tieosuuksia. Valtatie 12 Kouvola-Lahti on osittain leveäkaistatietä. Valtatie 15 Kouvola-Kotka, Rantahaka on maantietasoinen, mutta tieyhteydelle ollaan tämän hetkisten tietojen mukaan myöntämässä korjausrahoitus valtion ensi vuoden budjetista.

Nopeusrajoitusten alentamisen haitat kohdistuisivat laajasti Kouvolaan muualle suuntautuvaan työmatka- ja opiskelijaliikenteeseen. Samoin haitat kohdistuisivat matkailuelinkeinoon kokonaisuudessaan. Kauttakulkuliikenne Kouvolaan kautta länsi – itä sekä etelä – pohjoinen -suunnassa on suurta ja nopeusrajoitusten alentamiset kasvattaisivat myös kauttakulkuliikenteen matka-aikoja.

Nopeusrajoitusten alentamisen 100 kilometristä 80 kilometriin mukaan laskettuja matka-aikojen muutoksia esitämme tarkasteltaviksi paikallisvaikutusten mukaisesti valtakunnallisten keskiarvojen sijaan. Päivittäisessä työajassa kuuden minuutin matka-ajan lisäys 50 kilometrin työmatkalla (kolme minuuttia/suunta) tekee 22 tuntia vuosittain, melkein kolme vuorokautta. Kouvolaan 50 kilometrin työssäkäyntialueeseen kuuluvat muun muassa Lahti, Kotka ja Luumäki.

Arviota, että leveäkaistateiden onnettomuusriski on suurempi kuin muilla valtateilla esitämme tarkasteltavaksi vielä uudelleen.

Kävely- pyöräliikenteen turvallisuus: Kouvolan sisääntulotie idän suunnasta on leveäkaistatie, jolla ei ole juurikaan kävely- tai pyöräliikennettä. Utista Kouvolan keskustaan (10 km) tieyhteyden vieressä kulkee pyörätie. Kouvolan sisääntulotie lännestä (Koskenkylä-Kouvola) on leveäkaistatie, jolla ei ole juurikaan kävely- tai pyöräliikennettä, vaan kevyt liikenne on ohjattu muita väyliä pitkin tai pyöräteiden kautta. Kouvolan sisääntulotie etelästä (Kotka-Kouvola) on turvaton kävely- ja pyöräliikenteelle. Tieyhteyden peruskorjaus on määrä alkaa 2025.

2. Mitä mieltä olette liikenneturvallisuuden parantamisesta nopeusrajoituksia muuttamalla?

Kymenlaakson kauppakamari:

Liikenneturvallisuuden parantaminen on keskeinen ja tärkeä tienhoidon tavoite. Tähän pyritään mm. tulevilla valtatie 15 Rantahaka, Kotka – Kiehuva, Kouvola korjauksella. Nopeusrajoitusten laskeminen kauttaaltaan muilla Kouvolaan johtavilla hyvätasoisilla leveäkaistateilla kuten valtatie 6 ja valtatie 12, joissa tieprofiilit ovat erinomaiset aiheuttaisi todennäköisesti ohitusten lisääntymistä, mikä puolestaan heikentää liikenneturvallisuutta.

Valtatiellä 6 Koskenkylä – Kouvola nopeusrajoituksen alentaminen 100 kilometristä 80 kilometriin aiheuttaisi Helsingin suunnasta Etelä-Karjalaan suuntautuvan liikenteen siirtymistä valtatielle 26, joka on liikenneturvallisuudeltaan ja tieprofiililtaan huomattavasti heikempi kuin valtatie 6.

Ohjeen päivittämisessä tarkastellaan tilannetta ensisijaisesti valtakunnallisella tasolla. Paikallisella tasolla vaikutukset kumuloituvat juuri Kouvolan kohdalla. Selvityksessäkin todetaan, että ”Tienkäyttäjistä suurin muutos kohdistuu Kouvolaan ja Lahteen aiemmin tunnissa ajaneisiin tienkäyttäjiin.” Tässä ryhmässä on runsaasti työmatkaliikennettä.

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

Kymenlaakson kauppakamari:

Nopeusrajoitusten alentamista parempana ja turvallisuutta edistävänä toimenpiteenä Kymenlaakson kauppakamari pitää keskikaiteiden rakentamista tai sen tyyppisiä ratkaisuja Kouvolaan johtaville leveäkaistateille, jotta 100 kilometrin nopeusrajoitukset voidaan säilyttää.

Kyseisillä tieosuuksilla tieleveys ja tieprofiili ovat valmiiksi jo keskikaiteiden rakentamiseen soveltuvia, jolloin kustannusvaikutukset ovat maltillisemmat. Liikenneturvallisuus ei heikkenisi ohitusriskien kasvulla, mitä liian alhaiset nopeusrajoitukset aiheuttavat samoinkuin liikenteen siirtyminen turvallisuudeltaan heikommille teille. Saavutettavuus niin työmatka-, opiskelija-, matkailu- kuin kauttakulkuliikenteessä säilyisivät huomattavasti parempina. Keskikaiteiden käyttöönotto vähentää tutkitusti onnettomuusriskiä ja on turvallisuustehokkaampaa.

Nopeusrajoitusten alentamista suositeltaessa tulisi määritellä kilometritarkkuudella ne kohdat, joilla 80 km/h nopeus on perusteltua. Nopeusrajoituksia tulisi kohdentaa tarkasti vain niille tiekohdille, joissa onnettomuusriski on korkealla ja välttää yhtämittaisia, pitkiä nopeusrajoitusten alentamisia laajoilla tieosuuksilla.

Keskikaiteiden rakentamiseen tulisi saada pikaisesti näille tieosuuksille investointipäätökset, jotta välttytään nopeusrajoitusten alentamisilta.

Kauppakamari esittää kriteereiksi nopeusrajoitusten vaikutuksien määrittelylle tarkasteltaviksi myös raskaan liikenteen määrää per vuorokausi ja teiden käyttömäärien tarkkaa laskentaa.

Nopeusrajoitusten lasku 90km/h -pilotointi on toteutuessaan pitkäaikaistutkimus, ja tuloksia pilotoinnin kautta saadaan hitaasti. Mahdollisena ongelmana nähdään, että ohitustarvetta edelleen on, mutta ohitusmatkat pitenevät merkittävästi ja ohitusnäkyvät jäävät monin paikoin liian lyhyiksi turvalliseen nopeusrajoituksen mukaiseen ohittamiseen.

Päivitystyössä ei noussut esiin seikkoja, jotka puoltaisivat talviajan ja pimeän ajan rajoituksista luopumista. Jatkossakin lähtökohtana on, että talvella 100 km/h on mahdollinen vain moottoriteillä ja keskikaiteellisilla tieosuuksilla.

Nopeusrajoituksen soveltamiseen tulisi jättää harkintavaltaa paikallisille ELY-keskuksille, joilla on käytettävissään tarkat tiedot tieosakohtaisista onnettomuusriskeistä.

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

Kymenlaakson kauppakamari:

Nopeusrajoitusohjeen päivittämisen taustaksi tehty, yksittäisiä riskikohteita tunnistava selvitys tulisi nähdä ensisijaisesti toimenpideohjelmana, jossa riskikohteet pyritään osana Liikenne 12 -ohjelman kehittämisinvestointihankkeita poistamaan rakenteellisin toimenpitein ja nopeusrajoituksen alentamiselta liikenneturvallisuusperustein voitaisiin vältyä.

5. Muita huomioita?

Nyt esitetyn 1 800 kilometrin tieosuuksien joukosta tulisi karsia sellaiset tieosat, joilla onnettomuustiheys ei ole kohonnut. Lisäksi esitämme, että jatkossakin ELY-keskukset voisivat käyttää alueellista harkintavaltaa nopeusrajoituksen valintaan sellaisilla tieosilla, joiden liikennemäärä on alle 2 500 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Valtatiet 15 ja 12 ovat osa E16 hanketta. Uuden nopeusrajoitusohjeen mukaan valtateille 15 ja 12 olisi kohdistumassa nopeusrajoituksen laskua useaan eri kohteeseen, mikä heikentää tieosuuksien palvelutasoa ja riskeeraa E16-hankkeen toteutusedellytyksiä.

Lausuntopyyntöön [tästä](#)