

Asia: VN/13615/2019

## **Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Maanmittauslaitos kiittää mahdollisuudesta lausua liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntöön luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi.

Maanmittauslaitos lausuu asiassa seuraavaa.

Kansainvälisestikin tunnustettu strategian tavoitteita ohjaava nollavisio ("Vision Zero", ks. sivu 37) taustallaan kokonaisvaltainen lähestymistapa liikenneturvallisuuteen, jolloin liikennekuolemien määrä saadaan nolnaan vuoteen 2050 mennessä, on erinomainen. De facto esimerkiksi maanteiden ja metsäteiden korjausvaje on kasvanut valtakunnallisesti hyvin merkittäväksi, joten jo tästä näkökulmasta liikenteen turvallisuusstrategiaa on syytä pitää

ajankohtaisena. Korjauskustannusten kasvu sekä väylien huono kunto vievät resursseja myös pois liikenneturvallisuuteen tarvittavilta välttämättömiltä

satsauksilta. Verovaroja ei tunnetusti riitä kaikkeen.

Ns. maantielaissa (503/2005, ks. strategian sivu 29) säännellään tärkeitä, myös liikenneturvallisuuteen implisiittisesti vaikuttavista asioista. Maanmittauslaitos pitää lainsäädäntöä, kuten lisäksi ratalakia, oman toimintansa kannalta hyvin keskeisenä. Lainsäädännön kehittämisessä (s. 65 – 66) sanottu laki tulisi ottaa yhtenä kehittämiskohteena huomioon. Nyt sitä ei jostain syystä nimenomaisesti mainita esityksessä kehittämiskohteena.

Liikenneturvallisuutta edistävinä käytännön asioina, joiden toteuttamisessa Maanmittauslaitos on vahvasti mukana, on mainittava kevyen liikenteen väylät maanteiden varsilla tai näiden yhteydessä. Rataliikenteen turvallisuutta lisäävät tasoylikäytävien poistamiset, joita edelleen on maanteiden

lisäksi paljon yksityisteillä, myös metsäautoteillä. Sivulla 63 toimenpiteenä 89 tämä onkin havaittu. Liikenneturvallisudella on iso kansantaloudellinen merkitys, paitsi laajamittaisessa puun tuotannossa, myös yleisesti liikennöinnissä hyvin harvaan asutun Suomen eri osien välillä. Taajaan asutuilla alueilla puolestaan autojen määrän rajoittamiseen tähtäävät toimet lisääntyvän verotuksen ohella, kuten vilkkaasti liikennöityjen katujen kaventamiset ja turhat liikenneuhkat moottoriajoneuvoliikennettä ilmeisen tietoisesti estämällä ja hidastamalla, eivät ole yksiselitteisesti korrekkeja toimia esimerkiksi ilmastonmuutoksen torjunnassa. Sähkö- ja hybridautojen lisäksi esim. maanalaiset kulkuväyläratkaisut, kuten Tampereella, ovat eräs keino liikenneturvallisuden lisääjänä. Tällöin saadaan katuja liikenneturvalliseen jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden hyötykäyttöön. Näiden suunnittelussa tosin on kuntasektori keskeinen toimija.

Tulevaisuuden liikennöinti nykyiset ympäristölliset tavoitteet huomioon ottaen edellyttää sähkö- ja hybridautoihin siirtymistä lähivuosikymmeninä.

Maanmittauslaitoksen paikkatietokeskuksen (FGI) tutkimus on muun ohella allokoanut resursseja ilman kuljettajaa liikkuvien ajoneuvojen käytön oikeudellisiin ja teknisiin taustaedellytyksiin. Tässä myös on fokuksessa liikenneturvallisuus. Toteutettavan tiestön laadulle on tällöin asetettava korkeat kriteerit. Vastaavasti rautatieliikenteen edelleen digitalisointi on haasteellinen tavoite (toimenpide 99 sivulla 65). Ilmailuliikenteen turvallisuuteen liittyvät

vahvasti paikantamiskysymykset, joiden tutkimusresursseja on myös Maanmittauslaitoksen FGI:ssa. Myös meriliikenteen ja luotsauksen on perustuttava luotettavaan paikkatietoon, jonka tuottamisen ammattilaiset ovat pääasiallisesti palvelusuhteessa Maanmittauslaitoksessa.

Viikari Emma

Maanmittauslaitos - Pääjohtaja Arvo Kokkonen ja Maanmittausneuvos

Markku Markkula