

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Konsolideeritud õigusloomega seotud dokument

19.6.2008

EP-PE_TC1-COD(2006)0182

*****I**

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 19. juunil 2008. aastal eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/.../EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (EP-PE_TC1-COD(2006)0182)

PE 408.700

ET

ET

EUROOPA PARLAMENDI SEISUKOHT

vastu võetud esimesel lugemisel 19. juunil 2008. aastal

**eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/.../EÜ maanteede
infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõike 1 punkti c,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,¹

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras²

¹ ELT C 168, 20.7.2007, lk 71.

² Euroopa Parlamendi 19. juuni 2008. aasta seisukoht.

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsuses nr 1692/96/EÜ (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta)¹ määratletud üleeuroopalisel teedevõrgul on Euroopa integratsiooni ja ühtekuuluvuse toetamisel ning kõrge heaolutaseme tagamisel ülimalt tähtis roll. Eelkõige tuleks tagada ohutuse kõrge tase.
- (2) Komisjon väljendas oma 12. septembri 2001. aasta valges raamatus „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada” vajadust viia läbi ühenduses asuvate suure õnnetuste arvuga teelõikude kindlaksmääramiseks ja haldamiseks ohutusele avalduva mõju hindamine ja liiklusohutuse auditid. Komisjon püstitas ka eesmärgi vähendada surmajuhtumite arvu Euroopa Liidu maanteedel aastail 2001–2010 poole võrra.
- (3) Oma 2. juuni 2003. aasta teatises „Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm – Euroopa Liidu liiklusõnnetusohvrite arvu vähendamine poole võrra aastaks 2010: ühine vastutus” nimetas komisjon maanteede infrastruktuuri liiklusohutuspoliitika kolmandaks sambaks, millel peaks olema tähtis roll õnnetuste vähendamist käsitleva ühenduse eesmärgi täitmisel.
- (4) Viimastel aastatel on tehtud suuri edusamme sõidukite konstruktsiooni osas (ohutusmeetmed ning uute tehnoloogiate väljatöötamine ja rakendamine), mis on aidanud vähendada liiklusõnnetustes hukkunute ja vigastatute arvu. 2010. aastaks seatud eesmärgi saavutamiseks tuleb meetmeid võtta ka teistes valdkondades. Maanteede infrastruktuuri ohutust on võimalik mitmel viisil tõsta ja seda tuleb ära kasutada.

¹ EÜT L 228, 9.9.1996, lk 1.

- (5) Asjakohaste menetluste kehtestamine on üleeuroopalise teedevõrgu maanteede infrastruktuuri ohutuse parandamise oluline vahend. Liiklusohutusele avalduva mõju hindamine peaks strateegilisel tasandil aitama kindlaks teha infrastruktuuriprojektide eri kavandamisalternatiivide mõju liiklusohutusele ja sellel peaks olema suur tähtsus marsruutide valikul. Liiklusohutusele avalduva mõju hindamiste tulemusi võib kajastada mitmetes dokumentides. Lisaks tuleks liiklusohutuse auditite abil üksikajalikult kindlaks määrata maanteede infrastruktuuri projekti ohtlikud aspektid. Seepärast on mõistlik kehtestada kõnealuses kahes valdkonnas järgitavad menetlused, et parandada üleeuroopalise teedevõrgu maanteede infrastruktuuri ohutust, kuid välja tuleks jätta Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/54/EÜ (tunnelite miinimumohutusnõuete kohta üleeuroopalises teedevõrgus)¹ hõlmatud tunnelid.
- (6) Mitmes liikmesriigis on juba hästitoimiv maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise süsteem. Nendel riikidel tuleks lubada jätkata olemasolevate meetodite kasutamist, kuivõrd need on kooskõlas käesoleva direktiivi eesmärkidega.
- (7) Euroopa Liidu maanteede ohutuse parandamisel on oluliseks vahendiks teadusuuringud. Komponentide, meetmete ja meetodite (sealhulgas telemaatika) arendamine ja tutvustamine ning teadusuuringute tulemuste levitamine etendab olulist osa maanteede infrastruktuuri ohutuse parandamisel.

¹ ELT L 167, 30.4.2004, lk 39.

- (8) Olemasolevate maanteede ohutuse suurendamiseks tuleks suunata investeeringud teelõikudele, kus esineb kõige rohkem liiklusõnnetusi ja/või kus võimalus nende arvu vähendada on kõige suurem. Selleks et sõidukijuhid saaksid kohandada oma käitumist ja paremini järgida liikluseeskirju, eriti kiirusepiiranguid, tuleks sõidukijuhte teavitada suure õnnetuste arvuga teelõikudest.
- (9) Teedevõrgu ohutustaseme määramisel on kohe pärast selle rakendamist suur potentsiaal. Kui suure õnnetuste arvuga teelõikudega on tegeldud ja võetud parandusmeetmeid, on ennetava meetmena kõige olulisem ohutuse kontrollimine. Korrapärane kontrollimine on oluline vahend, millega hoitakse ära võimalikud ohud kõikidele liiklejatele, ka vähem kaitstud liiklejatele, ning samuti teetööde korral.
- (10) Ohutuspersonali koolitus ja sertifitseerimine liikmesriikides heaks kiidetud õppekavade ja kvalifitseerimisvahendite alusel peaks võimaldama spetsialistidel omandada vajalikke ajakohaseid teadmisi.
- (11) Selleks, et parandada liiklusohutust Euroopa Liidu maanteedel, tuleks sisse seada sagedasem ja järjepidevam parimate tavade vahetamine liikmesriikide vahel.

- (12) Kõrgetasemelise liiklusohutuse tagamiseks Euroopa Liidu maanteedel peaksid liikmesriigid kohaldama infrastruktuuri ohutuse korraldamise suuniseid. Komisjoni teavitamine kõnealustest suunistest ja korrapärane aruandlus nende rakendamisest peaksid ühenduse tasandil sillutama teed süstemaatiliseks infrastruktuuri ohutuse parandamiseks ning looma aja jooksul aluse tõhusama süsteemi arenguks. Samuti peaks aruandlus suuniste rakendamisest võimaldama teistel liikmesriikidel leida kõige tõhusamaid lahendusi ning andmete süstemaatiline kogumine enne ja pärast uuringuid peaks võimaldama valida edaspidiseks tegevuseks kõige tõhusama meetme.
- (13) Käesoleva direktiivi sätteid, mis käsitlevad investeeringuid liiklusohutusse, tuleks kohaldada ilma liikmesriikide teedevõrgu korrashoiuga seotud investeeringute alast pädevust piiramata.
- (14) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt menetluste kehtestamine kogu üleeuroopalise teedevõrgu liiklusohutuse kõrge taseme tagamiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning meetme toime tõttu on seda parem saavutada ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

- (15) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused¹.
- (16) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus võtta vastu vajalikud kriteeriumid liiklusohutuse korraldamise tavade täiustamiseks ning lisade kohandamiseks tehnika arenguga. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (17) Teeäärsete parklate piisav arv on väga oluline mitte üksnes kuritegude ennetamise, vaid ka liiklusohutuse seisukohalt. Parklad võimaldavad juhtidel puhkepause õigesti ajastada ja reisi täieliku keskendumisvõimega jätkata. Seetõttu peaks piisava arvu turvaliste parklate olemasolu olema maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise lahutamatu osa.
- (18) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe² punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

¹ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

² ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

Artikkel 1
Sisu ja reguleerimisala

1. Käesolevas direktiivis nähakse ette selliste menetluste kehtestamine ja rakendamine, mis on seotud liiklusohutusele avalduva mõju hindamise, liiklusohutuse auditite läbiviimise, teedevõrgu liiklusohutuse korraldamise ja ohutuse kontrollimisega liikmesriikide poolt.
2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse üleeuroopalisse teedevõrku kuuluvate projekteeritavate, ehitatavate või kasutusel olevate maanteede suhtes.
3. Ühtlasi võivad liikmesriigid kohaldada käesoleva direktiivi sätteid parimate tavadena täielikult või osaliselt ühenduse vahendite eest ehitatud siseriikliku maanteetranspordi infrastruktuuri suhtes, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku.
4. Käesolevat direktiivi ei kohaldata direktiiviga 2004/54/EÜ hõlmatud tunnelite suhtes.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „üleeuroopaline teedevõrk” – otsuse nr 1692/96/EÜ I lisa 2. jaos määratletud teedevõrk;
- 2) „pädev asutus” – üks või mitu riigi, piirkonna või kohalikul tasandil moodustatud avaliku või erasektori organisatsiooni, kes osalevad oma pädevuse tõttu käesoleva direktiivi rakendamisel, kaasa arvatud pädevateks asutusteks määratud asutused, mis olid loodud juba enne käesoleva direktiivi jõustumist, juhul kui nad vastavad käesoleva direktiivi nõuetele;
- 3) „liiklusohutusele avalduva mõju hindamine” – strateegiline võrdlev analüüs selle kohta, kuidas uus maantee või olemasoleva võrgu olulised muudatused avaldavad mõju teedevõrgu ohutusele;
- 4) „liiklusohutuse audit” – maanteede infrastruktuuri projekti projekteerimisandmete sõltumatu üksikasjalik süstemaatiline ja tehniline kontrollimine ohutusaspektist eri etappidel, alates planeerimisest kuni selle kasutuselevõtmise varase etapini;

- 5) „suure õnnetuste arvuga teelõikude ohutustaseme määramine” – selliste teedevõrgu osade kindlaksmääramine, analüüsimine ja ohutustaseme määramine, kus proportsionaalselt liiklusvooga on toimunud palju surmaga lõppenud õnnetusi ning mis on olnud kasutusel rohkem kui kolm aastat;
- 6) „teedevõrgu ohutustaseme määramine” – meetod olemasoleva teedevõrgu osade kindlaksmääramiseks, analüüsimiseks ja liigitamiseks vastavalt nende ohutuse parandamise ning õnnetustega kaasnevate kulude vähendamise potentsiaalile;
- 7) „ohutuse kontrollimine” – tavapärane korrapärane maantee selliste omaduste ja puuduste kindlakstegemine, mis nõuavad ohutuse tagamiseks hooldustööde tegemist;
- 8) „suunised” – liikmesriikide vastu võetud meetmed, millega nähakse ette juhised ja üksikasjad käesolevas direktiivis sätestatud ohutusmenetluste rakendamiseks;
- 9) „infrastruktuuriprojekt” – uue maantee infrastruktuuri ehitamise või olemasoleva teedevõrgu olulise muutmise projekt, millel on mõju liiklusvoole.

Artikkel 3

Liiklusohutusele avalduva mõju hindamine infrastruktuuriprojektide puhul

1. Liikmesriigid tagavad, et liiklusohutusele avalduva mõju hindamine viiakse läbi kõigi infrastruktuuriprojektide puhul.
2. Liiklusohutusele avalduva mõju hindamine viiakse läbi esialgsel planeerimisetapil enne infrastruktuuriprojekti heakskiitmist. Sellega seoses püüavad liikmesriigid täita I lisas sätestatud kriteeriume.
3. Liiklusohutusele avalduva mõju hindamisel osutatakse liiklusohutusega seotud kaalutlustele, mis aitavad kaasa pakutud lahenduse valikule. Selles esitatakse ka kogu asjakohane teave, mis on vajalik hindamisel olevate eri võimaluste tulude ja kulude analüüsiks.

Artikkel 4

Infrastruktuuriprojektide liiklusohutuse auditid

1. Liikmesriigid tagavad, et liiklusohutuse auditid viiakse läbi kõigi infrastruktuuriprojektide puhul.

2. Liiklusohutuse auditite läbiviimisel püüavad liikmesriigid täita II lisas sätestatud kriteeriume.

Liikmesriigid tagavad audiitori määramise infrastruktuuriprojekti projekteerimisandmete auditeerimiseks.

Audiitor määratakse vastavalt artikli 9 lõike 4 sätetele ning tal on artiklis 9 ettenähtud vajalik pädevus ja koolitus. Kui auditeerimist teostab audiitorite rühm, on vähemalt ühel rühma liikmel artikli 9 lõikes 3 osutatud pädevust tõendav tunnistus.

3. Liiklusohutuse audit on infrastruktuuriprojekti kavandamise lahutamatu osa esialgse projekteerimise ja üksikasjaliku projekteerimise etapil, samuti avamiseelisel ja kasutuselevõtmise varasel etapil.
4. Liikmesriigid tagavad, et audiitor esitab auditeerimisaruandes infrastruktuuriprojekti iga etapi kohta ohutuse seisukohalt kriitilised projekti osad. Kui auditi käigus tuvastatakse ohutuspuudujäägid, kuid projekti ei parandata asjakohase etapi lõpuks vastavalt II lisale, esitab pädev asutus põhjused auditeerimisaruande lisas.
5. Liikmesriigid tagavad, et lõikes 4 osutatud aruande põhjal tehakse ohutuse seisukohalt asjakohaseid soovitusi.

Artikkel 5

Kasutusel oleva teedevõrgu ohutuse määramine ja korraldamine

1. Liikmesriigid tagavad, et suure õnnetuste arvuga teelõikude ohutustaseme määramine ja teedevõrgu ohutustaseme määramine viiakse läbi teedevõrgu kasutamise ülevaatuse alusel vähemalt iga kolme aasta tagant. Sellega seoses püüavad liikmesriigid täita III lisa sätestatud kriteeriume.
2. Liikmesriigid tagavad, et suure õnnetuste arvuga teelõikude ohutustaseme määramise ja teedevõrgu ohutustaseme määramise tulemusel prioriteetseteks peetavaid teelõike hindavad kohapeal tehtavate külastuste alusel ekspertrühmad, tuginedes III lisa punktis 3 osutatud aspektidele. Vähemalt üks ekspertrühma liige peab vastama artikli 9 lõike 4 punktis a sätestatud nõuetele.
3. Liikmesriigid tagavad lõikes 2 osutatud teelõikude suhtes parandusmeetmete võtmise. Eelistatakse III lisa punkti 3 alapunktis e osutatud meetmeid, pöörates tähelepanu kõrgeima kulutõhususega meetmetele.

4. Liikmesriigid tagavad asjakohaste tähiste paigaldamise liiklejate hoiatamiseks maantee­de infrastruktuuri lõikudel, kus teostatakse parandustöid, mis võivad ohustada liiklejate turvalisust. Tähiste hulka kuuluvad ka ohutusse kaugusse paigaldatavad päeval ja öösel nähtavad tähised, mis vastavad liiklusmärkide ja -signaalide 1968. aasta Viini konventsiooni sätetele.
5. Liikmesriigid tagavad, et liiklejaid teavitatakse suure õnnetuste arvuga teelõikudest asjakohaste meetmete abil. Kui liikmesriigid otsustavad kasutada tähiseid, tuleb järgida liiklusmärkide ja -signaalide 1968. aasta Viini konventsiooni sätteid.

Artikkel 6

Ohutuse kontrollimine

1. Liikmesriigid tagavad, et kasutatavate maantee­de puhul teostatakse ohutuse kontrollimist, et määrata kindlaks liiklusohutust mõjutavad omadused ja hoida ära õnnetusi.
2. Ohutuse kontrollimine hõlmab teedevõrgu korrapärast ülevaatust ja teetööde võimalike mõjude hindamist liiklusvoo ohutusele.
3. Liikmesriigid tagavad, et pädev asutus teeb korrapäraseid kontrolle. Kontrollimine on piisavalt sage, et tagada asjakohase maantee­de infrastruktuuri piisav ohutuse tase.

4. Ilma et see piiraks artikli 8 kohaselt vastu võetud suuniste kohaldamist, võtavad liikmesriigid vastu suunised teetöödel rakendatavate ajutiste ohutusmeetmete kohta. Nad kehtestavad ka asjakohase kontrollimisprogrammi, millega tagatakse suuniste nõuetekohane kohaldamine.

Artikkel 7 Andmehaldus

1. Liikmesriigid tagavad, et iga surmaga lõppenud liiklusõnnetuse kohta, mis leiab aset artikli 1 lõikes 2 osutatud maanteel, täidab pädev asutus liiklusõnnetuse akti. Liikmesriigid püüavad tagada, et liiklusõnnetuse akt kajastab kõiki IV lisas loetletud üksikasju.
2. Liikmesriigid arvutavad oma riigi territooriumil surmaga lõppenud liiklusõnnetuse ja raske liiklusõnnetuse keskmise kulu ühiskonnale. Liikmesriigid võivad soovi korral kulumääri täiendavalt diferentseerida; neid määri uuendatakse vähemalt üks kord iga viie aasta järel.

Artikkel 8 Suuniste vastuvõtmine ja teatavakstegemine

1. Liikmesriigid tagavad, et suunised, kui neid veel ei ole, võetakse vastu hiljemalt ...*, et abistada pädevaid asutusi käesoleva direktiivi kohaldamisel.
2. Liikmesriigid teavitavad nendest suunistest komisjoni kolme kuu jooksul alates nende vastuvõtmisest või muutmisest.
3. Komisjon teeb need suunised kättesaadavaks avalikul veebilehel.

* Väljaannete talitus: kolm aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Artikkel 9

Audiitorite määramine ja koolitus

1. Liikmesriigid tagavad, et liiklusohutuse audiitoritele ette nähtud koolituse õppekavad, kui neid veel ei ole, võetakse vastu hiljemalt ...*.
2. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiiviga ette nähtud ülesannete täitmiseks läbivad liiklusohutuse audiitorid esialgse koolituse ja saavad pädevust tõendava tunnistuse ning osalevad edaspidi korrapäraselt täiendkoolitustel.
3. Liikmesriigid tagavad, et liiklusohutuse audiitoritel on pädevust tõendav tunnistus. Tunnustatakse ka enne käesoleva direktiivi jõustumist välja antud asjakohaseid tunnistusi.
4. Liikmesriigid tagavad, et audiitoreid määratakse kooskõlas järgmiste nõuetega:
 - a) nendel on vastavad kogemused või nad on läbinud koolituse teede projekteerimise, liikluse ohutustehnika ja õnnetuste analüüsimise valdkonnas;
 - b) kui vastavalt artiklile 8 on liikmesriikide poolt suuniste vastuvõtmisest möödunud kaks aastat, võivad liiklusohutuse auditeid läbi viia ainult audiitorid või rühmad, kuhu kuuluvad audiitorid, kes vastavad lõigetes 2 ja 3 ette nähtud nõuetele;
 - c) audiitor ei või auditi tegemise ajal osaleda auditeeritava infrastruktuuriprojekti põhimõtete väljatöötamisel või projekti elluviimisel.

* Väljaannete talitus: kolm aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Artikkel 10

Parimate tavade vahetamine

Liiklusohutuse parandamiseks nendel Euroopa Liidu maanteedel, mis ei kuulu üleeuroopalisse teedevõrku, seab komisjon sisse sidusama süsteemi parimate tavade vahetamiseks liikmesriikide vahel, hõlmates muu hulgas ka olemasolevaid maanteede infrastruktuuri ohutuse projekte ja töökindlaks osutunud liiklusohutustehnoloogiat.

Artikkel 11

Ohutuse korraldamise tavade pidev täiustamine

1. Komisjon hõlbustab ja struktureerib liikmesriikide vahel teadmiste ja parimate tavade vahetamist, kasutades asjakohastel olemasolevatel rahvusvahelistel foorumitel saadud kogemusi, eesmärgiga tagada Euroopa Liidus maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise tavade pidev täiustamine.
2. Komisjoni abistab artiklis 13 osutatud komitee. Kui nõutakse erimeetmete vastuvõtmist, siis võetakse kõnealused meetmed vastu vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
3. Vajadusel võib ohutuse tehniliste aspektide osas konsulteerida asjakohaste valitsusväliste organisatsioonidega, kes on tegevad ohutuse ja maanteede infrastruktuuri korraldamise vallas.

Artikkel 12

Kohandamine tehnika arenguga

Käesoleva direktiivi lisasid kohandatakse tehnika arenguga vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Artikkel 13

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Tähtajaks otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõike 6 tähenduses kehtestatakse kolm kuud.

3. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

Artikkel 14

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt ...*. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.
2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 15

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

* Väljaannete talitus: kaks aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Artikkel 16

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

...,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

I LISA

Liiklusohutusele avalduva mõju hindamine infrastruktuuriprojektide puhul

1. Liiklusohutusele avalduva mõju hindamise aspektid:
 - a) probleemi määratlus;
 - b) praegune olukord ja „tegevusetuse” stsenaarium;
 - c) liiklusohutuselased eesmärgid;
 - d) kavandatavate võimaluste mõju analüüs liiklusohutusele;
 - e) võimaluste võrdlemine, sealhulgas kulutasuvuse analüüs;
 - f) võimalike eri lahenduste tutvustamine;

2. Arvesse võetav teave:

- a) surmajuhtumite ja õnnetuste arv; vähendamise eesmärgid võrreldes „tegevusetuse” stsenaariumiga;
 - b) marsruutide valik ja sõiduskeemid;
 - c) võimalik mõju olemasolevale teedevõrgule (nt mahasõidud, ristmikud, raudteeületuskohad);
 - d) liiklejad, sealhulgas vähem kaitstud liiklejad (nt jalakäijad, jalgratturid, mootorratturid);
 - e) liiklus (nt liiklusmaht, liikluse kategoriseerimine sõidukitüüpide kaupa);
 - f) hooajalisus ja kliimatingimused;
 - g) piisava arvu turvaliste parklate olemasolu;
 - h) seismiline aktiivsus.
-

II LISA

Liiklusohutuse auditid infrastruktuuriprojektide puhul

1. Esialgse projekti etapi kriteeriumid:
 - a) geograafiline asukoht (nt maalihete, üleujutuste, laviinide oht), hooajalised ja kliimatingimused ning seismiline aktiivsus;
 - b) ristmike liigid ja nendevaheline kaugus;
 - c) sõiduradade arv ja liik;
 - d) uuele maanteele lubatava liikluse liigid;
 - e) maantee funktsioon teedevõrgus;
 - f) ilmastikutingimused;
 - g) lubatud sõidukiirused;

- h) ristlõiked (nt sõidutee laius, jalgrattateed, kõnniteed);
- i) horisontaalne ja vertikaalne suunamismärgistus;
- j) nähtavus;
- k) ristmike asendiplaan;
- l) ühistransport ja avalik infrastruktuur;
- m) raudteeületuskohad.

2. Üksikasjaliku projekti etapi kriteeriumid:

- a) asendiplaan;
- b) asjakohased liiklusmärgid ja teemärgised;
- c) maanteede ja ristmike valgustus;
- d) teeäärsed vahendid;

- e) teeäärne keskkond, sealhulgas taimeistik;
- f) teeäärsed püsivad takistused;
- g) turvaliste parklate olemasolu;
- h) vähem kaitstud liiklejad (nt jalakäijad, jalgratturid, mootorratturid);
- i) teepiirdesüsteemide kasutajasõbralikuks kohandamine (suunavööndite vahelised alad ja pörkepiirded, et vähendada ohtu vähem kaitstud liiklejatele).

3. Avamiseelse etapi kriteeriumid:

- a) liiklejate ohutus ja nähtavus erinevates tingimustes, nt pimedas ja tavalistes ilmastikutingimustes;
- b) liiklusmärkide ja teemärgiste loetavus;
- c) teekatte seisund.

4. Kasutuselevõtmise algetapi kriteeriumid: liiklusohutuse hindamine liiklejate tegelikku käitumist arvestades.

Iga etapi auditis võib tekkida vajadus uuesti kaaluda eelmiste etappide kriteeriume.

III LISA

Suure õnnetuste arvuga teelõikude ohutustaseme määramine ja teedevõrgu ohutustaseme määramine

1. Suure õnnetuste arvuga teelõikude kindlaksmääramine

Suure õnnetuste arvuga teelõikude kindlaksmääramisel võetakse arvesse vähemalt eelmistel aastatel esinenud surmajuhtumiga lõppenud õnnetuste arvu teepikkuse ühiku kohta liiklusmahuga võrreldes ja ristmike korral selliste õnnetuste arvu ristmiku kohta.

2. Teedevõrgu ohutustaseme määramisel analüüsitavate teelõikude kindlaksmääramine

Teedevõrgu ohutustaseme määramisel analüüsitavate teelõikude kindlaksmääramisel võetakse arvesse teelõikude potentsiaali vähendada õnnetustega kaasnevaid kulusid. Teelõigud liigitatakse kategooriatesse. Teelõike analüüsitakse iga maantee kategooria puhul ja need liigitatakse vastavalt ohutusega seotud teguritele, nagu õnnetuste kontsentratsioon, liiklusmaht ja liikluse liik.

Iga maantee kategooria kohta koostatakse teedevõrgu ohutustaseme määramise tulemusel prioriteetsete teelõikude loetelu, kus infrastruktuuri parandamine peaks osutama eriti tulemuslikuks.

3. Ekspertühmade poolt kohapeal tehtavate hindamiste aspektid:
- a) teelõigu kirjeldus;
 - b) viide võimalikele varasematele aruannetele sama teelõigu kohta;
 - c) võimalike liiklusõnnetuste aktide analüüs;
 - d) surmajuhtumite ja raskelt vigastatute arv kolme viimase aasta jooksul toimunud liiklusõnnetustes;
 - e) võimalike parandusmeetmete kogum täitmiseks eri ajavahemike jooksul, näiteks:
 - püsivate teeäärsete takistuste eemaldamine või kaitsmine;
 - kiirusepiirangute alandamine ja sõidukiiruse kontrolli tõhustamine kohalikul tasandil;
 - nähtavuse parandamine erinevates ilmastiku- ja valgustustingimustes;
 - teeäärsete vahendite, nt teepiirete ohutuse parandamine;
 - teemärgistuse (sh künnised), liiklusmärkide ja -signaalide arusaadavuse, nähtavuse, loetavuse ja asendi parandamine;
 - kaitse langevate kivide, maalihete ja laviinide eest;
 - teekatte haarde ja kareduse parandamine;

- teepiirete süsteemi ümberprojekteerimine;
 - eraldusriba kaitse paigaldamine või parandamine;
 - möödasõidu paigutuse muutmine;
 - ristmike, sh raudteeületuskohtade täiustamine;
 - suunamismärgistuse muutmine;
 - maantee laiuse muutmine, kindlustatud teepeenra lisamine;
 - liikluskorraldus- ja kontrollsüsteemi paigaldamine;
 - vähem kaitstud liiklejatele põhjustatavate võimalike ohtude vähendamine;
 - tee vastavusse viimine kaasaegsete projekteerimisnormidega;
 - teekatte taastamine või vahetamine;
 - arukate liiklusmärkide kasutamine;
 - arukate transpordisüsteemide ja telemaatikateenuste parandamine koostalitluse, hädaolukordade ja tähistuse jaoks.
-

IV LISA

Liiklusõnnetuse aktis sisalduv teave liiklusõnnetuse kohta

Liiklusõnnetuse akt sisaldab järgmist:

1. liiklusõnnetuse toimumise võimalikult täpne asukoht;
2. liiklusõnnetuse toimumise kohast tehtud pildid ja/või joonised;
3. liiklusõnnetuse toimumise kuupäev ja kellaaeg;
4. andmed tee kohta, näiteks piirkonna liik, tee liik, ristmiku liik, sh liiklussignaalid, sõiduradade arv, märgistus, teepind, valgustus- ja ilmastikutingimused, kiirusepiirang, teeäärsed takistused;
5. liiklusõnnetuse raskusaste, sh surmajuhtumite ja vigastatute arv, võimaluse korral ühiste kriteeriumite alusel, mis määratletakse vastavalt artikli 13 lõikes 3 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele;
6. liiklusõnnetuses osalenud isikute andmed, nt vanus, sugu, kodakondsus, alkoholisaldus veres, ohutusseadmete kasutamine;
7. liiklusõnnetuses osalenud sõidukite andmed (tüüp, vanus, riik, olemasolu korral ohutusseadmed, viimase korrapärase tehnilise ülevaatuse kuupäev vastavalt kehtivatele normidele);
8. andmed liiklusõnnetuse kohta, näiteks õnnetuse liik, kokkupõrke liik, sõiduki ja sõidukijuhi manööver;
9. võimaluse korral teave liiklusõnnetuse toimumise hetke ja liiklusõnnetuse registreerimise või hädaabiteenistuse saabumise vahele jäänud ajavahemiku kohta.