

## I

(Lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

## DIREKTIIVIT

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI (EU) 2019/1936,**

**annettu 23 päivänä lokakuuta 2019,**

**tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(1)</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon <sup>(2)</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä <sup>(3)</sup>,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentille, neuvostolle, talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle heinäkuun 20 päivänä 2010 annetussa komission tiedonannossa ”Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusalueita: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020” ilmoitettiin, että unionin strateginen tavoite on puolittaa vuoteen 2020 mennessä liikennekuolemien määrä vuoden 2010 tasosta ja saada se lähelle nolaa vuoteen 2050 mennessä. Edistyminen kyseisten tavoitteiden saavuttamisessa on kuitenkin pysähtynyt viime vuosina. Neuvosto hyväksyi 8 päivänä kesäkuuta 2017 maaliskuussa 2017 annetun Vallettan julistuksen tukemiseksi liikenneturvallisuudesta antamissaan päätelmissä uuden välitavoitteen vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasoon verrattuna. Tämän vuoksi tarvitaan tehokkaampia toimia, jotta molemmat kyseisistä tavoitteista voidaan saavuttaa.
- (2) Safe System -lähestymistavan mukaan liikenneonnettomuuksista johtuvat kuolemat ja vakavat vammautumiset ovat suurelta osin ehkäistävissä. Kaikilla tasoilla olisi oltava yhteinen vastuu varmistaa, että liikenneonnettomuudet eivät johda vakaviin loukkaantumisiin tai kuolemiin. Erityisesti teiden hyvän suunnittelun, asianmukaisen kunnossapidon ja selkeiden tiemerkintöjen ja liikennemerkkien olisi vähennettävä liikenneonnettomuuksien todennäköisyyttä; jos tiet suunnitellaan älykkäästi siten, että ajovirheistä ei välittömästi ole vakavia tai kuolemaan johtavia seurauksia (”forgiving roads”), onnettomuuksien vakavuusasteen pitäisi vähentyä. Komission olisi annettava kaikista jäsenvaltioista saatujen kokemusten perusteella ohjeita niin sanottujen myötävien tienvarsien (”forgiving roadsides”) rakentamiseksi ja ylläpitämiseksi.
- (3) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 <sup>(4)</sup> yksilöidyillä Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T-verkko) teillä on keskeinen merkitys Euroopan yhdentymisen tukemisessa. Sen vuoksi olisi varmistettava, että kyseisillä teillä turvallisuuden taso on korkea.
- (4) TEN-T-verkossa toteutetut tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan, jäljempänä ”TTH”, menettelyt ovat autta- neet vähentämään liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia unionissa. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY <sup>(5)</sup> vaikutuksia arvioitaessa on käynyt selvästi ilmi, että jäsenvaltiot, jotka ovat soveltaneet TTH-periaatteita vapaaehtoiselta pohjalta TEN-T-verkon ulkopuolisilla kansallisilla teillään, ovat saavuttaneet huomattavasti paremman turvallisuustason kuin jäsenvaltiot, jotka eivät ole tehneet niin. Tämän vuoksi on suotavaa, että kyseisiä TTH-periaatteita sovelletaan myös muihin Euroopan tieverkon osiin.

<sup>(1)</sup> EUVL C 62, 15.2.2019, s. 261.

<sup>(2)</sup> EUVL C 168, 16.5.2019, s. 81.

<sup>(3)</sup> Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 4. huhtikuuta 2019 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 7. lokakuuta 2019.

<sup>(4)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

<sup>(5)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta (EUVL L 319, 29.11.2008, s. 59).

- (5) On tärkeää, että silloille rakennetut tieosuudet ja sellaisten tunneleiden kautta kulkevat tieosuudet, jotka ovat osa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa verkkoa, kuuluvat myös tämän direktiivin soveltamisalaan liikenneturvallisuuden osalta, lukuun ottamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY<sup>(6)</sup> soveltamisalaan kuuluvia tunneleita.
- (6) Liikenneturvallisuussyistä on tärkeää, että tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvan tieverkon, erityisesti moottoriteiden ja pääteiden, varrella sijaitsevien pysäköintialueiden sisään- ja ulosajoliittymät kuuluvat myös tämän direktiivin soveltamisalaan.
- (7) Olosuhteet eri vuodenaikoina vaihtelevat huomattavasti eri jäsenvaltioissa ja eri alueilla. Tämän vuoksi on tärkeää, että kyseiset olosuhteet otetaan asianmukaisesti huomioon kansallisissa säännöksissä, joilla tämä direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä.
- (8) Suuri osa liikenneonnettomuuksia tapahtuu pienellä osalla teitä, joilla liikennemäärät ja nopeudet ovat suuria ja joilla liikkuu erilaista liikennettä erilaisilla nopeuksilla. Sen vuoksi direktiivin 2008/96/EY soveltamisalan rajoitettua laajentamista moottoriteihin ja muihin TEN-T-verkon ulkopuolisiin pääteihin olisi edistettävä merkittävästi tieinfrastruktuurin turvallisuuden parantamista koko unionissa.
- (9) Jotta voidaan varmistaa, että soveltamisalan laajentamisella on tavoiteltu vaikutus, on loogista, että muihin pääteihin kuin moottoriteihin sisällytetään kaikki tiet, jotka kuuluvat kansallisessa tieluokituksessa ylimpään tieluokkaan luokan ”moottoritie” jälkeen. Samasta syystä jäsenvaltioita olisi kannustettava varmistamaan, että vähintään kaikkiin niihin teihin, joihin ennen tämän direktiivin voimaantuloa sovellettiin direktiiviä 2008/96/EY, vapaaehtoinen soveltaminen mukaan luettuna, kuuluvat edelleen tämän direktiivin soveltamisalaan.
- (10) Direktiivissä 2008/96/EY säädettyjen menettelyjen pakollisen soveltamisen kaikkiin kaupunkialueiden ulkopuolella toteutettaviin tieinfrastruktuurihankkeisiin, joiden toteuttamiseen käytetään unionin varoja, olisi varmistettava, että unionin varoja ei käytetä turvatomien teiden rakentamiseen.
- (11) Direktiivin 2008/96/EY soveltamisalaan kuuluu yksinomaan tieinfrastruktuuri. Tämä direktiivi ei siten vaikuta tieliikennelainsäädäntöön eikä jäsenvaltioiden toimivaltaan tehdä oman toimivaltansa nojalla tieliikennelainsäädäntöön liittyviä päätöksiä. Sopimuspuolten olisi noudatettava Yhdistyneiden kansakuntien 19 päivänä syyskuuta 1949 tehtyä Geneven tieliikennesopimusta ja 8 päivänä marraskuuta 1968 tehtyä Wienin tieliikennesopimusta sekä 8 päivänä marraskuuta 1968 tehtyä liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaa Wienin yleissopimusta.
- (12) Riskinarviointiin perustuva koko verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi on osoittautunut tehokkaaksi ja toimivaksi välineeksi tunnistaa verkon osat, joihin olisi kohdistettava yksityiskohtaisempia tieturvallisuustarkastuksia, ja priorisoida investointeja sen suhteen, miten sillä voitaisiin tuottaa koko verkon laajuisia parannuksia turvallisuuteen. Koko tämän direktiivin kattamaa tieverkkoa olisi sen vuoksi arvioitava järjestelmällisesti, myös sähköisesti ja digitaalisesti kerättyjen tietojen avulla, jotta voidaan parantaa tieliikenteen turvallisuutta kaikkialla unionissa.
- (13) Aikaisemman ”käytössä olevan tieverkon turvallisuusluokittelun ja turvallisuuden hallinnan menettelyn” toimivimpien osatekijöiden sisällyttämisen uuteen verkon laajuiseen tieturvallisuusarvioinnin menettelyyn olisi autettava paremmin tunnistamaan tieosuudet, joilla on parhaat mahdollisuudet parantaa turvallisuutta ja joihin kohdennetuilla toimilla olisi saatava aikaan huomattavimpia parannuksia.
- (14) TTH-menettelyjen laadun, objektiivisuuden ja tehokkuuden parantamiseksi on tarkoituksenmukaista sallia jäsenvaltioiden soveltuvissa tapauksissa hyödyntää jatkuvasti kehittyviä teknologioita tieosuuksien tarkastamisessa, tieturvallisuusolosuhteiden dokumentoinnissa ja muiden tieverkon turvallisuuteen liittyvien tietojen keräämisessä.
- (15) TTH-menettelyjen tulosten järjestelmällinen seuranta on ratkaisevan tärkeää unionin tieliikenneturvallisuuden tavoitteiden edellyttämien tieinfrastruktuurin turvallisuusparannusten toteuttamiseksi. Tätä varten etusijalle asetetuissa toimintasuunnitelmissa olisi varmistettava, että tarvittavat toimet toteutetaan niin pian kuin mahdollista. Erityisesti verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin tulosten perusteella olisi toteutettava seurantoimina joko kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai, mikäli mahdollista ja kustannustehokasta, välittömiä korjaustoimia, joilla pyritään poistamaan tieliikenteen turvallisuusriskit tai vähentämään niitä, aiheuttamatta kuitenkaan tarpeetonta hallinnollista rasitusta.

<sup>(6)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/54/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 39).

- (16) Jo käytössä olevien teiden turvallisuustasoa olisi parannettava suuntaamalla investointeja niihin tieosuuksiin, joilla onnettomuuksia tapahtuu eniten ja joilla niitä voidaan vähentää eniten.
- (17) Tällaisia investointeja voidaan sovellettavien ehtojen mukaisesti tukea unionin tason rahoituksella ja taloudellisilla kannustimilla, joilla täydennetään vastaavia kansallisia investointeja ja kannustimia.
- (18) Direktiivin 2004/54/EY soveltamisalaan kuuluviin Euroopan laajuisen tieverkon tunneleihin yhteydessä olevilla tieverkon osuuksilla on erityisen korkea onnettomuusriski. Sen vuoksi kyseisillä tieosuuksilla olisi otettava käyttöön yhteisiä tieturvallisuustarkastuksia, joihin osallistuvat sekä teiden että tunnelien osalta toimivaltaiset viranomaiset, jotta voidaan parantaa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvan tieverkon turvallisuutta.
- (19) Suojattomien tienkäyttäjien osuus tieliikenteen kuolonuhreista unionissa oli 47 prosenttia vuonna 2017. Suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta teillä olisi sen vuoksi parannettava varmistamalla heidän tarpeidensa huomioon ottaminen kaikissa TTH-menettelyissä ja kehittämällä suojattomien tienkäyttäjien infrastruktuuriin sovellettavia laatuvaatimuksia.
- (20) Jotta jäsenvaltiot voisivat tehostaa menettelyjään, joilla varmistetaan niiden tiemerkintöjen ja liikennemerkkien toimivuus käytössä, olisi vahvistettava yhteisiä teknisiä määrittelyjä, jotta voidaan parantaa tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luettavuutta ja havaittavuutta ihmiskuljettajien ja automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien kannalta.
- (21) Tasoristeysten turvallisuuden parantaminen (eli merkkivalolaitteet ja infrastruktuurien parantaminen) on myös ensisijaisen tärkeää. Rautateiden turvallisuutta ja yhteentoimivuutta käsitelleen Euroopan rautatieviraston vuoden 2018 raportin mukaan vuonna 2016 unionin 108 000 tasoristeyksessä tapahtui 433 merkittävää onnettomuutta, joissa kuoli 255 ja loukkaantui vakavasti 217 henkilöä. Siksi olisi yksilöitävä tasoristeykset, joissa turvallisuusriski on huomattava, jotta niitä voidaan parantaa.
- (22) Korkealaatuiset tiemerkinnät ja liikennemerkit tarjoavat erittäin tärkeää tukea kuljettajille sekä verkottuneille ja automaattisille ajoneuvoille. Tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä koskevien yhteisten teknisten määrittelyjen olisi muodostettava perusta, jolla helpotetaan verkkoon liitettyjen ja automatisoitujen edistyneiden liikkumisjärjestelmien käyttöönottoa. Olisi suositeltavaa soveltaa liikennemerkeistä ja -opasteista vuonna 1968 tehdyn Wienin yleissopimuksen mukaista yhteistä eurooppalaista lähestymistapaa.
- (23) Tämän direktiivin soveltamisesta odotettavien tulosten vahvistamiseksi ja riittävän turvallisuustason varmistamiseksi hätätilanteissa jäsenvaltiot voisivat helpottaa pelastuspalvelu- ja hätäapuviranomaistensa sekä liikennepoliisin välistä yhteistyötä aina kun se on tarpeen ja erityisesti rajat ylittävillä tieosuuksilla. Kun kyseisissä toimita tarvitaa jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä, Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1313/2013/EU (\*) mukainen unionin pelastuspalvelumekanismi tarjoaa siihen puitteet.
- (24) Turvallisuuteen liittyvät tekniset ohjeet olisi asetettava yleisön saataville, kun toteutetaan tieinfrastruktuurin alan julkisia hankintoja, rajoittamatta julkisia hankintoja koskevan lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU (\*\*), säännösten soveltamista.
- (25) Avoimuuden vuoksi ja vastuullisuuden parantamiseksi olisi raportoitava tieturvallisuusarvioinneista, jotta tienkäyttäjille voidaan tiedottaa infrastruktuurin tilasta ja lisätä heidän yleistä tietoisuuttaan.
- (26) Olisi kannustettava Safe System -menetelmiä koskevien kokemusten vaihtoon toimijoiden välillä ja tiedonvaihtoon tieturvallisuusauditoijien välillä.
- (27) Verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien tulosten julkaisemisen olisi mahdollistettava tieinfrastruktuurin turvallisuuden vertailu koko unionissa.

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1313/2013/EU, annettu 17 päivänä joulukuuta 2013, unionin pelastuspalvelumekanismista (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 924).

(\*\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (28) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on menettelyjen vahvistaminen tieturvallisuuden yhdenmukaisen korkean tason turvaamiseksi koko TEN-T-verkossa sekä moottoriteiden ja pääteiden verkossa kaikkialla unionissa, koska parannuksia tarvitaan kaikkialla unionissa, jotta voidaan edistyä korkeampien tieturvallisuuden standardien saavuttamisessa, vaan se voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Unionin tason toimien tuloksena liikkumisesta olisi tultava turvallisempaa kaikkialla unionissa, ja tämän olisi puolestaan parannettava sisämarkkinoiden toimintaa ja tuettava taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden tavoitetta.
- (29) Sen varmistamiseksi, että TTH-menettelyjen sisältö vastaa jatkossakin parasta saatavilla olevaa teknistä tietämystä, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tämän direktiivin liitteiden mukauttamista tekniikan kehitykseen. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimitelinten välisessä sopimuksessa<sup>(9)</sup> vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (30) Tarvitaan erityistoimenpiteitä, jotta voidaan jatkuvasti parantaa tieturvallisuuden hallinnan käytäntöjä ja helpottaa sitä, että tiemerkinnät ja liikennemerkkit ovat kuljettajaa avustavilla järjestelmillä varustettujen tai pitkälle automatisoitujen ajoneuvojen tunnistettavissa. Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin asiaankuuluvien säännösten yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011<sup>(10)</sup> mukaisesti.
- (31) Direktiivi 2008/96/EY olisi sen vuoksi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

#### 1 artikla

### Direktiivin 2008/96/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2008/96/EY seuraavasti:

- 1) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

#### "1 artikla

#### Kohde ja soveltamisala

1. Tässä direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot vahvistavat ja panevat täytäntöön tieturvallisuuden vaikutustearviointeihin, turvallisuusauditointeihin, tieturvallisuustarkastuksiin ja verkon laajuisiin tieturvallisuusarviointeihin liittyvät menettelyt.
2. Tätä direktiiviä sovelletaan Euroopan laajuisen tieverkon teihin, moottoriteihin ja muihin pääteihin riippumatta siitä, ovatko ne suunnitteluvaiheessa, rakenteilla vai jo käytössä.
3. Tätä direktiiviä sovelletaan myös teihin ja tieinfrastruktuurihankkeisiin, jotka eivät kuulu 2 kohdan soveltamisalaan ja sijaitsevat kaupunkialueiden ulkopuolella, joille niiden varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole suoria kulkuyhteyksiä ja joiden toteuttamiseen käytetään unionin rahoitusta, lukuun ottamatta teitä, jotka eivät ole avoimina yleiselle moottoriajoneuvoliikenteelle, kuten pyörätiet, tai teitä, joita ei ole suunniteltu yleisen liikenteen käyttöön, kuten teollisuus-, maatalous- tai metsätalousalueille johtavat kulkuväylät.
4. Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle päätiet, joilla turvallisuuteen kohdistuva riski on alhainen, liikennemääriin ja onnettomuustilastoihin liittyvistä asianmukaisesti perustelluista syistä.

<sup>(9)</sup> EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(10)</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovalan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

Jäsenvaltiot voivat sisällyttää tämän direktiivin soveltamisalaan teitä, joita ei mainita 2 ja 3 kohdassa.

Kunkin jäsenvaltion on annettava komissiolle tiedoksi viimeistään 17 päivänä joulukuuta 2021 luettelo alueellaan olevista moottoriteistä ja pääteistä ja tämän jälkeen luetteloon mahdollisesti tehdyt muutokset. Lisäksi kunkin jäsenvaltion on annettava komissiolle tiedoksi luettelo tämän kohdan mukaisesti tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jätetyistä tai soveltamisalaan sisällytetyistä teistä ja tämän jälkeen luetteloon mahdollisesti tehdyt muutokset.

Komissio julkistaa tämän artiklan mukaisesti tiedoksi annettujen teiden luettelon.

5. Tätä direktiiviä ei sovelleta tunneleissa kulkeviin teihin, jotka kuuluvat direktiivin 2004/54/EY soveltamisalaan.”.

2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. ’Euroopan laajuisella tieverkolla’ tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 (\*) yksilöityjä tieverkkoja;

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).”;

b) lisätään alakohdat seuraavasti:

”1 a. ’moottoritiellä’ tarkoitetaan tietä, joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvoliikennettä varten ja jolle sen varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole suoraa kulkuyhteyttä ja joka täyttää seuraavat vaatimukset:

a) siinä on, yksittäisiä alueita lukuun ottamatta tai muutoin kuin tilapäisesti, molempiin ajosuuntiin kulkevat erilliset ajoradat, jotka erotetaan toisistaan joko keskikaistalla, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla;

b) se ei risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien, pyörätien tai jalankulkutien kanssa;

c) sen on erityisesti osoitettu olevan moottoritie;

1 b. ’päätiellä’ tarkoitetaan taajama-alueiden ulkopuolella sijaitsevaa tietä, joka yhdistää suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia ja joka kuuluu 26 päivänä marraskuuta 2019 voimassa olevassa kansallisessa tieluokituksessa ylimpään tieluokkaan luokan ”moottoritie” jälkeen;”;

c) kumotaan 5 alakohta;

d) korvataan 6 ja 7 alakohta seuraavasti:

”6. ’turvallisuusluokittelulla’ tarkoitetaan nykyisen tieverkon osien luokittelua niiden objektiivisesti mitatun sisäänrakennetun turvallisuuden mukaan;

7. ’kohdennetulla tieturvallisuustarkastuksella’ tarkoitetaan olemassa olevan tien tai tieosuuden maastossa tehtävään tarkastukseen perustuvaa kohdennettua selvitystä, jonka tarkoituksena on tunnistaa vaaralliset olosuhteet, puutteet ja ongelmat, jotka lisäävät onnettomuuksien ja vammautumisen riskiä;”;

e) lisätään alakohta seuraavasti:

”7 a. ’määräaikaisella tieturvallisuustarkastuksella’ tarkoitetaan määräajoin tehtävää rutiinitarkastusta, jossa todennetaan ne ominaisuudet ja puutteet, jotka turvallisuussyistä vaativat kunnostamista;”;

f) lisätään alakohta seuraavasti:

”10. ’suojattomalla tienkäyttäjällä’ tarkoitetaan ilman moottorin apua kulkevia tienkäyttäjiä, erityisesti pyöräilijöitä ja jalankulkijoita, sekä kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä.”.

3) Lisätään 4 artiklaan kohta seuraavasti:

”6. Komissio antaa ohjeita niin sanottujen myötäviiden tienvarsien ja käyttäjää ohjaavien teiden suunnittelemiseksi suunnitteluvaiheen alustavassa tarkastuksessa sekä ohjeita suojattomia tienkäyttäjää koskevista laatuvaatimuksista. Tällaiset ohjeet laaditaan tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa.”.

4) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

#### **Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että koko tämän direktiivin kattamasta käytössä olevasta tieverkosta tehdään verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi.

2. Verkon laajuisissa tieturvallisuusarvioinneissa on arvioitava onnettomuusriskiä ja vaikutusten vakavuuden riskiä seuraavin perustein:

a) ensisijaisesti tien suunnitteluominaisuuksien (sisäänrakennettu turvallisuus) silmämääräinen tarkastus joko paikalla tai sähköisesti; ja

b) analyysi niistä tieverkon osuksista, jotka ovat olleet käytössä yli kolme vuotta ja joilla on tapahtunut suuri määrä vakavia onnettomuuksia suhteessa liikennevirtaan.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ensimmäinen verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi tehdään viimeistään vuonna 2024. Seuraavat verkon laajuiset tieturvallisuusarvioinnit on tehtävä riittävän usein, jotta voidaan varmistaa riittävä turvallisuustaso, ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi.

4. Verkon laajuista tieturvallisuusarviointia tehdessään jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon liitteessä III vahvistetut ohjeelliset osatekijät.

5. Komissio antaa ohjeita menetelmistä järjestelmällisten verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien ja turvallisuusluokitusten tekemiseksi.

6. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun arvioinnin tulosten perusteella ja myöhemmin tarvittavien toimien asettamiseksi tärkeysjärjestykseen jäsenvaltioiden on luokiteltava kaikki tieverkon osuudet vähintään kolmeen luokkaan niiden turvallisuustason mukaan.”.

5) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

”6 artikla

#### **Määräaikaiset tieturvallisuustarkastukset”;**

b) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että määräaikaisia tieturvallisuustarkastuksia tehdään riittävän usein, jotta voidaan turvata kyseisen tieinfrastruktuurin riittävä turvallisuustaso.”;

c) kumotaan 2 kohta;

d) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jäsenvaltioiden on varmistettava direktiiviin 2004/54/EY soveltamisalaan kuuluviin tunneleihin yhteydessä olevien tieosuuksien turvallisuus yhteisillä tieturvallisuustarkastuksilla, joihin osallistuvat tämän direktiivin ja direktiivin 2004/54/EY täytäntöönpanoon osallistuvat toimivaltaiset tahot. Yhteiset tieturvallisuustarkastukset on tehtävä riittävän usein, jotta voidaan taata riittävä turvallisuustaso, ja joka tapauksessa vähintään joka kuudes vuosi.”.

6) Lisätään artikkelit seuraavasti:

*”6 a artikla*

#### **Käytössä olevia teitä koskevien menettelyjen seuranta**

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 5 artiklan mukaisesti tehtyjen verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien tulosten seurantatoimina toteutetaan joko kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai suoria korjaustoimia.
2. Kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tehdessään jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon liitteessä II a vahvistetut ohjeelliset osatekijät.
3. Kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten suorittamisesta vastaavat asiantuntijaryhmät. Asiantuntijaryhmän jäsenistä vähintään yhden on täytettävä 9 artiklan 4 kohdan a alakohdassa säädetyt vaatimukset.
4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten tulosten seurantatoimina tehdään perusteltuja päätöksiä siitä, ovatko korjaustoimet tarpeen. Jäsenvaltioiden on erityisesti tunnistettava teiosuudet, joilla tarvitaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden parannuksia, ja määriteltävä toimet, jotka asetetaan etusijalle kyseisten teiosuuksien turvallisuuden parantamiseksi.
5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että korjaustoimet kohdennetaan ensisijaisesti teiosuuksiin, joiden turvallisuustaso on alhainen ja jotka tarjoavat tilaisuuden toteuttaa toimenpiteitä, joilla on mahdollista parantaa merkittävästi turvallisuutta ja vähentää onnettomuuskustannuksia.
6. Jäsenvaltioiden on laadittava ja päivitettävä säännöllisesti riskiperusteisesti painopisteet määrittelevä toimintasuunnitelma yksilöityjen korjaavien toimien täytäntöönpanon seuraamiseksi.

*6 b artikla*

#### **Suojattomien tienkäyttäjien suojele**

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että suojattomien tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon 3–6 a artiklassa säädettyjen menettelyjen täytäntöönpanossa.

*6 c artikla*

#### **Tiemerkinnät ja liikennemerkit**

1. Jäsenvaltioiden on kiinnitettävä nykyisissä ja tulevaisuudessa tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä koskevissa menettelyissään erityistä huomiota luettavuuteen ja havaittavuuteen ihmiskuljettajien ja automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien kannalta. Tällaisissa menettelyissä on otettava huomioon yhteiset tekniset määrittelyt, silloin kun tällaisia yhteisiä teknisiä ohjeita on vahvistettu 3 kohdan mukaisesti.
2. Komission perustama asiantuntijaryhmä arvioi viimeistään kesäkuussa 2021 mahdollisuutta vahvistaa teknisiä ohjeita, jotka sisältävät eri osatekijöitä, joilla pyritään varmistamaan tiemerkintöjen ja liikennemerkkien toimivuus käytössä, jotta voidaan edistää tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luettavuutta ja havaittavuutta ihmiskuljettajien ja automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien kannalta. Kyseinen ryhmä muodostetaan jäsenvaltioiden nimeämistä asiantuntijoista. Arvioinnissa kuullaan myös Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissiota.

Arvioinnissa otetaan huomioon erityisesti seuraavat osatekijät:

- a) kuljettajaa avustavien eri teknologioiden ja infrastruktuurin välinen vuorovaikutus;
  - b) sään ja ilmakehään liittyvien ilmiöiden sekä liikenteen vaikutus unionin alueella käytössä oleviin tiemerkintöihin ja liikennemerkkeihin;
  - c) eri teknologioiden edellyttämien huoltotoimien tyyppi ja tiheys, mukaan luettuna kustannusarvio.
3. Komissio voi 2 kohdassa tarkoitettu arviointi huomioon ottaen hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä vahvistukseen yhteisiä teknisiä ohjeita, jotka koskevat 1 kohdassa tarkoitettuja jäsenvaltioiden menettelyjä, joilla pyritään varmistamaan niiden tiemerkintöjen ja liikennemerkkien toimivuus käytössä, jotta voidaan parantaa tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luettavuutta ja havaittavuutta ihmiskuljettajien ja automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien kannalta. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettut täytäntöönpanosäädökset eivät rajoita Euroopan standardointikomitean toimivaltaa tiemerkintöjen ja liikennemerkkien standardien suhteen.

6 d artikla

#### **Tiedotus ja avoimuus**

Komissio julkaisee tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvasta tieverkosta eurooppalaisen kartan, joka on saatavilla verkossa ja jossa tuodaan esille 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettut eri luokat.

6 e artikla

#### **Vapaaehtoinen raportointi**

Jäsenvaltioiden on pyrittävä perustamaan vapaaehtoista raportointia varten kansallinen järjestelmä, joka on kaikkien tienkäyttäjien saatavilla verkossa ja joka helpottaa tienkäyttäjien ja ajoneuvojen toimittamien poikkeamien sekä muiden sellaisten turvallisuuteen liittyvien tietojen keräämistä, jotka ilmoittajan mielestä aiheuttavat todellisen tai mahdollisen vaaran tieinfrastruktuurin turvallisuudelle.”.

7) Lisätään 7 artiklaan kohta seuraavasti:

”1 a. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksillä ohjeita siitä, miten onnettomuuden vakavuusasteesta, myös kuolleiden ja loukkaantuneiden määrystä, on raportoitava. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”.

8) Lisätään 9 artiklaan kohta seuraavasti:

”1 a. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden tieturvallisuusauditoijien, jotka suorittavat koulutuksensa 17 päivän joulukuuta 2024 jälkeen, koulutusohjelma sisältää suojattomiin tienkäyttäjiin ja tällaisten käyttäjien infrastruktuuriin liittyviä näkökohtia.”.

9) Korvataan 10 artikla seuraavasti:

”10 artikla

#### **Parhaiden käytäntöjen vaihto**

Komissio perustaa unionin teiden turvallisuuden parantamiseksi järjestelmän, jossa vaihdetaan jäsenvaltioiden kesken tietoja ja parhaita käytäntöjä, jotka koskevat muun muassa tieturvallisuuden koulutusohjelmia, olemassa olevan tieinfrastruktuurin turvallisuushankkeita ja hyväksi havaittua tieturvallisuustekniikkaa.”.

10) Kumotaan 11 artiklan 2 kohta.

11) Lisätään artikla seuraavasti:

”11 a artikla

#### **Kertomukset**

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2025 kertomus 5 artiklan mukaisesti arvioidun koko tieverkon turvallisuusluokituksista. Kertomuksen on mahdollisuuksien mukaan perustuttava yhteiseen menetelmään. Kertomuksen on tapauksen mukaan katettava myös luettelo ajantasaistetuista kansallisista suuntaviivoista, mukaan lukien erityisesti teknologian kehityksessä ja suojattomien tienkäyttäjien suojelemissa aikaansaadut parannukset. Tällaiset kertomukset on 31 päivästä lokakuuta 2025 alkaen toimitettava viiden vuoden välein.

2. Komissio laatii ja toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 1 kohdassa tarkoitetuista kansallisista kertomuksista tehdyn analyysin perusteella ensimmäisen kerran viimeistään 31 päivänä lokakuuta 2027 ja sen jälkeen viiden vuoden välein kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta, erityisesti 1 kohdassa tarkoitetuista osatekijöistä, sekä mahdollisista jatkotoimenpiteistä, mukaan lukien tämän direktiivin tarkistaminen ja mahdollinen mukauttaminen tekniikan kehitykseen.”.

12) Korvataan 12 artikla seuraavasti:

”12 artikla

#### **Liitteiden muuttaminen**

Siirretään komissiolle valta antaa 12 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä niiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.”.



13) Lisätään artikla seuraavasti:

”12 a artikla

#### **Siirretyn säädösvallan käyttäminen**

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 16 päivästä joulukuuta 2019 viiden vuoden ajaksi 12 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 12 artiklassa tarkoitettun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa (\*) vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 12 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

(\*) EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.”

14) Korvataan 13 artikla seuraavasti:

”13 artikla

#### **Komiteamenettely**

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011 (\*) tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

(\*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).”

15) Muutetaan liitteet tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

#### **Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä**

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 17 päivänä joulukuuta 2021. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

*3 artikla*

#### **Voimaantulo**

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

*4 artikla*

#### **Osoitus**

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 23 päivänä lokakuuta 2019.

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

D.M. SASSOLI

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

T. TUPPURAINEN

---

## LIITE

Muutetaan direktiivin 2008/96/EY liitteet seuraavasti:

1) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

”LIITE I

**TIETURVALLISUUDEN VAIKUTUSTENARVIOINTIEN OHJEELLISET OSATEKIJÄT”;**

b) korvataan 2 jakson e alakohta seuraavasti:

”e) liikenne (esimerkiksi liikennemäärät, liikenteen koostumus), mukaan lukien arvioidut jalankulkija- ja polku-pyörävirrat lähialueiden maankäytön perusteella;”

2) Muutetaan liite II seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

”LIITE II

**TIETURVALLISUUSAUDITOINTIEN OHJEELLISET OSATEKIJÄT”;**

b) lisätään 1 jaksoon alakohta seuraavasti:

”n) suojattomia tienkäyttäjiä koskevat järjestelyt:

i) jalankulkijoita koskevat järjestelyt,

ii) pyöräilijöitä koskevat järjestelyt, mukaan lukien mahdollisuus käyttää vaihtoehtoisia reittejä tai kulkea erillään suurten nopeuksien moottoriajoneuvoliikenteestä,

iii) kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä koskevat järjestelyt,

iv) jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitettujen ylityskohtien tiheys ja sijainti,

v) alueen teillä liikkuvia jalankulkijoita ja pyöräilijöitä koskevat järjestelyt,

vi) jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottaminen suurten nopeuksien moottoriajoneuvoliikenteestä tai suorat vaihtoehtoiset reitit alemman luokan teillä;”;

c) korvataan 2 jakson h alakohta seuraavasti:

”h) suojattomia tienkäyttäjiä koskevat järjestelyt:

i) jalankulkijoita koskevat järjestelyt,

ii) pyöräilijöitä koskevat järjestelyt,

iii) kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä koskevat järjestelyt.”

3) Lisätään liite seuraavasti:

”LIITE II a

**KOHDENNETTujen TIETURVALLISUUSTARKASTUSTEN OHJEELLISET OSATEKIJÄT**

1. Tien suuntaus ja poikkileikkaus:

a) näkyvyys ja näkemät;

b) nopeatrajoitus ja nopeatrajoitusalue;

- c) käyttäjää ohjaava tien suuntaus (eli tien suuntauksen "ymmärrettävyys" tienkäyttäjien kannalta);
  - d) pääsy kiinteistöille ja asuntoalueille;
  - e) hätä- ja huoltoajoneuvojen pääsy;
  - f) käytetyt tekniikat siltojen ja rumpujen kohdalla;
  - g) tienvarren ominaisuudet (pientareet, päällysteen reuna, leikkaus- ja pengertuiskat).
2. Taso- ja eritasoliittymät:
- a) taso- tai eritasoliittymän soveltuvuus;
  - b) taso- tai eritasoliittymän järjestelyjen geometria;
  - c) tasoliittymien näkyvyys ja ymmärrettävyys (havaittavuus);
  - d) näkemät tasoliittymässä;
  - e) tasoliittymien lisäkaistajärjestelyt;
  - f) tasoliittymien liikenteen ohjaus (esim. pysäyttämispakko, liikennevalot jne.);
  - g) jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden risteämisyjärjestelyt.
3. Suojattomia tienkäyttäjiä koskevat järjestelyt:
- a) jalankulkijoita koskevat järjestelyt;
  - b) pyöräilijöitä koskevat järjestelyt;
  - c) kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä koskevat järjestelyt;
  - d) julkisen liikenteen järjestelyt ja infrastruktuuri;
  - e) tasoristeykset (erityisesti risteyksen tyyppi ja se, onko risteys vartioitu vai vartioimaton ja manuaalisesti vai automaattisesti ohjattu).
4. Valaistus, liikennemerkkit ja merkinnät:
- a) yhtenäiset liikennemerkkit, ei häiritse näkemille;
  - b) liikennemerkkien luettavuus (sijainti, koko, väri);
  - c) tienviivat/viitoitus;
  - d) yhtenäiset tiemerkinnot ja tien linjausta osoittavat merkinnät;
  - e) tiemerkinnot luettavuus (sijainti, mitat ja paluuheijastavuus kuivissa ja märissä olosuhteissa);
  - f) tiemerkinnot asianmukainen kontrasti;
  - g) valaistujen teiden ja liittymien valaistus;
  - h) asianmukaiset tienvarsilaitteet.

## 5. Liikennevalot:

- a) toiminta;
- b) näkyvyys.

## 6. Esteet, turva-alueet ja tien turvalaitteet:

- a) tieympäristö, mukaan lukien kasvillisuus;
- b) tienvarren vaaratekijät ja etäisyys ajoradan tai pyörätien reunasta;
- c) tien turvalaitteiden järjestely siten, että tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon (keskialueet ja suojakaiteet suojattomille tienkäyttäjille aiheutuvien vaarojen estämiseksi);
- d) suojakaiteiden päätyjen törmäysturvallinen rakenne;
- e) asianmukaiset tien turvalaitteet siltojen ja rumpujen kohdalla;
- f) aidat (teillä, joille pääsy rajoitetaan).

## 7. Päällyste:

- a) päällysteen vauriot;
- b) kitka;
- c) irtonainen aines / sora / kivet;
- d) veden lätäköityminen ja kuivatus.

## 8. Sillat ja tunnelit:

- a) mahdollisten siltojen lukumäärä;
- b) mahdollisten tunneleiden lukumäärä;
- c) visuaaliset elementit, jotka esittävät infrastruktuurin turvallisuudelle aiheutuvia riskejä.

## 9. Muut asiat:

- a) turvalliset pysäköinti- ja levähdysalueet;
- b) raskaiden ajoneuvojen huomioon ottaminen;
- c) ajovalojen häikäisy;
- d) tietyöt;
- e) vaarallinen toiminta tien varrella;
- f) älykkäiden liikenteenohjauslaitteiden tietojen asianmukaisuus (esim. muuttuvat opasteet);
- g) villieläimet ja muut eläimet;
- h) varoitukset koulujen läheisyydestä (tarvittaessa).".

4) Korvataan liite III seuraavasti:

*"LIITE III*

**VERKON LAAJUUSTEN TIETURVALLISUUSARVIOINTIEN OHJEELLISET OSATEKIJÄT**

1. Yleistä:

- a) tien tyyppi suhteessa niiden alueiden/kaupunkien tyyppiin ja kokoon, joita se yhdistää;
- b) tieosuuden pituus;
- c) alueen tyyppi (maaseutu/kaupunki);
- d) maankäyttö (opetuskäyttö, kaupallinen, teollisuuden ja valmistusteollisuuden käyttö, asuminen, maatalous, rakentamattomat alueet);
- e) kiinteistöille johtavien liittymien tiheys;
- f) huoltotiet (esim. kauppoihin);
- g) tietyöt;
- h) pysäköintialueet.

2. Liikenteen määrät:

- a) liikenteen määrät;
- b) todetut moottoripyörien määrät;
- c) todetut jalankulkijoiden määrät kummallakin puolella, sekä "suuntaisesti" että "yli";
- d) todetut polkupyörien määrät kummallakin puolella, sekä "suuntaisesti" että "yli";
- e) todetut raskaiden ajoneuvojen määrät;
- f) arvioidut jalankulkijavirrat lähialueiden maankäytön perusteella;
- g) arvioidut polkupyörävirrat lähialueiden maankäytön perusteella.

3. Onnettomuustiedot:

- a) kuolonuhreja vaatineiden onnettomuuksien määrä sekä niiden onnettomuuspaikat ja syyt tienkäyttäjryhmien mukaan;
- b) vakavien loukkaantumisten määrä ja vakavia loukkaantumisia vaatineet onnettomuuspaikat tienkäyttäjryhmien mukaan.

4. Toiminnalliset ominaispiirteet:

- a) nopeusrajoitus (yleinen, moottoripyörät; kuorma-autot);
- b) toiminnallinen nopeus (85. prosenttipiste);
- c) nopeudenhallinta ja/tai liikenteen rauhoittaminen;
- d) älykkäiden liikennejärjestelmien laitteet: jonovaroitukset, muuttuvat opasteet;
- e) varoitus koulun läheisyydestä;
- f) valvoja koulujen luona olevilla suojateilla tiettyinä aikoina.

## 5. Geometriset ominaisuudet:

- a) poikkileikkauksen ominaisuudet (kaistojen määrä, tyyppi ja leveys, keskipientareiden järjestely ja materiaali, pyörätiet, kävelytiet jne.), mukaan lukien niiden vaihtelevuus;
- b) horisontaalinen kaarevuus;
- c) kaltevuus ja tasaus;
- d) näkyvyys ja näkemät.

## 6. Esteet, turva-alueet ja tien turvalaitteet:

- a) tien reunaympäristö ja turva-alueet;
- b) kiinteät esteet tien varressa (esim. valaisinpylväät, puut jne.);
- c) esteiden etäisyys tien reunasta;
- d) estetiheys;
- e) heräteraidat;
- f) tien turvalaitteet.

## 7. Sillat ja tunnelit:

- a) mahdollisten siltojen lukumäärä, sekä niitä koskevat asiaankuuluvat tiedot;
- b) mahdollisten tunneleiden lukumäärä, sekä niitä koskevat asiaankuuluvat tiedot;
- c) visuaaliset elementit, jotka esittävät infrastruktuurin turvallisuudelle aiheuttavia riskejä.

## 8. Liittymät:

- a) liittymän tyyppi ja liittymähaarojen lukumäärä (erityisesti liikenteenohjaus ja suojattu kääntyminen);
- b) kanavointi;
- c) liittymän laatu;
- d) risteävän tien liikennemäärä;
- e) tasoristeykset (erityisesti risteuksen tyyppi ja se, onko risteys vartioitu vai vartioimaton ja manuaalisesti vai automaattisesti ohjattu).

## 9. Kunnossapito:

- a) päällyste vauriot;
- b) päällysteen kitka;
- c) pientareiden kunto (kasvillisuus mukaan lukien);
- d) liikennemerkkien, tiemerkitöjen ja reunapaalujen kunto;
- e) tien turvalaitteiden kunto.

10. Suojattomia tienkäyttäjiä koskevat rakenteet:
- a) jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitetut ylityskohdat (tasossa ja eritasossa);
  - b) pyöräilijöiden ylityskohdat (tasossa ja eritasossa);
  - c) jalankulun erottaminen aidalla/kaiteella;
  - d) jalkakäytävä tai erillinen järjestely;
  - e) polkupyöräilyä koskevat järjestelyt ja niiden tyyppi (pyörätiet, pyöräkaistat ja muut);
  - f) jalankulkijoille tarkoitettujen ylityskohtien laatu kunkin ylityskohdan havaittavuuden ja merkitsemisen suhteen;
  - g) jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden risteämisyjärjestelyt tieverkkoon liittyvällä sivutiellä;
  - h) jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vaihtochoiset reitit, jos heitä varten ei ole erillisiä järjestelyjä.
11. Liikenteessä loukkaantumiseen liittyvät järjestelmät ennen törmäystä ja sen jälkeen ja vakavuuden lieventämistä koskevat osatekijät:
- a) liikenneverkon toimintakeskukset ja muut valvontajärjestelyt;
  - b) mekanismit, joilla tienkäyttäjiä tiedotetaan ajo-olosuhteista onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi;
  - c) liikennehäiriön automaattiset havainnointijärjestelmät: anturit ja kamerat;
  - d) vaaratilanteiden hallintajärjestelmät;
  - e) järjestelmät, joilla viestitään hälytys- ja pelastuspalvelujen kanssa.”.
- 5) Muutetaan liite IV seuraavasti:
- a) korvataan 1 kohta seuraavasti:
    - ”1) onnettomuuden mahdollisimman tarkka tapahtumapaikka, GNSS-koordinaatit mukaan lukien;”;
  - b) korvataan 5 kohta seuraavasti:
    - ”5) onnettomuuden vakavuusaste;”.
-