

Pia Kauma kok

Kirjallinen kysymys tasoristeyksien turvallisuuden parantamisesta

Eduskunnan puhemiehelle

Raaseporissa Karjaa—Hanko-rataosuudella vuoden 2017 lokakuussa tapahtunut tasoristeysonnettomuus johti kolmen Uudenmaan prikaatin varusmiehen ja yhden turmajunan matkustajan menehtymiseen sekä aiheutti usean henkilön loukkaantumisen. Onnettomuudesta on nyt tullut kuluneeksi tasan vuosi, ja tasoristeykset herättävät edelleen huolta suomalaisissa.

Raaseporin Skogbyn onnettomuusristeystä kuvailtiin erittäin vaaralliseksi, ja se suljettiin marraskuussa 2017. Risteystä ei enää oteta käyttöön. Suomessa on noin 2 800 tasoristeystä, ja suurin osa niistä on samanlaisia kuin Raaseporissa eli tasoristeyksiä, joissa ei ole minkäänlaisia turvalaitteita. Ongelma on erityisen vakava Karjaa—Hanko-rataosuudella, jossa myös Raaseporin varusmiesten henget vaatinut onnettomuus tapahtui. Reitillä on 20—30 tasoristeystä riippuen siitä, lasketaanko mukaan myös Hangon sataman tasoristeykset. Pelkästään ajanjaksolla 2017—2018 Suomessa on tapahtunut 39 tasoristeysonnettomuutta, joissa 11 ihmistä on menettänyt henkensä ja kymmenen loukkaantunut joko lievästi tai vakavasti.

Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti marraskuussa 2017 tasoristeysturvallisuuden parantamisohjelman, jonka vaatima rahamäärä on 28 miljoonaa euroa. Ohjelmaan valitut tasoristeykset valitaan turvallisuusvaikutusten kannalta tehdyn kustannus-hyötylaskelman pohjalta. Tasoristeykset on luokiteltu olosuhteiden ja liikennemäärien mukaan seitsemään turvallisuusluokkaan, joista noin 5 % kuuluu olosuhteiltaan heikoimpaan luokkaan. On arvioitu, että tasoristeysonnettomuuksien määrä vähenee 35:llä kymmenen vuoden aikana.

Parantamisohjelman rahoituksen turvaaminen samoin kuin ohjelman toteuttaminen nopealla aikataululla on tärkeää, jotta onnettomuuksilta vältytään. Turvallisuutta voidaan kuitenkin lisätä myös matalankynnyksen tehokkailla toimenpiteillä, kuten näkyvyyden parantamisella puustoa ja muita esteitä poistamalla sekä hidasteiden rakentamisella tasoristeysten yhteyteen.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Miten tasoristeysturvallisuuden parantamisohjelman toimeenpano on edennyt erityisesti Karjaa—Hanko-rataosuuden sekä Uudenmaan alueen osalta ja

Kirjallinen kysymys KK 439/2018 vp

mitä toimenpiteitä on suunnitteilla erityisesti turvallisuusluokitukseltaan vaarallisimpien tasoristeysten turvallisuuden parantamiseksi?

Helsingissä 26.10.2018

Pia Kauma kok