

**Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain sekä ratalain 24 §:n muuttamisesta**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan muutettaviksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettua lakia sekä ratalakia.

Ehdotetuilla muutoksilla pantaisiin kansallisesti täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin muuttamisesta, jäljempänä *tieturvallisuusdirektiivi*. Muutokset koskevat liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain säännöksiä tieturvallisuuden hallinnasta Euroopan laajuisen tieverkon maanteillä. Olennaisimmat muutokset koskisivat muun muassa lain soveltamisalan laajennusta, tieosuuksien luokittelun korvaavaa verkon laajuista tieturvallisuusarviointia sekä turvallisuuden hallintamenettelyjen seuranta. Mainittujen muutosten lisäksi tienpidon viranomaisvalvontaa koskevaan sääntelyyn sekä muihin maantielain 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 arviointimenettelystä annettua lakia.

Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan syksyllä 2021.

---

**SISÄLLYS**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT .....	4
1 Asian tausta ja valmistelu .....	4
1.1 Johdanto .....	4
1.2 Uuden tieturvallisuudirektiivin valmistelu .....	4
1.3 YVA-direktiivin täytäntöönpanon edellyttämät muutokset .....	5
1.4 Hallituksen esityksen valmistelu .....	6
2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö.....	7
2.1 Yleistä .....	7
2.2 Muutetun tieturvallisuudirektiivin pääasiallinen sisältö .....	8
3 Nykytila ja sen arviointi.....	14
3.1 Lainsäädäntö ja käytäntö.....	14
3.1.1 Tieliikenneturvallisuutta ja maanteitä koskeva lainsäädäntö .....	14
3.1.2 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja liikenneturvallisuusstrategian valmistelu .....	15
3.2 Liikenneturvallisuustilanne .....	16
3.2.1 Tieliikenteen turvallisuustilanne Suomessa .....	16
3.2.2 Kansalliset liikenneturvallisuustavoitteet.....	22
3.2.3 Tieliikenneturvallisuusviranomaiset ja muut keskeiset toimijat .....	22
3.3 Euroopan unionin lainsäädäntö .....	26
3.4 Ympäristövaikutusten arviointia koskeva lainsäädäntö .....	27
3.5 Nykytilan arviointi .....	29
3.5.1 Tieturvallisuudirektiivin täytäntöönpano.....	29
3.5.2 Digitalisaation hyödyntäminen turvallisuustavoitteiden saavuttamisessa .....	31
3.5.3 YVA-direktiivin täytäntöönpanon täydentäminen .....	32
4 MUUT TOTEUTTAMISVAIHTOEHDOT .....	33
5 Ehdotukset ja niiden vaikutukset .....	37
5.1 Tavoitteet .....	37
5.2 Keskeiset ehdotukset.....	37
5.3 Pääasialliset vaikutukset.....	38
5.3.1 Taloudelliset vaikutukset .....	38
5.3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan.....	40
5.3.3 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen .....	42
5.3.4 Ympäristövaikutukset .....	43
5.3.5 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset.....	44
6 LAUSUNTOPALAUTE.....	44
6.1 Lausuntokierroksella saatu palaute .....	44
6.2 Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto .....	46
7 SÄÄNNÖSKOHTAISET PERUSTELUT .....	47
8 LAKIA ALEMMAN ASTEINEN SÄÄNTELY .....	61
9 Voimaantulo .....	61
10 Toimeenpano ja seuranta .....	61
11 Suhde muihin esityksiin.....	62
12 Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys .....	62
LAKIEHDOTUKSET .....	68

**HE 138/2021 vp**

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta .....	68
Laki ratalain 24 §:n muuttamisesta .....	74
LIITTEET .....	75
RINNAKKAISTEKSTIT .....	75
Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta .....	75
Laki ratalain 24 §:n muuttamisesta .....	87
MUUT LIITTEET .....	89
LIITE .....	89

## PERUSTELUT

### 1 Asian tausta ja valmistelu

#### 1.1 Johdanto

Tämä hallituksen esitys sisältää lainsäädännön muutosehdotuksia liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2005) (jäljempänä *maantielaki*), jotka koskevat tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamista koskevan direktiivin (EU) 2019/1936 (jäljempänä *tieturvallisuusedirektiivi*<sup>1</sup>) 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 muuttamisen (jäljempänä *YVA-direktiivi*)<sup>2</sup> johdosta on tarpeen saattaa YVA-direktiivin soveltamisalaan kuuluvien hankkeiden sääntely YVA-direktiivin vaatimukset täyttäväksi maantielain ja ratalain (110/2007) osalta.

#### 1.2 Uuden tieturvallisuusedirektiivin valmistelu

Komissio antoi 17.12.2018 ehdotuksen tieturvallisuusedirektiivin muuttamisesta<sup>3</sup>. 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-T-asetuksessa<sup>4</sup>.

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 aikaisemman tieturvallisuusedirektiivin tarkoituksena oli varmistaa, että liikenneturvallisuus otetaan huomioon tieinfrastruktuurin suunnittelun ja toiminnan kaikissa vaiheissa. Direktiivin täytäntöönpanossa on kuitenkin komission mukaan ollut suuria eroja eri

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

<sup>2</sup> 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.

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

<sup>4</sup> 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.

## HE 138/2021 vp

jäsenvaltioissa. Komissio on katsonut, että tieliikenneonnettomuuksien kielteiset vaikutukset, liikennekuolemat ja ruuhkat mukaan lukien, ovat valtioiden rajat ylittäviä ongelmia, joita ei voida ratkaista pelkästään kansallisin tai paikallisin toimin.

Uudella direktiivillä tavoitellaan erityisesti aikaisemman direktiivin puutteiden korjaamista, turvallisuudenhallintamenettelyissä tehtävien havaintojen seurannan parantamista sekä 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 valtioneuvoston 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 kohdistamisen 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 turvallisuusohjetyä 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. Uusi direktiivi 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 tieturvallisuudirektiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle. Tieturvallisuudirektiivin soveltamisalaan kuuluu yksinomaan tieninfrastruktuuri. Jäljempänä kuvataan tieturvallisuudirektiivin ja kansallisen lainsäädännön nykytilaa sekä uudesta tieturvallisuudirektiivistä 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.

### 1.3 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

## HE 138/2021 vp

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.

Esityksellä on suora yhteys ympäristöministeriössä valmisteltuun, eduskunnalle 8.4.2021 annettuun hallituksen esitykseen laeiksi ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain sekä siihen liittyvien lakien muuttamisesta (HE 50/2021 vp). Ympäristöministeriön valmistelemassa esityksessä ehdotetaan muutoksia ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (272/2017, *YVA-laki*) ja maa-aineslain (555/1981) lisäksi ympäristönsuojelulakiin (527/2014) ja eräiden ympäristöllisten lupamenettelyjen yhteensovittamisesta annettuun lakiin (764/2019). Muutokset tulevat voimaan 1.10.2021.

Tällä esityksellä YVA-direktiivin täytäntöönpanon täydentämiseksi ehdotetaan muutettavaksi 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 maantielakiin ja ratalakiin. Ilmailulakiin tehtävät muutokset toteutetaan ilmailulain muutoshankkeen yhteydessä (LVM052:00/2020).

### 1.4 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 valtioneuvoston Hankeikkunapalvelusta tunnuksella [LVM053:00/2019](#).

Lausunnoissa painotettiin, että liiallisen hallinnollisen taakan kerääntymistä direktiivin kansallisen täytäntöönpanon myötä tulisi välttää. Eri toimijoiden selkeää roolienjakoa painotettiin, muun muassa Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY-keskusten) keskinäistä suhdetta. Lisäksi direktiivin tarkoituksenmukaista soveltamisalan määrittelyä pidettiin tärkeänä. Direktiivin tuomien uudistusten katsottiin lisäävän liikenneturvallisuutta, mutta lisäävän myös liikenneturvallisuuden kustannuksia, vaikka ei kuitenkaan huomattavasti. Soveltamisalan laajennuksen osalta useat lausunnonantajat katsoivat, että direktiivin soveltamisalan merkittävä laajentaminen nykyisestä soveltamisalasta ei ole tarpeen, mikäli direktiivin 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 ja niiden palvelutasosta annetun liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (933/2018) 2 §:n mukaiset maanteiden pääväylät (palvelutasot I ja II) (jäljempänä myös *pääväyläasetus*). Direktiivin 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 4.3.-16.4.2021. Lausuntoja saatiin yhteensä 25. Lausunnot ja yhteenvedo lausunnoista on saatavilla valtioneuvoston Säädosvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa -sivustolta ([LVM053:00/2019](#)).

Lainsäädännön arviointineuvosto antoi lausuntonsa esitysluonnoksesta 6.8.2021. Lausunto on saatavilla arviointineuvoston internetsivuilla tunnuksella [VN/16572/2021-VNK-2](#).

## 2 EU-säädöksen tavoitteet ja pääasiallinen sisältö

### 2.1 Yleistä

Tieturvallisuusedirektiivin 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 muutetun tieturvallisuusedirektiivin (EU) 2019/1936 sisältöä sekä sen aiheuttamia muutoksia nykyisin voimassa olevaan tieturvallisuusedirektiiviin. Tarpeellisin osin luvussa kuvataan myös nyt voimassaolevan lainsäädännön ja direktiivin sisältöä.

Direktiivin tarkoituksena on päivittää tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annettua aikaisempaa 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 uudistamisella on painotettu suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuden parantamista. Siksi suojattomien tienkäyttäjien huomiointi eri tason tarkastuksissa ja rakennusvaiheen liikenteenohjaussuunnitelmissa omana ryhmänä on varmistettava.

Direktiiviin sisältyy valtuudet komissiolle antaa tiemerkintöjä ja liikennemerkejä koskevia täytäntöönpanosäädöksiä sekä direktiivin liitteitä koskevia delegeoituja säädöksiä.

## 2.2 Muutetun tieturvallisuusdirektiivin pääasiallinen sisältö

### Soveltamisalan laajennus

Nykyisin direktiivin soveltamisala on rajoitettu Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon eli TEN-T-verkkoon kuuluviin maanteihin. Lisäksi jäsenvaltiot voivat soveltaa direktiivin säännöksiä hyvinä käytäntöinä sellaiseen kansalliseen tieliikenneinfrastruktuuriin, joka ei kuulu TEN-T-verkkoon, mutta joka on rakennettu kokonaan tai osittain unionin rahoituksella. Suomessa direktiiviä on sovellettu TEN-T-verkon maanteihin, joiden yhteispituus oli 5 199 km vuonna 2020.

Uudessa direktiivissä soveltamisala on ulotettu koskemaan TEN-T-verkon maanteiden 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 maanteihin 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 päätietyt, joilla turvallisuuteen 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/EY<sup>5</sup> (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 8 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 päätietyssä

---

<sup>5</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/54/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista, EUVL L 167, 30.4.2004, s. 39.



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 maantien suunnitteluprosessia. Auditointi on tehtävä laadittaessa yleissuunnitelmaa, tiesuunnitelmaa, maantien käyttöönottovaiheessa ja käytön alkuvaiheessa. Menettely ja tieturvallisuusarvioijan (jäljempänä myös *TTA*) pätevyysvaatimukset säilyvät muutetun direktiivin myötä lähes ennallaan. Direktiiviin lisätyn 4 artiklan 6 kohdan mukaan komissio antaa ohjeita niin sanottujen myötäävien tienvarsien ja käyttäjää ohjaavien teiden suunnittelemiseksi suunnitteluvaiheen alustavassa tarkastuksessa sekä ohjeita suojaattomia tienkäyttäjiä koskevista laatuvaatimuksista.

### **Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi**

Tieturvallisuusdirektiivi 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.

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, tiemerkintöjen ja reunapaalujen kunto, tien turvalaitteiden kunto),
- suojaattomia 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 laajuisen 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. Aiemman direktiivin mukainen tieosuuksien luokittelu on tehty Suomessa kolmesti<sup>6</sup>. Luokittelun avulla on arvoitu mahdollisuudet yksittäisten kohteiden, tieosuuksien ja tieverkon osien turvallisuuden parantamiseen suunnitelmallisella tavalla.

Uusi riskinarviointiin perustuva koko verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi on tarkoitettu välineeksi tunnistaa ne verkon osat, joihin olisi kohdistettava yksityiskohtaisempia tieturvallisuustarkastuksia, ja priorisoida investointeja sen suhteen, miten 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 tieosuudet. 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 asianmukainen turvallisuustaso, ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi.

Lisäksi jäsenvaltioiden on 5 artiklan 1 kohdan mukaisen verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin tulosten perusteella ja myöhemmin tarvittavien toimien asettamiseksi tärkeysjärjestykseen luokiteltava kaikki tieverkon osuudet vähintään kolmeen luokkaan niiden turvallisuustason mukaan. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 31.10.2025 kertomus 5 artiklan mukaisesti arvioidun koko tieverkon turvallisuusluokituksista (11 a artikla). Kertomuksen on mahdollisuuksien mukaan perustuttava yhteiseen menetelmään ja katettava luettelo ajantasaisesti kansallisista suuntaviivoista, mukaan lukien erityisesti teknologian kehityksessä ja suojattomien tienkäyttäjien suojelemisessa aikaansaadut parannukset. Tällaiset kertomukset on vuoden 2025 jälkeen toimitettava 5 vuoden välein. Komissio antaa ohjeita menetelmistä järjestelmällisten verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien ja turvallisuusluokitusten tekemiseksi (5 artikla 5 kohta).

---

<sup>6</sup> Euroopan laajuisen tieverkon tarkastelu, Suomen turvallisuusluokittelu 2013. VTT Technology 138; TEN-T-tieverkon turvallisuustilanne Suomessa, Trafín julkaisuja 15/2016; TEN-T-tieverkon turvallisuus Suomessa 2019, Väyläviraston julkaisuja 6/2020.

### **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 asianmukainen 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 pakollisia. Direktiiviin on lisätty uusi artikla kaikkien tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettelyjen asianmukaisesta seurannasta (6 a artikla). Nykyisinkin on edellytetty kohdistamaan korjaavia toimenpiteitä onnettomuusalttiisiin tieosuuksiin ja toimenpiteisiin, joiden hyöty-kustannussuhde on suurin. Muutoksen myötä kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia ja korjaavia toimenpiteitä koskevaa sääntelyä tarkennettaisiin liittäen ne myös yhteen uuden verkon laajuisten 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, liikennemerkki ja merkinnät, liikennevalot, sekä esteet, turvalueet 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 tekevän kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten tulosten seurantatoimina perusteltuja päätöksiä siitä, ovatko korjaustoimet tarpeen. Jäsenvaltioiden on erityisesti tunnistettava tieosuudet, joilla tarvitaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden parannuksia. Korjaustoimet tulee kohdentaa ensisijaisesti tieosuuksiin, 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 määrittellä 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,

luettavuus 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 laajuisessa tieturvallisuusarvioinnissa, määräaikaisissa tieturvallisuustarkastuksissa sekä muissa seurantatoimissa. Suojattomilla tienkäyttäjillä tarkoitetaan ilman moottorin apua kulkevia tienkäyttäjiä, erityisesti jalankulkijoita ja pyöräilijöitä 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 antaa 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 koskevaan 7 artiklaan on lisätty 1a kohta. Sen mukaan komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksillä ohjeita siitä, miten onnettomuuden vakavuusasteesta, myös kuolleiden ja loukkaantuneiden määrästä, on raportoitava. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään tieturvallisuusdirektiivin 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

### **Tieturvallisuusarvioijien koulutus**

Voimassaolevan tieturvallisuusdirektiivin 9 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että tieturvallisuusarvioijat suorittavat peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksia ja että heillä on pätevyystodistus tehtävänsä. Uudella direktiivillä 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 tieturvallisuusdirektiivin soveltamisalaan kuuluvien teiden ja tunneliturvallisuusdirektiivin (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 asianmukainen turvallisuustaso, ja joka tapauksessa tarkastukset on tehtävä 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 turvallisuusluokituksesta 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 tieturvallisuusdirektiivin mukaan direktiivin liitteet mukautetaan tekniikan kehitykseen valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen (13 artiklan 3 kohta). Uudella tieturvallisuusdirektiivillä 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 pätevyYTEEN.

Direktiivin 12 a artiklan mukaan ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13.4.2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa<sup>7</sup> 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 kahden kuukauden kuluessa säädöksen tiedoksiannosta ilmaissut vastustavansa sitä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta kyseistä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

### **Komiteamenettely**

Direktiivin 13 artiklassa on säädetty jo aiemmin komiteamenettelystä, jolloin on sovellettu neuvoston päätöksen 1999/468/EY<sup>8</sup> 5 artiklan mukaista sääntelymenettelyä. Muutetun

---

<sup>7</sup> Euroopan parlamentin, Euroopan unionin neuvoston ja Euroopan komission välinen toimielinten sopimus paremmasta lainsäädännöstä, EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1 - 14.

<sup>8</sup> Neuvoston päätös 1999/468/EY, tehty 28 päivänä kesäkuuta 1999, menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä, EUVL L 184, 17/07/1999 s. 23 – 26.

direktiivin myötä 13 artiklaa on muutettu siten, että siinä viitataan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 182/2011<sup>9</sup> ja sen mukaan 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 Tielikenneturvallisuutta ja maanteitä koskeva lainsäädäntö

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

Uusi yksityistielaki (560/2018) tuli voimaan 13.7.2018, ja sillä 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.

---

<sup>9</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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

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 liikennenympäristöä on kehitettävä siihen suuntaan, että inhimillisten erehdysten ja 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 (82/2021) 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. Liikenneturvallisuusmaksusta annetun lain (471/2016) mukaan liikennevakuutusmaksuissa peritään liikenneturvallisuusmaksua, joka tuloutetaan valtion talousarvioon.

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

Liikenteen palveluista annetussa laissa säädetään muun muassa liikenneasioiden rekisteristä (26–28 luvut), joka sisältää tietoja muun muassa toiminnanharjoittajaluvista, ilmoituksenvaraisesta toiminnasta, liikennevälineistä sekä henkilöluvista.

### 3.1.2 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja liikenneturvallisuusstrategian valmistelu

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla on valmistunut *valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 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. Valtioneuvosto on hyväksynyt valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vuosille 2021-2032 (Liikenne 12) ja antanut sen selontekona eduskunnalle 15.4.2021 (VNS 2/2021 vp). Eduskunta on antanut kannanottonsa selonteosta 1.7.2021 (EK 23/2021 vp).

Liikenne 12 valmisteluun liittyen Liikenne- ja viestintävirasto laatii liikenneverkon strategisen tilannekuvan, jossa arvioidaan 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 ja seuraava päivitys tehtäisiin niin, että siitä voitaisiin päättää 2025. Liikenne 12 suunnitelman mukaisesti 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 direktiivin 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 keskiössä on kokonaisvaltainen lähestymistapa liikenneturvallisuuteen. Liikenneturvallisuus tulee käsittää laajasti niin, että se kattaa kaikki liikennemuodot. Liikennekuolemien ja –onnettomuuksien vähentämiseen liittyvien tavoitteiden ei tule olla sidottuja siihen tapahtuuko onnettomuus maalla, merellä vai ilmassa, sillä jokainen liikennekuolema on liikaa. Liikenneturvallisuusstrategian tavoitteita ohjaa nollavisio. EU:n nollavisiossa asetetaan tavoitteeksi, että tieliikennekuolemien määrä saadaan vähennettyä nollaan vuoteen 2050 mennessä. Liikenneturvallisuusstrategian visiona on, että kenenkään ei tarvitse liikennemuodosta riippumatta kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä.

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 liikennekäyttäjätymisen merkitys. Tieliikenteen infraan liittyvät toimenpiteet ovat myös mukana tässä tarkastelussa ja toimia sovitetaan yhteen 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 nollavision, 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 prosenttia on henkilöautojen kuljettajia tai matkustajia (keskimäärin 135 henkilöä vuodessa), 10 prosenttia jalankulkijoita (keskimäärin 24 henkilöä vuodessa) ja 11 prosenttia pyöräilijöitä (25 henkilöä vuodessa). Virallisessa tilastossa olevat vakavat loukkaantumiset (keskimäärin 440 henkilöä 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 prosenttia tapahtuu maanteillä. Valta- ja kantateiden kohtaamisonnettomuudet ja alemmalla tieverkolla tapahtuvat suistumiset ovat yleisimmät onnettomuustyyppit. Maanteiden liikennekuolemista 55 prosenttia tapahtuu valta- ja kantateillä. Taajamien tieliikenteessä kuolee keskimäärin 56 henkilöä vuodessa. Näistä keskimäärin 40 on suojaamattomia tienkäyttäjiä. Vakavat loukkaantumiset keskittyvät kuolemia enemmän taajamiin. Virallisen tilaston mukaan vakavista loukkaantumisista 40 prosenttia 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 aiheuttivat vuonna 2020 yhteiskunnan eri osapuolille yhteensä 1,3 miljardia euron kustannukset. Kokonaiskustannuksista 43 prosenttia (564 miljoonaa euroa) johtui kuolemantapauksista ja pääasiassa niihin liittyvistä hyvinvoinnin menetyksistä. Kustannuksista 57 prosenttia seurasi eriasteisista loukkaantumisista ja pääasiassa niihin liittyvistä hyvinvoinnin menetyksistä. Loukkaantumisten kokonaiskustannukset ovat tässä arvioissa todellista pienemmät, koska sekä lieviä että vakavia loukkaantumisia jää virallisen onnettomuustilaston ulkopuolelle.

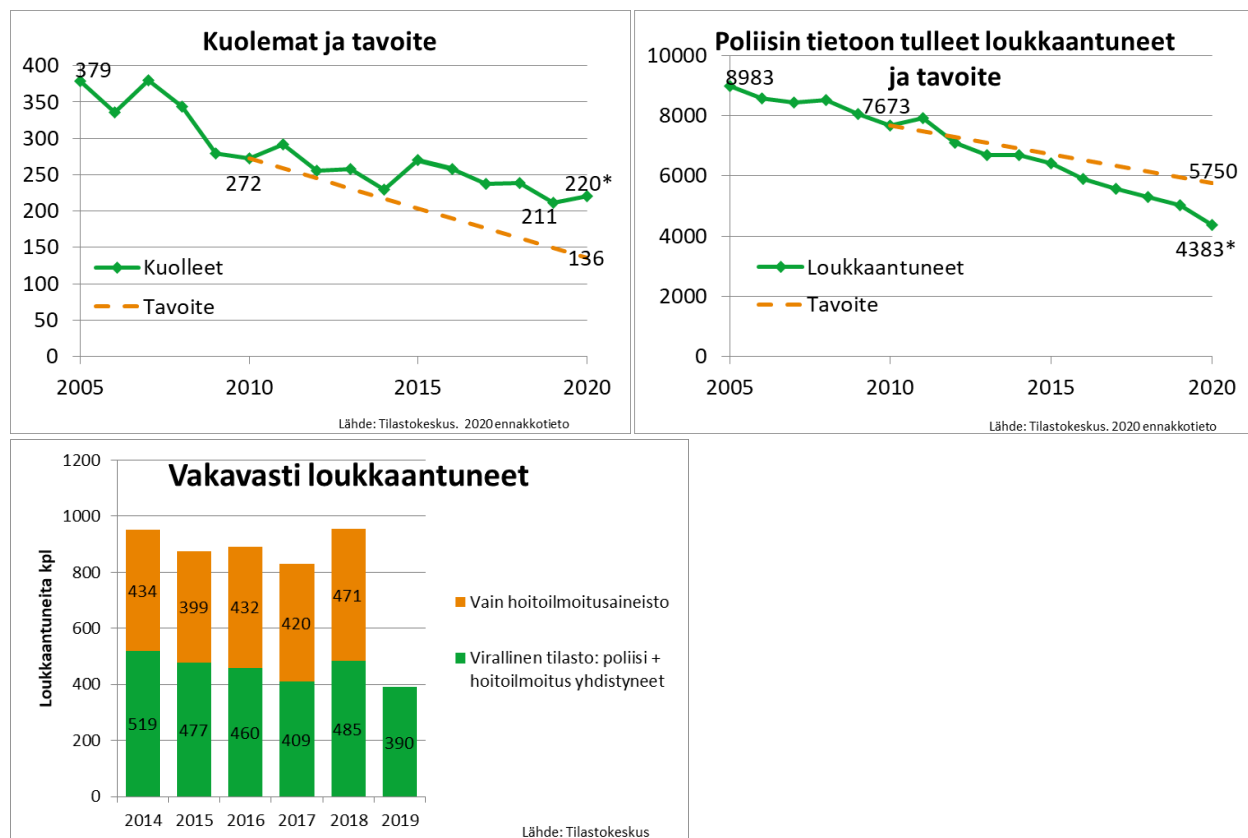
Onnettomuuskustannuksiin sisältyy sekä reaalitaloudellisia kustannuksia että yksilön hyvinvoinnin heikkenemisen arvostus muutettuna rahaksi. Reaalitaloudellisia kustannuseriä ovat mm. poliisin, pelastustoimen ja sairaanhoidon kustannukset, kuntoutus ja yksilön työpanoksen menetys. Yksilön aineellisen hyvinvoinnin menetyksen arvostus mittaa ansioiden ja kulutuksen menetystä ja yksilön aineettoman hyvinvoinnin menetys elämän ja terveyden arvostusta. Hyvinvoinnin menetyksen osuus liikennekuoleman yksikköarvosta on 94 prosenttia ja osuus loukkaantumisen yksikköarvosta 74 prosenttia.

## HE 138/2021 vp

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. Tutkijalautakunnat määrittelevät onnettomuuden laukaisseeseen välittömän riskitekijän ja taustalla vaikuttaneet riskitekijät. Liikenneympäristö on kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa harvoin välitön riskitekijä. Liikenneympäristöön liittyvänä taustariskinä oli 31 prosentissa onnettomuuksista mainittu infrastruktuurin osalta kaiteet tai kaiteiden puute, joka osaltaan on pahentanut onnettomuuden seurauksia. Muita liikenneympäristöön liittyviä taustariskejä ovat muun muassa ajoradan keliolosuhteet ja liittymien rakenne. Kuljettajan tilaan liittyvä taustariski, kuten alkoholi, sairaus, väsymys tai mielentilaan liittyvä tekijä, oli mukana 69 prosentissa onnettomuuksista. 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. Vuodelta 2019 ei ole vielä tietoa vain hoitoilmoitusaineistosta löytyvistä tapauksista.



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

Liikennekuolemien ja henkilövahinko-onnettomuuksien tiheys (tapaukset suhteessa tiepituuteen) on suurin vilkkaimmilla teillä, joita ovat moottoritiet, moottoriliikennetiet ja muut kaksiajorataiset tiet. Valtateillä, 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 valtateillä on keskimäärin heikoin liikenneturvallisuustilanne, kun tarkastellaan henkilövahinkoihin johtaneiden onnettomuuksien määrää tai tieliikennekuolemia suhteessa tien pituuteen. Valtateillä 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.

Muutetun tieturvallisuudirektiivin edellyttämän verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin tapainen maantieverkon turvallisuusarviointi laadittiin Väyläviraston toimesta keväällä 2020<sup>10</sup>. Siinä tavoitteena oli tarkastella Suomen valta- ja kantateiden liikenneturvallisuuden nykytilaa. Liikenneturvallisuustavoitteiden mukaisesti huomiota kiinnitettiin erityisesti vakavimpien onnettomuuksien (kuolemat ja vakavat loukkaantumiset) määrään ja riskeihin. Tarkasteluun otettiin muuttujiksi myös tuoreet muuttujat pääväyläasetuksesta: palvelutasoluokan I ja II pääväylät. Arvioinnissa 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: vilkailla teillä onnettomuustiheys on korkea, mutta onnettomuusmäärä suhteessa liikennemäärään alhainen.

<sup>10</sup> [https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj\\_2020-06\\_ten-tieverkon\\_web.pdf](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.

Väyläpidossa 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. Väylävirasto vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä ja ohjaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia tienpidon tehtävien hoitamisessa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset vastaavat alueensa tienpidon tehtävien hoitamisesta Väyläviraston ohjauksen mukaisesti. Väylävirasto vastaa kuitenkin merkittävien hankkeiden rakentamisesta.

ELY-keskukset vastaavat tiehankkeiden suunnitellusta ja hankkeisiin liittyvistä vaikutusten arvioinnista ja liikenneturvallisuuteen liittyvistä tehtävistä. Väylävirasto vastaa onnettomuusalttiiden tieosuuksien luokittelusta ja prioriteettiluettelon kokoamisesta, ja ELY-keskukset vastaavat alueellaan olevan tieverkon luokittelusta turvallisuuden näkökulmasta.

Väylävirasto on tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY 2 artiklassa tarkoitettu toimivaltainen organisaatio. Liikenne- ja viestintävirasto on Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY 4 artiklassa tarkoitettu hallintoviranomainen.

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 vaikuttavat 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 kertakustannukset ovat keskimäärin 20 000 euroa per valvontapiste, jonka lisäksi tarvitaan vuotuiset ylläpitokustannukset sekä poliisihallinnon valvontajärjestelmä- ja henkilöstökustannukset.

### 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 saavutettu, sillä vuonna 2020 tapahtui ennakkotietojen mukaan 222 tieliikennekuolemaa, kun tavoitteena oli alittaa 136 kuolleen määrä.

EU:n liikenneministerien kokouksessa Vallettassa vuonna 2017 liikenneministerit asettivat tavoitteeksi tieliikenteen kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisen EU:n alueella vuoteen 2030 mennessä sekä antoivat EU-komissiolle tehtävän valmistella EU:n liikenneturvallisuuden toimintalinjoja vuodesta 2020 eteenpäin.<sup>11</sup>

Kesäkuussa 2019 EU-komissio julkaisi EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan vuosille 2021–2030 (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030)<sup>12</sup>. 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

#### **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

<sup>11</sup> [https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta\\_Declaration\\_on\\_Improving\\_Road\\_Safety.pdf](https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf)

<sup>12</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf>

turvallisuudesta alueillaan. Ne edistävät liikenneturvallisuutta tienpidon toimilla ja tekemällä yhteistyötä muun muassa Liikenneturvan, poliisin, pelastuslaitoksen ja kuntien kanssa.

### **Kunnat**

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.

### **Liikenne- ja 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 kunnan 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. Maantilaissa 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 on valmisteltu ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032, joka annettiin eduskunnalle selontekona 15.4.2021. Lisäksi valmisteltavana on liikenneturvallisuusstrategia vuosille 2022-2026.

### **Liikenne- ja viestintävirasto**

Liikenteen turvallisuusvirasto, Viestintävirasto sekä Liikenneviraston tietyt toiminnot yhdistyivät 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 kestävästä 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. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto laskee direktiivin edellyttämällä tavalla tieliikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet kustannukset ja julkaisee ne Liikenne- ja viestintäviraston liikennefakta.fi-sivuilla.

### **Liikenneturva**

Liikenneturvasta annetun lain (278/2003) mukaan Liikenneturva on julkisoikeudellinen yhdistys, joka toimii valtakunnallisena liikenneturvallisuustyön 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. Liikenne- ja viestintävirasto ohjaa ja valvoo Liikenneturvan toimintaa sekä toimii Liikenneturvan toiminnan rahoittamiseen myönnettävän valtionavustuksen valtionapuviranomaisena.

### **Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy**

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy emoyhtiönä ja Fintraffic Tie Oy tytäryhtiönä ovat osa erityistehtäväkonsernia, 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 omalta osaltaan liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Palvelujen tarkoituksena on tukea kansalaisten liikkumista, elinkeinoelämän tarpeita ja kuljetuksia, turvallisuusviranomaisten toimintaa sekä Suomen kilpailukykyä ja hyvinvointia. Fintraffic Tie Oy vastaa tieliikenteen hallinnasta Suomen maanteilla. 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. Fintrafficin tieliikenteenohjauksen tehtävänä on tuottaa tilannekuvaa tieliikenneolosuhteista, joissa keskiössä ovat vallitsevat sää- ja keliolosuhteet. Fintraffic omistaa tiealueen tiesääasemaverkon ja mahdollistaa omalta osaltaan mm. liikenteen tiedottamisen monikanavaisesti ja ajantasaisen talvikunnossapidon toimet.



## **Poliisi**

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 pelastusviranomainen, jotka ohjaavat liikennettä liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden varmistamiseksi sekä yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitämiseksi. Poliisi suorittaa onnettomuustapauksissa esitutkintalain (805/2011) mukaisen esitutinnan asian laadun edellyttämällä tavalla rikosoikeudellisen vastuun selvittämiseksi.

## **Tilastokeskus**

Tilastokeskus on valtion tilastointia varten perustettu valtionvarainministeriön hallinnonalalla oleva viranomainen, josta säädetään tilastokeskuksesta annetussa laissa (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 loukkaantuneiden ja kuolleiden henkilöiden lukumäärästä muiden viranomaisten ylläpitämien lähteiden perusteella.

## **Tutkijalautakunnat ja liikennevakuutuskeskus**

Tieliikenneonnettomuuksien tutkinnasta ja sen organisoimisesta säädetään tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien tutkinnasta annetussa laissa (1512/2016) edellä mainitun poliisin suorittaman esitutinnan ohella. Tutkinnassa selvitetään kuolemaan johtaneista onnettomuuksista liikenneonnettomuuden kulku, riskitekijät, seuraukset ja olosuhteet liikenneonnettomuuden syiden selvittämiseksi ja niistä johtuvien onnettomuuksien ehkäisemiseksi vastaisuudessa. Tutkijalautakunta suorittaa onnettomuustutinnan. Tutkijalautakunnat toimivat tutkintaa suorittaessaan itsenäisesti, riippumattomasti ja puolueettomasti. Tutkijalautakunta ja Liikennevakuutuskeskus voivat tutkintaselostuksen perusteella tehdä suosituksia liikenneturvallisuustoimenpiteiksi. Liikennevakuutuskeskus huolehtii liikenneonnettomuuksien tutkinnan ylläpitämisestä, yleisestä järjestämisestä, suunnittelusta ja koulutuksesta. Liikennevakuutuskeskuksessa sijaitseva Onnettomuustietoinstituutti tuottaa onnettomuustietoja ja pitää yllä onnettomuustietorekisteriä. Toimintaa avustaa tutkintamenetelmien yleisten toimintaohjeiden laatimisessa liikenneonnettomuuksien tutkinnan yhteistyöryhmä, joka toimii tutkintaan osallistuvien tahojen yhteistyöelimenä.

## **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 kestävä 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 ELY-keskusten 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 puitteissa maantieverkon parannus- ja kunnostustoimista lain vaatimusten mukaisesti ja teiden liikenteellinen merkitys huomioiden.

### 3.3 Euroopan unionin lainsäädäntö

#### *TEN-T -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 (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.

TEN-T-verkko kattaa kaikki liikennemuodot: maantie-, ilma-, sisävesi- ja meriliikenteen 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, ja jolla on tärkeä tehtävä pitkän matkan liikenteessä. EU-lainsäädäntö sisältää mahdollisuuden hakea poikkeusta vaatimuksista. Poikkeushakemus nykyisistä liikenneverkon laatuvaatimuksista on nykyisen asetuksen mukaan mahdollinen, jos investointi infrastruktuuriin ei ole hyötykustannussuhteensa 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 maantieyhteydet. 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. Tiesuunnitelman hankkeille ei ole myönnetty rahoitusta vuosien 2014–2020 Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility, CEF) -ohjelmasta ITS (Intelligent Transport Systems and Services) -hankkeita ja vaihtoehtoisia polttoaineita lukuun ottamatta, eikä

rahoitusta ole juurikaan luvassa myöskään seuraavalla kaudella 2021–2027 rahoituksen painoutuessa raidehankkeisiin<sup>13</sup>.

TEN-T-tieverkon yli 500 metrisiin tunneleihin sovelletaan tunneliturvallisuudirektiivin (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 tunneliturvallisuudirektiiviä suositellaan kansallisesti sovellettavaksi myös TEN-T-verkon alle 500 metrisiin sekä TEN-T-verkon ulkopuolisiin tietunneleihin. Suomessa näin on toimittu direktiivin voimaantulosta 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. 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-

---

<sup>13</sup> <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-country/finland>

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 sovitetaan 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 maantieteyhteyksiä 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 tarkoitettun 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-menettelyä 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 hallintolaisissa (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 kestävästä kehitystä edistäviä rautatieyhteyksiä osana liikennejärjestelmää. Lisäksi lain tarkoituksena on turvata rautateiden ylläpitäminen, kehittäminen ja rakentaminen valtakunnan eri osia yhdistävänä liikennemuotona sekä turvata

osallistumismahdollisuudet rautatieliikenne ratkaisuja koskevaan suunnitteluun toteuttamalla ja edistämällä hyvää hallintoa ja oikeusturvaa rataverkkoa koskevissa asioissa.

Ympäristövaikutusten arvioinnin huomioimisesta ratakanketta koskevassa suunnitelmassa säädetään ratalain 24§:ssä. Ratalain 24 §:n 1 momentin mukaan velvollisuudesta liittää ratakanketta 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 ratakankkeeseen 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 Tieturvallisuudirektiivin täytäntöönpano

Maantielaissa on huomioitu tieturvallisuudirektiivin (2008/96/EY) vaatimukset, mutta muutetun tieturvallisuudirektiivin asettamien uusien vaatimusten ja laajemman soveltamisalan johdosta maantielakia on tarvetta päivittää useiden pykälien osalta, kuten soveltamisalan laajuuden, suojattomien tienkäyttäjien suojelun, verkon laajuuden 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.

Uudistetun tieturvallisuudirektiivin jättämä keskeinen kansallinen liikkumavara koskee direktiivin soveltamisalan laajennusta ja soveltamisalaan kuuluvien päteiden määrittelyä. Direktiivissä säädettyjä menettelyitä voidaan soveltaa joustavasti kunkin liikenneympäristön ominaisuuksien ja ominaispiirteiden mukaan, sillä direktiivin liitteet eivät ole velvoittavia vaan sisältävät ohjeellisia osatekijöitä. Liikkumavaraa on lisäksi direktiivin mukaisissa menettelyissä havaittavien turvallisuuspuutteiden korjaamiseksi tehtävien toimenpiteiden valinnassa ja toteutuksessa. Soveltamisalan määrittelyn vaihtoehtoja käsitellään luvussa 4. Direktiivin mukaisista menettelyistä ja vastuutahoista säädetään nykyisin maantielaissa eikä niihin muutetun direktiivin myötä ole tulossa merkittäviä muutoksia. Siksi niitä koskevia vaihtoehtoja ei käsitellä esityksessä tarkemmin. Menettelyiden käytännön toteuttamistapaan ja toimenpiteiden valintaan liittyvä liikkumavara kuuluu olennaisilta osiltaan toimivaltaisen viranomaisen harkintavaltaan.

#### *Tieturvallisuusauditoinnit*

Tieturvallisuusauditointi on erottamaton osa tien suunnitteluprosessia, ja se on tehtävä laadittaessa yleissuunnitelmaa, tiesuunnitelmaa, käyttöönottovaiheessa ja käytön alkuvaiheessa. Menettely ja tieturvallisuusarvioijan pätevyysvaatimukset säilyvät muutetun direktiivin myötä

pitkälti ennallaan. Direktiiviin 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 määriteltyjä 4 artiklan mukaisten tieturvallisuusauditointien sisältöä ja tarkoitusta.

Maantielaissa on määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle tieturvallisuusdirektiivin täytäntöönpanosta ja soveltamisesta määräämiseksi. Nykytilanteessa menettelyn vaatima tiehankkeiden turvallisuusvaikutusten arviointi sisältyy maantielain 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 ratkaisuksista. 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. Väyläviraston hankearviointiohjeistus on päivitetty vuonna 2020.

Maantielain säännökset ja hankearviointiohje täyttävät direktiivin vaatimukset pääosin. Maantielain 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. Maantielain 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 maantielain 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 ominaisuuksista 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 seurantatoimet*

Tieturvallisuusdirektiivi edellyttää, että määräaikaista tieturvallisuustarkastuksia tehdään riittävän usein tieinfrastruktuurin riittävän turvallisuustason turvaamiseksi. Lisäksi jäsenvaltioiden on direktiivin 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.

#### *Tieturvallisuusarvioijan pätevyys*

Tieturvallisuusdirektiivin myötä tehtävien kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten suorittamisesta vastaavat asiantuntijaryhmät, jonka jäsenistä vähintään yhdellä on oltava Liikenne- ja viestintäviraston myöntämä tieturvallisuusarvioijan (TTA) 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 direktiivin 9 artiklan 1 a kohdan vaatimus tieturvallisuusarvioijien koulutussuunnitelman päivittämisestä suojattomien tienkäyttäjien huomioimisen osalta 17.12.2024 mennessä. Nykyisen TTA-koulutuksen pääpaino on suunnittelussa. Direktiivin 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*

Tieturvallisuusdirektiivin 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 Digitalisaation hyödyntäminen turvallisuustavoitteiden saavuttamisessa**

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 ajokyvottomänä. Kuljettajan toimintaa tukevalla 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 johdanto-osan 12 perustelukappaleen 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 TARVA:n avulla. Tarkempia tieturvallisuustarkastuksia ja -arvioiteja 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 tieto-mallinnus) 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 mukaan 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 tiesääsämien 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 täytäntöönpanoa tulisi täydentää.

YVA-direktiivin 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen tietojen lähettämisestä säädetään erityisesti YVA-lain 29 §:ssä. Samoin YVA-lakiin on ehdotettu lisättäväksi uusi 29 a §, jossa säädetään lupaviranomaisen velvollisuuksista kansainvälisessä menettelyssä. YVA-lain 29 a §:n lisäystä käsitellään hallituksen esityksessä eduskunnalle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain ja maa-aineslain muuttamisesta (HE 50/2021 vp). Uuden 29 a §:n mukaan lupaviranomaisen olisi toimitettava 28 §:ssä tarkoitettua hanketta koskeva lupahakemus tarvittavine käänöksineen ympäristöministeriölle silloin, kun arviointimenettelyyn osallistuu Euroopan unionin jäsenvaltio. Ympäristöministeriö toimittaisi hakemuksen jäsenvaltiolle. Lupaviranomaisen olisi toimitettava lupapäätöksensä tarvittavine käänöksineen 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 5 199 km vuonna 2020.

Uudistetussa 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 kaupunkia 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 päätietyt, 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 tieverkon osilla vapaaehtoisesti ilman direktiiviin 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. Maantielaisissa 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. Asetuksella on määritelty pääväylät, jotka yhdistävät maakunnalliset kesukset pääkaupunkiseutuun, rajanylityspaikoille ja toisiin maakuntakeskuksiin. Pääväyliä 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 maantie voi olla moottori- tai moottoriliikennetie taikka muu vain tietyntyyppistä 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 tieliikennelakissa (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 5 286 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 valtateitä ja pääväyläasetuksen 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 liittävät näitä valta- ja kantateihin. Muut maantiet ovat yhdysteitä. Valtateitä 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 maanteita 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 pitkänmatkaista liikennettä ja ne määrittellään pääväyläasetuksessa. 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 määriteltä 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 määriteltä 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 direktiivissä tarkoitettuja taajama-alueiden ulkopuolella sijaitsevia teitä, 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

## HE 138/2021 vp

vuorokaudessa ja teillä tapahtuu vuosittain tilastollisesti 1,11 liikennekuolemaa 100 tiekilometriä kohden.

Taulukko 2. Maantieverkon liikenne- ja onnettomuustietoja ja soveltamisalan vaihtoehdot

	Heipitus km	Liikennesuorat milj. 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	3800	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	3000	73	1,11	856	13,02
<b>Maantiet yhteensä</b>	<b>77941</b>	<b>38597</b>	<b>1400</b>	<b>180</b>	<b>0,23</b>	<b>2373</b>	<b>3,04</b>

### Vaihtoehtojen arviointi

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. Direktiivin toimenpiteiden kohdistaminen pääväylille parantaisi siten liikenneturvallisuutta kustannustehokkaasti. Soveltamisala laajenisi nykyisestä noin neljänneksellä. Näiden maanteiden nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h ja törmäystilanteissa vahingot ovat suuria. Liikenneturvallisuuksiltaan näkökannalta laajennus tuo soveltamisalaan kuuluviksi samaa turvallisuustasoa olevia osuuksia kuin TEN-T -verkon maanteilla (taulukko 3). TEN-T-verkon teillä laskennalliset onnettomuuskustannukset ovat vuositasolla 240,5 milj. euroa ja pääväyläasetuksen mukaisilla maanteilla 271 milj. euroa.

Soveltamisalan laajentaminen vaihtoehdon 1 mukaisesti voisi johtaa liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta kustannustehottomiin toimenpiteisiin, koska valtateillä on paljon osuuksia, joilla liikennemäärät ovat vähäisiä ja liikenneturvallisuuspuutteita on vähemmän kuin vilkkailla teillä. Tässä vaihtoehdossa tarkastelun ulkopuolelle voisi lisäksi jäädä sellaisia vilkkaita seututeitä, joissa liikenneturvallisuuden parantaminen on tärkeää ja jotka kuuluvat maanteiden pääväyliin.

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

Taulukko 3. Muutos nykyiseen soveltamisalaan 1.1.2020 tilanteessa.

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 uudistetun 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 täytäntöönpano edellyttää, että muutetun tieturvallisuudirektiivin jäsenvaltioille asettamista velvoitteista säädetään lailla.

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 direktiivissä aiemmin 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 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 tarkoitettuihin 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 2 §:ssä.

YVA-direktiivin 7 artiklan täytäntöönpanoa täydennettäisiin maantielain 29 §:ään ja ratalain 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 Taloudelliset vaikutukset**

##### *Vaikutukset valtiontalouteen*

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

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

## HE 138/2021 vp

Valtiontaloudellisina suorina kustannusvaikutuksina on arvioitu myös soveltamisalan laajentamisen täytäntöönpanosta seuraavien turvallisuudenhallintamenettelyiden toteuttamisen kustannuksia. Soveltamisalaa ehdotetaan laajennettavan nykyisestä laajuudesta 1 373 km eli noin 25 prosenttia. Tieturvallisuuden hallintamenettelyt ovat jo nykyisin pitkälle kehitettyjä, eikä soveltamisalan laajentuminen merkittävästi vaikuttaisi menettelyiden toteuttamiskustannuksiin.

Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi tehdään viimeistään vuonna 2024 ja sen pohjalta selvitetään tieverkon parantamiseen liittyvät turvallisuuden vuoksi tarpeelliset toimenpiteet ja investoinnit, jotka tulee direktiivin mukaan asettaa tärkeysjärjestykseen. Tässä vaiheessa esityksestä johtuvia välillisiä vaikutuksia liittyen konkreettisten turvallisuustoimenpiteiden tarvetta toteutuskustannuksineen ei kyetä esittämään täsmällisesti. Tavoitteena on toteuttaa tarpeelliseksi todetut turvallisuustoimenpiteet kohdentaen ja sovittaen ne tehokkaimmalla mahdollisella tavalla tienpidon määrärahoihin, julkisen talouden suunnitelmaan sekä Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti.

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 ongelmallisia 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 tienkäyttäjiä myös muilla tavoilla.

Esimerkiksi Liikenne 12 -suunnitelman jatkotoimenpiteenä laaditussa Väyläviraston luonnoksessa väyläverkon vuosien 2022–2029 investointiohjelmaksi on arvioitu, että niiden investointiohjelmaan sisältyvien tiehankkeiden, joista on laadittu yhteiskuntataloudelliset laskelmat, laskennalliset liikenneturvallisuushyödyt ovat noin 13 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Rahamääräisesti arvioituna liikenneturvallisuushyöty on 30 vuoden ajalle diskontattuna noin 190 milj. euroa. Maanteiden 8-vuotisen investointiohjelman rahoituskehys on 1,030 miljardia euroa. Yhteiskuntataloudelliset laskelmat on tehty 55 prosentista tiehankkeista. Väyläverkon investointiohjelmaluonnos sisältää lisäksi runsaasti pienempiä hankkeita, joista ei ole laadittu yhteiskuntataloudellista arviointia, mutta joiden yhtenä valintaperusteena on ollut liikenneturvallisuuden parantaminen. Väylävirastossa on kehittämiskohteena vaikutusten arviointien laajentaminen mm. pienempiin hankkeisiin. Yhteiskuntataloudellisiin laskelmiin sisältyvät sekä investoinneilla saavutettavat suorat että välilliset henkilövahinkojen vähenemisestä seuraavat onnettomuuskustannusten säästöt (mm. materiaalivahingot, pelastustoimi, sairaanhoito, työkyvyn menetys sekä hyvinvoinnin heikentyminen). Tämän lisäksi tavarankuljetusajoneuvojen onnettomuuksien väheneminen estäisi kuljetusten viiveitä, kaupallisia ja tuotannollisia häiriötilanteita sekä lastille koituvia vaurioita taloudellisine menetyksineen.

Myös liikenteen automatisoinnin ja älyliikenteen avulla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta. Tämä kohdistuu ennen kaikkea ajoneuvoihin, mutta voi asettaa liikenneväylille omat vaatimuksensa esimerkiksi 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. On mahdollista, että esitykseen sisältyvien viranomaistoimenpiteiden toteuttamisen myötä havaitaan tarpeelliseksi muuttaa tienpidon ohjeistuksia niin, että lakiesityksellä on tulevaisuudessa myös vähäisiä epäsuoria vaikutuksia maanteiden suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidonkustannuksiin.

#### *Vaikutukset kuntiin ja yrityksiin*

Lakiehdotuksella ei arvioida olevan suoria kuntien menoja tai yritysten tai muiden yksityisten tahojen kustannuksia lisääviä vaikutuksia talouteen. Liikennejärjestelmän toimivuuden kautta yrityksissä koettavia suoria ja välillisiä vaikutuksia käsitellään liikenneturvallisuusvaikutuksia koskevassa osiossa 5.3.3. Siltä osin kuin uudistuksella edistetään yhtenäistä tiedonhallintaa yhteiskunnassa, sen arvioidaan edistävän pitkällä aikavälillä kustannustehokkuutta kaikkien viranomaisten toiminnassa.

#### 5.3.2 Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Muutetun direktiivin suorat 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. Arvio lisäresurssien tarpeesta ja kustannuksista suorien vaikutusten osalta perustuu Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston sekä Uudenmaan ELY-keskuksen arvioihin tai aiempiin konsultti- ja muihin selvityksiin. Epäsuorina viranomaisvaikutuksina on tunnistettu mahdolliset infrastruktuurin laatuun liittyvät suunnittelumenettelyjen, rakentamisen ja kunnossapidon pito-ohjeiden muutokset. Mainittuja ohjeita uudistetaan jatkuvasti, joten direktiivin muutosten vaikutukset olisivat vähäisiä. Uudet menettelyt parantavat liikenneturvallisuuden tietopohjaa, mikä voi tehostaa viranomaisten toimintaa niin, että toimenpiteet kohdistuvat liikenneturvallisuuden kannalta tehokkaammin.

Esityksen tavoitteena on luoda tieturvallisuustarkastuksille kustannustehokkaita toimintamalleja, joissa hyödynnetään digitalisaatiota. Suomessa on jo käytössä ja kehitteillä useita työkaluja kuten 360-kuvauksen ja droonien hyödyntäminen. Näitä voidaan hyödyntää uudistetussa turvallisuudenhallintamenettelyissä ja sitä kautta entistä laajemmin tehostaa viranomaisten toimintaa ja liikenneturvallisuustyötä.

#### *Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi*

Tieturvallisuusdirektiivin mukaisen verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin toteuttaminen ei aiheuta lisäresurssitarvetta, koska prosessi on pääosin sama kuin aiemman direktiivin 5 artiklan mukaisessa tieverkon turvallisuusluokittelussa. Päivitystaaajuus 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 toteutettavat, tien parantamishankkeiden yhteydessä tehtävät 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 laajuuden tieturvallisuusarvioinnin perusteella. Tämän tarkoituksena on tukea siirtymistä noudattamaan uudistetun tieturvallisuudirektiivin vaatimuksia. Kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten ja määräaikaisiin tieturvallisuustarkastusten sekä suunnitelmien yhteydessä tehtävien auditointien osalta tarkoituksenmukaista olisi, että kohdennettuja tarkastuksia tehtäisiin erityisesti tilanteessa, jossa tieosuudelle ei ole tulossa määräaikaistarkastusta tai hankesuunnitelmaa, jonka yhteydessä suoritettaisiin tieturvallisuusauditointi. Lisäksi direktiivi 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.

Tieturvallisuudirektiivin aiheuttamien toimien vaatiman resurssitarpeen arvioidaan ELY-keskusten osalta olevan 20 henkilötyöpäivää/vuosi. Väylävirastossa viranomaistyön arvioidaan lisääntyvän 10 henkilötyöpäivää/vuosi riskiperusteisen toimintasuunnitelman laatimisesta ja seurannasta. Laskennallisesti yhteensä 30 vuosittaisen virkатыöpäivän lisäresurssoinnin 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 kilpailuttaa koulutuksen hankinnat ja tekee niistä monivuotisia sopimuksia.

#### *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 laajuudessa tieturvallisuusarvioinnissa, määräaikaissa tieturvallisuustarkastuksissa, kohdennetuissa tieturvallisuustarkastuksissa sekä muissa seurantatoimissa.

#### *Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset*

Liikenne- ja viestintäviraston on laskettava nykyisen ja myös uudistetun direktiivin mukaan direktiivin soveltamisalaan kuuluvalla tieverkolla kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet keskimääräiset kustannukset. Laskelma on päivitettävä vähintään joka viides vuosi. Ehdotettu soveltamisalan laajentaminen ei merkittävästi vaikuta onnettomuuksista aiheutuvien kustannusten laskemiseen Liikenne- ja viestintäviraston kannalta.

#### *Tietunnelit*

Suomessa on sovellettu tunneliturvallisuudirektiiviä sen voimaantulosta lähtien kaikkiin maantietunneleihin. Siten tältä osin viranomaisten toimintaan tai vastuisiin ei ole tulossa muutoksia. Tieturvallisuusarvioinnin menettelyjä on ulotettu alusta saakka koskemaan myös tunnelidirektiivin alaisia tietunneleita ja asia on viety tieturvallisuusarvioijan 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.

#### *Valvonta*

Liikenne- ja viestintävirasto varmistaa valvonnalla, että direktiivin mukaisia menettelyjä noudatetaan ja toteutetaan asianmukaisesti. Muutetun direktiivin vaatimukset aiheuttavat vähäistä lisäresurssitarvetta valvontatehtävän toteuttamiseen.

#### *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 ratalain mukaisten lupaviranomaisten resursseihin. Kustannukset lupahakemusten ja -päätösten kääntämisestä ehdotettaisiin katettavaksi lupaviranomaisten varoista, joten kustannukset tältä osin saattaisivat hieman lisääntyä.

#### 5.3.3 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja liikenteen sujuvuuteen

Liikenneturvallisuuden keskeisiä riskitekijöitä ovat kuljettajat, ajoneuvot ja liikenneväylät. Liikenneturvallisuuden parantamisen avaintekijöitä ovat kuljettajien asenteisiin ja ajotapaan vaikuttaminen, ajoneuvojen turvallisuuden kehittäminen ja liikenneväylien kunnossapito ja parantaminen. Liikennenympäristö on kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa harvoin välitön riskitekijä. Edellä luvussa 3.2.1 on käsitelty tarkemmin onnettomuuksiin vaikuttaneita taustariskejä ja niiden yleisyyttä. Tällä esityksellä vaikutetaan välillisesti liikenneväyliin liittyviin riskeihin, mutta ei muihin liikenneturvallisuuden osatekijöihin.

Lakiehdotuksen sisältämien toimenpiteiden välillisenä vaikutuksena tieliikenneturvallisuuden voidaan arvioida parantuvan ja esityksen vaikuttavan positiivisesti EU:n ja kansallisten tieliikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseen. Tieturvallisuusdirektiivin kansallisen täytäntöönpanon myötä toteutettaisiin menettelyjä, jotka yhdessä muiden liikenneverkon ja sen kunnossapidon kehittämisen toimenpiteiden kanssa voisivat vaikuttaa nykyistä turvallisemman tieliikennenympäristön syntymiseen. Sen seurauksena henkilö- ja materiaalivahingot ja niihin liittyvät välittömät onnettomuuskustannukset ja hyvinvoinnin menetykset vähenisivät. Välillisesti tämä säästäisi yhteiskunnan resursseja ja ehkäisisi uhreihin liittyviä kansantaloudellisia menetyksiä.

Liikenneturvallisuuden viime vuosien myönteisen kehityksen jatkuminen on varmistettava, ja lakiesityksen sisältämät toimenpiteet omalta osaltaan edesauttavat liikenneturvallisuustavoitteiden toteutumista. Liikenneturvallisuuden paraneminen riippuu maantieverkolla toteuttavista konkreettisista toimenpiteistä, jotka ovat sidoksissa tienpidon rahoitustasoon sekä siihen, miten direktiivin edellyttämien toimenpiteiden tuottama tieto huomioidaan hankkeiden valinnassa ja rahoituksessa. Lakiehdotuksen toimenpiteiden vaikutuksia ei siksi ole voitu arvioida määrällisesti esimerkiksi vähenevien onnettomuuksien ja henkilövahinkojen lukumääränä.

Direktiivin muuttamisen yhteydessä on annettu merkittävä painoarvo suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuden parantamiseksi. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet ovat pääväyläverkolla melko harvinaisia. Suojaamattomien tienkäyttäjien turvallisuutta tarkasteltaessa väylien rakenteella ja tyypillä on kuitenkin suuri merkitys. Muita turvallisuuteen vaikuttavia tekijöitä ovat muun muassa maankäyttö, autoliikenteen määrä ja nopeudet, tienkäyttäjien liikennekäyttäytyminen ja turvallisuutta edistävä valistus. Suojattomien tienkäyttäjien huomiointi omana ryhmänään suunnitteluohjeissa, suunnitelmissa sekä eri tason tarkastuksissa ja rakennusvaiheen liikenteenohjaussuunnitelmissa parantaisi osaltaan näiden henkilöiden liikenneturvallisuutta.

Parantunut liikenneturvallisuus vähentää onnettomuuksissa kuljetusajoneuvojen lasteille aiheutuvia vahinkokustannuksia. Onnettomuuksien väheneminen parantaisi liikenteen sujuvuutta suoraan häiriötilanteita vähentämällä. Häiriötilanteiden vähenemisen epäsuorina hyötyinä vältettäisiin matka-aikatappioita, lisääntyvä polttoaineen kulutus ja myös häiriötilanteisiin liittyvät lisäonnettomuuksien riskit epäsuorine jatkovaikutuksineen. Etenkin kuljetuksiin kohdistuvien häiriöiden väheneminen olisi kuljetusaikojen luotettavuuden paranemisen myötä elinkeinoelämälle koitua kustannustehokkuutta lisäävä hyöty tuotannon ja kaupankäynnin prosesseihin ulottuvine välillisine vaikutuksineen. Häiriöiden vähenemisen määrällisiä vaikutuksia kuljetuksiin tai kohdistumista henkilö- ja tavaraliikenteeseen ei ole mahdollista arvioida.

Liikenneturvallisuustiedon saatavuus paranee, kun seurannan menettelyjä kehitetään. Tienkäyttäjien tiedonsaanti maanteiden turvallisuustilanteesta paranee avoimien rajapintojen kautta, mikä voi välillisesti myös johtaa turvallisempaan liikennekäyttäytymiseen. Liikenneturvallisuuden parempi tilannekuva mahdollistaa elinkeinoelämän henkilömatkojen ja kuljetusten paremman ennakkoinnin ja suunnittelun, mikä osaltaan parantaa kuljetusten kustannustehokkuutta.

#### 5.3.4 Ympäristövaikutukset

Esitys on lähtökohtaisesti ilmasto- ja meluvaikutuksiltaan neutraali. Uusilla turvallisuudenhallintamenettelyillä saavutettavilla onnettomuuksien vähenemisellä voi olla marginaalisia myönteisiä ilmastovaikutuksia liikenteen sujuvuuden parantumisen ja ruuhkien vähenemisen seurauksena alenevan polttoaineen kulutuksen kautta.

Valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arviointia koskevilla viittaussäännöksillä YVA-lain uuteen 29 a §:ään voidaan katsoa olevan lähtökohtaisesti myönteisiä ympäristö- ja yhteiskunnallisia vaikutuksia selkeyttämällä viranomaisten tehtäviä ja työnjakoa sekä kansainväliseen yhteistyöhön liittyvää sääntelyä, mikä voi sujuvoittaa rajat ylittävien ympäristövaikutusten arvioinnin prosessia ja siten parantaa arvioinnin laatua ja vaikuttavuutta.

### 5.3.5 Muut yhteiskunnalliset vaikutukset

Alueellisesti tarkasteltuna esityksen menettelyt kohdistuvat maanteiden pääväylille ja niiden välittömään ympäristöön. Pääväylät yhdistävät valtakunnallisesti ja kansainvälisesti suurimmat keskukset ja solmukohtat ja palvelevat erityisesti pitkänmatkaista liikennettä. Pääväylien palvelutasolla liikenneturvallisuus mukaan lukien on suuri merkitys elinkeinotoimintaan ja sen kilpailukykyyn kuljetusten kannalta koko maassa. Esityksen välilliset vaikutukset kohdistuisivat suurimpien keskusten ja solmukohtien välisille liikennekäytävälle. Pääväyläverkko on muun yhdyskuntarakenteen lailla tiheämpi Etelä-Suomessa verrattuna muihin alueisiin. Esityksellä ei olisi vaikutuksia muulle tiestölle, kaupunkialueille tai alueiden sisäiselle liikenteelle.

Esitys on lähtökohtaisesti sukupuolivaikutuksiltaan neutraali. Liikenneonnettomuuksien seuraamukset kohdistuvat noin 80 prosenttisesti miehiin, joten esityksellä voi olla vähäisiä myönteisiä turvallisuusvaikutuksia miehiin. Esityksellä ei ole vaikutuksia naisten ja miesten väliseen tasa-arvoon.

## 6 LAUSUNTOPALAUTE

### 6.1 Lausuntokierroksella saatu palaute

Luonnos hallituksen esitykseksi oli lausuntokierroksella Lausuntopalvelu.fi -palvelussa 4.3.2021–16.4.2021. Lausuntopyyntö lähetettiin yhteensä 64 taholle. Lausuntoja vastaanotettiin yhteensä 25. Lausunnon antoivat oikeusministeriö, sisäministeriö, valtiovarainministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Uudenmaan ELY-keskus, Poliisihallitus, Ahvenanmaan maakuntahallitus, Liikenneturva, Onnettomuustietoinstituutti, Etelä-Karjalan liitto, Keski-Pohjanmaan liitto, Varsinais-Suomen liitto, Kymenlaakson liitto, Lapin liitto, Rahtarit ry, Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry, Metsäteollisuus ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Kuntaliitto ry, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Suomen Taksiliitto ry, Suomen Tieyhdistys ry ja Keskuskauppakamari. Lausunnot ja yhteenveto lausunnoista on saatavilla valtioneuvoston Säädösvalmistelu ja kehittämishankkeet valtioneuvostossa -sivustolta ([LVM053:00/2019](http://LVM053:00/2019)).

Sisäministeriö, valtiovarainministeriö, Varsinais-Suomen liitto ja Kymenlaakson liitto totesivat, ettei niillä ole lausuttavaa luonnoksesta hallituksen esitykseksi.

Useissa lausunnoissa tuotiin esiin yleisenä huomiona, että ehdotus, jonka tavoitteena on panna täytäntöön kansallisella tasolla tieturvallisuudirektiivin vaatimukset, on pääperiaatteiltaan kannatettava, ja että on tärkeää parantaa Suomen tieverkon turvallisuustilannetta aktiivisin toimin.

Väylävirasto ehdotti 3 a luvun säännösten keskinäisen järjestyksen osalta, että luvun alkuun sijoitettaisiin yleiset säännökset, jotka koskevat kaikkia menettelyitä (soveltamisala, suojattomien tienkäyttäjien suojaaminen), niiden jälkeen sijoitettaisiin varsinaiset menettelysäännökset ja luvun loppuun tieturvallisuusarvioijia ja kustannuksia koskevat säännökset. Lakiehdotuksen säännösten järjestyksestä on muutettu ehdotetulla tavalla.

*Soveltamisalan* osalta lausunnoissa on katsottu, että, tieverkon, jolle direktiiviä sovelletaan, tulee olla tarkoituksenmukainen ja tieverkolle vaadittavien turvallisuustoimien hyötykustannussuhteiltaan tehokkaita, ja joilla saavutetaan parhaalla mahdollisella tavalla direktiivin ja EU:n yleiset liikenneturvallisuuteen liittyvät tavoitteet. HE-luonnoksessa ehdotettua soveltamisalaa, jonka mukaan direktiivin soveltamisalaan kuuluisivat TEN-T-

verkko, moottoritiet sekä pääväyläasetuksen mukainen tieverkko, kannatettiin laajasti. Myös muiden vilkasliikenteisten teiden lisäämistä soveltamisalan piiriin ehdotettiin lausunnoissa. Muiden vilkkaasti liikennöityjen teiden osalta lausunnoissa todettiin, että direktiivin soveltamisalan merkittävä laajentaminen niihin ei ole tarpeen, mikäli direktiivin soveltamisalan ulkopuoliseen tieverkkoon sovellettaisiin direktiivin edellyttämiä toimia hyvinä käytänteinä vastuuviranomaisen toimesta ilman lakiin ja direktiiviin perustuvaa velvoitetta.

#### *Menettelyt*

Suojattomien tienkäyttäjien suojelun on lausunnoissa katsottu olevan 3 a luvun menettelyissä läpileikkaava huomioon otettava seikka ja on ehdotettu säännöksen sijoittamista luvun alkuun soveltamisalasäännöksen jälkeen. Positiivisena asiana on nähty suojattomien tienkäyttäjien huomiointi eri tason tarkastuksissa ja rakennusvaiheen liikenteenohjaussuunnitelmissa omana ryhmänään.

Verkon laajuista tieturvallisuusarviointia on yleisesti pidetty lausunnoissa kannatettavana uudistuksena.

*Viranomaisten vastuiden ja toimen piteiden* osalta lausunnoissa nostettiin esiin tarve tarkentaa toimijoiden roolien kuvausta, muun muassa Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston sekä ELY-keskusten keskinäistä suhdetta sekä tehtäviä, mitä on täsmennetty perusteluissa. Uusien menettelyjen osalta lausunnoissa korostettiin sen tärkeyttä, että viranomaisten vastuut on selkeästi määritelty, ja että hallinnolliset prosessit ovat tarkoituksenmukaisia niin, ettei turvallisuuden hallinnasta aiheudu tarpeetonta hallinnollista taakkaa. Toisaalta lausunnoissa todettiin valvontaa koskeva sääntelyn keskittämisen lain 100 c §:ään olevan hyvä ratkaisu tehtävänjaon ja valvontasääntelyn selkiyttämiseksi. Lausuntokierroksen jälkeen teknisenä Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa selkeyttävänä muutoksena lain 100 c § siirrettiin uudeksi 109 b §:ksi.

#### *Toimet liikenneturvallisuuden parantamiseksi*

Muutamissa lausunnoissa katsottiin, että toimivin keino vähentää kuolonuhreja ja vakavia loukkaantumisia kohtaamisonnettomuuksissa on parantaa tieverkon infrastruktuuria nykyisestä tasosta muun muassa lisäämällä riskialttiille kohteille keskikaideratkaisuja ajosuuntien erottamiseksi ja lisätä turvallisia ohituskaistaosuuksia. Koko liikennejärjestelmän kannalta katsottiin olevan olennaista, että tiet ovat sellaisessa kunnossa, että niillä voi liikkua turvallisesti.

Lausunnoissa todettiin, että teiden kunnossapidon ja päivittäishoidon sekä paremman liikenneturvallisuuden välillä on korrelaatio. Useat toimijat pitävät perusteltuna esille tuotua kytkentää teiden kunnossapidon ja paremman liikenneturvallisuuden välillä. Samoin katsottiin, että kunnossapitotyötä suorittavilla yrityksillä on erittäin hyvät mahdollisuudet tehdä kattavia ja jatkuvia havaintoja väyläverkolla olevista turvallisuuspuutteista sekä esittää toimenpide-ehdotuksia turvallisuuspuutteiden poistamiseksi.

Lausunnoissa pidettiin huolestuttavana sitä, että valmisteilla olevan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitusraami ei näytä tuovan resursseja liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteiden tehokkaaseen edistämiseen. Lausunnoissa on nostettu myös esiin tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset lain 13 §:ssä ja niiden suhde ehdotettuun sääntelyyn, mikä on otettu huomioon esityksen perusteluissa.

*YVA-lain muutokseen* liittyviin ratalain ja maantielain ehdotettuihin muutoksiin suhtauduttiin myönteisesti. Lakiehdotusta on täsmennetty siten, että viittaukset YVA-lain 29 a §:ään koskisivat yleissuunnitelmia tie- ja ratasuunnitelman lisäksi. Ympäristöministeriö toteaa lausunnossaan, että esityksellä on suora yhteys ympäristöministeriössä valmisteltuun, eduskunnalle 8.4.2021 annettuun hallituksen esitykseen laeiksi ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain sekä siihen liittyvien lakien muuttamisesta (HE 50/2021 vp), ja että säännösten yksityiskohtaisissa perusteluissa tulisi huomioida YVA-lain uuden 29 a §:n jatkovalmistelussa tehdyt muokkaukset, jotka on huomioitu tässä esityksessä.

Oikeusministeriö on lausunut erityisesti koskien tieturvallisuusarvioijien pätevyyden saaneista pidettävää rekisteriä, rekisterinpitäjää, tietosuojaa sekä tietojen luovuttamista koskevia yksityiskohtia. Lausunnon johdosta on päädytty esittämään, että tieturvallisuusarvioijien pätevyyden saaneista merkittäisiin tiedot liikennepalvelulain (320/2017) 26 luvussa tarkoitettuun liikenneasioiden rekisteriin, johon viitattaisiin maantielain 43 i §:ssä ja siten huomioitaisiin oikeusministeriön lausunnossaan esittämät näkökohdat. Samoin muutoksenhakua koskevan 105 §:n sisältämää viittaussäännöstä 43 f §:ään on päivitetty 43 i §:ksi.

Lausuntokierroksen jälkeen 43 f §:n 3 momentissa säädetty valtuus antaa liikenne- ja viestintäministeriön asetus tieturvallisuusarvioijien koulutukseen liittyen ehdotetaan muutettavaksi Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudeksi.

## 6.2 Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto

Lainsäädännön arviointineuvosto antoi lausuntonsa esitysluonnoksesta 6.8.2021. Lausunto on saatavilla arviointineuvoston internetsivuilla tunnuksella [VN/16572/2021-VNK-2](#). Lainsäädännön arviointineuvosto totesi lausunnossaan, että esitysluonnoksesta ilmenee vaikutusarvioinnin kannalta kohtuullisella tarkkuudella sääntelyn nykytila, lakimuutoksen tausta ja tehtävät ehdotukset. Arviointineuvoston näkemyksen mukaan esitysluonnoksen arviot keskittyvät välittömiin vaikutuksiin, ja vaikutukset olisivat luonnoksessa esitetyn arvioiden mukaan vähäisiä. Lausunnon mukaan esitysluonnoksen keskeisimmät kehittämiskohteet olivat, että vaikutusarviota tulisi laajentaa koskemaan epäsuoria vaikutuksia, koska ne ovat uudistuksen kannalta olennaisia. Lisäksi eri tahoille suuntautuvia vaikutuksia tulisi arvioida tarkemmin esimerkiksi liikenteen sujuvuuden ja kustannustehokkuuden sekä liikenneonnettomuuksien vähenemisen näkökulmista. Esityksessä tulisi myös esittää arvioita uudistuksen viranomaisvaikutuksista paitsi lyhyellä myös pidemmällä aikavälillä, esimerkiksi tieliikenteen suunnitteluun, teiden rakentamiseen ja väylien käyttöönottoon liittyen. Arviointineuvosto piti myönteisenä, että esitysluonnoksessa käsitellään vaihtoehtoisia toimintatapoja. Arviointineuvosto suosittelee, että vaihtoehtoisten sääntelyratkaisujen keskeisiä vaikutuksia kuvattaisiin myös määrällisesti, koska se mahdollistaisi tarkemman vaihtoehtojen vertailun. Arviointineuvosto katsoi, että hallituksen esitysluonnos noudattaa osittain säädösehdotusten vaikutusten arviointiohjetta. Arviointineuvosto suositteli, että esitysluonnosta korjataan neuvoston lausunnon mukaisesti ennen hallituksen esityksen antamista.

Esityksen jatkovalmistelussa on täsmennetty esityksen välittömien vaikutusten kuvausta sekä täydennetty esityksen välillisiä vaikutuksia. Lisäksi on kuvattu vaikutusten riippuvuutta muista tekijöistä ja esimerkiksi tienpidon rahoituksesta. Yritys-, ympäristö- ja sukupuolivaikutuksia ja alueellisia vaikutuksia on täydennetty. Vaikutusten esittämisjärjestys on muokattu vastaamaan Sädösehdotusten vaikutusten arviointi -ohjetta. Toteuttamisvaihtoehtojen arviointia ja vertailua on täsmennetty. Direktiivin jättämää kansallista liikkumavaraa soveltamisalan sekä toteutettavien menettelyjen ja toimenpiteiden osalta on kuvattu laajemmin.

## 7 SÄÄNNÖSKOHTAISET PERUSTELUT

### 7.1 Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä

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

Pykälään ehdotetaan lisättäväksi uusi 5 momentti, joka sisältäisi viittauksen YVA-lain esitettyyn uuteen 29 a §:ään. Sen mukaan lupaviranomaisen tulisi toimittaa asiakirjat ja niiden olennaisia osia koskevat käännökset ympäristöministeriöön toiseen valtioon lähettämistä varten. Olennaisia osia olisivat säännöksen perusteluiden mukaan (HE 50/2021 vp) lupahakemuksen osalta ainakin ne osat, joiden perusteella toisen valtion viranomaiset ja ne, joiden oloihin tai etuihin hanke saattaa vaikuttaa, voivat tunnistaa sen, minkälaisia rajat ylittäviä merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia hankkeella voi olla ja miten sen aiemmissa vaiheissa antamat kommentit on otettu huomioon. Lupapäätöksen olennaisia osia olisivat puolestaan ainakin ne osat, joiden perusteella toisen valtion viranomaiset ja ne, joiden oloihin tai etuihin hanke saattaa vaikuttaa, voivat tunnistaa sen, miten arviointiselostus, perusteltu päätelmä ja kansainvälistä kuulemista koskevat asiakirjat on otettu huomioon sekä sen, mitä toimia lupapäätös edellyttää tunnistettujen merkittävien haitallisten rajat ylittävien ympäristövaikutusten välttämiseksi, ehkäisemiseksi, rajoittamiseksi tai poistamiseksi sekä seuraamiseksi. Asiakirjojen kääntämisestä aiheutuvat kulut kuuluisivat esitetyn YVA-lain 38 §:n mukaan hankkeesta vastaavan vastuulle.

Esitetty YVA-lain 29 a §:n 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 menettelyä. Lupahakemus toimitettaisiin toiselle valtiolle, jos tämä olisi ilmoittanut osallistuvansa hankkeen YVA-menettelyyn. YVA-lain 29 a §:n velvoite koskee myös lupapäätöksen lähettämistä toiseen valtioon. Lupahakemuksen lähettämistä koskeva velvoite koskee ainoastaan lähettämistä kansainväliseen menettelyyn osallistuneeseen Euroopan unionin jäsenvaltioon. Lupapäätöksen lähettämistä koskeva velvoite puolestaan koskee lähettämistä kaikkiin kansainväliseen

menettelyyn osallistuneisiin valtioihin. Tämä ero perustuu siihen, että hakemusta koskeva velvoite perustuu Euroopan unionin velvoitteisiin, kun taas lupapäätöstä koskeva velvoite perustuu laajempaa valtiojoukkoa koskevaan YK:n alaiseen valtiosopimukseen.

### *3 a luvun otsikko*

Lain 3 a luvun otsikkoa ehdotetaan muutettavaksi. Luvun säännösten ehdotetaan jatkossa soveltuvan Euroopan laajuisen tieverkon maanteiden 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 §:ssä säädetään yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY tarkoitettuun Euroopan laajuiseen tieverkkoon kuuluvan tien tieliikenneturvallisuutta koskevista tieturvallisuudsdirektiivin mukaisista erityisvaatimuksista.

Tieturvallisuudsdirektiivin 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. Direktiivin 2 artiklan 1b kohdan mukaan ”’päätiellä’ tarkoitetaan taajama-alueiden ulkopuolella sijaitsevaa maantietä, 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, lukuun ottamatta teitä, jotka eivät ole avoinna yleiselle moottoriajoneuvoliikenteelle, kuten pyörätiet, tai teitä, joita ei ole suunniteltu yleisen liikenteen käyttöön, kuten teollisuus-, maatalous- tai metsätalousalueille johtavat kulkuväylät. Direktiivin 1 artiklan 4 kohdan mukaan jäsenvaltiot voivat kuitenkin jättää direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle päätiet, joilla turvallisuuteen 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. Maantielaissa 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 tieliikennelaissa on säännöksiä liikenteestä moottoritiellä ja moottoriliikennetiellä. Kolmanneksi maanteille, jotka yhdistävät maakunnalliset keskuksat 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 keskuksat 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 direktiivissä tarkoitettuja taajama-alueiden ulkopuolella sijaitsevia tietä, joka yhdistävät suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia. Edellä sanotuilla perusteilla soveltamisalan laajuudeksi ehdotetaan Euroopan laajuisen tieverkon maanteita, 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.

Lain 13 §:ssä on esitetty tienpitoa koskevat yleiset vaatimukset, joiden mukaan maantieverkkoa on kehitettävä ja kunnossapidettävä ja siihen investoitava muun muassa siten, että edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja liikenteen päästöjen vähentämistä. Lain 13 §:n mukaan maantiet on suunniteltava, rakennettava ja pidettävä kunnossa niiden liikenteellinen merkitys huomioon ottaen siten, että maantiet ovat liikenteellisesti ja teknisesti mahdollisimman toimivia ja turvallisia, ja niiden tarkoitus saavutetaan mahdollisimman edullisesti. Pykälän 3 momentin mukaan maantietä parannetaan yleisen liikenteen tarpeen vaatiessa taikka liikenteestä aiheutuvien haittojen poistamiseksi tai vähentämiseksi taikka maankäytön sitä edellyttäessä. Edellä mainittujen yleisten vaatimusten lisäksi 13 a §:ssä on säädetty matkojen ja kuljetusten palvelutasosta maanteilla ja 33 §:ssä maanteiden kunnossapidosta. Maantien kuullessa 3 a luvun soveltamisalaan, sovelletaan tämän luvun säännöksiä sekä myös muita maantielain säännöksiä, kuten 13 §:n, 13 a §:n ja 33 §:n sekä 100-100 a §:n säännöksiä, joissa tieliikenneturvallisuus on mainittu yhtenä tekijänä.

#### **43 b §.** *Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi.*

Aiemman tieturvallisuusdirektiivin 5 artikla korvataan kokonaan uudella direktiivin 5 artiklalla, jossa säädetään verkon laajuisesta tieturvallisuusarviointista. 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 suunnitteluominaisuuksien tai niille ominaisen turvallisuuden arvioimiseksi.

Tieturvallisuusdirektiivin 2008/96/EY 5 artikla on kansallisesti pantu täytäntöön säätämällä maantielain 43 d §:ssä tieosuuksien luokittelusta. Aiemmin jäsenvaltioiden on pitänyt varmistaa, että tieosuudet luokitellaan vähintään joka kolmas vuosi tieverkon käyttöä koskevan selvityksen perusteella. Tieturvallisuusdirektiivi edellytti, että tieosuudet jaetaan luokkiin onnettomuusalttiuden mukaan ja tieverkko sen turvallisuuden parantamismahdollisuuksien mukaan. Luokittelun avulla on arvioitu mahdollisuudet yksittäisten kohteiden, tieosuuksien ja tieverkon osien turvallisuuden parantamiseen. Korjaustoimet on tullut aiemminkin suunnata hyöty-kustannussuhteeltaan kannattavimpiin hankkeisiin.

Muutetun direktiivin 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.

Direktiivin mukaisesti verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi on tehtävä riittävän usein, jotta asianmukainen 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 (päälystevauriot, pientareiden kunto, liikennemerkkien, tiemerkitöjen ja reunapaalujen kunto, tien turvalaitteiden kunto)
- suojaattomia 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 jäsenvaltioiden on 5 artiklan 1 kohdan mukaisen verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin tulosten perusteella ja myöhemmin tarvittavien toimien asettamiseksi tärkeysjärjestykseen luokiteltava kaikki tieverkon osuudet vähintään kolmeen luokkaan niiden turvallisuustason mukaan. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 31.10.2025 kertomus 5 artiklan mukaisesti arvioidun koko tieverkon turvallisuusluokituksesta (11 a artikla). Kertomuksen on mahdollisuuksien mukaan perustuttava yhteiseen menetelmään ja katettava luettelo ajantasaistetuista kansallisista suuntaviivoista, mukaan lukien erityisesti teknologian kehityksessä ja suojaattomien tienkäyttäjien suojelemisessa aikaansaadut parannukset. Direktiivin 5 artiklan 5 kohdan mukaisesti komissio antaa ohjeita menetelmistä järjestelmällisten verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien ja turvallisuusluokitusten tekemiseksi.

Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi ehdotetaan säädettäväksi Väyläviraston tehtäväksi ja että verkon laajuinen tieturvallisuusarvioinnin tekemisestä ja sisällöstä säädetään

kokonaisuudessaan uudistettavassa 43 b §:ssä. Myös pykälän numerointi muuttuu. Direktiivi aiheuttaa myös pykälän otsikon päivitystarpeen, minkä vuoksi otsikko ”Tieosuuksien luokittelu” ehdotetaan muutettavaksi muotoon ”Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi”. Lisäksi direktiivin 2 artiklan 6 kohta tieturvallisuusluokittelun määritelmästä ehdotetaan lisättäväksi pykälään uudeksi 5 momentiksi, koska määritelmästä tulee säätää lailla.

**43 c §. Suojattomien tienkäyttäjien suojelu.**

Tieturvallisuusdirektiivin uuden painotuksen vuoksi on tärkeää, että suojattomien tienkäyttäjien suojelusta säädetään maantielain 3 a luvussa. Direktiivin mukaan suojattomien tienkäyttäjien tarpeet tulee ottaa huomioon direktiivin 3–6 a artiklassa säädettyjen menettelyjen täytäntöönpanossa eli infrahankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arvioinnissa ja tieturvallisuusauditoinneissa, verkon laajuudessa tieturvallisuusarvioinnissa, määräaikaissa tieturvallisuustarkastuksissa, kohdennetuissa tieturvallisuustarkastuksissa sekä muissa seurantatoimissa. Suojattomien tienkäyttäjien suojelusta ehdotetaan säädettäväksi maantielain muutetussa 43 c §:ssä, jolla kansallisesti pantaisiin täytäntöön direktiivin 6 b artiklan vaatimukset.

Direktiivin 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 c §:n 1 momentiksi.

Direktiivin 6 b artiklan sekä 2 artiklan 10 kohdan lisäksi suojattomat tienkäyttäjät on huomioitu direktiivin 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. Direktiivin 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.

Direktiivin 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 tasekysymykset.

Direktiivin liitteessä III määritellään verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien ohjeelliset osatekijät, joita suojattomiin tienkäyttäjiin liittyen ovat muun muassa jalankulkijoille ja

pyöräilijöille tarkoitetut ylityskohdat (tasossa ja eritasossa), pyöräilijöiden ylityskohdat (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 ylityskohdan havaittavuuden ja merkitsemisen suhteen, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden risteämisyjärjestelyt tieverkkoon liittyvällä sivutiellä sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vaihtoehtoiset reitit, jos heitä varten ei ole erillisiä järjestelyjä.

Lain 19 §:n mukaan yleissuunnitelmassa on esitettävä "selvitys maantien tarpeellisuudesta ja tutkituista vaihtoehdoista, tien liikenteelliset ja tekniset perusratkaisut, tien likimääräinen sijainti sekä tien arvioidut vaikutukset, kuten vaikutukset tie- ja liikenneoloihin, liikenneturvallisuuteen, maankäyttöön, kiinteistörakenteeseen ja ympäristöön sekä ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen". Muutetulla 43 c §:llä ei ole tarkoitus muuttaa 19 §:n sisältöä, vaan 43 a §:n soveltamisalaan kuuluvalla tieverkolla sovelletaan sekä 19 §:ää että 43 c §:ää suojattomien tienkäyttäjien suojelusta, huomioiden että direktiivin liitteiden ohjeelliset osatekijät eivät ole velvoittavia, vaan ohjeellisina mahdollisesti huomioitavaksi tulevia seikkoja.

#### **43 d §.** *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 d §:n 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 tieturvallisuusnäkökohdat, 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 d §:n 2 momentissa ja arvioinnissa huomioitavista seikoista säädettäisiin 3 momentissa. Väyläviraston on huolehdittava, että turvallisuusvaikutusten arviointi tehdään osana suunnittelua ennen hankkeen hyväksymistä. Tiehankkeiden suunnittelussa toimijoina ovat ELY-keskukset ja Väylävirasto.

#### **43 e §.** *Tieturvallisuusauditointi.*

Voimassa olevan lain 43 b §:ssä 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. Muutetun direktiivin mukainen tieturvallisuusauditointi tulee tehdä kaikista 43 a §:ssä tarkoitetulla maantieverkolla tehtävistä tiehankkeista. Väyläviraston on voimassaolevan maantielain mukaan huolehdittava, että kyseiset tieturvallisuusarvioinnit suoritetaan. Direktiivin 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. Direktiivin muutoksella liitteeseen II on tehty 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 §:ssä. Tieturvallisuusdirektiivissä ja maantielaissa käytettyjen käsitteiden yhdenmukaisuuden vuoksi 43 b §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että 43 b §:ssä käytetty käsite ”tieturvallisuusarviointi” muutetaan direktiivin sanamuodon mukaisesti ”tieturvallisuusauditoinniksi”. Direktiivin myötä käyttöön otetaan uusi verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi” (5 artikla). Lisäksi tieturvallisuusdirektiivissä on jo käytössä 3 artiklan mukainen ”infranhankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arviointi”. Siten nykyinen 43 b §:n otsikko ”Tieturvallisuusarviointi” ja pykälän teksti ovat omiaan aiheuttamaan sekaannusta uuden 43 b §:n ”Verkonlaajuisen tieturvallisuusarvioinnin” kanssa sekä maantielakiin lisättävän ”infranhankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arviointia” koskevan pykälän kanssa. Myös pykälän numerointi muuttuu. Näin ollen on perusteltua muuttaa ehdotettavan 43 e §:n otsikko direktiivin sanamuodon mukaiseksi ja käyttää myös pykälätekstissä käsitettä tieturvallisuusauditointi. Lisäksi pykälään lisätään uusi momentti, jossa määritellään ’turvallisuusauditointi’ tieturvallisuusdirektiivin 2 artiklan 4 kohdan mukaisesti, koska määritelmistä tulee säätää lailla.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, että Väyläviraston olisi huolehdittava, että tieturvallisuusauditointi tehdään yleissuunnitelmaa laadittaessa, tiesuunnitelmaa laadittaessa, ennen maantien liikenteelle avaamista ja maantien käytön alkuvaiheessa. Väyläviraston on huolehdittava, että tieturvallisuusauditointi tehdään osana suunnittelua. Tiehankkeiden suunnittelussa toimijoina ovat ELY-keskukset ja Väylävirasto.

#### **43 f §.** *Määräaikainen tieturvallisuustarkastus.*

Voimassaolevan lain 43 c §:ssä säädetään teiden säännöllisistä turvallisuustarkastuksista niiden ominaisuuksien ja puutteiden todentamiseksi, jotka turvallisuusyistä vaativat muutoksia. Pykälällä on kansallisesti pantu täytäntöön tieturvallisuusdirektiivin 6 artikla. Tieturvallisuusdirektiivillä 6 artiklan otsikko on muutettu muodosta ”Tieturvallisuustarkastus” muotoon ”Määräaikainen tieturvallisuustarkastus”. Kyseinen muutos aiheuttaa muutostarpeen maantielain 3 a lukuun. Myös pykälän numerointi muuttuu.

Direktiivin 2 artiklan 7 a) kohdan mukaan määräaikaisella tieturvallisuustarkastuksella tarkoitetaan määräajoin tehtävää rutiinitarkastusta, jossa todennetaan ne ominaisuudet ja puutteet, jotka turvallisuusyistä vaativat kunnostamista. Määritelmästä tulee säätää lain tasolla ja se ehdotetaan lisättäväksi maantielain 43 f §:n 1 momentiksi.

Pykälän 2 *momentissa* säädettäisiin, että Väyläviraston olisi huolehdittava, että maanteilla tehdään riittävän usein määräaikaisia tieturvallisuustarkastuksia, jotta kyseisen maantien turvallisuustaso voidaan turvata. Väyläviraston on huolehdittava, että tarkastuksia tehdään säännöllisesti. Tarkastuksissa toimijoina ovat ELY-keskukset ja Väylävirasto.

Direktiivin 6 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on jatkossa varmistettava, että määräaikaisia tieturvallisuustarkastuksia tehdään riittävän usein, jotta kyseisen tieinfrastruktuurin asianmukainen turvallisuustaso voidaan turvata. Nykyisen maantielain 43 d §:n 2 momenttia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan direktiivin vaatimuksia ja se olisi jatkossa maantielain 43 f §:n 2 momentti. Direktiivin myötä tieturvallisuusdirektiivin 6 artiklan 2 kohta määräaikaistarkastusten ja tietöiden kuulumisesta turvallisuustarkastuksiin kumotaan.

Direktiivin 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 asianmukainen turvallisuustaso voidaan taata, joka tapauksessa vähintään joka kuudes vuosi. Kyseinen kohta ehdotetaan lisättäväksi pykälän uudeksi 3 momentiksi.

**43 g §.** *Kohdennetut tieturvallisuustarkastukset ja muut seurantatoimet.*

Tieturvallisuudirektiiviin on lisätty uusi artikla 6 a, ”Käytössä olevien menettelyjen seuranta”, jonka sisältö pannaan kansallisesti täytäntöön kokonaan uudella 43 g §:llä. 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. Direktiivissä mainitut korjaustoimet tehdään turvallisuustarkastusten tulosten seurantatoimina, mikäli korjaustoimen tarpeellisuudesta on perustellusti päätetty.

Direktiivin 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 tieturvallisuusarvioinnin tulosten seurantatoimet.

Kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tehdessä huomioon voidaan ottaa direktiivin 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 risteämisyjärjestelyt.

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, liikennemerkki ja merkinnät:

- a) yhtenäiset liikennemerkki, ei häiritse näkemille;
- b) liikennemerkkien luettavuus (sijainti, koko, väri);
- c) tienviitat/viitoitus;
- d) yhtenäiset tiemerkinnät ja tien linjausta osoittavat merkinnät;
- e) tiemerkintöjen luettavuus (sijainti, mitat ja paluuhetimitävyys kuivissa ja märissä olosuhteissa);
- f) tiemerkintöjen asianmukainen kontrasti;
- g) valaistuksen 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) tietyöt;
- 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 määrittävä 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. Pykälän 2 momentissa säädettäisiin Väyläviraston tehtäväksi kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten ja muiden seuranta toimien tekeminen. Samoin kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten ja muiden seuranta toimien edellytyksistä ja yksityiskohdista ehdotetaan säädettäväksi pykälän 3-5 momentissa. Määritelmästä tulee säätää lain tasolla ja direktiivin 2 artiklan 7 kohta kohdennettujen tieturvallisuustarkastuksen määritelmästä ehdotetaan lisättäväksi 43 g §:n 1 momentiksi.

Väyläviraston on huolehdittava, että edellä mainittuja tehtäviä tehdään säännöllisesti ja että täytäntöönpanon seuraamiseksi laaditaan toimintasuunnitelma riskiperusteisesti. Näissä tehtävissä toimijoina ovat ELY-keskukset ja Väylävirasto.

**43 h §. Tieturvallisuusarvioija.**

Voimassaolevan lain 43 e §:ssä 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



onnettomuusanalyysista. 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 maantielain 43 b ja 43 d §:issä tieturvallisuusarvioinnista sekä tietosuukien luokittelusta. Kansallisessa lainsäädännössä käytetään termiä tieturvallisuusarvioija tieturvallisuusauditoijan sijasta ja termi pidetään jatkossa sellaisenaan sen vakiintuneisuuden vuoksi.

Direktiivin myötä tieturvallisuusarvioijia koskevaan sääntelyyn on tehty vähäisiä muutoksia. Direktiivi 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, kokemuksesta ja koulutuksesta 43 g §:ssä. Lisäksi pykälän numerointia ehdotetaan muutettavaksi.

#### **43 i §. Tieturvallisuusarvioijien koulutus.**

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

Tieturvallisuusarvioijien koulutuksesta säädetään nykyisessä laissa 43 f §:ssä. Direktiivin tuomien muutosten myötä pykälän numerointi ehdotetaan muutettavaksi 43 i §:ksi. Liikenne- ja viestintävirasto on vastuussa tieturvallisuusarvioijien koulutuksen järjestämisestä ja sen on otettava huomioon koulutuksen sisältöä laadittaessa. Direktiivin lisäys ei aiheuta muutostarpeita pykälätekstiin. Liikenne- ja viestintävirasto voi huolehtia koulutustehtävistä tai antaa ne ulkopuolisen palveluntuottajan suorittavaksi. Tehtävässä on kyse julkisen hallintotehtävän hoitamisesta, kuten on todettu myös pykälästä säädettäessä (HE 39/2012 vp), joten momentissa on siksi myös säännökset hyvästä hallinnosta tehtävän suorittamisessa. Palvelun tuottajan on noudatettava, mitä hallintolaissa (434/2003), kielilaissa (423/2003), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) ja arkistolaisissa (831/1994) sekä yleisessä tietosuojalaissa (1050/2018) säädetään.

Selvyyden vuoksi pykälään lisättäisiin uusi *4 momentti*. Ehdotetussa 4 momentissa olisi informatiivinen viittaus liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) liikenneasioiden rekisteriä koskeviin 26-28 lukuihin.

Pykälän *3 momentissa* nimittäin säädettäisiin nykyistä lakia vastaavasti tieturvallisuusarvioijan pätevydestä annettavasta todistuksesta. Kyse on liikenteen palveluista annetun lain 2 §:n 7 kohdan mukaisesta henkilöluvasta. Henkilöluvut ja niihin liittyvät tiedot tallennetaan liikenneasioiden rekisteriin. Liikenneasioiden rekisteristä, rekisterin tietosisällöstä ja tietojen luovuttamisesta säädetään liikenteen palveluista annetun lain 26–28 luvuissa. Pykälää ehdotetaan muutettavaksi siten, että Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset tieturvallisuusarvioijien koulutusohjelman ja pätevyystodistuksen saamiseksi tarvittavan kokeen sisällöstä, liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen sijaan, kuten voimassaolevassa 3 momentissa säädetään.

Tiedoista, joita luonnollisesta henkilöstä saa tallentaa rekisteriin, säädetään kyseisen lain 219 §:ssä. Pykälän mukaan luonnollisesta henkilöstä rekisteriin saa tallentaa muun muassa nimen sekä henkilötunnuksen, osoitteen ja muun yhteystiedon, yritys- ja yhteisötunnuksen, jos henkilö

on yksityinen elinkeinonharjoittaja sekä tiedon yrityksestä tai yhteisöstä, jonka palveluksessa henkilö on tai jonka toiminnassa hän on mukana. Tämän lisäksi rekisteriin saa lain 222 §:n nojalla tallentaa tietoja henkilöluvasta, kuten tiedon myönnetystä ja peruutetusta luvasta, siihen liittyvistä ehdoista ja erivapauksista, yksilöintitunnuksesta, voimassaoloajasta, muutoksista sekä tiedot evätyistä lupahakemuksista.

Liikenteen palveluista annetun lain 216 §:n 2 momentissa säädetään siitä, mihin tarkoitukseen liikenneasioiden rekisteriä ylläpidetään. Tällainen käyttötarkoitus on saman momentin mukaan muun ohella liikenteen viranomaispalvelujen tuottaminen. Saman pykälän 3 momentissa säädetään siitä, että Liikenne- ja viestintävirasto saa käyttää rekisterissään olevia tietoja sille laissa säädettyjen tehtävien hoitamiseksi. Tieturvallisuusarvioijien tietojen käsittely palvelisi ensisijaisesti viraston viranomaistehtäviä. Tietoja voitaisiin kuitenkin luovuttaa liikenteen palveluista annetun lain mukaisesti esimerkiksi lain 227 §:ssä tarkoitetulla tavalla.

Koska Liikenne- ja viestintäviraston tehtäviin kuuluu tieturvallisuusarvioijien pätevyyskoulutuksen järjestäminen ja henkilötietoja käsitellään tämän tehtävän hoitamiseksi, on virastolla oikeusperusta käsitellä koulutukseen osallistuvien henkilöiden henkilötietoja liikenneasioiden rekisterissä. Liikenneasioiden rekisterin henkilötietojen käsittelyn oikeusperusta on EU:n yleisessä tietosuoja-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukainen rekisterinpitäjän velvoitteen noudattaminen. Tätä käsittelyperustetta on käsitelty laajemmin myös liikenneasioiden rekisterisääntelyn yhteydessä (HE 145/2017 vp).

Perustuslain 10 §:ssä turvatus yksityiselämän ja henkilötietojen suojaa sekä perustuslakivaliokunnan lausuntokäytäntöä käsitellään tarkemmin luvussa 11.

#### **43 j §.** *Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset.*

Direktiivi ei aiheuta muutostarpeita voimassa olevan lain 43 g §. Luvun 3 a pykälien numerointi muuttuu ja asiasta säädettäisiin uudessa 43 j §.

7 luku Erinäiset säännökset

#### **100 c §.** *Tienpidon viranomaisvalvonta.*

Pykälä ehdotetaan kumottavaksi ja sen sisältö siirrettäväksi uudeksi 109 b §:ksi.

#### **105 §.** *Muutoksenhaku.*

Pykälässä säädetään muutoksenhausta lain 43 f §:ssä tarkoitettua tieturvallisuusarvioijan pätevyystodistusta koskevaan päätökseen.

Koska 43 f §:n numerointi muuttuu, ehdotetaan 105 §:n 1 momenttia muutettavaksi siten, että siinä viitataan 43 i §:ään.

#### **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 tieturvallisuudsdirektiivin täytäntöönpanosta ja soveltamisesta.

Pykälän 3 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 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 viranomainen voidaan lailla valtuuttaa antamaan oikeussääntöjä määräyistä 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). 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 teknisluonteisista asioista. Liikenne- ja viestintävirastolla on niihin erityinen ja vakiintunut asiantuntemus. Tietunnelien osalta turvallisuusmenettelyt sisältävät ne hallinnolliset menettelyt, joilla tunnelin turvallisuuden prosesseista ja käytännöistä huolehditaan. Tämä sisältää muun muassa tunneliturvallisuudsdirektiivissä tarkoitettujen tunneleiden käyttöönotot ja sulkemiset, turvallisuustason hyväksynnit sekä määräaikaistarkastukset. Teknisillä vaatimuksilla tarkoitetaan tässä yhteydessä tunneliturvallisuudsdirektiivissä esille nostettujen turvallisuustoimenpiteiden ja infrastruktuuriin liittyvien toimenpiteiden vähimmäistasoa, käytännössä esimerkiksi tunnelin geometriaa, ilmanvaihtoa tai tunnelin häiriönhallinnan tasoa ja muita vastaavia seikkoja. Tietunnelien osalta määräyksenantovaltuus Liikenne- ja viestintävirastolle on olennaisen tärkeä maantietunnelien turvallisuustason turvaamiseksi. Tieturvallisuudsdirektiivin osalta määräyksenantovaltuus koskisi lain 43 b – g §:ssä tarkoitettuja menettelyjä ja vaatimuksia, joiden yksityiskohdista Liikenne- ja viestintävirasto voisi antaa määräyksiä direktiivin asianmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi. 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 unionilainsäädäntöön, 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.

**109 b §.** *Tienpidon viranomaisvalvonta.*

Teknisenä Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaa selkeyttävänä muutoksena ehdotetaan kumottavaksi lain 100 c § ja sen sisältö siirrettäväksi uudeksi 109 b §:ksi. Lisäksi pykälän *1 momenttiin* ehdotetaan lisättäväksi viittaukset lain 43 b – g §:ään, joissa säädetään tieturvallisuudirektiivin mukaisista menettelyistä ja vaatimuksista, joita viranomaisvalvonnan halutaan myös koskevan.

Voimassa olevan lain 100 c §:ssä säädetään tienpidon 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. Uuden pykälän 1 momenttiin ehdotetaan lisättäväksi uusi kohta koskien tieturvallisuudirektiivin mukaista valvontaa, josta säädetään voimassaolevan lain 43 h §:ssä. Muutos katsotaan tarpeelliseksi, jotta valvontaa koskeva sääntely olisi johdonmukaisesti yhdessä lain pykälässä.

Pykälän 1 *momentin* mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tehtävänä olisi valvoa, että Väylävirasto noudattaa, mitä 3 a luvussa Tieliikenneturvallisuuden hallinnasta säädetään. Lisäksi ehdotetaan lisättäväksi säännös, jonka mukaan Liikenne- ja viestintäviraston tulisi huolehtia sille erikseen sovituista tehtävistä.

## **7.2 Ratalaki**

**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 menettelyssä.

Pykälään ehdotetaan lisättävän uusi 5 momentti, joka sisältäisi viittauksen YVA-lakiin esitettyyn uuteen 29 a §:ään. Sen mukaan lupaviranomaisen tulisi toimittaa asiakirjat ja niiden olennaisia osia koskevat käännökset ympäristöministeriöön toiseen valtioon lähettämistä varten. Olennaisia osia olisivat säännöksen perusteluiden mukaan (HE 50/2021 vp) lupahakemuksen osalta ainakin ne osat, joiden perusteella toisen valtion viranomaiset ja ne,

joiden oloihin tai etuihin hanke saattaa vaikuttaa, voivat tunnistaa sen, minkälaisia rajat ylittäviä merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia hankkeella voi olla ja miten sen aiemmissa vaiheissa antamat kommentit on otettu huomioon. Lupapäätöksen olennaisia osia olisivat puolestaan ainakin ne osat, joiden perusteella toisen valtion viranomaiset ja ne, joiden oloihin tai etuihin hanke saattaa vaikuttaa, voivat tunnistaa sen, miten arviointiselostus, perusteltu päätelmä ja kansainvälistä kuulemista koskevat asiakirjat on otettu huomioon sekä sen, mitä toimia lupapäätös edellyttää tunnistettujen merkittävien haitallisten rajat ylittävien ympäristövaikutusten välttämiseksi, ehkäisemiseksi, rajoittamiseksi tai poistamiseksi sekä seuraamiseksi. Asiakirjojen kääntämisestä aiheutuvat kulut kuuluisivat esitetyn YVA-lain esitetyn 38 §:n mukaan hankkeesta vastaavan vastuulla.

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 menettelyä. Lupahakemus toimitettaisiin toiselle valtiolle, jos tämä olisi ilmoittanut osallistuvansa hankkeen YVA-menettelyyn. YVA-lain 29 a §:n velvoite koskee myös lupapäätöksen lähettämistä toiseen valtioon. Lupahakemuksen lähettämistä koskeva velvoite koskee ainoastaan lähettämistä kansainväliseen menettelyyn osallistuneeseen Euroopan unionin jäsenvaltioon. Lupapäätöksen lähettämistä koskeva velvoite puolestaan koskee lähettämistä kaikkiin kansainväliseen menettelyyn osallistuneisiin valtioihin. Tämä ero perustuu siihen, että hakemusta koskeva velvoite perustuu Euroopan unionin velvoitteisiin, kun taas lupapäätöstä koskeva velvoite perustuu laajempaa valtiojoukkoa koskevaan YK:n alaiseen valtiosopimukseen.

## **8 LAKIA ALEMMAN ASTEINEN SÄÄNTELY**

Ehdotettu maantielain 109 §:n 3 momentti sisältäisi valtuuden Liikenne- ja viestintävirastolle antaa määräyksiä koskien kaikkia maantieverkon tunneleita riippumatta siitä, ovatko tunnelit osana Euroopan laajuisista tieverkkoa vai eivät. Voimassaolevan 109 §:n 3 momentin mukaan 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.

## **9 Voimaantulo**

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan syksyllä 2021.

## **10 Toimeenpano ja seuranta**

Tieturvallisuudirektiivin 1 artiklan 4 kohdan mukaan kunkin jäsenvaltion on annettava komissiolle tiedoksi viimeistään 17.12.2021 luettelo alueellaan olevista moottoriteistä ja pääteistä sekä tämän jälkeen luetteloon tehtävät muutokset. Lisäksi jäsenvaltioiden on annettava komissiolle tiedoksi luettelo direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jätetyistä tai soveltamisalaan sisällytetyistä teistä sekä tähän luetteloon 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 tarkoitettut eri tieluokat.

Direktiivin 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,

## HE 138/2021 vp

mukaan lukien erityisesti teknologian kehityksessä ja suojattomien tienkäyttäjien suojelemisessa aikaansaadut parannukset. Tällaiset kertomukset on 31.10.2025 alkaen toimitettava viiden vuoden välein.

Direktiivin 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.

Esityksen toimeenpano liittyy tiiviisti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja valmisteilla olevaan liikenneturvallisuusstrategiaan. Liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuus tarvitsee myös infrastruktuuriin kohdistuvia toimenpiteitä. Kunnossa oleva väyläverkko luo perustaa toimivalle ja turvalliselle liikkumiselle. Uudistetun tieturvallisuusedirektiivin mukaiset menettelyt ja niissä kertyvä tieto luovat paremmat edellytykset suunnitelmien seurannalle ja päivittäiselle sekä liikenneturvallisuuden parantamiselle jatkossa.

### 11 Suhde muihin esityksiin

Eduskunnan käsiteltäväksi annettiin 8.4.2021 hallituksen esitys ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain ja maa-aineslain muuttamisesta (HE 50/2021 vp; YM028:00/2020). Esityksen johdosta muutettiin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettua lakia ja maa-aineslakia siten, että tiettyjen julkisten ja yksityisten hankkeiden ympäristövaikutusten arvioinnista annetun direktiivin täytäntöönpanoa täydennettiin komission antaman virallisen huomautuksen johdosta. Lakimuutokset tulevat voimaan 1.10.2021.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteilla hallituksen esitys ilmailulain muuttamiseksi, joka on tarkoitus antaa eduskunnalle syksyllä 2021. Tässä yhteydessä ilmailulakiin tehdään mm. YVA-direktiivin täytäntöönpanon täydentämiseksi tarpeelliset muutokset. Muutosten on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2022.

### 12 Suhde perustuslakiin ja säättämisjärjestys

Ehdotettujen muutosten osalta on syytä tarkastella ja arvioida niiden suhdetta perustuslain 6, 7, 9, 10, 18, 20 §:ssä säädettyihin perusoikeuksiin ja perustuslain 12 ja 80 §:ään.

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 säättämisjärjestysperusteluissa 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 §:n 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 tienkäyttäjiryhmien oikeuksia liikenteessä tulisi yhdenvertaisuusperiaatteen mukaisesti tarkastella mahdollisimman tasapuolisesti ja kaikille tienkäyttäjille tulisi taata yhtäläiset mahdollisuudet turvalliseen tienkäyttöön (HE 180/2017 vp, s. 38). Ehdotettujen lakimuutosten mukainen suojattomien tienkäyttäjien huomioiminen tieturvallisuutta edistävissä ratkaisuisa tukisi yhdenvertaisuusperiaatteen toteutumista eri tienkäyttäjiryhmien välillä. Direktiivin mukaan suojattomien tienkäyttäjien osuus tieliikenteen kuolonuhreista unionissa oli 47 prosenttia vuonna 2017. Näin ollen suojattomien tienkäyttäjien järjestelmällisen huomioonottamisen tieliikenteen turvallisuudenhallintamenettelyissä voidaan katsoa olevan tarpeen, jotta yhdenvertaisuusperiaate toteutuisi myös tieliikenteessä ja tieliikenneturvallisuuksessa. Samoin muiden tienkäyttäjiryhmien turvallisuus tulee turvallisuudenhallintamenettelyissä pyrkiä takaamaan mitään käyttäjiryhmää 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 aiheutuvilla 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 §:ssä 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 suojaa, 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, ja 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 §:ssä 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).<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Tuomas Ojanen – Martin Scheinin: PL 9 §: Liikkumisvapaus. Teoksessa Pekka Hallberg et al.: Perusoikeudet. 2. uud. p. Helsinki 2011 s. 317–387, s. 325

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.

*Julkisuusperiaate (12 §) ja henkilötietojen suoja (10 §)*

Perustuslain 12 §:n 2 momentissa säädetään, että viranomaisen hallussa olevat asiakirjat ja muut tallenteet ovat julkisia, jollei niiden julkisuutta ole välttämättömien syiden vuoksi lailla erikseen rajoitettu. Jokaisella on oikeus saada tieto julkisesta asiakirjasta ja tallenteesta. Perustuslain säännös sisältää tallennejulkisuutta koskevan pääperiaatteen.

Julkisuusperiaate koskee lähtökohtaisesti myös viranomaisen henkilörekistereitä. Viranomaisten henkilörekistereiden julkisuuden osalta tulee kuitenkin arvioitavaksi henkilötietojen suoja ja sen asettamat luovutusedellytykset. Perustuslakivaliokunta on esimerkiksi verotustietojen julkisuussäätelyn muutoksen osalta todennut, että sekä yleisöjulkisuutta että tietojen salassapitoa ja luovutettavuutta koskevaa sääntelyä on arvioitava perustuslain 12 §:n 2 momentin ja 10 §:n 1 momentin kannalta (PeVL 4/2014 vp, s. 2). Esityksen tavoitteena on tieturvallisuusarvioijien koulutustietojen osalta parantaa liikenneasioiden rekisterin talletettujen tietojen saatavuutta niin, että henkilötietojen suojan korkea taso samalla turvataan.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin sisältyy aiempaa sääntelyä asiallisesti vastaava säännös tieturvallisuusarvioijien koulutuksesta. Liikenne- ja viestintävirasto antaa peruskoulutuksen hyväksytysti suorittaneelle luonnolliselle henkilölle todistuksen turvallisuusarvioijan pätevyydestä, ja tätä koskevaa tietoa talletettaisiin liikenneasioiden rekisteriin. Lakiehdotus olisi siten merkityksellinen perustuslain 10 §:ssä sekä EU-oikeudessa ja Suomen kansainvälisissä ihmisoikeusvelvoitteissa turvatus yksityiselämän ja henkilötietojen suojan kannalta.

Perustuslakivaliokunnalla on verrattain runsaasti lausuntokäytäntöä henkilötietojen suojasta (ks. tuoreesta lausuntokäytännöstä kokoavasti esim. PeVL 4/2021 vp, s. 2–4 viittauksineen). Lähtökohtaisesti henkilötietojen sääntelyn tulee perustua yleiseen tietosuoja-asetukseen ja sitä täydentävään kansalliseen yleissääntelyyn (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 4–5). Kansallisen sääntelyn liikkumavara on perusteltava (PeVL 1/2018 vp). Kansallisen sääntelyn tarve korostuu lähinnä yleisen tietosuoja-asetuksen mukaisten erityisten henkilötietoryhmien sekä kansallisesti valtiosääntöisesti arkaluonteisiksi katsottavien tietojen osalta (PeVL 15/2018 vp). Sääntelytarpeen arvioinnissa on otettava huomioon riskiperusteisuus (ks. PeVL 14/2018 vp, s. 5) ja perusoikeuksien yleiset rajoitusedellytykset (ks. PeVL 42/2016 vp, s. 2-3 ja siinä viitattut lausunnot).

Lakiin lisättäisiin informatiivinen viittaus liikenneasioiden rekisteriin. Liikenneasioiden rekisteriä koskeva sääntely on annettu perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella (PeVL 2/2018 vp). Itse rekisterisääntelyä ei muutettaisi. Näin ollen merkityksellistä henkilötietojen suojan arvioinnin kannalta olisi se, että rekisteriin tulisi uusia tietoja, kun sinne talletettaisiin tiedot tieturvallisuusarvioijista. Tieto tieturvallisuusarvioijien koulutuksesta on tarpeen arvioijien pätevyyden varmistamiseksi sekä toiminnan valvontaa varten. Taustalla on liikenneturvallisuuden varmistamista koskeva yleinen etu. Vastaavia tietoja tieturvallisuusarvioijista käsitellään jo Liikenne- ja viestintävirastossa. Tieturvallisuusarvioijia



koskeva sääntely perustuu EU-direktiiviin eikä henkilötietojen osalta tässä yhteydessä annettaisi kansallista lisäsääntelyä.

Vaikka kyse on ammattiin tai elinkeinonharjoittamiseen liittyvästä tiedosta, koskee tietoa silti henkilötietojen suoja. Yhteys ammatilliseen toimintaan vaikuttaa kuitenkin siten, että tällaista tietoa ei ole tarpeen suojata yhtä laajasti kuin yksityiselämän ydinalueelle kuuluvia tietoja. Näillä tiedoilla on myös merkitystä liikenneturvallisuuden kannalta ja muiden toimintaan, joten muilla tahoilla on perusteltu intressi saada näitä tietoja. Aiemmin tietojen luovuttaminen on perustunut Liikenne- ja viestintävirastossa suostumukseen. Nyt tietoja olisi mahdollista luovuttaa esimerkiksi liikenteen palveluista annetun lain 227 §:n mukaisena yksittäisluovutuksena. Luonnollisen henkilön tiedollista itsemääräämisoikeutta suojaisi osaltaan kuitenkin liikenteen palveluista annetun lain 231 §:n mukainen kiello-oikeus.

#### *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 päätöksentekoon. Säännös ilmaisee ihmisten kaikinpuolisen vastuun sellaisesta taloudellisen ja yhteiskunnallisen toiminnan kokonaislinjasta, joka turvaa elollisen ja elottoman luonnon monimuotoisuuden säilymistä (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 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 täytäntöpanoa kansallisessa lainsäädännössä, jonka voidaan katsoa parantavan YVA-lain vaikuttavuutta, edistävän sitä, että ympäristövaikutukset arvioidaan ja että päätöksentekoon

liittyy riittävät tiedonsaanti- 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 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). 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

## HE 138/2021 vp

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 lainsäätämisyjärjestyksessä.

### *Ponsi*

Koska tieturvallisuusdirektiivissä on säännöksiä, jotka ehdotetaan pantaviksi täytäntöön lailla, annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

**Laki**

**liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 100 c §, sellaisena kuin se on laissa 980/2018  
*muutetaan* 29 §, 3 a luvun otsikko sekä 43 a—43 h, 105 ja 109 §, sellaisina kuin ne ovat, 29 § laissa 261/2017, 3 a luvun otsikko sekä 43 a ja 43 e § laissa 446/2012, 43 b—43 c §, 43 f—43 h § ja 109 § laissa 980/2018 ja 105 § laissa 1501/2019, sekä *lisätään* lakiin uusi 43 i, 43 j ja 109 b § 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, sitä ei enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen tiesuunnitelman laatimiseen.

Jos tiehankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, suunnitelman hyväksymispäätöksestä on 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.

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

3 a luku

**Tieliikenneturvallisuuden hallinta**

43 a §

*Soveltamisala*

Tässä luvussa säädetään tieliikenneturvallisuutta koskevista tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja

neuvoston direktiivin (EU) 2019/1936 mukaisista erityisvaatimuksista Euroopan laajuisen tieverkon teillä, moottoriteillä sekä tämän lain 4 §:n 3 momentissa tarkoitetuilla valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvilla maanteilla.

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

Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivissä 2019/1936, jäljempänä *tieturvallisuudirektiivi*, mukaisia erityisvaatimuksia sovelletaan myös sellaisiin 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.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2004/54/EY, jäljempänä *tunneliturvallisuudirektiivi*, tarkoitettuihin tunneleihin, lukuun ottamatta tämän lain 43 d §:n 3 momenttia.

#### 43 b §

##### *Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi*

Väyläviraston on huolehdittava, että 43 a §:ssä tarkoitetuista maanteista tehdään verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi.

Arvioinnissa on arvioitava onnettomuusriskiä ja vaikutusten vakavuuden riskiä seuraavin perustein:

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

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

Verkon laajuiset tieturvallisuusarvioinnit on tehtävä riittävän usein, jotta voidaan varmistaa asianmukainen turvallisuustaso, ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi. Väylävirasto voi ottaa arviota tehdessään huomioon tieturvallisuudirektiivin 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 c §

##### *Suojattomien tienkäyttäjien suojelu*

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

Väyläviraston sekä Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava, että suojattomien tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon 43 a §:ssä tarkoitetuilla maanteilla yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa sekä 43 b ja 43 d—43 g §:ssä säädettyjen menettelyjen täytäntöönpanossa.

43 d §

*Infrahankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arviointi*

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

Väyläviraston on huolehdittava tieturvallisuusvaikutusten arvioinnin laatimisesta suunnitteluvaiheessa ennen hankkeen hyväksymistä 43 a §:ssä tarkoitetuilla maanteilla.

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

43 e §

*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 tarkoitetuilla maanteilla tiehankkeista tehdään tieturvallisuusauditointi yleissuunnitelmaa laadittaessa, tiesuunnitelmaa laadittaessa, ennen tien avaamista liikenteelle ja tien käytön alkuvaiheessa.

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

43 f §

*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 tarkoitetuilla maanteilla tehdään riittävän usein määräaikaisia tieturvallisuustarkastuksia, jotta kyseisen tieinfrastruktuurin asianmukainen turvallisuustaso voidaan turvata.

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

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 huolehdittava, että 43 b §:n mukaisesti tehtyjen verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien tulosten seurantatoimina toteutetaan kohdennettuja

tieturvallisuustarkastuksia tai suoria korjaustoimia. Väylävirasto voi ottaa huomioon kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tehdessään tieturvallisuudirektiivin liitteessä II a vahvistetut ohjeelliset osatekijät.

Väyläviraston on huolehdittava, että kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten tulosten seuranta-toimena arvioidaan, ovatko korjaustoimet tarpeen. Väyläviraston on erityisesti tunnistettava teosuudet, joilla tarvitaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden parannuksia, ja määriteltävä toimet näiden teosuuksien turvallisuuden parantamiseksi.

Väyläviraston on huolehdittava, että 3 momentissa tarkoitettujen korjaustoimien kohdistetaan ensisijaisesti alhaisen turvallisuustason teosuuksiin, joilla voidaan merkittävästi parantaa turvallisuutta ja vähentää onnettomuuskustannuksia.

Väyläviraston on huolehdittava toimintasuunnitelman laatimisesta ja säännöllisestä päivittämisestä. Toimintasuunnitelman laatimisessa on huomioitava riskiperusteisesti painopisteet yksilöityjen korjaavien toimien täytäntöönpanon seuraamiseksi.

#### 43 h §

##### *Tieturvallisuusarvioija*

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

Tieturvallisuusarvioija ei saa tieturvallisuusauditoinnin aikana osallistua sen tiehankkeen 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 tai hankkia tarvittavat palvelut julkisilta tai yksityisiltä palvelujen tuottajilta. Julkisia hallintotehtäviä hoidettaessa noudatettavista hyvän hallinnon periaatteista säädetään hallintolaissa, kielilaissa (423/2003), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) ja arkistolaissa (831/1994) sekä tietosuojalaissa (1050/2018).

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 valtioneuvoston asetuksella. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset tieturvallisuusarvioijien koulutusohjelman ja pätevyystodistuksen saamiseksi tarvittavan kokeen sisällöstä.

Turvallisuusarvioijien kokeiden suorittamista ja myönnettyjä todistuksia koskevien tietojen tallentamiseen ja ylläpitoon sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain 26–28 lukua.

## HE 138/2021 vp

### 43 j §

#### *Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset*

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

### 7 luku

#### **Erinäiset säännökset**

### 105 §

#### *Muutoksenhaku*

Edellä 43 i §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a ja 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, tiealue, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella sekä maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan tai maakunnan alueelle taikka viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 87 §:ssä.

### 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 tarpeellisia määräyksiä koskien maantietunneleita ja tunneliturvallisuusdirektiivissä tarkoitettujen tietunnelien turvallisuusmenettelyjä ja turvallisuuteen liittyviä teknisiä vaatimuksia sekä tieturvallisuusdirektiivin edellyttämiä 43 b – g §:ssä tarkoitettuja menettelyjä ja vaatimuksia. Maanmittauslaitos vahvistaa maantietoimituksen suorittamisen ohjaamiseksi tarpeelliset asiakirjojen kaavat. Lisäksi



## HE 138/2021 vp

Maanmittauslaitos antaa määräykset rajamerkeistä, muista maastomerkeistä sekä maantietoimituksessa suoritettavien mittausten tarkkuudesta.

109 b §

### *Tienpidon viranomaisvalvonta*

Liikenne- ja viestintävirasto valvoo 13, 13 a, 33, 43 b – g, 100 ja 100 a §:n 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 sovitusta tieturvallisuustehtävistä.

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

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

2.

## Laki

### ratalain 24 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan ratalain (110/2007) 24 §, sellaisena kuin se on laissa 262/2017, 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, samaa selvitystä ei 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, sitä ei enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen ratasuunnitelman laatimiseen.

Jos ratahankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, suunnitelman hyväksymispäätöksestä on käytävä ilmi hallintolaissa säädettyjen vaatimusten 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 myös yleis- ja ratasuunnitelmaan.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

Helsingissä 23.9.2021

**Pääministeri**

**Sanna Marin**

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

1.

**Laki**

**liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
*kumotaan* liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 100 c §, sellaisena kuin se on laissa 980/2018

*muutetaan* 29 §, 3 a luvun otsikko sekä 43 a—43 h, 105 ja 109 §, sellaisina kuin ne ovat, 29 § laissa 261/2017, 3 a luvun otsikko sekä 43 a ja 43 e § laissa 446/2012, 43 b—43 c §, 43 f—43 h § ja 109 § laissa 980/2018 ja 105 § laissa 1501/2019, sekä *lisätään* lakiin uusi 43 i, 43 j ja 109 b § 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 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

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, sitä ei enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen tiesuunnitelman laatimiseen.

Jos tiehankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, suunnitelman hyväksymispäätöksestä on

## HE 138/2021 vp

### *Voimassa oleva laki*

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.

*(uusi mom.)*

### 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 tieturvallisuusdirektiivin mukaisista erityisvaatimuksista.

*(uusi mom.)*

*(uusi mom.)*

### *Ehdotus*

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.

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

### 3 a luku

#### **Tieliikenneturvallisuuden hallinta**

#### 43 a §

#### *Soveltamisala*

Tässä luvussa säädetään tieliikenneturvallisuutta koskevista tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/1936 erityisvaatimuksista Euroopan laajuisen tieverkon teillä, moottoriteillä sekä tämän lain 4 §:n 3 momentissa tarkoitettulla valtakunnallisesti merkittävään runkoverkkoon kuuluvilla maanteillä.

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

Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiivissä 2019/1936, jäljempänä direktiivi, mukaisia erityisvaatimuksia sovelletaan myös sellaisiin kaupunkialueiden ulkopuolella oleviin 1

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi mom.)

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

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

(uusi mom.)

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 avoimena yleiselle moottoriajoneuvoliikenteelle.

Tämän luvun säännöksiä ei sovelleta Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2004/54/EY, jäljempänä tunneliturvallisuusdirektiivi, tarkoitettuihin tunneleihin, lukuun ottamatta tämän lain 43 d §:n 3 momenttia.

43 b §

#### Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi

Väyläviraston on huolehdittava, että 43 a §:ssä tarkoitetuista maanteistä tehdään verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi.

Arvioinnissa on arvioitava onnettomuusriskiä ja vaikutusten vakavuuden riskiä seuraavin perustein:

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

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

Verkon laajuiset tieturvallisuusarvioinnit on tehtävä riittävän usein, jotta voidaan varmistaa asianmukainen turvallisuustaso, ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi. Väylävirasto voi ottaa arviota tehdessään

Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi mom.)

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.

(uusi mom.)

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

43 c §

43 c §

*Tieturvallisuustarkastus*

**Suojattomien tienkäyttäjien suojele**

Väyläviraston 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.

(uusi mom.)

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

Väyläviraston sekä Liikenne- ja viestintäviraston on huolehdittava, että suojattomien tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon 43 a §:ssä tarkoitetuilla maanteillä yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa laadittaessa sekä 43 b ja 43 d - g §:ssä säädettyjen menettelyjen täytäntöönpanossa.

43 d §

43 d §

*Tieosuuksien luokittelu*

**Infrahankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arviointi**

Väyläviraston 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.

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

*Voimassa oleva laki*

*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 tieturvallisuudirektiivin liitteessä III olevan 3 kohdan e alakohdassa tarkoitetuille toimenpiteille, joiden hyöty-kustannussuhde on suurin.*

*Väyläviraston on tiedotettava vaarallisimmista 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 tieturvallisuusarvioijan peruskoulutuksesta. Jos arvioinnin tekee useampi henkilö yhdessä, riittää, että yksi heistä on suorittanut hyväksytysti mainitun koulutuksen.*

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

*(uusi mom.)*

*Ehdotus*

*Väyläviraston on huolehdittava tieturvallisuusvaikutusten arvioinnin laatimisesta suunnitteluvaiheessa ennen hankkeen hyväksymistä 43 a §:ssä tarkoitetuilla maanteilla.*

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

43 e §

*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 tarkoitetuilla maanteilla tiehankkeista tehdään 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.*

Voimassa oleva laki

Ehdotus

43 f §

43 f §

*Tieturvallisuusarvioijien koulutus***Määräaikainen tieturvallisuustarkastus**

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

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

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.

Väyläviraston on huolehdittava, että käytössä olevilla 43 a §:ssä tarkoitetuilla maanteilla tehdään riittävän usein määräaikaisia tieturvallisuustarkastuksia, jotta kyseisen tieinfrastruktuurin asianmukainen turvallisuustaso voidaan turvata.

Liikenne- ja viestintävirasto antaa peruskoulutuksen hyväksytyksi 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.

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

43 g §

43 g §

*Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset***Kohdennetut tieturvallisuustarkastukset ja muut seurantatoimet**

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.

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.

(uusi mom.)



Voimassa oleva laki

Ehdotus

(uusi mom.) Väyläviraston on huolehdittava, että 43 b §:n mukaisesti tehtyjen verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien tulosten seurantatoimina toteutetaan kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai suoria korjaustoimia. Väylävirasto voi ottaa huomioon kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tehdessään tieturvallisuudirektiivin liitteessä II a vahvistetut ohjeelliset osatekijät.

(uusi mom.) Väyläviraston on huolehdittava, että kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten tulosten seurantatoimena arvioidaan, ovatko korjaustoimet tarpeen. Väyläviraston on erityisesti tunnistettava tieosuudet, joilla tarvitaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden parannuksia, ja määriteltävä toimet näiden tieosuuksien turvallisuuden parantamiseksi.

(uusi mom.) Väyläviraston on huolehdittava, että 3 momentissa tarkoitetut korjaustoimet kohdistetaan ensisijaisesti alhaisen turvallisuustason tieosuuksiin, joilla voidaan merkittävästi parantaa turvallisuutta ja vähentää onnettomuuskustannuksia.

Väyläviraston on huolehdittava toimintasuunnitelman laatimisesta ja säännöllisestä päivittämisestä. Toimintasuunnitelman laatimisessa on huomioitava riskiperusteisesti painopisteet yksilöityjen korjaavien toimien täytäntöönpanon seuraamiseksi.

43 h §

43 h §

Valvonta

**Tieturvallisuusarvioija**

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

Tieturvallisuusauditointia ja 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 turvallisuusarvioijan peruskoulutuksesta. Jos auditoinnin tai tarkastuksen tekee useampi henkilö yhdessä riittää, että yksi heistä on suorittanut hyväksytysti mainitun koulutuksen.

(uusi mom.)

Voimassa oleva laki

Ehdotus

Tieturvallisuusarvioija ei saa tieturvallisuusauditoinnin aikana osallistua sen tiehankkeen suunnitteluun tai toteutukseen, jota hän arvioi.

(uusi §)

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. Julkisia hallintotehtäviä hoidettaessa noudatettavista hyvän hallinnon periaatteista säädetään hallintolaissa, kielilaissa (423/2003), viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetussa laissa (621/1999) ja arkistolaissa (831/1994) sekä tietosuojalaissa (1050/2018).

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 valtioneuvoston asetuksella. Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset tieturvallisuusarvioijien koulutusohjelman ja pätevyystodistuksen saamiseksi tarvittavan kokeen sisällöstä.

Turvallisuusarvioijien kokeiden suorittamista ja myönnettyjä todistuksia koskevien tietojen tallentamiseen ja ylläpitoon sovelletaan liikenteen palveluista annetun lain 26–28 lukua.

(uusi §)

43 j §

#### Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset

Liikenne- ja viestintäviraston on laskettava 43 a §:ssä tarkoitetuilla maanteillä

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet keskimääräiset kustannukset. Laskelma on päivitettävä vähintään joka viides vuosi.*

7 luku

7 luku

**Erinäiset säännökset**

**Erinäiset säännökset**

100 c §

100 c §

*Tienpidon viranomaisvalvonta*

*(kumotaan)*

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.

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. Veloitteen tehosteeksi voidaan asettaa uhkasakko tai uhka siitä, että toiminta keskeytetään taikka että tekemättä jätetty toimenpide teetetään laiminlyöjän kustannuksella. Uhka-sakosta, 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.

105 §

105 §

*Muutoksenhaku*

*Muutoksenhaku*

Edellä 43 f §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen saa vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Edellä 43 i §:ssä tarkoitettua pätevyystodistusta koskevaan päätökseen saa

*Voimassa oleva laki*

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a ja 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, tiealue, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella sekä maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan tai maakunnan alueelle taikka viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 87 §:ssä.

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*

*Ehdotus*

vaatia oikaisua. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa.

Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen päätöksestä 37 §:ssä, 38 §:n 2 momentissa, 42 §:n 1 momentissa, 42 a ja 47 §:ssä, 48 §:n 2 momentissa ja 52 §:ssä tarkoitetuissa tapauksissa valitetaan siihen hallinto-oikeuteen, jonka tuomiopiirissä päätöksessä tarkoitettu liittymä, ylityskohta, tiealue, kiinteistö taikka mainos tai ilmoitus sijaitsee.

Kunnalla, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksella sekä maakunnan liitolla on oikeus hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat kunnan tai maakunnan alueelle taikka viranomaisen toimialueelle.

Rekisteröidyllä paikallisella tai alueellisella yhteisöllä tai säätiöllä on oikeus toimialaansa kuuluvissa asioissa hakea valittamalla muutosta sellaiseen yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätökseen, jonka vaikutukset ulottuvat yhteisön tai säätiön toiminta-alueelle.

Yhteiskunnallisesti merkittäväksi katsottavaa yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman hyväksymispäätöstä koskeva valitus on käsiteltävä kiireellisenä.

Muutoksenhausta maantietoimituksessa tehtyyn päätökseen säädetään 87 §:ssä.

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.

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

*turvallisuutta 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.*

*(uusi §)*

*Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarpeellisia määräyksiä koskien maantietunneleita ja tunneliturvallisuusdirektiivissä tarkoitettujen tietunnelien turvallisuusmenettelyjä ja turvallisuuteen liittyviä teknisiä vaatimuksia sekä tieturvallisuusdirektiivin edellyttämiä 43 b – g §:ssä tarkoitettuja menettelyjä ja vaatimuksia. Maanmittauslaitos vahvistaa maantietoimituksen suorittamisen ohjaamiseksi tarpeelliset asiakirjojen kaavat. Lisäksi Maanmittauslaitos antaa määräykset rajamerkeistä, muista maastomerkeistä sekä maantietoimituksessa suoritettavien mittausten tarkkuudesta.*

109 b §

*Tienpidon viranomaisvalvonta*

*Liikenne- ja viestintävirasto valvoo 13, 13 a, 33, 100 ja 100 a §:n 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 sovituihin tieturvallisuustehtäviin.*

*Liikenne- ja viestintävirasto voi I momentissa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan antaa huomautuksen sille, joka rikkoo tätä lakia, 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 laiminlyöjään kustannuksella. Uhka-sakosta, keskeyttämisuhasta ja teettämisuhasta säädetään uhkasakkolaissa.*

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

**HE 138/2021 vp**

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20

..

2.

## Laki

### ratalain 24 §:n muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti  
muutetaan ratalain (110/2007) 24 §, sellaisena kuin se on laissa 262/2017, 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 arviointimenettelyä 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) *säädety*n 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, samaa selvitystä *ei* 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 arviointimenettelyä annetun lain mukaista arviointimenettelyä, sitä *ei* enää sovelleta yleissuunnitelman mukaisen ratasuunnitelman laatimiseen.

Jos ratahankkeeseen sovelletaan ympäristövaikutusten arviointimenettelyä, suunnitelman hyväksymispäätöksestä *on* käytävä ilmi hallintolaissa *säädettyjen vaatimusten* 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.

**HE 138/2021 vp**

*Voimassa oleva laki*

*(uusi mom.)*

*Ehdotus*

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

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20



Vastaavuustaulukko tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevasta EU-säädöksestä  
Muutettu tieturvallisuudirektiivi (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 §, 43 f § ja 43 g §
3 artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 d §
4 artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 e §
5 artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 b §
6 artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 f §
6 a artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 g §
6 b artikla	Ehdotettu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 43 c §
6 c artikla	Ei täytäntöön pantavaa
6 d artikla	Ei täytäntöön pantavaa
6 e artikla	Ei täytäntöön pantavaa
x/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