

## DIREKTYVOS

## EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2008/96/EB

2008 m. lapkričio 19 d.

## dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnio 1 dalies c punktą,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos <sup>(2)</sup>,

kadangi:

- (1) 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 1692/96/EB, pateikiančiame Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros <sup>(3)</sup>, apibrėžtas transeuropinis kelių tinklas yra ypač svarbus remiant Europos integraciją ir sanglaudą bei užtikrinant aukštą gerovės lygį. Visų pirma reikėtų užtikrinti aukštą eismo saugumo lygį.
- (2) 2001 m. rugsėjo 12 d. Baltojoje knygoje „Europos transporto politika iki 2010 m.: laikas spręsti“ Komisija pabrėžė būtinybę atlikti poveikio saugumui įvertinimą ir kelių saugumo auditą, siekiant nustatyti labai didelio avaringumo ruožus Bendrijoje ir mažinti juose kylantį riziką. Komisija taip pat nustatė tikslą nuo 2001 m. iki 2010 m. perpus sumažinti žuvusiųjų Europos Sąjungos keliuose skaičių.
- (3) 2003 m. birželio 2 d. komunikate „Europos kelių saugos veiksnių programa – perpus sumažinti eismo įvykių keliuose aukų skaičių Europos Sąjungoje iki 2010 m.: bendra atsakomybė“ Komisija nurodė, kad kelių infra-

struktūra kaip trečiasis kelių saugumo politikos ramstis turėtų būti labai svarbi siekiant sumažinti eismo įvykių skaičių Bendrijoje.

- (4) Pastaraisiais metais dėl saugumo priemonių bei naujų technologijų kūrimo ir taikymo labai patobulėjo transporto priemonių konstrukcijos, o tai padėjo sumažinti kelių eismo įvykių aukų ir sužeistųjų skaičių. Tačiau norint pasiekti iki 2010 m. užsibrėžtą tikslą, reikia imtis veiksnių ir kitose srityse. Kelių infrastruktūros saugumo valdymo srityje yra daug galimybių tobulėti ir jomis reikia pasinaudoti.
- (5) Tinkamų procedūrų nustatymas yra ypač svarbi priemonė, siekiant pagerinti kelių infrastruktūros saugumą transeuropiniame kelių tinkle. Poveikio kelių saugumui vertinimuose strateginiu lygmeniu turėtų būti nurodyti skirtingų infrastruktūros projekto planavimo alternatyvų padariniai kelių saugumui ir šie vertinimai turėtų turėti svarbią reikšmę nustatant, kur bus tiesiami keliai. Poveikio kelių saugumui vertinimų rezultatai gali būti pateikti keliuose dokumentuose. Be to, atliekant kelių saugumo auditą reikėtų išsamiai nurodyti, kurie infrastruktūros projekto elementai nėra saugūs. Todėl siekiant padidinti kelių infrastruktūrų saugumą transeuropiniame kelių tinkle, šiose dviejose srityse būtų prasminga sukurti procedūras, kurių reikia laikytis, tačiau jų netaikyti kelių tuneliams, kuriems taikoma 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/54/EB dėl transeuropinio kelių tinklo tunelių būtiniausių saugos reikalavimų <sup>(4)</sup>.
- (6) Kelios valstybės narės jau turi sėkmingai veikiančias kelių infrastruktūros saugumo valdymo sistemas. Šioms valstybėms turėtų būti leista toliau taikyti jų turimus metodus tiek, kiek jie atitinka šios direktyvos tikslus.
- (7) Moksliniai tyrimai yra labai svarbi priemonė Europos Sąjungos kelių saugumui gerinti. Komponentų, priemonių ir metodų (įskaitant telematiką) plėtojimas ir demonstravimas bei mokslinių tyrimų rezultatų sklaida atlieka svarbų vaidmenį gerinant kelių infrastruktūros saugumą.

<sup>(1)</sup> OL C 168, 2007 7 20, p. 71.

<sup>(2)</sup> 2008 m. birželio 19 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2008 m. spalio 20 d. Tarybos sprendimas.

<sup>(3)</sup> OL L 228, 1996 9 9, p. 1.

<sup>(4)</sup> OL L 167, 2004 4 30, p. 39.

- (8) Esamų kelių saugumą būtina didinti nukreipiant investicijas į didžiausio avaringumo kelio ruožus ir (arba) į tuos kelio ruožus, kuriuose yra didžiausios nelaimingų atsitikimų mažinimo galimybės. Kad vairuotojai pakeistų elgesį ir griežčiau laikytųsi kelių eismo taisyklių, ypač dėl greičio apribojimų, jie turėtų būti informuojami apie didelio avaringumo kelio ruožus.
- (9) Tinklo saugumo lygių nustatymo poveikis yra labai didelis iš karto jį įdiegus. Pritaikius didelio avaringumo kelio ruožuose atitinkamas priemones padėčiai pagerinti, saugumo tikrinimai kaip prevencinė priemonė tokiuose ruožuose turėtų tapti dar svarbesni. Reguliarūs patikrinimai yra būtina priemonė siekiant užkirsti kelią pavojams, kurie gresia visiems eismo dalyviams, įskaitant pažeidžiamus dalyvius, taip pat ir vykdant kelio remonto darbus.
- (10) Saugos specialistų mokymai ir sertifikavimas bus vykdomi pagal valstybių narių patvirtintas atitinkamas mokymo programas bei kvalifikacines priemones, kurios turėtų užtikrinti, kad šios srities specialistai gautų reikalingas naujausias žinias.
- (11) Siekiant pagerinti saugumą Europos Sąjungos keliuose, reikėtų dažniau ir nuosekliau organizuoti valstybių narių gerosios patirties mainus.
- (12) Siekdamas užtikrinti aukštą kelių saugumo Europos Sąjungos keliuose lygį valstybės narės turėtų taikyti infrastruktūros saugumo valdymo gaires. Tai, kad Komisijai pranešama apie šias gaires ir jai teikiamos nuolatinės ataskaitos apie jų įgyvendinimą, turėtų suteikti galimybę laipsniškai pagerinti infrastruktūros saugumą Bendrijos lygiu ir laikui bėgant sukurti veiksmingesnę sistemą. Be to, gairių įgyvendinimo ataskaitų teikimas turėtų suteikti galimybę kitoms valstybėms narėms ieškoti veiksmingiausių sprendimų, o sistemingai renkant duomenis prieš pradėdant tyrimus ir juos užbaigus turėtų būti galima pasirinkti ateityje taikytinas pačias veiksmingiausias priemones.
- (13) Šios direktyvos nuostatos dėl investicijų į kelių saugumą turėtų būti taikomos nepažeidžiant valstybių narių kompetencijos investicijų, skiriamų kelių tinklo priežiūrai, srityje.
- (14) Kadangi šios direktyvos tikslas, t. y. nustatyti procedūras, užtikrinančias pastovų aukštą kelių saugumo lygį transeuropiniame kelių tinkle, valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl veiksmo poveikio to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti.
- (15) Šiai direktyvai įgyvendinti būtinos priemonės turėtų būti tvirtinamos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgaliojimais įgyvendinimo tvarką<sup>(1)</sup>.
- (16) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus patvirtinti kriterijus, būtinus gerinant kelių saugumo valdymo procedūras ir derinant priedus su technine pažanga. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, *inter alia*, ją papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti patvirtintos pagal Direktyvos 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (17) Pakankamas stovėjimo aikštelių skaičius pakelėse yra labai svarbus veiksnys ne tik vykdant nusikaltimų prevenciją, bet ir užtikrinant kelių saugumą. Transporto priemonių stovėjimo aikštelės suteikia vairuotojams galimybę laiku daryti poilsio pertraukas ir visiškai susikaupus tęsti savo kelionę. Todėl nuostata dėl pakankamo saugių stovėjimo aikštelių skaičiaus turėtų būti neatsiejama kelių infrastruktūros saugumo valdymo dalis.
- (18) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros<sup>(2)</sup> 34 punktą valstybės narės yra raginamos siekiant savo ir Bendrijos interesų parengti ir viešai skelbti savo lenteles, kuriose kiek galima aiškiau būtų parodoma šios direktyvos ir valstybių narių atliekamo perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių sąsaja,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

#### 1 straipsnis

#### Dalykas ir taikymo sritis

1. Šia direktyva reikalaujama, kad valstybės narės parengtų ir įgyvendintų procedūras, susijusias su poveikio kelių saugumui vertinimais, kelių saugumo auditu, kelių tinklo saugumo valdymu ir saugumo patikrinimais.
2. Ši direktyva taikoma projektuojamiems, tiesiamiesiems ar jau eksploatuojamiems transeuropiniam kelių tinklui priklausančioms keliams.
3. Valstybės narės šios direktyvos nuostatas kaip gerosios patirties nuostatų rinkinį taip pat gali taikyti transeuropiniam kelių tinklui nepriklausančiai nacionalinei kelių transporto infrastruktūrai, kuri sukurta visiškai arba iš dalies naudojant Bendrijos lėšas.

<sup>(1)</sup> OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

<sup>(2)</sup> OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

4. Ši direktyva netaikoma kelių tuneliams, kuriems taikoma Direktyva 2004/54/EB.

## 2 straipsnis

### Sąvokų apibrėžtys

Šioje direktyvoje vartojamos šios sąvokų apibrėžtys:

- 1) transeuropinis kelių tinklas – tai kelių tinklas, apibrėžtas Sprendimo Nr. 1692/96/EB I priedo 2 skirsnyje;
- 2) kompetentinga institucija – tai bet kuri nacionaliniu, regiono ar vietiniu lygiu įsteigta valstybinė ar privati organizacija, kuri pagal savo kompetenciją dalyvauja įgyvendinant šią direktyvą, įskaitant kompetentingomis institucijomis paskirtas įstaigas, veikusias iki šios direktyvos įsigaliojimo dienos, jei jos atitinka šioje direktyvoje nustatytus reikalavimus;
- 3) poveikio kelio saugumui vertinimas – tai strateginė palyginamoji naujo ar svarbaus esamo kelių tinklo pakeitimo poveikio greta esančio kelių tinklo saugumui analizė;
- 4) kelių saugumo auditas – tai nepriklausomas, išsamus, sisteminis ir techninis kelio infrastruktūros projekto saugumo charakteristikų patikrinimas visais etapais pradedant planavimo ir baigiant pradinį eksploataavimo etapą;
- 5) didelio avaringumo ruožų klasifikavimas – tai kelių tinklo ruožų, kurie buvo eksploatuojami ilgiau nei trejus metus ir kuriuose, proporcingai eismo srautui, įvyko daugiausia eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės, nustatymo, tyrimo ir klasifikavimo metodas;
- 6) tinklo saugumo lygių nustatymas – tai esamo kelių tinklo ruožų nustatymo, tyrimo ir klasifikavimo, atsižvelgiant į galimybes padidinti saugumą ir sumažinti eismo įvykių sąnaudas šiuose ruožuose, metodas;
- 7) saugumo patikrinimai – tai įprastas nuolatinis patikrinimas, ar atitinkama charakteristikas ir ar nėra defektų, kurių esant saugumo tikslais reikia atlikti priežiūros darbus;
- 8) gairės – tai valstybių narių priimtoms nuostatos, kuriose nurodyti etapai, kurių reikia laikytis, ir aspektai, į kuriuos reikia atsižvelgti, taikant šioje direktyvoje nustatytas saugumo procedūras;
- 9) infrastruktūros projektas – tai projektas naujai kelių infrastruktūrai statyti arba esamam tinklui, kuris turi poveikį eismo srautui, iš esmės pertvarkyti.

## 3 straipsnis

### Poveikio kelių saugumui vertinimas infrastruktūros projektams

1. Valstybės narės užtikrina, kad būtų atliekami visų infrastruktūros projektų poveikio kelių saugumui vertinimai.
2. Poveikio kelių saugumui vertinimai atliekami pradiniam planavimo etape prieš patvirtinant infrastruktūros projektą. Atlikdamos vertinimus valstybės narės stengiasi laikytis I priede nustatytų kriterijų.
3. Poveikio kelio saugumui vertinime pateikiamos kelių saugumo aplinkybės, dėl kurių buvo nuspręsta pasirinkti siūlomą priemonę. Jame taip pat pateikiama visa susijusi informacija, būtina įvairių alternatyvų sąnaudų ir naudos analizei atlikti.

## 4 straipsnis

### Kelių saugumo auditas infrastruktūros projektams

1. Valstybės narės užtikrina, kad būtų atliekamas visų infrastruktūros projektų kelių saugumo auditas.
2. Atlikdamos kelių saugumo auditą valstybės narės stengiasi laikytis II priede nustatytų kriterijų.

Valstybės narės užtikrina, kad būtų paskirtas auditorius infrastruktūros projekto konstrukcijos charakteristikų auditui atlikti.

Auditorius skiriamas laikantis 9 straipsnio 4 dalies nuostatų ir turi 9 straipsnyje nurodytą reikalingą kompetenciją ir išsilavinimą. Jei auditą vykdo grupės, bent vienas grupės narys turi turėti kompetenciją patvirtinantį pažymėjimą, kaip nurodyta 9 straipsnio 3 dalyje.

3. Kelių saugumo auditas yra neatsiejama infrastruktūros projekto rengimo dalis projekto rengimo, detalaus projekto rengimo etapais, taip pat prieš pat atiduodant kelią eksploatuoti ir ankstyvaisiais kelio eksploataavimo etapais.

4. Valstybės narės užtikrina, kad auditorius audito ataskaitoje nurodytų nesaugius kiekvieno infrastruktūros projekto etapo elementus. Jei nesaugių elementų aptinkama atliekant auditą, o projektas nepataisomas iki atitinkamo etapo pabaigos, kaip nurodyta II priede, priežastis nurodo kompetentinga institucija tos ataskaitos priede.

5. Valstybės narės užtikrina, kad 4 dalyje nurodytoje ataskaitoje būtų pateikiamos atitinkamos su saugumu susijusios rekomendacijos.

### 5 straipsnis

#### Saugumo lygių nustatymas eksploatuojamame kelių tinkle ir to tinklo valdymas

1. Valstybės narės užtikrina, kad didelio avaringumo ruožų klasifikavimas ir tinklo saugumo lygių nustatymas būtų atliekami remiantis kelių tinklo eksploatavimo patikrinimu, kuris turi būti atliekamas ne rečiau kaip kas trejus metus. Šiuo tikslu valstybės narės stengiasi laikytis III priede nustatytų kriterijų.

2. Valstybės narės užtikrina, kad pagal didelio avaringumo kelio ruožų klasifikavimo ir tinklo saugumo lygių nustatymo rezultatus išskirtus didesnės pirmenybės kelio ruožus įvertintų ekspertų grupės, juos apžiūrėdamos vietoje remiantis III priedo 3 punkte nurodytais aspektais. Bent vienas ekspertų grupės narys turi atitikti reikalavimus, nustatytus 9 straipsnio 4 dalies a punkte.

3. Valstybės narės užtikrina, kad koreguojamosios priemonės būtų tikslingai taikomos 2 dalyje nurodytiems kelio ruožams. Pirmenybė teikiama III priedo 3 dalies e punkte nurodytoms priemonėms, atsižvelgiant į didžiausią sąnaudų ir naudos santykį.

4. Valstybės narės užtikrina, kad būtų pastatyti atitinkami ženklai, kurie įspėtų eismo dalyvius apie remontuojamas kelių infrastruktūros atkarpas ir dėl to kylantį galimą pavojų eismo dalyvių saugumui. Šie ženklai taip pat apima ir ženklus, kurie yra matomi ir dieną, ir naktį, yra pastatyti saugiu atstumu ir atitinka 1968 m. Vienos konvencijos dėl kelio ženklų ir signalų nuostatas.

5. Valstybės narės užtikrina, kad eismo dalyviams tinkamomis priemonėmis būtų pranešama apie didelę avaringumo koncentraciją pasižyminčius kelio ruožus. Jei valstybė narė nusprendžia naudoti kelio ženklus, jie turi atitikti 1968 m. Vienos konvencijos dėl kelio ženklų ir signalų nuostatas.

### 6 straipsnis

#### Saugumo patikrinimai

1. Valstybės narės užtikrina, kad saugumo patikrinimai būtų vykdomi eksploatuojamuose keliuose, siekiant nustatyti su kelių saugumu susijusius aspektus ir užkirsti kelią eismo įvykiams.

2. Atliekant saugumo patikrinimus yra vykdomi reguliarius kelių tinklo tikrinimai ir galimo kelio darbų poveikio eismo srauto saugumui tyrimai.

3. Valstybės narės užtikrina, kad kompetentinga institucija vykdytų reguliarius tikrinimus. Tikrinimai vykdomi tokiu dažnumu, kuris užtikrina pakankamą saugumo lygį atitinkamoje kelių infrastruktūroje.

4. Nepažeisdamos pagal 8 straipsnį priimtų gairių, valstybės narės priima gaires dėl laikinų saugumo priemonių, taikomų vykdant kelio darbus. Jos taip pat taiko atitinkamas tikrinimo schemas, kurios leidžia užtikrinti, kad tos gairės būtų tinkamai taikomos.

### 7 straipsnis

#### Duomenų valdymas

1. Valstybės narės užtikrina, kad po kiekvieno 1 straipsnio 2 dalyje nurodyto kelių eismo įvykio, kuriame žuvo žmonių, kompetentinga institucija užpildytų eismo įvykio protokolą. Valstybės narės stengiasi, kad tame protokole būtų nurodomi visi IV priede išvardyti elementai.

2. Valstybės narės apskaičiuoja vidutines kiekvieno jų šalyje įvykusio eismo įvykio, kuriame žuvo žmonės, ir kiekvieno eismo įvykio, kuriame žmonės buvo sunkiai sužaloti, socialines sąnaudas. Valstybės narės gali nuspręsti toliau diferencijuoti tokių sąnaudų normas, kurios atnaujinamos ne rečiau kaip kas penkerius metus.

### 8 straipsnis

#### Gairių priėmimas ir paskelbimas

1. Jei gairių dar nėra, valstybės narės, siekdamos padėti kompetentingoms institucijoms taikyti šią direktyvą, užtikrina, kad gairės būtų priimtoms ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 19 d.

2. Valstybės narės Komisijai praneša apie šias gaires per tris mėnesius nuo gairių priėmimo ar jų pakeitimo.

3. Komisija gaires paskelbia viešame tinklapyje.

### 9 straipsnis

#### Auditorių skyrimas ir mokymas

1. Valstybės narės užtikrina, kad kelių saugumo auditorių mokymų programa, jei jos dar nėra, būtų patvirtinta ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 19 d.

2. Valstybės narės užtikrina, kad kelių saugumo auditoriai, kurie eina pareigas pagal šią direktyvą, išklaustų pirminio parengimo kursus, po kurių jie gautų kompetenciją patvirtinančią pažymėjimą, ir dalyvautų reguliariuose tolesnio mokymo kursuose.

3. Valstybės narės užtikrina, kad kelių saugumo auditoriai turėtų kompetenciją patvirtinančią pažymėjimą. Pripažįstami pažymėjimai, suteikti iki šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

4. Valstybės narės užtikrina, kad auditoriai būtų skiriami laikantis šių reikalavimų:

- a) jie turi atitinkamos patirties arba išsilavinimą kelių projektavimo, kelių saugumo inžinerijos ir eismo įvykių analizės srityse;
- b) praėjus dvejiems metams po to, kai valstybės narės pagal 8 straipsnį priima gaires, kelių saugumo auditą vykdo tik 2 ir 3 dalyse nustatytus reikalavimus atitinkantys auditoriai arba grupės, kurioms auditoriai priklauso;
- c) infrastruktūros projekto auditorius audito metu negali dalyvauti atitinkamo infrastruktūros projekto rengimo ar įgyvendinimo darbuose.

#### 10 straipsnis

##### Keitimasis gerąja patirtimi

Siekdama pagerinti saugumą Europos Sąjungos keliuose, kurie nepriskiriami transeuropiniam kelių tinklui, Komisija sukuria nuoseklią keitimosi gerąja patirtimi tarp valstybių narių sistemą, kuri, *inter alia*, apimtų esamus kelių infrastruktūros saugumo projektus ir patikrintą kelių saugumo technologiją.

#### 11 straipsnis

##### Nuolatinis saugumo valdymo procedūrų gerinimas

1. Komisija palengvina valstybių narių žinių ir gerosios patirties mainų vykdymą, juos organizuoja ir šiuo tikslu naudojami esamuose atitinkamuose tarptautiniuose forumuose įgyta patirtimi, kad būtų galima nuolat tobulinti su kelių infrastruktūra susijusias saugumo valdymo procedūras Europos Sąjungoje.
2. Komisijai padeda 13 straipsnyje nurodytas komitetas. Jei reikia patvirtinti specialias priemones, jos tvirtinamos pagal 13 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
3. Tam tikrais atvejais techniniais su saugumu susijusiais klausimais gali būti konsultuojamasi su atitinkamomis nevyriausybinėmis organizacijomis, veikiančiomis saugumo ir kelių infrastruktūros valdymo srityse.

#### 12 straipsnis

##### Derinimas su technine pažanga

Šios direktyvos priedai derinami su technine pažanga pagal 13 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

#### 13 straipsnis

##### Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas.
2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.  
  
Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.
3. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

#### 14 straipsnis

##### Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini šiai direktyvai įgyvendinti, ne vėliau kaip 2010 m. gruodžio 19 d. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų nuostatų tekstą.
2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės aktų nuostatų tekstus.

#### 15 straipsnis

##### Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną nuo jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

#### 16 straipsnis

##### Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre, 2008 m. lapkričio 19 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

H.-G. PÖTTERING

Tarybos vardu

Pirmininkas

J.-P. JOUYET

## I PRIEDAS

## POVEIKIO KELIŲ SAUGUMUI VERTINIMAS INFRASTRUKTŪROS PROJEKTAMS

## 1. Poveikio kelių saugumui vertinimo elementai:

- a) problemos apibūdinimas;
- b) esama padėtis ir scenarijus „nesiimti jokių veiksmų“;
- c) kelių saugumo tikslai;
- d) siūlomų alternatyvių sprendimų poveikio kelių saugumui analizė;
- e) alternatyvių sprendimų palyginimas, įskaitant sąnaudų ir naudos santykio analizę;
- f) galimų sprendimų pateikimas.

## 2. Informacija, į kurią atsižvelgiama:

- a) eismo įvykiai, kuriuose žūva ir yra sunkiai sužalojami žmonės, tokių įvykių skaičiaus sumažinimo tikslai, palyginti su „nieko nedarymo“ scenarijumi;
  - b) pasirinktas maršrutas ir eismo schema;
  - c) galimas poveikis esantiems tinklams (pvz., išvažiavimai, sankryžos, pervažos);
  - d) eismo dalyviai, įskaitant pažeidžiamus eismo dalyvius (pvz., pėstieji, dviratininkai, motociklininkai);
  - e) eismas (pvz., eismo intensyvumas, transporto tipų kategorijos);
  - f) sezoninės ir klimato sąlygos;
  - g) pakankamo saugių stovėjimo aikštelių skaičiaus buvimas;
  - h) seisminis aktyvumas.
-

## II PRIEDAS

## KELIŲ SAUGUMO AUDITAS INFRASTRUKTŪROS PROJEKTAMS

## 1. Pirminiam studijos etapui taikomi kriterijai:

- a) geografinė vietovė (pvz., nuošliaužų, potvynio, sniego griūčių tikimybės), sezoniškumas ir klimato sąlygos bei seisminis aktyvumas;
- b) sankryžų viename lygyje tipai ir atstumai tarp jų;
- c) juostų skaičius ir rūšys;
- d) transporto priemonių, kurioms leidžiama naudotis naujuoju keliu, rūšys;
- e) kelio funkcionalumas tinkle;
- f) oro sąlygos;
- g) važiavimo greitis;
- h) skersiniai profiliai (pvz., pravažiavimo plotis, dviračių takai, pėsčiųjų takai);
- i) trasos planas ir išilginis kelio profilis;
- j) matomumas;
- k) sankryžų viename lygyje išdėstymas;
- l) viešojo transporto priemonės ir infrastruktūra;
- m) geležinkelio pervažos.

## 2. Detaliajam projektavimo etapui taikomi kriterijai:

- a) trasavimas;
- b) nuoseklūs kelio ženklai ir ženklinimas;
- c) kelių ir kelio sankryžų apšvietimas;
- d) pakelės įranga;
- e) pakelės aplinka, įskaitant apželdinimą;
- f) stacionarios kliūtys pakelėje;
- g) saugių stovėjimo aikštelių įrengimas;
- h) pažeidžiami eismo dalyviai (pvz., pėstieji, dviratininkai, motociklininkai);
- i) transporto priemonę sulaikančių įrenginių naudotojui patogus pritaikymas (skiriamųjų juostų ir apsaugos tvorelių įrengimas siekiant sumažinti pavojų pažeidžiamiesiems eismo dalyviams).

## 3. Etapui prieš kelio atidavimą eksploatuoti taikomi kriterijai:

- a) eismo dalyvių saugumas ir matomumas įvairiomis sąlygomis (pvz., tamsiu paros metu ar esant normalioms oro sąlygoms);
- b) kelio ženklų ir ženklinimo matomumas;
- c) kelio dangos būklė.

## 4. Ankstyviems eksploatavimo etapams taikomi kriterijai: kelių saugumo vertinimas atsižvelgiant į faktinį eismo dalyvių elgesį.

Bet kuriame etape atliekant tikrinimus gali prireikti persvarstyti ankstesniuose etapuose taikytus kriterijus.

## III PRIEDAS

## DIDELIO AVARINGUMO Ruožų klasifikavimas ir tinklo saugumo lygių nustatymas

## 1. Didelio avaringumo kelio ruožų nustatymas

Nustatant didelio avaringumo kelių ruožus atsižvelgiama, įvertinus eismo srautą, bent jau į eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonių, per praėjusius metus tam tikrame kelio ruožo ilgio vietoje arba, pririnkus, sankirtose skaičių.

## 2. Ruožų, skirtų analizei tinklo saugumo lygių nustatymo tikslais atlikti, nustatymas

Nustatant ruožus, skirtus tinklo saugumo lygių nustatymo analizei, atsižvelgiama į galimą eismo įvykių sąnaudų sumažinimą. Kelio ruožai klasifikuojami į kategorijas. Kiekvienos kategorijos kelio ruožai išnagrinėjami ir suklasifikuojami pagal su saugumu susijusius veiksnius, tokius kaip avaringumas, eismo srautas ir eismo rūšis.

Tinklo saugumo lygių nustatymo tikslais sudaromas prioritetas visų kelių kategorijų kelio ruožų, kuriuose pagerinus infrastruktūrą tikėtini geri rezultatai, sąrašas.

## 3. Vietoje apsilankusių ekspertų grupių atliekamo vertinimo elementai:

- a) kelio ruožo aprašymas;
- b) nuoroda į galimas ankstesnes ataskaitas dėl to paties kelio ruožo;
- c) galimų eismo įvykių protokolų analizė;
- d) eismo įvykių, žuvusių ir sunkiai sužalotų žmonių per trejus praėjusius metus skaičius;
- e) įvairiais laikotarpiais įgyvendinamos galimos saugumo didinimo priemonės numatant, pvz.:
  - pašalinti ar apsaugoti stacionarias kliūtis pakelėse,
  - sumažinti greičio apribojimus ir aktyviau vykdyti greičio kontrolę vietiniu lygiu,
  - didinti matomumą įvairiomis oro ir apšvietimo sąlygomis,
  - gerinti pakelės įrenginių, tokių kaip transporto priemonę sulaikantys įrenginiai, saugumo charakteristikas,
  - gerinti kelio ženklavimo (įskaitant triukšmo juostas), ženklų ir signalų nuoseklumą, matomumą, įskaitomumą ir išdėstymą,
  - apsaugoti nuo akmenų griūčių, nuošliaužų ir sniego griūčių,
  - gerinti kelio dangos sukibimą ir (arba) grublėtumą,
  - pertvarkyti kelio apribojimų sistemą,
  - įrengti ir gerinti skiriamosios juostos apsaugą,
  - keisti lenkimo schemas,
  - tobulinti sankryžas viename lygyje, įskaitant geležinkelio pervažas,
  - keisti trasą,
  - keisti kelio plotį, įrengti sustiprintus kelkraščius,
  - įdiegti eismo valdymo ir kontrolės sistemą,
  - sumažinti galimą konfliktą su labiausiai pažeidžiamais eismo dalyviais,
  - atnaujinti kelių pagal esamus projektavimo standartus,
  - atstatyti ar keisti kelio dangą,
  - naudoti pažangiuosius kelio ženklus,
  - gerinti pažangiąsias transporto sistemas ir telematikos paslaugas suderinamumo, avariniais ir signalizavimo tikslais.



## IV PRIEDAS

**EISMO ĮVYKIŲ PROTOKOLUOSE NURODYTA INFORMACIJA APIE EISMO ĮVYKĮ**

Eismo įvykių protokoluose pateikiami šie elementai:

- 1) kuo tikslesnė eismo įvykio vieta;
  - 2) eismo įvykio vietos nuotraukos ir (arba) schemas;
  - 3) eismo įvykio data ir valanda;
  - 4) informacija apie kelią, tokia kaip vietovės pobūdis, kelio tipas, susidūrimo pobūdis, įskaitant signalus, ženklinį, kelio paviršių, atšvietimą ir oro sąlygas, greičio apribojimą ir pakelės kliūtis;
  - 5) eismo įvykio sunkumas, nurodant žuvusiųjų ir sužalotų asmenų skaičių, jei galima, pagal bendrus kriterijus, kurie bus nustatyti pagal 13 straipsnio 3 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu;
  - 6) eismo įvykio dalyvių apibūdinimas, pavyzdžiui, amžius, lytis, tautybė, girtumo laipsnis, naudojo ar nenaudojo saugos priemonės;
  - 7) duomenys apie eismo įvykyje dalyvavusias transporto priemones (rūšis, amžius, registravimo valstybė, saugos įranga (jei yra), paskutinės techninės apžiūros data pagal taikomus teisės aktus);
  - 8) duomenys apie eismo įvykį, pavyzdžiui, eismo įvykio rūšis, susidūrimo pobūdis ir vairuotojo manevravimas;
  - 9) kai įmanoma, informacija apie laiko tarpą, praėjusį tarp eismo įvykio ir jo užregistravimo arba gelbėjimo tarnybos atvykimo.
-