

Ο ΠΕΡΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΝΟΜΟΣ

Προοίμιο. Για σκοπούς εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας με τίτλο –

Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε.: «Οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών»,
L 319,
29.11.2008,
σ. 59.

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός τίτλος. 1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμος του 2011.

Ερμηνεία. 2. Στον παρόντα Νόμο, εκτός εάν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια –

«αξιολόγηση των επιπτώσεων της οδικής ασφάλειας» σημαίνει τη στρατηγική συγκριτική ανάλυση των επιπτώσεων που έχει ένας νέος δρόμος ή η ουσιαστική τροποποίηση του υπάρχοντος δικτύου στις επιδόσεις ασφαλείας του οδικού δικτύου·

«αυτοκινητόδρομος» έχει την έννοια που αποδίδεται στον όρο αυτό από τον περί Οδικής Ασφάλειας Νόμο, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται·

174 του 1986
33(I) του 2000
108(I) του 2001
50(I) του 2003
60(I) του 2003
173(I) του 2003

24(I) του 2006
5(I) του 2007.

«Δημοκρατία» σημαίνει την Κυπριακή Δημοκρατία·

106(I) του 2006.

«διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο» σημαίνει το οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται στον περί Ελάχιστων Απαιτήσεων Ασφάλειας για τις Σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου Νόμο, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται·

«Διοικητική Αρχή» σημαίνει το Τμήμα Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων·

«έλεγχος της οδικής ασφάλειας» σημαίνει την ανεξάρτητη, λεπτομερή, συστηματική και τεχνική επαλήθευση της ασφάλειας των χαρακτηριστικών σχεδιασμού ενός οδικού έργου υποδομής, η οποία καλύπτει όλα τα στάδια, από το σχεδιασμό έως την αρχική λειτουργία του·

«επιθεώρηση ασφαλείας» σημαίνει τον τακτικό περιοδικό έλεγχο των χαρακτηριστικών και των ελλείψεων, που απαιτούν εργασίες συντήρησης για λόγους ασφαλείας·

«έργο υποδομής» σημαίνει το έργο κατασκευής νέας οδικής υποδομής ή ουσιαστικής τροποποίησης του υπάρχοντος δικτύου, το οποίο επηρεάζει την κυκλοφοριακή ροή·

«κατάταξη τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων» σημαίνει τον εντοπισμό, ανάλυση και κατάταξη τμημάτων του οδικού δικτύου, τα οποία είναι σε λειτουργία επί περισσότερο από τρία έτη και στα οποία έχει σημειωθεί μεγάλος αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων συγκριτικά

με την κυκλοφοριακή ροή·

«κατάταξη του δικτύου ασφάλειας» σημαίνει τη μέθοδο για τον εντοπισμό, την ανάλυση και την κατάταξη τμημάτων του υφιστάμενου οδικού δικτύου σύμφωνα με τη δυναμικότητά τους, για αύξηση της ασφάλειας και μείωση του κόστους των ατυχημάτων·

«κατευθυντήριες γραμμές» σημαίνει τα μέτρα που λαμβάνει η Δημοκρατία, τα οποία καθορίζουν τα στάδια που πρέπει να ακολουθούνται και τα στοιχεία που πρέπει να εξετάζονται κατά την εφαρμογή των διαδικασιών ασφαλείας που προβλέπονται στον παρόντα Νόμο· και

«κράτος μέλος» σημαίνει κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πεδίο εφαρμογής.

3.-(1) Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (2), ο παρών Νόμος εφαρμόζεται στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο και στους αυτοκινητόδρομους που βρίσκονται στην επικράτεια της Δημοκρατίας, είτε αυτοί βρίσκονται στο στάδιο του σχεδιασμού, είτε υπό κατασκευή, είτε έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία.

(2) Ο παρών Νόμος δεν εφαρμόζεται στις οδικές σήραγγες που καλύπτονται από τον περί Ελάχιστων Απαιτήσεων Ασφαλείας για τις Σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου Νόμο του 2006, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται.

Αρμόδια αρχή.

4. Η Διοικητική Αρχή είναι η αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του παρόντος Νόμου.

Αξιολόγηση των επιπτώσεων της οδικής ασφάλειας.

5.-(1) Η Διοικητική Αρχή είναι υπεύθυνη και μεριμνά για την πραγματοποίηση της αξιολόγησης των επιπτώσεων οδικής ασφαλείας για όλα τα έργα υποδομής που εμπίπτουν στο εδάφιο (1) του άρθρου 3 του παρόντος Νόμου.

Πρώτο Παράρτημα.

(2) Η αξιολόγηση των επιπτώσεων οδικής ασφαλείας πραγματοποιείται κατά το στάδιο του αρχικού σχεδιασμού πριν από την τελική έγκριση του έργου υποδομής, τα δε κριτήρια, στη βάση των οποίων διενεργείται η αξιολόγηση των επιπτώσεων οδικής ασφαλείας, ορίζονται στο Πρώτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου.

(3) Η αξιολόγηση των επιπτώσεων οδικής ασφαλείας προσδιορίζει τα θέματα οδικής ασφαλείας που συμβάλλουν στην τελική επιλογή της προτεινόμενης λύσης και παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την ανάλυση κόστους/οφέλους των διαφόρων εναλλακτικών λύσεων που εξετάστηκαν.

Έλεγχος οδικής ασφαλείας.

6.-(1) Οι έλεγχοι οδικής ασφαλείας πραγματοποιούνται για όλα τα έργα υποδομής που εμπίπτουν στο εδάφιο (1) του άρθρου 3 του παρόντος Νόμου.

Δεύτερο Παράρτημα.

(2) Οι έλεγχοι της οδικής ασφαλείας αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας σχεδιασμού του έργου υποδομής, από την προμελέτη, το λεπτομερή σχεδιασμό του, το στάδιο πριν από την παράδοσή του στην κυκλοφορία, μέχρι και το στάδιο της αρχικής λειτουργίας του· τα δε κριτήρια, στη βάση των οποίων διενεργούνται οι έλεγχοι οδικής ασφαλείας, ορίζονται στο Δεύτερο Παράρτημα του παρόντος Νόμου.

(3) Η Διοικητική Αρχή διορίζει ελεγκτή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11 του παρόντος Νόμου, για την εφαρμογή των ελέγχων της οδικής ασφαλείας και για τον έλεγχο των σχεδιαστικών χαρακτηριστικών

ενός έργου υποδομής:

Νοείται ότι, όταν οι έλεγχοι διενεργούνται από ομάδα ελεγκτών, θα πρέπει, τουλάχιστον ένα μέλος της ομάδας, να διαθέτει πιστοποιητικό επάρκειας, σύμφωνα με τις διατάξεις του εδαφίου (2) του άρθρου 11 του παρόντος Νόμου.

(4) Ο ελεγκτής, σε έκθεσή του, καθορίζει σχεδιαστικά στοιχεία κρίσιμης σημασίας για την ασφάλεια και για κάθε στάδιο του έργου υποδομής· η έκθεση περιλαμβάνει απαραίτητως τις συστάσεις του ελεγκτή ως προς την ασφάλεια του έργου και, εφόσον, κατά τον έλεγχο, εντοπισθούν επισφαλή χαρακτηριστικά, αλλά δεν έχει διορθωθεί ο σχεδιασμός πριν από το τέλος του αντίστοιχου σταδίου, σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στο Δεύτερο Παράρτημα του παρόντος Νόμου, η Διοικητική Αρχή εκθέτει τους λόγους σε παράρτημα της εν λόγω έκθεσης.

Δεύτερο
Παράρτημα.

Κατάταξη και
διαχείριση της
ασφάλειας στο εν
λειτουργία οδικό
δίκτυο.

7.-(1) Η Διοικητική Αρχή είναι υπεύθυνη και μεριμνά για την πραγματοποίηση της κατάταξης των οδικών τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων και της κατάταξης της ασφάλειας στο εν λειτουργία οδικό δίκτυο που εμπίπτει στο εδάφιο (1) του άρθρου 3 του παρόντος Νόμου.

(2) Η κατάταξη των οδικών τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων και η κατάταξη της ασφάλειας πραγματοποιούνται στο εν λειτουργία οδικό δίκτυο βάσει επανεξετάσεων της λειτουργίας του οδικού δικτύου, που διενεργούνται τουλάχιστον ανά τριετία· τα δε κριτήρια εφαρμογής, στη βάση των οποίων διενεργείται η κατάταξη των οδικών τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων και η κατάταξη της ασφάλειας, ορίζονται στο Τρίτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου.

Τρίτο
Παράρτημα.

Τρίτο
Παράρτημα.

(3) Τα οδικά τμήματα που παρουσιάζουν υψηλότερη προτεραιότητα, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της κατάταξης οδικών τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων, καθώς και της κατάταξης ασφάλειας δικτύου, αξιολογούνται στη βάση των στοιχείων που αναφέρονται στο σημείο 3 του Τρίτου Παραρτήματος του παρόντος Νόμου, από ομάδες εμπειρογνομόνων, που ορίζονται από την Διοικητική Αρχή και οι οποίοι, προς το σκοπό αυτό, διενεργούν επιτόπιες επισκέψεις:

Νοείται ότι, τουλάχιστον ένα μέλος της ομάδας εμπειρογνομόνων θα πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο εδάφιο (1) του άρθρου 11 του παρόντος Νόμου.

(4) Τα οδικά τμήματα που αναφέρονται στο εδάφιο (2) αποτελούν αντικείμενο διορθωτικών μέτρων:

Τρίτο
Παράρτημα.

Νοείται ότι, προτεραιότητα δίδεται στα μέτρα που αναφέρονται στο σημείο 3 στοιχείο ε) του Τρίτου Παραρτήματος του παρόντος Νόμου, με ιδιαίτερη έμφαση σε εκείνα που παρουσιάζουν την καλύτερη σχέση οφέλους - κόστους.

Επίσημη
Εφημερίδα,
Παράρτημα
Τρίτο (I):

8.3.1984
22.6.1984
8.3.1985
13.6.1986
24.3.1989
8.4.1989

(5) Η Διοικητική Αρχή είναι υπεύθυνη και μεριμνά για την τοποθέτηση κατάλληλων σημάτων, με τα οποία οι χρήστες των οδών ειδοποιούνται για την πραγματοποίηση επισκευαστικών εργασιών σε τμήματα των οδικών υποδομών που είναι δυνατόν να διακυβεύσουν την ασφάλεια των χρηστών των οδών· στα σήματα αυτά περιλαμβάνονται και φωτεινά σήματα, ορατά κατά την ημέρα και τη νύκτα, που τοποθετούνται σε ασφαλή απόσταση και πληρούν τις διατάξεις των περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμών, όπως αυτοί εκάστοτε τροποποιούνται ή αντικαθίστανται.

21.7.1989
27.12.1991
12.2.1993
11.4.1996
31.12.1996
12.2.1999
12.3.1999
7.7.2000
14.7.2000
22.12.2000
2.2.2001
9.3.2001
16.3.2001
27.4.2001
30.11.2001
28.12.2001
22.2.2002
29.11.2002
9.5.2003
18.7.2003
25.7.2003
3.10.2003
31.10.2003
13.2.2004
20.2.2004
30.4.2004
12.11.2004
10.12.2004
31.12.2004
24.3.2005
15.4.2005
3.6.2005
8.7.2005
29.7.2005
24.3.2006
15.12.2006
19.5.2008
22.5.2009
22.5.2009
12.3.2010
9.7.2010
17.12.2010.

(6) Η Διοικητική Αρχή, σε συνεργασία με τον Αρχηγό Αστυνομίας, μεριμνά όπως οι χρήστες των οδών ενημερώνονται για την ύπαρξη τμήματος υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων, με ενδεδειγμένα μέτρα.

Επιθεωρήσεις ασφαλείας.

8.-(1) Η Διοικητική Αρχή είναι υπεύθυνη και μεριμνά για την πραγματοποίηση επιθεωρήσεων ασφαλείας στους εν λειτουργία δρόμους, που εμπίπτουν στο εδάφιο (1) του άρθρου 3 του παρόντος Νόμου, προκειμένου να εντοπίζονται τα επισφαλή χαρακτηριστικά οδικής ασφάλειας και να προλαμβάνονται τα ατυχήματα.

(2) Οι επιθεωρήσεις ασφαλείας περιλαμβάνουν περιοδικές επιθεωρήσεις του οδικού δικτύου και αξιολογήσεις των πιθανών επιπτώσεων της εκτέλεσης οδικών έργων σε σχέση με την ασφάλεια της κυκλοφοριακής ροής:

Νοείται ότι, οι εν λόγω επιθεωρήσεις διενεργούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα, ώστε να διασφαλίζονται τα ενδεδειγμένα επίπεδα ασφαλείας στην υπό εξέταση οδική υποδομή.

(3) Η Διοικητική Αρχή είναι υπεύθυνη και μεριμνά για τη θέσπιση μέτρων ασφαλείας για οδικά έργα, καθώς και για την εφαρμογή κατάλληλου προγράμματος επιθεωρήσεων, με σκοπό την εξασφάλιση της ορθής εφαρμογής των εν λόγω μέτρων.

Διαχείριση δεδομένων.

9.-(1) Ο Αρχηγός Αστυνομίας μεριμνά όπως, για κάθε θανατηφόρο ατύχημα σε δρόμο που εμπίπτει στο εδάφιο (1) του άρθρου 3 του παρόντος Νόμου, συντάσσεται έκθεση ατυχήματος, της οποίας το περιεχόμενο καθορίζεται σύμφωνα με τα στοιχεία που απαριθμούνται στο Τέταρτο Παράρτημα του παρόντος Νόμου.

Τέταρτο Παράρτημα.

(2) Η Διοικητική Αρχή μεριμνά για τον υπολογισμό του μέσου κοινωνικού κόστους ενός θανατηφόρου ατυχήματος και του μέσου κοινωνικού κόστους ενός σοβαρού ατυχήματος στο έδαφος της Δημοκρατίας:

Νοείται ότι, η Διοικητική Αρχή δύναται να επιλέξει τη διαφοροποίηση περαιτέρω των κλιμάκων κόστους, οι οποίες επικαιροποιούνται τουλάχιστον ανά πενταετία.

Κατευθυντήριες γραμμές.

10. Η Διοικητική Αρχή εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για την καλύτερη εφαρμογή του παρόντος Νόμου.

Διορισμός και εκπαίδευση ελεγκτών.

11.-(1) Η Διοικητική Αρχή, για σκοπούς εφαρμογής του παρόντος Νόμου, διορίζει ελεγκτές οδικής ασφάλειας, οι οποίοι έχουν κατάλληλη πείρα ή κατάρτιση στο σχεδιασμό οδών, την κυκλοφοριακή διαχείριση, την κυκλοφοριακή μηχανική, την τεχνολογία οδικής ασφάλειας και την ανάλυση οδικών ατυχημάτων.

(2) Οι ελεγκτές οδικής ασφάλειας εκτελούν καθήκοντα με βάση τον παρόντα Νόμο και τυγχάνουν αρχικής εκπαίδευσης, μετά το πέρας της οποίας, τους απονέμεται πιστοποιητικό επάρκειας:

Νοείται ότι, όλοι οι ελεγκτές οδικής ασφάλειας είναι κάτοχοι πιστοποιητικού επάρκειας:

Νοείται περαιτέρω ότι, τα πιστοποιητικά που έχουν απονεμηθεί πριν από την έναρξη της ισχύος του παρόντος Νόμου, αναγνωρίζονται για τους σκοπούς του παρόντος Νόμου.

(3) Οι ελεγκτές οδικής ασφάλειας, και μετά το πέρας της αρχικής εκπαίδευσης, συμμετέχουν περιοδικά σε περαιτέρω προγράμματα επιμόρφωσης.

(4) Οι έλεγχοι οδικής ασφάλειας, μετά την παρέλευση δυο ετών από την έναρξη της ισχύος του παρόντος Νόμου, πραγματοποιούνται αποκλειστικά από ελεγκτές οδικής ασφάλειας ή από ομάδες στις οποίες

συμμετέχουν ελεγκτές, οι οποίοι πληρούν τις απαιτήσεις των εδαφίων (1), (2) και (3).

(5) Όσον αφορά το υπό έλεγχο έργο υποδομής, ο ελεγκτής δεν μετέχει, κατά το χρόνο του ελέγχου, στη μελέτη ή την εκμετάλλευση του εν λόγω έργου.

ΠΡΩΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

[άρθρο 5(2)]

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

1. Στοιχεία της αξιολόγησης των επιπτώσεων οδικής ασφάλειας:

- α) προσδιορισμός του προβλήματος·
- β) ισχύουσα κατάσταση και υποθετική περίπτωση "απραξίας"·
- γ) στόχοι οδικής ασφάλειας·
- δ) ανάλυση των επιπτώσεων των προτεινόμενων εναλλακτικών λύσεων στην οδική ασφάλεια·
- ε) σύγκριση των εναλλακτικών λύσεων, καθώς και ανάλυση κόστους/οφέλους·
- στ) παρουσίαση του φάσματος πιθανών λύσεων.

2. Κριτήρια εκτίμησης:

- α) θάνατοι και ατυχήματα· στόχοι μείωσης έναντι της υποθετικής περίπτωσης "απραξίας"·
- β) επιλογή διαδρομής και μοντέλα κυκλοφορίας·
- γ) πιθανές επιπτώσεις στα υπάρχοντα δίκτυα (π.χ. έξοδοι, διασταυρώσεις, ισόπεδες διαβάσεις)·
- δ) χρήστες των οδών συμπεριλαμβανομένων των ευάλωτων χρηστών (π.χ. πεζοί, ποδηλάτες, μοτοσικλετιστές)·
- ε) κυκλοφορία (π.χ. όγκος κυκλοφορίας, κατηγοριοποίηση κυκλοφορίας ανά τύπο)·
- στ) εποχή του έτους και κλιματικές συνθήκες·
- ζ) ύπαρξη επαρκούς αριθμού ασφαλών χώρων στάθμευσης·
- η) σεισμική δραστηριότητα.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

[άρθρο 6(2), (4)]

ΕΛΕΓΧΟΙ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

1. Κριτήρια για το στάδιο προμελέτης:

α) γεωγραφική θέση (π.χ. έκθεση σε κατολισθήσεις, πλημμύρες, χιονοστιβάδες κ.λπ.), εποχή του έτους και κλιματικές συνθήκες και σεισμική δραστηριότητα·

β) τύποι κόμβων και απόσταση μεταξύ τους·

γ) αριθμός και τύπος λωρίδων·

δ) αποδεκτά είδη κυκλοφορίας στο νέο δρόμο·

ε) λειτουργικότητα της οδού εντός του δικτύου·

στ) μετεωρολογικές συνθήκες·

ζ) ταχύτητες οδήγησης·

η) διατομές (εύρος οδοστρώματος, ποδηλατόδρομοι, πεζοδρόμια κ.λπ.)·

θ) οριζόντιες και κάθετες χαράξεις·

ι) ορατότητα·

ια) μορφή κόμβων·

ιβ) δημόσια μέσα μεταφοράς και υποδομές·

ιγ) ισόπεδες διασταυρώσεις οδών/ σιδηροδρόμων.

2. Κριτήρια για το στάδιο λεπτομερούς σχεδιασμού:

α) μορφή·

β) συνεκτικά οδικά σήματα και διαγραμμίσεις·

γ) φωτισμός οδών και διασταυρώσεων·

δ) οδικός εξοπλισμός·

ε) παράπλευρο περιβάλλον των οδών, συμπεριλαμβανομένου του πρασίνου·

στ) σταθερά εμπόδια παραπλεύρως της οδού·

ζ) ύπαρξη ασφαλών χώρων στάθμευσης·

η) ευάλωτοι χρήστες των οδών (πεζοί, ποδηλάτες και μοτοσικλετιστές)·

θ) εργονομική προσαρμογή οδικών συστημάτων συγκράτησης (κεντρικές νησίδες και στηθαία πρόσκρουσης για την αποτροπή κινδύνων για ευάλωτους χρήστες).

3. Κριτήρια για το στάδιο πριν την παράδοση στην κυκλοφορία:

α) ασφάλεια των χρηστών και ορατότητα υπό διαφορετικές συνθήκες, όπως π.χ. στο σκότος και υπό ομαλές καιρικές συνθήκες·

β) ευανάγνωστο των οδικών σημάτων και της σηματοδότησης·

γ) κατάσταση οδοστρωμάτων.

4. Κριτήρια για την αρχική λειτουργία: αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας με βάση την πραγματική συμπεριφορά των χρηστών.

Οι έλεγχοι σε οποιοδήποτε στάδιο μπορούν να οδηγήσουν στην ανάγκη επανεξέτασης των κριτηρίων για τα προηγούμενα στάδια.

ΤΡΙΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

[άρθρο 7(2), (3), (4)]

**ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΥΨΗΛΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ
ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ****1. Εντοπισμός των οδικών τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων**

Στον εντοπισμό των οδικών τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων λαμβάνεται υπόψη τουλάχιστον ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων, τα οποία σημειώθηκαν κατά τα προηγούμενα έτη ανά μονάδα μήκους οδού σε σχέση με τον όγκο της κυκλοφορίας και, στην περίπτωση των διασταυρώσεων, ο αριθμός τέτοιων ατυχημάτων ανά σημείο διασταύρωσης.

2. Εντοπισμός των τμημάτων για ανάλυση της κατάταξης της ασφάλειας του δικτύου

Ο εντοπισμός των τμημάτων για ανάλυση της κατάταξης της ασφάλειας του δικτύου συνεκτιμά την εν δυνάμει εξοικονόμηση πόρων από την αποφυγή ατυχημάτων. Τα οδικά τμήματα κατατάσσονται σε κατηγορίες. Για κάθε κατηγορία οδών, τα οδικά τμήματα αναλύονται και κατατάσσονται βάσει παραγόντων που σχετίζονται με την ασφάλεια, όπως συγκέντρωση ατυχημάτων, όγκος κυκλοφορίας και τύπος κυκλοφορίας.

Για κάθε κατηγορία οδών, η κατάταξη της ασφάλειας του δικτύου καταλήγει σε ένα κατάλογο προτεραιότητας οδικών τμημάτων στα οποία η βελτίωση της υποδομής αναμένεται να έχει σημαντικά αποτελέσματα.

3. Στοιχεία αξιολόγησης για τις επιτόπιες επισκέψεις εμπειρογνομώνων:

α) περιγραφή του οδικού τμήματος·

β) παραπομπή σε πιθανές προηγούμενες εκθέσεις για το ίδιο οδικό τμήμα·

γ) ανάλυση των πιθανών εκθέσεων ατυχημάτων·

δ) αριθμός ατυχημάτων, θανάτων προσώπων και σοβαρώς τραυματισθέντων από ατυχήματα κατά τα τρία προηγούμενα χρόνια·

ε) δέσμη πιθανών διορθωτικών μέτρων προς εφαρμογή εντός διαφόρων χρονοδιαγραμμάτων, με βάση παραδείγματος χάρη:

- την αφαίρεση ή προστασία των σταθερών εμποδίων παραπλεύρως της οδού,

- τη μείωση των ορίων ταχύτητας και την κατά τόπους αυστηρότερη επιβολή του ορίου ταχύτητας,

- τη βελτίωση της ορατότητας υπό διαφορετικές καιρικές συνθήκες και διαφορετικές συνθήκες φωτισμού,
- τη βελτίωση της κατάστασης ασφαλείας του εξοπλισμού παραπλεύρωσ της οδού, όπως είναι τα συστήματα συγκράτησης των οχημάτων,
- τη βελτίωση της συνοχής, της ορατότητας, του ευανάγνωστου και της θέσης των οδικών διαγραμμίσεων (συμπεριλαμβανομένων των λωρίδων με τραχεία επιφάνεια), των σημάτων και της σηματοδότησης,
- την προστασία από τις πτώσεις βράχων, τις κατολισθήσεις και τις χιονοστιβάδες,
- τη βελτίωση της πρόσφυσης/τραχύτητας οδοστρωμάτων,
- νέο σχεδιασμό των συστημάτων συγκράτησης των οχημάτων,
- την κατασκευή ή βελτίωση κεντρικών διαχωριστικών,
- την αλλαγή της μορφής προσπεράσματος,
- βελτίωση κόμβων, συμπεριλαμβανομένων των ισόπεδων διαβάσεων οδών/σιδηροδρόμων,
- αλλαγή της χάραξης,
- μεταβολή του εύρους της οδού, προσθήκη λωρίδων έκτακτης ανάγκης,
- εγκατάσταση συστήματος διαχείρισης και ελέγχου της κίνησης,
- τη μείωση της πιθανής ασυμβατότητας με ευάλωτους χρήστες των οδών,
- αναβάθμιση της οδού με βάση τα τρέχοντα πρότυπα σχεδιασμού,
- αποκατάσταση ή αντικατάσταση οδοστρωμάτων,
- χρήση ευφυών οδικών σημάτων,
- βελτίωση των ευφυών συστημάτων μεταφοράς και των τηλεματικών υπηρεσιών για σκοπούς διαλειτουργικότητας, καταστάσεων εκτάκτου ανάγκης και σήμανσης.

ΤΕΤΑΡΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

[άρθρο 9(1)]

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΑ ΣΕ ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Οι εκθέσεις ατυχήματος περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:

1. την ακριβέστερη δυνατή τοποθεσία του ατυχήματος·
2. φωτογραφίες ή /και διαγράμματα της τοποθεσίας όπου σημειώθηκε το ατύχημα·
3. ημερομηνία και ώρα του ατυχήματος·
4. πληροφορίες για την οδό όπως τύπος περιοχής, τύπος οδού, τύπος κόμβου, όπου περιλαμβάνονται οι διαγραμμίσεις, ο αριθμός των λωρίδων, οι επιγραφές, η επιφάνεια της οδού, οι συνθήκες φωτισμού και οι καιρικές συνθήκες, το όριο ταχύτητας, τα εμπόδια παραπλεύρως της οδού·
5. σοβαρότητα του ατυχήματος, όπου συμπεριλαμβάνεται ο αριθμός θανάτων και τραυματιών·
6. χαρακτηριστικά των εμπλεκόμενων ατόμων όπως ηλικία, φύλο, εθνικότητα, επίπεδο αλκοολαιμίας, χρήση ή μη του εξοπλισμού ασφαλείας·
7. δεδομένα για τα εμπλεκόμενα οχήματα (τύπος, ηλικία, χώρα, ενδεχομένως εξοπλισμοί ασφαλείας, ημερομηνία τελευταίου περιοδικού τεχνικού ελέγχου σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία)·
8. δεδομένα ατυχήματος όπως τύπος ατυχήματος, τύπος σύγκρουσης, όχημα και ελιγμός οδηγού·
9. όταν είναι δυνατόν, στοιχεία σχετικά με το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε μεταξύ της χρονικής στιγμής του ατυχήματος και της καταγραφής του συμβάντος ή της άφιξης των σωστικών συνεργείων.