

Ο περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.

Αριθμός 17(Ι) του 2022

ΝΟΜΟΣ ΠΟΥ ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙ ΤΟΝ ΠΕΡΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΝΟΜΟ ΤΟΥ 2011

Προοίμιο. Επίσημη Εφημερίδα της Ε.Ε.: L 305, 26.11.2019, σ. 1.	Για σκοπούς εναρμόνισης με την πράξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τίτλο «Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2019 σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών»,
	Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:
Συνοπτικός τίτλος. 8(Ι) του 2011.	1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών (Τροποποιητικός) Νόμος του 2022 και θα διαβάζεται μαζί με τον περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμο του 2011 (που στο εξής θα αναφέρεται ως «ο βασικός νόμος») και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμοι του 2011 και 2022.
Τροποποίηση του άρθρου 2 του βασικού νόμου.	2. Το άρθρο 2 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:
	(α) Με τη προσθήκη, στην κατάλληλη αλφαβητική σειρά, των ακόλουθων νέων όρων και των ορισμών τους:
	««ευάλωτος χρήστης οδικού δικτύου» σημαίνει χρήστη του οδικού δικτύου ο οποίος δεν χρησιμοποιεί αυτοκίνητο, μεταξύ των οποίων ποδηλάτης και πεζός, καθώς και χρήστη μηχανοκίνητων δικύκλων·
	«Επιτροπή» σημαίνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή·
	«κύρια οδός» σημαίνει την οδό εκτός αστικών περιοχών, η οποία συνδέει μεγάλες πόλεις ή περιοχές ή και τις δύο και ανήκει στην υψηλότερη κατηγορία οδού, κάτω από την κατηγορία «αυτοκινητόδρομος», στην εθνική ταξινόμηση των οδών·
	«περιοδική επιθεώρηση οδικής ασφάλειας» σημαίνει τον τακτικό περιοδικό έλεγχο των χαρακτηριστικών και των ελαττωμάτων σε υφιστάμενη οδό ή τμήμα οδού που απαιτεί εργασίες συντήρησης για λόγους ασφάλειας·
	«στοχευμένη επιθεώρηση οδικής ασφάλειας» σημαίνει τη στοχευμένη έρευνα προς εντοπισμό επικίνδυνων συνθηκών, ελαττωμάτων και προβλημάτων που αυξάνουν τον κίνδυνο ατυχημάτων και τραυματισμών, με βάση επιτόπια επίσκεψη σε υφιστάμενη οδό ή τμήμα οδού·
	«χαρακτηρισμός της ασφάλειας» σημαίνει την κατάταξη των τμημάτων του υφιστάμενου οδικού δικτύου σε κατηγορίες, ανάλογα με την αντικειμενικά μετρούμενη εγγενή ασφαλεία τους·» και
	(β) με τη διαγραφή από αυτό των ακόλουθων όρων και των ορισμών τους:
	«επιθεώρηση ασφαλείας»· «κατάταξη τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων»· και «κατάταξη του δικτύου ασφαλείας»·
Τροποποίηση του άρθρου 3 του βασικού νόμου.	3. Το άρθρο 3 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

	(α)	Με την αντικατάσταση του εδαφίου (1) αυτού, με το ακόλουθο εδάφιο:
		«(1)(α) Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (2), οι διατάξεις του παρόντος Νόμου εφαρμόζονται στις οδούς που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, στους αυτοκινητοδρόμους και στις κύριες οδούς είτε είναι στο στάδιο του σχεδιασμού, είτε υπό κατασκευή, είτε έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία.
		(β) Οι διατάξεις του παρόντος Νόμου εφαρμόζονται και στις οδούς, καθώς και σε έργα οδικών υποδομών για τα οποία δεν εφαρμόζεται η παράγραφος (α) και βρίσκονται εκτός αστικών περιοχών, δεν εξυπηρετούν παρόδιες ιδιοκτησίες και ολοκληρώνονται με χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση, με εξαίρεση τις οδούς που δεν είναι ανοικτές σε γενική κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων, όπως οι ποδηλατόδρομοι, ή τις οδούς που δεν έχουν σχεδιαστεί για γενική κυκλοφορία, όπως οι οδοί προσπέλασης σε βιομηχανικές, γεωργικές ή δασικές τοποθεσίες.
		(γ) Η Διοικητική Αρχή καθορίζει με ακρίβεια τις οδούς που περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Νόμου και δύναται να εξαιρέσει από αυτό τις κύριες οδούς οι οποίες παρουσιάζουν χαμηλό κίνδυνο για την ασφάλεια, βάσει δεόντως αιτιολογημένων λόγων που συνδέονται με τον όγκο κυκλοφορίας και τις στατιστικές ατυχημάτων.
		(δ) Από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του παρόντος Νόμου, η Διοικητική Αρχή, κοινοποιεί στην Επιτροπή τον κατάλογο των αυτοκινητοδρόμων και των κύριων οδών στην επικράτεια της Δημοκρατίας, καθώς και κάθε μεταγενέστερη μεταβολή αυτού, καθώς και τον κατάλογο των οδικών αρτηριών που εξαιρούνται, σύμφωνα με την παράγραφο (γ), καθώς και κάθε μεταγενέστερη μεταβολή αυτού.» και
	(β)	με την προσθήκη, αμέσως μετά το εδάφιο (2) αυτού, του ακόλουθου νέου εδαφίου:
		«(3) Ο παρών Νόμος θεσπίζει την εφαρμογή διαδικασιών για τις εκτιμήσεις επιπτώσεων όσον αφορά την οδική ασφάλεια, τους ελέγχους οδικής ασφάλειας, τις επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας και τις αξιολογήσεις ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου.».
Τροποποίηση του βασικού νόμου με την αντικατάσταση του άρθρου 7 αυτού.	4.	Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την αντικατάσταση του άρθρου 7 αυτού, με το ακόλουθο άρθρο:
«Αξιολόγηση της ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου.	7.-(1)	Η Διοικητική Αρχή είναι υπεύθυνη και μεριμνά για την πραγματοποίηση της αξιολόγησης της ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου που βρίσκεται σε λειτουργία και για το οποίο εφαρμόζονται οι διατάξεις του εδαφίου (1) του άρθρου 3.
		(2) Στο πλαίσιο των αξιολογήσεων ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου, διενεργείται εκτίμηση του κινδύνου ατυχήματος και πρόσκρουσης με βάση-
	(α)	πρωτίστως, οπτική επιθεώρηση είτε επιτόπου είτε με ηλεκτρονικά μέσα των χαρακτηριστικών σχεδιασμού της οδού (εγγενής ασφάλεια)· και
	(β)	ανάλυση τμημάτων του οδικού δικτύου, τα οποία βρίσκονται σε λειτουργία πέραν των τριών (3) ετών και στα οποία έχει συμβεί μεγάλος αριθμός σοβαρών ατυχημάτων σε αναλογία προς τη ροή της κυκλοφορίας.
		(3) Η Διοικητική Αρχή, διασφαλίζει ότι η πρώτη αξιολόγηση ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου διενεργείται το αργότερο έως το έτος 2024 και οι μεταγενέστερες αξιολογήσεις ολόκληρου του οδικού δικτύου διενεργούνται σε συχνότητα ικανή για τη διασφάλιση κατάλληλων επιπέδων ασφαλείας:
		Νοείται ότι, τοιαύτη αξιολόγηση διενεργείται τουλάχιστον κάθε πέντε (5) έτη.

	Τρίτο Παράρτημα.	(4) Για την αξιολόγηση ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου, η Διοικητική Αρχή δύναται να λαμβάνει υπόψη τα ενδεικτικά στοιχεία που καθορίζονται στο Τρίτο Παράρτημα.
		(5) Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, όπως προβλέπεται στο εδάφιο (1) και για την ιεράρχηση των αναγκών για περαιτέρω δράση, η Διοικητική Αρχή ταξινομεί όλα τα τμήματα του οδικού δικτύου σε τουλάχιστον τρεις (3) κατηγορίες, σύμφωνα με τον χαρακτηρισμό της ασφάλειάς τους.
		(6) Η Διοικητική Αρχή υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή, μέχρι την 31 ^η Οκτωβρίου 2025 για την ταξινόμηση της ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου, το οποίο αξιολογήθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, η οποία περιλαμβάνει, κατά περίπτωση, τον κατάλογο των επικαιροποιημένων κατευθυντήριων γραμμών τον οποίο εκδίδει η Διοικητική Αρχή, συμπεριλαμβανομένων ιδίως των βελτιώσεων όσον αφορά την τεχνολογική πρόοδο και την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου:
		Νοείται ότι, η υπό αναφορά έκθεση αναθεωρείται και υποβάλλεται στην Επιτροπή ανά πενταετία.».
Τροποποίηση του βασικού νόμου με την αντικατάσταση του άρθρου 8 αυτού.		5. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την αντικατάσταση του άρθρου 8 αυτού, με το ακόλουθο άρθρο:
	«Περιοδική επιθεώρηση οδικής ασφάλειας.	8.-(1) Η Διοικητική Αρχή διασφαλίζει ότι πραγματοποιούνται περιοδικές επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας σε συχνότητα ικανή για τη διασφάλιση των ενδεδειγμένων επιπέδων ασφαλείας στην υπό εξέταση οδική υποδομή που βρίσκεται σε λειτουργία και για την οποία εφαρμόζονται οι διατάξεις του εδαφίου (1) του άρθρου 3.
		(2)(α) Η Διοικητική Αρχή είναι υπεύθυνη και μεριμνά για την ασφάλεια των τμημάτων του οδικού δικτύου τα οποία οδηγούν σε σήραγγες, για τις οποίες εφαρμόζεται ο περί Ελάχιστων Απαιτήσεων Ασφαλείας για τις Σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου Νόμο, με τη διενέργεια κοινών επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας, στις οποίες συμμετέχουν οι αρμόδιοι φορείς που εμπλέκονται στην εφαρμογή του εν λόγω Νόμου και του παρόντος Νόμου.
		(β) Οι κοινές επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας διενεργούνται με συχνότητα ικανή για τη διασφάλιση των ενδεδειγμένων επιπέδων ασφαλείας:
		Νοείται ότι, σε κάθε περίπτωση, τοιαύτη επιθεώρηση διενεργείται τουλάχιστον κάθε έξι (6) έτη.»
Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη του νέου άρθρου 8Α.		6. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το άρθρο 8 αυτού, του ακόλουθου νέου άρθρου:
	«Διαδικασία παρακολούθησης για οδό σε λειτουργία.	8Α.-(1) Η Διοικητική Αρχή διασφαλίζει ότι τα ευρήματα των αξιολογήσεων ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου που διενεργούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7, παρακολουθούνται, είτε με στοχευμένες επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας είτε με άμεσα διορθωτικά μέτρα.
	Πέμπτο Παράρτημα.	(2) Για τη διενέργεια των στοχευμένων επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας, η Διοικητική Αρχή δύναται να λαμβάνει υπόψη τα ενδεικτικά στοιχεία που καθορίζονται στο Πέμπτο Παράρτημα.
		(3) Η στοχευμένη επιθεώρηση οδικής ασφάλειας διενεργείται από ομάδα

		εμπειρογνομώνων και τουλάχιστον ένα μέλος αυτής πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο εδάφιο (1) του άρθρου 11.
		(4) Η Διοικητική Αρχή είναι υπεύθυνη και μεριμνά, ώστε, ύστερα από την εκπόνηση κάθε πορίσματος στοχευμένης επιθεώρησης οδικής ασφάλειας, να εκδίδεται αιτιολογημένη απόφαση, στην οποία να αναφέρεται κατά πόσο είναι αναγκαία η λήψη διορθωτικών μέτρων και ειδικότερα προσδιορίζονται τα οδικά τμήματα στα οποία είναι αναγκαίες βελτιώσεις της ασφάλειας των οδικών υποδομών και καθορίζεται η ιεράρχηση των μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας των συγκεκριμένων οδικών τμημάτων.
		(5) Η Διοικητική Αρχή διασφαλίζει ότι τα διορθωτικά μέτρα στοχεύουν πρωτίστως σε οδικά τμήματα με χαμηλά επίπεδα ασφάλειας, τα οποία προσφέρονται για την υλοποίηση μέτρων με υψηλό δυναμικό, για αύξηση της ασφάλειας και μείωση του κόστους των ατυχημάτων.
		(6) Η Διοικητική Αρχή καταρτίζει και επικαιροποιεί τακτικά σχέδιο μέτρων προτεραιότητας βάσει κινδύνου για να παρακολουθεί την υλοποίηση των καθορισμένων διορθωτικών μέτρων.».
Τροποποίηση του άρθρου 11 του βασικού νόμου.		7. Το άρθρο 11 του βασικού νόμου τροποποιείται με την αντικατάσταση στη δεύτερη επιφύλαξη του εδαφίου (2) αυτού του σημείου της τελείας με το σημείο της άνω και κάτω τελείας και την προσθήκη, αμέσως μετά, της ακόλουθης νέας επιφύλαξης:
		«Νοείται έτι περαιτέρω ότι, στο πλαίσιο της εκπαίδευσης των ελεγκτών οδικής ασφάλειας διασφαλίζεται ότι, στο αρχικό πρόγραμμα εκπαίδευσης περιλαμβάνονται πτυχές που αφορούν ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου και την υποδομή για παρόμοιους χρήστες.».
Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη των νέων άρθρων 12 και 13.		8. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το άρθρο 11 αυτού, των ακόλουθων νέων άρθρων:
	«Προστασία ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.	12. Η Διοικητική Αρχή διασφαλίζει ότι οι ανάγκες των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου λαμβάνονται υπόψη κατά την εφαρμογή των διαδικασιών που προβλέπονται στις διατάξεις των άρθρων 5 έως 8Α.
	Οδική σήμανση και οδική σηματοδότηση.	13. Η Διοικητική Αρχή διασφαλίζει ότι στις υφιστάμενες και μελλοντικές διαδικασίες για οδική σήμανση και οδική σηματοδότηση στο εν λειτουργία οδικό δίκτυο, για το οποίο εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 3, δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στην αναγνωσιμότητα και την ανιχνευσιμότητα των οδηγιών και των αυτοματοποιημένων συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης, οι δε διαδικασίες είναι σύμφωνες με κοινές προδιαγραφές που δύναται να καθορίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση.».
Τροποποίηση του βασικού νόμου με την αντικατάσταση του Πρώτου, Δεύτερου, Τρίτου και Τέταρτου Παραρτήματος αυτού.		9. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την αντικατάσταση του Πρώτου, Δεύτερου, Τρίτου και Τέταρτου Παραρτήματος αυτού, με τα ακόλουθα Παραρτήματα:
«ΠΡΩΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ [Άρθρο 5(2)]		
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ		
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), συμπεριλαμβανομένων των εκτιμώμενων ροών πεζών και ποδηλάτων που προσδιορίζονται βάσει της χρήσης παρακείμενης γης,
- στ) εποχή του έτους και κλιματικές συνθήκες,
- ζ) ύπαρξη επαρκούς αριθμού ασφαλών χώρων στάθμευσης,
- η) σεισμική δραστηριότητα.

ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
[Άρθρο 6(2), (4)]

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

1. Κριτήρια για το στάδιο προμελέτης:

- α) γεωγραφική θέση (π.χ. έκθεση σε κατολισθήσεις, πλημμύρες, χιονοστιβάδες κ.λπ.), εποχή του έτους, 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,
- ιδ) μέτρα για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου:
 - i) μέτρα για τους πεζούς,
 - ii) μέτρα για τους ποδηλάτες, συμπεριλαμβανομένης της ύπαρξης εναλλακτικών διαδρομών ή διαχωριστικών διατάξεων από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων υψηλής ταχύτητας,
 - iii) μέτρα για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα,
 - iv) πυκνότητα και τοποθεσία των διασταυρώσεων για πεζούς και ποδηλάτες,
 - v) μέτρα για τους πεζούς και τους ποδηλάτες στις επηρεαζόμενες οδούς της περιοχής,
 - vi) διαχωρισμός των πεζών και των ποδηλάτων από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων υψηλής ταχύτητας ή ύπαρξη άμεσων εναλλακτικών διαδρομών σε οδούς χαμηλότερης κατηγορίας.

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) μέτρα για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου:
 - i) μέτρα για τους πεζούς,
 - ii) μέτρα για τους ποδηλάτες,
 - iii) μέτρα για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα,
- θ) εργονομική προσαρμογή οδικών συστημάτων συγκράτησης (κεντρικές νησίδες και στηθαία ασφαλείας 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:

- α) αξιολόγηση της οδικής ασφάλειας με βάση την πραγματική συμπεριφορά των χρηστών.
- β) Οι έλεγχοι σε οποιοδήποτε στάδιο μπορούν να οδηγήσουν στην ανάγκη επανεξέτασης των κριτηρίων για τα προηγούμενα στάδια.

ΤΡΙΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
[Άρθρο 7(4)]

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

1. Γενικά:

- α) τύπος οδού ως προς τον τύπο και το μέγεθος των περιοχών/πόλεων που συνδέει,
- β) μήκος οδικού τμήματος,
- γ) τύπος περιοχής (αγροτική, αστική),
- δ) χρήση γης (εκπαιδευτική, εμπορική, βιομηχανική και κατασκευαστική, κατοικίες, γεωργική και αγροτική, αδόμητες περιοχές),
- ε) πυκνότητα σημείων πρόσβασης σε ακίνητα,
- στ) ύπαρξη οδού εξυπηρέτησης (π.χ. για μαγαζιά),
- ζ) ύπαρξη οδικών έργων,
- η) ύπαρξη χώρου στάθμευσης.

2. Όγκοι κυκλοφορίας:

- α) όγκοι κυκλοφορίας,
- β) παρατηρούμενοι όγκοι κυκλοφορίας μοτοσικλετών,
- γ) παρατηρούμενοι όγκοι κυκλοφορίας πεζών σε αμφότερες τις πλευρές, σημειώνοντας “κατά μήκος” ή “σε διαβάσεις”,
- δ) παρατηρούμενοι όγκοι κυκλοφορίας ποδηλάτων και στις δύο πλευρές, σημειώνοντας “κατά μήκος” ή “διελεύσεως”,
- ε) παρατηρούμενοι όγκοι κυκλοφορίας βαρέων φορτηγών οχημάτων,
- στ) εκτιμώμενες ροές πεζών που προσδιορίζονται βάσει της χρήσης παρακείμενης γης,
- ζ) εκτιμώμενες ροές ποδηλάτων που προσδιορίζονται βάσει της χρήσης παρακείμενης γης.

3. Δεδομένα ατυχημάτων:

- α) αριθμός, τοποθεσία και αιτία θανάτων ανά ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου,
- β) αριθμός και τοποθεσία σοβαρών τραυματιών ανά ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου.

4. Λειτουργικά χαρακτηριστικά:

- α) όριο ταχύτητας (γενικό, για μοτοσικλετιστές, για φορτηγά),
- β) λειτουργική ταχύτητα (85ο εκατοστημόριο),
- γ) διαχείριση ταχύτητας ή/και αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας,
- δ) ύπαρξη συσκευών ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS): ειδοποιήσεις αναμονής, πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων,
- ε) προειδοποίηση για σχολική ζώνη,
- στ) παρουσία επιβλέποντος σχολικής διάβασης σε καθορισμένες περιόδους.

5. Γεωμετρικά χαρακτηριστικά:

- α) χαρακτηριστικά διατομής (αριθμός, τύπος και πλάτος λωρίδων, μορφή και υλικό κεντρικών διάμεσων ερεισμάτων, ποδηλατόδρομοι, πεζοδρόμια κ.λπ.), συμπεριλαμβανομένης της ποικιλομορφίας τους,
- β) οριζόντια καμπυλότητα,
- γ) κλίση και κατακόρυφη χάραξη,
- δ) απόσταση ορατότητας και αναγνώρισης σημάτων.

6. Αντικείμενα, λωρίδες έκτακτης ανάγκης και οδικά συστήματα συγκράτησης:

- α) παρόδιο περιβάλλον των οδών και λωρίδες έκτακτης ανάγκης,
- β) παρόδια σταθερά εμπόδια (π.χ. πόλοι φωτισμού, δέντρα κ.λπ.),
- γ) απόσταση εμποδίων από τον παρόδιο χώρο,
- δ) πυκνότητα εμποδίων,
- ε) λωρίδες με τραχεία επιφάνεια,
- στ) οδικά συστήματα συγκράτησης.

7. Γέφυρες και σήραγγες:

- α) παρουσία και αριθμός γεφυρών, καθώς και σχετικές πληροφορίες που τις αφορούν,
- β) παρουσία και αριθμός των σηράγγων, καθώς και σχετικές πληροφορίες που τις αφορούν,
- γ) οπτικά στοιχεία που αντιπροσωπεύουν κινδύνους για την ασφάλεια της υποδομής.

8. Διασταυρώσεις:

- α) τύπος διασταύρωσης και αριθμός βραχιόνων (σημειώνοντας ιδίως τον τύπο χειρισμού και την ύπαρξη προστατευόμενων στροφών),
- β) διοχέτευση,
- γ) ποιότητα διασταύρωσης,
- δ) όγκος κίνησης στη διασταυρούμενη οδό,
- ε) παρουσία ισόπεδων διαβάσεων (σημειώνοντας ιδίως τους τύπους διαβάσεων και εάν αυτές είναι επανδρωμένες, μη επανδρωμένες, χειροκίνητες ή αυτόματες).

9. Συντήρηση:

- α) ελαττώματα οδοστρώματος,
- β) αντίσταση ολίσθησης οδοστρώματος,
- γ) κατάσταση ερεισμάτων (συμπεριλαμβανομένου του πρασίνου),
- δ) κατάσταση σημάτων, διαγραμμίσεων και οριοθέτησης,
- ε) κατάσταση οδικών συστημάτων συγκράτησης.

10. Διευκολύνσεις για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου:

- α) διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων (ισόπεδες διαβάσεις και ανισόπεδη διάβαση),
- β) διαβάσεις για ποδήλατα (ισόπεδες διαβάσεις και ανισόπεδη διάβαση),
- γ) φράχτης για τους πεζούς,
- δ) ύπαρξη πεζοδρομίου ή διαχωριστική διευκόλυνση,

- ε) διευκολύνσεις για ποδήλατα και είδος αυτών των διευκολύνσεων (ποδηλατόδρομοι, ποδηλατολωρίδες, άλλο),
- στ) ποιότητα των διαβάσεων πεζών ως προς την ευδιακριτότητα και τη σήμανση κάθε διευκόλυνσης,
- ζ) διευκολύνσεις διάβασης πεζών και ποδηλάτων σε βραχίονα εισόδου δευτερεύουσας οδού στο δίκτυο,
- η) ύπαρξη εναλλακτικών διαδρομών για πεζούς και ποδηλάτες, όταν δεν υπάρχουν διαχωρισμένες διευκολύνσεις.

11. Συστήματα πριν και μετά τη σύγκρουση όσον αφορά τραυματισμούς από οδικά ατυχήματα και στοιχεία μετριάσμού της σοβαρότητας:

- α) επιχειρησιακά κέντρα δικτύου και άλλες εγκαταστάσεις περιπολίας,
- β) μηχανισμοί γνωστοποίησης των συνθηκών οδήγησης στους χρήστες του οδικού δικτύου, ώστε να προλαμβάνονται ατυχήματα ή συμβάντα,
- γ) συστήματα αυτόματης ανίχνευσης συμβάντων (AID): αισθητήρες και κάμερες,
- δ) συστήματα διαχείρισης συμβάντων,
- ε) συστήματα επικοινωνίας με υπηρεσίες άμεσης επέμβασης.

ΤΕΤΑΡΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
[Άρθρο 9(1)]

**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΑ
ΣΕ ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ**

Οι εκθέσεις ατυχήματος περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:

1. Τοποθεσία του ατυχήματος (όσον το δυνατόν πιο ακριβής), συμπεριλαμβανομένων των συντεταγμένων GNSS,
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,
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.».

Τροποποίηση του βασικού νόμου με την προσθήκη του νέου Πέμπτου Παραρτήματος.

10. Ο βασικός νόμος τροποποιείται με την προσθήκη, αμέσως μετά το Τέταρτο Παράρτημα αυτού, του ακόλουθου νέου Παραρτήματος:

«ΠΕΜΠΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
[Άρθρο 8Α (2)]

**ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΣΤΟΧΕΥΜΕΝΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ
ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

1. Χάραξη και διατομή οδού:

- α) απόσταση ορατότητας και αναγνώρισης σημάτων,
- β) όριο ταχύτητας και δημιουργία ζωνών ταχύτητας,
- γ) αυτονόητη χάραξη (δηλαδή χάραξη “ευανάγνωστη” από τους χρήστες του οδικού δικτύου),
- δ) πρόσβαση σε παρακείμενα ακίνητα και συγκροτήματα,

- ε) πρόσβαση οχημάτων έκτακτης ανάγκης και εξυπηρέτησης,
- στ) τερματικά σε γέφυρες και αναχώματα,
- ζ) παρόδιος σχεδιασμός (ερείσματα, ρείθρα οδοστρώματος, κλίση και κράσπεδα).

2. Διασταυρώσεις και κόμβοι:

- α) καταλληλότητα του τύπου διασταύρωσης/κόμβου,
- β) γεωμετρία της διάταξης της διασταύρωσης/του κόμβου,
- γ) ορατότητα και αναγνώριση (αντίληψη) των διασταυρώσεων,
- δ) ορατότητα στη διασταύρωση,
- ε) διαμόρφωση των βοηθητικών λωρίδων στις διασταυρώσεις,
- στ) έλεγχος της κυκλοφορίας στη διασταύρωση (π.χ. έλεγχος με σήμα διακοπής πορείας, σήματα κυκλοφορίας κ.λπ.),
- ζ) ύπαρξη διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων.

3. Μέτρα για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου:

- α) μέτρα για τους πεζούς,
- β) μέτρα για τους ποδηλάτες,
- γ) μέτρα για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα,
- δ) συγκοινωνίες και υποδομές,
- ε) ισόπεδες διαβάσεις (σημειώνοντας ιδίως τους τύπους διαβάσεων και εάν αυτές είναι επανδρωμένες, μη επανδρωμένες, χειροκίνητες ή αυτόματες).

4. Φωτισμός, σήματα και διαγραμμίσεις:

- α) συνεκτικά οδικά σήματα, ορατότητα χωρίς εμπόδια,
- β) ευανάγνωστο των οδικών σημάτων (θέση, μέγεθος, χρώμα),
- γ) πινακίδες σήμανσης,
- δ) συνεκτικές οδικές διαγραμμίσεις και οριοθέτηση,
- ε) ευανάγνωστο των οδικών διαγραμμίσεων (θέση, διαστάσεις και αντανακλαστικότητα υπό συνθήκες ξηρασίας και υγρασίας),
- στ) κατάλληλη αντίθεση των οδικών διαγραμμίσεων,
- ζ) φωτισμός οδών και διασταυρώσεων,
- η) κατάλληλος οδικός εξοπλισμός.

5. Σήματα κυκλοφορίας:

- α) λειτουργία,
- β) ορατότητα.

6. Αντικείμενα, λωρίδες έκτακτης ανάγκης και οδικά συστήματα συγκράτησης:

- α) παρόδιο περιβάλλον των οδών, συμπεριλαμβανομένου του πρασίνου,
- β) παρόδιοι κίνδυνοι και οριογραμμή οδοστρώματος ή απόσταση από ποδηλατόδρομο,
- γ) φιλική προς τον χρήστη προσαρμογή οδικών συστημάτων συγκράτησης (κεντρικές νησίδες και στηθαία πρόσκρουσης για την αποτροπή κινδύνων για ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου),
- δ) άκρα στηθαίων πρόσκρουσης,
- ε) κατάλληλα οδικά συστήματα συγκράτησης σε γέφυρες και αναχώματα,
- στ) φράχτες (σε οδούς περιορισμένης πρόσβασης).

7. Οδόστρωμα:

- α) ελαττώματα οδοστρώματος,
- β) αντίσταση ολίσθησης,
- γ) χαλαρό υλικό/χάλικες/λίθοι,
- δ) συγκέντρωση νερού, αποστράγγιση υδάτων.

8. Γέφυρες και σήραγγες:

- α) παρουσία και αριθμός γεφυρών,
- β) παρουσία και αριθμός σηράγγων,
- γ) οπτικά στοιχεία που αντιπροσωπεύουν κινδύνους για την ασφάλεια της υποδομής.

9. Άλλα θέματα:

- α) πρόβλεψη ασφαλών χώρων στάθμευσης και χώρων ανάπαυσης,
- β) μέτρα για την κυκλοφορία βαρέων φορτηγών οχημάτων,
- γ) θάμβωση προβολέων,
- δ) οδικά έργα,
- ε) επισφαλείς δραστηριότητες παραπλεύρως της οδού,
- στ) κατάλληλη ενημέρωση μέσω εξοπλισμού ITS (π.χ., πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων),
- ζ) άγρια πανίδα και ζώα,
- η) προειδοποιήσεις για σχολική ζώνη (κατά περίπτωση).».