Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta **6.10.2021**

Asia: HE 138/2021 vp ***Tieyhdistyksen lausunto koskien*** Hallituksen esitystä eduskunnalle laeiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain sekä ratalain 24 §:n muuttamisesta.

Tieyhdistys kiittää asiantuntijalausuntopyynnöstä

LIIKENNETURVALLISUUDEN NOLLAVISION SAAVUTTAMINEN EDELLYTTÄÄ TIELIIKENNEINFRASTRUKTUURIN PARANTAMISTA

Direktiivin mukainen Euroopan laajuinen tieverkko ja muut pääväyläasetuksen mukaiset pääväylät ovat vain pieni, joskin merkityksellinen osa Suomen tieverkosta. Muu maantietieverkko noin 70 000 km, katuverkko noin 26 000 km ja yksityistieverkko yli 360 000 km jäävät direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Liikenneturvallisuudesta tulee kantaa huolta direktiivin soveltamisalan mukaisilla teillä, mutta myös direktiivin soveltamisalan ulkopuolisella maantie-, katu- ja yksityistieverkolla.

Direktiivin tavoitteesta

On tärkeää, että direktiivin toimeenpanolla kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet vähentyvät. Valtaosa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtuu yksiajorataisilla pääteillä kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksien seurauksena. On huomioitavaa, että turvallisuuden lisääminen edellyttää investointeja tieliikenteen infrastruktuuriin. Toimenpiteitä tarvitaan etenkin sellaisilla väylillä, joissa on paljon onnettomuuksia tai paljon liikennettä.

Toimeenpano ja rahoitus

Tieyhdistys on huolissaan siitä, että tähän mennessä nykyistä TEN-T verkkoa ei ole kaikilta osin saatettu direktiivin edellyttämään kuntoon, eikä budjettirahoitus tai Liikenne 12 suunnitelma lupaa sellaista liikenteen rahoitusta, jolla turvallisuutta saadaan parannettua. Tieyhdistys ei voi hyväksyä poikkeamista TEN-verkon liikenneturvallisuuteen liittyvien laatuvaatimusten osalta.

Liikenne 12 suunnitelmassa on sitouduttu nollavisioon ja tunnistettu liikenneturvallisuuden parantamisen tarve, mutta suunnitelman toteuttamiseen varattu rahoitus ei riitä. Liikenne 12 suunnitelmassa, sen investointisuunnitelmassa tai liikenneturvallisuusstrategiassa ei ole selkeästi määritetty niitä infratoimenpiteitä ja rahoitusta, joilla liikennekuolemat saadaan laskuun. Hyvät tavoitteet eivät siis konkretisoidu käytäntöön.

Turvallisuus paranee infratoimenpiteiden myötä. Tieverkon päivittäinen kunnossapito on avainroolissa liikenneturvallisuuden ylläpitämiseksi, mutta perusväylänpidon rahoitus ei riitä nykytilanteen parantamiseen.

43 a § Direktiivin soveltamisala

On hyvä, että direktiiviä sovelletaan TEN-T verkkoa laajemmalle verkolle. Lakimuutoksessa esitetty soveltamisala on perusteltu rajaus. Tulee kuitenkin muistaa, että liikennejärjestelmä on kokonaisuus ja

liikenneturvallisuuden huomioimista myös muulla tieverkolla ei tule aliarvioida. Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista tapahtuu valta- ja kantateillä 44 %. Seutu- ja yhdysteillä tapahtuu noin 33 % kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Yleensä kuolemaan johtanut onnettomuus tapahtuu tien linjaosuudella (77%) ja haja-asutusalueella (73%). (*Vuoden 2019 tiedot*.) Liikenneturvallisuusseikkoja ei siis ole syytä unohtaa direktiivin soveltamisalan ulkopuolella. Pykälän 43 a osalta tulee huomioida, että maantie rakenteena pitää sisällään myös tien laitteet, sillat sekä jalankulun ja pyöräilyn väylät alikulkuineen.

43 b § Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi

Muutetun direktiivin 5 artikla edellyttää, että jäsenvaltiot tekevät direktiivin soveltamisalaan kuuluvasta tieverkosta verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin. Turvallisuusarviointi on kannatettavaa. Tieyhdistys katsoo, että direktiivin mukaista koko verkon turvallisuusarviointia tulee voida laajentaa tarvittaessa tai niin haluttaessa ehdotetun soveltamisalan ulkopuolelle.

43 g § Kohdennetut tieturvallisuustarkastukset ja muut seurantatoimet

Tieyhdistys katsoo, että toimien toteuttamiseen tulee varata henkilöresurssit toimeenpanevassa organisaatiossa (esim. ELY-keskus), toteuttamisen rahoitus ja selventää minkä toimeenpanosuunnitelman tai toteutussuunnitelman kautta liikenneturvallisuustoimenpiteet etenevät toteutukseen.

43 j § Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset

Onnettomuuksien kustannusvaikutukset eivät pidä sisällään kuolemien ja vakavien loukkaantumisten inhimillisiä kärsimyksiä, mutta antavat kokonaiskuvan liikenneonnettomuuksien rahallisista vaikutuksista yhteiskunnalle.

Helsingissä 6.10.2021

Liisa-Maija Thompson

johtaja

Suomen Tieyhdistys