|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Lausuntoyhteenveto** | Muu tunnus |
|  |  | Liitetieto |
| VEO |  | Asianumero |
|  | 2.6.2021 | Julkisuus |
|  |  | Salassapitoperuste |

Lausuntoyhteenveto: luonnos hallituksen esitykseksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain ja ratalain muuttamisesta

**1 Yleistä lausunnoista ja keskeisiä huomioita**

Hallituksen esitys oli lausunnolla 04.03 – 16.4.2021. Lausuntoja vastaanotettiin yhteensä 25. Kaikki 21.4.2021 mennessä saapuneet lausunnot on otettu huomioon tässä lausuntoyhteenvedossa.

Useissa lausunnoissa tuotiin esiin yleisenä huomiona, että ehdotus on pääperiaatteiltaan kannatettava, koska tavoitteena on panna täytäntöön kansallisesti tieturvallisuusdirektiivin vaatimukset ja parantaa Suomen tieverkon turvallisuustilannetta aktiivisin toimin.

Lausunnoissa esitettiin huomioita ehdotuksen rakenteesta. Katsottiin, että 3 a luvun alkuun tulisi sijoittaa yleiset säännökset, jotka koskevat kaikkia menettelyjä (soveltamisala, suojattomien tienkäyttäjien suojaaminen), niiden jälkeen sijoitettaisiin varsinaiset menettelysäännökset ja luvun loppuun tieturvallisuusarvioijia ja kustannuksia koskevat säännökset. Suojattomat tienkäyttäjät nähtiin ehdotuksessa läpileikkaavana ja tärkeänä painotuksena.

Ympäristöministeriö totesi lausunnossaan, että sillä ei ole hallituksen esitykseen huomautettavaa muutoin kuin ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annettuun lakiin (252/2017) liittyvään sääntelyyn. Sisäministeriö, valtiovarainministeriö, Varsinais-Suomen liitto ja Kymenlaakson liitto totesivat, ettei niillä ole lausuttavaa luonnoksesta hallituksen esitykseksi.

**2 Soveltamisalan laajuus**

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotettua soveltamisalaa, jonka mukaan direktiivin soveltamisalaan kuuluisivat TEN-T-verkko, moottoritiet sekä pääväyläasetuksen mukainen tieverkko, kannatettiin laajasti. Lausunnoissa katsottiin, 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. Soveltamisalan laajentaminen koskemaan nykyisen TEN-tieverkon lisäksi kaikkia moottoriteitä sekä pääväyläasetuksen mukaista maanteiden runkoverkkoa nähdään kannatettavana muun muassa Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston ja ELY-keskusten lausunnoissa.

Maakuntien liitoilta saaduissa lausunnoissa pidettiin hyvänä, että liikenneturvallisuutta ja kestävää liikkumista edistetään TEN-T-verkon lisäksi muilla vilkkaasti liikennöidyillä väylillä. Maakunnilta saaduissa lausunnoissa (esim. Etelä-Karjalan liitto ja Lapin liitto) todettiin, että liikenneturvallisuutta tulisi kehittää lisäksi myös alemmalla tieverkolla, johon kohdistuu paljon raskaan liikenteen kuljetuksia maakuntien alueella.

Yhdistyksiltä saaduissa lausunnoissa (muun muassa Suomen Tieyhdistys ry ja Rahtarit ry) pidetään kannatettavana, että ehdotuksessa on laajennettu tarkastelualuetta TEN-T verkoston lisäksi myös muille vilkkaasti liikennöidyille väylille. Esitetty laajuus nähdään kustannukset huomioon otettuina sopivana. Samoin todettiin, että direktiivin mukaisten toimien koskiessa vain osaa tieverkkoa, ei tule unohtaa muuta maantie-, katu- ja yksityistieverkkoa liikenneturvallisuuden parantamisessa ja turvallisuustoimien rahoituksessa.

Useat lausunnonantajat (muun muassa Liikenneturva ja Kuntaliitto) kannattavat näkemystä, jonka mukaan direktiivin vaatimuksia tulisi soveltaa TEN-T-verkoston lisäksi muilla vilkkaasti liikennöidyillä väylillä. Myös muiden vilkasliikenteisten teiden lisäämistä soveltamisalan piiriin ehdotettiin lausunnoissa. Nykyisellä pääväyläasetuksen määrittelyllä jää soveltamisalan ulkopuolelle, esimerkiksi Kehä I tai kantatie 51, eli Länsiväylä tai myös suurehkojen kaupunkien välisiä teitä, kuten valtatie 10 Turku-Hämeenlinna tai valtatie 11 Pori-Tampere .Muiden vilkkaasti liikennöityjen teiden osalta lausunnoissa katsottiin, että direktiivin soveltamisalan merkittävä laajentaminen niihin ei ole tarpeen, mikäli direktiiviin soveltamisalan ulkopuoliseen tieverkkoon sovellettaisiin direktiivin edellyttämiä toimia hyvinä käytänteinä vastuuviranomaisen toimesta ilman lakiin ja direktiiviin perustuvaa velvoitetta.

**3 Menettelysäännökset**

*Yleistä*

Direktiivin mukaisten menettelyjen, niissä tehtävien turvallisuushavaintojen sekä korjaavien toimenpiteiden osalta pidettiin tärkeänä, että virastoille asetettavat tehtävät ovat selkeitä ja hallinnolliset prosessit tarkoituksenmukaisia, ettei turvallisuuden hallinnasta aiheudu tarpeetonta hallinnollista taakkaa. Samoin toivottiin selkeää toimijoiden roolien kuvausta, muun muassa Väyläviraston, Liikenne- ja viestintäviraston sekä ELY-keskusten välillä.

Maakuntien liittojen lausunnoissa esitettiin toivomus siitä, että alueelliset toimijat kytketään esimerkiksi kuntien osalta nykyistä vahvemmin mukaan tieturvallisuusauditointeihin, joka osaltaan saattaisi laadullisesti parantaa tiestön käytön alueellisen suunnittelun tasoa sekä lisätä turvallisuustietoisuutta erityisesti taajama-alueilla.

Väyläviraston näkemyksen mukaan esityksessä tulisi käsitellä myös, miten 3 a lukuun esitettävät muutokset suhteutuvat voimassa olevan lain 13 §:n yleisiä vaatimuksia ja palvelutasoa koskeviin säännöksiin ja että tarvittavia toimia ei tulisi käsitellä vain liikenneturvallisuusnäkökulmasta, muutoin toimenpiteet voivat olla ristiriidassa tienpidon yleisten vaatimusten ja palvelutason kanssa

*Suojattomat tienkäyttäjät*

Suojattomien tienkäyttäjien suojelua pidettiin lausunnoissa yleisesti tärkeänä teemana ja kannatettavana lisäyksenä. Suojattomien tienkäyttäjien suojelu on 3 a luvun menettelyissä läpileikkaavana teemana ja siksi Väylävirasto ehdotti säännöksen sijoittamista 3 a luvun alkuun soveltamisalasäännöksen jälkeen. Erittäin positiivisena asiana nähtiin suojattomien tienkäyttäjien huomiointi eri tason tarkastuksissa ja rakennusvaiheen liikenteenohjaussuunnitelmissa omana ryhmänään, koska tämä parantaisi näiden tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta huomattavasti.

Lausunnoissa todettiin kuitenkin myös, että on tärkeää, että tavaraliikenteen ajoneuvot ja yhdistelmät voivat liikkua turvallisesti ja taloudellisesti tieverkolla. Suojaamattomien tienkäyttäjien huomioiminen on kannatettavaa kokonaisturvallisuutta arvioitaessa.

*Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi*

Lausunnoissa nähtiin positiivisena kehitysaskeleena ehdotettu tieosuuksien luokittelun korvaaminen koko verkon laajuisella tieturvallisuusarvioinnilla ja että vastuu verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin toteuttamisesta on selkeästi Väylävirastolla, jolla katsottiin olevan parhaat valmiudet ja edellytykset verkon laajuisen turvallisuusarvioinnin tekemiseksi. Samoin katsottiin, että ammattitaidolla tehtävät arvioinnit ja tarkastukset ovat suhteellisen pieni kustannuserä, jos sillä vältetään suunnittelu- ja rakennus- ja käyttöönottovaiheessa tehtäviä turvallisuutta vaarantavia virheitä.

*Kohdennetut tieturvallisuustarkastukset*

Lausunnoissa katsottiin, että kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten suhdetta määräaikaisiin tieturvallisuustarkastuksiin ja suunnitelmien yhteydessä tehtäviin auditointeihin olisi hyvä selkeyttää. Väyläviraston käsityksen mukaan kohdennettuja tarkastuksia tehtäisiin erityisesti tilanteessa, jossa tieosuudelle ei ole tulossa määräaikaistarkastusta tai hankesuunnitelmaa, jonka yhteydessä suoritettaisiin tieturvallisuusauditointi. Väyläviraston ja ELY-keskuksen lausunnoissa todetaan, että toimivaltainen ELY-keskus on varsinainen kohdennetun tieturvallisuustarkastuksen toteuttaja. Asia on huomioitu hallituksen esityksen perusteluissa.

*Tieturvallisuusarvioija ja tieturvallisuusarvioijien koulutus*

Oikeusministeriö toteaa lausunnossa, että ehdotetun sääntelyn perusteella ei käy selkeästi ilmi, toteuttako Väylävirasto (kaikki) mainitut tarkastukset ja auditoinnit, joissa on kyse julkisen hallintotehtävän hoitamisesta vai hankkiiko se palvelun ulkopuolisilta asiantuntijoilta. Mikäli arvioijat eivät ole viranomaistahoja, sääntelyssä olisi arvioitava, onko arvioijien tehtävissä kyse julkisesta hallintotehtävästä ja jos on, huomioitava perustuslain 124 § ja sen asettamat reunaehdot julkisen hallintotehtävän siirtämisessä ulkopuoliselle tahoille, jotka eivät ole viranomaisia. Säännöksessä esitetty sanamuoto *”tarvittavat palvelut*” jättää oikeusministeriön näkemyksen mukaan liian epämääräiseksi, onko kysymys julkisista hallintotehtävistä. Hallituksen esityksen perusteluja on lausunnon johdosta täsmennetty ja todettu, että kyse on julkisen hallintotehtävän hoitamisesta, kuten on todettu myös pykälästä säädettäessä (HE 39/2012 vp). Laissa 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 arkistolaissa (831/1994) sekä yleisessä tietosuojalaissa (1050/2018) säädetään.

Toiseksi oikeusministeriön on lausunut erityisesti koskien tieturvallisuusarvioijien koulutukseen osallistuvien rekisterin pitämistä ja EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen vaatimusten huomioonottamisesta rekisterin pitämistä koskevassa sääntelyssä (rekisterinpitäjä, julkinen tietopalvelu, henkilötietojen käsittelyä yleisessä tietoverkossa, PL 10 §:ssä turvatun yksityiselämän ja henkilötietojen suoja sekä tietojen säilytysajat). Samoin voimassa olevan 43 f §:n pykälänumerointi muuttuu, jonka vuoksi myös muutoksenhakua koskevaa 105 a § olisi muutettava.

Liikenne- ja viestintävirasto on pitänyt lausunnossaan kannatettavana ehdotusta pätevyyskoulutukseen osallistuvien rekisterin ylläpidosta ja pätevyyden omaavien nimien julkaisemisesta.

**4 Keinot ja toimenpiteet**

*Rahoitus*

Useat lausunnonantajat katsovat, että tienpidon rahoituksen tasolla on selkeä yhteys mahdollisuuteen parantaa liikenneturvallisuutta. 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. Joissakin lausunnoissa pidettiin huolestuttavana sitä, että valmisteilla olevan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitusraami ei näytä tuovan resursseja liikenneturvallisuuden parantamistoimenpiteiden tehokkaaseen edistämiseen.

Traficom totesi direktiivin täytäntöönpanolla olevan resurssivaikutuksia direktiivin mukaisten menettelyjen käyttöönottoon sekä tieturvallisuusarvioijan koulutuksen sisällön päivitykseen liittyen.

*Tietopohja*

Onnettomuustietoinstituutti korosti lausunnossaan turvallisuuden parantamiseksi käytettävissä olevia tietovarantoja, joita voidaan hyödyntää turvallisuusarvioinneissa. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kaikki tie- ja maastoliikenteessä tapahtuneet kuolemaan johtaneet onnettomuudet. Tutkijalautakunnat keräävät monipuolisesti tietoa onnettomuuksista, arvioivat onnettomuuksien syntyyn ja seurauksiin vaikuttaneita riskitekijöitä sekä esittävät turvallisuuden parannusehdotuksia. Lisäksi on aloitettu kevyeen tutkintamenetelmään perustuva onnettomuustutkinta, jolla kerätään kattavaa tietoa tie- ja maastoliikenteessä tapahtuneista vakavaan vammautumiseen johtaneista onnettomuuksista. Menetelmällä saadaan aiempaa kattavampaa tietoa turvallisuuden parantamiseksi erityisesti suojattomien tienkäyttäjien onnettomuuksista. Onnettomuustutkinnassa kerätty tieto on käytettävissä liikenneturvallisuutta edistävään viranomaistyöhön, kuten tieverkon turvallisuusarviointeihin.

*Toimet liikenneturvallisuuden parantamiseksi*

Muutamissa lausunnoissa (muun muassa Tieyhdistys, Rakennusteollisuus RT ja INFRA ry) katsottiin direktiivin mukaisten toteutettavien toimien osalta, että toimivin keino vähentää kuolonuhreja ja vakavia loukkaantumisia kohtaamisonnettomuuksissa olisi 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. Joidenkin lausunnonantajien näkemyksen mukaan tehokkain keino vähentää kuolonuhreja ja kohtaamisonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrää on modernisoida keskeisimmät ja vilkasliikenteisimmät maantieosuudet keskikaiteella tai keskikaistalla erotetuiksi nelikaistaisiksi moottoritie- tai moottoriliikennetietasoisiksi väyliksi.

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 turvallisuuspuitteiden poistamiseksi.

*Muuta*

Muutamat lausunnonantajat (muun muassa Metsäteollisuus ry, Rakennusteollisuus RT ja INFRA ry) esittivät 3.3 *Euroopan unionin lainsäädäntö* kohdassa hallituksen esityksen perusteluissa todetun poikkeushakemusta koskevan maininnan poistamista liittyen mahdollisuuteen EU-lainsäädännön mukaan hakea poikkeusta TEN-T-verkolla asetetuista vaatimuksista. Poikkeushakemuksen ennakoinnin katsottiin vaivan vaikuttaa mahdollisuuksiin saada rahoitusta maanteiden TEN-T-ydinverkolle alkaneella Verkkojen Eurooppa -rahoituskaudella. Lausunnoissa katsottiin, että huomioiden esitetty investointitaso valtakunnallisen maantieverkon kehittämiselle kuluvalla 12-vuotiskaudella, on tärkeää, että Suomen TEN-T ydinverkon kehittämiseen on tarjolla täysimääräisesti EU-rahoitusta. Hallituksen esityksen perusteluissa kuvataan voimassaolevan EU-oikeuden sisältöä eikä se vaikuta tämän esityksen tavoitteena olevan, erityisesti direktiivin soveltamisalaan kuuluvien teiden liikenneturvallisuuden parantamiseen tai mahdollisuuksiin saada rahoitusta maanteiden TEN-T-ydinverkolle alkaneella Verkkojen Eurooppa -rahoituskaudella.

**5 YVA-lain muutos**

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 esityksessä tulisi huomioida YVA-lain uuden 29 a §:n jatkovalmistelussa tehdyt muokkaukset.

YM:n mukaan YVA-lain 29 a §:ssä tarkoitetun menettelyn osalta tulisi viitata kansainväliseen menettelyyn kuulemismenettelyn sijaan. Yksityiskohtaisista perusteluista tulisi käydä ilmi lisäksi se, että YVA-lain 29 a §:n velvoite koskee myös lupapäätöksen lähettämistä toiseen valtioon. Koska YVA-menettelyä sovelletaan maantie- ja ratalain mukaisten yleissuunnitelmien laatimiseen tie- ja ratasuunnitelman lisäksi, myös laissa tulee viitata yleissuunnitelmaan.

**Liite 1.** Lista lausunnonantajista

1. Ahvenanmaan maakuntahallitus
2. Etelä-Karjalan liitto
3. Keski-Pohjanmaan liitto
4. Keskuskauppakamari
5. Kymenlaakson liitto
6. Lapin liitto
7. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
8. Liikenneturva
9. Metsäteollisuus ry
10. Oikeusministeriö
11. Onnettomuustietoinstituutti
12. Poliisihallitus
13. Rahtarit ry
14. Rakennusteollisuus RT ry / INFRA ry
15. Sisäministeriö
16. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
17. Suomen Kuntaliitto ry
18. Suomen luonnonsuojeluliitto ry
19. Suomen Taksiliitto ry
20. Suomen Tieyhdistys ry
21. Valtiovarainministeriö
22. Varsinais-Suomen liitto
23. Väylävirasto
24. Uudenmaan ELY-keskus
25. Ympäristöministeriö