

SMERNICE

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2008/96/ES

z 19. novembra 2008

o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 71 ods. 1 písm. c),

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽²⁾,

keďže:

- (1) Transeurópska dopravná sieť vymedzená v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete ⁽³⁾ má rozhodujúcu dôležitosť pri podpore európskej integrácie a súdržnosti, ako aj pri zabezpečovaní vysokej úrovne blahobytu. Zaručiť by sa mala najmä vysoká úroveň bezpečnosti.
- (2) Komisia vo svojej bielej knihe z 12. septembra 2001 s názvom Európska dopravná politika do roku 2010: čas rozhodnúť vyjadrila potrebu vykonať posudzovania vplyvu bezpečnosti a auditu bezpečnosti ciest s cieľom nájsť a riadiť úseky s vysokou nehodovosťou v Spoločenstve. Stanovila aj cieľ znížiť počet úmrtí na cestách v Európskej únii od roku 2001 do roku 2010 na polovicu.
- (3) Komisia vo svojom oznámení z 2. júna 2003 s názvom Akčný program bezpečnosti cestnej premávky v Európe, do roku 2010 znížiť počet obetí dopravných nehôd v Európskej únii o polovicu: spoluzodpovednosť stano-

vila cestnú infraštruktúru ako tretí pilier politiky bezpečnosti ciest, ktorý by mal významne prispieť k cieľu Spoločenstva znížiť počet nehôd.

- (4) V posledných rokoch sa v oblasti projektovania vozidiel (bezpečnostné opatrenia a uplatňovanie nových technológií) dosiahli veľké úspechy, ktoré prispeli k zníženiu počtu osôb, ktoré zomreli alebo boli zranené pri dopravných nehodách. Ak sa má dosiahnuť cieľ stanovený na rok 2010, treba prijať opatrenia aj v ostatných oblastiach. Riadenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry ponúka široký priestor na zlepšenie, ktorý treba využiť.
- (5) Stanovenie vhodných postupov je významný nástroj zlepšovania bezpečnosti cestnej infraštruktúry v rámci transeurópskej cestnej siete. Posudzovaniami vplyvu bezpečnosti ciest by sa mali na strategickú úroveň preukázať dôsledky rôznych plánovacích alternatív projektu infraštruktúry na bezpečnosť ciest a mali by zohrávať významnú úlohu pri výbere trás. Výsledky posúdení vplyvu bezpečnosti ciest sa môžu uviesť v niekoľkých dokumentoch. Auditmi bezpečnosti ciest by sa mali ďalej podrobne určiť nebezpečné prvky projektu cestnej infraštruktúry. Má preto zmysel vyvíjať postupy, ktoré treba dodržiavať v týchto dvoch oblastiach, s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestných infraštruktúr v transeurópskej cestnej sieti, a súčasne vylúčiť cestné tunely, na ktoré sa vzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES z 29. apríla 2004 o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely v transeurópskej cestnej sieti ⁽⁴⁾.
- (6) Viacero členských štátov už má dobre fungujúce systémy riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Týmto krajinám by sa malo povoliť, aby aj naďalej využívali svoje súčasné metódy, pokiaľ sú v súlade s cieľmi tejto smernice.
- (7) Výskum je nevyhnutný na zvýšenie bezpečnosti na cestách v Európskej únii. Vývoj a demonštrácia komponentov, opatrení a metód (vrátane telematiky) a rozširovanie výsledkov výskumu zohrávajú významnú úlohu pri zvyšovaní bezpečnosti cestnej infraštruktúry.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 168, 20.7.2007, s. 71.

⁽²⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 19. júna 2008 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 20. októbra 2008.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 39.

- (8) Bezpečnosť existujúcich ciest by sa mala zvýšiť, a to sústredením investícií na cestné úseky s najvyššou nehodovosťou a/alebo najvyšším potenciálom znižovania nehodovosti. Aby vodiči mohli prispôsobiť svoje správanie a zlepšiť dodržiavanie dopravných predpisov, najmä pokiaľ ide o rýchlostné obmedzenia, mali by byť upozornení na cestné úseky s vysokou nehodovosťou.
- (9) Klasifikácia bezpečnosti siete má vysoký potenciál ihneď po jej implementácii. Po vyriešení cestných úsekov s vysokou nehodovosťou a prijatí opatrení na nápravu by bezpečnostné kontroly ako preventívne opatrenie mali prevziať dôležitejšiu úlohu. Pravidelné kontroly sú dôležitým nástrojom na zabránenie možným nebezpečenstvám, ktoré hrozia všetkým účastníkom cestnej premávky vrátane tých účastníkov, ktorí sú ľahko zraniteľní, a to aj v prípade prác na ceste.
- (10) Odbornou prípravou a vydávaním osvedčení pracovníkom v oblasti bezpečnosti, ktoré sa touto smernicou vyžadujú prostredníctvom osnov odbornej prípravy a nástrojov na kvalifikáciu schválených členskými štátmi, by sa malo zabezpečiť, aby odborníci získali potrebné najnovšie vedomosti.
- (11) S cieľom zvýšiť bezpečnosť na cestách v Európskej únii by sa mali prijať opatrenia na častejšiu a dôslednejšiu výmenu najlepších postupov medzi členskými štátmi.
- (12) Na zabezpečenie vysokej úrovne bezpečnosti ciest v Európskej únii by členské štáty mali uplatniť usmernenia o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Oznamovanie týchto usmernení Komisii a pravidelné predkladanie správ o ich vykonávaní by malo vytvoriť podmienky na systematické zlepšovanie bezpečnosti infraštruktúry na úrovni Spoločenstva a malo by predstavovať základ pre vývoj smerom k účinnejšiemu systému v budúcnosti. Predkladaním správ o vykonávaní usmernení by sa ďalej malo umožniť ostatným členským štátom určiť najúčinnšie riešenia, pričom systematickým zhromažďovaním údajov zo štúdií vykonaných vopred a/alebo neskôr by sa mal umožniť výber najúčinnšieho opatrenia pre budúcu akciu.
- (13) Ustanovenia tejto smernice, ktoré sa týkajú investícií do bezpečnosti ciest by sa mali uplatňovať bez toho, aby boli dotknuté právomoci členských štátov, pokiaľ ide o investície do údržby cestnej siete.
- (14) Keďže cieľ tejto smernice, a to zavedenie postupov na zaistenie trvale vysokej úrovne bezpečnosti ciest v transeurópskej cestnej sieti, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodov účinku akcie ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku, táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (15) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽¹⁾.
- (16) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na prijatie kritérií potrebných na zlepšovanie postupov riadenia bezpečnosti ciest a prispôbenie príloh technickému pokroku. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice, okrem iného jej doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou, ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (17) Dostatočný počet parkovísk na kraji vozovky je veľmi dôležitý nielen pre prevenciu kriminality, ale aj pre bezpečnosť ciest. Parkoviská umožňujú, aby si vodiči vo vhodnom čase odpočinuli a aby pokračovali vo svojej ceste plne sústredení. Zabezpečenie dostatočného počtu bezpečných parkovísk by preto malo byť neoddeliteľnou súčasťou riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry.
- (18) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva ⁽²⁾ sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky zhody, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica od členských štátov vyžaduje zavedenie a vykonávanie postupov týkajúcich sa posudzovania vplyvu bezpečnosti ciest, auditov bezpečnosti ciest, riadenia bezpečnosti cestnej siete a kontrol bezpečnosti ciest.
2. Táto smernica sa uplatňuje na cesty v etape projektovania, výstavby, alebo prevádzky, ktoré sú súčasťou transeurópskej cestnej siete.
3. Členské štáty môžu ustanovenia tejto smernice ako súbor najlepších postupov uplatniť aj na vnútroštátnu infraštruktúru cestnej dopravy, ktorá nepatrí do transeurópskej cestnej siete vybudovanej úplne alebo čiastočne s pomocou finančných prostriedkov Spoločenstva.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

4. Táto smernica sa neuplatňuje na cestné tunely, na ktoré sa vzťahuje smernica 2004/54/ES.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto definície:

1. „transeurópska cestná sieť“ je cestná sieť uvedená v oddiele 2 prílohy I k rozhodnutiu č. 1692/96/ES;
2. „príslušný subjekt“ je akákoľvek verejná alebo súkromná organizácia zriadená na vnútroštátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni, ktorá sa podieľa na vykonávaní tejto smernice na základe svojich právomocí, vrátane orgánov označených ako príslušné subjekty, ktoré existovali už pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice, pokiaľ spĺňajú požiadavky tejto smernice;
3. „posudzovanie vplyvu bezpečnosti cesty“ je strategická komparatívna analýza vplyvu novej cesty alebo podstatnej zmeny existujúcej siete na dosahovanú bezpečnosť cestnej siete;
4. „audit bezpečnosti cesty“ je nezávislé podrobné systematické overenie a overenie technickej bezpečnosti vlastností projektu cestnej infraštruktúry, ktoré sa vzťahuje na všetky etapy od plánovania až po fázu počiatočnej prevádzky;
5. „klasifikácia úsekov s vysokou nehodovosťou“ je metóda na určenie, analýzu a klasifikáciu úsekov cestnej siete s vysokým počtom smrteľných nehôd úmerne k dopravnému prúdu, pričom ide o úseky, ktoré sú v prevádzke dlhšie ako tri roky;
6. „klasifikácia bezpečnosti siete“ je metóda určenia, analýzy a klasifikácie častí existujúcej cestnej siete na základe ich potenciálu pre zlepšovanie bezpečnosti a znižovanie nákladov vzniknutých v dôsledku nehôd;
7. „kontrola bezpečnosti“ je bežné pravidelné overovanie charakteristík a nedostatkov, ktoré si z bezpečnostných dôvodov vyžadujú údržbové práce;
8. „usmernenia“ sú opatrenia prijaté členskými štátmi, ktoré stanovujú kroky, ktoré je potrebné dodržiavať, a prvky, ktoré je potrebné zväziť pri uplatňovaní bezpečnostných postupov stanovených v tejto smernici;
9. „projekt infraštruktúry“ je projekt výstavby novej cestnej infraštruktúry alebo podstatnej zmeny existujúcej siete, ktorá ovplyvní dopravný prúd.

Článok 3

Posudzovanie vplyvu bezpečnosti cesty pre projekty infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa posudzovanie vplyvu bezpečnosti cesty vykonávalo pre všetky projekty infraštruktúry.
2. Posudzovanie vplyvu bezpečnosti cesty sa vykonáva v začiatkovej etape plánovania predtým, ako sa projekt infraštruktúry schváli. V tejto súvislosti sa členské štáty usilujú splniť kritériá stanovené v prílohe I.
3. V posúdení vplyvu bezpečnosti cesty sa uvedie vysvetlenie hľadísk bezpečnosti cesty, ktoré prispievajú k voľbe navrhovaného riešenia. Uvedú sa v ňom aj všetky príslušné informácie potrebné na analýzu efektívnosti nákladov rôznych posudzovaných možností.

Článok 4

Audity bezpečnosti cesty pre projekty infraštruktúry

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa audity bezpečnosti cesty vykonávali pre všetky projekty infraštruktúry.
2. Členské štáty sa pri vykonávaní auditov bezpečnosti cesty usilujú splniť kritériá stanovené v prílohe II.

Členské štáty zabezpečia, aby bol vymenovaný audítor na výkon auditu podstatných vlastností stavebného riešenia v projekte infraštruktúry.

Audítor je vymenovaný v súlade s ustanoveniami článku 9 ods. 4 a má potrebné schopnosti a odbornú prípravu ustanovené v článku 9. Ak audity vykonávajú tímy, musí byť aspoň jeden člen tímu držiteľom osvedčenia o spôsobilosti uvedeného v článku 9 ods. 3.

3. Audity bezpečnosti cesty predstavujú neoddeliteľnú súčasť procesu návrhu projektu infraštruktúry v etape návrhu stavebného riešenia, podrobného stavebného riešenia, predbežného otvorenia a začiatku prevádzky.
4. Členské štáty zabezpečia, aby audítor stanovil v audítorskej správe rozhodujúce bezpečnostné prvky návrhu na každú etapu projektu infraštruktúry. Ak sa počas auditu zistia nebezpečné prvky, ale návrh sa nenapraví pred koncom príslušnej etapy, ako sa uvádza v prílohe II, príslušný subjekt uvedie dôvody v prílohe k tejto správe.
5. Členské štáty zabezpečia, aby správa uvedená v odseku 4 viedla k vypracovaniu príslušných odporúčaní z hľadiska bezpečnosti.

Článok 5

Klasifikácia a riadenie bezpečnosti cestnej siete v prevádzke

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa aspoň každé tri roky vykonávala klasifikácia cestných úsekov s vysokou nehodovosťou a klasifikácia bezpečnosti siete a to na základe prieskumov prevádzky cestnej siete. V tejto súvislosti sa členské štáty usilujú splniť kritériá stanovené v prílohe III.

2. Členské štáty zabezpečia, aby cestné úseky, ktoré na základe výsledkov klasifikácie cestných úsekov s vysokou nehodovosťou a klasifikácie bezpečnosti siete zhodnotili tímy expertov prostredníctvom inšpekcií na mieste, pri ktorých budú postupovať na základe prvkov uvedených v bode 3 prílohy III. Najmenej jeden člen tímu expertov spĺňa požiadavky stanovené v článku 9 ods. 4 písm. a).

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa nápravné opatrenia zamerali na cestné úseky uvedené v odseku 2. Uprednostnia sa opatrenia uvedené v bode 3 písm. e) prílohy III, pričom pozornosť sa venuje opatreniam s najlepším pomerom medzi nákladmi a prínosom.

4. Členské štáty zabezpečia, že sa umiestnia vhodné značky upozorňujúce účastníkov cestnej premávky na úseky cestnej infraštruktúry, na ktorých sa vykonávajú opravy a ktoré tak môžu ohroziť bezpečnosť účastníkov cestnej premávky. Tieto značky zahŕňajú aj značky, ktoré sú viditeľné počas dňa i v noci, ktoré sa nachádzajú v bezpečnej vzdialenosti a spĺňajú ustanovenia Viedenského dohovoru o dopravných značkách a signáloch z roku 1968.

5. Členské štáty zabezpečia, aby užívatelia cesty boli informovaní o existencii úsekov s vysokou nehodovosťou prostredníctvom vhodných opatrení. Ak sa členský štát rozhodne využívať označenie dopravnými značkami, musí byť v súlade s ustanoveniami Viedenského dohovoru o dopravných značkách a signáloch z roku 1968.

Článok 6

Kontroly bezpečnosti

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa v súvislosti s cestami, ktoré sú v prevádzke, vykonávali kontroly bezpečnosti s cieľom určiť prvky týkajúce sa bezpečnosti ciest a zabrániť nehodám.

2. Kontroly bezpečnosti pozostávajú z pravidelných kontrol cestnej siete a prieskumov možného vplyvu prác na ceste na bezpečnosť dopravného prúdu.

3. Členské štáty zabezpečia, aby príslušný subjekt vykonával pravidelné kontroly. Tieto kontroly sa vykonávajú v takých

intervaloch, ktoré budú dostatočné na zaistenie primeranej úrovne bezpečnosti príslušnej cestnej infraštruktúry.

4. Bez toho, aby boli dotknuté usmernenia prijaté podľa článku 8, prijímú členské štáty usmernenia týkajúce sa dočasných bezpečnostných opatrení vzťahujúcich sa na práce na ceste. Sú povinné zaviesť aj vhodný systém kontroly na zabezpečenie náležitého uplatňovania týchto usmernení.

Článok 7

Správa údajov

1. Členské štáty zabezpečia, aby za každú smrteľnú nehodu, ktorá sa stane na ceste uvedenej v článku 1 ods. 2, vypracoval príslušný subjekt správu o nehode. Členské štáty sa usilujú o to, aby táto správa obsahovala všetky prvky uvedené v prílohe IV.

2. Členské štáty vypočítajú priemerné spoločenské náklady spojené so smrteľnými nehodami a priemerné spoločenské náklady spojené s vážnymi nehodami, ktoré sa stanú na ich území. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, či budú hlbšie rozlišovať miery nákladovosti, ktoré sa musia aktualizovať najmenej raz za päť rokov.

Článok 8

Prijatie a oznámenie usmernení

1. Ak usmernenia ešte neexistujú, členské štáty v záujme podpory príslušných subjektov pri uplatňovaní tejto smernice zabezpečia, aby sa tieto usmernenia prijali do 19. decembra 2011.

2. Členské štáty oznámia Komisii tieto usmernenia do troch mesiacov odo dňa ich prijatia, rovnako ako ich zmeny alebo doplnenia.

3. Komisia sprístupní usmernenia verejnosti na verejne dostupnej internetovej stránke.

Článok 9

Vymenovanie audítorov a ich odborná príprava

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa do 19. decembra 2011 prijali osnovy odbornej prípravy pre audítorov bezpečnosti ciest, ak také osnovy ešte neexistujú.

2. Členské štáty zabezpečia, aby v prípade, že audítori bezpečnosti ciest vykonávajú funkcie podľa tejto smernice, absolvovali úvodnú odbornú prípravu, pričom výsledkom bude udelenie osvedčenia o spôsobilosti, a aby sa zúčastňovali na ďalších pravidelných školeniach.

3. Členské štáty zabezpečia, aby audítori bezpečnosti ciest boli držiteľmi osvedčenia o spôsobilosti. Osvedčenia udelené pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice sa uznávajú.

4. Členské štáty zabezpečia, aby audítori boli vymenovaní v súlade s týmito požiadavkami:

- a) audítori majú príslušné skúsenosti alebo absolvovali odbornú prípravu v oblasti projektovania ciest, konštrukčného riešenia bezpečnosti ciest a analýzy nehôd;
- b) od dvoch rokov od prijatia usmernení podľa článku 8 členskými štátmi vykonávajú audity bezpečnosti ciest len audítori, ktorí spĺňajú požiadavky stanovené v odsekoch 2 a 3, alebo tímy, ku ktorým títo audítori patria;
- c) na účel projektu infraštruktúry posudzovaného prostredníctvom auditu sa audítor nesmie v čase auditu zúčastňovať plánovania ani vykonávania príslušného projektu infraštruktúry.

Článok 10

Výmena najlepších postupov

Aby sa zvýšila úroveň bezpečnosti ciest v Európskej únii, ktoré nie sú súčasťou transeurópskej cestnej siete, Komisia zriadi koherentný systém výmeny najlepších postupov medzi členskými štátmi, ktorého súčasťou by okrem iného mali byť jestvujúce projekty bezpečnosti cestnej infraštruktúry a osvedčené technológie bezpečnosti ciest.

Článok 11

Neustále zlepšovanie postupov riadenia bezpečnosti

1. Komisia pomáha pri výmene vedomostí a najlepších postupov medzi členskými štátmi a dáva tejto výmene štruktúru, pričom využíva skúsenosti z existujúcich príslušných medzinárodných fór s cieľom neustále zlepšovať postupy riadenia bezpečnosti cestných infraštruktúr v Európskej únii.
2. Komisii pomáha výbor uvedený v článku 13. V prípade, že sa musia prijať osobitné opatrenia, prijímajú sa v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 13 ods. 3.
3. Kde je to vhodné, možno o otázkach súvisiacich s hľadiskami technickej bezpečnosti konzultovať s príslušnými mimovládnyimi organizáciami pôsobiacimi v oblasti bezpečnosti a riadenia cestnej infraštruktúry.

Článok 12

Prispôbenie technickému pokroku

Prílohy tejto smernice sa prispôbia tak, aby zohľadňovali technický pokrok, v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 13 ods. 3.

Článok 13

Výbor

1. Komisii pomáha výbor.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 14

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 19. decembra 2010. Bezodkladne informujú Komisiu o znení týchto ustanovení.
2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 15

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Článok 16

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu 19. novembra 2008

Za Európsky parlament
predseda
H.-G. PÖTTERING

Za Radu
predseda
J.-P. JOUYET

PRÍLOHA I

POSUDZOVANIE VPLYVU BEZPEČNOSTI CESTY PRE PROJEKTY INFRAŠTRUKTÚRY

1. Prvky posudzovania vplyvu bezpečnosti cesty:
 - a) vymedzenie problému;
 - b) súčasná situácia a scenár „ak by sa nič neurobilo“;
 - c) ciele týkajúce sa bezpečnosti cesty;
 - d) analýza vplyvov navrhovaných alternatív na bezpečnosť cesty;
 - e) porovnanie alternatív vrátane analýzy nákladov a prínosov;
 - f) predloženie súboru možných riešení.
 2. Prvky, ktoré je potrebné zohľadniť:
 - a) smrteľné prípady a nehody; ciele zníženie oproti scenáru „ak by sa nič neurobilo“;
 - b) voľba trasy a rozloženie dopravnej záťaže;
 - c) možné vplyvy na existujúce siete (napr. výjazdy, križovatky, úrovňové prejazdy);
 - d) užívatelia cesty vrátane ľahko zraniteľných užívateľov (napr. chodci, cyklisti, motocyklisti);
 - e) cestná premávka (napr. intenzita cestnej premávky, kategorizácia cestnej premávky podľa druhov);
 - f) sezónne a klimatické podmienky;
 - g) existencia dostatočného počtu bezpečných parkovísk;
 - h) seizmická aktivita.
-

PRÍLOHA II

AUDITY BEZPEČNOSTI CESTY PRE PROJEKTY INFRAŠTRUKTÚRY

1. Kritériá v etape návrhu konštrukčného riešenia:
 - a) geografická poloha (napr. vystavenie nebezpečenstvu zosuvu pôdy, povodní, lavín), sezónnosť a klimatické podmienky, ako aj seizmická činnosť;
 - b) typy križovatiek a vzdialenosť medzi nimi;
 - c) počet a typ jazdných pruhov;
 - d) druhy premávky, ktoré sú prípustné na novej ceste;
 - e) funkčnosť cesty v rámci siete;
 - f) meteorologické podmienky;
 - g) prevádzkové rýchlostné pásmo;
 - h) profily (napr. šírka jazdnej dráhy, cyklistických chodníkov, chodníkov pre peších);
 - i) smerové a výškové vedenie cestnej komunikácie;
 - j) viditeľnosť;
 - k) dispozičné riešenie križovatiek;
 - l) verejná doprava a verejná dopravná infraštruktúra;
 - m) cestné/železničné úrovňové prejazdy.
2. Kritériá pre etapu podrobného stavebného riešenia:
 - a) dispozičné riešenie;
 - b) jednotné dopravné značky a označenia;
 - c) osvetlenie osvetlených ciest a križovatiek;
 - d) zariadenia na krajoch vozovky;
 - e) prostredie na krajoch vozovky vrátane vegetácie;
 - f) pevné zábrany na krajoch vozovky;
 - g) zabezpečenie bezpečných parkovísk;
 - h) ľahko zraniteľní užívatelia cesty (napr. chodci, cyklisti, motocyklisti);
 - i) užívateľsky ústretové prispôsobenie systémov na zadržiavanie automobilov (stredné deliace pásy a zvodidlá určené na predchádzanie ohrozeniu zraniteľných užívateľov).
3. Kritériá pre etapu pred začatím prevádzky:
 - a) bezpečnosť a viditeľnosť užívateľov cesty pri odlišných podmienkach, napríklad v tme a očakávaných poveternostných podmienkach;
 - b) čitateľnosť dopravných značiek a značenia;
 - c) stav povrchu vozovky.
4. Kritériá pre začiatok prevádzky: vyhodnotenie bezpečnosti cesty so zreteľom na skutočné správanie sa účastníkov.
Audity v ktorejkoľvek etape môžu obsahovať potrebu opätovne zvážiť kritériá z predchádzajúcich etáp.

PRÍLOHA III

KLASIFIKÁCIA ÚSEKOV S VYSOKOU NEHODOVOSŤOU A KLASIFIKÁCIA BEZPEČNOSTI SIETE**1. Určovanie cestných úsekov s vysokou nehodovosťou**

Pri určovaní cestných úsekov s vysokou nehodovosťou sa zohľadňuje prinajmenšom počet smrteľných nehôd, ku ktorým došlo v predchádzajúcich rokoch, na jednotku cestnej dĺžky vzhľadom na dopravný prúd a v prípade krížení počet takýchto nehôd na miesto kríženia.

2. Určovanie úsekov na analýzu v rámci klasifikácie bezpečnosti siete

Pri určovaní úsekov na analýzu v rámci klasifikácie bezpečnosti siete sa zohľadňujú potenciálne ušetrené náklady spojené s nehodami. Cestné úseky sa zaraďujú do kategórií. Pre každú kategóriu ciest sa cestné úseky analyzujú a klasifikujú podľa faktorov súvisiacich s bezpečnosťou, ako nehodovosť, dopravný prúd a typológia premávky.

Výsledkom klasifikácie bezpečnosti siete pre každú kategóriu ciest bude zoznam s prioritnými úsekmi ciest, pri ktorých by zlepšenie infraštruktúry malo mať rozsiahly účinok.

3. Prvky hodnotenia pre inšpekcie na mieste uskutočňované tímom expertov:

- a) opis cestného úseku;
- b) odkaz na prípadné predchádzajúce správy o tom istom cestnom úseku;
- c) analýza prípadných správ o nehodách;
- d) počet nehôd, smrteľných úrazov a vážne zranených osôb počas predchádzajúcich troch rokov;
- e) súbor prípadných nápravných opatrení, ktoré sa majú vykonať podľa rôznych časových plánov so zreteľom napríklad na:
 - odstránenie alebo ochranu pevných zábran na kraji vozovky,
 - zníženie najvyššej povolenej rýchlosti a zintenzívnenie vynucovania dodržiavania rýchlosti v danom mieste,
 - zlepšenie viditeľnosti za rôznych poveternostných a svetelných podmienok,
 - zlepšenie stavu zariadenia na kraji vozovky, ako sú systémy na zadržiavanie automobilov, z hľadiska bezpečnosti,
 - zlepšenie jednotnosti, viditeľnosti, čitateľnosti a pozície cestného značenia (vrátane použitia vibračných vodičích pruhov), značiek a signalizácie,
 - ochranu pred padajúcimi kameňmi, zosuvmi pôdy a lavínami,
 - zlepšenie príľnavosti/drsnosti povrchu vozovky,
 - zmenu konštrukčného riešenia systémov zadržiavania automobilov,
 - zabezpečenie a zlepšenie ochrany stredového deliaceho pásu,
 - zmenu dispozičného riešenia predbiehania,
 - zlepšenie križovatiek vrátane cestných/železničných úrovňových prejazdov,
 - zmenu vedenia trasy,
 - zmenu šírky cesty, pridanie spevnených krajníc,
 - inštaláciu systému riadenia a regulácie dopravy,
 - zníženie možnosti stretu s ľahko zraniteľnými účastníkmi cestnej premávky,
 - modernizáciu cesty podľa súčasných projektových noriem,
 - obnovu alebo výmenu povrchu vozovky,
 - využívanie inteligentných dopravných značiek,
 - zlepšenie inteligentných dopravných systémov a telematických služieb na účely interoperability, pre prípad núdze a na účely signalizácie.

PRÍLOHA IV

INFORMÁCIE O NEHODÁCH ZAHRNUTÉ DO SPRÁV O NEHODE

Správy o nehode obsahujú tieto prvky:

1. čo najpresnejšie určenie miesta nehody;
 2. obrázky a/alebo diagramy miesta nehody;
 3. dátum a čas nehody;
 4. informácie o ceste, napríklad typ oblasti, typ cesty, typ križovatky vrátane signalizácie, počet jazdných pruhov, označenie, povrch cesty, svetelné a poveternostné podmienky, najvyššia povolená rýchlosť, prekážky na kraji vozovky;
 5. závažnosť nehody vrátane počtu smrteľných prípadov a zranených osôb, pokiaľ možno na základe spoločných kritérií definovaných v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 13 ods. 3;
 6. podstatné údaje o účastníkoch nehody, ako sú vek, pohlavie, štátna príslušnosť, obsah alkoholu v krvi, použitie alebo nepoužitie bezpečnostnej výbavy;
 7. údaje o vozidlách, ktoré sa na nehode podieľali (typ, rok výroby, krajina, prípadne bezpečnostná výbava, dátum poslednej, pravidelnej technickej kontroly v súlade s platnými právnymi predpismi);
 8. údaje o nehode ako sú typ nehody, typ zrážky, pohyb vozidla a manipulácia zo strany vodiča;
 9. podľa možnosti údaje o dĺžke času medzi nehodou a jej zaevidovaním alebo príchodom záchranej služby.
-