

## HE 39/2012 vp

### Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maantielain muuttamisesta

#### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan maantielakiin lisättäväksi uusi luku, jossa säädettäisiin tieliikenteen turvallisuustehtävistä ja niiden vastuuviranomaisista. Säännökset koskisivat yleiseurooppalaiseen liikenneverkkoon kuuluvien maanteiden rakentamiseen ja parantamiseen liittyviä tieturvallisuusarviointeja ja

-tarkastuksia, tieosuuksien ja tieverkon luokittelua sekä tieturvallisuusarvioijien pätevyysvaatimuksia ja koulutusta. Säännöksillä pantaisiin täytäntöön tieinfrastruktuurin turvallisuutta koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan mahdollisimman pian.

## SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT.....	3
1 JOHDANTO.....	3
2 NYKYTILA.....	4
2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	4
2.1.1 Tieliikenneturvallisuutta ja maanteitä koskeva lainsäädäntö.....	4
2.1.2 Liikenneturvallisuustilanne.....	5
2.1.3 Kansalliset liikenneturvallisuustavoitteet.....	6
2.1.4 Tieliikenneturvallisuusviranomaiset ja muut keskeiset toimijat.....	7
Liikenne- viestintäministeriö.....	7
Liikenneturvallisuusasian neuvottelukunta.....	7
Liikennevirasto.....	7
Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset.....	8
Liikenteen turvallisuusvirasto.....	8
Poliisi.....	9
Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta, tutkijalautakunnat ja liikennevakuutuskeskus.....	9
Liikenneturva.....	9
2.2 Euroopan unionin lainsäädäntö.....	9
TEN -tieverkko.....	9
Tieturvallisuusdirektiivi.....	10
2.3 Nykytilan arviointi.....	11
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET.....	12
3.1 Tavoitteet.....	12
3.2 Keskeiset ehdotukset.....	12
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	12
4.1 Taloudelliset vaikutukset.....	12
4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	12
4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	13
5 ASIAN VALMISTELU JA LAUSUNNOT.....	13
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	14
1 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT.....	14
3 a luku Tieliikenneturvallisuuden hallinta Euroopan laajuisen tieverkon maanteillä.....	14
2 TARKEMMAT SÄÄNNÖKSET JA MÄÄRÄYKSET.....	17
3 VOIMAANTULO.....	18
4 SUHDE PERUSTUSLAKIIN JA SÄÄTÄMISJÄRJESTYS.....	18
LAKIEHDOTUS.....	19
maantielain muuttamisesta.....	19
LIITE.....	22
RINNAKKAISTEKSTI.....	22
maantielain muuttamisesta.....	22

## YLEISPERUSTELUT

## 1 Johdanto

Hallituksen esityksen tarkoituksena on saattaa voimaan 19 päivänä marraskuuta 2008 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta (jäljempänä *tieturvallisuusedirektiivi*). Jäsenvaltioiden olisi tullut saattaa direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 19 päivänä joulukuuta 2010.

Maantielain muuttamisesta annetun lain (1242/2009) perusteella Liikennevirasto on tieturvallisuusedirektiivin tarkoittama toimivaltainen organisaatio vuoden 2010 alusta lukien, jolloin liikennehallinnon virastouudistus tuli voimaan. Siinä yhteydessä aloitti Liikenneviraston lisäksi toimintansa Liikenteen turvallisuusvirasto. Molempien virastojen tehtävänä on liikenteen turvallisuus. Virastouudistuksen yhteydessä ei ollut mahdollisuutta selvittää kaikkia liikenteen turvallisuuteen liittyviä tehtäviä ja vastuita yksityiskohtaisesti virastojen kesken eikä myöskään virastojen ja liikenne- ja viestintäministeriön välistä työnjakoa. Tehtävien ja vastuiden jaon vaatiman selvitystyön vuoksi on tieturvallisuusedirektiivin voimaansaattaminen viivästynyt. Euroopan komissio antoi Suomelle perustellun lausunnon 25 päivänä marraskuuta 2011.

Euroopan unionin komissio asetti 12 päivänä syyskuuta 2001 julkaisemassaan valkoisessa kirjassa "Eurooppalainen liikennepoliittikka vuoteen 2010, valintojen aika" (KOM (2001) 370) tavoitteeksi tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittamisen Euroopan unionissa vuosien 2001 ja 2010 välillä. Komission mukaan tavoitteen saavuttamiseksi tulee tehdä turvallisuusvaikutusten arviointeja ja tieturvallisuusauditointeja niiden tietosuuksien määrittelemiseksi ja hallitsemiseksi, joilla tapahtuu paljon onnettomuuksia.

Komission tiedonannossa 2 päivänä kesäkuuta 2003 "Tieliikenneturvallisuuden eurooppalainen toimintaohjelma - Tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittaminen EU:ssa vuoteen 2010 mennessä" (KOM (2003) 311) vahvistettiin edellä mainitun valkoisen kirjan tavoitteet ja esitettiin joukko toimenpideehdotuksia, jotka liittyivät ajoneuvojen, infrastruktuurin ja tienkäyttäjien turvallisuuteen. Komissio totesi, että tieinfrastruktuurin on oltava tieturvallisuuspolitiikan osatekijä ja että sen on edistettävä onnettomuuksien vähentämiseen tähtäävän yhteisön tavoitteen saavuttamista. Vaikka tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittamistavoitetta ei saavutettu (liikennekuolemat vähentyivät noin 36 %), ovat jäsenvaltioiden toteuttamat liikenneturvallisuustoimet pitkälti perustuneet kyseiseen toimintaohjelmaan.

Komissio ehdotti tiedonannossaan 20 päivänä heinäkuuta 2010 "Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011 - 2020" (KOM(2010) 389), että tavoitteena olisi edelleen tieliikennekuolemien puolittaminen Euroopan unionissa vuoteen 2020 mennessä vuodesta 2010 lukien. Tiedonantoon sisältyy lukuisia toimenpideehdotuksia, jotka koskevat tienkäyttäjille annettavaa koulutusta, liikennevalvontaa, infrastruktuuria, ajoneuvoja, nykyaikaisen teknologian käyttöä, loukkaantuneiden hoitopalveluja sekä loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelemista. Turvallisemman infrastruktuurin saavuttamiseksi komissio ehdottaa, että EU-rahoitusta myönnettäisiin infrastruktuurille ainoastaan, jos niissä noudatetaan tieturvallisuusedirektiiviä ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista (2004/54/EY, jäljempänä *tunnelidirektiivi*). Lisäksi komissio ehdottaa, että infrastruktuurin turvallisuusjohtamisen asiankuuluvat periaatteet laajen-

nettaisiin koskemaan jäsenvaltioiden toisijaista tieverkkoa varsinkin parhaiden käytänteiden vaihtamisen kautta.

Tieturvallisuudirektiivin tavoitteena on tieturvallisuuden yhdenmukainen ja korkea taso koko Euroopan laajuisessa tieverkossa. Direktiivin mukaan ajoneuvoteknologian kehitys on osaltaan vähentänyt tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrää. Vaativien liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi on kuitenkin toteutettava toimia myös muilla aloilla. Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinta tarjoaa hyödynnettäviä uusia kehittämismahdollisuuksia.

Tieturvallisuudirektiivi edellyttää, että jäsenvaltiot vahvistavat ja panevat täytäntöön tieturvallisuusvaikutusten arviointeihin, tieturvallisuusauditointeihin, tieverkon turvallisuuden hallintaan ja tieturvallisuustarkastuksiin liittyvät menettelyt. Suomen lainsäädäntö ei täysin täytä direktiivin vaatimuksia, vaikkakin useimmat sen edellyttämät menettelyt ovat hyvinä käytäntöinä vakiintuneet tienpidossa ilman siihen velvoittavia säännöksiä.

## 2 Nykytila

### 2.1 Lainsäädäntö ja käytäntö

#### 2.1.1 Tieliikenneturvallisuutta ja maanteitä koskeva lainsäädäntö

Tieliikenneturvallisuuden osatekijöitä ovat tienkäyttäjä, ajoneuvo ja liikenneväylä. Liikenneturvallisuus riippuu ennen kaikkea siitä, miten tiellä liikkujat käyttäytyvät ottaen myös huomioon 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 (267/1981) ja sen nojalla annettuihin säädöksiin. Tieliikennelaki sisältää lisäksi säännöksiä liikenteen ohjauksesta, liikenneonnettomuudesta ja varotoimista, ajoneuvon kuljettajaa koskevis-

ta yleisistä vaatimuksista, ajoneuvon käytöstä, tieliikenteen sosiaalilainsäädännöstä ja tieliikenteen valvontalaitteista, liikennevalvonnasta sekä liikennerikoksista. Tieliikenneasetuksessa (182/1982) säädetään erityisesti liikennemerkeistä ja tiemerkinnoista.

Tieliikenneturvallisuuden kannalta on tärkeää, että ajoneuvojen kuljettajilla on tarvittavat fyysiset, tiedolliset ja taidolliset edellytykset. Uudella ajokorttilailla (386/2011) on ajokorttisäännökset saatettu vastaamaan entistä paremmin liikenneturvallisuuden vaatimuksia. Laki sisältää myös säännökset kuljettajaopetuksesta ja -tutkinnosta, autokoulu-toiminnasta sekä ajokorttiseuraamuksista.

Tekninen kehitys on tehnyt moottoriajoneuvoista rakenteiltaan, varusteiltaan ja ajettavuudeltaan entistä turvallisempia. Ajoneuvolaki (1090/2002) ja sen nojalla annetut säädökset koskevat tiellä käytettävien ajoneuvojen luokitusta, rakennetta, hallintalaitteita, varusteita, järjestelmiä, osia ja erillisiä teknisiä yksiköitä, ympäristöominaisuuksia, hyväksymistä liikenteeseen, rekisteröintiä sekä katsastuksia.

Liikenneonnettomuuden seuraukset saattavat olla erityisen vakavat, jos onnettomuudessa osallisessa ajoneuvossa kuljetetaan ainetta, joka vaarallisuutensa vuoksi saattaa aiheuttaa vahinkoa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle. Vahinkojen ehkäisemiseksi säädetään vaarallisten aineiden kuljetuksesta annetussa laissa (719/1994) kuljetuksen suorittamisesta, kuljetusvälineistä ja kuljetukseen osallistuvien pätevydestä. Vaarallisten aineiden kuljettaminen tiellä vaatii myös erityisen ajoluvan.

Liikennevahingon varalta jokainen liikenteeseen käytettävä moottoriajoneuvo on vakuutettava liikennevakuutuslain (279/1959) mukaisesti. Vahingon aiheuttaneen ajoneuvon liikennevakuutuksesta korvataan syyttömälle osapuolelle aiheutetut vahingot. Liikennevakuutustoimintaan liittyvillä maksuilla rahoitetaan jäljempänä mainittavat tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkintatoiminta sekä Liikenneturvan toiminta. Rahoitusta osoitetaan myös liikenneturvallisuustyöhön Ahvenanmaan maakunnassa.

Maantielaissa (503/2005) säädetään maanteistä ja niiden pidosta. Maantieverkon tulee tarjota mahdollisuus turvalliseen ja toimivaan

liikkumiseen ja kuljettamiseen kohtuullisin kustannuksin ottamalla huomioon eri väestöryhmien liikkumistarpeet ja eri elinkeinojen kuljetustarpeet. Maantielain 13 §:n 2 momentin mukaan maantien rakentamisessa on otettava erityisesti huomioon liikenneturvallisuus, tien liikenteellinen ja tekninen toimivuus sekä ympäristönäkökohdat. Maantien rakentamisella tarkoitetaan paitsi uuden maantien tekemistä myös olemassa olevan maantien parantamista.

Tiesuunnittelussa on tarkasti arvioitava rakentamisen vaikutukset esimerkiksi liikenneturvallisuuteen. Maantielain tarkoittamia suunnitelmia ovat yleissuunnitelma ja tiesuunnitelma. Yleissuunnitelma on laadittava, jolleivät hankkeen vaikutukset ole vähäiset taikka maantien sijaintia ja sen vaikutuksia ole jo riittävässä määrässä ratkaistu asema-kaavassa 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 tienpitoviranomaisen tulee järjestelmällisesti seurata, miten tiehankkeen arvioidut ja muut vaikutukset ovat toteutuneet, ja käyttää hyväksi seurannan tuloksia hankkeiden vaikutusarviointissa ja suunnitteluratkaisujen valinnassa.

Yksityinen tie voidaan liittää maantiehen, jos liittymästä ja sen käyttämisestä ei aiheudu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Rakentamista on liikenneturvallisuussyistä rajoitettu maanteiden suoja- ja näkemäalueilla ja tienpitoviranomaisella on oikeus poistaa näiltä alueilta liikenneturvallisuutta vaarantava kasvillisuus. Maantielain 52 §:n mukainen tienvarsimainonnan sääntely perustuu ennen kaikkea liikenneturvallisuussyihin, jotta tienvarsiympäristö ei veisi tiellä liikkujan huomiota liiaksi pois liikenteestä. Maantielain 33 §:n mukaan maantie on pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Maantie tulee pitää kunnossapitotoimin kuten liukkaita torjumalla sellaisena, että liikenneturvallisuus ei vaarannu.

nettä tyydyttävässä kunnossa. Maantie tulee pitää kunnossapitotoimin kuten liukkaita torjumalla sellaisena, että liikenneturvallisuus ei vaarannu.

### 2.1.2 Liikenneturvallisuustilanne

Tieliikenneturvallisuus koskee jokaista tien käyttäjää. Liikenneturvallisuustilanne on maassamme hitaasti parantunut ja tieliikenteessä kuolleiden määrä on vähentynyt. Kun 2001—2005 tieliikenteessä kuoli keskimäärin 400 ja loukkaantui 8 600 ihmistä vuodessa, on tilanne sittemmin muuttunut seuraavasti:

vuosi	kuolleet	loukkaantuneet
2006	336	8580
2007	380	8446
2008	344	8513
2009	279	8057
2010	272	7673
2011*	292	7919

\* ennakkotieto

Viime vuosien suotuisa kehitys on voinut ainakin osaksi johtua taloudellisen taantuman aiheuttamasta liikenteen vähenemisestä vuosina 2008 ja 2009.

Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) maanteiden (jäljempänä *TEN-tieverkko*) Suomen osuuksilla kuoli 58 ihmistä vuonna 2011 ja 720 loukkaantui. Kuolleiden määrä oli korkeampi kuin vuosien 2008—2010 keskiarvo (47), mutta loukkaantuneiden määrä hieman alempi (764).

Kuolemaan johtavista tieliikenneonnettomuuksista yli 70 prosenttia tapahtuu taajamien ulkopuolisella maantieverkolla ja vajaat 30 prosenttia taajamissa. Maantiekoulemista runsas puolet sattuu päätieverkolla. Loukkaantumiset jakautuvat tasaisesti taajamien ja niiden ulkopuolisten alueiden kesken. Onnettomuuksien taustalla on usein tekijöitä, joihin liikenneympäristöllä tai sen kunnossapidolla ei voida vaikuttaa, kuten päihtyneet, väsymys, sairauskohtaukset ja tahallisuus.

Taajamien ulkopuolisella maantieverkolla tyypillisimpiä kuolemaan johtaneita onnettomuustyyppisiä ovat kohtaamis- ja suistumisonnettomuudet. Loukkaantumisia tapahtuu eniten suistumisonnettomuuksissa. Taajamissa tyypillisiä kuolemaan johtavia onnet-

tomuustyyppisiä ovat jalankulkija- ja suistumisonnettomuudet sekä risteävissä ajosuunnissa tapahtuneet onnettomuudet. Tyypillinen taajaman loukkaantumisonnettomuus tapahtuu risteyksessä tai tieltä suistumisena.

Tieliikenteen henkilövahinkojen onnettomuuskustannukset ovat noin 2–3 miljardia euroa vuodessa. Suurimmat kustannuserät syntyvät hoitokustannuksista ja työkyvyttömyysaikojen kustannuksista.

### 2.1.3 Kansalliset liikenneturvallisuustavoitteet

Valtioneuvosto on toteuttanut suunnitelmallista ja tavoitteellista liikenneturvallisuustyötä periaatepäätöksillään jo vuosina 1993, 1997, 2001 ja 2006. Vuoden 2001 periaatepäätöksessä valtioneuvosto hyväksyi pitkän aikavälin turvallisuusvision, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Periaatepäätöksen pohjana olleen liikenneturvallisuus-suunnitelman mukaan tavoitteena on ollut luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalla kehittämiselle siten, että vuonna 2025 liikennekuolemien vuosittainen määrä olisi enintään 100 ja vuonna 2010 määrä olisi alle 250. Vuonna 2001 tieliikennekuolemia oli 433.

Valtioneuvosto on tieliikenteen turvallisuuden parantamista koskevassa periaatepäätöksessään 9 päivänä maaliskuuta 2006 vahvistanut vuoden 2001 periaatepäätöksen tavoitteet. Valtioneuvosto korostaa, että liikenneturvallisuustavoitteet on otettava huomioon kaikessa liikennepoliittisessa päätöksenteossa. Periaatepäätös sisältää tavoitteiden saavuttamiseksi 37 -kohtaisen toimenpideohjelman, jonka keskeisimpiä toimia ovat pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen, jalankulku- ja polkupyöraonnettomuuksien vähentäminen asutuskeskuksissa, ajonopeuksien hallinnan kehittäminen, päihdeonnettomuuksien vähentäminen, ammattikuljettajien onnettomuuksien vähentäminen, kuljettajaopetuksen ja ajokorttiseuraamusten tehostaminen sekä uuden teknologian tehokas hyödyntäminen.

Valtioneuvoston 27 päivänä maaliskuuta 2008 eduskunnalle antama liikennepoliittinen

selonteko sisälsi vaalikauden 2007 - 2011 väyläinvestointiohjelman sekä liikennejärjestelmän kokonaisuuden hallintaan perustuvan pitkäjänteisen liikenteen ja infrastruktuurin kehittämis- ja investointiohjelman. Selonteossa vahvistettiin valtioneuvoston vuoden 2006 periaatepäätöksen toimenpideaiheet. Selonteossa todettiin liikenneturvallisuuden viime vuosikymmenien myönteisen kehityksen hidastuneen eikä periaatepäätöksessä vahvistettua tavoitetta saavutettaisi ilman lisätoimia. Turvallisuuden parantamiseksi tarvitaan toimenpiteitä kohtaamisonnettomuuksien torjumiseksi, liikennevalvonnan tehostamiseksi, teknologian hyödyntämiseksi ja turvallisen autokannan käyttöön saamiseksi. Vaalikauden 2007 - 2010 investointiohjelman mahdollisina teemahankkeina on mainittu pääteiden turvallisuuden parantaminen sekä joukko- ja kevytliikenteen olojen edistäminen. Selontekoon 10 päivänä syyskuuta 2008 antamassaan vastauksessa Eduskunta korosti liikenneturvallisuustyön tehostamista kokonaisvaltaisella turvallisuusohjelmalla, joka ulottuu maankäytön ratkaisusta liikennekasvatukseen ja jolla alennetaan pysyvästi liikenteen onnettomuus- ja kuolleisuuslukuja. Eduskunnan mukaan liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät linjaukset ja ratkaisut tulee aina arvioida erityisesti liikenneturvallisuuden kehittämisen kannalta.

Huhtikuussa 2012 eduskunnalle annettiin uusi liikennepoliittinen selonteko, jonka liikenneinvestointiohjelman lähtökohtana on suuria liikennemääriä palvelevien pääväylien parantaminen sekä keskeisen liikenneverkon toimivuus ja hyvä kunto. Infrastruktuurin kehittämisen lisäksi valvonnalla ja uuden teknologian keinoilla olisi mahdollista vaikuttaa liikenneturvallisuuteen kustannustehokkaasti. Liikennevalvontaa voidaan automaattivalvonnan kehittämisen lisäksi edistää mahdollistamalla kunnille nykyistä laajempi rooli valvonnassa. Liikenneturvallisuuden parantamiseksi on selonteon mukaan tarpeen tehdä muutoksia myös nopeusrajoitusjärjestelmään. Päihteiden käytöstä liikenteessä aiheutuviin ongelmiin on tarkoitus puuttua nykyistä tiukemmin laajentamalla alkolukon käyttöä ja kehittämällä hoito- ja tukitoimia.

Valtioneuvoston tieliikenneturvallisuuden parantamista koskevien periaatepäätösten

valmistelua ja päätösten täytäntöönpanoa varten liikenne- ja viestintäministeriön johdolla valmistellaan valtakunnallinen strateginen tieliikenteen turvallisuussuunnitelma. Siinä esitetään liikenneturvallisuustilanne ja tavoitteet sekä keinot turvallisuuden parantamiseksi. Vuoteen 2014 ulottuvan liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on vuoteen 2020 mennessä puolittaa liikennekuolemat ja vähentää loukkaantumisia neljänneksellä vuoden 2010 tasosta. Valtakunnallinen tieliikenteen turvallisuussuunnitelma täsmenyy ja muuttuu toimenpiteiksi tieliikenneturvallisuuteen vaikuttavien eri viranomaisten ohjelmilla, suunnitelmilla ja päätöksillä valtakunnallisella, alueellisella ja paikallisella tasolla. Liikenneturvallisuussuunnitelman pohjalta valmistellaan keväällä 2012 uusi valtioneuvoston liikenneturvallisuutta koskeva periaatepäätös.

#### 2.1.4 Tieliikenneturvallisuusviranomaiset ja muut keskeiset toimijat

##### Liikenne- viestintäministeriö

Liikenne- ja viestintäministeriön yleisen liikennepolitiikan strategisissa linjauksissa turvallisuus on asetettu matkojen ja kuljetusten tärkeimmäksi laatutekijäksi. Liikenneturvallisuuteen vaikutetaan ministeriön muissakin liikennepoliittisissa strategioissa kuten joukkoliikenteen, kevyen liikenteen, esteettömän liikkumisen ja älyliikenteen edistämisen linjauksissa. Tieliikenteen turvallisuus on esillä myös ministeriön toiminnan ja talouden suunnittelussa. Vuosien 2012—2015 toiminta- ja taloussuunnitelmassa viitataan EU:n liikenneturvallisuusohjelman tavoitteeseen puolittaa tieliikennekuolemien määrä vuoteen 2020 mennessä. Tavoite asettaa lisähaasteita kansalliselle liikenneturvallisuustyölle. Liikenneturvallisuuden jatkuva parantaminen ja tavoitteiden saavuttaminen merkitsee liikenneturvallisuustoimien tehostamista, priorisointia ja resurssien lisäämistä. Yhtenä keskeisenä toimenpiteenä tavoitteen saavuttamiseksi tuodaan esiin pääteiden kohtaamisonnettomuuksien torjuminen keskikaideratkaisuilla.

Liikenne- ja viestintäministeriö asettaa vuosittain valtion talousarviossa liikenteen

toimialalle yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteet ja toimialan virastoille niitä tukevat toiminnalliset tavoitteet. Vuoden 2012 talousarviossa on liikenteen toimialalle asetettu yhteiskunnallisen vaikuttavuuden tavoitteeksi muun muassa, että Suomi on liikenneturvallisuudeltaan Euroopan parhaiden maiden joukossa ja että tieliikenteen turvallisuus parane. Liikenneviraston yhdeksi toiminnalliseksi tavoitteeksi on asetettu tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien lukumääräinen vähentäminen perusväylänpidon toimin.

##### Liikenneturvallisuusasian neuvottelukunta

Liikenne- ja viestintäministeriön yhteydessä toimii liikenneturvallisuusasian neuvottelukunta valtakunnallisen liikenneturvallisuustyön yhteensovittamiseksi ja kehittämiseksi mukaan kuin valtioneuvoston asetuksessa liikenneturvallisuusasian neuvottelukunnasta (964/2008) säädetään. Neuvottelukunnan tehtävänä on avustaa liikenne- ja viestintäministeriötä valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman valmistelussa, toteutuksessa ja seurannassa sekä muissa valtakunnallisen liikenneturvallisuuspolitiikan suunnitteluun, kehittämiseen ja yhtenäistämiseen liittyvissä kysymyksissä. Neuvottelukunnassa ovat edustettuina keskeiset liikenneturvallisuudesta huolehtivat tahot.

##### Liikennevirasto

Liikennevirastosta annetun lain (862/2009) mukaan virasto vastaa liikenteen palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä valtion hallinnoimilla liikenneväylillä. Liikennevirastoon yhdistettiin Ratahallintokeskus, Merenkululaitoksen vesiväylien pitoon ja muihin viranomais- ja tilaajatoimintaan liittyvät tehtävät sekä Tiehallinnon keskushallinnon tehtävät. Virasto edistää toiminnallaan koko liikennejärjestelmän toimivuutta, liikenteen turvallisuutta, alueiden tasapainoista kehitystä ja kestävästä kehitystä. Maanteiden osalta virasto vastaa merkittävien tiehankkeiden toteuttamisesta sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (jäljempänä *ELY-keskus*) toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan. Toiminnallinen ohjaus konkretisoi-

tuu Liikenneviraston ja ELY -keskusten liikenne- ja infrastruktuuri -vastualueiden välisessä vuosittaisessa tulossopimuksessa, jossa liikenneturvallisuuden parantamistavoitteella on merkittävä painoarvo.

Tiehallinnon liikenneturvallisuusohjelma vuodelta 2008 perustuu valtioneuvoston vuoden 2006 periaatepäätökseen tieliikenteen turvallisuuden parantamisesta sekä liikenneturvallisuusasian neuvottelukunnan vuosien 2006—2010 tieliikenteen turvallisuussuunnitelmaan. Tiehallinnon ja sen toimintaa jatkavan Liikenneviraston tieliikenneturvallisuuspolitiikassa sitoudutaan asetettuihin tieliikenneturvallisuuden parantamistavoitteisiin ja edistetään niitä käytettävissä olevilla resursseilla. Liikenneviraston päämääränä on suunnitella ja toteuttaa tehokkaita toimia tieverkon liikenneturvallisuusongelmien ratkaisemiseksi ja liikennekuolemien vähentämiseksi yhteistyössä muiden tahojen kanssa sekä kehittää turvallisuutta edistäviä menettelyjä ja arvioida jatkuvasti toimintansa liikenneturvallisuusvaikutuksia. Päämäärien saavuttamisen keskeisiä tavoitteita ovat pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentäminen, jalankulku- ja pyöräilyonnettomuuksien vähentäminen asutuskeskuksissa, nopeuksien hillitseminen, päihdeonnettomuuksien vähentäminen, ammattiliikenteen onnettomuuksien vähentäminen sekä onnettomuuksien seurausten lieventäminen. Liikenneturvallisuusohjelmaa toteutetaan osana normaalia tienpiittoa. Maanteiden turvallisuusongelmien ratkaiseminen riippuu käytettävissä olevasta tienpidon rahoituksesta.

Liikenneviraston vuosien 2012 - 2015 toiminta- ja taloussuunnitelman mukaan tieliikenteen turvallisuutta ei voida parantaa riittävästi tavoitteisiin nähden. Liikenneturvallisuutta parantavat toimet kohdistuvat lähinnä päätieverkolle. Pääteiden kohtaamisonnettomuudet eivät kuitenkaan vähene toivotulla nopeudella. Esitetyissä arvioissa oletetaan jatkettavan nykyisellä tavalla esimerkiksi nopeuksien säätelyssä ja investoinneissa eikä turvallisuuden kannalta tehokkaita keskikaitteiden rakentamishankkeita olisi vielä tulossa toteutukseen. Alemmalla tieverkolla nykyisen turvallisuustilanteen arvioidaan säilyvän ennallaan muun muassa talvihoidon laadun

parantamisella, kaiteiden korjauksilla ja pienillä liikenteenohjaustoimilla.

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksista annetun lain (897/2009) 3 §:n 1 momentin 9 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 maanteiden tienpitoviranomaisena toimii toimivaltainen ELY -keskus. Toimivaltaisuus tässä yhteydessä tarkoittaa sellaista ELY -keskusta, jossa on liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue. ELY -keskus vastaa maantiehankkeiden suunnittelusta, niiden rakentamisesta merkittäviä tiehankkeita lukuun ottamatta sekä maanteiden hoidosta ja ylläpidosta Liikenneviraston toiminnallisen ohjauksen mukaisesti.

ELY -keskusten liikenneturvallisuustyötä ohjaavat valtioneuvoston, liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenneviraston linjaukset. ELY -keskukset jatkavat lääninhallitusten liikenneturvallisuustyötä ja ohjaavat seudullista ja paikallista liikenneturvallisuus-suunnittelua.

Liikenteen turvallisuusvirasto

Liikenteen turvallisuusvirastosta annetun lain (863/2009) mukaan virasto vastaa liikennejärjestelmän sääntely- ja valvontatehtävistä, edistää liikenteen turvallisuutta ja kestävä kehitystä sekä tuottaa liikenteen viranomaispalveluja. Lain 2 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan viraston tehtävänä on huolehtia liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittämistä.

Liikenteen turvallisuusvirastoon yhdistettiin Ilmailuhallinto, Rautatievirasto, Ajoneuvohallintokeskus sekä Merenkululaitoksen meriturvallisuustoiminnot sekä alusrekisteri ja luotsauksen viranomaistehtävät.

Liikenteen turvallisuusvirasto huolehtii erityisesti ilmaliikenteen, rautatieliikenteen ja vesiliikenteen turvallisuudesta ja sen kehittämistä. Maantieliikenteen turvallisuudesta vastaavat ensisijaisesti Liikennevirasto sekä



tienpitoviranomaisina toimivat ELY -keskukset.

#### Poliisi

Poliisin tehtävänä on valvoa liikennesääntöjen ja ajoneuvojen kuntoa koskevien säännösten noudattamista. Poliisin hallinnosta annetun lain (110/1992) mukaan sekä paikallispoliisin että valtakunnallisena yksikkönä toimivan liikkuvan poliisin tehtävänä on muun ohella ohjata ja valvoa liikennettä sekä toimia liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Tieliikennelain 49 §:n 1 momentin mukaan liikenteen ohjaajana toimii poliisimies.

Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta, tutkijalautakunnat ja liikennevakuutuskeskus

Tieliikenneonnettomuuksien tutkinnasta ja sen organisoimisesta säädetään tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (24/2001). Tutkinnassa selvitetään liikenneonnettomuuden kulku, riskitekijät, seuraukset ja olosuhteet liikenneonnettomuuden syiden selvittämiseksi ja niistä johtuvien onnettomuuksien ehkäisemiseksi vastaisuudessa. Tutkinnan perusteella tehdään tarvittavat esitykset liikenneturvallisustoimenpiteiksi. Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta on toimintaan osallistuvien tahojen yhteistyöelin, joka ohjaa tutkintatoimintaa. Onnettomuustutkinnan suorittavat tutkijalautakunnat, joita on 20. Tutkinnasta laaditaan tutkintaselostus, joka sisältää selostuksen onnettomuuden kulusta, onnettomuuteen johtaneista tekijöistä ja onnettomuuden seurauksista sekä tutkijalautakunnan suositukset turvallisuustoimenpiteiksi. Tutkijalautakunnat voivat tehdä viranomaisille aloitteita suositusten mukaisiksi turvallisuustoimenpiteiksi. Neuvottelukunta voi myös tehdä aloitteita ja esityksiä sekä antaa lausuntoja liikenneturvallisuuden lisäämiseksi.

Liikennevakuutuskeskus huolehtii liikenneonnettomuuksien tutkinnan ylläpitämisestä, yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta ja koulutuksesta. Liikenneonnettomuuksien tutkinnan neuvottelukunta ja tutkijalautakunnat toimivat keskuksen yhteydessä. Lisäksi kes-

kus 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, tukemalla eri ikä- ja tienkäyttäjryhmien liikennekasvatusta sekä jatkokouluttamalla kuljettajia. Liikenne- ja viestintäministeriö ohjaa ja valvoo Liikenneturvan toimintaa ja vahvistaa vuosittain varojen käyttösuunnitelman.

## 2.2 Euroopan unionin lainsäädäntö

### TEN -tieverkko

Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN T) tarkoituksena on tarjota liikenneinfrastruktuuri, jota yhteismarkkinat tarvitsevat toimiakseen sujuvasti ja joka myötävaikuttaa Lissabonin sopimuksen kasvua ja työllisyyttä koskevien tavoitteiden saavuttamiseen. Sen tarkoituksena on myös luoda yhteyksiä vaikeapääsuisille alueille sekä parantaa yhteiskunnallista ja alueellista yhteenkuuluvuutta. Se tukee kaikkien EU:n kansalaisten oikeutta vapaaseen liikkuvuuteen jäsenvaltioiden alueella. Siinä otetaan myös huomioon ympäristönsuojelua koskevat vaatimukset kestävä kehityksen edistämiseksi.

TEN -liikenneverkon laajuus, tavoitteet, prioriteetit ja yleiset toimintalinjat on määritelty yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä 1692/96/EY. Suomen TEN -tieverkon pituus on 4 056 kilometriä, joka käsittää keskeisimmät valtatiet sekä useimmille Suomen ja Venäjän välisille rajanylityspaikoille johtavat maantieyhteydet. Maantieverkon kokonaispituus on 78 162 kilometriä, jotka toiminnallisesti jakaantuvat valtateihin, kantateihin, seututeihin ja yhdysteihin. Maantieverkon pitäjä

on Suomen valtio ja tienpidon kustannukset katetaan valtion talousarviossa osoitetuilla määrärahoilla. TEN -liikenneverkon kehittämishankkeisiin on kuitenkin mahdollista saada rahoitusta EU:n talousarvion TEN -määrärahasta, EU:n koheesiomäärärahoista sekä Euroopan aluekehitysrahastolta. Lainaa investointeihin voi lisäksi saada Euroopan investointirahastosta ja Euroopan investointipankilta. Suomen TEN -tiehankkeisiin saama tuki on ollut kaikkiaan noin 70 miljoonaa euroa, joka miltei kokonaan on kohdistettu Turun ja Vaalimaan välisen E 18 -tien parantamiseen.

Komissio on 4 päivänä helmikuuta 2009 julkaissut Euroopan laajuisen liikenneverkon tulevaa kehittämistä koskevan vihreän kirjan. Kehittämistyön perusajatuksena on jakaa nykyinen TEN -verkko kahteen osaan: kattavaan verkkoon ja ydinverkkoon. Ydinverkko muodostuisi strategisesti ja taloudellisesti merkittävimmistä yhteyksistä koko EU:n alueella ja jonka toteuttamiseen erilaiset rahoitus- ja muut välineet keskitetään. Samalla kattavan verkon laajuutta arvioidaan uudelleen. Komissio antoi ehdotuksen Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivoista lokakuussa 2011 ja 22 päivänä maaliskuuta 2012 EU:n liikenneministerit hyväksyivät suuntaviivoja koskevan yleisnäkemyksen. Yleisnäkemyksessä komissio veloitettiin vuoteen 2023 mennessä tarkastelemaan yhdessä jäsenvaltioiden kanssa ydinverkon päivitystarvetta huomioiden liikennevirtojen kehitys ja kansalliset investointisuunnitelmat. Suomessa maanteiden ydinverkkoon kuuluvat valtatie 4 ja E18. Tieturvallisuudirektiiviä sovelletaan niin ydinverkkoon kuin kattavaan verkkoon kuuluviin teihin.

TEN -tieverkon tunneliosuuksiin sovelletaan tunnelidirektiivin määräyksiä. Tunnelidirektiivin 4 artiklassa tarkoitettu hallintoviranomainen on vuoden 2010 alusta lähtien ollut Liikennevirasto, joka maantielain 109 §:n 3 momentin mukaan antaa direktiivin täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevat tekniset määräykset.

#### Tieturvallisuudirektiivi

TEN -liikenneverkolla on keskeinen merkitys tuettaessa Euroopan yhdentymistä ja yh-

teenkuuluvuutta ja varmistettaessa korkea hyvinvoinnin taso. Erityisesti tulee taata korkea turvallisuuden taso. Tämän saavuttamiseksi annettiin 19 päivänä marraskuuta 2008 tieturvallisuudirektiivi, joka koskee tieturvallisuusvaikutusten arviointeihin, turvallisuusauditointeihin, tieverkon turvallisuuden hallintaan ja turvallisuustarkastuksiin liittyviä menettelyjä TEN -tieverkolla.

Direktiivi edellyttää, että kaikista infrastruktuurihankkeista on niiden suunnitteluvaiheessa tehtävä tieturvallisuusvaikutusten arviointi. Ehdotettava tieturvallisuusvaikutusten arviointimenettely vastaa maantielain perusteella jo nyt tapahtuvaa suunnitteluvaiheen vaikutusten arviointia vaihtoehtojen valinnassa ja uusien suunnittelukäytäntöjen kehittämisessä, joten tästä direktiivin määräyksestä ei ole tarpeen säätää erikseen. Tiehallinto on antanut vuonna 2008 tiehankkeiden arviointiohjeen yhdenmukaisten menettelytapojen ja arviointiperusteiden saavuttamiseksi kaikissa tiehankkeissa. Toimivaltaisena organisaationa Liikenneviraston tulisi jatkossakin huolehtia siitä, että maanteiden suunnittelusta vastaavat ELY -keskukset suunnitelmia hankkiessaan valvovat tieturvallisuusvaikutusten arviointien suorittamista ja niiden sisältöä. Liikennevirasto suunnitelmia hyväksyessään vastaisi siitä, että tieturvallisuusvaikutukset on arvioitu direktiivissä tarkoitetulla tavalla.

Direktiivin mukaan kaikista infrastruktuurihankkeista on niiden suunnitteluvaiheessa myös tehtävä riippumaton ja yksityiskohtainen turvallisuusauditointi yleis- ja tiesuunnitelmaa laadittaessa, ennen tien avaamista sekä tien käytön alkuvaiheessa. Teiden turvallisuutta koskevista auditoinneista ei kansallisessa laissa ole nykyisin säännöksiä. Siitä huolimatta auditointimenettely on vakiintuneesti käytössä suurten tiehankkeiden suunnitteluvaiheessa osana liikenneturvallisuusvaikutusten arviointia. Auditoinnista ehdotetaan kuitenkin säädettäväksi maantielain uudessa 3 a luvussa, kuten myös direktiivissä määrätyistä auditointien pätevyysvaatimuksista ja koulutuksesta. Esitetyssä laissa tieturvallisuusauditoinnista käytetään nimeä tieturvallisuusarviointi.

Direktiivi edellyttää, että onnettomuusalttiit tieosuudet luokitellaan ja niistä tiedotetaan

tienkäyttäjiä. Lisäksi toimivaltaisen organisaation tulee toteuttaa tieverkon luokittelu perustuen turvallisuuden parantamismahdollisuuksiin. Näistä säädetään esitetyssä laissa. Direktiivi edellyttää myös, että tienkäyttäjiä varoitetaan asianmukaisin liikennemerkein tieverkon kunnostettavista osuksista. Tämä velvoite toteutuu jo nykyisen lainsäädännön perusteella. Tieliikenneasetuksen (182/1982) 50 §:ssä säädetään tietyömaiden varustamisesta asianmukaisin liikennemerkein, sulkulaittein ja merkkivaloin, tieosuuden sulkemisesta osittain tai kokonaan sekä työntekijöiden varustuksesta. Tieliikennelain 50, 51 ja 54 §:ssä säädetään liikenteen ohjauslaitteista, niiden asettamisesta ja liikenteen tilapäisestä ohjauksesta. Liikennemerkin tai muun liikenteenohjauslaitteen asettaa maantielle tienpitoviranomainen eli toimivaltainen ELY -keskus. Tiehallinto on antanut ohjeet liikenteestä ja työskentelystä tietyömaalla. Ohjeissa on seikkaperäisesti esitetty vaatimukset, miten tietyöstä varoitetaan ennakolta ja miten liikenne ohjataan työkohteen ohi turvallisesti. Liikennevirasto edellyttää, että tiellä työskentelevät ovat saaneet riittävän koulutuksen liikenteen aiheuttamista vaaratekijöistä. Liikennevirasto ottaa myös käyttöön tarkastusjärjestelmän ohjeiden ja suuntaviivojen asianmukaisesta soveltamisesta. Sekä maanteiden hoidon että rakentamisen urakkasopimuksiin otetaan määräykset tietöiden turvallisuusjärjestelyistä. Työn tilaaja valvoo näiden määräysten noudattamista osana urakan normaalia valvontaa.

Direktiivin mukaan käytössä olevilla teillä on tehtävä riittävän usein turvallisuustarkastuksia tieturvallisuuteen vaikuttavien näkökohtien määrittelemiseksi ja onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Maanteiden pidossa turvallisuustarkastukset kuuluvat osana maanteiden kunnossapidon alueurakoihin, jolloin tienhoitourakoitsijan tehtävänä on ilmoittaa tienpitoviranomaiselle havaitsemistaan turvallisuuspuutteista. Säännöllisistä turvatarkastuksista ehdotetaan säädettäväksi laissa.

Lisäksi direktiivi edellyttää, että jokaisesta kuolemaan johtaneesta onnettomuudesta laaditaan onnettomuusraportti ja että lasketaan kuolemaan ja vakavaan loukkaantumiseen johtavan onnettomuuden yhteiskunnalliset kustannukset. Onnettomuusraportoinnista

säädetään tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa. Tutkinnasta laaditaan tutkintaselostus, joka sisältää selostuksen onnettomuuden kulusta, onnettomuuteen johtaneista tekijöistä ja onnettomuuden seurauksista sekä tutkijalautakunnan suositukset turvallisuustoimenpiteiksi. Tutkintaselostukset ovat käytettävissä viranomaistoimintaa ja tutkimustyötä varten ja ne antavat tietoa Liikennevirastolle ja ELY -keskuksille tienpitotoiminnan kehittämiseksi ja vaaran kohteiden vähentämiseksi. Onnettomuuksien yhteiskunnallisista kustannuksista on käytössä vakiintuneet arvot, mutta esitetyssä lainsäädännössä niiden laskenta ja säännöllinen päivittäminen säädetään Liikenteen turvallisuusviraston tehtäväksi. Onnettomuuskustannukset ovat mukana kustannus-hyötyanalyysissä, joka on tiehankkeiden toteuttamisedellytysten ja toteuttamisjärjestyksen arvioinnin peruste.

### 2.3 Nykytilan arviointi

Tieliikenteen turvallisuustavoitteet eivät ole toteutuneet aivan suunnitellulla tavalla kansallisesti eivätkä EU:n tasolla. Vaikka Suomen tieliikenneturvallisuus on eurooppalaisittain kohtuullisen hyvä, on Suomi varsinkin Ruotsiin ja Norjaan verrattuna jäänyt jälkeen. Tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi toimii merkittävä määrä viranomaisia ja tietoa liikenneonnettomuuksista ja niiden syistä on varsin paljon. Alan tutkimustoiminta on vilkasta ja korkeatasoista.

Liikennehallinnon tilastojen parissa työskentelee useita organisaatioita, jotka toimivat erilaisissa rooleissa tiedon tuottajana, tilastojen pitäjänä, palvelun tuottajana, tiedon tarvitsijana ja koordinaatoroolissa kansainväliselle ja EU-tasolle. Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston työnjaossa tulee liikennehallinnon vastuulla oleva tilastojen ja muun tiedon käyttö ja ohjaus jakaa organisaatioiden vastuiden mukaisesti. Organisaatioiden tulee itse määrittellä tilastojen ja muun tiedon keräämis- ja tuottamismallit. Tilastotuotannossa voidaan usein käyttää Tilastokeskusta.

Tieliikennekuolemien määrä ei nykyvauhdilla ole vähentynyt siten, että tieliikenteen turvallisuustavoitteet täysin saavutetaan. Syyt

liikenneturvallisuutta lisäävien toimenpiteiden melko hitaaseen toteuttamiseen liittyvät ennen kaikkea rahoitusongelmiin. Tienpidon määrärahojen niukkuus on estänyt turvallisuusvaikutuksiltaan merkittävien valtakunnallisten parannustoimenpiteiden samoin kuin alueellisten ja paikallisten turvallisuustoimenpiteiden johdonmukaisen ja tehokkaan toteuttamisen.

Tieverkon tilalla on keskeinen merkitys liikenneturvallisuuden kannalta. Vakavimpien onnettomuuksien vähentäminen edellyttää parannuksia erityisesti päätieverkolla, jolla nopeudet ovat korkeat ja raskaan liikenteen määrä suuri. Vaikuttavimpia parannustoimia ovat ennen kaikkea kohtaavan liikenteen erottaminen toisistaan teknisillä ratkaisuin kuten keskikaiteilla, jotka vähentävät tehokkaasti kohtaamisonnettomuuksia. Yksiajorataisten pääteiden kohtaamisonnettomuuksissa kuolee keskimäärin 60 ihmistä vuodessa, mikä on noin puolet yksiajorataisten pääteiden liikennekuolemista. Valtiontalouden kestävyysvajeesta johtuen tienpidon rahoituspuutteet säilynevät tiukkoina vastaisuudessaakin, joten liikenneturvallisuutta parantavien investointien toteuttaminen on epävarmaa. Jotta tieliikenteen turvallisuudessa edistyttäisiin, on turvauduttava välittömiltä kustannuksiltaan halvempiin ratkaisuihin kuten ajonopeuksien sääntelyyn ja nopeusvalvonnan tehostamiseen.

Toisaalta uusi teknologia lisää liikenneturvallisuutta mahdollistamalla entistä kehittyneemmän valvonnan, kehittyneet kulkuvälineet ja liikenteen paremman ohjauksen. Älykkään liikenteen avulla voidaan hallita ajonopeuksia ja rajoittaa ajamista ajokyvyttömänä. Kuljettajan toimintaa tukevilla ja ohjaavilla järjestelmillä voidaan estää onnettomuuksia ja lieventää niiden seurauksia. Ajantasaisen liikenneinformaation avulla voidaan kuljettajaa varoittaa ja ohjata oikeisiin valintoihin.

### **3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

#### **3.1 Tavoitteet**

Esityksen tavoitteena on tieliikenneturvallisuuden parantaminen saattamalla tieturval-

lisuusdirektiivi osaksi kansallista lainsäädäntöä. Vaikka direktiivin tarkoittamista tieturvallisuustoimenpiteistä suurin osa on jo käytössä, direktiivi sisältää kuitenkin joitakin uusia jäsenvaltioihin kohdistuvia velvoitteita, joiden täytäntöönpano edellyttää lisäyksiä lainsäädäntöömme. Nykyiset tieturvallisuustoimenpiteet perustuvat ennen kaikkea hyvään hallintotapaan ja tarkoituksenmukaisiin menettelyihin ilman että ne olisivat suoranaisesti lainsäädännön vaatimia. Selkeyden vuoksi on tarkoituksenmukaista säätää lailla keskeisistä tieturvallisuusdirektiivin jäsenvaltioille asettamista velvoitteista.

#### **3.2 Keskeiset ehdotukset**

Tieturvallisuusdirektiivin voimaan saattamiseksi ehdotetaan maantielakiin lisättäväksi uusi 3a luku, joka sisältäisi direktiivin keskeiset kansallisesta lainsäädännöstä puuttuvat säännökset. Niitä sovellettaisiin TEN -teiden tekemiseen ja niiden merkittäviin parannuksiin. Luku sisältäisi säännökset hankekohtaisesta tieturvallisuusarvioinnista, turvallisuusluokittelusta ja tiedottamisesta, tieturvallisuustarkastuksesta sekä tieturvallisuusarvioiden pätevyysvaatimuksista ja koulutuksesta.

### **4 Esityksen vaikutukset**

#### **4.1 Taloudelliset vaikutukset**

Lakiehdotus kohdistuu pääosin viranomaismenettelyyn eikä sillä ole välittömiä taloudellisia vaikutuksia kansalaisiin, yrityksiin eikä kuntiin. Osa lakiehdotuksen tarkoittamista toimenpiteistä ja menettelyistä on jo käytössä vaikka niistä ei ole erikseen säädetty. Tieturvallisuusarvioiden koulutuksen järjestämisestä arvioidaan aiheutuvan Liikenteen turvallisuusvirastolle vuosittain 200 000 euron kustannus.

#### **4.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan**

Ehdotettavat säännökset eivät muuta Liikenneviraston ja ELY -keskusten tienpitovastuuta. Liikennevirasto vastaisi edelleen hallinnassaan olevien väylien turvallisuudesta. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävänä oli-

si edistää liikenteen turvallisuutta huolehtimalla liikennejärjestelmän yleisestä turvallisuudesta ja turvallisuuden kehittämisestä. Liikenteen turvallisuusvirasto toteuttaisi tätä tehtäväänsä muun muassa valvomalla, että Liikennevirasto suorittaa sille tieturvallisuudirektiivin perusteella määrätyt ja erikseen sovitut tieturvallisuustehtävät. Liikenteen turvallisuusvirasto myös varmistaa, että Liikennevirastolla on tieverkon suunnittelua, rakentamista, ylläpitoa ja liikenteenhallintaa varten tarvittavat turvallisuusohjeet ja menettelyt, jotka ovat edellytyksenä turvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamiselle. Lisäksi Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi tieturvallisuusarvioijien koulutuksesta ja 43 d §:ssä tarkoitetuista TEN-väylien luokitteluihin liittyvistä korjaavien toimenpiteiden laatimisesta. Näiden Liikenteen turvallisuusvirastolle ehdotettavien uusien tehtävien hoitaminen edellyttää 1,5 henkilötyövuoden panoksen.

#### 4.3 Yhteiskunnalliset vaikutukset

Lakiehdotuksen sisältämien toimenpiteiden voidaan arvioida parantavan tieliikenneturvallisuutta ja vaikuttavan positiivisesti sekä Euroopan laajuisen että kansallisten tieliikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseen. Ehdotus antaa välineitä, joiden yhteisvaikutuksena syntyisi nykyistä turvallisempi tieliikennenympäristö. Jotta valtioneuvoston asettamat liikenneturvallisuustavoitteet sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä voisivat toteutua, se edellyttää erityisiä toimenpiteitä. Liikenneturvallisuuden viime vuosien myön-

teisen kehityksen jatkuminen on varmistettava ja lakiesityksen sisältämät toimenpiteet ovat omalta osaltaan edesauttamassa liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumista.

#### 5 Asian valmistelu ja lausunnot

Aiempien selvitysten täydentämiseksi liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti kesällä 2011 selvityksen, jonka tarkoituksena oli laatia ehdotukset tehtävien ja roolien selkeyttämiseksi ministeriön, Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston kesken. Muun ohella tuli selvittää virastojen välinen valvontasuhte ja työnjako tieturvallisuudirektiivin tehtävissä. Hallituksen esitys on valmisteltu selvityksen pohjalta Liikenne- ja viestintäministeriössä yhteistyössä Liikenneviraston ja Liikenteen turvallisuusviraston kanssa.

Esityksestä on pyydetty lausunnot keskeisiltä viranomaisilta, Liikennevakuutuskeskukselta, Liikenneturvalta sekä Suunnittelu- ja konsulttitoimistojen liitto SKOL ry:ltä. Lausunnoissa esitystä ja direktiivin täytäntöönpanotapaa pääosin kannatettiin. Vaarallisia tieosuuksia koskevan tiedottamisvelvollisuuden toteuttamistapoja kehoitettiin huolella harkitsemaan, jottei liikenne tarpeettomasti ohjautuisi vaihtoehtoiselle alemmalle tieverkolle, jonka välityskyky ja turvallisuus eivät ole valtatie tasolla. Lisäksi kiinnitettiin huomiota tutkijalautakuntien suureen työmäärään, minkä vuoksi esitystä muutettiin niin, etteivät lautakuntien tehtävät lisäänty nykyisestä.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

## 1 Lakiehdotuksen perustelut

**11 §.** *Tienpitoviranomainen.* Pykälän 3 momentin valtuussäännös kumotaan tarpeettomana.

3 a luku **Tieliikenneturvallisuuden hallinta Euroopan laajuisen tieverkon maanteillä**

**43 a §.** *Soveltamisala.* Pykälässä täsmennettäisiin luvun koskevan TEN -tieverkkoon sisältyviä maanteita, muun maantieverkon ja tunnelidirektiivissä tarkoitettujen tunnelien jäädessä lain soveltamispiirin ulkopuolelle. TEN -tiet on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä 1692/96/EY Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi. Suomen TEN -tieverkosta on kerrottu tarkemmin yleisperustelujen jaksossa 2.2.

**43 b §.** *Tieturvallisuusarviointi.* Pykälässä säädettäisiin tieturvallisuusarvioinnista, joka tulisi tehdä kaikista tiehankkeista. Arvioinnilla tarkoitetaan tieturvallisuusdirektiivin 4 artiklassa säädettyä tieturvallisuusauditointia. Arvioinnin on direktiivin mukaisesti oltava riippumaton, yksityiskohtainen, järjestelmällinen ja tekninen turvallisuuden tarkastus, joka koskisi tiehankkeen suunnitelmaratkaisuja ja joka kattaisi kaikki tiehankkeen vaiheet suunnittelusta tien käytön alkuvaiheeseen.

Tiehankkeella tarkoitettaisiin tässä tieturvallisuusdirektiivin mukaisesti uuden TEN -tien rakentamista sekä olemassa olevan TEN -tien sellaista merkittävää parantamista, jolla olisi vaikutusta liikenteeseen. Maantien parantamistoimilla on vaikutusta liikenteeseen, kun niiden tarkoituksena on yleensä edistää liikenteen toimivuutta ja parantaa liikenneturvallisuutta. Sen sijaan toimenpiteet, jotka tehdään liikenteestä aiheutuvien haittojen tai vahinkojen torjumiseksi kuten meluesteen rakentaminen tai pohjaveden suojaaminen, eivät ole tässä tarkoitettuja tiehankkeita. Tiehankkeelta edellytetään liikennevaikutusten lisäksi merkittävyyttä. Kaikki valtion talousarviossa erikseen nimetyt tiehankkeet ovat

tässä suhteessa merkittäviä. Ulottuvuudeltaan vähäiset tiehankkeet, kuten yksittäiset liittymien parantamiset tai kevyen liikenteen väylän rakentamiset sekä vähäiset linjauksen parantamiset jäisivät muina kuin merkittävänä hankkeina lain soveltamispiirin ulkopuolelle. Soveltamispiirin ulkopuolelle jäisivät myös ylläpitotoimenpiteet, kuten ajoradan rakenteen uusimiset sekä tiehen kuuluvien rakennelmien, varusteiden ja laitteiden, kuten kaiteiden tai tievalaistuksen tekeminen.

Liikenneviraston tulisi suunnitelmaratkaisujen hyväksyjänä huolehtia, että tieturvallisuusarvioinnit tehdään tässä pykälässä ehdotetulla tavalla. Tienpitoviranomaisen asiana olisi huolehtia siitä, että kullakin tiehankkeella on nimetty arvioija sekä seurata ja arvioida arviointien suorittamista. Tiehallinto on antanut vuonna 2002 suunnitelmien liikenneturvallisuustarkastusta koskevat ohjeet, joilla liikenneturvallisuustarkastus on vakiinnutettu osaksi tiensuunnitteluprosessia. Ohjeen mukaan tarkastuksen tavoitteena on löytää jo suunnitteluvaiheessa liikenneturvallisuuden kannalta hankkeen oleelliset kohteet ja varmistaa niiden huomioon ottaminen suunnittelussa ja rakentamisessa.

Liikenneviraston olisi varmistettava, että tieturvallisuusarvioija osoittaa turvallisuuden kannalta ratkaisevat suunnittelutekijät arviointiraportissa tiehankkeen kussakin vaiheessa ja että raporttiin sisältyvät asiaan liittyvät turvallisuutta koskevat suositukset. Jos turvallisuuspuutteita todetaan arvioinnin aikana, mutta niitä ei suunnitelmassa huomioitaisi, olisi suunnitelman hyväksyvän viranomaisen ilmoitettava syyt tähän suunnitelman hyväksymispäätöksessä. Menettely vastaisi tällöin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (468/1994) 13 §:n 2 momenttia, jonka mukaan hanketta koskevasta lupapäätöksestä on käytävä ilmi, miten arviointiselostus ja siitä annettu yhteysviranomaisen lausunto on otettu huomioon.

**43 c §.** *Tieturvallisuustarkastus.* Pykälässä säädettäisiin teiden säännöllisistä turvallisuustarkastuksista niiden ominaisuuksien ja

puutteiden todentamiseksi, jotka turvallisuusyistä vaativat kunnostamista. Tieturvallisuustarkastukset olisivat tiellä määräjoiin toistuvia rutiinitarkastuksia, joissa todettaisiin tien päivittäiset liikenneolosuhteet ja tietöiden liikenneturvallisuusjärjestelyt. Tarkastuksista huolehtiminen ja turvallisuuspuutteiden korjaaminen tai niistä tienpitoviranomaiselle ilmoittaminen kuuluisivat nykyiseen tapaan maanteiden hoidon alueurakkaan. Toimivaltaisena organisaationa Liikenneviraston tulisi huolehtia siitä, että hoidon alueurakkasopimukseen otettaisiin jatkossakin tieturvallisuustarkastuksia koskevat vaatimukset ja että ELY -keskukset tienpitoviranomaisina valvoisivat urakkasopimuksen noudattamista myös tieturvallisuustarkastusten osalta.

**43 d §. Tiesuuksien luokittelu.** Liikennevirasto vastaisi siitä, että vähintään joka kolmas vuosi tehdään tieturvallisuudirektiivin 5 artiklassa tarkoitettu TEN -väyliä koskeva selvitys. Selvityksen perusteella yli kolme vuotta käytössä olleet tiesuudet jaetaan luokkiin onnettomuusalttiuden mukaan ja tieverkko sen turvallisuuden parantamismahdollisuuksien mukaan. Onnettomuusalttiudella tarkoitetaan tässä tiesuuksia, joilla on tapahtunut eniten kuolemaan tai henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia suhteessa liikenteen määrään. Luokittelulla arvioidaan mahdollisuudet yksittäisten kohteiden, tiesuoksien ja tieverkon osien turvallisuuden parantamiseen suunnitelmallisella tavalla. Luokittelun suorittamiseksi Liikennevirastolla on hallinnassaan maanteiden liikenne- ja onnettomuustiedot sekä tieverkon ominaisuustiedot.

Pykälän 2 momentin mukaan Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava ne tiesuudet ja tieverkon osat, jotka luokitusten tulosten mukaan ovat tärkeydeltään ensisijaisia. Arviointi suoritetaan pääsääntöisesti tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (24/2001) tarkoitettujen tutkijalautakuntien paikan päällä tekemien tarkastusten ja niistä laadittujen tutkintaselostusten perusteella. Vähimmillään tehtävä tarkoittaa tutkintaselostusten erityisesti tieympäristöä koskevista osuksista tehtävää koostetta, joka sisältää esitykset korjaaviksi toimenpiteiksi. Tarvittaessa Liikenteen turvallisuusvirasto voi tehdä tai teettää jatkoselvi-

tyksiä. TEN-väyliä koskevissa onnettomuustutkinnoissa tulee jatkossa ottaa huomioon tieturvallisuudirektiivin liitteen III kohdassa 3 tarkoitettut arviointiperusteet. Tutkintaselostukseen sisältyvät parannusehdotukset ja turvallisuussuositukset vastaavat kuitenkin jo nykyisin pitkälti näitä arviointiperusteita. Liikenneviraston on toimivaltaisena organisaationa huolehdittava, että Liikenteen turvallisuusviraston esittämät korjaavat toimenpiteet suunnataan näihin kohteisiin. Etusija on annettava niille direktiivin liitteen III kohdan 3 alakohdassa e tarkoitetuille toimenpiteille, joiden hyöty-kustannussuhde on suurin.

Suomessa on varsin rajallinen määrä tieturvallisuudirektiivin soveltamisalaan kuuluvia teitä, joten kokonaan uuden asiantuntijajärjestelmän luominen tätä varten ei ole perusteltua. Tutkijalautakunnat ovat Suomessa vaikiintuneita, lakisääteisiä ja tutkintaa suorittaessaan itsenäisiä tutkinnan riippumattomuuden ja puolueettomuuden turvaamiseksi. Tutkijalautakunnissa on korkea tieliikenteen turvallisuuden asiantuntemus ja edustettuna ovat ainakin poliisitoimen, lääketieteen, ajoneuvotekniikan, tienpidon sekä käyttäytymistieteen osaaminen. Tarvittaessa kokoonpanoa voidaan täydentää. Jos osana Liikenteen turvallisuusviraston vastuulla olevaa TEN-väylien osuuksien arviointia ja muutossuositusten laadintaa ei tehdä tarkastuksia paikan päällä, olisi onnettomuustutkinnan tutkintaselostusten hyödyntämisen edellytyksenä, että vähintään yhdellä tutkijalautakunnan jäsenellä on tässä laissa tarkoitettu turvallisuusarvioijan pätevyys. Käytännössä tämä ei muodostune ongelmaksi, koska yleensä tutkijalautakuntien liikenneympäristöasiantuntijat tekevät myös väylähankkeisiin liittyviä turvallisuusarviointeja ja heillä tulee siis myös tästä syystä olla mainittu pätevyys.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat nykyisin kaikki kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet ja eräitä seureauksiltaan lievempiä onnettomuuksia. Vuodessa tutkijalautakunnat tutkivat kaikkiaan noin 350–400 onnettomuutta. Tutkijalautakuntien tehtävänä on selvittää onnettomuuden kulku, riskitekijät, seuraukset ja olosuhteet liikenneonnettomuuden syiden selvittämiseksi sekä tehdä tarvittavat esitykset lii-

kenneturvallisuusustoimenpiteiksi. Tutkinnassa kerättyä tietoaineistoa käytetään laajasti erilaisissa liikenneturvallisuustutkimuksissa, kansainvälisessä yhteistyössä ja tiedotuksessa. Onnettomuusaineisto myös kootaan Liikennevakuutuskeskuksessa onnettomuustietorekisteriksi, joka on viranomaisten ja tutkijoiden käytössä liikenneturvallisuustarkoituksiin. Tutkijalautakuntien tehtävänä ei ole selvittää onnettomuuksien syyllisyyskysymyksiä. Tutkijalautakuntia on nykyisin 20, mutta kaikkien toiminta-alueella ei ole lainkaan TEN -väyliä.

Liikenneviraston olisi myös tiedotettava vaarallisimmista tieosuuksista tienkäyttäjille. Tiedottaminen voisi tapahtua erilaisia tarkoituksenmukaisia tiedotuskanavia, kuten ulkoisia nettisivuja käyttäen. Liikennevirastolla ja ELY -keskuksilla on tarkka tieto tieverkon tilasta ja käytettävissä on tilastolliset menetelmät, joilla voidaan tuottaa luotettavaa onnettomuustietoa luokittelun ja tiedottamisen perustaksi.

**43 e §. Tieturvallisuusarvioija.** Pykälässä säädettäisiin arvioijan yleisistä pätevyysvaatimuksista. Arvioijalla tulee olla asiaankuuluva kokemus tai koulutus tiensuunnittelusta, tieliikenteen turvallisuustekniikasta sekä onnettomuusanalyysistä ja hänellä on oltava tieturvallisuusarvioijan pätevyys. Tieturvallisuusarvioijien koulutuksesta ja pätevyyden osoitukseksi myönnettävästä pätevyystodistuksesta säädettäisiin 43 f §:ssä. Arvioijana voisi olla myös ryhmä, jolloin pätevyys olisi oltava ainakin yhdellä ryhmän jäsenistä.

Edellä 43 b §:ssä tarkoitetun arvioinnin luotettavuuden kannalta on välttämätöntä, että arvioija on arvioinnin kohteeseen nähden ulkopuolinen ja puolueeton. Tämän vuoksi ehdotetaan, että tieturvallisuusarvioija ei saisi osallistua arvioimansa hankkeen suunnitteluun tai toteutukseen. Velvoittavat säännökset tiehankkeiden turvallisuusarvioinnista sekä arvioijien pätevyysvaatimuksista ja heidän koulutuksestaan puuttuvat nykyisestä laista.

**43 f §. Tieturvallisuusarvioijien koulutus.** Edellä 43 b §:n 1 momentin mukaan kaikista tiehankkeista olisi tehtävä riippumaton ja yksityiskohtainen tieturvallisuusarviointi. Arvioijalta edellytettävistä yleisistä pätevyysvaatimuksista säädettäisiin 43 e §:ssä. Tässä pykälässä ehdotetaan, että tieturvallisuusar-

vioijiksi aikovien olisi suoritettava asianmukainen koulutus, joka on pyrittävä järjestämään mahdollisimman pian tämän lain tultua voimaan, koska arviointia koskevia säännöksiä sovelletaan lain voimaantulon jälkeen käynnistyviin tiehankkeisiin. Kun Liikenteen turvallisuusvirasto on keskeinen liikennealan koulutuksesta vastaava viranomainen, ehdotetaan pykälän 1 momentissa, että Liikenteen turvallisuusvirasto vastaisi tieturvallisuusarvioijien koulutuksen järjestämisestä. Koulutus jakaantuisi peruskoulutukseen ja säännölliseen täydennyskoulutukseen Liikenteen turvallisuusviraston valvonnassa.

Tieturvallisuusarvioijien koulutuksen järjestämisestä säädettäisiin pykälän 2 momentissa. Liikenteen turvallisuusvirasto voisi itse huolehtia koulutustehtävistä tai antaa ne ulkopuolisen palveluntuottajan suoritettavaksi. Tehtävässä on kyse julkisen hallintotehtävän hoitamisesta, joten momentissa olisivat myös säännökset hyvästä hallinnosta tehtävän suorittamisessa. Pykälän 3 momentin mukaan peruskoulutuksen hyväksytysti suorittaneelle myönnettäisiin pätevyystodistus, jonka voimassaoloa voi täydennyskoulutuksen suorittamalla jatkaa. Tiehankkeesta vastaavan tulee valvoa, että arvioijaksi nimettävällä on voimassaoleva pätevyystodistus. Lisäksi 3 momentissa olisi valtuussäännös koulutuksen järjestämisestä sekä koulutuslupaa ja pätevyystodistusta koskevien tarkempien säännösten antamiseksi.

**43 g §. Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset.** Liikenteen turvallisuusvirasto veloitetaan pykälässä laskemaan kuolemaan tai henkilövahinkoon johtavan onnettomuuden keskimääräiset yhteiskunnalle aiheutuvat kustannukset ja päivittämään ne vähintään viiden vuoden välein. Nykyisin laskennan on suorittanut Liikennevirasto, mutta jatkossa sen tekisi Liikenteen turvallisuusviraston liikenteen analyysit -yksikkö yhteistyössä Liikenneviraston kanssa.

**43 h §. Valvonta.** Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että toimivaltainen organisaatio suorittaa sille tässä luvussa määrätyt ja erikseen sovitut tieturvallisuustehtävät. Erikseen sovitut tehtäviä on esimerkiksi tieturvallisuusdirektiivissä mainittuja menettelyitä koskevien yksityiskohtaisten ohjeiden antaminen. Virastojen ja liikenne- ja viestintämi-



nisteriön työjakoa vuonna 2011 selvittänyt työryhmä päätti myös tieturvallisuudirektiiviin liittyvien tehtävien jaosta. Osana valvontaa Liikenteen turvallisuusviraston on myös varmistettava, että Liikennevirastolla on tieverkon suunnittelua, rakentamista, ylläpitoa ja liikenteenhallintaa varten tarvittavat turvallisuusohjeet ja menettelyt, jotka ovat edellytyksenä turvallisuutta koskevien säännösten ja määräysten noudattamiselle.

**105 a §. Oikaisun hakeminen.** Pykälässä säädettäisiin pätevyystodistusta koskevasta oikeussuojamenettelystä. Pykälässä ehdotetaan, että pätevyystodistuksen myöntämistä koskevasta päätöksestä ei saisi valittaa, vaan siihen sovellettaisiin oikaisuvaatimusmenettelyä. Oikaisuvaatimusmenettelystä säädetään tarkemmin hallintolain (434/2003) 7 a luvussa, jonka 49 c §:n mukaan oikaisuvaatimus tehtäisiin Liikenteen turvallisuusvirastolle 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Hallintolain 49 b §:n mukaisesti Liikenteen turvallisuusviraston oikaisuvaatimuksen johdosta antamaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetyllä tavalla. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

**109 §. Tarkemmat säännökset ja määräykset.** Pykälän 1 ja 2 momentteihin ei ehdoteta muutoksia. Nykyisen pykälän 3 momentin mukaan Liikennevirasto antaa maanteiden pitoa koskevat tekniset ohjeet. Nykyinen ohjeisto käsittää yhteensä liki 600 ohjetta ja ne koskevat kaikkia tienpidon osa-alueita. Teknisiin ohjeisiin sisältyy myös hallinnollisia menettelytapaohjeita. Ohjeita soveltavat ennen kaikkea ELY -keskukset, jotka tienpitoviranomaisina vastaavat maanteiden pidosta toimialueellaan. Merkittävä osa teknisistä ohjeista on erilaisia laatuvaatimuksia, jotka sisältyvät tienpidon tuotteiden ja palvelusten hankintaan liittyviin sopimuksiin. Ohjeiden tarkoituksena on yhdenmukaisten menettelyjen, teknisten ratkaisujen ja hallintokäytäntöjen aikaansaaminen maanteiden pidossa koko maassa.

Perustuslakivaliokunta on tulkintakäytäntönsään lähtenyt siitä, että säännökset, jotka koskevat viranomaisen toimivaltaa antaa ohjeita ovat tarpeettomia, koska viranomainen

voi laissa säädetyin tehtävänsä alalla antaa ohjeita ilman valtuuttakin. Ohjeiden antamista tarkoittavat säännökset ovat perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan omiaan hämärtämään lain nojalla annettavaan viranomaismääräykseen sisältyvien velvoittavien oikeussääntöjen ja suositusluonteisten ohjeiden välistä eroa. Tämän perusteella ehdotetaan, että 109 §:n 3 momentista poistettaisiin Liikenneviraston valtuus antaa maanteiden pitoa koskevat tekniset ohjeet. Kun Liikennevirastosta annetun lain 2 §:n 1 momentin 2 kohdan mukaan viraston tehtävänä on muun ohella vastata valtion tieverkosta ja siihen kohdistuvien toimien yhteensovittamisesta, sisältää tämä myös maanteiden pitoa koskevien ohjeiden antamisen. Lisäksi virasto 2 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan vastaa ELY -keskusten toiminnallisesta ohjauksesta toimialallaan ja tienpidon yhteensovittamisesta sanotuissa keskuksissa. Toiminnallinen ohjaus tapahtuu paitsi toiminnallisten tulostavoitteiden asettamisella myös tienpitoon ja palveluihin liittyviä ohjeita, standardeja, laatuvaatimuksia ja toimintalinjauksia antamalla.

Nykyisen momentin mukaan Liikennevirasto antaa tunnelidirektiivin täytäntönpänoa ja soveltamista koskevat tekniset määräykset. Tiehallinto on antanut 31 päivänä joulukuuta 2007 tietunneleiden turvallisuutta koskevat yleiset määräykset ja ohjeet. Momenttiin ehdotetaan lisättäväksi, että Liikennevirastolla olisi myös tieturvallisuudirektiiviin liittyvä määräysten antovalta ja että se koskisi molempien direktiivien täytäntönpänoa ja soveltamista koskevia yleisiä määräyksiä ja ohjeita, joita tieturvallisuudirektiivissä kutsutaan suuntaviivoiksi. Yleisen liikenneturvallisuusnäkökulman huomioonottamiseksi ehdotetaan, että ennen kyseisten määräysten ja ohjeiden antamista Liikenteen turvallisuusvirasto arvioisi ne. Lisäksi lakiteknisenä muutoksena Maanmittauslaitoksen keskushallinto muutetaan muotoon Maanmittauslaitos.

## **2 Tarkemmat säännökset ja määräykset**

Tieturvallisuusarvioijien koulutuksen järjestämisestä, koulutusluvasta ja pätevyysto-

distuksesta voidaan tarvittaessa antaa tarkempia säännöksiä valtioneuvoston ja liikenne- ja viestintäministeriön asetuksilla.

### 3 Voimaantulo

Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan mahdollisimman pian.

Ehdotettu tieturvallisuusarviointi olisi osa tiesuunnittelumenettelyä. Suunnitelmien sisällön ja hallinnollisten menettelyjen selkeyden vuoksi ehdotetaan, että tieturvallisuusarviointeja koskevia säännöksiä sovellettaisiin sellaisiin yleis- ja tiesuunnitelmiin, joiden laatiminen aloitetaan tämän lain voimaantulon jälkeen. Suunnitelman laatiminen aloitetaan siitä ilmoittamalla ja kuuluttamalla maantielain 16 §:n 2 momentin mukaisesti.

### 4 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

Esityksessä ehdotetaan, että Liikenteen turvallisuusvirasto järjestäisi tieturvallisuusarvioijien koulutuksen hankkimalla tarvittaessa koulutuspalveluja julkisilta tai yksityisiltä palvelun tuottajilta. Tieturvallisuusarvioijien koulutuksessa on kysymys julkisen hallintotehtävän hoitamisesta. Perustuslain 124 §:n mukaan julkinen hallintotehtävä voidaan antaa muulle kuin viranomaiselle vain lailla tai lain nojalla, jos se on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi eikä vaaranna perusoikeuksia, oikeusturvaa tai muita hyvän

hallinnon vaatimuksia. Merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältäviä tehtäviä voidaan kuitenkin antaa vain viranomaiselle.

Perustuslakivaliokunta on käsitellyt hallintotehtävän antamista muulle kuin viranomaiselle useissa lausunnoissaan (esimerkiksi PeVL 23/2000 vp ja PeVL 67/2002 vp). Koulutuksen antamisen salliminen myös yksityiselle palveluntuottajalle on tarpeen tehtävän tarkoituksenmukaiseksi hoitamiseksi ja käytännössä välttämätöntä, koska Liikenteen turvallisuusvirasto ei nykyisillä resursseilla tai organisaatiolla kykene tehtävää suorittamaan. Palvelun tuottajan tehtäviin ei myöskään kuulu esimerkiksi pakkokeinojen käyttöä tai vastaavia merkittävänä julkisen vallan käyttönä pidettäviä toimivaltuuksia. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti korostanut, että annettaessa hallintotehtäviä muulle kuin viranomaiselle on oikeusturvan ja hyvän hallinnon vaatimusten noudattaminen turvattava säännösperusteisesti (esimerkiksi PeVM 10/1998). Tämän vuoksi ehdotetun lain 43 f §:n 2 momentissa olisivat säännökset hyvästä hallinnosta tehtävän suorittamisessa ja 105 a §:ssä oikaisun hakemisesta pätevyystodistusta koskevaan päätökseen.

Edellä kerrotun perusteella lakiehdotukset voitaneen käsitellä tavallisessa säätämisjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

*Lakiehdotus***Laki****maantielain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* maantielain (503/2005) 11 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1242/2009,  
*muutetaan* 109 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1242/2009, sekä  
*lisätään* lakiin uusi 3 a luku ja 105 a § seuraavasti:

## 3 a luku

**Tieliikenneturvallisuuden hallinta Euroopan laajuisen tieverkon maanteillä**

## 43 a §

*Soveltamisala*

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

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

## 43 b §

*Tieturvallisuusarviointi*

Liikenneviraston on huolehdittava siitä, että 43 a §:ssä tarkoitettulla tieverkolla tiehankkeista tehdään tieturvallisuudirektiivin 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 huomioon, syy tähän on ilmoitettava päätöksessä, jolla suunnitelma hyväksytään.

## 43 c §

*Tieturvallisuustarkastus*

Liikenneviraston on huolehdittava, että käytössä olevilla 43 a §:ssä tarkoitettuun tieverkkoon kuuluvilla teillä tehdään määräajoin tieturvallisuudirektiivin 6 artiklassa tarkoitettuja turvallisuustarkastuksia ja että tietöiden mahdollisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen selvitetään.

## 43 d §

*Tieosuuksien luokittelu*

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

Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava ne tieosuudet ja tieverkon osat, joiden parantaminen on luokitusten mukaan tärkeintä. Liikenneviraston on huolehdittava siitä, että parannettaessa tieverkon osien turvallisuutta

etusija annetaan tieturvallisuudirektiivin liitteessä III olevan 3 kohdan e alakohdassa tarkoitetuille toimenpiteille, joiden hyötykustannussuhde on suurin.

Liikenneviraston on tiedotettava vaarallimmista tieosuuksista tienkäyttäjille.

## 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 turvallisuusarvioijan 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 f §

*Tieturvallisuusarvioijien koulutus*

Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa tieturvallisuusarvioijien koulutuksesta. Koulutus jakautuu peruskoulutukseen ja säännölliseen täydennyskoulutukseen.

Liikenteen turvallisuusvirasto 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 arkistolaissa (831/1994) säädetään.

Liikenteen turvallisuusvirasto antaa peruskoulutuksen hyväksytysti suorittaneelle todistuksen turvallisuusarvioijan 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.

## 43 g §

*Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset*

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

## 43 h §

*Valvonta*

Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että Liikennevirasto noudattaa, mitä tässä luvussa säädetään, ja huolehtii sille erikseen sovituista tieturvallisuustehtävistä.

## 105 a §

*Oikaisun hakeminen*

Edellä 43 f §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa säädetään.

Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

## 109 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

Tarkemmat säännökset maanteiden rekisteröinnistä, suunnitelma-asiakirjojen säilyttä-

misestä, jälkihoitovelvoitteista, liikenteeseen luovuttamisesta, maantien ulottuvuudesta, rakennusten etäisyydestä sekä maantien ja rautatien yhteisjärjestelyistä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Maantien näkemäalueiden määrittelystä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Liikennevirasto 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 sen jälkeen kun Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut niistä arvionsa. Maanmittauslaitos vahvistaa maantietoituksen suorittamisen ohjaamiseksi tar-

peelliset asiakirjojen kaavat. Lisäksi Maanmittauslaitos antaa määräykset rajamerkeistä, muista maastomerkeistä sekä maantietoimittuksessa suoritettavien mittausten tarkkuudesta.

Tämä laki tulee voimaan \_\_\_\_\_ päivänä  
kuuta 2012.

Sellaisiin yleis- ja tiesuunnitelmiin, joiden laatiminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, ei sovelleta 43 b §:ää.

Tämän lain 43 e §:n 1 momentin määräystä turvallisuusarvioijan peruskoulutuksesta ja pätevyystodistuksesta sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2014.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.

Helsingissä 3 päivänä toukokuuta 2012

**Pääministeri**

**JYRKI KATAINEN**

Liikenneministeri *Merja Kyllönen*

*Liite  
Rinnakkaisteksti*

## **Laki**

### **maantielain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
kumotaan maantielain (503/2005) 11 §:n 3 momentti, sellaisena kuin se on laissa 1242/2009,  
muutetaan 109 §, sellaisena kuin se on osaksi laissa 1242/2009, sekä  
lisätään lakiin uusi 3 a luku ja 105 a § seuraavasti:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

11 §

11 §

*Liikenneviraston tehtävistä ja toimivallasta  
2 momentissa tarkoitettuna toimivaltaisena  
organisaationa ja hallintoviranomaisena  
säädetään liikenne- ja viestintäministeriön  
asetuksella.*

( 3 mom. kumotaan)

(lisätään uusi 3 a luku)

3 a luku

#### **Tieliikenneturvallisuuden hallinta Euroopan laajuisen tieverkon maanteillä**

43 a §

*Soveltamisala*

*Tässä luvussa säädetään Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä 1692/96/EY tarkoitettuun Euroopan laajuiseen tieverkkoon kuuluvan maantien tieliikenneturvallisuutta koskevista tieturvallisuusdirektiivin mukaisista erityisvaatimuksista.*

*Mitä tässä luvussa säädetään, ei koske Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvos-*

ton direktiivissä 2004/54/EY tarkoitettuja tunneleita.

43 b §

*Tieturvallisuusarviointi*

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

43 c §

*Tieturvallisuustarkastus*

*Liikenneviraston on huolehdittava, että käytössä olevilla 43 a §:ssä tarkoitettuun tieverkkoon kuuluvilla teillä tehdään määräajoin tieturvallisuusdirektiivin 6 artiklassa tarkoitettuja turvallisuustarkastuksia ja että tietöiden mahdollisia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen selvitetään.*

43 d §

*Tieosuksien luokittelu*

*Liikenneviraston on huolehdittava siitä, että vähintään joka kolmas vuosi tehdään tieturvallisuusdirektiivin 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.*

*Liikenteen turvallisuusviraston on arvioitava ne tieosuudet ja tieverkon osat, joiden parantaminen on luokitusten mukaan tärkeintä. Liikenneviraston on huolehdittava siitä, että parannettaessa tieverkon osien turvallisuutta etusija annetaan tieturvallisuusdirektiivin liitteessä III olevan 3 kohdan e alakohdassa*

*tarkoitetuille toimenpiteille, joiden hyötykustannussuhde on suurin.*

*Liikenneviraston on tiedotettava vaarallimmista tieosuuksista tienkäyttäjille.*

43 e §

*Tieturvallisuusarvioija*

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

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

43 f §

*Tieturvallisuusarvioijien koulutus*

*Liikenteen turvallisuusvirasto vastaa tieturvallisuusarvioijien koulutuksesta. Koulutus jakautuu peruskoulutukseen ja säännölliseen täydennyskoulutukseen.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto voi järjestää tieturvallisuusarvioijien koulutuksen itse, taikka hankkia tarvittavat palvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Palvelun tuottajan on noudatettava, mitä hallintolaisissa (434/2003), kielilaisissa (423/2003), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) ja arkistolaisissa (831/1994) säädetään.*

*Liikenteen turvallisuusvirasto antaa peruskoulutuksen hyväksytysti suorittaneelle todistuksen turvallisuusarvioijan pätevydestä. Pätevyystodistuksen myöntämisen edellytyksistä, todistuksen voimassaoloajasta ja uudistamisesta, todistuksen saamiseksi tarvittavasta kokeesta, koulutuksesta ja sen antajasta sekä koulutusluvasta ja sen voimassaolo-*



*ajasta säädetään tarvittaessa valtioneuvoston asetuksella. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset tieturvallisuusarvioijien koulutusohjelman ja pätevyystodistuksen saamiseksi tarvittavan kokeen sisällöstä.*

43 g §

*Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset*

*Liikenteen turvallisuusviraston on laskettava 43 a §:ssä tarkoitettulla tieverkolla kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet keskimääräiset kustannukset. Laskelma on päivitettävä vähintään joka viides vuosi.*

43 h §

*Valvonta*

*Liikenteen turvallisuusvirasto valvoo, että Liikennevirasto noudattaa, mitä tässä luvussa säädetään, ja huolehtii sille erikseen sovitusta tieturvallisuustehtävistä.*

(lisätään uusi 105 a §)

105 a §

*Oikaisun hakeminen*

*Edellä 43 f §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla. Päätökseen saa vaatia oikaisua Liikenteen turvallisuusvirastolta siten kuin hallintolaissa (434/2003) säädetään. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen siten kuin hallintolainkäyttölaisissa (586/1996) säädetään. Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla vain, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.*

109 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

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

Maantien näkemäalueiden määrittelystä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Liikennevirasto antaa *maanteiden pitoa koskevat tekniset ohjeet sekä* Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevat tekniset määräykset. Maanmittauslaitoksen *keskushallinto* antaa maantietoimituksen ohjaamiseksi tarpeelliset asiakirjojen kaavat, määräykset rajamerkeistä ja muista maastomerkeistä sekä maantietoimituksessa tehtävien mittausten tarkkuudesta.

109 §

*Tarkemmat säännökset ja määräykset*

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

Maantien näkemäalueiden määrittelystä säädetään liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella.

Liikennevirasto antaa Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY *sekä tieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpanoa ja soveltamista koskevat yleiset määräykset sen jälkeen kun Liikenteen turvallisuusvirasto on antanut niistä arvionsa*. 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 2012.

*Sellaisiin yleis- ja tiesuunnitelmiin, joiden laatiminen on aloitettu ennen tämän lain voimaantuloa, ei sovelleta 43 b §:ää.*

*Tämän lain 43 e §:n 1 momentin määräystä turvallisuusarvioijan peruskoulutuksesta ja pätevyystodistuksesta sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2014.*

*Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä sen täytäntöönpanon edellyttämiin toimenpiteisiin.*