Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

Infraturvallisuusdirektiivi 2018

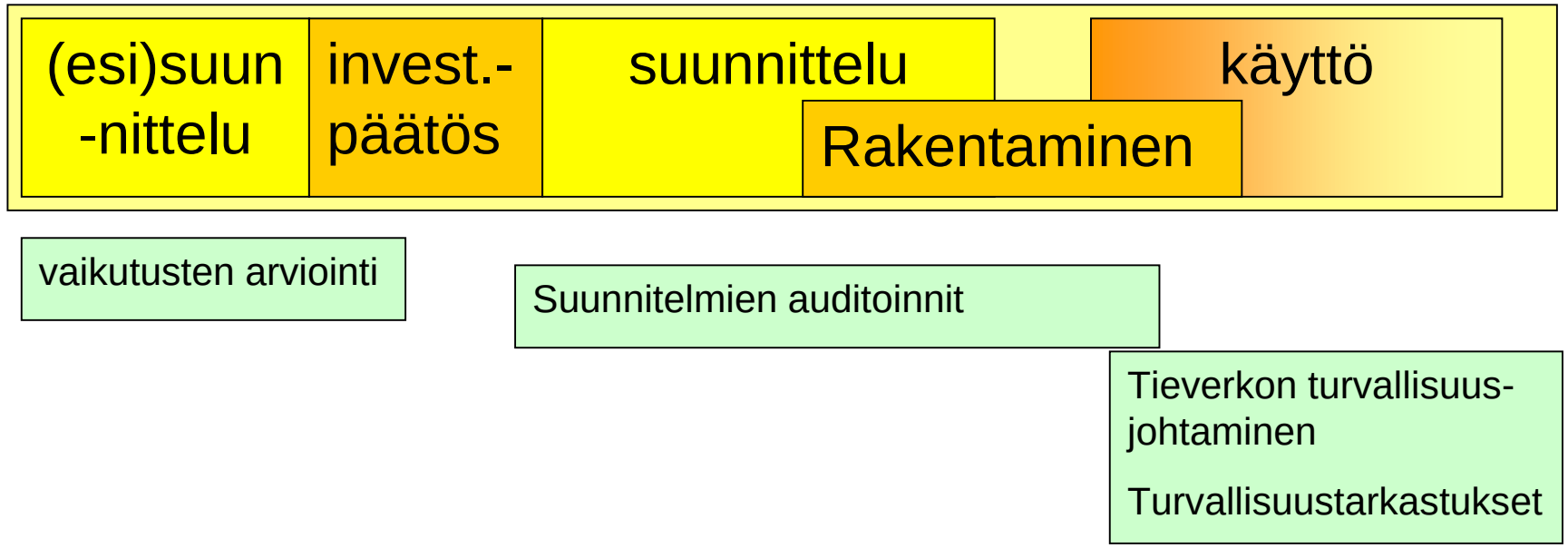
Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle 14.9.2018

U 52/2018 vp

tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskeva direktiivi -TTH (Infraturvallisuusdirektiivi)

Kun tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskeva direktiivi, ’TTH-direktiivi’, annettiin vuonna 2008, tarkoituksena oli varmistaa, että liikenneturvallisuus otetaan huomioon tieinfrastruktuurin suunnittelun ja toiminnan kaikissa vaiheissa.

Tieinfrastruktuurin turvallisuusjohtaminen



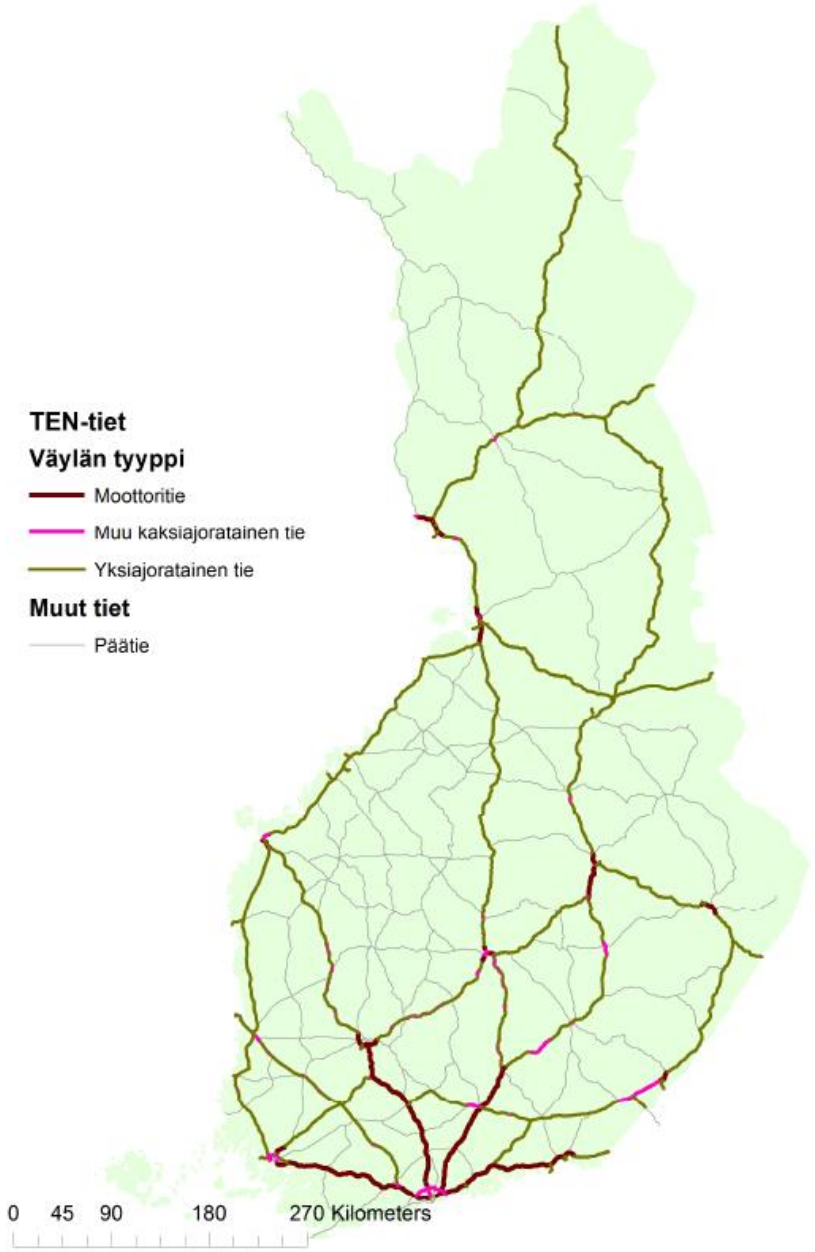
TEN-T tieverkko Suomessa:

Kattava verkko n. 5200 km, josta ydinverkko n. 1100 km

Direktiivin toimeenpano Suomessa:

Laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) (ent. maantielaki)

- 3 a luku (20.7.2012/446)
- Tieliikenneturvallisuuden hallinta Euroopan laajuisen tieverkon maanteillä



Ehdotus tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskeva direktiivin muuttamiseksi

Direktiivin soveltamisala ulotetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) laajemmalle ottamalla mukaan verkon ulkopuoliset moottoritiet ja päätiet sekä kaikki kaupunkialueiden ulkopuoliset tiet, jotka on rakennettu kokonaan tai osittain EU:n rahoituksella;

Tätä poliittista taustaa vasten komissio ehdottaa samaan aikaan tämän aloitteen kanssa vuosiksi 2020–2030 uusia tieliikenneturvallisuuden puitteita.

- Direktiivin muutosehdotukset koskevat erityisesti sen soveltamisalaa (tieverkon laajuus) ja turvallisuuden hallintamenettelyiden seurantaa (raportointivelvollisuus).
- Vaatimukset suojattomien tienkäyttäjien huomioinnista turvallisuuden hallintamenettelyissä sekä tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luotettavasta tunnistamisesta.
- Valtuutukset tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä koskevan täytäntöönpanoasetuksen ja liitteitä koskevien delegoitujen säädösten antamiseen.
- Tiehankkeiden turvallisuusauditointeihin tai auditoijia koskeviin pätevyys- ja koulutusvaatimuksiin ei ehdoteta muutoksia
- Nimenomaisesti esiin nostetaan suojattomien tienkäyttäjien suojelu ja uuden teknologian käyttöönoton tehostaminen.

Valtioneuvoston kanta

Komission ehdotukseen voidaan suhtautua myönteisesti muutamin varauksin.

- Pääteiksi on Suomen osalta merkitty kaikki valta- ja kantatiet. Näin laaja osa tieverkkoa ei vastaa komission ehdotuksen tarkoitusta laajentaa soveltamisalaa koskemaan vilkasliikenteisiä teitä, jotka yhdistävät suuria kaupunkeja ja tärkeitä alueita. Jäsenvaltioille on jätettävä riittävästi liikkumavaraa vaikuttaa päätieverkon määrittelyyn.
- Direktiivin on tärkeää mahdollistaa riittävä liikkumavara resurssien ja toimenpiteiden kohdistamiseen niihin turvallisuuspuutteisiin, joiden seurauksena aiheutuu eniten vakavia henkilövahinko-onnettomuuksia ja liikennekuolemia.
- Direktiivin mukaisten turvallisuudenhallintamenettelyiden seurannan ja raportoinnin osalta on varmistettava, että aiheutuva hallinnollinen taakka ei muodostu liian raskaaksi suhteessa menettelyistä aiheutuvaan hyötyyn.
- Liikennemerkkejä ja tiemerkintöjä koskevan täytäntöönpanoasetuksella annettavissa suorituskykyvaatimuksissa on lisäksi tärkeää huomioida yhteensovitus YK:n piirissä solmittujen liikennemerkkejä- ja opasteita koskevien kansainvälisten sopimusten kanssa ja YK:n Euroopan talouskomission alaisuudessa toimiva liikenneturvallisuustyöryhmä työn kanssa.
- Täytäntöönpanoasetuksen valmistelussa on myös tarpeen voida varmistaa Suomen erityisolojen, kuten nastarenkaiden käytön, huomioiminen.

Liikenneturvan huomioita

Valtioneuvoston kanta ja varaukset ovat kannatettavia

- Liikenneturvallisuuden edistäminen kaikilla teillä on tärkeää, mutta luonnollisesti investoinnit ja hankkeet tulee kohdentaa vilkasliikenteisimmille tieosuuksille sinne, missä on saavutettavissa suurin turvallisuushyöty. Direktiivin menettelyjen tarkoitus on nimenomaan ohjata tätä suuntaamista. Noin puolella TEN-tieverkosta keskimääräinen vuorokausiliikenne alittaa 6000 autoa. Valta- ja kantateitä eli pääteitä on reilut 13 000 kilometriä, josta moottoriteitä noin 900 kilometriä.
- Liikenneturvallisuuteen voidaan vaikuttaa myös muilla keinoilla, kuten valvonnalla, koulutuksella ja tiedottamisella.
- Menettelyt eivät saa olla itsetarkoitus. Seurannan ja raportoinnin taakka ei saa kasvaa ilman vastaavaa hyötyä. Turvallisuusseurannassa tulee huolehtia siitä, että käytettävät mittarit, esimerkiksi onnettomuustiedot, kerätään luotettavasti ja yhtenevästi.
- Liikennemerkkejä ja tiemerkintöjä koskevissa suorituskykyvaatimuksissa on huomioitava Suomen sää- ja keliolosuhteiden aiheuttamat tarpeet. Tähän kysymykseen liittyy muun muassa nastarenkaiden käytön aiheuttama merkintöjen kuluminen.

Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA