

Οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

της 19ης Νοεμβρίου 2008

για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1 στοιχείο γ),

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [1],

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 251 της συνθήκης [2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το οδικό διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών που καθορίζεται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών [3], έχει εξαιρετική σημασία για την υποστήριξη της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και συνοχής, καθώς και για την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ευημερίας. Θα πρέπει ιδίως να εξασφαλισθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

(2) Η Επιτροπή, στη Λευκή Βίβλο της 12ης Σεπτεμβρίου 2001 με τίτλο "η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών", διατύπωσε την άποψη ότι είναι αναγκαίο να πραγματοποιούνται εκτιμήσεις των επιπτώσεων και έλεγχοι της οδικής ασφάλειας, έτσι ώστε να εντοπίζονται και να αντιμετωπίζονται τα οδικά τμήματα υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων εντός της Κοινότητας. Έθεσε επίσης το στόχο να μειωθεί κατά το ήμισυ ο αριθμός των θανάτων στους ευρωπαϊκούς δρόμους μεταξύ 2001 και 2010.

(3) Η Επιτροπή, στην ανακοίνωσή της, της 2ας Ιουνίου 2003, "Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια — Μείωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση του αριθμού των θυμάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ από σήμερα έως το 2010: ένα ζήτημα που μας αφορά όλους" χαρακτήρισε τις οδικές υποδομές ως τον τρίτο πυλώνα της πολιτικής οδικής ασφάλειας, ο οποίος θα πρέπει να συμβάλει σημαντικά στην επίτευξη του στόχου της Κοινότητας να μειωθούν τα ατυχήματα.

(4) Τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί μεγάλη πρόοδος στο σχεδιασμό των οχημάτων (μέτρα ασφάλειας, ανάπτυξη και εφαρμογή νέων τεχνολογιών), η οποία έχει συντείνει στο να μειωθεί ο αριθμός των νεκρών και των τραυματιών σε τροχαία ατυχήματα. Παρόλα αυτά, προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος που έχει τεθεί για το 2010, είναι ανάγκη να αναληφθεί δράση, και σε άλλους τομείς. Η διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών προσφέρει μεγάλα περιθώρια βελτίωσης που πρέπει να αξιοποιηθούν επωφελώς.

(5) Η διαμόρφωση κατάλληλων διαδικασιών είναι βασικό εργαλείο για τη βελτίωση της ασφάλειας των οδικών υποδομών στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο. Οι εκτιμήσεις των επιπτώσεων όσον αφορά την οδική ασφάλεια θα πρέπει να αποδεικνύουν, σε στρατηγικό επίπεδο, τις συνέπειες που μπορεί να έχουν στην οδική ασφάλεια οι διαφορετικές λύσεις σχεδιασμού έργου υποδομής και θα πρέπει να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην επιλογή των διαδρομών. Τα αποτελέσματα της εκτίμησης των επιπτώσεων όσον αφορά την οδική ασφάλεια μπορούν να καταγράφονται σε περισσότερα από ένα έγγραφα. Επίσης, οι έλεγχοι οδικής ασφάλειας θα πρέπει να αναδεικνύουν, με λεπτομέρειες, τα επισφαλή χαρακτηριστικά των έργων οδικής

υποδομής. Είναι, επομένως, λογικό να αναπτυχθούν διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται σε αυτά τα δύο πεδία, με σκοπό να αυξηθεί η ασφάλεια στις οδικές υποδομές του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, εξαιρουμένων όμως των οδικών σηράγγων, οι οποίες καλύπτονται από την οδηγία 2004/54/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφαλείας για τις σήραγγες του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου [4].

(6) Ορισμένα κράτη μέλη διαθέτουν ήδη αποτελεσματικά συστήματα διαχείρισης της ασφαλείας των οδικών υποδομών. Θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη αυτά να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν τις υφιστάμενες μεθόδους τους, υπό την προϋπόθεση ότι οι μέθοδοι αυτές συνάδουν με τους στόχους της παρούσας οδηγίας.

(7) Η έρευνα είναι κεφαλαιώδους σημασίας για τη βελτίωση της ασφαλείας στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ανάπτυξη και επίδειξη συστατικών στοιχείων, μέτρων και μεθόδων (συμπεριλαμβανομένης της τηλεματικής) και η διάδοση των αποτελεσμάτων της έρευνας διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην αύξηση της ασφαλείας των οδικών υποδομών.

(8) Ενδεικνύεται να βελτιωθεί το επίπεδο ασφαλείας των υπάρχοντων δρόμων μέσω της συγκέντρωσης των επενδύσεων στα οδικά τμήματα στα οποία παρατηρείται υψηλή συγκέντρωση ατυχημάτων ή/και όπου υπάρχουν οι περισσότερες δυνατότητες μείωσης των ατυχημάτων. Οι οδηγοί, για να είναι σε θέση να προσαρμόσουν τη συμπεριφορά τους και να εντείνουν τη συμμόρφωσή τους προς τους κανόνες κυκλοφορίας, ιδίως όσον αφορά τα όρια ταχύτητας, θα πρέπει να προειδοποιούνται για οδικά τμήματα υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων.

(9) Η κατάταξη της ασφαλείας του δικτύου προσφέρει μεγάλες δυνατότητες αμέσως μόλις τεθεί σε εφαρμογή. Αφού αντιμετωπισθούν τα οδικά τμήματα υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων και ληφθούν διορθωτικά μέτρα, οι επιθεωρήσεις προληπτικής ασφαλείας θα πρέπει να αποκτήσουν σημαντικότερο ρόλο. Οι τακτικές επιθεωρήσεις είναι ουσιαστικό εργαλείο για να αποφεύγονται οι κίνδυνοι στους οποίους είναι δυνατόν να εκτίθενται όλοι οι χρήστες των οδών, ιδίως οι ευάλωτοι, συμπεριλαμβανομένης και της περίπτωσης εκτέλεσης οδικών έργων.

(10) Η εκπαίδευση και η πιστοποίηση του προσωπικού ασφαλείας μέσω εκπαιδευτικών προγραμμάτων και μέσων για την απόκτηση προσόντων επικυρωμένων από τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν στους επαγγελματίες τις αναγκαίες επικαιροποιημένες γνώσεις.

(11) Για τη βελτίωση της ασφαλείας στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, θα πρέπει να θεσπισθούν διατάξεις για συχνότερη και συνεκτικότερη ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών.

(12) Για να εξασφαλισθεί υψηλό επίπεδο ασφαλείας στους δρόμους που βρίσκονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εφαρμόσουν κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση της ασφαλείας των υποδομών. Η κοινοποίηση των κατευθυντήριων γραμμών αυτών στην Επιτροπή και οι τακτικές εκθέσεις τους σχετικά με την εφαρμογή τους θα πρέπει να θέσουν τα θεμέλια για τη συστηματική βελτίωση της ασφαλείας των υποδομών σε κοινοτικό επίπεδο και να επιτρέψουν την εξέλιξη προς ένα αποτελεσματικότερο σύστημα σε εύθετο χρόνο. Οι εκθέσεις για την εφαρμογή τους θα πρέπει εξάλλου να επιτρέψουν στα υπόλοιπα κράτη μέλη να εντοπίζουν τις πλέον αποτελεσματικές λύσεις, ενώ η συστηματική συλλογή δεδομένων από προηγούμενες/επόμενες μελέτες θα πρέπει να επιτρέψει την επιλογή των πλέον αποτελεσματικών μέτρων ενόψει μελλοντικής δράσης.

(13) Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας που αφορούν τις επενδύσεις στον τομέα της οδικής ασφαλείας θα πρέπει να εφαρμόζονται υπό την επιφύλαξη της αρμοδιότητας των κρατών μελών στον τομέα των επενδύσεων για τη συντήρηση του οδικού δικτύου.

(14) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, και συγκεκριμένα η καθιέρωση διαδικασιών για την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου οδικής ασφαλείας σε όλο το διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, δεν δύναται να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται, επομένως, λόγω των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθεί

καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(15) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή [5].

(16) Ειδικότερα, θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να θεσπίσει τα απαιτούμενα κριτήρια για τη βελτίωση των διαδικασιών διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών και την προσαρμογή των παραρτημάτων στην τεχνική πρόοδο. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς της με την προσθήκη νέων μη ουσιωδών στοιχείων, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

(17) Επιβάλλεται να υπάρχουν επαρκείς χώροι στάθμευσης παραπλεύρως των οδών όχι μόνο για την πρόληψη του εγκλήματος, αλλά και για την οδική ασφάλεια. Οι χώροι στάθμευσης παρέχουν τη δυνατότητα στους οδηγούς να κάνουν εγκαίρως στάσεις ανάπαυσης και να συνεχίζουν το ταξίδι τους με πλήρη συγκέντρωση. Η πρόβλεψη επαρκούς αριθμού ασφαλών χώρων στάθμευσης θα πρέπει, συνεπώς, να αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών.

(18) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας [6], τα κράτη μέλη παροτρύνονται να καταρτίζουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία μεταξύ της παρούσας οδηγίας και των μέτρων μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, και να τους δημοσιοποιούν,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία ορίζει την καθιέρωση και την εφαρμογή διαδικασιών για τις εκτιμήσεις των επιπτώσεων οδικής ασφάλειας, τους ελέγχους οδικής ασφάλειας, τη διαχείριση της ασφάλειας του οδικού δικτύου και τις επιθεωρήσεις ασφάλειας από τα κράτη μέλη.
2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στους δρόμους που ανήκουν στο διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο, είτε αυτοί είναι στο στάδιο του σχεδιασμού είτε υπό κατασκευή είτε έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία.
3. Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, ως δέσμη καλών πρακτικών, για την εθνική υποδομή των οδικών μεταφορών που δεν αποτελεί τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου και που έχει κατασκευασθεί, εν όλω ή εν μέρει, με κοινοτική χρηματοδότηση.
4. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στις οδικές σήραγγες που καλύπτονται από την οδηγία 2004/54/ΕΚ.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

1. "διευρωπαϊκό οδικό δίκτυο", το οδικό δίκτυο, όπως αυτό ορίζεται στο τμήμα 2 του παραρτήματος Ι της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ·
2. "αρμόδιος φορέας", κάθε δημόσιος οργανισμός, ο οποίος έχει συσταθεί σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο και εμπλέκεται στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας

λόγω των αρμοδιοτήτων του, συμπεριλαμβανομένων των οργανισμών που έχουν ορισθεί ως αρμόδιοι φορείς και που υπήρχαν πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, εφόσον πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας·

3. "εκτίμηση των επιπτώσεων της οδικής ασφάλειας", η στρατηγική συγκριτική ανάλυση των επιπτώσεων που έχει ένας νέος δρόμος ή η ουσιαστική τροποποίηση του υπάρχοντος δικτύου στις επιδόσεις ασφαλείας του οδικού δικτύου·

4. "έλεγχος της οδικής ασφάλειας", η ανεξάρτητη, λεπτομερής, 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·

5. "κατάταξη τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων", η μέθοδος εντοπισμού, ανάλυσης και κατάταξης 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·

6. "κατάταξη του δικτύου ασφαλείας", η μέθοδος 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·

7. "επιθεώρηση ασφαλείας", ο τακτικός περιοδικός έλεγχος των χαρακτηριστικών και των ελλείψεων που απαιτούν εργασίες συντήρησης για λόγους ασφαλείας·

8. "κατευθυντήριες γραμμές", τα μέτρα που λαμβάνουν τα κράτη μέλη, τα οποία καθορίζουν τα στάδια που πρέπει να ακολουθούνται και τα στοιχεία που πρέπει να εξετάζονται κατά την εφαρμογή των διαδικασιών ασφαλείας που ορίζει η παρούσα οδηγία·

9. "έργο υποδομής", το έργο κατασκευής νέας οδικής υποδομής ή ουσιαστικής τροποποίησης του υπάρχοντος δικτύου, το οποίο επηρεάζει την κυκλοφοριακή ροή.

Άρθρο 3

Αξιολόγηση των επιπτώσεων της οδικής ασφάλειας για έργα υποδομής

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η αξιολόγηση των επιπτώσεων οδικής ασφαλείας πραγματοποιείται για όλα τα έργα υποδομής.

2. Η αξιολόγηση των επιπτώσεων οδικής ασφαλείας πραγματοποιείται κατά το στάδιο του αρχικού σχεδιασμού πριν να εγκριθεί το έργο υποδομής. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη καταβάλλουν προσπάθειες για να τηρήσουν τα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα I.

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

Άρθρο 4

Έλεγχοι οδικής ασφαλείας για έργα υποδομής

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι πραγματοποιούνται έλεγχοι της οδικής ασφαλείας σε όλα τα έργα υποδομής.

2. Κατά την πραγματοποίηση ελέγχων της οδικής ασφαλείας, τα κράτη μέλη καταβάλλουν προσπάθειες για να τηρήσουν τα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα II.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι διορίζεται ελεγκτής για τον έλεγχο των σχεδιαστικών χαρακτηριστικών ενός έργου υποδομής.

Ο ελεγκτής διορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9, παράγραφος 4, και έχει τα απαραίτητα προσόντα και την εκπαίδευση που ορίζονται στο άρθρο 9. Όταν

οι έλεγχοι διενεργούνται από ομάδες, τουλάχιστον ένα μέλος της ομάδας διαθέτει πιστοποιητικό επάρκειας κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 9 παράγραφος 3.

3. Οι έλεγχοι της οδικής ασφάλειας αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της διαδικασίας σχεδιασμού του έργου υποδομής, από την προμελέτη, το λεπτομερή σχεδιασμό του, πριν την παράδοσή του στην κυκλοφορία και έως την αρχική λειτουργία του.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο ελεγκτής καθορίζει σχεδιαστικά στοιχεία κρίσιμης σημασίας για την ασφάλεια σε έκθεσή για κάθε στάδιο του έργου υποδομής. Εάν, κατά τον έλεγχο, εντοπισθούν επισφαλής χαρακτηριστικά αλλά δεν διορθωθεί ο σχεδιασμός πριν από το τέλος του αντίστοιχου σταδίου, κατά τα αναφερόμενα στο παράρτημα II, ο αρμόδιος φορέας εκθέτει τους λόγους σε παράρτημα της σχετικής έκθεσης.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η αναφερόμενη στην παράγραφο 4 έκθεση καταλήγει σε δέουσες συστάσεις από άποψη ασφάλειας.

Άρθρο 5

Κατάταξη και διαχείριση της ασφάλειας στο εν λειτουργία οδικό δίκτυο

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι η κατάταξη των οδικών τμημάτων υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων και η κατάταξη της ασφάλειας στο εν λειτουργία οδικό δίκτυο πραγματοποιούνται βάσει επανεξετάσεων, διενεργουμένων τουλάχιστον ανά τριετία, της λειτουργίας του οδικού δικτύου. Στο πλαίσιο αυτό, τα κράτη μέλη καταβάλλουν προσπάθειες για να τηρούν τα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα III.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι 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 από ομάδες εμπειρογνομώνων με επιτόπιες επισκέψεις και με βάση τα στοιχεία που αναφέρονται στο σημείο 3 του παραρτήματος III. Τουλάχιστον ένα μέλος της ομάδας εμπειρογνομώνων πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 στοιχείο α).

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα οδικά τμήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 αποτελούν αντικείμενο διορθωτικών μέτρων. Προτεραιότητα δίδεται στα μέτρα που αναφέρονται στο σημείο 3 στοιχείο ε) του παραρτήματος III, με ιδιαίτερη έμφαση σε εκείνα που παρουσιάζουν την καλύτερη σχέση οφέλους — κόστους.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι με την τοποθέτηση κατάλληλων σημάτων 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. Τα σήματα αυτά συμπεριλαμβάνουν επίσης φωτεινά σήματα, ορατά κατά την ημέρα και τη νύκτα, που τοποθετούνται σε ασφαλή απόσταση και πληρούν τις διατάξεις της σύμβασης της Βιέννης περί οδικής σημάσεως και σηματοδοτήσεως του 1968.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι χρήστες των οδών ενημερώνονται για την ύπαρξη τμήματος υψηλής συγκέντρωσης ατυχημάτων με ενδεδειγμένα μέτρα. Εάν κράτος μέλος αποφασίσει να χρησιμοποιήσει σήμανση, αυτή είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της σύμβασης της Βιέννης περί οδικής σημάσεως και σηματοδοτήσεως του 1968.

Άρθρο 6

Επιθεωρήσεις ασφαλείας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι πραγματοποιούνται επιθεωρήσεις ασφαλείας στους εν λειτουργία δρόμους, προκειμένου να εντοπίζονται τα 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.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι περιοδικές επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται από τον αρμόδιο φορέα. Οι εν λόγω επιθεωρήσεις είναι αρκετά συχνές ώστε να διασφαλίζονται τα ενδεδειγμένα επίπεδα ασφαλείας στην υπό εξέταση οδική υποδομή.

4. Με την επιφύλαξη των κατευθυντήριων γραμμών που υιοθετούνται βάσει του άρθρου 8, τα κράτη μέλη θεσπίζουν κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με προσωρινά μέτρα ασφαλείας για οδικά έργα. Εφαρμόζουν επίσης κατάλληλο πρόγραμμα επιθεωρήσεων με σκοπό να εξασφαλίσουν ότι εφαρμόζονται ορθά αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές.

Άρθρο 7

Διαχείριση δεδομένων

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, για κάθε θανατηφόρο ατύχημα σε δρόμο που εμπίπτει στο άρθρο 1 παράγραφος 2, συντάσσεται έκθεση ατυχήματος από τον αρμόδιο φορέα. Τα κράτη μέλη καταβάλλουν προσπάθειες να συμπεριλάβουν στην εν λόγω έκθεση έκαστο των στοιχείων που απαριθμούνται στο παράρτημα IV.

2. Τα κράτη μέλη υπολογίζουν το μέσο κοινωνικό κόστος ενός θανατηφόρου ατυχήματος και το μέσο κοινωνικό κόστος ενός σοβαρού ατυχήματος στο έδαφός τους. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να διαφοροποιήσουν περαιτέρω τις κλίμακες κόστους, οι οποίες επικαιροποιούνται τουλάχιστον ανά πενταετία.

Άρθρο 8

Υιοθέτηση και ανακοίνωση κατευθυντήριων γραμμών

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κατευθυντήριες γραμμές, εάν δεν υφίστανται ήδη, θεσπίζονται μέχρι τις 19 Δεκεμβρίου 2011, προκειμένου να συνδράμουν τους αρμόδιους φορείς στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές εντός τριών μηνών από τη θέσπιση ή την τροποποίησή τους.

3. Η Επιτροπή τις δημοσιεύει σε δημόσιο ιστότοπο στο Διαδίκτυο.

Άρθρο 9

Διορισμός και εκπαίδευση ελεγκτών

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, προγράμματα εκπαίδευσης για ελεγκτές οδικής ασφαλείας, εάν δεν υφίστανται ήδη, θεσπίζονται μέχρι τις 19 Δεκεμβρίου 2011.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι, όταν οι ελεγκτές οδικής ασφαλείας εκτελούν καθήκοντα με βάση την παρούσα οδηγία, παρακολουθούν αρχική εκπαίδευση, μετά το πέρας της οποίας τους απονέμεται πιστοποιητικό επάρκειας, και συμμετέχουν σε περιοδικά περαιτέρω προγράμματα επιμόρφωσης.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι ελεγκτές οδικής ασφαλείας είναι κάτοχοι πιστοποιητικού επάρκειας. Τα πιστοποιητικά που έχουν απονεμηθεί πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας αναγνωρίζονται.

4. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι ελεγκτές διορίζονται σύμφωνα με τις κάτωθι απαιτήσεις:

α) έχουν κατάλληλη πείρα ή κατάρτιση στο σχεδιασμό οδών, την τεχνολογία οδικής ασφαλείας και την ανάλυση ατυχημάτων·

β) δύο έτη μετά τη θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 8, οι έλεγχοι οδικής ασφαλείας πραγματοποιούνται αποκλειστικά από

ελεγκτές ή από ομάδες στις οποίες συμμετέχουν ελεγκτές, που πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 2 και 3·

γ) όσον αφορά το υπό έλεγχο έργο υποδομής, ο ελεγκτής δεν μετέχει, κατά το χρόνο του ελέγχου, στη μελέτη ή την εκμετάλλευση του οικείου έργου υποδομής.

Άρθρο 10

Ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών

Προκειμένου να βελτιωθεί η ασφάλεια των οδών που βρίσκονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και που δεν αποτελούν τμήμα του διευρωπαϊκού οδικού δικτύου, η Επιτροπή θεσπίζει συνεκτικό σύστημα για την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών, που καλύπτει, μεταξύ άλλων, τα ήδη υπάρχοντα σχέδια στον τομέα της ασφάλειας των οδικών υποδομών και τις δοκιμασμένες τεχνολογίες στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

Άρθρο 11

Συνεχής βελτίωση των πρακτικών διαχείρισης της ασφάλειας

1. Η Επιτροπή διευκολύνει και διαρθρώνει την ανταλλαγή γνώσεων και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών, αξιοποιώντας την πείρα που έχει αποκτηθεί στα υπάρχοντα οικεία διεθνή φόρα με σκοπό να επιτύχει τη συνεχή βελτίωση των πρακτικών διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.
2. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή του άρθρου 13. Εφόσον απαιτείται η λήψη συγκεκριμένων μέτρων, τα μέτρα αυτά θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 3.
3. Οσάκις ενδείκνυται, είναι δυνατόν να ζητείται η γνώμη σχετικών μη κυβερνητικών οργανώσεων που δρουν στον τομέα της ασφάλειας και της διαχείρισης των οδικών υποδομών, επί θεμάτων σχετικών με πτυχές της τεχνικής ασφάλειας.

Άρθρο 12

Προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο

Τα παραρτήματα της παρούσας οδηγίας προσαρμόζονται στην τεχνική πρόοδο, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 3.

Άρθρο 13

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η προθεσμία του άρθρου 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, ορίζεται τρίμηνη.

3. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4, και άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Άρθρο 14

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία, μέχρι τις 19 Δεκεμβρίου 2010. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων αυτών.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των κύριων διατάξεων εθνικού δικαίου που θεσπίζουν στο πεδίο της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 15

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο 16

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 19 Νοεμβρίου 2008.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. Pöttering

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J.-P. Jouyet

[1] ΕΕ C 168 της 20.7.2007, σ. 71.

[2] Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 19ης Ιουνίου 2008 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 20ής Οκτωβρίου 2008.

[3] ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1.

[4] ΕΕ L 167 της 30.4.2004, σ. 39.

[5] ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

[6] ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

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.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

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 σθηθαία 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.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

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 εμπειρογνομόνων:

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.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

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, ει δυνατόν σύμφωνα με κοινά κριτήρια που θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 3·
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.

Επάνω

Υπεύθυνη για τη διαχείριση είναι η Υπηρεσία