

Lausunto

30.06.2020

Asia: VN/14172/2020

Arviomuistio tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamista koskevan direktiivin (EU) 2019/1936 implementoinnista ja kansallisen lainsäädännön muutostarpeista

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

INFRA ry:n lausunto arviomuistiosta tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamista koskevan direktiivin (EU) 2019/1936 implementoinnista ja kansallisen lainsäädännön muutostarpeista sekä muista liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muutostarpeista.

INFRA ry kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa ja toteaa lausuntonaan seuraavaa.

Mitkä ovat voimassa olevan direktiivin edellyttämien toimien kustannukset sekä arvioidut vaikutukset liikenneturvallisuuteen?

INFRA ry arvioi direktiivin edellyttämien toimien parantavan liikenneturvallisuutta. Direktiivin edellyttämät toimet nostavat, valittavasta soveltamisalaa koskevasta vaihtoehdosta riippuen, tieinfrastruktuurin hoidon ja kunnossapidon kustannuksia sekä investointikustannuksia uusien tieinvestoitien osalta.

Jos direktiivin myötä parantuneelle liikenneturvallisuudelle kyetään asettamaan hintalappu, on todennäköistä, että laskennalliset kokonaiskustannukset kuitenkin pienenevät.

Välittömien kustannusten nousu olisi suurinta arviomuistion sivuilla 3–4 esitettyjen vaihtoehtojen osalta vaihtoehdossa 1, jossa soveltamisala kattaisi jatkossa 8 950 km nykyisen 5 195 km sijaan.

Mikäli kuitenkin voidaan osoittaa parantuneesta liikenneturvallisuudesta saatavat taloudelliset säästöt suuremmiksi kuin direktiivin soveltamisalan laajentamisesta vaihtoehdon 1 osalta aiheutuvat kustannukset, on järkevintä valita vaihtoehto 1. Myös inhimillisesti ajateltuna vaihtoehto 1 on perustelluin. Tavoitteenamme pitäisi olla saada liikennekuolemat ja -loukkaantumiset nolliin.

INFRA ry:n kannattaa vaihtoehdon 1 valitsemista soveltamisalan määrittelyksi.

Miten liikenneturvallisuus paranee direktiivin edellyttämien toimenpiteiden myötä ja miten sitä voidaan arvioida tilastollisesti sekä laskennallisesti kustannusvaikutuksina (vakavien loukkaantumisten ja liikennekuolemien vähentyminen)?

Liikenneturvallisuuden parantuminen riippuu toteuttavista toimenpiteistä, mikä puolestaan riippuu siitä, millä vakavuudella direktiivin uuden artiklan mukaiseen tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettelyjen asianmukaiseen seurantaan suhtaudutaan.

Arviomuistion mukaan: ”Muutoksen myötä tieturvallisuustarkastusten ja korjaavien toimenpiteiden kohdistamista koskevaa sääntelyä tarkennettaisiin entisestään liittäen ne myös yhteen uuden verkon laajuisen tieturvallisuuden ja siinä tehtävien löydösten kanssa. Uutta olisi erityisesti, että jokainen päätös, joka koskee tieturvallisuustarkastukseen perustuvan suosituksen noudattamista, on perusteltu asianmukaisesti. Jäsenvaltioiden olisi myös laadittava ja päivitettävä säännöllisesti riskiperusteinen priorisoitu toimintasuunnitelma päätettyjen korjaavien toimien täytäntöönpanon seuraamiseksi. Jatkovalmistelussa tulee selvittää jäsenvaltioilta vaadittavan toimintasuunnitelman yhteys valmisteltaviin valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja Liikenneturvallisuusstrategiaan sekä se, miten toimintasuunnitelman edellyttämien toimien rahoitus varmistetaan.”

Toisin sanoen, mitä enemmän liikenneturvallisuuteen kiinnitetään huomiota ja mitä tehokkaammaksi kokonaiskustannusten pienentäjäksi se havaitaan, sitä paremmaksi liikenneturvallisuus kehittyy.

Mitä direktiivin vaatimukset käytännössä tarkoittavat Väyläviraston, ELY-keskusten ja Liikenne- ja viestintäviraston toiminnassa (mm. tehtävät, menettelytavat, kustannukset)?

Väyläviraston, ELY-keskusten sekä Liikenne- ja viestintäviraston osalta direktiivin vaatimukset lisännevät hiukan resurssitarvetta. Menettelytapojen osalta yksi muutos olisi arviomuistion sivulla 5 mainittu ”Tieturvallisuusarviointimenettely”. Menettelytapojen osalta muutoksen suuruuteen vaikuttaisi, kuinka kirjaimellisesti uutta menettelyä noudatettaisiin ja kuinka tehokkaaksi

muodostuisi kytkentä turvallisuushavaintojen ja korjaavien toimenpiteiden välillä. Tällä kytkennällä olisi luonnollisesti vaikutuksia myös kustannuksiin.

Kustannusten osalta myös soveltamisalan valittavasta vaihtoehdosta riippuen tienpidon kustannukset nousevat vähemmän tai enemmän.

Miten vaatimukset vaikuttavat käytännössä teiden suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon?

Käytännössä teiden suunnittelussa, rakentamisessa ja ylläpidossa liikenneturvallisuuden merkitys nousisi entisestään.

Mikäli liikenneturvallisuuden ohjausvaikutusta tiesuunnittelussa lisättäisiin, näkisimme enemmän ratkaisuja, jotka parantaisivat liikenneturvallisuutta, mutta myös nostaisivat välittömiä investointi- ja ylläpitokustannuksia.

E erityisen tehokkaita keinoja vakavien liikenneonnettomuuksien ehkäisemiseksi ovat esimerkiksi tasoliittymien (etenkin ns. ”tilaliittymät”) poistaminen päätieverkolta, päätieverkon rakentaminen nelikaistaiseksi (2 kaistaa suuntaansa) ja vastaantulevan liikenteen erottaminen keskikaistalla tai -kaiteella.

Arviomuistiossakin mainittu kunnossapitoon (=hoitourakat) satsaaminen parantaa merkittävästi liikenneturvallisuutta. Esimerkiksi mitä paremmassa kunnossa päällyste ja tiemerkinnet sekä liikennemerkit ovat, sitä paremmin kuljettaja kykenee ennakoivaan ajoon. Erityisesti tämä korostuu automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien toimivuuden suhteen.

Syrjö Paavo
Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry