Liikenne- ja viestintävirasto
Transport- och kommunikationsverket

LAUSUNTO

Eduskunta, liikenne- ja viestintävaliokunta
Sähköpostilla LiV@eduskunta.fi

Päiväys/Datum
5.10.2021
Dnro/Dnr
TRAFICOM/470460/03.03.01/2021
Viite/Referens
HE 138/2021 vp

Liikenne- ja viestintäviraston asiantuntijalausunto koskien hallituksen esitystä eduskunnalle laeiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain sekä ratalain 24 §:n muuttamisesta

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta, ja esittää lausuntonaan seuraavaa:

Tieturvallisuusdirektiivin soveltamisala

Liikenne- ja viestintäviraston näkökulmasta tieverkon, jolle direktiiviä sovelletaan, tulee olla tarkoituksenmukainen ja tieverkolle vaadittavien turvallisuustoimien hyötykustannussuhteeltaan tehokkaita, ja jolla saavutetaan parhaalla mahdollisella tavalla direktiivin ja EU:n yleiset liikenneturvallisuuteen liittyvät tavoitteet. Traficom kannattaa HE-luonnoksen mukaista vaihtoehtoa 2: *"Pääväyläasetuksen mukaiset maanteiden pääväylät"*, että direktiivin soveltamisalaan kansallisessa lainsäädännössä kuuluisivat TEN-T-verkko, moottoritiet, moottoriliikennetiet sekä pääväyläasetuksen mukainen tieverkko. Muiden vilkasliikenteisten teiden osalta liikenneturvallisuutta voidaan kehittää Väyläviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmän kautta ilman direktiivin velvoitteita.

Perustelu:

HE-luonnoksen mukaisesti Suomessa liikennekuolemat keskittyvät TEN-T-tieverkolle EU-keskiarvoa enemmän. Jos soveltamisalana olisivat TEN-T-tiet, moottoritiet, moottoriliikennetiet ja pääväyläasetuksen pääväylät, soveltamisala kattaisi laajuudeltaan tieverkon, jossa tapahtuu noin neljäsosa Suomen tieliikennekuolemista. TEN-T-teiden ja pääväylien onnettomuustiheyttä ja onnettomuuksien ominaisuuksia on analysoitu muun muassa tutkimuksissa *Liikenneympäristön riskit henkilövahinko-onnettomuuksissa pääteillä* (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 19/2019) ja *TEN-tieverkon turvallisuus Suomessa 2019* (Väyläviraston julkaisuja 6/2020).

Suomen kannalta liikenneturvallisuuteen vaikuttavien sekä direktiivin mukaisten toimenpiteiden tehostaminen direktiivin soveltamisalalla on vaikuttavampaa kuin soveltamisalan merkittävä laajentaminen. Mikäli Suomessa direktiivin soveltamisalaksi tulkittaisiin seuraavana tieluokkana moottoriteiden jälkeen koko valtatieverkko, tulisi mukaan paljon vähäliikenteisiä osuuksia ja toisaalta ulkopuolelle jäisi osa kansallisesti liikenteellisesti tärkeäksi luokitellusta pääväyläasetuksen mukaisesta verkosta, jolla direktiivin mukaisilla toimenpiteillä saavutettaisiin selvää hyötyä. Kaikkien valta- ja kantateiden sekä vilkasliikenteisten seututeiden osalta kansallisessa lainsäädännössä on jo nykyisellään edellytetty Väyläviraston tienpidon

turvallisuusjohtamisjärjestelmän kautta tienpitoon kuuluvien riskien hallintaa.

Tieturvallisuusarviointeihin ja tieturvallisuustarkastuksiin liittyvä pätevyyskoulutus

Liikenne- ja viestintävirasto vastaa tieturvallisuusarvioijien pätevyyskoulutuksen järjestämisestä. HE-luonnoksessa on esitetty, että *Tieturvallisuusauditointia (HE-luonnos 43 c §)* ja *Kohdennettua tieturvallisuustarkastusta (HE-luonnos 43 g §)* tekevällä on oltava mm. pätevyystodistus hyväksytysti suoritetusta tieturvallisuusarvioijan peruskoulutuksesta. *Kohdennettu tieturvallisuustarkastus* on uusi direktiivin menettely, jota ei sellaisenaan ole ollut kansallisessa lainsäädännössä. Tämän uuden *Kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten* sekä *Suojattomien tienkäyttäjien infrastruktuuriin liittyvien näkökohtien huomioiminen* pätevyyskoulutuksessa edellyttää tieturvallisuusarvioijien pätevyyskoulutuksen koulutussuunnitelman ja koulutussisällön päivittämistä. Traficom on lausuntoa antaessaan huomioinut, että nämä edellä mainitut lisäykset tieturvallisuusarvioijien pätevyyskoulutukseen tulee sisällyttää koulutussuunnitelmaan 17.12.2024 mennessä.

Traficom pitää lisäksi kannatettavana lakiin lisättäväksi esitetystä, että tieturvallisuusarvioijien pätevyyskoulutukseen osallistuvien henkilötiedot käsitellään jatkossa liikenneasioiden rekisterissä EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen mukaisesti.

Onnettomuuksista aiheutuvat kustannukset

HE-luonnoksen 43 j § mukaan Liikenne- ja viestintäviraston on laskettava soveltumisalan tieverkolla kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet keskimääräiset kustannukset. Laskelma on päivitettävä vähintään joka viides vuosi. Tämä on sama kuin nykyisen lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä 43 g §. Soveltamisalan laajeneminen TEN-T-tieverkkoa laajemmaksi ei Traficomin kannalta merkittävästi vaikuta onnettomuuksista aiheutuvien kustannusten laskemiseen. Tieliikenneonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuneet kustannukset lasketaan vuosittain ja julkaistaan Traficomin liikennefakta.fi-sivuilla:
https://liikennefakta.fi/fi/turvallisuus/tieliikenne/liikenneonnettomuuksista-aiheutuneet-taloudelliset-vahingot-ja-niiden

Tietunnelit

Traficomin näkökulmasta tieturvallisuusdirektiivin mukaisen tienkäyttäjien liikenneturvallisuusnäkökulmasta tehtävän tarkastustoiminnan ulottaminen tietunneleihin on turvallisuutta kustannustehokkaasti parantava toimenpide. Traficomin näkemys on, että tarkastukset kannattaa kytkeä osaksi Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuudesta annetussa direktiivissä (2004/54/EY) säädettyä tietunnelien määräaikaistarkastusta, joka on luonteeltaan tekninen tarkastus ja suoritetaan 6 vuoden määrävälein. Tieturvallisuusdirektiivin mukaisen tarkastustoiminnan ulottuminen myös TEN-T-verkon yli 500 metrisiin tietunneleihin, jotka kuuluvat direktiivin 2004/54/EY soveltamisalaan, ei käy yksiselitteisesti ilmi HE-luonnoksesta, mutta asiaa voidaan täsmentää Traficomin määräyksellä. Traficomin näkemyksen mukaan kansallisesti kaikkien maantietunnelien sääntelyn ja

turvallisuusvaatimusten tulisi olla samanlaiset tunnelin sijainnista riippumatta, jotta tietunnelien korkea turvallisuustaso voidaan varmistaa.

Tietunnelien määräysvaltuuden muutoksen osalta Traficom näkee HE-luonnoksessa esitetyn muutoksen tarpeellisena, jotta nykyinen tietunnelien hyvä turvallisuustaso ja yhteneväiset hallinnolliset menettelyt turvataan myös jatkossa kaikkien maantietunneleiden osalta.

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn muutokset laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä sekä ratalaissa

Traficom on huomioinut, että YVA-direktiivin täytäntöönpanon täydentämisen vuoksi LjMTL 29 §:ään ja ratalain 24 §:ään esitetään uutta viidettä momenttia.

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 5.10.2021. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.