

Asia: VN/13615/2019

Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Tieyhdistyksen lausunto koskien valtioneuvoston periaatepäätöstä liikenneturvallisuusstrategiasta, liikenneturvallisuusstrategiaa ja sen toimenpideohjelmia vuosille 2022-2026 sekä katsausta liikenneturvallisuuden nykytilasta

Suomen Tieyhdistys kiittää mahdollisuudesta lausua edellä mainittuihin dokumentteihin liittyen. Nyt lausunnolla oleva liikenneturvallisuusstrategia toimenpideohjelmineen on viisivuotinen, vuosille 2022-2026. Liikenneturvallisuuden kokonaisuus on monialainen. Turvallisuutta käsitellään useiden teemojen kautta ja esitetään toimenpide-ehdotuksia yleisesti ja kulkumuotokohtaisesti. Liikenneturvallisuutta edistäviä toimia tarvitaan yhteiskunnan eri tasoilla. Turvallisen liikennejärjestelmän keskeisiä osa-alueita ovat turvalliset liikennevälineet, turvallinen liikenneympäristö sekä erilaiset turvavälineet. Tehokas ja toimiva liikenneverkko luo pohjan liikkumisen ja kuljettamisen palveluiden turvalliselle järjestämiselle.

1. Liikenneturvallisuuden nykytila: Liikenneturvallisuuden suurimmat haasteet ovat tieliikenteessä

Liikenneturvallisuuden suurimmat haasteet ovat tieliikenteessä. Tällöin myös merkittävimmät toimenpiteet tulee osoittaa tieliikenteen turvallisuuden edistämiseen. Tieliikenteen onnettomuuksia selittää osin se, että Suomessa henkilöauto on selvästi yleisin liikkumismuoto. Liikkumismuodon suosion taustalla on se, että 70 % Suomen pinta-alasta on saavutettavissa vain tieliikenteellä. Tieliikenteellä on poikkeuksellisen iso rooli Suomen kaltaisessa laajassa ja harvaanasutussa maassa ja tieliikenne ei ole kannattavasti korvattavissa muilla liikennemuodoilla.

Liikenneturvallisuuden hyvä kehitys on hidastunut huolestuttavasti 2010-luvun jälkipuolella ja Suomi on jäänyt liikenneturvallisuuden huippumaista jälkeen. Suomen tulee kuroa ero umpeen ja pitää kiinni nollavision tavoittelusta.

Liikenneturvallisuuden nykytilan valossa tieliikenteen kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksien ehkäisemiseksi tulee strategiassa ja sen toimenpideohjelmassa esittää toimenpiteitä, kuten Tieyhdistys on vaatinut aiemmissa kannanotoissaan.

Liikennekuolemia tapahtuu eniten moottoriajoneuvojen kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksissa. Ajosuuntien erottelulla tai keski- ja reunakaiteilla olisi voitu estää suuri määrä kuolemia tai vähentää onnettomuuden vaikutuksia. Ajosuuntien erottelu tai keskikaide suojaavat onnettomuuksissa myös silloin, kun onnettomuus johtuu inhimillisestä virheestä, kelistä, ajoneuvon puutteesta tai mikäli kuljettajan tila on ollut vaikuttamassa onnettomuuden syntyyn (vaikuttavia tekijöitä ovat alkoholi, sairaus, väsymys tai mielentilaan liittyvä tekijä).

Tieliikenteen onnettomuudet, vakavat loukkaantumiset ja liikennekuolemat aiheuttavat viivytyksiä muulle liikenteelle, traumoja onnettomuuden osallisille, omaisille ja silminnäkijöille. Tieliikennekuolemien ja onnettomuuksien yhteiskuntataloudellinen kustannus on merkittävä (1,3 mrd € vuonna 2020). Kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista noin 75 % tapahtuu maanteillä ja maanteiden liikennekuolemista 55% tapahtuu valta- ja kantateillä. Kohtaamisonnettomuudet ja suistumiset ovat yleisimmät onnettomuustyypit.

2. Valtioneuvoston periaatepäätös liikenneturvallisuusstrategiasta ja Liikenneturvallisuusstrategia

Valtioneuvoston periaatepäätöksen alussa on todettu, että: ”Liikennekuolemien ja – onnettomuuksien vähentämiseen liittyvien tavoitteiden ei tule olla sidottuja siihen tapahtuuko onnettomuus maalla, merellä vai ilmassa, sillä jokainen liikennekuolema on liikaa.” Tieyhdistys yhtyy näkemykseen, että jokainen kuolema on liikaa, eikä kenenkään tule kuolla tai vammautua vakavasti liikenteessä. Koska pääosa liikennekuolemista tapahtuu tieliikenteessä, nimenomaan tieliikenteeseen kohdistetut liikenneturvallisuustoimenpiteet edistävät parhaiten liikenteen kokonaisturvallisuutta.

Valtioneuvoston periaatepäätöksessä sekä liikenneturvallisuusstrategiassa tulee näkyä teiden huonon kunnon ja kunnossapidon (perusväylänpidon) sekä tieinfrastruktuurin parantamisen vaikutus turvallisen liikkumisen edellytyksiin. Infrastruktuuri toimii liikkumisen alustana.

Toimet tieinfrastruktuurin parantamiseksi ovat tavoitteen saavuttamisen kannalta keskeisessä asemassa, ja ne tulee lisätä periaatepäätökseen ja liikenneturvallisuusstrategiaan.

Tavoitteen mukaan liikennejärjestelmä on niin turvallinen, että ihmisestä johtuvat virheet eivät johda ihmishengen menetyksiin tai vakaviin loukkaantumisiin. Tavoite edellyttää toimenpiteitä, kuten ajosuuntien erottelua, olemassa olevaan infrastruktuuriin. Pääosa kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista voidaan estää tiehen tehtävillä toimenpiteillä. Toimenpiteillä voidaan vaikuttaa myös siihen, että onnettomuuden tapahtuessa seurauksena ei ole kuolema.

Liikennesuuntien erottelu ja keskikaiteet on tunnistettu keskeisenä liikenneturvallisuustoimenpiteenä myös EU:ssa. Ajosuuntien erottelua tai keskikaiteita tullaan edellyttämään nyt luonnoksena olevassa TEN-T asetuksen uudistuksessa ydinverkolle ja kattavalle verkolle.

3. Liikenneturvallisuuden toimenpideohjelma

Toimenpideohjelmassa määritellään liikenneturvallisuusstrategian suuntaviivoja toteuttavat konkreettiset toimenpiteet. Päätöksenteon tulee perustua tietoon. Suomen Tieyhdistys vaatii toimenpideohjelmaan toimenpiteitä kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksien vähentämiseksi.

Ajosuuntien erottamiseen viitataan strategian toimenpideohjelmassa nopeusrajoitusohjeen päivityksen yhteydessä tehtävällä Norjan ja Ruotsin mallin tarkastelulla. Norjan ja Ruotsin mallissa ajosuunnat erotetaan pääteillä silloin, kun nopeusrajoitus on yli 80 km/h ja mallissa huomioidaan myös kuljetusten sujuvuus ja tienpidon kustannukset.

Tieyhdistys toistaa jo luonnosvaiheessa esittämänsä esityksen siitä, että strategiaan ja toimenpideohjelmaan lisätään että

”teillä, joiden nopeusrajoitus on 80 km/h tai yli, ajosuuntien rakenteellisen erottelun ja kaideratkaisujen tarpeellisuus on selvitettävä aina uusia väyliä suunniteltaessa tai vanhoja parannettaessa. Kun tarve erottelulle ja kaiteille ilmenee, tulee ne toteuttaa. Aina tien päällystämisen tai muun parantamistoimenpiteen yhteydessä toteutetaan vähintään tärisevä (ja mahdollisesti leveä) keskimerkintä ja reunamerkinnyt turvallisuuden parantamiseksi.”

Tieyhdistys pitää hyvänä, että strategian toimenpideohjelmassa on tunnustettu teiden ja katujen huonon kunnon ja kunnossapidon vaikutus turvalliseen liikkumiseen.

Toimenpideohjelman mukaan liittymien parantamista tullaan tekemään kohdistamalla parantamisrahoitusta maanteiden pieniin tie- ja liittymäjärjestelyihin, erityisesti taajamiin liikenneturvallisuuden perusteella.

Tieyhdistys esitti jo luonnosvaiheessa tähän lisäystä, ja toistaa lisäystarpeen, joka huomioisi myös yksityisteiden liittymäturvallisuuden:

”uusien tai parannettavien yksityistieliittymien muotoilua kehitetään sellaiseksi, että raskaat ja pitkät ajoneuvot voivat käyttää liittymää turvallisesti”.

Tieyhdistys on mukana strategian toimenpideohjelmassa esitetystä tasoristeysturvallisuuden edistämisestä ja pitää välttämättömänä Väyläviraston tasoristeysohjelman jatkamista esitetyn mukaisesti. Tasoristeysohjelman toimenpiteillä parannetaan rautatien ja tienkäyttäjien turvallisuutta.

Tieyhdistys pitää hyvänä, että tieturvallisuusdirektiivin myötä tulee tehdä tieturvallisuusarviointi pääväylille vuoteen 2024 mennessä. Liikenneturvallisuuden kannalta on erittäin tärkeää päästä toteuttamaan auditoinnin mukaisia toimenpiteitä. Liikennesuuntien erottelu ja keskikaiteet on tunnistettu keskeisenä liikenneturvallisuustoimenpiteenä myös EU:ssa ja niitä tullaan edellyttämään ydinverkolle ja kattavalle verkolle nyt luonnoksena olevan TEN-T asetuksen myötä.

Tieyhdistys kannattaa toimenpideohjelmaan kirjattuja linjauksia siitä, että infrastruktuurin kehittämiskohteiden valinnassa ja niiden aikana tehtävissä toteutukseen liittyvissä valinnoissa tulee varmistaa lainsäädännön turvallisuusvaatimusten täyttyminen ja liikenneturvallisuuden parantamisen vaikuttavuus. Hankkeissa ei tule toteutuksen aikana tehdä liikenneturvallisuushyötyä vähentäviä päätöksiä.

Yhteenveto

Tieyhdistys vaatii, että liikenneturvallisuusstrategiaan, sen periaatepäätökseen ja toimenpideohjelmaan kirjataan edellä mainittuja turvallisuutta parantavia infrastruktuuritoimenpiteitä (mm. ajosuuntien erottelua koskien). On ristiriitaista, että tieliikenne luokitellaan lähtökohtaisesti turvattomaksi liikenteeksi ja samalla sitä koskevat konkreettiset infratoimenpiteet sivuutetaan täysin strategian tasolla. Tieinfrastruktuuri on parhaiten saavutettavissa oleva liikkumisen mahdollistava verkosto kautta maan. Kaikki liikenneturvallisuustyö edistää turvallisuutta, mutta ilman tieinfraan kohdistettuja toimenpiteitä nollavision saavuttaminen ei ole mahdollista. Suomen Tieyhdistys on toistuvasti tuonut näkemystään esille työryhmyöskentelyn yhteydessä.

Liisa-Maija Thompson

johtaja, Suomen Tieyhdistys

Nina Raitanen

toimitusjohtaja, Suomen Tieyhdistys

Thompson Liisa-Maija
Suomen Tieyhdistys ry