

4.6.2020

## **Arviomuistio tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamista koskevan direktiivin (EU) 2019/1936 implementoinnista ja kansallisen lainsäädännön muutostarpeista sekä muista liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muutostarpeista**

### **1 Johdanto**

Tässä muistiossa käsitellään lainsäädännönmuutostarpeita, jotka koskevat tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamista koskevan direktiivin (EU) 2019/1936 implementointia, sekä muita vähäisiä muutoksia liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2005) (jäljempänä *maantielaki*).

Komissio antoi 17 päivänä toukokuuta 2018 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY, jäljempänä *tieturvallisuusedirektiivi*, muuttamisesta<sup>1</sup>. Komission aloitteen tavoitteena on yleisesti vähentää tieliikenteen kuolonuhrien ja vakavien onnettomuuksien määrää parantamalla tieinfrastruktuurin turvallisuutta. Komissio on katsonut, että tieliikenneonnettomuuksien kielteiset ulkoisvaikutukset, liikennekuolemat ja ruuhkat mukaan lukien, ovat valtioiden rajat ylittäviä ongelmia, joita ei voida ratkaista pelkästään kansallisin tai paikallisin toimin. Soveltamisalan laajennuksen osalta TEN-T-verkon ulkopuolelle komissio nostaa esiin TEN-T-verkon ulkopuolisten pääteiden merkityksen EU:n laajuisen maantieliikenteen kannalta ja sen, että EU:n pääteiden verkostossa kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien prosenttiosuus on suurten liikennemäärien vuoksi korkea verrattuna niiden osuuteen koko tieverkosta. Siksi EU:n koordinoitujen toimenpiteiden päätieverkossa (mukaan lukien sen TEN-T-verkon ulkopuoliset osat) auttaisivat saavuttamaan EU:ssa sekä keskipitkän aikavälin tavoitteen, joka on liikennekuolemien määrän puolittaminen vuoteen 2030 mennessä, että pitkän aikavälin tavoitteen, jonka mukaan liikennekuolemista olisi päästävä kokonaan eroon vuoteen 2050 mennessä.

Ehdotetut EU:n turvallisuuspolitiikan puitteet noudattavat Safe System -lähestymistapaa, jossa on kyse siitä, että ihmiset tekevät virheitä, mutta kaikilla tieliikenteen toimijoilla ja tasoilla on yhteinen vastuu ehkäistä onnettomuuksia ja suojella tienkäyttäjää. Ajatuksena on parantaa järjestelmän kaikkien osien eli teiden ja tienvarsien, nopeuksien, ajoneuvojen ja tienkäytön turvallisuutta niin, että jos yksi osa pettää, muut osat suojelevat edelleen tienkäyttäjää.

Vuonna 2008 annetun tieinfrastruktuurin hallintaa koskevan direktiivin tarkoituksena oli varmistaa, että liikenneturvallisuus otetaan huomioon tieinfrastruktuurin suunnittelun ja toiminnan kaikissa vaiheissa. Direktiivin täytäntöönpanossa on kuitenkin komission mukaan ollut suuria eroja eri jäsenvaltioissa. Uudistuksen tavoitteena on yleisesti vähentää tieliikenteen kuolonuhrien ja vakavien onnettomuuksien määrää parantamalla tieinfrastruktuurin turvallisuutta. Lisäksi uudella direktiivillä tavoitellaan erityisesti nykyisen direktiivin puutteiden korjaamista, turvallisuudenhallintamenettelyissä tehtävien havaintojen seurannan parantamista sekä menettelyiden ja vaatimusten yhdenmukaisuutta jäsenvaltioissa. Nimenomaisesti esiin nostetaan lisäksi suojeleminen tienkäyttäjien suojelu ja uuden teknologian käyttöönoton tehostaminen.

<sup>1</sup> Euroopan komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta (COM(2018) 274 final)

Tieturvallisuudirektiiviä muuttava direktiivi tuli voimaan 16.12.2019<sup>2</sup>. Jäsenvaltioiden on saatettava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 17.12.2021. Jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tieturvallisuudirektiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle. Direktiivin 2019/1936 soveltamisalaan kuuluu yksinomaan tieinfrastruktuuri.

Tässä arviomuistiossa kuvataan tieturvallisuudirektiivin ja kansallisen lainsäädännön nykytilaa sekä tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annettua direktiiviä 2008/96/EY muuttavasta direktiivistä (EU) 2019/1936 (jäljempänä myös ”*muutosdirektiivi*”) aiheutuvia muutostarpeita lainsäädäntöön.

Ahvenanmaan itsehallintolain (1991/1144) mukaan maakunnalla on lainsäädäntövalta asioissa, jotka koskevat teitä ja tieliikennettä (18 §:n 21) kohta). Ahvenanmaan maakunnan tehtävänä on huolehtia EU-säädösten täytäntöönpanosta siltä osin kuin täytäntöönpanotoimet kuuluvat itsehallintolain mukaan sen toimivaltaan. Siten Ahvenanmaan maakunnan tulee huolehtia direktiivin implementoinnista maakunnan alueella.

## 2 Uusi tieturvallisuudirektiivi (EU) 2019/1936: tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

### Yleistä

Direktiivin (EU) 2019/1936 tarkoituksena on päivittää tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annettua direktiiviä 2008/96/EY vastaamaan tieturvallisuuden tarpeita kattavammin. Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetussa direktiivissä säädetään tieturvallisuusvaikutusten arvioinneista, tiehankkeiden turvallisuusauditoinneista, tieverkon turvallisuustarkastuksiin liittyvistä menettelyistä ja teiosuuksien luokittelusta niiden onnettomuusalttiuden ja parantamismahdollisuuksien mukaan. Nykyisin direktiivin soveltamisala on rajoitettu Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon eli TEN-T-verkkoon kuuluviin teihin (kattava verkko ja ydinverkko), jotka on määritelty niin sanotussa TEN-asetuksessa.<sup>3</sup>

Direktiivin muutokset koskevat erityisesti sen soveltamisalaa ja turvallisuuden hallintamenettelyiden seuranta, josta säädettiin aiemmassa direktiivissä niukasti. Lisäksi direktiivin nojalla tehtävä luokittelu korvataan uudella koko verkon laajuisella arvioinnilla. Uusina asioina mukaan tulevat lisäksi vaatimukset suojattomien tienkäyttäjien huomioinnista turvallisuuden hallintamenettelyissä sekä tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettavasta tunnistamisesta. Direktiiviin sisältyy valtuutukset komissiolle tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä koskevan täytäntöönpanoasetuksen ja liitteitä koskevien delegoitujen säädösten antamiseen. Tiehankkeiden turvallisuusauditointeihin tai auditointeihin pätevyys- ja koulutusvaatimuksiin ei ehdoteta muutoksia.

Direktiivin muuttamisen yhteydessä on annettu merkittävä painoarvo suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuden parantamiseksi. Suomen osalta valtateillä tämä tienkäyttäjryhmä ei ole se, jonka liikenneturvallisuudessa onnettomuustilastojen valossa olisi eniten parannettavaa. Sen sijaan suojattomien tienkäyttäjien huomiointi eri tason tarkastuksissa ja rakennusvaiheen liikenteenohjaussuunnitelmissa omana ryhmänään on varmistettava.

Komission ehdotuksesta uudeksi direktiiviä 2008/96/EY muuttavaksi direktiiviksi annettiin kesäkuussa 2018 kirjelmä eduskunnalle (U 52/2018 vp).

<sup>2</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1936, annettu 23 päivänä lokakuuta 2019, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta, EUVL 26.11.2019, L305/1

<sup>3</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 1315/2013 unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta

## Soveltamisalan laajennus

Nykyisin direktiivin soveltamisala on rajoitettu Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon eli TEN-T-verkkoon kuuluviin teihin. Lisäksi jäsenvaltiot voivat soveltaa direktiivin säännöksiä hyvinä käytäntöinä sellaiseen kansalliseen tieliikenneinfrastruktuuriin, joka ei kuulu TEN-T-verkkoon, mutta joka on rakennettu kokonaan tai osittain yhteisön rahoituksella. Suomessa direktiiviä on sovellettu TEN-T-verkon teihin, joiden yhteispituus **5195 km**.

Uudessa direktiivissä soveltamisala on ulotettu koskemaan TEN-T-verkon teiden lisäksi kaikkia moottoriteitä ja pääteitä. Direktiivin mukaan ”päätiellä” tarkoitetaan taajama-alueiden ulkopuolella sijaitsevaa tietä, joka yhdistää suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia ja joka kuuluu 26 päivänä marraskuuta 2019 voimassa olevassa kansallisessa tieluokituksessa ylimpään tieluokkaan luokan ’moottoritie’ jälkeen”.

Suomen lainsäädännön näkökulmasta direktiivin soveltamisalan laajennus on tulkinnanvarainen, koska teitä on luokiteltu niiden liikenteellisen merkityksen ja ominaisuuksien perusteella lainsäädännössä eri tavoin. Maantielaissa on käytössä teiden neliportainen toiminnallinen luokittelu valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin. Maanteille, jotka yhdistävät maakunnalliset keskuksat pääkaupunkiseutuun, rajanylityspaikoille ja toisiin maakuntakeskuksiin, on katsottu tarpeelliseksi luoda myös oma luokkansa, runkotiet (HE 17/2004 vp). Runkotiet käsite muutettiin vuoden 2018 maantielain muutoksen yhteydessä maanteiden runkoverkoksi. Runkoverkon määrittelyn ja siihen liittyvän palvelutason tarkoituksena on tukea maankäytön, liikennejärjestelmän ja yhteysvälien pitkäjänteistä suunnittelua ja kehittämistä, turvata pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen sujuvuus ja turvallisuus, ja osoittaa ne päätieverkon osat, joiden kehittämisellä on selvä valtakunnallinen intressi (HE 45/2018). Lisäksi tieliikennelaissa ja tieliikenneasetuksessa on säännöksiä teiden luokittelusta moottoriteiksi ja moottoriliikenneteiksi tien ominaisuuksiin liittyen.

Vaihtoehtoja soveltamisalan määrittelyksi Suomessa:

1) Ensinnäkin maantielain 4 §:n 1 ja 2 momentissa on määritelty toiminnalliset tieluokat, joita ovat liikenteellisen merkityksensä mukaan valtatie, kantatie, seututie ja yhdystie. Valtatiet palvelevat valtakunnallista ja maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Kantatiet täydentävät valtatieverkkoa ja palvelevat maakuntien liikennettä. Seututiet palvelevat seutukuntien liikennettä ja liittyvät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä.

Valtatiet yhdistävät direktiivin edellyttämällä tavalla suuria kaupunkeja ja alueita. Ne ovat ylin toiminnallinen tieluokka. Valtatiet eivät kuitenkaan ole seuraava tieluokka moottoriteiden jälkeen, vaan Suomessa on moottoriteiksi luokiteltuja valtateitä, kantateitä ja seututeitä. Valtateitä ovat valtatie numerot 1-39, joista käytössä ovat numerointi 1-29. Jos soveltamisala kattaisi jatkossa TEN-T-verkon tiet, TEN-T-teiden ulkopuoliset moottoritiet (50 km) ja valtatie (3705 km), kokonaislaajuudeksi muodostuisi **8950 km**.

2) Moottoritie on tien ominaisuus ja moottoritie voi olla muukin tie kuin valtatie (esimerkiksi seututie). Ominaisuuksiltaan seuraava tieluokka moottoritien jälkeen on moottoriliikennetie. Maantielain 4 §:n 4 momentin mukaan ”(m)aantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie”. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista on säädetty tarkemmin valtioneuvoston asetuksella<sup>4</sup>. Liikenteestä moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä on säädetty vanhan tieliikennelain (267/1981) nojalla annetun tieliikenneasetuksen (182/1982) 2 luvussa, joka on ollut voimassa direktiivissä mainittuna ajankohtana 26.11.2019. Moottoriliikennetie on määritelty myös uudessa tieliikennelaissa (729/2018), joka tulee voimaan 1.6.2020. Uuteen

<sup>4</sup>Valtioneuvoston asetus maanteistä (924/2005).

tieliikennelakiin (58 – 62 §:t) on otettu aiemmin tieliikenneasetuksen 2 luvussa olleet moottoriteitä ja moottoriliikenneteitä koskevat säännökset, joita on tässä yhteydessä täsmennetty ja päivitetty. Jos soveltamisala kattaisi jatkossa TEN-T-verkon tiet, TEN-T-teiden ulkopuoliset moottoritiet (50 km) ja moottoriliikennetiet (16 km), kokonaislaajuudeksi muodostuisi **5261 km**.

3) Maantielain 4 §:n 3 momentin mukaan runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat kesukset ja solmukohdat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä ja ne määritellään **pääväyläasetuksessa<sup>5</sup> (933/2018)**. Maanteiden pääväylien määrittelyssä on otettu lähtökohdaksi vilkasliikenteisimmät maantiet, joilla keskimääräinen vuorokausiliikenne ylittää tietyn volyymin, mitattuna sekä raskaan liikenteen että muun liikenteen osalta. Pääväyläasetuksen mukainen runkoverkko sisältää sekä valta-, kanta-, seutu- että yhdysteihin toiminnallisesi kuuluvia tieluokkia. Pääväyläverkon laajuus palvelutaso I on 3 548 km ja pääväyläverkko palvelutaso II on 1 949 km eli pääväyliä on yhteensä 5 497 km. TEN-T-tieverkko ja pääväyläverkko menevät melko suuresti päällekkäin. Jos soveltamisala kattaisi jatkossa TEN-T-verkon tiet, TEN-T-teiden ulkopuoliset moottoritiet (50 km) ja pääväyläasetuksen mukaisen runkoverkon, kokonaislaajuudeksi muodostuisi **5266 km**.

Siten soveltamisalan määrittelyyn Suomessa ei ole yksiselitteistä ratkaistua, vaan siihen liittyen voidaan yksilöidä useampia vaihtoehtoja.

Direktiivin soveltaminen on lisäksi pakollista teihin ja tieinfrastruktuurihankkeisiin, jotka sijaitsevat kaupunkialueiden ulkopuolella ja jotka toteutetaan kokonaan tai osittain unionin rahoituksella. Direktiivin mukaan jäsenvaltiot voivat kuitenkin jättää direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle päätiet, joilla turvallisuuden kohdistuva riski on alhainen, liikennemääriin ja onnettomuustilastoihin liittyvistä asianmukaisesti perustelluista syistä. Vastaavasti jäsenvaltiot voivat sisällyttää direktiivin soveltamisalaan teitä, joita ei mainita edellä. Direktiiviä ei sovelleta tunneleissa kulkeviin teihin, jotka kuuluvat direktiivin 2004/54/EY<sup>6</sup> (jäljempänä myös tunneliturvallisuusedirektiivi) soveltamisalaan.

Direktiivin muutoksen taustalla on tieto, jonka mukaan nykyisillä TEN-T-verkon teillä tapahtuu vain kahdeksan prosenttia liikennekuolemista EU:ssa (Suomessa n. 20 %). Direktiivin soveltamisalan laajentaminen kattamaan jäsenvaltioiden päätieverkot, on toimena oikeassa suhteessa tavoitteeseensa, sillä se kattaa vain 15 prosenttia tieverkon pituudesta, mikä on melko vähäinen osuus. Tällä 15 prosentin osuudella kuitenkin tapahtuu noin 39 % tieliikennekuolemista EU:ssa.

Jatkovalmistelussa soveltamisalan laajuutta arvioitaessa on tärkeää koota tiedot edellä esitettyjen lisäksi sellaisten valta-, kanta- ja seututeiksi luokiteltujen tieosuuksien osalta, joihin direktiivi ei sovellu, mutta joilla liikenne on vilkasta (esim. keskivuorokausiliikenne (KVL) >9000 ajoneuvoa). Tiet, joilla on päivittäistä liikennettä yli 9000 ajoneuvoa, ovat runsasliikenteisimpiä, ja siten niillä tehdyt toimet vaikuttavat suurempaan määrään liikkuja ja heidän turvallisempaan liikkumiseensa. Jos näillä teillä turvallisuutta mittaavat luvut ovat keskimääräisiä huonompia, on todennäköisesti myös kustannustehokasta tehdä liikenneturvallisuutta parantavia toimia näillä teillä. Tällöin näillä suuremman altistuksen teillä tultaisiin myös tekemään direktiivin edellyttämät turvallisuusluokittelut ja -arvioinnit sekä tieturvallisuustarkastukset. Tältä osin tulee harkita, laajennetaanko direktiivin velvoitteet koskemaan näitä tieosuuksia lain tasolla vai toteutetaanko toimet vastuuviranomaisen toimesta hyvinä käytänteinä ilman lakiin ja direktiiviin perustuvaa velvoitetta. Samoin jatkovalmistelussa tulee tarkastella sitä, onko perusteltua jättää joitakin pääteiden osuuksia direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle niiden liikenteellinen merkitys ja onnettomuusherkyys huomioiden direktiivin 1 artiklan 4 kohdan mahdollistamalla tavalla.

<sup>5</sup> Liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta 21.11.2018/933

<sup>6</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/54/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 39).

Direktiivin soveltamisalaan kuuluvan tieverkon laajentaminen nykyisestä tarkoittaa sitä, että direktiivin edellyttämät toimet aiheuttavat myös enemmän kustannuksia tulevaisuudessa. Tarkkaa arviota kustannusvaikutuksista Suomessa ei ole vielä käytettävissä. Soveltamisalaa määritettäessä tulee ottaa huomioon sääntelyn johdonmukaisuus ja varmistaa pääväyläasetuksen (933/2018) 4 §:ssä esitetyn maanteiden palvelutason määrittelyn osalta, että se on yhteensopiva uuden tieturvallisuudsdirektiivin soveltamisalan ja direktiivin asettamien uusien vaatimusten kanssa. Samoin tulee selvittää, voidaanko pääväyläasetuksen mukaista palvelutasomäärittelyä hyödyntää implementoinnissa sekä mahdollinen tarve pääväyläasetuksen tarkistamiseen. Pääväyläasetuksessa on määritelty kaksi palvelutasoluokkaa. Direktiivi puolestaan edellyttää, että tiearvioinnin tulosten perusteella ja myöhemmin tarvittavien toimien asettamiseksi tärkeysjärjestykseen jäsenvaltiot luokittelevat kaikki direktiivin soveltamisalaan kuuluvat tieverkon osuudet vähintään kolmeen luokkaan niiden turvallisuustason mukaan.

### Turvallisuuden hallinnan menettelyt

Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan (TTH) menettelyjen avoimuus ja seuranta ovat jatkossa pakollista. Direktiiviin on lisätty uusi artikla kaikkien tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettelyjen asianmukaisesta seurannasta (6 a artikla). Nykyisinkin on edellytetty kohdistamaan korjaavia toimenpiteitä onnettomuusalttiisiin tieosuuksiin ja toimenpiteisiin, joiden hyötykustannussuhde on suurin. Muutoksen myötä tieturvallisuustarkastusten ja korjaavien toimenpiteiden kohdistamista koskevaa sääntelyä tarkennettaisiin entisestään liittäen ne myös yhteen uuden verkon laajuisten tiearvioinnin ja siinä tehtävien löydösten kanssa. Uutta olisi erityisesti, että jokainen päätös, joka koskee tieturvallisuustarkastukseen perustuvan suosituksen noudattamista, on perusteltu asianmukaisesti. Jäsenvaltioiden olisi myös laadittava ja päivitettävä säännöllisesti riskiperusteinen priorisoitu toimintasuunnitelma päätettyjen korjaavien toimien täytäntöönpanon seuraamiseksi. Jatkovalmistelussa tulee selvittää jäsenvaltioilta vaadittavan toimintasuunnitelman yhteys valmisteltaviin valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja Liikenneturvallisuusstrategiaan sekä se, miten toimintasuunnitelman edellyttämien toimien rahoitus varmistetaan.

Direktiiviin on lisätty myös uusi artikla jäsenvaltioiden raportointivaatimuksista tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettelyjen soveltamisen ja tulosten osalta (11 a artikla). Nykyisin tällaista raportointivelvollisuutta ei ole. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 31.10.2025 kertomus 5 artiklan mukaisesti arvioidun koko tieverkon turvallisuusluokituksista, ja sen jälkeen aina viiden vuoden välein.

### Tieturvallisuusarvioinnit

Direktiivin myötä käyttöön otetaan uusi ”koko verkon laajuinen tiearviointi” (5 artikla). Tavoitteena on järjestelmällinen ja ennakoiva onnettomuusriskien kartoitus teiden suunnitteluominaisuuksien (ns. ”sisäänrakennettu turvallisuus”) tai niille ominaisen turvallisuuden arvioimiseksi kaikkialla EU:ssa. Tieturvallisuusarvioinneissa on arvioitava onnettomuusriskiä ensisijaisesti tien suunnitteluominaisuuksien silmämääräisellä tarkastuksella joko paikalla tai sähköisesti, ja on tehtävä analyysi niistä tieverkon osuksista, jotka ovat olleet käytössä yli kolme vuotta ja joilla on tapahtunut suuri määrä vakavia onnettomuuksia suhteessa liikennevirtaan. Verkon laajuista tieturvallisuusarviointia tehdessään jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon liitteessä III vahvistetut ohjeelliset osatekijät. Lisäksi komissio antaa ohjeita menetelmistä järjestelmällisten verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien ja turvallisuusluokitusten tekemiseksi. Liitteessä III lueteltuja osatekijöitä ovat muun muassa

- tien tyyppi
- kiinteistöille johtavien liittymien tiheys,
- liikennemäärä (ajoneuvot, moottoripyörät, jalankulkijat, pyöräilijät, raskaat ajoneuvot)

- onnettomuustiedot (kuolemaan johtaneet onnettomuudet ja vakavat loukkaantumiset)
- tien toiminnalliset ominaispiirteet (kuten nopeusrajoitus, älykkäiden liikennejärjestelmien laitteet: jonovaroitukset, muuttuvat opasteet)
- tien geometriset ominaisuudet (kaistojen määrä, tyyppi ja leveys, keskipientareiden järjestely ja materiaali, pyörätiet, kävelytiet)
- näkyvyys ja näkemät
- esteet, turva-alueet ja tien turvalaitteet
- sillat ja tunnelit
- liittymät
- kunnossapito (päällystevauriot, pientareiden kunto, liikennemerkkien, tiemerkinntöjen ja reunapaalujen kunto, tien turvalaitteiden kunto),
- suojattomia tienkäyttäjiä koskevat rakenteet
- liikenteessä loukkaantumiseen liittyvät järjestelmät ennen törmäystä ja sen jälkeen ja vakavuuden lieventämistä koskevat osatekijät (liikenneverkon toimintakeskukset ja muut valvontajärjestelyt; mekanismit, joilla tienkäyttäjiä tiedotetaan ajo-olosuhteista onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi; liikennehäiriön automaattiset havainnointijärjestelmät: anturit ja kamerat; vaaratilanteiden hallintajärjestelmät; järjestelmät, joilla viestitään hälytys- ja pelastuspalvelujen kanssa.)

Tiearvioinnin tulosten perusteella ja myöhemmin tarvittavien toimien asettamiseksi tärkeysjärjestykseen jäsenvaltioiden on luokiteltava kaikki tieverkon osuudet vähintään kolmeen luokkaan niiden turvallisuustason mukaan. Suomessa on käytössä teiden turvallisuustilanteen arviointiin TARVA-ohjelmisto, jossa hyödynnetään sekä yllämainittuja väylien ominaisuuksia, että onnettomuustiedoista saatuja analyysejä. Tätä mallia ja ohjelmistoa voidaan hyödyntää direktiivin edellyttämässä teiden luokittelussa.

Arviointi korvaa nykyisen 5 artiklassa määritellyn käytössä olevan tieverkon turvallisuuden luokittelun ja siihen pohjautuvan turvallisuuden hallinnan, joka on komission mukaan luonteeltaan reaktiivinen menettely. Alkuperäinen direktiivi edellytti, että tieosuudet jaetaan luokkiin onnettomuusalttiuden mukaan ja tieverkko sen turvallisuuden parantamismahdollisuuksien mukaan. Luokittelun avulla on arvoitu mahdollisuudet yksittäisten kohteiden, tieosuuksien ja tieverkon osien turvallisuuden parantamiseen suunnitelmallisella tavalla.

Uusi riskinarviointiin perustuva koko verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi on tarkoitettu välineeksi tunnistaa ne verkon osat, joihin olisi kohdistettava yksityiskohtaisempia tieturvallisuustarkastuksia, ja priorisoida investointeja sen suhteen, miten sillä voitaisiin tuottaa koko verkon laajuisia parannuksia turvallisuuteen. Koko direktiivin kattamaa tieverkkoa on sen vuoksi arvioitava järjestelmällisesti, myös sähköisesti ja digitaalisesti kerättyjen tietojen avulla, jotta voidaan parantaa tieliikenteen turvallisuutta. Menettelyssä otetaan huomioon historialliset onnettomuustiedot ja jo tiedossa olevat onnettomuusalttiit tieosuudet. Siinä myös arvioidaan järjestelmällisesti ja ennakoivasti tieinfrastruktuuriin liittyviä riskejä, kuten sen geometriset ominaisuudet, liittymät ja tasoristeykset, esteet tien varsilla sekä asianmukaiset tien turvalaitteet. Tulee kuitenkin muistaa, että turvallisuustilanteeseen ja onnettomuuksiin vaikuttavat myös ajoneuvokäyttäytyminen ja ajoneuvojen ominaisuudet, eikä yksin infran ominaisuudet. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ensimmäinen verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi tehdään viimeistään vuonna 2024. Seuraavat verkon laajuiset tieturvallisuusarvioinnit on tehtävä riittävän usein, jotta voidaan varmistaa riittävä turvallisuustaso, ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi.

Verkon laajuiseen tiearviointiin voidaan käyttää ainakin suurimmaksi osaksi nykyisin olemassa olevia työkaluja. Seurantaan ja raportointiin liittyvät toimenpiteet linkittyisivät myös lähtökohtaisesti maantielain 100 a §:ssä säädettyyn Väyläviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmään ja menettelyiden toimeenpanoa olisi tarkasteltava yhdessä turvallisuusjohtamisjärjestelmän kanssa. Raportoinnin lisäyksen ja seurannan tarpeen hoitamiseksi niin kansallisesti kuin Euroopan laajuisessa yhteistyössä (tiedon ja käytäntöjen vaihtoa) tarvitaan mahdollisesti lisähenkilöresursseja.

## Tieturvallisuusarviointien seurantatoimet ja tieturvallisuustarkastukset

Direktiivin 6 a artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että 5 artiklan mukaisesti tehtyjen verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien tulosten seurantatoimina toteutetaan joko kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai suoria korjaustoimia. Kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tehdessään jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon liitteessä II a vahvistetut ohjeelliset osatekijät. Näitä ovat tien suuntaus ja poikkileikkaus, taso- ja eritasoliittymät, suojattomia tienkäyttäjiä koskevat järjestelyt, valaistus, liikennemerkkit ja merkinnät, liikennevalot, sekä esteet, turva-alueet ja tien turvalaitteet, päällyste ja sen kunto, sillat ja tunnelit, turvalliset pysäköinti- ja levähdysalueet, raskaiden ajoneuvojen huomioon ottaminen, ajovalojen häikäisy, tietyöt, älykkäiden liikenteenohjauslaitteiden tietojen asianmukaisuus, villieläimet ja muut eläimet, sekä varoitukset koulujen läheisyydestä. Kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten suorittamisesta vastaavat asiantuntijaryhmät. Asiantuntijaryhmän jäsenistä vähintään yhden on täytettävä 9 artiklan 4 kohdan a alakohdassa säädetyt vaatimukset. Tämän tieturvallisuusarvioijan (TTA) pätevyyden myöntää koulutuksen perusteella Liikenne- ja viestintävirasto. Tämä pätevyys soveltuu uuden direktiivin myötä myös 5 vuoden välein ti verkolla ja 6 vuoden välein tietunneleissa tehtäviin direktiivin edellyttämiin tieturvallisuustarkastuksiin. TTA-koulutuksen sisältöä tulee uudistuksen myötä tarkastella ja täydentää tarvittavilta osin vastaamaan tieturvallisuustarkastusten sisältöä ja tarkoitusta. Nykyisen TTA-koulutuksen pääpaino on suunnittelussa ja tieturvallisuustarkastusten pääpaino taas on käytössä olevassa tiessä ja sille kohdistuvissa toimenpiteissä. Traficom vastaa koulutuksen sisällöstä ja tällä hetkellä koulutus hankitaan ostopalveluna konsultilta. Koulutuksen sisällön päivitys lisää tilapäisesti HTV-tarvetta jonkin verran.

Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten tulosten seurantatoimina tehdään perusteltuja päätöksiä siitä, ovatko korjaustoimet tarpeen. Jäsenvaltioiden on erityisesti tunnistettava tieosuudet, joilla tarvitaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden parannuksia, ja määriteltävä toimet, jotka asetetaan etusijalle kyseisten tieosuuksien turvallisuuden parantamiseksi. Lisäksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että korjaustoimet kohdennetaan ensisijaisesti tieosuuksiin, joiden turvallisuustaso on alhainen ja jotka tarjoavat tilaisuuden toteuttaa toimenpiteitä, joilla on mahdollista parantaa merkittävästi turvallisuutta ja vähentää onnettomuuskustannuksia. Direktiivi edellyttää, että jäsenvaltiot laativat ja päivittävät säännöllisesti toimintasuunnitelman yksilöityjen korjaavien toimien täytäntöönpanon seuraamiseksi. Toimintasuunnitelman painopisteet tulee määritellä riskiperusteisesti.

## Tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettava tunnistaminen

Direktiivissä asetetaan vaatimus tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettavasta tunnistamisesta (6 c artikla). Sen mukaan jäsenvaltioiden on kiinnitettävä nykyisissä ja tulevaisissa tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä koskevissa menettelyissään erityistä huomiota luottavuuteen ja havaittavuuteen ihmiskuljettajien ja automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien kannalta. Tällaisissa menettelyissä on otettava huomioon yhteiset tekniset määrittelyt, silloin kun tällaisia yhteisiä teknisiä ohjeita on vahvistettu direktiivin mukaisella komission täytäntöönpanosäädöksellä. Komissio valtuutetaan täytäntöönpanosäädöksellä vahvistamaan yhteisiä teknisiä ohjeita, jotka koskevat jäsenvaltioiden menettelyjä, joilla pyritään varmistamaan tiemerkintöjen ja liikennemerkkien toimivuus käytössä ja parantamaan tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luottavuutta ja havaittavuutta ihmiskuljettajien ja automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien kannalta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään direktiivin 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Tiimerkintöjen ja liikennemerkkien luotettavaa tunnistamista koskevat vaatimukset lisäävät kustannuksia hoitourakoissa ja tietötietojärjestelmissä. Tarkkaa arviota kustannusvaikutuksista Suomessa ei ole vielä käytettävissä.

### Suojattomat tienkäyttäjät

Uutena asiana direktiivissä säädetään pakolliseksi suojattomien tienkäyttäjien järjestelmällinen huomioon ottaminen kaikissa direktiivin mukaisissa verkon laajuisessa tieturvallisuusarvioinnissa, määräaikaissa tieturvallisuustarkastuksissa sekä muissa seurantatoimissa. Suojattomilla tienkäyttäjillä tarkoitetaan ilman moottorin apua kulkevia tienkäyttäjiä, erityisesti pyöräilijöitä ja jalankulkijoita, sekä kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä.

### Tunnelit

Direktiiviin sisältyy myös vaatimus yhteisistä tieturvallisuustarkastuksista tieturvallisuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvien teiden ja tunneliturvallisuusdirektiivin 2004/54/EY soveltamisalaan kuuluvien tunnelien välisillä siirtymäalueilla korkean onnettomuusriskin vuoksi. Kyseisillä tieosuuksilla otetaan direktiivin myötä käyttöön yhteisiä tieturvallisuustarkastuksia, joihin osallistuvat sekä teiden että tunnelien osalta toimivaltaiset viranomaiset, jotta voidaan parantaa direktiivin soveltamisalaan kuuluvan tieverkon turvallisuutta ja varmistaa parempi yhteistyö tieliikenneturvallisuudesta ja tunnelien turvallisuudesta vastaavien toimivaltaisten yksiköiden välillä. Direktiivin 6 artiklan 3 kohdan mukaan yhteiset tieturvallisuustarkastukset on tehtävä riittävän usein, jotta voidaan taata riittävä turvallisuustaso, ja joka tapauksessa vähintään joka kuudes vuosi.

### Turvallisuudenhallintamenettelyjen ja tieturvallisuusarviointien toteutus käytännössä

Maantielain 43 h §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että Väylävirasto noudattaa maantielain 3 a luvun mukaisia menettelyjä. Valvontaa toteutetaan vuosittaisen valvontasuunnitelman mukaisesti. Valvonta sisältää mm. Väyläviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmän auditoinnin, jonka osana arvioidaan direktiivin mukaisten menettelyjen sisällyttämistä Väyläviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmään ja arvioidaan Väyläviraston ohjeita ja tieturvallisuusmenettelyjen sisällyttämistä hoidon alueurakoihin. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto todentaa Väyläviraston menettelyjä esimerkiksi tieturvallisuusarviointi –prosesseja läpikäymällä.

Vuonna 2020 Liikenne- ja viestintävirasto tarkentaa tieturvallisuustarkastuksiin liittyvää valvontamallia ja tieympäristön riskikohteiden sekä turvallisuuspuutteiden todentamista ja dokumentointia. Tämän tarkoituksena on tukea siirtymistä noudattamaan uuden tieturvallisuusdirektiivin vaatimuksia. Liikenne- ja viestintäviraston valvonnan osalta htv-tarve lisääntyy direktiivin uudistuksen myötä noin 0,5 - 1 htv sisältäen konsulttitoimeksiannot. Pääosin direktiivin tuomat htv-lisäykset perustuvat uusiin toimintamalleihin ja niiden luomiseen. Direktiivin soveltamisalan tarkempi kansallinen määrittely ei vaikuta merkittävästi Liikenne- ja viestintäviraston valvontaresurssitarpeeseen.

Väyläviraston ja ELY-keskusten tehtävien osalta soveltamisalan laajentumisella ja sillä miten se kansallisesti määritellään, on suurempi merkitys. Tämä johtuu siitä, että tarkastustoimenpiteiden ja niiden perusteella tehtävien turvallisuutta parantavien toimenpiteiden tulee kattaa nykyisen TEN-T verkon lisäksi moottoritiet sekä muut direktiivin soveltamisalaan kuuluvat päätiet.

Pääväyläasetuksen mukaisilla pääväylillä on tällä hetkellä arvioitu olevan yhteensä 118 km merkittäviä liikenneturvallisuuden ongelmakohtia, joissa on kohonnut todennäköisyys ajokilometriä kohden joutua



henkilövahinkoon johtavaan onnettomuuteen ja lisäksi henkilövahinko -onnettomuuksia tapahtuu paljon (tiekilometriä kohden).

### 3. Säädosmuutostarpeet uuden tieturvallisuudirektiivin johdosta

#### 3.1. Maantielain 3 a luku

Tässä osiossa käsitellään tarkemmin maantielain 3 a luvun päivittämistarpeita. Tämän jälkeisessä osiossa 3.2. käsitellään muita direktiivistä (EU) 2019/1936 johtuvia mahdollisia säädosmuutostarpeita.

Tieturvallisuudirektiivin muutokset aiheuttavat maantielain 3 a luvun päivittämistarpeen. Ensinnäkin maantielain 3 a luvun otsikko pitää laajentaa direktiivin uuden soveltamisalan mukaisesti koskemaan myös moottoriteitä ja pääteitä. Luvussa säädetään muun muassa nykyisen direktiivin mukaisista tieturvallisuusarvioinneista ja tieosuuksien luokittelusta, ja sen soveltamisala on rajoitettu koskemaan TEN-T-verkkoon kuuluvia teitä. Verkon laajuiseen tiearviointiin voidaan käyttää ainakin suurimmaksi osaksi nykyisin olemassa olevia työkaluja. Seurantaan ja raportointiin liittyvät toimenpiteet linkittyvät myös maantielain 100 a §:ssä tarkoitettuun Väyläviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmään, jonka avulla varmistetaan kaikkien valta- ja kantateiden sekä vilkasliikenteisten seututeiden tienpitoon kuuluvien riskien hallinta. Menettelyiden toimeenpanoa olisi tarkasteltava yhdessä turvallisuusjohtamisjärjestelmän kanssa.

**Maantielain 43 a §:ssä** säädetään 3 a luvun soveltamisalasta. Direktiivin (EU) 2019/1936 1 artiklan 2 kohdan mukaan direktiiviä sovelletaan Euroopan laajuisen tieverkon teihin, moottoriteihin ja muihin pääteihin riippumatta siitä, ovatko ne suunnitteluvaiheessa, rakenteilla vai jo käytössä. Tämän vuoksi maantielain 43 a §:n 1 momenttia tulee muuttaa, koska kyseisessä momentissa mainitaan vain yleisesti Euroopan laajuiseen tieverkkoon kuuluvat maantiet.

**Maantielain 43 b §:ssä** säädetään tieturvallisuusarvioinnista ja 43 b §:n 1 momentissa viitataan direktiivin 2008/96/EY 4 artiklaan ("Infrastruktuurihankkeiden turvallisuusauditoinnit"). Direktiivin 4 artiklaan on lisätty vain 6 kohta, joka käsittelee komission ohjeidenantovelvollisuutta, joka ei aiheuttane päivitystarpeita maantielain 43 b §:ään. Selvyyden vuoksi tulee kuitenkin harkita, muutetaanko 43 b pykälän sanamuoto "turvallisuusarvioinnista" "turvallisuusauditoinniksi", jota direktiivin 4 artiklassa käytetään. Tämä voi olla tarpeen, jotta välttytään sekaannuksilta 5 artiklassa tarkoitettuihin "verkon laajuisiin turvallisuusarviointeihin" liittyen. Olemassa olevia teitä koskevia tieturvallisuusauditointien ohjeellisia sisältövaatimuksia, jotka ovat direktiivin liitteessä II, on tarkennettu suojattomia tienkäyttäjiä koskevilla osatekijöillä.

**Maantielain 43 c §:ssä** säädetään tieturvallisuustarkastuksista. Sen mukaan Väyläviraston on huolehdittava, että käytössä olevilla 43 a §:ssä tarkoitettuun tieverkkoon kuuluvilla teillä tehdään määräajoin tieturvallisuudirektiivin 6 artiklassa tarkoitettuja turvallisuustarkastuksia ja että tietöiden mahdollisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen selvitetään. Direktiivin uuden 6 artiklan 3 kohdan mukaan kyseinen tieturvallisuustarkastus on ulotettu koskemaan myös tunneliturvallisuudirektiivin (2004/54/EY) soveltamisalaan kuuluviin tunneleihin yhteydessä olevien tieosuuksien turvallisuutta yhteisillä tieturvallisuustarkastuksilla, mikä aiheuttaa muutostarpeita 43 c §:n soveltamislaajuuteen. Tarkoituksena on varmistaa parempi yhteistyö tieliikenneturvallisuudesta ja tunnelien turvallisuudesta vastaavien toimivaltaisten yksiköiden välillä.

Muutosdirektiivin myötä direktiiviin 2008/96/EY on lisätty **uudet artikkelit 6 a – 6 e**, joista ainakin **6 a – 6 c artikla** aiheuttavat päivitystarpeita maantielain 3 a lukuun. Uusi 6 d artikla koskee tiedotusta ja avoimuutta ja uusi 6 e artikla koskee vapaaehtoista raportointia, eivätkä ne aiheuttane päivitystarpeita maantielain 3 a lukuun.

Uuden **6 a artiklan** mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että 5 artiklan mukaisesti tehtyjen verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien tulosten seuranta toimina toteutetaan joko kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai suoria korjaustoimia. Kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tehdessään jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon liitteessä II a vahvistetut ohjeelliset osatekijät. Kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten suorittamisesta vastaavat asiantuntijaryhmät. Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten tulosten seuranta toimina tehdään perusteltuja päätöksiä siitä, ovatko korjaustoimet tarpeen. Jäsenvaltioiden on erityisesti tunnistettava tieosuudet, joilla tarvitaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden parannuksia, ja määriteltävä toimet, jotka asetetaan etusijalle kyseisten tieosuuksien turvallisuuden parantamiseksi. Lisäksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että korjaustoimet kohdennetaan ensisijaisesti tieosuuksiin, joiden turvallisuustaso on alhainen ja jotka tarjoavat tilaisuuden toteuttaa toimenpiteitä, joilla on mahdollista parantaa merkittävästi turvallisuutta ja vähentää onnettomuuskustannuksia. Direktiivi edellyttää, että jäsenvaltiot laativat ja päivittävät säännöllisesti toimintasuunnitelman yksilöityjen korjaavien toimien täytäntöönpanon seuraamiseksi. Toimintasuunnitelman painopisteet tulee määritellä riskiperusteisesti. Nykyisinkin jäsenvaltioiden on edellytetty kohdistavan korjaavia toimenpiteitä onnettomuusalttiin tieosuuksiin ja toimenpiteisiin, joiden hyötykustannussuhde on suurin. Muutoksen myötä tieturvallisuustarkastusten ja korjaavien toimenpiteiden kohdistamista koskevaa sääntelyä tarkennettaisiin entisestään liittäen ne myös yhteen uuden verkon laajuisen tiearvioinnin ja siinä tehtävien löydösten kanssa. Uutta olisi erityisesti se, että jokainen päätös, joka koskee tieturvallisuustarkastukseen perustuvan suosituksen noudattamista, on perusteltu asianmukaisesti. Näiden muutosten myötä uuden 6 a artiklan perusteella olisi syytä täydentää maantielain 3 a luku.

Muutosdirektiivin sisältämä uusi **6 b artikla** lisää velvollisuuden ottaa järjestelmällisesti huomioon suojattomat tienkäyttäjät kaikissa direktiivin 3, 4, 5, 6 ja 6 a artiklassa säädettyjen menettelyjen täytäntöönpanossa eli infrastruktuurihankkeiden suunnittelu-, rakentamis- ja käyttöönotto vaiheiden tieturvallisuusvaikutusten arvioinneissa ja turvallisuusauditoinneissa, verkon laajuisessa tieturvallisuusarvioinnissa, määräaikaissa tieturvallisuustarkastuksissa sekä käytössä olevia teitä koskevien menettelyjen seurannassa. Uusi 6 b artikla aiheuttaa päivitystarpeen maantielain 3 a lukuun.

Muutosdirektiivin uusi **6 c artikla** asettaa uuden vaatimuksen koskien tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettavaa tunnistamista. Jäsenvaltioiden on kiinnitettävä nykyisissä ja tulevaisissa tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä koskevissa menettelyissään erityistä huomiota luettavuuteen ja havaittavuuteen ihmiskuljettajien ja automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien kannalta. Komissio on valtuutettu täytäntöönpanosäädöksellä vahvistamaan yhteisiä teknisiä ohjeita tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä koskevista menettelyistä. Täytäntöönpanosäädöksen antamiseen sovelletaan komitologia-asetuksen ((EU) N:o 182/2011) 5 artiklan mukaista tarkastusmenettelyä. Uusi 6 c artikla ei aiheuttaisi muutoksia maantielain 3 a lukuun eikä **tieliikennelain (729/2018)** liikenteenohjauslaitteita koskeviin 70 § - 87 §:ään.

**Maantielain 43 d §** koskee tieosuuksien luokittelua ja sen 1 momentissa todetaan, että Väyläviraston on huolehdittava siitä, että vähintään joka kolmas vuosi tehdään tieturvallisuusdirektiivin 5 artiklassa tarkoitettu, 43 a §:ssä tarkoitettua tieverkon käyttöä koskeva selvitys. Maantielain 43 d §:n 2 momentti sisältää viittauksen tieturvallisuusdirektiivin liitteeseen III. **Maantielain 43 b §:ään** liittyen tulisi arvioida, sisällytetäänkö muutosdirektiivin uusi verkon laajuista arviointia koskeva 5 artikla 43 b §:ään (turvallisuusauditoinnit) vai pitäisikö maantielain 3 a lukuun sisällyttää kyseistä artiklaa koskeva uusi pykälä, esimerkiksi 43 d §:n korvaava uusi pykälä. Uuden 5 artiklan 1 kohdan mukaan jäsenvaltioiden on ensinnäkin varmistettava, että koko tämän direktiivin kattamasta käytössä olevasta tieverkosta tehdään verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi. Uuden 5 artiklan 2 kohdassa esitetään puolestaan ne perusteet, joiden mukaisesti onnettomuusriskiä ja vaikutusten vakavuuden riskiä on arvioitava. Uuden 5 artiklan 3 kohdassa asetetaan jäsenvaltioille vaatimus tehdä ensimmäinen verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi viimeistään vuonna 2024 ja tämän jälkeen vähintään joka viides vuosi. Uuden 5 artiklan 4 kohdassa todetaan, että verkon laajuista tieturvallisuusarviointia tehdessään jäsenvaltiot

voivat ottaa huomioon liitteessä III vahvistetut ohjeelliset osatekijät. Muutosdirektiiviin myötä liite III muuttuu käytännössä täysin. Uuden liite III:n sisältö on syytä ottaa huomioon kokonaisuudessaan muutospäätöksiin uutta 5 artiklaa maantielain 3 a lukuun sisällytettäessä. Sen sijaan uuden 5 artiklan 5 kohta koskee komission oikeutta antaa ohjeita menetelmistä järjestelmällisten verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien ja turvallisuusluokitusten tekemiseksi ja se ei aiheuta muutostarpeita maantielain 3 a lukuun. Uusi 5 artikla sisältää 6 kohdan, jonka mukaan 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun arvioinnin tulosten perusteella ja myöhemmin tarvittavien toimien asettamiseksi tärkeysjärjestykseen jäsenvaltioiden on luokiteltava kaikki tieverkon osuudet vähintään kolmeen luokkaan niiden turvallisuustason mukaan. Tämä uusi vaatimus tulisi sisällyttää joko maantielain jo olemassa olevaan pykälään tai uuteen koko verkon laajuista tieturvallisuustarkastusta käsittelevään pykälään.

**Maantielain 43 e §:ssä** säädetään tieturvallisuusarvioijan pätevyysvaatimuksista ja **43 f §:ssä** tieturvallisuusarvioijien koulutuksesta. Muutospäätöksillä ei ole muutettu direktiivin 4 artiklassa tarkoitettuja tieturvallisuusauditoiteja koskevia säännöksiä tai tiehankkeiden auditoijia koskevia pätevyys- ja koulutusvaatimuksia. Kuten lain **43 b §:n** yhteydessä on todettu, tulee kuitenkin arvioida, onko tarpeen muuttaa termi ”tieturvallisuusarvioija” ”tieturvallisuusauditoijaksi” direktiivin sanamuodon mukaisesti. Lisäksi muutospäätöksiin 9 artiklaan on lisätty uusi 1 a kohta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden tieturvallisuusauditoijien, jotka suorittavat koulutuksensa 17 päivän joulukuuta 2024 jälkeen, koulutussuunnitelma sisältää suojattomiin tienkäyttäjiiin ja tällaisten käyttäjien infrastruktuuriin liittyviä näkökohtia. Koulutuksia järjestävän Liikenne- ja viestintäviraston tulee ottaa tämä huomioon koulutusten sisältöjen osalta.

**Maantielain 43 g §** koskee onnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia ja sen mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on laskettava 43 a §:ssä tarkoitettulla tieverkolla kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet keskimääräiset kustannukset. Tämän pykälän osalta ei ole päivitystarvetta, koska pykälään olennaisesti liittyvää direktiivin 2008/96/EY 7 artiklaa muutetaan vain komission roolin osalta lisäämällä komissiolle mahdollisuus antaa täytäntöönpanosäädöksellä ohjeita onnettomuusraportoinnista komitologiamenettelyä käyttäen.

Muutospäätöksissä sisältää uuden **11 a artiklan**, joka käsittelee jäsenvaltioiden raportointivaatimuksia tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettelyjen soveltamisen ja tulosten osalta. Nykyisin tällaista raportointivelvollisuutta ei ole. Raportointia koskevassa artiklassa edellytetään erityisesti, että jäsenvaltiot luokittelevat tieverkkonsa verkon laajuudessa tiearvioinnissa yksilöidyn riskitason mukaan. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 31.10.2025 kertomus 5 artiklan mukaisesti arvioidun koko tieverkon turvallisuusluokituksesta. Kertomuksen on mahdollisuuksien mukaan perustuttava yhteiseen menetelmään. Kertomuksen on tapauksen mukaan katettava myös luettelo ajantasaistetuista kansallisista suuntaviivoista, mukaan lukien erityisesti teknologian kehityksessä ja suojattomien tienkäyttäjien suojelemisessa aikaansaadut parannukset. Tällaiset kertomukset on 31.10.2025 alkaen toimitettava viiden vuoden välein. Tämä ei aiheuta lainsäädännönmuutostarpeita.

Edellä kuvattujen muutostarpeiden lisäksi on syytä huomata muutospäätöksiin **2 artiklan** määritelmiä koskevat useat muutokset ja ottaa ne tarvittaessa huomioon maantielain säännöksissä.

Liikenne- ja viestintäviraston viranomaisvalvontatehtävän osalta valvontaa tulnaisiin kohdistamaan **maantielain 100 c §:n** periaatteiden mukaisesti, jonka mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on hoidettava valvontatehtävänsä tehokkaasti ja riskinarviointiin perustuen mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla. Direktiivin implementoinnissa tulee huomioida, että direktiivin mukaiset menettelyt soveltuville osin yhdistettäisiin Väyläviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmään, ja valvontaa näiden menettelyjen osalta toteutettaisiin Väyläviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmän valvonnan kautta. Nykyisellään direktiivin mukainen valvonta (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 43 h §) ja Väyläviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmän valvonta (100 a § ja 100 c §) ovat lainsäädännössä toisistaan erillisiä.

Maantielaissa tulee myös huomioida toteutetun virastouudistuksen myötä virastojen nykyiset roolit ja niiden kautta vastuiden selkeä jakautuminen virastojen välillä. Tarvittaessa Liikenne- ja viestintäviraston tulee antaa tarkempi määräys direktiivin mukaisista menettelyistä, ja tähän liittyvästä määräyksenantovaltuudesta tulee säätää maantielaissa. Nykyinen määräys on annettu vuonna 2012 Liikenneviraston toimesta.

### Komission toimivalta antaa delegoituja säädöksiä

Direktiivissä annetaan komissiolle toimivalta antaa delegoituja säädöksiä direktiivin liitteiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen (12 artikla). Voimassa olevan direktiivin mukaan liitteiden mukauttaminen tekniikan kehitykseen on voitu tehdä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen (niin sanottu PRAC-menettely). Muutos merkitsee menettelyn mukauttamista Lissabonin sopimuksen mukaiseksi. 12 a artikla puolestaan koskee siirretyn säädösvallan käyttämistä ja määrittelee komission käyttämän delegointioikeuden rajat. Muutettu 12 artikla ja uusi 12 a artikla eivät aiheuta lainsäädännön muutostarpeita. Myöskään direktiivin 13 artiklaan (komiteamenettely) tehdyt muutokset eivät aiheuta lainsäädännönmuutostarpeita.

### Direktiivin liitteet

Muutosdirektiivin 1 artiklan 15 kohdassa todettuja **muutoksia** direktiivin 2008/96/EY **liitteisiin** on jo liitteiden II a ja III osalta käsitelty yllä. Liitteitä I (Tieturvallisuuden vaikutustenarviointien ohjeelliset osatekijät), II (Tieturvallisuusauditointien ohjeelliset osatekijät) ja IV (Onnettomuusraporttien sisältämät onnettomuustiedot) koskevat muutokset ovat luonteeltaan vähäisiä ja eivätkä ne aiheuta tarvetta muuttaa lainsäädäntöä.

## **3.2 Muut säädösmuutostarpeet**

**Maantielain 2 luvussa** säädetään maantien suunnittelusta. Direktiiviä sovelletaan lähtökohtaisesti Euroopan laajuisen tieverkon teihin, moottoriteihin ja muihin pääteihin. Siten 2 lukuun pitäisi lisätä viittaussäännös tieturvallisuusedirektiivin implementoiviin säännöksiin maantielain 3 a luvussa ja todeta, että maantien suunnittelussa noudetaan soveltuvin osin, mitä 3 a luvussa ja sen nojalla säädetään.

**Maantielain 32 §:ssä** säädetään seurannasta ja jälkiarvioinnista. Sen mukaan ”Väyläviraston on järjestelmällisesti seurattava, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet, ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.” Tältä osin tulisi viitata säännöksiin, joilla direktiivi on implementoitu, eli maantielain 3 a lukuun. Tällainen viittaus saattaa olla syytä tehdä tarkempaan viitaten suoraan 3 a luvun pykälään, johon on sisällytetty yllä kuvatusti muutosdirektiivin uuden 6 ja 6 a artiklan sisältö.

**Maantielain 33 §** koskee maantien kunnossapitoa. Tältä osin tulee tarkistaa, aiheuttaako muutosdirektiivin uusi 6 a artikla (menettelyjen seurantatoimet) muutostarpeita 33 §:ään. Lisäksi muutosdirektiivin 2 artiklan 7 alakohtaa (kohdennetut tieturvallisuustarkastukset) koskevat muutokset, uusi 7 a alakohta (määräaikainen tieturvallisuustarkastus) ja uudistettu liite III (9. jakso, kunnossapito) saattavat aiheuttaa muutostarpeita maantielain 33 §:ään.

**Maantielain 33 §:n 2-4 momentissa** käytetyn termin ”runkoverkko” merkitystä on syytä tarkistaa verraten sitä muutosdirektiivin luomaan priorisointihierarkiaan eri tieluokkien välillä ja siihen, onko kyseinen hierarkia yhteensopiva termin ”runkoverkko” määritelmän kanssa. Tulee arvioida, miten uuden tieturvallisuusedirektiivin laajennettu soveltamisala ja direktiivin asettamat uudet vaatimukset (mm. kunnossapito ja korjaustoimien priorisointi) vaikuttavat 33 §:n koko sisältöön.

**Pääväyläasetuksen (933/2018) 4 §:ssä** esitetyn maanteiden palvelutason määrittelyn osalta tulee tarkistaa, onko se yhteensopiva uuden tieturvallisuusdirektiivin soveltamisalan ja direktiivin asettamien uusien vaatimusten kanssa. Direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten tulosten seurantatoimina tehdään perusteltuja päätöksiä siitä, ovatko korjaustoimet tarpeen. Jäsenvaltioiden on erityisesti tunnistettava tieosuudet, joilla tarvitaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden parannuksia, ja määriteltävä toimet, jotka asetetaan etusijalle kyseisten tieosuuksien turvallisuuden parantamiseksi. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että korjaustoimet kohdennetaan ensisijaisesti tieosuuksiin, joiden turvallisuustaso on alhainen ja jotka tarjoavat tilaisuuden toteuttaa toimenpiteitä, joilla on mahdollista parantaa merkittävästi turvallisuutta ja vähentää onnettomuuskustannuksia. Siten pääväyläasetuksen 4 §:ään liittyen tulee tarkistaa maanteiden palvelutason määrittelyn yhteensopivuus muutosdirektiivin soveltamisalan ja direktiivin asettamien vaatimusten kanssa. Tieturvallisuusdirektiivin kansallisesta soveltamisalasta ja täytäntöönpanosta päätettäessä tulee varmistaa kansallisen sääntelyn sisäinen ristiriidattomuus.

**Hallituksen esityksessä** eduskunnalle laiksi Liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (**HE 34/2018 vp**) todetaan sivuilla 11-12, että **tieliikenteen ohjauksen järjestämiseen** vaikuttaa mm. tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY. Koska yllä todetusti direktiivi (EU) 2019/1936 muuttaa direktiiviä 2008/96/EY huomattavasti, tulee tarkistaa näiden muutosten mahdolliset vaikutukset myös tieliikenteen ohjauksen järjestämiseen.

**Liikenne- ja viestintäviraston** maantielain 100 a §:n 4 momentin nojalla **tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmästä annettavissa määräyksissä** tulee huomioida direktiivin (EU) 2019/1936 vaatimukset sekä siitä johtuvat menettelyvaatimukset.

Muutostarpeita saattaa lisäksi kohdistua tässä arviomuistioissa mainitsemattomiin lakeihin, asetuksiin ja viranomaismääräyksiin.

#### 4 Muut muutostarpeet maantielakiin

##### Tietunneleita koskeva määräyksenantovaltuus

**Maantielain 109 §:n mukaan** Liikenne- ja viestintävirasto antaa Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevat yleiset määräykset. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuutta on tarpeen laajentaa siten, että kaikkia maantieverkon tunneleita käsitellään samalla tavalla erottelematta niitä TEN-verkon ja muun verkon mukaan. Näin toimimalla voidaan taata yhtenäinen turvallisuustaso ja yhtenäiset viranomaismenettelyt kaikille tietunneleille.

Lisäksi tulee selvittää, onko tunneliturvallisuusdirektiivin johdosta muilta osin tarpeen täsmentää maantielain säännöksiä.

#### 5 Jatkovalmistelu ja kysymykset sidosryhmille

Tämä muistio on laadittu liikenne- ja viestintäministeriössä kansallisen tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevan lainsäädännön sekä muiden maantielakiin liittyvien muutostarpeiden arvioimisen tueksi.

Muistion tavoitteena on saada sidosryhmiltä arvioita erityisesti tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annettua direktiiviä 2008/96/EY muuttavan direktiivin (EU) 2019/1936 sisältämän kansallisen liikkumavaran käyttämisestä ja direktiivin täytäntöönpanon toteuttamisvaihtoehdoista sekä vaikutuksista. Saadun palautteen perusteella ministeriössä valmistellaan tarvittavat lakimuutokset yhteistyössä muiden toimivaltaisten viranomaisten ja sidosryhmien kanssa. Luonnos hallituksen esityksestä on tarkoitus lähettää lausuntokierrokselle keväällä 2021.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausunnoissa toimittamaan tietoja erityisesti seuraavista seikoista taustatietojen ja tietopohjan kartoittamiseksi osana esivalmistelua:

- Mitkä ovat voimassa olevan direktiivin edellyttämien toimien kustannukset sekä arvioidut vaikutukset liikenneturvallisuuteen?
- Pyydetään tietoja vaihtoehtoisista ratkaisuista direktiivin implementoinnissa (eri soveltamisala-laajuudet) ja niiden vaikutuksista.
- Vaihtoisten soveltamisalavaihtoehtojen osalta laskelmat kustannuksista sekä laskelmien tarkempi kuvaus (esimerkiksi taustamuistio tai Excel-taulukko). Mitä oletuksia, epävarmuuksia ja riskejä kustannusarvioihin liittyy?
- Alustava arvio eri vaihtoehtojen hyödyistä ja haitoista
- Onko säädöksen vaikutuksista olemassa valmiina tilastoja tai muuta tietoa vai mitä menetelmää arvioinnissa käytetään? Aiheuttaako direktiivin soveltamisalan maantieteellinen laajennus ja uudet vaadittavat toimenpiteet tarpeita tilastoinnin ja seurantatietojen muutoksiin?
- Miten liikenneturvallisuus paranee direktiivin edellyttämien toimenpiteiden myötä ja miten sitä voidaan arvioida tilastollisesti sekä laskennallisesti kustannusvaikutuksina (vakavien loukkaantumisten ja liikennekuolemien vähentyminen)?
- Mitä muita arviointinäkökulmia, kuin taloudellisia ja liikenneturvallisuuteen liittyviä, säädökseen liittyy?
- Mitä direktiivin vaatimukset käytännössä tarkoittavat Väyläviraston, ELY-keskusten ja Liikenne- ja viestintäviraston toiminnassa (mm. tehtävät, menettelytavat, kustannukset)?
- Miten vaatimukset vaikuttavat käytännössä teiden suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon?

Sidosryhmät voivat tuoda lausunnoissaan esiin myös muihin kuin arviomuistiossa esitettyihin asiakokonaisuuksiin liittyviä näkemyksiä tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan sekä maantielain uudistamistarpeista.