Publicat în Jurnalul Oficial L nr. 319 din 29-11-2008

DIRECTIVA 2008/96/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN I A CONSILIULUI
din 19 noiembrie 2008
privind gestionarea siguranei infrastructurii rutiere

PARLAMENTUL EUROPEAN I CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunitii Europene, în special articolul 71 alineatul (1) litera (c),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic i Social European ([1]),

dup consultarea Comitetului Regiunilor,

în conformitate cu procedura prevzut la articolul 251 din tratat ([2]),

întrucât:

(1) Reeaua rutier transeuropean definit în Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European i a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientrile comunitare pentru dezvoltarea reelei transeuropene de transport ([3]) este de o importan deosebit în contextul sprijinului acordat integrrii i coeziunii în Europa, precum i al garantrii unui nivel sporit de bunstare. Trebuie, în special, s se asigure un nivel ridicat de siguran.

(2) În Cartea sa alb din 12 septembrie 2001 intitulat "Politica european în domeniul transporturilor în orizontul lui 2010: momentul deciziilor", Comisia a semnalat necesitatea de a realiza evaluri de impact asupra siguranei i operaiuni de audit în domeniul siguranei rutiere, în vederea identificrii i gestionrii tronsoanelor cu o concentraie mare de accidente din cadrul Comunitii. Aceasta fixeaz, de asemenea, obiectivul de a reduce la jumtate numrul persoanelor decedate pe cile rutiere din cadrul Uniunii Europene între 2001 i 2010.

(3) În Comunicarea sa din 2 iunie 2003 intitulat "Program de aciune european destinat siguranei rutiere Reducerea la jumtate a numrului de victime rutiere în Uniunea European pân în 2010: o responsabilitate comun", Comisia desemneaz infrastructura rutier ca fiind al treilea pilon al politicii de siguran rutier, ceea ce ar trebui s reprezinte o contribuie important la îndeplinirea obiectivului comunitar de reducere a accidentelor.

(4) În ultimii ani s-au înregistrat progrese semnificative în domeniul proiectrii autovehiculelor (msuri de siguran, proiectarea i aplicarea de noi tehnologii), care au contribuit la reducerea numrului de persoane decedate sau vtmate în urma accidentelor de circulaie. Dac se dorete atingerea obiectivului fixat pentru 2010, trebuie s se întreprind aciuni i în alte domenii. Gestionarea siguranei infrastructurilor rutiere poate fi considerabil îmbuntit, iar aceast posibilitate trebuie valorificat.

(5) Instituirea unor proceduri adecvate este esenial pentru îmbuntirea siguranei infrastructurii rutiere în cuprinsul reelei rutiere transeuropene. Evalurile de impact asupra siguranei rutiere ar trebui s demonstreze, la nivel strategic, implicaiile asupra siguranei rutiere ale diferitelor alternative de planificare a unui proiect de infrastructur i ar trebui s aib un rol decisiv în alegerea traseului. Rezultatele evalurilor de impact asupra siguranei rutiere pot fi consemnate în mai multe documente. În plus, operaiunile de audit în domeniul siguranei rutiere ar trebui s prezinte detaliat riscurile unui proiect de infrastructur rutier. Este firesc, prin urmare, s se dezvolte o serie de proceduri de urmat în aceste dou domenii, în scopul sporirii siguranei infrastructurilor rutiere din cuprinsul reelei rutiere transeuropene, cu excepia tunelurilor rutiere care sunt reglementate de Directiva 2004/54/CE a Parlamentului European i a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerinele minime de siguran pentru tunelurile din Reeaua rutier transeuropean ([4]).

(6) Mai multe state membre dispun deja de sisteme funcionale de gestionare a infrastructurii rutiere. Acestora ar trebui s li se permit s foloseasc metodele proprii existente, în msura în care sunt în conformitate cu obiectivele prezentei directive.

(7) Cercetarea este esenial pentru ameliorarea siguranei cilor rutiere în cadrul Uniunii Europene. Activitile de dezvoltare i de demonstrare de elemente, msuri i metode (în special telematica), precum i difuzarea rezultatelor cercetrilor joac un rol esenial în creterea siguranei infrastructurii rutiere.

(8) Gradul de siguran rutier, în condiiile actuale, ar trebui sporit prin orientarea investiiilor ctre tronsoanele rutiere unde se înregistreaz cea mai mare concentrare de accidente i/sau potenialul cel mai ridicat de reducere a numrului de accidente. În vederea adaptrii comportamentului conductorilor auto i a asigurrii unui grad sporit de respectare a regulilor de circulaie, îndeosebi a limitrilor de vitez, acetia ar trebui s fie avertizai cu privire la tronsoanele rutiere cu o concentraie ridicat a accidentelor.

(9) Clasificarea siguranei reelei prezint un potenial ridicat în perioada imediat urmtoare punerii sale în aplicare. Dup remedierea tronsoanelor rutiere cu o concentrare mare de accidente i luarea msurilor corective, accentul ar trebui s cad pe msurile preventive constând în realizarea unor inspecii în materie de siguran. Aceste inspecii realizate cu regularitate sunt eseniale pentru prevenirea pericolelor la care pot fi expui toi utilizatorii drumurilor, inclusiv cei vulnerabili, precum i în cazul unor lucrri rutiere.

(10) Formrile i certificarea personalului responsabil de siguran prin intermediul unor programe de formare i a unor instrumente de calificare aprobate de statele membre ar trebui s garanteze dobândirea, de ctre profesionitii în domeniu, a cunotinelor actualizate necesare.

(11) În vederea îmbuntirii siguranei cilor rutiere din cadrul Uniunii Europene ar trebui luate msuri în vederea unor schimburi de bune practici mai frecvente i mai sistematice între statele membre.

(12) În vederea garantrii unui grad ridicat de siguran rutier pe cile rutiere din cadrul Uniunii Europene, statele membre ar trebui s aplice liniile directoare cu privire la gestionarea siguranei infrastructurii. Notificarea acestor linii directoare ctre Comisie i raportarea periodic cu privire la aplicarea lor ar trebui s pregteasc terenul pentru îmbuntirea sistematic a siguranei infrastructurii la nivel comunitar i s constituie baza pentru trecerea treptat ctre un sistem mai eficient. Rapoartele cu privire la aplicarea liniilor directoare ar trebui, de asemenea, s permit statelor membre s identifice soluiile cele mai eficiente, iar culegerea sistematic de date provenind din studii premergtoare/ulterioare ar trebui s permit gsirea msurilor celor mai eficiente pentru aciunile viitoare.

(13) Prevederile prezentei directive referitoare la investiiile efectuate în domeniul siguranei rutiere ar trebui s se aplice fr a aduce atingere competenelor statelor membre în domeniul investiiilor pentru întreinerea reelei rutiere.

(14) Deoarece obiectivul prezentei directive, i anume instituirea unor proceduri de garantare a unui grad ridicat de siguran rutier în cuprinsul Reelei rutiere transeuropene, nu poate fi îndeplinit în mod satisfctor de ctre statele membre i întrucât, din cauza efectelor aciunii, acesta poate fi îndeplinit mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta msuri, în conformitate cu principiul subsidiaritii astfel cum este prevzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporionalitii, astfel cum este enunat în respectivul articol, prezenta directiv nu depete ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului respectiv.

(15) Msurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competenelor de executare conferite Comisiei ([5]).

(16) Comisia ar trebui, în special, s fie împuternicit s adopte criteriile necesare pentru îmbuntirea practicilor de gestionare a siguranei rutiere i s adapteze anexele la progresul tehnic. Deoarece msurile respective au un domeniu general de aplicare i sunt destinate s modifice elemente neeseniale ale prezentei directive, printre altele, prin completarea acesteia cu noi elemente neeseniale, acestea trebuie s fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevzut la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

(17) Existena unui numr suficient de parcri pe marginea oselelor este foarte important atât pentru prevenirea infraciunilor, cât i pentru sigurana rutier. Zonele de parcare le permit oferilor s se odihneasc în timp util i s continue cltoria pe deplin concentrai. Asigurarea unui numr suficient de parcri ar trebui s constituie, prin urmare, o parte integrant a gestionrii siguranei infrastructurii rutiere.

(18) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituional pentru o mai bun legiferare ([6]), statele membre sunt încurajate s elaboreze, pentru ele i în interesul Comunitii, propriile tabele care s ilustreze, pe cât posibil, corespondena dintre prezenta directiv i msurile de transpunere i s le fac publice,

ADOPT PREZENTA DIRECTIV:

(1) JO C 168, 20.7.2007, p. 71.
(2) Avizul Parlamentului European din 19 iunie 2008 (nepublicat înc în Jurnalul Oficial) i Decizia Consiliului din 20 octombrie 2008.
(3) JO L 228, 9.9.1996, p. 1.
(4) JO L 167, 30.4.2004, p. 39.
(5) JO L 184, 17.7.1999, p. 23.
(6) JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

Articolul 1

Obiectul i domeniul de aplicare

(1) Prezenta directiv prevede stabilirea i punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evalurile de impact i la operaiunile de audit în domeniul siguranei rutiere, la gestionarea siguranei reelelor rutiere, precum i la inspeciile în materie de siguran efectuate de ctre statele membre.

(2) Prezenta directiv se aplic cilor rutiere care fac parte din Reeaua rutier transeuropean, fie c acestea se afl în faza de proiectare, de construcie sau de exploatare.

(3) Statele membre pot aplica prevederile prezentei directive, ca un set de bune practici, i infrastructurii naionale de transport rutier, neinclus în Reeaua rutier transeuropean, care a fost realizat prin utilizarea total sau parial a fondurilor comunitare.

(4) Prezenta directiv nu se aplic tunelurilor rutiere reglementate de Directiva 2004/54/CE.

Articolul 2

Definiii

În sensul prezentei directive, se aplic urmtoarele definiii:

1. "reea rutier transeuropean" înseamn reeaua rutier definit la punctul 2 din anexa I la Decizia nr. 1692/96/CE;

2. "entitatea competent" înseamn orice organism public sau privat instituit la nivel naional, regional sau local i care particip la punerea în aplicare a prezentei directive, în baza competenelor care îi revin, inclusiv acele organe desemnate ca entiti competente, înfiinate înaintea intrrii în vigoare a prezentei directive, în msura în care acestea îndeplinesc cerinele prezentei directive;

3. "evaluarea de impact asupra siguranei rutiere" înseamn o analiz comparativ strategic a impactului asupra gradului de siguran a reelei rutiere al unei noi ci rutiere sau al unei modificri substaniale a reelei existente;

4. "operaiune de audit în domeniul siguranei rutiere" înseamn o verificare detaliat, tehnic i sistematic, independent, din punct de vedere al siguranei, a caracteristicilor de proiectare proprii unui plan de infrastructur rutier în toate etapele, de la planificare la începutul exploatrii;

5. "clasificarea tronsoanelor cu o concentraie mare de accidente" înseamn o metod de identificare, analizare i clasificare a tronsoanelor reelelor rutiere, care au fost în exploatare mai mult de trei ani, pe care s-a înregistrat un numr mare de accidente soldate cu persoane decedate ca proporie fa de fluxul de trafic;

6. "clasificarea siguranei reelei" înseamn o metod pentru identificarea, analizarea i clasificarea seciunilor reelei existente în funcie de potenialul de îmbuntire a siguranei i de reducere a costurilor legate de accidente;

7. "inspecie în materie de siguran" înseamn o verificare periodic obinuit a caracteristicilor i defeciunilor care necesit lucrri de întreinere din motive de siguran;

8. "linii directoare" înseamn msurile adoptate de statele membre care indic etapele de urmat i elementele de avut în vedere în aplicarea procedurilor de siguran prevzute în prezenta directiv;

9. "proiect de infrastructur" înseamn un proiect destinat construirii de noi infrastructuri rutiere sau modificrii semnificative a unor reele existente, care afecteaz fluxul de trafic.

Articolul 3

Evaluarea de impact asupra siguranei rutiere pentru proiecte de infrastructur

(1) Statele membre garanteaz realizarea unei evaluri de impact asupra siguranei rutiere pentru toate proiectele de infrastructur.

(2) Evaluarea de impact asupra siguranei rutiere este efectuat în faza de planificare iniial, înaintea aprobrii proiectului de infrastructur. În acest sens, statele membre se strduiesc s respecte criteriile indicate în anexa I.

(3) Evaluarea de impact asupra siguranei rutiere trebuie s indice considerentele în materie de siguran rutier care contribuie la alegerea soluiei propuse. În plus, trebuie s furnizeze toate informaiile relevante necesare realizrii unei analize costuri-beneficii a diverselor opiuni evaluate.

Articolul 4

Operaiuni de audit în domeniul siguranei rutiere pentru proiecte de infrastructur

(1) Statele membre garanteaz realizarea unor operaiuni de audit în domeniul siguranei rutiere pentru toate proiectele de infrastructur.

(2) La efectuarea unui audit în domeniul siguranei rutiere, statele membre se strduiesc s respecte criteriile indicate în anexa II.

Statele membre garanteaz numirea unui auditor responsabil de realizarea unei operaiuni de audit având ca obiect caracteristicile de proiectare ale unui plan de infrastructur.

Auditorul este desemnat în conformitate cu dispoziiile articolului 9 alineatul (4) i are competenele i studiile necesare, aa cum se prevede la articolul 9. În cazul în care operaiunile de audit sunt realizate de o echip, cel puin unul dintre membrii acesteia trebuie s fie titular al unui certificat de competen, astfel cum se menioneaz la articolul 9 alineatul (3).

(3) Auditurile în domeniul siguranei rutiere sunt parte integrant a procesului de concepere a proiectului de infrastructur în stadiul proiectrii preliminare, al proiectrii detaliate, precum i în cel anterior exploatrii i de la începutul acesteia.

(4) Statele membre garanteaz c auditorul prezint, într-un raport de audit pentru fiecare stadiu al proiectului de infrastructur, aspectele legate de proiectare care prezint importan pentru siguran. În cazul în care, în urma identificrii unor elemente nesigure în cursul operaiunii de audit, proiectul nu este corectat înainte de încheierea etapei respective, astfel cum se menioneaz în anexa II, entitatea competent prezint motivele corespunztoare într-o anex la raport.

(5) Statele membre garanteaz c raportul menionat la alineatul (4) este urmat de elaborarea unor recomandri pertinente din punctul de vedere al siguranei.

Articolul 5

Clasificarea siguranei i gestionarea reelelor rutiere în exploatare

(1) Statele membre garanteaz c clasificarea tronsoanelor cu o concentraie mare de accidente i clasificarea siguranei reelei se realizeaz pe baza unei analize, efectuate cel puin o dat la trei ani, a exploatrii reelei rutiere. Astfel, statele membre se angajeaz s adere la criteriile indicate în anexa III.

(2) Statele membre se asigur c tronsoanele rutiere cu prioritate conform rezultatelor clasificrii tronsoanelor cu o concentraie mare de accidente i ale clasificrii siguranei rutiere sunt evaluate de echipe de experi prin vizite pe teren, în temeiul elementelor menionate la punctul 3 din anexa III. Cel puin unul dintre membrii echipei de experi trebuie s îndeplineasc cerinele prevzute la articolul 9 alineatul (4) litera (a).

(3) Statele membre se asigur c msurile corective se concentreaz pe tronsoanele rutiere menionate la alineatul (2). Se va acorda prioritate acelor msuri prevzute la punctul 3 litera (e) din anexa III, fiind acordat atenie msurilor care prezint cel mai mare raport beneficii-costuri.

(4) Statele membre asigur semnalizarea corespunztoare în vederea avertizrii utilizatorilor cilor rutiere cu privire la segmentele de infrastructur rutier care se afl în reparaie i care astfel pot periclita sigurana utilizatorilor cilor rutiere. Aceste semnalizri trebuie s includ i semnale care s fie vizibile atât ziua, cât i noaptea, instalate la o distan de siguran, i s fie conforme cu prevederile Conveniei de la Viena privind semnalizarea rutier din 1968.

(5) Statele membre garanteaz c utilizatorii cilor rutiere sunt informai, prin intermediul unor mijloace adecvate, de existena unui tronson cu o concentraie mare de accidente. În cazul în care un stat membru decide s recurg la un sistem de semnalizare, acesta este conform cu dispoziiile Conveniei de la Viena privind semnalizarea rutier din 1968.

Articolul 6

Inspecii în materie de siguran

(1) Statele membre garanteaz realizarea unor inspecii în materie de siguran a cilor rutiere în exploatare în scopul identificrii aspectelor legate de sigurana rutier i al prevenirii accidentelor.

(2) Inspeciile în materie de siguran cuprind inspecii periodice ale reelelor rutiere i analize ale posibilelor efecte ale lucrrilor rutiere asupra siguranei traficului.

(3) Statele membre garanteaz c entitatea competent efectueaz inspecii periodice. Aceste inspecii sunt efectuate suficient de frecvent, astfel încât s se garanteze niveluri de siguran corespunztoare pentru infrastructura rutier respectiv.

(4) Fr a aduce atingere liniilor directoare adoptate în temeiul articolului 8, statele membre adopt o serie de linii directoare cu privire la msurile temporare de siguran aplicabile lucrrilor rutiere. Acestea instituie, de asemenea, un program de inspecie adecvat pentru a garanta aplicarea corespunztoare a liniilor directoare respective.

Articolul 7

Gestionarea datelor

(1) Statele membre garanteaz întocmirea, de ctre entitatea competent, a unui raport pentru fiecare accident soldat cu persoane decedate survenit pe una dintre cile rutiere menionate la articolul 1 alineatul (2). Statele membre se strduiesc s includ în raportul respectiv toate elementele enumerate în anexa IV.

(2) Statele membre calculeaz costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate i costul social mediu al unui accident grav, în condiiile în care ambele se produc pe teritoriul lor. Statele membre pot opta pentru o defalcare mai detaliat a costurilor unitare, care trebuie actualizat cel puin o dat la cinci ani.

Articolul 8

Adoptarea i comunicarea liniilor directoare

(1) Statele membre garanteaz adoptarea unor linii directoare, în cazul în care acestea nu exist deja, pân la 19 decembrie 2011, pentru a sprijini entitile competente în aplicarea prezentei directive.

(2) Statele membre comunic Comisiei aceste linii directoare în termen de trei luni de la adoptarea sau modificarea lor.

(3) Comisia le pune la dispoziie pe o pagin de Internet public.

Articolul 9

Numirea i formarea auditorilor

(1) Statele membre garanteaz adoptarea programelor de formare a auditorilor în domeniul siguranei rutiere pân la 19 decembrie 2011, în cazul în care acestea nu exist deja.

(2) Statele membre garanteaz c auditorii în domeniul siguranei rutiere care îndeplinesc funciile prevzute în prezenta directiv urmeaz o formare iniial, la încheierea creia li se elibereaz un certificat de competen, dup care particip periodic la cursuri de formare profesional.

(3) Statele membre garanteaz c auditorii în domeniul siguranei rutiere sunt titulari ai unui certificat de competen. Certificatele eliberate înaintea intrrii în vigoare a prezentei directive trebuie recunoscute.

(4) Statele membre garanteaz numirea auditorilor în conformitate cu cerinele urmtoare:

(a) auditorii trebuie s aib experien relevant sau formare în domeniul proiectrii rutiere, al ingineriei siguranei rutiere i al analizei accidentelor;

(b) dup doi ani de la adoptarea, de ctre statele membre, a liniilor directoare, în conformitate cu articolul 8, operaiunile de audit în domeniul siguranei rutiere vor fi realizate numai de auditorii sau de echipele din care fac parte auditori care îndeplinesc cerinele prevzute la alineatele (2) i (3);

(c) pentru buna derulare a proiectului de infrastructur auditat, auditorul nu trebuie s participe, în momentul auditului, la proiectarea sau exploatarea acestuia.

Articolul 10

Schimbul de cele mai bune practici

Pentru a crete sigurana cilor rutiere din Uniunea European care nu fac parte din Reeaua rutier transeuropean, statele membre instituie un sistem coerent pentru schimbul celor mai bune practici, care s acopere, printre altele, proiectele existente în materie de siguran a infrastructurii rutiere, precum i tehnologiile verificate în materie de siguran rutier.

Articolul 11

Îmbuntirea continu a practicilor de gestionare a siguranei rutiere

(1) Comisia faciliteaz i organizeaz schimbul de cunotine i bune practici între statele membre, beneficiind de experiena acumulat în forurile internaionale specifice existente, pentru a asigura o îmbuntire continu a practicilor de gestionare a siguranei infrastructurilor rutiere din Uniunea European.

(2) Comisia este asistat de comitetul menionat la articolul 13. În msura în care este necesar adoptarea de msuri specifice, acestea se adopt în conformitate cu procedura de reglementare cu control menionat la articolul 13 alineatul (3).

(3) Dup caz, organizaiile neguvernamentale relevante, care activeaz în domeniul siguranei i gestionrii infrastructurilor rutiere, pot fi consultate cu privire la chestiuni legate de aspectele tehnice ale siguranei.

Articolul 12

Adaptare la progresul tehnic

Anexele la prezenta directiv sunt adaptate, pentru a ine seama de progresul tehnic, în conformitate cu procedura de reglementare cu control menionat la articolul 13 alineatul (3).

Articolul 13

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistat de un comitet.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplic articolele 5 i 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispoziiile articolului 8 din respectiva decizie.

Perioada prevzut la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilete la trei luni.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplic articolul 5a alineatele (1)-(4) i articolul 7 din Decizia 1999/468 /CE, având în vedere articolul 8 din respectiva decizie.

Articolul 14

Transpunere

(1) Statele membre asigur intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege i a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive pân la 19 decembrie 2010. Statele membre comunic de îndat Comisiei textele acestor dispoziii.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de ctre statele membre textele principalelor dispoziii de drept intern pe care le adopt în domeniul reglementat de prezenta directiv.

Articolul 15

Intrare în vigoare

Prezenta directiv intr în vigoare în a douzecea zi de la data publicrii în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Articolul 16

Destinatari

Prezenta directiv se adreseaz statelor membre.

Adoptat la Strasbourg, 19 noiembrie 2008.

Pentru Parlamentul European	Pentru Consiliu
Preedintele	Preedintele
H.-G. POTTERING	J.-P. JOUYET

ANEXA I

EVALUAREA DE IMPACT ASUPRA SIGURANEI RUTIERE PENTRU PROIECTE DE INFRASTRUCTUR

1. Elementele componente ale unei evaluri de impact asupra siguranei rutiere:

   (a) definirea problemei;

   (b) situaia actual i situaia în eventualitatea neiniierii vreunei aciuni;

   (c) obiectivele specifice siguranei rutiere;

   (d) analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranei rutiere;

   (e) compararea opiunilor, printre care i analiza raportului costuri-beneficii;

   (f) prezentarea tuturor soluiilor posibile.

2. Elementele care trebuie avute în vedere:

   (a) decese i accidente; obiectivele de reducere în comparaie cu scenariul care prevede eventualitatea neiniierii vreunei aciuni;

   (b) alegerea itinerariilor i structuri de deplasare;

(c) efecte posibile asupra reelelor existente (de exemplu ieiri, intersecii, pasaje de nivel);

(d) utilizatorii cilor rutiere, inclusiv utilizatorii vulnerabili (de exemplu pietoni, bicicliti, motocicliti);

(e) trafic (de exemplu volumul de trafic, trafic clasificat în funcie de tipul de vehicul);

(f) sezonalitate i condiii climatice;

(g) prezena unui numr suficient de zone care permit staionarea în condiii de siguran;

(h) activitatea seismic.

ANEXA II

OPERAIUNI DE AUDIT ÎN DOMENIUL SIGURANEI RUTIERE PENTRU PROIECTE DE INFRASTRUCTUR

1. Criterii aplicabile în stadiul proiectrii preliminare:

(a) localizarea geografic (de exemplu expunerea la alunecrile de teren, la inundaii, la avalane etc.), sezonalitate i condiii climatice, precum i activiti seismice;

(b) tipurile de jonciune i distana între punctele de jonciune;

(c) numrul i tipul cilor rutiere;

(d) tipurile de trafic care pot avea loc pe noua cale rutier;

(e) funcionalitatea cii rutiere în cadrul reelei;

(f) condiiile meteorologice;

(g) viteze de rulare;

(h) seciuni transversale (de exemplu limea prii carosabile, piste pentru cicliti, ci pietonale);

(i) alinieri orizontale i verticale;

(j) vizibilitate;

(k) dispunerea punctelor de jonciune;

(l) mijloace de transport în comun i infrastructurile aferente;

(m) treceri la nivel cu ci rutiere/calea ferat.

2. Criterii aplicabile în stadiul proiectrii preliminare:

(a) planul;

(b) semnalizare i marcaj coerente;

(c) iluminarea cilor rutiere i a interseciilor;

(d) echipamente la marginea drumului;

(e) mediul specific marginii de drum, inclusiv vegetaia;

(f) obstacole fixe la marginea drumului;

(g) parcri sigure;

(h) utilizatori ai cilor rutiere vulnerabili (de exemplu pietoni, cicliti, motocicliti);

(i) adaptare a sistemelor rutiere de restricionare într-un mod uor de utilizat (spaii care separ sensurile de mers i parapete de siguran pentru evitarea pericolelor la care sunt expui utilizatorii vulnerabili).

3. Criterii aplicabile în stadiul proiectrii detaliate:

(a) sigurana utilizatorilor cilor rutiere i vizibilitatea în diverse circumstane, cum ar fi întunericul, i în condiii meteorologice normale;

(b) lizibilitatea elementelor de semnalizare i marcaj;

(c) starea oselelor.

4. Criterii aplicabile în stadiul de la începutul exploatrii: evaluarea siguranei cilor rutiere din perspectiva comportamentului real al utilizatorilor.

Realizarea unei operaiuni de audit într-un anumit stadiu poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.

ANEXA III

CLASIFICAREA TRONSOANELOR CU O CONCENTRAIE MARE DE ACCIDENTE I CLASIFICAREA SIGURANEI REELEI

1. Identificarea tronsoanelor cu o concentraie mare de accidente

Identificarea tronsoanelor cu o concentraie ridicat a accidentelor ia în considerare cel puin numrul accidentelor rutiere din anii anteriori, soldate cu persoane decedate pe unitate de distan, raportat la fluxul de trafic i, în cazul interseciilor, numrul acestui tip de accidente în funcie de localizarea interseciilor.

2. Identificarea tronsoanelor în vederea unei analize în cadrul clasificrii siguranei reelei

Identificarea tronsoanelor pentru analiz în cadrul clasificrii siguranei reelei ia în considerare potenialul de reducere a costurilor legate de accidente. Tronsoanele rutiere se clasific pe categorii. Pentru fiecare categorie de cale rutier, tronsoanele se analizeaz i se clasific în funcie de factori de siguran, cum ar fi concentraia de accidente, volumul de trafic i tipologia acestuia.

Pentru fiecare categorie de cale rutier, clasificarea siguranei reelei are ca rezultat crearea unei liste de prioriti care cuprinde tronsoanele rutiere unde se preconizeaz c îmbuntirea infrastructurii va fi deosebit de eficace.

3. Elementele unei evaluri pentru vizitele pe teren ale echipelor de experi:

(a) descrierea tronsonului rutier;

(b) trimiterea la eventuale rapoarte anterioare referitoare la acelai tronson rutier;

(c) analiza eventualelor rapoarte de accidente;

(d) numrul de accidente, de persoane decedate i de persoane grav rnite în ultimii trei ani;

(e) o serie de msuri corective poteniale de realizat în intervale diferite, prevzând, de exemplu:

— eliminarea sau protejarea obstacolelor fixe de la marginea drumului;

— reducerea limitelor de vitez i intensificarea controlului vitezei la nivel local;

— îmbuntirea vizibilitii în diferite condiii meteorologice i de luminozitate;

— îmbuntirea strii de siguran a echipamentelor de la marginea drumului, cum ar fi sistemele de restricionare rutier;

— îmbuntirea coerenei, vizibilitii, lizibilitii i poziionrii marcajelor rutiere (în special aplicarea unor benzi de avertizare sonor pentru încetinire), precum i a semnalizrii;

— protecia împotriva cderilor de pietre, a alunecrilor de teren i a avalanelor;

— îmbuntirea aderenei/rugozitii oselei;

— reproiectarea sistemelor de restricionare rutier;

— asigurarea i îmbuntirea platformei centrale a drumurilor;

— modificarea planurilor de depire;

— îmbuntirea punctelor de jonciune, inclusiv a trecerilor la nivel cu ci rutiere/calea ferat;

— modificarea alinierii;

— modificarea limii drumului, adugarea unor benzi de refugiu;

— instalarea unui sistem de gestionare i de control al traficului;

— reducerea unui posibil conflict cu utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;

— îmbuntirea drumurilor în funcie de standardele de proiectare în vigoare;

— recondiionarea sau înlocuirea oselelor;

— utilizarea unor semne de circulaie inteligente;

— îmbuntirea sistemelor inteligente de transport i a serviciilor telematice pentru interoperabilitate, situaii de urgen i semnalizare.

ANEXA IV

INFORMAII REFERITOARE LA ACCIDENTE MENIONATE ÎN RAPOARTELE DE ACCIDENTE

Rapoartele de accidente trebuie s cuprind urmtoarele elemente:

1. localizarea cât mai exact a accidentului;
2. imagini i/sau diagrame cu locul accidentului;
3. data i ora accidentului;

C.T.C.E. Piatra Neamț

4. informaii referitoare la drum, cum ar fi tipul de zon, tipul de drum, tipul de jonciune, cu precizarea sistemelor de semnalizare, numrul cilor rutiere, marcajul, suprafaa rutier, sistemele de iluminat i condiiile meteorologice, limitarea de vitez, obstacolele de la marginea drumului;

5. gravitatea accidentului, cu precizarea numrului de persoane decedate i vtmate, atunci când este posibil potrivit criteriilor comune ce urmeaz a fi definite în conformitate cu procedura de reglementare cu control menionat la articolul 13 alineatul (3);

6. caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naionalitatea, nivelul alcoolemiei, utilizarea sau nu a echipamentelor de siguran;

7. date cu privire la autovehiculele implicate în accident (tip, vechime, ara în care este înregistrat, echipament de siguran dup caz, date privind ultimele controale tehnice periodice, în conformitate cu legislaia aplicabil);

8. date referitoare la accident, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea vehiculului i manevrele conductorului auto;

9. ori de câte ori este posibil, informaii privind timpul dintre momentul accidentului i constatarea acestuia sau sosirea serviciilor de urgen.

C.J.C.E. Piatra Neamț