

DIREKTIIVIT

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2008/96/EY,

annettu 19 päivänä marraskuuta 2008,

tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan c alakohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽¹⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdystä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä 1692/96/EY ⁽³⁾ määritellyllä Euroopan laajuisella liikenneverkolla on keskeinen merkitys tuettaessa Euroopan yhdentymistä ja yhteenkuuluvuutta ja varmistettaessa korkea hyvinvoinnin taso. Erityisesti olisi taattava korkea turvallisuuden taso.
- (2) Komissio totesi 12 päivänä syyskuuta 2001 julkaisemassaan valkoisessa kirjassa ”Eurooppalainen liikennepoliittikka vuoteen 2010: valintojen aika”, että on tehtävä turvallisuusvaikutusten arviointeja ja tieturvallisuusauditointeja, jotta voidaan määritellä ne tieosuudet yhteisössä, joilla tapahtuu paljon onnettomuuksia, ja hallita niitä. Lisäksi siinä asetettiin tavoitteeksi tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittaminen Euroopan unionissa vuosien 2001 ja 2010 välillä.
- (3) Tiedonannossaan ”Tieliikenneturvallisuuden eurooppalainen toimintaohjelma – Tieliikenteen kuolonuhrien määrän puolittaminen EU:ssa vuoteen 2010 mennessä: yhteinen vastuu”, joka on päivätty 2 päivänä kesäkuuta 2003,

komissio totesi, että tieinfrastruktuurin on oltava tieturvallisuuspolitiikan kolmas osatekijä ja että sen on edistettävä onnettomuuksien vähentämiseen tähtäävän yhteisön tavoitteen saavuttamista.

- (4) Viime vuosina autojen suunnittelussa on tapahtunut suurta kehitystä (turvallisuustoimenpiteet sekä uusien teknologioiden kehittäminen ja soveltaminen), mikä on osaltaan vähentänyt tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden tai loukkaantuneiden henkilöiden määrää. Jos vuodeksi 2010 asetettu tavoite halutaan saavuttaa, on toteutettava toimia myös muilla aloilla. Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinta tarjoaa paljon uusia kehittämismahdollisuuksia, jotka on hyödynnettävä.
- (5) Asianmukaisten menettelyjen käyttöönotto on olennainen keino parantaa tieinfrastruktuurin turvallisuutta Euroopan laajuisessa tieverkossa. Tieturvallisuuden vaikutusarvioinneilla on määrä osoittaa strategisella tasolla infrastruktuurihankkeen eri suunnitelmavaihtoehtojen vaikutukset tieturvallisuuteen, ja niiden olisi oltava tärkeässä osassa sijoitusvaihtoehtoja valittaessa. Tieturvallisuusvaikutusten arviointien tulokset voidaan kirjata useisiin asiakirjoihin. Tieturvallisuusauditoinneilla on lisäksi määrä kartoittaa yksityiskohtaisesti tieinfrastruktuurihankkeeseen liittyvät vaaratekijät. Näin ollen on järkevää kehittää tieturvallisuusvaikutusten arviointeihin ja turvallisuusauditointeihin sovellettavia menettelyjä tieinfrastruktuurien turvallisuuden parantamiseksi Euroopan laajuisessa tieverkossa; tämä ei koske tietunneleita, jotka kuuluvat Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista 29 päivänä huhtikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY ⁽⁴⁾ soveltamisalaan.
- (6) Useilla jäsenvaltioilla on jo käytössään toimivia tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintajärjestelmiä. Näiden valtioiden olisi annettava jatkaa nykyisten menetelmiensä käyttämistä, siltä osin kuin ne ovat yhdenmukaisia tämän direktiivin tavoitteen kanssa.
- (7) Tutkimus on ratkaisevan tärkeää Euroopan unionin tieliikenneturvallisuuden parantamisen kannalta. Turvallisuuteen liittyvien osatekijöiden, toimenpiteiden ja meneteltyiden kehittäminen ja esilletuonti (mukaan lukien telematiikka) sekä tutkimustulosten jakaminen ovat tärkeässä osassa tieinfrastruktuurin turvallisuutta parannettaessa.

⁽¹⁾ EUVL C 168, 20.7.2007, s. 71.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 19. kesäkuuta 2008 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 20. lokakuuta 2008.

⁽³⁾ EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1.

⁽⁴⁾ EUVL L 167, 30.4.2004, s. 39.

- (8) Jo käytössä olevien teiden turvallisuustasoa olisi parannettava suuntaamalla investointeja niihin tieosuuksiin, joilla onnettomuuksia tapahtuu eniten ja/tai joilla niitä voidaan vähentää eniten. Jotta kuljettajat voisivat muuttaa käyttäytymistään ja noudattaa paremmin liikennesääntöjä, erityisesti nopeusrajoituksia, kuljettajien tulisi saada tieto tieosuuksista, joilla tapahtuu paljon onnettomuuksia.
- (9) Tieverkon turvallisuusluokituksella voi olla merkittävä vaikutus jo heti sen käyttöönoton jälkeen. Kun tieosuudet, joilla tapahtuu paljon onnettomuuksia, on selvitetty ja korjaavat toimenpiteet toteutettu, turvallisuustarkastusten merkitys ennalta ehkäisevinä toimenpiteinä kasvaa. Säännölliset tarkastukset ovat olennainen keino ehkäistä kaikkiin tienkäyttäjiin, mukaan luettuina suojattomat tieliikkekujat, kohdistuvia vaaroja, myös tietöiden tapauksessa.
- (10) Turvallisuushenkilöstön koulutuksella ja lupajärjestelmällä, jotka perustuvat jäsenvaltioiden hyväksymiin koulutusohjelmiin ja pätevyysmenettelyihin, olisi voitava varmistaa, että tällä alalla toimivilla henkilöillä on tarvittavat ajantasaiset tiedot.
- (11) Olisi toteutettava toimia, joilla kannustetaan parhaiden käytäntöjen yleisempään ja johdonmukaisempaan vaihtamiseen jäsenvaltioiden kesken turvallisuuden parantamiseksi Euroopan unionin teillä.
- (12) Jäsenvaltioiden olisi vahvistettava suuntaviivoja infrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta tieturvallisuuden korkean tason varmistamiseksi Euroopan unionin teillä. Suuntaviivojen ilmoittaminen komissiolle ja säännöllinen raportointi niiden täytäntöönpanosta mahdollistaa sen, että infrastruktuurien turvallisuutta voidaan parantaa järjestelmällisesti yhteisön tasolla ja siirtyä ajan mittaan kohti tehokkaampaa järjestelmää. Lisäksi muut jäsenvaltiot voivat suuntaviivojen täytäntöönpanoa koskevan raportoinnin ansiosta yksilöidä tehokkaimmat ratkaisut, ja ennen-jälkeen-tutkimuksista saatavan tiedon järjestelmällisen kokoamisen pohjalta voidaan valita tehokkaimmat toimenpiteet tulevaa toimintaa varten.
- (13) Tämän direktiivin tieturvallisuusinvestointeja koskevien säännösten soveltamisen ei tulisi rajoittaa jäsenvaltioiden toimivaltaa tieverkon ylläpitoa koskevissa investoinneissa.
- (14) Koska tämän direktiivin tavoitetta, joka on tieturvallisuuden yhdenmukainen ja korkea taso koko Euroopan laajuudessa tieverkossa, ei voida riittävästi saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan ja ne voidaan toimien vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.
- (15) Tämän direktiivin täytäntöönpanon edellyttämät toimenpiteet olisi vahvistettava menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽¹⁾ mukaisesti.
- (16) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä toimivalta hyväksyä perusteet, jotka ovat tarpeen tieinfrastruktuurin tieturvallisuuden hallintakäytäntöjen parantamiseksi ja liitteiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen. Koska nämä toimenpiteet ovat laajakantoisia ja niiden tarkoituksena on muuttaa tämän direktiivin muita kuin keskeisiä osia, myös täydentämällä sitä uusilla muilla kuin keskeisillä osilla, ne on hyväksyttävä päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklassa säädettyä valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.
- (17) Riittävät alueet pysäköintiä varten teiden varsilla ovat erittäin tärkeitä rikosten torjunnan lisäksi myös tieturvallisuuden kannalta. Pysäköintialueiden ansioista kuljettajat voivat pitää taukoja ajallaan ja jatkaa matkaansa täysin keskittyneinä. Riittävän monien turvallisten pysäköintialueiden tarjoamisen olisi tämän takia oltava olennainen osa tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa.
- (18) Paremmasta lainsäädännöstä tehdyn toimielinten välisen sopimuksen ⁽²⁾ 34 kohdan mukaisesti jäsenvaltioita kannustetaan laatimaan itseään varten ja yhteisön edun vuoksi omia taulukoitaan, joista ilmenee mahdollisuuksien mukaan tämän direktiivin ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamista koskevien toimenpiteiden välinen vastaavuus, ja julkaisemaan ne,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot vahvistavat ja panevat täytäntöön tieturvallisuusvaikutusten arviointeihin, tieturvallisuusauditoihin, tieverkon turvallisuuden hallintaan ja turvallisuustarkastuksiin liittyvät menettelyt.

2. Tätä direktiiviä sovelletaan Euroopan laajuisen tieverkon teihin riippumatta siitä, ovatko ne suunnitteluvaiheessa, rakenteilla vai käytössä.

3. Jäsenvaltiot voivat myös soveltaa tämän direktiivin säännöksiä hyvinä käytäntöinä sellaiseen kansalliseen tieliikenneinfrastruktuuriin, joka ei kuulu Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon mutta joka on rakennettu kokonaan tai osittain yhteisön rahoituksella.

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EUVL C 321, 31.12.2003, s. 1.

4. Tätä direktiiviä ei sovelleta tietunneleihin, jotka kuuluvat direktiivin 2004/54/EY soveltamisalaan.

2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä sovelletaan seuraavia määritelmiä:

- 1) 'Euroopan laajuisella tieverkolla' tarkoitetaan päätöksen N:o 1692/96/EY liitteessä I olevassa 2 jaksossa määriteltyä tieverkkoa;
- 2) 'toimivaltaisella organisaatiolla' tarkoitetaan kansallista, alueellista tai paikallista julkista tai yksityistä organisaatiota, joka osallistuu tämän direktiivin täytäntöönpanoon toimivaltansa vuoksi, mukaan luettuina jo ennen tämän direktiivin voimaantuloa olemassa olleet toimivaltaisiksi organisaatioiksi nimetyt elimet, jos ne täyttävät tämän direktiivin vaatimukset;
- 3) 'tieturvallisuusvaikutusten arvioinnilla' tarkoitetaan strategista vertailuanalyysia vaikutuksista, joita uuden tien rakentamisella tai jo käytössä olevaan tieverkkoon tehtävillä merkittävillä muutoksilla on tieverkon turvallisuustasoon;
- 4) 'turvallisuusauditoinnilla' tarkoitetaan riippumatonta, yksityiskohtaista, järjestelmällistä ja teknistä turvallisuuden tarkastusta, joka koskee tieinfrastruktuurihankkeen suunnitelmaratkaisuja ja kattaa kaikki vaiheet suunnittelusta käytön alkuvaiheeseen;
- 5) 'onnettomuusalttiiden tieosuuksien luokittelulla' tarkoitetaan menetelmää tunnistaa, analysoida ja luokitella ne tieverkon osuudet, jotka ovat olleet käytössä yli kolme vuotta ja joilla on tapahtunut suuri määrä kuolemaan johtaneita onnettomuuksia suhteessa liikenteen määrään;
- 6) 'tieverkon turvallisuusluokittelulla' tarkoitetaan menetelmää tunnistaa, analysoida ja luokitella nykyisen tieverkon osat ottaen huomioon mahdollisuudet niiden turvallisuuden parantamiseen ja onnettomuuskustannusten alentamiseen;
- 7) 'turvallisuustarkastuksella' tarkoitetaan säännöllistä rutiinitarkastusta, jossa todennetaan ne ominaisuudet ja puutteet, jotka turvallisuussyistä vaativat kunnostamista;
- 8) 'suuntaviivoilla' tarkoitetaan jäsenvaltioiden toimenpiteitä, joilla vahvistetaan tässä direktiivissä säädetyissä turvallisuusmenettelyissä noudatettavat vaiheet ja huomioon otettavat tekijät;
- 9) 'infrastruktuurihankkeella' tarkoitetaan uuden tieinfrastruktuurin rakentamishanketta tai jo käytössä olevaan verkkoon tehtävää merkittävää muutosta, jolla on vaikutusta liikenteeseen.

3 artikla

Infrastruktuurihankkeiden tieturvallisuusvaikutusten arviointi

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikista infrastruktuurihankkeista tehdään tieturvallisuusvaikutusten arviointi.
2. Tieturvallisuusvaikutusten arviointi on tehtävä suunnitteluvaiheessa ennen infrastruktuurihankkeen hyväksymistä. Arviointia tehdessään jäsenvaltioiden on pyrittävä noudattamaan liitteessä I esitettyjä perusteita.
3. Tieturvallisuusvaikutusten arvioinnissa on selostettava tieturvallisuusnäkökohdat, jotka vaikuttavat ehdotetun vaihtoehdon valintaan. Siinä on myös annettava kaikki tarvittavat tiedot arvioitujen eri vaihtoehtojen kustannus-hyötyanalyysia varten.

4 artikla

Infrastruktuurihankkeiden turvallisuusauditoinnit

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikista infrastruktuurihankkeista tehdään turvallisuusauditoinnit.
2. Turvallisuusauditointeja tehdessään jäsenvaltioiden on pyrittävä noudattamaan liitteessä II esitettyjä perusteita.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että nimetään auditointia tekeään auditointi infrastruktuurihankkeen suunnitelmaratkaisusta.

Auditointia nimetään 9 artiklan 4 kohdan säännösten mukaisesti, ja hänellä on oltava 9 artiklassa edellytetty tarpeellinen pätevyys ja koulutus. Jos auditointin toteuttaa ryhmä, ainakin yhdellä sen jäsenistä on oltava 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu pätevyystodistus.

3. Tieturvallisuusauditoinnin on oltava erottamaton osa infrastruktuurihankkeen suunnitteluprosessia ja se on tehtävä laadittaessa yleissuunnitelmaa ja tiesuunnitelmaa, ennen tien avaamista liikenteelle sekä käytön alkuvaiheessa.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että auditointia osoittava turvallisuuden kannalta ratkaisevat suunnittelutekijät auditointiraportissa infrastruktuurihankkeen kussakin vaiheessa. Jos turvallisuuspuutteita todetaan auditoinnin aikana, mutta suunnitelmaa ei muuteta ennen asianomaista liitteessä II mainittua vaihetta, toimivaltaisen organisaation on ilmoitettava syyt tähän auditointiraportin liitteessä.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 4 kohdassa tarkoitettuun raporttiin sisältyy asiaan liittyvät turvallisuutta koskevat suositukset.

5 artikla

Käytössä olevan tieverkon turvallisuuden luokittelu ja turvallisuuden hallinta

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että onnettomuusalttiiden tieosuuksien luokittelu ja tieverkon turvallisuusluokittelu toteutetaan vähintään joka kolmas vuosi tehtävän tieverkon käyttöä koskevan selvityksen perusteella. Selvitystä tehtäessä jäsenvaltioiden on pyrittävä noudattamaan liitteessä III olevia kriteerejä.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että asiantuntijaryhmä arvioi ne tieosuudet, joka onnettomuusalttiiden tieosuuksien luokittelun ja tieverkon turvallisuusluokittelun tulosten mukaan ovat tärkeydeltään ensisijaisia, suorittamalla paikan päällä tarkastuksia, joissa otetaan huomioon liitteessä III olevassa 3 kohdassa tarkoitetut arviointiperusteet. Asiantuntijaryhmän jäsenistä vähintään yhden on täytettävä 9 artiklan 4 kohdan a alakohdassa asetetut vaatimukset.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että korjaavat toimenpiteet suunnataan 2 kohdassa tarkoitettuihin tieosuuksiin. Etusija on annettava niille liitteessä III olevan 3 kohdan e alakohdassa tarkoitetuille toimenpiteille, joiden hyöty-kustannussuhde on suurin.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tienkäyttäjää varoitetaan asianmukaisin liikennemerkein tieinfrastruktuurin niistä osuuksista, joita ollaan kunnostamassa ja jotka voivat näin ollen vaarantaa tienkäyttäjien turvallisuuden. Tällaisilla merkeillä tarkoitetaan myös sekä päivä- että yöaikaan näkyviä merkkejä, jotka on asetettu turvallisen välimatkan päähän, ja niiden on oltava liikennemerkeistä ja -opasteista vuonna 1968 tehdyn Wienin yleissopimuksen määräysten mukaisia.

5. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tienkäyttäjille tiedotetaan asianmukaisin tavoin tieosuudesta, jolla tapahtuu paljon onnettomuuksia. Jos jäsenvaltio päättää käyttää opasteita, sen on noudatettava liikennemerkeistä ja -opasteista vuonna 1968 tehdyn Wienin yleissopimuksen määräyksiä.

6 artikla

Turvallisuustarkastukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että käytössä olevilla teillä tehdään turvallisuustarkastuksia tieturvallisuuteen vaikuttavien näkökohtien määrittelemiseksi ja onnettomuuksien ehkäisemiseksi.

2. Turvallisuustarkastuksiin kuuluvat tieverkon määräaikaistarkastukset ja selvitykset tietöiden mahdollisista vaikutuksista liikenteen turvallisuuteen.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että määräaikaistarkastukset tekee toimivaltainen organisaatio. Näitä tarkastuksia on tehtävä riittävän usein, jotta voidaan taata riittävä turvallisuustaso kyseisessä tieinfrastruktuurissa.

4. Jäsenvaltioiden on vahvistettava suuntaviivat tietöihin sovellettavia tilapäisiä turvallisuustoimenpiteitä varten, sanotun kuitenkin rajoittamatta 8 artiklan mukaisesti vahvistettavia suuntaviivoja. Niiden on myös otettava käyttöön sopiva tarkastusjärjestelmä sen varmistamiseksi, että suuntaviivoja sovelletaan asianmukaisesti.

7 artikla

Tiedonhallinta

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että toimivaltainen organisaatio laatii onnettomuusraportin jokaisesta 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettulla tiellä tapahtuneesta kuolemaan johtaneesta onnettomuudesta. Jäsenvaltioiden on pyrittävä sisällyttämään raporttiin kaikki liitteessä IV mainitut tiedot.

2. Jäsenvaltioiden on laskettava alueellaan tapahtuvan kuolemaan johtavan onnettomuuden keskimääräiset sosiaaliset kustannukset ja vakavaan loukkaantumiseen johtavan onnettomuuden keskimääräiset sosiaaliset kustannukset. Jäsenvaltiot voivat halutessaan käyttää tarkempaa luokittelua näille kustannuksille, jotka on päivitettävä vähintään joka viides vuosi.

8 artikla

Suuntaviivojen vahvistaminen ja ilmoittaminen

1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että jos suuntaviivoja ei vielä ole, ne vahvistetaan viimeistään 19 päivänä joulukuuta 2011 toimivaltaisten organisaatioiden tukemiseksi tämän direktiivin soveltamisessa.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava nämä suuntaviivat komissiolle kolmen kuukauden kuluessa niiden hyväksymisestä tai muuttamisesta.

3. Komissio asettaa ne saataville julkiselle verkkosivulle.

9 artikla

Auditoijien nimeäminen ja koulutus

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että turvallisuusauditoijien koulutusohjelmat vahvistetaan viimeistään 19 päivänä joulukuuta 2011, jos niitä ei ole vielä olemassa.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kun turvallisuusauditoijat hoitavat tähän direktiiviin perustuvia tehtäviä, he suorittavat peruskoulutuksen, jonka tuloksena heille myönnetään pätevyystodistus, ja osallistuvat säännölliseen täydennyskoulutukseen.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että turvallisuusauditoijilla on pätevyystodistus. Ennen tämän direktiivin voimaantuloa myönnetty todistukset on tunnustettava.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että auditoidut nimetään seuraavien vaatimusten mukaisesti:

- a) heillä on asiaankuuluva kokemus tai koulutus tiensuunnittelusta, tieliikenteen turvallisuustekniikasta sekä onnettomuusanalyysistä;
- b) kahden vuoden kuluttua siitä, kun jäsenvaltiot ovat vahvistaneet 8 artiklan mukaiset suuntaviivat, turvallisuusauditointeja saavat tehdä ainoastaan sellaiset auditoidut tai asiantuntijaryhmät, joihin auditoidut kuuluvat, jotka täyttävät 2 ja 3 kohdassa asetetut vaatimukset;
- c) auditoidut ei auditoinnin ajankohtana osallistu sen infrastruktuurihankkeen suunnitteluun tai toteutukseen, jota hän auditoi.

10 artikla

Parhaiden käytäntöjen vaihto

Komissio perustaa Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuulumattomien Euroopan unionin teiden turvallisuuden parantamiseksi yhtenäisen järjestelmän, jossa vaihdetaan jäsenvaltioiden kesken parhaita käytäntöjä, jotka koskevat muun muassa olemassa olevan tieinfrastruktuurin turvallisuushankkeita ja hyväksi havaittua tieturvallisuustekniikkaa.

11 artikla

Turvallisuuden hallintakäytäntöjen jatkuva parantaminen

1. Komissio helpottaa ja jäsentää jäsenvaltioiden välistä osaaamisen ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa hyödyntämällä asiaankuuluvilta kansainvälisiltä foorumeilta saatuja kokemuksia Euroopan unionin tieinfrastruktuureja koskevan turvallisuuden hallinnan jatkuvaa parantamista varten.
2. Komissiota avustaa 13 artiklassa tarkoitettu komitea. Jos edellytetään erityistoimenpiteitä, ne hyväksytään 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn mukaisesti.
3. Asiaan liittyviä valtiosta riippumattomia organisaatioita, jotka toimivat tieinfrastruktuurien turvallisuuden ja hallinnon alalla, voidaan tarvittaessa kuulla teknisiin turvallisuusnäkököhtiin liittyvissä kysymyksissä.

12 artikla

Mukauttaminen tekniikan kehitykseen

Tämän direktiivin liitteet mukautetaan tekniikan kehitykseen 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

13 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.
- Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitetuksi määräajaksi vahvistetaan kolme kuukautta.
3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

14 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 19 päivänä joulukuuta 2010. Niiden on viipymättä toimitettava kyseiset säädökset kirjallisina komissiolle.
2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitettuihin kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

15 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

16 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 19 päivänä marraskuuta 2008.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

H.-G. PÖTTERING

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

J.-P. JOUYET

LIITE I

INFRASTRUKTUURIHANKKEIDEN TIETURVALLISUUSVAIKUTUSTEN ARVIOINTI

1. Tieturvallisuusvaikutusten arvioinnin osat:

- a) ongelman määrittely;
- b) nykytilanne ja nollavaihtoehto;
- c) tieturvallisuutta koskevat tavoitteet;
- d) analyysi ehdotettujen vaihtoehtojen vaikutuksista tieturvallisuuteen;
- e) vaihtoehtojen vertailu, joka sisältää myös kustannus-hyötyanalyysin;
- f) mahdollisten ratkaisujen esittely.

2. Huomioon otettava näkökohdat:

- a) kuolemaan johtaneet ja muut onnettomuudet, onnettomuuksien vähentämistavoitteet nollavaihtoehtoon verrattuna;
 - b) liikenteen reitinvalinta ja liikenteen vaihtelu;
 - c) mahdolliset vaikutukset olemassa oleviin verkkoihin (esimerkiksi poistumiskohdat, tasoliittymät, tasoristeykset);
 - d) tienkäyttäjät, mukaan luettuina suojattomat tienkäyttäjät (kuten jalankulkijat, pyöräilijät ja moottoripyöräilijät);
 - e) liikenne (esimerkiksi liikennemäärät, liikenteen koostumus);
 - f) vuodenaikojen vaihtelu ja sääolosuhteet;
 - g) turvallisten pysäköintialueiden riittävyys;
 - h) seisminen toiminta.
-

LIITE II

TURVALLISUUSAUDITOINNIT INFRASTRUKTUURIHANKKEITA VARTEN

1. Yleissuunnitelmavaiheessa sovellettavat kriteerit:

- a) maantieteellinen sijainti (esimerkiksi alttius maanvieremille, tulville, lumivyöryille jne.), vuodenaikojen vaihtelu ja ilmasto-olosuhteet sekä seisminen toiminta;
- b) liittymien tyypit ja niiden väliset etäisyydet;
- c) kaistojen lukumäärä ja tyyppi;
- d) uudella tiellä sallittava liikenne;
- e) tien toimivuus tieverkossa;
- f) sääolosuhteet;
- g) ajonopeudet;
- h) poikkileikkaukset (ajoradan leveys, pyörä- ja jalankulkutiet jne.);
- i) tielinja ja tasausviiva;
- j) näkyvyys;
- k) liittymien järjestely;
- l) julkisen liikenteen järjestelyt ja infrastruktuuri;
- m) tasoristeykset.

2. Tiesuunnitelmavaiheessa sovellettavat kriteerit:

- a) liikennetekninen muotoilu ja mitoitus;
- b) yhtenäiset liikennemerkit ja tiemerkinnät;
- c) valaistujen teiden ja risteysten valaistus;
- d) tienvarsilaitteet;
- e) tieympäristö, mukaan lukien kasvillisuus;
- f) kiinteät esteet tien reuna-alueella;
- g) turvalliset pysäköintialueet;
- h) suojattomat tienkäyttäjät (jalankulkijat, pyöräilijät ja moottoripyöräilijät);
- i) tien turvalaitteiden järjestely siten, että tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon (keskikaistat ja suojakaiteet suojatommille tienkäyttäjille aiheutuvien vaarojen estämiseksi).

3. Ennen tien avaamista liikenteelle sovellettavat kriteerit:

- a) tienkäyttäjien turvallisuus ja näkyvyys eri olosuhteissa, kuten pimeässä ja odotettavissa olevissa sääolosuhteissa;
- b) liikennemerkkien ja tiemerkintöjen luottavuus;
- c) päällysteen kunto.

4. Käytön alkuvaiheessa sovellettavat kriteerit: tieturvallisuuden arviointi käyttäjien todellisen käyttäytymisen perusteella.

Auditoinnit voivat missä tahansa vaiheessa edellyttää edellisten vaiheiden kriteerien harkitsemista uudelleen.

LIITE III

ONNETTOMUUSALTTIIDEN TIEOSUUKSIEN LUOKITTELU JA TIEVERKON TURVALLISUUSLUOKITTELU

1. Onnettomuusalttiiden tieosuuksien määrittely

Onnettomuusalttiiden tieosuuksien määrittelyssä otetaan huomioon vähintään edellisvuosina tapahtuneiden kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien määrä tiepituuden yksikköä kohti suhteessa liikenteen määrään ja liittymien osalta tällaisten onnettomuuksien määrä liittymittäin.

2. Niiden tieosuuksien määrittely, jotka analysoidaan osana tieverkon turvallisuusluokittelua

Tieverkon turvallisuusluokittelussa analysoitavien tieosuuksien määrittelyssä otetaan huomioon tieosuudella saavutettavissa olevat säästöt onnettomuuskustannuksissa. Tieosuudet luokitellaan eri ryhmiin. Kunkin tieryhmän tieosuudet analysoidaan ja luokitellaan ottamalla huomioon turvallisuuteen liittyvät tekijät kuten onnettomuustiheys, liikenteen määrä ja typologia.

Kunkin tieryhmän tieverkon turvallisuusluokittelun tuloksena saadaan prioriteettiluettelo niistä tieosuuksista, joilla infrastruktuuriparannusten odotetaan olevan erityisen tehokkaita.

3. Arviointiperusteet asiantuntijaryhmien paikalla suorittamia tarkastuksia varten:

- a) tieosuuden kuvaus;
- b) viittaus mahdollisiin aiempiin samaa tieosuutta koskeviin raportteihin;
- c) mahdollisten onnettomuusraporttien analyysi;
- d) onnettomuuksien määrä ja onnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden määrä kolmen edellisvuoden aikana;
- e) eri aikajaksojen sisällä toteutettavat mahdolliset korjaavat toimenpiteet, esimerkiksi:
 - kiinteiden esteiden poistaminen tien reuna-alueilta tai esteiden suojaaminen;
 - nopeusrajoitusten alentaminen ja paikallisten nopeuksien valvonnan tehostaminen;
 - näkyvyyden parantaminen eri sää- ja valaistusolosuhteissa;
 - tien reuna-alueiden laitteiden (kuten kaiteiden ja törmäysvaimentimien) turvallisuuden parantaminen;
 - liikennemerkkien, opasteiden ja tiemerkintöjen johdonmukaisuuden, näkyvyyden, luettavuuden ja sijainnin (mukaan lukien täristävien viivojen käyttö) parantaminen;
 - suojaaminen putoavilta kiviltä, maanvyörymiltä ja lumivyöryiltä;
 - päällysteen kitkan/karheuden parantaminen;
 - kaiteiden ja törmäysvaimentimien uudelleensuunnittelu;
 - keskikaistan turvallisuusjärjestelyjen toteuttaminen tai niiden parantaminen;
 - ohitusmahdollisuuksien muuttaminen;
 - liittymien, myös tasoristeysten parantaminen;
 - tien linjan tai tasausviivan muuttaminen;
 - tien leveyden muuttaminen, päällystetyn pientareen rakentaminen;
 - liikenteen hallinta- ja valvontajärjestelmän käyttöönotto;
 - suojattomiin tienkäyttäjiin kohdistuvien vaaratilanteiden vähentäminen;
 - tien perusparannus nykyisiä suunnittelustandardeja vastaavaksi;
 - päällysteen kunnostus tai uusiminen;
 - vaihtuvien liikennemerkkien käyttö;
 - liikenteen hallintajärjestelmien ja telemaattisten palveluiden parantaminen yhteentoimivuutta, hätätilanteita ja opastusta silmälläpitäen.

LIITE IV

ONNETTOMUUSRAPORTTIEN SISÄLTÄMÄT ONNETTOMUUSTIEDOT

Onnettomuusraporteissa on oltava seuraavat tiedot:

- 1) onnettomuuden mahdollisimman tarkka tapahtumapaikka;
- 2) kuvat ja/tai kaaviot onnettomuuspaikasta;
- 3) onnettomuuden päivämäärä ja ajankohta;
- 4) tiedot tiestä (esim. alueen tyyppi, tietyyppi, liittymän tyyppi, mukaan luettuina liikennemerkkit ja -opasteet, kaistojen lukumäärä, tiemerkinnät, tienpinnan laatu, valo- ja sääolosuhteet, nopeusrajoitus ja tienvarsiesteet);
- 5) onnettomuuden vakavuusaste, mukaan luettuina kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä, jos tämä on mahdollista 13 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen määriteltävien yhteisten perusteiden mukaisesti;
- 6) tiedot onnettomuudessa mukana olleista, kuten ikä, sukupuoli, kansalaisuus, veren alkoholipitoisuus, turvavarusteiden käyttö.
- 7) tiedot onnettomuudessa mukana olleista ajoneuvoista (tyyppi, ikä, rekisteröintimaa, tarvittaessa turvavarusteet, soveltuvan lainsäädännön mukaisesti suoritettua viimeisimmän katsastuksen ajankohta);
- 8) tiedot onnettomuudesta kuten onnettomuusluokka, onnettomuustyyppi, ajoneuvon liikkeet, kuljettajan toiminta;
- 9) mahdollisuuksien mukaan tiedot onnettomuusajankohdan ja onnettomuuden kirjaamisen tai pelastuspalvelun saapumisen välisen ajanjakson pituudesta.