



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

Αρ. Φακ.: 16.6.2.3
Αρ. Τηλ. : 22806523, 22806502
Αρ. Φαξ : 22510456

6 Ιουλίου, 2020

Αρχηγό Αστυνομίας

Γενικό Διευθυντή Υπουργείου Εσωτερικών,

Γενικό Διευθυντή Υπουργείου Ενέργειας, Εμπορίου και Βιομηχανίας,

Γενικό Διευθυντή Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος,

Γενικό Διευθυντή Γ.Δ. Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων, Συντονισμού και Ανάπτυξης,

Διευθυντή Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως,

Διευθυντή Τμήματος Δασών,

Έπαρχο Λευκωσίας,

Έπαρχο Αμμοχώστου,

Έπαρχο Λεμεσού,

Έπαρχο Λάρνακας,

Έπαρχο Πάφου,

Δήμους (όλους)

Πρόεδρο Επιστημονικού και Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου ✓



ΤΜΗΜΑ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
1428 ΛΕΥΚΩΣΙΑ

ΕΤΕΚ		
Αρ. Φακ.	3.1	
A/A	132349	
ΗΜΕΡ. ΛΗΨΗΣ		
13 JUL 2020		
ΕΝΕΡΓΕΙΑ	ΕΝΔΕΙΞΕΙΣ	ΣΧΟΛΙΑ
ΠΟΥ		1/14
ΠΟΥ		Gr. A. A. A.

Δημόσια Διαβούλευση

Νέα Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 της Ευρωπαϊκής Ένωσης
για τροποποίηση της Οδηγίας 2008/96/ΕΚ
για τη Διαχείριση της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών

Νομοσχέδιο με τίτλο «ο περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών
Υποδομών (Τροποποιητικός) Νόμος του 2021»

Αναφέρομαι στο πιο πάνω θέμα και σας πληροφορώ ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση προώθησε την αναθεώρηση της Οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών, στα πλαίσια της Τρίτης Δέσμης Μέτρων

«Η Ευρώπη σε κίνηση» (Mobility Package III). Η αναθεώρηση περιλαμβάνει την επέκταση του πεδίου κάλυψης και του περιεχομένου της Οδηγίας, προς βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας στο οδικό δίκτυο. Η βασική στόχευση της αναθεωρημένης Οδηγίας είναι η μείωση κατά 50% των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από οδικές συγκρούσεις, σύμφωνα με τον πανευρωπαϊκό στόχο με ορίζοντα το 2030. Σημαντικό υπόβαθρο της αναθεωρημένης Οδηγίας είναι η υιοθέτηση της στρατηγικής του Ασφαλούς Συστήματος (Safe System) και κατ' επέκταση της έννοιας του «συγχωρητικού» οδικού περιβάλλοντος.

2. Η νέα Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τροποποίηση της Οδηγίας 2008/96/ΕΚ για τη Διαχείριση της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών, δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις 26 Νοεμβρίου 2019 και τα Κράτη Μέλη θα πρέπει να την υιοθετήσουν μέχρι τις 17 Δεκεμβρίου 2021. Σημειώνεται ότι η Οδηγία 2008/96/ΕΚ έχει εναρμονιστεί με τον περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμο του 2011 (Ν.8(Ι)/2011), ενώ το προσεχές διάστημα θα προωθηθεί τροποποιητική νομοθεσία για εναρμόνιση και με την Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936.

3. Βασικό αντικείμενο των Οδηγιών 2019/1936 & 2008/96/ΕΚ είναι η διενέργεια των ακόλουθων διαδικασιών:

- I. Εκτιμήσεις επιπτώσεων οδικής ασφάλειας.
- II. Έλεγχοι οδικής ασφάλειας.
- III. Επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας.
- III. Αξιολογήσεις ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου.

Οι πιο πάνω διαδικασίες εφαρμόζονται ανάλογα με την περίπτωση και συγκεκριμένα, αν η οδός ή το έργο οδικών υποδομών βρίσκεται στο στάδιο του σχεδιασμού, είτε υπό κατασκευή, είτε έχει παραδοθεί στην κυκλοφορία.

4. Το κύριο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας, ακόμη και με την επέκταση του πεδίου εφαρμογής στην Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936, περιορίζεται ουσιαστικά στο οδικό δίκτυο της αρμοδιότητας του Τμήματος Δημοσίων Έργων και συγκεκριμένα:

- I. Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο Μεταφορών.
- II. Αυτοκινητόδρομους.
- III. Άλλους κύριους άξονες, εκτός αστικών περιοχών, που συνδέουν μεγάλες πόλεις ή περιοχές, ή και τα δύο, και που ανήκουν στην υψηλότερη κατηγορία οδού, κάτω από την κατηγορία “αυτοκινητόδρομος” στην εθνική ταξινόμηση των οδών.

5. Επιπρόσθετα, η νέα Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936 επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής και σε οδούς/ έργα οδικών υποδομών που ολοκληρώνονται με συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Στην περίπτωση αυτή, η Οδηγία εξαιρεί τις οδούς και τα έργα οδικών υποδομών που βρίσκονται εντός αστικών περιοχών, εξυπηρετούν παρόδιες ιδιοκτησίες και 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. Έχοντας υπόψη τις εξαιρέσεις

που περιγράφονται πιο πάνω, θεωρούμε ότι, η περίπτωση ύπαρξης οδών και έργων οδικών υποδομών εκτός της αρμοδιότητας του Τμήματος Δημοσίων Έργων, που θα προωθηθούν με συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση και εμπίπτουν στις πρόνοιες της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936, είναι εξαιρετικά περιορισμένες. Σε περίπτωση που υπάρχουν τέτοιες περιπτώσεις ή υπάρχουν αμφιβολίες για την εφαρμογή της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1936, παρακαλώ όπως ενημερωνόμαστε σχετικά, ώστε να υπάρχει η απαραίτητη συνεννόηση ή και υποστήριξη στο έργο σας.

7. Σας αποστέλλουμε το τελικό προσχέδιο της τροποποίηση του Περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμου του 2011 (Ν. 8(Ι)/2011), στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης, σε περίπτωση που επιθυμείτε να καταθέσετε οποιοδήποτε σχόλιο/ πρόταση επί του Νομοσχεδίου. Στα πλαίσια της δημόσιας διαβούλευσης έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του Τμήματος Δημοσίων Έργων τα κείμενα των υπό αναφορά Οδηγιών και του Νόμου Ν. 8(Ι)/2011. Για τυχόν περαιτέρω ενημέρωση/ απορίες μπορείτε να επικοινωνείτε με τον υπεύθυνο του Τμήματος για το θέμα κ. Χάρη Χριστοδούλου, τηλ. Επικοινωνίας: 22806523, διεύθυνση ηλεκτρ. ταχυδρομείου: cchristodoulou@mcw.gov.cy

8. Παρακαλώ για τις τυχόν γραπτές σας απόψεις επί του συνημμένου Νομοσχεδίου μέχρι τις 24 Αυγούστου 2020.



Σωκράτης Ζαπίτης
Διευθυντής
Τμήματος Δημοσίων Έργων

Κοιν.: Γενικό Διευθυντή Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων,
Διευθύντρια Διεύθυνσης Ελέγχου,
Γραμματέα Ένωσης Δήμων,
Πρώτο Εκτελεστικό Μηχανικό (Μ),
Πρώτο Εκτελεστικό Μηχανικό (Εκτελ. & Επιβλ.),
Πρώτο Εκτελεστικό Μηχανικό (Σ.),
Κλάδο Μελετών Υπεραστικών Δρόμων,
Κλάδο Κυκλοφοριακών Μελετών και Οδικής Ασφάλειας,
Κλάδο Βιώσιμης Κινητικότητας
Κλάδο Συντήρησης Δρόμων,
Επαρχιακό Μηχανικό Τμ. Δημοσίων Έργων (όλους),
Ομάδα Υποστήριξης του Διευθυντή.

Για τις τυχόν
απόψεις σας
επί του
Νομοσχεδίου.

**Ο ΠΕΡΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΟΣ) ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2021**

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»,

Επίσημη
Εφημερίδα της
Ε.Ε.:
L 305, 26.11.2019,
σ. 1.

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 2021 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 έως 2021.

2.-(1) Το άρθρο 2. του βασικού Νόμου τροποποιείται με τη προσθήκη, στην κατάλληλη αλφαβητική σειρά των ακόλουθων νέων ερμηνειών εκτός εάν από το κείμενο προκύπτει διαφορετική έννοια:

««ευάλωτος χρήστης οδικού δικτύου» σημαίνει το χρήστη του οδικού δικτύου που δεν χρησιμοποιεί αυτοκίνητο, μεταξύ των οποίων είναι, ιδίως, οι ποδηλάτες και οι πεζοί, καθώς και οι χρήστες μηχανοκίνητων δικύκλων»

«κύρια οδός» για σκοπούς του παρόντος Νόμου σημαίνει την οδό εκτός αστικών περιοχών που συνδέει μεγάλες πόλεις ή περιοχές, ή και τα δύο, και που 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 που απαιτούν εργασίες συντήρησης για λόγους ασφάλειας·

«στοχευμένη επιθεώρηση οδικής ασφάλειας» σημαίνει τη στοχευμένη έρευνα για να εντοπισθούν επικίνδυνες συνθήκες, ελαττώματα και προβλήματα 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 ασφάλειά τους·»

(2) Το άρθρο 2. του βασικού νόμου τροποποιείται με τη διαγραφή των ακόλουθων ερμηνειών: «επιθεώρηση ασφαλείας», «κατάταξη τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων», «κατάταξη του δικτύου ασφάλειας»,

3.-(1) Το άρθρο 3-(1) του βασικού Νόμου αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

« 3.-(1) (α) Τηρουμένων των διατάξεων του εδαφίου (2), ο παρών Νόμος εφαρμόζεται στις οδούς που αποτελούν μέρος του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, τους αυτοκινητόδρομους και τους άλλους κύριους άξονες, είτε είναι στο στάδιο του σχεδιασμού, είτε υπό κατασκευή, είτε έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία.

(β) Ο παρών Νόμος, εφαρμόζεται επίσης σε οδούς και σε έργα οδικών υποδομών που δεν καλύπτονται από την παράγραφο (α) του παρόντος εδαφίου και που 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 Νόμου και δύναται να εξαιρέσει από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος Νόμου τις κύριες οδούς που παρουσιάζουν χαμηλό κίνδυνο για την ασφάλεια, βάσει δεόντως αιτιολογημένων λόγων που συνδέονται με τους όγκους κυκλοφορίας και τις στατιστικές ατυχημάτων.

(δ) Η Διοικητική Αρχή ενημερώνει τα προβλεπόμενα Όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα καθορισμένα χρονοδιαγράμματα, για τις απαραίτητες πληροφορίες που προβλέπονται να διαβιβάζονται σε αυτά με βάση τις πρόνοιες της Οδηγία (ΕΕ) 2019/1936.»

(2) Το άρθρο 3 του βασικού Νόμου τροποποιείται με την προσθήκη του ακόλουθου εδαφίου:

«Αντικείμενο

(3) Ο παρών Νόμος καθιερώνει 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.»

4. Το άρθρο 7 του βασικού Νόμου αντικαθίσταται με το ακόλουθο άρθρο:

«Αξιολόγηση της ασφάλειας στο σύνολο του οδικού δικτύου

7.-(1) Η Διοικητική Αρχή είναι υπεύθυνη και μεριμνά για την πραγματοποίηση της αξιολόγησης της ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου που είναι σε λειτουργία και εμπίπτει στις πρόνοιες του εδαφίου (1) του άρθρου 3 του

παρόντος Νόμου.

(2) Στα πλαίσια 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 είναι σε λειτουργία για πάνω από τρία χρόνια 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 2024. Οι μεταγενέστερες αξιολογήσεις ολόκληρου του οδικού δικτύου διενεργούνται σε συχνότητα επαρκή, ώστε να εξασφαλίζονται κατάλληλα επίπεδα ασφάλειας, ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, διενεργούνται τουλάχιστον κάθε πέντε 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 του παρόντος Νόμου.

(5) Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης όπως περιγράφεται στο εδάφιο (1) του παρόντος άρθρου και με σκοπό την ιεράρχηση των αναγκών για περαιτέρω δράση, η Διοικητική Αρχή ταξινομεί όλα τα τμήματα του οδικού δικτύου σε τουλάχιστον τρεις κατηγορίες σύμφωνα με το επίπεδο ασφαλείας τους.»

5. Τα εδάφια (1), (2), (3) και ο πλαγιότιτλος του άρθρου 8 του βασικού Νόμου αντικαθίσταται με τα ακόλουθα και αναριθμείται το εδάφιο (4) του βασικού Νόμου σε (3):

«Περιοδικές
επιθεωρήσεις
οδικής ασφάλειας

8.-(1) Η Διοικητική Αρχή εξασφαλίζει ότι πραγματοποιούνται περιοδικές επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας με επαρκή συχνότητα στην υπό εξέταση οδική υποδομή που είναι σε λειτουργία και εμπίπτει στις πρόνοιες του εδαφίου (1) του άρθρου 3 του παρόντος Νόμου, ώστε να διασφαλίζονται τα ενδεδειγμένα επίπεδα ασφάλειας.

(2) Η Διοικητική Αρχή είναι υπεύθυνη και μεριμνά για την ασφάλεια των τμημάτων του οδικού δικτύου που οδηγούν σε σήραγγες, οι οποίες καλύπτονται από τον περί Ελάχιστων Απαιτήσεων Ασφαλείας για τις Σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου Νόμο του 2006, όπως αυτός εκάστοτε τροποποιείται ή αντικαθίσταται, με τη διενέργεια κοινών επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας, στις οποίες συμμετέχουν οι αρμόδιοι φορείς που εμπλέκονται στην εφαρμογή του παρόντος Νόμου και του υπό αναφορά Νόμου. Οι κοινές επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας διενεργούνται με επαρκή συχνότητα, ώστε να διασφαλίζονται τα ενδεδειγμένα επίπεδα ασφάλειας, ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, διενεργούνται τουλάχιστον κάθε έξι έτη.».

6. Μετά το άρθρο 8 του βασικού Νόμου προστίθεται το άρθρο 8(α) ως ακολούθως:

«Διαδικασίες
παρακολούθησης
για οδούς σε
λειτουργία

8(α).-(1) Η Διοικητική Αρχή διασφαλίζει ότι, τα ευρήματα των αξιολογήσεων ασφάλειας ολόκληρου του οδικού δικτύου, που διενεργούνται σύμφωνα με το άρθρο 7 του παρόντος Νόμου, 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 του παρόντος Νόμου.

(3) Οι στοχευμένες επιθεωρήσεις οδικής ασφάλειας διεξάγονται από ομάδες εμπειρογνομόνων. Τουλάχιστον ένα μέλος της ομάδας εμπειρογνομόνων πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο εδάφιο (1) του άρθρου 11 του παρόντος Νόμου.

(4) Η Διοικητική Αρχή είναι υπεύθυνη και μεριμνά ότι στα πορίσματα των στοχευμένων επιθεωρήσεων οδικής ασφάλειας δίνεται συνέχεια με αιτιολογημένες αποφάσεις στις οποίες προσδιορίζεται εάν είναι αναγκαία η λήψη διορθωτικών μέτρων. Πιο συγκεκριμένα, προσδιορίζονται τα οδικά τμήματα όπου είναι αναγκαίες βελτιώσεις της ασφάλειας των οδικών υποδομών και καθορίζεται η ιεράρχηση 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.»

7. Μετά τη δεύτερη επιφύλαξη στο εδάφιο (2) του άρθρου 11 του βασικού Νόμου προστίθεται η ακόλουθη επιφύλαξη:

«Νοείται έτι περαιτέρω ότι στα πλαίσια 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.»

8. Μετά το άρθρο 11 του βασικού Νόμου προστίθεται τα άρθρα 12 και 13 ως

ακολουθώς:

«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 στα άρθρα 5 έως 8(α).

Οδική σήμανση
και οδική
σηματοδότηση

(13). Η Διοικητική Αρχή διασφαλίζει ότι στις υφιστάμενες και μελλοντικές της διαδικασίες για οδική σήμανση και οδική σηματοδότηση στο εν λειτουργία οδικό δίκτυο που εμπίπτει στο εδάφιο (1) του άρθρου 3 του παρόντος Νόμου, δίνει ιδιαίτερη προσοχή στην αναγνωσιμότητα και την ανιχνευσιμότητα των οδηγών και των αυτοματοποιημένων συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης. Οι διαδικασίες αυτές λαμβάνουν υπόψη κοινές προδιαγραφές που δύναται να καθορίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση .»

9. Τα Παραρτήματα Ένα ως Τέσσερα αντικαθίστανται και προστίθεται στη συνέχεια το Παράρτημα Πέντε ως ακολούθως:

«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 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,
- 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 ποδηλατών 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) 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: 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(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 ευφών 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.

ΠΕΜΠΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

[Άρθρο 8(α)(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) οδικά σήματα, ορατότητα χωρίς εμπόδια,
- β) ευανάγνωστο των οδικών σημάτων (θέση, μέγεθος, χρώμα),
- γ) πινακίδες σήμανσης,
- δ) 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 ασφαλείας για την αποτροπή κινδύνων για ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου),
- δ) άκρα στηθαίων ασφαλείας,
- 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).»