

Hallituksen esitys eduskunnalle liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia sekä ratalakia.

Ehdotetuilla muutoksilla pantaisiin kansallisesti täytäntöön tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamista koskevan direktiivi (EU) 2019/1936, (jäljempänä *uusi tieturvallisuudirektiivi* tai *muutosdirektiivi*)¹. Muutosdirektiivin muutokset koskevat liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 3 a lukua, jossa säädetään tieturvallisuuden hallinnasta Euroopan laajuisen tieverkon maanteillä. Olennaisimmat muutokset koskisivat muun muassa 3 a luvussa säädetyn soveltamisalan laajennusta, tieosuuksien luokittelun korvaavaa verkon laajuista tieturvallisuusarviointia sekä tieturvallisuusarviointien perusteella tehtäviä seurantatoimia. Mainittujen 3 a luvun muutosten lisäksi tienpidon viranomaisvalvontaa koskevaan sääntelyyn sekä muihin maantienlain tarkempiin säännöksiin ehdotetaan tehtäväksi teknisiä muutoksia.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain sekä ratalain muutoksilla säädettäisiin valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arvioinnista niiden maanteiden ja rautateiden hankkeiden osalta, joihin sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annettua lakia.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan syksyllä 2021.

¹ 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

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö	6
3 Nykytila ja sen arviointi	12
3.1 Lainsäädäntö ja käytäntö	12
3.1.1 <i>Tieliikenneturvallisuutta ja maanteitä koskeva lainsäädäntö</i>	12
3.1.2 <i>Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja liikenneturvallisuusstrategian valmistelu</i>	13
3.2 Liikenneturvallisuustilanne	15
3.2.1 <i>Tieliikenteen turvallisuustilanne Suomessa</i>	15
3.2.2 <i>Kansalliset liikenneturvallisuustavoitteet</i>	19
3.2.3 <i>Tieliikenneturvallisuusviranomaiset ja muut keskeiset toimijat</i>	20
3.3 Euroopan unionin lainsäädäntö	23
3.4 Ympäristövaikutusten arviointia koskeva lainsäädäntö	24
3.5 Nykytilan arviointi	26
3.5.1 <i>Tieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpano</i>	26
3.5.2 <i>Tieliikenteen turvallisuustavoitteiden toteutuminen</i>	28
3.5.3 <i>YVA-direktiivin täytäntöönpanon täydentäminen</i>	29
4 MUUT TOTEUTTAMISVAIHTOEHDOT	30
5 Ehdotukset ja niiden vaikutukset	34
5.1 Tavoitteet	34
5.2 Keskeiset ehdotukset	34
5.3 Pääasialliset vaikutukset	35
5.3.1 <i>Vaikutukset viranomaisten toimintaan</i>	35
5.3.2 <i>Vaikutukset liikenneturvallisuuteen</i>	37
5.3.3 <i>Vaikutukset valtiontalouteen</i>	37
5.3.4 <i>Muut yhteiskunnalliset vaikutukset</i>	38
6 LAUSUNTOPALAUTE	39
7 SÄÄNNÖSKOHTAISET PERUSTELUT	39
8 LAKIA ALEMMAN ASTEINEN SÄÄNTELY	51
9 Voimaantulo	51
10 Toimeenpano ja seuranta	51
11 Suhde muihin esityksiin	51
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys	52
LAKIEHDOTUKSET	56
Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta	56
Laki ratalain muuttamisesta	62
LIITTEET	63
RINNAKKAISTEKSTIT	63
Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta	63
Laki ratalain muuttamisesta	73
MUUT LIITTEET	75
LIITE	75

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

Tämä hallituksen esitys sisältää lainsäädännönmuutosehdotuksia liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2005) (jäljempänä *maantielaki*), jotka koskevat tietieturvallisuudirektiivin (EU) 2019/1936 kansallista täytäntöönpanoa sekä muita teknisiä muutoksia maantielakiin. Toiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2014/52 tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista annetun direktiivin 2011/92/EU muuttamisesta (jäljempänä *YVA-direktiivi*)² johdosta on tarpeen saattaa YVA-direktiivin soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden sääntely YVA-direktiivin vaatimukset täyttäväksi maantielain ja ratalain (110/2007) osalta.

Uuden tieturvallisuudirektiivin valmistelu

Komissio antoi 17.12.2018 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY, jäljempänä *tieturvallisuudirektiivi*, muuttamisesta³. Komission aloitteen tavoitteena on vähentää tieliikenteen kuolonuhrien ja vakavien onnettomuuksien määrää parantamalla tieinfrastruktuurin turvallisuutta. Tähän pyritään muun muassa direktiivin soveltamisalaa laajentamalla Euroopan laajuisen liikenneverkon eli TEN-T-verkon ulkopuolelle kaikkiin moottoriteihin sekä EU:n pääteihin. EU:n pääteiden verkostossa kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien prosenttiosuus on suurten liikennemäärien vuoksi korkea verrattuna niiden osuuteen koko tieverkosta. Nykyisin direktiivin soveltamisala on rajoitettu TEN-T-verkon teihin (kattava verkko ja ydinverkko), jotka on määritelty niin sanotussa TEN-asetuksessa⁴.

Ehdotetut EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteet noudattavat Safe System -lähestymistapaa, jossa on kyse siitä, että ihmiset tekevät virheitä, mutta kaikilla tieliikenteen toimijoilla on yhteinen vastuu ehkäistä onnettomuuksia ja suojella tienkäyttäjiä. 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 tienkäyttäjiä.

Vuonna 2008 annetun tieturvallisuudirektiivin tarkoituksena oli varmistaa, että liikenneturvallisuus otetaan huomioon tieinfrastruktuurin suunnittelun ja toiminnan kaikissa vaiheissa. Direktiivin täytäntöönpanossa on kuitenkin komission mukaan ollut suuria eroja eri jäsenvaltioissa. 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.

Uudella direktiivillä tavoitellaan erityisesti nykyisen direktiivin puutteiden korjaamista, turvallisuudenhallintamenettelyissä tehtävien havaintojen seurannan parantamista sekä

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/52/EU, annettu 16 päivänä huhtikuuta 2014, tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista annetun direktiivin 2011/92/EU muuttamisesta, EUVL L 124, 25.4.2014, s. 1–18.

³ Euroopan komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta (KOM (2018) 274 lopullinen)

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta, EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1–128.

menettelyiden ja vaatimusten yhdenmukaisuutta jäsenvaltioissa. Nimenomaisesti esiin nostetaan lisäksi suojattomien tienkäyttäjien suojelu ja uuden teknologian käyttöönoton tehostaminen.

Komission ehdotuksesta uudeksi direktiiviä 2008/96/EY muuttavaksi direktiiviksi annettiin kesäkuussa 2018 kirjelmä eduskunnalle (U 52/2018 vp). Valtioneuvosto piti direktiiviehdotukseen liittyen tärkeänä liikenneturvallisuuden ja tieninfrastruktuurin turvallisuuden parantamiseen tähtääviä toimia muun muassa turvallisuudenhallintamenettelyiden seurannan ja raportoinnin vahvistamisen sekä suojattomien tienkäyttäjien huomioinnin osalta. Pääteiden määritelmän tulkinnanvaraisuuteen suhtauduttiin varauksellisesti. Valtioneuvosto piti myös tärkeänä, että direktiivi mahdollistaa riittävän liikkumavaran resurssien ja toimenpiteiden kohdistamiseen niihin turvallisuuspuutteisiin, joiden seurauksena aiheutuu eniten vakavia henkilövahinko-onnettomuuksia ja liikennekuolemia. Liikenne- ja viestintävaliokunta (LiVL 21/2018 vp) yhtyi valtioneuvoston kantaan ja piti mietinnössään erittäin tärkeänä pyrkiä parantamaan tieninfrastruktuurin ja liikenteen turvallisuutta. Valiokunta yhtyi valtioneuvoston kantaan siitä, että jäsenvaltioille tulee jättää riittävästi liikkumisvaraa pääteiden määrittelyyn ja muutoinkin resurssien ja toimenpiteiden kohdentamiseen tarkoituksenmukaisella ja turvallisuushyötyjä parhaiten aikaansaavalla tavalla.

Hallituksen esityksen tarkoituksena on saattaa voimaan tieninfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta 23.12.2019 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1936. Muutosdirektiivi tuli voimaan 16.12.2019. Jäsenvaltioiden tulee saattaa direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 17.12.2021. Jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tieturvallisuusedirektiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle. Tieturvallisuusedirektiivin soveltamisalaan kuuluu yksinomaan tieninfrastruktuuri. Jäljempänä kuvataan tieturvallisuusedirektiivin ja kansallisen lainsäädännön nykytilaa sekä muutosdirektiivistä 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 kansallisesta täytäntöönpanosta maakunnan alueella.

YVA-direktiivin täytäntöönpanon edellyttämät muutokset

Suomi vastaanotti 28.11.2019 Euroopan komissiolta virallisen huomautuksen (asianumero 2019/2290) koskien YVA-direktiivin täytäntöönpanoa Manner-Suomessa ja Ahvenanmaalla. Komissio katsoi, että useita direktiivin säännöksiä ei ole pantu asianmukaisesti täytäntöön. Komission mukaan puutteet koskivat muun muassa ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (jäljempänä *YVA-menettely*) soveltamisalan määräytymistä, YVA-menettelyn tulosten huomioon ottamista lupamenettelyissä sekä päätösten perustelemiseen ja muutoksenhakuoikeuteen liittyviä kysymyksiä. Osa komission huomautuksista oli luonteeltaan teknisiä ja liittyivät direktiivin säännösten täytäntöönpanon yksityiskohtiin. Suuri osa komission väitteistä kohdistui YVA-direktiivin lupamenettelyille asettamien vaatimusten täytäntöönpanoon sektorikohtaisissa lupasäädöksissä, joissa säädetään YVA-hankkeiden lupamenettelyistä. Komission virallinen huomautus koski siten YVA-lainsäädännön lisäksi myös joukkoa sektorikohtaisia lupasäädöksiä, joista osa kuuluu muiden kuin

ympäristöministeriön toimialaan. Kukin ministeriö valmistelee omaa toimialaansa koskevat lainsäädäntömuutokset. Suomi on 24.3.2020 antamassaan vastauksessa ilmoittanut, että Manner-Suomi ja Ahvenanmaa tulevat täydentämään lainsäädäntöään YVA-direktiivin säännösten täytäntöönpanon täsmentämiseksi. Lainsäädäntömuutokset valmistellaan niin, että lainsäädäntömuutokset kokonaisuudessaan tulisivat voimaan vuoden 2021 aikana

YVA-direktiivin täytäntöönpanon täydentämiseksi ehdotetaan muutettavan maantielakia ja ratalakia. YVA-direktiivin mukaisiin hankkeisiin myönnetään lupia mm. ilmailulain, ratalain ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain nojalla. Jäljempänä kuvataan YVA-direktiivin ja kansallisen lainsäädännön nykytilaa maantielain ja ratalain osalta sekä komission virallisesta huomauksesta aiheutuvia muutostarpeita maantie- ja ratalakiin. Ilmailulakiin tehtävät muutokset toteutetaan ilmailu-lain muutoshankkeen yhteydessä (LVM052:00/2020).

Hallituksen esityksen valmistelu

Hallituksen esitys on valmisteltu Liikenne- ja viestintäministeriössä.

Hallituksen esityksen valmistelun pohjana on käytetty 4.6.2020 laadittua arviomuistiota tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamista koskevan direktiivin (EU) 2019/1936 täytäntöönpanosta ja kansallisen lainsäädännön muutostarpeista sekä muista liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muutostarpeista.

Arviomuistiosta saatiin lausuntoja yhteensä 10. Lausujia olivat Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Poliisihallitus, Keskuskauppakamari, Liikenneturva, Onnettomuustietoinstituutti, Pyöräliitto ry, Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja Suomen Motoristit ry. Lausuntojen sisältö on otettu huomioon hallituksen esityksen laadinnassa. Hallituksen esityksen tausta-aineisto on saatavilla ministeriön internetsivuilla tunnuksella LVM053:00/2019.

Lausunnoissa painotettiin, että liiallisen hallinnollisen taakaan kerääntymistä direktiivin kansallisen täytäntöönpanon myötä tulisi välttää. Eri toimijoiden selkeää roolienjakoa painotettiin, muun muassa Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston sekä ELY-keskusten keskinäistä suhdetta. Lisäksi muutosdirektiivin tarkoituksenmukaista soveltamisalan määrittelyä pidettiin tärkeänä. Direktiivin tuomien uudistusten katsottiin lisäävän liikenneturvallisuutta, mutta lisäävän myös liikenneturvallisuuden kustannuksia, vaikka ei kuitenkaan huomattavasti. Soveltamisalan laajennukseen osalta useat lausunnonantajat katsoivat, että direktiivin soveltamisalan merkittävä laajentaminen nykyisestä soveltamisalasta ei ole tarpeen, mikäli direktiiviin soveltamisalan ulkopuoliseen tieverkkoon sovellettaisiin direktiivin edellyttämiä toimia hyvinä käytänteinä vastuuviranomaisen toimesta ilman lakiin ja direktiiviin perustuvaa velvoitetta. Lisäksi lausunnoissa katsottiin, että direktiivin laaja soveltamisala voisi johtaa siihen, että soveltamisalaan kuuluisi paljon vähäliikenteisiä tieosuuksia, jolloin direktiivin tarkoituksenmukaisuus ja toimien kustannustehokkuus eivät toteutuisi parhaalla mahdollisella tavalla liikenneturvallisuuden parantamisen näkökulmasta. Väylävirasto ja ELY-keskukset kannattivat soveltamisalan osalta vaihtoehtoa, joka käsittäisi TEN-T-verkon, TEN-T-verkon ulkopuoliset moottoritiet sekä maanteiden ja rautateiden pääväylyistä annetun Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (933/2018) 2 §:n mukaiset maanteiden pääväylät (palvelutasot I ja II) (jäljempänä myös *pääväylyäasetus*). Muutosdirektiivin 5 artiklan mukaisen koko verkon laajuisen arvioinnin kehittämistä sekä suojattomien tienkäyttäjien huomiointia pidettiin liikenneturvallisuuden kannalta tärkeinä asioina.

Ympäristöministeriö on asettanut toimikaudelle 1.7.2020-31.12.2021 yhteistyöryhmän koordinoimaan Euroopan komissiolta saadun virallisen huomautuksen johdosta tehtävää YVA-direktiivin täytäntöönpanon täydentämistä. Yhteistyöryhmässä on edustajia ympäristöministeriöstä, oikeusministeriöstä, liikenne- ja viestintäministeriöstä sekä työ- ja elinkeinoministeriöstä. Yhteistyöryhmän toiminnasta on saatavilla tietoa ympäristöministeriön internetsivuilla tunnuksella YM034:00/2020.

Hallituksen esitystä koskeva luonnos oli lausuntokierroksella..... Lausuntoja saatiin yhteensä .

Lausunnot ja yhteenveto lausunnoista on saatavilla valtioneuvoston Hankeikkunasta ().

2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Uusi tieturvallisuusdirektiivi (EU) 2019/1936: tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

Yleistä

Muutosdirektiivin yleisenä tavoitteena on vähentää liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia EU:n alueella parantamalla tieinfrastruktuurin turvallisuutta. Direktiivin 2008/96/EY perusteella on havaittu, että TEN-T-verkossa toteutetut tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan, (jäljempänä myös *TTH-menettelyt*) ovat auttaneet vähentämään liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia unionissa. Direktiivin 2008/96/EY vaikutuksia arvioitaessa on käynyt ilmi, että jäsenvaltiot, jotka ovat soveltaneet TTH-periaatteita vapaaehtoiselta pohjalta TEN-T-verkon ulkopuolisilla kansallisilla teillään, ovat saavuttaneet huomattavasti paremman turvallisuustason kuin jäsenvaltiot, jotka eivät ole tehneet niin. Tämän vuoksi on suotavaa, että kyseisiä TTH-periaatteita sovelletaan myös muihin Euroopan tieverkon osiin.

Tässä luvussa 2 kuvataan uuden tieturvallisuusdirektiivin (EU) 2019/1936 sisältöä sekä sen aiheuttamia muutoksia nykyisin voimassa olevaan tieturvallisuusdirektiiviin. Tarpeellisin osin luvussa kuvataan myös nyt voimassaolevan lainsäädännön ja direktiivin sisältöä.

Muutosdirektiivin tarkoituksena on päivittää tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annettua direktiiviä 2008/96/EY vastaamaan tieturvallisuuden tarpeita kattavammin. Direktiivissä 2008/96/EY säädetään tieturvallisuusvaikutusten arvioinneista, tiehankkeiden turvallisuusauditoinneista, tieverkon turvallisuustarkastuksiin liittyvistä menettelyistä ja tieosuuksien luokittelusta niiden onnettomuusalttiuden ja parantamismahdollisuuksien mukaan. Nykyisin direktiivin soveltamisala on rajoitettu TEN-T-verkkoon kuuluviin teihin.

Direktiivin muutokset koskevat erityisesti sen soveltamisalaa ja turvallisuudenhallintamenettelyjen seuranta, josta säädettiin aiemmassa direktiivissä niukasti. Lisäksi direktiivin nojalla tehtävä tieosuuksien luokittelu korvataan uudella koko verkon laajuisella tieturvallisuusarvioinnilla. Uusina asioina mukaan tulevat lisäksi vaatimukset tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettavasta tunnistamisesta sekä suojattomien tienkäyttäjien huomioon ottamisesta turvallisuudenhallintamenettelyissä ja myös tieturvallisuusarvioijien koulutuksessa. Direktiivin muuttamisen yhteydessä on annettu merkittävä painoarvo suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuden parantamiseksi. Siksi suojattomien tienkäyttäjien huomiointi eri tason tarkastuksissa ja rakennusvaiheen liikenteenohjaussuunnitelmissa omana ryhmänään on varmistettava.

Direktiiviin sisältyy valtuutukset komissiolle tiemerkinä ja liikennemerkkejä koskevien täytäntöönpanosäädösten sekä direktiivin liitteitä koskevien delegoitujen säädösten antamiseen.

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 oli **5 199 km** vuonna 2020.

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” (2 artiklan 1b kohta).

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 liikennemääriin ja onnettomuustilastoihin liittyvistä asianmukaisesti perustelluista syistä päätiet, joilla turvallisuuden kohdistuva riski on alhainen. Vastaavasti jäsenvaltiot voivat sisällyttää direktiivin soveltamisalaan teitä, joita ei mainita edellä. Direktiiviä ei sovelleta tunneleissa kulkeviin teihin, jotka kuuluvat direktiivin 2004/54/EY⁵ (jäljempänä myös *tunneliturvallisuusdirektiivi*) soveltamisalaan.

Soveltamisalan laajennuksen osalta TEN-T-verkon ulkopuolelle komissio on nostanut esiin TEN-T-verkon ulkopuolisten pääteiden merkityksen ja sen, että EU:n pääteiden verkostossa kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien prosenttiosuus on korkea verrattuna niiden osuuteen koko tieverkosta. Nykyisillä TEN-T-verkon teillä tapahtuu vain kahdeksan prosenttia liikennekuolemista EU:ssa (Suomessa noin 20 prosenttia). Direktiivin soveltamisalan laajentamisen myötä soveltamisala kattaa 15 prosenttia tieverkon pituudesta EU:ssa ja niillä tapahtuu noin 39 prosenttia tieliikennekuolemista EU:ssa. Siksi EU:n koordinoitujen toimien päätieverkossa auttaisivat saavuttamaan EU:ssa keskipitkän aikavälin tavoitteen, joka on liikennekuolemien määrän puolittaminen vuoteen 2030 mennessä sekä pitkän aikavälin tavoitteen, jonka mukaan liikennekuolemista olisi päästävä kokonaan eroon vuoteen 2050 mennessä.

Infrahankkeiden tieturvallisuusauditoinnit

Tieturvallisuusauditointi on erottamaton osa tien suunnitteluprosessia ja se on tehtävä laadittaessa yleissuunnitelmaa, tiesuunnitelmaa, käyttöönottovaiheessa ja käytön alkuvaiheessa. Menettely ja tieturvallisuusarvioijan (jäljempänä myös *TTA*) pätevyysvaatimukset säilyvät muutosdirektiivin myötä pitkälti ennallaan. Muutosdirektiiviin lisätyn 4 artiklan 6 kohdan mukaan komissio antaa ohjeita niin sanottujen myötävien tienvarsien ja käyttäjää ohjaavien

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/54/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan laajuisten tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 39).

teiden suunnittelemiseksi suunnitteluvaiheen alustavassa tarkastuksessa sekä ohjeita suojattomia tienkäyttäjiä koskevista laatuvaatimuksista.

Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi

Muutosdirektiivi edellyttää, että otetaan käyttöön uusi menettely: ”verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi” (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 osuuksista, 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 direktiivin 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, tiemerkitöjen 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.)

Verkon laajuisten tieturvallisuusarvioinnin tulosten perusteella ja myöhemmin tarvittavien toimien asettamiseksi tärkeysjärjestykseen jäsenvaltioiden on luokiteltava kaikki tieverkon osuudet vähintään kolmeen luokkaan niiden turvallisuustason mukaan.

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, teosuuksien 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 niillä voitaisiin tuottaa koko verkon laajuisia parannuksia turvallisuuteen. Direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa 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 teosuudet. Siinä myös arvioidaan järjestelmällisesti ja ennakoivasti tieinfrastruktuuriin liittyviä riskejä, kuten sen geometriset ominaisuudet, liittymät ja tasoristeykset, esteet tien varsilla sekä asianmukaiset tien turvalaitteet. 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.

Määräaikaiset tieturvallisuustarkastukset

Direktiivin 6 artiklan 1 kohtaan on tehty vähäinen muutos. Jäsenvaltioiden edellytetään varmistavan, että määräaikaisia tieturvallisuustarkastuksia tehdään riittävän usein, jotta voidaan turvata kyseisen tieinfrastruktuurin riittävä turvallisuustaso. Aiemmin direktiivi edellytti, että jäsenvaltiot varmistavat, että käytössä olevilla teillä tehdään turvallisuustarkastuksia tieturvallisuuteen vaikuttavien näkökohtien määrittelemiseksi ja onnettomuuksien ehkäisemiseksi.

Menettelyjen seuranta: kohdennetut tieturvallisuustarkastukset ja muut seurantatoimet

Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan 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 teosuuksiin ja toimenpiteisiin, joiden hyöty-kustannussuhde on suurin. Muutoksen myötä kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia ja korjaavia toimenpiteitä koskevaa sääntelyä tarkennettaisiin liittäen ne myös yhteen uuden verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin ja siinä tehtävien löydösten kanssa.

Direktiivin 6 a artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että 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, turvaluheet 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 direktiivin 9 artiklan 4 kohdan a alakohdassa säädetyt tieturvallisuusarvioijan pätevyysvaatimukset.

Direktiivi edellyttää jäsenvaltioiden tekemän kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten tulosten seurantatoimina perusteltuja päätöksiä siitä, ovatko korjaustoimet tarpeen. Jäsenvaltioiden on erityisesti tunnistettava teosuudet, joilla tarvitaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden parannuksia. Korjaustoimet tulee kohdentaa ensisijaisesti teosuuksiin, joiden turvallisuustaso on alhainen ja jotka tarjoavat tilaisuuden toteuttaa merkittävästi turvallisuutta parantavia ja onnettomuuskustannuksia vähentäviä toimenpiteitä. Jäsenvaltioiden tulee myös laatia ja päivittää 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 tulevaisuudessa tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä koskevissa menettelyissään erityistä huomiota luottavuuteen ja havaittavuuteen ihmiskuljettajien ja automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien kannalta. Menettelyissä on otettava huomioon mahdolliset komission täytäntöönpanosäädöksellä antamat yhteiset tekniset määrittelyt koskien jäsenvaltioiden menettelyjä, joilla pyritään varmistamaan tiemerkintöjen ja liikennemerkkien toimivuus, luottavuus ja havaittavuus ihmiskuljettajien ja automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien kannalta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään direktiivin 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Suojattomat tienkäyttäjät

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

Vapaaehtoinen raportointi

Direktiiviin on lisätty uusi 6 e artikla, jonka mukaan jäsenvaltioiden on pyrittävä perustamaan vapaaehtoista raportointia varten kansallinen järjestelmä, joka on kaikkien tienkäyttäjien saatavilla verkossa ja joka helpottaa tienkäyttäjien ja ajoneuvojen toimittamien poikkeamien sekä muiden sellaisten turvallisuuteen liittyvien tietojen keräämistä, jotka ilmoittajan mielestä aiheuttavat todellisen tai mahdollisen vaaran tieinfrastruktuurin turvallisuudelle.

Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksillä ohjeita siitä, miten onnettomuuden vakavuusasteesta, myös kuolleiden ja loukkaantuneiden määrästä, on raportoitava. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Onnettomuusraportit

Voimassaolevan direktiivin 7 artiklan mukaan jokaisesta direktiivin soveltamisalaan kuuluvalla tiellä tapahtuneesta kuolemaan johtaneesta onnettomuudesta on laadittava onnettomuusraportti. Lisäksi jäsenvaltioiden on laskettava alueellaan tapahtuvien kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtavien onnettomuuksien keskimääräiset sosiaaliset kustannukset. Onnettomuusraportteja ja –kustannuksia koskevaa 7 artiklaan on lisätty muutosdirektiivillä 1a kohta. Sen mukaan komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksillä ohjeita siitä, miten

onnettomuuden vakavuusasteesta, myös kuolleiden ja loukkaantuneiden määrästä, on raportoitava. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tieturvallisuudirektiivin 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen

Tieturvallisuusarvioijien koulutus

Voimassaolevan tieturvallisuudirektiivin 9 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että tieturvallisuusarvioijat suorittavat peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksia ja että heillä on pätevyystodistus tehtävänsä. Muutosdirektiivillä 9 artiklaan on lisätty 1a kohta, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että 17.12.2024 jälkeen tieturvallisuusarvioijien koulutussuunnitelma sisältää suojattomiin tienkäyttäjiin ja tällaisten käyttäjien infrastruktuuriin liittyviä näkökohtia.

Tunnelit

Direktiiviin sisältyy vaatimus yhteisistä tieturvallisuustarkastuksista tieturvallisuudirektiivin soveltamisalaan kuuluvien teiden ja tunneliturvallisuudirektiivin (2004/54/EY) soveltamisalaan kuuluvien tunnelien välisillä siirtymäalueilla korkean onnettomuusrisikin 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.

Raportointi komissiolle

Direktiiviin on lisätty 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 vähintään kolmeen luokkaan ja sen jälkeen kertomus on toimitettava aina viiden vuoden välein. Kertomuksen on tapauksen mukaan katettava myös luettelo ajantasaistetuista kansallisista suuntaviivoista, mukaan lukien erityisesti teknologian kehityksessä ja suojattomien tienkäyttäjien suojelemisessa aikaansaadut parannukset.

Direktiivin liitteiden muuttaminen

Voimassaolevan tieturvallisuudirektiivin mukaan direktiivin liitteet mukautetaan tekniikan kehitykseen valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen (13 artiklan 3 kohta). Muutosdirektiivillä 12 artiklaa on muutettu siten, että komissiolle siirretään valta antaa uuden 12 a artiklan mukaisesti kyseisiä delegoituja säädöksiä 16.12.2019 alkaen viiden vuoden ajaksi. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa säädösvallan siirron. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyteen.

Muutosdirektiivin 12 a artiklan mukaan ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13.4.2016

tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa⁶ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Heti, kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole 2 kuukauden kuluessa säädöksen tiedoksiannosta ilmaissut vastustavansa sitä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta kyseistä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

Komiteamenettely

Direktiivin 13 artiklassa on säädetty jo aiemmin komiteamenettelystä, jolloin on sovellettu neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁷ 5 artiklan mukaista sääntelymenettelyä. Muutosdirektiivin myötä 13 artiklaa on muutettu siten, että siinä viitataan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 182/2011⁸ ja muutosdirektiivin myötä komiteamenettelyyn sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa eli tarkastusmenettelyä.

3 Nykytila ja sen arviointi

3.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

3.1.1 Tieliikenneturvallisuutta ja maanteitä koskeva lainsäädäntö

Laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) säädetään maanteistä ja tienpidosta. Maantieverkon tulee maantielain 13 §:n 2 momentin mukaan tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan liikkumiseen ja kuljettamiseen koko maassa kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon erilaiset kulkutavat, eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinoalojen kuljetustarpeet. Tiesuunnittelussa on tarkasti arvioitava rakentamisen vaikutukset esimerkiksi liikenneturvallisuuteen. Maantielain tarkoittamia suunnitelmia ovat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma. Yleissuunnitelma on laadittava, elleivät hankkeen vaikutukset ole vähäiset taikka maantien sijaintia ja sen vaikutuksia ole jo riittävässä määrin ratkaistu asemakaavassa tai oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa. Yleissuunnitelma on aina laadittava sellaisissa hankkeissa, joihin sovelletaan ympäristövaikutusten arviomenettelystä annetun lain (468/1994) 2 luvun mukaista arviointimenettelyä. Yleissuunnitelmassa on esitettävä muun ohella selvitys tien arvioiduista vaikutuksista kuten vaikutuksista liikenneturvallisuuteen. Ennen maantien rakentamista on laadittava ja hyväksyttävä myös tiesuunnitelma, johon on liitettävä arvio tien vaikutuksista sekä esitettävä ne toimenpiteet, jotka ovat tarpeen tien haitallisten vaikutusten poistamiseksi tai vähentämiseksi. Maantielain 32 §:n mukaan Väyläviraston tulee järjestelmällisesti seurata, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet, ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarvioinnissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa. Maantielain 37 §:n mukaan yksityinen tie voidaan liittää maantiehen, jos liittymästä ja sen käyttämisestä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Rakentamista on liikenneturvallisuussyistä rajoitettu maanteiden suoja- ja näkemäalueilla ja ELY-keskuksella on oikeus poistaa näiltä alueilta liikenneturvallisuutta vaarantava kasvillisuus. Maantielain 52 §:n mukainen tienvarsimainonnan sääntely perustuu ennen kaikkea liikenneturvallisuussyihin, jotta

⁶ Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan komission välinen toimielinten sopimus paremmasta lainsäädännöstä, EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1 - 14.

⁷ Neuvoston päätös 1999/468/EY, tehty 28 päivänä kesäkuuta 1999, menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä, EUVL L 184, 17/07/1999 s. 23 – 26.

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä EUVL 55, 28.2.2011, s. 13–18

tienvarsiympäristö ei veisi tiellä liikkujan huomiota liaksi pois liikenteestä. Maantielain 33 §:n mukaan maantie on pidettävä yleisen liikenteen tarvetta ja väylän liikenteellistä merkitystä vastaavassa kunnossa. Maantie tulee pitää kunnossapitotoimin, kuten liukkautta torjumalla sellaisena, että liikenneturvallisuus ei vaarannu. Lisäksi maantielain 3 a luvun säännöksillä on kansallisesti pantu täytäntöön aiempi tieturvallisuusdirektiivi (2008/96/EY).

Uusi yksityistielaki (560/2018) tuli voimaan 13.7.2018, jolla korvattiin vuonna 1963 voimaan tullut laki yksityisistä teistä (358/1962). Suomessa yksityisteitä on yli 370 000 km ja ne ovat osa liikennejärjestelmää. Yksityisteillä on suuri merkitys muun muassa matkaketjujen toimivuudelle erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksissa, varsinkin puuhuollon ja muun maaseudun elinkeinoelämän ja asutuksen osalta. Yksityisteillä on toimintavarmuuteen liittyviä tehtäviä esimerkiksi silloin, jos tietä käytetään yleisesti läpikulkuliikenteeseen tai jos tien varrella on merkittävästi muiden kuin tieosakkaiden liikennettä aiheuttavia toimintoja.

Tieliikenneturvallisuuden osatekijöitä ovat tienkäyttäjä, ajoneuvo ja liikenneväylä. Liikenneturvallisuus riippuu ennen kaikkea siitä, miten tiellä liikkujat käyttäytyvät mukaan luettuna inhimilliset erehdykset ja sääntöjen vastainen toiminta. Ajoneuvotekniikkaa ja liikenneympäristöä on kehitettävä siihen suuntaan, että inhimillisten puutteiden aiheuttamat onnettomuudet voitaisiin estää tai niiden seurauksia rajoittaa. Tienkäyttäjän liikennekäyttäytymiseen vaikutetaan ennen kaikkea liikennesäännöillä, jotka sisältyvät tieliikennelakiin (729/2018) ja sen nojalla annettuihin säädöksiin. Tieliikenneturvallisuuden kannalta on tärkeää, että ajoneuvojen kuljettajilla on tarvittavat fyysiset, tiedolliset ja taidolliset edellytykset, joista säädetään ajokorttilailla (386/2011). Lakiin liikenteen palveluista (320/2017) on koottu liikennemarkkinoita ja -palveluja koskevat säädökset eri liikennemuotojen osalta sekä säädökset ammattiliikenteen markkinoille pääsystä.

Tekninen kehitys on tehnyt moottoriajoneuvoista rakenteiltaan, varusteiltaan ja ajettavuudeltaan entistä turvallisempia. Ajoneuvolaissa (1090/2002) ja sen nojalla annetuissa säädöksissä säädetään muun muassa tiellä käytettävien ajoneuvojen luokituksista ja ominaisuuksista. Vahinkojen ehkäisemisestä säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994). Liikennevahingon varalta jokainen liikenteeseen käytettävä moottoriajoneuvo on vakuutettava liikennevakuutuslain (460/2016) mukaisesti. Lain liikenneturvallisuusmaksusta (471/2016) mukaan liikennevakuutusmaksuissa peritään liikenneturvallisuusmaksua, joka tuloutetaan valtion talousarvioon.

Viime vuosina noin joka viidennessä kuolemaan johtaneessa liikenneonnettomuudessa on ollut osallisena päähtynyt kuljettaja. Alkolukon on todettu olevan tehokas tekninen väline rattijuopumusten ennaltaehkäisemisessä. Alkolukkolain (730/2016) mukaan alkolukkoa käytetään alkolukolla valvotussa ajo-oikeudessa, terveysperustein alkolukkoehdolla myönnettävässä ajo-oikeudessa sekä koulu- ja päivähoitokuljetuksissa.

3.1.2 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja liikenneturvallisuusstrategian valmistelu

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmistellaan *valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2021-2032*. Maantielain 15 b §:n mukaan liikenne- ja viestintäministeriö vastaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta ja sen hyväksyy valtioneuvosto. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpide-ehdotukset tavoitteiden saavuttamiseksi. Liikenneinfrastruktuurin turvallisuutta parantavia toimenpiteitä tarkastellaan suunnitelman yhteydessä. Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään

valtioneuvoston periaatepäätös, jonka jälkeen se annetaan selontekona eduskunnalle keväällä 2021.

Liikenne 12 suunniteluun liittyen Liikenne- ja viestintävirasto laati liikenneverkon strategisen tilannekuvan, jossa arvioitiin koko Suomen liikenneverkon tilaa ja puutteita, muun muassa pääväylien palvelutasopuutteita. Pääväylillä on 118 km merkittäviä liikenneturvallisuuden ongelmakohtia, joissa on kohonnut todennäköisyys ajokilometriä kohden joutua henkilövahinkoon johtavaan onnettomuuteen ja joissa henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu paljon (tiekilometriä kohden). Turvallisten ohitusmahdollisuuksien puuttuminen on yksi mahdollinen liikenneturvallisuusongelman syy. Tilannekuva päivitetään kahdesti vuodessa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma päivitetään hallituskausittain. Nykyisen suunnitelmaluonnoksen mukaan seuraava päivitys tehtäisiin niin, että siitä voitaisiin päättää 2025. Suunnitelmaluonnoksen mukaan valtio tarkastelee maanteiden TEN-T ydinverkon kriteerien täyttymistä uudelleen vuonna 2024 ennen seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista ja tekee tarvittaessa päätöksen poikkeushakemuksesta Euroopan komissiolle. Poikkeushakemus nykyisistä liikenneverkon laatuvaatimuksista on nykyisen asetuksen mukaan mahdollinen, jos investointi infrastruktuuriin ei ole hyöty-kustannussuhteensa puolesta perusteltavissa.

Kun valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa päivitetään seuraavalla suunnittelukierroksella, käytettävissä on muutosdirektiivin 5 artiklan mukainen Väyläviraston laatima ensimmäinen koko verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi, joka on laadittava viimeistään vuonna 2024. Arviointia voidaan hyödyntää valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman liikenneturvallisuustoimien tunnistamisessa. Se, missä laajuudessa näitä toimia tullaan toteuttamaan joko kohdennettuina toimenpiteinä tai osana muita tieverkon kehittämistoimia, riippuu muun muassa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman talousraamista sekä sen muista tavoitteista.

Liikenne- ja viestintäministeriö on 14.11.2019 tekemällään päätöksellä asettanut *Suomen liikenneturvallisuusstrategian* valmisteluun liittyvän ohjausryhmän ja työryhmät toimikaudeksi 1.12.2019-1.12.2021. Strategia laaditaan vuosille 2022-2026. Valmistettava liikenneturvallisuusstrategia on pitkän aikavälin strategisen ohjauksen väline, johon sisältyy toimenpideohjelma strategiassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta kaikkien liikennemuotojen osalta. Tieliikenteen osalta tämä tavoite kytkeytyy erityisesti EU:n visioon, jonka päämääränä on vähentää tieliikennekuolemien määrä nolnaan vuoteen 2050 mennessä. EU-maiden liikenteestä vastaavat ministerit ovat myös asettaneet tavoitteen vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisesta vuoden 2020 tasolta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteiden saavuttamiseksi komissio on muun muassa antanut tiedonannon ”Europe on the Move”, johon liitännäisissä asiakirjoissa on pyritty esittämään valittujen indikaattorien pohjalta laadittuja toimenpiteitä tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Liikenneturvallisuusstrategia valmistellaan laajassa, poikkihallinnollisessa sidosryhmäyhteistyössä. Tavoitteena on liikenneturvallisuuden parantaminen kokonaisvaltaisesti ja luoda edellytyksiä liikenteen turvalliseen kehitykseen tulevaisuudessa, ottaen erityisesti huomioon liikenteen digitalisaation, automatisaation sekä liikennevälineiden ja liikennekäyttämisen merkitys. Tieliikenteen infraan liittyvät toimenpiteet ovat myös mukana tässä tarkastelussa ja toimia yhteensovitetaan Liikenne 12 suunnitelman ja sen toimeenpanon kanssa.

3.2 Liikenneturvallisuustilanne

3.2.1 Tieliikenteen turvallisuustilanne Suomessa

Suomen tieliikenteen turvallisuustyö pohjautuu monien muiden EU-maiden tavoin nollavisioon, jonka mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Visio korostaa kaikkien tieliikenteen toimijoiden vastuuta ja pohjautuu vahvasti ajatukseen siitä, että inhimillinen virhe ei saisi johtaa kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen.

Vuosikymmenten kuluessa liikenneturvallisuus Suomessa on parantunut selvästi. Tästä yleisestä trendistä huolimatta tieliikenteessä kuolemien väheneminen on hidastunut 2010-luvun jälkipuolella ja nykytaso on noin 220 kuollutta vuosittain. Vuosina 2010 - 2020 Suomessa oli valtioneuvoston asettamana tavoitteena puolittaa liikennekuolemien määrä. Tavoitetta ei saavutettu. Liikennevakuutuksesta korvatut vammautumiset eivät ole vähentyneet viime vuosina. Vuosina 2016–2020 tieliikenteessä loukkaantui virallisen tilaston mukaan keskimäärin 5 200 henkeä vuodessa.

Liikenneonnettomuuksissa kuolleista 58 % on henkilöautojen kuljettajia tai matkustajia (keskimäärin 135 henkilö vuodessa), 10 % jalankulkijoita (keskimäärin 24 henkilöä vuodessa) ja 11 % pyöräilijöitä (25 henkeä vuodessa). Virallisessa tilastossa olevat vakavat loukkaantumiset (keskimäärin 440 henkeä vuodessa) jakautuvat eri tienkäyttäjryhmien kesken jokseenkin samalla tavalla kuin liikennekuolemat. Viralliseen tilastoon tulevat kuitenkin vain poliisin tietoon tulleet onnettomuudet. Kun onnettomuuksien vakavuustietoja yhdistetään viralliseen tilastoon sairaanhoidon HILMO-tietokannasta, noin puolet sairaaloissa hoidetuista tieliikenteessä vakavasti loukkaantuneista ei yhdisty poliisilta saatuihin tietoihin. Erityisesti pyöräilijöiden vakavia loukkaantumisia puuttuu paljon virallisista onnettomuustilastoista. Vakavista loukkaantumisista on sairaaloiden ja poliisin tilastojen yhdistämiseen perustuva tieto vuosilta 2014–2018. Tieliikenteessä on loukkaantunut vakavasti noin 830 - 960 henkilöä vuodessa. Vuoden 2018 vakavasti loukkaantuneiden määrä on toistaiseksi suurin.

Kuolemaan johtaneista onnettomuuksista noin 75 % tapahtuu maanteillä. Pääteiden kohtaamisonnettomuudet ja alemmalla tieverkolla tapahtuvat suistumiset ovat yleisimmät onnettomuustyyppit. Maanteiden liikennekuolemista 55 % tapahtuu valta- ja kantateillä. Taajamien tieliikenteessä kuolee keskimäärin 56 henkeä vuodessa. Näistä keskimäärin 40 on suojaamattomia tienkäyttäjiä. Vakavat loukkaantumiset keskittyvät kuolemia enemmän taajamiin. Virallisen tilaston mukaan vakavista loukkaantumisista 40 % tapahtuu kaduilla, mutta huomattava osa pyöräilyn vakavista loukkaantumisista tulee vain sairaalatilastoihin ja jää näin ollen vaille sijaintitietoja eikä tule mukaan viralliseen onnettomuustilastoon.

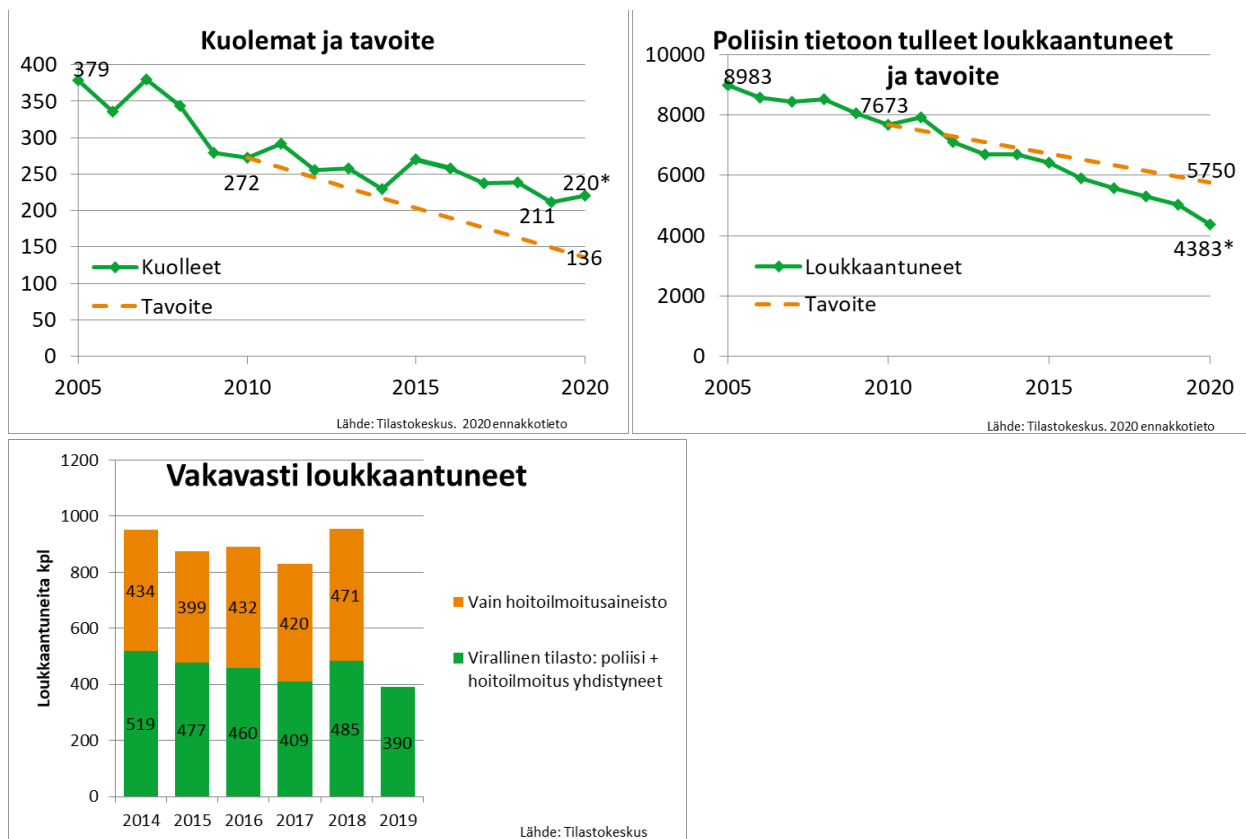
Väylävirasto ja Liikenne- ja viestintävirasto ovat yhteistyössä määrittäneet tieliikenneonnettomuuksien henkilö- ja materiaalivahinkojen yksikköarvot. Tieliikenneonnettomuuksista aiheutuneet kuolemat ja vakavat ja lievät loukkaantumiset maksoivat vuonna 2019 yhteiskunnan eri osapuolille yhteensä 1,1 miljardia euroa. Noin puolet kokonaiskustannuksista (584 miljoonaa euroa) johtui kuolemantapauksista ja pääasiassa niihin liittyvistä hyvinvoinnin menetyksistä. Noin puolet kustannuksista seurasi eristeisistä loukkaantumisista ja pääasiassa niihin liittyvistä hyvinvoinnin menetyksistä. Loukkaantumisten kustannukset ovat tässä arvioissa todellista pienemmät, koska lieviä loukkaantumisia jää virallisen onnettomuustilaston ulkopuolelle.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat vuonna 2019 yhteensä 181 kuolemaan johtanutta tieliikenteen moottoriajoneuvo-onnettomuutta (OTI-vuosiraportti 2019).

Onnettomuuksissa kuoli 197, vammautui vakavasti 30 ja vammautui lievästi 57 henkilöä. Kuljettajan tilaan liittyvä taustariski, kuten alkoholi, sairaus, väsymys tai mielentilaan liittyvä tekijä, oli mukana 69 prosentissa onnettomuuksista. Liikenneympäristöön liittyvänä taustariskinä oli 31 prosentissa onnettomuuksista yhtenä taustariskinä mainittu infrastruktuurin osalta kaiteet tai kaiteiden puute, joka osaltaan on pahentanut onnettomuuden seurauksia. Liikenneympäristöön liittyviä muita taustariskejä ovat muun muassa ajoradan keliolosuhteet ja risteyksien rakenne. Ajoneuvojärjestelmien puute tunnistettiin taustariskiksi 21 prosentissa onnettomuuksista.

Autokannan ikä ja ominaisuudet vaikuttavat osaltaan liikenneturvallisuuteen. Vuoden 2020 lopussa Manner-Suomen liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä oli 12,5 vuotta (Lähde: Tilastokeskus). Kotimaisissa ja kansainvälisissä tutkimuksissa on arvioitu, että kuoleman tai loukkaantumisen todennäköisyys on uusissa autoissa 10–40 prosenttia pienempi kuin kymmenen vuotta vanhoissa autoissa.

Kuva 1: Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet



TEN-T-tieverkolla tapahtui vuosina 2015 – 2019 keskimäärin 57 liikennekuolemaa ja 540 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa, mikä oli 32 prosenttia maanteiden kuolemista ja 23 prosenttia henkilövahinko-onnettomuuksista. Yleisimpiä kuolemaan johtavia onnettomuuksia TEN-T-teillä olivat kohtamisonnettomuudet, 32 kuolemaa vuodessa eli 56 prosenttia kuolemista, ja yksittäisonnettomuudet, 9 kuolemaa eli 16 prosenttia kuolemista. Yleisimpiä henkilövahinko-onnettomuuksia olivat yksittäisonnettomuudet, 30 prosenttia, ja peräänajot, 21 prosenttia henkilövahinko-onnettomuuksista. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet ovat TEN-T-verkolla melko harvinaisia: 0,5 kuollutta jalankulkijaa ja 5 kuollutta pyöräilijää vuodessa, ja henkilövahinkoon johtaneita jalankulkijaonnettomuuksia ja polkupyöräonnettomuuksia kumpiakin 10 vuodessa. Vakavia henkilövahinkoja tapahtui keskimäärin 77 vuosina 2014-2018. TEN-T-teiden tieliikenneonnettomuuskustannus on ollut viime vuosina keskimäärin 240,5 M€ vuodessa.

Taulukko 1. Henkilövahinko-onnettomuuksien ja liikennekuolemien määrä maanteillä erilaisilla teiden luokituksilla ja suhteessa tiepituuteen 1.1.2020. (Lähde: Väyläviraston tierekisteri ja Tilastokeskuksen onnettomuusrekisteri)

	Tiepituus km	Liikennesuorite milj. autokm	Keskimmääinen vuorokausiliikenne	Liikennekuolemat /vuosi, ka 2015 - 2019	Liikennekuolemat / 100 tiekm	Henkilövahinko-onnettomuudet /vuosi, ka 2015 - 2019	Henkilövahinko-onnettomuudet /100 tiekm
Toiminnallinen tieluokitus							
Valtatiet	8628	20140	6400	85	0,98	854	9,90
Kantatiet	4859	5332	3000	19	0,40	288	5,92
Seututiet	13467	7087	1400	37	0,27	554	4,11
Yhdystiet	50986	6038	300	39	0,08	670	1,31
Moottoritiet ja ajoratojen määrä							
Moottoritiet	925	8142	24100	9	0,93	201	21,75
Moottoriliikennetiet (riippumatta ajoratojen määrästä)	143	545	10400	4	2,93	17	12,13
Muut kaksiajorataiset tiet	510	3514	18900	5	0,98	169	33,11
Ten-T-tiet	5199	16263	8600	57	1,10	543	10,45
Maantiet yhteensä	77941	38597	1400	180	0,23	2373	3,04

Liikennekuolemien ja henkilövahinko-onnettomuuksien tiheys (kuolemat suhteessa tiepituuteen) on suurin vilkkaimmilla teillä, joita ovat moottoritiet, moottoriliikennetiet ja muut kaksiajorataiset tiet. Valtateilla, joihin sisältyy sekä moottoriteitä että yksiajorataisia teitä, kuolee keskimäärin yksi ihminen vuotta ja sataa tiekilometriä kohti. Henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu vuositasolla keskimäärin noin kymmenen sataa tiekilometriä kohti. TEN-T-teillä liikenne on valtateiden keskiarvoa vilkkaampaa ja onnettomuustiheys hieman korkeampi. Maanteiden toiminnallisista tieluokista valtateilla on keskimäärin heikoin liikenneturvallisuustilanne, kun tarkastellaan henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määriä tai tieliikennekuolemia. Valtateilla tapahtuu keskimäärin lähes 2,5-kertainen määrä tieliikennekuolemia tiepituutta kohti verrattuna kantateihin. Valtatiet välittävät toisaalta vuosittain reilu puolet liikennesuoritteesta, ja niiden tiepituus on noin kymmenes osa maanteiden kokonaismäärästä.

Uuden tieturvallisuudsdirektiivin edellyttämän verkon laajuuden tieturvallisuusarvioinnin tapainen maantieverkon turvallisuusarviointi laadittiin Väyläviraston toimesta keväällä 2020⁹. Siinä tavoitteena oli tarkastella Suomen valta- ja kantateiden liikenneturvallisuuden nykytilaa. Liikenneturvallisuustavoitteiden mukaisesti huomiota kiinnitettiin erityisesti vakavimpien onnettomuuksien (kuolemat ja vakavat loukkaantumiset) määriin ja riskeihin. Tarkasteluun otettiin muuttujiksi myös tuoreet muuttujat pääväyläasetuksesta: palvelutasoluokan I ja II pääväylät. Havaittiin, että palvelutasoluokan I teillä henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrä tiepituutta kohti on 2,7-kertainen verrattuna palvelutasoluokan II teihin. Vastaavasti tieliikennekuolemia tiepituutta kohti palvelutasoluokan I pääväylillä on kaksinkertainen määrä. Onnettomuuksista aiheutuneista kustannuksista 40 prosenttia on peräisin kohtaamisonnettomuuksista. Tuloksissa näkyy selvästi liikennemäärän ja liikenneonnettomuuksien määrän yhteys: vilkkailta teillä onnettomuustiheys on korkea, mutta onnettomuusmäärä suhteessa liikennemäärään alhainen.

⁹ https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-06_ten-tieverkon_web.pdf

Liikenneturvallisuuden huomiointi tienpidossa

Liikenne- ja viestintäministeriö huolehtii toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä, erityisesti budjetti- ja säädösvalmistelun keinoin sekä ohjaamalla hallinnonalansa virastojen toimintaa. Ministeriö varmistaa liikenneturvallisuutta mm. osoittamalla talousarviossa (Julkisen talouden suunnitelma ja jatkossa myös Liikenne 12 -suunnitelma huomioiden) tienpitoon vuosittain määrärahat.

Väylänpidossa priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto, liikenneturvallisuus sekä digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Korjausvelan kasvua pyritään hillitsemään ja väylien kuntoa turvataan huomioiden erityisesti elinkeinoelämän tarpeet.

Väylävirasto toimii maantieverkolla tienpitäjänä ja vastaa tienpitäjänä maantielain (erityisesti 13 §:n) vaatimusten täyttymisestä. Tässä tehtävässä se varmistaa tiestön laadun ja turvallisuuden sekä huolehtii tiestön päivittäisestä hoidosta ja kunnossapidosta (hoitourakoiden hankinta) ja liikenteenohjauspalveluiden järjestämisestä.

Maanteiden kunnossapidossa liikenneturvallisuuden huomiointi on mukana urakoitsijoiden sopimuksissa ja laadunvarmistuksessa. Esimerkiksi hoitourakoissa urakoitsija tekee säännöllisiä tarkastuksia, joissa todetaan ne ominaisuudet ja puutteet, jotka turvallisuussyistä vaativat kunnostusta. Alueurakoihin sisältyvät toimenpiteet voidaan rahoituksen riittäessä toteuttaa nopeasti, mutta laajemmat toimenpiteet edellyttävät suunnittelu- ja toteutusvaiheita niitä täydentävine liikenneturvallisuusmenettelyineen.

Tieinvestointisuunnitelmien liikenneturvallisuusauditoinnit ovat käynnistyneet 2000-luvun alkupuolella. Arvioinnin laatijana on suunnittelusta ulkopuolinen ja puolueeton henkilö, joka tarkastaa tehdyt ratkaisut. Tarkastus kohdistuu lähes valmiiseen suunnitelmaan mahdollistaen suunnitelmaluonnokseen tarvittavien muutosten tekemisen.

Liikenteen turvallisuusvirasto on selvittänyt vuonna 2016 maanteiden suunnitteluhankkeiden tieturvallisuusauditointien toteuttamista ja vaikuttavuutta. Arviointimenettelyä on toteutettu lähes kaikille TEN-T verkon hankkeille, mutta myös useille verkon ulkopuolisille hankkeille. Vuodesta 2014 alkaen. Liikenteen turvallisuusviraston selvityksen mukaan arvioinnit ovat parantaneet suunnitelmien laatua ja suunniteltavien ratkaisuiden turvallisuutta.

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteutuskustannukset vaihtelevat merkittävästi ja niihin vaikuttaa oleellisesti maasto-olosuhteet ja rakennetun ympäristön olosuhteet. Vastakkaisten ajosuuntien erottaminen toisistaan (keskikaide) maksaa arviolta 65 000 euroa kilometriä kohti. Tievalaistuksen rakentaminen maksaa keskimäärin 80 000 euroa kilometriä kohti. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen maksaa keskimäärin 250 000 euroa kilometriä kohti. Suojatien valo-ohjaus maksaa keskimäärin 45 000 euroa. Yksi kustannustehokkaimmista toimenpiteistä on luoda poliisille edellytykset automaattiselle nopeusvalvonnalle, joissa Väyläviraston kustannukset ovat keskimäärin 20 000 euroa per valvontapiste.

3.2.2 Kansalliset liikenneturvallisuustavoitteet

Valtioneuvosto on toteuttanut suunnitelmallista ja tavoitteellista liikenneturvallisuustyötä periaatepäätöksillään jo vuosina 1993, 1997, 2001, 2006, 2012 ja 2016. Vuoden 2001 periaatepäätöksessä valtioneuvosto hyväksyi pitkän aikavälin turvallisuusvision, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Vuonna 2010 EU-tason tavoitteeksi asetettiin liikennekuolemien määrän

puolittaminen vuoteen 2020 mennessä ja tämä asetettiin Suomen tavoitteeksi vuoden 2012 periaatepäätöksessä ja pidettiin voimassa vuoden 2016 periaatepäätöksessä. Tätä tieliikennekuolemien puolittamistavoitetta ei tulla saavuttamaan, sillä vuoden 2020 kuolemien määrä on ylittänyt tavoitellun enimmäismäärän jo elokuussa.

EU:n liikenneministerien kokouksessa Vallettassa vuonna 2017 liikenneministerit asettivat tavoitteeksi tieliikenteen vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisen EU:n alueella vuoteen 2030 mennessä, sekä antoivat EU-komissiolle tehtävän valmistella EU:n liikenneturvallisuuden toimintalinjoja vuodesta 2020 eteenpäin.¹⁰

Kesäkuussa 2019 EU-komissio julkaisi EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan vuosille 2021 – 2030 (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030)¹¹. Siinä vahvistettiin pitkän aikavälin visio, jonka mukaan liikennekuolemien määrä lähenee nollaa vuonna 2050, sekä asetettiin liikenneturvallisuuden välitavoitteeksi liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten puolittaminen vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasosta. Tavoitteen toteutumista seurataan kuolemien ja loukkaantumisten määrän lisäksi indikaattoreilla, jotka mittaavat liikennekäyttäytymisen, tieverkon ja ajoneuvokannan turvallisuutta.

3.2.3 Tieliikenneturvallisuusviranomaiset ja muut keskeiset toimijat

Liikenne- viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriö edistää toiminnassaan väestön hyvinvointia ja elinkeinoelämän kilpailukykyä huolehtimalla toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä liikenteen ja viestinnän saralla. Näitä tavoitteita ministeriö toteuttaa erityisesti budjetti- ja säädösvalmistelun keinoin sekä ohjaamalla hallinnonalansa virastojen toimintaa. Hallitus on tehnyt merkittäviä panostuksia perusväylänpidon rahoitukseen. Jotta turvallinen liikennöinti pystytään turvaamaan koko laajalla liikenneverkolla, pyritään tekemään kustannustehokkaita toimenpiteitä väylien liikenteellinen merkitys huomioiden. Hallitusohjelmassa tarve korjausvelan vähentämiseen ja perusväylien kunnon parantamiseen on otettu huomioon tekemällä perusväylänpidon rahoitukseen vuodesta 2020 alkaen 300 miljoonan euron vuosittainen tasokorotus. Tällä lisärahoituksella korjataan perusväylästä sekä toteutetaan liikenneturvallisuutta, alueellista saavutettavuutta ja elinkeinoelämän tarpeita hyödyttäviä ja päästöjä vähentäviä investointeja. Maantielaissa on määritelty tienpitoa koskevat yleiset laadulliset vaatimukset.

Liikenne- ja viestintäministeriö asettaa vuosittain valtion talousarviossa liikenteen toimialalle yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteet ja toimialan virastoille niitä tukevat toiminnalliset tavoitteet. Vuoden 2020 talousarviossa on liikenteen toimialalle asetettu yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteeksi muun muassa, että Suomi kehittyy edelläkävijänä kohti hiiletöntä liikennettä, että liikenteen ja viestinnän verkot ja palvelut helpottavat arkea ja edistävät elinkeinonharjoittamista ja että uudet toimintamallit ja innovaatiot vauhdittavat hyvinvointia ja kilpailukykyä. Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmistellaan ensimmäistä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2021-2032 sekä liikenneturvallisuusstrategiaa vuosille 2020-2026.

¹⁰ https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf

¹¹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf>

Väylävirasto

Väylävirastosta annetun lain (862/2009) mukaan virasto vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Virasto edistää toiminnallaan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestäväää kehitystä.

Väylävirasto toimii maantielain mukaisena tienpitäjänä maantieverkolla ja vastaa teiden suunnittelusta, rakentamisesta ja ylläpidosta, liikenteenohjauksen järjestämisestä ja näihin liittyvän tiedon tuottamisesta sekä asettaa liikenteenohjauslaitteet teilleen. Väylävirasto osallistuu liikennejärjestelmäsuunnitteluun ja liikenneverkkojen toimenpiteiden valmisteluun sekä maankäytön yhteistyöhön väylänpidon asiantuntijana ja väyläomaisuuden haltijana. Virasto osallistuu myös liikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseen sekä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimiseen ja alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun maakuntien liittojen, kuntien, kaupunkiseutujen ja muiden toimijoiden kanssa.

Väylävirasto vastaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (jäljempänä *ELY -keskus*) toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan. Toiminnallinen ohjaus konkretisoituu Väyläviraston ja ELY -keskusten liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueiden välisessä vuosittaisessa tulossopimuksessa, jossa liikenneturvallisuuden parantamistavoitteella on merkittävä painoarvo. Tienpidosta vastaavat viranomaiset päättävät käytettävissä olevan rahoituksen puiteissa maantieverkon parannus- ja kunnostustoimista lain vaatimusten mukaisesti ja teiden liikenteellinen merkitys huomioiden.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) 3 §:n 1 momentin 8 kohdan mukaan ELY -keskukset hoitavat niille erikseen säädettyjä tehtäviä liikennejärjestelmän toimivuuden, liikenneturvallisuuden, tie- ja liikenneolojen, maanteiden pidon sekä julkisen liikenteen järjestämisen toimialoilla. Maantielain 11 §:n 1 momentin perusteella Väylävirasto vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä ja muista tienpidon tehtävistä sekä ohjaa ELY-keskuksia tienpidon tehtävien hoitamisessa. ELY-keskukset vastaavat maantielain mukaan alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta Väyläviraston ohjauksen mukaisesti. ELY-keskukset huolehtivat maanteiden hoidosta ja kunnossapidosta sekä liikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta alueillaan. Ne edistävät liikenneturvallisuutta tienpidon toimilla ja tekemällä yhteistyötä muun muassa Liikenneturvan, poliisin, pelastuslaitoksen ja kuntien kanssa.

Liikenne- ja viestintävirasto

Liikenteen turvallisuusvirasto, Viestintävirasto sekä Liikenneviraston tietyt toiminnot yhdistyvät Liikenne- ja viestintävirastoksi vuoden 2019 alussa. Liikenne- ja viestintävirastosta annetun lain (23.11.2018/935) mukaan virasto vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä, edistää tietoyhteiskunnan ja liikennejärjestelmän kehittymistä sekä toimivia ja turvallisia liikenne- ja viestintäyhteyksiä. Lisäksi virasto edistää toiminnallaan liikennejärjestelmän toimivuutta ja automatisointia, liikenteen turvallisuutta, alueiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä kestäväää kehitystä valtakunnallisesti. Liikenne- ja viestintävirasto koordinoi ja valvoo valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun valmistelua ja toimeenpanoa sekä tuottaa ja ylläpitää valtakunnallisen tason strategisia ohjelmia, toimenpidekokonaisuuksia ja tilatietoa liikennejärjestelmän eri toimijoille. Virasto on kansalaisia ja yrityksiä palveleva liikenteen ja viestinnän lupa-, rekisteröinti-, hyväksyntä- ja turvallisuusviranomainen. Virasto edistää myös aktiivisesti liikenneturvallisuustutkimusten toteuttamista ja hyödyntämistä.

Tieturvallisuusdirektiivin edellyttämien turvallisuudenhallintamenettelyjen ja tieturvallisuusarviointien käytännön toteuttamisen osalta 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 tieturvallisuusarviointiprosesseja läpikäymällä. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo myös laatuvaatimusten toteutumista, hyväksyy tiesuunnitelmat ja antaa teknisiä määräyksiä erikseen säädetyin toimivaltansa puitteissa.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ja Fintraffic Tie Oy on erityistehtäväkonserni, joka toimii liikenne- ja viestintäministeriön omistajaohjauksessa. (Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, 1.1.2021 asti Traffic Management Finland Oy; Fintraffic Tie Oy, 1.1.2021 saakka Intelligent Traffic Management Finland Oy) Erityistehtävällä on tarkoitus turvata yhteiskunnan, viranomaisten ja elinkeinoelämän tarvitsemat välttämättömät liikenteenohjauspalvelut sekä toimintavarmuus normaaliolojen häiriötilanteissa ja poikkeusoloissa. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy tarjoaa ja kehittää liikenteenohjauksen ja -hallinnan palveluita kaikissa liikennemuodoissa sekä varmistaa liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden. Palvelun tarkoituksena on tukea kansalaisten liikkumista, elinkeinoelämän tarpeita ja kuljetuksia, turvallisuusviranomaisten toimintaa sekä Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia. Fintraffic Tie Oy vastaa tieliikenteen hallinnasta Suomen maanteillä. Se tarjoaa ja kehittää palveluita, joihin kuuluu muun muassa operatiivinen liikenteenhallinta tieliikennekeskuksissa, tietunneleiden teknisistä järjestelmistä ja maanteiden muuttuvista opasteista huolehtiminen, tiesääjärjestelmät sekä kaikkiin edellä mainittuihin liittyvät tietotekniset- ja tietoliikennetekniset palvelut. Fintraffic Tie Oy on osa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy konsernia.

Kunnat järjestävät asukkailleen palveluita, joista suurin osa on määritelty kuntien tehtäviksi laissa. Kunnalle voidaan antaa tehtäviä vain säätämällä siitä laissa. Kuntien lakisääteisiä tehtäviä ovat huolehtia muun muassa koulutuksen järjestämisestä, kaupunkisuunnittelusta ja maankäytöstä sekä ympäristöpalveluista. Valtiovarainministeriö seuraa kuntien toimintaa ja taloutta. Ministeriö huolehtii siitä, että kunnallinen itsehallinto otetaan huomioon, kun valmistellaan kuntia koskevia valtion toimenpiteitä.

Poliisin tehtävänä on valvoa liikennesääntöjen ja ajoneuvojen kuntoa koskevien säännösten noudattamista poliisin hallinnosta annetun lain (110/1992) ja poliisilain (872/2011) mukaisesti. Tieliikennelain (2018/729) mukaan kyseisen lain noudattamista valvovat poliisit. Tieliikennelain 65 § mukaan liikenteenohjaajina toimivat poliisi ja pelastusviranomaiset, jotka ohjaavat liikennettä liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Poliisi suorittaa onnettomuustapauksissa esitutkintalain (805/2011) mukaisen esitutkinnan asian laadun edellyttämällä tavalla rikosoikeudellisen vastuun selvittämiseksi.

Tilastokeskus on valtion tilastointia varten perustettu valtionvarainministeriön hallinnonalalla oleva tilastokeskus, josta säädetään laissa tilastokeskuksesta (24.1.1992/48). Tilastokeskuksen tehtävänä on laatia yhteiskuntaoloja koskevia tilastoja ja selvityksiä sekä huolehtia valtion tilastotoimen yleisestä kehittämisestä yhteistyössä muiden valtion viranomaisten kanssa. Tilastokeskus tuottaa tilastotiedot liikenneonnettomuuksista ja niissä loukkaantuneista ja kuolleista henkilöistä muiden viranomaisten ylläpitämien lähteiden perusteella.

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta, tutkijalautakunnat ja Liikennevakuutuskeskus

Tieliikenneonnettomuuksien tutkinnasta ja sen organisoimisesta säädetään tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (1512/2016) edellä mainitun poliisin suorittaman esitutkinnan ohella. Tutkinnassa selvitetään kuolemaan johtaneista onnettomuuksista liikenneonnettomuuden kulku, riskitekijät, seuraukset ja olosuhteet liikenneonnettomuuden syiden selvittämiseksi ja niistä johtuvien onnettomuuksien ehkäisemiseksi vastaisuudessa. Tutkijalautakunta suorittaa onnettomuustutkinnan. Tutkijalautakunnat toimivat tutkintaa suorittaessaan itsenäisesti, riippumattomasti ja puolueettomasti. Tutkijalautakunta ja Liikennevakuutuskeskus voivat tutkintaselostuksen perusteella tehdä suosituksia liikenneturvallisuuksien parantamiseksi. Liikennevakuutuskeskus huolehtii liikenneonnettomuuksien tutkinnan ylläpitämisestä, yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta ja koulutuksesta. Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta ja tutkijalautakunnat toimivat keskuksen yhteydessä. Liikennevakuutuskeskuksessa sijaitseva Onnettomuustietoinstituutti tuottaa onnettomuustietoja ja pitää yllä onnettomuustietorekisteriä.

Liikenneturva

Liikenneturvasta annetun lain (278/2003) mukaan Liikenneturva on julkisoikeudellinen yhdistys, joka toimii valtakunnallisena liikenneturvallisuuksien keskusjärjestönä. Liikenneturvan tarkoituksena on liikenneturvallisuuden edistäminen tiedotuksen, valistuksen ja koulutuksen keinoin. Sen tehtävänä on vaikuttaa ennaltaehkäisevästi liikennekäyttäytymiseen tiedottamalla, kampanjoimalla ja tukemalla eri ikä- ja tienkäyttäjryhmien liikennekasvatusta sekä jatkokouluttamalla kuljettajia. Liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa ja valvoo Liikenneturvan toimintaa ja vahvistaa vuosittain rahoituksen ja varojen käyttösuunnitelman.

3.3 Euroopan unionin lainsäädäntö

TEN –tieverkko

Euroopan laajuisen TEN-T-liikenneverkon tarkoituksena on tarjota liikenneinfrastruktuuri, jota yhteismarkkinat tarvitsevat toimiakseen sujuvasti. TEN-T-verkon tavoitteena on turvallinen ja kestävä EU:n liikennejärjestelmä, joka edistää tavaroiden ja ihmisten saumatonta liikkumista.

Vuonna 2013 uudistetut TEN-T –suuntaviivat (eli Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus, (EU) N:o 1315/2013) määrittävät liikenneverkkoon lukeutuvat projektit. Suuntaviivat yksilöivät liikenneverkolle asetettavat vaatimukset, kehittämisen prioriteetit sekä toteuttamisen työkalut. Suuntaviivoihin sisältyvät myös kriteereiden perusteella määritellyt liikenneverkkojen kartat. Suuntaviivojen päivittäminen on käynnissä ja komission esitys saataneen kesäkuussa 2021.

TEN-T-verkko kattaa kaikki liikennemuodot: maantie-, ilma-, sisävesi-, meri- sekä liikennemuotojen yhdistelyn mahdollistavat alustat. TEN-T-verkosto koostuu kahdesta tasosta: vuoteen 2030 mennessä rakennettavasta ydinverkosta ja vuoteen 2050 mennessä rakennettavasta kattavasta verkosta. TEN-T ydinverkko keskittyy tärkeimpiin yhteyksiin ja solmukohtiin. Ydinverkon toteuttamista edistää käytäviin perustuva lähestymistapa. Ydinverkon tien tulee olla moottoritie tai moottoriliikennetie, tiellä on oltava 100 kilometrin välein levähdysalueita ja vaihtoehtoisia polttoaineita saatavilla. Kattavan verkon tien tulee olla minimissään perinteinen strateginen tie, joka on korkeatasoinen maantie, jolla on tärkeä tehtävä pitkän matkan liikenteessä. EU-lainsäädäntö sisältää mahdollisuuden hakea poikkeusta vaatimuksista. Poikkeushakemus nykyisestä liikenneverkon laatuvaatimuksista on nykyisen

asetuksen mukaan mahdollinen, jos investointi infrastruktuuriin ei ole hyöty-kustannussuhteensa puolesta perusteltavissa. Liikenne12-suunnitelmaan sisältyy toimenpide, jonka mukaan valtio tarkastelee maanteiden ydinverkon kriteerien täyttymistä uudelleen vuonna 2024 ennen seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista ja tekee tarvittaessa päätöksen poikkeushakemuksesta Euroopan komissiolle. Lisäksi maantietunneleihin, liikenneturvallisuuteen ja älykkääseen liikennejärjestelmään liittyvät vaatimukset tulee olla täytetty

Suomen TEN-T -tieverkon pituus on 5 199 kilometriä, mikä käsittää keskeisimmät valtatie sekä useimmille Suomen ja Venäjän välisille rajanylityspaikoille johtavat maantiet. Ydinverkkoa ovat E18-tie sekä valtatie 4 ja 29. TEN-T-verkon kehittämishankkeisiin on mahdollista saada rahoitusta EU:n talousarvion EU:n koheesiomäärärahoista sekä Euroopan aluekehitysrahastolta. Lainaa investointeihin voi lisäksi saada Euroopan investointirahastosta ja Euroopan investointipankilta. Tieshankkeille ei ole myönnetty rahoitusta vuosien 2014–2020 Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, CEF) -ohjelmasta ITS-hankkeita ja vaihtoehtoisia polttoaineita lukuun ottamatta, eikä rahoitusta ole luvassa myöskään seuraavalla kaudella 2021–2027 rahoituksen painottuessa raidehankkeisiin¹².

TEN -tieverkon yli 500 metrisiin tunneleihin sovelletaan tunneliturvallisuusdirektiivin (2004/54/EY) määräyksiä. Tunnelidirektiivin 4 artiklassa tarkoitettu hallintoviranomainen on vuodesta 2019 lähtien ollut Liikenne- ja viestintävirasto, joka maantielain 109 §:n 3 momentin mukaan antaa direktiivin täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevat tekniset määräykset. Lisäksi tunneliturvallisuusdirektiiviä suositellaan kansallisesti sovellettavaksi myös TEN-T-verkon alle 500 metrisiin sekä TEN-T-verkon ulkopuolisiin tietunneleihin. Suomessa näin on toimittu direktiivin voimaan tulosta lähtien. Tietunnelien operatiivisesta ylläpidosta ja turvallisuudesta vastaavat tietunnelien hallinnoijat, joihin toimivat ELY-keskukset sekä tieyhtiöt, Väyläviraston toimiessa tienpitäjänä. Suomen maantieverkolla on käytössä 25 tietunnelia, joista TEN-T-verkolla sijaitsee 18.

3.4 Ympäristövaikutusten arviointia koskeva lainsäädäntö

Euroopan unionin YVA-lainsäädäntö

Ympäristövaikutusten arvioinnista on säädetty alun perin Euroopan unionissa vuonna 1985 tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista annetulla neuvoston direktiivillä 85/337/ETY. Direktiiviä on muutettu kolmesti vuosina 1997, 2003 ja 2009 (Euroopan neuvoston direktiivi 97/11/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivit 2003/35/EY ja 2009/31/EY). Alkuperäinen direktiivi muutoksineen kodifioitiin yhdeksi direktiiviksi antamalla uusi YVA-direktiivi vuonna 2011, ja tätä direktiiviä on sovellettu 17. 2.2012 alkaen. YVA-direktiiviä muutettiin jälleen 2014 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2014/52/EU. Direktiivi tuli saattaa osaksi EU-maiden lainsäädäntöä 16.5.2017 mennessä.

YVA-direktiivissä annetaan säännökset YVA-menettelystä, jolla varmistetaan, että hankkeet, joilla on todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia, arvioidaan ennen niiden hyväksymistä. Direktiivin liitteissä I ja II luetellaan hankkeet, joita ympäristövaikutusten arviointi koskee. Direktiivin liitteen I mukaisiin hankkeisiin sovelletaan aina YVA-menettelyä.

¹² <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country/finland>

Direktiivin liitteen II mukaisista hankkeista ympäristövaikutusten arviointi tehdään, jos viranomainen on tehnyt päätöksen arviointi-menettelyn soveltamisesta yksittäistapauksessa.

Kansallinen YVA-lainsäädäntö

Kansallisessa lainsäädännössä YVA-direktiivi toimeenpantiin 1.9.1994 lailla ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (468/1994) sekä valtioneuvoston asetuksella ympäristövaikutusten arviointimenettelystä (792/1994, jäljempänä *YVA-asetus*). YVA-lainsäädännön kokonaisuudistuksen myötä säädettiin uusi YVA-laki (252/2017). Samalla saatettiin osaksi kansallista lainsäädäntöä ne muutokset, joita YVA-direktiivin muuttamisesta annettu direktiivi 2014/52/EU edellytti. Uusi YVA-laki tuli voimaan 16.5.2017 ja samassa yhteydessä uudistettiin myös YVA-asetus (277/2017).

Yleistä YVA-lain ja lupalakien suhteesta

YVA-laki on ympäristövaikutusten arviointimenettelyn yleislaki. YVA-laissa säädetään YVA-menettelyn soveltamisalasta, suhteesta muihin menettelyihin, keskeisistä käsitteistä, YVA-menettelyn vaiheista, ympäristövaikutusten arvioinnin huomioon ottamisesta lupamenettelyissä ja luvissa sekä valtioiden rajat ylittävistä ympäristövaikutuksista. Edellä mainitut lupalait (mm. ilmailulaki, ratalaki ja maantielaki) toimivat erityislakeina suhteessa YVA-lakiin. Lupalaeissa säädetään ympäristövaikutusten arvioinnin huomioon ottamisesta lupamenettelyissä ja luvissa YVA-lain 4 luvun säännöksiä täsmentäen, täydentäen tai osittain niitä korvaten. Lupalakeihin sisältyvät yksityiskohtaiset säännökset kyseisestä lupamenettelystä ja siihen liittyvästä lupaharkinnasta. YVA-lain säännöksiä sovelletaan kyseisen lain mukaisessa lupamenettelyssä ja lupaharkinnassa niissä tilanteissa, joissa lupalaeissa ei ole YVA-lain 4 lukua täsmällisempiä säännöksiä ympäristövaikutusten arvioinnin huomioon ottamisesta. Lupalakien säännökset tulevat ensisijaisesti sovellettavaksi tilanteissa, joissa lupalaeissa säädetään asiasta YVA-lakia täsmällisemmin, sitä täydentäen tai siitä poikkeavasti.

Ympäristövaikutusten arviointi on otettava huomioon lupamenettelyissä ja lupapäätöksenteossa. Lupaviranomainen ei saa myöntää lupaa hankkeen toteuttamiseen ennen kuin se on saanut käyttöönsä ympäristövaikutusten arviointiselostuksen (YVA-selostus) ja perustellun päätelmän sekä valtioiden rajat ylittäviin vaikutuksiin liittyvät kansainvälistä kuulemista koskevat asiakirjat.

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

Maantielain tarkoituksena on järjestää liikennejärjestelmäsuunnittelu siten, että siinä sovitaan yhteen valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet ja luodaan edellytykset toimivalle liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiseksi. Lain tarkoituksena on myös ylläpitää ja kehittää liikkumis- ja kuljetustarpeiden vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävästä kehitystä edistäviä maantieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää sekä varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys ja palvelutaso. Lain tarkoituksena on lisäksi turvata osallistumismahdollisuudet valtion omistamien maanteiden suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa maanteitä koskevissa asioissa.

Maantielaisissa ympäristövaikutusten arvioinnin huomioimisesta tiehanketta koskevassa suunnitelmassa säädetään mainitun lain 29§:ssä. Maantielain 29 §:n 1 momentin mukaan YVA-laissa tarkoitettua tiehanketta koskevaan suunnitelmaan on liitettävä ympäristövaikutusten arviointiselostus ja yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä. Maantielain 29 §:n 2 momentissa viitataan YVA-lain 26 §:ään ja sen mukaan velvollisuudesta ottaa ympäristövaikutusten arviointi huomioon 1 momentissa tarkoitettua suunnitelman hyväksymispäätöksessä ja

sisällyttää perusteltu päätelmä hyväksymispäätökseen, säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 26 §:ssä. Maantielain 29 §:n 3 momentin mukaan, kun yleissuunnitelmaan on sovellettu YVA-menettelystä annetun lain mukaista arviointimenettelyä, ei sitä enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen tiesuunnitelman laatimiseen. Maantielain 29 §:n 4 momentin mukaan, kun tiehankkeeseen sovelletaan YVA-menettelyä, on suunnitelman hyväksymispäätöksestä käytävä ilmi hallintolaissa (434/2003) säädetyn lisäksi, mitä lausuntoja, huomautuksia ja mielipiteitä asiassa on annettu ja miten ne ovat vaikuttaneet ratkaisuun. Päätöksessä on lisäksi selostettava esitetyt toimenpiteet merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi.

Ratalaki

Ratalain (110/2007) tarkoituksena on ylläpitää ja kehittää rautateiden henkilö- ja tavaraliikenteen vaatimia toimivia, turvallisia ja kestävä kehitystä edistäviä rautatieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää. Lisäksi lain tarkoituksena on turvata rautateiden ylläpitäminen, kehittäminen ja rakentaminen valtakunnan eri osia yhdistävänä liikennemuotona sekä turvata osallistumismahdollisuudet rautatieliikenneratkaisuja koskevaan suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa rataverkkoa koskevissa asioissa.

Ympäristövaikutusten arvioinnin huomioimisesta ratahanketta koskevassa suunnitelmassa säädetään ratalain 24§:ssä. Ratalain 24 §:n § 1 momentin mukaan velvollisuudesta liittää ratahanketta koskevaan suunnitelmaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointiselostus ja yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä säädetään YVA-lain 25 §:ssä. Siltä osin kuin arviointiselostukseen sisältyy ratalain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, ei samaa selvitystä vaadita uudelleen. Ratalain 24 §:n 2 momentin mukaan velvollisuudesta ottaa ympäristövaikutusten arviointi huomioon suunnitelman hyväksymispäätöksessä ja sisällyttää perusteltu päätelmä hyväksymispäätökseen säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 26 §:ssä. Ratalain 24 §:n 3 momentin mukaan, kun yleissuunnitelmaan on sovellettu YVA-menettelystä annetun lain mukaista arviointimenettelyä, ei sitä enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen ratasuunnitelman laatimiseen. Ratalain 24 §:n 4 momentin mukaan, jos ratahankkeeseen sovelletaan YVA-menettelyä, on suunnitelman hyväksymispäätöksestä käytävä ilmi hallintolaissa (434/2003) säädetyn lisäksi, mitä lausuntoja, huomautuksia ja mielipiteitä asiassa on annettu ja miten ne ovat vaikuttaneet ratkaisuun. Päätöksessä on lisäksi selostettava esitetyt toimenpiteet merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi.

3.5 Nykytilan arviointi

3.5.1 Tieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpano

Maantielaissa on huomioitu tieturvallisuusdirektiivin (2008/96/EY) vaatimukset, mutta uuden tieturvallisuusdirektiivin asettamien uusien vaatimusten ja laajemman soveltamisalan johdosta maantielakia on tarvetta päivittää useiden pykälien osalta, kuten soveltamisalan laajuuden, suojattomien tienkäyttäjien suojelun, verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin sekä sen johdosta tehtävien kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten ja muiden seurantatoimien osalta, jotka ovat direktiivin myötä toteutettavia uusia toimenpiteitä. Muutoin maantienlakiin on tarvetta tehdä pienempiä teknisiä tarkennuksia.

Tieturvallisuusauditoinnit

Tieturvallisuusauditointi on erottamaton osa tien suunnitteluprosessia ja se on tehtävä laadittaessa yleissuunnitelmaa, tiesuunnitelmaa, käyttöönottovaiheessa ja käytön alkuvaiheessa. Menettely ja tieturvallisuusarvioijan pätevyysvaatimukset säilyvät uuden direktiivin myötä pitkälti ennallaan. Muutosdirektiiviin lisätyn 4 artiklan 6 kohdan mukaan komissio antaa ohjeita niin sanottujen myötäävien tienvarsien ja käyttäjää ohjaavien teiden suunnittelemiseksi suunnitteluvaiheen alustavassa tarkastuksessa sekä ohjeita suojattomia tienkäyttäjiä koskevista laatuvaatimuksista. Tieturvallisuus-auditointeja suorittavien tieturvallisuusarvioijien koulutuksen sisältöä tulee täydentää tarvittavilta osin vastaamaan direktiivissä määriteltyä 4 artiklan mukaisten tieturvallisuusauditointien sisältöä ja tarkoitusta.

Maantielaissa on määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle tieturvallisuudirektiivin täytäntöönpanosta ja soveltamisesta määrittämiseksi. Nykytilanteessa menettelyn vaatima tiehankkeiden turvallisuusvaikutusten arviointi sisältyy maatielain mukaiseen hankearviointiin (15 g §). Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen on laadittava merkittävää tiehanketta koskevasta yleissuunnitelmasta ja tiesuunnitelmasta hankearviointi. Hankearviointi on laadittava myös merkittävää tiehanketta koskevista tiesuunnitelman vaiheittain toteutettavista ratkaisuista. Hankearvioinnissa on esitettävä hankkeen lähtökohtien, tavoitteiden ja vaikutusten kuvaus, vaikuttavuuden arviointi, kannattavuuslaskelma sekä toteutettavuuden arviointi ja päätelmät. Lisäksi hankearvioinnin osana on esitettävä suunnitelma hankkeen seurannan ja jälkiarvioinnin toteutuksesta ja sisällöstä. Liikenneviraston nykyisin Väyläviraston laatima hankearviointiohje on vuodelta 2013 ja se on päivitetty vuonna 2015.

Maatielain säännökset ja hankearviointiohje täyttävät direktiivin vaatimukset pääosin. Maatielain 3 a luvun säännöksiä on tarpeen täydentää tieturvallisuusauditoinnin määritelmän osalta. Toiseksi ehdotetaan muutettavaksi voimassaolevassa laissa auditoinnista käytettävä termi ”tieturvallisuusarviointi” direktiivin sanamuodon mukaisesti ”tieturvallisuusauditoinniksi”. Tämä on tarpeen sekaannuksen välttämiseksi direktiiviin uutena käsitteenä tulleeseen ”verkon laajuiseen tieturvallisuusarviointiin”.

Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi

Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi korvaa entisen tieverkon turvallisuusluokittelun. Maatielain 3 a luvun säännöksiä on tarpeen muuttaa tältä osin. Uusi verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi ehdotetaan säädettäväksi Väyläviraston tehtäväksi ja se voidaan tehdä hyödyntämällä ainakin suurimmaksi osaksi nykyisiä työkaluja.

Seurantaan ja raportointiin liittyvät toimenpiteet linkittyisivät myös lähtökohtaisesti maatielain 100 a §:ssä säädettyyn Väyläviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmään ja menettelyiden toimeenpanoa olisi tarkasteltava yhdessä turvallisuusjohtamisjärjestelmän kanssa. Suomessa on käytössä teiden turvallisuustilanteen arviointiin TARVA-ohjelmisto, jossa hyödynnetään sekä väylien ominaisuuksia, että onnettomuustiedoista saatuja analyysejä. Tätä mallia ja ohjelmistoa voidaan hyödyntää direktiivin edellyttämässä verkon laajuisessa tieturvallisuusarvioinnissa sekä direktiivin 5 artiklan edellyttämässä teiden luokittelussa.

Tieturvallisuustarkastukset ja muut seurantoimet

Muutosdirektiivi edellyttää, että määräaikaista tieturvallisuustarkastuksia tehdään riittävän usein tieinfrastruktuurin riittävän turvallisuustason turvaamiseksi. Lisäksi jäsenvaltioiden on muutospäätöksin myötä varmistettava, että verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien tulosten

seurantatoimina toteutetaan lisäksi joko kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai suoria korjaustoimia. Näistä on tarpeen säätää maantielain 3 a luvussa.

Vuonna 2020 Liikenne- ja viestintävirasto on tarkentanut tieturvallisuustarkastuksiin liittyvää valvontamallia ja tieympäristön riskikohteiden sekä turvallisuuspuutteiden todentamista ja dokumentointia. Tämän tarkoituksena on tukea siirtymistä noudattamaan uuden tieturvallisuudirektiivin vaatimuksia.

Tieturvallisuusarvioijan pätevyys

Muutosdirektiivin myötä tehtävien kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten suorittamisesta vastaavat asiantuntijaryhmät, jonka jäsenistä vähintään yhdellä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä tieturvallisuusarvioijan pätevyys. Tämä pätevyys soveltuu myös infrahankkeen suunnitteluvaiheessa tehtäviin tieturvallisuusauditointeihin. Maantielain 3 a luvun säännöksiä koskien pätevyysvaatimuksia tieturvallisuusauditoinnin ja kohdennetun tieturvallisuustarkastuksen suorittamiseen on tarpeen päivittää.

TTA-koulutuksen sisältöä tulee myös uudistuksen myötä täydentää tarvittavilta osin vastaamaan direktiivin 4 artiklan mukaisten tieturvallisuusauditointien ja 6 a artiklan mukaisten kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten sisältöä ja tarkoitusta. Lisäksi tulee ottaa huomioon muutosdirektiivin 9 artiklan 1 a kohdan vaatimus tieturvallisuusarvioijien koulutussuunnitelman päivittämisestä suojattomien tienkäyttäjien huomioimisen osalta 17.12.2024 mennessä. Nykyisen TTA-koulutuksen pääpaino on suunnittelussa. Muutosdirektiivin myötä toteutettavien kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten pääpaino taas on käytössä olevassa tiessä ja sille kohdistuvissa toimenpiteissä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa koulutuksen sisällöstä. Tällä hetkellä koulutus hankitaan ostopalveluna konsultilta.

Suojattomien tienkäyttäjien huomiointi

Direktiivin muuttamisen yhteydessä on annettu merkittävä painoarvo suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuden parantamiseksi. Suojattomien tienkäyttäjien huomioinnista ehdotetaan säädettäväksi maantielain 3 a luvussa. Väyläviraston olisi varmistettava suojattomien tienkäyttäjien huomioon ottaminen infrahankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arvioinnissa, infrahankkeiden suunnittelu-, rakennus- ja käyttöönottovaiheen tieturvallisuusauditoinneissa, määräaikaisissa ja kohdennetuissa tieturvallisuustarkastuksissa sekä verkon laajuisessa tieturvallisuusarvioinnissa.

Tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettava tunnistaminen

Muutosdirektiivin 6 c artiklassa asetetaan vaatimus tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettavasta tunnistamisesta. Uuden tieliikennelain katsotaan tukevan uutta vaatimusta tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettavasta tunnistamisesta eikä lainsäädäntöä ole tarpeen tämän osalta muuttaa.

3.5.2 Tieliikenteen turvallisuustavoitteiden toteutuminen

Tieliikenteen turvallisuustavoitteet eivät ole toteutuneet suunnitellulla tavalla kansallisesti eivätkä EU:n tasolla. Vaikka Suomen tieliikenneturvallisuus on eurooppalaisittain kohtuullisen hyvä, on Suomi varsinkin Ruotsiin ja Norjaan verrattuna jäänyt jälkeen.

Uusi teknologia lisää liikenneturvallisuutta mahdollistamalla entistä kehittyneemmän valvonnan, kehittyneet kulkuvälineet ja liikenteen paremman ohjauksen. Älykkään liikenteen

avulla voidaan hallita ajonopeuksia ja rajoittaa ajamista ajokyvyyttömänä. Kuljettajan toimintaa tukevilla ja ohjaavilla järjestelmillä voidaan estää onnettomuuksia ja lieventää niiden seurauksia. Ajantasaisen liikenneinformaation avulla voidaan kuljettajaa varoittaa ja ohjata oikeisiin valintoihin.

Digitaalisuuden hyödyntäminen nousee tieturvallisuudirektiivissä esille toteamuksella, että ”Koko tämän direktiivin kattamaa tieverkkoa olisi sen vuoksi arvioitava järjestelmällisesti, myös sähköisesti ja digitaalisesti kerättyjen tietojen avulla, jotta voidaan parantaa tieliikenteen turvallisuutta kaikkialla unionissa”. Verkon laajuinen arviointi on jo toteutettu sähköisesti tieverkon turvallisuuden mallintamistyökalu TARVAN avulla. Tarkempia tieturvallisuustarkastuksia ja -arviointeja varten on kehitteillä useita digitalisaatiota hyödyntäviä työkaluja ja menettelyjä, joita tullaan pilotoimaan vuoden 2021 aikana. Esimerkkeinä näistä työkaluista ovat 360-kuvaus sekä kuvapistepilven kautta toteutettu tietomallinnus. Tavoitteena on luoda tieturvallisuustarkastuksille kustannustehokas toimintamalli, jossa tarkastettavat tieosuudet dokumentoidaan sähköisesti (360-kuva ja kuvapistepilven mukainen tietomallinnus) ja aineistosta pystytään algoritmien avulla tunnistamaan erilaisia turvallisuuspuutteita, kuten törmäys- ja suistumiskohteita tai matalia kaiteita. Myös nykyisissä tiehankkeissa on jo hyödynnetty muun muassa drone –ilmakuvausta sekä videokuvausta mukaa lukien 360-kuvaus, joilla on saatu lisää laatua ja tehokkuutta esimerkiksi työmaan edistymisen seuraamiseen sekä työmaan aikaisten liikennejärjestelyjen todentamiseen.

”Digitaalisella kaksosella” tarkoitetaan staattisten ja dynaamisten tietojen yhdistämistä ja hyödyntämistä. Staattisilla tiedoilla tarkoitetaan tieverkon rekisteritietoja, kuten Digiroad, ja dynaamisilla tiedoilla tieverkon olosuhdetietoja, kuten Digitrafficissa, käsiteltävää ja jaettavaa dataa. Digitaalisten tietojen hyödyntäminen voi tapahtua analysoimalla jo nykyisin tuotettua dataa (esimerkkinä tiesääsemien data-analytiikka –kehitysprojekti) tai kehittämällä uusia sovelluksia kustannustehokkaamman uuden teknologian avulla, kuten edellä mainitut drone-ilmakuvaus, 360-kuvaus ja kuvapistepilven kautta toteutettu tietomallinnus, sekä muun muassa ajoneuvoihin sijoitettavat erilaiset olosuhteita mittaavat anturit, kuten optiset tiesääanturit.

Digitaalisuus tulee nähdä yhtenä osana tieinfrastruktuuria ja tieliikenteenohjauksen ja hallinnan palvelua. Tieturvallisuudirektiivin menettelyjen ja tieinfrastruktuurin näkökulmasta digitaaliset palvelut koskevat suoraan direktiivin liitteen mukaisia liikenteen telemaattisia järjestelmiä, joilla vähennetään onnettomuusriskejä ja lisäonnettomuuksia sekä hallitaan onnettomuuden aikaista liikennettä (mm. liikenneverkon toimintakeskukset, liikennehäiriön automaattiset havainnointijärjestelmät ja vaaratilanteiden hallinta- ja viestintäjärjestelmät). Esityksen toteuttamisessa voidaan osaltaan kehittää julkisen sektorin teknologia- ja digitalisaatiokyvykkyyttä.

3.5.3 YVA-direktiivin täytäntöönpanon täydentäminen

Ratalain ja maantielain osalta YVA-direktiivin vaatimukset on otettu hyvin sääntelyssä huomioon. Komission tekemän virallisen huomautuksen johdosta tulee kuitenkin täydentää maantielain 29 §:n ja ratalain 24 §:n säännöksiä valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arviointimenettelyjen osalta, josta säädetään YVA-direktiivin 7 artiklassa. YVA-direktiivin 7 artiklan mukaan, jos tietyllä hankkeella on todennäköisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia toisessa jäsenvaltiossa, valtion jonka alueella hanke aiotaan toteuttaa, on ilmoitettava hankkeesta toiselle valtiolle ja toimitettava kuvaus hankkeesta, tiedot hankkeen mahdollisista rajat ylittävistä vaikutuksista sekä varattava toiselle jäsenvaltiolle kohtuullinen aika ilmoittaa, osallistuuko se hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn.

YVA-direktiivin 7 artiklan 2 kohdan mukaan, jos toinen valtio ilmoittaa osallistuvansa arviointimenettelyyn, jäsenvaltion, jonka alueella hanke aiotaan toteuttaa, on lähetettävä toiselle valtiolle YVA-direktiivin 6 artiklan 2 kohdan ja 6 artiklan 3 kohdan a ja b alakohtien mukaiset tiedot, joita ovat muun muassa lupahakemus, tieto siitä, että hankkeeseen sovelletaan YVA-menettelyä, tiedot toimivaltaisista viranomaisista, tieto saatavilla olevien tietojen saatavuudesta, mahdollisten päätösten luonne ja osallistumismenettelyistä. Lisäksi jäsenvaltioiden on varmistettava, että yleisön, jota asia koskee, saataville annetaan kohtuullisessa määräajassa kansallisen lainsäädännön mukaisesti tärkeimmät toimivaltaiselle viranomaiselle tai toimivaltaisille viranomaisille annetut selvitykset ja ohjeet.

Virallisessa huomautuksessa komissio on huomauttanut, että tässä direktiivin säännöksessä viitataan 6 artiklan 2 kohtaan ja 6 artiklan 3 kohdan b alakohtaan. Komission mukaan ei kuitenkaan ole ollut selvää, että kyseiset säännökset on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä. Komissio on katsonut, että tämän vuoksi on epäselvää, miten varmistetaan, että toinen valtio saa 7 artiklan 2 kohdassa edellytetyt tiedot, minkä vuoksi säännöksen kansallista lainsäädäntöä tulisi täydentää.

YVA-direktiivin 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen lähettämisestä säädetään erityisesti YVA-lain 29 §:ssä. Samoin YVA-lakiin on ehdotettu lisättäväksi uusi pykälä 29 a, jossa säädetään lupaviranomaisen velvollisuuksista kansainvälisessä kuulemismenettelyssä. YVA-lain 29 a pykälän lisäystä käsitellään hallituksen esityksessä eduskunnalle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain ja maa-aineslain muuttamisesta (HExx/2021 vp). Suunnitellun 29 a §:n mukaan lupaviranomaisen olisi toimitettava 28 §:ssä tarkoitettua hanketta koskeva lupahakemus tarvittavine käännoksineen ympäristöministeriölle silloin, kun arviointimenettelyyn osallistuu Euroopan unionin jäsenvaltio. Ympäristöministeriö toimittaisi hakemuksen jäsenvaltiolle. Lupaviranomaisen olisi toimitettava lupapäätöksensä tarvittavine käännoksineen ympäristöministeriölle, joka toimittaisi päätöksen ympäristövaikutusten arviointimenettelyyn osallistuneelle toiselle valtiolle. Tämän johdosta maantielain 29 §:ään ja ratalain 24 §:ään lisättäisiin viittaus YVA-lain uuteen 29 a §:ään.

4 MUUT TOTEUTTAMISVAIHTOEHDOT

Tieturvallisuusdirektiivin soveltamisalan määrittely

Nykyisin direktiivin soveltamisala on rajoitettu Euroopan laajuiseen 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 oli 5199 km vuonna 2020.

Uudessa direktiivissä soveltamisala on ulotettu koskemaan TEN-T-verkon teiden lisäksi kaikkia moottoriteitä ja pääteitä. Direktiivin mukaan ”’päätillä’ tarkoitetaan taajama-alueiden ulkopuolella sijaitsevaa tietä, joka yhdistää suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia ja joka kuuluu 26.11.2019 voimassa olevassa kansallisessa tieluokituksessa ylimpään tieluokkaan luokan ’moottoritie’ jälkeen”. 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 tunneliturvallisuusdirektiivin (2004/54/EY) soveltamisalaan.

Arviomuistio tieturvallisuusdirektiivin kansallisesta täytäntöönpanosta ja soveltamisalan vaihtoehtoista oli lausunnolla kesällä 2020. Useat lausunnonantajat katsoivat, että direktiivin soveltamisalan merkittävä laajentaminen nykyisestä soveltamisalasta ei ole tarpeen, ja että tieturvallisuuden hallintamenettelyjä olisi hyvä hyödyntää myös muilla vilkasliikenteisillä tietoverkon osilla vapaaehtoisesti ilman direktiivin tai lakiin perustuvaa velvoitetta.

Suomen lainsäädännön näkökulmasta direktiivin soveltamisalan laajennus on tulkinnanvarainen, koska teitä on luokiteltu lainsäädännössä niiden toiminnallisuuden, ominaisuuksien ja liikenteellisen merkityksen mukaan eri tavoin. Maantielaissa on käytössä teiden neliportainen toiminnallinen luokittelu valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin (4 § 2 mom.). Maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta on annettu maantielain 4 §:n 3 momentin nojalla Liikenne- ja viestintäministeriön asetus (933/2018). Asetuksella on määritelty pääväylät, jotka yhdistävät maakunnalliset keskuksat pääkaupunkiseutuun, rajanylityspaikoille ja toisiin maakuntakeskuksiin. Pääväylien määrittelyn ja siihen liittyvän matkojen ja kuljetustason palvelutason tarkoituksena on ollut tukea maankäytön, liikennejärjestelmän ja yhteysvälien pitkäjänteistä suunnittelua ja kehittämistä sekä turvata pitkämatkaisen tavara- ja henkilöliikenteen toimivuus ja turvallisuus. 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)aanatie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietynlaista liikennettä varten tarkoitettu tie”. Moottori- ja moottoriliikenneteiden teknisistä ominaisuuksista on säädetty tarkemmin valtioneuvoston asetuksella. Liikenteestä moottoritieillä ja moottoriliikennetieillä 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 tieliikennelakiin (729/2018), joka tuli voimaan 1.6.2020. Uuteen tieliikennelakiin (58 – 62 §:t) on otettu aiemmin tieliikenneasetuksen 2 luvussa olleet moottoriteitä ja moottoriliikenneteitä koskevat säännökset, joita on tässä yhteydessä täsmennetty ja päivitetty. Siten direktiivin tarkoittamiksi ”pääteiksi” voidaan lainsäädännön määritelmien ja luokittelujen perusteella katsoa olevan kolme eri vaihtoehtoa.

Jos soveltamisala kattaisi jatkossa TEN-T-verkon tiet, TEN-T-teiden ulkopuoliset moottoritiet (50 km) ja moottoriliikennetiet (16 km), kokonaislaajuudeksi muodostuisi 5286 km. Moottoriliikennetiet ei kuitenkaan ole direktiivin tarkoittamalla tavalla seuraava tieluokka moottoriteiden jälkeen, jotka yhdistäisivät Suomessa suuria kaupunkeja tai alueita. Moottoriliikennetie –määritelmä liittyy tien teknisiin ominaisuuksiin. Siksi moottoriliikennetie -soveltamisalavaihtoehdon yksityiskohtia ei selvitetä hallituksen esityksessä tämän tarkemmin.

Edellä sanotun johdosta soveltamisalan laajennuksen vaihtoehtoina arvioidaan tarkemmin valtateita ja pääväyläasetuksen (933/2018) mukaisia maanteiden pääväyliä. Vaihtoehtojen vertailua on esitetty taulukossa kaksi.

Vaihtoehto 1: Toiminnalliseen tieluokituksen perustuva vaihtoehto

Ensimmäisessä soveltamisalavaihtoehdossa valintakriteerinä käytettäisiin maantielain 4 §:n 1 ja 2 momentissa määriteltyjä toiminnallisia tieluokkia, 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. Valtateita ovat valtatie numerot 1-39, joista käytössä ovat numerointi 1-29.

Valtatiet yhdistävät direktiivin edellyttämällä tavalla suuria kaupunkeja ja alueita. Ne ovat ylin toiminnallinen tieluokka. Valtatiet eivät kuitenkaan ole direktiivin mukaisesti seuraava tieluokka moottoriteiden jälkeen, vaan Suomessa on moottoriteiksi luokiteltuja valtateitä, kantateitä ja seututeitä.

Vaihtoehdossa yksi maanteitä olisivat TEN-T-verkon tiet (5 199 km) ja TEN-T-teiden ulkopuoliset valtatie (3 726 km) ja moottoritiet muilla maanteilla (50 km). Valtatiet yhdistävät direktiivin edellyttämällä tavalla suuria kaupunkeja ja alueita. Koko soveltamisalaan kuuluvan verkon pituus olisi laajennettuna 8 975 km. Teiden keskimääräinen vuorokausiliikenne on 6 690 ajoneuvoa vuorokaudessa ja teillä tapahtuu tilastollisesti 1,03 liikennekuolemaa 100 tiekilometriä kohden.

Vaihtoehto 2: Pääväyläasetuksen mukaiset maanteiden pääväylät

Maantielain 4 §:n 3 momentin mukaan runkoverkkoon kuuluvat maantiet yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskuksat ja solmukohtat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaisesta liikennettä ja ne määritellään pääväyläasetuksessa (933/2018). Pääväyläasetuksen mukainen runkoverkko sisältää valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin toiminnallisesti kuuluvia tieluokkia. TEN-T-tieverkko ja pääväyläverkko menevät melko suuresti päällekkäin.

Pääväyläasetuksen mukaisten pääväylien määrittelyn lähtökohtana on käytetty tietoja eri kaupunkiseutujen väestöstä ja työssäkäyntialueista, alueiden elinkeinorakenteesta, lentoasemien, satamien ja logistiikka-alueiden yhteyksistä sekä liikenteestä. Valmistelutyössä on hyödynnetty lisäksi jo aiemmin tehtyjä selvityksiä ja sidosryhmien kuulemisia. Maanteiden pääväyliin kuuluviksi on määritelty lähtökohtaisesti vilkasliikenteisimmät maantiet, joilla keskimääräinen vuorokautinen liikenne (KVL) ylittää tietyn volyymin mitattuna sekä raskaan liikenteen että muun liikenteen osalta. Arvioissa on otettu huomioon myös liikenne-ennusteet. Muun kuin raskaan liikenteen määrän alarajaksi on määritelty yli 6000 ajoneuvoa/vrk. Raskaan liikenteen osalta pääväyliin kuuluviksi on katsottu tiet, joilla keskimääräinen vuorokausiliikenne raskaan liikenteen osalta ylittää 600 ajoneuvoa/vrk. Tällaiset vilkasliikenteiset väylät ovat merkittäviä valtakunnallisen pitkämatkaisen liikenteen sekä elinkeinoelämän kannalta ja niiden kuuluminen pääväyliin on siksi perusteltua. Tien liikenteellistä merkitystä kuvaavan keskimääräisen vuorokausiliikenteen lukemat perustuvat Väyläviraston liikennelaskentajärjestelmän mukaiseen laskentamalliin. Keskimääräisellä vuorokautisella liikenteellä tarkoitetaan yhteysvälin tierekisterin mukaisten tieosien vuorokausiliikenteen tieosien pituudella painotettua keskiarvoa. Laskentamallin mukaan kaupunkien välisen yhteysvälin KVL saadaan jakamalla yhteysvälin tieosien suoritteiden summa yhteysvälin tiepituudella. Liikennemäärän ohella maantie on voitu katsoa pääväyliin kuuluvaksi, jos se on liikenteellisesti merkityksellinen elinkeinoelämän tarpeita tai alueellista saavutettavuutta palvelevalla perusteella. Maanteiden pääväylät ulottuvat kaikkiin maakuntakeskuksiin sekä TEN-T -ydinverkon satamiin Helsingin kantakaupungin satamia lukuun ottamatta.

Pääväyläasetuksella vuonna 2018 säädetty runkoverkko on ajantasainen, kattava ja hyvin perusteltu määrittely sille, mitkä ovat Suomessa muutosdirektiivissä tarkoitettuja taajama-alueiden ulkopuolella sijaitsevia tietä, joka yhdistävät suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia.

Vaihtoehdossa kaksi soveltamisalaan sisältyisivät TEN-T-verkon tiet (5 199 km) ja TEN-T-teiden ulkopuoliset pääväylät (1 373 km). Koko soveltamisalaan kuuluvan verkon pituus olisi

laajennettuna 6 572 km. Teiden keskimääräinen vuorokausiliikenne on 8 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja teillä tapahtuu tilastollisesti 1,11 liikennekuolemaa 100 tiekilometriä kohden.

Taulukko 2. Maantieverkon liikenne- ja onnettomuustietoja ja soveltamisalan vaihtoehdot

	Tiepituus km	Liikennesuorite mj. autokm	Keskimääräinen vuorokausiliikenne	Liikennekuolemat /vuosi, ka 2015 - 2019	Liikennekuolemat / 100 tiekm	Henkilövahinko- onnettomuudet /vuosi, ka 2015 - 2019	Henkilövahinko- onnettomuudet /100 tiekm
Ten-T-tiet	5199	16263	8600	57	1,10	543	10,45
Valtatiet	8628	20140	6400	85	0,98	854	9,90
Pääväyläasetuksen pääväylät	5515	17764	8800	63	1,14	619	11,22
Ve 1: TEN-T + moottoritiet + mol-tiet + valtatiet	8976	21919	6700	90	1,00	1017	11,33
Ve 2: TEN-T + moottoritiet + mol-tiet + pääväylät	6572	19259	8000	73	1,11	856	13,02
Maantiet yhteensä	77941	38597	1400	180	0,23	2373	3,04

Soveltamisalan laajentaminen käsittämään pääväyläasetuksen mukaiset pääväylät toisi tarkasteluihin jo aiemmin merkityksellisimmiksi määritellyt maantiet, joilla on keskimääräistä enemmän liikennettä ja elinkeinoelämän kuljetuksiin tarvittavia raskaita ajoneuvojakin lähes joka kymmenes. Soveltamisala laajenisi nykyisestään noin neljänneksellä. Näiden maanteiden nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h ja törmäystilanteissa vahingot ovat suuria. Liikenneturvallisuustilanteen näkökannalta laajennus tuo soveltamisalaan kuuluviksi samaa turvallisuustasoa olevia osuuksia kuin TEN-T -verkon maanteilla (taulukko 3).

Edellä todetuilla perusteilla soveltamisalan laajuudeksi esitetään Euroopan laajuisen tieverkon teitä, moottoriteitä sekä maantielain 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuja valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvia maantietä, joista on säädetty liikenne- ja viestintäministeriön antaman pääväyläasetuksen (933/2018) 2 §:ssä.

Taulukko 3. TEN-T -verkon ja soveltamisalan laajennuksen vertailu tilanne 1.1.2020.

Nykyinen soveltamisala		Laajennettu soveltamisala		Muutos nykyiseen TEN-T-verkkoon	
VERKON PITUUS		VERKON PITUUS		arvo	%
Kokonaispituus	5199 km	Kokonaispituus	6572 km	+1374	+26 %
valtateitä	4902 km	valtateitä	6221 km	+1319	+27 %
kantateitä	290 km	kantateitä	337 km	+48	+16 %
seututeitä	4 km	seututeitä	8 km	+3	+83 %
TIEREKISTERITIEDOT		TIEREKISTERITIEDOT			
KVL (ka)	8571 ajon./vrk	KVL (ka)	8028 ajon./vrk	-542,7	-6 %
KVL raskas (ka)	842 ajon./vrk	KVL raskas (ka)	770 ajon./vrk	-71,5	-9 %
Nopeusrajoitus (ka)	96 km/h	Nopeusrajoitus (ka)	95 km/h	-1,1	-1 %
ONNETTOMUUSTIEDOT		ONNETTOMUUSTIEDOT			
Onnettomuustiheys (ka)	57,1 onn./100km	Onnettomuustiheys (ka)	56,1 onn./100km	-1,0	-2 %
Heva-onnettomuustiheys (ka)	12,1 onn./100km	Heva-onnettomuustiheys (ka)	11,9 onn./100km	-0,2	-1 %
Vak.loukk-onnettomuustiheys (ka)	1,2 onn./100km	Vak.loukk-onnettomuustiheys (ka)	1,2 onn./100km	-0,0	-1 %
Kuol.-onnettomuustiheys (ka)	1,0 onn./100km	Kuol.-onnettomuustiheys (ka)	1,0 onn./100km	-0,0	-4 %
Onnettomuusasaste (ka)	21,5 onn./100milj. ajon.km	Onnettomuusasaste (ka)	22,6 onn./100milj. ajon.k	+1	+5 %
Heva-onnettomuusasaste (ka)	4,4 onn./100milj. ajon.km	Heva-onnettomuusasaste (ka)	4,7 onn./100milj. ajon.k	+0	+6 %
Vak.loukk-onnettomuusasaste (ka)	0,6 onn./100milj. ajon.km	Vak.loukk-onnettomuusasaste (ka)	0,6 onn./100milj. ajon.k	+0	+0 %
Kuol.-onnettomuusasaste (ka)	0,5 onn./100milj. ajon.km	Kuol.-onnettomuusasaste (ka)	0,5 onn./100milj. ajon.k	-0,0	-0 %
Onnettomuuksia	2635 kpl/v	Onnettomuuksia	3261 kpl/v	+626	+24 %
Heva-onnettomuuksia	550 kpl/v	Heva-onnettomuuksia	687 kpl/v	+138	+25 %
Vakavaan loukk. joht. onnettomuuksia	58 kpl/v	Vakavaan loukk. joht. onnettomuuksia	72 kpl/v	+14	+25 %
Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia	50 kpl/v	Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia	60 kpl/v	+10	+20 %

5 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

5.1 Tavoitteet

Esityksen tavoitteena on tieliikenneturvallisuuden parantaminen saattamalla uuden tieturvallisuudirektiivin säädökset osaksi kansallista lainsäädäntöä. Vaikka direktiivin tarkoitusta tieturvallisuustoimenpiteistä suuri osa on jo käytössä, direktiivi sisältää kuitenkin myös uusia jäsenvaltioihin kohdistuvia velvoitteita, joiden täytäntöönpano edellyttää lisäyksiä lainsäädäntöömme. Nykyiset tieturvallisuustoimenpiteet perustuvat tieturvallisuudirektiivin (2008/96/EY) myötä säädettyihin vaatimuksiin erityisesti maantielain 3 a luvussa sekä myös hyvään hallintotapaan ja tarkoituksenmukaisiin menettelyihin niissä tilanteissa, joissa laki ei edellytä tieturvallisuudirektiivin mukaisten menettelyjen soveltamista. Direktiivin täytäntöönpanemiseksi tulee säätää lailla keskeisistä uuden tieturvallisuudirektiivin jäsenvaltioille asettamista velvoitteista.

Lisäksi esityksen tavoitteena on täydentää ratelain ja maantielain säännöksiä valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arviointimenettelyjen osalta YVA-direktiivin täytäntöönpanon täydentämiseksi.

5.2 Keskeiset ehdotukset

Tieturvallisuudirektiivin voimaansaattamiseksi ehdotetaan muutettavaksi maantielain 3 a ja 7 luvun säännöksiä, jotka sisältävät aiemman vuoden 2008 tieturvallisuudirektiivin

täytäntöönpanon edellyttämät säännökset. Tieturvallisuudirektiivin muutokset koskevat erityisesti sen soveltamisalaa ja turvallisuuden hallintamenettelyiden seurantaa, josta säädettiin aiemmassa direktiivissä niukasti. Lisäksi direktiivin nojalla tehtävä tieosuuksien luokittelu korvataan uudella koko verkon laajuisella tieturvallisuusarvioinnilla. Uusina asioina mukaan tulevat lisäksi vaatimukset suojattomien tienkäyttäjien huomioon ottamisesta turvallisuuden hallintamenettelyissä sekä tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettavasta tunnistamisesta. Tiehankkeiden turvallisuusauditointeihin ja tieturvallisuusarvioijia koskeviin pätevyys- ja koulutusvaatimuksiin ei ehdoteta muita muutoksia kuin se, että suojattomat tienkäyttäjät huomioidaan jatkossa auditoinneissa ja tieturvallisuusarvioijan koulutuksen (jäljempänä myös *TTA-koulutus*) sisällössä. Lisäksi maantielakiin lisätään säännökset TTA-koulutukseen osallistuvia koskevan rekisterin ylläpidosta ja pätevyyden omaavien nimien julkaisemista (julkinen tietopalvelu). Aiemmin tietojen julkaiseminen on tapahtunut Liikenne- ja viestintävirastossa suostumukseen perustuen. Lisäksi lakiin tehtäisiin täsmennys maantietunnelien osalta määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

Maantielain 3 a luku sisältäisi säännökset direktiivin soveltamisalasta Suomessa, infrahankkeiden tieturvallisuusarvioinneista sekä infrahankkeiden tieturvallisuusauditoinneista, määräaikaista tieturvallisuustarkastuksista, suojattomien tienkäyttäjien suojelusta, verkon laajuisesta tieturvallisuusarvioinnista, kohdennetuista tieturvallisuustarkastuksista ja muista seurantatoimista, tieturvallisuusarvioijista ja heidän koulutuksestaan, onnettomuuksista aiheutuvista kustannuksista sekä valvonnasta. Maantielain 7 luvussa säädettäisiin tienpidon viranomaisvalvonnasta. Lisäksi lakiin tehtäisiin täsmennys maantietunnelien osalta määräyksenantovaltuudesta Liikenne- ja viestintävirastolle.

Tieturvallisuudirektiivin vaatimuksia ehdotetaan sovellettavaksi jatkossa TEN – T –teihin, moottoriteihin sekä maantielain 4 §:n 3 momentissa tarkoitettujen valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluviin maanteihin, riippumatta siitä, ovatko ne suunnitteluvaiheessa, rakenteilla vai jo käytössä. Valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvat maantiet on määritelty Liikenne- ja viestintäministeriön pääväyläasetuksen (933/2018) 2 §:ssä.

YVA-direktiivin 7 artiklan täytäntöönpanoa täydennettäisiin maantielain 29 §:ään ja ratelain 24 §:ään ehdotetuilla muutoksilla. Esityksellä säädettäisiin viittauksesta YVA-lain 29 a §:ään, joka sisältää lupaviranomaiselle kohdistetun velvollisuuden toimittaa YVA-hanketta koskeva lupahakemus ympäristöministeriölle, joka toimittaa sen toiselle jäsenvaltiolle. Lisäksi pykälässä säädettäisiin lupaviranomaisen velvollisuudesta toimittaa lupapäätös ympäristöministeriölle, joka toimittaa sen ympäristövaikutusten arviointiin osallistuneelle toiselle jäsenvaltiolle.

5.3 Pääasialliset vaikutukset

5.3.1 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Uuden direktiivin vaikutukset viranomaisten toimintaan aiheutuvat menettelyjen muutoksista ja soveltamisalan eli sen tieverkon laajuuden muutoksesta, johon direktiivin vaatimuksia sovelletaan. Uusien menettelyjen toteuttamisen vaikutukset ovat arvioiden mukaan melko pieniä. Resurssien tarve ja kustannukset perustuvat Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston sekä Uudenmaan ELY-keskuksen arvioihin tai aiempiin konsultti- ja muihin selvityksiin.

Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi

Muutosdirektiivin mukaisen verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin toteuttaminen ei aiheuta lisäresurssitarvetta, koska prosessi on pääosin sama kuin aiemman direktiivin (2008/96/EU) 5

artiklan mukaisessa tieverkon turvallisuusluokittelussa. Päivitystaajuus verkon laajuisessa tieturvallisuusarvioinnissa on viisi vuotta, kun se teiden turvallisuusluokittelun osalta on ollut kolme vuotta.

Kohdennetut tieturvallisuustarkastukset ja niiden seurantatoimet

Tieturvallisuustarkastukset ovat hyvin samankaltainen menettely kuin jo voimassaolevan direktiivin mukaan toteutetaan tien parantamishankkeiden yhteydessä tehtävissä auditoinnit. Verkon laajuisen arvioinnin pohjalta on kohdennetuissa tieturvallisuustarkastuksissa jatkossa tunnistettava erityisesti tieosuudet, joiden turvallisuustaso on alhainen ja joilla on mahdollista parantaa merkittävästi turvallisuutta ja vähentää onnettomuuskustannuksia. Nämä tieturvallisuustarkastukset tullaan toteuttamaan ELY-keskusten toimesta Väyläviraston tekemän verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin perusteella. Lisäksi muutosdirektiivi edellyttää uutena menettelynä, että jäsenvaltiot laativat ja päivittävät säännöllisesti toimintasuunnitelman yksilöityjen korjaavien toimien täytäntöönpanon seuraamiseksi. Tämä raportointi ja seuranta vaativat todennäköisesti jonkin verran lisäresursseja Väylävirastossa. Menettelyt voidaan sisällyttää tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmään.

Muutosdirektiivin aiheuttamien toimien vaatima resurssitarve ELY-keskusten osalta arvioidaan olevan 20 henkilötyöpäivää/vuosi. Väylävirastossa viranomaistyön arvioidaan lisääntyvän 10 henkilötyöpäivää/vuosi riskiperusteisen toimintasuunnitelman laatimisesta ja seurannasta. Laskennallisesti yhteensä 30 vuosittaisen virkatyöpäivän lisäresursoinnin palkkakustannukset olisivat yhteensä noin 9 000 euroa vuodessa. Ulkopuolisten asiantuntijapalvelujen hankintatarpeen on arvioitu lisääntyvän ELY-keskuksissa 70 000 eurolla vuodessa.

Tieturvallisuusarvioijan koulutus

Tieturvallisuusarvioijan koulutuksen sisällön päivitys (kohdennetut tieturvallisuustarkastukset sekä suojaamattomat tienkäyttäjät) lisää henkilötyötä jonkin verran tilapäisesti Liikenne- ja viestintävirastossa. TTA-päteviä tarkastajia on Suomessa yhteensä tällä hetkellä 34, joista 26 toimii konsultteina. Tieturvallisuusarvioijista ei ole resurssipulaa. Liikenne- ja viestintävirasto hankkii koulutukset konsultilta monivuotisella sopimuksella.

Suojattomien tienkäyttäjien huomiointi

Väyläviraston arvion mukaan direktiivin vaatimukset tältä osin eivät aiheuta tulevaisuudessa merkittävää lisäresurssitarvetta, mutta suojaamattomien tienkäyttäjien huomioimista on painotettava tieturvallisuusarvioija -koulutuksessa ja tieturvallisuusauditoinneissa, verkon laajuisessa tieturvallisuusarvioinnissa, määräaikaissa tieturvallisuustarkastuksissa, kohdennetuissa tieturvallisuustarkastuksissa sekä muissa seurantatoimissa.

Tietunnelit

Suomessa on sovellettu tunneliturvallisuusdirektiiviä sen voimaan tulosta lähtien kaikkiin maantietunneleihin. Siten tältä osin viranomaisten toimintaan tai vastuisiin ei ole tulossa muutoksia. Tunneliturvallisuusdirektiivin mukaisia tieturvallisuusarviointeja on ulotettu alusta saakka koskemaan tietunneleita ja asia on viety tieturvallisuusarvioijien koulutusmateriaaliin.

Uudet tarkastettavat asiat (esim. näkyvyys, liikenteen ohjaus ja hallinta, päällysteen vauriot) sisältyvät jo nykyisiin menettelyihin, eli tarkastuksista ja sen aiheuttamista lisätöistä ei arvioida aiheutuvan merkittävää lisäresurssitarvetta tai -kustannuksia Väylävirastolle.

Tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettava tunnistaminen

Direktiivin 6 c artiklassa asetetaan vaatimus tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettavasta tunnistamisesta. Tämä edistää automaation käyttöä ja liikenneturvallisuutta. Uuden tieliikennelain katsotaan tukevan uutta vaatimusta tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettavasta tunnistamisesta. Kyseiseen vaatimukseen liittyy kuitenkin riski resurssitarpeen lisääntymisestä erityisesti, mikäli komissio antaa täytäntöönpanosäädöksiä, joilla se vahvistaa yhteisiä teknisiä määrittelyjä. Tällaiset täytäntöönpanosäädökset voisivat mahdollisesti johtaa muutoksiin esimerkiksi hoitourakoissa tai tiestötietojärjestelmissä. Ennen mahdollisten komission täytäntöönpanosäädösten antamista ei ole riittävästi tietoa tarkempaan resurssitarpeen arviointiin.

YVA-direktiivin täytäntöönpanon täydentäminen

Käytännössä tilanteita, joissa ehdotetut säännökset valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arvioinnista tulisivat sovellettavaksi, olisi äärimmäisen harvoin. Siten ehdotetuilla muutoksilla ei katsota olevan merkittävää vaikutusta maantielain ja ratelain mukaisten lupaviranomaisten resursseihin. Kustannukset lupahakemusten ja –päätösten kääntämisestä ehdotettaisiin katettavan lupaviranomaisten varoista, joten kustannukset tältä osin saattaisivat hieman lisääntyä.

5.3.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Lakiehdotuksen sisältämien toimenpiteiden voidaan arvioida parantavan tieliikenneturvallisuutta ja vaikuttavan positiivisesti EU:n ja kansallisten tieliikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseen. Muutosdirektiivin kansallisen täytäntöönpanon myötä toteutettaisiin menettelyjä, joiden yhteisvaikutuksena syntyisi nykyistä turvallisempi tieliikenneympäristö. Sen seurauksena henkilö- ja materiaalivahingot ja näiden taloudelliset vaikutukset vähenisivät. Liikenneturvallisuuden viime vuosien myönteisen kehityksen jatkuminen on varmistettava ja lakiesityksen sisältämät toimenpiteet ovat omalta osaltaan edesauttamassa liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumista.

Direktiivin muuttamisen yhteydessä on annettu merkittävä painoarvo suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuden parantamiseksi. Suojattomien tienkäyttäjien huomiointi eri tason tarkastuksissa ja rakennusvaiheen liikenteenohjaussuunnitelmissa omana ryhmänään parantaisi näiden henkilöiden liikenneturvallisuutta.

Myös liikenteen automatisoinnin ja älyliikenteen avulla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta. Liikenteen automaatio asettaa omat vaatimuksensa tiedon siirrolle ajoneuvon ja tieverkon välillä sekä ajoneuvojen väliselle kommunikaatiolle. Tienpidon näkökulmasta vaatimukset esimerkiksi reunaviivojen näkyvyydelle saattavat lisääntyä ja myös tienpinnan laadulle voi tulla uusia vaatimuksia.

5.3.3 Vaikutukset valtiontalouteen

Ehdotuksen valtiontaloudelliset vaikutukset muodostuvat viranomaistoimintoihin liittyvistä mahdollisista menojen lisäyksistä ja välillisesti tienpitoon kohdistuvina kustannuksina. Uusien menettelyjen käyttöönotto ei vaadi merkittävää lisäystä resursseihin nykyisen direktiivin vaatimuksiin ja toteutettaviin toimiin verrattuna.

Ehdotuksesta aiheutuvat kustannukset direktiivin edellyttämien menettelyjen toteuttamiseksi arvioidaan olevan Väyläviraston, Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten sekä Liikenne- ja viestintäviraston osalta laskennallisesti edellä esitetyn mukaisesti virkатыönä ja ulkopuolisina asiantuntijapalveluina yhteensä enintään noin 80 000 euroa vuodessa. Lisääntyvät konsulttikustannukset toteutuvat varmuudella. Lisääntyvä virkатыö voidaan hoitaa nykyisin resurssein.

Valtiontaloudellisina lisäkustannuksina on arvioitu myös soveltamisalan laajentamisen täytäntöönpanosta seuraavia tienpidon kustannuksia. Soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavan nykyisestä laajuudesta 13976 km eli noin 25%. Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi tehdään viimeistään vuonna 2024 ja sen pohjalta selvitetään tieverkon parantamiseen liittyvät turvallisuuden vuoksi tarpeelliset toimenpiteet ja investoinnit, jotka tulee muutosdirektiivin mukaan asettaa tärkeysjärjestykseen. Nämä tiedot toimivat tärkeinä lähtötietoina valtakunnallisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Tietoja hyödynnetään Liikenne 12-suunnitelman päivittämisessä seuraavalla hallituskaudella sekä tämän suunnitelman pohjalta laadittavassa suunnittelu- ja investointiohjelmassa. Tässä vaiheessa toimenpiteiden tarvetta toteutuskustannuksineen ei kyetä esittämään täsmällisesti. Tavoitteena on toteuttaa tarpeelliseksi todetut turvallisuustoimenpiteet kohdentaen toimenpiteitä ja sovittaa ne tehokkaimmalla mahdollisella tavalla tienpidon määrärahoihin, julkisen talouden suunnitelmaan sekä liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitusohjelmaan.

Liikenne 12- suunnitelman ja liikenneverkon strategisen tilannekuvan laadinnan yhteydessä on selvitetty pääväylien ja TEN-T verkon palvelutasoa. Maanteiden pääväylistä noin 3 500 km on asetuksen mukaisessa hyvässä palvelutasossa. Liikenneturvallisuuden kannalta ongelmaisia tiejaksoja on yhteensä 118 km. Ne ovat jaksoja, joilla on kohonnut todennäköisyys joutua henkilövahinkoon johtavaan onnettomuuteen ja lisäksi onnettomuuksien määrä tiekilometriä kohden on suuri. Turvallisten ohitusmahdollisuuksien puuttuminen on yksi mahdollinen liikenneturvallisuusongelman syy. Maanteiden pääväylillä on noin 200 tiekilometriä tiejaksoja, joilla on merkittäviä palvelutasopuutteita sujuvuuden, liikenneturvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta. Lisäksi on noin 1 800 kilometriä maanteitä, joilla hyvää palvelutasoa voitaisiin varmistaa pienillä toimenpiteillä. Maanteiden pääväylien (sisältyy TEN-T verkon tiet, 5 199 km) merkittävät investointitarpeet ovat noin 2-3 mrd. euroa seuraavan 10 vuoden aikana. Osa investointitarpeista sijoittuu soveltamisalan laajennuksen mukaiselle tieverkolle ja niiden toteuttaminen korjaa havaittuja liikenneturvallisuuspuutteita samalla, kun toimenpiteet palvelevat tienkäyttäjää myös muilla tavoin.

5.3.4 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Lakiehdotuksella ei arvioida olevan vaikutuksia kuntien talouteen eikä yritysten tai muiden yksityisten tahojen talouteen. Siltä osin kuin uudistuksella edistetään yhtenäistä tiedonhallintaa yhteiskunnassa, sen arvioidaan edistävän pitkällä aikavälillä kustannustehokkuutta kaikkien viranomaisten toiminnassa.

Liikenneturvallisuustiedon saatavuus paranee, kun seurannan menettelyjä kehitetään. Tienkäyttäjien tiedonsaanti maanteiden turvallisuustilanteesta paranee, kun tiedon saatavuus avoimien rajapintojen kautta paranee.

Liikenneturvallisuuden tilannekuva mahdollistaa elinkeinoelämän liikenteen ja kuljetusten paremman ennakkoinnin ja suunnittelun, mikä osaltaan parantaa liikenteen sujuvuutta ja kuljetusten kustannustehokkuutta. Parantunut liikenneturvallisuus vähentää vahinkokustannuksia sekä liikenneonnettomuuksien seurauksena tapahtuvia aikamenetyksiä.

Esitys on lähtökohtaisesti ilmasto- ja meluvaikutuksiltaan neutraali.

Esitys on lähtökohtaisesti sukupuolivaikutuksiltaan neutraali. Liikenneonnettomuuksien seuraamukset noin 80 prosenttia kohdistuu miehiin.

6 LAUSUNTOPALAUDE

Luonnos hallituksen esitykseksi oli lausuntokierroksella Lausuntopalvelu.fi –palvelussa xx.xx.2021 alkaen. Esitysluonnoksesta pyydettiin lausuntoa x taholta ja lausuntoja saatiin x kpl. Lausunnon antoivat seuraavat tahot...

7 SÄÄNNÖSKOHTAISET PERUSTELUT

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

2 luku Maantien suunnittelu

29 § Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Maantielaki on yksi YVA-hankkeiden lupamenettelyihin sovellettavista sektorikohtaisista säädöksistä. Maantielain 29 §:ssä säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä. Pykälässä säädetään siitä, millä tavoin YVA-menettely on otettava huomioon hyväksyttäessä yleis- ja tiesuunnitelmia. Pykälän mukaan tiehanketta koskevaan suunnitelmaan tulee liittää YVA-lain mukainen arviointiselostus ja yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Kyseisen suunnitelman hyväksymispäätöksessä tulee ottaa huomioon ympäristövaikutusten arviointi ja perusteltu päätelmä tulee sisällyttää hyväksymispäätökseen. Jos tiehankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, on suunnitelman hyväksymispäätöksestä käytävä ilmi hallintolaissa säädetyn lisäksi, mitä lausuntoja, huomautuksia ja mielipiteitä asiassa on annettu ja miten ne ovat vaikuttaneet ratkaisuun. Päätöksessä on lisäksi selostettava esitetyt toimenpiteet merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi.

Nykyisessä lainsäädännössä maantielaki ei sisällä säännöksiä niitä tilanteita varten, jos tiehankkeella katsotaan olevan todennäköisesti merkittäviä valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia, jolloin hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn vireillä ollessa on järjestettävä kansainvälinen kuuleminen. Maantielakiin olisi tarpeen tehdä viittaussäännös YVA-lain uuteen 29 a §:ään, jossa annetaan tarkempia säännöksiä lupaviranomaisen velvollisuuksista kansainvälisessä kuulemismenettelyssä.

Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 5 momentti, joka sisältäisi viittauksen suunniteltuun YVA-lain 29 a §:ään. Säännös tulisi sovellettavaksi silloin, kun olisi kyse tiehankkeesta, jolla olisi todennäköisesti merkittäviä valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia ja hankkeeseen sovellettaisiin YVA-lain 29 §:n mukaista kansainvälistä kuulemismenettelyä. Lupahakemus toimitettaisiin toiselle valtiolle, jos tämä olisi ilmoittanut osallistuvansa hankkeen YVA-menettelyyn. Säännöksellä varmistettaisiin, että lupaviranomainen toimittaisi lupahakemuksen ympäristöministeriölle, joka toimittaisi sen toiselle valtiolle kuulemista varten.

3 a luku Tieliikenneturvallisuuden hallinta

3 a luvun otsikko

Lain 3 a luvun otsikko olisi tarpeen muuttaa, koska luvun säännösten ehdotetaan jatkossa soveltuvan Euroopan laajuisen tieverkon teiden lisäksi myös moottoriteihin sekä maantielain 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuihin valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluviin maanteihin. Edellä sanotun johdosta otsikko ehdotetaan muutettavaksi muotoon ”Tieliikenneturvallisuuden hallinta”.

43 a § Soveltamisala

Lain 43 a pykälässä säädetään yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY tarkoitettuun Euroopan laajuiseen tieverkkoon kuuluvan maantien tieliikenneturvallisuutta koskevista tieturvallisuudsdirektiivin mukaisista erityisvaatimuksista.

Muutosdirektiivin 1 artiklan 2 kohdan mukaan direktiivin soveltamisala on ulotettu koskemaan Euroopan laajuisen tieverkon teiden lisäksi moottoriteitä ja muita pääteitä riippumatta siitä, ovatko ne suunnitteluvaiheessa, rakenteilla vai jo käytössä. Muutosdirektiivin 2 artiklan 1b kohdan mukaan ”’päätieillä’ tarkoitetaan taajama-alueiden ulkopuolella sijaitsevaa tietä, joka yhdistää suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia ja joka kuuluu 26.11.2019 voimassa olevassa kansallisessa tieluokituksessa ylimpään tieluokkaan luokan ’moottoritie’ jälkeen”. Direktiivin soveltaminen on 1 artiklan 3 kohdan mukaan lisäksi pakollista teihin ja tieinfrastruktuurihankkeisiin, jotka sijaitsevat kaupunkialueiden ulkopuolella ja jotka toteutetaan kokonaan tai osittain unionin rahoituksella. Muutosdirektiivin 1 artiklan 4 kohdan 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 tunneliturvallisuudsdirektiivin (2004/54/EY) soveltamisalaan.

Suomen lainsäädännön näkökulmasta direktiivin soveltamisalan laajennus on tulkinnanvarainen, kuten edellä luvussa 4 on esitetty. Teitä on luokiteltu niiden liikenteellisen merkityksen ja ominaisuuksien perusteella lainsäädännössä eri tavoin. Maantielaisissa on käytössä teiden neliportainen toiminnallinen luokittelu valta-, kanta-, seutu- ja yhdysteihin (4 § 2 mom.). Valtatiet ovat ylin toiminnallinen tieluokka ja moottoritie voi olla valta-, seutu- tai kantatie. Toiseksi tieliikennelaisissa ja tieliikenneasetuksessa on säännöksiä teiden luokittelusta moottoriteiksi ja moottoriliikenneteiksi tien ominaisuuksiin liittyen. Kolmanneksi maanteille, jotka yhdistävät maakunnalliset keskuskeskukset pääkaupunkiseutuun, rajanylityspaikoille ja toisiin maakuntakeskuksiin, on katsottu tarpeelliseksi luoda myös oma luokkansa, maanteiden runkoverkko (maantielain 4 §:n 3 mom.). Maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta on annettu maantielain 4 §:n 3 momentin nojalla Liikenne- ja viestintäministeriön asetus (933/2018). Asetuksella on määritelty pääväylät, jotka yhdistävät maakunnalliset keskuskeskukset pääkaupunkiseutuun, rajanylityspaikoille ja toisiin maakuntakeskuksiin.

Pääväyläasetuksen valmistelun yhteydessä on edellä 4 luvussa kuvatulla tavalla kattavasti selvitetty tieverkon eri osien liikenteellinen merkitys ja runkoverkon määrittelyn vaikutuksia. Siten voidaan perustellusti katsoa, että pääväyläasetuksella vuonna 2018 säädetty runkoverkko on ajantasainen, kattava ja hyvin perusteltu määrittely sille siitä, mitkä ovat Suomessa muutosdirektiivissä tarkoitettuja taajama-alueiden ulkopuolella sijaitsevia tietä, joka yhdistävät suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia. Edellä sanotuilla perusteilla soveltamisalan laajuudeksi ehdotetaan Euroopan laajuisen tieverkon teitä, moottoriteitä sekä maantielain 4 §:n 3 momentissa tarkoitettuja valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvia maantietä. Euroopan laajuisen tieverkon tiellä tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa

unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EU) N:o 1315/2013 yksilöityjä tieverkkoja.

43 b Infrahankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arviointi

Direktiivin 2 artiklan 3) kohdan mukaan tieturvallisuusvaikutusten arvioinnilla tarkoitetaan strategista vertailuanalyysia vaikutuksista, joita uuden tien rakentamisella tai jo käytössä olevaan tieverkkoon tehtävillä merkittävillä muutoksilla on tieverkon turvallisuustasoon. Määritelmästä tulee säätää lain tasolla ja se ehdotetaan lisättäväksi maantielain 43 b pykälän 1 momentiksi.

Direktiivin 3 artikla edellyttää jäsenvaltioiden varmistettavan, että kaikista infrastruktuurihankkeista tehdään tieturvallisuusvaikutusten arviointi. Tieturvallisuusvaikutusten arviointi on tehtävä suunnitteluvaiheessa ennen infrastruktuurihankkeen hyväksymistä. Arviointia tehdessään jäsenvaltioiden on pyrittävä noudattamaan direktiivin liitteessä I esitettyjä perusteita. Tieturvallisuusvaikutusten arvioinnissa on selostettava tieturvallisuuskohdat, jotka vaikuttavat ehdotetun vaihtoehdon valintaan. Siinä on myös annettava kaikki tarvittavat tiedot arvioitujen eri vaihtoehtojen kustannus-hyötyanalyysia varten. Kyseinen tehtävä ehdotetaan säädettäväksi Väyläviraston tehtäväksi 43 b §:n 2 momentissa ja arvioinnissa huomioitavista seikoista säädettäisiin 3 momentissa.

43 c § Tieturvallisuusauditointi

Maantielain 43 b pykälässä säädetään tieturvallisuusarvioinnista, joka tulisi tehdä kaikista tiehankkeista. Kyseisellä arvioinnilla tarkoitetaan tieturvallisuusdirektiivin 2008/96/EY 4 artiklassa säädettyä tieturvallisuusauditointia, jonka tarkoituksena on kartoittaa turvallisuuden kannalta ratkaisevat suunnittelutekijät infrastruktuurihankkeen kussakin vaiheessa. Tieturvallisuusauditointi tulee tehdä kaikissa 43 a §:ssä tarkoitetulla tieverkolla tehtävistä tiehankkeista. Väyläviraston on voimassaolevan maantielain huolehdittava, että kyseiset tieturvallisuusauditoinnit suoritetaan. Muutosdirektiivin myötä 4 artikla on muutoin säilynyt ennallaan, mutta siihen on lisätty 6 kohta, jonka mukaan komissio antaa ohjeita niin sanottujen myötäävien tienvarsien ja käyttäjää ohjaavien teiden suunnittelemiseksi suunnitteluvaiheen alustavassa tarkastuksessa sekä ohjeita suojattomia tienkäyttäjiä koskevista laatuvaatimuksista. Lisäksi tieturvallisuusdirektiivin liitettä II, jonka mukaisia perusteita jäsenvaltioiden on turvallisuusauditointeja tehdessä pyrittävä noudattamaan, on muutettu. Muutosdirektiivin myötä liitteeseen II on tullut lisäyksiä muun muassa suojattomien tienkäyttäjien osalta. Muilta osin tieturvallisuusauditointeja koskevaa 4 artiklaa ei ole muutettu.

Direktiivin 2008/96/EY 4 artikla infrastruktuurihankkeiden turvallisuusauditoinneista on kansallisesti pantu täytäntöön säätämällä asiasta maantielain 43 b pykälässä. Tieturvallisuusdirektiivissä käytetyn terminologian ja maantielain terminologian yhdenmukaisuuden vuoksi 43 b pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että 43 b pykälässä käytetty termi ”tieturvallisuusarviointi” muutetaan direktiivin sanamuodon mukaisesti ”tieturvallisuusauditoinniksi”. Muutosdirektiivin myötä käyttöön otetaan uusi verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi” (5 artikla). Lisäksi tieturvallisuusdirektiivissä on jo käytössä 3 artiklan mukainen ”infrahankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arviointi”. Siten nykyinen 43 b pykälän otsikko ”Tieturvallisuusarviointi” ja 43 b pykälän teksti ovat omiaan aiheuttamaan sekaannusta uuden 43 e § ”Verkonlaajuisen tieturvallisuusarvioinnin” kanssa sekä ”maantielakiin lisättävän ”infrahankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arviointia” koskevan pykälän kanssa. Näin ollen on perusteltua muuttaa 43 b §:n otsikko direktiivin sanamuodon mukaiseksi ja käyttää myös pykälätekstissä termiä tieturvallisuusauditointi. Lisäksi pykälään lisätään uusi momentti, jossa

määritellään 'turvallisuusauditointi' tieturvallisuudirektiivin 2 artiklan 4 kohdan mukaisesti, koska määritelmistä tulee säätää lailla.

Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyy nykyisessä pykälässä mainitut yleis- ja tiesuunnitelmat ja on lisäksi valvontaviranomainen. Jotta Liikenne- ja viestintäviraston kaksoisrooli ei tule jatkossa aiheuttamaan ongelmia, olisi käytännössä tarpeellista, että aloite suunnitelman käsittelemättä jättämisestä tulisi suunnitelman laatijalta jo suunnitteluvaiheessa. Lisäksi olisi tarpeellista, että käsittelemättä jättäminen käsiteltäisiin ennen hyväksymisesityksen toimittamista Liikenne- ja viestintäviraston kanssa esimerkiksi ennakkoneuvottelussa.

43 d § Määräaikainen tieturvallisuustarkastus

Voimassaolevan lain 43 c pykälässä säädetään teiden säännöllisistä turvallisuustarkastuksista niiden ominaisuuksien ja puutteiden todentamiseksi, jotka turvallisuussyistä vaativat muutoksia. Pykälällä on kansallisesti pantu täytäntöön tieturvallisuudirektiivin 6 artikla. Muutosdirektiivillä 6 artiklan otsikko on muutettu muodosta ”Tieturvallisuustarkastus” muotoon ”Määräaikaiset tieturvallisuustarkastukset”. Kyseinen muutos aiheuttaa muutostarpeen maantielain 3 a lukuun.

Muutosdirektiivin 2 artiklan 7a) kohdan mukaan määräaikaisella tieturvallisuustarkastuksella tarkoitetaan määrääjain tehtävää rutiinitarkastusta, jossa todennetaan ne ominaisuudet ja puutteet, jotka turvallisuussyistä vaativat kunnostamista. Määritelmästä tulee säätää lain tasolla ja se ehdotetaan lisättäväksi maantielain 43 d pykälän 1 momentiksi.

Muutosdirektiivin 6 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on jatkossa varmistettava, että määräaikaisia tieturvallisuustarkastuksia tehdään riittävän usein, jotta kyseisen tieinfrastruktuurin riittävä turvallisuustaso voidaan turvata. Maantielain 43 d pykälän 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan muutosdirektiivin vaatimuksia. Muutosdirektiivin myötä tieturvallisuudirektiivin 6 artiklan 2 kohta määräaikaistarkastusten ja tietöiden kuulumisesta turvallisuustarkastuksiin kumotaan. Muutosdirektiivin 6 artiklan mukaisesti turvallisuustarkastus ulotetaan jatkossa koskemaan 43 a §:ssä mainitun tieverkon lisäksi tunneliturvallisuudirektiivin (2004/54/EY) soveltamisalaan kuuluvien tunneleiden yhteydessä olevien tieosuuksien turvallisuutta yhteisillä tieturvallisuustarkastuksilla. Kyseisiin tarkastuksiin osallistuvat molempien direktiivien toimivaltaiset tahot ja tarkastukset on tehtävä riittävän usein, jotta riittävä turvallisuustaso voidaan taata, joka tapauksessa vähintään joka kuudes vuosi. Kyseinen kohta ehdotetaan lisättäväksi pykälän uudeksi 3 momentiksi.

43 e § Suojattomien tienkäyttäjien suojele

Muutosdirektiivin 2 artiklan 10) kohdan mukaan suojattomalla tienkäyttäjällä tarkoitetaan ilman moottorin apua kulkevia tienkäyttäjiä, erityisesti pyöräilijöitä ja jalankulkijoita, sekä kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä. Määritelmästä tulee säätää lain tasolla ja se ehdotetaan lisättäväksi maantielain 43 e pykälän 1 momentiksi.

Muutosdirektiivin uuden painotuksen vuoksi on tärkeää, että asiasta säädetään maantielain 3 a luvussa. Muutosdirektiivin mukaan suojattomien tienkäyttäjien tarpeet tulee ottaa huomioon direktiivin 3 – 6 a artiklassa säädettyjen menettelyjen täytäntöönpanossa eli infrahankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arvioinnissa ja tieturvallisuusauditoinneissa, verkon laajuisessa tieturvallisuusarvioinnissa, määräaikaisissa tieturvallisuustarkastuksissa, kohdennetuissa tieturvallisuustarkastuksissa sekä muissa seurantatoimissa. Suojattomien tienkäyttäjien suojelelusta ehdotetaan säädettävän maantielain 43 e pykälässä, jolla kansallisesti pantaisiin täytäntöön muutosdirektiivin 6 b artiklan vaatimukset.

Muutosdirektiivin 6 b artiklan sekä 2 artiklan 10 kohdan lisäksi suojattomat tienkäyttäjät on huomioitu muutospdirektiivin liitteissä määritellyissä ohjeellisissa osatekijöissä. Liitteiden ohjeelliset osatekijät eivät kuitenkaan sisällä velvoittavia toimia, vaan jäsenvaltiot voivat ottaa liitteissä mainitut ohjeelliset osatekijät huomioon eri menettelyissä. Liitteessä I määritellään infrahankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arviointien ohjeellisia osatekijöitä, joita suojattomiin tienkäyttäjiin liittyen ovat muun muassa tienkäyttäjät, mukaan luettuina suojattomat tienkäyttäjät (kuten jalankulkijat, pyöräilijät ja moottoripyöräilijät) sekä liikenne (esimerkiksi liikennemäärät, liikenteen koostumus), mukaan lukien arvioidut jalankulkija- ja polkupyörävirrat lähialueiden maankäytön perusteella. Muutosdirektiivin liitteessä II määritellään tieturvallisuusauditointien ohjeellisia osatekijöitä. Liitteen II mukaan yleissuunnitelmavaiheessa sovellettavat kriteerit ovat muun muassa suojattomia tienkäyttäjiä koskevat järjestelyt, kuten jalankulkijoita koskevat järjestelyt, pyöräilijöitä koskevat järjestelyt, mukaan lukien mahdollisuus käyttää vaihtoehtoisia reittejä tai kulkea erillään suurten nopeuksien moottoriajoneuvoliikenteestä, kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä koskevat järjestelyt, jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitettujen ylityskohtien tiheys ja sijainti, alueen teillä liikkuvia jalankulkijoita ja pyöräilijöitä koskevat järjestelyt, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottaminen suurten nopeuksien moottoriajoneuvoliikenteestä tai suorat vaihtoehtoiset reitit alemman luokan teillä. Tiesuunnitelmavaiheessa sovellettavat kriteerit suojattomien tienkäyttäjien järjestelyiden osalta ovat jalankulkijoita koskevat järjestelyt, pyöräilijöitä koskevat järjestelyt, kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä koskevat järjestelyt.

Muutosdirektiivin liitteessä II a määritellään kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten ohjeellisia osatekijöitä, joita ovat suojattomiin tienkäyttäjiin liittyen muun muassa jalankulkijoita koskevat järjestelyt, pyöräilijöitä koskevat järjestelyt, kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä koskevat järjestelyt, julkisen liikenteen järjestelyt sekä infrastruktuuri ja tasoristeykset.

Muutosdirektiivin liitteessä III määritellään verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien ohjeelliset osatekijät, joita suojattomiin tienkäyttäjiin liittyen ovat muun muassa jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitetut ylityskohtat (tasossa ja eritasossa), pyöräilijöiden ylityskohtat (tasossa ja eritasossa), jalankulun erottaminen aidalla/kaiteella, jalkakäytävä tai erillinen järjestely, polkupyöräilyä koskevat järjestelyt ja niiden tyyppi (pyörätiet, pyöräkaistat ja muut), jalankulkijoille tarkoitettujen ylityskohtien laatu kunkin ylityskohtan havaittavuuden ja merkitsemisen suhteen, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden risteämisyjärjestelyt tieverkkoon liittyvällä sivutiellä sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vaihtoehtoiset reitit, jos heitä varten ei ole erillisiä järjestelyjä.

43 f § Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi

Aiemman tieturvallisuusedirektiivin 5 artikla korvataan kokonaan uudella muutospdirektiivin 5 artiklalla, jossa säädetään verkon laajuisesta tieturvallisuusarvioinnista. Uusi arviointi korvaa nykyisen 5 artiklassa määritellyn tieverkon turvallisuuden luokittelun ja siihen pohjautuvan turvallisuuden hallinnan, joka on komission mukaan luonteeltaan reaktiivinen menettely. Uuden verkon laajuisen arvioinnin tavoitteena on järjestelmällinen ja ennakoiva onnettomuusriskien kartoitus teiden suunnitte-luominaisuuksien tai niille ominaisen turvallisuuden arvioimiseksi.

Tieturvallisuusedirektiivin 2008/96/EY 5 artikla on kansallisesti pantu täytäntöön säätämällä maantienlain 43 d pykälässä tieosuuksien luokittelusta. Aiemmin jäsenvaltioiden on pitänyt varmistaa, että tieosuudet luokitellaan vähintään joka kolmas vuosi tieverkon käyttöä koskevan selvityksen perusteella. Tieturvallisuusedirektiivi 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. Korjaustoimet on tullut aiemminkin suunnata hyöty-kustannussuhteeltaan kannattavimpiin hankkeisiin.

Muutosdirektiivin 5 artikla edellyttää, että jäsenvaltiot tekevät direktiivin soveltamisalaan kuuluvasta tieverkosta verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin. Näissä tieturvallisuusarvioinneissa on arvioitava onnettomuusriskiä ja vaikutusten vakavuuden riskiä ensisijaisesti tien suunnitteluominaisuuksien kannalta silmämääräisellä tarkastuksella paikan päällä tai sähköisesti. Onnettomuusriskiä ja vaikutusten vakavuuden riskiä on arvioitava lisäksi siten, että jäsenvaltiot toteuttavat analyysin tieverkon osuuksista, jotka ovat olleet käytössä yli kolme vuotta ja, joilla on tapahtunut suuri määrä vakavia onnettomuuksia suhteessa liikennevirtaan. Arvioinnin tulosten perusteella ja myöhemmin tarvittavien toimien asettamiseksi tärkeysjärjestykseen jäsenvaltioiden on luokiteltava kaikki tieverkon osuudet vähintään kolmeen luokkaan niiden turvallisuustason mukaan. Suomessa on jo käytössä teiden turvallisuustilanteen arviointiin TARVA-ohjelmisto, jota voidaan hyödyntää direktiivin edellyttämässä teiden luokittelussa.

Muutosdirektiivin mukaisesti verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi on tehtävä riittävän usein, jotta riittävä turvallisuustaso voidaan varmistaa ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi. Ensimmäinen arviointi tulee tehdä viimeistään vuonna 2024. Arvioinnissa jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon liitteessä III vahvistetut verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien ohjeelliset osatekijät.

Liitteessä III lueteltuja osatekijöitä ovat:

- 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, tiemerkintöjen 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 tienkäyttäjää tiedotetaan ajo-olosuhteista onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi; liikennehäiriön automaattiset havainnointijärjestelmät: anturit ja kamerat; vaaratilanteiden hallintajärjestelmät; järjestelmät, joilla viestitään hälytys- ja pelastuspalvelujen kanssa.)

Lisäksi komissio antaa ohjeita menetelmistä järjestelmällisten verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien ja turvallisuusluokitusten tekemiseksi.

Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi ehdotetaan säädettäväksi Väyläviraston tehtäväksi ja että verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin tekemisestä ja sisällöstä säädetään kokonaisuudessaan uudistettavassa 43 f pykälässä. Myös pykälän numerointi muuttuu. Muutosdirektiivi aiheuttaa myös pykälän otsikon päivitystarpeen, minkä vuoksi otsikko ”Tieosuuksien luokittelu” ehdotetaan muutettavaksi muotoon ”Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi”. Lisäksi muutosdirektiivin 2 artiklan 6 kohta tieturvallisuusluokittelun määritelmästä ehdotetaan lisättäväksi pykälään uudeksi momentiksi, koska määritelmästä tulee säätää lailla.

43 g § Kohdennetut tieturvallisuustarkastukset ja muut seurantatoimet

Muutosdirektiiviin on lisätty uusi artikla 6 a, ”Käytössä olevien menettelyjen seuranta”, jonka sisältö pannaan kansallisesti täytäntöön kokonaan uudella 43 g pykälällä. Artiklan mukaan jäsenvaltion on varmistettava, että 5 artiklan mukaisesti tehtyjen verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien tulosten seurantatoimina toteutetaan joko kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai suoria korjaustoimia. Kohdennetulla tieturvallisuustarkastuksella tarkoitetaan olemassa olevan tien tai tieosuuden maastossa tehtävään tarkastukseen perustuvaa kohdennettua selvitystä, jonka tarkoituksena on tunnistaa vaaralliset olosuhteet, puutteet ja ongelmat, jotka lisäävät onnettomuuksien ja vammautumisen riskiä. Suorien korjaustoimien sisältöä ei ole puolestaan määritelty direktiivissä tarkemmin. Kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten suorittamisesta vastaavat asiantuntijaryhmät. Asiantuntijaryhmän jäsenistä vähintään yhdellä on oltava lain 43 h §:ssä tarkoitettu tieturvallisuusarvioijan pätevyys.

Liitteessä II a määritellään kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten ohjeellisia osatekijöitä, jotka ohjaavat myös suorien korjaustoimien sisältöä, sillä tieturvallisuustarkastuksessa huomioituja ohjeellisia osatekijöitä voidaan käyttää hyödyksi myös mahdollisten suorien korjaustoimien tarvetta ja niiden tärkeysjärjestystä arvioitaessa. Muutosdirektiivissä mainitut korjaustoimet tehdään turvallisuus-tarkastusten tulosten seurantatoimina, mikäli korjaustoimen tarpeellisuudesta on perustellusti päätetty.

Muutosdirektiivin mukaan jäsenvaltioiden on lisäksi 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. Tämä tarkoittaa sitä, että mikäli verkonlaajuisen tieturvallisuusarvioinnin perusteella suoria korjaustoimia tulisi toteuttaa monessa eri kohteessa, tulee näistä priorisoida tieosuudet, joiden turvallisuustaso on alhainen.

Kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai suoria korjaustoimia suoritetaan verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin perusteella. Ensimmäinen verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi tehdään viimeistään vuonna 2024, minkä jälkeen voidaan suorittaa ensimmäiset verkon laajuisen tieturvallisuus-arvioinnin tulosten seurantatoimet.

Kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tehdessä huomioon voidaan ottaa muutosdirektiivin liitteessä II a vahvistetut ohjeelliset osatekijät, jotka eivät ole velvoittavia.

Liitteen II a mukaisia ohjeellisia osatekijöitä ovat:

1. Tien suuntaus ja poikkileikkaus:
 - a) näkyvyys ja näkemät;
 - b) nopeusrajoitus ja nopeusrajoitusalue;

- c) käyttäjää ohjaava tien suuntaus (eli tien suuntauksen “ymmärrettävyys” tienkäyttäjien kannalta);
- d) pääsy kiinteistöille ja asuntoalueille;
- e) hätä- ja huoltoajoneuvojen pääsy;
- f) käytetyt tekniikat siltojen ja rumpujen kohdalla;
- g) tienvarren ominaisuudet (pientareet, päällysteen reuna, leikkaus- ja pengerialueet).

2. Taso- ja eritasoliittymät:

- a) taso- tai eritasoliittymän soveltuvuus;
- b) taso- tai eritasoliittymän järjestelyjen geometria;
- c) tasoliittymien näkyvyys ja ymmärrettävyys (havaittavuus);
- d) näkemät tasoliittymässä;
- e) tasoliittymien lisäkaistajärjestelyt;
- f) tasoliittymien liikenteen ohjaus (esim. pysäyttämispakko, liikennevalot jne.);
- g) jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden risteämisympäristöt.

3. Suojattomia tienkäyttäjiä koskevat järjestelyt:

- a) jalankulkijoita koskevat järjestelyt;
- b) pyöräilijöitä koskevat järjestelyt;
- c) kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä koskevat järjestelyt;
- d) julkisen liikenteen järjestelyt ja infrastruktuuri;
- e) tasoristeykset (erityisesti risteuksen tyyppi ja se, onko risteys vartioitu vai vartioimaton ja manuaalisesti vai automaattisesti ohjattu).

4. Valaistus, liikennemerkit ja merkinnät:

- a) yhtenäiset liikennemerkit, ei häiritse näkemille;
- b) liikennemerkkien luettavuus (sijainti, koko, väri);
- c) tienviitat/viitoitus;
- d) yhtenäiset tiemerkinnot ja tien linjausta osoittavat merkinnät;
- e) tiemerkinnotien luettavuus (sijainti, mitat ja paluuehjästävyys kuivissa ja märissä olosuhteissa);
- f) tiemerkinnotien asianmukainen kontrasti;
- g) valaistusten teiden ja liittymien valaistus;
- h) asianmukaiset tienvarsilaitteet.

5. Liikennevalot:

- a) toiminta;
- b) näkyvyys.

6. Esteet, turva-alueet ja tien turvalaitteet:

- a) tieympäristö, mukaan lukien kasvillisuus;
- b) tienvarren vaaratekijät ja etäisyys ajoradan tai pyörätien reunasta;
- c) tien turvalaitteiden järjestely siten, että tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon (keskialueet ja suojakaiteet suojattomille tienkäyttäjille aiheutuvien vaarojen estämiseksi);
- d) suojakaiteiden päätyjen törmäysturvallinen rakenne;
- e) asianmukaiset tien turvalaitteet siltojen ja rumpujen kohdalla;

f) aidat (teillä, joille pääsyä rajoitetaan).

7. Päällyste:

- a) päällysteen vauriot;
- b) kitka;
- c) irtonainen aines / sora / kivet;
- d) veden lätköityminen ja kuivatus.

8. Sillat ja tunnelit:

- a) mahdollisten siltojen lukumäärä;
- b) mahdollisten tunneleiden lukumäärä;
- c) visuaaliset elementit, jotka esittävät infrastruktuurin turvallisuudelle aiheuttavia riskejä.

9. Muut asiat:

- a) turvalliset pysäköinti- ja levähdysalueet;
- b) raskaiden ajoneuvojen huomioon ottaminen;
- c) ajovalojen häikäisy;
- d) tietyt;
- e) vaarallinen toiminta tien varrella;
- f) älykkäiden liikenteenohjauslaitteiden tietojen asianmukaisuus (esim. muuttuvat opasteet);
- g) villieläimet ja muut eläimet;
- h) varoitukset koulujen läheisyydestä (tarvittaessa).”

Jäsenvaltion on lisäksi tehtävä kohdennettujen turvallisuustarkastusten tulosten seuranta toimina perusteltuja päätöksiä siitä, ovatko korjaustoimet tarpeen. Tieosuudet, joilla tarvitaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden parannuksia, on tunnistettava ja toimet asetettava tärkeysjärjestykseen. Täytäntöönpanon seuraamiseksi tulee myös laatia riskiperusteisesti painopisteet määrittelevä toimintasuunnitelma. Toimintasuunnitelmaa on päivitettävä säännöllisesti.

Nykyisinkin laki edellyttää, että korjaavia toimenpiteitä kohdistetaan onnettomuusalttiin tieosuuksiin ja toimenpiteisiin, joiden hyötykustannussuhde on suurin (43 d§). Muutoksen myötä tieturvallisuustarkastusten ja korjaavien toimenpiteiden kohdistamista koskevaa sääntelyä tarkennettaisiin entisestään liittäen ne myös yhteen uuden verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin ja siinä tehtävien löydösten kanssa Kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten ja muiden seuranta toimien tekeminen ehdotetaan säädettäväksi Väyläviraston tehtäväksi kokonaan uudistettavassa 43 g pykälässä. Samoin kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten ja muiden seuranta toimien edellytyksistä ja yksityiskohdista ehdotetaan säädettäväksi 43 g pykälässä. Määritelmästä tulee säätää lain tasolla ja muutosdirektiivin 2 artiklan 7 kohta kohdennetun tieturvallisuustarkastuksen määritelmästä ehdotetaan lisättäväksi 43 g pykälän 1 momentiksi.

43 h § Tieturvallisuusarvioija

Voimassaolevan lain 43 e pykälässä säädetään tieturvallisuusarvioijan pätevyysvaatimuksista. Tieturvallisuusdirektiivin 2008/96/EY 9 artiklassa on säädetty tieturvallisuusarvioijan nimeämisestä ja koulutuksesta Tieturvallisuusarvioijalla tulee olla muun muassa asiaankuuluva kokemus tai koulutus tiensuunnittelusta, tieliikenteen turvallisuustekniikasta sekä onnettomuusanalyysistä. Tieturvallisuusarvioijien tehtäviin on kuulunut aiemmin 4 artiklassa

säädetty infrastruktuurihankkeiden turvallisuusauditointi sekä 5 artiklassa säädetty käytössä olevan tieverkon turvallisuuden luokittelu ja turvallisuuden hallinta. Kansallisessa lainsäädännössä artikkelit on pantu täytäntöön säätämällä maantie-lain 43 b ja 43 d §:issä tieturvallisuusarvioinnista sekä teosuuksien luokittelusta. Kansallisessa lainsäädännössä käytetään termiä tieturvallisuusarvioija tieturvallisuusauditoinnin sijasta ja termi pidetään jatkossa sellaisenaan sen vakiintuneisuuden vuoksi.

Muutosdirektiivin myötä tieturvallisuusarvioijia koskevaan sääntelyyn on tehty vähäisiä muutoksia. Muutosdirektiivi laajentaa tieturvallisuusarvioijalle säädettyjä tehtäviä koskemaan 6 a artiklassa tarkoitettuja kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten suorittamista, 4 artiklan mukaisten tieturvallisuusauditointien ohella. Direktiivin vaatimukset ehdotetaan pantavaksi täytäntöön säätämällä tieturvallisuusarvioijan tehtävistä 43 g pykälässä. Lisäksi pykälän numerointia ehdotetaan muutettavaksi.

43 i § Tieturvallisuusarvioijien koulutus

Tieturvallisuusdirektiivin 2008/96/EY artikla 9 koskee tieturvallisuusarvioijien koulutusta. Muutosdirektiivin myötä artiklaan on lisätty kohta, jonka mukaan valtion on varmistettava, että niiden tieturvallisuusauditointien, jotka suorittavat koulutuksensa 17.12.2024 jälkeen, koulutussuunnitelma sisältää suojattomiin tienkäyttäjiin ja tällaisten käyttäjien infrastruktuuriin liittyviä näkökohtia.

Tieturvallisuusarvioijien koulutuksesta säädetään nykyisessä laissa pykälässä 43 f §. Muutosdirektiivin tuomien muutosten myötä pykälän numerointi ehdotetaan muutettavaksi 43 i pykäläksi. Liikenne- ja viestintävirasto on vastuussa tieturvallisuusarvioijien koulutuksen järjestämisestä ja sen on otettava huomioon koulutuksen sisältöä laadittaessa. Muutosdirektiivin lisäksi ei aiheuta muutostarpeita pykälätekstiin.

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi säännökset koulutukseen osallistuvien rekisterin ylläpidosta ja pätevyyden omaavien nimien julkaisemisesta (julkinen tietopalvelu). Liikenne- ja viestintävirasto on katsonut, että kyseisistä asioista säätäminen laissa on olennaista selkeyden varmistamiseksi sekä asian hallinnoinnin helpottamiseksi. Aiemmin tietojen julkaiseminen on tapahtunut Liikenne- ja viestintävirastossa suostumukseen perustuen. Edellä sanotun nojalla pykälään ehdotetaan lisättäväksi uudet momentit 4, 5 ja 6.

43 j § Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset

Direktiivi ei aiheuta muutostarpeita pykälätekstiin, mutta luvun 3 a pykälien numerointi muuttuu.

43 k § Valvonta

Voimassaolevan lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että Väylävirasto noudattaa, mitä tässä luvussa säädetään, ja huolehtii sille erikseen sovituista tieturvallisuustehtävistä. Muutosdirektiivissä ei ole tehty muutoksia valvontaa koskevan sääntelyn osalta.

Nykyisellään säännökset direktiivin mukaisesta valvonnasta (43 h §), Väyläviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmästä (100 a §) ja viranomaisvalvonnasta (100 c §) ovat laissa toisistaan erillisiä. Muutos katsotaan tarpeelliseksi, jotta valvontaa koskeva sääntely olisi johdonmukaisesti yhdessä lain pykälässä. Valvontamenettelyn selkeyttämiseksi ehdotetaan, että nykyinen 43 h pykälä kumottaisiin ja valvontaa koskeva sääntely siirrettäisiin kokonaisuudessaan 100 c pykälään.

7 luku Erinäiset säännökset

100 c § Tienpidon viranomaisvalvonta

Pykälässä säädetään tienpidoin viranomaisvalvonnasta, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto valvoo 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Valvonnan kohteena on näin ollen tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset, matkojen ja kuljetusten palvelutaso maanteillä, maantien kunnossapito, varautuminen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin sekä Väyläviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmä. Pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi kohta koskien tieturvallisuusdirektiivin mukaista valvontaa, josta säädetään voimassaolevan lain 43 h pykälässä. Muutos katsotaan tarpeelliseksi, jotta valvontaa koskeva sääntely olisi johdonmukaisesti yhdessä lain pykälässä.

1 momenttiin lisättäväksi ehdotettava viittaus lain 3 a lukuun koskee Liikenne- ja viestintäviraston velvollisuutta valvoa, että Väylävirasto noudattaa, mitä 3 a luvussa Tieliikenneturvallisuuden hallinnasta säädetään. Lisäksi ehdotetaan lisättäväksi 100 c pykälään lainsäädännös, jonka mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulisi huolehtia sille erikseen sovituista tehtävistä. Vastaava säännös sisältyy voimassaolevan lain 43 h pykälään.

109 § Tarkemmat säännökset ja määräykset

Pykälässä säädetään muun muassa maanteiden rekisteröinnin, suunnitelma-asiakirjojen säilyttämisen, jälkihoitovelvoitteiden, liikenteeseen luovuttamisen, maantien ulottuvuuden, rakennusten etäisyyden sekä maantien ja rautatien yhteisjärjestelyiden tarkempien säännösten antamisesta valtioneuvoston asetuksella. Lisäksi pykälässä säädetään Liikenne- ja viestintäviraston velvoitteesta antaa yleiset määräykset Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY sekä tieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpanosta ja soveltamisesta.

Pykälän kolmatta momenttia ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuutta laajennetaan koskemaan kaikkia maantieverkon tunneleita riippumatta siitä, ovatko tunnelit osana Euroopan laajuista tieverkostoa vai eivät. Näin toimimalla voitaisiin taata yhtenäiset toimintamallit kaikille maantietunneleille, ylläpitää ja parantaa vallitsevaa turvallisuustasoa sekä hyödyntää jo olemassa olevaa toimintamallia. Lisäksi tunnelidirektiivissä 2004/54/EY suositellaan direktiivin menettelyjen laajentamista koskemaan myös ehdottoman soveltamisalan ulkopuolisia tietunneleita.

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto ja ministeriö voidaan valtuuttaa antamaan asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyin valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu kuin 80 §:n 1 momentissa tarkoitettu viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti. Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna tällaiseen muun viranomaisen määräystenantovaltuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittelemisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee lisäksi perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (PeVL 46/2001 vp, ja PeVL

16/2002 vp). Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallasta tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp).

Liikenne- ja viestintävirastolle 3 momentissa ehdotetuissa määräyksenantovaltuuksissa on kyse hyvin teknisluonteisista asioista. Liikenne- ja viestintävirastolla on niihin erityinen ja vakiintunut asiantuntemus. Liikenne- ja viestintäviraston toimiala huomioon ottaen on siksi olemassa perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi virastolle ehdotetut määräyksenantovaltuudet ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa. On myös huomattava, että tekniset vaatimukset perustuvat laajassa määrin EU:n lainsäädäntöön, joiden valmisteluun ja täytäntöönpanoon tulee reagoida nopeasti. Ehdotetut valtuussäännökset määräysten antamiseen on laadittu täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Määräyksenantovaltuuksiin liittyvät riittävästi yksilöidyt oikeusaseman perusteet lain tasolla. Ehdotettuihin määräyksenantovaltuuksiin ei sisälly merkittävää harkintavallan käyttöä eivätkä ne sisällä valtuuksia asioista, joista tulee säätää lailla.

Ratalaki

2 luku Rautatien suunnittelu

24 § Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ratalaki on yksi YVA-hankkeiden lupamenettelyihin sovellettavista sektorikohtaisista säädöksistä. Ratalain 24 §:ssä säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä. Pykälässä säädetään siitä, millä tavoin YVA-menettely on otettava huomioon hyväksyttäessä yleis- ja ratasuunnitelmia. Pykälän mukaan tiehanketta koskevaan suunnitelmaan tulee liittää YVA-lain mukainen arviointiselostus ja yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä hankkeen merkittävistä ympäristövaikutuksista. Kyseisen suunnitelman hyväksymispäätöksessä tulee ottaa huomioon ympäristövaikutusten arviointi ja perusteltu päätelmä tulee sisällyttää hyväksymispäätökseen. Jos tiehankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, on suunnitelman hyväksymispäätöksestä käytävä ilmi hallintolaissa säädetyn lisäksi, mitä lausuntoja, huomautuksia ja mielipiteitä asiassa on annettu ja miten ne ovat vaikuttaneet ratkaisuun. Päätöksessä on lisäksi selostettava esitetyt toimenpiteet merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi.

Nykyisessä lainsäädännössä ratalaki ei sisällä säännöksiä niitä tilanteita varten, jos ratahankkeella katsotaan olevan todennäköisesti merkittäviä valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia, jolloin hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn vireillä ollessa on järjestettävä kansainvälinen kuuleminen. Ratalakiin olisi tarpeen tehdä viittaussäännös YVA-lain uuteen 29 a §:ään, jossa annetaan tarkempia säännöksiä lupaviranomaisen velvollisuuksista kansainvälisessä kuulemismenettelyssä.

Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 5 momentti, joka sisältäisi viittauksen tulevaan YVA-lain 29 a §:ään. Säännös tulisi sovellettavaksi silloin, kun olisi kyse ratahankkeesta, jolla olisi todennäköisesti merkittäviä valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia ja hankkeeseen sovellettaisiin YVA-lain 29 §:n mukaista kansainvälistä kuulemismenettelyä. Lupahakemus toimitettaisiin toiselle valtiolle, jos tämä olisi ilmoittanut osallistuvansa hankkeen YVA-menettelyyn. Säännöksellä varmistettaisiin, että lupaviranomainen toimittaisi lupahakemuksen ympäristöministeriölle, joka toimittaisi sen toiselle valtiolle kuulemista varten.

8 LAKIA ALEMMAN ASTEINEN SÄÄNTELY

Ehdotettu maantielain 109 pykälän 3 momentti sisältäisi määräyksenantovaltuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa määräyksiä koskien kaikkia maantieverkon tunneleita riippumatta siitä, ovatko tunnelit osana Euroopan laajuisista tieverkkoa vai eivät. Voimassaolevan 109 pykälän 3 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY sekä tieturvallisuusedirektiivin täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevat yleiset määräykset. Maanmittauslaitos vahvistaa maantietoimituksen suorittamisen ohjaamiseksi tarpeelliset asiakirjojen kaavat. Lisäksi Maanmittauslaitos antaa määräykset rajamerkeistä, muista maastomerkeistä sekä maantietoimituksessa suoritettavien mittausten tarkkuudesta.

9 Voimaantulo

Lait ehdotetaan tulemaan voimaan syksyllä 2021.

10 Toimeenpano ja seuranta

Muutosdirektiivin 1 artiklan 4 kohdan mukaan kunkin jäsenvaltion on annettava komissiolle tiedoksi viimeistään 17.12.2021 luettelo alueellaan olevista moottoriteistä ja pääteistä sekä tämän jälkeen luettelon tehtävät muutokset. Lisäksi jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi luettelo direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jätetyistä tai soveltamisalaan sisällytetyistä teistä sekä tähän luettelon mahdollisesti myöhemmin tehdyt muutokset. Komissio julkaisee soveltamisalaan kuuluvista teistä luettelon sekä eurooppalaisen kartan, joka on saatavilla verkossa ja jossa tuodaan esille 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitetut eri tieluokat.

Muutosdirektiivin 11 a artiklan mukaan jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 31.10.2025 kertomus 5 artiklan mukaisesti arvioidun koko tieverkon turvallisuusluokituksista. 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.

Muutosdirektiivin 11 a artiklan 2 kohdan mukaan komissio laatii ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kansallisista kertomuksista tehdyn analyysin viimeistään 31.10.2027 ja sen jälkeen viiden vuoden välein kertomuksen direktiivin täytäntöönpanosta sekä mahdollisista jatkotoimenpiteistä, mukaan lukien direktiivin tarkistaminen ja mahdollinen mukauttaminen tekniikan kehitykseen.

11 Suhde muihin esityksiin

Eduskunnan käsiteltäväksi on xx.xx.2021 annettu hallituksen esitys ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain ja maa-aineslain muuttamisesta (HE xx/2021 vp; YM028:00/2020). Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia ja maa-aineslakia siten, että täydennettäisiin tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista annetun direktiivin täytäntöönpanoa komission antaman virallisen huomautuksen johdosta. Muutosten on tarkoitus tulla voimaan 1.9.2021.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteilla hallituksen esitys ilmailulain muuttamiseksi, joka on tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2020. Tässä yhteydessä ilmailulakiin tehdään mm. YVA-direktiivin täytäntöönpanon täydentämiseksi tarpeelliset muutokset. Muutosten on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2022.

12 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Ehdotettujen muutosten osalta on syytä tarkastella ja arvioida niiden suhdetta perustuslain 6, 7, 9, 18, 20 säädettyihin perusoikeuksiin ja perustuslain 80 pykälään.

Perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset ovat lailla säätäminen, lain täsmällisyys ja tarkkarajaisuus, rajoituksen hyväksyttävyys, rajoituksen suhteellisuus, perusoikeuden ydinalueen koskemattomuus, oikeusturvajärjestelyjen riittävyys ja ihmisoikeusvelvoitteiden noudattaminen. Lisäksi perustuslakivaliokunta on korostanut hallituksen esitysten valmistelun kehittämistä niin, että säätämisjärjestysperusteluissa tarkasteltaisiin ehdotuksia myös perustuslain 22 §:n mukaisen perus- ja ihmisoikeuksien turvaamisvelvoitteen eikä ainoastaan perus- ja ihmisoikeusristiriitojen kannalta (PeVL 52/2014 vp, s. 3/I). Esityksen perusoikeusliitännäiset ehdotukset ovat täsmällisiä, ajallisesti rajattuja, ja perustellussa suhteessa suojeltaviin oikeushyviin nähden. Ehdotettu sääntely on rajattu vain siihen laajuuteen, joka on katsottava sen taustalla olevien tavoitteiden kannalta välttämättömäksi ja oikeasuhtaiseksi. Ehdotuksilla ei puututa perustuslaissa turvattujen oikeuksien ydinalueelle.

Yhdenvertaisuus (6 §)

Esitystä tulee arvioida perustuslain 6 pykälän kannalta, jonka mukaan ketään ei saa ilman hyväksyttävää perustetta asettaa eri asemaan sukupuolen, iän, alkuperän, kielen, uskonnon, vakaumuksen, mielipiteen, terveydentilan, vammaisuuden tai muun henkilöön liittyvän syyn perusteella. Säännös kieltää myös välillisen syrjinnän eli sellaiset toimenpiteet, joiden vaikutukset tosiasiallisesti – vaikkakin vain välillisesti – johtaisivat syrjivään lopputulokseen. Suosinta tai jonkin yksilön tai ryhmän asettaminen etuoikeutettuun asemaan on niin ikään kiellettyä, jos se asiallisesti merkitsisi toisiin kohdistuvaa syrjintää.

Yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti kaikille tienkäyttäjille tulisi taata yhtäläiset oikeudet turvalliseen liikkumiseen. Näin ollen tienkäyttäjryhmien oikeuksia liikenteessä tulisi yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti tarkastella mahdollisimman tasapuolisesti ja kaikille tienkäyttäjille tulisi taata yhtäläiset mahdollisuudet turvalliseen tienkäyttöön (HE 180/2017, s. 38). Ehdotettujen lakimuutosten mukainen suojattomien tienkäyttäjien huomioiminen tieturvallisuutta edistävissä ratkaisuissa tukisi yhdenvertaisuusperiaatteen toteutumista eri tienkäyttäjryhmien välillä. Muutosdirektiivin mukaan suojattomien tienkäyttäjien osuus tieliikenteen kuolonuhreista unionissa oli 47 prosenttia vuonna 2017. Näin ollen suojattomien tienkäyttäjien järjestelmällinen huomioiminen tieliikenteen turvallisuudenhallintamenettelyissä voidaan katsoa olevan tarpeen, jotta yhdenvertaisuusperiaate toteutuisi myös tieliikenteessä ja tieliikenneturvallisuuudessa. Samoin muiden tienkäyttäjryhmien turvallisuus tulee turvallisuudenhallintamenettelyissä pyrkiä takaamaan mitään käyttäjryhmää syrjimättä.

Oikeus elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen (7§)

Perustuslain 7 §:n 1 momentin mukaan jokaisella on oikeus elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen. Perustuslain 7 §:n säännöksellä ja siitä aiheutuville velvoitteilla on kaksi ulottuvuutta. Perustuslain säännös turvaa siinä mainittuja oikeushyviä julkisen vallan toimenpiteiltä ja edellyttää lisäksi, että valtio lainsäädäntötoimin

turvaa näitä oikeuksia muita ulkopuolisia loukkauksia vastaan (HE 309/1993 vp, s. 46/I). Siten julkisella vallalla voi olla velvoite puuttua yksilön perustuslain 7 pykälässä turvattuihin oikeuksiin myös toisen henkilön vastaavien oikeuksien suojaamiseksi. Perustuslakivaliokunnan lausunnon (PeVL 26/2014 vp., s 2) mukaisesti valtion tulee lainsäädäntötoimin turvata näiden perusoikeuksien toteutumista.

Esitettyjen tieturvallisuutta edistävien lakimuutosten voidaan katsoa edistävän turvatun elämän sekä henkilökohtaisen vapauden, koskemattomuuden ja turvallisuuden suoja, sillä muutokset edistävät turvallisen liikkumisen toteutumista lainsäädäntötoimin. Ehdotetut lakimuutokset edistävät myös Euroopan Unionin nollavisioaloitetta (*Vision Zero*), jolla pyritään vuoteen 2050 mennessä pääsemään kokonaan eroon tieliikennekuolemista ja vakavista tieliikenneonnettomuuksista, joka on tarkoitus saavuttaa Maailman terveysjärjestön ajaman Safe System -lähestymistavan avulla (Euroopan talous- ja sosiaalikomitea lausunto TEN/667, s. 3).

Liikkumisvapaus (9 §)

Perustuslain 9 §:n 1 momentissa säädetään maan sisäisestä liikkumisvapaudesta ja oikeudesta valita asuinpaikka. Jotta liikkumisvapauden voidaan katsoa toteutuvan asianmukaisella tavalla, tulee jokaisella tienkäyttäjällä olla mahdollisuus liikkua turvallisesti tieliikenteessä. Perustuslain 9 pykälässä turvattuun liikkumisvapauteen kuuluu vapaus liikkua maassa, johon on katsottu kuuluvan oikeus ilman syrjintää ja lainsäädäntöön sisältyviä perusoikeuksien kannalta hyväksyttäviä rajoituksia noudattaen käyttää yksityistä ajoneuvoa (HE 177/2020 vp, s. 111).¹³ Kyseisen perusoikeuden toteutumisen edellytyksenä on, että tieliikenneverkko on asianmukaisessa kunnossa ja että tätä verkostoa on turvallista käyttää. Esitettyjen tieturvallisuutta edistävien lakimuutosten voidaan katsoa edistävän liikkumisvapauden toteutumista, sillä liikkumisvapaus on riippuvainen tieturvallisuudesta ja mahdollisuudesta käyttää tieverkkoa asianmukaisesti ilman pelkoa onnettomuuteen joutumisesta huonokuntoisen tieverkon vuoksi.

Oikeus työhön ja elinkeinovapaus (18 §)

Perustuslain 18 §:n 1 momentissa turvataan jokaiselle oikeus lain mukaan hankkia toimeentulonsa valitsemallaan työllä, ammatilla tai elinkeinolla. Säännöksellä on tarkoitus vahvistaa jokaisen oikeutta hankkia toimeentulonsa työllä, ammatilla tai elinkeinolla ja vahvistaa yrittämisen vapauden periaatetta, kun ammatti ja elinkeino mainitaan nimenomaan toimeentulon hankkimisen keinona. Oikeus valita vapaasti työ liittyy myös yhdenvertaisuuteen ja syrjintäkieltoon. Ehdotetut lakimuutokset tulevat erityisesti vaikuttamaan elinkeinoelämän kannalta merkityksellisten teiden turvallisuuden edistämiseen. Näin ollen lakimuutosten voidaan katsoa edistävän oikeutta työhön ja elinkeinovapauden toteutumista, sillä lakimuutokset helpottavat liikkumista elinkeinoelämän tai työssäkäynnin tarpeisiin eivätkä lakimuutokset näin ollen ole ristiriidassa näiden oikeuksien toteutumisen kanssa.

Ympäristöperusoikeudet (20 §)

Perustuslain 20 §:n mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta, ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä kuuluu kaikille. Julkisen vallan on pyrittävä turvaamaan jokaiselle oikeus terveelliseen ympäristöön sekä mahdollisuus vaikuttaa elinympäristöään koskevaan

¹³ Tuomas Ojanen – Martin Scheinin: PL 9 §: Liikkumisvapaus. Teoksessa Pekka Hallberg et al.: Perusoikeudet. 2. uud. p. Helsinki 2011 s. 317–387, s. 325

päätöksentekoon. Säännös ilmaisee ihmisten kaikinpuolisen vastuun sellaisesta taloudellisen ja yhteiskunnallisen toiminnan kokonaislinjasta, joka turvaa elollisen ja elottoman luonnon monimuotoisuuden säilymisen (HE 309/1993 vp, s. 66/II). Vastuu kohdistuu yksityisten luonnollisten henkilöiden ja oikeushenkilöiden lisäksi myös julkiseen valtaan. Säännöksen mukainen vastuu ympäristöstä toteutuu aineellisen lainsäädännön kautta, sillä ympäristöperusoikeus on luonteeltaan julistuksenomainen.

Perustuslain 20 §:n 2 momentilla on yhteys myös perustuslain 2 §:n 2 momenttiin, jonka mukaan kansanvaltaan sisältyy yksilön oikeus osallistua ja vaikuttaa yhteiskunnan ja elinympäristönsä kehittämiseen (HE 1/1998 vp, s. 74/I, PeVL 15/2004 vp, s. 3/I). Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä perustuslain 20 §:n 2 momentin on katsottu merkitsevän perustuslaillista toimeksiantoa ympäristölainsäädännön kehittämiseksi siten, että ihmisten vaikutusmahdollisuuksia omaa elinympäristöään koskevaan päätöksentekoon laajennetaan (mm. PeVL 21/1996, PeVL 38/1998 vp, s. 2/I, PeVL 21/1996 vp, PeVL 15/2004 vp, s. 3, PeVL 53/2002 vp, s. 2). Ympäristövaikutusten arvioinnin tavoitteena on ympäristönsuojelun ja kestävä kehityksen edistäminen suunnittelua ja päätöksentekoa tukevan vaikutusten arvioinnin avulla sekä samalla lisätä kaikkien tiedon saantia ja osallistumismahdollisuuksia.

Maantielakiin ja ratalakiin esitettyjen muutosten tarkoituksena on täydentää YVA-direktiivin täytäntöönpanoa kansallisessa lainsäädännössä, jonka voidaan katsoa parantavan YVA-lain vaikuttavuutta, edistävän sitä, että ympäristövaikutukset arvioidaan ja että päätöksentekoon liittyy riittävät tiedon-saanti- ja osallistumismahdollisuudet. Maantielakiin ja ratalakiin esitetyt viittaussäännökset YVA-lain 29 a §:ään koskevat menettelyjä valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arvioinnissa. Muiden valtioiden osallistumismahdollisuuksien turvaaminen edistää tiedonsaantia kansalliseen ympäristöä koskevaan päätöksentekoon, millä voidaan myös omalta osaltaan katsoa olevan ympäristöperusoikeuden toteutumista edistävä vaikutus. Ehdotettu sääntely toteuttaa osaltaan ympäristöperusoikeuden toteutumista.

Asetuksen antaminen ja lainsäädäntövallan siirtäminen (80 §)

Esitys sisältää Liikenne- ja viestintävirastolle osoitettuja määräyksenantotoimivaltuuksia. Maantielakiin sisällytettäväksi ehdotetut uudet valtuudet on eritelty tarkemmin 7 luvussa. Ehdotusta on tästä johtuen tarkasteltava määräyksenantovaltuuksien osalta suhteessa perustuslain 80 §:ään. Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan valtioneuvosto ja ministeriö voidaan valtuuttaa antamaan asetuksia perustuslaissa tai muussa laissa säädetyn valtuuden nojalla. Lailla on kuitenkin säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perustuslain 80 §:n 2 momentin mukaan muu kuin 80 §:n 1 momentissa tarkoitettu viranomaisen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräytyistä asioista, jos siihen on sääntelyn kohteeseen liittyviä erityisiä syitä eikä sääntelyn asiallinen merkitys edellytä, että asiasta säädetään lailla tai asetuksella. Tällaisen valtuutuksen tulee olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu. Lisäksi perustuslaista johtuu, että valtuuden kattamat asiat on määriteltävä tarkasti.

Perustuslakivaliokunta on lausuntokäytännössään todennut perustuslain 80 §:n 2 momentin soveltamisesta, että asetuksenantovaltuuksiin verrattuna tällaiseen muun viranomaisen määräystenantovaltuuteen kohdistuu yleistä tarkkarajaisuusvaatimusta pidemmälle menevä vaatimus valtuuden kattamien asioiden määrittämisestä tarkasti laissa. Valtuuden tulee lisäksi perustuslain nimenomaisen säännöksen mukaan olla soveltamisalaltaan täsmällisesti rajattu (PeVL 46/2001 vp, ja PeVL 16/2002 vp). Muiden viranomaisten norminantovalta on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista (PeVM 10/1998 vp ja PeVL 16/2002 vp). Perustuslakiuudistuksen yhteydessä mainittiin esimerkkeinä viranomaisen norminantovallasta

tekninen ja vähäisiä yksityiskohtia koskeva sääntely, johon ei liity merkittävää harkintavallan käyttöä (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2002 vp ja PeVL 19/2002 vp). Viranomaisten oikeussääntöjen antaminen on perustuslain näkökulmasta poikkeuksellista.

Käsitellessään norminantovaltuuksia perustuslakivaliokunta on lisäksi toistuvasti korostanut, että perustuslain 80 §:n 1 ja 2 momentin säännökset rajoittavat suoraan valtuussäännösten tulkintaa samoin kuin valtuuksien nojalla annettavien säännösten ja määräysten sisältöä (ks. esimerkiksi PeVL 16/2002 vp ja PeVL 1/2013 vp). Valtioneuvoston asetuksella ei voi antaa yleisiä oikeussääntöjä esimerkiksi yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteista eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat lain tasolle.

Liikenne- ja viestintävirastolle ehdotetuissa määräyksenantovaltuuksissa on kyse hyvin teknisluonteisista asioista. Liikenne- ja viestintävirastolla on niihin erityinen ja vakiintunut asiantuntemus. Liikenne- ja viestintäviraston toimiala huomioon ottaen on siksi olemassa perustuslaissa tarkoitettuja erityisiä syitä, joiden vuoksi virastolle ehdotetut määräyksenantovaltuudet ovat sopusoinnussa perustuslain 80 §:n 2 momentin kanssa. On myös huomattava, että tekniset vaatimukset perustuvat laajassa määrin EU:n lainsäädäntöön, joiden valmisteluun ja täytäntöönpanoon tulee reagoida nopeasti.

Ehdotetut valtuussäännökset määräysten antamiseen on laadittu täsmällisiksi ja tarkkarajaisiksi. Määräyksenantovaltuuksiin liittyvät riittävästi yksilöidyt oikeusaseman perusteet lain tasolla. Lisäksi lailla säädettäisiin yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista, sekä asioista jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Ehdotettuihin määräyksenantovaltuuksiin ei sisälly merkittävää harkintavallan käyttöä eivätkä ne sisällä valtuuksia asioista, joista tulee säätää lailla. Kaikissa valtuussäännöksissä on kyse ainoastaan lakia tarkentavien määräysten antamisesta. Valtuutussäännökset eivät siten ole ristiriidassa perustuslain kanssa.

Edellä esitetyn perusteella esitys on sopusoinnussa perustuslain kanssa ja lait voidaan käsitellä tavanomaisessa lainsäätämisyksessä.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset

1.

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 43 h §,
muutetaan 29, 43 a, 43 c, 43 d, 43 f, 43, i, 43 j, 100 c ja 109 §,
lisätään lakiin uusi 43 b, 43 e ja 43 g § seuraavasti:

29 §

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Velvollisuudesta liittää tiehanketta koskevaan suunnitelmaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointiselostus ja yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä säädetään mainitun lain 25 §:ssä. Siltä osin kuin arviointiselostukseen sisältyy tämän lain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, ei samaa selvitystä vaadita uudelleen.

Velvollisuudesta ottaa ympäristövaikutusten arviointi huomioon 1 momentissa tarkoitetun suunnitelman hyväksymispäätöksessä ja sisällyttää perusteltu päätelmä hyväksymispäätökseen säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 26 §:ssä.

Kun yleissuunnitelmaan on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaista arviointimenettelyä, ei sitä enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen tiesuunnitelman laatimiseen.

Jos tiehankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, on suunnitelman hyväksymispäätöksestä käytävä ilmi hallintolaissa (434/2003) säädetyn lisäksi, mitä lausuntoja, huomautuksia ja mielipiteitä asiassa on annettu ja miten ne ovat vaikuttaneet ratkaisuun. Päätöksessä on lisäksi selostettava esitetyt toimenpiteet merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi.

Mitä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 29 a §:ssä säädetään lupahakemuksen ja lupapäätöksen toimittamisesta ympäristöministeriölle, sovelletaan tiesuunnitelmaan.

3a luku

Tieliikenneturvallisuuden hallinta

43 a §

Soveltamisala

Tässä luvussa säädetään tieliikenneturvallisuutta koskevista tieturvallisuudirektiivin mukaisista erityisvaatimuksista Euroopan laajuisen tieverkon teillä, moottoriteillä sekä tämän lain 4 §:n 3 momentin mukaisesti säädetyillä valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvilla maanteillä.

Euroopan laajuisen tieverkon tiellä tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EU) N:o 1315/2013 yksilöityjä tieverkkoja.

Tieturvallisuusdirektiivin mukaisia erityisvaatimuksia sovelletaan myös kaupunkialueiden ulkopuolella oleviin 1 momentin soveltamisalaan kuulumattomiin teihin ja tieinfrastruktuurihankkeisiin, joille niiden varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole suoria kulkuyhteyksiä, jos niiden toteuttamiseen käytetään unionin rahoitusta.

Tieturvallisuusdirektiivin mukaisia erityisvaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta 3 momentissa tarkoitettuihin teihin, jos ne eivät ole avoinna yleiselle moottoriajoneuvoliikenteelle, kuten pyöräteihin, tai teihin, joita ei ole suunniteltu yleisen liikenteen käyttöön, kuten teollisuus-, maatalous- tai metsätalousalueille johtavat kulkuväylät.

Mitä tässä luvussa säädetään, lukuun ottamatta 43 d §:n 3 momenttia, ei koske Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annettussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2004/54/EY tarkoitettuja tunneleita.

43 b §

Infrahankeiden tieturvallisuusvaikutusten arviointi

Tieturvallisuusvaikutusten arvioinnilla tarkoitetaan strategista vertailuanalyysia vaikutuksista, joita uuden tien rakentamisella tai jo käytössä olevaan tieverkkoon tehtävillä merkittävillä muutoksilla on tieverkon turvallisuustasoon.

Väylävirasto laatii tieturvallisuusvaikutusten arvioinnin 43 a §:ssä tarkoitettulla tieverkolla suunnitteluvaiheessa 1 momentissa tarkoitetuista tiehankkeista ennen hankkeen hyväksymistä.

Tieturvallisuusvaikutusten arvioinnissa on selostettava tieturvallisuusnäkökohdat, jotka vaikuttavat ehdotetun vaihtoehdon valintaan, ja annettava kaikki tarvittavat tiedot arvioitujen vaihtoehtojen kustannus-hyötyanalyysia varten.

43 c §

Tieturvallisuusauditointi

Tieturvallisuusauditoinnilla tarkoitetaan riippumatonta, yksityiskohtaista, järjestelmällistä ja teknistä turvallisuuden tarkastusta, joka koskee tieinfrastruktuurihankkeen suunnitelmaratkaisuja ja kattaa kaikki vaiheet suunnittelusta käytön alkuvaiheeseen.

Väyläviraston on huolehdittava siitä, että 43 a §:ssä tarkoitettulla tieverkolla tiehankkeista tehdään 1 momentissa tarkoitettu tieturvallisuusauditointi yleissuunnitelmaa laadittaessa, tiesuunnitelmaa laadittaessa, ennen tien avaamista liikenteelle ja tien käytön alkuvaiheessa.

Jos auditoinnissa todetaan tien turvallisuudessa puutteita, joita ei oteta suunnitelmissa huomioon, syy tähän on ilmoitettava päätöksessä, jolla suunnitelma hyväksytään.

43 d §

Määräaikainen tieturvallisuustarkastus

Määräaikaisella tieturvallisuustarkastuksella tarkoitetaan määräajoin tehtävää rutiinitarkastusta, jossa todennetaan ne ominaisuudet ja puutteet, jotka turvallisuussyistä vaativat kunnostamista.

Väyläviraston on huolehdittava, että käytössä olevilla 43 a §:ssä tarkoitettuun tieverkkoon kuuluvilla teillä tehdään riittävän usein 1 momentissa tarkoitettuja turvallisuustarkastuksia, jotta kyseisen tieinfrastruktuurin riittävä turvallisuustaso voidaan turvata.

Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava, että direktiiviin 2004/54/EY soveltamisalaan kuuluviin tunneleihin yhteydessä olevilla 43 a §:ssä tarkoitettuun verkkoon kuuluvilla teillä tehdään määräajoin, ja joka tapauksessa vähintään joka kuudes vuosi, yhteisiä tieturvallisuustarkastuksia, jotta riittävä turvallisuustaso voidaan taata.

43 e §

Suojattomien tienkäyttäjien suojelu

Suojattomalla tienkäyttäjällä tarkoitetaan ilman moottorin apua kulkevia tienkäyttäjiä, erityisesti pyöräilijöitä ja jalankulkijoita, sekä kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä.

Väyläviraston sekä Liikenne- ja viestintäviraston on varmistettava, että suojattomien tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon sekä yleissuunnitelmaa että tiesuunnitelmaa laadittaessa sekä 43 b, c, d, f ja g pykälissä säädettyjen menettelyjen täytäntöönpanossa.

43 f §

Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi

Väyläviraston on tehtävä 43 a §:ssä määritellystä tieverkosta verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi.

Arvioinnissa on arvioitava onnettomuusriskiä ja vaikutusten vakavuuden riskiä seuraavin perustein:

1) ensisijaisesti tien suunnitteluominaisuuksien (sisäänrakennettu turvallisuus) silmämääräinen tarkastus joko paikalla tai sähköisesti; ja

2) analyysi niistä tieverkon osuksista, jotka ovat olleet käytössä yli kolme vuotta ja joilla on tapahtunut suuri määrä vakavia onnettomuuksia suhteessa liikennevirtaan.

Verkon laajuiset tieturvallisuusarvioinnit on tehtävä riittävän usein, jotta voidaan varmistaa riittävä turvallisuustaso, ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi. Väylävirasto voi ottaa arviota tehdessään huomioon tieturvallisuusdirektiivin liitteessä III vahvistetut ohjeelliset osatekijät.

Arvioinnin tulosten perusteella ja myöhemmin tarvittavien tienpidon toimien asettamiseksi tärkeysjärjestykseen Väyläviraston on luokiteltava kaikki tieverkon osuudet vähintään kolmeen luokkaan niiden turvallisuustason mukaan.

Turvallisuusluokittelulla tarkoitetaan nykyisen tieverkon osien luokittelua niiden objektiivisesti mitatun sisäänrakennetun turvallisuuden mukaan.

43 g §

Kohdennetut tieturvallisuustarkastukset ja muut seurantatoimet

Kohdennetulla tieturvallisuustarkastuksella tarkoitetaan olemassa olevan tien tai tieosuuden maastossa tehtävään tarkastukseen perustuvaa kohdennettua selvitystä, jonka tarkoituksena on tunnistaa vaaralliset olosuhteet, puutteet ja ongelmat, jotka lisäävät onnettomuuksien ja vammautumisen riskiä.

Väyläviraston on toteutettava 43 f §:n mukaisesti tehtyjen verkon laajuisen tieturvallisuusarviointien tulosten seurantatoimina kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai suoria korjaustoimia. Väylävirasto voi ottaa huomioon 1 momentissa tarkoitettuja tieturvallisuustarkastuksia tehdessään tieturvallisuusdirektiivin liitteessä II a vahvistetut ohjeelliset osatekijät.

Väylävirasto arvioi 1 momentissa tarkoitettujen kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten tulosten seuranta-toimena, ovatko korjaustoimet tarpeen. Väyläviraston on erityisesti tunnistettava teosuudet, joilla tarvitaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden parannuksia, ja määriteltävä toimet näiden teosuuksien turvallisuuden parantamiseksi.

Väyläviraston on kohdistettava 3 momentissa tarkoitetut korjaustoimet ensisijaisesti alhaisen turvallisuustason teosuuksiin, joilla voidaan merkittävästi parantaa turvallisuutta ja vähentää onnettomuus-kustannuksia.

Väyläviraston on laadittava toimintasuunnitelma ja päivitettävä sitä säännöllisesti. Toimintasuunnitelman laatimisessa on huomioitava riskiperusteisesti painopisteet yksilöityjen korjaavien toimien täytäntöönpanon seuraamiseksi.

43 h §

Tieturvallisuusarvioija

Edellä 43 c §:ssä tarkoitettua auditointia ja 43 g §:ssä tarkoitettua kohdennettua tieturvallisuustarkastusta tekevällä on oltava asianmukainen kokemus tai koulutus tiensuunnittelusta, tieliikenteen turvallisuustekniikasta sekä onnettomuuksien analysoinnista. Lisäksi hänellä on oltava pätevyystodistus hyväksytysti suoritettua 43 i §:ssä tarkoitettua tieturvallisuusarvioijan peruskoulutuksesta. Jos arvioinnin tekee useampi henkilö yhdessä, riittää, että yksi heistä on suorittanut hyväksytysti mainitun koulutuksen.

Tieturvallisuusarvioija ei saa 43 c §:ssä tarkoitetun auditoinnin aikana osallistua sen tihankkeen suunnitteluun tai toteutukseen, jota hän arvioi.

43 i §

Tieturvallisuusarvioijien koulutus

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tieturvallisuusarvioijien koulutuksesta. Koulutus jakautuu peruskoulutukseen ja säännölliseen täydennyskoulutukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää tieturvallisuusarvioijien koulutuksen itse, taikka hankkia tarvittavat palvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Palvelun tuottajan on noudatettava, mitä hallintolaissa ([434/2003](#)), kielilaissa ([423/2003](#)), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa ([621/1999](#)) ja arkistolaisissa ([831/1994](#)) säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa peruskoulutuksen hyväksytysti suorittaneelle todistuksen tieturvallisuusarvioijan pätevydestä. Pätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksistä, todistuksen voimassaoloajasta ja uudistamisesta, todistuksen saamiseksi tarvittavasta kokeesta, koulutuksesta ja sen antajasta sekä koulutusluvasta ja sen voimassaoloajasta säädetään tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset tieturvallisuusarvioijien koulutusohjelman ja pätevyystodistuksen saamiseksi tarvittavan kokeen sisällöstä.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää tieturvallisuusarvioijien koulutukseen osallistuvista rekisteriä näiden toiminnan valvontaa varten sekä tieturvallisuusarvioijien pätevyden varmistamiseksi. Rekisteriin merkityt tiedot on poistettava viipymättä, kun ne eivät ole enää tarpeen toiminnan valvontaa varten.

Koulutukseen osallistuvista merkitään rekisteriin:

luonnollisen henkilön nimi, henkilötunnus, toiminimi, mahdollinen aputoiminimi, yritys- ja yhteisötunnus, sen toimipaikan osoite, jossa toimintaa harjoitetaan ja muut yhteystiedot.

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 16 §:n 3 momentissa säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto voi sähköisen tietoverkon kautta julkaista tiedon tämän pykälän mukaisen pätevyuden omaavan arvioijan nimestä, toiminimestä, toimipaikan osoitteesta, yritys- ja yhteisötunnuksesta ja rekisteröintitunnuksesta (julkinen tietopalvelu).

Julkisesta tietopalvelusta tietoja voi hakea ainoastaan yksittäisinä hakuina käyttäen hakuperusteena rekisteröidyn arvioijan nimeä tai arvioijan toimintaoikeutta. Liikenne- ja viestintäviraston tulee poistaa arvioijaa koskevat tiedot välittömästi julkisesta tietopalvelusta, jos arvioija on lopettanut toimintansa tai jos Liikenne- ja viestintävirasto on kieltänyt arvioijan toiminnan.

43 j §

Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset

Liikenne- ja viestintäviraston on laskettava 43 a §:ssä tarkoitettulla tieverkolla kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet keskimääräiset kustannukset. Laskelma on päivitettävä vähintään joka viides vuosi.

100 c §

Tienpidon viranomaisvalvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Liikenne- ja viestintäviraston on hoidettava valvontatehtävänsä tehokkaasti ja riskinarviointiin perustuen mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että Väylävirasto noudattaa, mitä tämän lain 3 a luvussa säädetään, ja huolehtii sille erikseen sovituista tieturvallisuustehtävistä.

Liikenne- ja viestintävirasto voi 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan antaa huomautuksen sille, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, sekä velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä kohtuullisessa määräajassa. Velvoitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka siitä, että toiminta keskeytetään taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella. Uhkasakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa.

Liikenne- ja viestintävirastolla on 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan oikeus saada tehtäviensä suorittamiseksi tarvittavat tiedot niiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään tai jotka toimivat näiden lukuun

109 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tarkemmat säännökset maanteiden rekisteröinnistä, suunnitelma-asiakirjojen säilyttämisestä, jälkihoitovelvoitteista, liikenteeseen luovuttamisesta, maantien ulottuvuudesta, rakennusten etäisyydestä sekä maantien ja rautatien yhteisjärjestelyistä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Maantien näkemäalueiden määrittelystä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa maantietunneleita ja Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY sekä tieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevat yleiset määräykset. Maanmittauslaitos vahvistaa maantietoimituksen suorittamisen ohjaamiseksi tarpeelliset asiakirjojen kaavat. Lisäksi Maanmittauslaitos antaa määräykset rajamerkeistä, muista maastomerkeistä sekä maantietoimituksessa suoritettavien mittausten tarkkuudesta.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

Laki

ratalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ratalain (110/2007) 24 § seuraavasti:

24 §

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Velvollisuudesta liittää ratahanketta koskevaan suunnitelmaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointiselostus ja yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä säädetään mainitun lain 25 §:ssä. Siltä osin kuin arviointiselostukseen sisältyy tämän lain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, ei samaa selvitystä vaadita uudelleen.

Velvollisuudesta ottaa ympäristövaikutusten arviointi huomioon suunnitelman hyväksymispäätöksessä ja sisällyttää perusteltu päätelmä hyväksymispäätökseen säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 26 §:ssä.

Kun yleissuunnitelmaan on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaista arviointimenettelyä, ei sitä enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen ratasuunnitelman laatimiseen.

Jos ratahankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, on suunnitelman hyväksymispäätöksestä käytävä ilmi hallintolaissa (434/2003) säädetyn lisäksi, mitä lausuntoja, huomautuksia ja mielipiteitä asiassa on annettu ja miten ne ovat vaikuttaneet ratkaisuun. Päätöksessä on lisäksi selostettava esitetyt toimenpiteet merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi.

Mitä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 29 a §:ssä säädetään lupahakemuksen ja lupapäätöksen toimittamisesta ympäristöministeriölle, sovelletaan ratasuunnitelmaan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Sanna Marin

..ministeri Etunimi Sukunimi

1.

Laki

liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
*kumotaan liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 43 h §,
muutetaan 29, 43 a, 43 c, 43 d, 43 f, 43, i, 43 j, 100 c ja 109 §,
lisätään lakiin uusi 43 b, 43 e ja 43 g § seuraavasti:*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

29 §

29 §

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Velvollisuudesta liittää tiehanketta koskevaan suunnitelmaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointiselostus ja yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä säädetään mainitun lain 25 §:ssä. Siltä osin kuin arviointiselostukseen sisältyy tämän lain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, ei samaa selvitystä vaadita uudelleen.

Velvollisuudesta ottaa ympäristövaikutusten arviointi huomioon 1 momentissa tarkoitettun suunnitelman hyväksymispäätöksessä ja sisällyttää perusteltu päätelmä hyväksymispäätökseen säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 26 §:ssä.

Kun yleissuunnitelmaan on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, ei sitä enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen tiesuunnitelman laatimiseen.

Jos tiehankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, on suunnitelman hyväksymispäätöksestä käytävä ilmi hallintolaissa (434/2003) säädetyn lisäksi, mitä lausuntoja, huomautuksia ja mielipiteitä asiassa on annettu ja miten ne ovat vaikuttaneet ratkaisuun. Päätöksessä on lisäksi selostettava esitetyt toimenpiteet merkittävien haitallisten

Velvollisuudesta liittää tiehanketta koskevaan suunnitelmaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointiselostus ja yhteysviranomaisen antama perusteltu päätelmä säädetään mainitun lain 25 §:ssä. Siltä osin kuin arviointiselostukseen sisältyy tämän lain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, ei samaa selvitystä vaadita uudelleen.

Velvollisuudesta ottaa ympäristövaikutusten arviointi huomioon 1 momentissa tarkoitettun suunnitelman hyväksymispäätöksessä ja sisällyttää perusteltu päätelmä hyväksymispäätökseen säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 26 §:ssä.

Kun yleissuunnitelmaan on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, ei sitä enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen tiesuunnitelman laatimiseen.

Jos tiehankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, on suunnitelman hyväksymispäätöksestä käytävä ilmi hallintolaissa (434/2003) säädetyn lisäksi, mitä lausuntoja, huomautuksia ja mielipiteitä asiassa on annettu ja miten ne ovat vaikuttaneet ratkaisuun. Päätöksessä on lisäksi selostettava esitetyt toimenpiteet merkittävien haitallisten

Voimassa oleva laki

ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi.

3 a luku

Tieliikenneturvallisuuden hallinta Euroopan laajuisen tieverkon maanteillä

43 a §

Soveltamisala

Tässä luvussa säädetään yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY tarkoitettuun Euroopan laajuiseen tieverkkoon kuuluvan maantien tieliikenneturvallisuutta koskevista tieturvallisuudirektiivin mukaisista erityisvaatimuksista.

Ehdotus

ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi.

Mitä ympäristövaikutusten arviointimenetelystä annetun lain 29 a §:ssä säädetään lupahakemuksen ja lupapäätöksen toimittamisesta ympäristöministeriölle, sovelletaan tie-suunnitelmaan.

3 a luku

Tieliikenneturvallisuuden hallinta

43 a §

Soveltamisala

Tässä luvussa säädetään *tieliikenneturvallisuutta koskevista tieturvallisuudirektiivin mukaisista erityisvaatimuksista Euroopan laajuisen tieverkon teillä, moottoriteillä sekä tämän lain 4 §:n 3 momentin mukaisesti säädetyillä valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvilla maanteillä.*

Euroopan laajuisen tieverkon tiellä tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EU) N:o 1315/2013 yksilöityjä tieverkkoja.

Tieturvallisuudirektiivin mukaisia erityisvaatimuksia sovelletaan myös kaupunkialueiden ulkopuolella oleviin 1 momentin soveltamisalaan kuulumattomiin teihin ja tieinfrastruktuurihankkeisiin, joille niiden varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole suoria kulkuyhteyksiä, jos niiden toteuttamiseen käytetään unionin rahoitusta.

Tieturvallisuudirektiivin mukaisia erityisvaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta 3 momentissa tarkoitettuihin teihin, jos ne eivät ole avoinna yleiselle moottoriajoneuvoliikenteelle, kuten pyöräteihin, tai teihin, joita ei ole suunniteltu yleisen liikenteen käyttöön, kuten teollisuus-, maatalous- tai metsätalousalueille johtavat kulkuväylät.

Voimassa oleva laki

Mitä tässä luvussa säädetään, ei koske Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2004/54/EY tarkoitettuja tunneleita.

(uusi §)

43 b §

Tieturvallisuusarviointi

Väyläviraston on huolehdittava siitä, että 43 a §:ssä tarkoitettulla tieverkolla tiehankkeista tehdään tieturvallisuusdirektiivin 4 artiklassa tarkoitettu tieturvallisuusarviointi yleissuunnitelmaa laadittaessa, tiesuunnitelmaa laadittaessa, ennen tien avaamista liikenteelle ja tien käytön alkuvaiheessa.

Jos arvioinnissa todetaan tien turvallisuudessa puutteita, joita ei oteta suunnitelmissa

Ehdotus

Mitä tässä luvussa säädetään, lukuun ottamatta 43 d §:n 3 momenttia, ei koske Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2004/54/EY tarkoitettuja tunneleita.

43 b §

Infrahankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arviointi

Tieturvallisuusvaikutusten arvioinnilla tarkoitetaan strategista vertailuanalyysia vaikutuksista, joita uuden tien rakentamisella tai jo käytössä olevaan tieverkkoon tehtävillä merkittävillä muutoksilla on tieverkon turvallisuustasoon.

Väylävirasto laatii tieturvallisuusvaikutusten arvioinnin 43 a §:ssä tarkoitettulla tieverkolla suunnitteluvaiheessa 1 momentissa tarkoitetuista tiehankkeista ennen hankkeen hyväksymistä.

Tieturvallisuusvaikutusten arvioinnissa on selostettava tieturvallisuusnäkökohdat, jotka vaikuttavat ehdotetun vaihtoehdon valintaan, ja annettava kaikki tarvittavat tiedot arvioitujen vaihtoehtojen kustannus-hyötyanalyysia varten.

43 c §

Tieturvallisuusauditointi

Tieturvallisuusauditoinnilla tarkoitetaan riippumatonta, yksityiskohtaista, järjestelmällistä ja teknistä turvallisuuden tarkastusta, joka koskee tieinfrastruktuurihankkeen suunnitelmaratkaisuja ja kattaa kaikki vaiheet suunnittelusta käytön alkuvaiheeseen.

Väyläviraston on huolehdittava siitä, että 43 a §:ssä tarkoitettulla tieverkolla tiehankkeista tehdään 1 momentissa tarkoitettu tieturvallisuusauditointi yleissuunnitelmaa laadittaessa, tiesuunnitelmaa laadittaessa, ennen tien avaamista liikenteelle ja tien käytön alkuvaiheessa.

Jos auditoinnissa todetaan tien turvallisuudessa puutteita, joita ei oteta suunnitelmissa

Voimassa oleva laki

huomioon, syy tähän on ilmoitettava päätöksessä, jolla suunnitelma hyväksytään.

43 c §

Tieturvallisuustarkastus

Väyläviraston on huolehdittava, että käytössä olevilla 43 a §:ssä tarkoitettuun tietoverkkoon kuuluvilla teillä tehdään määräajoin tieturvallisuusdirektiivin 6 artiklassa tarkoitettuja turvallisuustarkastuksia ja että tietöiden mahdollisia vaikutuksia liikenneturvallisuuksien selvitetään.

(uusi §)

43 d §

Tieosuuksien luokittelu

Ehdotus

huomioon, syy tähän on ilmoitettava päätöksessä, jolla suunnitelma hyväksytään.

43 d §

Määräaikainen tieturvallisuustarkastus

Määräaikaisella tieturvallisuustarkastuksella tarkoitetaan määräajoin tehtävää rutinitarkastusta, jossa todennetaan ne ominaisuudet ja puutteet, jotka turvallisuussyistä vaativat kunnostamista.

Väyläviraston on huolehdittava, että käytössä olevilla 43 a §:ssä tarkoitettuun tietoverkkoon kuuluvilla teillä tehdään riittävän usein I momentissa tarkoitettuja turvallisuustarkastuksia, jotta kyseisen tieinfrastruktuurin riittävä turvallisuustaso voidaan turvata

Väyläviraston ja Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava, että direktiiviin 2004/54/EY soveltamisalaan kuuluviin tunneleihin yhteydessä olevilla 43 a §:ssä tarkoitettuun verkkoon kuuluvilla teillä tehdään määräajoin, ja joka tapauksessa vähintään joka kuudes vuosi, yhteisiä tieturvallisuustarkastuksia, jotta riittävä turvallisuustaso voidaan taata.

43 e §

Suojattomien tienkäyttäjien suojelu

Suojattomalla tienkäyttäjällä tarkoitetaan ilman moottorin apua kulkevia tienkäyttäjiä, erityisesti pyöräilijöitä ja jalankulkijoita, sekä kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä.

Väyläviraston sekä Liikenne- ja viestintäviraston on varmistettava, että suojattomien tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon sekä yleissuunnitelmaa että tiesuunnitelmaa laadittaessa sekä 43 b, c, d, f ja g pykälissä säädettyjen menettelyjen täytäntöönpanossa.

43 f §

Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi

Väyläviraston on huolehdittava siitä, että vähintään joka kolmas vuosi tehdään tieturvallisuudsdirektiivin 5 artiklassa tarkoitettu, 43 a §:ssä tarkoitettun tieverkon käyttöä koskeva selvitys. Selvityksen perusteella yli kolme vuotta käytössä olleet tieosuudet jaetaan luokkiin onnettomuusalttiuden mukaan ja tieverkko sen turvallisuuden parantamismahdollisuuksien mukaan.

Liikenne- ja viestintäviraston on arvioitava ne tieosuudet ja tieverkon osat, joiden parantaminen on luokitusten mukaan tärkeintä. Väyläviraston on huolehdittava siitä, että parannettaessa tieverkon osien turvallisuutta etusija annetaan tieturvallisuudsdirektiivin liitteessä III olevan 3 kohdan e alakohdassa tarkoitetuille toimenpiteille, joiden hyöty-kustannussuhde on suurin.

Väyläviraston on tiedotettava vaarallisimmista tieosuuksista tienkäyttäjille.

Väyläviraston on tehtävä 43 a §:ssä määritellystä tieverkosta verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi.

Arvioinnissa on arvioitava onnettomuusrisikkiä ja vaikutusten vakavuuden riskiä seuraavin perustein:

1) ensisijaisesti tien suunnitteluominaisuuksien (sisäänrakennettu turvallisuus) silmämääräinen tarkastus joko paikalla tai sähköisesti; ja

2) analyysi niistä tieverkon osuuksista, jotka ovat olleet käytössä yli kolme vuotta ja joilla on tapahtunut suuri määrä vakavia onnettomuuksia suhteessa liikennevirtaan.

Verkon laajuiset tieturvallisuusarvioinnit on tehtävä riittävän usein, jotta voidaan varmistaa riittävä turvallisuustaso, ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi. Väylävirasto voi ottaa arviota tehdessään huomioon tieturvallisuudsdirektiivin liitteessä III vahvistetut ohjeelliset osatekijät

Arvioinnin tulosten perusteella ja myöhemmin tarvittavien tienpidon toimien asettamiseksi tärkeysjärjestykseen Väyläviraston on luokiteltava kaikki tieverkon osuudet vähintään kolmeen luokkaan niiden turvallisuustason mukaan.

Turvallisuusluokittelulla tarkoitetaan nykyisen tieverkon osien luokittelua niiden objektiivisesti mitatun sisäänrakennetun turvallisuuden mukaan.

43 g §

(uusi §)

Kohdennetut tieturvallisuustarkastukset ja muut seurantatoimet

Kohdennetulla tieturvallisuustarkastuksella tarkoitetaan olemassa olevan tien tai tieosuiden maastossa tehtävään tarkastukseen perustuvaa kohdennettua selvitystä, jonka tarkoituksena on tunnistaa vaaralliset olosuhteet, puutteet ja ongelmat, jotka lisäävät onnettomuuksien ja vammautumisen riskiä.

Väyläviraston on toteutettava 43 f §:n mukaisesti tehtyjen verkon laajuisen tieturvallisuusarviointien tulosten seurantatoimina kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai suo-

ria korjaustoimia. Väylävirasto voi ottaa huomioon 1 momentissa tarkoitettuja tieturvallisuustarkastuksia tehdessään tieturvallisuusdirektiivin liitteessä II a vahvistetut ohjeelliset osatekijät.

Väylävirasto arvioi 1 momentissa tarkoitettujen kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten tulosten seurantatoimena, ovatko korjaustoimet tarpeen. Väyläviraston on erityisesti tunnistettava tieosuudet, joilla tarvitaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden parannuksia, ja määriteltävä toimet näiden tieosuuksien turvallisuuden parantamiseksi.

Väyläviraston on kohdistettava 3 momentissa tarkoitettujen korjaustoimien ensisijaisesti alhaisen turvallisuustason tieosuuksiin, joilla voidaan merkittävästi parantaa turvallisuutta ja vähentää onnettomuuskustannuksia.

Väyläviraston on laadittava toimintasuunnitelma ja päivitettävä sitä säännöllisesti. Toimintasuunnitelman laatimisessa on huomioitava riskiperusteisesti painopisteet yksilöityjen korjaavien toimien täytäntöönpanon seuraamiseksi.

43 e §

Tieturvallisuusarvioija

Edellä 43 b ja 43 d §:ssä tarkoitettuja arvioita tekevällä on oltava asianmukainen kokemus tai koulutus tiensuunnittelusta, tieliikenteen turvallisuustekniikasta sekä onnettomuuksien analysoinnista. Lisäksi hänellä on oltava pätevyystodistus hyväksytysti suoritetusta 43 f §:ssä tarkoitettua tieturvallisuusarvioijan peruskoulutuksesta. Jos arvioinnin tekee useampi henkilö yhdessä, riittää, että yksi heistä on suorittanut hyväksytysti mainitun koulutuksen.

Tieturvallisuusarvioija ei saa 43 b §:ssä tarkoitettua arvioinnin aikana osallistua sen tiehankkeen suunnitteluun tai toteutukseen, jota hän arvioi.

43 h §

Tieturvallisuusarvioija

Edellä 43 c §:ssä tarkoitettua auditointia ja 43 g §:ssä tarkoitettua kohdennettua tieturvallisuustarkastusta tekevällä on oltava asianmukainen kokemus tai koulutus tiensuunnittelusta, tieliikenteen turvallisuustekniikasta sekä onnettomuuksien analysoinnista. Lisäksi hänellä on oltava pätevyystodistus hyväksytysti suoritetusta 43 i §:ssä tarkoitettua tieturvallisuusarvioijan peruskoulutuksesta. Jos arvioinnin tekee useampi henkilö yhdessä, riittää, että yksi heistä on suorittanut hyväksytysti mainitun koulutuksen.

Tieturvallisuusarvioija ei saa 43 c §:ssä tarkoitettua auditoinnin aikana osallistua sen tiehankkeen suunnitteluun tai toteutukseen, jota hän arvioi.

*Tieturvallisuusarvioijien koulutus**Tieturvallisuusarvioijien koulutus*

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tieturvallisuusarvioijien koulutuksesta. Koulutus jakautuu peruskoulutukseen ja säännölliseen täydennyskoulutukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää tieturvallisuusarvioijien koulutuksen itse, taikka hankkia tarvittavat palvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Palvelun tuottajan on noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) ja arkistolaisissa (831/1994) säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa peruskoulutuksen hyväksytysti suorittaneelle todistuksen turvallisuusarvioijan pätevyydestä. Pätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksistä, todistuksen voimassaoloajasta ja uudistamisesta, todistuksen saamiseksi tarvittavasta kokeesta, koulutuksesta ja sen antajasta sekä koulutusluvasta ja sen voimassaoloajasta säädetään tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset tieturvallisuusarvioijien koulutusohjelman ja pätevyystodistuksen saamiseksi tarvittavan kokeen sisällöstä.

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tieturvallisuusarvioijien koulutuksesta. Koulutus jakautuu peruskoulutukseen ja säännölliseen täydennyskoulutukseen.

Liikenne- ja viestintävirasto voi järjestää tieturvallisuusarvioijien koulutuksen itse, taikka hankkia tarvittavat palvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Palvelun tuottajan on noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) ja arkistolaisissa (831/1994) säädetään.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa peruskoulutuksen hyväksytysti suorittaneelle todistuksen turvallisuusarvioijan pätevyydestä. Pätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksistä, todistuksen voimassaoloajasta ja uudistamisesta, todistuksen saamiseksi tarvittavasta kokeesta, koulutuksesta ja sen antajasta sekä koulutusluvasta ja sen voimassaoloajasta säädetään tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset tieturvallisuusarvioijien koulutusohjelman ja pätevyystodistuksen saamiseksi tarvittavan kokeen sisällöstä.

Liikenne- ja viestintävirasto pitää tieturvallisuusarvioijien koulutukseen osallistuvista rekisteriä näiden toiminnan valvontaa varten sekä tieturvallisuusarvioijien pätevyyden varmistamiseksi. Rekisteriin merkityt tiedot on poistettava viipymättä, kun ne eivät ole enää tarpeen toiminnan valvontaa varten.

Koulutukseen osallistuvista merkitään rekisteriin:

luonnollisen henkilön nimi, henkilötunnus, toiminimi, mahdollinen aputoiminimi, yritys- ja yhteisötunnus, sen toimipaikan osoite, jossa toimintaa harjoitetaan ja muut yhteystiedot.

Sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain 16 §:n 3 momentissa säädetään, Liikenne- ja viestintävirasto voi sähköisen tietoverkon kautta jul-

kaista tiedon tämän pykälän mukaisen pätevyuden omaavan arvioijan nimestä, toiminnimestä, toimipaikan osoitteesta, yritys- ja yhteisötunnuksesta ja rekisteröintitunnuksesta (julkinen tietopalvelu). Julkisesta tietopalvelusta tietoja voi hakea ainoastaan yksittäisinä hakuina käyttäen hakuperusteena rekisteröidyn arvioijan nimeä tai arvioijan toiminta-oikeutta. Liikenne- ja viestintäviraston tulee poistaa arvioijaa koskevat tiedot välittömästi julkisesta tietopalvelusta, jos arvioija on lopettanut toimintansa tai jos Liikenne- ja viestintävirasto on kieltänyt arvioijan toiminnan.

43 g §

Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset

Liikenne- ja viestintäviraston on laskettava 43 a §:ssä tarkoitetulla tieverkolla kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet keskimääräiset kustannukset. Laskelma on päivitettävä vähintään joka viides vuosi.

43 h §

Valvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että Väylävirasto noudattaa, mitä tässä luvussa säädetään, ja huolehtii sille erikseen sovituista tieturvallisuustehtävistä.

100 c §

Tienpidon viranomaisvalvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Liikenne- ja viestintäviraston on hoidettava valvontatehtävänsä tehokkaasti ja riskinarviointiin perustuen mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla.

43 j §

Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset

Liikenne- ja viestintäviraston on laskettava 43 a §:ssä tarkoitetulla tieverkolla kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet keskimääräiset kustannukset. Laskelma on päivitettävä vähintään joka viides vuosi.

(43 h §)

(muutetaan otsikko ja pykälän sisältö siirretään 100 c §:ään)

100 c §

Tienpidon viranomaisvalvonta

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista. Liikenne- ja viestintäviraston on hoidettava valvontatehtävänsä tehokkaasti ja riskinarviointiin perustuen mahdollisimman tarkoituksenmukaisella tavalla. *Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto valvoo, että Väylävirasto noudattaa, mitä tämän lain 3 a luvussa säädetään, ja huolehtii sille erikseen sovituista tieturvallisuustehtävistä.*

Liikenne- ja viestintävirasto voi 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan antaa huomautuksen sille, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, sekä velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä kohtuullisessa määräajassa. Velvoitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka siitä, että toiminta keskeytetään taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella. Uhka-sakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakolaissa.

Liikenne- ja viestintävirastolla on 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan oikeus saada tehtäviensä suorittamiseksi tarvittavat tiedot niiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään tai jotka toimivat näiden lukuun.

109 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tarkemmat säännökset maanteiden rekisteröinnistä, suunnitelma-asiakirjojen säilyttämisestä, jälkihoitovelvoitteista, liikenteeseen luovuttamisesta, maantien ulottuvuudesta, rakennusten etäisyydestä sekä maantien ja rautatien yhteisjärjestelyistä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Maantien näkemäalueiden määrittelystä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY sekä tieturvallisuudirektiivin täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevat yleiset määräykset. Maanmittauslaitos vahvistaa maantietoimituksen suorittamisen ohjaamiseksi tarpeelliset asiakirjojen kaavat. Lisäksi Maanmittauslaitos antaa määräykset rajamerkeistä, muista maastomerkeistä sekä maantietoimituksessa suoritettavien mittaus-ten tarkkuudesta.

Liikenne- ja viestintävirasto voi 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan antaa huomautuksen sille, joka rikkoo tätä lakia taikka sen nojalla annettuja säännöksiä tai määräyksiä, sekä velvoittaa tämän korjaamaan virheensä tai laiminlyöntinsä kohtuullisessa määräajassa. Velvoitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka siitä, että toiminta keskeytetään taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella. Uhka-sakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakolaissa.

Liikenne- ja viestintävirastolla on 1 momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan oikeus saada tehtäviensä suorittamiseksi tarvittavat tiedot niiltä, joiden oikeuksista ja velvollisuuksista tässä laissa säädetään tai jotka toimivat näiden lukuun.

109 §

Tarkemmat säännökset ja määräykset

Tarkemmat säännökset maanteiden rekisteröinnistä, suunnitelma-asiakirjojen säilyttämisestä, jälkihoitovelvoitteista, liikenteeseen luovuttamisesta, maantien ulottuvuudesta, rakennusten etäisyydestä sekä maantien ja rautatien yhteisjärjestelyistä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Maantien näkemäalueiden määrittelystä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa *maantietunneleita* ja Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY sekä tieturvallisuudirektiivin täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevat yleiset määräykset. Maanmittauslaitos vahvistaa maantietoimituksen suorittamisen ohjaamiseksi tarpeelliset asiakirjojen kaavat. Lisäksi Maanmittauslaitos antaa määräykset rajamerkeistä, muista maastomerkeistä sekä maantietoimituksessa suoritettavien mittaus-ten tarkkuudesta.

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20
. .

2.

Laki

ratalain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ratalain (110/2007) 24 § seuraavasti:
Voimassa oleva laki

Ehdotus

24 §

24 §

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettely

Velvollisuudesta liittää ratahanketta koskevaan suunnitelmaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointiselostus ja yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä säädetään mainitun lain 25 §:ssä. Siltä osin kuin arviointiselostukseen sisältyy tämän lain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, ei samaa selvitystä vaadita uudelleen.

Velvollisuudesta ottaa ympäristövaikutusten arviointi huomioon suunnitelman hyväksymispäätöksessä ja sisällyttää perusteltu päätelmä hyväksymispäätökseen säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 26 §:ssä.

Kun yleissuunnitelmaan on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaista arviointimenettelyä, ei sitä enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen ratasuunnitelman laatimiseen.

Jos ratahankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, on suunnitelman hyväksymispäätöksestä käytävä ilmi hallintolaissa (434/2003) säädetyn lisäksi, mitä lausuntoja, huomautuksia ja mielipiteitä asiassa on annettu ja miten ne ovat vaikuttaneet ratkaisuun. Päätöksessä on lisäksi selostettava esitetyt toimenpiteet merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi.

Velvollisuudesta liittää ratahanketta koskevaan suunnitelmaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukainen ympäristövaikutusten arviointiselostus ja yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä säädetään mainitun lain 25 §:ssä. Siltä osin kuin arviointiselostukseen sisältyy tämän lain säännösten soveltamiseksi tarpeelliset tiedot ympäristövaikutuksista, ei samaa selvitystä vaadita uudelleen.

Velvollisuudesta ottaa ympäristövaikutusten arviointi huomioon suunnitelman hyväksymispäätöksessä ja sisällyttää perusteltu päätelmä hyväksymispäätökseen säädetään ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 26 §:ssä.

Kun yleissuunnitelmaan on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain mukaista arviointimenettelyä, ei sitä enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen ratasuunnitelman laatimiseen.

Jos ratahankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, on suunnitelman hyväksymispäätöksestä käytävä ilmi hallintolaissa (434/2003) säädetyn lisäksi, mitä lausuntoja, huomautuksia ja mielipiteitä asiassa on annettu ja miten ne ovat vaikuttaneet ratkaisuun. Päätöksessä on lisäksi selostettava esitetyt toimenpiteet merkittävien haitallisten ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi.

Mitä ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain 29 a §:ssä säädetään lu-

Voimassa oleva laki

Ehdotus

pahakemuksen ja lupapäätöksen toimittamisesta ympäristöministeriölle, sovelletaan ratasuunnitelmaan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

. .

Muut liitteet
Liite

Vastaavuustaulukko tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevasta EU-säädöksestä

Uusi tieturvallisuusdirektiivi (2019/1936/EU)

<i>Artikla</i>	<i>Kansallinen laki ja säännös</i>
1 artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 a §
2 artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 a, 43 b, 43 c, 43 d, 43 e § ja 43 f §
3 artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 b §
4 artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 c §
5 artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 f §
6 artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 d §
6 a artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 g §
6 b artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 e §
6 c artikla	Ei täytäntöön pantavaa
6 d artikla	Ei täytäntöön pantavaa
6 e artikla	Ei täytäntöön pantavaa
7 artikla	Ei täytäntöön pantavaa
9 artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maantiestä annetun lain 43 h- 43 i §
10 artiklan	Ei täytäntöön pantavaa
11 a artikla	Ei täytäntöön pantavaa
12 artikla	Ei täytäntöön pantavaa
12 a artikla	Ei täytäntöön pantavaa
13 artikla	Ei täytäntöön pantavaa