

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**

Arviomuistiossa on pohdittu direktiivin soveltamisalan laajentamista koskemaan päätieverkon 5195 km lisäksi myös huomattavasti laajempaa osaa nykyisestä tieverkosta.

Tavoite tieliikenteen infrastruktuurin turvallisuuden arvioimiseksi ja parantamiseksi on erittäin kannatettava. On kuitenkin huomioitava Suomen erityispiirteenä, että maassa on jo käytössä arviointijärjestelmiä, joilla pystytään pääosin vastaamaan direktiivin soveltamisalan laajentamisen tavoitteisiin. Arviointijärjestelmiä myös kehitetään aktiivisesti. Väylävirasto hyödyntää tieosuuksien turvallisuuden rutiinitarkasteluissaan TARVA-järjestelmää ja liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kaikki kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet, joista tallennettu tieto on viranomaisten käytettävissä. Lisäksi vakavien vammautumisten osalta on otettu käyttöön menetelmä, jolla saadaan turvallisuustietoa. Edellä mainitut järjestelmät tuottavat kattavaa tietoa laajalta tieverkolta.

Hallinnollisen taakan lisäämistä vielä soveltamisalan laajentamisen osalta tulee tarkastella kriittisesti. Tätä puoltaa myös se, että soveltamisalan määrittelyyn Suomessa ei ole teiden luokittelusta yms. syistä johtuen yksiselitteistä ratkaisua. Ensisijaisen tärkeää on edistää liikenneturvallisuutta lisäävien toimien implementointia laajemmalle tieverkolle. Suomessa tämä olisi parempi toteuttaa tietojohdoisesti vastuuviranomaisen toimesta hyvinä käytänteinä ilman lakiin ja direktiiviin perustuvaa velvoitetta. Tällöin laissa määritetty sovellettava verkko olla suppeammankin vaihtoehdon mukainen. Toisaalta haasteeksi muodostuu parantamishankkeiden riittävän edistymisnopeuden varmistaminen.

Tällä hetkellä on myös valmisteilla valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa liikenneturvallisuus kulkee mukana läpi muiden tavoitteiden. Tässä yhteydessä on erinomainen mahdollisuus hyödyntää EU:nkin peräänkuuluttamaa Safe System -ajattelua, jossa hyväksytään, että ihminen saattaa tehdä virheitä, mutta liikennejärjestelmän kokonaisvaltaisella suunnittelulla huolehditaan etteivät ne johda vakavaan onnettomuuteen.

Parkkari Kalle  
Onnettomuustietoinstituutti