

Asia: VN/14172/2020

## **Arviomuistio tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamista koskevan direktiivin (EU) 2019/1936 implementoinnista ja kansallisen lainsäädännön muutostarpeista**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto koskien arviomuistiota tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamista koskevan direktiivin (EU) 2019/1936 implementoinnista ja kansallisen lainsäädännön muutostarpeista

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

#### Tieturvallisuusedirektiivin soveltamisala

Liikenne- ja viestintäviraston näkökulmasta tieverkon, jolle direktiiviä sovelletaan, tulisi olla tarkoituksenmukainen ja tieverkolle vaadittavien turvallisuustoimien hyötykustannussuhteeltaan tehokkaita. Direktiivin soveltamisalaksi tulisi määritellä sellainen tieverkko, jolla saavutettaisiin parhaalla mahdollisella tavalla direktiivin ja EU:n yleiset liikenneturvallisuuteen liittyvät tavoitteet. Traficom esittää, että direktiivin

soveltamisala tulisi määritellä lakitasolla mahdollisimman yksiselitteisesti,

esim. soveltamisalaan kuuluisivat TEN-verkko, moottoritiet, moottoriliikennetiet sekä pääväyläasetuksen mukainen tieverkko. Muiden vilkasliikenteisten teiden osalta liikenneturvallisuutta voidaan kehittää Väyläviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmän kautta ilman direktiivin velvoitteita.

Perustelu:

LVM:n arviomuistion mukaisesti Suomessa liikennekuolemat keskittyvät TEN-tieverkolle EU-keskiarvoa enemmän. Jos soveltamisalana olisivat TEN-tiet, moottoritiet, moottoriliikennetiet ja pääväyläasetuksen pääväylät, soveltamisala kattaisi noin neljäsosan Suomen tieliikennekuolemista. TEN-teiden ja pääväylien onnettomuustiheyttä ja onnettomuuksien ominaisuuksia on analysoitu muun muassa tutkimuksissa ”Liikenneympäristön riskit henkilövahinko-onnettomuuksissa pääteillä” (Traficom:n 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. Traficom:n näkemyksen mukaan tieturvallisuusarvioijan (TTA) nykyistä pätevyyttä tulee arviomuistion ehdotuksen mukaisesti soveltaa myös direktiivin uudistuksessa mainittuihin tieverkolle 5 vuoden välein ja tietunneleihin 6 vuoden välein tehtäviin tieturvallisuustarkastuksiin ja nykyisen tieturvallisuusarvioijien koulutuksen sisältöä mukauttaa soveltuvaksi tähän. Uutta tieturvallisuustarkastuksiin liittyvää pätevyyttä ei ole syytä luoda. Arviomuistion mukaisesti koulutussuunnitelman tulee sisältää myös suojattomiin tienkäyttäjiin ja tällaisten käyttäjien infrastruktuuriin liittyviä näkökohtia.

Nykyinen Traficom:n ja palveluntarjoajan välinen sopimus tieturvallisuusarvioijien koulutus ja koe palvelun tuottamisesta päättyy syksyllä 2021. Direktiivin vaikutukset koulutuksen sisältöön voidaan ottaa huomioon jo seuraavan palveluhankinnan yhteydessä. Traficomilla on näin ollen valmiudet muokata koulutussuunnitelmaa direktiivin ja kansallisen lainsäädännön tarpeiden mukaisesti hyvissä ajoin ennen määräpäivää 17.12.2024.

Terminologia

Kun lakimuutosta laaditaan, tulee käytettävään terminologiaan kiinnittää huomiota. Traficom ehdottaa, että laissa käytetyt termit mahdollisimman pitkälle vastaisivat jo käyttöön vakiintuneita termejä silloin, kun menettely ei muutu (esim. tieturvallisuusarviointi ja tieturvallisuusarvioija),

mutta muuttuvien menettelyjen osalta (turvallisuustarkastukset/ tieturvallisuustarkastukset) tulisi kansalliseen lainsäädäntöön käytettävästä termistä tehdä riittävän yksiselitteinen ja ao. menettelyä kuvaava termi. Nykyisessä ja uudessa direktiivissä, sekä nykyisessä kansallisessa lainsäädännössä tämmöisiä ristiin käytettyjä termejä ovat ainakin:

Turvallisuusauditointi / tieturvallisuusarviointi ja tieturvallisuusauditointi / tieturvallisuusarvioija

- Infrastruktuurihankkeiden turvallisuusauditoinnit ja tieturvallisuusarvioija (2008/96/EY artikla 4 ja 9, myös (EU) 2019/1936 artikla 4 ja 9)
- Tieturvallisuusarviointi ja tieturvallisuusarvioija (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 43 b, e-f §, tarkoittaa samaa kuin 2008/96/EY artikla 4:n ja (EU) 2019/1936 artikla 4 turvallisuusauditoinnit, sekä 2008/96/EY artikla 9:n ja (EU) 2019/1936 artikla 9 turvallisuusauditointi)
- Ehdotetaan, että kansallisessa lainsäädännössä käytetään jatkossakin termejä tieturvallisuusarviointi ja tieturvallisuusarvioija.

Turvallisuustarkastus / tieturvallisuustarkastus

- Turvallisuustarkastus (2008/96/EY artikla 6)
- Tieturvallisuustarkastus (Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä 43 b §, tarkoittaa samaa kuin 2008/96/EY artikla 6:n turvallisuustarkastus)

Verkonlaajuinen tieturvallisuusarviointi

- Verkonlaajuinen tieturvallisuusarviointi (EU) 2019/1936 artikla 5 (epävirallinen suomennos?): Tämä on ongelmallinen termi, koska nykyisin tieturvallisuusarviointi ja tieturvallisuusarvioija–termejä käytetään jo laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ja termin käyttö on vakiintunut mm. koulutusten ja hankkeille toteutettujen tieturvallisuusarviointien yhteydessä.

Määräaikaiset tieturvallisuustarkastukset

- Määräaikaiset tieturvallisuustarkastukset (EU) 2019/1936 artikla 6 (epävirallinen suomennos?): Tämä on myös ongelmallinen termi, koska menettelyt nykyisten tarkastus –menettelyjen osalta muuttuu direktiivissä, mutta kansallisessa lainsäädännössä on kuitenkin jo nykyisellään käytössä tieturvallisuustarkastus –termi.

Tietunnelit

Traficom näkee tieturvallisuudirektiivin mukaisen tarkastustoiminnan ulottumisen tietunneleihin hyvänä asiana, ja tarkastukset kannattaakin kytkeä osaksi Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuudesta annetussa direktiivissä (2004/54/EY) säädettyä tietunnelien määräaikaistarkastusta, joka suoritetaan 6 vuoden määrävälein. Myös tietunnelien tuleminen osaksi

tieturvallisuusauditointeja / tieturvallisuusarviointeja sekä tieturvallisuustarkastuksia huomioidaan jatkossa tieturvallisuusauditointien /-arvioijien koulutusten sisällössä. Traficom:n näkemyksen mukaan tietunneleita koskevaa tarkastustoimintaa kannattaisi käsitellä tietunnelimääräyksessä.

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

Muut lausuttavat asiat

Arviomuistio: Mitkä ovat voimassa olevan direktiivin edellyttämien toimien kustannukset sekä arvioidut vaikutukset liikenneturvallisuuteen?

Traficom:n osalta voimassa oleva direktiivi edellyttää Tieturvallisuusarvioijien pätevyyskoulutuksen (43 f §) säännöllistä järjestämistä. Koulutuksen järjestäminen on pääosin kustannusvastaavaa, ja ne peritään koulutukseen osallistuvien osallistumismaksuina. Koulutuksen suunnitteluun, kehittämiseen ja ylläpitoon käytetään virkatyötä sekä tilattua konsulttityötä.

Traficom:n tarjoaman Tieturvallisuusarvioijien pätevyyskoulutuksen avulla mahdollistetaan Tieturvallisuusarviointien (43 b §) toteuttaminen riippumattomasti ja asiantuntevasti. Tälle hetkellä Suomessa on 34 voimassaolevan tieturvallisuusarvioija pätevyyden omaavaa henkilöä.

Traficom:n osalta valvontatyöhön (43 h §) käytetään virkatyötä. Valvontatyön avulla varmistetaan, että direktiivin mukaisia menettelyjä noudatetaan ja toteutetaan asianmukaisesti, ja näin saavutetaan direktiivin avulla tavoitteiden mukaisia liikenneturvallisuushyötyjä.

Virkatyön osuus direktiivin mukaisten menettelyjen osalta vuodessa on nykyisin arviolta noin 1,5 – 2,0 htv, ja muutosten myötä sen arvioidaan lisääntyvän 0,5 – 1 htv.

Arviomuistio: Pyydetään tietoja vaihtoehtoisista ratkaisuista direktiivin implementoinnissa (eri soveltamisala -laajuudet) ja niiden vaikutuksista.

Traficom kannattaa arviomuistion mukaista kohtaa: ”Direktiivin implementoinnissa tulee huomioida, että direktiivin mukaiset menettelyt soveltuvilta osin yhdistettäisiin Väyläviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmään, ja valvontaa näiden menettelyjen osalta toteutettaisiin Väyläviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmän valvonnan kautta.”

sekä: ”Maantielaissa tulee myös huomioida toteutetun virastouudistuksen myötä virastojen nykyiset roolit ja niiden kautta vastuiden selkeä jakautuminen virastojen välillä. Tarvittaessa Liikenne- ja viestintäviraston tulee antaa tarkempi määräys direktiivin mukaisista menettelyistä, ja tähän liittyvästä määräyksenantovaltuudesta tulee säätää maantielaissa. Nykyinen määräys on annettu vuonna 2012 Liikenneviraston toimesta.”

Direktiivin menettelyjen yhdistäminen kansallisessa lainsäädännössä soveltuvilta osin osaksi Väyläviraston tienpidon turvallisuusjohtamisjärjestelmää mahdollistaisi tienpitoon liittyvien riskien hallinnan aiempaa yhtenäisemmin myös direktiivin menettelyjen osalta.

Kortiainen Ossi  
Liikenne- ja viestintävirasto