



Maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivitys

Sisällysluettelo

1	Taustaa ja lähtökohdat.....	2
2	Työn tavoitteet ja keskeinen sisältö.....	3
2.1	100 km/h nopeusrajoituksen kriteerien määrittely.....	3
2.2	Kaikki tarkasteluvaihtoehdot	5
2.3	Vaihtoehdon valinta	7
3	Vaikutukset.....	7
3.1	Laskennalliset euromääräiset vaikutukset	7
3.2	Saavutettavuus ja sosiaaliset vaikutukset	8
4	Muut kokonaisuudet.....	11
4.1	90 km/h nopeusrajoituksen pilotointi Suomessa.....	11
4.2	Talvi- ja pimeän ajan nopeusrajoitukset.....	11
4.3	Nopeusrajoitukset taajamissa.....	12
5	Työn eteneminen	12

4.6.2024

VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024

1 Taustaa ja lähtökohdat

Väylävirastossa on käynnissä maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivitys. Tavoitteena on, että nopeusrajoitusjärjestelmä on kokonaisuutena johdonmukainen ja linjassa nykyisten liikenne- ja ympäristöolosuhteiden kanssa. Siten 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, jota on yhteensä noin 78 000 kilometriä. Maantieverkosta noin 40 000 km on asetettu tiekohtainen nopeusrajoitus, lopulla verkolla on yleisrajoitus (80 km/h).

Väyläviraston ohje koskee vain maantieverkkoa, eli taajama-alueiden katuverkon nopeusrajoituksista päättävät kaupungit ja kunnat kuten tähänkin asti. Ohje ei myöskään ota kantaa yksittäisten tieosuuksien nopeusrajoituksiin, vaan ELY-keskukset toimeenpanevat ohjekokonaisuutta määrittäessään nopeusrajoituksia tiekohtaisesti.

Nykyinen ohje on vuodelta 2009. Ohjeen laatimisen jälkeen on tapahtunut muutoksia esimerkiksi lainsäädännössä (kuten uusi tieliikennelaki) ja liikennejärjestelmän toimintaa ohjaavat strategiat, kuten Liikenne 12 -kokonaisuus, valtakunnallinen liikenneturvallisuusstrategia ja fossiilittoman liikenteen tiekartta on laadittu nykyisen ohjeen voimaantulon jälkeen.

Strategiaa ohjaa liikenneturvallisuuden nollavisio, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitsisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Lyhyen aikavälin tavoitteena on puolittaa liikennekuolemien ja vakavasti loukkaantuneiden määrä aikavälillä 2020–2030. Ohjetyön muutokset tukevat visiota ja tavoitetta. Valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa Väylävirastolle on vastuutettu maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivitys ja ns. Ruotsin mallin tarkastelu.

Ruotsissa teillä, joilla on 100 km/h nopeusrajoitus, ajosuunnat on erotettu fyysisesti toisistaan esimerkiksi keskikaiteella. Ohjetyössä on keskitytty liikenneturvallisuusstrategian toimeksiannon mukaisesti 100 km/h nopeusrajoituksen kriteerien määrittelyyn, koska sillä nopeudella on suuri vaikutus sekä liikenneturvallisuuteen että saavutettavuuteen.

Väyläviraston toimintaa ohjaa valtakunnallinen Liikenne 12 -suunnitelma, jossa liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteiksi määritellään saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Tavoitteet ovat rinnakkaisia ja kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta. Nykyisen nopeusrajoitusjärjestelmän toimivuuden arvioinnissa tunnistettiin saavutettavuuden (matka-aika) ja

4.6.2024

VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024

turvallisuuden lisäksi tarve tarkastella nopeusrajoitusjärjestelmää mm. päästö-, melu- ja sekä energiatehokkuuden vaikutusten näkökulmasta.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa päivitetään parhaillaan, ja turvallisuus on nousemassa yhdeksi kolmesta päätavoitteesta.

Työtä edelsi kaksi taustaselvitystä, jossa erilaisten nopeusrajoitustoimenpiteiden vaikutuksia arvioitiin liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden kautta. Taustaselvitykset loivat tietopohjaa varsinaiselle ohjetyölle:

- [Tarkastelu nopeusrajoitusten vaikutuksista maantieverkolla](#)
- [Tarkastelu nopeusrajoitusten vaikutuksista maantieverkolla – osa2](#)

2 Työn tavoitteet ja keskeinen sisältö

Nopeusrajoitusohjeen päivitystyön tavoitteet ovat

- liikenneturvallisuusstrategian ja Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden edistäminen,
- maanteiden nopeusrajoituskäytäntöjen yhdenmukaistaminen valtakunnallisesti
- nopeusrajoitusjärjestelmän jatkuvuus ja yhdenmukaisuus sekä nopeusrajoitusjärjestelmän selkeyden, ymmärrettävyyden ja hyväksyttävyyden lisääminen.

Työn keskeiset linjaukset liittyvät seuraaviin kokonaisuuksiin:

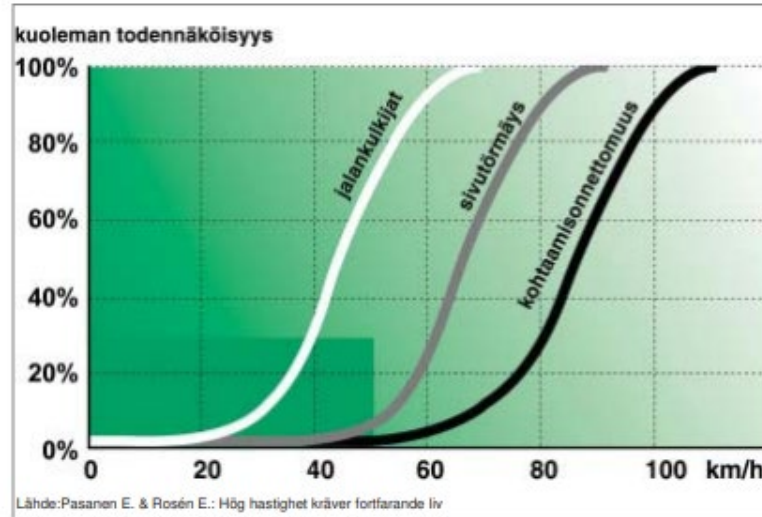
- Ruotsin mallin soveltuvuus Suomeen - 100 km/h nopeusrajoituskriteerien valtakunnallinen määrittely, linjaukset ja vaikutukset
- 90 km/h nopeusrajoituksen pilotointi Suomessa
- Talvi- ja pimeän ajan nopeusrajoitukset, joka säilyy käytäntönä lähes ennallaan
- Taajamien nopeusrajoitukset ja 30 km/h käytön edistäminen, jossa maanteiden osuus on toki vähäinen

2.1 100 km/h nopeusrajoituksen kriteerien määrittely

Liikenneturvallisuuden nollavision näkökulmasta liikennejärjestelmä tulisi suunnitella siten, että liikennesääntöjä noudattavan tienkäyttäjän inhimillinen virhe ei johda kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen. Nopeuden merkitys onnettomuuden seurauksiin törmäystilanteessa (Kuva 1) on suuri: 100 km/h nopeudella törmätessä kuoleman todennäköisyys on merkittävästi suurempi kuin 80 km/h nopeudella. Tämän vuoksi nopeuden hallinta on liikenneturvallisuustavoitteen näkökulmasta keskeinen keino. Ruotsin malli, jossa 100 km/h sallittaisiin vain sellaisilla yksiajorataisilla teillä, joilla ajosuunnat on rakenteellisesti erotettu, on vahvasti nollavisiota tukeva.

4.6.2024

VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024



Kuva 1. Kuoleman todennäköisyys eri törmäysnopeuksilla.

Ohjetyössä haetaan askelia kohti Ruotsin mallia tarkastelemalla erilaisia 100 km/h nopeusrajoituksen kriteerejä ja vähimmäisvaatimuksia turvallisuuden sekä nopeusrajoitusten yhdenmukaistamisen näkökulmasta seuraavasti (kuvattu tarkemmin seuraavissa kappaleissa):

1. vähäliikenteiset ja kapeat tiet ja
2. yksittäiset riskialttiit tiejaksot vilkasliikenteisemmällä maanteillä

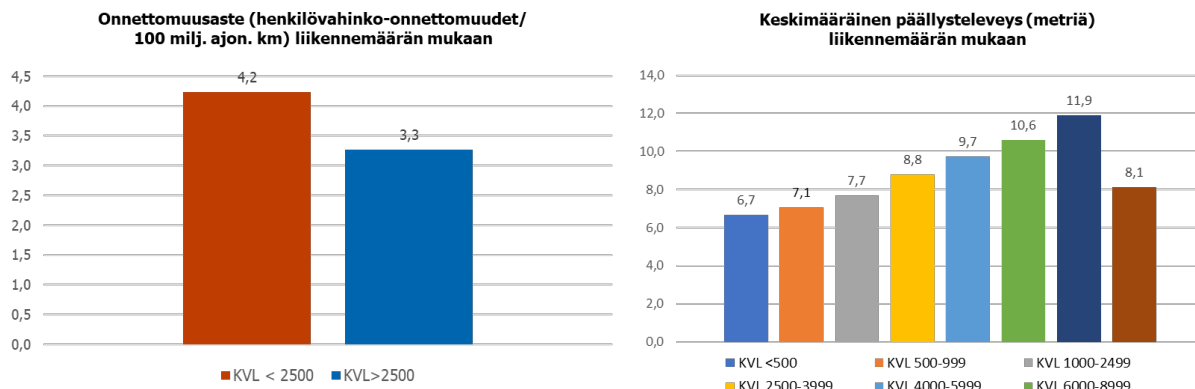
Ohjetyön käyttöönoton yhteydessä voidaan rinnalla tarkastella myös mahdollisia parantamistoimenpiteitä, jotta 100 km/h voidaan palauttaa.

1. Vähäliikenteiset ja kapeat tiet

Vähäliikenteisillä yksiajorataisilla valta-, kanta- ja seututeillä, joilla on 100 km/h nopeusrajoitus, on kohonnut onnettomuusriski ja ne ovat kapeita (Kuva 2). Aiemmassa ohjeessa tiekohtaisen nopeusrajoituksen asettamisen peruskriteerit (liikennemäärä ja päällysteen leveys) eivät ole koskeneet teitä, joiden keskimääräinen vuorokausiliikenne on alle 2 500 ajon./vrk. Sen vuoksi niiden nopeusrajoituskäytännöt eivät ole valtakunnallisesti yhdenmukaisia. Nopeusrajoitusohjeistus esitetään nyt laajennettavaksi myös näille teille siten, että päällysteleveydeltään alle 7,0 metrin vähäliikenteisillä teillä nopeusrajoitusta alennetaan. Alle 500 ajon./vrk teiden nopeusrajoitus jää kuitenkin edelleen alueellisesti ELY-keskusten harkittavaksi.

4.6.2024

VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024



Kuva 2. Henkilövahinko-onnettomuusaste¹ ja keskimääräinen päällysteleveys liikennemääräluokittain yksiajorataisilla valta-, kanta- ja seututeillä, joilla on 100 km/h nopeusrajoitus.

2. Yksittäiset riskikohteet vilkasliikenteisemmillä maanteilla

Yksittäiset riskikohteet määritettiin aiemmin laaditun taustaselvityksen mukaisesti seuraavasti:

- Tiejakson kohtaamisonnettomuuksien kustannusriski ja kustannustiheys¹ ovat korkeimmassa 5 %:ssa.
- Keskimääräinen vuorokausiliikenne (KVL) on vähintään 3 000 ajon./vrk.
- Raskaan liikenteen KVL on vähintään 300 ajon./vrk
- Tiejakson pituus on vähintään 1,5 km

Lisäksi yksittäisiksi riskikohteiksi määriteltiin leveäkaistatiet ja keskikaiteetomat ohituskaistajaksot myös niiltä osin, kuin ne eivät sisälly edellä esitetyin kriteerein määriteltyihin tiejaksoihin. Nämä ovat ns. riskialttiita tietyyppisiä, joita ei enää uusina rakenneta. Esimerkiksi leveäkaistateilla erityisesti kuoleman ja kohtaamisonnettomuuksien riski on huomattavasti suurempi vastaavan liikennemäärän tavallisiin sekaliikenneteihin verrattuna².

2.2 Kaikki tarkasteluvaihtoehdot

Yksiajorataisten valta-, kanta- ja seututeiden 100 km/h nopeusrajoituskriteerien tarkastelussa (nopeusrajoituksen laskeminen 80 km/h) lähdettiin Ruotsin mallista laajimmillaan, minkä jälkeen selvitettiin muita vaihtoehtoja edetä tavoiteltavaan suuntaan ottaen huomioon mm. muutoksen laajuus ja maantieteellinen tasapaino.

¹ Tarva – liikenneturvallisuusvaikutusten arviointiohjelmisto

² Peltola&Mesimäki 2019.

4.6.2024

VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024

Vaihtoehto 0, ns. Ruotsin malli laajimmillaan:

- 100 km/h nopeusrajoitus sallitaan yksiajorataisilla maanteillä vain, mikäli ajosuunnat ovat rakenteellisesti erotettu.
- Aiheuttaisi muutoksen noin **9 000 tiekilometrillä**.

Vaihtoehto 1:

- Liikennemääräluokissa < 2 500 ajon./vrk vaaditaan vähintään 7,0-7,5 metrin päällysteleveys maantien toiminnallisesta luokasta riippuen, jotta 100 km/h nopeusrajoitus voidaan sallia.
- Lisäksi asetettiin liikennemäärä- ja päällysteleveyskriteerit myös 70 km/h nopeusrajoitukselle.
- Lisäksi 100 km/h nopeusrajoituksen alentamista tulee tarkastella ns. riskialtteilla tiettyypeillä sekä vilkkaamilla tiejaksoilla, joilla kohtaamisen nettomuuksien kustannusriski ja -tiheys ovat tien toiminnallisen luokan korkeimmassa 5 %:ssa.
- Aiheuttaisi muutoksen noin **3 000 tiekilometrillä**.

Vaihtoehto 2 (1 800 km):

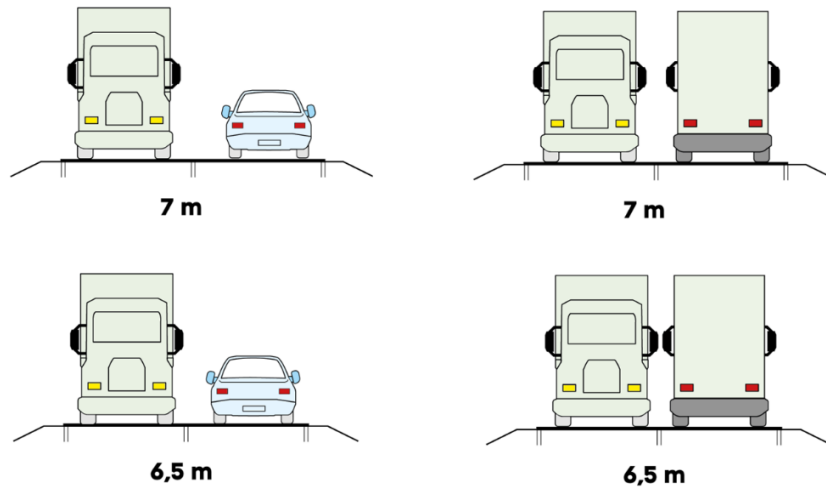
- Liikennemääräluokassa 500–2 500 ajon./vrk vaaditaan 100 km/h nopeusrajoitukseen vähintään 7,0 metrin päällysteleveys. Hyvin vähäliikenteiset tiet (< 500 ajon./vrk) jätettiin ELY-keskusten harkintaan. Nopeusrajoitus 70 km/h ei mukana peruskriteereissä, mutta se voi olla vaihtoehto muiden tarkempien kriteerien perusteella.
- Lisäksi 100 km/h nopeusrajoituksen alentamista tulee tarkastella ns. riskialtteilla tiettyypeillä sekä vilkkaamilla tiejaksoilla, joilla kohtaamisen nettomuuksien kustannusriski ja -tiheys ovat tien toiminnallisen luokan korkeimmassa 5 %:ssa.

Vaihtoehto 3 (minimi, 900 km):

- Kriteeristö kuten vaihtoehdossa 2, mutta liikennemääräluokassa 500–1 500 ajon./vrk vaaditaan vähintään 6,5 metrin päällysteleveys.

4.6.2024

VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024



Kuva 3. Havainnekuva tien poikkileikkauksesta ja kohtaamisesta päällysteleveydellä 7,0 metriä ja 6,5 metriä.

2.3 Vaihtoehdon valinta

Vaihtoehtoa 0 ja 1 arvioitiin muutosten laajuuden ja kohdistumisen perusteella ja muutoksen todettiin olevan liian suuri kerralla toteutettavaksi (VE 0) tai alueellisesti epätasapainoinen (VE 1).

Vaihtoehtoja 2 ja 3 vertailtiin edellisten lisäksi myös vaikutuslaskelmien avulla. Vaihtoehdossa 2 saavutettavat hyödyt ovat aikakustannusmenetyksiä suuremmat ja kokonaishyöty on suurempi kuin vaihtoehdossa 3.

Valittiin vaihtoehto 2, sillä se edistää strategisia tavoitteita, osoittautuu tie-topohjaisessa tarkastelussa yhteiskuntataloudellisesti kannattavaksi ja on muutoksena kohtuullinen. Lisäksi sen vaikutukset saavutettavuuteen pysyivät kohtuullisina.

3 Vaikutukset

3.1 Laskennalliset euromääräiset vaikutukset

Vaikutusarviointi tehtiin käyttäen Tarva-liikenneturvallisuusvaikutusten laskentaohjelmistoa, tutkimustietoa nopeusrajoitusmuutosten aiheuttamasta keskinopeudenalenemasta, Väyläviraston hankearviointiohjeen yksikkökustannusarvoja³, European Environment Agencyn (EEA) päästöluokakohtaisia energiankulutuskertoimia, liikennesuoritejakautamaa talvi 36 % ja kesä 64 % sekä keskimääräisiä polttoaineen hintoja vuodelta 2023.

³ Väyläviraston ohjeita 40/2020, Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018, päivitys 1.4.2022

4.6.2024

VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024

Vaihtoehdossa 2 nopeusrajoitus laskisi yhteensä noin 1 800 tiekilometrillä. Liikenneturvallisuushyötyinä muutos tarkoittaa 14,1 miljoonaa euron lisäsäästöä onnettomuuskustannuksina. Arvioitu kuolemien (3,8) ja vakavien loukkaantumisten (3,4) vuotuinen vähenemä on yhteensä noin 7.

Aikavaikutuksina muutos tarkoittaa 12,5 miljoonan euron lisäkustannuksia. Polttoainekustannuksina muutos tuo lisäsäästöä 4,1 miljoonaa euroa ja hiidioksidipäästösäästöjä 0,4 miljoonaa euroa.

Liikenneturvallisuushyödyt ovat siis aikakustannusmenetyksiä suuremmat. Kokonaisuudessaan positiivinen kustannusvaikutus on 6,1 miljoonaa euroa.

3.2 Saavutettavuus ja sosiaaliset vaikutukset

Saavutettavuustarkasteluissa tutkittiin, miten suuri osa väestöstä saavuttaa maakuntakeskuksen 30 ja 60 minuutissa ja miten nopeusrajoitusmuutos vaikuttaa tähän saavutettavuuteen. Tarkasteluissa käytettiin toteutuneita keskinopeuksia.

Tarkasteltujen nopeusrajoitusmuutosten vaikutus saavutettavuuteen on melko pieni. Tämä johtuu siitä, että pisimmät muutosjaksot sijoittuvat alueille, joissa asukasmäärät ovat pieniä. 60 minuutissa maakuntakeskuksen saavuttavien määrä vähenee valtakunnallisesti noin 145 000 henkilöllä. Suurimmat vaikutukset kohdistuvat Kouvolan ja Lahden saavutettavuuteen 60 minuutissa.

Taulukko 1. Maakuntakeskuksen alle 60 minuutissa henkilöautolla saavuttavan väestön määrän muutos. Saavutettavuuden muutokset on tarkasteltu kesäliikenteessä verrattuna nykytilaan.

Maakuntakeskus	Muutos nykytilaan (hlöä)	Muutos prosenttia
Helsinki	-290	0,0 %
Hämeenlinna	-5 400	-3,2 %
Joensuu	-113	-0,1 %
Jyväskylä	-137	-0,1 %
Kajaani	-14	0,0 %
Kokkola	-122	-0,2 %
Kotka	-1 342	-0,8 %
Kouvola	-9 578	-6,0 %
Kuopio	-1 934	-0,8 %
Lahti	-12 105	-5,9 %
Lappeenranta	-1 316	-1,1 %
Mikkeli	-3 576	-2,8 %
Oulu	1	0,0 %
Pori	-422	-0,2 %

4.6.2024

VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024

Rovaniemi	-960	-0,5 %
Seinäjoki	-1 248	-0,7 %
Tampere	-2 576	-0,5 %
Tornio	-8	0,0 %
Turku	-849	-0,2 %
Vaasa	-3 719	-2,1 %

30 minuutin saavutettavuuteen muutoksilla on huomattavasti pienemmät vaikutukset. 30 minuutissa maakuntakeskuksen saavutettavien määrä vähenee yhteensä koko maassa 5 600 henkilöllä

Nopeusrajoituksen alenemisen aiheuttamat matka-aikamuutokset tarkasteltiin osana saavutettavuuden kokonaisuutta.

Maakuntakeskusten väliset matka-ajat pitenisivät eniten Lahden ja Mikkelin, Kouvolan ja Helsingin, Seinäjoen ja Tampereen sekä Oulun ja Jyväskylän välillä. Matka-aikamuutokset suhteessa kokonaismatka-aikaan ovat pieniä.

Erityisesti maakuntakeskusten välillä on yleensä junaliikenteen tarjontaa, jolloin joukkoliikennematkojen palvelutaso ei heikkene, vaikka bussiliikenteen matka-aika pitenis. Oulun ja Jyväskylän sekä Turun ja Porin välillä ei ole sujuvaa vaihdollistakaan junayhteyttä, joten joukkoliikenteen palvelutaso laskisi hieman matka-ajan pitenemisen seurauksena. Matka-ajan pidentymiset ovat kuitenkin suhteellisen pieniä, joitain minuitteja.

Taulukko 2. Esimerkkejä matka-aikojen muutoksista alueiden välisessä liikenteessä ja Lapissa.

	Lähtöpaikka	Määräpaikka	Matka-aika henkilöautolla nykyisin	Matka-ajan muutos (keskinopeus)
Alueiden välinen liikenne	Lappeenranta	Mikkeli	1 h 23 min	10 sek
		Kouvola	1 t 3 min	1 min 36 sek
		Kotka	Ei muutosjaksoja	
		Joensuu	2 h 46 min	22 sek
	Seinäjoki	Jyväskylä	2 h 31 min	8 sek
		Vaasa	59 min	29 sek
	Mikkeli	Jyväskylä	1 h 24 min	16 sek
		Kouvola	1 h 21 min	10 sek
		Kotka	2 h 2 min	1 min 9 sek
		Joensuu	2 h 32 min	27 sek
		Kuopio	1 h 49 min	1 min 42 sek
		Lahti	1 h 21 min	2 min 12 sek
	Kajaani	Kuopio	2 h 1 min	23 sek

4.6.2024

VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024

	Jyväskylä	Kuopio	1h 48 min	1 min 15 sek
		Lahti	1 h 58 min	29 sek
	Vaasa	Pori	Ei muutosjaksoja	
	Joensuu	Kuopio	1 h 46 min	1 min 2 sek
	Turku	Hämeenlinna	Ei muutosjaksoja	
		Tampere	1 h 59 min	1 min 47 sek
		Pori	1 h 46 min	1 min 5 sek
	Tampere	Seinäjoki	2 h 16 min	1 min 59 sek
		Hämeenlinna	Ei muutosjaksoja	
		Pori	1 h 22 min	39 sek
		Lahti	1 h 49 min	35 sek
		Jyväskylä	1 h 55 min	1 min 45 sek
	Oulu	Kajaani	Ei muutosjaksoja	
		Jyväskylä	4 h 1 min	1 min 57 sek
		Rovaniemi	Ei muutosjaksoja	
		Kuopio	3 h 26 min	19 sek
		Kokkola	Ei muutosjaksoja	
	Helsinki	Hämeenlinna	Ei muutosjaksoja	
		Turku	Ei muutosjaksoja	
		Kouvola	1 h 49 min	2 min 20 sek
		Kotka	Ei muutosjaksoja	
		Lahti	Ei muutosjaksoja	
Alueen sisäisen liikenne	Rovaniemi	Kittilä	1 h 44 min	5 min 14 sek
		Kemijärvi	1 h 5 min	2 min 58 sek
		Posio	1 h 46 min	2 min 21 sek
		Pello	1 h 15 min	3 min 58 sek
		Ranua	1 h	3 min 11 sek

Sosiaalisen kestävyiden ja oikeudenmukaisuuden näkökulmasta eri käyttäjäryhmien tasapuolinen huomiointi on tärkeää väyläpidossa ja esimerkiksi liikenneinfrastruktuurin suunnittelussa. Nopeusrajoitusmuutosten suurin hyöty syntyy sosiaalisten vaikutusten näkökulmasta liikenneturvallisuuden parantumisesta. Lisäksi se parantaa hieman lähiliikkumisen mahdollisuuksia muutosjaksoilla. Nopeusrajoitusten suunnittelun yhdenmukaistaminen edistää väyläverkon tasapuolisuutta.

Sosiaalisten vaikutusten näkökulmasta nopeusrajoitusmuutosten haittavaikutuksena on tunnistettu matka-aikojen piteneminen. Matka-ajat kasvavat erityisesti alueilla, joissa välimatkat ovat pitkiä, kuten Lapissa. Matka-ajat Rovaniemelle, jonne sijoittuvat mm. laajaa aluetta palvelevat sairaanhoito-palvelut, pitenevät kaikista suunnista valtatie 4 lukuun ottamatta. Matka-ajan pitenemisen haittavaikutukset ovat suurimmat säännöllisillä matkoilla

4.6.2024

VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024

kuten työ- ja koulumatkoilla. Työssäkäyntialueet Lapissa ovat laajoja, eikä vaihtoehtoisia reittejä tai kulkutapoja ole käytössä.

4 Muut kokonaisuudet

4.1 90 km/h nopeusrajoituksen pilotointi Suomessa

Käytettävissä nopeusrajoituksissa on eroja Ruotsin ja Suomen välillä. Ruotsissa voitaisiin todennäköisesti käyttää 90 km/h nopeusrajoitusta joillakin vastaavilla teillä, joilla Suomessa rajoitus esitetään alennettavaksi 80:aan. Toisaalta niillä yksiajorataisilla teillä, joilla Suomessa 100 km/h olisi edelleen mahdollinen, käytetään Ruotsissa 90 km/h rajoitusta.

Suomessa ei ole koskaan ollut käytössä 90 km/h nopeusrajoitusta, minkä takia meillä ei ole tietoa sen soveltuvuudesta tiestöllemme. 90 km/h nopeusrajoituksen mahdollisena ongelmana nähdään mm. se, että ohitustarvetta edelleen on, mutta ohitusmatkat pitenevät merkittävästi ja ohitusnäkemat eivät riitä.

Väylävirasto on käynnistämässä päivitetyn ohjeen käyttöönoton yhteydessä pilotin, jossa valituille tiejaksoille asetetaan 90 km/h nopeusrajoitus. Pilotissa karttuu tarvittavaa tietoa 90 km/h nopeusrajoituksen arviointiin. Pilotikohteiksi valitaan pitkäköjiä tiejaksoja, joilla nykyisin on ollut ainakin suurimmaksi osaksi 100 km/h kesänopeusrajoitus, mutta tarkistetuilla kriteereillä rajoitus olisi laskemassa 80:aan. Kokeilukohteet valitaan huolella ja kokeilun vaikutuksen selvitetään. Luonteva aloitus olisi keväällä 2025 siirryttäessä kesänopeuksiin.

4.2 Talvi- ja pimeän ajan nopeusrajoitukset

Talvi- ja pimeän ajan nopeusrajoitukset ovat käytössä koko maassa loka-kuun lopusta maaliskuun vaihteeseen. Suurimmalla osalla tavallisia kaksikaistaisia teitä, joilla on kesällä 100 km/h nopeusrajoitus, rajoitusarvo laskee 80:aan talveksi. Lisäksi on joitakin teitä, joilla nopeusrajoitus muutetaan 80 -> 70 km/h talvikaudeksi. Keskikaiteellisilla ja vähäliikenteisillä teillä 100 km/h on mahdollinen talvellakin ja moottoriteiden 120 km/h -rajoitukset laskevat talveksi 100:aan.

Talvirajoitusten ansiosta säästyy vuosittain arviolta 8 ihmisen henki ja 36 jää loukkaantumatta⁴. Alennetuista rajoituksista on muutakin hyötyä:

⁴ Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä: Peltola, Harri (2015): Talviajan nopeusrajoitusten liikenneturvallisuusvaikutukset: vuosien 2010-2014 onnettomuuksien tarkastelu

4.6.2024

VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024

polttoaineenkulutus laskee ja päästöt vähenevät, päällyste kuluu nastarennakilla hitaammin ja rengasmelu pienenee. Talvi- ja pimeän ajan nopeusrajoitusten hyväksyttävyyden tienkäyttäjien keskuudessa on jo pitkään ollut hyvä, tienkäyttäjistä 84 % hyväksyy menettelyn⁵. Päivitystyössä ei noussut esiin seikkoja, jotka puoltaisivat talvi- ja pimeänajan rajoituksista luopumista, sen sijaan kesänopeudet mahdollistavat kesäajaksi hiukan korkeammat nopeudet.

Jatkossakin lähtökohtana on, että talvella 100 km/h on vain moottoriteillä ja keskikaiteellisilla tieosuuksilla. Poikkeuksena ovat edelleen vähäliikenteiset tiet, joilla voidaan harkita 100 km/h pitämistä myös talvisin. Myös keskikaiteettomien ohituskaistajaksojen ja niiden välisuuksien osalta lähtökohtana jatkossakin talvella 80 km/h. Leveäkaistateiden osalta tarkastellaan vielä vaatimuksia. Turvallisuusriskiltään kriittisillä tieosuuksilla nopeusrajoitus on lähtökohtaisesti 80 km/h talvella. Vaihtuvien rajoitusten moottoriteillä marras- ja maaliskuun siirtymäajat säilyvät jatkossakin.

4.3 Nopeusrajoitukset taajamissa

Liikenneturvallisuusstrategia painottaa taajamien 30 km/h nopeusrajoitusten lisäämistä taajamissa. Valtion maantieverkon osalta tällaisia tiejaksoja on kuitenkin hyvin vähän.

Väyläviraston tieliikenteen nopeusrajoitusohjeeseen sisällytetään kuitenkin ne periaatteet, joilla kunnatkin voivat omalla katuverkollaan toteuttaa liikenneturvallisuusstrategian tavoitteita. Lisäksi ohjeeseen kootaan lainsäädännön määrittelyt nopeusrajoitusten merkitsemistavoista taajamissa. Esimerkiksi mahdolliset nopeusrajoituksen arvot, siirtymiset aluerajoituksesta toiseen tai paikallisen rajoituksen merkitseminen aluerajoituksen sisällä määritellään myös taajamien osalta.

5 Työn eteneminen

Väyläviraston nopeusrajoitusohje päivitetään lausunnoissa saadun palautteen perusteella loppuvuoden 2024 aikana. Maanteiden tiekohtaiset nopeusrajoituspäätökset tekee alueellisesta tienpidosta vastaava ELY-keskus Väyläviraston antaman nopeusrajoitusohjeen perusteella. Muutoksia tapahtuu ajallisesti aikaisintaan vuonna 2025.

⁵ Tienkäyttäjätyytyväisyystutkimus, Talvi 2020

4.6.2024

VÄYLÄ/4030/07.02.03/2024

90 km/h nopeusrajoituksen kokeiluun valitaan pilottitiejaksoja vaihtoehtoisista tutkimukseen soveltuvuuden sekä liikenteen turvallisuuden ja toimivuuden näkökulmasta. Lisäksi joidenkin maanteiden osalta voidaan vielä tarkastella mahdollisuuksia palauttaa 100 km/h nopeusrajoitus toteuttamalla parantamistoimenpiteitä olemassa olevan rahoituskehyksen puitteissa.