

## VALTUUSTOALOITE

### NOPEUSRAJOITUKSET JA ETENKIN NIIDEN MERKINTÄ

Monet autoilijat ovat esittäneet huolensa, varsinkin saatuaan ylinopeudesta sakot, etteivät ole aina tietoisia mitkä nopeusrajoitukset milläkin katuosuudella ovat.

Varsinkin kantakaupunkialueella nopeusrajoitusmerkinnät ovat epäselviä.

Hyvin kuvastanee tilannetta erään autoilijan kirjoitus: " Ajan nykyään kaupunkialueella koko ajan vain 25km/tunnin nopeutta. Eipähän mene ylinopeuden puolelle."

Me allekirjoittaneet pyydämme, että selvitetään seikkaperäisesti miksi rajoitukset jollekin katuosuudelle on asetettu ja ennen kaikkea, että ne merkitään selkeästi.

Arto Pippuri

Arto Pippuri (kok)

Kari Saarimäki

Paavo Kähkönen

Paavo Kähkönen

Hei Heikkinen

Hei Heikkinen

Petja Vuopajarvi

Matti Ketonen

Sebastian

Jussi Wihonen

Asseri Kinnunen

Kari Värevaara

Antti Saarela

Eero Roodari

Antti Kolehmainen

Anne Mikko

Antti Kalvainen

Mika Piironen

Kaupunginvaltuusto	§ 150	29.10.2018
Kaupunkirakennelautakunta	§ 55	26.03.2019
Kaupunginhallitus	§ 141	01.04.2019
Kaupunginvaltuusto	§ 48	29.04.2019

---

Valtuutettu Arto Pippurin ynnä muiden valtuustoaloite nopeusrajoituksista ja etenkin niiden merkinnästä

KV 29.10.2018 § 150

Valtuutettu Arto Pippuri jätti 29.10.2018 valtuuston puheenjohtajalle valtuustoaloitteen nopeusrajoituksista ja etenkin niiden merkinnästä.

Valtuustoaloitteen olivat allekirjoittaneet myös Jussi Wihonen, Kari Savolainen, Asseri Kinnunen, Paavo Kähkönen, Kari Väkeväinen, Martti Surakka, Jouni Porokka, Eero Bogdanoff, Heli Hjälmi, Osmo Kokko, Anne Mikkola, Petja Vuojärvi, Antti Kainulainen, Mika Piironen, Matti Ketonen ja Helena Hulmi.

Päätös:

Lähetettiin kaupunginhallituksen valmisteltavaksi.

KRAKLLK 26.03.2019 § 55

Kaupunginhallitus päätti 5.11.2018 siirtää asian kaupunkirakennelautakunnan valmisteltavaksi.

Nopeusrajoitusten asettaminen

Tieliikennelaki (TLL 25 §:n 1 mom.) edellyttää ministeriön antamien yleisten ohjeiden mukaisuutta nopeusrajoituksista päätettäessä. Kuntien vastuualueelle kuuluvia (TLL 51 §:n 1 mom.) katuja ym. liikennealueita koskevat yleisohjeet sisältyvät Nopeusrajoitukset -yleisohjeen 6. lukuun "Nopeusrajoitukset taajaan asutuilla alueilla".

Yleisohje perustuu laajaan liikennetutkimustietoon. Ohjeen periaatteilla on saavutettavissa kokonaistaloudellisesti edullinen liikennejärjestelmä ja turvallisuuden ja viihtyisyyden kannalta hyväksyttävä liikkumisympäristö, jossa mm. onnettomuuskustannukset, ajoneuvo- ja matka-aikakustannukset sekä ympäristöhaitat on otettu huomioon. Yhteiset periaatteet mahdollistavat valtakunnan tasolla helposti ennakoitavissa ja ymmärrettävissä olevan liikenneympäristön, jossa liikkuminen on aina tuttua ja turvallista.

Joensuun kaupunki

- käyttää nopeusrajoitusten suunnittelussa Nopeusrajoitukset -yleisohjetta, jonka säädösperstana on Tieliikennelaki 25 §
- pyytää poliisin lausunnon ennen pysyväksi tarkoitettujen liikenteenohjauslaitteiden asettamista, Tieliikennelaki 51 §
- noudattaa Tieliikenneasetuksessa liikennemerkkien käytöstä annettuja säännöksiä
- käyttää liikenteenohjauslaitteiden suunnittelussa lisäksi mm. seuraavia ohjeita:
  - o Yleisohjeet liikennemerkkien käytöstä, Tiehallinto 2003

- o Liikennemerkkien käyttö kaduilla, Kuntaliitto 2012
- o Liikennemerkkien rakenne ja pystytys, Liikennevirasto 2013

Joensuun keskustan sisääntuloväylillä ja keskustan kehällä on asetettu yleisohjeen periaatteiden mukaisesti nopeusrajoitus 40 km/h. Tällä pyritään houkuttelemaan autoliikenne pääkatuverkolle, jonka sujuvuutta ja turvallisuutta kehitetään monin keinoin.

Nopeusrajoitusten merkitsemisen periaatteet ja kehittäminen Joensuussa

Katuverkon nopeusrajoitukset merkitään yleisen käytännön mukaisesti nopeusrajoitusalueina. Nopeusrajoitusten muutokset saatetaan valmiiksi TLL 25 § 1 mom. ja yleisohjeen mukaisina, jolloin yhteneväinen standardi lisää selkeyttä ja ymmärrettävyyttä liikenneympäristöön.

Alueiden sisääntuloväylillä, alenevan nopeusrajoituksen muutoskohdissa käytetään suurempikokoista nopeusrajoitusalue -liikennemerkkiä. Alenevan nopeusrajoituksen muutoskohdassa merkitään nopeusrajoitus myös ajorataan. Nopeusrajoituksen ajoratamerkintä toistetaan alueen sisällä tarvittaessa. Suuren kulutuksen kohteissa ajoratamerkintä tehdään kestopimerkintänä.

Valmistelija: liikenneinsinööri Jarmo Tihmala

Kaupunkiympäristöjohtajan päätösehdotus:

Kaupunkirakennelautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle, että se antaa edellä kirjoitetun vastauksena Arto Pippurin ym. valtuustoaloitteeseen nopeusrajoituksista ja niiden merkinnästä.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.

KH 01.04.2019 § 141

Kaupunginjohtajan päätösehdotus:

Kaupunginhallitus ehdottaa, että kaupunginvaltuusto päättää

merkitä edellä olevan vastauksena valtuutettu Arto Pippurin ynnä muiden valtuustoaloitteeseen ja todeta aloitteen loppuun käsittelyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.

Lisäksi kaupunginhallitus totesi, että keskustan liikennejärjestelyjä käsitellään kaupunginhallituksen ja kaupunkirakennelautakunnan yhteisessä iltakoulussa 7.5.2019.

Merja Mäkisalo-Ropponen poistui kokouksesta asian käsittelyn aikana.

KV 29.04.2019 § 48

Ehdotus:

Kaupunginhallitus ehdottaa, että kaupunginvaltuusto päättää

merkitä edellä olevan vastauksena valtuutettu Arto Pippurin ynnä muiden valtuustoaloitteeseen ja todeta aloitteen loppuun käsittelyksi.

Keskustelu:

Asiassa käytiin keskustelu, jossa 17 valtuutettua käytti puheenvuoroja. Lisäksi kaupunkiympäristöjohtaja Anu Näätänen käytti puheenvuoron.

Keskustelussa ei tehty päätösehdotuksesta poikkeavia esityksiä.

Päätös:

Hyväksyttiin yksimielisesti.

Merkittiin, että valtuutettu Seppo Eskelinen poistui kokouksesta tämän pykälän käsittelyn aikana kello 19:56 henkilökohtaisen esteen perusteella. Paikalle ei tullut varavaltuutettua, joten paikalla oli tämän jälkeen 58 valtuutettua.

# Nopeusrajoitukset ja niiden merkitseminen

*Tässä selvityksessä käsitellään lyhyesti nopeusrajoitusten asettamisen lainsäädäntöä ja yleisohjeita sekä Joensuun käytäntöä suhteessa lakiin ja käytäntöihin Suomessa.*

## Nopeusrajoitusten asettaminen – Tieliikennelaki

Tieliikennelaki (TLL 25 §:n 1 mom.) edellyttää ministeriön antamien yleisten ohjeiden mukaisuutta nopeusrajoituksista päätettäessä. Kuntien vastuualueelle kuuluvia (TLL 51 §:n 1 mom.) katuja ym. liikennealueita koskevat yleisohjeet sisältyvät Nopeusrajoitukset -yleisohjeen 6. lukuun ”Nopeusrajoitukset taajaan asutuilla alueilla”.

Yleisohje perustuu laajaan liikennetutkimustietoon. Ohjeen periaatteilla on saavutettavissa kokonaistaloudellisesti edullinen liikennejärjestelmä ja turvallisuuden ja viihtyisyyden kannalta hyväksyttävä liikkumisympäristö, jossa mm. onnettomuuskustannukset, ajoneuvo- ja matka-aikakustannukset sekä ympäristöhaitat on otettu huomioon. Yhteiset periaatteet mahdollistavat valtakunnan tasolla helposti ennakoitavissa ja ymmärrettävissä olevan liikenneympäristön, jossa liikkuminen on aina tuttua ja turvallista.

---

### **25 § Nopeusrajoitukset**

*Liikenneministeriö voi antaa määräyksiä yleisestä nopeusrajoituksesta koko maassa tai tietyssä osassa maata. Tiekohtaisista ja paikallisista nopeusrajoituksista päättää liikenneministeriön tarvittaessa antamien yleisten ohjeiden mukaisesti ja 51 §:n säännöksiä noudattaen se, jolle liikenteen ohjauslaitteen asettaminen kuuluu.*

### **51 § Liikenteen ohjauslaitteen asettaminen**

*Liikenteen ohjauslaitteen asettaa maantielle tienpitoviranomainen. Kunta asettaa liikenteen ohjauslaitteen kadulle, rakennuskaavatielle, torille ja muulle vastaavanlaiselle liikennealueelle. Ennen pysyväksi tarkoitetun liikenteen ohjauslaitteen asettamista kunnan on varattava poliisille tilaisuus antaa lausuntonsa asiassa.*

---

# Nopeusrajoitukset -yleisohjeen suunnitteluperiaatteet taajaan asutuilla alueilla

Yleisohjeen säädösperusta: Tieliikennelaki 25 §

Nopeusrajoitukset -yleisohjeen lähtökohtana on maantie- ja katuverkon turvallisuuden, sujuvuuden, välityskyvyn sekä ympäristövaikutusten kokonaisuus. Taajaan asuttujen alueiden yleisperiaatteista nousee selkeimmin esille asuntokatuja 30 km/h ja työpaikka-alueiden sisäistä liikennettä palvelevien katujen 40 km/h nopeusrajoitukset. Kokoojavylien ja päävylien nopeustaso 30–60 km/h määräytyy väylän sijainnista ja roolista liikenneverkossa sekä väylän turvallisuustasosta.

## 20 km/h nopeusrajoitus

- Ø asuntoalueen pihakatu, keskustan kävelypainotteinen katu, esim. kävelykatu

## 30 km/h nopeusrajoitus

- Ø asuntoalueen ja keskustan tonttikatu tai asuntokatu
- Ø asuntoalueen maankäyttöä palveleva, tonttiliittymiä sisältävä kokoava väylä ja pääväylä
- Ø keskustan kauppakatu tai taajaman keskustatie
- Ø läpikulkua palveleva kokoava väylä ja pääväylä sekä ohikulkua palveleva kokoava väylä
  - o vaaralliseksi koetun tai todetun kohteen kohdalla
  - o koulun tai muun erityishuomiota edellyttävän kohteen läheisyydessä

## 40 km/h nopeusrajoitus

- Ø työpaikka-alueen maankäyttöä palveleva tonttikatu, kokoava väylä ja pääväylä
- Ø asuntoalueen maankäyttöä palveleva, tonttiliittymiä sisältävä kokoava väylä ja pääväylä sekä keskustan kauppakatu
  - o jos suojateilla on saarekkeet ja korotukset
- Ø läpikulkua palveleva kokoava väylä ja pääväylä sekä ohikulkua palveleva kokoava väylä
  - o tontit liittyvät sivukatuja kautta
- Ø ohikulkua palveleva pääväylä
  - o tontit liittyvät sivukatuja kautta
  - o vaaralliseksi koetun tai todetun kohteen kohdalla
  - o koulun tai muun erityishuomiota edellyttävän kohteen läheisyydessä

## 50 km/h nopeusrajoitus

- Ø asuntoalueen läpikulkua palveleva pääväylä
  - o tontit liittyvät sivukatuja kautta
  - o jos jalankulku ja pyöräily risteävät eritasossa tai valo-ohjattuna
- Ø ohikulkua palveleva pääväylä tai työpaikka-alueen läpikulkua palveleva kokoava väylä ja pääväylä
  - o tontit liittyvät sivukatuja kautta
  - o jos suojateilla on saarekkeet

## 60 km/h nopeusrajoitus

- Ø ohikulkua palveleva pääväylä
  - o tontit liittyvät sivukatuja kautta
  - o kevyen liikenteen eritasojärjestely tai valo-ohjaus
  - o kiertoliittymät tai kanavoidut 3-haaraliittymät

# Joensuun kaupungin periaatteet nopeusrajoitusten asettamisessa

Joensuun kaupunki

- Ø käyttää nopeusrajoitusten suunnittelussa Nopeusrajoitukset -yleisohjetta, jonka säädösperustana on Tieliikennelaki 25 §
- Ø pyytää poliisin lausunnon ennen pysyväksi tarkoitettujen liikenteenohjauslaitteiden asettamista, Tieliikennelaki 51 §
- Ø noudattaa Tieliikenneasetuksessa liikennemerkkien käytöstä annettuja säännöksiä
- Ø käyttää liikenteenohjauslaitteiden suunnittelussa lisäksi mm. seuraavia ohjeita:
  - o Yleisohjeet liikennemerkkien käytöstä, Tiehallinto 2003
  - o Liikennemerkkien käyttö kaduilla, Kuntaliitto 2012
  - o Liikennemerkkien rakenne ja pystytys, Liikennevirasto 2013

## Nopeusrajoitusten merkitseminen Joensuussa ja muualla

Joensuun katuverkolla nopeusrajoitukset merkitään muodoltaan nelikulmaisilla nopeusrajoitusalue - liikennemerkeillä. Tiekohtaisen nopeusrajoituksen pyöreää liikennemerkkiä käytetään ensisijaisesti yksittäisten vaaranpaikkojen alennetun nopeusrajoituksen merkitsemiseen.

Nopeusrajoitusalue- ja taajamamerkki (kuva 1) tulivat Suomen lainsäädäntöön vuonna 1987, jonka jälkeen alueelliset nopeusrajoitukset ovat taajaan asutuilla alueilla otettu laajalti käyttöön käytännössä kaikissa sellaisissa Suomen kunnissa, joissa on yksittäisiä katuja laajempi katuverkko. Sen sijaan maanteillä ja varsinkin taajaan asuttujen alueiden ulkopuolella on yleensä käytössä tiekohtaiset nopeusrajoitukset.



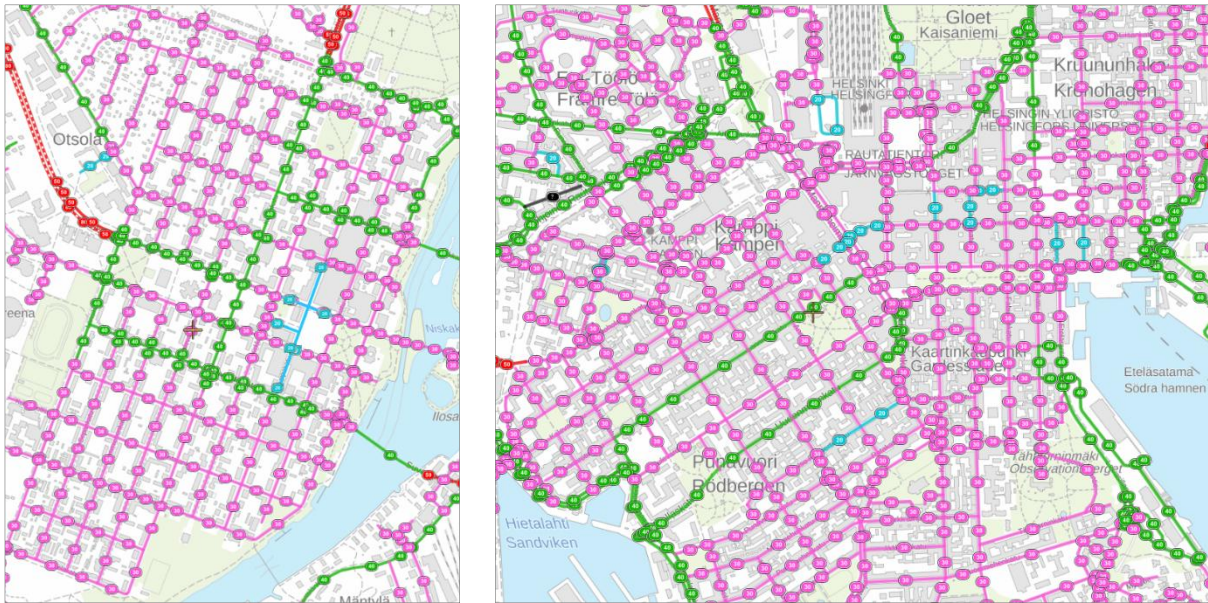
Kuva 1: Yleisimmät nopeusrajoitusalueita ja sen päättymistä osoittavat liikennemerkit taajamissa. Taajamamerkki sisältää taajama-alueen yleisrajoituksen 50 km/h.

Suomen 12 suurimman kaupungin vertailussa havaitaan, että kaikissa kaupungeissa on käytössä sama nopeusrajoitusten merkintöjen periaate: katuverkon nopeusrajoitukset merkitään nopeusrajoitusalueina. Eroavaisuuksia kaupunkien välillä löytyy lähinnä yleisohjeen soveltamisessa. Helsingin kaupunki on monipuolisen liikenteen sujuvuuteen, turvallisuuteen ja ympäristövaikutuksiin kohdistuneen tutkimustyönsä myötä ollut yleisohjeen kannalta tärkeä toimija. Hyvin moni kaupunki tai kunta on Helsingin tapaan siirtynyt tai siirtymässä esimerkiksi asuinalueiden osalta 30 km/h nopeusrajoitukseen.

Joensuussa on yleisohjeiden ohella seurattu Helsingin tekemää tutkimustyötä jo vuosikymmenten ajan. Joensuun ja Helsingin keskusta-alueiden nopeusrajoitukset muistuttavatkin suuresti toisiaan. Muun muassa keskustassa on vallitsevana nopeusrajoituksena 30 km/h (kuvassa 2 lila väri) ja keskustan joillakin kokoojaitai pääväylillä on rajoituksena 40 km/h (kuvassa 2 vihreä väri). Sisääntuloväylillä tms. pääväylillä on käytössä tätä suurempia nopeusrajoituksia.

Myös Euroopan parlamentti päätöslauselmassaan v. 2011 suositti vahvasti, että toimivaltaiset viranomaiset ottavat käyttöön 30 km/h nopeusrajoituksen asuinalueilla ja kaikilla niillä teillä, joilla ei ole erillistä pyöräkaistaa. Parlamentti vaati samalla myös liikennemerkkien ja -sääntöjen yhdenmukaistamista.





Kuva 2: Joensuun (vas.) ja Helsingin keskustojen nopeusrajoitukset 2/2019. Sininen väri on 20 km/h, liila 30 km/h, vihreä 40 km/h ja punainen 50 km/h tai sitä suurempi nopeusrajoitus (Digiroad 2019).



Kuva 3: Sivukadulta saapuva saa jo ennakolta tiedon risteävän kadun nopeusrajoituksesta aluenepeusrajoitusjärjestelmässä (Google Street View 2019).



# Nopeusrajoitusten merkintöjen kehittäminen

Alueellisten nopeusrajoitusten ongelmana nousee usein esille kysymys siitä, muistavatko autoilijat vallitsevan nopeusrajoituksen. Helsingin kaupunki on vastannut ongelmaan lisäämällä myös alueen sisällä ajorata-merkintöjä, joilla kerrotaan vallitsevasta nopeusrajoituksesta. Joensuussa näitä täydentäviä merkintöjä on tehty erityisesti keskustan 30 km/h alueella. Täydentävien merkintöjen käyttöä voisi jossain määrin vielä laajentaa. Alenevan nopeusrajoituksen muutoskohdassa ajoratamerkintää pyritään käyttämään säännön mukaisesti. Maalaamalla tehtyjen ajoratamerkintöjen kohdalla ongelmina ovat olleet niiden nopea kuluminen talvihoidon ja liikenteen yhteisvaikutuksesta ja toisaalta talviajan lumi- ja jääpolanne, jotka voivat estää merkintöjen näkyvyyden osan aikaa vuodesta. Suurimman kulutuksen kohteissa voisi käyttää päällysteeseen upotuksena tehtäviä kestopimekintöjä.

Nopeusrajoitusten merkinnöissä on toinen esille nouseva kysymys se, huomataanko nopeusrajoitusmerkkiä ylipäänsä, kun liikennenympäristössä on paljon muitakin liikennemerkkejä ja huomiota kiinnittäviä asioita. Tästä syystä mm. pääsisääntuloväylillä käytetään usein suurempikokoista nopeusrajoitusalue -merkkiä saavuttaessa esim. asuinalueen tai keskustan 30 km/h nopeusrajoitusalueelle. Suurempikokoisille merkeille on Joensuussa vielä tarvetta monissa alenevan nopeusrajoituksen muutoskohdissa.

Liikennenympäristön pitäisi ilman liikennemerkkiäkin kertoa siitä, mikä on kyseisen alueen nopeustaso. Tällöin liikennemerkin havaitseminen ei aina olisi välttämätöntä, kun kadun luonne, ympäröivä maankäyttö ja nopeusrajoitus olisivat aina saman standardin mukaisia. Tähän selkeyteen ei välttämättä aina voida päästä, kun katujen rakenteellinen ilme vaihtelee rakentamisen eri aikakausien välillä. Asuinalueet lähiöissä ja keskustassa (30 km/h) sekä työpaikka-alueet (40 km/h) ovat kuitenkin ympäristöltään varsin selkeitä kokonaisuuksia, joiden nopeusrajoitusten pitäisi myös olla yhdenmukaiset. Näiden alueiden osalta nopeusrajoitusten yhdenmukaistaminen ja selkeyttäminen on Joensuussa vielä hieman kesken.

Nopeusrajoitusten merkitsemisen periaatteet ja kehittäminen Joensuussa:

- nopeusrajoitusten muutokset saatetaan valmiiksi TLL 25 § 1 mom. ja yleisohjeen mukaisina, jolloin yhteneväinen standardi lisää selkeyttä ja ymmärrettävyyttä liikennenympäristöön
- alueiden sisääntuloväylillä, alenevan nopeusrajoituksen muutoskohdissa käytetään suurempikokoista nopeusrajoitusalue -liikennemerkkiä
- alenevan nopeusrajoituksen muutoskohdassa merkitään nopeusrajoitus myös ajorataan
- nopeusrajoituksen ajoratamerkintä toistetaan alueen sisällä tarvittaessa
- suuren kulutuksen kohteissa ajoratamerkintä tehdään kestopimekintänä

## Joensuun katujen nopeusrajoitukset

- 20 km / h, kävelykatu, pihakatu
- 30 km / h
- 40 km / h
- 50 km / h, taajama
- 30 km / h, nopeusrajoitus hidasteen kohdalla
- Taajama

