

Asia: VN/14172/2020

## **Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain muuttamisesta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

ELY-keskusten lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain muuttamisesta

ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuurivastuualueet ovat vastaanottaneet niille osoitetut lausuntopyynnot luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain muuttamisesta. Tähän lausuntoon on koostettu kaikkien ELY-keskusten kommentit lakiesityksen luonnoksesta.

ELY-keskuksilla ei ole lausuttavaa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä eikä ratalain muuttamisesta.

ELY-keskukset lausuvat tieturvallisuuden hallinnasta seuraavaa:

#### Lain yleisperustelut

ELY-keskukset haluavat painottaa lain yleisperusteluissa selkeää toimijoiden roolien kuvausta, muun muassa Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston sekä ELY-keskusten keskinäistä suhdetta. Tieliikenneturvallisuusviranomaisia koskevat kuvaukset ovat osin virheellisiä ja ELY-keskusten osalta puutteellisia. Esimerkiksi kohdassa liikenneturvallisuuden huomiointi tienpidossa ei ELY-keskusten roolia ole tunnistettu eikä mainittu lainkaan. Tieliikenneturvallisuusviranomaiset ja muut keskeiset toimijat -kohdassa on todettu, että Väylävirasto vastaa teiden suunnittelusta, rakentamisesta ja yl-

läpidosta, liikenteenohjauksen järjestämisestä ja näihin liittyvän tiedon tuottamisesta sekä asettaa liikenteenohjauslaitteet teilleen. Nämä ovat lain liikennejärjestelmistä ja maanteistä sekä tieliikennelain mukaan ELY-keskusten tehtäviä.

ELY-keskusten tehtävää avaavassa kohdassa todetaan maantielain mukaan ELY-keskusten huolehtivan maanteiden hoidosta ja kunnossapidosta sekä liikenteen sujuvuudesta ja turvallisuudesta alueillaan. Lisäksi niiden todetaan edistävän liikenneturvallisuutta tienpidon toimilla ja tekemällä yhteistyötä muun muassa Liikenneturvan, poliisin, pelastuslaitoksen ja kuntien kanssa. Viimeksi mainittu on keskeinen osa ELY-keskusten alueellista liikenneturvallisuustyötä. ELY-keskusten osallistumisella alueelliseen liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnitteluun varmistetaan liikennejärjestelmän toimivuus ja liikenneturvallisuus, joka on annettu ELY-keskusten tehtäväksi. Alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimista johtaa maakunnan liitto ja Helsingin seudulla HSL ja ELY-keskukset toimivat aktiivisesti suunnitteluprosessissa. ELY-keskukset edistävät kunnan alueiden käytön suunnittelun järjestämistä ja valvovat, että kaavoituksessa, rakentamisessa ja muussa alueiden käytössä otetaan huomioon vaikutuksiltaan valtakunnalliset ja merkittävät maakunnalliset asiat.

Lakiehdotus

Soveltamisala

ELY-keskuksen näkevät erittäin kannatettavana soveltamisalan laajentamisen koskemaan nykyisen TEN-tieverkon lisäksi kaikkia moottoriteitä sekä pääväyläasetuksen mukaista maanteiden runkoverkkoa.

Infrahankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arviointi

Tämän uuden 43 b pykälän sisältö jää epämääräiseksi.

1. momentissa esitetään, että uuden tien tai olemassa olevan tien merkittävien muutosten vaikutuksia verrataan jo käytössä olevaan tieverkkoon. Epäselväksi jää mitä tarkoitetaan strategisella vertailuanalysilla ja mihin tieverkkoon vertailua tehdään. Samoin tulisi tarkemmin määritellä perusteluosiossa mikä on merkittävä muutos.

2. momentin lausemuoto on epäselvä: ”Väylävirasto laatii tieturvallisuusvaikutusten arvioinnin 43 a §:ssä tarkoitetulla tieverkolla suunnitteluvaiheessa 1 momentissa tarkoitetuista tiehankkeista ennen hankkeen hyväksymistä.” Tällä tarkoitettaneen säännöskohtaisten perustelujen mukaan sitä, että tieturvallisuusvaikutusten arviointi tehdään hankkeesta sen suunnitteluvaiheessa ennen hankkeen hyväksymistä. Koska ELY-keskukset vastaavat tiehankkeiden suunnittelusta, ja jos menettely sisällytetään osaksi suunnittelua Väylävirasto ei laadi arviointia, vaan huolehtii arvioinnin laatimisesta. Pykälässä vaadittu menettely vaatii siten niin sisällöltään kuin vastuultaan täsmentämistä.

3. momentissa esitetty ”annettava kaikki tarvittavat tiedot arvioitujen vaihtoehtojen kustannus-hyötyanalyysia varten” on erikoinen vaatimus eikä suoraan liity strategisen tason turvallisuusvaikutusten arviointiin.

### Tieturvallisuusauditointi

Terminologian muuttaminen siten, että tieturvallisuusarviointi olisi nyt tieturvallisuusauditointi, nähdään hyvänä ja kannatettavana asiana.

Tämän pykälän säännöskohtaisissa perusteluissa todetaan, että ”maantielain 43 b pykälässä säädetään tieturvallisuusarvioinnista, joka tulisi tehdä kaikista tiehankkeista”. Tämä tulisi tarkentaa siten, että tähän asti on tarkoitettu TEN-tieverkkoa ja nyt tarkoitettaisiin ehdotettua laajempaa soveltamisalaa, ei kaikkia tiehankkeita.

Pykälän 43 c säännöskohtaisissa perusteluissa todetaan seuraavasti: ”Jotta Liikenne- ja viestintäviraston kaksoisrooli ei tule jatkossa aiheuttamaan ongelmia, olisi käytännössä tarpeellista, että aloite suunnitelman käsittelemättä jättämisestä tulisi suunnitelman laatijalta jo suunnitteluvaiheessa. Lisäksi olisi tarpeellista, että käsittelemättä jättäminen käsiteltäisiin ennen hyväksymisesityksen toimittamista Liikenne- ja viestintäviraston kanssa esimerkiksi ennakkoneuvottelussa.” Kyseisellä kohdalla viitattaneen lakipykälän kohtaan ”Jos auditoinnissa todetaan tien turvallisuudessa puutteita, joita ei oteta suunnitelmassa huomioon, syy huomioimatta jättämiseen on ilmoitettava päätöksessä, jolla suunnitelma hyväksytään.” Edellä mainittu asia ei vaikuta Liikenne- ja viestintäviraston itse suunnitelmaa koskevaan hyväksymismenettelyyn.

### Määräaikainen tieturvallisuustarkastus

Tämä 43 d pykälä on tarkoitukseltaan epäselvä. Näitä määräaikaisia tieturvallisuustarkastuksia ei todellisuudessa ole kattavasti tähän mennessä tehty, joten tämän menettelyn toimivuudesta ei ole

kokemusta. Sen sijaan ELY-keskukset saavat hieman soveltaen tätä vastaavan tiedon normaalin tienpidon kautta alueurakoiden rutiinitarkastusten, erilaisten selvitysten ja suunnitelmien sekä tarvekorien kautta.

Olennaista on myös kysymys, mikä on tämän toimenpiteen rooli suhteessa auditointeihin sekä verkon laajuisiin arviointeihin ja niiden jatkona kohden-nettuihin tieturvallisuustarkastuksiin.

Määräaikaiset tieturvallisuustarkastukset voisivat olla ELY-keskusten vastuulla, kunhan niiden toteutustapa ei ole liian yksityiskohtaisesti määritelty, vaan tämän edellyttämää tietoa voitaisiin tuottaa monin eri tavoin.

### Suojattomien tienkäyttäjien suojelu

Tämä uusi 43 e pykälä on erittäin hyvä lisäys, vaikkakin kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen – erityisesti moottoripyörien – turvallisuuden ja tarpeiden huomioiminen on haasteellista.

Toisessa momentissa on todettu: ”Väyläviraston sekä Liikenne- ja viestintäviraston on varmistettava, että suojattomien tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon sekä yleissuunnitelmaa että tiesuunnitelmaa laadittaessa”. Tarkoitetaanko tällä koko maantieverkkoa eikä ainoastaan tämän lakiehdotuksen soveltamisalaa? Mikäli pykälällä tarkoitetaan 43 a §:n mukaista soveltamisalaa, tämä tulisi selvytyden vuoksi kirjata 43 e §:n toiseen momenttiin esim. seuraavasti: Väyläviraston sekä Liikenne- ja viestintäviraston on varmistettava 43 a §:ssä määritellyllä tieverkolla, että suojattomien tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon...”

### Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi

Pykälän 43 f toisessa momentissa tarkoitettaneen silmämääräisellä tarkastuksella yleisluonteista tarkastelua. Tämä terminologia olisi syytä muuttaa, jolloin siitä tulee tarkoituksenmukainen ja etenkin digitaaliseen aineistoon perustuen Suomeen hyvin soveltuva.

Toisessa momentissa todetaan, että ”analyysi niistä tieverkon osuuksista, jotka ovat olleet käytössä yli kolme vuotta ja joilla on tapahtunut suuri määrä vakavia onnettomuuksia suhteessa liikennevirtaan.” Näin muotoiltuna tämä analyysin tarkastelutapa, jossa keskitytään vain yksittäisen tienkäyttäjän onnettomuusriskiin, ei käytännössä ole EU:n eikä Suomen

liikenneturvallisuustavoitteiden mukainen. Tavoitteemme ovat lukumääräisiä, minkä merkitys korostuu Suomen liikennemääriltään hyvin vaihtelevalla pääväylä- ja moottoritieverkolla. Ensisijaisina tarkempien analyysien kohteina tulee siten olla tieosuudet, joissa on määrällisesti tapahtunut paljon vakavia onnettomuuksia. Tämä voitaneen muotoilla niin, että tieturvallisuusarvioinnissa keskitytään osuuksiin, joilla on tapahtunut suuri määrä vakavia onnettomuuksia tai niiden riski on suuri.

Kohdennetut tieturvallisuustarkastukset ja muut seurantatoimet

Pykälän 43 f toimien toteuttaja lienee toimivaltainen ELY-keskus, kuten tätä pykälää koskien on Pääasialliset vaikutukset -luvussa jo todettu. Näin ollen Väylävirasto huolehtii toteuttamisesta, ei toteuta.

Kelkka Marko  
Uudenmaan ELY