

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar samt 24 § i banlagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att lagen om trafiksystem och landsvägar samt banlagen ändras.

Genom de föreslagna ändringarna genomförs Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv om förvaltning av vägars säkerhet, nedan *vägsäkerhetsdirektivet* nationellt. Ändringarna gäller de bestämmelser i lagen om trafiksystem och landsvägar där det föreskrivs om förvaltningen av vägsäkerheten på vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet. De viktigaste ändringarna gäller bland annat en utvidgning av lagens tillämpningsområde, rangordningen av vägar som ersätts av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar samt uppföljningen av förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet. Utöver de nämnda ändringarna föreslås tekniska ändringar i bestämmelserna om myndighetstillsynen över väghållningen och i andra mer detaljerade bestämmelser i lagen om trafiksystem och landsvägar.

Genom ändringar i lagen om trafiksystem och landsvägar samt i banlagen införs bestämmelser om bedömningen av miljökonsekvenser som överskrider statsgränser i sam-band med de landsvägsplaner och järnvägsplaner som omfattas av lagen om förfarande vid miljökonsekvensbedömning.

De föreslagna lagarna avses träda i kraft hösten 2021.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	4
1 Bakgrund och beredning	4
1.1 Inledning	4
1.2 Beredningen av det nya vägsäkerhetsdirektivet	4
1.3 Ändringar som genomförandet av MKB-direktivet förutsätter	5
1.4 Beredningen av propositionen	6
2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll	7
2.1 Allmänt	7
2.2 Det ändrade vägsäkerhetsdirektivets huvudsakliga innehåll	8
3 Nuläge och bedömning av nuläget	14
3.1 Lagstiftning och praxis	14
3.1.1 Lagstiftning som gäller trafiksäkerhet och landsvägar	14
3.1.2 Beredningen av en riksomfattande trafiksystemplan och trafiksäkerhetsstrategi ...	15
3.2 Trafiksäkerhetssituationen	16
3.2.1 Trafiksäkerhetssituationen i Finland	16
3.2.2 Nationella trafiksäkerhetsmål	21
3.2.3 Trafiksäkerhetsmyndigheter och andra viktiga aktörer	21
3.3 Europeiska unionens lagstiftning	25
3.4 Lagstiftningen om bedömning av miljökonsekvenser	26
3.5 Bedömning av nuläget	28
3.5.1 Genomförandet av vägsäkerhetsdirektivet	28
3.5.2 Utnyttjande av digitaliseringen i uppnåendet säkerhetsmålen	30
3.5.3 Komplettering av genomförandet av MKB-direktivet	31
4 ALTERNATIVA HANDLINGSVÄGAR	32
5 Förslagen och deras konsekvenser	36
5.1 Målsättning	36
5.2 De viktigaste förslagen	36
5.3 De huvudsakliga konsekvenserna	37
5.3.1 Ekonomiska konsekvenser	37
5.3.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet	39
5.3.3 Konsekvenser för trafikens säkerhet och smidighet	41
5.3.4 Konsekvenser för miljön	42
5.3.5 Andra samhälleliga konsekvenser	42
6 Remissvar	43
6.1 Remissvar från remissrundan	43
6.2 Utlåtandet från rådet för bedömning av lagstiftningen	45
7 Specialmotivering	45
8 Bestämmelser på lägre nivå än lag	60
9 Ikraftträdande	60
10 Verkställighet och uppföljning	60
11 Förhållande till andra propositioner	60
12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning	61
LAGFÖRSLAG	67
Lag om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar	67

RP 138/2021 rd

Lag om ändring av 24 § i banlagen.....	73
BILAGOR.....	75
PARALLELLTEXTER.....	75
Lag om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar.....	75
Lag om ändring av 24 § i banlagen.....	86
ANDRA BILAGOR	88
BILAGA	88

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Inledning

Denna regeringsproposition innehåller förslag till ändringar av lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) (nedan *landsvägslagen*) som gäller nationellt genomförande av direktiv (EU) 2019/1936 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet (nedan *vägsäkerhetsdirektivet*)¹ samt andra tekniska ändringar av landsvägslagen. För det andra ska bestämmelserna i landsvägslagen och banlagen (110/2007) uppdateras till följd av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/52/EU om ändring av direktiv 2011/92/EU om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt (nedan *MKB-direktivet*)² så att bestämmelserna om projekt som hör till tillämpningsområdet för MKB-direktivet uppfyller kraven i MKB-direktivet.

1.2 Beredningen av det nya vägsäkerhetsdirektivet

Kommissionen gav 17.12.2018 ett förslag till ändring av vägsäkerhetsdirektivet³. Syftet med kommissionens initiativ är att minska antalet dödsoffer och antalet allvarliga olyckor i vägtrafiken genom att förbättra säkerheten i väginfrastrukturen. Målet ska nås bland annat genom utvidgning av direktivets tillämpningsområde så att det utöver transeuropeiska transportnätet TEN-T även omfattar alla motorvägar och EU:s huvudvägar utanför nätet. På grund av höga trafikvolymerna står EU:s landsvägsnät för en hög procentandel av dödsoffren i förhållande till dessa vägars andel av det totala vägnätet. För närvarande är direktivets tillämpningsområde begränsat till vägar som hör till TEN-T-nätet (ett övergripande nät och ett stomnät), som definieras i den så kallade TEN-T-förordningen⁴.

Den föreslagna ramen för EU:s vägsäkerhetspolitik följer strategin Safe System, som grundar sig på att människor gör misstag, men att det är alla aktörers gemensamma ansvar att förebygga olyckor och skydda trafikanter. Enligt strategin måste säkerheten i systemets alla delar förbättras, säkerheten i fråga om vägar och vägkanter, hastigheter, fordon och väganvändning, så att om en del brister kommer andra delar fortfarande att skydda de inblandade.

Syftet med det tidigare vägsäkerhetsdirektivet som antogs 2008 var att säkerställa att trafiksäkerheten beaktas i alla faser av projektering och drift av väginfrastrukturen. Enligt kommissionen har det dock förekommit stora skillnader i hur medlemsstaterna har genomfört direktivet. Kommissionen anser att de negativa externa effekterna av trafikolyckor, inklusive

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet, EUT 26.11.2019, L305/1

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/52/EU av den 16 april 2014 om ändring av direktiv 2011/92/EU om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt, EUT L 124, 25.4.2014, s. 1–18.

³ Europeiska kommissionen Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet. (COM (2018) 274 final)

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU, EUT L 348, 20.12.2013, s. 1–128.

dödsoffer på vägarna och trafikstockningar, är gränsöverskridande problem som inte kan lösas genom enbart nationella eller lokala åtgärder.

Syftet med det nya direktivet är i synnerhet att korrigera bristerna i det tidigare direktivet, att förbättra uppföljningen av resultaten av förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet samt en harmonisering av förfaranden och krav i medlemsstaterna. Uttryckligen nämns också skyddet av oskyddade trafikanter och effektivare spridning av ny teknik.

Kommissionens förslag till ett nytt direktiv som ändrar direktiv 2008/96/EG behandlades i statsrådets skrivelse till riksdagen (U 52/2018 rd) i juni 2018. Statsrådet ansåg att det är viktigt med åtgärder som syftar till att förbättra trafiksäkerheten och vägarnas säkerhet, bland annat när det gäller att stärka förfarandena för rapportering och uppföljning av resultaten av förvaltningen av vägsäkerheten samt att beakta oskyddade trafikanter. Man förhöll sig med reservation till att definitionen av huvudvägar lämnar utrymme för tolkning. Statsrådet ansåg det vidare viktigt att direktivet ger ett tillräckligt handlingsutrymme att rikta resurser och åtgärder till säkerhetsbrister som leder till flest allvarliga personskadeolyckor och dödsoffer i trafiken. Kommunikationsutskottet (KoUU 21/2018 rd) omfattade statsrådets ståndpunkt och ansåg i sitt utlåtande att målet att förbättra vägarnas och trafikens säkerhet var synnerligen viktigt. Utskottet omfattade statsrådets ståndpunkt om att medlemsstaterna måste ges tillräckligt handlingsutrymme för definitionen av huvudvägar och också annars för att rikta resurser och åtgärder på ett ändamålsenligt sätt som ger största nytta med avseende på säkerheten.

Syftet med regeringens proposition är att sätta i kraft Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet. Det nya direktivet trädde i kraft 16.12.2019. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa direktivet senast den 17.12.2021. Medlemsstaternas bestämmelser bör innehålla en hänvisning till direktivet eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Medlemsstaterna ska överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som det föreskrivs om i direktivet till kommissionen. Vägsäkerhetsdirektivets tillämpningsområde omfattar uteslutande vägsinfrastruktur. Nedan redogörs för vägsäkerhetsdirektivets och den nationella lagstiftningens nuläge samt de ändringar i lagstiftningen som det nya vägsäkerhetsdirektivet medför.

Enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och vägtrafik (18 § 21 punkten). Landskapet Åland har som uppgift att se till att EU-rätten genomförs till den del de behövliga åtgärderna enligt självstyrelselagen hör till landskapets behörighet. Därmed svarar landskapet Åland för det nationella genomförandet av direktivet inom landskapets område.

1.3 Ändringar som genomförandet av MKB-direktivet förutsätter

Europeiska kommissionen gav 28.11.2019 Finland en formell underrättelse om genomförandet av MKB-direktivet på det finländska fastlandet och i landskapet Åland (ärende 2019/2290). Kommissionen ansåg att flera av direktivets bestämmelser inte hade genomförts på ett korrekt sätt. Enligt kommissionen gällde bristerna bland annat definitionen av tillämpningsområdet för miljökonsekvensbedömningsförfarande (nedan *MKB-förfarandet*), beaktandet av MKB-förfarandet i tillståndsförfaranden samt frågor i anslutning till motiveringen av beslut och rätten att söka ändring. En del av kommissionens anmärkningar var av teknisk art och gällde detaljer i genomförandet av direktivets bestämmelser. En stor del av kommissionens påståenden gällde genomförandet av MKB-direktivets krav på tillståndsförfaranden i de sektorsvisa

tillståndsbestämmelser där det föreskrivs om tillståndsförfaranden för MKB-projekt. Kommissionens formella underrättelse gällde alltså utöver MKB-lagstiftningen också flera sektorsvisa tillståndsbestämmelser, av vilka en del inte hör till miljöministeriets ansvarsområde. Varje ministerium bereder de lagändringar som hör till deras ansvarsområde. Finland har i sitt svar 24.3.2020 meddelat att Fastlandsfinland och Åland kommer att komplettera sin lagstiftning i syfte att precisera genomförandet av bestämmelserna i MKB-direktivet. Ändringarna av lagstiftningen ska beredas så att ändringarna i sin helhet träder i kraft under 2021.

Propositionen har direkt samband med regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning och lagar som har samband med den (RP 50/2021) som överlämnades till riksdagen 8.4.2021. I propositionen som bereddes vid miljöministeriet föreslås ändringar i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (252/2017, MKB-lagen), marktäktslagen (555/1981), miljö-skyddslagen (527/2014) och lagen om samordning av vissa miljörelaterade tillståndsförfaranden (764/2019). Ändringarna avses träda i kraft 1.10.2021.

För att komplettera genomförandet av MKB-direktivet föreslås i denna proposition att landsvägslagen och banlagen ska ändras. För projekt som omfattas av MKB-direktivet beviljas tillstånd bland annat med stöd av luftfartslagen, banlagen och lagen om trafiksystem och landsvägar. Nedan redogörs för MKB-direktivets och den nationella lagstiftningens nuläge när det gäller landsvägslagen och banlagen, och för de ändringar av landsvägslagen och banlagen som kommissionens formella underrättelse förutsätter. De ändringar som ska göras i luftfartslagen genomförs i samband med ett projekt som gäller ändring av luftfartslagen (LVM052:00/2020).

1.4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid kommunikationsministeriet.

Som underlag vid beredningen av propositionen användes en bedömningspromemoria upprättad 4.6.2020 om genomförandet av direktiv (EU) 2019/1936 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet och behov att ändra den nationella lagstiftningen samt om andra behov att ändra lagen om trafiksystem och landsvägar.

Sammanlagt 10 yttranden gavs om bedömningspromemorian. Yttranden lämnades bland andra av Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Polisstyrelsen, Centralhandelskammaren, Trafikskyddet, Institutet för olycksinformation, Pyöräliitto ry, Byggnadsindustrin RT rf / INFRA rf, Finlands transport och logistik SKAL rf och Suomen Motoristit ry. Innehållet i yttrandena har beaktats vid beredningen av propositionen. Propositionens bakgrundsmaterial finns tillgängligt i statsrådets projektinformationstjänst, identifikationskoden är [LVM053:00/2019](#).

I yttrandena betonades att man bör undvika att det bildas en alltför stor administrativ börda när direktivet genomförs nationellt. En tydlig rollfördelning mellan olika aktörer underströks, bland annat det inbördes förhållandet mellan Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket och närings-, trafik- och miljöcentralerna (NTM-centralerna). Vidare ansågs en ändamålsenlig definition av direktivets tillämpningsområde vara viktig. Man ansåg att de nya bestämmelserna förbättrar trafiksäkerheten, men att de också ökar kostnaderna för trafiksäkerheten, även om

ökningen inte är betydande. I fråga om utvidgningen av tillämpningsområdet ansåg flera yttrandeinstanser att en betydande utvidgning i jämförelse med det nuvarande tillämpningsområdet inte är nödvändig, om den ansvariga myndigheten, utan att det föreskrivs i lag eller direktivet, som god praxis tillämpar de åtgärder som direktivet förutsätter också på vägnät som inte omfattas av tillämpningsområdet. Dessutom ansåg man i yttrandena att ett omfattande tillämpningsområde kan leda till att det kommer att omfatta många mindre trafikerade vägsträckor, och att direktivets ändamålsenlighet och åtgärdernas kostnadseffektivitet i så fall inte kommer att förverkligas på bästa möjligaste sätt med avseende på förbättringen av trafiksäkerheten. Trafikledsverket och NTM-centralerna understödde alternativet att tillämpningsområdet omfattar TEN-T-nätet, motorvägar utanför TEN-T-nätet samt de landsvägsnätets huvudleder (servicenivåklass I och II) som avses i 2 § i kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå (933/2018) (nedan också *huvudledsförordningen*). Att utveckla den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen som avses i artikel 5 i direktivet och att beakta oskyddade trafikanter ansågs vara viktigt med avseende på trafiksäkerheten.

Miljöministeriet har tillsatt en samarbetsgrupp för perioden 1.7.2020–31.12.2021 som ska samordna kompletteringen av genomförandet av MKB-direktivet som initierats av Europeiska kommissionens formella underrättelse. Samarbetsgruppen består av företrädare för miljöministeriet, justitieministeriet, kommunikationsministeriet och arbets- och näringsministeriet. Information om samarbetsgruppens verksamhet finns på miljöministeriets webbplats, identifikationskoden är [YM034:00/2020](#).

Ett utkast till propositionen sändes på remiss 4.3–16.4.2021. Sammanlagt 25 yttranden har inkommit. Yttrandena och ett sammandrag av yttrandena finns tillgängliga i statsrådets projektinformationstjänst ([LVM053:00/2019](#)).

Rådet för bedömning av lagstiftningen har gett ett utlåtande om utkastet till proposition 6.8.2021. Utlåtandet finns tillgängligt på rådets webbsida, identifieringskoden är VN/16572/2021-VNK-2 ([utlåtandet i sin helhet på finska](#)).

2 EU-rättsaktens målsättning och huvudsakliga innehåll

2.1 Allmänt

Vägsäkerhetsdirektivets generella mål är minska antalet dödsfall och allvarliga skador i trafikolyckor inom EU:s område genom att förbättra vägarnas säkerhet. På grundval av direktiv 2008/96/EG har man observerat att förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet (nedan också *vägsäkerhetsförfaranden*) som genomförts inom TEN-T-nätet har bidragit till att minska antalet omkomna och allvarliga skador. Det framgår av utvärderingen av effekterna av direktiv 2008/96/EG att de medlemsstater som frivilligt tillämpat vägsäkerhetsförfarandena på sina nationella vägar utanför TEN-T-nätet har uppnått en mycket bättre nivå i fråga om trafiksäkerhet än medlemsstater som inte har gjort det. Det är därför önskvärt att vägsäkerhetsförfarandenas principer också ska tillämpas på andra delar av det europeiska vägnätet.

I detta avsnitt 2 redogörs för innehållet i det ändrade vägsäkerhetsdirektivet (EU) 2019/1936 och vilka ändringar av det gällande vägsäkerhetsdirektivet det medför. När det behövs redogörs också för innehållet i den gällande lagsiftningen och det gällande direktivet.

Syftet med direktivet är att uppdatera det tidigare direktivet 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet så att det mer täckande motsvarar de krav som vägsäkerheten ställer. I direktiv 2008/96/EG föreskrivs om trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser,

trafiksäkerhetsrevisioner av vägprojekt, vägsäkerhetsinspektioner och förfaranden vid vägsäkerhetsbedömningar samt rangordning av vägsträckor enligt olyckstäthet och förbättringsmöjligheter. För närvarande är direktivets tillämpningsområde begränsat till vägar som hör till TEN-T-nätet.

Ändringarna av direktivet gäller främst tillämpningsområdet och uppföljningen av vägsäkerhetsförfarandena, som det endast föreskrevs litet om i det tidigare direktivet. Vidare ersätts rangordningen av vägsträckor med en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning. Nytt är nya krav för vägmarkeringar och vägmärken som ska kunna uppfattas på ett tillförlitligt sätt samt beaktandet av oskyddade trafikanter i vägsäkerhetsförfarandena och i utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare. I och med revideringen av direktivet har det lagts stor vikt vid förbättringen av oskyddade trafikanters säkerhet. Därför måste beaktandet av oskyddade trafikanter som en separat grupp säkerställas vid trafiksäkerhetsinspektionerna på olika nivåer och vid projekteringen av utformningen av väginfrastrukturen.

Direktivet innehåller befogenheter för kommissionen att anta genomförandebestämmelser som gäller vägmarkeringar och vägmärken samt delegerade akter som gäller direktivets bilagor.

2.2 Det ändrade vägsäkerhetsdirektivets huvudsakliga innehåll

Utvidgning av tillämpningsområdet

För närvarande är direktivets tillämpningsområde begränsat till det transeuropeiska vägnätet, det vill säga landsvägar som hör till TEN-T-nätet. Medlemsstaterna kan dessutom tillämpa direktivets bestämmelser, som en uppsättning bästa metoder, på sådana nationella vägar som inte ingår i TEN-T-nätet, men som helt eller delvis har byggts med hjälp av unionsmedel. I Finland har direktivet tillämpats på de landsvägar som hör till TEN-T-nätet och som 2020 sammanlagt omfattande 5 199 km.

I det nya direktivet har tillämpningsområdet utvidgats till att utöver landsvägar som hör till TEN-T-nätet omfatta alla motorvägar och huvudvägar. Enligt direktivet avser ”huvudväg” en väg utanför tätbebyggt område som förbinder större städer eller regioner, eller båda, och som tillhör den högsta vägkategorin under kategorin motorväg i den nationella vägklassificering som är i kraft 26.11.2019 (artikel 2.1b).

Tillämpningen av direktivet är dessutom obligatorisk när det gäller landsvägar och vägprojekt som är belägna utanför tätbebyggda områden och som helt eller delvis färdigställs med unionsmedel. Enligt direktivet får medlemsstaterna från direktivets tillämpningsområde undanta huvudvägar med låg olycksrisk på grundval av motiverade skäl som hänför sig till trafikvolym och olycksstatistik. På motsvarande sätt får medlemsstaterna låta vägar som inte avses ovan omfattas av direktivets tillämpningsområde. Direktivet ska inte tillämpas på vägar i tunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG⁵ (nedan också *tunnelsäkerhetsdirektivet*).

I fråga om utvidgningen av tillämpningsområdet till att omfatta vägar utanför TEN-T-nätet har kommissionen betonat den betydelse som huvudvägarna utanför TEN-T-nätet har samt att EU:s huvudvägnät står för en hög procentandel av dödsoffren i förhållande till dessa vägars andel av det totala vägnätet. Vägarna inom TEN-T står för endast 8 procent av dödsoffren i EU (i Finland cirka 20 procent). I och med utvidgningen av direktivets tillämpningsområde täcker

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, EUT L 167, 30.4.2004, s. 39.

tillämpningsområdet 15 procent av vägnätet i EU och denna andel står för cirka 39 procent av alla dödsoffer på vägarna i EU. Det betyder att de samordnade åtgärderna på EU-nivå för huvudvägnätet kommer att bidra till uppnående av både EU:s mål på medellång sikt som är att halvera antalet dödsoffer fram till 2030 och mål på lång sikt som är att närma sig noll dödsoffer i trafiken senast 2050.

Trafiksäkerhetsrevision av vägprojekt

Trafiksäkerhetsrevisionen är en integrerad del av landsvägens utformningsfas. Revisionen är obligatorisk när en utredningsplan görs upp, när en vägplan görs upp, innan en landsväg tas i drift och i första driftfasen. Förfarandet och kompetenskraven för trafiksäkerhetsgranskare kvarstår i stort sett oförändrade i och med det ändrade direktivet. Enligt artikel 4.6 som fogas till direktivet ska kommissionen tillhandahålla vägledning för utformningen av så kallade förlåtande sidoområden och självreglerande vägar i samband med utformningsfasens första revision, samt vägledning om kvalitetskrav för oskyddade trafikanter.

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning

Vägsäkerhetsdirektivet förutsätter att ett nytt förfarande ”nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning” (artikel 5) införs. Målet är en systematisk och förebyggande kartläggning av risker för bedömning av vägarnas tekniska egenskaper (så kallad inbyggd säkerhet) i hela EU. Vägsäkerhetsbedömningarna ska utvärdera olycksrisken främst på grundval av visuell undersökning på plats eller på elektronisk väg, och analys av de sträckor i vägnätet som har varit i bruk i över tre år och där ett stort antal allvarliga olyckor har inträffat.

När medlemsstaterna genomför den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen får de ta hänsyn till de vägledande element som anges i bilaga III till direktivet. Kommissionen ska dessutom tillhandahålla vägledning om metoder för systematiska nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar och säkerhetsklassningar.

Element som räknas upp i bilaga III är bland annat:

- typ av väg
- avstånd mellan anslutningar till fastigheter
- trafikvolym (fordon, motorcyklar, gående, cyklister, tunga fordon)
- olycksdata (antalet omkomna och antalet allvarligt skadade)
- vägens operativa egenskaper (hastighetsbegränsning, ITS-anordningar: varningar för kö, omställbara vägmärken)
- vägens geometriska egenskaper (körfältens antal, typ och bredd, mittremsornas utformning och material, cykelbanor, gångbanor)
- synbarhet och siktsträckor
- föremål, säkerhetszoner och skyddsanordningar
- broar och tunnlar
- korsningar
- underhåll (beläggningsskador, vägrenens tillstånd, kondition på märken, markeringar och linjer, kondition på skyddsanordningar)
- faciliteter för oskyddade trafikanter
- system före och efter en krock, för att minska trafikskador och åtgärder för att minska deras konsekvenser (trafikledningscentraler och andra övervakningsmöjligheter, mekanismer för information till trafikanterna om körförhållanden för att förebygga olyckor eller incidenter,

system för automatisk incidentdetektering (AID): sensorer och kameror, system för incidenthantering, system för kommunikation med räddningstjänster).

Medlemsstaterna ska på grundval av resultaten av den nätverksövergripande bedömningen, och för att prioritera behoven av ytterligare åtgärder, klassificera alla sträckor i vägnätet i minst tre kategorier utifrån deras säkerhetsnivå.

Bedömningen ersätter förfarandet med säkerhetsrangordning och förvaltning av befintliga vägnäts säkerhet i gällande artikel 5, som enligt kommissionen är ett reaktivt förfarande. Det ursprungliga direktivet förutsatte att vägsträckor rangordnas enligt olyckstäthet och vägnät enligt möjligheterna att förbättra nätets säkerhet. Rangordning av vägsträckor enligt det tidigare direktivet har genomförts tre gånger i Finland⁶. Med hjälp av rangordningen bedömdes möjligheterna att systematiskt förbättra säkerheten vid särskilda platser, vägsträckor och delar av vägnätet.

Den nya riskbaserade och nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen är avsedd att vara ett verktyg för identifiering av delar av nätet som ska väljas ut för mer detaljerade vägsäkerhetsinspektioner och för prioritering av investeringar enligt deras potential för nätverksövergripande säkerhetsförbättringar. Hela det vägnät som omfattas av direktivet bör därför bedömas systematiskt, inbegripet data som samlats in elektroniskt och digitalt, för att förbättra trafiksäkerheten. Förfarandet tar hänsyn till historiska olycksdata och förekomsten av redan kartlagda vägsträckor med hög olyckstäthet. Det bedömer också systematiskt och proaktivt de risker som är förenade med väginfrastrukturen, till exempel geometriska egenskaper, förekomsten av anslutningar och plankorsningar samt av hinder vid vägkanten och tillgången på lämpliga skyddsanordningar. Medlemsstaterna ska se till att den första nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen görs senast 2024. Därefter ska nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar ske tillräckligt ofta så att adekvata säkerhetsnivåer kan säkerställas, och under alla omständigheter minst vart femte år.

Dessutom ska medlemsstaterna på grundval av resultaten av en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning enligt artikel 5.1, och för att prioritera behoven av ytterligare åtgärder, klassificera alla sträckor i vägnätet i minst tre kategorier utifrån deras säkerhetsnivå. Medlemsstaterna ska lämna en rapport till kommissionen senast 31.10.2025 om säkerhetsklassificeringen av hela vägnätet som bedömts i enlighet med artikel 5 (artikel 11a). Rapporten ska om möjligt baseras på en gemensam metod och omfatta förteckningen över uppdateringen av nationella riktlinjer, inbegripet särskilt förbättringar i form av tekniska framsteg och skydd av oskyddade trafikanter. Efter 2025 ska sådana rapporter lämnas vart femte år. Kommissionen ska tillhandahålla vägledning om metoder för att genomföra systematiska nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar och säkerhetsklassningar (artikel 5.5).

Regelbundna vägsäkerhetsinspektioner

I direktivets artikel 6.1 har det gjorts en mindre ändring. Medlemsstaterna förutsätts se till att regelbundna vägsäkerhetsinspektioner genomförs tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas för den aktuella väginfrastrukturen. Tidigare förutsatte

⁶ 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.

direktivet att medlemsstaterna ska se till att säkerhetsinspektioner görs av vägar som är i bruk för att kartlägga trafiksäkerhetsrelaterade aspekter och förebygga olyckor.

Uppföljning av förfarandena: riktade vägsäkerhetsinspektioner och annan uppföljning

Insyn i och uppföljning av förfarandena för förvaltning av väginfrastrukturens säkerhet ska i fortsättningen vara obligatoriska. Till direktivet fogas en ny artikel om lämplig uppföljning av alla vägsäkerhetsförfaranden (artikel 6a). Även för närvarande förutsätts att avhjälpande åtgärder är inriktade på olyckstata vägsträckor och åtgärder som har bästa nytto-kostnadsförhållande. I och med ändringen preciseras bestämmelserna om riktade vägsäkerhetsinspektioner och avhjälpande åtgärder genom att de ansluts till den nya nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen och resultaten av bedömningen.

Enligt direktivets artikel 6a ska medlemsstaterna se till att resultaten av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar följs upp antingen med riktade vägsäkerhetsinspektioner eller med direkta avhjälpande åtgärder. När medlemsstaterna genomför riktade vägsäkerhetsinspektioner får de ta hänsyn till de vägledande element som anges i bilaga IIa. Sådana element är vägens linjeföring och sektion, korsningar och trafikplatser, arrangemang för oskyddade trafikanter, belysning, skyltar och markeringar, föremål, säkerhetszoner och skyddsanordningar, beläggning, broar och tunnlar, säkra parkeringsplatser och rastplatser, arrangemang för tunga fordon, bländning från strålkastare, vägarbeten, lämplig information i ITS-utrustning, natur och djur samt varningar i anslutning till skola. Riktade vägsäkerhetsinspektioner ska genomföras av expertgrupper. Minst en medlem av expertgruppen ska uppfylla de krav som anges i artikel 9.4 a.

Direktivet förutsätter att medlemsstaterna ser till att resultaten av riktade vägsäkerhetsinspektioner följs upp med motiverade beslut som fastställer huruvida avhjälpande åtgärder är nödvändiga. Medlemsstaterna ska särskilt identifiera vägsträckor där säkerheten på väginfrastrukturen måste förbättras, och se till att avhjälpande åtgärder främst är inriktade på vägsträckor med låga säkerhetsnivåer där åtgärder kan genomföras med hög potential för säkerhetsförbättringar och sänkta olyckskostnader. Medlemsstaterna ska vidare utarbeta och regelbundet uppdatera en riskbaserad plan för prioriterade åtgärder som används för att följa upp genomförandet av identifierade avhjälpande åtgärder. Planen som fastställer prioriterade åtgärder ska basera sig på risker.

Vägmarkeringar och vägmärken som kan uppfattas på ett tillförlitligt sätt

I direktivet ställs krav på att vägmarkeringar och vägmärken ska kunna uppfattas på ett tillförlitligt sätt (artikel 6c). Enligt artikeln ska medlemsstaterna i sina befintliga och framtida förfaranden för vägmarkeringar och vägmärken fästa särskild uppmärksamhet vid läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och för fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Förfarandena ska beakta sådana gemensamma specifikationer som har fastställts genom genomförandeakter av kommissionen och som avser medlemsstaternas förfaranden i syfte att säkerställa den operativa användningen av vägmarkeringar och vägmärken när det gäller vägmarkeringars och vägmärkens läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och för fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.

Oskyddade trafikanter

Nytt i direktivet är bestämmelsen om att det är obligatorisk att beakta oskyddade trafikanters behov vid genomförandet av alla förfaranden som fastställs i direktivet, vid

nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar, regelbundna vägsäkerhetsinspektioner och annan uppföljning. Oskyddade trafikanter avser icke-motorbundna trafikanter, inbegripet särskilt cyklister och gående, samt användare av motordrivna tvåhjulingar.

Frivillig rapportering

Till direktivet har det fogats en ny artikel 6e enligt vilken medlemsstaterna ska sträva efter att inrätta ett nationellt system för frivillig rapportering som ska vara tillgängligt på internet för alla trafikanter. Systemet ska underlätta insamling av händelseinformation från trafikanter och fordon och av all annan säkerhetsrelaterad information som den som lämnar rapporten anser vara en faktisk eller potentiell fara för vägars säkerhet.

Kommissionen får anta genomförandeakter för att ge vägledning om rapportering av olyckans allvarlighetsgrad, inklusive antal omkomna och skadade. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.

Olycksrapporter

Enligt artikel 7 i det gällande direktivet ska en olycksrapport upprättas för varje dödsolycka som inträffat på en väg som hör till direktivets tillämpningsområde. Dessutom ska medlemsstaterna beräkna den genomsnittliga samhällskostnaden per dödsolycka och den genomsnittliga samhällskostnaden per svår olycka. Till artikel 7 om olycksrapporter och kostnader för olyckor har det genom ändringsdirektivet fogats en ny punkt 1a. Enligt punkten får kommissionen anta genomförandeakter för att ge vägledning enligt vilken olyckans allvarlighetsgrad, inklusive antal omkomna och skadade, ska rapporteras. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.

Utbildning av trafiksäkerhetsgranskare

Enligt artikel 9 i det gällande vägsäkerhetsdirektivet ska medlemsstaterna se till att trafiksäkerhetsgranskarna genomgår en grundutbildning och fortbildningar och att de har behörighetsbevis för sin uppgift. Genom det nya direktivet har det fogats en ny punkt 1a till artikel 9 enligt vilken medlemsstaterna ska se till att utbildningsplanerna omfattar aspekter avseende oskyddade trafikanter och infrastrukturen för sådana trafikanter när det gäller trafiksäkerhetsgranskare som genomgår sin utbildning från och med 17.12.2024.

Tunnlar

Direktivet innehåller krav på gemensamma säkerhetsinspektioner av vägar i områdena för övergång mellan de vägar som omfattas av detta direktiv och de vägtunnlar som omfattas tunnelsäkerhetsdirektivet (2004/54/EG) på grund av den höga olycksrisken. På dessa vägsträckor införs i och med direktivet gemensamma vägsäkerhetsinspektioner där de behöriga myndigheterna i fråga om vägar och tunnlar deltar i syfte att förbättra säkerheten i det vägnät som omfattas av direktivet och säkerställa bättre samarbete mellan de behöriga organ som ansvarar för trafiksäkerheten på vägar och säkerheten i tunnlar. Enligt artikel 6.3 ska de gemensamma vägsäkerhetsinspektionerna genomföras tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, och under alla omständigheter ska inspektionerna genomföras minst vart sjätte år.

Rapportering till kommissionen

Till direktivet har fogats en ny artikel om rapporteringskrav för medlemsstaterna om tillämpningen och resultaten av vägsäkerhetsförfarandena (artikel 11a). För närvarande finns inget sådant rapporteringskrav. Medlemsstaterna ska lämna en rapport till kommissionen senast 31.10.2025 om säkerhetsklassificering i minst tre kategorier av hela vägnätet som bedömts i enlighet med artikel 5, och därefter ska sådana rapporter lämnas vart femte år. I tillämpliga fall ska rapporten också omfatta en förteckning över uppdateringar av nationella riktlinjer, inbegripet särskilt förbättringar i form av tekniska framsteg och skydd av oskyddade trafikanter.

Ändring av bilagorna till direktivet

Enligt det gällande vägsäkerhetsdirektivet ska bilagorna till direktivet anpassas till den tekniska utvecklingen i enlighet med det föreskrivna kontrollförfarandet (artikel 13.3). Genom det nya direktivet ändrades artikel 12 så att kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med nya artikel 12a för en period på fem år från och med 16.12.2019. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en förlängning senast tre månader före utgången av perioden. Europaparlamentet eller rådet får när som helst återkalla delegeringen av befogenheten. Ett beslut om återkallelse påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

Enligt artikel 12a i direktivet ska kommissionen innan den antar en delegerad akt samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av 13.4.2016 om bättre lagstiftning⁷. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den delge Europaparlamentet och rådet akten. En delegerad akt ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Kommittéförfarande

I direktivets artikel 13 har det redan tidigare föreskrivits om kommittéförfarande och tillämpning av artikel 5 i rådets beslut 1999/468/EG⁸. I och med det ändrade direktivet ändrades artikel 13 så att det hänvisas till Europaparlamentets rådets förordning (EU) nr 182/2011⁹ enligt vilken artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas vid kommittéförfarande, det vill säga kontrollförfarande.

⁷ Interinstitutionellt avtal mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska kommissionen om bättre lagstiftning, EUT L 123, 12.5.2016, s. 1 – 14.

⁸ Rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter, EUT L 184, 17/07/1999 s. 23 – 26.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter, EUT L 55, 28.2.2011, s. 13–18

3 Nuläge och bedömning av nuläget

3.1 Lagstiftning och praxis

3.1.1 Lagstiftning som gäller trafiksäkerhet och landsvägar

I lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) föreskrivs om landsvägar och underhåll av landsvägar. Landsvägsnätet ska enligt 13 § 2 mom. i landsvägslagen erbjuda möjlighet till trygg och fungerande trafik och transport i hela landet till skäligen kostnader och med beaktande av olika trafikformer, olika befolkningsgruppers trafikbehov och olika näringsgrenars transportbehov. Vid planeringen av vägar ska man noga bedöma verkningarna av byggandet av vägen, till exempel verkningarna på trafiksäkerheten. Planer som avses i landsvägslagen är utredningsplanen och vägplanen. En utredningsplan ska utarbetas, om inte projektets verkningar är ringa eller vägens sträckning och dess verkningar redan i tillräcklig mån har avgjorts i en detaljplan eller i en generalplan med rätts-verkningar. En utredningsplan ska alltid utarbetas i sådana projekt på vilka konsekvens-bedömningsförfarande enligt 2 kap. i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) tillämpas. En utredningsplan ska bland annat innehålla en bedömning av verkningarna av vägen, såsom verkningar på trafiksäkerheten. Innan en landsväg byggs skall en vägplan utarbetas och godkännas. Till vägplanen ska det fogas en bedömning av vägens verkningar och i planen ska det anges vilka åtgärder som behövs för att avlägsna eller minska de menliga verkningar som vägen medför. Enligt landsvägslagens 32 § ska Trafikledsverket systematiskt följa vägprojektets uppskattade och övriga verkningar och utnyttja resultaten av uppföljningen vid bedömningen av olika projekts verkningar och vid valet av planeringslösningar. Enligt landsvägslagens 37 § kan en privat väg anslutas till en landsväg om trafiksäkerheten inte äventyras av anslutningen eller an-vändningen av den. Av trafiksäkerhetsskäl är uppförande av byggnader begränsat på en landsvägs skydds- och frisiktsområden och NTM-centralen har rätt att på frisiktsområdet avlägsna växtlighet och naturhinder som skymmer behövlig sikt och därigenom äventyrar trafiksäkerheten. Enligt 52 § i landsvägslagen grundar sig regleringen av reklam och annonsering invid vägar i första hand på trafiksäkerhetsskäl så att miljön invid vägen inte i för hög grad tar trafikanternas uppmärksamhet bort från trafiken. Enligt 33 § i landsvägslagen ska en landsväg hållas i ett sådant skick som motsvarar trafikens behov och trafikledens betydelse för trafiken. Underhållet av landsvägar, till exempel halkbekämpningen, ska vara sådant att trafiksäkerheten inte äventyras. Vidare har det tidigare vägsäkerhetsdirektivet (2008/96/EG) genomförts nationellt genom bestämmelser i kap. 3 a i landsvägslagen.

Den nya lagen om enskilda vägar (560/2018) trädde i kraft 13.7.2018 och ersatte lagen om enskilda vägar (358/1962) som trädde i kraft 1963. I Finland finns det över 370 000 km enskilda vägar och de utgör en del av trafiksystemet. De enskilda vägarna är av stor betydelse bland annat för fungerande resekedjor i synnerhet för näringslivets transporter, särskilt när det gäller trädvård, andra landsbygdsnäringar och bosättningen på landsbygden. Enskilda vägar har uppgifter som anknyter till försörjningstryggheten, till exempel när vägarna används för genomfartstrafik eller om det finns många funktioner vid vägarna som medför annan trafik än vägdela garna s.

Trafiksäkerhetens delfaktorer är trafikanterna, fordonen och trafikleden. Trafiksäkerheten är framför allt beroende av hur de som rör sig på vägen beter sig vilket inbegriper mänskliga misstag och brott mot reglerna. Fordonstekniken och trafikmiljön måste utvecklas så att olyckor som beror på mänskliga misstag och brister kan förhindras eller följderna begränsas. Trafikanternas trafikbeteende påverkas framför allt av trafikreglerna som det föreskrivs om i vägtrafiklagen (267/1981) och författningar som har utfärdats med stöd av den. Med tanke på trafiksäkerheten är det viktigt att fordonsförare har de nödvändiga fysiska egenskaper,

kunskaper och färdigheter som det föreskrivs om i körkortslagen (386/2011). I lagen om transportservice (320/2017) finns bestämmelserna om trafikmarknad och transportservice samlade när det gäller olika trafikformer, och bestämmelser om den yrkesmässiga trafikens tillträde till marknaden.

Den tekniska utvecklingen har lett till att motorfordons konstruktion, utrustning och köregenskaper är säkrare än förut. I fordonslagen (82/2021) och författningar som utfärdats med stöd av den föreskrivs bland annat om fordonens klassificering och egenskaper. Om förhindrande av skador föreskrivs i lagen om transport av farliga ämnen (719/1994). I händelse av trafikskada ska varje motorfordon som används i trafik försäkras enligt trafikförsäkringslagen (460/2016). Enligt lagen om trafiksäkerhetsavgift (471/2016) uppbärs tillsammans med trafikförsäkringspremierna en trafiksäkerhetsavgift som inkomstförs i statsbudgeten.

Under de senaste åren var en onycter förare varit inblandad i ungefär var femte dödsolycka i trafiken. Alkolåset har konstaterats vara ett effektivt sätt att förhindra rattfylleri. Enligt lagen om alkolås (730/2016) används alkolås vid alkolåsövervakad körrätt, vid körrätt som beviljas på medicinska grunder med villkor om alkolås samt vid skol- och dagvårdskörningar.

I lagen om transportservice föreskrivs bland annat om trafik- och transportregistret (26–28 kap.), som bland annat innehåller uppgifter om tillstånd för verksamhetsutövare, anmälningsskyldig verksamhet, fordon och persontillstånd.

3.1.2 Beredningen av en riksomfattande trafiksystemplan och trafiksäkerhetsstrategi

Under kommunikationsministeriets ledning har det beretts en *riksomfattande trafiksystemplan för perioden 2021–2032*. Enligt 15 b § i landsvägslagen ansvarar kommunikationsministeriet för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen och planen godkänns av statsrådet. Den riksomfattande trafiksystemplanen ska innehålla en bedömning av trafiksystemets nuläge och framtida verksamhetsmiljö, mål för trafiksystemet samt åtgärdsförslag för hur målen ska uppnås. I samband med planen granskas åtgärder som ska förbättra trafikinfrastrukturens säkerhet. Statsrådet har godkänt en den riksomfattande trafiksystemplanen för perioden 2021–2032 (Liikenne 12) och planen överlämnades i en redogörelse till riksdagen 15.4.2021 (SRR 2/2021 rd). Riksdagen har meddelat sitt ställningstagande med anledning av redogörelsen (RSk 23/2021 rd).

I samband med beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen utarbetar Transport- och kommunikationsverket en strategisk lägesbild av transportnätet som granskar nuläget och brister i Finlands transportnät, bland annat brister i huvudledernas servicenivå. På huvudlederna finns 118 km vägsträckor med betydande trafiksäkerhetsproblem där sannolikheten per körkilometer att råka ut för en olycka är förhöjd och där det sker många olyckor som orsakar personskador (per vägkilometer). Avsaknaden av möjligheter till säker omkörning är en möjlig orsak till trafiksäkerhetsproblemen. Lägesbilden uppdateras två gånger om året.

Den riksomfattande trafiksystemplanen uppdateras varje regeringsperiod och nästa uppdatering ska göras så att ett beslut om planen kan fattas 2025. Enligt trafiksystemplanen ska staten granska hur kriterierna för landsvägarna i TEN-T-stomnätet uppfylls 2024 före utarbetandet av nästa riksomfattande trafiksystemplan, och vid behov fatta ett beslut om ansökan om undantag hos Europeiska kommissionen. Ansökan om undantag från de gällande kvalitetskraven för transportnätet är möjlig enligt den gällande förordningen ifall en investering i infrastrukturen inte kan motiveras med hänvisning till nytto-kostnadsförhållandet.

När den riksomfattande trafiksystemplanen uppdateras under nästa planeringsomgång har man tillgång till Trafikledsverkets bedömning av vägarna i hela nätet som avses i artikel 5 i direktivet och som ska göras senast 2024. Bedömningen kan utnyttjas för identifiering av den riksomfattande trafiksystemplanens trafiksäkerhetsåtgärder. I vilken utsträckning dessa åtgärder ska genomföras antingen som riktade åtgärder eller som en del av andra utvecklingsåtgärder som genomförs i vägnätet, beror bland annat på de ekonomiska ramarna för den riksomfattande trafiksystemplanen och planens andra mål.

Kommunikationsministeriet har genom ett beslut fattat 14.11.2019 för beredningen av *Finlands trafiksäkerhetsstrategi* tillsatt en ledningsgrupp och arbetsgrupper för mandatperioden 1.12.2019–1.12.2021. Strategin utarbetas för perioden 2022–2026. Strategin är ett instrument för långsiktig strategisk styrning och omfattar ett åtgärdsprogram för uppnåendet av de mål som ställs i strategin.

Trafiksäkerhetsstrategins tyngdpunkt är ett övergripande förhållningssätt till trafiksäkerheten. Trafiksäkerhet ska förstås i vid betydelse så att den omfattar alla trafikformer. De mål som uppställs för minskningen av antalet trafikolyckor och dödsolyckor ska inte vara bundna till om de inträffar till lands, till havs eller i luften, eftersom varje trafikdöd är en för mycket. Trafiksäkerhetsstrategins mål styrs av en nollvision. EU:s nollvision är att antalet dödsolyckor i trafiken ska minska till noll senast 2050. Trafiksäkerhetsstrategins mål är att ingen oberoende av trafikform längre ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken 2050.

Trafiksäkerhetsstrategin bereds i ett brett tväradministrativt samarbete med intressentgrupper. Målet är att förbättra trafiksäkerheten på ett övergripande sätt och skapa förutsättningar för en säker utveckling av trafiken i framtiden, i synnerhet med hänsyn till trafikens digitalisering, automatisering samt transportmedlens betydelse och trafikanternas beteende. I denna bedömning ingår också åtgärder som gäller vägtrafikens infrastruktur och åtgärderna samordnas med planeringen och genomförandet av den riksomfattande trafiksystemplanen.

3.2 Trafiksäkerhetssituationen

3.2.1 Trafiksäkerhetssituationen i Finland

Säkerhetsarbetet som gäller vägtrafiken i Finland baserar sig som i många andra EU-länder på en nollvision enligt vilken trafiksystemet ska planeras så att ingen ska dö eller skadas allvarligt i trafiken. Visionen betonar alla aktörers ansvar och grundar sig på tanken att ett mänskligt misstag inte får orsaka dödsoffer eller allvarlig skada.

Under flera årtionden har trafiksäkerheten i Finland förbättrats betydligt. Trots att detta varit den allmänna trenden började antalet dödsolyckor i trafiken minska långsammare under 2010-talets senare hälft och nivån är idag 220 döda per år. Under perioden 2010–2020 var statsrådets mål att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Finland. Målet uppnåddes inte. Antalet personskador som ersätts av trafikförsäkringen har inte minskat under de senaste åren. Under perioden 2016–2020 skadades enligt den officiella statistiken i genomsnitt 5 200 personer per år i vägtrafiken.

Av dödsoffren var 58 procent förare eller passagerare i personbilar (i medeltal 135 personer per år), 10 procent fotgängare (i medeltal 24 personer per år) och 11 procent cyklister (25 personer per år). I den officiella statistiken fördelar sig antalet allvarligt skadade (i medeltal 440 personer per år) ungefär på samma sätt mellan de olika trafikantgrupperna. I den officiella statistiken ingår dock endast olyckor som kommer till polisens kännedom. När uppgifterna om olyckornas allvarlighetsgrad kombineras med den officiella statistiken i sjukvårdens databas HILMO,

matchar cirka hälften de allvarligt trafikskadade som har vårdats på sjukhus inte med uppgifterna från polisen. I synnerhet är det ofta cyklisternas allvarliga olyckor som saknas i den officiella olycksstatistiken. Uppgifter om allvarliga skador som baserar sig på en samkörning av sjukhusens och polisens statistik finns för perioden 2014–2018. I vägtrafiken har cirka 830–960 personer per år skadats allvarligt. Antalet allvarligt skadade var hittills störst år 2018.

Av dödsolyckorna sker cirka 75 procent på landsvägarna. De vanligaste typerna av olyckor på riks- och stamvägar är mötesolyckor och på andra typer av vägar avkörningar. Av trafikolyckorna på landsvägar sker 55 procent på riks- och stamvägarna. I vägtrafiken i tätorter dör i genomsnitt 56 personer per år. Av dessa är i genomsnitt 40 oskyddade trafikanter. Allvarliga skador förekommer oftare i tätorter än dödsolyckor. Enligt den officiella statistiken sker 40 procent av de allvarliga skadorna på gator, men en märkbar del av de allvarligt skadade i cykelolyckor finns endast i sjukhusstatistiken och saknar därför platsuppgifter och kommer inte heller med i den officiella statistiken.

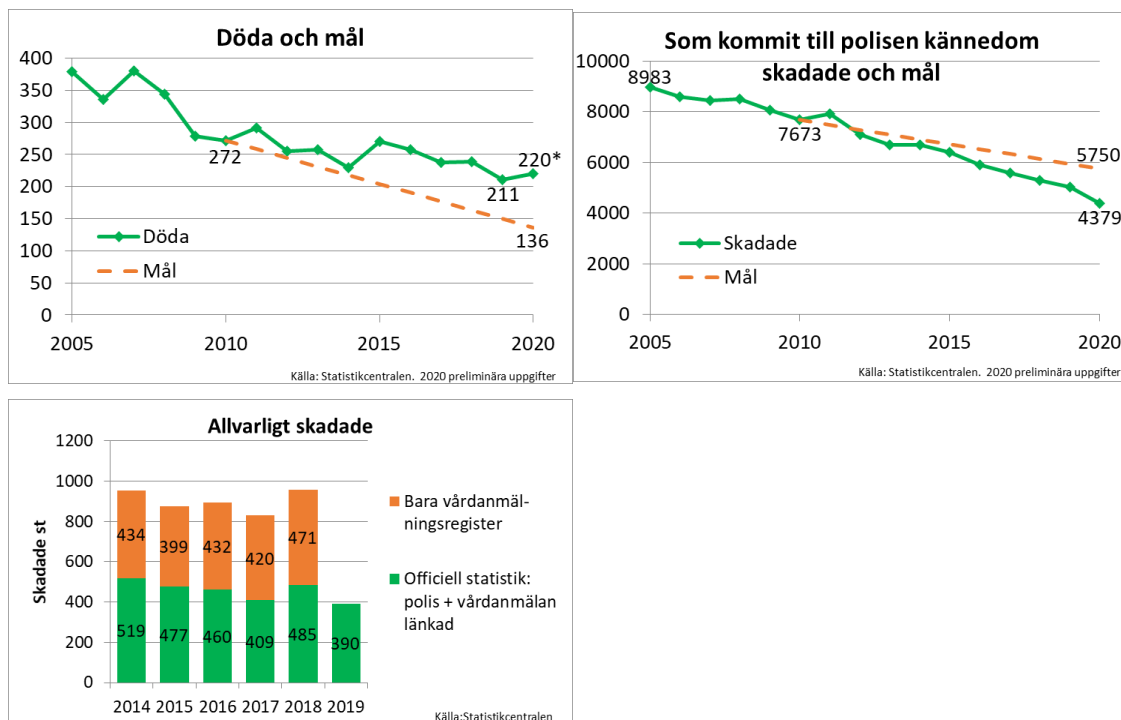
Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket har i samarbete fastställt enhetsvärden för person- och materialsador i trafikolyckor som sker på vägarna. Dödsoffer och allvarliga och lindrigare skador i vägtrafikolyckor 2020 medförde sammanlagt 1,3 miljarder euro i kostnader för samhällets olika instanser. 43 procent av de sammanlagda kostnaderna (564 miljoner euro) orsakades av dödsfall och i synnerhet de mänskliga förluster de medför. 57 procent av kostnaderna föranleddes av skador av olika grader och i synnerhet de förluster de medför. De totala kostnaderna för skadorna är i denna uppskattning mindre än i verkligheten, eftersom alla lindriga och allvarliga skador inte finns med i den officiella statistiken.

I kostnaderna för vägtrafikolyckorna ingår både realekonomiska kostnader och en värdering av de drabbades försämrade livskvalitet omvandlad till pengar. Realekonomiska kostnadsposter är bland annat polisens, räddningsverkets och sjukvårdens kostnader, rehabilitering och bortfallet av den drabbades arbetsinsats. Värderingen av förlusten av materiell livskvalitet mäter bortfallet av inkomster och konsumtion och förlusten av immateriell livskvalitet värdet av liv och hälsa. I enhetsvärdet för dödsolyckor utgör förlorad livskvalitet 94 procent och i enhetsvärdet för trafikskador 74 procent.

Undersökningskommissionerna för trafikolyckor undersökte 2019 sammanlagt 181 motorfordonsolyckor som ledde till döden (Institutet för olycksinformation OTI:s årsrapport 2019). I olyckorna omkom 197, skadades allvarligt 30 och lindrigt 57 personer. Undersökningskommissionerna identifierar den direkta riskfaktorn som utlöste olyckan och riskfaktorer i bakgrunden. Trafikmiljön är sällan den direkta riskfaktorn när det gäller dödsolyckor. I 31 procent av olyckorna är bakgrundsfaktorer i trafikmiljön som nämns vägräcken eller avsaknaden av räcken som också har förvärrat följderna av olyckan. Andra bakgrundsrisker i trafikmiljön är bland annat körbanans väglag och korsningarnas konstruktion. En bakgrundsrisk var förarens tillstånd, till exempel alkohol, sjukdom, trötthet eller sinnesstämning, som nämns i 69 procent av olyckorna. Avsaknaden av fordonssystem identifierades som en bakgrundsrisk i 21 procent av olyckorna.

Också fordonsbeståndets ålder och egenskaper påverkar trafiksäkerheten. Vid utgången av 2020 var den genomsnittliga åldern för personbilar i trafik i Fastlandsfinland 12,5 år (källa Statistikcentralen). I inhemska och internationella undersökningar har det uppskattats att sannolikheten för dödsolyckor eller skador i nya bilar är 10–40 procent mindre än i gamla bilar.

Figur 1: Döda och skadade i vägtrafiken. Uppgifterna för 2019 är ofullständiga och består endast av fall som sjukvården rapporterat.



I TEN-T-nätet skedde 2015–2019 i genomsnitt 57 dödsolyckor och 540 personskadeolyckor om året, vilket är 32 procent av omkomna i landsvägstrafiken och 23 procent av personskadeolyckorna. De vanligaste olyckorna på TEN-T-vägarna var mötesolyckor, 32 omkomna per år eller 56 procent av de omkomna, och singelolyckor, 9 omkomna eller 16 procent av de omkomna. De vanligaste personskadeolyckorna var singelolyckor, 30 procent, och påkörningar bakifrån, 21 procent av personskadeolyckorna. Fotgängarolyckor och cykelolyckor är ovanliga i TEN-T-nätet: 0,5 omkomna fotgängare och 5 omkomna cyklister per år, samt när det gäller fotgängarolyckor och cykelolyckor som orsakade personskador: 10 vardera per år. Antalet allvarliga personskador var i genomsnitt 77 under perioden 2014–2018. Kostnaden för vägtrafikolyckorna på vägarna i TEN-T-nätet har under de senaste åren varit i genomsnitt 240,5 miljoner euro per år.

Tabell 1. Personskadeolyckor och dödsolyckor på landsvägarna enligt vägkategori och i förhållande till vägsträckans längd 1.1.2020. (Källa: Trafikledsverkets vägregister och Statistikcentralens register över olyckor)

	Väglängd km	Trafikarbete milj.bilkm	Medeldygnstrafiken bilar	Trafikdöda /år, genomsnitt 2015 - 2019	Trafikdöda /100 vägkm	Trafikdöda /100 milj.bilkm	Personskadeolyckor /år, genomsnitt 2015 - 2019	Personskadeolyck or /100 vägkm	Personskadeolyckor /100 milj.bilkm
Funktionell vägklass									
Riksvägar	8628	20140	6400	85	0,98	0,42	854	9,90	4,24
Stamvägar	4859	5332	3000	19	0,40	0,36	288	5,92	5,40
Regionala vägar	13467	7087	1400	37	0,27	0,52	554	4,11	7,81
Förbindelsevägar	50986	6038	300	39	0,08	0,65	670	1,31	11,10
Motorvägar och antal körbanor									
Motorvägar	925	8142	24100	9	0,93	0,11	201	21,75	2,47
Motortrafikleder (oavsett antal körfält)	143	545	10400	4	2,93	0,77	17	12,13	3,19
Andra dubbla körbanor	510	3514	18900	5	0,98	0,14	169	33,11	4,81
Ten-T-vägar	5199	16263	8600	57	1,10	0,35	543	10,45	3,34
Landsvägar sammanlagt	77941	38597	1400	180	0,23	0,47	2373	3,04	6,15

Olyckstätheten (döda och personskador i förhållande till vägsträcka) är störst på de livligast trafikerade vägarna, det vill säga motorvägar, motortrafikleder och andra vägar med två körbanor. På riksvägarna, som omfattar både motorvägar och vägar med en körbana, omkommer i genomsnitt en person per år och hundra kilometer väg. När det gäller olyckor som orsakar personskador sker det i genomsnitt cirka tio olyckor per hundra kilometer väg på årsnivå. På vägar om hör till TEN-T-nätet är trafiken livligare än genomsnittet och olyckstätheten något högre. Av landsvägarnas funktionella vägklasser är trafiksäkerhetssituationen i genomsnitt sämst på riksvägarna när man granskar antalet personskadeolyckor eller antalet döda i förhållande till vägsträcka. På riksvägarna sker i genomsnitt närmare 2,5 gånger fler dödsfall i trafiken per vägsträcka i jämförelse med stamvägarna. Riksvägarna står också årligen för över hälften av trafikprestationen och cirka en tiondedel av landsvägarnas totala längd.

Trafikledsverket lät våren 2020 göra en liknande vägsäkerhetsbedömning av landsvägsnätet¹⁰ som den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning som förutsätts i det ändrade vägsäkerhetsdirektivet. Målet var att granska trafiksäkerhetens nuläge på riks- och stamvägarna i Finland. I överensstämmelse med trafiksäkerhetsmålen uppmärksammades i synnerhet antalet allvarliga olyckor (dödsoffer och allvarliga skador) och risker. Som variabler i granskningen användes också nya variabler från huvudledsförordningen: huvudleder av servicenivåklass I och II. I bedömningen konstaterades att antalet personskadeolyckor per vägsträcka var 2,7 gånger fler på vägar av servicenivåklass I än på vägarna som hörde till servicenivåklass II. På

¹⁰ https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-06_ten-tieverkon_web.pdf

motsvarande sätt var antalet omkomna i trafiken per vägsträcka två gånger fler på huvudlederna i servicenivåklass I. Av kostnaderna som föranleddes av olyckorna berodde 40 procent på mötesolyckor. Resultaten visar tydligt på sambandet mellan trafikmängd och antalet trafikolyckor: på starkt trafikerade vägar är olyckstätheten hög, men antalet olyckor i förhållande till trafikmängden lågt.

Beaktande av trafiksäkerheten i vägunderhållet

Kommunikationsministeriet sörjer för funktionella, säkra och kostnadseffektiva förbindelser, i synnerhet genom beredningen av budgetar och lagar samt genom att styra verksamheten vid ämbetsverken inom sitt förvaltningsområde. Ministeriet säkerställer trafiksäkerheten bland annat genom att årligen anvisa anslag till väghållningen i statsbudgeten (med beaktande av planen för de offentliga finanserna och i fortsättningen också den riksomfattande trafiksystemplanen).

I trafikledshållningen prioriteras åtgärder som trafiknätets dagliga användbarhet kräver, det hårt trafikerade och för näringslivet viktiga nätets skick, trafiksäkerheten samt möjligheter som digitaliseringen medför. Målet är att hantera reparationsskulden och säkerställa trafikledernas skick med hänsyn i synnerhet till näringslivets behov.

Trafikledsverket är väghållare för landsvägsnätet och ansvarar som väghållare för att kraven enligt landsvägslagen (i synnerhet 13 §) uppfylls. Trafikledsverket svarar för de uppgifter som ska skötas av ägaren till landsvägsnätet och styr närings-, trafik- och miljöcentralerna vid skötseln av uppgifterna inom väghållningen. Närings-, trafik- och miljöcentralerna svarar inom sina respektive verksamhetsområden för skötseln av uppgifter inom väghållningen under Trafikledsverkets styrning. Trafikledsverket svarar dock för byggandet av viktiga projekt.

NTM-centralerna svarar för utformningen av vägprojekt och bedömningen av projektens verkningar och uppgifter i anslutning till vägsäkerheten. Trafikledsverket ansvarar för rangordningen av vägsträckor enligt olyckstäthet sammanställandet av en prioritetslista, och NTM-centralerna ansvara inom sina verksamhetsområden för rangordningen av vägnätet med avseende på säkerhet.

Trafikledsverket är det behöriga organ som avses i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet. Transport- och kommunikationsverket är den administrativa myndighet som avses i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet.

I underhållet av landsvägarna ingår beaktande av trafiksäkerheten i avtalen med entreprenörerna och kvalitetssäkringen. Till exempel i skötselentreprenader genomför entreprenören regelbundna kontroller där man identifierar omständigheter och brister som av säkerhetsskäl kräver reparationer. Åtgärder som ingår i områdesentreprenader kan när det finns tillräcklig finansiering genomföras snabbt, men mer omfattande åtgärder förutsätter utformnings- och genomförandefaser med kompletterande trafiksäkerhetsförfaranden.

Vägsäkerhetsrevisioner av väginvesteringsplaner inleddes i början av 2000-talet. För revisionen står en opartisk utomstående person som granskar planens lösningar. Granskningen gäller en nästan färdig plan och det är därför möjligt att göra behövliga ändringar.

Trafiksäkerhetsverket utredde 2016 genomförandet vägsäkerhetsrevisioner av landsvägsprojekt och revisionernas verkningar. Bedömningsförfarandet genomfördes från och med 2014 i nästan alla projekt som hörde till TEN-T-nätet, och också i flera projekt som inte hörde till nätet. Enligt

Trafiksäkerhetsverkets utredning har revisionerna förbättrat kvaliteten på vägprojekten och de planerade lösningarnas säkerhet.

Kostnaderna för genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärderna varierar betydligt och påverkas av terrängförhållandena och förhållandena i den byggda miljön. Att skilja mötande körbanor från varandra (med ett mitträcke) kostar uppskattningsvis 65 000 euro per kilometer. Vägbelysning kostar i genomsnitt 80 000 euro per kilometer. Att bygga gång- och cykelväg kostar i genomsnitt 250 000 euro per kilometer. Att installera trafikljus vid en skyddsväg kostar i genomsnitt 45 000 euro. En av de mest kostnadseffektiva åtgärderna är att skapa förutsättningar för automatisk hastighetsövervakning för polisen. Trafikledsverkets engångskostnad per övervakningsställe är i genomsnitt 20 000 euro, och till detta tillkommer årliga underhållskostnader samt polisförvaltningens kostnader för övervakningssystem och personal.

3.2.2 Nationella trafiksäkerhetsmål

Statsrådet har genomfört ett systematiskt och målinriktat trafiksäkerhetsarbete genom sina principbeslut 1993, 1997, 2001, 2006, 2012 och 2016. I 2001 års principbeslut antog statsrådet en långsiktig säkerhetsvision enligt vilken trafiksystemet måste utformas så att ingen behöver omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. År 2010 ställdes målet på EU-nivå att halvera antalet dödsoffer fram till 2020, och samma mål ställdes i Finland i principbeslutet 2012 och 2016. Målet att halvera antalet dödsolyckor uppnåddes inte, enligt de preliminära uppgifter för 2020 var antalet dödsoffer i vägtrafiken 222, när målet var färre än 136.

Vid EU:s transportministrars möte i Valletta 2017 ställde ministrarna målet att halvera antalet dödsolyckor och allvarliga skador vägtrafiken fram till 2030, och uppmanade Europeiska kommissionen att utarbeta riktlinjer för trafiksäkerhetspolitiken från 2020 och framåt.¹¹

I juni 2019 publicerade Europeiska kommissionen en ram för EU:s trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 (EU Road Safety Policy Framework 2021–2030)¹². I denna ram fastställdes det långsiktiga målet att närma sig noll dödsoffer i trafiken senast 2050, och som mål på medellång sikt att halvera antalet dödsoffer och allvarliga skador fram till 2030 från nivån 2020. Målet följs utöver med antalet dödsfall och skador också med indikatorer som mäter trafikbeteendets, vägnätets och fordonsbeståndets säkerhet.

3.2.3 Trafiksäkerhetsmyndigheter och andra viktiga aktörer

Närings-, trafik- och miljöcentralerna

Enligt 3 § 1 mom. 8 punkten i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna (897/2009) sköter NTM-centralerna uppgifter som särskilt föreskrivits för dem inom verksamhetsområdena trafiksystemets funktion, trafiksäkerheten, väg- och trafikförhållandena, landsvägs-hållningen och ordnandet av kollektivtrafiken. På grundval av 11 § 1 mom. i landsvägslagen svarar Trafikledsverket för de uppgifter som ska skötas av ägaren till landsvägsnätet och för andra uppgifter inom väghållningen och styr NTM-centralerna vid skötseln av uppgifterna inom väghållningen. NTM-centralerna svarar inom sina verksamhetsområden för skötseln av uppgifter inom väghållningen under Trafikledsverkets styrning. NTM-centralerna svarar för landsväghållningen och smidigheten i trafiken och trafiksäkerheten inom sina

¹¹ https://www.eu2017.mt/en/Documents/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf

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

verksamhetsområden. De främjar trafiksäkerheten genom att utföra väghållningsåtgärder och genom att samarbeta med Trafikskyddet, polisen, räddningsväsendet och kommunerna.

Kommunerna

Kommunerna ordnar tjänster för sina invånare. De flesta tjänsterna har fastställts i lag. Kommunerna kan ges uppgifter endast genom lag. Till kommunernas lagstadgade uppgifter hör bland annat att sköta anordnandet av utbildning, stadsplanering och markanvändning samt miljötjänster. Finansministeriet följer kommunernas verksamhet och ekonomi. Ministeriet ser till att den kommunala självstyrelsen beaktas när staten bereder åtgärder som berör kommunerna.

Kommunikationsministeriet

Kommunikationsministeriet främjar genom sin verksamhet befolkningens välmående och näringslivets konkurrenskraft genom att sörja för funktionella, säkra och kostnadseffektiva förbindelser inom trafik och kommunikation. Målen genomför ministeriet i synnerhet genom beredningen av budgetar och lagar samt genom att styra verksamheten vid ämbetsverken inom sitt förvaltningsområde. Regeringen har gjort betydande satsningar på finansieringen av den primära trafikledshållningen. För att det ska vara möjligt att säkerställa trafiksäkerheten i hela det omfattande transportnätet, eftersträvar man kostnadseffektiva åtgärder som beaktar ledernas trafikmässiga betydelse. I regeringsprogrammet beaktas behovet att minska reparationsskulden och förbättra trafikledernas skick genom årlig nivåhöjning av finansieringen för den primära trafikledshållningen från 2020 med 300 miljoner euro. Med denna tilläggsfinansiering repareras trafikledsnätet, förbättras trafiksäkerheten och den regionala tillgängligheten och görs investeringar som är till nytta för näringslivet och som minskar utsläppen. I landsvägslagen fastställs de allmänna kvalitetskraven för väghållningen.

Kommunikationsministeriet ställer årligen upp mål för de samhälleliga verkningarna inom ansvarsområdet i statsbudgeten och funktionella mål för ämbetsverken inom ansvarsområdet som stöder målen. I budgeten för 2020 är målet för de samhälleliga verkningarna inom trafikbranschen bland annat att Finland utvecklas som föregångare inom koldioxidfri trafik, att transport- och kommunikationsnät och -tjänster underlättar det dagliga livet och främjar näringslivet och att nya verksamhetsmodeller och innovationer ökar välfärden och konkurrenskraften. Under kommunikationsministeriets ledning har den första riksomfattande trafiksystemplanen för perioden 2021–2032 utarbetats och den överlämnades i en redogörelse till riksdagen 15.4.2021. Dessutom är en trafiksäkerhetsstrategi för perioden 2022–2026 under beredning.

Transport- och kommunikationsverket

Trafiksäkerhetsverket, Kommunikationsverket och vissa funktioner vid Trafikverket sammanslogs och bildade Transport- och kommunikationsverket vid ingången av 2019. Enligt lagen om Transport- och kommunikationsverket (23.11.2018/935) svarar verket för uppgifter som gäller trafiksystemets reglering och tillsyn och främjar informationssamhällets och trafiksystemets utveckling samt fungerande och säkra trafik-, transport- och kommunikationsförbindelser. Dessutom främjar verket genom sin verksamhet trafiksystemets funktion och automatisering, trafiksäkerheten och verksamhetsförutsättningarna för regionerna och näringslivet samt en hållbar utveckling i hela landet. Transport- och kommunikationsverket samordnar och övervakar beredningen och genomförandet av den riksomfattande trafiksystemplanen och producerar och uppdaterar riksomfattande strategiska program, åtgärdsplaner och lägesinformation för trafiksystemets olika aktörer. Verket är en myndighet

som betjänar medborgare och företag i ärenden som gäller tillstånd, register, godkännanden och säkerhet inom transport- och kommunikationsområdet. Verket främjar också aktivt trafik-säkerhetsforskning och utnyttjande av forskningen.

I fråga om de förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet som förutsätts i vägsäkerhetsdirektivet och det praktiska genomförandet av vägsäkerhetsinspektionerna övervakar Transport- och kommunikationsverket enligt 43 h § i landsvägslagen att Trafikledsverket iakttar de förfaranden som det föreskrivs om i landsvägslagens 3 a kap. Övervakningen genomförs enligt en årlig övervakningsplan. Övervakningen omfattar bland annat revision av Trafikledsverkets säkerhetsstyrningssystem, och som en del av denna hur förfarandena enligt direktivet inkluderas i Trafikledsverkets säkerhetsstyrningssystem för väghållningen och hur Trafikledsverkets anvisningar och vägsäkerhetsförfaranden inkluderas i lokala underhållsentreprenader. Dessutom verifierar Transport- och kommunikationsverket Trafikledsverkets förfaranden till exempel genom att granska vägsäkerhetsinspektionsprocesserna. Transport- och kommunikationsverket övervakar också att kvalitetskraven uppfylls, godkänner vägprojekt och meddelar tekniska föreskrifter inom ramen för en särskilt föreskriven behörighet. Dessutom beräknar Transport- och kommunikationsverket vägtrafikolyckornas kostnader för samhället på det sätt som direktivet förutsätter och publicerar uppgifterna på verkets webbplats liikenne.fi.

Trafikskyddet

Enligt lagen om Trafikskyddet (278/2003) är Trafikskyddet en offentligrättslig förening som är riksomfattande centralorganisation för trafiksäkerhetsarbetet. Trafikskyddets syfte är att främja trafiksäkerheten genom information, upplysning och utbildning. Trafikskyddet har till uppgift att påverka trafikbeteendet i preventivt syfte, genom att informera, arrangera kampanjer, understöda trafikfostran för olika åldersgrupper och vägtrafikanter. Transport- och kommunikationsverket styr och övervakar Trafikskyddets verksamhet och är statsbidragsmyndighet för beviljande av statsunderstöd för finansieringen av Trafikskyddets verksamhet.

Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab

Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab som är moderbolag och dotterbolaget Fintraffic Väg Ab är en del av en specialuppgiftskoncern som driver verksamhet under kommunikationsministeriets ägarstyrning (Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab, till 1.1.2021 Traffic Management Finland Ab, Fintraffic Väg Ab, till 1.1.2021 Intelligent Traffic Management Finland Ab). Specialuppdraget är att trygga de tjänster för trafikstyrning som samhället, myndigheterna och näringslivet omedelbart behöver, samt att säkerställa driftsäkerheten vid rubbningar av de normala förhållandena och i nödsituationer. Fintraffic Ab tillhandahåller och utvecklar tjänster för trafikstyrning och -ledning inom alla trafikformer och säkerställer för sin del en säker och smidig trafik. Tjänsterna stöder medborgarnas rörlighet, näringslivets behov och transporter, säkerhetsmyndigheternas verksamhet samt Finlands konkurrenskraft och välfärd. Fintraffic Väg Ab svarar för förvaltningen av vägtrafiken på Finlands landsvägar. Fintraffic Väg Ab erbjuder och utvecklar tjänster, bland annat den operativa trafikstyrningen i vägtrafikcentralerna, vägtunnlarnas tekniska system och landsvägarnas programmerbara informationsskyltar, vädersystem samt alla datatjänster och telekommunikationstekniska tjänster i anslutning till dessa. Fintraffic Väg Ab är en del av koncernen Trafikstyrningsbolag Fintraffic Ab. Fintraffic trafikstyrning har till uppgift att producera aktuell trafikinformation om trafikförhållandena med fokus på väderlek och väglag. Fintraffic äger ett nätverk av väderstationer i vägområdena och möjliggör för sin del bland annat trafikinformation via flera kanaler och vinterunderhåll i realtid.

Polisen

Polisen har till uppgift att övervaka att trafikreglerna och bestämmelserna som gäller fordons skick iakttas i enlighet med polisförvaltningslagen (110/1992) och polislagen (872/2011). Enligt vägtrafiklagen (2018/729) utövar polisen tillsynen över efterlevnaden av vägtrafiklagen. Enligt vägtrafiklagens 65 § reglerar polisen och räddningsmyndigheterna trafiken i syfte att säkerställa en trygg och smidig trafik samt att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Polisen gör vid olyckor förundersökning i enlighet med förundersökningslagen (805/2011) på det sätt som fallet förutsätter för att utreda straffansvar.

Statistikcentralen

Statistikcentralen är en myndighet som hör till finansministeriets förvaltningsområde och som grundats för statens statistik. Om centralen föreskrivs i lagen om statistikcentralen (24.1.1992/48). Statistikcentralen har till uppgift att utarbeta statistik och göra utredningar som gäller samhällsförhållandena samt att sörja för det allmänna utvecklandet av statens statistikväsen i samarbete med övriga statliga myndigheter. Statistikcentralen producerar statistik över antalet trafikolyckor och antalet skadade och döda i olyckorna utifrån källor som upprätthålls av andra myndigheter.

Undersökningskommissionerna och Trafikförsäkringscentralen

Bestämmelser om undersökning av trafikolyckor på väg och om organiseringen av undersökningen ingår i lagen om undersökning av trafikolyckor på väg och i terräng (1512/2016) utöver den ovan nämnda förundersökningen som görs av polisen. Vid undersökningen utreds trafikolyckans förlopp, riskfaktorer, följder och omständigheterna i syfte att klarlägga orsakerna till trafikolyckan och för att förebygga framtida olyckor. Undersökningen av olyckor utförs av en undersökningskommission. Undersökningskommissionerna utför undersökningarna självständigt, oavhängigt och opartiskt. Undersökningskommissionen och Trafikförsäkringscentralen kan på basis av undersökningsrapporten rekommendera trafiksäkerhetsåtgärder. Trafikförsäkringscentralen svarar för upprätthållandet av undersökningen av trafikolyckor, den allmänna organiseringen och planeringen av undersökningen av olyckor samt utbildningen. Institutet för olycksinformation vid Trafikförsäkringscentralen producerar olycksdata och för ett olycksdataregister. Till verksamheten som gäller utarbetandet av allmänna anvisningar om undersökningsmetoder bidrar en samsamarbetsgrupp för undersökning av trafikolyckor, som är samsamarbetsorgan för de instanser som deltar i undersökningarna.

Trafikledsverket

Enligt lagen om Trafikledsverket (862/2009) svarar verket för upprätthållandet och utvecklandet av servicenivån när det gäller de trafik- och farleder som förvaltas av staten. Verket främjar genom sin verksamhet hela trafiksystemets funktion, och trafiksäkerheten samt en balanserad utveckling för regionerna och hållbar utveckling.

Trafikledsverket är väghållare för landsvägsnätet i enlighet med landsvägslagen och svarar för planering, byggande och underhåll av vägar, samt svarar för trafikstyrningen och producerar information om detta samt installerar ITS-anordningar. I egenskap av sakkunnig i trafik- och farledshållning och innehavare av trafikledsegendom deltar Trafikledsverket i trafiksystemplaneringen och beredningen av åtgärder som gäller trafiknäten samt i markanvändningssamarbetet. Verket deltar också i samordningen av trafiken och markanvändningen och i uppgörandet av riksomfattande planer för trafiksystemen och i den

regionala trafiksystemplaneringen tillsammans med landskapsförbunden, kommunerna, stadsregionerna och andra aktörer.

Trafikledsverket svarar för styrningen av verksamheten vid NTM-centralerna inom sitt verksamhetsområde. Verksamhetsstyrningen konkretiseras i det årliga resultatavtal som ingås mellan Trafikledsverket och NTM-centralernas ansvarsområden för trafik och infrastruktur, där målen att förbättra trafiksäkerheten väger tungt. Myndigheterna som ansvarar för väghållningen fattar inom ramen för den tillgängliga finansieringen beslut om landsvägsnätets förbättrings- och reparationsåtgärder i enlighet med de krav som ställs i lag och med beaktande av vägarnas trafikmässiga betydelse.

3.3 Europeiska unionens lagstiftning

TEN-T-nätet

Syftet med det transeuropeiska transportnätet, TEN-T-nätet är att erbjuda infrastruktur som krävs för att den inre marknaden ska fungera väl. TEN-T-nätets mål är ett säkert och hållbart trafiksystem i EU som främjar smidig rörlighet för varor och människor.

Riktlinjerna för TEN-T-nätet som förnyades 2013 (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013) fastställer vilka projekt som hör till transportnätet. Riktlinjerna definierar krav som ska ställas på transportnätet, prioriteringar för utvecklandet av nätet samt åtgärder för genomförandet. I riktlinjerna ingår också kartor över transportnäten som fastställts enligt kriterierna. En uppdatering av riktlinjerna pågår.

TEN-T-nätet omfattar alla trafikformer: vägstrafik, flygtrafik, trafik på inre vattenvägar och sjötrafik samt plattformar som gör det möjligt att kombinera de olika trafikformerna. TEN-T-nätet består av två nivåer: stomnätet som ska vara utbyggt 2030 och det övergripande nätet som ska vara utbyggt 2050. TEN-T-stomnätet fokuserar på de viktigaste förbindelserna och knutpunkterna. Genomförandet av stomnätet främjas av ett tillvägagångssätt som grundar sig på korridorer. Vägarna i stomnätet ska vara motorvägar eller motortrafikleder, vägarna ska ha rastplatser med 100 kilometers mellanrum och alternativa bränslen ska finnas tillgängliga. Vägarna i det övergripande nätet ska vara minst konventionella vägar av strategisk betydelse, det vill säga en väg av hög standard och spela en viktig roll för långdistanstrafik. EU-lagstiftningen innehåller en möjlighet att ansöka om undantag från kraven. Ansökan om undantag från infrastrukturkraven är möjlig i de fall där infrastrukturinvesteringar inte kan motiveras av kostnads-nyttoskäl. I den riksomfattande trafiksystemplanen ingår en åtgärd enligt vilken staten granskar kriterierna för stomnätet på nytt 2024 innan nästa riksomfattande trafiksystemplan utarbetas och fattar vid behov beslut om att göra en ansökan om undantag hos kommissionen. Dessutom bör kriterierna som gäller vägtunnlar, trafiksäkerhet och intelligenta trafiksystem vara uppfyllda.

Finlands TEN-T-nät består av 5 199 kilometer vägar och omfattar de viktigaste huvudvägarna och landsvägsförbindelserna till de flesta gränsövergångsställena mellan Finland och Ryssland. Till stomnätet hör E18 och riksväg 4 och 29. Det är möjligt att få finansiering till TEN-T-nätets utvecklingsprojekt i form av sammanhållningsanslag från EU:s budget och från Europeiska regionala utvecklingsfonden. Lån för investeringar kan dessutom fås från Europeiska investeringsfonden och Europeiska investeringsbanken. Finansiering har inte beviljats vägprojekt 2014–2020 från programmet Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF), med undantag för ITS-projekt (Intelligent Transport Systems and

Services) och alternativa bränslen, och finansiering utlovas inte heller under nästa period 2021–2027 i och med att finansieringen riktas till järnvägsprojekt¹³.

På tunnelavsnitt i TEN-T-nätet som är över 500 meter långa tillämpas bestämmelserna i tunnelsäkerhetsdirektivet (2004/54/EG). Den administrativa myndighet som avses i artikel 4 i tunnelsäkerhetsdirektivet har sedan 2019 varit Transport- och kommunikationsverket, som enligt 109 § 3 mom. i landsvägslagen meddelar tekniska föreskrifter avseende verkställigheten och tillämpningen av direktivet. Dessutom rekommenderas att tunnelsäkerhetsdirektivet tillämpas nationellt också på tunnlar under 500 meter i TEN-T-nätet och på tunnlar utanför TEN-T-nätet. I Finland har man följt rekommendationen ända sedan direktivet trädde i kraft. För det operativa underhållet av tunnlar och tunnarnas säkerhet svarar tunnarnas förvaltare, som är NMT-centralerna och vägbolag, och Trafikledsverket som är väghållare. I vägnätet i Finland används 25 tunnlar av vilka 18 hör till TEN-T-nätet.

3.4 Lagstiftningen om bedömning av miljökonsekvenser

Europeiska unionens MKB-lagstiftning

Om miljökonsekvensbedömning föreskrevs i Europeiska unionen ursprungligen 1985 genom rådets direktiv 85/337/EEG om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt. Direktivet har ändrats tre gånger, 1997, 2003 och 2009 (rådets direktiv 97/11/EG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/35/EG och 2009/31/EG). Det ursprungliga direktivet samt ändringarna kodifierades till ett direktiv genom att ett nytt MKB-direktiv antogs 2011, och detta direktiv har tillämpats sedan 17.2.2012. MKB-direktivet ändrades igen 2014 genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/52/EU. Direktivet skulle införlivas i EU-ländernas lagstiftning före 16.5.2017.

I MKB-direktivet föreskrivs om MKB-förfarandet genom vilket det säkerställs att projekt som kan antas medföra betydande miljökonsekvenser bedöms innan de godkänns. I bilagorna I och II till direktivet förtecknas de projekt som miljökonsekvensbedömningen gäller. På projekt enligt bilaga I till direktivet tillämpas alltid MKB-förfarandet. Projekt enligt bilaga II ska underställas MKB-förfarandet, om en myndighet har fattat beslut om tillämpning av förfarandet vid miljökonsekvensbedömning i ett enskilt fall.

Nationell MKB-lagstiftning

MKB-direktivet genomfördes i den nationella lagstiftningen 1.9.1994 genom lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994) samt statsrådets förordning om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (792/1994, nedan *MKB-förordningen*). I och med revideringen av MKB-lagstiftningen stiftades det en ny MKB-lag (252/2017). Samtidigt införlivades de ändringar som direktiv 2014/52/EU om ändring av MKB-direktivet förutsatte i den nationella lagstiftningen. Den nya MKB-lagen trädde i kraft 16.5.2017 och i samband med detta reviderades också MKB-förordningen (277/2017).

Allmänt om förhållandet mellan MKB-lagen och tillståndslagarna

MKB-lagen är en allmän lag om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. I MKB-lagen föreskrivs om MKB-förfarandets tillämpningsområde, förhållande till andra förfaranden, centrala begrepp, faserna i MKB-förfarandet, beaktandet av miljökonsekvensbedömning i

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

tillståndsförfaranden och tillstånd samt gränsöverskridande miljökonsekvenser. De ovan nämnda tillståndslagarna (bland annat luftfartslagen, banlagen och landsvägslagen) är speciallagstiftning i förhållande till MKB-lagen. I tillståndslagarnas föreskrivs om beaktandet av miljökonsekvensbedömningen i tillståndsförfarandet och i tillstånd genom precisering, komplettering och delvis ersättande av bestämmelserna i 4 kap. i MKB-lagen. I tillståndslagarna finns detaljerade bestämmelser om tillståndsförfarande och tillståndsprövning. MKB-lagen tillämpas i tillståndsförfarandet och tillståndsprövningen när tillståndslagens bestämmelser om beaktande av miljökonsekvensbedömningen inte är mer exakta än bestämmelserna i MKB-lagens 4 kap. Tillståndslagarnas bestämmelser är i första hand tillämpliga när de exaktare än i MKB-lagen, eller kompletterar eller avviker från MKB-lagen.

Miljökonsekvensbedömningar ska beaktas i tillståndsförfarande och beslut om tillstånd. Tillståndsmyndigheten får inte bevilja tillstånd för genomförande av ett projekt innan den har fått tillgång till en beskrivning av miljökonsekvensbedömningen (MKB-beskrivningen) och en motiverad slutsats samt dokument som gäller internationellt hörande om gränsöverskridande konsekvenser.

Lagen om trafiksystem och landsvägar

Syftet med landsvägslagen är att organisera trafiksystemplaneringen så att planeringens riksomfattande och regionala mål samordnas, och att skapa förutsättningar för ett fungerande trafiksystem som kan utvecklas. Syftet med lagen är dessutom att upprätthålla och utveckla landsvägsförbindelserna som en del av trafiksystemet så att de fungerar, är trygga, främjar en hållbar utveckling och tillgodoser trafik- och transportbehoven, samt att säkerställa ett enhetligt landsvägsnät och en enhetlig servicenivå i hela landet. Dessutom är syftet med lagen att trygga möjligheterna att delta i planeringen av statsägda landsvägar genom att genomföra och främja god förvaltning och gott rättsskydd i ärenden som gäller landsvägar.

I landsvägslagen föreskrivs om beaktandet av miljökonsekvensbedömning i planer som gäller vägprojekt i lagens 29 §. Enligt landsvägslagens 29 § 1 mom. ska till en plan som gäller ett vägprojekt som avses i MKB-lagen fogas en miljökonsekvensbeskrivning och kontaktmyndighetens motiverade slutsats. I landsvägslagens 29 § 2 mom. hänvisas till MKB-lagens 26 § och skyldigheten att beakta miljökonsekvensbedömningen i beslutet om godkännande av en plan enligt 1 mom. och att ta in den motiverade slutsatsen i beslutet om godkännande. Enligt landsvägslagens 29 § 3 mom. ska när ett förfarande enligt MKB-lagen har tillämpats på utredningsplanen förfarandet inte tillämpas på nytt när en vägplan utarbetas i enlighet med utredningsplanen. Enligt landsvägslagens 29 § 4 mom. ska det om MKB-förfarandet tillämpas på ett vägprojekt, utöver vad som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003), av beslutet om godkännande av planen framgå vilka utlåtanden, anmärkningar och åsikter som har framförts i ärendet och hur de har påverkat avgörandet. Vidare ska det i beslutet anges vilka åtgärder som har föreslagits i syfte att förebygga eller minska de skadliga miljökonsekvenserna.

Banlagen

Syftet med banlagen (110/2007) är att upprätthålla och utveckla järnvägsförbindelserna som en del av trafiksystemet och så att de fungerar och är trygga samt främjar en hållbar utveckling och tillgodoser behoven hos person- och godstrafik på järnvägarna. Syftet med lagen är dessutom att trygga upprätthållandet, utvecklandet och byggandet av järnvägar som en trafikform som förenar olika delar av riket samt trygga möjligheterna att delta i planeringen av järnvägstrafiklösningar genom att genomföra och främja en god förvaltning och ett gott rättsskydd i ärenden som gäller bannätet.

Om beaktandet av miljökonsekvensbedömning i planer som gäller ett banprojekt föreskrivs i 24 § i banlagen. Enligt lagens 24 § 1 mom. finns bestämmelser om skyldigheten att till en plan som gäller ett banprojekt föga en miljökonsekvensbeskrivning och kontaktmyndighetens motiverade slutsats enligt MKB-lagen i 25 § i den lagen. Till den del miljökonsekvens-beskrivningen innehåller sådana uppgifter om miljökonsekvenserna som behövs för tillämpningen av banlagen krävs det inte en ny utredning om samma sak. Enligt banlagens 24 § 2 mom. finns bestämmelser om skyldigheten att beakta miljökonsekvensbedömningen i beslutet om godkännande av en plan och om att ta in den motiverade slutsatsen i beslutet om godkännande i 26 § i MKB-lagen. Enligt banlagens 24 § 3 mom. ska när ett förfarande enligt MKB-lagen har tillämpats på utredningsplanen, förfarandet inte tillämpas på nytt när en järnvägsplan utarbetas i enlighet med utredningsplanen. Enligt 24 § 4 mom. i banlagen ska det om MKB-förfarandet tillämpas på banprojektet, utöver vad som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003), av beslutet om godkännande av planen framgå vilka utlåtanden, anmärkningar och åsikter som har framförts i ärendet och hur de har påverkat avgörandet. Vidare ska det i beslutet anges vilka åtgärder som har föreslagits i syfte att förebygga eller minska de skadliga miljökonsekvenserna.

3.5 Bedömning av nuläget

3.5.1 Genomförandet av vägsäkerhetsdirektivet

Vägsäkerhetsdirektivets (2008/96/EG) krav har beaktats i landsvägslagen, men på grund av de nya krav som ställs i det ändrade vägsäkerhetsdirektivet och direktivets bredare tillämpningsområde måste nu flera paragrafer i landsvägslagen uppdateras, bland annat i fråga om tillämpningsområde, skydd av oskyddade trafikanter, nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning samt riktade vägsäkerhetsinspektioner och andra åtgärder som ska genomföras med anledning av bedömningen och som är nya åtgärder som införs i och med direktivet. I övrigt är det nödvändigt att göra mindre tekniska preciseringar i lagen.

Det centrala nationella handlingsutrymme som det ändrade vägsäkerhetsdirektivet lämnar gäller utvidgning av direktivets tillämpningsområde och definitionen av de huvudvägar som ska höra till tillämpningsområdet. De förfaranden som det föreskrivs om i direktivet kan tillämpas flexibelt utifrån varje trafikmiljös egenskaper och särdrag, eftersom direktivets bilagor inte är bindande utan innehåller vägledande element. Handlingsutrymme finns också när det gäller val och genomförande av åtgärder som ska korrigera säkerhetsbrister som upptäcks vid de förfaranden som det föreskrivs om i direktivet. Alternativen till hur tillämpningsområdet kan definieras behandlas i avsnitt 4. Bestämmelserna om förfarandena som det föreskrivs om i direktivet och om ansvariga myndigheter finns i den gällande landsvägslagen och det ändrade direktivet orsakar inte några väsentliga ändringar i dessa bestämmelser. Därför behandlas inte några alternativ till bestämmelserna närmare i propositionen. Handlingsutrymmet som gäller det praktiska genomförandet av förfarandena och valet av åtgärder hör till huvudsakligen till den behöriga myndighetens prövning.

Trafiksäkerhetsrevisioner

Trafiksäkerhetsrevisionerna är en integrerad del av arbetet med att utforma vägprojektet, och omfattar utredningsplan, vägplan, fasen omedelbart före idrifttagandet samt första driftfas. Förfarandet och trafiksäkerhetsgranskarens kompetenskrav kvarstår i stort sett oförändrade i det ändrade direktivet. Enligt punkt 6 som läggs till direktivets artikel 4 ska kommissionen tillhandahålla vägledning för utformningen av så kallade förlåtande sidoområden och självförklarande och självreglerande vägar i samband med utformningsfasens första revision, samt vägledning och kvalitetskrav för oskyddade trafikanter. Innehållet i utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare som utför granskningen ska kompletteras till vissa delar så att den

motsvarar innehållet i och syftet med de trafiksäkerhetsrevisioner som avses i artikel 4 i direktivet.

Landsvägslagen innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att besluta om genomförandet och tillämpningen av vägsäkerhetsdirektivet. I nuläget ingår den trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalysen av vägprojekt som förfarandet kräver i projektbedömningen som det föreskrivs om i landsvägslagen (15 g §). Närings-, trafik- och miljöcentralen ska göra en projektbedömning av utredningsplaner och vägplaner som gäller viktiga vägprojekt. En projektbedömning ska också göras för lösningar som genomförs stegvis i en vägplan som gäller ett viktigt vägprojekt. Projektbedömningen ska innehålla en beskrivning av projektets utgångspunkter, mål och konsekvenser, en konsekvensbedömning, en lönsamhetskalkyl samt en bedömning av och slutsatser om genomförbarheten. Som en del av projektbedömningen ska det dessutom läggas fram en plan över genomförandet av och innehållet i uppföljningen och utvärderingen av projektet. Trafikledsverkets anvisning för genomförande av projektbedömningar har uppdaterats 2020.

Landsvägslagens bestämmelser och projektbedömningsanvisningen uppfyller till största delen direktivets krav. Bestämmelserna i 3 a kap. i landsvägslagen måste kompletteras när det gäller definitionen på trafiksäkerhetsrevision. För det andra föreslås att ”trafiksäkerhetsgranskning” i den gällande lagen ändras till ”trafiksäkerhetsrevision” i överensstämmelse med direktivets terminologi. Detta för att begreppen inte ska förväxlas i och med den nya ”nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning” som nu införs.

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning ersätter den tidigare säkerhetsrangordningen av vägnät. Det kräver att bestämmelserna i landsvägslagens 3 a kap. ändras till denna del. Den nya nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen ska enligt förslaget vara Trafikledsverkets uppgift och bedömningen kan genomföras åtminstone till största delen med befintliga redskap.

Åtgärder i anslutning till uppföljning och rapportering länkas också i princip till Trafikledsverkets säkerhetsstyrningssystem för väghållningen som det föreskrivs om i 100 a § i landsvägslagen, och genomförandet av förfarandena måste granskas tillsammans med säkerhetsstyrningssystemet. I Finland används TARVA för bedömningen av vägars säkerhet, ett program som utnyttjar både data om vägarnas egenskaper och analyser av olycksdata. Mallen och programmet kan användas i den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning som förutsätts i direktivet och i den rangordning av vägarna som förutsatt i artikel 5 i direktivet.

Vägsäkerhetsinspektioner och annan uppföljning

Vägsäkerhetsdirektivet förutsätter att regelbundna vägssäkerhetsinspektioner genomförs tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas för väginfrastrukturen. Dessutom ska medlemsstaterna i och med direktivet se till att resultaten av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar följs upp antingen med riktade vägsäkerhetsinspektioner eller med direkta avhjälpande åtgärder. Om dessa ska det föreskrivas i landsvägslagens 3 a kap.

Transport- och kommunikationsverket preciserade 2020 övervakningsmodellen för vägsäkerhetsinspektioner och identifieringen och dokumentationen av risker i vägmiljön. Syftet med detta är att stödja övergången till att iakttäta det nya vägsäkerhetsdirektivets krav.

Trafiksäkerhetsgranskarnas behörighet

I och med Vägsäkerhetsdirektivet ansvarar expertgrupper för de riktade vägsäkerhetsinspektionerna, och åtminstone en person i expertgruppen ska ha trafiksäkerhetsgranskarbehörighet som beviljas av Transport- och kommunikationsverket. Denna behörighet passar också för de trafiksäkerhetsrevisioner som utförs i samband med vägprojektens utformningsfas. Landsvägslagens bestämmelser i 3 a kap. om behörighetskrav för genomförande av trafiksäkerhetsrevisioner och riktade vägsäkerhetsinspektioner måste därför uppdateras.

Innehållet i utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare ska också kompletteras i och med revideringen till vissa delar så att den motsvarar innehållet i och syftet med trafiksäkerhetsrevisionerna som avses i artikel 4 och de riktade vägsäkerhetsinspektioner som avses i artikel 6a i direktivet. Dessutom måste hänsyn tas till kravet i artikel 9.1a i direktivet att utbildningsplanerna för trafiksäkerhetsrevisorerna ska uppdateras avseende oskyddade trafikanter före 17.12.2024. Den nuvarande utbildningen av trafik-säkerhetsgranskare fokuserar på utformningsfasen. De riktade vägsäkerhetsinspektionerna som införs i och med direktivet fokuserar på befintliga vägar och åtgärder som gäller befintliga vägar. Transport- och kommunikationsverket svarar för innehållet i utbildningen. För närvarande köps utbildningen av en konsult.

Beaktande av oskyddade trafikanter

I samband med ändringen av direktivet har stor tyngd lagts vid förbättring av oskyddade trafikanters säkerhet. Det föreslås att det ska föreskrivas om beaktande av oskyddade trafikanter i 3 a kap. i landsvägslagen. Trafikledsverket ska säkerställa att oskyddade trafikanter beaktas vid trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, vid trafiksäkerhetsrevisioner i alla faser av projektering och idrifttagande, vid genomförandet av regelbundna och riktade vägsäkerhetsinspektioner samt vid nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning.

Vägmarkeringars och vägmärkens läsbarhet och upptäckbarhet

I artikel 6c i vägsäkerhetsdirektivet ställs kravet att vägmarkeringar och vägmärken ska vara läsbara och upptäckbara. Den nya vägtrafiklagen anses stödja det nya kravet på vägmarkeringarnas och vägmärkenas tillförlitliga läsbarhet och upptäckbarhet och lagstiftningen behöver inte ändras till denna del.

3.5.2 Utnyttjande av digitaliseringen i uppnåendet säkerhetsmålen

Säkerhetsmålen för vägtrafiken har inte uppnåtts som planerat vare sig nationellt eller på EU-nivå. Även om trafiksäkerheten i Finland är relativt god i europeiskt perspektiv, har Finland hamnat på efterkälke i synnerhet i jämförelse med Sverige och Norge.

Ny teknik ökar trafiksäkerheten genom att möjliggöra en alltmer utvecklad övervakning, utvecklade fordon och bättre trafikstyrning. Med hjälp av intelligent trafik kan man kontrollera hastigheten och körförmågan. System som stöder och styr förare kan förebygga olyckor och dämpa följderna av olyckor. Uppdaterad trafikinformation kan användas för att varna förare och styra förarna att göra rätt val.

Utnyttjandet av digitala data betonas i skäl 12 i ingressen till vägsäkerhetsdirektivet: ”Hela det vägnät som omfattas av detta direktiv bör därför bedömas systematiskt, inbegripet genom uppgifter som samlats in elektroniskt och digitalt, i syfte att öka trafiksäkerheten i hela unionen.” Vägsäkerhetsbedömningar i hela nätet har redan gjorts elektroniskt med hjälp av modellverktyget TARVA. För exaktare vägsäkerhetsinspektioner och -bedömningar utvecklas

för närvarande flera digitala verktyg och förfaranden som ska testas i pilotprojekt 2021. Exempel på sådan teknik är 360-fotografering och datamodellering med hjälp av punktmoln. Målet är att skapa en kostnadseffektiv modell för vägsäkerhetsinspektioner där vägsträckorna dokumenteras elektroniskt (360-fotografering och datamodellering med punktmoln) och man med hjälp av algoritmer kan identifiera olika säkerhetsbrister som kollisionss- och avkörningsplatser eller låga vägräcken. Också i pågående vägprojekt har man bland annat använt flygfotografering med drönare och videofilmning och 360-fotografering, och på så sätt ökat kvaliteten och effektiviteten till exempel när det gäller att följa vägbygget och hantera trafikarrangemangen under pågående byggnadsarbeten.

Med ”digital tvilling” avses att kombinera och utnyttja statiska och dynamiska uppgifter. Statische uppgifter är vägnätets registeruppgifter, som Digiroad, och dynamiska uppgifter avser information om vägnätets tillstånd, som i Digitraffic, data som behandlas och delas. Digitala data kan utnyttjas genom att man analyserar data som redan producerats (ett exempel är ett utvecklingsprojekt med vägklimatstationernas data-analytik) eller genom att utveckla nya tillämpningar med ny kostnadseffektivare teknik, såsom ovan nämnda flygfotografering med drönare, 360-fotografering och datamodellering med punktmoln, och sensorer i fordon som mäter olika förhållanden, till exempel optiska vädersensorer.

Den digitala tekniken måste ses som en del av väginfrastrukturen och trafikstyrningens och förvaltningens service. Ur vägsäkerhetsdirektivets förfarandens och vägsinfrastukturens synvinkel gäller de digitala tjänsterna direkt sådana telematikersystem som avses i direktivets bilaga och som ska minska olycksrisker och fler olyckor och kontrollera trafiken vid olyckor (bland annat trafiknätets verksamhetscentraler, automatiska system som upptäcker trafikstörningar och system för tillbudshantering och -information). Inom ramen för verkställandet av förslaget kan man utveckla den offentliga sektorns teknik- och digitaliseringsförmåga.

3.5.3 Komplettering av genomförandet av MKB-direktivet

När det gäller banlagen och landsväglagen har kraven i MKB-direktivet beaktas väl i lagstiftningen. På grund av kommissionens formella underrättelse måste dock bestämmelserna i 29 § i landsväglagen och 24 § i banlagen kompletteras i fråga om förfarandena vid bedömning av gränsöverskridande miljöpåverkan, som det förskrivs om i artikel 7 i MKB-direktivet. Om ett projekt kan antas medföra en betydande inverkan på miljön i en annan medlemsstat ska enligt artikel 7 i MKB-direktivet den medlemsstat på vars territorium projektet kommer att utföras informera den utsatta medlemsstaten och översända en beskrivning av projektet, tillsammans med uppgifter om möjliga gränsöverskridande konsekvenser, samt ge den andra medlemsstaten rimlig tid att ange om den vill delta i bedömningen av projektets miljöpåverkan.

Om en medlemsstat meddelar att den deltar i miljökonsekvensbedömningen ska enligt MKB-direktivets artikel 7.2 den medlemsstat på vars territorium projektet är avsett att utföras till den andra medlemsstaten översända de uppgifter som ska lämnas i enlighet med artikel 6.2 och artikel 6.3 a och b i MKB-direktivet, bland annat ansökan om tillstånd, uppgift om att projektet omfattas av MKB-förfarande, uppgifter om behöriga myndigheter, uppgift om när och var samt på vilket sätt relevant information kommer att göras tillgänglig, vilka beslut som kan komma att fattas och deltagande i processen. Dessutom ska medlemsstaterna inom rimliga tidsramar se till att den berörda allmänheten i enlighet med den nationella lagstiftningen får tillgång till de viktigaste rapporter och utlåtanden som har lämnats till den eller de ansvariga myndigheterna.

I den formella underrättelsen påpekade kommissionen att det i direktivet hänvisas till artikel 6.2 och 6.3 b. Enligt kommissionen har det dock inte varit klart om dessa bestämmelser har införts

i den nationella lagstiftningen. Kommissionen ansåg att det därför är oklart hur man säkerställer att den andra staten får de uppgifter som förutsätts i artikel 7.2, varför bestämmelsens nationella genomförande bör kompletteras.

Om översändande av de uppgifter som avses i artikel 7.2 i MKB-direktivet föreskrivs särskilt i 29 § i MKB-lagen. Det har också föreslagits att en ny 29 a § tas in i MKB-lagen där det föreskrivs om tillståndsmyndighetens skyldigheter när det ordnas internationellt förfarande. Fogandet av en ny 29 a § till MKB-lagen behandlas i regeringens proposition till riksdagen lag om ändring MKB-lagen och marktäktslagen (RP 50/2021 rd). Enligt den nya 29 a § ska tillståndsmyndigheten sända en tillståndsansökan som gäller ett i 28 § avsett projekt samt översättningar av de väsentliga delarna av ansökan till miljöministeriet när en medlemsstat i Europeiska unionen har deltagit i förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Miljöministeriet sänder ansökan till medlemsstaten. Tillståndsmyndigheten ska sända sitt tillståndsbeslut samt översättningar av de väsentliga delarna av beslutet till miljöministeriet, som sänder beslutet till den andra stat som har deltagit i förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Av denna anledning tas en hänvisning till MKB-lagens nya 29 a § in i landsvägslagens 29 § och banlagens 24 §.

4 ALTERNATIVA HANDLINGSVÄGAR

Definitionen av vägsäkerhetsdirektivets tillämpningsområde

För närvarande är direktivets tillämpningsområde begränsat till vägar som hör till det transeuropeiska TEN-T-nätet. Dessutom kan medlemsstaterna tillämpa direktivets bestämmelser som god praxis på nationella vägprojekt som inte hör till TEN-T-nätet men som helt eller delvis har finansierats med EU-medel. I Finland har direktivet tillämpats på TEN-T-nätet, som 2020 omfattar sammanlagt 5 199 km.

I det ändrade direktivet har tillämpningsområdet utvidgats till att utöver vägar som hör till TEN-T-nätet gälla alla motorvägar och huvudvägar. Enligt direktivet är avser "huvudväg" en väg utanför tätbebyggt område som förbinder större städer eller regioner, eller båda, och som tillhör den högsta vägkategorin under kategorin "motorväg" i den nationella vägklassificering som är i kraft 26.11.2019. Direktivet ska dessutom tillämpas på vägar och vägprojekt som är belägna utanför tätbebyggda områden och som helt eller delvis färdigställs med unionsmedel. Enligt direktivet får dock medlemsstaterna på grundval av 25 motiverade skäl som hänför sig till trafikvolym och olycksstatistik undanta huvudvägar som har låg olycksrisk från tillämpningsområdet. På motsvarande sätt får medlemsstaterna låta vägar som inte nämns ovan omfattas av direktivets tillämpningsområde. Direktivet tillämpas inte på vägar i tunnlar som omfattas av tunnelsäkerhetsdirektivet (2004/54/EG).

En bedömningspromemoria om det nationella genomförandet av vägsäkerhetsdirektivet och de alternativa tillämpningsområdena sändes på remiss sommaren 2020. Flera remissinstanser ansåg att en väsentlig utvidgning av direktivets tillämpningsområde från det nuvarande tillämpningsområdet inte är nödvändig, och att olika förfaranden för förvaltning av vägsäkerheten gärna kan utnyttjas frivilligt också på andra starkt trafikerade delar av vägnätet utan att det föreskrivs om skyldigheten i direktivet eller lagstiftningen.

Ur lagstiftningen i Finlands synvinkel lämnar utvidgningen av direktivets tillämpningsområde rum för tolkning, eftersom vägarna har klassificerats på olika sätt i lagstiftningen beroende på deras funktion, egenskaper och trafikmässiga betydelse. I landsvägslagen indelas vägarna i fyra operativa kategorier i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar (4 § 2 mom.). Med stöd av 4 § 3 mom. har kommunikationsministeriet utfärdat förordningen om landsvägs-

och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå. Genom förordningen fastställdes de huvudleder som förbinder landskapscentra med huvudstadsregionen, med gränsövergångsställen och med andra landskapscentra. Syftet med fastställandet av huvudleder och servicenivå på resor och transporter är att stödja en långsiktig planering och utveckling av markanvändning, trafiksystem och förbindelsesträckor samt trygga en smidig och trygg gods- och persontrafik över långa sträckor. Motorväg är en egenskap hos vägen och en motorväg kan också vara en annan väg än en riksväg (till exempel en regional väg). I fråga om egenskaper är följande vägklass efter motorväg motortrafikled. Enligt 4 § 4 mom. i landsvägslagen kan en landsväg vara en motorväg eller motortrafikled eller annan väg avsedd för trafik av en viss art. Om motorvägars och motortrafikleders tekniska egenskaper föreskrivs närmare genom förordning av statsrådet. Om trafik på motorvägar och motortrafikleder har det föreskrivits med stöd av den gamla landsvägslagen (267/1981) i 2 kap. i vägtrafikförordningen (182/1982) som gällde 26.11.2019, den tidpunkt som nämndes i direktivet. Motortrafikled definieras också i den nya vägtrafiklagen (729/2018) som trädde i kraft 1.6.2020. Bestämmelserna om motorvägar och motortrafikleder som tidigare fanns i trafikförordningens 2 kap. togs in i de nya vägtrafiklagen (58–62 §) samtidigt som de preciserades och uppdaterades. Det betyder att det på grundval av lagstiftningens definitioner och klassificeringar finns tre olika alternativ till de ”huvudvägar” som avses i direktivet.

Om tillämpningsområdet i fortsättningen omfattar vägar som hör till TEN-T-nätet, motorvägar (50 km) och motortrafikleder (16 km) utanför TEN-T-nätet, blir den totala omfattningen 5 286 km. Motortrafiklederna är dock inte följande vägklass efter motorvägar, leder som förbinder stora städer eller regioner i Finland, på det sätt som avses i direktivet. Därför redogörs inte närmare för ett alternativt motortrafikled-tillämpningsområde i propositionen.

Med anledning av det som konstateras ovan granskas som alternativ till utvidgningen av tillämpningsområdet riksvägar och landsvägar som är huvudleder enligt huvudledsförordningen närmare. Tabell 2 är en jämförelse mellan alternativen.

Alternativ 1: Alternativet som baserar sig på en operativ rangordning av vägarna

I det första alternativet är urvalskriteriet de operativa vägkategorier som definieras i landsvägslagens 4 § 1 och 2 mom. och som enligt vägarnas trafikmässiga betydelse är riksvägar, stamvägar, regionala vägar eller förbindelsevägar. Riksvägarna betjänar långväga trafik som är riksomfattande eller rör sig över landskapsgränserna. Stamvägarna kompletterar nätet av riksvägar och betjänar trafiken inom landskapen. De regionala vägarna betjänar trafiken inom de ekonomiska regionerna och förbinder dem med riks- och stamvägar. De övriga landsvägarna är förbindelsevägar. Riksvägarna är riksvägar med nummer 1–39, av vilka nummer 1–29 är i användning.

Riksvägarna förbinder stora städer och regioner på det sätt som förutsätts i direktivet. Riksväg är den högsta operativa vägkategorin. Riksväg är dock inte följande vägklass under motorväg i enlighet med direktivet, utan i Finland finns motorvägar som har klassificerats som riksvägar, stamvägar och regionala vägar.

I alternativ 1 är landsvägar vägarna som hör till TEN-T-nätet (5 199 km) och riksvägarna utanför TEN-T-vägarna (3 726 km) och motorvägarna på andra landsvägar (50 km). Riksvägarna förbinder på det sätt som direktivet förutsätter stora städer och regioner. Tillämpningsområdets hela vägnät med denna utvidgning omfattar 8 975 km. Vägarnas genomsnittliga trafikvolym är 6 690 fordon per dygn och statistiskt inträffar 1,03 dödsfall per vägkilometer.

Alternativ 2: Landsvägar som är huvudleder enligt huvudledsförordningen

Enligt landsvägslagens 4 § 3 mom. förbinder landsvägar som hör till stomnätet de största nationella och internationella centrumen och knutpunkterna med varandra samt betjänar särskilt den långväga trafiken, och de definieras i huvudledsförordningen. Stomnätet enligt huvudledsförordningen omfattar de operativa vägkategorierna riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar. TEN-T-nätet och huvudledsnätet överlappar i stort sett varandra.

Utgångspunkten för identifieringen av huvudlederna i huvudledsförordningen har varit uppgifter om invånarna i olika stadsregioner och deras pendlingsområden, regionernas näringsstruktur, förbindelser med flygplatser, hamnar och logistikområden samt trafik. Vid beredningen har man dessutom utnyttjat tidigare utredningar och höranden med intressentgrupper. I regel har de starkast trafikerade landsvägarna definierats som hörande till landsvägsnätets huvudleder när den genomsnittliga trafikvolymen per dygn överstiger en bestämd volym mätt både för tung trafik och annan trafik. I uppskattningarna beaktades också trafikprognoser. Den nedre gränsen för annan trafik än tung trafik fastställdes till 6 000 fordon/dygn. I fråga om den tunga trafiken ansågs sådana vägar hör till huvudlederna där den tunga trafiken överstiger 600 fordon/dygn. De starkt trafikerade lederna är viktiga för den nationella trafiken över långa sträckor och för näringslivet och det är därför motiverat att de hör huvudlederna. Den genomsnittliga trafikvolymen som beskriver vägens trafikmässiga betydelse baserar sig på en beräkningsmodell enligt Trafikledsverkets trafikberäkningssystem. Den genomsnittliga trafiken avser den med vägavsnittens längd viktade genomsnittliga trafiken per dygn på förbindelsesträckans vägavsnitt enligt vägregistret. Enligt beräkningsmodellen fås den genomsnittliga trafiken per dygn (GTD) för en förbindelsesträcka mellan två städer genom att dela summan av volymen på förbindelsesträckans vägavsnitt med förbindelsesträckans längd. Utöver på grund av trafikvolymen kan en landsväg räknas som huvudled om den är trafikmässigt viktig på grundval av att den tjänar näringslivets behov eller den lokala tillgängligheten. Landsvägs-nätets huvudleder sträcker sig till alla landskapscentrum samt till hamnarna i TEN-T-stomnätet med undantag för hamnarna i Helsingfors centrum.

Stomnätet som det föreskrevs om i huvudledsförordningen 2018 är en uppdaterad, övergripande och välmotiverad definition på vad som i Finland är sådana vägar utanför tätbebyggda områden som avses i direktivet och som förbinder större städer eller regioner, eller båda.

I alternativ 2 omfattar tillämpningsområdet TEN-T-nätets vägar (5 199 km) och huvudlederna utanför TEN-T-nätet (1 373 km). Nätet som omfattas av tillämpningsområdet är med utvidgning i så fall 6 572 km. Vägarnas genomsnittliga trafikvolym är 8 000 fordon/dygn och antalet dödsolyckor i trafiken är statistiskt 1,11 per 100 vägkilometer/år.

Tabell 2. Landsvägsnätets trafik- och olycksdata och de alternativa tillämpningsområdena

	Trafikarbete		Medeldygnstrafiken bilar	Trafikdöda /år, genomsnitt 2015 - 2019		Personskadeolyckor /år, genomsnitt 2015 - 2019		Personskadeolyckor /100 vägkm
	Väglängd km	milj.bilkm		Trafikdöda /år, genomsnitt 2015 - 2019	Trafikdöda /100 vägkm			
Ten-T-vägar	5199	16263	8600	57	1,10	543		10,45
Riksvägar	8628	20140	6400	85	0,98	854		9,90
Landsvägsnätets huvudleder	5515	17764	8800	63	1,14	619		11,22
TEN-T + motorvägar + motorleder + riksvägar	8976	21919	6700	90	1,00	1017		11,33
TEN-T + motorvägar + motorleder + huvudleder	6572	19259	8000	73	1,11	856		13,02
Landsvägar sammanlagt	77941	38597	1400	180	0,23	2373		3,04

Bedömning av alternativen

En utvidgning av tillämpningsområdet så att det omfattar huvudleder enligt huvudledsförordningen innebär att inspektionerna kommer att omfatta landsvägar som redan tidigare definierats som viktiga, och som är mer trafikerade än genomsnittet och trafikeras av nästan vart tionde tunga fordon som behövs för näringslivets transporter. Om direktivets åtgärder riktas till huvudlederna skulle det i så fall förbättra trafiksäkerheten på ett kostnadseffektivt sätt. Tillämpningsområdet utvidgas med ungefär en fjärdedel av den nuvarande omfattningen. Hastighetsbegränsningen på dessa landsvägar är i regel 100 km/h och vid kollisioner är skadorna stora. Med avseende på trafiksäkerhetssituationen omfattar utvidgningen avsnitt av samma säkerhetsnivå som landsvägarna som hör till TEN-T-nätet (tabell 3). De beräknade kostnaderna för olyckor på TEN-T-nätets vägar är på årsnivå 240,5 miljoner euro och på de landsvägar som avses i huvudledsförordningen 271 miljoner euro.

En utvidgning av tillämpningsområdet enligt alternativ 1 kan leda till åtgärder som inte är kostnadseffektiva med tanke förbättrad trafiksäkerhet, eftersom det på riksvägarna finns många vägapnitt med små trafikvolym och mindre säkerhetsbrister än på hårt trafikerade vägar. Utanför granskningen i detta alternativ kan också lämnas sådana hårt trafikerade regionvägar för vilkas del det är viktigt att trafiksäkerheten förbättras och som hör till landsvägarnas huvudleder.

På grundval av motiveringen ovan föreslås att tillämpningsområdet ska omfatta landsvägar som hör till det transeuropeiska vägnätet, motorvägar samt de landsvägar i det nationellt viktiga stomnätet som avses i 4 § 3 mom. i landsvägslagen och som det föreskrivs om i 2 § i huvudledsförordningen som har utfärdats av kommunikationsministeriet.

Tabell 3. Skillnaden från det nuvarande tillämpningsområdet 1.1.2020.

Nuvarande tillämpningsområdet				Utvidgade tillämpningsområdet			
NÄTVERKETS LÄNGD				NÄTVERKETS LÄNGD			
			km				Skillnaden med den nuvarande nätet
Total längd	5199		km	Total längd	6572	km	+1374 +26 %
riksvägar	4902		km	riksvägar	6221	km	+1319 +27 %
stamvägar	290		km	stamvägar	337	km	+48 +16 %
regionala vägar	4		km	regionala vägar	8	km	+3 +83 %
VÄGREGER INFORMATION				VÄGREGER INFORMATION			
ÅDT (genomsnitt)	8571	tunga bilar/dygn		ÅDT (genomsnitt)	8028	bilar/dygn	-542,7 -6 %
ÅDT tunga (genomsnitt)	842	km/tim		ÅDT tunga (genomsnitt)	770	tunga bilar/dygn	-71,5 -9 %
Hastighetsbegränsning (genomsnitt)	96			Hastighetsbegränsning (genomsnitt)	95	km/tim	-1,1 -1 %
OLYCKOR				OLYCKOR			
Olyckstäthet (genomsnitt)	57,1	olyckor/100 km		Olyckstäthet (genomsnitt)	56,1	olyckor/100 km	-1,0 -2 %
Täthet av personskadeolyckor (genomsnitt)	12,1	olyckor/100 km		Täthet av personskadeolyckor (genomsnitt)	11,9	olyckor/100 km	-0,2 -1 %
Täthet av svåra personskadeolyckor (genomsnitt)	1,2	olyckor/100 km		Täthet av svåra personskadeolyckor (genomsnitt)	1,2	olyckor/100 km	-0,0 -1 %
Täthet av dödsolyckor (genomsnitt)	1,0	olyckor/100 km		Täthet av dödsolyckor (genomsnitt)	1,0	olyckor/100 km	-0,0 -4 %
Olyckskvot (genomsnitt)	21,5	olyckor/100 milj.bilkm		Olyckskvot (genomsnitt)	22,6	olyckor/100 milj.bilkm	+1 +5 %
Personskadeolyckskvot (genomsnitt)	4,4	olyckor/100 milj.bilkm		Personskadeolyckskvot (genomsnitt)	4,7	olyckor/100 milj.bilkm	+0 +6 %
Olyckskvot av svårt skadade (genomsnitt)	0,6	olyckor/100 milj.bilkm		Olyckskvot av svårt skadade (genomsnitt)	0,6	olyckor/100 milj.bilkm	+0 +0 %
Dödsolyckskvot (genomsnitt)	0,5	olyckor/100 milj.bilkm		Dödsolyckskvot (genomsnitt)	0,5	olyckor/100 milj.bilkm	-0,0 -0 %
Olyckor	2635	st/år		Olyckor	3261	st/år	+626 +24 %
Personskadeolyckor	550	st/år		Personskadeolyckor	687	st/år	+138 +25 %
Olyckor med svårt skadade	58	st/år		Olyckor med svårt skadade	72	st/år	+14 +25 %
Dödsolyckor	50	st/år		Dödsolyckor	60	st/år	+10 +20 %

5 Förslagen och deras konsekvenser

5.1 Målsättning

Propositionens målsättning är att förbättra trafiksäkerheten genom att införliva det ändrade vägsäkerhetsdirektivets bestämmelser i nationell lagstiftning. Även om en stor del av de vägsäkerhetsåtgärder som avses i direktivet redan är i användning, innehåller direktivet också sådana nya skyldigheter för medlemsstaterna vilkas genomförande kräver tillägg till vår lagstiftning. De nuvarande vägsäkerhetsåtgärderna baserar sig på krav som det föreskrevs om i synnerhet i 3 a kap. i landsvägslagen i anslutning till vägsäkerhetsdirektivet (2008/96/EG), och också på god praxis och ändamålsenliga förfaranden i situationer där lagen inte förutsätter att vägsäkerhetsdirektivets förfaranden ska tillämpas. I syfte att genomföra direktivet ska det föreskrivas genom lag om de viktigaste kraven som det ändrade vägsäkerhetsdirektivet ställer på medlemsstaterna.

Dessutom är propositionens målsättning att komplettera bestämmelserna i banlagen och landsvägslagen när det gäller förfaranden vid gränsöverskridande miljökonsekvensbedömningar i syfte att komplettera genomförandet av MKB-direktivet.

5.2 De viktigaste förslagen

I syfte att genomföra vägsäkerhetsdirektivet föreslås att bestämmelserna i landsvägslagens 3 a och 7 kap. ska ändras eftersom de innehåller de bestämmelser som krävdes för att genomföra det tidigare vägsäkerhetsdirektivet från 2008. Vägsäkerhetsdirektivets ändringar gäller särskilt

direktivets tillämpningsområde och uppföljningen av förfaranden för förvaltning av vägars säkerhet, vilket det inte tidigare föreskrevs mycket om i direktivet. Dessutom ersätts den rangordning av vägar som ska göras i enlighet med direktivet med den nya nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen. Nytt är också kraven som gäller skydd av oskyddade trafikanter i förvaltningen av säkerheten samt vägmarkeringars och vägmärkens läsbarhet. I fråga om trafiksäkerhetsrevisioner av vägprojekt och behörighets- och utbildningskrav för trafiksäkerhetsgranskare föreslås inga andra ändringar än att oskyddade trafikanter ska beaktas i revisionerna och i innehållet trafiksäkerhetsgranskarnas utbildning. Dessutom görs en precisering i lagen i fråga om tunnlar och ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

Landsvägslagens 3 a kap. ska innehålla bestämmelser om direktivets tillämpningsområde i Finland, trafiksäkerhetsanalys av infrastrukturprojekt samt trafiksäkerhetsrevisioner av vägprojekt, regelbundna vägsäkerhetsinspektioner, skydd av oskyddade trafikanter, nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning, riktade vägsäkerhetsinspektioner och annan uppföljning, trafiksäkerhetsgranskare och deras utbildning, kostnader som föranleds av olyckor samt övervakning. I 7 kap. i landsvägslagen ska det föreskrivas om myndighetstillsynen över väghållningen. Dessutom görs en precisering i fråga om landsvägstunnlar och Transport- och kommunikationsverket bemyndigas att meddela föreskrifter.

Det föreslås att vägsäkerhetsdirektivets krav i fortsättningen ska tillämpas på TEN-T-vägar, på motorvägar och på landsvägar som i enlighet med 4 § 3 mom. i landsvägslagen hör till det nationellt viktiga stomnätet, oberoende av om de är i utformningsfasen, under utbyggnad eller i bruk. Vägar som hör till det nationellt viktiga stomnätet definieras i 2 § i kommunikationsministeriets huvudledsförordning.

Genomförandet av MKB-direktivets artikel 7 kompletteras genom att det föreslås ändringar i 29 § i landsvägslagen och 24 § i banlagen. Det föreslås att det genom en hänvisning till 29 a § i MKB-lagen föreskrivs om skyldighet för tillståndsmyndigheten att sända en tillståndsansökan som gäller ett MKB-projekt till miljöministeriet som sänder den vidare till den andra medlemsstaten. Dessutom föreskrivs i paragrafen att tillståndsmyndigheten ska sända tillståndsbeslutet till miljöministeriet som sänder det till den andra medlemsstaten som har deltagit i miljökonsekvensbedömningen.

5.3 De huvudsakliga konsekvenserna

5.3.1 Ekonomiska konsekvenser

Konsekvenser för statsfinanserna

Förslagets direkta konsekvenser för statsfinanserna är en möjlig ökning av utgifterna i anslutning till myndigheternas verksamhet och indirekt av kostnader för väghållningen. Införandet av de nya förfarandena kräver inte betydligt mer resurser i jämförelse med kraven och åtgärderna i det gällande direktivet.

Kostnaderna som förslaget direkt orsakar i och med genomförandet av de förfaranden som förutsätts i direktivet beräknas för Trafikledsverkets, NTM-centralernas och Transport- och kommunikationsverkets del sammanlagt uppgå till högst omkring 80 000 euro om året för tjänsteuppdrag och externa experttjänster. Konsultkostnaderna kommer med säkerhet att öka. Det ökade arbetet som utförs som tjänsteuppdrag kan skötas med nuvarande resurser.

Som direkta konsekvenser för statsfinanserna räknas också kostnaderna för genomförandet av förfarandena för förvaltningen av vägsäkerheten som följer av utvidgningen av tillämpningsområdet. Det föreslås att tillämpningsområdet utvidgas så att 1 373 km läggs till dess nuvarande omfattning, det vill säga en ökning på cirka 25 procent. Förfarandena för förvaltningen av vägsäkerheten är redan nu långt utvecklade, och en utvidgning av tillämpningsområdet kommer inte att påverka kostnaderna för genomförandet av förfarandena i högre grad.

En nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning ska göras senast 2024 och utifrån bedömningen identifieras åtgärder och investeringar som är nödvändiga för vägsäkerheten och som ska prioriteras enligt direktivet. I detta skede är det inte möjligt att i anslutning till propositionens indirekta konsekvenser exakt redogöra för behovet av konkreta säkerhetsåtgärder och deras kostnader. Målet är att genomföra de säkerhetsåtgärder som konstateras vara nödvändiga och att rikta och anpassa dem så effektivt som möjligt till väghållningens anslag och planen för de offentliga finanserna i enlighet med trafiksystemplanen Liikenne 12.

I samband med utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen Liikenne 12 och trafiknätets strategiska lägesbild utreddes huvudledernas och TEN-T-nätets servicenivå. Av huvudlederna i landsvägsnätet har cirka 3 500 km god servicenivå i enlighet med förordningen. Sammanlagt 188 km är problematiska med avseende på trafiksäkerheten. Det rör sig om vägsträckor med förhöjd sannolikhet för olyckor som orsakar personskador och dessutom hög olyckstäthet per kilometer. Avsaknaden av trygga omkörningsmöjligheter är en möjlig orsak till trafiksäkerhetsproblemet. I landsvägsnätets huvudleder finns cirka 200 km vägsträckor med betydande brister i servicenivån i fråga om smidighet, trafiksäkerhet och negativa miljöeffekter. Dessutom finns det cirka 1 800 kilometer landsvägar där en god servicenivå kunde säkerställas med små åtgärder. De väsentliga investeringarna i landsvägsnätets huvudleder (TEN-T-nätets vägar ingår, 5 199 km) uppgår till 2–3 miljarder euro under de följande 10 åren. En del av investeringsbehoven finns i vägnätet som ingår i utvidgningen av tillämpningsområdet, och om investeringarna genomförs korrigerar de identifierade bristerna i trafiksäkerheten samtidigt som åtgärderna tjänar trafikanterna också på andra sätt.

Till exempel i Trafikledsverkets utkast till investeringsprogram för trafikledsnätet 2022–2029, som hör till trafiksystemplanens fortsatta åtgärder, uppskattas att trafiksäkerhetsnyttan är cirka 13 personskadeolyckor per år för de vägprojekt i investeringsprogrammet som det gjorts samhällsekonomiska beräkningar för. Uppskattat i pengar är trafiksäkerhetsnyttan cirka 190 miljoner euro diskonterat över en period på 30 år. Finansieringsramen för det 8-åriga investeringsprogrammet är 1 030 miljarder euro. De samhällsekonomiska beräkningarna har gjorts av 55 procent av vägprojekten. Utkastet till investeringsprogram för trafikledsnätet innehåller dessutom ett stort antal mindre projekt som det inte gjorts samhällsekonomiska beräkningar för, men som finns med efter som ett av urvalskriterierna har varit förbättring av trafiksäkerheten. Trafikledsverket har ett utvecklingsområde som gäller utvidgning av beräkningen av konsekvenser till bland annat mindre projekt. I de samhällsekonomiska beräkningarna ingår både direkta och indirekta inbesparade olyckskostnader som uppnås genom investeringarna och som följer av att antalet personskador minskar (bland annat kostnader för materialskador, räddningsverket, sjukvård, förlorad arbetsförmåga och försämrad livskvalitet). Dessutom innebär färre transportfordonsolyckor att förseningar och störningar som drabbar handel och produktion minskar och att skador på lasten och ekonomiska förluster till följd av skadorna minskar.

Trafiksäkerheten kan också förbättras med hjälp av automatisering och intelligent trafik. Detta gäller framför allt fordon, men det kan ställa krav på trafiklederna till exempel när det gäller

överföringen av data mellan fordon och vägnät och kommunikationen mellan fordon. Ur väghållningens synvinkel kan till exempel kraven på markeringen av vägkanten höjas och det kan också införas nya krav som gäller vägbeläggningens kvalitet. Det är möjligt att det i och med genomförandet av de myndighetsåtgärder som ingår i propositionen upptäcks att det är nödvändigt att ändra väghållningens anvisningar så att lagförslaget i framtiden också har mindre indirekta konsekvenser för kostnaderna för planeringen, byggandet och underhållet av landsvägar.

Konsekvenser för kommuner och företag

Lagförslaget uppskattas inte ha sådana direkta konsekvenser för ekonomin som skulle öka kommunernas utgifter eller företagen eller andra privata instansers kostnader. Direkta och indirekta konsekvenser för företagen med avseende på hur väl trafiksystemet fungerar behandlas i avsnitt 5.2.3 om trafiksäkerhetens verkningar. Till den del som propositionen främjar enhetlig informationshantering i samhället, uppskattas den på lång sikt främja kostnadseffektiviteten i alla myndigheters verksamhet.

5.3.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Det ändrade direktivets direkta konsekvenser för myndigheternas verksamhet orsakas av ändringar i förfarandena och tillämpningsområdet, det vill säga ändringen av omfattningen av det vägnät som direktivets krav ska tillämpas på. Konsekvenserna av genomförandet av de nya förfarandena blir enligt uppskattning inte stora. Beräkningen av behovet av tilläggsresurser och kostnader när det gäller direkta konsekvenser grundar sig på Trafikledsverkets, Transport- och kommunikationsverkets samt NTM-centralen i Nylands uppskattningar och tidigare konsult- och andra utredningar. Indirekta konsekvenser för myndigheterna som har identifierats är eventuella ändringar av anvisningarna för planeringsförfaranden, byggande och underhåll som ansluter till kvaliteten på infrastrukturen. Dessa anvisningar förnyas fortlöpande och därför blir konsekvenserna av direktivets ändringar obetydliga. De nya förfarandena förbättrar kunskapsbasen för trafiksäkerheten, vilket kan effektivisera myndigheternas verksamhet så att åtgärderna kan riktas effektivare och gynnar trafiksäkerheten.

Propositionens målsättning är att skapa kostnadseffektiva modeller för trafiksäkerhetsgranskningarna som utnyttjar digitaliseringen. I Finland används redan och utvecklas flera redskap som till exempel utnyttjar 360-fotografering och drönare. De kan användas i de nya förfarandena för förvaltningen av vägsäkerheten och ytterligare effektivisera myndigheternas verksamhet och trafiksäkerhetsarbete.

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning

Genomförandet av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar som avses i vägsäkerhetsdirektivet medför inte behov av ytterligare resurser, eftersom processen i huvudsak är densamma som säkerhetsrangordningen av vägnätet enligt artikel 5 i det tidigare direktivet. Uppdateringsintervallen är fem år för nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning, när den för säkerhetsrangordningen av vägsträckor var tre år.

Riktade vägsäkerhetsinspektioner och uppföljning av inspektionerna

Vägsäkerhetsinspektionerna är ett förfarande som är mycket likt de granskningar som görs i samband med vägförbättringsprojekt enligt det gällande direktivet. Utifrån en nätverksövergripande bedömning ska man i fortsättningen med hjälp av riktade vägsäkerhetsinspektioner särskilt identifiera vägsträckor med låg säkerhetsnivå där det är

möjligt att väsentligt höja säkerheten och minska olyckskostnaderna. Vägsäkerhetsinspektionerna ska genomföras av NTM-centralerna och grunda sig på en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning som görs av Trafikledsverket. Avsikten är att det ska stödja övergången till iakttagandet av kraven i det ändrade vägsäkerhetsdirektivet. I fråga om revisionerna som ska göras i samband med riktade vägsäkerhetsinspektioner och regelbundna vägsäkerhetsinspektioner och vägprojekt är det ändamålsenligt om en riktad inspektion görs i synnerhet när en regelbunden inspektion inte ska genomföras eller projektplan inte ska utarbetas för en viss vägsträcka och den vägsäkerhetsrevision som utförs i samband med dem uteblir. Dessutom förutsätter direktivet ett nytt förfarande genom att medlemsstaterna ska utarbeta och regelbundet uppdatera en åtgärdsplan i syfte att följa upp genomförandet av identifierade avhjälpande åtgärder. Denna rapportering och uppföljning kräver sannolikt i viss utsträckning tilläggsresurser i Trafikledsverket. Förfarandet kan inbegripa trafiksäkerhetsstyrningssystem för väghållning.

Resursbehovet som vägsäkerhetsdirektivets åtgärder medför för NTM-centralerna uppskattas till 20 dagsverken/år. I Trafikledsverket uppskattas myndighetsarbetet öka med 10 dagsverken/år för utarbetande och uppföljning av den riskbaserade åtgärdsplanen. Lönekostnaderna för uppskattningsvis 30 tjänstearbetsdagar per år är sammanlagt cirka 9 000 euro per år. Behovet av extern experthjälp uppskattas öka med 70 000 euro i NTM-centralerna.

Utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare

Uppdateringen av innehållet i utbildningen för trafiksäkerhetsgranskare (riktade vägsäkerhetsinspektioner och oskyddade trafikanter) ökar tillfälligt arbetet vid Transport- och kommunikationsverket något. För närvarande finns 34 behöriga trafiksäkerhetsgranskare i Finland, av vilka 26 arbetar som konsulter. Det råder inte brist på trafiksäkerhetsgranskare. Transport- och kommunikationsverket upphandlar utbildningen av konsulter med fleråriga avtal.

Beaktande av oskyddade trafikanter

Enligt Trafikledsverkets uppskattning medför direktivets krav till denna del inte betydande behov av mer resurser, men beaktandet av oskyddade trafikanter bör betonas i utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare och i trafiksäkerhetsrevisioner, nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar, regelbundna vägsäkerhetsinspektioner, riktade vägsäkerhetsinspektioner och annan uppföljning.

Olyckskostnader

Transport- och kommunikationsverket ska enligt det tidigare och också enligt det ändrade direktivet beräkna den genomsnittliga samhällskostnaden per dödsolycka och den genomsnittliga samhällskostnaden per svår olycka som inträffar på det vägnät som hör till direktivets tillämpningsområde. Kostnadsuppgifterna ska uppdateras minst vart femte år. Den föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet påverkar endast obetydligt beräkningen av olyckskostnaderna ur Transport- och kommunikationsverkets synvinkel.

Vägtunnlar

I Finland har tunnelsäkerhetsdirektivet tillämpats på alla landsvägstunnlar sedan direktivet trädde i kraft. Det betyder att det till denna del inte kommer att göras ändringar i myndigheternas verksamhet eller ansvar. Vägsäkerhetsbedömningsförfarandena har ända från början utsträckts

till att gälla också vägtunnlar som omfattas av tunnelsäkerhetsdirektivet och det har uppmärksamats i utbildningsmaterialet för trafiksäkerhetsgranskare.

De nya aspekter som ska granskas (till exempel sikt, trafikstyrning och -förvaltning, skador i vägbeläggning) ingår redan i förfarandena, det betyder att inspektionerna och det arbete som de medför inte uppskattas orsaka väsentliga resursbehov eller extra kostnader för Trafikledsverket.

Vägmarkeringar och vägmärken som kan uppfattas på ett tillförlitligt sätt

I direktivets artikel 6c ställs kravet att vägmarkeringar och vägmärken ska kunna uppfattas på ett tillförlitligt sätt. Detta främjar automation och trafiksäkerhet. Den nya vägtrafiklagen anses stödja det nya kravet på att vägmarkeringar och vägmärken ska uppfattas på ett tillförlitligt sätt. Det finns dock en risk att kravet medför ett ökat behov av resurser i synnerhet om kommissionen antar genomförandeakter genom vilka kommissionen fastställer gemensamma tekniska definitioner. Sådana genomförandeakter kan eventuellt leda till ändringar till exempel i underhållsentreprenader eller vägnätdatasystemet. Innan kommissionen antar eventuella genomförandeakter är det inte möjligt att uppskatta resursbehovet.

Övervakning

Transport- och kommunikationsverket säkerställer genom sin övervakning att direktivets förfaranden iakttas och genomförs. Kraven i det ändrade direktivet medför ett obetydligt behov av tilläggsresurser för genomförande av övervakningsuppgiften.

Komplettering av genomförandet av MKB-direktivet

I praktiken kommer det ytterst sällan att uppstå situationer där de föreslagna bestämmelserna om bedömning av gränsöverskridande miljökonsekvenser kommer till tillämpning. Därför anses de föreslagna ändringarna inte ha någon väsentlig inverkan på de myndigheters resurser som beviljar tillstånd enligt landsvägslagen eller banlagen. Kostnaderna för översättningen av tillståndsansökningar och beslut föreslås täckas med tillståndsmyndigheternas medel, varför kostnaderna till denna del kan stiga något.

5.3.3 Konsekvenser för trafikens säkerhet och smidighet

De största riskfaktorerna när det gäller trafiksäkerheten är förarna, fordonen och trafiklederna. Nyckelfaktorer när det gäller att förbättra trafiksäkerheten är att påverka förarnas attityder och körsätt, utveckla fordonens säkerhet och underhållet av trafiklederna samt förbättra trafiklederna. Trafikmiljön är sällan den direkta riskfaktorn i dödsolyckor. Ovan i avsnitt 3.2.1 behandlas risker i bakgrunden som inverkat på olyckor och deras förekomst närmare. Propositionen påverkar indirekt de risker som ansluter till trafiklederna, men inte andra riskfaktorer som gäller trafiksäkerheten.

En indirekt verkan av de åtgärder som ingår i lagförslaget är att de kan förbättra trafiksäkerheten och att propositionen kan inverka positivt på uppnåendet av EU:s mål och nationella vägsäkerhetsmål. I och med det nationella genomförandet av vägsäkerhetsdirektivet införs förfaranden som tillsammans med andra åtgärder för utveckling av trafiknätet och underhållet av trafiknätet kan bidra till uppkomsten av en säkrare vägtrafikmiljö än idag. Det leder till att person- och materialskadorna och de direkta kostnader som de orsakar minskar och att förlusten av livskvalitet minskar. Indirekt sparar detta på samhällets resurser och förhindrar de samhällsekonomiska förluster som personskador och dödsfall orsakar.

Det bör säkerställas att trafiksäkerhetens positiva utveckling under de senaste åren fortsätter, och de åtgärder som ingår i lagförslaget bidrar för sin del till uppnåendet av trafiksäkerhetsmålen. Förbättringen av trafiksäkerheten beror på konkreta åtgärder som genomförs i landsvägsnätet och som är bundna till väghållningens finansieringsnivå samt på hur man beaktar den information som de i direktivet föreskrivna åtgärderna skapar i valet och finansieringen av projekt. Konsekvenserna av lagförslaget har därför inte kunnat bedömas kvantitativt till exempel mätt med antalet färre olyckor eller personskador.

I samband med ändringen av direktivet gavs en stor tyngd åt skyddet för oskyddade trafikanter. Olyckor med fotgängare och cyklister är rätt så ovanliga i huvudledsnätet. När man granskar oskyddade trafikanters säkerhet är trafikledernas konstruktion och typ av stor betydelse. Andra faktorer som påverkar säkerheten är bland annat markanvändning, trafikvolym och hastigheter, trafikanternas trafikbeteende och information som främjar säkerheten. Beaktandet av oskyddade trafikanter som en egen grupp i planeringsanvisningar och planer samt i inspektioner på olika nivåer och i trafikstyrningsplanerna under utbyggnadsfasen kan för sin del förbättra dessa trafikanters trafiksäkerhet.

När trafiksäkerheten förbättras minskar kostnaderna som orsakas av laster som skadas i trafikolyckor. Om antalet olyckor minskar förbättras trafikens smidighet som en direkt följd av att situationer som orsakar störningar minskar. Indirekta följder av färre störningar är att man undviker restidsförluster, ökad bränsleförbrukning och också risken för ytterligare olyckor i samband med trafikstörningarna och deras indirekta följder. I synnerhet en minskning av störningar som berör transporter skulle i och med att transporttidernas tillförlitlighet förbättras också öka kostnadseffektiviteten för näringslivet och ha indirekta konsekvenser som sträcker sig till processerna inom produktion och handel. De kvantitativa effekterna av färre störningar som påverkar transporter eller person- och godstrafik kan inte uppskattas

Tillgången till trafiksäkerhetsinformationen förbättras när observationsmetoderna utvecklas. Vägtrafikanternas tillgång till information om landsvägarnas säkerhetsläge förbättras genom öppna gränssnitt, vilket indirekt också kan leda till säkrare trafikbeteende. En bättre lägesbild av trafiksäkerheten gör det möjligt att bättre förutse och planera näringslivets personresor och transporter, vilket för sin del förbättrar transporternas kostnadseffektivitet.

5.3.4 Konsekvenser för miljön

I princip är propositionen neutral när det gäller klimat- och bullereffekter. Den minskning av olyckor som uppnås med hjälp av de nya förfarandena för förvaltningen av vägsäkerheten kan ha marginella positiva klimateffekter i och med att trafikens smidighet förbättras och bränsleförbrukningen minskar när trängsel kan undvikas.

Hänvisningsbestämmelserna till nya 29 a § i MKB-lagen som gäller bedömningen av gränsoverskridande miljökonsekvenser kan anses ha i princip positiva konsekvenser för miljön och samhället genom att de förtydligar myndigheternas uppgifter och arbetsfördelning och bestämmelserna om internationellt samarbete, vilket gör processen för bedömningen av gränsoverskridande miljökonsekvenser smidigare och på så sätt förbättrar bedömningens kvalitet och genomslagskraft.

5.3.5 Andra samhällsliga konsekvenser

Regionalt sett gäller förfarandena i propositionen vägnätets huvudleder och deras omedelbara omgivning. Huvudlederna förenar de nationellt och internationellt största centralorterna och knutpunkterna och tjänar i synnerhet långdistanstrafiken. Huvudledernas servicenivå och

trafiksäkerhet är av stor betydelse för all näringsverksamhet och företagens konkurrenskraft när det gäller transporter i hela landet. Propositionens indirekta verkningar gäller transportkorridorerna mellan de största centralorterna och knutpunkterna. Huvudledsnätet är liksom andra samhällsstrukturer tätare i Södra Finland än i andra regioner. Propositionen har inte några konsekvenser för andra vägar, stadsområden eller trafiken inom regionerna.

I princip har propositionen inga könsrelaterade konsekvenser. Omkring 80 procent av följderna av trafikolyckorna gäller män, propositionen kan således i någon mån ha positiva konsekvenser för mäns säkerhet. Propositionen har inga konsekvenser för jämställdheten mellan män och kvinnor.

6 Remissvar

6.1 Remissvar från remissrundan

Ett utkast till propositionen var på remiss i tjänsten utlåtande.fi 4.3.2021–16.4.2021. Utlåtande om utkastet begärdes av sammanlagt 64 remissinstanser och 25 utlåtanden har inkommit. Utlåtande lämnades av följande instanser justitieministeriet, inrikesministeriet, finansministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Trafikledsverket, Nylands NTM-central, Polisstyrelsen, Ålands landskapsregering, Trafikskyddet, Institutet för olycksinformation, Södra Karelens förbund, Mellersta Österbottens förbund, Egentliga Finlands förbund, Kymmenedalens förbund, Rahtarit ry, Byggnadsindustrin RT rf/INFRA rf, Skogsindustrin rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands Kommunförbund rf, Finlands naturskyddsförbund rf, Suomen Taksiliitto ry, Vägföreningen i Finland rf och Centralhandelskammaren. Utlåtandena och en sammandrag av remissyttrandena finns tillgängligt i statsrådets webbplats Lagberedning och utveckling i statsrådet ([LVM053:00/2019](https://www.finland.fi/en/traffic-safety/road-safety/road-safety-directive)).

Inrikesministeriet, finansministeriet, Egentliga Finlands förbund och Kymmenedalens förbund meddelade att de inte har något att yttra om utkastet till regeringsproposition.

I flera utlåtanden konstaterades som en allmän kommentar att propositionen som ska genomföra de krav som ställs i vägsäkerhetsdirektivet nationellt i princip kan understödjas, och att det är viktigt att det finländska vägnätets säkerhet förbättras med aktiva åtgärder.

Trafikledsverket föreslog att den inbördes ordningen på bestämmelserna i 3 a kap. ändras så att de allmänna bestämmelserna som gäller alla förfaranden (tillämpningsområde, skydd av oskyddade trafikanter) placeras i kapitlets början, och efter dem de egentliga förfarandebestämmelserna och i slutet av kapitlet bestämmelserna om trafiksäkerhetsgranskare och kostnader. Bestämmelsernas ordning ändrades på det föreslagna sättet.

I fråga om *tillämpningsområde* ansåg man att vägnätet som direktivet ska tillämpas på ska vara ändamålsenligt, och att de säkerhetsåtgärder som förutsätts är effektiva till nyttokostnadsförhållande och på bästa möjliga sätt bidrar till att målsättningarna i direktivet och målen för den allmänna trafiksäkerheten i EU uppnås. Tillämpningsområdet som föreslås i propositionen, att det ska omfatta TEN-T-nätet, motorvägar och det vägnät som avses i huvudledsförordningen, understöddes allmänt. I utlåtandena föreslogs att också andra hårt trafikerade vägar ska tas med i tillämpningsområdet. I fråga om andra hårt trafikerade vägar konstaterades att en betydlig utvidgning av direktivets tillämpningsområde inte behövs, om de åtgärder som direktivet förutsätter tillämpas av den ansvariga myndigheten som god praxis på vägnätet utanför direktivets tillämpningsområde, utan att det är en lagstadgad skyldighet eller förutsätts i direktivet.

Förfaranden

Skyddet av oskyddade trafikanter ansågs generellt vara något som ska beaktas i förfarandena i 3 a kap. och det föreslogs att bestämmelsen placeras i början av kapitlet efter tillämpningsbestämmelsen. Positivt ansågs det också vara att oskyddade trafikanter ska beaktas som en egen grupp i inspektionerna på olika nivåer och i trafikstyrningsplaneringen under byggnadsskedet.

I utlåtandena ansågs nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning allmänt vara en nyhet som kan understödjas.

I fråga om *myndigheternas ansvar och åtgärder* ansåg man att det finns ett behov att precisera beskrivningen av aktörernas roller, bland annat Trafikledsverkets, Transport- och kommunikationsverkets och NTM-centralernas inbördes förhållande och uppgifter, vilket har beaktats i motiveringen. När det gäller de nya förfarandena betonade utlåtandena betydelsen av att myndigheternas ansvar är tydligt definierade, och att de administrativa processerna är ändamålsenliga, så att inte förvaltningen av säkerheten orsakar en onödig administrativ börda. Det konstaterades i utlåtandena att det också var bra att koncentrera bestämmelserna om övervakningen till lagens 100 c § för att förtydliga arbetsfördelningen och övervakningen. Efter remissrundan gjordes en teknisk ändring som förtydligar Transport- och kommunikationsverkets befogenheter och 100 c § flyttades till en ny 109 b §.

Åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet

I några utlåtanden ansåg man att det effektivaste sättet att förhindra dödsoffer och allvarliga personskador vid mötesolyckor är att förbättra den nuvarande nivån på vägnätets infrastruktur bland annat genom att installera mitträcken och bygga säkra omkörningsfiler på olyckstata vägsträckor. Med avseende på hela trafiksystemet ansåg man det vara viktigt att vägarna är i ett sådant skick att det är säkert att använda dem.

I utlåtandena konstaterades att vägunderhåll och daglig skötsel och bättre trafiksäkerhet korrelerar sinsemellan. Flera aktörer ansåg att kopplingen mellan underhåll bättre trafiksäkerhet som betonas är motiverad. Man ansåg också att företagen som sköter underhållet har utmärkta möjligheter att täckande och regelbundet observera säkerhetsbrister i trafikledsnätet och föreslå åtgärder för att avhjälpa bristerna.

I utlåtandena ansåg man det vara oroväckande att finansieringsramen för den riksomfattande trafiksystemplanen inte tycks medföra resurser för ett effektivt främjande av åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. I utlåtandena behandlades också de allmänna krav som gäller vägunderhållet i lagens 13 § och deras förhållande till de föreslagna bestämmelserna, vilket också har beaktats i motiveringen till propositionen.

I utlåtandena förhöll man sig positivt till de föreslagna ändringarna av landsvägslagen och banlagen som sammanhänger med *ändringen av MKB-lagen*. Lagförslaget har preciserats så att hänvisningarna till 29 a § i MKB-lagen utöver vägplaner och järnvägsplaner också ska gälla utredningsplaner. Miljöministeriet konstaterar i sitt utlåtande att propositionen har ett direkt samband med regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning och lagar som har samband med den (RP 50/2021 rd) som har beretts vid miljöministeriet och överlämnades till riksdagen 8.4.2021, och att man i specialmotiveringen till bestämmelserna måste beakta förändringarna i MKB-lagens nya 29 a § som gjordes under den fortsatta beredningen, vilket har beaktats i denna proposition.

Justitieministeriets utlåtande gäller särskilt detaljer kring registret över behöriga trafiksäkerhetsgranskare, personuppgiftsansvariga, dataskydd och utlämnande av uppgifter. På grund av utlåtandet föreslås uppgifterna om trafiksäkerhetsgranskare som erhållit behörighet antecknas i det trafik- och transportregister som avses i 26 kap. i lagen om transportservice (320/2017) och som det ska hänvisas till i 43 i § i landsvägslagen. På detta sätt beaktas synpunkterna som framställs i justitieministeriets utlåtande. Hänvisningen till 43 f § i 105 § som gäller sökande av ändring uppdaterades samtidigt till 43 i §.

Efter remissrundan föreslogs att kommunikationsministeriets bemyndigande i 43 f § 3 mom. att utfärda förordning om utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare föreslås ändras till ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket att meddela föreskrifter.

6.2 Utlåtandet från rådet för bedömning av lagstiftningen

Rådet för bedömning av lagstiftningen har gett ett utlåtande om utkastet till proposition 6.8.2021. Utlåtandet finns tillgängligt på rådets webbsida identifieringskoden är VN/16572/2021-VNK-2 ([utlåtandet i sin helhet på finska](#)). Rådet för bedömning av lagstiftningen konstaterade i sitt utlåtande att lagstiftningens nuläge, bakgrunden till lagändringen och förslagen framgår med rimlig noggrannhet av utkastet till proposition när det gäller bedömningen av konsekvenserna. Rådet anser att bedömningen i utkastet till proposition koncentrerar sig på de direkta konsekvenserna och att konsekvenserna enligt bedömningen i utkastet är obetydliga. Enligt utlåtandet är de viktigaste punkterna i utkastet som bör utvecklas att konsekvensbedömningen bör utvidgas till att omfatta indirekta konsekvenser, eftersom de är väsentliga med avseende på reformen. Dessutom bör konsekvenserna för olika instanser preciseras till exempel i fråga om trafikens smidighet och kostnadseffektiviteten samt minskningen av trafikolyckor. I propositionen bör utöver reformens kortsiktiga konsekvenser för myndigheterna också konsekvenserna på lång sikt behandlas, till exempel konsekvenser som ansluter till planeringen av vägtrafiken, byggandet av vägar och idrifttagande av trafikleder. Rådet ansåg det vara positivt att propositionen behandlar alternativa handlingsvägar. Rådet rekommenderar att alternativens viktigaste konsekvenser beskrivs också kvantitativt, eftersom de möjliggör en närmare jämförelse av alternativen. Rådet rekommenderade att utkastet till proposition ändras i överensstämmelse med rådets utlåtande innan regeringens proposition lämnas till riksdagen.

I den fortsatta bredningen av propositionen har beskrivningen av propositionens direkta konsekvenser preciserats och beskrivningen av de indirekta konsekvenserna har kompletterats. Dessutom beskrivs hur konsekvenserna är beroende av andra faktorer och till exempel finansieringen av väghållningen. Vidare har konsekvenser i fråga om företag och miljö, könsrelaterade konsekvenser och regionala konsekvenser kompletterats. Ordningen på bedömningen av de olika konsekvenserna har ändrats så att de följer anvisningarna om konsekvensbedömning av lagförslag. Bedömningen och jämförelsen av alternativa handlingsvägar har preciserats. Det nationella handlingsutrymme som direktivet medger i fråga om tillämpningsområde och genomförandet av förfaranden och åtgärder beskrivs mer ingående.

7 Specialmotivering

7.1 Lagen om trafiksystem och landsvägar

29 §. Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning

Landsvägslagen är en av de sektorspecifika författningar som ska tillämpas på tillståndsförfarandena för projekt som omfattas av MKB-lagens tillämpningsområde. I

landsvägslagens 29 § föreskrivs om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. I paragrafen föreskrivs på vilket sätt MKB-förfarandet ska beaktas vid godkännandet av utredningsplaner och vägplaner. Enligt paragrafen ska det till en plan som gäller ett vägprojekt fogas en miljökonsekvensbeskrivning och kontaktmyndighetens motiverade slutsats enligt MKB-lagen. Beslutet om godkännande ska beakta miljökonsekvensbedömningen och den motiverade slutsatsen ska tas in i beslutet. När ett bedömningsförfarande enligt MKB-lagen har tillämpats på en utredningsplan, tillämpas bedömningsförfarandet inte på en vägplan som utarbetas i enlighet med utredningsplanen. Av beslutet om godkännande av en vägplan ska det utöver vad som föreskrivs i förvaltningslagen framgå vilka utlåtanden, anmärkningar och åsikter som har framförts i ärendet och hur de har påverkat avgörandet. Vidare ska det i beslutet anges vilka åtgärder som har föreslagits i syfte att förebygga eller minska skadliga miljökonsekvenser.

I den gällande landsvägslagen ingår inga bestämmelser som gäller situationer där ett vägprojekt sannolikt anses ha betydande miljökonsekvenser som stäcker sig över gränsen mellan två stater, och det måste ordnas ett internationellt hörande medan miljökonsekvensbedömningen pågår. En hänvisningsbestämmelse till nya 29 a § i MKB-lagen bör tas in i landsvägslagen där det ges närmare föreskrifter om tillståndsmyndighetens skyldigheter vid internationellt förfarande.

Det föreslås att det fogas ett 5 mom. till paragrafen med en hänvisning till föreslagna 29 a § i MKB-lagen. Enligt bestämmelsen ska tillståndsmyndigheten sända handlingarna samt översättningar av de väsentliga delarna till miljöministeriet för översändande till den andra staten. Enligt motiveringen till bestämmelsen (RP 50/2021 rd) är de väsentliga delarna i tillståndsansökan åtminstone de delar på basis av vilka myndigheterna i den andra staten och de vars omständigheter eller intressen projektet kan påverka kan identifiera vilken slags gränsöverskridande betydande skadliga miljökonsekvenser ett projekt kan ha och hur de kommentarer som lämnats i dess tidigare faser har beaktats. De väsentliga delarna i tillståndsbeslutet är åtminstone de delar på basis av vilka myndigheterna i den andra staten och de vars omständigheter eller intressen projektet kan påverka kan identifiera hur miljökonsekvensbeskrivningen, den motiverade slutsatsen och handlingarna om internationellt hörande har beaktats samt vilka åtgärder tillståndsbeslutet förutsätter för att undvika, förhindra, begränsa eller eliminera samt följa upp identifierade betydande skadliga gränsöverskridande miljökonsekvenser. För kostnaderna för översättningar svarar den projektansvarige enligt förslaget till 38 § propositionen till MKB-lag.

Den föreslagna 29 a § i MKB-lagen blir tillämplig när det gäller vägprojekt som sannolikt har betydande gränsöverskridande miljökonsekvenser och ett internationellt förfarande enligt 29 § i MKB-lagen ska tillämpas på projektet. Tillståndsansökan ska sändas till den andra medlemsstaten, om denna har meddelat att den deltar i MKB-förfarandet. Skyldigheten i 29 a § i MKB-lagen gäller också sändande tillståndsbeslutet till den andra staten. Skyldigheten att sända tillståndsansökan gäller endast när en medlemsstat i Europeiska unionen har deltagit i förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Skyldigheten att sända tillståndsbeslutet gäller däremot alla stater som deltagit i det internationella förfarandet. Denna skillnad beror på att skyldigheten som gäller tillståndsansökan grundar sig på Europeiska unionens skyldigheter, medan skyldighetens som gäller tillståndsbeslutet grundar sig på en konvention som utarbetats inom FN där flera stater är parter.

Rubriken för 3 a kap.

Rubriken för 3 a kap. ändras. Bestämmelserna i kapitlet enligt förslaget i fortsättningen utöver det transeuropeiska vägnätet även ska tillämpas på motorvägar och i landsvägslagens 4 § 3 mom. avsedda landsvägar som hör till det nationellt viktiga stomnätet. Med anledning av detta föreslås att rubriken ändras till "Förvaltningen av trafiksäkerheten".

43 a §. Tillämpningsområde

I 43 a § föreskrivs om specialkrav enligt vägsäkerhetsdirektivet för trafiksäkerheten på landsvägarna i det transeuropeiska vägnät som avses i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.

Enligt artikel 1.2 i vägsäkerhetsdirektivet har direktivets tillämpningsområde utvidgats till att utöver det transeuropeiska vägnätet omfatta motorvägar och andra huvudvägar oavsett om de håller på att utformas eller byggas eller är i bruk. Enligt artikel 2.1b i direktivet avses med ”huvudväg” en landsväg utanför tätbebyggt område som förbinder större städer eller regioner, eller båda, och tillhör den högsta vägkategorin under kategorin motorväg i den nationella vägklassificering som är i kraft den 26.11.2019. Enligt direktivets artikel 1.3 ska direktivet också tillämpas på sådana landsvägar och vägprojekt utanför tätbebyggda områden som inte betjänar fastigheter som gränsar till dem och som färdigställs helt eller delvis med unionsmedel, med undantag för vägar som inte är öppna för allmän motorfordonstrafik, såsom cykelbanor, eller vägar som inte är avsedda för allmän trafik, såsom tillfartsvägar till industri-, jordbruks- och skogsbruksanläggningar. Enligt direktivets artikel 1.4 får medlemsstaterna dock från direktivets tillämpningsområde undanta huvudvägar som har låg olycksrisk, på grundval av vederbörligen motiverade skäl som hänför sig till trafikvolym och olycksstatistik. På motsvarande sätt får medlemsstaterna låta vägar som inte nämns ovan omfattas av direktivets tillämpningsområde. Direktivet ska inte tillämpas på vägar i tunnlar som omfattas av tunnelsäkerhetsdirektivet (2004/54/EG).

Ur lagstiftningen i Finlands synvinkel lämnar utvidgningen av direktivets tillämpningsområde rum för tolkning, vilket konstaterades ovan i avsnitt 4. Vägarna har klassificerats på olika sätt i lagstiftningen på grundval av på deras trafikmässiga betydelse och egenskaper. I landsvägslagen används klassificeringen i fyra kategorier enligt funktion i riksvägar, stamvägar, regionala vägar och förbindelsevägar (4 § 2 mom.) Riksväg är den högsta vägkategorin och en motorväg kan vara en riksväg, en regional väg eller en stamväg. För det andra har vägtrafiklagen bestämmelser om trafiken på motorvägar och motortrafikleder. För det tredje har det ansetts nödvändigt att skapa en egen kategori för landsvägar som förbinder centrum i landskapen till huvudstadsregionen, gränsövergångsställen och andra landskapscentrum, landsvägar som hör till stomnätet (4 § 3 mom. i landsvägslagen). Med stöd av 4 § 3 mom. i landsvägslagen har kommunikationsministeriet utfärdat förordningen om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå (933/2018). Genom förordningen har man angett de huvudleder som förbinder landskapscentrum med huvudstadsregionen, med gränsövergångsställen och med andra landskapscentrum.

I samband med beredningen av huvudledsförordningen gjordes en omfattande utredning om vägnätets olika delars trafikmässiga betydelse och verkningarna av definitionen på stomnätet på det sätt som det redogjordes för i avsnitt 4. Därför kan det vara motiverat att anse att stomnätet som det föreskrevs om genom huvudledsförordningen 2018 är en uppdaterad, täckande och välmotiverad definition på vad som i Finland är sådana vägar utanför tätorter som förbinder större städer eller regioner, eller båda, och som avses i direktivet. På de grunder som angetts ovan föreslås att tillämpningsområdet ska omfatta det transeuropeiska vägnätet, motorvägar och landsvägar som i enlighet med 4 § 3 mom. i landsvägslagen hör till det nationellt viktiga stomnätet. Landsvägar i det transeuropeiska vägnätet avser de vägnät som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU.

De allmänna kraven som föreskrivs för väghållningen i lagens 13 § enligt vilken landsvägsnätet ska utvecklas och underhållas och investeringarna ska bland annat främja den riksomfattande

trafiksystemplanens mål och minskningen av utsläpp i trafiken. Enligt 13 § ska landsvägarna planeras, byggas och hållas i skick med hänsyn till deras betydelse för trafiken så att landsvägarna med avseende på trafiken och tekniskt sett är så fungerande och säkra som möjligt och syftet med dem uppnås på ett så förmånligt sätt som möjligt. Enligt paragrafens 3 mom. ska en landsväg förbättras när den allmänna trafiken kräver det eller i syfte att undanröja eller minska olägenheter av trafiken eller om markanvändningen kräver det. Utöver de nämnda allmänna kraven föreskrivs i 13 a § om servicenivån på resor och transporter på landsvägar och i 33 § om underhållet av landsvägarna. När en landsväg hör till tillämpningsområdet för 3 a kap. tillämpas bestämmelserna i detta kapitel och också övriga bestämmelser i landsvägslagen där trafiksäkerheten nämns som en faktor, till exempelvis bestämmelserna i 13 §, 13 a § och 33 § samt bestämmelserna i 100–100 a §.

43 b §. *Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning*

Det tidigare vägsäkerhetsdirektivets artikel 5 ersätts i sin helhet med en ny artikel 5 där det föreskrivs om nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning. Den nya bedömningen ersätter den säkerhetsrangordning och förvaltning av säkerheten som det föreskrivs om i gällande artikel 5 och som enligt kommissionen är ett reaktivt förfarande. Den nya nätverksövergripande bedömningen har som mål att vara en systematisk och förebyggande kartläggning av olycksrisken på grundval av vägens tekniska egenskaper och deras inbyggda säkerhet.

Artikel 5 i vägsäkerhetsdirektivet 2008/96/EG har genomförts nationellt genom bestämmelsen i 43 d § om rangordning av vägsträckor. Tidigare har medlemsstaterna sett till att det minst vart tredje år görs kartläggningar om användningen av vägnätet och att vägsträckor rangordnas utifrån kartläggningarna. Vägsäkerhetsdirektivet förutsatte att vägsträckor rangordnas enligt olycksrisken och vägnätet enligt potentialen för säkerhetsförbättringar. Med hjälp av rangordningen har man bedömt möjligheten att förbättra säkerheten vid särskilda platser, vägsträckor eller delar av vägnätet. Åtgärderna skulle också tidigare riktas så att projekt med det bästa kostnadsnyttförhållandet prioriteras.

Artikel 5 i det ändrade direktivet förutsätter att medlemsstaterna ska se till att en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning görs av hela det vägnät som omfattas av direktivet. Dessa bedömningar ska utvärdera olycksrisken och risken för allvarlig kollision främst på grundval av en visuell undersökning av vägens tekniska egenskaper, antingen på plats eller på elektronisk väg. Olycksrisken och risken för allvarlig kollision ska också utvärderas genom en analys av de sträckor i vägnätet som har varit i bruk i över tre år och där ett stort antal allvarliga olyckor i förhållande till trafikflödet har inträffat. Medlemsstaterna ska på grundval av resultaten av bedömningen, och för att prioritera behoven av ytterligare åtgärder, klassificera alla sträckor i vägnätet i minst tre kategorier utifrån deras säkerhetsnivå. I Finland används redan ett program för bedömning av vägars säkerhet, TARVA, som kan användas vid klassificeringen av vägar på det sätt som förutsätts i direktivet.

I enlighet med direktivet ska nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning göras tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, och under alla omständigheter minst vart femte år. Den första bedömningen ska göras senast 2024. När medlemsstaterna genomför bedömningen får de ta hänsyn till de vägledande element i nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar som anges i bilaga III.

Vägledande element som räknas upp i bilaga III är:

- typ av väg

- avstånd mellan anslutningar till fastigheter
- trafikvolym (fordon, motorcyklar, fotgängare, cyklister, tunga fordon)
- olycksdata (antal omkomna och allvarliga skador)
- vägens operativa egenskaper (hastighetsbegränsning, förekomst av ITS-anordningar: varningar för kö, omställbara vägmärken)
- vägens geometriska egenskaper (körfältens antal, typ och bredd, mittremsornas utformning och material, cykelbanor, gångbanor)
- synbarhet och siktsträckor
- föremål, säkerhetszoner och skyddsanordningar
- broar och tunnlar
- korsningar
- underhåll (beläggningsskador, vägrenens tillstånd, kondition på märken, markeringar och linjer, kondition på skyddsanordningar)
- faciliteter för oskyddade trafikanter
- system före och efter en krock, för att minska trafikskador och åtgärder för att minska deras konsekvenser (trafikledningscentraler och andra övervakningsmöjligheter, mekanismer för information till trafikanterna om körförhållanden för att förebygga olyckor eller incidenter, system för automatisk incidentdetektering (AID): sensorer och kameror, system för incidenthantering, system för kommunikation med räddningstjänster).

Dessutom ska medlemsstaterna på grundval av resultaten av den nätverksövergripande bedömning som avses i artikel 5.1 och för att prioritera behoven av ytterligare åtgärder, klassificera alla sträckor i vägnätet i minst tre kategorier utifrån deras säkerhetsnivå. Medlemsstaterna ska lämna en rapport till kommissionen senast 31.10.2025 om säkerhetsklassificeringen av hela vägnätet som bedömts i enlighet med artikel 5 (artikel 11 a). Där så är möjligt ska rapporten baseras på en gemensam metod. I tillämpliga fall ska rapporten också omfatta förteckningen över uppdateringen av nationella riktlinjer, inbegripet särskilt förbättringar i form av tekniska framsteg och skydd av oskyddade trafikanter. Enligt artikel 5.5 i direktivet ska kommissionen tillhandahålla vägledning om metoder för att genomföra systematiska nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar och säkerhetsklassningar.

Det föreslås att det föreskrivs att den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen ska vara Trafikledsverkets uppgift och att det föreskrivs i 43 b §, som nu revideras i sin helhet, om genomförandet och innehållet i bedömningen. Också numreringen av paragrafen ändras. Till följd av direktivet måste också rubriken för paragrafen uppdateras och det föreslås att rubriken ”Rangordning av vägsträckor” ändras till ”Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning”. Dessutom föreslås att definitionen på säkerhetsklassning av vägar i artikel 2.6 i direktivet fogas som ett nytt 5 *moment* till paragrafen, eftersom det ska föreskrivas i lag om definitionen.

43 c §. Skydd av oskyddade trafikanter

På grund av vägsäkerhetsdirektivets nya tyngdpunkt är det viktigt att det föreskrivs om skydd av oskyddade trafikanter i 3 a kap. i landsvägslagen. Enligt direktivet ska medlemsstaterna se till att oskyddade trafikanters behov beaktas vid genomförandet av de förfaranden som fastställs i artikel 3–6a, det vill säga trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser av vägprojekt, nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning, regelbundna vägsäkerhetsinspektioner, riktade vägsäkerhetsinspektioner och annan uppföljning. Det föreslås att det föreskrivs om skydd av oskyddade trafikanter i landsvägslagens ändrade 43 c §, och genom paragrafen genomförs kraven i direktivets artikel 6b nationellt.

Enligt artikel 2.10 i direktivet avser oskyddad trafikant icke-motorburna trafikanter, inbegripet särskilt cyklister och gående, samt användare av motordrivna tvåhjulningar. Eftersom det ska föreskrivas om definitionen på lagnivå föreslås det att den blir *1 mom.* i 43 c § i landsvägslagen.

Utöver i direktivets artikel 6b och 2.10 har oskyddade trafikanter beaktats i de vägledande element som anges i bilagorna till direktivet. I bilagornas vägledande element ingår dock inga förpliktande åtgärder, utan medlemsstaterna får ta hänsyn till de vägledande element som nämns i bilagorna i de olika förfarandena. I bilaga I fastställs vägledande element i trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, som i anslutning till oskyddade trafikanter bland annat är trafikanter, inklusive oskyddade trafikanter (såsom gå-ende, cyklister och motorcyklister) samt trafik (till exempel trafikvolym, trafikslag), inklusive uppskattade flöden av gående och cyklister fastställda med ledning av användningen av angränsande mark. I bilaga II i direktivet fastställs vägledande element i trafik-säkerhetsrevisioner. Enligt bilaga II är vägledande kriterier som ska tillämpas i utredningsplanefasen bland annat arrangemang för oskyddade trafikanter, såsom arrangemang för gående, arrangemang för cyklister, inbegripet möjligheten att använda alternativa färdvägar eller väg separerad från högfartstrafik, arrangemang för motordrivna tvåhjulningar, täthet och placering av passager för korsande gående och cyklister, arrangemang för gående och cyklister på vägar i området, separering av gående och cyklister från högfartstrafik eller förekomst av direkta alternativa färdvägar på vägar med lägre klassificering. När vägplaner utarbetas ska de kriterier som är tillämpliga i fråga om oskyddade trafikanter arrangemang för gående, arrangemang för cyklister och arrangemang för motordrivna tvåhjulningar.

I direktivets bilaga IIa fastställs vägledande element i riktade vägsäkerhetsinspektioner som med avseende på oskyddade trafikanter bland annat är arrangemang för gående, arrangemang för cyklister, arrangemang för motordrivna tvåhjulningar, kollektivtrafik och infrastrukturer samt plankorsningar.

I direktivets bilaga III fastställs vägledande element i nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar som med avseende på oskyddade trafikanter bland annat är passager för korsande gående och cyklister (i plan och planskilt), passager för korsande cyklister (i plan och planskilt), räckan för gående, förekomst av trottoar eller separerad facilitet, cykelfaciliteter och typ av facilitet (cykelbanor, cykelfält, andra), kvalitet på passager för korsande gående med avseende på varje facilitets synlighet och skyltning, faciliteter för passage för gående och cyklister där mindre väg ansluter till nätet och alternativa färdvägar för gående och cyklister om inga separerande faciliteter finns.

Enligt lagens 19 § ska en utredningsplan ska innehålla ”en utredning av behovet av en landsväg samt av de alternativ som granskats, de grundläggande trafiklösningarna och tekniska lösningarna för vägen, vägens ungefärliga sträckning samt en bedömning av verkningarna av vägen, såsom verkningar på väg- och trafikförhållandena, trafiksäkerheten, markanvändningen, fastighetsstrukturen och miljön samt på människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel”. Avsikten med ändrade 43 c § är inte att ändra innehållet i 19 §, utan på vägnät som hör till tillämpningsområdet för 43 a § tillämpas både 19 § och 43 c § om skydd av oskyddade trafikanter med beaktande av att direktivets vägledande element inte är bindande, utan vägledande omständigheter som eventuellt ska uppmärksammas.

43 d §. Trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt

Enligt artikel 2.3 i direktivet avses med trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys en strategisk jämförande analys av de effekter en ny väg, eller en väsentlig förändring av det befintliga

vägnätet, har på vägnätets säkerhet. Det ska föreskrivas på lagnivå om definitionen och det föreslås att definitionen fogas till 43 d § som 1 mom.

Direktivets artikel 3 förutsätter att medlemsstaterna ser till att trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser genomförs för alla vägprojekt. Den trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalysen ska göras i den inledande projekteringsfasen innan vägprojektet godkänns. När analysen görs ska medlemsstaterna sträva efter att uppfylla kriterierna i direktivets bilaga I. Konsekvensanalysen ska innehålla de överväganden om trafiksäkerheten som bidragit till att det föreslagna alternativet valts. Den ska också innehålla alla uppgifter som behövs för en kostnads-nyttoanalys av de analyserade alternativen. Det föreslås att det föreskrivs att denna konsekvensanalys ska vara Trafikledsverkets uppgift i 43 d § 2 mom. och att det föreskrivs om vilka omständigheter som ska i analysen beaktas i 3 mom. Trafikledsverket ska se till att trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalysen görs som en del av planeringen innan projektet godkänns. Aktörerna vid planering av vägprojekt är NMT-centralerna och Trafikledsverket.

43 e §. Trafiksäkerhetsrevisioner

I den gällande landsvägslagens 43 b § föreskrivs om den trafiksäkerhetsgranskning som ska göras i anslutning till alla vägprojekt. Med granskning avses trafiksäkerhetsrevision som det föreskrivs om i artikel 4 i vägsäkerhetsdirektivet 2008/96/EG, och som genomförs för att kartlägga faktorer som är avgörande för säkerheten i varje fas av vägprojektet. Vägsäkerhetsrevision enligt det ändrade direktivet ska genomföras för alla vägprojekt i det vägnät som avses i 43 a §. Trafikledsverket ska enligt den gällande landsvägslagen se till att trafiksäkerhetsgranskningarna genomförs. I direktivet är artikel 4 annars oförändrad, men en ny punkt 6 läggs till artikeln enligt vilken kommissionen ska tillhandahålla vägledning för utformningen av så kallade förlåtande sidområden och självförklarande och självreglerande vägar i samband med utformningsfasens första revision, samt vägledning om kvalitetskrav för oskyddade trafikanter. Ändrats har också direktivets bilaga II där det anges kriterier som medlemsstaterna ska sträva efter att uppfylla vid trafiksäkerhetsrevisionerna. I och med det ändrade direktivet fogades några tillägg till bilaga II, bland annat avseende oskyddade trafikanter. I övrigt har artikel 4 om trafiksäkerhetsrevisioner inte ändrats.

Artikel 4 om trafiksäkerhetsrevisioner av vägprojekt i direktiv 2008/96/EG har genomförts nationellt genom bestämmelserna i 43 b §. När det gäller terminologin i vägsäkerhetsdirektivet och terminologin i landsvägslagen föreslås för enhetlighetens skull att 43 b § ändras så att "trafiksäkerhetsgranskning" som används i 43 b § ändras till "trafiksäkerhetsrevision" som används i direktivet. I och med direktivet införs en ny "nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning" (artikel 5). Vidare finns redan "trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt" som det föreskrivs om i artikel 3 i vägsäkerhetsdirektivet. Det betyder att rubriken för gällande 43 b §, "Trafiksäkerhetsgranskning", och texten i paragrafen skulle orsaka förvirring med "Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning" i nya 43 b § och paragrafen om "trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt" som ska fogas till landsvägslagen. Också paragrafens numrering ändras. Det är därför motiverat att ändra rubriken för föreslagna 43 e § så att den överensstämmer med ordalydelsen i direktivet och att också använda begreppet trafiksäkerhetsrevision i paragraftexten. Dessutom fogas ett nytt moment till paragrafen där "trafiksäkerhetsrevision" definieras i enlighet med artikel 2.4 i direktivet, eftersom det ska föreskrivas i lag om definitionen.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om att Trafikledsverket ska se till att det görs en trafiksäkerhetsrevision när utredningsplanen görs upp, när vägplanen utarbetas, innan vägen tas i drift och i första driftfasen. Trafikledsverket ska se till att trafiksäkerhetsrevisionen görs som

en del av planeringen Aktörerna vid planering av vägprojekt är NMT-centralerna och Trafikledsverket.

43 f §. Regelbundna vägsäkerhetsinspektioner

I den gällande lagens 43 c § föreskrivs om regelbundna säkerhetsinspektioner för att kartlägga egenskaper och brister som av säkerhetsskäl kräver ändringar. Genom paragrafen genomfördes artikel 6 i vägsäkerhetsdirektivet nationellt. I vägsäkerhetsdirektivet har rubriken för artikel 6 ändrats från "Säkerhetsinspektioner" till "Regelbundna säkerhetsinspektioner". På grund av ändringen måste 3 a kap. i landsvägslagen ändras. Också paragrafens numrering ändras.

Enligt artikel 2.7a i direktivet avser regelbunden vägsäkerhetsinspektion en regelbunden rutinmässig kontroll av egenskaper och brister som av säkerhetsskäl kräver underhåll. Definitionen ska tas in i bestämmelser på lagnivå och det föreslås att den fogas som 1 mom. till landsvägslagens 43 f §.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs det om att Trafikledsverket ska se till att det på landsvägar tillräckligt ofta genomförs regelbundna säkerhetsinspektioner för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas för väginfrastrukturen i fråga. Trafikledsverket ska se till att inspektioner genomförs regelbundet. Aktörerna vid inspektioner är NMT-centralerna och Trafikledsverket.

Enligt artikel 6 i direktivet ska medlemsstaterna se till att regelbundna vägsäkerhetsinspektioner genomförs tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas för väginfrastrukturen. Det föreslås att 43 d § 2 mom. i den gällande landsvägslagen ändras så att det motsvarar kraven i direktivet och att det i fortsättningen är landsvägslagens 43 f § 2 mom. I och med direktivet upphävs artikel 6.2 i vägsäkerhetsdirektivet om att regelbundna inspektioner och vägarbeten hör till säkerhetsinspektionerna. I enlighet med artikel 6 i direktivet ska säkerhetsinspektionen i fortsättningen utöver det vägnät som avses i 43 a § omfatta sträckor som gränsar till vägtunnlar som hör till tunnelsäkerhetsdirektivets (2004/54/EG) tillämpningsområde. I inspektionerna ska bägge direktivens behöriga organ delta och inspektionerna ska göras tillräckligt ofta, under alla omständigheter minst vart sjätte år för att säkerställa en tillräcklig säkerhetsnivå. Det föreslås att denna bestämmelse fogas till paragrafen i ett nytt 3 mom.

43 g §. Riktade vägsäkerhetsinspektioner och annan uppföljning

Till vägsäkerhetsdirektivet har det fogats en ny artikel 6a, "Uppföljning av förfarandena för vägar som är i bruk", vars innehåll genomförs nationellt med en ny 43 g §. Enligt artikeln ska medlemsstaterna se till att resultaten av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar som genomförts enligt artikel 5 följs upp antingen med riktade vägsäkerhetsinspektioner eller med direkta avhjälpande åtgärder. Med riktad vägsäkerhetsinspektion avses en riktad undersökning för att identifiera farliga förhållanden, brister och problem som ökar risken för olyckor och personskador, vilken grundar sig på en inspektion på plats av en befintlig väg eller vägsträcka. Vad som avses med direkta avhjälpande åtgärder definieras dock inte närmare i direktivet. Riktade vägsäkerhetsinspektioner ska genomföras av expertgrupper. Minst en medlem av expertgruppen ska uppfylla de behörighetskrav för trafiksäkerhetsgranskare som anges i 43 h §.

I bilaga IIa anges vägledande element för riktade vägsäkerhetsinspektioner som också styr innehållet i direkta avhjälpande åtgärder, eftersom de vägledande elementen som beaktas i vägsäkerhetsdirektivet också kan utnyttjas när man bedömer behovet av eventuella direkta avhjälpande åtgärder och prioriteringen av åtgärderna. De avhjälpande åtgärder som nämns i

direktivet vidtas som uppföljning av resultaten av vägsäkerhetsinspektioner, om det finns motiverade beslut som fastställer att avhjälpande åtgärder är nödvändiga.

Enligt direktivet ska medlemsstaterna dessutom se till att avhjälpande åtgärder främst är inriktade på vägsträckor med låga säkerhetsnivåer där åtgärder kan genomföras med hög potential för säkerhetsförbättringar och sänkta olyckskostnader. Detta betyder att om det finns flera vägsträckor där direkta avhjälpande åtgärder borde vidtas på grundval av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen, ska vägsträckor med låga säkerhetsnivåer prioriteras.

Riktade vägsäkerhetsinspektioner eller direkta avhjälpande åtgärder genomförs på grundval av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar. Den första nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen ska genomföras senast 2024, och efter det kan de första åtgärder genomföras som ingår i uppföljningen av resultaten av den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen.

Vid de nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningarna får hänsyn tas till de vägledande element som anges i direktivets bilaga IIa och som inte är förpliktande.

Vägledande element enligt bilaga IIa är:

1. Linjeföring och sektion:

- a) Synbarhet och siktsträcka.
- b) Hastighetsgränser och indelning i hastighetszoner.
- c) Självförklarande linjeföring (dvs. linjeföringens ”läsbarhet” för trafikanter).
- d) Möjlighet att nå angränsande fastighet och etableringar.
- e) Tillgänglighet för utrycknings- och servicefordon.
- f) Åtgärder vid broar och kulvertar.
- g) Utformning av vägens sidoområde (vägren, stödremsa, skärning och bankslänt).

2. Korsningar och trafikplatser:

- a) Korsningens/korsningstypens lämplighet.
- b) Korsningens/korsningsutformningens geometri.
- c) Korsningars synbarhet och läsbarhet (hur de uppfattas).
- d) Sikt vid korsningar.
- e) Utformning av extra körfält i korsningen.
- f) Trafikstyrning i korsningar (t.ex. stopplikt, trafiksignaler osv.)
- g) Förekomst av passager för korsande gående och cyklister.

3. Arrangemang för oskyddade trafikanter:

- a) Arrangemang för gående.
- b) Arrangemang för cyklister.
- c) Arrangemang för motordrivna tvåhjulingar.
- d) Kollektivtrafik och infrastrukturer.
- e) Plankorsningar (notera i synnerhet typ av korsning och om de är bemannade, obemannade, manuella eller automatiserade).

4. Belysning, skyltar och markeringar:

- a) Enhetliga vägmärken, som inte skymmer sikten.
- b) Vägmärkens läsbarhet (placering, storlek, färg).
- c) Vägmärkesstolpar.
- d) Enhetliga vägmarkeringar och linjer.
- e) Vägmarkeringars läsbarhet (placering, storlek och retroreflexion under torra och våta förhållanden).
- f) Vägmarkeringar med tillräcklig kontrast.
- g) Belysning av upplysta vägar och korsningar.
- h) Lämplig vägutrusning.

5. Trafiksignaler:

- a) Funktion.
- b) Synbarhet.

6. Föremål, säkerhetszoner och skyddsanordningar:

- a) Sidoområde, inklusive vegetation.
- b) Farliga föremål vid vädkanten och deras avstånd från körbanans eller cykelbanans kant.
- c) Användarvänlig anpassning av vägskyddsanordningar (mittremsor och räcken för att förhindra faror för oskyddade trafikanter).
- d) Vägräckesändrar.
- e) Lämpliga skyddsanordningar på broar och vid kulvertar.
- f) Stängsel (vid vägar med begränsat tillträde).

7. Beläggning:

- a) Beläggningsskador.
- b) Friktion.
- c) Löst material/grus/stenar.
- d) Vattensamling, avvattnning.

8. Broar och tunnlar:

- a) Förekomst av broar och deras antal.
- b) Förekomst av tunnlar och deras antal.
- c) Visuella element som utgör risker för infrastrukturens säkerhet.

9. Övrigt:

- a) Tillhandahållande av säkra parkeringsplatser och rastplatser.
- b) Arrangemang för tunga fordon
- c) Bländning från strålkastare.
- d) Vagarbeten.
- e) Osäkra aktiviteter vid vädkanten.
- f) Lämplig information i ITS-utrustning (t.ex. omställbara vägmärken).
- g) Natur och djur.
- h) Varningar i anslutning till skola (om tillämpligt).

Medlemsstaterna ska dessutom se till att resultaten av de riktade vägsäkerhetsinspektionerna följs upp med motiverade beslut som fastställer huruvida avhjälpande åtgärder är nödvändiga. Medlemsstaterna ska identifiera vägsträckor där säkerheten på väginfrastrukturen måste

förbättras och åtgärderna ska prioriteras. I syfte att följa upp genomförandet ska en riskbaserad plan för prioriterade åtgärder utarbetas. Planen ska uppdateras regelbundet.

Också för närvarande förutsätter lagen att avhjälpande åtgärder riktas till vägsträckor enligt olyckstäthet och till åtgärder som uppvisar det bästa kostnadsnyttförhållandet (43 d §). I och med ändringarna preciseras bestämmelserna om vägsäkerhetsinspektioner och avhjälpande åtgärder ytterligare, och sammanlänkar dem med den nya närverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen och de fynd som görs i samband med den. Det föreslås att det i 2 mom. föreskrivs att de riktade vägsäkerhetsinspektionerna och annan uppföljning ska vara Trafikledsverkets uppgifter. Det föreslås dessutom att det i 3–5 mom. föreskrivs om förutsättningarna för de riktade vägsäkerhetsinspektionerna och andra uppföljande åtgärder och om detaljer i anslutning till dem. Definitionen ska tas in i en bestämmelse på lagnivå, och det föreslås att definitionen på riktad vägsäkerhetsinspektion i artikel 2.7 i direktivet fogas som 1 mom. till 43 g §.

Trafikledsverket ska se till att de ovannämnda uppgifterna utförs regelbundet och att det i syfte att följa upp genomförandet utarbetas en riskbaserad plan för åtgärder. Aktörerna i dessa uppgifter är NMT-centralerna och Trafikledsverket.

43 h §. Trafiksäkerhetsgranskare

I gällande 43 e § föreskrivs om behörighetskrav för trafiksäkerhetsgranskare. I artikel 9 i vägsäkerhetsdirektivet (2008/96/EG) föreskrivs om utnämning och utbildning av trafiksäkerhetsrevisorerna. Trafiksäkerhetsrevisorerna ska ha relevant erfarenhet av eller utbildning i vägutformning, tekniska lösningar för säkrare vägar samt olycksanalys. Till trafiksäkerhetsrevisorernas uppgifter hörde tidigare trafiksäkerhetsrevisioner för vägprojekt enligt artikel 4 samt säkerhetsrangordning och förvaltning av befintliga vägnäts säkerhet enligt artikel 5. I den nationella lagstiftningen har artiklarna genomförts genom landsvägsagens 43 b och 43 d § om trafiksäkerhetsgranskning och rangordning av vägsträckor. I den nationella lagstiftningen används trafiksäkerhetsgranskare i stället för trafiksäkerhetsrevisor och yrkesbeteckningen ändras inte eftersom den är vedertagen.

I och med direktivet har det gjorts mindre ändringar i bestämmelserna som gäller trafiksäkerhetsgranskare. Direktivet utvidgar trafiksäkerhetsgranskarnas uppgifts-område till att omfatta de riktade vägsäkerhetsinspektioner som avses i artikel 6a utöver trafiksäkerhetsrevisionerna som avses i artikel 4. Det föreslås att direktivets krav genomförs genom att det föreskrivs om trafiksäkerhetsgranskarnas uppgifter, erfarenhet och utbildning i 43 h §. Dessutom föreslås att paragrafens numrering ändras.

43 i §. Utbildning av trafiksäkerhetsgranskare

Artikel 9 i vägsäkerhetsdirektivet 2008/96/EG gäller utbildningen av vägsäkerhetsrevisorerna. Genom direktivet har det fogats en ny punkt till artikeln enligt vilken staten ska se till att utbildningsplanerna omfattar aspekter avseende oskyddade trafikanter och infrastrukturen för sådana trafikanter när det gäller utbildning för trafiksäkerhetsrevisorerna från och med den 17.12.2024.

Om utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare föreskrivs i den gällande lagens 43 f §. I och med de ändringar som direktivet medför föreslås att paragrafens numrering ändras till 43 i §. Transport- och kommunikationsverket svarar för anordnandet av utbildning för trafiksäkerhetsgranskare och bör beakta ändringen i utbildningens innehåll. Tillägget i direktivet medför inget behov av ändringar i paragrafens text. Transport- och

kommunikationsverket kan själv sörja för utbildningsuppgifterna eller ge dem i uppdrag åt en utomstående serviceproducent. I uppgiften är det fråga om skötsel av en offentlig förvaltningsuppgift vilket konstaterades när bestämmelsen infördes (RP 39/2012 rd) och därför innehåller momentet också bestämmelser om god förvaltning vid utförandet av uppgiften. Serviceproducenter ska iakttä vad som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och arkivlagen (831/1994) samt dataskyddslagen (1050/2018).

För tydlighetens skull föreslås att det fogas ett 4 mom. till paragrafen. I det föreslagna 4 mom. ska det finnas en informativ hänvisning till 26-28 kapitlen om trafik- och transportregistret i lagen om transportservice (320/2017).

I paragrafens 3 mom. ska nämligen föreskrivas på motsvarande sätt som i den gällande lagen om ett behörighetsintyg som beviljas trafiksäkerhetsgranskare. Intyget är ett sådant persontillstånd som avses i 2 § 7 mom. i lagen om transportservice. Persontillstånd med uppgifter införs i trafik- och transportregistret. Om trafik- och transportregistret, innehållet i registret och utlämnande av uppgifter föreskrivs i 26–28 kap. i lagen om transportservice. Det föreslås att paragrafen ändras så att Transport- och kommunikationsverket meddelar närmar föreskrifter om innehållet i utbildningsprogrammet för trafiksäkerhetsgranskare och innehållet i det prov som behövs för att få behörighetsintyg i stället för kommunikationsministeriet som det föreskrivs i gällande 3 mom.

I den nämnda lagens 219 § föreskrivs om vilka uppgifter om fysiska personer som får föras in i registret. I registret får bland annat införas uppgift om en fysisk persons namn och personbeteckning, adress och andra kontaktuppgifter, företags- och organisationsnummer, om personen är en enskild näringsidkare, samt det företag eller den organisation som personen är anställd hos eller i vars verksamhet personen deltar. Utöver detta får enligt 222 § när det gäller persontillstånd föras in uppgifter som uppgift om beviljade och återkallade tillstånd, villkor och dispens i samband med dem, identifikationskod, giltighetstid, ändringar samt uppgifter om ansökningar om tillstånd som avslagits.

I 216 § 2 mom. i lagen om transportservice föreskrivs om i vilket syfte trafik- och transportregistret upprätthålls. Ett sådant syfte är bland annat att producera myndighetstjänster. I 3 mom. i samma paragraf föreskrivs att Transport- och kommunikationsverket får utnyttja uppgifterna i registret då det fullgör sina lagstadgade uppgifter. Behandlingen av trafiksäkerhetsgranskarnas uppgifter tjänar i första hand verkets myndighetsuppgifter. Enligt lagen om transportservice kan dock uppgifterna lämnas ut, till exempel på det sätt som avses i lagens 227 §.

Eftersom anordnandet av utbildningen av behöriga trafiksäkerhetsgranskare hör till Transport- och kommunikationsverkets uppgifter och personuppgifterna behandlas när verket sköter denna uppgift, har verket en rättslig grund för behandlingen personuppgifter för de personer som deltar i vägsäkerhetsgranskarutbildning i trafik- och transportregistret. Den rättsliga grunden för behandlingen av personuppgifter i trafik- och transportregistret är artikel 6.1 c i EU:s allmänna dataskyddsförordning enligt vilken behandlingen är nödvändig för att fullgöra en rättslig förpliktelse som åvilar den personuppgiftsansvarige. Denna behandlingsgrund har behandlades mer omfattande också samband med regleringen av trafik- och transportregistret (RP 145/2017 rd).

Skyddet för privatlivet och personuppgifter som det föreskrivs om i 10 § i grundlagen och grundlagsutskottets utlåtandep Praxis behandlas närmare i avsnitt 11.

43 j §. Olyckskostnader

Direktivet medför inget behov av ändringar i den gällande 43 g §. Numreringen av paragraferna i 3 a kap. ändras och det föreskrivs om ärendet i den nya 43 j §.

7 kap. Särskilda bestämmelser

100 c §. Myndighetstillsyn över väghållningen

Det föreslås att paragrafen upphävs och dess innehåll överförs till den nya 109 b §.

105 §. Ändringssökande

I paragrafen föreskrivs om omprövning i beslut som gäller det behörighetsintyg för trafiksäkerhetsgranskare som avses i 43 f §.

Eftersom numreringen av 43 f § ändras, föreslås att 105 § 1 mom. ändras så att det hänvisas till 43 i §.

109 §. Närmare bestämmelser och föreskrifter

I paragrafen föreskrivs bland annat om utfärdande av närmare bestämmelser om register över landsvägar, förvarande av planhandlingarna, skyldigheter avseende eftervård, upplåtande för trafik, en landsvägs utsträckning, avståndet till byggnader samt samreglering av landsväg och järnväg genom förordning av statsrådet. Dessutom föreskrivs om Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att meddela allmänna föreskrifter om genomförandet och tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet och om genomförandet och tillämpningen av vägsäkerhetsdirektivet.

Paragrafens 3 mom. föreslås ändras så att Transport- och kommunikationsverkets bemyndigande att meddela föreskrifter utsträcks till att omfatta alla tunnlar som hör till landsvägsnätet oberoende av om de hör till det transeuropeiska vägnätet eller inte. På så sätt kan man säkerställa enhetliga förfaranden för alla landsvägstunnlar, upprätthålla och förbättra den rådande säkerhetsnivån samt utnyttja den befintliga förfarandemodellen. Dessutom rekommenderas i tunnelsäkerhetsdirektivet 2004/54/EG att direktivets förfaranden ska utsträckas till att omfatta vägtunnlar utanför direktivets egentliga tillämpningsområde.

Enligt 80 § 1 mom. i grundlagen kan statsrådet och ministerierna bemyndigas att utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Genom lag ska dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan även andra myndigheter än de som avses i 1 mom. i den paragrafen genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande ska vara exakt avgränsat. Av grundlagen följer dessutom att de frågor som befogenheten täcker måste preciseras exakt. Grundlagsutskottet har i sin utlåtandepraxis konstaterat i fråga om tillämpningen av grundlagens 80 § 2 mom. att det jämfört med bemyndiganden att utfärda förordning ställs större krav på exakt avgränsning av bemyndiganden att meddela föreskrifter, vilket betyder att de frågor som bemyndigandet gäller måste preciseras exakt genom lag. Bemyndigandet ska dessutom enligt en uttrycklig bestämmelse i grundlagen ha ett exakt

avgränsat tillämpningsområde (GrUU 46/2001 rd och GrUU 16/2002 rd). I samband med grundlagsreformen angavs som exempel på en myndighets normgivningsbefogenhet teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2002 rd och GrUU 19/2002 rd).

I de bemyndiganden att meddela föreskrifter som i 3 mom. föreslås för Transport- och kommunikationsverket är det fråga om ärenden av teknisk natur som gäller smärre detaljer. Transport- och kommunikationsverket har särskild och etablerad sakkunskap om dem. I fråga om tunnlar omfattar säkerhetsförfarandena de förvaltningsförfarande som tillämpas i processer och i praktiken när det gäller tunnlarnas säkerhet. Det är bland annat fråga om idrifttagande och stängning av tunnlar, godkännande av säkerhetsnivåer samt regelbundna inspektioner som avses i tunnelsäkerhetsdirektivet. Med tekniska krav avses i detta sammanhang de minimikrav för säkerhetsåtgärder och infrastruktur som nämns i direktivet, i praktiken till exempel tunnelns geometri, ventilation och nivån på tillbudshanteringen och andra liknande faktorer.

När det gäller tunnlar är Transport- och kommunikationsverkets bemyndigande att meddela föreskrifter väsentligt för säkerställandet av landsvägstunnlarnas säkerhetsnivå. För vägsäkerhetsdirektivets del ska bemyndigandet att meddela föreskrifter gälla de förfaranden och krav som avses i 43 b–43 g § och som Transport- och kommunikationsverket kan meddela föreskrifter om för att säkerställa att direktivet genomförs på ett adekvat sätt. Med beaktande av Transport- och kommunikationsverkets verksamhetsområde finns det därför i grundlagen avsedda särskilda skäl, vilket innebär att de bemyndiganden att meddela föreskrifter som föreslås för verket harmonierar med 80 § 2 mom. i grundlagen. Det bör också noteras att de tekniska kraven i stor utsträckning grundar sig på EU-lagstiftning, vars beredning och genomförande man snabbt måste reagera på. De föreslagna bemyndigandena att meddela föreskrifter är exakta och noggrant avgränsade. Bemyndigandena att meddela föreskrifter är förenade med tillräckligt specificerade grunder för den rättsliga ställningen på lagnivå. De föreslagna bemyndigandena att meddela föreskrifter inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning eller befogenheter i frågor som ska regleras genom lag.

109 b §. Myndighetstillsyn över väghållningen

Det föreslås en teknisk ändring som förtydligar Transport- och kommunikationsverkets befogenhet genom att lagens 100 c § upphävs och dess innehåll flyttas till en ny 109 b §. Vidare föreslås att det till paragrafen 7 mom. fogas hänvisningar till lagens 43 b – g § där det föreskrivs om vägsäkerhetsdirektivets förfaranden och krav som man vill att myndighetstillsynen ska omfatta.

I den gällande 100 c § föreskrivs om myndighetstillsynen över väghållningen. Enligt paragrafen utövar Transport- och kommunikationsverket tillsyn över att 13, 13 a, 33, 100 och 100 a § och de bestämmelser som utfärdats och föreskrifter som meddelats med stöd av dem iakttas. Tillsynen gäller alltså allmänna krav för väghållningen, servicenivån på resor och transporter på landsvägar, underhåll av landsväg, förberedelser för störningar och undantagsförhållanden samt Trafikledsverket säkerhetsstyrningssystem för väghållningen. Det föreslås att det till den nya paragrafens 1 mom. fogas en ny punkt om övervakning enligt vägsäkerhetsdirektivet, som det föreskrivs om i den gällande lagens 43 h §. Ändringen anses vara nödvändig så att alla föreskrifter som avser övervakning för konsekvensens skull finns i en och samma paragraf.

Hänvisningen i 1 mom. till lagens 3 a kap. gäller Transport- och kommunikationsverkets skyldighet att övervaka att Trafikledsverket iakttar vad som föreskrivs i 3 a kap. om förvaltningen av trafiksäkerheten på landsvägarna. Dessutom föreslås det tillfogas en

bestämmelse enligt vilken Transport- och kommunikationsverket ska sköta särskilt överenskomna uppgifter.

7.2 Banlagen

24 §. *Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning*

Banlagen är en av de sektorspecifika författningar som ska tillämpas på tillståndsförfarandena för projekt som omfattas av MKB-lagens tillämpningsområde. I banlagens 24 § föreskrivs om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. I paragrafen föreskrivs på vilket sätt MKB-förfarandet ska beaktas när utredningsplaner och järnvägsplaner godkänns. Enligt paragrafen ska till en plan som gäller ett banprojekt fogas en miljökonsekvensbeskrivning och kontaktmyndighetens motiverade slutsats om betydande miljökonsekvenser som projektet medför enligt MKB-lagen. I beslutet om godkännande av planen ska miljökonsekvensbedömningen beaktas och den motiverade slutsatsen ska ingå i beslutet. Om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på banprojektet ska det, utöver vad som föreskrivs i förvaltningslagen, av beslutet dessutom framgå vilka utlåtanden, anmärkningar och åsikter som har framförts i ärendet och hur de har påverkat avgörandet. Vidare ska det i beslutet anges vilka åtgärder som har föreslagits i syfte att förebygga eller minska de skadliga miljökonsekvenserna.

I den gällande banlagen ingår inte bestämmelser för situationer där ett banprojekt sannolikt har betydande gränsöverskridande miljökonsekvenser och det måste ordnas ett internationellt hörande medan bedömningsförfarandet pågår. Till banlagen måste det därför fogas en hänvisningsbestämmelse till 29 a § i MKB-lagen med närmare föreskrifter om tillståndsmyndighetens skyldigheter i samband med ett internationellt förfarande.

Det föreslås att det till paragrafen fogas ett nytt 5 mom. som innehåller en hänvisning till föreslagna 29 a § i MKB-lagen. Enligt bestämmelsen ska tillståndsmyndigheten sända handlingarna samt översättningar av de väsentliga delarna till miljöministeriet för översändande till den andra staten. Enligt motiveringen till bestämmelsen (RP 50/2021 rd) är de väsentliga delarna i tillståndsansökan åtminstone de delar på basis av vilka myndigheterna i den andra staten och de vars omständigheter eller intressen projektet kan påverka kan identifiera vilken slags gränsöverskridande betydande skadliga miljökonsekvenser ett projekt kan ha och hur de kommentarer som lämnats i dess tidigare faser har beaktats. De väsentliga delarna i tillståndsbeslutet är åtminstone de delar på basis av vilka myndigheterna i den andra staten och de vars omständigheter eller intressen projektet kan påverka kan identifiera hur miljökonsekvensbeskrivningen, den motiverade slutsatsen och handlingarna om internationellt hörande har beaktats samt vilka åtgärder tillståndsbeslutet förutsätter för att undvika, förhindra, begränsa eller eliminera samt följa upp identifierade betydande skadliga gränsöverskridande miljökonsekvenser. För kostnaderna för översättningar svarar den projektansvarige enligt förslaget till 38 § propositionen till MKB-lag.

Bestämmelsen blir tillämplig när det är fråga om banprojekt som sannolikt kommer att ha betydande gränsöverskridande miljökonsekvenser och bestämmelsen i MKB-lagens 29 § om internationellt förfarande ska tillämpas på projektet. Tillståndsansökan ska sändas till den andra staten om den andra staten har meddelat att den deltar i MKB-förfarandet. Skyldigheten i 29 a § i MKB-lagen gäller också sändande tillståndsbeslutet till den andra staten. Skyldigheten att sända tillståndsansökan gäller endast när en medlemsstat i Europeiska unionen har deltagit i förfarandet vid miljökonsekvensbedömning. Skyldigheten att sända tillståndsbeslutet gäller däremot alla stater som deltagit i det internationella förfarandet. Denna skillnad beror på att skyldigheten som gäller tillståndsansökan grundar sig på Europeiska unionens skyldigheter,

medan skyldighetens som gäller tillståndsbeslutet grundar sig på en konvention som utarbetats inom FN där flera stater är parter.

8 Bestämmelser på lägre nivå än lag

Föreslagna 109 § 3 mom. i landsvägslagen innehåller ett bemyndigande för Transport- och kommunikationsverket i fråga om alla tunnlar i landsvägsnätet oberoende av om de ingår i det transeuropeiska vägnätet eller inte. Enligt gällande 109 § 3 mom. meddelar Transport- och kommunikationsverket allmänna föreskrifter om genomförandet och tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet och om genomförandet och tillämpningen av vägsäkerhetsdirektivet.

9 Ikraftträdande

Det föreslås att lagarna träder i kraft hösten 2021.

10 Verkställighet och uppföljning

Enligt vägsäkerhetsdirektivets artikel 1.4 ska varje medlemsstat senast 17.12.2021 till kommissionen anmäla en förteckning över motorvägar och huvudvägar på dess territorium, och därefter alla eventuella ändringar av den. Dessutom ska medlemsstaterna till kommissionen anmäla förteckningen över vägar som undantas från eller omfattas av direktivets tillämpningsområde, och därefter alla eventuella ändringar av den. Kommissionen ska offentliggöra förteckningen över vägar och en europeisk karta över vägnätet som ska vara tillgänglig på internet och som ska lyfta fram de tre olika kategorier som avses i artikel 5.6.

Enligt direktivets artikel 11a ska medlemsstaterna lämna en rapport till kommissionen senast 31.10.2025 om säkerhetsklassificeringen av hela vägnätet som bedömts i enlighet med artikel 5. Om möjligt ska rapporten baseras på en gemensam metod. I tillämpliga fall ska rapporten också omfatta förteckningen över uppdateringen av nationella riktlinjer, inbegripet särskilt förbättringar i form av tekniska framsteg och skydd av oskyddade trafikanter. Från och med 31.10.2025 ska sådana rapporter lämnas vart femte år.

Enligt artikel 11a.2 i direktivet ska kommissionen på grundval av en analys av de nationella rapporter, för första gången senast 31.10.2027 och därefter vart femte år, utarbeta och överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av direktivet och om eventuella ytterligare åtgärder, inbegripet en översyn av direktivet och eventuella anpassningar till den tekniska utvecklingen.

Genomförandet av propositionen är nära kopplad till den riksomfattande trafiksystemplanen och till trafiksäkerhetsstrategin som är under arbete. Trafiksystemets övergripande säkerhet kräver också åtgärder i infrastrukturen. Ett trafikledsnät som är i gott skick skapar grunden för en fungerande och säker trafik. Förfarandena som det föreskrivs om i det förnyade vägsäkerhetsdirektivet och den information som de genererar skapar bättre förutsättningar för uppföljningen och uppdateringen av planerna och för förbättringen av trafiksäkerheten i fortsättningen.

11 Förhållande till andra propositioner

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning och marktäktslagen (RP 50/2021 rd, YM028:00/2020)

lämnades till riksdagen 8.4.2021. I propositionen föreslås att lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning och marktäktslagen ska ändras till följd av Europeiska kommissionens formella underrättelse så att ändringarna kompletterar genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt. Ändringarna är avsedda att träda i kraft 1.10.2021.

Kommunikationsministeriet bereder en proposition om ändring av luftfartslagen som är avsedd att lämnas till riksdagen hösten 2021. I denna proposition görs bland annat de ändringar i luftfartslagen som behövs för kompletteringen av genomförandet MKB-direktivet. Ändringarna är avsedda att träda i kraft 1.1.2022.

12 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

De föreslagna ändringarna bör granskas i förhållande till de grundläggande fri- och rättigheter som anges i 6, 7, 9, 10, 18 och 20 § i grundlagen och i förhållande till grundlagens 12 och 80 §.

De allmänna förutsättningarna för inskränkningar av de grundläggande fri- och rättigheterna är att bestämmelser tas in i lag, att avgränsningen är exakt och noggrann, att begränsningen är acceptabel och proportionell, att kärnan i en grundläggande fri- och rättighet är intakt, att rättsskyddet är adekvat och att de mänskliga rättigheterna iakttas. Dessutom har grundlagsutskottet särskilt understrukit att beredningen av propositioner bör utvecklas för att lagstiftningsordningen ska motiveras också med avseende på skyldigheten enligt 22 § i grundlagen att se till att de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna tillgodoses och inte enbart med avseende på eventuella motsatsförhållanden i fråga om rättigheterna (GrUU 52/2014 rd, s. 3/I). De förslag i propositionen som anknyter till de grundläggande fri- och rättigheterna är exakta, tidsmässigt begränsade och motiverade i förhållande till skyddsintressena. De föreslagna bestämmelsernas omfattning är begränsad till vad som bör anses nödvändigt och proportionellt i relation till deras syften. Förslagen innebär inte ingrepp i kärnområdet för de grundläggande fri- och rättigheter som fastställts i grundlagen.

Jämlikhet (6 §)

Propositionen bör bedömas med avseende på 6 § i grundlagen, enligt vilken ingen utan godtagbart skäl ska särbehandlas på grund av kön, ålder, ursprung, språk, religion, övertygelse, åsikt, hälsotillstånd eller handikapp eller av någon annan orsak som gäller hans eller hennes person. Bestämmelsen förbjuder även indirekt diskriminering, det vill säga sådana åtgärder vars verkningar de facto, även om det endast sker indirekt, leder till ett diskriminerande resultat. Att gynna någon eller ge en enskild person eller grupp en privilegierad ställning är likaså förbjudet om det i sak innebär att andra diskrimineras.

I enlighet med jämlikhetsprincipen ska alla trafikanter garanteras jämlika rättigheter att röra sig tryggt. Därför bör de olika vägtrafikantgruppernas rättigheter i trafiken granskas på ett så objektivt sätt som möjligt och alla vägtrafikanter garanteras lika möjligheter till trygg användning av vägarna (RP 180/2017 rd, s. 39). Beaktandet av oskyddade trafikanter i åtgärder som främjar vägsäkerheten i enlighet med de föreslagna ändringarna stöder förverkligandet av jämlikhetsprincipen mellan de olika trafikantgrupperna. Enligt direktivet var oskyddade trafikanters andel av omkomna i trafiken 47 procent 2017. Det betyder att systematiskt beaktande av oskyddade trafikanter i förfaranden som gäller förvaltningen av vägars säkerhet kan anses vara nödvändigt för att jämlikhetsprincipen ska genomföras också när det gäller vägtrafik och trafiksäkerhet. På samma sätt bör övriga trafikantgruppers säkerhet främjas i förfarandena som gäller förvaltningen av vägarnas säkerhet utan att någon användargrupp diskrimineras.

Rätt till liv, personlig frihet och integritet (7§)

Enligt 7 § 1 mom. i grundlagen har alla rätt till liv och till personlig frihet, integritet och trygghet. Grundlagens 7 § och de skyldigheter den medför har två dimensioner. Det allmänna ska själv avstå från att kränka dessa rättigheter, men det ska också skapa förhållanden där dessa grundläggande fri- och rättigheter åtnjuter skydd mot enskilda kränkningar (RP 309/1993 rd, s.46/I). Det allmänna kan följaktligen ha skyldighet att ingripa i de rättigheter som individen tillförsäkras i 7 § i grundlagen, också för att trygga motsvarande rättigheter för någon annan. Det är i enlighet med grundlagsutskottet utlåtande (GrUU 26/2014 rd, s 2) statens skyldighet att genom lagstiftningsåtgärder trygga tillgodoseendet av dessa grundläggande fri- och rättigheter.

De föreslagna lagändringarna som främjar vägsäkerheten kan anses främja ett tryggt liv och skyddet för den personliga friheten, integriteten och tryggheten, eftersom ändringarna främjar möjligheten att röra sig tryggt genom lagstiftningsåtgärder. De föreslagna lagändringarna främjar också Europeiska unionens initiativ till nollvision (*Vision Zero*), som syftar till att det inte ska registreras några dödsoffer och allvarliga olyckor på vägarna 2050, och som ska uppnås genom strategin Safe System, som stöds av Världshälsoorganisationen (Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande TEN/667, s. 3).

Rörelsefrihet (9 §)

I 9 § 1 mom. i grundlagen föreskrivs om rätten att röra sig fritt inom landet och att välja bostadsort. För att rörelsefriheten ska anses tillgodoses på ett lämpligt sätt bör det vara möjligt varje trafikant att röra sig tryggt i vägtrafiken. Den rörelsefrihet som tryggas i 9 § i grundlagen omfattar rätten att röra sig, och den har ansetts omfatta rätten att utan diskriminering och med iakttagande av de begränsningar i lagstiftningen som är godtagbara med tanke på de grundläggande fri- och rättigheterna använda ett privat fordon (RP 177/2020 rd, s. 111).¹⁴ En förutsättning för att den grundläggande rättigheten ska tillgodoses är att vägnätet är i lämpligt skick och att det är tryggt att använda det aktuella vägnätet. Det kan anses att de föreslagna lagändringarna främjar tillgodoseendet av rörelsefriheten, eftersom rörelsefriheten är beroende av vägsäkerheten och möjligheten att använda vägnätet på lämpligt sätt utan rädsla för att råka ut för en olycka på grund av att vägnätet är i dåligt skick.

Offentlighetsprincipen (12 §) och skyddet för personuppgifter (10 §)

Enligt 12 § 2 mom. i grundlagen är handlingar och upptagningar som innehas av myndigheterna offentliga, om inte offentligheten av tvingande skäl särskilt har begränsats genom lag. Var och en har rätt att ta del av offentliga handlingar och upptagningar. Grundlagens bestämmelse innehåller huvudprincipen för upptagningsoffentlighet.

Offentlighetsprincipen gäller i regel också myndigheters personregister, men i fråga om personregister ska skyddet av personuppgifter och villkor för utlämnande av uppgifter som skyddet medför beaktas. Grundlagsutskottet har till exempel konstaterat i samband med en ändring av skatteuppgifternas offentlighet att både bestämmelserna om allmän offentlighet och bestämmelserna om sekretess och rätten att lämna ut uppgifter måste granskas med avseende på 12 § 2 mom. och 10 § 1 mom. i grundlagen (GrUU 4/2014 rd, s. 2). Propositionens målsättning är att i fråga om uppgifterna om vägsäkerhetsgranskarnas utbildning förbättra tillgängligheten

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

till uppgifterna i trafik- och transportregistret, samtidigt som en hög nivå på skyddet för personuppgifter kan garanteras.

I lagen om trafiksystem och landsvägar ingår bestämmelse som i sak motsvarar den tidigare bestämmelsen om utbildning av trafiksäkerhetsgranskare: Transport- och kommunikationsverket ger ett intyg över behörighet som säkerhetsgranskare till den som genomgått grundutbildningen med godkänt resultat, och uppgifter om intyget ska föras in i trafik- och transportregistret. Lagförslaget är alltså viktigt med tanke på skyddet för privatlivet och personuppgifter som tryggas i 10 § i grundlagen och EU-lagstiftningen och Finlands internationella förpliktelser avseende mänskliga rättigheter.

Grundlagsutskottet har relativt mycket utlåtan depraxis gällande skydd för personuppgifter (se den färskta utlåtan depraxisen sammanfattat t.ex. GrUU 4/2021 rd, s. 2–4 jämte hänvisningar). I regel ska reglering av personuppgifter basera sig på allmänna dataskyddsförordningen och den kompletterande nationella allmänna lagstiftningen (se GrUU 14/2018 rd, s. 4–5), och det nationella handlingsutrymmet gällande lagstiftningen ska motiveras (GrUU 1/2018 rd). Behovet av nationell lagstiftning framhävs främst i fråga om särskilda kategorier av personuppgifter enligt allmänna dataskyddsförordningen samt uppgifter som nationellt och i konstitutionellt hänseende anses vara känsliga (GrUU 15/2018 rd). Vid bedömningen av lagstiftningsbehovet ska man ta i beaktande de riskbaserade aspekterna (se GrUU 14/2018 rd, s. 5) och allmänna begränsningsförutsättningar avseende de grundläggande fri- och rättigheterna (se GrUU 42/2016 rd, s. 2–3 och de utlåtanden som hänvisas där).

Till lagen fogas en informativ hänvisning till trafik- och transportregistret. Bestämmelserna om trafik- och transportregistret har utfärdats med grundlagsutskottets medverkan (GrUU 2/2018 rd). Själva bestämmelserna om registret ska inte ändras. Det betyder att det betydelsefulla med avseende på en bedömning av skyddet för personuppgifter är att det kommer in nya uppgifter i registret när uppgifterna om trafiksäkerhetsgranskarna ska föras in i registret. Uppgifterna om trafiksäkerhetsgranskarnas utbildning är nödvändiga för kontroll av granskarnas behörighet och för övervakningen av verksamheten. I bakgrunden finns det allmänna intresset som omfattar säkerställande av trafiksäkerheten. Motsvarande uppgifter om trafiksäkerhetsgranskarna behandlas redan i Transport- och kommunikationsverket. Bestämmelserna om trafiksäkerhetsgranskarna grundar sig på EU-direktivet och i fråga om personuppgifterna utfärdas inga nationella tillägsbestämmelser i detta sammanhang.

Även om det gäller uppgifter som gäller yrke eller utövande av näringsverksamhet, gäller det ändå skyddet för personuppgifter. Sambandet med yrkesutövning påverkar ändå så att sådan information inte behöver skyddas i lika stor omfattning som uppgifter som hör till privatlivets kärna. Dessa uppgifter är också av betydelse med avseende på trafiksäkerheten och andras verksamhet, varför andra instanser har ett motiverat intresse att få tillgång till uppgifterna. Tidigare har utlämnandet av uppgifter varit beroende av Transport- och kommunikationsverkets samtycke. Nu ska det vara möjligt att lämna ut uppgifter till exempel genom utlämnande av uppgifter i enskilda fall som avses i 227 § i lagen om transportservice. Den fysiska personens informerade självbestämmanderätt skyddas dock av rätten att förbjuda att personuppgifter lämnas ut som det föreskrivs om i 231 § i lagen om transportservice.

Näringsfrihet och rätt till arbete (18 §)

Enligt 18 § 1 mom. i grundlagen har var och en rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Syftet med bestämmelsen är att tillförsäkra var och en rätten att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring och genom bestämmelsen etableras principen om fritt företagande, eftersom yrke och näring uttryckligen nämns som sätt

att skaffa sig försörjning. Rätten att välja arbete fritt har även anknytning till jämlikheten och förbudet mot diskriminering. De föreslagna lagändringarna kommer i synnerhet att inverka på främjandet av säkerheten på vägar som är av betydelse ur näringslivets synvinkel. Det betyder att lagändringarna kan anses främja tillgodoseendet av näringsfriheten och rätten till arbete, eftersom lagändringarna underlättar rörligheten när det gäller näringslivets och de förvärvsarbetandes behov, vilket innebär att lagändringarna i så fall inte strider mot tillgodoseendet av dessa rättigheter.

Grundläggande rättighet till miljön (20 §)

Enligt 20 § i grundlagen bär var och en ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet. Det allmänna ska verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön. Bestämmelsen uttrycker människornas alltomfattande ansvar för en sådan helhetslinje för den ekonomiska och samhälleliga verksamheten att den levande och ickelevande naturens mångfald kan bevaras (RP 309/1993 rd, s. 70/II). Ansvaret riktar sig utöver till privata fysiska personer och juridiska personer också till det allmänna. Ansvaret för miljön enligt bestämmelsen realiseras genom den materiella lagstiftningen, eftersom den grundläggande rättigheten till miljön har karaktären av en deklaration.

Bestämmelsen i 20 § 2 mom. i grundlagen har ett nära samband med grundlagens 2 § 2 mom., enligt vilket det till demokratin hör att individen har rätt att ta del i och påverka samhällets och livsmiljöns utveckling (RP 1/1998 rd, s. 75/I, GrUU 15/2004 rd, s. 3/I). I grundlagsutskottets utlåtandepraxis har bestämmelsen i 20 §:n 2 mom. ansetts vara ett i grundlag givet uppdrag att utveckla miljölagstiftningen så att människor får en större möjlighet att påverka beslut som gäller den egna livsmiljön (bland annat GrUU 21/1996 rd, GrUU 38/1998 rd, s.2/I, GrUU 15/2004 rd, s. 3, GrUU 53/2002 rd, s. 2). Syftet med miljökonsekvensbedömningen är att främja miljöskydd och hållbar utveckling med hjälp av konsekvensbedömning som stöder planering och beslutsfattande samt att samtidigt öka allas tillgång till information och möjligheter att delta.

Avsikten med de föreslagna ändringarna av landsvägslagen och banlagen är att komplettera genomförandet av MKB-direktivet i den nationella lagstiftningen, vilket kan anses förbättra MKB-lagens slagkraft och främja att miljökonsekvenserna bedöms, och att beslutsfattandet är förenat med tillräckliga möjligheter att få information och att delta. Hänvisningsbestämmelserna till 29 a § i MKB-lagen som enligt förslaget ska tas in i landsvägslagen och banlagen gäller förfaranden vid bedömningen av gränsöverskridande miljökonsekvenser. Tryggandet av andra staters möjligheter att delta främjar tillgången till information om det nationella beslutsfattandet om miljön, vilket även för sin del kan anses medverka till att tillgodoseendet av den grundläggande rättigheten till miljön främjas. Den föreslagna regleringen tillgodoser för sin del tillgodoseendet av den grundläggande rättigheten till miljön.

Utfärdande av förordning och överföring av lagstiftningsbehörighet (80 §)

Propositionen innehåller bemyndiganden att meddela föreskrifter för Transport- och kommunikationsverket. De nya bemyndiganden som enligt förslaget ska tas in i landsvägslagen preciseras i lagens 7 kap. Förslaget måste därför i fråga om bemyndigandena granskas i förhållande till grundlagens 80 §. Enligt 80 § 1 mom. kan statsrådet utfärda förordningar med stöd av ett bemyndigande i grundlagen eller i någon annan lag. Genom lag ska dock utfärdas bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. Enligt 80 § 2 mom. i grundlagen kan även andra myndigheter genom lag bemyndigas att utfärda rättsnormer i bestämda frågor, om det

med hänsyn till föremålet för regleringen finns särskilda skäl och regleringens betydelse i sak inte kräver att den sker genom lag eller förordning. Tillämpningsområdet för ett sådant bemyndigande skall vara exakt avgränsat. Dessutom härrör det från grundlagen att de ärenden som behörigheten gäller ska fastställas noggrant i lag.

Grundlagsutskottet har i sin utlåtandep Praxis konstaterat i fråga om tillämpningen av 80 § 2 mom. i grundlagen att det jämfört med bemyndiganden att utfärda förordning ställs större krav på exakt avgränsning av bemyndiganden att meddela föreskrifter, vilket betyder att de frågor som bemyndigandet gäller måste preciseras exakt genom lag. Bemyndigandet ska dessutom enligt en uttrycklig bestämmelse i grundlagen ha ett exakt avgränsat tillämpningsområde (GrUU 46/2001 rd och GrUU 16/2002 rd). I konstitutionellt hänseende kan andra myndigheter bara i undantagsfall bemyndigas att utfärda rättsnormer (GrUB 10/1998 rd och GrUU 16/2002 rd). I samband med grundlagsreformen gavs som exempel på en myndighets normgivningsbefogenhet teknisk reglering av smärre detaljer som inte inbegriper prövningsrätt i någon större utsträckning (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2002 rd och GrUU 19/2002 rd). Sett ur ett grundlagsperspektiv är myndigheters utfärdande av rättsnormer undantagsfall.

Grundlagsutskottet har vid behandlingen av normgivningsbemyndiganden också understrukit att tolkningen av bemyndigandebestämmelserna och innehållet i bestämmelser och föreskrifter som utfärdas med stöd av bemyndigandebestämmelserna inskränks direkt av 80 § 1 och 2 mom. i grundlagen (se till exempel GrUU 16/2002 rd och GrUU 1/2013 rd). Genom förordning av statsrådet får inte utfärdas allmänna rättsregler till exempel om grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter eller om saker som enligt grundlagen hör till området för lagstiftningen.

De bemyndiganden att meddela föreskrifter som föreslås för Transport- och kommunikationsverket gäller ärenden av mycket teknisk natur. Transport- och kommunikationsverket har särskild och etablerad sakkunskap om dem. Med beaktande av Transport- och kommunikationsverkets verksamhetsområde finns det därför i grundlagen avsedda särskilda skäl, vilket innebär att de bemyndiganden att meddela föreskrifter som föreslås för verket harmonierar med 80 § 2 mom. i grundlagen. Det bör också noteras att de tekniska kraven i stor utsträckning grundar sig på EU-lagstiftning och internationella avtal, vars beredning och genomförande man snabbt måste reagera på.

De föreslagna bemyndigandena att meddela föreskrifter är exakta och noggrant avgränsade. Bemyndigandena att meddela föreskrifter är förenade med tillräckligt specificerade grunder för den rättsliga ställningen på lagnivå. I lagen föreslås dessutom bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter samt om frågor som enligt grundlagen i övrigt hör till området för lag. De föreslagna bemyndigandena att meddela föreskrifter inbegriper inte prövningsrätt i någon större utsträckning eller befogenheter i frågor som ska regleras genom lag. I alla bemyndiganden är det endast fråga om utfärdande av bestämmelser och meddelande av föreskrifter som preciserar lagen. Bemyndigandena står således inte i strid med grundlagen.

På de grunder som anges ovan är propositionen förenlig med grundlagen och lagförslagen kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm

Eftersom vägsäkerhetsdirektivet innehåller bestämmelser som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) 100 c §, sådant det lyder i lag 980/2018

ändras 29 §, rubriken för 3 a kap. samt 43 a–43 h, 105 och 109 §, sådana de lyder, 29 § i lag 261/2017, rubriken för 3 a kap. samt 43 a och 43 e i lag 446/2012, 43 b–43c, 43 f–43 h och 109 § i lag 980/2018 och 105 § i lag 1501/2019, samt *fogas* till lagen nya 43 i, 43 j och 109 b § som följer:

29 §

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning

Bestämmelser om skyldigheten att till en plan som gäller ett vägprojekt foga en miljökonsekvensbeskrivning och kontaktmyndighetens motiverade slutsats enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning finns i 25 § i den lagen. Till den del miljökonsekvensbeskrivningen innehåller sådana uppgifter om miljökonsekvenserna som behövs för tillämpningen av denna lag krävs det inte en ny utredning om samma sak.

Bestämmelser om skyldigheten att beakta miljökonsekvensbedömningen i beslutet om godkännande av en plan enligt 1 mom. och om att ta in den motiverade slutsatsen i beslutet om godkännande finns i 26 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

När det förfarande vid miljökonsekvensbedömning som anges i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning har tillämpats på utredningsplanen, tillämpas förfarandet inte på nytt när en vägplan utarbetas i enlighet med utredningsplanen.

Om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på vägprojektet ska det, utöver vad som föreskrivs i förvaltningslagen, av beslutet om godkännande av planen framgå vilka utlåtanden, anmärkningar och åsikter som har framförts i ärendet och hur de har påverkat avgörandet. Vidare ska det i beslutet anges vilka åtgärder som har föreslagits i syfte att förebygga eller minska de skadliga miljökonsekvenserna.

Vad som i 29 a § i lagen om förfarande vid miljökonsekvensbedömning föreskrivs om sändande av tillståndsansökan och tillståndsbeslut till miljöministeriet tillämpas också på utredningsplaner och vägplaner.

3 a kap.

Förvaltningen av trafiksäkerheten

43 a §

Tillämpningsområde

Detta kapitel innehåller bestämmelser om sådana specialkrav enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet som gäller förvaltningen av trafiksäkerheten på vägar som ingår i det transeuropeiska

vägnätet, på motorvägar samt på i 4 § 3 mom. i denna lag avsedda landsvägar som hör till det nationellt viktiga stomnätet.

Med vägar som ingår i *det transeuropeiska vägnätet* avses de landsvägar som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU.

Specialkraven enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet, sådant det lyder ändrat genom direktiv 2019/1936, nedan *vägsäkerhetsdirektivet*, ska även tillämpas på sådana vägar och vägprojekt utanför stadsområden som inte omfattas av tillämpningsområdet för 1 mom. och inte betjänar fastigheter som gränsar till dem, om de färdigställs med unionsmedel.

Specialkraven enligt vägsäkerhetsdirektivet tillämpas dock inte på vägar som avses i 3 mom. om de inte är öppna för allmän motorfordonstrafik.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på tunnlar som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, nedan *tunnelsäkerhetsdirektivet*, med undantag för bestämmelserna i 43 d § 3 mom. i denna lag.

43 b §

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning

Trafikledsverket ska se till att det görs en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning av de landsvägar som avses i 43 a §.

Bedömningen ska utvärdera olycksrisken och risken för allvarliga konsekvenser på följande grunder:

1) en visuell undersökning antingen på plats eller på elektronisk väg av vägens tekniska egenskaper (*inbyggd säkerhet*),

2) en analys av de sträckor i vägnätet som har varit i bruk i över tre år och där det har inträffat ett stort antal allvarliga olyckor i förhållande till vägens längd och trafikflödet.

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar ska göras tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, och under alla omständigheter minst vart femte år. När Trafikledsverket genomför bedömningen kan det ta hänsyn till de vägledande element som anges i vägsäkerhetsdirektivets bilaga III.

På grundval av resultaten av bedömningen och för att prioritera senare behov av underhållsåtgärder ska Trafikledsverket klassificera alla sträckor i vägnätet i minst tre kategorier utifrån deras säkerhetsnivå.

Med *säkerhetsklassning* avses klassificering av delar av det befintliga vägnätet i kategorier efter deras objektivt uppmätta inbyggda säkerhet.

43 c §

Skydd av oskyddade trafikanter

Med *oskyddade vägtrafikanter* avses gående, cyklister, andra icke-motorburna trafikanter och användare av motordrivna tvåhjulingar.

Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket ska se till att oskyddade trafikanters behov beaktas på de landsvägar som avses i 43 a §, vid utarbetandet av utredningsplaner och vägplaner och vid genomförandet av de förfaranden som anges i 43 b och 43 d—43 g §.

43 d §

Trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt

Med *trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys* avses strategisk jämförande analys av de effekter som byggandet av en ny väg, eller en väsentlig förändring av det befintliga vägnätet, har på vägnätets säkerhet.

Trafikledsverket ska se till att det i fråga om de landsvägar som avses i 43 a § i den inledande projektfasen görs en trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt som innan vägprojektet godkänns.

Den trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalysen ska innehålla de överväganden avseende trafiksäkerheten som bidragit till valet av det föreslagna alternativet, och alla uppgifter som behövs för att bedöma förhållandet mellan kostnad och nytta när det gäller de analyserade alternativen.

43 e §

Trafiksäkerhetsrevisioner

Med *trafiksäkerhetsrevision* avses en oberoende, ingående, systematisk och teknisk säkerhetskontroll som gäller egenskaperna hos utformningen av ett vägprojekt och som omfattar alla faser från projektering till första driftfas.

Trafikledsverket ska se till att det för vägprojekt på de landsvägar som avses i 43 a § görs en trafiksäkerhetsrevision när utredningsplanen görs upp, när vägplanen utarbetas, innan vägen tas i drift och i första driftfasen.

Om det vid revisionen konstateras sådana brister i landsvägens säkerhet som inte beaktas i planerna, ska skälet till detta uppges i det beslut genom vilket planen godkänns.

43 f §

Regelbundna vägsäkerhetsinspektioner

Med *regelbunden vägsäkerhetsinspektion* avses en regelbunden rutinmässig kontroll av förhållanden och brister som av säkerhetsskäl kräver underhåll.

Trafikledsverket ska se till att det på landsvägar som är i bruk och som avses i 43 a § tillräckligt ofta genomförs regelbundna säkerhetsinspektioner för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas för väginfrastrukturen i fråga.

Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket ska se till att det på landsvägar som avses i 43 a § och som gränsar till tunnlar som omfattas av tunnelsäkerhetsdirektivet tillräckligt ofta, och under alla omständigheter minst vart sjätte år, genomförs gemensamma regelbundna vägsäkerhetsinspektioner för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas.

43 g §

Riktade vägsäkerhetsinspektioner och annan uppföljning

Med *riktade vägsäkerhetsinspektioner* avses en riktad undersökning på plats av en befintlig väg eller vägsträcka för att identifiera farliga förhållanden, brister och problem som ökar risken för olyckor och personskador.

Trafikledsverket ska se till att resultaten av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar som genomförs enligt 43 b § följs upp antingen med riktade vägsäkerhetsinspektioner eller med

direkta avhjälpande åtgärder. När Trafikledsverket genomför riktade vägsäkerhetsinspektioner kan det ta hänsyn till de vägledande element som anges i trafiksäkerhetsdirektivets bilaga II a.

Trafikledsverket ska se till att resultaten av de riktade vägsäkerhetsinspektionerna följs upp och det bedöms huruvida avhjälpande åtgärder är nödvändiga. Trafikledsverket ska särskilt identifiera vägsträckor där säkerheten på vägsinfrastrukturen måste förbättras och fastställa åtgärder för att förbättra säkerheten på dessa sträckor.

Trafikledsverket ska se till att de avhjälpande åtgärder som avses i 3 mom. främst är inriktade på vägsträckor med låga säkerhetsnivåer där åtgärder kan genomföras med hög potential för säkerhetsförbättringar och sänkta olyckskostnader.

Trafikledsverket ska se till att en plan för åtgärder utarbetas och regelbundet uppdateras. Planen ska vara en riskbaserad plan för prioriterade åtgärder i syfte att följa upp genomförandet av identifierade avhjälpande åtgärder.

43 h §

Trafiksäkerhetsgranskare

Den som utför trafiksäkerhetsrevisioner och riktade vägsäkerhetsinspektioner ska ha lämplig erfarenhet eller utbildning i vägplanering, trafiksäkerhetsteknik och olycksanalys. Han eller hon ska dessutom ha behörighetsintyg över godkänd grundutbildning som trafiksäkerhetsgranskare enligt 43 i §. Om revisionen eller inspektionen utförs av flera personer tillsammans, räcker det att en av dem har genomgått nämnda utbildning med godkänt resultat.

En trafiksäkerhetsgranskare får inte medan han eller hon utför en trafiksäkerhetsrevision delta i planeringen eller förverkligandet av det vägprojekt som granskas.

43 i §

Utbildning av trafiksäkerhetsgranskare

Transport- och kommunikationsverket svarar för utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare. Utbildningen är indelad i grundutbildning och regelbunden fortbildning.

Transport- och kommunikationsverket kan ordna utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare självt eller upphandla behövliga tjänster hos offentliga eller privata serviceproducenter. Bestämmelser om de principer för god förvaltning som ska iakttas vid skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter finns i förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och arkivlagen (831/1994) samt i dataskyddslagen (1050/2018).

Till den som genomgått grundutbildningen med godkänt resultat ger Transport- och kommunikationsverket ett intyg över behörighet som trafiksäkerhetsgranskare. Bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av behörighetsintyg, intygets giltighetstid och förnyelse av intyget, prov som krävs för intyget, utbildningen och den som ger utbildningen samt utbildningstillstånd och dess giltighetstid utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om innehållet i utbildningsprogrammet för trafiksäkerhetsgranskare och innehållet i det prov som behövs för att få behörighetsintyg.

På registrering och uppdatering av de uppgifter som gäller genomförda prov och beviljade behörighetsintyg för trafiksäkerhetsgranskare tillämpas 26-28 kap. i lagen om transportservice.

43 j §

Olyckskostnader

Transport- och kommunikationsverket ska beräkna de genomsnittliga samhällskostnaderna per dödsolycka eller svår olycka på de landsvägar som avses i 43 a §. Kalkylen ska uppdateras minst vart femte år.

7 kap.

Särskilda bestämmelser

105 §

Ändringssökande

Omprövning får begäras i fråga om ett beslut som gäller behörighetsintyg enligt 43 i §. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Besvär över närings-, trafik- och miljöcentralens beslut i fall som avses i 37 §, 38 § 2 mom., 42 § 1 mom., 42 a och 47 §, 48 § 2 mom. och 52 § ska anföras hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets anslutningen, övergångsstället, vägområdet, fastigheten eller reklamaffischen eller annonsen i fråga finns.

Kommunen, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet har rätt att anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till kommunens eller landskapets område eller myndighetens verksamhetsområde.

En lokal eller regional registrerad sammanslutning eller stiftelse har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsfält anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens geografiska verksamhetsområde.

Besvär som gäller ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan som ska anses vara av samhällelig vikt ska behandlas skyndsamt.

Bestämmelser om sökande av ändring i beslut som fattats vid landsvägsförrättningar finns i 87 §.

109 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Närmare bestämmelser om register över landsvägar, förvarande av planhandlingarna, skyldigheter avseende eftervård, upplåtande för trafik, en landsvägs utsträckning, avståndet till byggnader samt samreglering av landsväg och järnväg utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bestämmelser om fastställande av frisiktsområden för landsvägar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Transport- och kommunikationsverket meddelar behövliga föreskrifter om landsvägstunnlar och de säkerhetsförfaranden och tekniska säkerhetskrav som avses i tunnelsäkerhetsdirektivet och om de i 43 b–43 g § avsedda förfaranden och krav som vägsäkerhetsdirektivet förutsätter. Lantmäteriverket fastställer de formulär till handlingar som behövs för styrningen av landsvägsförrättningarna. Lantmäteriverket meddelar dessutom föreskrifter om råmärken och andra fasta märken och om mätningarnas exakthet vid landsvägsförrättningar.

109 b §

Myndighetstillsyn över väghållningen

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över efterlevnaden av 13, 13 a, 33, 43 b–g 100 och 100 a §. Transport- och kommunikationsverket ska sköta sina tillsynsuppgifter effektivt och på ett så ändamålsenligt sätt som det utgående från riskbedömningen är möjligt. Vidare övervakar Transport- och kommunikationsverket att Trafikledsverket iakttar vad som föreskrivs i 3 a kap. i denna lag, och sköter särskilt överenskomna trafiksäkerhetsuppgifter.

Transport- och kommunikationsverket kan i samband med skötseln av de uppgifter som avses i 1 mom. ge en anmärkning till den som bryter mot denna lag samt ålägga denne att avhjälpa sitt fel eller sin försummelse inom en skälig tidsfrist. Verket får förena åläggandet med vite eller med hot om avbrytande av verksamheten eller med hot om att åtgärderna vidtas på den försumliges bekostnad. Bestämmelser om vite, hot om avbrytande och hot om tvångsutförande finns i viteslagen.

Transport- och kommunikationsverket har, när det sköter uppgifter som avses i 1 mom., trots sekretessbestämmelserna rätt att få den information som verket behöver för att fullgöra sina uppgifter av dem vilkas rättigheter och skyldigheter denna lag gäller samt av aktörer som handlar för deras räkning.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av 24 § i banlagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i banlagen (110/2007) 24 §, sådan den lyder i lag 110/2007, som följer:

24 §

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning

Bestämmelser om skyldigheten att till en plan som gäller ett banprojekt foga en miljökonsekvensbeskrivning och kontaktmyndighetens motiverade slutsats enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning finns i 25 § i den lagen. Till den del miljökonsekvensbeskrivningen innehåller sådana uppgifter om miljökonsekvenserna som behövs för tillämpningen av denna lag krävs det inte en ny utredning om samma sak.

Bestämmelser om skyldigheten att beakta miljökonsekvensbedömningen i beslutet om godkännande av en plan och om att ta in den motiverade slutsatsen i beslutet om godkännande finns i 26 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

När det förfarande vid miljökonsekvensbedömning som anges i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning har tillämpats på utredningsplanen, tillämpas förfarandet inte på nytt när en järnvägsplan utarbetas i enlighet med utredningsplanen.

Om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på banprojektet ska det, utöver vad som krävs enligt förvaltningslagen, av beslutet om godkännande av planen framgå vilka utlåtanden, anmärkningar och åsikter som har framförts i ärendet och hur de har påverkat avgörandet. Vidare ska det i beslutet anges vilka åtgärder som har föreslagits i syfte att förebygga eller minska de skadliga miljökonsekvenserna.

Vad som i 29 a § i lagen om förfarande vid miljökonsekvensbedömning föreskrivs om sändande av tillståndsansökan och tillståndsbeslut till miljöministeriet tillämpas också på utredningsplaner och järnvägsplaner.

Denna lag träder i kraft den 20 .

RP 138/2021 rd

Helsingfors den 20xx

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

1.

Lag

om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) 100 c §, sådant det lyder i lag 980/2018
ändras 29 §, rubriken för 3 a kap. samt 43 a–43 h, 105 och 109 §,
sådana de lyder, 29 § i lag 261/2017, rubriken för 3 a kap. samt 43 a och 43 e i lag 446/2012,
43 b–43c, 43 f–43 h och 109 § i lag 980/2018 och 105 § i lag 1501/2019, samt
fogas till lagen nya 43 i, 43 j och 109 b § som följer:

Gällande lydelse

29 §

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning

Bestämmelser om skyldigheten att till en plan som gäller ett vägprojekt foga en miljökonsekvensbeskrivning och kontaktmyndighetens motiverade slutsats enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning finns i 25 § i den lagen. Till den del miljökonsekvensbeskrivningen innehåller sådana uppgifter om miljökonsekvenserna som behövs för tillämpningen av denna lag krävs det inte en ny utredning om samma sak.

Bestämmelser om skyldigheten att beakta miljökonsekvensbedömningen i beslutet om godkännande av en plan enligt 1 mom. och om att ta in den motiverade slutsatsen i beslutet om godkännande finns i 26 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

När det förfarande vid miljökonsekvensbedömning som anges i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning har tillämpats på utredningsplanen, tillämpas förfarandet inte på nytt när en vägplan utarbetas i enlighet med utredningsplanen.

Om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på vägprojektet ska det, utöver vad som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003), av

Föreslagen lydelse

29 §

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning

Bestämmelser om skyldigheten att till en plan som gäller ett vägprojekt foga en miljökonsekvensbeskrivning och kontaktmyndighetens motiverade slutsats enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning finns i 25 § i den lagen. Till den del miljökonsekvensbeskrivningen innehåller sådana uppgifter om miljökonsekvenserna som behövs för tillämpningen av denna lag krävs det inte en ny utredning om samma sak.

Bestämmelser om skyldigheten att beakta miljökonsekvensbedömningen i beslutet om godkännande av en plan enligt 1 mom. och om att ta in den motiverade slutsatsen i beslutet om godkännande finns i 26 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

När det förfarande vid miljökonsekvensbedömning som anges i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning har tillämpats på utredningsplanen, tillämpas förfarandet inte på nytt när en vägplan utarbetas i enlighet med utredningsplanen.

Om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på vägprojektet ska det, utöver vad som föreskrivs i förvaltningslagen, av beslutet om

Gällande lydelse

beslutet om godkännande av planen framgå vilka utlåtanden, anmärkningar och åsikter som har framförts i ärendet och hur de har påverkat avgörandet. Vidare ska det i beslutet anges vilka åtgärder som har föreslagits i syfte att förebygga eller minska de skadliga miljökonsekvenserna.

(nytt mom.)

3 a kap.

**Förvaltning av trafiksäkerheten på
landsvägarna i det transeuropeiska
vägnätet**

43 a §

Tillämpningsområde

Detta kapitel innehåller bestämmelser om specialkrav enligt vägsäkerhetsdirektivet för trafiksäkerheten på landsvägarna i det transeuropeiska vägnät som avses i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet.

(nytt mom.)

(nytt mom.)

Föreslagen lydelse

godkännande av planen framgå vilka utlåtanden, anmärkningar och åsikter som har framförts i ärendet och hur de har påverkat avgörandet. Vidare ska det i beslutet anges vilka åtgärder som har föreslagits i syfte att förebygga eller minska de skadliga miljökonsekvenserna.

Vad som i 29 a § i lagen om förfarande vid miljökonsekvensbedömning föreskrivs om sändande av tillståndsansökan och tillståndsbeslut till miljöministeriet tillämpas också på utredningsplaner och vägplaner.

3 a kap.

Förvaltningen av trafiksäkerheten

43 a §

Tillämpningsområde

Detta kapitel innehåller bestämmelser om sådana specialkrav enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet som gäller förvaltningen av trafiksäkerheten på vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, på motorvägar samt på i 4 § 3 mom. i denna lag avsedda landsvägar som hör till det nationellt viktiga stomnätet.

Med vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet avses de landsvägar som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU.

Specialkraven enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet, sådant det lyder ändrat genom direktiv 2019/1936, nedan vägsäkerhetsdirektivet, ska även tillämpas på sådana vägar och vägprojekt utanför stadsområden som inte omfattas av tillämpningsområdet för 1 mom. och inte

Gällande lydelse

(nytt mom.)

Vad som föreskrivs i detta kapitel gäller inte sådana tunnlar som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet.

43 b §

Trafiksäkerhetsgranskning

Trafikledsverket ska sörja för att det för vägprojekt i det vägnät som avses i 43 a § görs en trafiksäkerhetsgranskning enligt artikel 4 i vägsäkerhetsdirektivet när utredningsplanen görs upp, när vägplanen görs upp, innan vägen tas i drift och i första driftfasen.

Om det vid granskningen konstateras sådana brister i trafiksäkerheten som inte beaktas i planerna, ska skälet till detta uppges i det beslut genom vilket planen godkänns.

(nytt mom.)

(nytt mom.)

(nytt mom.)

Föreslagen lydelse

betjänar fastigheter som gränsar till dem, om de färdigställs med unionsmedel.

Specialkraven enligt vägsäkerhetsdirektivet tillämpas dock inte på vägar som avses i 3 mom. om de inte är öppna för allmän motorfordonstrafik.

Bestämmelserna i detta kapitel tillämpas inte på tunnlar som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, *nedan tunnelsäkerhetsdirektivet*, med undantag för bestämmelserna i 43 d § 3 mom. i denna lag.

43 b §

***Nätverksövergripande
vägsäkerhetsbedömning***

Trafikledsverket ska se till att det görs en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning av de landsvägar som avses i 43 a §.

Bedömningen ska utvärdera olycksrisken och risken för allvarliga konsekvenser på följande grunder:

1) en visuell undersökning antingen på plats eller på elektronisk väg av vägens tekniska egenskaper (inbyggd säkerhet),

2) en analys av de sträckor i vägnätet som har varit i bruk i över tre år och där det har inträffat ett stort antal allvarliga olyckor i förhållande till vägens längd och trafikflödet.

Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar ska göras tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, och under alla omständigheter minst vart femte år. När Trafikledsverket genomför bedömningen kan det ta hänsyn till de vägledande element som anges i vägsäkerhetsdirektivets bilaga III.

På grundval av resultaten av bedömningen och för att prioritera senare behov av underhållsåtgärder ska Trafikledsverket klassificera alla sträckor i vägnätet i minst tre kategorier utifrån deras säkerhetsnivå.

Med säkerhetsklassning avses klassificering av delar av det befintliga vägnätet i kategorier

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

efter deras objektivt uppmätta inbyggda säkerhet.

43 c §

43 c §

Säkerhetsinspektion

Skydd av oskyddade trafikanter

*Trafikledsverket ska se till att det på vägar som är i bruk och hör till det vägnät som avses i 43 a § görs regelbundna säkerhetsinspektioner enligt artikel 6 i vägsäkerhetsdirektivet och att vägarbetens eventuella inverkan på trafiksäkerheten utreds.
(nytt mom.)*

Med oskyddade vägtrafikanter avses gående, cyklister, andra icke-motorburna trafikanter och användare av motordrivna tvåhjulingar.

Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket ska se till att oskyddade trafikanters behov beaktas på de landsvägar som avses i 43 a §, vid utarbetandet av utredningsplaner och vägplaner och vid genomförandet av de förfaranden som anges i 43 b och 43 d-43 g §.

43 d §

43 d §

Rangordning av vägsträckor

Trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt

Trafikledsverket ska se till att det minst vart tredje år görs kartläggningar enligt artikel 5 i vägsäkerhetsdirektivet om användningen av det vägnät som avses i 43 a §. Utifrån kartläggningarna rangordnas vägsträckor som har varit i bruk i över tre år enligt olyckstäthet och vägnätet enligt dess potential för säkerhetsförbättringar.

Med trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys avses strategisk jämförande analys av de effekter som byggandet av en ny väg, eller en väsentlig förändring av det befintliga vägnätet, har på vägnätets säkerhet.

Transport- och kommunikationsverket ska bedöma vilka vägsträckor och delar av vägnätet som enligt rangordningen bör förbättras i första hand. Trafikledsverket ska se till att de i punkt 3 e i bilaga III till vägsäkerhetsdirektivet avsedda åtgärder som uppvisar det bästa kostnadsnyttförhållandet prioriteras när säkerheten på vägnätets delar förbättras.

Trafikledsverket ska se till att det i fråga om de landsvägar som avses i 43 a § i den inledande projektfasen görs en trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt innan vägprojektet godkänns.

Trafikledsverket ska informera vägtrafikanterna om de farligaste vägsträckorna.

Den trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalysen ska innehålla de överväganden avseende trafiksäkerheten som bidragit till valet av det föreslagna alternativet, och alla uppgifter som behövs för att bedöma förhållandet mellan kostnad och

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

nytta när det gäller de analyserade alternativen.

43 e §

43 e §

Trafiksäkerhetsgranskare

Trafiksäkerhetsrevisioner

Den som utför granskningar enligt 43 b § och bedömningar enligt 43 d § ska ha lämplig erfarenhet eller utbildning i vägplanering, trafiksäkerhetsteknik och olycksanalys. Han eller hon ska dessutom ha behörighetsintyg över godkänd grundutbildning som säkerhetsgranskare enligt 43 f §. Om granskningen eller bedömningen utförs av flera personer tillsammans, räcker det om en av dem har genomgått nämnda utbildning med godkänt resultat.

Med trafiksäkerhetsrevision avses en oberoende, ingående, systematisk och teknisk säkerhetskontroll som gäller egenskaperna hos utformningen av ett vägprojekt och som omfattar alla faser från projektering till första driftfas.

En trafiksäkerhetsgranskare får inte medan han eller hon utför en sådan granskning som avses i 43 b § delta i planeringen eller förverkligandet av det vägprojekt som granskas.

Trafikledsverket ska se till att det för vägprojekt på de landsvägar som avses i 43 a § görs en trafiksäkerhetsrevision när utredningsplanen görs upp, när vägplanen utarbetas, innan vägen tas i drift och i första driftfasen.

(nytt mom.)

Om det vid revisionen konstateras sådana brister i landsvägens säkerhet som inte beaktas i planerna, ska skälet till detta uppges i det beslut genom vilket planen godkänns.

43 f §

43 f §

Utbildning av trafiksäkerhetsgranskare

Regelbundna vägsäkerhetsinspektioner

Transport- och kommunikationsverket svarar för utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare. Utbildningen är indelad i grundutbildning och regelbunden fortbildning.

Med regelbunden vägsäkerhetsinspektion avses en regelbunden rutinmässig kontroll av förhållanden och brister som av säkerhetsskäl kräver underhåll.

Transport- och kommunikationsverket kan ordna utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare självt eller upphandla behövliga tjänster hos offentliga eller privata serviceproducenter. Serviceproducenterna ska iaktta vad som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och arkivlagen (831/1994).

Trafikledsverket ska se till att det på landsvägar som är i bruk och som avses i 43 a § tillräckligt ofta genomförs regelbundna säkerhetsinspektioner för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas för väginfrastrukturen i fråga.

Till den som genomgått grundutbildningen med godkänt resultat ger Transport- och

Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket ska se till att det på

Gällande lydelse

kommunikationsverket ett intyg över behörighet som säkerhetsgranskare. Bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av behörighetsintyg, intygets giltighetstid och förnyelse av intyget, prov som krävs för intyget, utbildningen och den som ger utbildningen samt utbildningstillstånd och dess giltighetstid utfärdas vid behov genom förordning av statsrådet. Närmare bestämmelser om innehållet i utbildningsprogrammet för trafiksäkerhetsgranskare och innehållet i det prov som behövs för att få behörighetsintyg får utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

43 g §

Olyckskostnader

Transport- och kommunikationsverket ska beräkna de genomsnittliga samhällskostnaderna per dödsolycka eller svår olycka i det vägnät som avses i 43 a §. Kalkylen ska uppdateras minst vart femte år.
(nytt mom.)

(nytt mom.)

(nytt mom.)

Föreslagen lydelse

landsvägar som avses i 43 a § och som gränsar till tunnlar som omfattas av tunnelsäkerhetsdirektivet tillräckligt ofta, och under alla omständigheter minst vart sjätte år, genomförs gemensamma regelbundna vägsäkerhetsinspektioner för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas.

43 g §

Riktade vägsäkerhetsinspektioner och annan uppföljning

Med riktade vägsäkerhetsinspektioner avses en riktad undersökning på plats av en befintlig väg eller vägsträcka för att identifiera farliga förhållanden, brister och problem som ökar risken för olyckor och personskador.

Trafikledsverket ska se till att resultaten av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar som genomförs enligt 43 b § följs upp antingen med riktade vägsäkerhetsinspektioner eller med direkta avhjälpande åtgärder. När Trafikledsverket genomför riktade vägsäkerhetsinspektioner kan det ta hänsyn till de vägledande element som anges i trafiksäkerhetsdirektivets bilaga II a.

Trafikledsverket ska se till att resultaten av de riktade vägsäkerhetsinspektionerna följs upp och det bedöms huruvida avhjälpande åtgärder är nödvändiga. Trafikledsverket ska särskilt identifiera vägsträckor där säkerheten på vägsinfrastrukturen måste förbättras och fastställa åtgärder för att förbättra säkerheten på dessa sträckor.

Trafikledsverket ska se till att de avhjälpande åtgärder som avses i 3 mom. främst är inriktade på vägsträckor med låga säkerhetsnivåer där åtgärder kan genomföras med hög potential för säkerhetsförbättringar och sänkta olyckskostnader.

Gällande lydelse

(nytt mom.)

43 h §

Övervakning

Transport- och kommunikationsverket övervakar att Trafikledsverket iakttar vad som föreskrivs i detta kapitel, och sköter särskilt överenskomna trafiksäkerhetsuppgifter.

(nytt mom.)

(nytt §)

Föreslagen lydelse

Trafikledsverket ska se till att en plan för åtgärder utarbetas och regelbundet uppdateras. Planen ska vara en riskbaserad plan för prioriterade åtgärder i syfte att följa upp genomförandet av identifierade avhjälpande åtgärder.

43 h §

Trafiksäkerhetsgranskare

Den som utför trafiksäkerhetsrevisioner och riktade vägsäkerhetsinspektioner ska ha lämplig erfarenhet eller utbildning i vägplanering, trafiksäkerhetsteknik och olycksanalys. Han eller hon ska dessutom ha behörighetsintyg över godkänd grundutbildning som trafiksäkerhetsgranskare enligt 43 i §. Om revisionen eller inspektionen utförs av flera personer tillsammans, räcker det att en av dem har genomgått nämnda utbildning med godkänt resultat.

En trafiksäkerhetsgranskare får inte medan han eller hon utför en trafiksäkerhetsrevision delta i planeringen eller förverkligandet av det vägprojekt som granskas.

43 i §

Utbildning av trafiksäkerhetsgranskare

Transport- och kommunikationsverket svarar för utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare. Utbildningen är indelad i grundutbildning och regelbunden fortbildning.

Transport- och kommunikationsverket kan ordna utbildningen av trafiksäkerhetsgranskare självt eller upphandla behövliga tjänster hos offentliga eller privata serviceproducenter. Bestämmelser om de principer för god förvaltning som ska iakttas vid skötseln av offentliga förvaltningsuppgifter finns i förvaltningslagen (434/2003), språklagen (423/2003), lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999) och arkivlagen (831/1994) samt i dataskyddslagen (1050/2018).

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Till den som genomgått grundutbildningen med godkänt resultat ger Transport- och kommunikationsverket ett intyg över behörighet som trafiksäkerhetsgranskare. Bestämmelser om förutsättningarna för beviljande av behörighetsintyg, intygets giltighetstid och förnyelse av intyget, prov som krävs för intyget, utbildningen och den som ger utbildningen samt utbildningstillstånd och dess giltighetstid utfärdas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket meddelar närmare föreskrifter om innehållet i utbildningsprogrammet för trafiksäkerhetsgranskare och innehållet i det prov som behövs för att få behörighetsintyg.

På registrering och uppdatering av de uppgifter som gäller genomförda prov och beviljade behörighetsintyg för trafiksäkerhetsgranskare tillämpas 26-28 kap. i lagen om transportservice.

(nytt §)

43 j §

Olyckskostnader

Transport- och kommunikationsverket ska beräkna de genomsnittliga samhällskostnaderna per dödsolycka eller svår olycka på de landsvägar som avses i 43 a §. Kalkylen ska uppdateras minst vart femte år.

7 kap.

7 kap.

Särskilda bestämmelser

Särskilda bestämmelser

100 c §

(100 c §)

Myndighetstillsyn över väghållningen

(upphävs)

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över att 13, 13 a, 33, 100 och 100 a § och de bestämmelser som utfärdats och föreskrifter som meddelats med stöd av dem iakttas. Transport- och kommunikationsverket ska sköta sina tillsynsuppgifter effektivt och på ett så ändamålsenligt sätt som det utgår från riskbedömningen är möjligt.

Gällande lydelse

Transport- och kommunikationsverket kan i samband med skötseln av de uppgifter som avses i 1 mom. ge en anmärkning till den som handlar i strid med denna lag eller i strid med bestämmelser som utfärdats eller föreskrifter som meddelats med stöd av den samt ålägga denne att avhjälpa sitt fel eller sin försummelse inom en skälig tidsfrist. Verket får förena förpliktelsen med vite eller med hot om avbrytande av verksamheten eller med hot om att åtgärderna vidtas på den försumliges bekostnad. Bestämmelser om vite, hot om avbrytande och hot om tvångsutförande finns i viteslagen.

Transport- och kommunikationsverket har, när det sköter uppgifter som avses i 1 mom., rätt att få den information som verket behöver för att fullgöra sina uppgifter av dem vilkas rättigheter och skyldigheter denna lag gäller samt av aktörer som handlar för deras räkning.

105 §

Ändringssökande

Omprövning får begäras i fråga om ett beslut som gäller behörighetsintyg enligt 43 f §. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Besvär över närings-, trafik- och miljöcentralens beslut i fall som avses i 37 §, 38 § 2 mom., 42 § 1 mom., 42 a och 47 §, 48 § 2 mom. och 52 § ska anföras hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets anslutningen, övergångsstället, vägområdet, fastigheten eller reklamaffischen eller annonsen i fråga finns.

Kommunen, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet har rätt att anföras besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till kommunens eller landskapets område eller myndighetens verksamhetsområde.

En lokal eller regional registrerad sammanslutning eller stiftelse har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsfält

Föreslagen lydelse

105 §

Ändringssökande

Omprövning får begäras i fråga om ett beslut som gäller behörighetsintyg enligt 43 i §. Bestämmelser om begäran om omprövning finns i förvaltningslagen.

Bestämmelser om sökande av ändring i förvaltningsdomstol finns i lagen om rättegång i förvaltningsärenden (808/2019).

Besvär över närings-, trafik- och miljöcentralens beslut i fall som avses i 37 §, 38 § 2 mom., 42 § 1 mom., 42 a och 47 §, 48 § 2 mom. och 52 § ska anföras hos den förvaltningsdomstol inom vars domkrets anslutningen, övergångsstället, vägområdet, fastigheten eller reklamaffischen eller annonsen i fråga finns.

Kommunen, närings-, trafik- och miljöcentralen och landskapsförbundet har rätt att anföras besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till kommunens eller landskapets område eller myndighetens verksamhetsområde.

En lokal eller regional registrerad sammanslutning eller stiftelse har rätt att i ärenden som hör till dess verksamhetsfält

Gällande lydelse

anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens geografiska verksamhetsområde.

Besvär som gäller ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan som ska anses vara av samhällelig vikt ska behandlas skyndsamt.

Bestämmelser om sökande av ändring i beslut som fattats vid landsvägsförrättningar finns i 87 §.

109 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Närmare bestämmelser om register över landsvägar, förvarande av planhandlingarna, skyldigheter avseende eftervård, upplåtande för trafik, en landsvägs utsträckning, avståndet till byggnader samt samreglering av landsväg och järnväg utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bestämmelser om fastställande av frisiktsområden för landsvägar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Transport- och kommunikationsverket meddelar *allmänna föreskrifter om genomförandet och tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet och om genomförandet och tillämpningen av vägsäkerhetsdirektivet*. Lantmäteriverket fastställer de formulär till handlingar som behövs för styrningen av landsvägsförrättningarna. Lantmäteriverket meddelar dessutom föreskrifter om råmärken och andra fasta märken och om mätningarnas exakthet vid landsvägsförrättningar.

(nytt §)

Föreslagen lydelse

anföra besvär över ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller vägplan vars verkningar sträcker sig till sammanslutningens eller stiftelsens geografiska verksamhetsområde.

Besvär som gäller ett sådant beslut om godkännande av en utredningsplan eller en vägplan som ska anses vara av samhällelig vikt ska behandlas skyndsamt.

Bestämmelser om sökande av ändring i beslut som fattats vid landsvägsförrättningar finns i 87 §.

109 §

Närmare bestämmelser och föreskrifter

Närmare bestämmelser om register över landsvägar, förvarande av planhandlingarna, skyldigheter avseende eftervård, upplåtande för trafik, en landsvägs utsträckning, avståndet till byggnader samt samreglering av landsväg och järnväg utfärdas genom förordning av statsrådet.

Bestämmelser om fastställande av frisiktsområden för landsvägar utfärdas genom förordning av kommunikationsministeriet.

Transport- och kommunikationsverket meddelar *behövliga föreskrifter om landsvägstunnlar och de säkerhetsförfaranden och tekniska säkerhetskrav som avses i tunnelsäkerhetsdirektivet och om de i 43 b – g § avsedda förfaranden och krav som vägsäkerhetsdirektivet förutsätter*. Lantmäteriverket fastställer de formulär till handlingar som behövs för styrningen av landsvägsförrättningarna. Lantmäteriverket meddelar dessutom föreskrifter om råmärken och andra fasta märken och om mätningarnas exakthet vid landsvägsförrättningar.

109 b §

Myndighetstillsyn över väghållningen

Transport- och kommunikationsverket utövar tillsyn över efterlevnaden av 13, 13 a, 33, 43 b–g 100 och 100 a §. Transport- och

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

kommunikationsverket ska sköta sina tillsynsuppgifter effektivt och på ett så ändamålsenligt sätt som det utgående från riskbedömningen är möjligt. Vidare övervakar Transport- och kommunikationsverket att Trafikledsverket iakttar vad som föreskrivs i 3 a kap. i denna lag, och sköter särskilt överenskomna trafiksäkerhetsuppgifter.

Transport- och kommunikationsverket kan i samband med skötseln av de uppgifter som avses i 1 mom. ge en anmärkning till den som bryter mot denna lag samt ålägga denne att avhjälpa sitt fel eller sin försummelse inom en skälig tidsfrist. Verket får förena åläggandet med vite eller med hot om avbrytande av verksamheten eller med hot om att åtgärderna vidtas på den försumliges bekostnad. Bestämmelser om vite, hot om avbrytande och hot om tvångsutförande finns i viteslagen.

Transport- och kommunikationsverket har, när det sköter uppgifter som avses i 1 mom., trots sekretessbestämmelserna rätt att få den information som verket behöver för att fullgöra sina uppgifter av dem vilkas rättigheter och skyldigheter denna lag gäller samt av aktörer som handlar för deras räkning.

Denna lag träder i kraft den 20 .

2.

Lag

om ändring av 24 § i banlagen

I enlighet med riksdagens beslut:

ändras i banlagen (110/2007) 24 §, sådan den lyder i lag 110/2007, som följer:

Gällande lydelse

24 §

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning

Bestämmelser om skyldigheten att till en plan som gäller ett banprojekt foga en miljökonsekvensbeskrivning och kontaktmyndighetens motiverade slutsats enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning finns i 25 § i den lagen. Till den del miljökonsekvensbeskrivningen innehåller sådana uppgifter om miljökonsekvenserna som behövs för tillämpningen av denna lag krävs det inte en ny utredning om samma sak.

Bestämmelser om skyldigheten att beakta miljökonsekvensbedömningen i beslutet om godkännande av en plan och om att ta in den motiverade slutsatsen i beslutet om godkännande finns i 26 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

När det förfarande vid miljökonsekvensbedömning som anges i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning har tillämpats på utredningsplanen, tillämpas förfarandet inte på nytt när en järnvägsplan utarbetas i enlighet med utredningsplanen.

Om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på banprojektet ska det, utöver vad som föreskrivs i förvaltningslagen (434/2003), av beslutet om godkännande av planen framgå vilka utlåtanden, anmärkningar och åsikter som har framförts i ärendet och hur de har påverkat avgörandet. Vidare ska det i beslutet anges vilka åtgärder som har föreslagits i syfte

Föreslagen lydelse

24 §

Förfarandet vid miljökonsekvensbedömning

Bestämmelser om skyldigheten att till en plan som gäller ett banprojekt foga en miljökonsekvensbeskrivning och kontaktmyndighetens motiverade slutsats enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning finns i 25 § i den lagen. Till den del miljökonsekvensbeskrivningen innehåller sådana uppgifter om miljökonsekvenserna som behövs för tillämpningen av denna lag krävs det inte en ny utredning om samma sak.

Bestämmelser om skyldigheten att beakta miljökonsekvensbedömningen i beslutet om godkännande av en plan och om att ta in den motiverade slutsatsen i beslutet om godkännande finns i 26 § i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

När det förfarande vid miljökonsekvensbedömning som anges i lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning har tillämpats på utredningsplanen, tillämpas förfarandet inte på nytt när en järnvägsplan utarbetas i enlighet med utredningsplanen.

Om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas på banprojektet ska det, utöver vad som krävs enligt förvaltningslagen, av beslutet om godkännande av planen framgå vilka utlåtanden, anmärkningar och åsikter som har framförts i ärendet och hur de har påverkat avgörandet. Vidare ska det i beslutet anges vilka åtgärder som har föreslagits i syfte att

Gällande lydelse

att förebygga eller minska de skadliga
miljökonsekvenserna.
(nytt mom.)

Föreslagen lydelse

förebygga eller minska de skadliga
miljökonsekvenserna.

*Vad som i 29 a § i lagen om förfarande vid
miljökonsekvensbedömning föreskrivs om
sändande av tillståndsansökan och
tillståndsbeslut till miljöministeriet tillämpas
också på utredningsplaner och
järnvägsplaner.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Jämförelsetabell EU-lagstiftning som gäller förvaltning av vägars säkerhet

Nya vägsäkerhetsdirektivet (2019/1936/EU)

<i>Artikel</i>	<i>Nationell lag och bestämmelse</i>
1	43 a § i den föreslagna lagen om trafiksystem och landsvägar
2	43 a, 43 b, 43 c, 43 d, 43 e, 43 f § och 43 g § i den föreslagna lagen om trafiksystem och landsvägar
3	43 d § i den föreslagna lagen om trafiksystem och landsvägar
4	43 e § i den föreslagna lagen om trafiksystem och landsvägar
5	43 b § i den föreslagna lagen om trafiksystem och landsvägar
6	43 f § i den föreslagna lagen om trafiksystem och landsvägar
6a	43 g § i den föreslagna lagen om trafiksystem och landsvägar
6b	43 c § i den föreslagna lagen om trafiksystem och landsvägar
6c	Ska inte genomföras
6d	Ska inte genomföras
6e	Ska inte genomföras
x/7	Ska inte genomföras
9	43 h–43 i § i den föreslagna lagen om trafiksystem och landsvägar
10	Ska inte genomföras
11a	Ska inte genomföras
12	Ska inte genomföras
12a	Ska inte genomföras
13	Ska inte genomföras