

8.4.2021

Suomen Tieyhdistyksen kannanotto Liikenneturvallisuusstrategian valmistelua varten tieinfran ja tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta

Suomen Tieyhdistys katsoo, että tieinfran vaikutusta liikenneturvallisuuteen ei ole käsitelty tarpeeksi käynnissä olevassa Liikenneturvallisuusstrategiatyössä.

Suomi on sitoutunut nollavisioon ”kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä”. Yhden kuolemaan johtaneen liikenneonnettomuuden kustannukseksi on arvioitu 2,77 miljoonaa euroa. Kaikki henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet aiheuttivat Suomessa 1,3 miljardia euron kustannukset vuodessa. *(Lähde: Vuoden 2016 tieto, perustuen 2015 hintoihin ja 2014 onnettomuuksiin, Trafim tutkimuksia 5/2016 Tieliikenteen onnettomuuskustannusten tarkistaminen – Kuolemat sekä vakavat ja lievät loukkaantumiset.)*

Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta ja liikenneturvallisuusstrategiasta puuttuu selkeä suunnitelma ja tarvittava rahoitus nollavision saavuttamiseksi.

Suomen Tieyhdistyksen näkemyksen mukaan neljä keskeisintä tieliikenteen infraan liittyvää liikenneturvallisuusongelmaa tällä hetkellä ovat

1. kohtaamisonnettomuudet ja suistumiset
2. teiden kunto
3. tasoristeysonnettomuudet (tien ja rautatien tasoristeyksessä)
4. yksityisteiden liittymät

1 Kohtaamisonnettomuudet ja suistumiset

Kohtaamisonnettomuudet korkeilla ajonopeuksilla johtavat kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen. Korkea nopeus yhdistettynä vilkkaaseen yksiajorataiseen tiehen, yleensä päätiehen, on kohtalokas yhdistelmä. Ajosuuntien erottelu on selkeästi yleisin liikenneympäristön parannusehdotus onnettomuuksia tutkivien tutkijalautakuntien raporteissa. Tutkimusten valossa ajosuuntien erottaminen on yksi tehokkaimmista tavoista estää kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavia onnettomuuksia.

Vuonna 2020 yleisimmät onnettomuustyytit aikaisempien vuosien tapaan olivat tieltä suistuminen ja kohtaamisonnettomuus. Kun tarkastellaan yksinomaan kuolemaan johtaneita moottoriajoneuvo-onnettomuuksia, niin kuolemaan johtaneiden moottoriajoneuvo-onnettomuuksien syynä oli 70-80 prosentissa tapauksista ajoneuvon kohtaamisonnettomuus tai suistuminen.

Tieliikenneonnettomuustilaston mukaan vuonna 2017-2020 poliisin tietoon tulleista kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksissa kuolleista 60 % menehtyi vastakkaisten ajosuuntien kohtaamisonnettomuuden tai tieltä suistumisen

seurauksesta. Arviolta neljä viidestä kuolemaan johtaneesta kohtaamisonnettomuudesta voitaisiin estää keskikaiteella.

Tieyhdistys katsoo, että yksiajorataisten riskialttiiden teiden osalta liikennesuunnat tulee erottaa toisistaan turvallisuuden parantamiseksi ja lisätä ohituskaistaosuuksia liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää tieinfran parantamista rakentamalla infraa ja sen koko tieympäristöä nykyistä turvallisemmaksi. **Tämä edellyttää nykyistä korkeampaa rahoitusta olemassa olevan tieverkon parantamisinvestointeihin.**

Suomen Tieyhdistys katsoo, että valmisteilla olevaan Liikenneturvallisuusstrategiaan ja Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, tulee tehdä selkeä kirjaus liikenneturvallisuuden parantamiseksi kohtaamis- ja suistumisonnettomuuksia vähentämällä ja osoittaa toimille rahoitusta.

(Lähteitä: Tieliikenne onnettomuustilasto vuodet 2017-2020, OTI. ennakkoraportti 1/2020, Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 19/2019 Liikenneympäristön riskit henkilövahinko-onnettomuuksissa pääteillä, Väyläviraston tutkimuksia 4/2019 Keskikaiteiden toteutuneet turvallisuusvaikutukset Suomessa, Tiehallinnon selvityksiä 40/2006 Kohtaamisonnettomuuksien vähentämismahdollisuudet tienpidon keinoin.)

2 Teiden kunto ja tieympäristö

Teiden ja tieympäristön kunto vaikuttaa tieliikenteen turvallisuuteen. Tien kunto on yksi keskeisimmistä tekijöistä valtakunnallisen liikennejärjestelmän palvelutason ylläpitämiseksi. Lähes kaikissa tehdyissä matkoissa kuljetaan ainakin osa matka-ajasta tietä (maantie, katu, yksityistie) pitkin jalan, pyörällä tai ajoneuvolla. Yksi tieliikenteen turvallisuuden perusoletuksista on se, että ajaminen on ennakoitavaa ja yllätyksetöntä. Ennakoimattomat kuopat, painaumat ja tien rakenteen tai pinnan rikkinäisyys saattavat yllättää kohtalokkaasti. Mikäli ajoneuvon hallinta syystä tai toisesta pettää, tulee myös tieympäristön auttaa tiellä liikkujaa selviytymään hengissä.

Suomen Tieyhdistys vaatii lisää rahoitusta teiden perusparantamiseen, jolla parannetaan liikenneturvallisuutta.

(Lähde: Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 19/2019 Liikenneympäristön riskit henkilövahinko-onnettomuuksissa pääteillä.)

3 Teiden ja rautateiden tasoristeykset

Tieverkolla on vakavia vaaranpaikkoja teiden ja rautateiden tasoristeyksissä. Tieyhdistys katsoo, että hyvää työtä teiden ja ratojen tasoristeyksien turvallisuusongelmien poistamiseksi tulee jatkaa. Vuosina 2014-2018 tapahtui



keskimäärin noin 30 tasoristeysjonnettomuutta vuodessa (25-35 kpl). Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään rahoitusta tasoristeysturvallisuuden parantamiseen noin 15-20 M € vuodessa.

Tieyhdistys edellyttää, että tasoristeysten turvallisuuden parantamista ja poistamista jatketaan systemaattisesti.

(Lähteitä: Väylävirasto, tasoristeysjonnettomuudet 2014-2018, Liikenne 12-suunnitelma)

4 Yksityisteiden liittymät maanteille

Yksityisteiden liittymien turvallisuuteen tulee jatkossa panostaa. Liittymien osalta on tärkeä tunnistaa mihin tietä käytetään ja aiheuttaako tien käytössä tapahtuneet muutokset kehittämistarpeita liittymän rakenteeseen. Liittymien parantamista tehdään usein maanteiden parantamishankkeiden yhteydessä. Liittymästä tulee voida kääntyä turvallisesti aiheuttamatta muille tienkäyttäjille vaaraa. Lisäksi liittymissä tulee olla riittävä odotustasanne sujuvan ja turvallisen liikkeelle lähdön varmistamiseksi.

Tieyhdistys edellyttää, että uusien tai parannettavien yksityistieliittymien muotoilu tehdään lähtökohtaisesti sellaiseksi, että raskaat ja pitkät ajoneuvot voivat käyttää liittymää turvallisesti.

Näiden edellä mainittujen asioiden lisäksi tulee muistaa, että **liikenneturvallisuuden tutkimukseen ja kehittämistyöhön tulee panostaa nykyistä enemmän**, jotta onnistumme liikenneturvallisuuksilanteen parantamisessa jatkossakin.

Liisa-Maija Thompson
Suomen Tieyhdistys

Nina Raitanen, toimitusjohtaja
Suomen Tieyhdistys

Tausta:

Nyt laadittavan Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteena on valtioneuvoston periaatepäätös. Strategia tulisi valmistuessaan olemaan pitkän aikavälin strategisen ohjauksen väline. Liikenneturvallisuusstrategian tulee olla kunnianhimoinen, mutta toteutuskelpoinen. Strategia on tarkoitus hyväksyä vuoden 2021 lopulla, jolloin hallituskaudesta on vielä jäljellä noin puolet. Liikenneturvallisuusstrategiassa asetettavissa toimenpiteissä on tarpeen noudattaa valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettua rahoitustasoa ja rahoitusta koskevia linjauksia. Ratkaisujen tulee edistää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita: saavutettavuus, kestävyys ja kustannustehokkuus.