Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

HE 138/2021
5.10.2021

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntopyyntö liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta (HE 138/2021).

Liikenneturvan lausunto

Liikenneturva puoltaa hallituksen esitystä (138/2021) laeiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain sekä ratalain 24 §:n muuttamisesta.

Lakimuutoksella toimeenpannaan ns. tieturvallisuusdirektiivin muutos. Ehdotettu tieturvallisuusdirektiivin soveltamisala, joka koskisi ns. pääväyläasetuksen (933/2018) 2 §:n mukaisia maanteiden pääväyliä, on oikeasuhtainen. Soveltamisalan laajennus lisää direktiivin soveltamisalaa nykyisestä 5 199 km:stä noin neljänneksellä, eli 6 572 kilometriin.

On kuitenkin huomattava, että nykyisellä pääväyläasetuksen määrittelyllä jää soveltamisesta pois myös hyvin vilkkaita teitä, esimerkiksi Kehä I tai kantatie 51, eli Länsiväylä tai myös suurehkojen kaupunkien välisiä teitä, kuten vaikkapa vt 10 Turku-Hämeenlinna tai vt 11 Pori-Tampere. Tämän vuoksi on tärkeää, että Väylävirasto ja ELY-keskukset voivat tarvittaessa soveltaa direktiivin hyviä käytänteitä myös laajempaan tieverkkoon kuin asetuksen mukaiseen runkoverkkoon ilman lakiin ja direktiiviin perustuvaa velvoitettakin. Huolella ja ammattitaidolla tehtävä auditointi tai tarkastus on pieni kustannuserä, jos sillä vältetään suunnittelu- ja rakennus- ja käyttöönottovaiheessa tehtäviä turvallisuutta vaarantavia virheitä.

Maantieverkon kehittämiseen käytettävä rahoitus on hyvin rajallinen, kuten hiljattain valmistuneesta valtakunnallisesta 12 vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja sen pohjalta valmisteilla olevasta Väyläviraston väyläverkoston investointiohjelmasta vuosille 2022-2029 voidaan todeta. Tämän vuoksi on selvää, että suunnittelussa ja rakentamisessa joudutaan ristiriitatilanteisiin liikenneturvallisuuden ja muiden palvelutasovaatimusten välillä. Tätä huolta esitti mm. Väylävirasto lausunnossaan liikenne- ja viestintäministeriölle. Voidaan kuitenkin todeta, että liikenneturvallisuusauditoinneilla ja tarkastuksilla varmistetaan mahdollisimman pitkälle se, että liikenneturvallisuusnäkökulmat tulevat huolella arvioiduiksi, ja päätökset suuntaan tai toiseen ovat perusteltuja.

Direktiivimuutoksessa nostettiin erityisesti esiin suojattomien tienkäyttäjien, eli lähinnä jalankulun ja pyöräliikenteen, turvallisuuden huomiointi. Tämä on sikäli tärkeää, että maantieverkon suunnittelutehtävissä pääpaino on perinteisesti ollut varmistaa sujuva autoliikenne. Auditointimenettelyt ovat jo nyt selvästi parantaneet jalankulun ja pyöräliikenteen huomiointia paikoissa, joissa pakostakin suojattoman liikenteen reitit risteävät tai sivuavat maantien ajoneuvoliikenteen kanssa. Suojattoman liikenteen suojelu on direktiivin hengen mukaisesti esitetty säädettäväksi laissa (43 c §), ja nostettu jopa paremmin esiin kuin ministeriön luonnosvaiheen ehdotuksessa oli.

Uutena asiana direktiivissä on nykyisen tieosien turvallisuusluokituksen korvaaminen verkon laajuisella turvallisuusarvioinnilla. Voidaankin sanoa, että alkuperäisessä vuonna 2008 hyväksytyssä direktiivissä säädetty reaktiivinen turvallisuusluokitus ei missään vaiheessa ollut kovin tarkoituksenmukainen Suomen tieverkkoon sovellettavaksi. Verkonlaajuinen tarkastelun tarkoituksena sen sijaan on johtaa ennakoivampaan onnettomuusriskien järjestelmälliseen kartoitukseen. Suomessa tätä ajattelua on jo osin pitkään toteutettu ns. TARVA-ohjelmiston avulla, ja jota voidaan hyvin hyödyntää myös direktiivin edellyttämässä menettelyssä. Hallituksen esityksessä verkon tasoinen tieturvallisuusarviointi ehdotetaan säädettäväksi Väyläviraston tehtäväksi. Väylävirastolla onkin tehtävään parhaat valmiudet ja edellytykset.

Turvallisuusarvioijien koulutukseen ja siihen liittyvään sääntelyyn Liikenneturvalla ei ole huomauttamista. Vastaavasti YVA-direktiivin edellyttämistä muutoksista Liikenneturvalla ei ole lausuttavaa.

Lopuksi on kuitenkin todettava, että tienpidon rahoituksen tasolla on selkeä yhteys mahdollisuuteen parantaa liikenneturvallisuutta. Liikenneturvallisuuden paraneminen riippuu maantieverkolla toteuttavista konkreettisista toimenpiteistä, jotka ovat sidoksissa tienpidon rahoitustasoon sekä siihen, miten direktiivin edellyttämien toimenpiteiden tuottama tieto huomioidaan hankkeiden valinnassa ja rahoituksessa. Erityisesti tämä koskee turvallisuuspuutteiden korjaamisia niissä tieosissa, joihin ei ole näköpiirissä hankkeita, joissa sekä suunnitelmien auditointimenettelyt että rahoitus ovat toteutumassa. Valtakunnallisessa 12 vuotisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa liikenneturvallisuuden parantaminen maantieverkolla keskittyi pitkälti investointihankkeiden varaan. Esimerkiksi ns. pienten parantamistoimenpiteisiin esitetty rahoituksen vähyys, 5-10 M euroa vuodessa, oli huolestuttavan pieni. Näin ollen turvallisuusarviointimenettelyssä löytyvistä pahoistakaan turvallisuuden parantamiskohteista ei ole hyötyä, jos niihin ei ole mahdollista osoittaa korjaavia toimenpiteitä.

LIIKENNETURVA

PASI ANTEROINEN
Pasi Anteroinen
toimitusjohtaja