

## DIREKTIVE

## DIREKTIVA 2008/96/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 19. novembra 2008

## o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 71(1)(c) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora <sup>(1)</sup>,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe <sup>(2)</sup>,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Vseevropsko prometno omrežje, opredeljeno v Odločbi št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja <sup>(3)</sup>, je največjega pomena pri spodbujanju evropske integracije in kohezije ter pri zagotavljanju visoke ravni blagostanja. Zlasti je treba zagotoviti visoko raven varnosti.

(2) V svoji beli knjigi z dne 12. septembra 2001 z naslovom „Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitev“ je Komisija izrazila potrebo po izvedbi ocene učinka na varnost in preverjanj varnosti v cestnem prometu za določitev in upravljanje cestnih odsekov v Skupnosti, kjer se zgodi veliko nesreč. Zastavila si je tudi cilj, da bo razpolovila število smrtnih žrtev na cestah v Evropski uniji med letoma 2001 in 2010.

(3) V svojem sporočilu z dne 2. junija 2003 z naslovom „Evropski akcijski program za varnost v cestnem prometu, Razpolovitev števila žrtev prometnih nesreč v Evropski uniji do leta 2010: skupna odgovornost“ je

Komisija cestno infrastrukturo označila za tretji steber politike varnosti v cestnem prometu, kar naj bi pomembno prispevalo k cilju Skupnosti za zmanjšanje nesreč.

(4) V zadnjih letih je razvoj vozil izredno napredoval (varnostni ukrepi, načrtovanje in uporaba novih tehnologij), kar je pripomoglo k zmanjšanju števila mrtvih in ranjenih v prometnih nesrečah. Vendar je treba za doseganje cilja, zastavljenega za leto 2010, ukrepati tudi na drugih področjih. Na področju varnosti cestne infrastrukture je še veliko možnosti za izboljšave, ki jih je treba uresničiti.

(5) Vzpostavitev ustreznih postopkov je bistveno orodje za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture v okviru vseevropskega cestnega omrežja. Ocene učinkov na varnost v cestnem prometu bi morale v fazi načrtovanja prikazati učinke različnih možnosti načrtovanja infrastrukturnega projekta na varnost v cestnem prometu in imeti pomembno vlogo pri izbiri poti. Rezultati ocenjevanja varnostnih učinkov se lahko zabeležijo v več dokumentih. Preverjanja varnosti v cestnem prometu bi morala podrobneje opredeliti nevarnosti cestne infrastrukture. Zato je smiselno, da se razvijejo postopki, ki se bodo upoštevali na navedenih dveh področjih, da bi se doseglo povečanje varnosti cestne infrastrukture na vseevropskem cestnem omrežju in hkrati izključilo cestne predore, ki jih zajema Direktiva 2004/54/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju <sup>(4)</sup>.

(6) Številne države članice že imajo dobro delujoče sisteme za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture. Tem državam bi moralo biti dovoljeno, da nadalje uporabljajo svoje obstoječe metode, če so v skladu s cilji te direktive.

(7) Raziskave so nujne za izboljšanje varnosti na cestah v Evropski uniji. Pri povečanju varnosti cestne infrastrukture imajo lahko pomembno vlogo oblikovanje in prikaz komponent, ukrepov in metod (vključno s telematiko) in razširjanje rezultatov raziskav.

<sup>(1)</sup> UL C 168, 20.7.2007, str. 71.

<sup>(2)</sup> Mnenje Evropskega parlamenta z dne 19. junija 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 20. oktobra 2008.

<sup>(3)</sup> UL L 228, 9.9.1996, str. 1.

<sup>(4)</sup> UL L 167, 30.4.2004, str. 39.

- (8) Treba je izboljšati varnost obstoječih cest z usmerjanjem naložb v odseke, kjer se zgodi največ prometnih nesreč in/ali kjer obstaja največja možnost za zmanjšanje števila nesreč. Da bi vozniki lahko prilagodili svoje vedenje in povečali upoštevanje prometnih predpisov, zlasti omejitev hitrosti, bi jih bilo treba opozoriti na cestne odseke, kjer se zgodi veliko prometnih nesreč.
- (9) Razvrščanje varnosti omrežja ima velik učinek takoj po začetku izvajanja. Ko bodo obravnavani cestni odseki, kjer se zgodi veliko prometnih nesreč, in ko bodo sprejeti popravni ukrepi, bodo morali inšpekcijski pregledi varnosti kot preventivni ukrepi prevzeti bolj pomembno vlogo. Redni inšpekcijski pregledi so bistveni pri preprečevanju morebitnih nevarnosti za vse uporabnike cest, vključno z ranljivimi uporabniki, tudi v primeru dela na cesti.
- (10) Usposabljanje in certificiranje varnostnega osebja s pomočjo učnih načrtov usposabljanja in metodami za ugotavljanje usposobljenosti, ki jih potrdijo države članice, morata omogočiti, da bodo strokovni delavci pridobili potrebno najnovejše znanje.
- (11) Za izboljšanje varnosti na cestah v Evropski uniji je treba zagotoviti pogostejšo in doslednejšo izmenjavo najboljših praks med državami članicami.
- (12) Za zagotovitev visoke ravni varnosti v cestnem prometu na cestah v Evropski uniji morajo države članice uporabiti smernice o izboljšanju varnosti infrastrukture. Uradno obveščanje Komisije o teh smernicah in redno poročanje o njihovem izvajanju mora utreti pot do sistematičnega izboljšanja varnosti infrastrukture na ravni Skupnosti in sčasoma zagotoviti podlago za razvoj učinkovitejšega sistema. Poročanje o njihovem izvajanju mora poleg tega drugim državam članicam omogočiti določitev najučinkovitejših rešitev, medtem ko mora sistematično zbiranje podatkov iz raziskav o stanju pred in po izvajanju omogočiti izbiro najučinkovitejšega sredstva za prihodnje ukrepe.
- (13) Določbe te direktive v zvezi z naložbami v varnost v cestnem prometu bi se brez poseganja v pristojnosti držav članic morale uporabljati za naložbe v vzdrževanje cestnega omrežja.
- (14) Ker države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev te direktive, namreč vzpostavitev postopkov za zagotovitev visoke ravni varnosti v cestnem prometu v celotnem vseevropskem cestnem omrežju, in ker je zaradi učinkov ukrepa cilj mogoče bolje doseči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje teh ciljev.
- (15) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, je treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o postopkih za izvajanje izvedbenih pooblastil, dodeljenih Komisiji <sup>(1)</sup>.
- (16) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za sprejetje meril, potrebnih za izboljšanje praks varnosti cestne infrastrukture in za prilagoditev prilog tehničnemu napredku. Ker so navedeni ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (17) Zadostno število obcestnih parkirišč je zelo pomembno ne le za preprečevanje kriminala, temveč tudi za varnost v cestnem prometu. Parkirišča omogočajo voznikom, da si pravočasno odpočijejo in nato nadaljujejo pot popolnoma zbrani. Zagotovitev zadostnega števila varnih parkirišč bi zato morala biti sestavni del izboljšanja varnosti cestne infrastrukture.
- (18) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje <sup>(2)</sup> se države članice spodbujajo, da za svoje potrebe in v interesu Skupnosti izdelajo in objavijo lastne tabele, ki bodo čim bolj nazorno prikazale ujemanja med to direktivo in ukrepi za prenos v nacionalno pravo –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

#### Člen 1

#### Vsebina in področje uporabe

1. Ta direktiva od držav članic zahteva, da vzpostavijo in izvajajo postopke v zvezi z oceno učinkov na varnost v cestnem prometu, preverjanja varnosti, izboljšanja varnosti cestnega omrežja in inšpekcijskimi pregledi varnosti.
2. Ta direktiva se uporablja za ceste, ki so del vseevropskega cestnega omrežja, ne glede na to, ali so v fazi projektiranja, gradnje ali v uporabi.
3. Države članice lahko tudi uporabijo določbe te direktive kot sklop dobrih praks za nacionalno infrastrukturo cestnega prometa, ki ni vključena v vseevropsko prometno omrežje in ki je bila deloma ali v celoti zgrajena z uporabo sredstev Skupnosti.

<sup>(1)</sup> UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

<sup>(2)</sup> UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

4. Ta direktiva se ne uporablja za cestne predore, ki jih zajema Direktiva 2004/54/ES.

#### Člen 2

##### **Opredelitev pojmov**

V tej direktivi se uporabljajo naslednje opredelitve:

1. „vseevropsko cestno omrežje“ pomeni cestno omrežje, opredeljeno v oddelku 2 Priloge I k Odločbi št. 1692/96/ES;
2. „pristojni subjekt“ označuje vsako javno ali zasebno organizacijo, vzpostavljeno na nacionalni, regionalni ali lokalni ravni, ki sodeluje pri izvajanju te direktive zaradi svojih pristojnosti, vključno s telesi, določenimi kot pristojni subjekti, ki so obstajali že pred začetkom veljavnosti te direktive, če ustrezajo zahtevam te direktive;
3. „ocena učinka na varnost v cestnem prometu“ pomeni strateško primerjalno analizo učinka, ki ga bodo imele nove ceste ali znatne spremembe obstoječega omrežja na raven varnosti cestnega omrežja;
4. „preverjanje varnosti v cestnem prometu“ pomeni neodvisno podrobno sistematično tehnično varnostno preverjanje glede konstrukcijskih lastnosti projekta cestne infrastrukture, ki obsega različne faze od načrtovanja do začetnega delovanja;
5. „razvrščanje cestnih odsekov glede na število nesreč“ pomeni način opredeljevanja, analiziranja in razvrščanja odsekov cestnega omrežja, ki so v uporabi več kot tri leta in na katerih se je glede na pretok prometa zgodilo razmeroma veliko prometnih nesreč s smrtnim izidom;
6. „razvrščanje varnosti omrežja“ pomeni način opredeljevanja, analiziranja in razvrščanja odsekov obstoječega cestnega omrežja glede na njihov potencial razvoja varnosti in prihranka stroškov nesreč;
7. „inšpekcijski pregled varnosti“ pomeni rutinsko redno preverjanje lastnosti in napak, ki zahtevajo vzdrževanje zaradi varnosti;
8. „smernice“ pomenijo ukrepe, ki jih sprejmejo države članice, ki določijo korake in elemente, ki jih je treba upoštevati pri uporabi varnostnih postopkov iz te direktive;
9. „infrastrukturni projekt“ pomeni projekt za zgraditev nove cestne infrastrukture ali znatno spremembo obstoječega omrežja, ki vpliva na pretok prometa.

#### Člen 3

##### **Ocena učinka smernic na varnost v cestnem prometu v zvezi z infrastrukturnimi projekti**

1. Države članice zagotovijo, da se ocena učinka smernic na varnost v cestnem prometu izvede za vse infrastrukturne projekte.
2. Ocena se izvede v začetni fazi načrtovanja, preden se infrastrukturni projekt odobri. Pri tem si države članice prizadevajo upoštevati merila iz Priloge I.
3. Ocena učinka na varnost v cestnem prometu pojasni upoštevanje varnosti v cestnem prometu, ki vpliva na izbiro predlagane rešitve. Ocena zagotovi tudi vse ustrezne informacije, ki so potrebne za analizo stroškov in koristi različnih ocenjenih možnosti.

#### Člen 4

##### **Preverjanja varnosti v cestnem prometu v zvezi z infrastrukturnimi projekti**

1. Države članice zagotovijo, da se preverjanje varnosti v cestnem prometu izvaja za vse infrastrukturne projekte.
2. Pri izvajanju preverjanja varnosti v cestnem prometu si države članice prizadevajo upoštevati merila iz Priloge II.

Države članice zagotovijo, da se imenuje izvedenec za preverjanje načrta infrastrukturnega projekta.

Izvedenec se imenuje v skladu z določbami člena 9(4), je v celoti usposobljen in je bil deležen potrebnih usposabljanj, kakor je določeno v členu 9. Kjer preverjanja izvajajo skupine, mora vsaj en član skupine imeti potrjeno o usposobljenosti iz člena 9(3).

3. Preverjanja varnosti v cestnem prometu so sestavni del postopka izdelave načrta za infrastrukturni projekt v fazi izvedljivosti, osnutka, podrobnega načrta, pred odprtjem in v fazi začetnega delovanja.
4. Države članice zagotovijo, da izvedenec v poročilu določi elemente načrta, ki so pomembni za varnost za vsako fazo infrastrukturnega projekta. Kadar se nevarna mesta ugotovijo med preverjanjem, vendar se načrt ne popravi pred koncem ustrezne faze, kot je navedeno v Prilogi II, razloge za to navede pristojni subjekt v prilogi k navedenemu poročilu.
5. Države članice zagotovijo, da se na podlagi poročila iz odstavka 4 pripravijo ustrezna priporočila z vidika varnosti.

## Člen 5

### Razvrščanje in upravljanje cestnega omrežja, ki je v uporabi, glede na varnost

1. Države članice zagotovijo, da se razvrščanje cestnih odsekov glede na število nesreč in razvrščanje varnosti omrežja izvede na podlagi najmanj triletnih pregledov delovanja cestnega omrežja. Pri tem si države članice prizadevajo upoštevati merila iz Priloge III.

2. Države članice zagotovijo, da cestne odseke, ki bi jih bilo treba v skladu z rezultati razvrščanja cestnih odsekov glede na število nesreč in razvrščanja varnosti omrežja obravnavati prednostno, ocenijo skupine strokovnjakov, in sicer z obiski na terenu v skladu z elementi iz točke 3 Priloge III. Najmanj en član skupine strokovnjakov mora izpolnjevati zahteve iz člena 9(4)(a).

3. Države članice zagotovijo, da se sanacija usmeri na odseke iz odstavka 2. Prednost imajo ukrepi iz točke 3(e) Priloge III, pri čemer se posebna pozornost nameni ukrepom z najboljšim razmerjem med koristmi in stroški.

4. Države članice zagotovijo, da se namestijo ustrezni znaki, ki uporabnike cest opozarjajo na odseke cestne infrastrukture, ki se popravljajo in ki lahko ogrozijo njihovo varnost. Ti znaki vključujejo tudi znake, ki so vidni podnevi in ponoči in se postavijo na varni razdalji ter so v skladu z določbami Dunajske konvencije o prometnih znakih in prometni signalizaciji iz leta 1968.

5. Države članice z ustreznimi ukrepi zagotovijo, da so uporabniki ceste obveščeni o cestnih odsekih, kjer se zgodi veliko nesreč. Če se država članica odloči, da bo uporabila označevanje, mora biti usklajeno z odločbami Dunajske konvencije o prometnih znakih in prometni signalizaciji iz leta 1968.

## Člen 6

### Inšpekcijski pregledi varnosti

1. Države članice zagotovijo, da se za ceste, ki so v uporabi, izvajajo inšpekcijski pregledi varnosti, da bi se opredelili elementi v zvezi z varnostjo v cestnem prometu in preprečile nesreče.

2. Inšpekcijski pregledi varnosti zajemajo redne inšpekcijske preglede cestnega omrežja in poročila o mogočih učinkih del na cesti na varnost prometnega pretoka.

3. Države članice zagotovijo, da periodične inšpekcijske preglede izvaja pristojni subjekt. Pogostost inšpekcijskih pregledov mora biti zadostna za ohranjanje primernih ravni varnosti zadevne cestne infrastrukture.

4. Ne glede na smernice, sprejete v skladu s členom 8, države članice sprejmejo smernice o začasnih varnostnih ukrepih za delo na cesti. Prav tako izvajajo ustrezen sistem nadzora za zagotovitev, da se smernice pravilno uporabljajo.

## Člen 7

### Upravljanje podatkov

1. Države članice zagotovijo, da pristojni subjekt za vsako nesrečo s smrtnim izidom, ki se zgodi na cesti iz člena 1(2), sestavi poročilo o nesreči. Države članice si prizadevajo, da v poročilo vključijo vse elemente iz Priloge IV.

2. Države članice izračunajo povprečno družbeno ceno nesreč s smrtnim izidom in povprečno družbeno ceno nesreč s hudimi poškodbami, ki so se zgodile na njihovem ozemlju. Države članice lahko nadalje oblikujejo stopnje stroškov, ki bodo posodobljene najmanj vsakih pet let.

## Člen 8

### Sprejetje in sporočanje smernic

1. Če smernice še ne obstajajo, države članice zagotovijo, da se smernice sprejmejo do 19. decembra 2011, in sicer za pomoč pristojnim subjektom pri uporabi te direktive.

2. Države članice obvestijo Komisijo o teh smernicah v roku treh mesecev po njihovem sprejetju ali spremembi.

3. Komisija jih objavi na javni spletni strani.

## Člen 9

### Imenovanje in usposabljanje izvedencev

1. Države članice zagotovijo, da se učni načrti za usposabljanje izvedencev za varnost v cestnem prometu, če še ne obstajajo, sprejmejo do 19. decembra 2011.

2. Države članice zagotovijo, da kadar izvedenci za varnost v cestnem prometu opravljajo funkcije v okviru te direktive, opravijo začetno usposabljanje in pridobijo potrdilo o usposobljenosti ter se udeležujejo rednega dodatnega usposabljanja.

3. Države članice zagotovijo, da imajo izvedenci za varnost v cestnem prometu potrdilo o usposobljenosti. Potrdila, ki so bila dodeljena pred začetkom veljavnosti te direktive, se priznajo.

4. Države članice zagotovijo, da se izvedenci za varnost v cestnem prometu imenujejo v skladu z naslednjimi zahtevami:

- (a) izvedenec mora imeti ustrezne izkušnje ali izobrazbo za izdelavo načrtov cest, načrtovanje varnosti v cestnem prometu in analizo nesreč;
- (b) dve leti po tem, ko država članica sprejme smernice v skladu s členom 8, izvajajo preverjanja varnosti v cestnem prometu samo izvedenci ali skupine, ki jim izvedenci pripadajo, ki izpolnjujejo zahteve iz člena 2 in 3;
- (c) za namen preverjenega infrastrukturnega projekta izvedenec v času pregleda ni udeležen pri snovanju ali izvajanju zadevnega infrastrukturnega projekta.

#### Člen 10

##### Izmenjava najboljših praks

Da bi izboljšale varnost cest v Evropski uniji, ki niso del vseevropskega cestnega omrežja, Komisija vzpostavi skladen sistem za izmenjavo najboljših praks med državami članicami, ki med drugim zajema projekte za varnost obstoječe cestne infrastrukture in preizkušeno tehnologijo cestne varnosti.

#### Člen 11

##### Nenehno izpopolnjevanje praks na področju izboljševanja varnosti

1. Komisija na podlagi izkušenj, pridobljenih v okviru ustreznih obstoječih mednarodnih forumov, omogoči in strukturira izmenjavo znanja in najboljših praks med državami članicami, da bi se tako prakse na področju izboljševanja varnosti cestne infrastrukture v Evropski uniji nenehno izpopolnjevale.
2. Komisiji pomaga odbor iz člena 13. Če je treba sprejeti posebne ukrepe, se ti sprejmejo po regulativnem postopku s pregledom iz člena 13(3).
3. Mogoče se je posvetovati z ustreznimi nevladnimi organizacijami, dejavnimi na področju varnosti ter upravljanja cestne infrastrukture, o zadevah, povezanih z vidiki tehnične varnosti, če je to primerno.

#### Člen 12

##### Prilagoditev tehničnemu napredku

Priloge k tej direktivi se prilagodijo tehničnemu napredku v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(3).

#### Člen 13

##### Postopek odbora

1. Komisiji pomaga odbor.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Rok iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

#### Člen 14

##### Prenos

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do 19. decembra 2010. Komisiji takoj posredujejo besedila navedenih predpisov.
2. Države članice predložijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

#### Člen 15

##### Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

#### Člen 16

##### Naslovniki

Direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 19. novembra 2008

Za Evropski parlament

Predsednik

H.-G. PÖTTERING

Za Svet

Predsednik

J.-P. JOUYET

## PRILOGA I

**OCENA UČINKA NA VARNOST V CESTNEM PROMETU V ZVEZI Z INFRASTRUKTURNIMI PROJEKTI**

1. Elementi ocene učinka na varnost v cestnem prometu:
    - (a) opredelitev problema;
    - (b) trenutno stanje in scenarij „neukrepanja“;
    - (c) cilji varnosti v cestnem prometu;
    - (d) analiza učinkov predlaganih možnosti na varnost v cestnem prometu;
    - (e) primerjava možnosti, vključno z analizo stroškov in koristi;
    - (f) predstavitev vrste možnih rešitev.
  2. Elementi, ki jih je treba upoštevati:
    - (a) smrtne žrtve in nesreče; cilji zmanjševanja proti scenariju „neukrepanja“;
    - (b) izbira poti in vzorci prometa;
    - (c) možni učinki na obstoječa omrežja (npr. izhodi, križišča, nivojski prehodi);
    - (d) uporabniki cest, vključno z ranljivimi uporabniki (npr. pešci, kolesarji in motoristi);
    - (e) promet (npr. obseg prometa, razvrščanje prometa po kategorijah glede na vrsto);
    - (f) letni čas in podnebne razmere;
    - (g) obstoj zadostnega števila parkirišč;
    - (h) potresna aktivnost.
-

## PRILOGA II

**PREVERJANJE VARNOSTI V CESTNEM PROMETU V ZVEZI Z INFRASTRUKTURNIMI PROJEKTI**

1. Merila v fazi idejnega projekta:
  - (a) zemljepisna lega (npr. izpostavljenost zemeljskim plazovom, poplavam, snežnim plazovom), pogoji glede na letni čas, podnebne razmere in potresna aktivnost;
  - (b) vrste križišč in razdalje med njimi;
  - (c) število in vrste vozniških pasov;
  - (d) vrste prometa, dovoljenega za novo cesto;
  - (e) funkcionalnost ceste v omrežju;
  - (f) meteoroloških pogojev;
  - (g) hitrost vožnje;
  - (h) prečni prerezi (npr. širina cestišč, kolesarskih stez, stez za pešce);
  - (i) vodoravne in navpične trase;
  - (j) vidljivost;
  - (k) ureditev križišč;
  - (l) javna prevozna sredstva in infrastruktura;
  - (m) cestni/železniški nivojski prehodi.
2. Merila v fazi podrobnega načrta:
  - (a) ureditev;
  - (b) usklajeni prometni znaki in označbe;
  - (c) osvetlitev razsvetljenih cest in križišč;
  - (d) oprema ob cestah;
  - (e) okolje ob cesti, vključno z vegetacijo;
  - (f) nepremične ovire ob cesti;
  - (g) zagotovitev varnih parkirišč;
  - (h) ranljivi uporabniki (npr. pešci, kolesarji, motoristi);
  - (i) uporabniku prijazna prilagoditev varovalnih ograj (srednjih ločilnih pasov in odbojnih ograj za preprečevanje tveganj pri ranljivih uporabnikih).
3. Merila v fazi pred odprtjem:
  - (a) varnost udeležencev v cestnem prometu in vidljivost v različnih razmerah, na primer ponoči in v običajnih vremenskih razmerah;
  - (b) čitljivost prometnih znakov in označb;
  - (c) stanje cestišča.
4. Merila za začetno delovanje: ocena varnosti v cestnem prometu z vidika dejanskega vedenja uporabnikov.

Preverjanja v vseh fazah lahko vključujejo potrebo po ponovni preučitvi meril iz prejšnjih faz.

## PRILOGA III

**RAZVRŠČANJE CESTNIH ODSEKOV GLEDE NA ŠTEVILO NESREČ IN RAZVRŠČANJE VARNOSTI OMREŽJA****1. Določitev cestnih odsekov, kjer se zgodi veliko nesreč**

Določitev cestnih odsekov, kjer se zgodi veliko nesreč, upošteva najmanj število nesreč s smrtnim izidom, ki so se zgodile v prejšnjih letih na enoto dolžine ceste glede na obseg prometa in v primeru križišč število takšnih nesreč na lokacijo križišč.

**2. Določitev odsekov za analizo v okviru razvrščanje varnosti omrežja**

Pri določitvi odsekov za analizo v okviru razvrščanje varnosti omrežja se upošteva njihov potencial prihranka stroškov nesreč. Cestni odseki se razvrstijo po kategorijah. Za vsako kategorijo cest se cestni odseki analizirajo in razvrstijo glede na dejavnike v zvezi z varnostjo, kot so število nesreč, obseg prometa in vrsta prometa.

V okviru razvrščanje varnosti omrežja se za vsako kategorijo cest določi prednostni seznam cestnih odsekov, za katere se predvideva, da bo izboljšava infrastrukture dosegla visok učinek.

**3. Elementi ocenjevanja pri obiskih skupine strokovnjakov na terenu:**

- (a) opis cestnega odseka;
- (b) sklic na morebitna prejšnja poročila o istem cestnem odseku;
- (c) analiza morebitnih poročil o nesreči;
- (d) število smrtnih žrtev nesreč in huje poškodovanih oseb v zadnjih treh letih;
- (e) nabor možnih popravilnih ukrepov za realizacijo v roku različnih časovnih okvirov ob upoštevanju npr.:
  - odstranjevanja ali zavarovanja nepremičnih ovir ob cesti,
  - zmanjševanja omejitev hitrosti in poostritve lokalnega uveljavljanja omejitev hitrosti,
  - izboljševanja vidljivosti v različnih vremenskih in svetlobnih razmerah,
  - izboljševanja varnostnega stanja opreme ob cesti, kot so varovalne ograje,
  - izboljševanja usklajenosti, vidljivosti, čitljivosti in položaja cestnih oznak (vključno z uporabo opozorilnih črt), prometnih znakov in signalizacije,
  - zaščite pred padajočim kamenjem, zemeljskimi in snežnimi plazovi,
  - izboljševanja oprijema/hrapavosti cestišča,
  - drugačnega načrtovanja varovalnih ograj,
  - postavljanja in izboljšav odbojnih ograj na sredini,
  - spreminjanja ureditve prehitevalnega pasu,
  - izboljševanja križišč, vključno s cestnimi/železniškimi nivojskimi prehodi,
  - spreminjanja trase,
  - spreminjanja širine ceste, dodajanja utrjenih bankin,
  - namestitve sistemov za upravljanje prometa in sistemov nadzora,
  - zmanjševanja možnosti spora z ranljivimi uporabniki cest,
  - nadgradnje ceste ob upoštevanju trenutnih konstrukcijskih standardov,
  - obnove ali zamenjave vrhnje plasti cestišč,
  - uporabe inteligentnih prometnih znakov,
  - izboljšanja inteligentnih prometnih sistemov in telematskih storitev za interoperabilne, reševalne ali signalne namene.



## PRILOGA IV

**INFORMACIJE O NESREČAH V POROČILIH O NESREČAH**

Poročilo o nesreči vključuje naslednje elemente:

1. kar se da natančno navedbo kraja nesreče;
  2. slike in/ali oris mesta nesreče;
  3. datum in uro nesreče;
  4. podatke o cesti, kot so vrsta območja, vrsta ceste, vrsta križišča, vključno s signalizacijo, številom voznih pasov, oznakami, vrhno plastjo cestišča, osvetlitvijo in vremenskimi razmerami, omejitvijo hitrosti, ovirah ob cesti;
  5. resnost nesreče, vključno s številom smrtnih žrtev in poškodovanih, če je mogoče po skupnih merilih, ki jih je treba določiti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 13(3);
  6. podatki o udeleženih osebah, na primer starost, spol, državljanstvo, raven alkohola v krvi, uporaba ali neuporaba varnostne opreme;
  7. podatki o udeleženih vozilih (vrsta, starost, država, morebitna varnostna oprema), datum zadnjega rednega tehničnega pregleda v skladu z veljavno zakonodajo);
  8. podatki o nesreči, na primer vrsta nesreče, vrsta trčenja, obnašanje vozila in voznika;
  9. kadar je mogoče, informacije o času, ki je potekel med časom nesreče in njenim zabeleženjem ali prihodom reševalne službe.
-