

Asia: VN/14172/2020

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain muuttamisesta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Ehdotuksella pantaisiin kansallisesti täytäntöön tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamista koskevan direktiivi (EU) 2019/1936. Toimeenpanon suuri kysymys Suomen kannalta on sovellettavan tieverkon laajuus. Ehdotuksessa on päädytty jo kesällä 2020 lausunnolla olleen arviomuistion mukaisesti ehdottomaan soveltamiskohteeksi TEN-T-väylien (nykyinen soveltamiskohde) lisäksi moottoriteitä ja ns. pääväyläasetuksen (933/2018) mukaista runkoverkkoa.

Soveltamisen alaiseksi tuleva tiepituus kasvaisi nykyisestä 5199 kilometristä noin 25 %:lla 6572 kilometriin. Vaihtoehtoisena mallina esitettiin verkon laajennuksen koskevan kaikkia valta- ja kantateitä, jolloin tiepituudeksi olisi tullut 8976 km, eli lähes 75 % enemmän kuin nykyinen TEN-T-teihin perustuva soveltaminen.

Direktiivin soveltamiseen kuuluvat auditointi ja tarkastelumenettelyt ovat ilman muuta liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta erittäin tärkeitä käytäntöjä. Nykyinen ja myös tuleva auditointimenettely kohdistuu lähinnä tiehankkeiden (uudisrakentaminen tai korjaushanke) auditointiin sekä suunnitelmavaiheissa, että rakentamisen ja käyttöönoton vaiheissa. Ne ovat juuri niitä vaiheita, joissa esimerkiksi turvallisuuden kannalta perustavaa laatua olevat virheet voidaan tehdä tai jättää tekemättä. Ja erityisesti suojattoman liikenteen huomiointi on jo nykyisissä auditoinneissa otettu esimerkiksi suunnitelmavaiheissa hyvin huomioon.

Toisaalta direktiivimenettelyn pelätään aiheuttavan ylimääräistä hallinnollista taakkaa, mikä todettiin jo arviomuistion lausunnoissa. Siten Liikenneturva yhtyy edelleen kantaan, että direktiivin soveltamisalan merkittävä laajentaminen nykyisestä soveltamisalasta ei ole tarpeen, mikäli direktiiviin soveltamisalan ulkopuoliseen tieverkkoon sovellettaisiin direktiivin edellyttämiä toimia hyvinä käytänteinä vastuuviranomaisen toimesta ilman lakiin ja direktiiviin perustuvaa velvoitetta.

Kuitenkin tulee ottaa huomioon, että onko nykyisen pääväyläasetuksen määrittämä runkoverkko juuri oikea laajennus lain ja direktiivin soveltamisalalle. Kyseessä on aina hyvin poliittinen päätös.

Tämän vuoksi hallituksen esityksessä tulisikin tarkemmin listata konkreettisesti tiet, joita soveltaminen koskee. 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. Näin ollen direktiivin turvallisuuskäytänteiden soveltamisen tulee kattaa laajempikin tieverkko kuin esitetty nykyisen asetuksen mukainen runkoverkko. Huolella ja ammattitaidolla tehtävä auditointi tai tarkastus on pieni kustannuserä, jos sillä vältetään suunnittelu- ja rakennus- ja käyttöönottoaiheessa tehtäviä turvallisuutta vaarantavia virheitä.

Uutena asian direktiivissä on nykyisen tieosien turvallisuusluokituksen korvaaminen verkon laajuisella turvallisuusarvioinnilla. Luonnoksessa tämä on ehdotettu Väylävirastolle tehtäväksi. Väylävirastolla onkiin tehtävään parhaat valmiudet ja edellytykset.

Turvallisuusarvioijien koulutukseen ja siihen liittyvään sääntelyyn ei ole huomauttamista

Samoin itse direktiivin edellyttämien velvoitteiden kirjaamisesta tai YVA-direktiivin edellyttämistä muutoksista Liikenneturvalla ei ole lausuttavaa.

Valtonen Juha
Liikenneturva