

## Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 208/2024 vp

### Vastaus kirjalliseen kysymykseen nopeusrajoitusten laskemisesta

#### Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimitannut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Pekka Aittakumpu/ kesk ym. näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 208/2024 vp:

Onko nopeusrajoitusten laskemisen vaikutukset yrityksiin ja ihmisten arkeen arvioitu riittävän tarkasti,  
mitä asiantuntijoiden mukaan vaatisi nopeusrajoitusten pitäminen ennallaan ja miksi näitä toimenpiteitä ei tehdä,  
miksi hallitus edelleen pitää jääräpäisesti kiinni tunnin junasta sekä  
onko todella niin, että nopeusrajoituksia aiotaan laskea myös ilmastosyistä?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Nopeusrajoitusohjeen muutoksista ei ole tehty vielä päätöksiä. Väylävirasto on lähettänyt maanteiden nopeusrajoitusohjeen päivitykseen ja sen kriteereihin liittyvän vaikutustarkastelun lausunnoille 4.6.-4.7.2024 väliseksi ajaksi. Väylävirasto arvioi kokonaisuutta lausuntokierroksella saadun palautteen perusteella. Nopeusrajoitusohjeen päivityksen tavoitteena on, että nopeusrajoitusjärjestelmä olisi johdonmukainen ja linjassa nykyisten liikenneolosuhteiden kanssa. Ohjeella pyritään varmistamaan yhteneväinen palvelutaso eli saavutettavuus ja turvallinen liikenne koko maassa.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaan liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteena on, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Valtioneuvosto vahvisti tavoitetta tukevan liikenneturvallisuusstrategian voimassaolon 21.3.2024. Nykyisin tieliikenteessä kuolee noin 200 ihmistä vuosittain. Vuosina 2019-2023 tieliikennekuolemista 73 % ja loukkaantumista 57 % tapahtui maanteillä. Ajonopeus on yksi liikenneturvallisuuden keskeisesti vaikuttava tekijä.

Liikenneturvallisuusstrategian mukaisesti ohjeen päivityksessä on keskitytty 100 km/h nopeusrajoituksen kriteerien määrittelyyn, koska sillä nopeudella on valtakunnallisesti suurimmat vaikutukset sekä liikenneturvallisuuteen että saavutettavuuteen. Muutosten vaikutuksia on arvioitu Väylävirastossa ja liikenneturvallisuushyödyt on arvioitu aikakustannusmenetyksiä suuremmiksi. Liikenneturvallisuushyötyinä muutos tarkoittaa 14,1 miljoonaa euron lisäsäästöä onnettomuskustannuksina. Muutoksilla voidaan välttää vuosittain yhteensä noin 7 kuolemaa tai vakavaa

loukkaantumista. Aikavaikutuksina muutos tarkoittaa 12,5 miljoonan euron lisäkustannuksia. Polttoainekustannuksina muutos tuo lisäsäästöä 4,1 miljoonaa euroa ja hiilidioksidipäästösäästöä 0,4 miljoonaa euroa. Kokonaisuudessaan positiivinen kustannusvaikutus on 6,1 miljoonaa euroa.

Uudet esitetyt kriteerit vaikuttaisivat maanteiden nopeuksiin noin 4,5 % (1800 km) siitä tieverkosta, joka ei ole yleisrajoituksen piirissä. Muutokset kohdistuisivat niihin nykyisin 100 km/h nopeusrajoituksen teihin, joilla onnettomuusriski on kohonnut. Muutokset jakautuisivat maantieteellisesti tasaisesti ympäri Suomea, mutta kohdistuisivat kilometrimäärällisesti eniten Lappiin, Pohjois-Pohjanmaalle ja Etelä-Pohjanmaalle johtuen näiden alueiden maanteiden kapeudesta ja käytäntöjen yhtenäistämistä. Vaikutukset maakuntakeskusten saavutettavuuteen olisivat pienet. Esimerkiksi vaikutus matkaan Rovaniemeltä Kittilään kantatie 79 pitkin olisi 5–8 minuuttia.

Vaikutusarviointi on tehty käyttäen Tarva-liikenneturvallisuusvaikutusten laskentaohjelmistoa, tutkimustietoa nopeusrajoitusmuutosten aiheuttamasta keskinopeudenalenemasta, Väyläviraston hankearviointiohjeen yksikkökustannusarvoja, European Environment Agencyn (EEA) päästöluokkakohtaisia energiankulutuskertoimia, liikennesuoritejakaumaa talvi 36 % ja kesä 64 % sekä keskimääräisiä polttoaineen hintoja vuodelta 2023.

Maanteiden onnettomuusriskiä voidaan pienentää myös esimerkiksi parantamalla maanteitä tai rakentamalla keskikaiteita. Esimerkiksi Norjassa ja Ruotsissa periaatteena on, että 100 km/h nopeusrajoitus sallitaan vain, mikäli ajosuunnat on eroteltu toisistaan keskikaiteella tai muuten rakenteellisesti. Nopeusrajoitusohjetta sovelletaan olemassa olevalle maantieverkolle sen hetkisen liikenne- ja väyläverkon tilanteen mukaisesti. Jos ominaisuudet muuttuvat esimerkiksi parantamishankkeen myötä, asetetaan nopeusrajoitus uuden tilanteen mukaiseksi. Väyläviraston investointiohjelman hankkeista sijoittuu tarkastelluille yhteysväleille viisi hanketta, joista kolmessa rakennetaan keskikaiteita nykyisille ohituskaistoille.

Helsinki-Turku nopea junayhteys lyhentäisi toteutuessaan kaupunkien välistä matka-aikaa sekä laajentaa työssäkäynti- ja työmarkkina-alueita tuoden uusia mahdollisuuksia alueiden kasvuun ja kehitykseen. Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelmassa hallitus sitoutuu Turun tunnin juna-hankkeen edistämiseen, joka käsittää Espoo–Saloo-oikoradan rakentamisen ja Salo–Kupittaa-yhteysvälin parantamisen. Liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö neuvottelevat hallitusohjelmakirjauksen toimeenpanosta osakaskuntien ja -kaupunkien kanssa. Ministeriöiden neuvottelumandaatti koostuu hallitusohjelmakirjauksista sekä talouspoliittisen ministerivaliokunnan puoltamista reunaehdoista. Neuvotteluita käydään myös ehdollisena sille, että valtion osalta rahoitus on riippuvainen myöhemmin tehtävistä määrärahapäätöksistä.

Helsingissä 13.6.2024

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

**VN/16420/2024-LVM-2**

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: