26.5.2021

VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko VNS 2/2021 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032[Viite]

Turvallisuus on oltava keskeinen tavoite

Turvallisuuden roolia tulisi yhä korostaa 12 vuotisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja nostaa liikenteen turvallisuus selkeästi ansaitsemaansa tavoitteen asemaan muiden tavoitteiden rinnalle.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa liikennejärjestelmälle on asetettu kolme tavoitetta: saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) kuitenkin sanotaan, että "liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävää liikennejärjestelmää ottamalla erityisesti huomioon: ...4) liikenteen turvallisuus."

Nollavisio on tärkeä lisä

Visiossa liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050 liikenneturvallisuus on kiitettävästi huomioitu Euroopan Unionissakin omaksutun nollavision mukaisesti: ”Liikenneturvallisuus on korkealla tasolla kaikissa liikennemuodoissa, eikä kenenkään tarvitse loukkaantua vakavasti tai menehtyä liikenteessä.” On ilahduttavaa, että liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on myös kirjattu liikennekuolemien puolittamisen tavoite vuoteen 2030 mennessä ja tavoite on konkretisoitu alle 100 liikennekuolemaan.

Lisäksi on tärkeää, että visio huomioi myös vakavat loukkaantumiset ja niiden vähentämisen. Euroopan Unionissa, mm. jo Vallettan julistuksessa vuonna 2017, on lähdetty siitä, että pelkästään tieliikenteessä tapahtuvien kuolemien puolittaminen ei ole riittävä tavoite, vaan sen lisäksi tavoitteena tulee olla puolittaa vakavien loukkaantumisten määrä.

Suuria odotuksia liikenneturvallisuusstrategialle

Luonnoksessa liikenneturvallisuus on osin ulkoistettu suunnitelmasta hoidettavaksi samaan aikaan liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteilla olevan kaikkia liikennemuotoja koskevalla liikenneturvallisuusstrategialla.

Kyseisessä strategiatyössä käsitelläänkin laajasti monia liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyviä erityisesti tienkäyttäjiä koskevia kysymyksiä. Sen sijaan liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää paljon laajemmin erityisesti infraa, sen kehittämistä ja ylläpitoa sekä liikennepalveluja koskevia linjauksia, jotka voivat jäädä liikenneturvallisuusstrategian ulottumattomiin, ja joissa liikenneturvallisuus tulisi yhtä lailla huomioida.

Erittäin tärkeä linjanveto liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on se, että valtiolla tulee olla voimassa oleva liikenneturvallisuusstrategia koko liikennejärjestelmäsuunnitelman kattavan ajanjakson, ja että liikenneturvallisuuden kehittymistä ja strategian päivitystarpeita arvioidaan säännöllisesti osana liikennejärjestelmäanalyysiä. Tuleva liikenneturvallisuusstrategia tulee nimenomaan olemaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa täydentävä osa, mutta se ei korvaa liikenneturvallisuuden huomiointia itse liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

Esimerkiksi se, että liikennejärjestelmän kehittämiselle on erityisen suuri kestävyystavoite, ei tarkoita sitä, että liikenteen turvallisuudesta voitaisiin tinkiä. Kuten komission tiedonannossa "Eurooppa liikkeellä" todetaan: "Turvallisuus on kaikkien liikennejärjestelmien perusta - sen on oltava aina etusijalla. Koska liikkuvuus jatkaa kasvuaan ja digitalisaatio, vähähiiliset ratkaisut ja innovointi muuttavat sitä radikaalisti, turvallisuustason parantamismahdollisuuksia on hyödynnettävä edelleen."i

Rahoitus ratkaisee

Toimenpiteiden rahoituksessa huolta aiheuttaa se, että rahoituksen lisäys on pääosin kohdistettu seuraavien hallituskausien menokehysten kohdentamistoiveiden varaan.

Suunnittelukauden ensimmäisinä vuosina julkisen talouden suunnitelma ja jo tehdyt päätökset rajoittavat liikkumavaraa uusien toimenpiteiden rahoituksen osalta. Tämän vuoksi suurimmat suunnitelmassa esitetyt määrärahakorotukset (esimerkiksi perusväylänpito, liikenneverkon kehittäminen ja joukkoliikennetukien korotukset) ajoittuvat vuoden 2024 jälkeiseen aikaan. Lisäksi kehysriihessä 2021 päätetyt säästöt näyttävät kohdistuvan pitkälti infrahankkeisiin.

Tieverkon turvallisuuden parantaminen keskittyy paljolti investointihankkeiden varaan. Niiden turvallisuusvaikutusten arviointia ei voitane tehdä, koska konkreettisten hankkeiden valinta on vasta valmistelussa Väylävirastossa. Voitaneen olettaa, että niiden suunnittelussa ja valmistelussa toteutetaan infradirektiivin edellyttämiä turvallisuusarviointeja, ja siten liikenneturvallisuuden parantaminen pysyy niissä tärkeänä tavoitteena. Nollavision tulee toimia pohjana myös infravalintoja tehdessä.

Sen sijaan huolestuttavaa on ns. pienten parantamistoimien rahoituksen vähäisyys, vuodessa keskimäärin 46 miljoonaa euroa, josta liikenneturvallisuutta parantaviin kohteisiin vain 5–10 miljoonaa euroa vuodessa. Summan jakautuessa liikenneasioiden ELY-keskuksille voidaan todeta, että turvallisuutta lisäävät, mm. kuntien tai yritysten kanssa yhdessä toteuttavien pienten hankkeiden toteuttaminen jää jatkossakin vaatimattomaksi, kun ELY:llä ei ole mahdollisuutta niihin osallistua. Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta lisäävien hankkeiden edistämisessä ja valinnassa tulee ennen kaikkea ottaa huomioon turvallisuuden parantaminen. Sen lisäksi, ja erityisesti edellä mainituissa hankkeissa, tulee huomioida jatkuvasti lisääntyvä liikenteen monimuotoisuus uusien sähköavusteisten ja mikroliikennemuotojen myötä niin ympäristön suunnittelussa, liikenteenohjauksessa kuin säätelytoimissakin. Vain turvallinen ympäristö kävelylle ja pyöräilylle voi olla houkuttelevaa ja tavoiteltavaa.

Turvallinen kuljettaja on osa liikennejärjestelmää

Liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on tehty myös tärkeä huomio ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön roolista ja rahoituksesta. Liikenneturvallisuuden rahoitus on mainittu erikseen lauseella "Turvataan liikenneturvallisuuden pitkäjänteinen rahoitus". Kohdalla viitataan mitä ilmeisemmin ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön valtionapuun, jota on

jaettu yleisavustuksena tieliikenteen turvallisuustoimintaan lailla säädettyjen tehtävien hoitajille. Liikenneturvan rahoitus perustuu kyseiseen valtionapuun asetuksen 1207/2016 mukaisesti.

Ehdotamme, että kohtaa täsmennetään seuraavasti: "Turvataan pitkäjänteinen rahoitus lailla säädettyihin tieliikenteen turvallisuustoiminnan tehtäviin."

Tarkempi kirjaus rahoituksesta on ajankohtainen, sillä valtion vuoden 2021 talousarvio leikkasi liikenneturvallisuustyön rahoitusta 11 prosentilla ja on ristiriidassa hallituksen liikennepoliittisten tavoitteiden kanssa. Eduskunnan valtionvarainvaliokunta totesikin talousarviomietinnössään, että ”…toiminnan rahoituspohja tulee turvata pitkäjänteisesti kestävällä tavalla ja varmistaa sen riittävyys vuoden 2022 talousarvioesityksessä. Valiokunta katsoo, että rahoituksen taso on syytä turvata vuoden 2020, jotta liikenneturvallisuustyössä voidaan jatkossakin varmistaa myös alueellinen kattavuus. Valiokunta pitää välttämättömänä, että Liikenneturvan, Liikennevakuutuskeskuksen ja Ahvenanmaan maakunnan hallituksen liikenneturvallisuustyön jatkuvuus kokonaisuutena varmistetaan.”

Pasi Anteroinen
toimitusjohtaja
LIIKENNETURVA

---

[i] / https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/FI/COM-2018-293-F1-FI-MAIN-PART-1.PDF