

## **Juvan kunta lausuu seuraavaa Väyläviraston lausuntopyyntöön maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivityksessä esitetyn vaihtoehdon vaikutuksista.**

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

Tehokas ja turvallinen liikennejärjestelmä on keskeinen Suomen kilpailukykytekijä. 2020-luvun muuttuneessa toimintaympäristössä Suomen tuotteiden ja palveluiden menestyminen globaaleilla markkinoilla on riippuvainen erityisesti tieverkon toimivuudesta.

Muistiossa vertaillaan Suomen väyliä Ruotsin nopeusrajoituksiin ja liikenneturvallisuuteen. Olennaista on myös huomioida Ruotsin panostus liikenneverkon kehittämiseen kokonaisuudessa. Elinkeinoelämän järjestöjen loppuvuodesta 2022 julkaisema Väylävisio 2025–2050 antaa merkittävästi laajemman kuvan Ruotsin ja Suomen liikenneinfrastruktuurin eroavaisuuksista. Ruotsissa infran merkitys on tunnustettu ja tarkasteltaessa pelkästään maantieinfra, Ruotsissa käytetään rahaa tiestöön Suomeen verrattuna kaksinkertaisesti tiekilometriä kohti. Ruotsissa on huomattava määrä yhtenäistä 2+2- tai 2+1-kaistaista tiestöä Suomeen nähden. 4-kaistaisia valtion teitä on Ruotsissa 2,5 % ja Suomessa 1,7 %.

Lausunnolla olevasta kartta-aineistosta on vaikea saada tarkkaa kuvaa nopeusrajoitusten muutoksista eri maanteille. Nopeusrajoitusten muutokset heikentävät alueen saavutettavuutta valtatiellä 5, joka on Etelä-Savon eteläpohjoissuuntainen pääväylä. Vaikka heikennykset ovat ajallisesti pieniä suhteessa nykyiseen matka-aikaan, on niillä negatiivista vaikutusta koettuun matka-aikaan ja mielikuvaan alueen saavutettavuudesta. Saavutettavuudella on suuri merkitys esimerkiksi yritysten pohtiessa sijoittumistaan ja investointejaan.

Esitetyt muutokset vaikuttavat negatiivisesti alueen pendelöintiin, sillä tunnin matka-ajan sisällä Mikkelistä asuvien määrä vähenee ja työmatka-ajat kasvavat myös yleisemmin maaseutualueilta Mikkelin keskustassa työssäkäyvillä. Jo nykyisin useat pendelöijät ajavat pääteiden lisäksi myös alempi asteista tieverkkoa, jonka kunto on heikentynyt. Matka-ajat ovat pidentyneet yleisen tieverkon kunnan ja ylläpidon heikentymisen takia.

Ottaen huomioon suunnitellut lukuisat nopeuden alentamiset, heikentävät ne kokonaisuudessa niin kilpailukykyä kuin liikenneturvallisuutta. Liikenteen ruuhkautuessa riskinotto ja onnettomuudet lisääntyisivät. Ns. pullonkaulaefekti jopa lisää vaaratilanteita. Väyläviraston esittämä laskennallinen matka-ajanlisäys ei ole realistinen, eikä se huomioi ruuhkautuneen, jonoutuvan liikenteen tosiasiallisia vaikutuksia.

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

Toimenpiteet, jotka lisäävät liikenneturvallisuutta ja vähentävät liikennekuolemia, ovat kannatettavia. Pääväylillä nopeuksien alentaminen on oltava viimeinen ja väliaikainen keino turvallisuuden lisäämiseksi.

Pääväylillä ensisijaisena keinona on oltava liikenneolosuhteiden ja –infran kehittäminen vastaamaan nykyisiä turvallisuusvaatimuksia, jotta ympärivuotinen 100 km/h on mahdollinen. Suomen on hyödynnettävä nykyistä paremmin EU-rahoitusta sekä Ruotsin tapaan kohdentamalla rahoitusta merkittävästi enemmän väyläverkon kilpailukyvyn parantamiseen.

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

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Kaikkia tavoitteita pitää edistää yhdessä, ei vain joitakin erikseen.

Esitetty nopeusrajoituksen alentaminen voisi osittain parantaa liikenneturvallisuutta ja kestävyttä. Kuitenkin merkittävämmät turvallisuuden, kestävyden sekä erityisesti toimivuuden sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyn parannukset saavutetaan panostamalla maanteiden kunnossapitoon ja investoimalla maantieverkon kehittämiseen. Tavoitteita voidaan edistää rakentamalla turvallisia ohitusmahdollisuuksia (4 kaistaisuus, 2+2 sekä 2+1 ohitusparit), parantamalla kevyen liikenteen turvallista liikkumista (rakentamalla erilliset kevyt liikenteen väylät, leventämällä piennaralueita) sekä panostamalla joukkoliikenteen saavutettavuuteen.

Esitetyt nopeusrajoitusten alentamiset eivät vastaa maakunnan eivätkä Viitostie ry:n asettamaa palvelutasotavoitetta valtatiellä 5, jolla tavoitteena on ympärivuotinen 100 km/h. Myöskään valtatiellä 14 ei saavuteta palvelutasotavoitetta, keskeisenä tavoitteena on nopeusrajoituksen nostaminen pääosin 100 km/h.

#### **4. Muita huomioitasi, mitä?**

Maanteiden korjausvelkaa ja turvallisuuspuutteita ei pidä hoitaa asettamalla alempia nopeusrajoituksia, vaan perusväylänpidon rahoitus on nostettava tasolle, jolla tieverkko pystytään pitämään liikennöitävässä kunnossa nykyisellä nopeustasolla. Päätieverkkoa ja sen liikenneturvallisuutta on kehitettävä mm. rakentamalla lisää keskikaiteellisia ohituskaistoilla varustettuja osuuksia, jotka mahdollistavat nopeustason ympärivuoden 100 km/h. Keskikaiteiset osuudet parantavat liikenneturvallisuutta huomattavasti paremmin kuin 80 km/h nopeusrajoitusmerkin asettaminen.