



ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ



ΤΜΗΜΑ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Κατευθυντήριες Γραμμές Αξιολόγησης Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας

Οι παρούσες Κατευθυντήριες Γραμμές εκδίδονται με βάση τις πρόνοιες της Οδηγίας 2008/96/ΕΚ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της σχετικής Εναρμονιστικής Νομοθεσίας με τίτλο «Ο Περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμος του 2011» (Ν.81(Ι)/2011).

Οκτώβριος 2012, Λευκωσία

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ

ΤΙΤΛΟΣ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ	Κατευθυντήριες Γραμμές Αξιολόγησης Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας	
ENGLISH TITLE	Road Safety Impact Assessment Guidelines	
ΕΚΔΟΣΗ	Τμήμα Δημοσίων Έργων, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων Κυπριακή Δημοκρατία	
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	Λεωφόρος Στροβόλου 165, 2048 Στρόβολος, Λευκωσία, Κύπρος	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ		
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	www.mcw.gov.cy/mcw/pwd/	
ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ		
ΣΚΟΠΟΣ ΕΚΔΟΣΗΣ	Με βάση τις πρόνοιες της Οδηγίας 2008/96/ΕΚ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της σχετικής Εναρμονιστικής Νομοθεσίας με τίτλο «Ο Περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμος του 2011» (Ν.81(Ι)/2011).	
ΜΕΛΕΤΗ- ΣΥΓΓΡΑΦΗ	Χάρης Χριστοδούλου	Εκτελεστικός Μηχανικός, Κλάδος Κυκλοφοριακών Μελετών
ΕΛΕΓΧΟΣ	Ελπίδα Επαμεινώνδα	Εκτελεστικός Μηχανικός, Κλάδος Κυκλοφοριακών Μελετών
ΕΛΕΓΧΟΣ	Γιαννάκης Χατζηϊωσήφ	Ανώτερος Εκτελεστικός Μηχανικός, Υπεύθυνος Κλάδου Κυκλοφοριακών Μελετών
ΕΓΚΡΙΣΗ	Χρυστάλλα Μαλλούππα	Πρώτη Εκτελεστικός Μηχανικός (Μελετών)
ΕΓΚΡΙΣΗ	Χρυστάλλα Μαλλούππα	Αν. Διευθύντρια Τμήματος Δημοσίων Έργων
Ημερομηνία Έκδοσης	Οκτώβριος 2012	1 ^η Έκδοση

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	ΣΕΛΙΔΑ
1. Εισαγωγή	4
2. Πεδίο Εφαρμογής	5
3. Ορισμοί	7
4. Διαδικασία Εφαρμογής	9
5. Μεθοδολογία Αξιολόγησης	13
	Βιβλιογραφία 18
Παράρτημα Α	Χάρτης με το πεδίο εφαρμογής του Νόμου 19

Κατευθυντήριες Γραμμές Αξιολόγησης Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Σκοπός αυτών των Κατευθυντήριων Γραμμών είναι ο καθορισμός του πλαισίου ετοιμασίας των μελετών Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας ενός έργου οδικής υποδομής κατά το στάδιο του αρχικού σχεδιασμού και πριν από την τελική έγκριση του έργου αυτού. Οι μελέτες Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας σε ένα έργο οδικής υποδομής προσδιορίζουν τα θέματα οδικής ασφάλειας που συμβάλλουν στην τελική επιλογή της προτεινόμενης λύσης και παρέχουν όλες τις σχετικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για την ανάλυση κόστους/οφέλους των διαφόρων εναλλακτικών λύσεων που εξετάστηκαν. Στην Κύπρο μέχρι σήμερα εφαρμόζονταν παρεμφερείς διαδικασίες στα πλαίσια των τεχνοοικονομικών μελετών, μέσα από τις οποίες αξιολογούνταν οι επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια.

1.2. Η Ευρωπαϊκή Ένωση στη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών», έθεσε ως στόχο να μειωθεί κατά το ήμισυ ο αριθμός των θανάτων από οδικά ατυχήματα. Στα πλαίσια αυτά και θεωρώντας ότι οι οδικές υποδομές αποτελούν τον τρίτο πυλώνα της πολιτικής οδικής ασφάλειας, η Ευρωπαϊκή Ένωση υιοθέτησε την Οδηγία 2008/96/ΕΚ της 19ης Νοεμβρίου 2008 για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών. Η Οδηγία ορίζει μεταξύ άλλων την καθιέρωση και την εφαρμογή διαδικασιών για την αξιολόγηση των επιπτώσεων οδικής ασφάλειας.

1.3. Η Κύπρος ενσωμάτωσε τη σχετική Οδηγία στην ημεδαπή Νομοθεσία με τον περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμο του

2011 (Ν. 8(I)/2011). Οι παρούσες Κατευθυντήριες Γραμμές εκδίδονται με βάση το άρθρο 10 του υπό αναφορά Νόμου. Την ευθύνη για εφαρμογή του Νόμου έχει η Διοικητική Αρχή, που για τον υπό αναφορά Νόμο είναι το Τμήμα Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων της Κυπριακής Δημοκρατίας.

2. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

- 2.1 Η Αξιολόγηση των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας θα εφαρμόζεται στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο Μεταφορών, όπως αυτό συμφωνείται μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και της Επιτροπής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και υιοθετείται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο Μεταφορών της Κύπρου περιλαμβάνονται αυτοκινητόδρομοι, δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας, δρόμοι υπεραστικοί που δεν εμπίπτουν στις δύο προαναφερόμενες κατηγορίες, καθώς και δρόμοι αστικών χαρακτηριστικών.
- 2.2 Επιπρόσθετα, με πρωτοβουλία του Τμήματος Δημοσίων Έργων έχει αποφασιστεί η επέκταση της εφαρμογής του Νόμου στο σύνολο των αυτοκινητοδρόμων, που βρίσκονται στην επικράτεια της Δημοκρατίας, είτε αυτοί βρίσκονται στο στάδιο του σχεδιασμού, είτε υπό κατασκευή, είτε έχουν παραδοθεί στην κυκλοφορία. Ως εκ τούτου, η υπό αναφορά διαδικασία θα εφαρμόζεται σε προγραμματιζόμενους αυτοκινητόδρομους, έστω και αν δεν εμπίπτουν στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο Μεταφορών της Κύπρου. Η έννοια του αυτοκινητόδρομου καθορίζεται επακριβώς στους περί Οδικής Ασφάλειας Νόμους του 1986 μέχρι 2007.
- 2.3 Το καθορισμένο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο Μεταφορών της Κύπρου, καθώς και οι επιπρόσθετοι αυτοκινητόδρομοι (προγραμματιζόμενοι,

σχεδιαζόμενοι, υπό κατασκευή, είτε σε λειτουργία) φαίνονται στο χάρτη που επισυνάπτεται ως **Παράρτημα Α**.

- 2.4 Συνεπώς, η Αξιολόγηση των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας θα εφαρμόζεται ουσιαστικά μόνο κατά το στάδιο του προγραμματισμού- αρχικού σχεδιασμού ενός οδικού έργου υποδομής που εμπίπτει στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο Μεταφορών της Κύπρου είτε σε άλλους αυτοκινητοδρόμους. Η Αξιολόγηση των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας θα πρέπει επίσης να εφαρμόζεται και σε οδικές υποδομές που προγραμματίζεται να τροποποιηθούν- αναβαθμιστούν ουσιαστικά.
- 2.5 Όπως έχει αναφερθεί η Αξιολόγηση των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας θα εφαρμόζεται όταν το έργο υποδομής προγραμματίζεται να αναβαθμιστεί ουσιαστικά. Τέτοιες αναβαθμίσεις κατ' ελάχιστον αφορούν:
- Α.** Διαφοροποίηση της χάραξης του οδικού τμήματος σε μήκος πέραν του 1χλμ. και στις δύο κατευθύνσεις του οδικού τμήματος.
 - Β.** Αύξηση του αριθμού των λωρίδων κυκλοφορίας σε μήκος πέραν του 1χλμ. και στις δύο κατευθύνσεις του οδικού τμήματος.
 - Γ.** Προσθήκη ή μετατροπή υφιστάμενου κόμβου σε ανισόπεδο.
- 2.6 Ο Νόμος Ν.8(Ι)/2011 δεν εφαρμόζεται στις οδικές σήραγγες που καλύπτονται από τον περί Ελάχιστων Απαιτήσεων Ασφαλείας για τις Σήραγγες του Διευρωπαϊκού Οδικού Δικτύου Νόμο του 2006. Συνεπώς, οι υπό αναφορά διαδικασίες δεν θα εφαρμόζονται σε σήραγγες με βάση τις πρόνοιες και τις διαδικασίες που περιγράφονται στις παρούσες Κατευθυντήριες Γραμμές.

3. ΟΡΙΣΜΟΙ

- 3.1 **Αξιολόγηση Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας** σημαίνει τη στρατηγική συγκριτική ανάλυση των επιπτώσεων που έχει ένας νέος δρόμος ή την ουσιαστική τροποποίηση του υπάρχοντος δικτύου στις επιδόσεις ασφαλείας του οδικού δικτύου. Η αξιολόγηση των επιπτώσεων οδικής ασφαλείας πραγματοποιείται κατά το στάδιο του αρχικού σχεδιασμού πριν από την τελική έγκριση του οδικού έργου υποδομής, 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.
- 3.2 **Κατευθυντήριες Γραμμές** σημαίνει τα μέτρα που λαμβάνει η Κυπριακή Δημοκρατία, τα οποία καθορίζουν τα στάδια που πρέπει να ακολουθούνται και τα στοιχεία που πρέπει να εξετάζονται κατά την εφαρμογή των διαδικασιών που προβλέπονται στο Νόμο Ν.8(Ι)/2011.
- 3.3 **Ομάδα Αξιολόγησης** σημαίνει την Ομάδα που αποτελείται από δύο τουλάχιστον άτομα και έχει την αρμοδιότητα να ετοιμάσει τη μελέτη Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας σ' ένα καθορισμένο οδικό έργο υποδομής.
- 3.4 **Αρμόδια Αρχή** σημαίνει το Τμήμα Δημοσίων Έργων του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων της Κυπριακής Δημοκρατίας.
- 3.5 **Δίκτυο** σημαίνει το Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο της Κύπρου και τους επιπλέον αυτοκινητοδρόμους της Κύπρου που δεν ανήκουν στο Διευρωπαϊκό Οδικό Δίκτυο της Κύπρου.
- 3.6 **Έκθεση** σημαίνει την έκθεση αξιολόγησης που ετοιμάζει η Ομάδα Αξιολόγησης και περιλαμβάνει τα αποτελέσματα της μελέτης

Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας σ' ένα καθορισμένο οδικό έργο υποδομή, με στόχο την επιλογή της βέλτιστης λύσης από πλευράς οδικής ασφάλειας.

- 3.7 **Υπεύθυνος Κλάδου Μελετών** σημαίνει τον αρμόδιο Εκτελεστικό Μηχανικό του Τμήματος Δημοσίων Έργων, στον οποίο έχει ανατεθεί ο συντονισμός για προγραμματισμό και σχεδιασμό ενός οδικού έργου υποδομής.
- 3.8 **Μελετητής** σημαίνει τον πολιτικό μηχανικό του Τμήματος Δημοσίων Έργων ή του ιδιωτικού τομέα, στον οποίο έχει ανατεθεί ο σχεδιασμός ενός οδικού έργου υποδομής.
- 3.9 **Έργο υποδομής** σημαίνει το έργο κατασκευής νέας οδικής υποδομής ή ουσιαστικής τροποποίησης του υπάρχοντος δικτύου.
- 3.10 **Ατύχημα** σημαίνει ένα πολυπαραμετρικό συμβάν που ακολουθεί μια κατάσταση κατά την οποία ένας ή περισσότεροι χρήστες του οδικού δικτύου έχουν αποτύχει να αντιμετωπίσουν το περιβάλλον τους. Οδικά ατυχήματα συμβαίνουν σε δημόσιους δρόμους και κατηγοριοποιούνται ως θανατηφόρο, με σοβαρούς τραυματισμούς, με ελαφρούς τραυματισμούς ή με υλικές ζημιές.
- 3.11 **Θανατηφόρο ατύχημα** σημαίνει το ατύχημα στο οποίο ένα τουλάχιστον άτομο σκοτώθηκε και ο θάνατος έχει επέλθει εντός 30 ημερών από την ημέρα του ατυχήματος.
- 3.12 **Ατύχημα με σοβαρούς τραυματισμούς** σημαίνει το ατύχημα στο οποίο δεν υπάρχουν θάνατοι και ένα άτομο τουλάχιστον έχει τραυματιστεί σε τέτοιο βαθμό, ώστε να κρατηθεί αναγκαία η νοσηλεία του σε νοσοκομείο για τουλάχιστον μια ημέρα.

- 3.13 **Ατύχημα με ελαφρούς τραυματισμούς** σημαίνει το ατύχημα στο οποίο δεν υπάρχουν θάνατοι ή σοβαροί τραυματισμοί, αλλά μόνο τραυματισμοί που δεν απαιτούν το άτομο που τραυματίστηκε να κρατηθεί σε νοσοκομείο για νοσηλεία.
- 3.14 **Ατύχημα με υλικές ζημιές** σημαίνει το ατύχημα στο οποίο δεν υπάρχουν θάνατοι ή τραυματισμοί, αλλά έχει προκληθεί ζημιά σε όχημα ή σε ιδιοκτησία.

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

- 4.1 Για τη δρομολόγηση και την ετοιμασία της Έκθεσης για την Αξιολόγηση των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας θα ακολουθείται τυποποιημένη διαδικασία.
- 4.2 Η μελέτη θα διενεργείται από την **Ομάδα Αξιολόγησης** που θα αποτελείται από δύο τουλάχιστον άτομα. Το ένα άτομο καθορίζεται ως **Επικεφαλής** και τα υπόλοιπα άτομα της ομάδας ως **Μέλη**. Τα μέλη της ομάδας θα πρέπει να διαθέτουν την κατάλληλη πείρα ή κατάρτιση στο σχεδιασμό οδών, την κυκλοφοριακή διαχείριση, την κυκλοφοριακή μηχανική, την τεχνολογία οδικής ασφάλειας και την ανάλυση οδικών ατυχημάτων.
- 4.3 Ο Επικεφαλής της Ομάδας Αξιολόγησης έχει τη γενική ευθύνη διενέργειας της μελέτης. Ειδικότερα έχει την ευθύνη για όλες τις επαφές την αναγκαία αλληλογραφία, την επιτόπου εξέταση και την τελική ετοιμασία και συγγραφή των Εκθέσεων.
- 4.4 Το κάθε Μέλος της Ομάδας Αξιολόγησης συμμετέχει σε όλες τις συναντήσεις της Ομάδας και συμμετέχει ενεργά επίσης στην ετοιμασία

και συγγραφή των Εκθέσεων, καθώς και σε οποιαδήποτε άλλα καθήκοντα του ανατεθούν από τον Επικεφαλή της Ομάδας.

4.5 Το Τμήμα Δημοσίων Έργων ως η Αρμόδια Αρχή είναι δυνατόν να επιλέξει η Ομάδα Αξιολόγησης:

α. Να προέρχεται αποκλειστικά από προσοντούχο προσωπικό του Τμήματος Δημοσίων Έργων ή και γενικότερα του Υπουργείου Συγκοινωνιών και Έργων της Κυπριακής Δημοκρατίας.

β. Να προέρχεται αποκλειστικά από προσοντούχο προσωπικό που δεν προέρχεται από το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων. Στις περιπτώσεις αυτές είναι δυνατόν η Ομάδα Αξιολόγησης να προέρχεται από προσοντούχο προσωπικό του ιδιωτικού τομέα της Κύπρου ή του εξωτερικού.

γ. Κοινή ομάδα από τις δύο προαναφερόμενες κατηγορίες.

4.6 Σε περίπτωση που επιλέγεται η χρήση προσοντούχου προσωπικού από τον ιδιωτικό τομέα, στους οποίους θα καταβάλλεται αποζημίωση για τις υπηρεσίες τους, θα ακολουθούνται οι νενομισμένες διαδικασίες προσφορών για την επιλογή τους.

4.7 Η διαδικασία θα ακολουθεί τα πιο κάτω στάδια:

A. Ο Υπεύθυνος Κλάδου Μελετών ο οποίος έχει τη γενική ευθύνη συντονισμού ενός προγραμματιζόμενου έργου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του Νόμου Ν.8(Ι)/2011 εισηγείται στον Πρώτο Εκτελεστικό Μηχανικό (Μελετών)- ΠΕΜ(Μ) τη διενέργεια μελέτης Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας στο υπό αναφορά έργο.

B. Ο Πρώτος Εκτελεστικός Μηχανικός (Μελετών)- ΠΕΜ(Μ) σε περίπτωση που εγκρίνει τη σχετική εισήγηση, διορίζει την Ομάδα Αξιολόγησης για τη διενέργεια της μελέτης Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας στο προγραμματιζόμενο οδικό έργο

υποδομής. Στο διορισμό καθορίζεται ο ρόλος του κάθε ατόμου της ομάδας (επικεφαλής ή μέλος).

Γ. Η Ομάδα Αξιολόγησης αφού συγκεντρώσει και μελετήσει όλα τα διαθέσιμα στοιχεία και διενεργήσει και σχετικές επιτόπου εξετάσεις, ετοιμάζει την Έκθεση Αξιολόγησης, στην οποία περιλαμβάνεται η τελική προτεινόμενη λύση.

Δ. Η Έκθεση αυτή κατατίθεται στον Πρώτο Εκτελεστικό Μηχανικό (Μελετών)- ΠΕΜ(Μ) για έγκριση. Η Έκθεση παραδίδεται από τον ΠΕΜ(Μ) στον Υπεύθυνο του Κλάδου Μελετών και τους μελετητές και ζητά γραπτώς τα σχόλια τους. Ο ΠΕΜ(Μ) μπορεί να επιδιώξει τη συνάντηση με την Ομάδα Αξιολόγησης για ανταλλαγή απόψεων ή για να ζητηθούν διευκρινίσεις. Στη συνάντηση μπορεί να παραστεί και ο Υπεύθυνος του Κλάδου Μελετών μαζί με τους μελετητές του έργου.

Ε. Ο ΠΕΜ(Μ) αφού μελετήσει την Έκθεση και λάβει και τις γραπτές απόψεις του Υπεύθυνου του Κλάδου Μελετών και των μελετητών μπορεί να υιοθετήσει, τροποποιήσει ή απορρίψει την Έκθεση, περιλαμβανομένου της τελικής προτεινόμενης λύσης. Η Έκθεση τροποποιείται κατάλληλα.

Στ. Η τελική Έκθεση προωθείται για εφαρμογή από τον Υπεύθυνο του Κλάδου Μελετών του υπό αξιολόγηση έργου υποδομής.

- 4.8 Στο πιο κάτω σχεδιάγραμμα φαίνεται η διαδικασία για διενέργεια της μελέτης Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας σ' ένα οδικό έργο υποδομής.

ΒΗΜΑ Α: Ο Υπεύθυνος του Κλάδου Μελετών ενός προγραμματιζόμενου έργου εισηγείται στον Πρώτο Εκτελεστικό Μηχανικό (Μελετών)- ΠΕΜ(Μ) τη διενέργεια μελέτης Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας στο υπό αναφορά έργο.



ΒΗΜΑ Β: Ο ΠΕΜ(Μ) σε περίπτωση που εγκρίνει τη σχετική εισήγηση, διορίζει την Ομάδα Αξιολόγησης για τη διενέργεια της μελέτης.



ΒΗΜΑ Γ: Η Ομάδα Αξιολόγησης αφού συγκεντρώσει και μελετήσει όλα τα διαθέσιμα στοιχεία και διενεργήσει και σχετικές επιτόπου εξετάσεις, ετοιμάζει την Έκθεση Αξιολόγησης, στην οποία περιλαμβάνεται η τελική προτεινόμενη λύση.



ΒΗΜΑ Δ: Η Έκθεση αυτή κατατίθεται στον ΠΕΜ(Μ) για έγκριση. Ο ΠΕΜ(Μ) ζητά τα γραπτά σχόλια του Υπεύθυνου του Κλάδου Μελετών και των μελετητών.



ΒΗΜΑ Ε: Ο ΠΕΜ(Μ) αφού μελετήσει την Έκθεση και λάβει τις γραπτές απόψεις του Υπεύθυνου του Κλάδου Μελετών και των μελετητών μπορεί να υιοθετήσει, τροποποιήσει ή απορρίψει την Έκθεση.



ΒΗΜΑ ΣΤ: Η τελική Έκθεση προωθείται για εφαρμογή από τον Υπεύθυνο του Κλάδου Μελετών του υπό αξιολόγηση έργου υποδομής.

Σχεδιάγραμμα 1: Διαδικασία διενέργειας της μελέτης Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας σ' ένα οδικό έργο υποδομής.

5. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

- 5.1 Ο κύριος σκοπός της Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας είναι κατά το στάδιο του αρχικού σχεδιασμού- προγραμματισμού ενός έργου οδικής υποδομής η επιλογή των κύριων χαρακτηριστικών του έργου που θα βελτιστοποιήσουν το προσφερόμενο επίπεδο οδικής ασφάλειας αυτής της υποδομής. Στα πλαίσια αυτά αντιπαρατίθενται διάφορες εναλλακτικές επιλογές που θα μπορούσαν να υλοποιηθούν και μέσα από την ανάλυση κόστους/ οφέλους επιλέγεται η βέλτιστη. Η διάφορες εναλλακτικές λύσεις είναι δυνατόν να συγκριθούν με την υφιστάμενη κατάσταση, δηλαδή το Μηδενικό Σενάριο (Do Nothing).
- 5.2 Δεδομένου ότι η Αξιολόγηση των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας γίνεται κατά το στάδιο του αρχικού σχεδιασμού- προγραμματισμού του έργου υποδομής είναι προφανές ότι δεν θα υπάρχουν διαθέσιμα πολλά στοιχεία του συνόλου της μελέτης οδοποιίας (κατασκευαστικά σχέδια). Αναμένεται όμως ότι στα πλαίσια των εναλλακτικών επιλογών θα είναι διαθέσιμα τα κύρια χαρακτηριστικά οδοποιίας της κάθε επιλογής, όπως η χάραξη, το είδος του κόμβου ανά σημείο, κύρια χαρακτηριστικά υποδομής υποστήριξης των ευάλωτων χρηστών (ποδηλατών, πεζών, ΑμέΑ) όπως υπόγειες/ υπέργειες διαβάσεις πεζών, ποδηλατόδρομος/ ποδηλατολωρίδα κτλ.
- 5.3 Η Αξιολόγηση των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας θα πρέπει να προηγείται της διαδικασίας του Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας, όπως αυτή προβλέπεται επίσης στο Νόμο Ν.8(Ι)/2011. Ο Έλεγχος Οδικής Ασφάλειας ακολουθεί μετά από την έγκριση ουσιαστικά του έργου και τον καθορισμό των κύριων χαρακτηριστικών οδοποιίας του έργου. Η διαδικασία του Ελέγχου Οδικής Ασφάλειας ξεκινά όταν ετοιμαστούν τα κατασκευαστικά σχέδια σε επίπεδο προκαταρτικού γεωμετρικού σχεδιασμού, όπως περιγράφεται στις Κατευθυντήριες Γραμμές Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας.

5.4 Τα κύρια στοιχεία της Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας είναι τα ακόλουθα:

A. Προσδιορισμός του προβλήματος.

B. Ισχύουσα κατάσταση και υποθετική περίπτωση "απραξίας"- Μηδενικό Σενάριο.

Γ. Στόχοι οδικής ασφάλειας.

Δ. Παρουσίαση του φάσματος πιθανών λύσεων.

E. Ανάλυση των επιπτώσεων των προτεινόμενων εναλλακτικών λύσεων στην οδική ασφάλεια.

ΣΤ. Σύγκριση των εναλλακτικών λύσεων, καθώς και ανάλυση κόστους/οφέλους. Βάση σύγκρισης αποτελεί η υφιστάμενη κατάσταση περίπτωση "απραξίας"- Μηδενικό Σενάριο.

5.5 Στα πλαίσια σύγκρισης των εναλλακτικών λύσεων και ανάλυσης κόστους/οφέλους αυτών των λύσεων περιλαμβανομένου του Μηδενικού Σεναρίου θα πρέπει να διασφαλιστούν ή υπολογιστούν τα πιο κάτω βασικά στοιχεία:

α. Ο σχεδιασμός για κάθε εναλλακτική λύση. Στα πλαίσια των εναλλακτικών επιλογών αναμένεται να είναι διαθέσιμα τα κύρια χαρακτηριστικά οδοποιίας της κάθε επιλογής. Τέτοια χαρακτηριστικά μπορεί να είναι η μορφολογία της περιοχής της κάθε λύσης, το μήκος της χάραξης, το είδος της διατομής το είδος του κόμβου ανά σημείο, κύριες υποδομές υποστήριξης των ευάλωτων χρηστών (ποδηλατών, πεζών, ΑμέΑ) όπως υπόγειες/ υπέργειες διαβάσεις πεζών, ποδηλατόδρομος/ ποδηλατολωρίδα κτλ.

β. Το κόστος κατασκευής της κάθε εναλλακτικής λύσης, καθώς και το κόστος συντήρησης για τη χρονική περίοδο αξιολόγησης. Συστήνεται αυτή η περίοδος αξιολόγησης να είναι 15 ή 20 χρόνια. Για την περίπτωση "απραξίας"- Μηδενικό Σενάριο συνυπολογίζεται μόνο το κόστος συντήρησης.

γ. Η εκτίμηση της κυκλοφορίας για κάθε εναλλακτική λύση. Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να συνυπολογιστούν οι επιπτώσεις στη σύνθεση της κυκλοφορίας, όπως η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς ή το ποσοστό των βαρέων οχημάτων. Επίσης θα πρέπει να καταγραφούν οι επιπτώσεις στη διακίνηση πεζών, ποδηλατών και γενικότερα ατόμων με κινητικά προβλήματα (ΑμεΑ).

δ. Το μοναδιαίο μέσο κόστος ενός ατυχήματος ανά είδος- σοβαρότητα του ατυχήματος. Τα οδικά ατυχήματα κατηγοριοποιούνται ως θανατηφόρα, με σοβαρούς τραυματισμούς, με ελαφρούς τραυματισμούς ή με υλικές ζημιές.

ε. Εκτίμηση των οδικών ατυχημάτων για κάθε λύση. Η εκτίμηση θα πρέπει να βασίζεται σε αριθμητικούς συντελεστές εκτίμησης οδικών ατυχημάτων. Οι συντελεστές αυτοί συνήθως υπολογίζονται για κάθε κύριο χαρακτηριστικό της οδοποιίας όπως αναφέρονται στην παράγραφο (α) πιο πάνω. Τέτοιοι συντελεστές μπορεί να υπολογιστούν π.χ. για τα είδη των διατομών του δρόμου σε συνάρτηση με το μήκος ή για κάθε είδος κόμβου. Οι συντελεστές αυτοί υπολογίζουν τα οδικά ατυχήματα ανά είδος- σοβαρότητα (θανατηφόρα, με σοβαρούς τραυματισμούς, με ελαφρούς τραυματισμούς ή με υλικές ζημιές).

5.6 Τα πιο πάνω στοιχεία είναι σε μεγάλο βαθμό αλληλένδετα με κύριο στόχο τον υπολογισμό των οδικών ατυχημάτων που εκτιμάται να συμβούν σε μια δεδομένη χρονική περίοδο αξιολόγησης για κάθε εναλλακτική λύση. Με βάση τον αριθμό των οδικών ατυχημάτων, υπολογίζεται το συνολικό κόστος των ατυχημάτων για την περίοδο αξιολόγησης. Το κόστος αυτό συγκρίνεται μέσα από τη διαδικασία κόστους/ οφέλους με το κόστος κατασκευής / συντήρησης της κάθε επιλογής.

5.7 Ο κύριος στόχος της κάθε λύσης είναι προφανές ότι είναι η ελαχιστοποίηση τόσο του κόστους των ατυχημάτων όσο και του κόστους

κατασκευής / συντήρησης για τη δεδομένη χρονική περίοδο αξιολόγησης. Σε κάθε περίπτωση το πρωτεύον είναι η μείωση του κόστους των ατυχημάτων και κατ' επέκταση του αριθμού και της σοβαρότητας των οδικών ατυχημάτων που εκτιμάται να συμβούν ανά εξεταζόμενη λύση.

5.8 Σε περίπτωση που κάποια στοιχεία όπως αυτά καταγράφονται στην παράγραφο 5.5 δεν είναι διαθέσιμα ή δεν μπορούν να υπολογιστούν σε εύλογο χρονικό διάστημα (π.χ. το μοναδιαίο κόστος των ατυχημάτων και οι συντελεστές εκτίμησης οδικών ατυχημάτων), τότε η Ομάδα Αξιολόγησης μπορεί να αξιοποιήσει στοιχεία από άλλες χώρες τροποποιώντας τα κατάλληλα και κάνοντας τις αναγκαίες παραδοχές. Σε περίπτωση που θα αξιοποιηθούν στοιχεία από άλλες χώρες, τότε θα πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια ώστε οι χώρες να παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά με την Κύπρο στο επίπεδο της οδικής ασφάλειας αλλά και στους κοινωνικο-οικονομικούς δείκτες.

5.9 Κατά την ετοιμασία της Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας κρίνεται απαραίτητο όπως η Ομάδα Αξιολόγησης επισκεφθεί τις περιοχές των εναλλακτικών λύσεων. Την Ομάδα μπορεί να συνοδεύσει ο Υπεύθυνος του Κλάδου Μελετών και οι Μελετητές του υπό εξέταση έργου υποδομής.

5.10 Η Έκθεση Αξιολόγησης των Επιπτώσεων Οδικής Ασφάλειας θα πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα βασικά στοιχεία:

α. Προσδιορισμός του προβλήματος. Τα προβλήματα οδικής ασφάλειας που εντοπίζονται με την απαραίτητη δικαιολόγηση.

β. Στόχοι οδικής ασφάλειας με έμφαση στους στόχους για επίλυση των προβλημάτων που παρουσιάζει η υφιστάμενη οδική υποδομή (Μηδενικό Σενάριο). Παρουσίαση των οδικών ατυχημάτων σε βάθος χρόνου (για περίοδο πέντε χρόνων τουλάχιστον) για την υφιστάμενη οδική υποδομή.

γ. Περιγραφή της περιοχής μελέτης και των τάσεων κυκλοφορίας των διαφόρων χρηστών της οδού. Να συνοδεύεται κατά το δυνατόν από χάρτη.

δ. Τα μέλη της Ομάδας Αξιολόγησης και οι ιδιότητες τους.

ε. Αναφορά στο πότε διενεργήθηκαν επί τόπου επισκέψεις και κάτω από ποιες συνθήκες (ημέρα ή νύχτα, καιρικές συνθήκες, κυκλοφοριακές συνθήκες). Να αναφέρεται ποιοι συμμετείχαν στις επί τόπου επισκέψεις.

στ. Κατάλογος με τα έγγραφα- σχέδια, στοιχεία που ήταν διαθέσιμα για μελέτη κατά την αξιολόγηση.

η. Παρουσίαση όλων των ρεαλιστικών εναλλακτικών λύσεων.

θ. Ανάλυση των επιπτώσεων των προτεινόμενων εναλλακτικών λύσεων στην οδική ασφάλεια. Αναλυτική περιγραφή των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων κάθε λύσης.

ι. Σύγκριση των εναλλακτικών λύσεων, καθώς και ανάλυση κόστους/οφέλους. Βάση σύγκρισης αποτελεί η υφιστάμενη κατάσταση δηλαδή η περίπτωση "απραξίας"- Μηδενικό Σενάριο.

κ. Καταγραφή της προτεινόμενης λύσης με την αναγκαία δικαιολόγηση.

5.11 Υποβοηθητικά κριτήρια εφαρμογής, στη βάση των οποίων διενεργείται η αξιολόγηση των επιπτώσεων οδικής ασφάλειας, ορίζονται στο Πρώτο Παράρτημα του περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμου του 2011 (Ν. 8(Ι)/2011).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ευρωπαϊκή Ένωση, Οδηγία 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008 , για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών, Επίσημη Εφημερίδα αριθ. L 319, σελ. 0059 – 0067, 29 Νοεμβρίου 2008.
2. Κυπριακή Δημοκρατία, Ο περί διαχείρισης της ασφάλειας των οδικών υποδομών Νόμος 2011 (Ν.8(Ι)/2011), Επίσημη Εφημερίδα Παράρτημα Ι(Ι), αριθ. 4270, σελ. 47 – 60, 18 Φεβρουαρίου 2011.
3. Κυπριακή Δημοκρατία. (2012.) Κατευθυντήριες Γραμμές Ελέγχων Οδικής Ασφάλειας, Τμήμα Δημοσίων Έργων, Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων, Λευκωσία, Κύπρος.
4. Republic of Cyprus. (1997). Geometric Design Standards for Inter-Urban and Rural Roads in Cyprus, Ministry of Communications and Works, Public Works Department, Nicosia, Cyprus.
5. Republic of Cyprus. (1992). Geometric Design Standards for Urban Roads in Cyprus, Ministry of Communications and Works, Public Works Department, Nicosia, Cyprus.
6. National Roads Authority. (2012). Road Safety Impact Assessment, NRA HD18/12, NRA Design Manual for Roads and Bridges, Volume 5, Section 2, Part 2, Dublin, Ireland.
7. European Union, DG MOVE. (2011). Pilot4Safety, Pilot project for common EU Curriculum for Road Safety experts: training and application on Secondary Roads, Safety prevention manual for regional and local roads, Brussels, Belgium.
8. Wegman F.C.M., Roszbach R., Mulder J.A.G., Schoon C.C. & Poppe F. (1994). Road Safety Impact Assessment: RIA. A proposal for tools and procedures for a RIA. A study commissioned by the European Commission DG VII, SWOV Institute for Road Safety Research, Leidschendam, The Netherlands.
9. Eenink R., Reurings M., Elvik R., Cardoso J., Wichert S. & Stefan C. (2008). Accident Prediction Models and Road Safety Impact Assessment: recommendations for using these tools. Report of WP 2, Deliverable D2, RIPCORDER- ISEREST.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Χάρτης με το πεδίο εφαρμογής του Νόμου με τίτλο «Ο Περί Διαχείρισης της Ασφάλειας των Οδικών Υποδομών Νόμος του 2011» (Ν.81(Ι)/2011).



