

Asia: VN/13615/2019

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

Väyläviraston lausunto on jaettu kolmeen osaan. Ensin esitetään keskeiset huomiot, jonka jälkeen arvioidaan strategian vaikutuksia viraston toimintaan. Lopuksi on esitetty muutamia muita huomioita. Väylävirasto on osallistunut liikenneturvallisuusstrategian valmisteluun työn ohjausryhmässä sekä liikennemuotokohtaisissa työryhmissä.

#### Keskeiset huomiot

Väylävirasto kannattaa esitettyjä linjauksia, tavoitteita ja toimenpiteitä sekä edistää niitä strategiassa kuvatun roolinsa mukaisesti. Pidämme hyvänä kokonaisvaltaista kaikkia liikennemuotoja koskevaa lähestymistapaa ja liikenneturvallisuusstrategian visiota, jonka mukaan kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kukaan kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä.

Liikenneturvallisuusstrategian todetaan olevan pitkän aikavälin ohjauksen väline ja sitä ollaan laatimassa vuosille 2022-2026. Ottaen huomioon vuoteen 2050 asti ulottuvan vision sekä EU:n tieturvallisuutta koskevien välitavoitteiden asettamisen vuoteen 2030 asti, Väylävirasto pyytää harkitsemaan tulisiko strategian aikajännettä pidentää.

Toimenpiteiden vaikuttavuuden näkökulmasta on tärkeää katsoa liikenneturvallisuutta laajasti koko yhteiskunnan asiana. Jatkossakin myös alueellinen yhteistyö mm. liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuus suunnitelmien laadinnassa on tärkeää. ELY-keskusten ohjauksessa laadittavat alueelliset liikenneturvallisuus suunnitelmat täsmentävät ja konkretisoivat valtakunnallisia

toimenpiteitä ottaen huomioon maakunnallisen toimintaympäristön, nykytilanteen ongelmat ja aluekohtaiset painopistealueet. Lisäksi alueellista, hyvää yhteistyötä on hyvä hyödyntää valtakunnalliseen turvallisuustyöhön linkitettyinä. Liikenneturvallisuusstrategiassa toimenpiteitä onkin osoitettu yli toimijakentän ja hallinnonalojen rajojen mm. osaamisen, asenteiden, tiedon ja teknologian hyödyntämisen näkökulmasta sekä korostettu yhteiskunnan muiden toimien ja päätösten sovittamista yhteen liikenneturvallisuusstrategian kanssa Safe System -toimintatavan mukaisesti.

Strategiassa asetetut tavoitteet erityisesti tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi ovat kunnianhimoisia, mutta tarpeellisia. Esitettyjen toimenpiteiden vaikuttavuutta tulisi seurata ja arvioida säännöllisesti. Erityisen tärkeää olisi varmistaa, että esitetyillä toimenpiteillä ja niihin kohdistettavalla rahoituksella tavoitteiden saavuttaminen olisi mahdollista.

Väylävirastolla on tienpitäjänä tärkeä rooli toimenpiteessä 71, jossa selvitetään ovatko maanteiden ja taajamien nopeusrajoitukset ohjeiden mukaisia sekä päivitetään Nopeusrajoitukset-ohje. Väyläviraston ohjeilla vaikutetaan erityisesti valtion väyläverkkoon, mutta ohjeita voidaan soveltuvin osin hyödyntää myös muiden tahojen hallinnoimilla väylillä. Ohjeen päivityksessä arvioitaisiin Ruotsin ja Norjan mallia, joiden mukaan yli 80 km/h teillä ajosuunnat on eroteltu ottaen huomioon kuljetusten sujuvuus ja tienpidon kustannukset. Tällä toimenpiteellä voi olla huomattavia vaikutuksia Väyläviraston toimintaan ja koko liikennejärjestelmään, joten päivityksessä on kiinnitettävä erityistä huomiota nopeusrajoitusten turvallisuusvaikutuksiin suhteessa muihin yhteiskunnallisiin vaikutuksiin, kuten strategiassa onkin todettu.

#### Strategian vaikutukset Väyläviraston toimintaan

Väyläviraston tehtäväkenttään kuuluvat valtion omistama tie-, rautatie- ja vesiliikenteen infrastruktuuri. Liikenneinfraa koskevia tavoitteita, rahoitusta ja toimenpiteitä käsitellään laajasti keväällä 2021 valmistuneessa valtakunnallisessa 12-vuotisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Liikenneturvallisuusstrategiassa esitetyt toimenpiteet on sovitettu Liikenne12-suunnitelman tavoitteisiin ja rahoitusraamiin. Huomattavaa on, että tarpeet tieinfran kunnossapitoon ja parantamiseen ovat merkittävän laajoja ja rahalliset resurssit rajalliset, jolloin vain osa infran tärkeimmistäkin parantamishankkeista pystytään toteuttamaan.

Liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuus tarvitsee myös infrastruktuuriin kohdistuvia toimenpiteitä. Kunnossa oleva väyläverkko on toimivan ja turvallisen liikkumisen perusta (tp 67). Parantamis- ja kehittämistarpeita on paljon, ja monet infran kehittämistoimet ovat kalliita. Liikenne12-suunnitelman jatkotoimenpiteenä laaditussa Väyläviraston luonnoksessa väyläverkon vuosien 2022-2029 investointiohjelmaksi on arvioitu, että niiden investointiohjelmaan sisältyvien tiehankkeiden, joista on laadittu yhteiskuntataloudelliset laskelmat, laskennalliset liikenneturvallisuushyödyt ovat noin 13 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa (ohjelmaluonnos s. 94). Rahamääräisesti arvioituna liikenneturvallisuushyöty on 30 vuoden ajalle diskontattuna noin 190 milj. eur.

Maanteiden 8-vuotisen investointiohjelman rahoituskehys on 1,030 miljardia euroa, ja yhteiskuntataloudelliset laskelmat on tehty kustannusosuuden perusteella 55 %:sta tiehankkeista. Väyläverkon investointiohjelmaluonnos sisältää lisäksi runsaasti pienempiä hankkeita, joista ei ole laadittu yhteiskuntataloudellista arviointia, mutta joiden yhtenä valintaperusteena on ollut liikenneturvallisuuden parantaminen. Väylävirastossa on kehittämiskohteena vaikutusten arviointien laajentaminen mm. pienempiin hankkeisiin.

Tasoristeysturvallisuuden parantamiseksi Väylävirastossa jatketaan v. 2018 käynnistynyttä tasoristeysohjelmaa liikenneturvallisuusstrategian ja Liikenne12-suunnitelman mukaisesti (tp 89). Tasoristeyskiä on paljon, valtion verkolla pää- ja sivuraiteet huomioiden noin 2600, joista noin 70 % on vartioimattomia. Tasoristeukset muodostavatkin tällä hetkellä selkeimmän riskin rautateillä. Turvallisuusriski ei ole yksinomaan tienkäyttäjien, vaan kyse on myös rautatieliikenteen ja junamatkustajien turvallisuudesta. Tasoristeysturvallisuuden osalta käytössä on strategiassa kuvattu toimenpidekirjo: ohjelmassa poistetaan tasoristeyskiä pääosin kiertotieratkaisuin tai parannetaan niiden turvallisuutta muilla keinoilla kuten varustamalla tasoristeys varoituslaittein, korjaamalla tasoristeysolosuhteita tai parantamalla näkemää radan suuntaan. Tasoristeysten poistaminen ja muut infrastruktuurin toimenpiteet ovat kalliita. Poisto- ja parantamishjelmassa edellisen kolmen vuoden aikana on saatu vähennettyä 10 vuoden laskennallista onnettomuusennustetta 30 kpl noin 25 miljoonalla eurolla. Vuonna 2018 ennuste oli 230 onnettomuutta seuraavan 10 vuoden aikana, kun vuoden 2020 lopussa ennuste oli laskenut 200 onnettomuuteen. On kuitenkin huomioitava, että tulevaisuudessa onnettomuusennusteen vähentäminen infran keinoin on kalliimpaa, sillä ohjelmassa on poistettu onnettomuusennusteiltan ja olosuhteiltan huonoimpia tasoristeyskiä, joissa vaikutukset ovat panos-tuotos suhteessa parempia kuin tulevaisuudessa. Jatkossa toimenpiteet kohdistuvat olosuhteiltan ja samalla onnettomuusennusteiltan parempiin tasoristeyskiin.

Liikenneturvallisuusstrategian vaikutusta viraston resursseihin on haasteellista arvioida, mutta selvää on, että strategian toimenpiteiden toteuttamiseen olisi osoitettava myös rahoitusta. Liikenne12-suunnitelmassa (s. 145) on arvioitu suunnitelman toimeenpanon vaikutuksia virastojen resursseihin. Suunnitelman mukaan Väyläviraston vuosittaista toimintamenomäärärahaa tulisi korottaa pysyvästi arviolta 1,19 miljoonalla eurolla. Lisärahoitusta ei ole ainakaan toistaiseksi pystytty osoittamaan. Osin samat tehtävät tukevat myös liikenneturvallisuusstrategian toimeenpanoa. Lisäksi ELY-keskusten L-vastualueille kohdistuu vastaavissa tehtävissä lisäresurssitarpeita.

Muita huomioita

Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia. Väylävirasto tukee eri liikennemuodoille esitettyjä toimenpiteitä ja osallistuu mielellään yhteistyön tiivistämiseen (1, 5, 9 ja 14). Tiiviimpi yhteistyö eri toimijoiden välillä niin poikkihallinnollisesti kuin eri liikennemuotojen sisällä tuo liikenneturvallisuustyölle lisää painoarvoa ja lisää työn tulosten vaikuttavuutta.

Väylävirasto jakaa huolen lasten ja nuorten liikenneturvallisuusosaamisesta ja arvioi yhteistyön kuntien ja ELY-keskusten kanssa olevan toimenpide, joka kantaa hedelmää tulevaisuudessa (37).

Teknologinen kehitys on tuonut kyberturvallisuuden tiiviiksi osaksi liikenneturvallisuutta. Rautateiden kyberturvallisuuden varmistaminen on Väyläviraston keskeisiä tavoitteita ja virastossa on käynnissä monivuotinen rataverkon kyberturvallisuusohjelma, jossa parannetaan turvallisuutta hallinnollisin, tietoteknisin ja fyysisin keinoin (tp 98). Väyläviraston omilla toimenpiteillä on kiinteä linkki digirata-hankeeseen (tp 99).

Noukka Mirja  
Väylävirasto

Kangas Tomi  
Väylävirasto