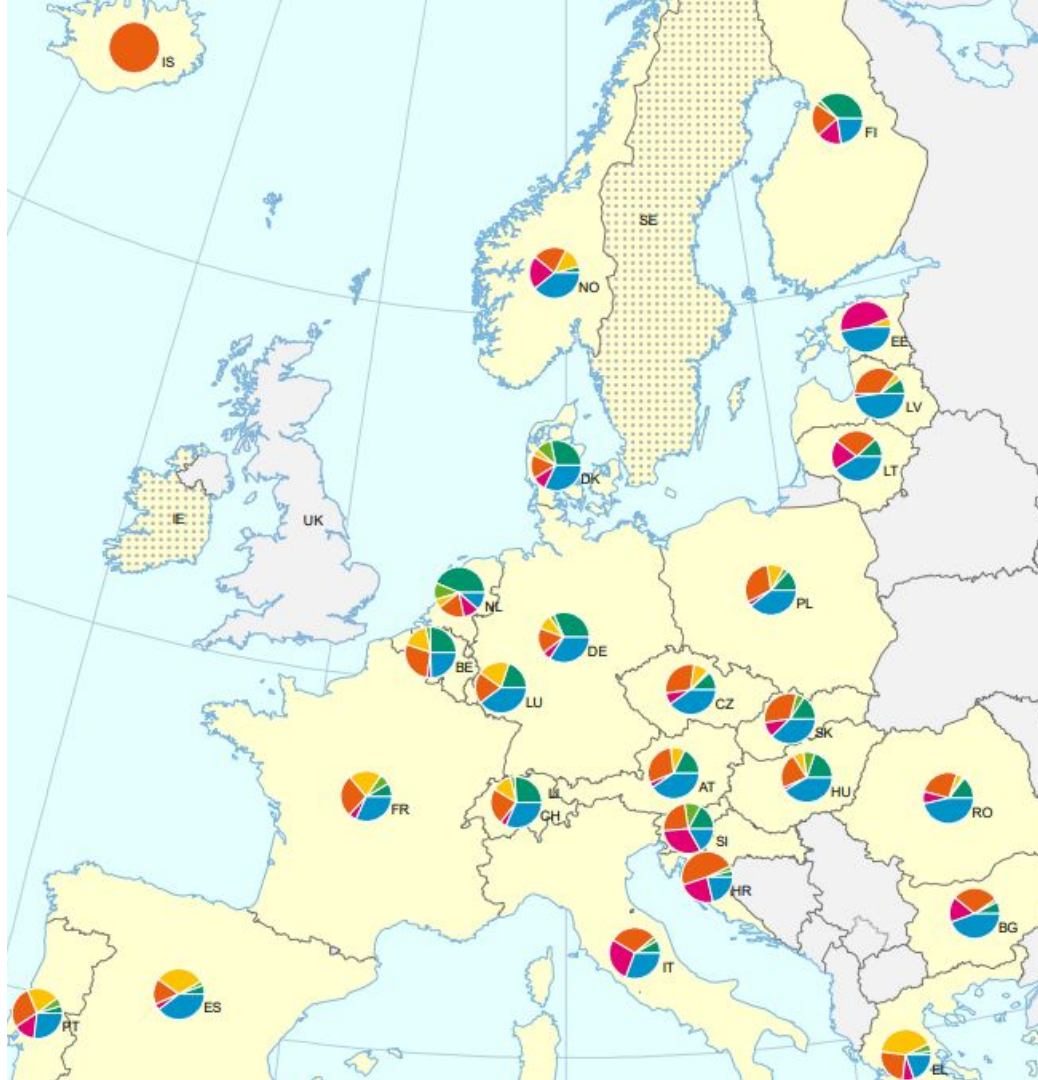


Taajamien 30 km/h yleisrajoitus Euroopassa

Matti Koistinen
Velo-City jälkiseminaari
1.9.2023



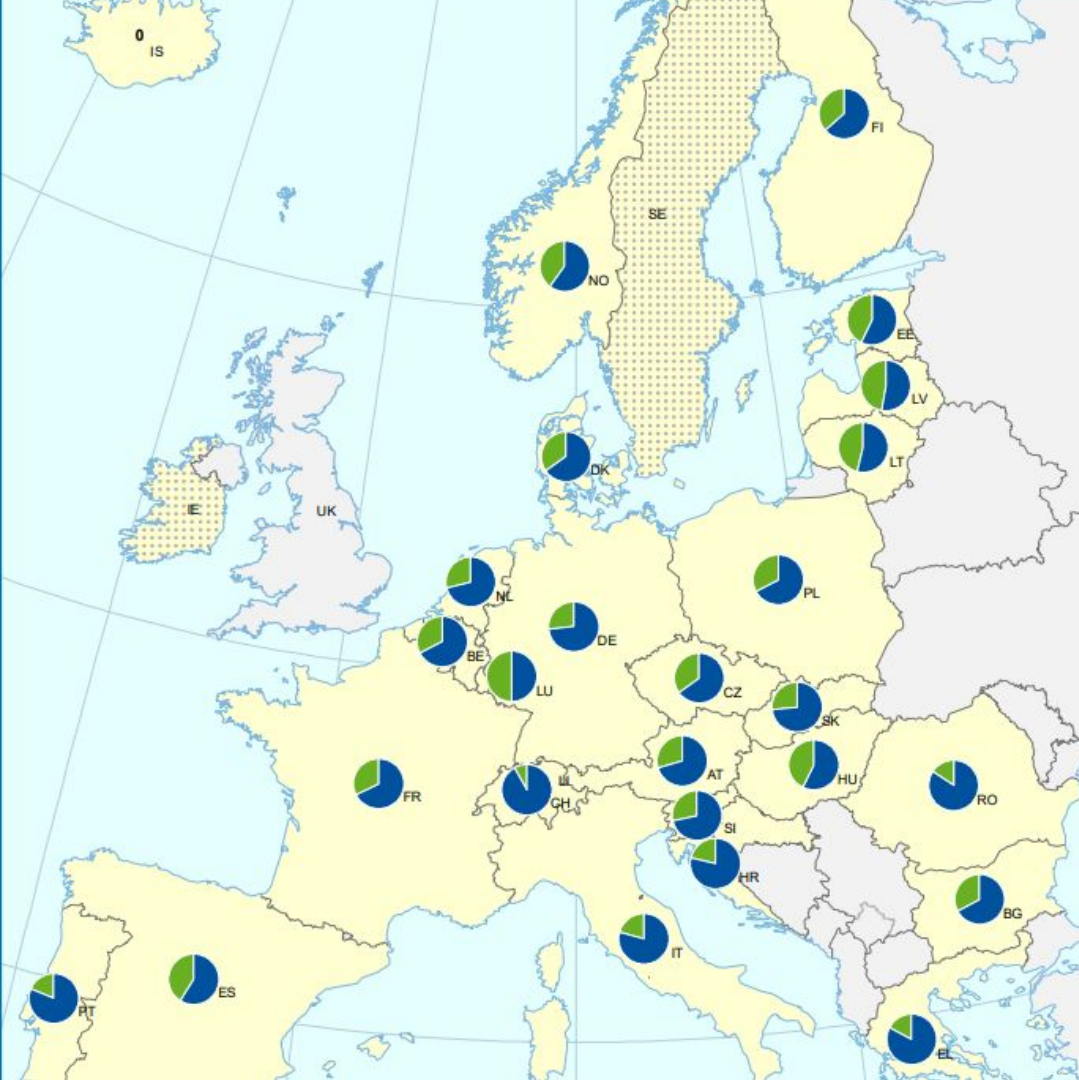
Liikennekuolemat liikennemuotojen mukaan taajamissa 2020



Lähde: [Euroopan Komissio](#)



Jalankulkijoiden kuolemien jakautuminen taajamien ja maanteiden välillä 2020



Lähde: [Euroopan Komissio](#)



30 km/h laajenee - mutta hitaahkosti

- Graz oli vuonna 1992 ensimmäinen eurooppalainen kaupunki, jossa 30 km/h nopeusrajoitukset otettiin laajasti käyttöön.
- Nykyään 30 km/h rajoituksia on tienpitäjien päätöksillä laajasti käytössä mm. Alankomaissa, Sveitsissä, Suomessa, Ruotsissa, Norjassa ja Saksassa.
- Toistaiseksi yhdessäkään EU-maassa ei ole 30 km/h yleisrajoitusta taajamissa.
- Japanissa 30 km/h on käytössä taajamissa.

Tilanne Suomessa

- Nopeusrajoitukset nyt:
 - 30 km/h nopeusrajoitus on 27 % katukilometreistä
 - 40 km/h nopeusrajoitus on noin puolella katukilometreistä
 - 50 km/h “yleisrajoitus”: vain 15% kilometreistä
- Tampereella 65 % katukilometreistä on 30 km/h nopeusrajoituksen piirissä
- 77 % suomalaisista kannattaa 30 km/h rajoituksia alueille, joissa on paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä



Alankomaat edelläkävijänä

- Alankomaissa on lakivalmistelu 30 km/h yleisrajoituksesta käynnissä. Laki voisi astua voimaan pari vuoden sisällä.
 - Alankomaissa jo 70 % kaduista on 30 km/h nopeusrajoituksen piirissä.
- Irlannissa ollaan selvittämässä 30 km/h yleisrajoitusta.

Keskustelun satoa: miksi yleisrajoitus?

- On nopeampaa ja edullisempaa tehdä muutos valtakunnallisella yleisrajoituksella kuin katu kerrallaan.
- Kansallinen linjaus helpottaa päätöksentekoa paikallisesti: lähtökohta nopeusrajoitukselle muuttuu ja vaikuttaa myös suunnitteluun.
- Yleisrajoitus, joka on linjassa todellisten nopeusrajoitusten kanssa on tienkäyttäjälle selkeämpi.
- Lähettää vahvan viestin.
- On ihmisoikeus, että saa liikkua turvallisesti ja vapaasti.

30 km/h edistäminen

- Yhteistyössä on voimaa: ei vain pyöräilyn tai kävelyn edistäjien asia.
- Tukea voi saada mm:
 - Hallinnon edustajilta, poliisilta ja pelastusviranomaisilta (vähemmän onnettomuuksia), lasten ja ikäihmisten asioita edistäviltä, kouluilta, liikuntarajoitteisten asioita edistäviltä, yrittäjiltä, kaupunginosayhdistyksiltä, matkailunedistäjiltä.
- Hyödyt ovat selkeät ja yksikään kaupunki ei ole muutosta katunut.
- Linkkivinkki: <https://pyoraliiitto.fi/pyorailysta/30km-h-kotikaduille>

Etukäteen vastustetaan, jälkikäteen ei

Asennemuutos havaittavissa

Moni autoilija suhtautui aluksi skeptisesti siihen, että asuinalueiden nopeusrajoituksia laskettiin 30 kilometriin tunnissa. Myös hidastetöyssyjen lisääminen aiheutti jonkin verran eripuraa.

Heljä Aarnikko kertoo, ettei kielteistä palautetta enää juurikaan tule.

– Väittäisin, että kulttuurillinen muutos on tapahtunut ja ihmiset ymmärtävät, mitä näillä muutoksilla haetaan, Aarnikko miettii.

Tampereen kaupungin tekemien ennen ja jälkeen selvitysten mukaan törkeimmät ylinopeudet ovat leikkaantuneet selvästi rajoitusmerkkien avulla.

YLE 30.8.2023:

<https://yle.fi/a/74-20047435>



VELOFINLAND

JOENSUU 22.-23.9.2023

**ILMOITTAUDU 13.9. MENNESSÄ:
WWW.VELOFINLAND.FI**

