

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**

Liikenneturvan lausunto

Direktiivin muutoksen tarkoituksena on laajentaa direktiivin soveltamisalaa TEN-T verkkoa laajemmalle tiestölle kattamaan kaupunkien välisen päätieverkon. Lisäksi direktiivi hieman laajentaa turvallisuustarkastelun näkökulmaa hankkeiden arvioinnista ja teiden luokittelusta olemassa olevan verkon laajuiseen turvallisuusarviointiin.

Arviomuistiossa on melko laajasti esitelty vaihtoehtoja siitä, miten laajasti ja millä perustein direktiivin tarkoittama päätieverkko tulisi Suomessa tulkita. Päätieasetuksessa (933/2018) määritetyn päätieverkon (runkotieverkko) soveltaminen, eli vaihtoehto 3, ei merkitsisi käytännössä juurikaan muutosta kilometrimääräisesti nykyiseen direktiivin soveltamislaajuuteen. Vaihtoehto 1, eli kaikkien valtateiden mukaan ottaminen lisäisi kilometrimäärän lähes yhdeksään tuhanteen kilometriin nykyisestä hieman runsaasta viidestä tuhannesta kilometristä. Toisaalta tämäkin vaihtoehto jättäisi ulkopuolelle liikenteellisesti tärkeitä ja vilkkaita kantateitä, joiden turvallisuuden parantaminen olisi tärkeää korkean riskin ja suuren liikennemäärän vuoksi. Näin ollen Liikenneturva kannattaa arviomuistiossa esitettyjä huomioita siitä, että direktiivin velvoittaman laintasaisen soveltamisen lisäksi toteutettaisiin toimia vastuuviranomaisen toimesta hyvinä käytänteinä myös ilman lakiin perustuvaa velvoitetta laajemmallekin tieverkolle. Mikäli näin toimitaan, voisi laissa määritetty sovellettava verkko olla suppeammankin vaihtoehdon mukainen.

Suomessa tehdään parhaillaan 12-vuotista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, jolla tulee olemaan ratkaiseva merkitys liikenneverkon hankkeiden rahoittamisessa. Liikenneturvallisuuden parantamisella tulee olla suuri painoarvo hankkeiden tärkeyden arvottamisessa, ja siten direktiivin edellyttämät instrumentit ovat tärkeitä työkaluja tässä kokonaisuudessa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee olla riittävän joustava ja kattava vastaamaan myös turvallisuuden hallinnan menettelyjen esiin nostamiin haasteisiin.

Turvallisuuden arviointi perustuu nyt ja jatkossa suurelta osin tapahtuneiden onnettomuuksien tilastointiin. Liikenneturva kantaa suurta huolta siitä, että tuottaako tilastointimenettely, joka perustuu poliisin ilmoittamiin onnettomuuksiin, luotettavaa ja johdonmukaista tietoa tapahtuneista onnettomuuksista. Poliisien resurssien niukkuus, hallinnolliset ja organisatoriset muutokset sekä lainsäädännön muutokset ovat selkeästi vaikuttaneet poliisin onnettomuuksien raportointiin. Vain tuottamalla laadukasta ja määrällisesti luotettavaa onnettomuustilastoa voidaan tehdä onnettomuushistoriaan perustuvaa turvallisuusarviointia.

Kuten arviomuistiossa todetaan, on direktiivi toimeenpantu nykyisin maantielain 3 a luvun säännöksillä. Siten direktiivimuutos aiheuttaa luvun päivittämistarpeen pääosin arviomuistiossa esitetyn mukaisesti. Verkonlaajuisesta arvioinnista todetaan vaihtoehtona sen sisällyttäminen 43 b § mukaisiin turvallisuusauditointeihin vai korvata 43 d §:n sisältö tällä aiheella. Mielestämme jälkimmäinen vaihtoehto on tässä luontevin, sillä nähdäksemme verkon laajuinen arviointi on syytä pitää erillään tie- tai hankekohtaisista auditoinneista.

Direktiivissä on uutena elementtinä suojattoman liikenteen erityinen suojelu, 6 b artikla, kaikissa 3–6 a artiklojen täytäntöönpanossa. Nykyisissä tieturvallisuusarvioinneissa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet otetaan kyllä huomioon tarkasteltavina arviointikohteina, mutta silti 6 b artiklan sisältö on syytä toistaa esimerkiksi uutena 3 a luvun pykälänä. Vaikka päätieverkolla turvallisuusongelmat, varsinkin kuolemaan johtaneet onnettomuudet, kohdistuvat pääosin moottoriajoneuvoliikenteeseen, tulee ongelmien tarkastelu ulottaa liittymä- ja risteysalueilla sekä mm pysäkkialueille myös varsinaisen päätien ulkopuolelle, jossa pääosin suojattoman liikenteen ja moottoriajoneuvoliikenteen väliset konfliktipisteet sijaitsevat. Hanke- tai tiekohtaisissa tarkasteluissa näin yleisesti toimitaankin, mutta esimerkiksi liikenneonnettomuustilastoon perustuvassa tilastoanalyysissä tapaukset voivat jäädä helposti pois, jos tarkasteluperusteena on esimerkiksi pelkästään tienumero.

Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston keskinäisiä tehtäviä ja rooleja on vastikään muutettu. Hallinnollinen tehtäväjako ja turvallisuuden hallintaan liittyvät prosessit tulee nopeasti saada sujuviksi ja kitkattomiksi, sekä varmistaa osaamisen taso kummassakin organisaatiossa. Varsinaiset toimenpiteet toteutetaan tieverkon osalta ELY-keskuksissa ja viime kädessä urakoitsijoiden toimesta. On tärkeää, että koko ketju toimii tehokkaasti eikä turvallisuuden hallinnasta aiheudu turhaa hallinnollista taakkaa, vaan se palvelee tehokkaasti liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

## LIKENNETURVA

Juha Valtonen

Tutkimuspäällikkö

Valtonen Juha  
Liikenneturva