

Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

► **B** **SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2008/96/ES**
ze dne 19. listopadu 2008
o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury
(Úř. věst. L 319, 29.11.2008, s. 59)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019	L 305	1	26.11.2019

▼B**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
2008/96/ES****ze dne 19. listopadu 2008****o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury****▼M1***Článek 1***Předmět a oblast působnosti**

1. Tato směrnice požaduje zavedení a provedení postupů v oblasti hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu, auditů bezpečnosti silničního provozu, inspekci bezpečnosti silničního provozu a posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku, které provádějí členské státy.

2. Tato směrnice se vztahuje na silnice, které jsou součástí transevropské silniční sítě, na dálnice a na jiné hlavní silnice, bez ohledu na to, zda se nacházejí ve fázi projektování, výstavby či provozu.

3. Tato směrnice se rovněž vztahuje na silnice a na projekty silniční infrastruktury, na něž se nevztahuje odstavec 2, které se nacházejí mimo městské oblasti, neslouží k obsluze sousedních nemovitostí a jsou dokončeny s využitím finančních prostředků Unie, kromě silnic, které nejsou otevřené všeobecnému provozu motorových vozidel, jako například cyklistické stezky, nebo silnic, které nejsou určeny pro běžný provoz, jako například přístupové cesty k průmyslovým, zemědělským nebo lesním areálům.

4. Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout hlavní silnice, které vykazují nízké bezpečnostní riziko, a to na základě náležitého odůvodnění vztahujícího se k objemu provozu a statistice nehod.

Členské státy mohou do působnosti této směrnice zahrnout silnice, které nejsou uvedeny v odstavcích 2 a 3.

Každý členský stát do 17. prosince 2021 oznámí Komisi seznam dálnic a hlavních silnic na svém území a poté veškeré jeho případné změny. Kromě toho oznámí každý členský stát Komisi seznam silnic vyňatých v souladu s tímto odstavcem z působnosti této směrnice, nebo do ní zahrnutých, a poté veškeré případné změny tohoto výčtu.

Komise seznam silnic oznámený podle tohoto článku zveřejní.

5. Tato směrnice se nepoužije na silnice v tunelech, na které se vztahuje směrnice 2004/54/ES.

▼B*Článek 2***Definice**

Pro účely této směrnice se rozumí:

▼ M1

- 1) „transevropskou silniční sítí“ silniční sít' identifikovaná v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ⁽¹⁾;
- 1a) „dálnicí“ silnice speciálně projektovaná a vybudovaná pro provoz motorových vozidel, která neslouží k obsluze sousedních nemovitostí a která splňuje následující kritéria:
 - a) má, s výjimkou jednotlivých míst nebo na omezenou dobu, směrově oddělené jízdní pásy, které jsou od sebe odděleny buď dělicím pruhem, jenž není určen pro dopravu, nebo výjimečně jiným způsobem;
 - b) úrovněově se nekříží s žádnou pozemní komunikací, železnicí ani tramvajovou tratí, cyklistickou stezkou ani stezkou pro pěší;
 - c) je konkrétně označena jako dálnice;
- 1b) „hlavní silnicí“ silnice mimo městské oblasti, která spojuje velká města nebo regiony, nebo obojí, patřící do nejvyšší kategorie silnic ihned pod kategorií „dálnice“ podle vnitrostátní klasifikace silnic, která je v platnosti ke dni 26. listopadu 2019;

▼ B

- 2) „příslušným subjektem“ veřejná nebo soukromá organizace zřízená na celostátní, regionální nebo místní úrovni, která se v důsledku svých pravomocí podílí na provádění této směrnice, včetně subjektů, které fungovaly jako příslušné subjekty a které vznikly před vstupem této směrnice v platnost, splňují-li požadavky této směrnice;
- 3) „hodnocením dopadů na bezpečnost silničního provozu“ strategická srovnávací analýza dopadů, které budou mít nové silnice či podstatné změny stávající sítě na bezpečnost silniční sítě;
- 4) „auditem bezpečnosti silničního provozu“ nezávislé, podrobné, systematické a technické ověření bezpečnosti navrhovaných vlastností projektu silniční infrastruktury v různých fázích od plánování až po fázi počátečního provozu;

▼ M1

-
- 6) „klasifikací bezpečnosti“ klasifikace částí stávající silniční sítě v kategoriích podle jejich objektivně měřené integrované bezpečnosti;

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

▼ M1

- 7) „cílenou inspekci bezpečnosti silničního provozu“ cílené šetření prováděné s cílem identifikovat nebezpečné podmínky, závady a problémy, které zvyšují riziko nehod a zranění, a vycházející z prohlídky stávající silnice nebo úseku silnice provedené na místě;
- 7a) „pravidelnou inspekci bezpečnosti silničního provozu“ řádné pravidelné kontroly vlastností a závad, které z důvodu bezpečnosti vyžadují údržbové práce;

▼ B

- 8) „pokyny“ opatření přijatá členskými státy, která stanoví kroky, jež je nutné dodržet, a prvky, které je třeba zvážit, při uplatňování bezpečnostních postupů stanovených v této směrnici;
- 9) „projektem infrastruktury“ projekt výstavby nové silniční infrastruktury či podstatné úpravy stávající sítě, které mají dopady na dopravní provoz;

▼ M1

- 10) „zranitelným účastníkem silničního provozu“ nemotorizovaní účastníci silničního provozu, včetně zejména cyklistů a chodců, jakož i uživatelé jednostopých motorových vozidel.

▼ B*Článek 3***Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu u projektů infrastruktury**

1. Členské státy zajistí, aby bylo u všech projektů infrastruktury provedeno hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu.
2. Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu se provede ve fázi počátečního plánování před schválením projektu infrastruktury. Členské státy se v souvislosti s tím snaží splnit kritéria stanovená v příloze I.
3. V hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu se vysvětlí jednotlivé aspekty bezpečnosti silničního provozu, které přispívají k volbě navrhovaného řešení. Hodnocení dále obsahuje všechny příslušné informace nezbytné pro analýzu poměru nákladů a přínosů u různých hodnocených možností.

*Článek 4***Audity bezpečnosti silničního provozu u projektů infrastruktury**

1. Členské státy zajistí, aby byly u všech projektů infrastruktury provedeny audity bezpečnosti silničního provozu.
2. Při provádění auditů bezpečnosti silničního provozu se členské státy snaží splnit kritéria stanovená v příloze II.

Členské státy zajistí, aby byl jmenován auditor pro vykonání auditu navrhovaných vlastností projektu infrastruktury.

Auditor je jmenován v souladu s čl. 9 odst. 4 a má nezbytné pravomoci a odbornou přípravu, stanovené v článku 9. Pokud audity provádí skupiny auditorů, musí být alespoň jeden člen této skupiny držitelem osvědčení o způsobilosti uvedeného v čl. 9 odst. 3.

▼ B

3. Audity bezpečnosti silničního provozu jsou nedílnou součástí projekčního procesu projektu infrastruktury ve fázi návrhu projektu, podrobného zpracování projektu, ve fázi předcházející zahájení provozu a ve fázi počátečního provozu.

4. Členské státy zajistí, aby auditor pro každou fázi projektu infrastruktury určil v auditorské zprávě prvky projektu, které jsou z hlediska bezpečnosti klíčové. V případech, kdy jsou v průběhu auditu zjištěny nebezpečné prvky, ale návrh nebyl napraven před koncem dané fáze uvedené v příloze II, uvede příslušný subjekt důvody v příloze ke zprávě.

5. Členské státy zajistí, aby výsledkem zprávy uvedené v odstavci 4 byla odpovídající doporučení z hlediska bezpečnosti.

▼ M1

6. Komise stanoví pokyny pro projektování „odpouštějících silnic“ a „samovysvětlujících a samovymáhajících silnic“ v původním posouzení fáze návrhu, jakož i také pokyny týkající se požadavků na kvalitu ve vztahu ke zranitelným účastníkům silničního provozu. Tyto pokyny vypracuje Komise v úzké spolupráci s odborníky z členských států.

*Článek 5***Posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku**

1. Členské státy zajistí, aby se posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku provádělo u celé silniční sítě v provozu, na kterou se vztahuje tato směrnice.

2. Při posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku je vyhodnoceno riziko nehod a závažnosti dopadů, a to na základě:

a) zejména vizuální prohlídky konstrukčních vlastností silnice (integrováná bezpečnost) provedené buď na místě, nebo elektronickými prostředky a

b) analýzy úseků silniční sítě, které jsou v provozu déle než tři roky a na kterých došlo v poměru k intenzitě dopravního provozu k vysokému počtu závažných nehod.

3. Členské státy zajistí, aby první posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku bylo provedeno nejpozději v roce 2024. Následná posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku musí být dostatečně častá, aby se zajistila odpovídající úroveň bezpečnosti, ale v každém případě musí být prováděna alespoň jednou za pět let.

4. Při provádění posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku mohou členské státy zohlednit indikativní prvky stanovené v příloze III.

5. Komise poskytne metodické pokyny pro provádění systematického posuzování bezpečnosti silniční sítě jako celku a klasifikace bezpečnosti.

▼ M1

6. Na základě výsledků posouzení uvedeného v odstavci 1 a pro účely stanovení priorit ohledně dalších nezbytných opatření klasifikují členské státy všechny úseky silniční sítě nejméně do tří kategorií podle jejich úrovně bezpečnosti.

*Článek 6***Pravidelné inspekce bezpečnosti silničního provozu**

1. Členské státy zajistí, aby byly s dostatečnou četností prováděny pravidelné inspekce bezpečnosti silničního provozu s cílem zajistit odpovídající úroveň bezpečnosti příslušné silniční infrastruktury.

3. Členské státy zajistí bezpečnost úseků silniční sítě přiléhajících k silničním tunelům, na které se vztahuje směrnice 2004/54/ES, pomocí společných inspekci bezpečnosti silničního provozu za účasti příslušných subjektů zapojených do provádění této směrnice a směrnice 2004/54/ES. Společné inspekce bezpečnosti silničního provozu musí být dostatečně časté, aby se zajistila odpovídající úroveň bezpečnosti, ale v každém případě se provádějí alespoň jednou za šest let.

▼ B

4. Aniž jsou dotčeny pokyny přijaté podle článku 8, přijmou členské státy pokyny týkající se dočasných bezpečnostních opatřeních při pracích na silnici. Rovněž zavedou vhodný systém kontroly, zajišťující řádné uplatňování uvedených pokynů.

▼ M1*Článek 6a***Návaznost postupů pro silnice v provozu**

1. Členské státy zajistí, aby v návaznosti na zjištění, ke kterým se dospělo při posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku podle článku 5, byly provedeny buď cílené inspekce bezpečnosti silničního provozu, nebo byla přijata přímá opatření k nápravě.

2. Při provádění cílených inspekci bezpečnosti silničního provozu mohou členské státy zohlednit indikativní prvky uvedené v příloze IIa.

3. Cílené inspekce bezpečnosti silničního provozu provádějí skupiny odborníků. Alespoň jeden člen skupiny odborníků musí splňovat požadavky stanovené v čl. 9 odst. 4 písm. a).

4. Členské státy zajistí, aby v návaznosti na zjištění cílených inspekci bezpečnosti silničního provozu byla přijata odůvodněná rozhodnutí s cílem určit, zda je nezbytné opatření k nápravě. Členské státy zejména identifikují úseky silnic, kde jsou nezbytná zlepšení bezpečnosti silniční infrastruktury, a definují podle priorit odstupňovaná opatření pro zlepšení bezpečnosti těchto úseků silnic.

5. Členské státy zajistí, aby se opatření k nápravě zaměřila primárně na úseky silnic, které se vyznačují nízkou úrovní bezpečnosti a které představují příležitost provést opatření s vysokým potenciálem pro zvyšování bezpečnosti a pro zvyšování úspor, pokud jde o náklady vzniklé v důsledku nehod.

▼ M1

6. Členské státy vypracují a pravidelně aktualizují podle priorit odstupňovaný akční plán na základě rizik, který sleduje provádění příslušných opatření k nápravě.

*Článek 6b***Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu**

Členské státy zajistí, že při provádění postupů stanovených v člancích 3 až 6a byly zohledněny potřeby zranitelných účastníků silničního provozu.

*Článek 6c***Dopravní značení a dopravní značky**

1. Členské státy věnují ve svých stávajících a budoucích postupech týkajících se dopravního značení a dopravních značek zvláštní pozornost čitelnosti a rozpoznatelnosti pro řidiče a pro automatizované systémy pro řidiče. Tyto postupy zohlední společné specifikace, pokud tyto společné specifikace byly stanoveny v souladu s odstavcem 3.

2. Skupina odborníků zřízená Komisí posoudí nejpozději do června 2021 možnost stanovit společné specifikace, včetně různých prvků, jejichž cílem bude zajistit operační užívání dopravního značení a dopravních značek, podporujících účinnou čitelnost a rozpoznatelnost dopravního značení a dopravních značek pro řidiče a pro automatizované systémy pro řidiče. Tato skupina je složena z odborníků, které určí členské státy. Součástí posouzení je konzultace Evropské hospodářské komise OSN.

Při posouzení se přihlédne zejména k následujícím aspektům:

- a) interakce mezi různými technologiemi asistence řízení a infrastrukturou;
- b) vliv počasí a atmosférických jevů, jakož i dopravního provozu, na dopravní značení a dopravní značky na území Unie;
- c) druh a četnost údržbových prací, které jsou pro různé technologie nezbytné, včetně odhadovaných nákladů.

3. S přihlédnutím k posouzení uvedenému v odstavci 2 může Komise přijmout prováděcí akty, kterými stanoví společné specifikace týkající se postupů členských států uvedených v odstavci 1, jejichž cílem je zajistit operační užívání jejich dopravního značení a dopravních značek, pokud jde o účinnou čitelnost a rozpoznatelnost dopravního značení a dopravních značek pro řidiče a automatizované systémy pro řidiče. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2.

Prováděcími akty uvedenými v prvním pododstavci není dotčena pravomoc Evropského výboru pro normalizaci, pokud jde o normy pro dopravní značení a dopravní značky.

▼ M1*Článek 6d***Informování a transparentnost**

Komise zveřejní evropskou mapu silniční sítě v rámci oblasti působnosti této směrnice, která bude dostupná online, a budou na ní zachyceny různé kategorie uvedené v čl. 5 odst. 6.

*Článek 6e***Dobrovolné podávání zpráv**

Členské státy zavedou vnitrostátní systém za účelem dobrovolného podávání zpráv, který bude dostupný online všem účastníkům silničního provozu, s cílem usnadnit shromažďování podrobností o událostech, o nichž účastníci silničního provozu a vozidla informují, a jakýchkoli jiných informací týkajících se bezpečnosti, jež osoba podávající zprávu vnímá jako konkrétní nebo potenciální ohrožení bezpečnosti silniční infrastruktury.

▼ B*Článek 7***Správa údajů**

1. Členské státy zajistí, aby příslušný subjekt vypracoval zprávu o nehodě pro každou smrtelnou nehodu, k níž došlo na silnici uvedené v čl. 1 odst. 2. Členské státy vyvinou úsilí, aby do této zprávy byly zahrnuty všechny prvky uvedené v příloze IV.

▼ M1

1a. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví pokyny pro podávání zpráv o závažnosti nehod, včetně počtu mrtvých a zraněných osob. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2.

▼ B

2. Členské státy vypočítají průměrné sociální náklady spojené se smrtelnými nehodami a průměrné sociální náklady spojené s vážnými nehodami, ke kterým na jejich území dochází. Členské státy se mohou rozhodnout, zda budou dále rozlišovat nákladové sazby, které budou aktualizovány alespoň jednou za pět let.

*Článek 8***Přijetí a oznámení pokynů**

1. Členské státy zajistí, aby byly do 19. prosince 2011 přijaty pokyny, pokud ještě nebyly přijaty, s cílem podpořit příslušné subjekty při uplatňování této směrnice.

2. Členské státy oznámí Komisi tyto pokyny do tří měsíců od dne jejich přijetí či změny.

3. Komise je zveřejní na internetových stránkách.

▼ B*Článek 9***Jmenování a odborná příprava auditorů**

1. Členské státy zajistí, aby byly do 19. prosince 2011 přijaty, pokud ještě nebyly přijaty, osnovy odborné přípravy pro auditory bezpečnosti silničního provozu.

▼ M1

1a. Pro auditory bezpečnosti silničního provozu, kteří absolvují školení v období od 17. prosince 2024, zajistí členské státy, aby učební plány pro auditory bezpečnosti silničního provozu zahrnovaly aspekty týkající se zranitelných účastníků silničního provozu a infrastruktury pro tyto uživatele.

▼ B

2. Členské státy zajistí, aby v případech, kdy auditoři bezpečnosti silničního provozu vykonávají úkoly podle této směrnice, podstoupili počáteční odbornou přípravu, po jejímž ukončení jim bude uděleno osvědčení o způsobilosti, a aby se účastnili pravidelných následných školení.

3. Členské státy zajistí, aby byli auditoři bezpečnosti silničního provozu držitelé osvědčení o způsobilosti. Osvědčení udělená před vstupem této směrnice v platnost se uznávají.

4. Členské státy zajistí, aby byli auditoři jmenováni v souladu s následujícími požadavky:

- a) mají odpovídající zkušenosti nebo odbornou přípravu v oblasti projektování silnic, techniky bezpečnosti silničního provozu a analýzy nehod;
- b) po uplynutí dvou let od přijetí pokynů podle článku 8 členskými státy, provádějí audity bezpečnosti silničního provozu pouze auditoři nebo skupiny auditorů, kteří splňují požadavky stanovené v odstavcích 2 a 3;
- c) pro účely auditovaného projektu infrastruktury se auditor nesmí v době auditu účastnit plánování nebo provozu dotčeného projektu infrastruktury.

▼ M1*Článek 10***Výměna osvědčených postupů**

Aby se zvýšila bezpečnost silnic v Unii, zavede Komise ucelený systém výměny informací a osvědčených postupů mezi členskými státy, který bude mimo jiné zahrnovat učební plány týkající se bezpečnosti silničního provozu, stávající projekty zaměřené na bezpečnost silniční infrastruktury a ověřené technologie bezpečnosti silničního provozu.

▼ B*Článek 11***Neustálé zlepšování postupů v oblasti řízení bezpečnosti**

1. Komise podporuje a vytváří struktury pro výměnu znalostí a osvědčených postupů mezi členskými státy a uplatňuje přitom zkušenosti získané v rámci příslušných mezinárodních fór s cílem dosahovat neustálého zlepšování postupů v oblasti řízení bezpečnosti týkajících se silniční infrastruktury v Evropské unii.

▼ **M1**▼ **B**

3. Pokud jde o záležitosti týkající se technických aspektů bezpečnosti, mohou být, je-li to vhodné, konzultovány nevládní organizace zabývající se bezpečností a řízením silniční infrastruktury.

▼ **M1***Článek 11a***Předkládání zpráv**

1. Členské státy předloží do 31. října 2025 Komisi zprávu o bezpečnostní klasifikaci celé silniční sítě posouzené v souladu s článkem 5. Pokud to bude možné, bude zpráva založena na společné metodice. Zpráva bude případně také obsahovat seznam ustanovení vnitrostátních aktualizovaných pokynů, zahrnující zejména zlepšení, pokud jde o technologický pokrok a ochranu zranitelných účastníků silničního provozu. Od 31. října 2025 se tyto zprávy předkládají každých pět let.

2. Na základě analýzy vnitrostátních zpráv podle odstavce 1, poprvé do 31. října 2027 a poté každých pět let, Komise vypracuje a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice, zvláště pokud jde o prvky uvedené v odstavci 1, a o možných dalších opatřeních včetně přezkumu této směrnice a možného přizpůsobení technickému pokroku.

*Článek 12***Změny příloh**

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12a, kterými se mění přílohy za účelem jejich přizpůsobení technickému pokroku.

*Článek 12a***Výkon přenesené pravomoci**

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 12 je svěřena Komisi na dobu pěti let od 16. prosince 2019. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 12 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

▼ M1

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci vede Komise konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů ⁽¹⁾.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 12 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

*Článek 13***Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ⁽²⁾.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

▼ B*Článek 14***Provedení**

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 19. prosince 2010. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

*Článek 15***Vstup v platnost**

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

*Článek 16***Určení**

Tato směrnice je určena členskými státním.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

▼ M1*PŘÍLOHA I***INDIKATIVNÍ PRVKY HODNOCENÍ DOPADŮ NA BEZPEČNOST
SILNIČNÍHO PROVOZU****▼ B**

1. Prvky hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu:
 - a) vymezení problému;
 - b) současná situace a možný vývoj v případě nečinnosti;
 - c) cíle bezpečnosti silničního provozu;
 - d) analýza dopadů navržených alternativ na bezpečnost silničního provozu;
 - e) srovnání alternativ, včetně analýzy poměru nákladů a přínosů;
 - f) předložení různých možných řešení.
2. Prvky, které je třeba zohlednit:
 - a) úmrtí a nehody; cílové hodnoty snížení v porovnání s možným vývojem v případě nečinnosti;
 - b) volba trasy a povaha dopravy;
 - c) možné dopady na stávající síť (např. výjezdy, křižovatky, úroňová křižování);
 - d) účastníci silničního provozu, včetně zranitelných účastníků, (např. chodci, cyklisté, motocyklisté);

▼ M1

- e) dopravní provoz (např. intenzita dopravy, kategorizace dopravního provozu podle typu), včetně odhadovaných toků chodců a jízdních kol stanovených na základě atributů využití přilehlé půdy;

▼ B

- f) sezónnost a klimatické podmínky;
- g) dostatečné množství bezpečných parkovišť;
- h) seizmická aktivita.

▼ M1*PŘÍLOHA II***INDIKATIVNÍ PRVKY AUDITŮ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU****▼ B**

1. Kritéria ve fázi návrhu projektu:

- a) zeměpisná poloha (např. nebezpečí sesuvů půdy, záplav, lavin), sezónní a klimatické podmínky a také seizmická aktivita;
- b) druhy dopravních uzlů a vzdálenost mezi nimi;
- c) počet a druh jízdních pruhů;
- d) druhy dopravy přípustné na nové silnici.
- e) funkčnost dané silnice v rámci sítě;
- f) povětrnostní podmínky;
- g) povolená rychlost;
- h) příčné průřezy (např. šíře vozovky, cyklistické stezky, stezky pro chodce);
- i) horizontální a vertikální trasování;
- j) viditelnost;
- k) uspořádání dopravních uzlů;
- l) veřejná doprava a veřejná infrastruktura;
- m) úroňová křížení silnice se železnicí;

▼ M1

n) opatření pro zranitelné účastníky silničního provozu:

- i) opatření pro chodce;
- ii) opatření pro cyklisty včetně existence alternativních tras nebo oddělení od vysokorychlostního provozu motorových vozidel;
- iii) opatření pro jednostopá motorová vozidla;
- iv) hustota a umístění přechodů pro chodce a pro cyklisty,
- v) opatření pro chodce a cyklisty na příslušných silnicích v dané oblasti;
- vi) oddělení chodců a cyklistů od vysokorychlostního motorového provozu nebo existence přímých alternativních cest na silnicích nižší třídy.

▼ B

2. Kritéria ve fázi podrobného návrhu:

- a) projekční uspořádání;
- b) logická návaznost dopravních značek a značení;
- c) osvětlení silnic a křižovatek, které jsou osvětlovány;
- d) vybavení krajnic;

▼B

- e) okolí krajnic, včetně vegetace;
- f) pevné překážky na krajnicích;
- g) zajištění bezpečných parkovišť;

▼M1

- h) opatření pro zranitelné účastníky silničního provozu:
 - i) opatření pro chodce;
 - ii) opatření pro cyklisty;
 - iii) opatření pro jednostopá motorová vozidla;

▼B

- i) přizpůsobené systémy silničních zábran (střední dělicí pásy a zábrany proti srážkám určené k předcházení rizikům pro zranitelné účastníky silničního provozu.
3. Kritéria ve fázi předcházející zahájení provozu:
- a) bezpečnost účastníků silničního provozu a viditelnost za různých podmínek, jako např. za tmy, a za běžných povětrnostních podmínek;
 - b) čitelnost dopravních značek a značení;
 - c) stav vozovky.
4. Kritéria ve fázi počátečního provozu: hodnocení bezpečnosti silničního provozu s ohledem na chování účastníků v praxi.
- Audity v jakékoli fázi mohou zahrnovat potřebu přehodnotit kritéria předchozích fází.

▼ M1*PŘÍLOHA IIa***INDIKATIVNÍ PRVKY CÍLENÝCH INSPEKČÍ BEZPEČNOSTI
SILNIČNÍHO PROVOZU**

1. Vytýčení trasy a příčný průřez:
 - a) viditelnost a rozhledové vzdálenosti;
 - b) rychlostní limit a zóny omezení rychlosti;
 - c) samovysvětlující uspořádání (tj. „zřetelnost“ uspořádání pro účastníky silničního provozu);
 - d) přístup k sousedním nemovitostem a zástavbě;
 - e) přístup záchranných a servisních vozidel;
 - f) opatření na mostech a propustcích;
 - g) uspořádání okolí silnice (krajnice, pokles vozovky, svah zářezu a násypu).
2. Křižovatky a mimoúrovňové křižovatky:
 - a) vhodnost typu křižovatky/mimoúrovňové křižovatky;
 - b) geometrie uspořádání křižovatky/mimoúrovňové křižovatky;
 - c) zřetelnost a přehlednost (vnímání) křižovatek;
 - d) viditelnost na křižovatce;
 - e) uspořádání přídatných pruhů na křižovatkách;
 - f) řízení provozu na křižovatce (např. značky příkazující zastavit vozidlo, světelné signály atd.);
 - g) existence přechodů pro chodce a cyklisty.
3. Opatření pro zranitelné účastníky silničního provozu:
 - a) opatření pro chodce;
 - b) opatření pro cyklisty;
 - c) opatření pro jednostopá motorová vozidla;
 - d) veřejná doprava a infrastruktura;
 - e) úrovně přejezdy (s uvedením zejména typu přejezdu a s informací o přítomnosti či nepřítomnosti obsluhy a o ručním či automatickém ovládnutí).
4. Osvětlení, značky a značení:
 - a) logicky navazující dopravní značky, které nezhoršují viditelnost;
 - b) čitelnost dopravních značek (umístění, velikost, barva);
 - c) ukazatele;
 - d) logicky navazující dopravní značení a vymezení;
 - e) čitelnost dopravního značení (umístění, rozměry a retroreflexe za sucha a mokra);

▼ M1

- f) vhodný kontrast dopravního značení;
 - g) osvětlení silnic a křižovatek, které jsou osvětlovány;
 - h) vhodná opatření v okolí silnice.
5. Světelné signály:
- a) provoz;
 - b) viditelnost.
6. Objekty, bezpečné zóny a systémy silničních zábran:
- a) okolí silnice, včetně zeleně;
 - b) nebezpečí v okolí silnice a vzdálenost od okraje vozovky nebo cyklistické stezky;
 - c) uživatelsky přizpůsobené systémy silničních zábran (střední dělicí pásy a zábrany proti srážkám určené k předcházení rizikům pro zranitelné účastníky silničního provozu);
 - d) úpravy koncových částí zábran proti srážkám;
 - e) vhodné systémy silničních zábran u mostů a propustků;
 - f) oplocení (u silnic s omezeným přístupem).
7. Vozovka:
- a) závady vozovek;
 - b) odolnost proti smyku;
 - c) uvolněný materiál/šterk/kameny;
 - d) tvorba louží, odvodnění.
8. Mosty a tunely:
- a) výskyt a počet mostů;
 - b) výskyt a počet tunelů;
 - c) vizuální prvky představující ohrožení pro bezpečnost infrastruktury.
9. Další otázky:
- a) zajištění bezpečných parkovišť a odstavných ploch;
 - b) opatření pro těžká vozidla;
 - c) oslnění;
 - d) práce na silnici;
 - e) nebezpečné činnosti v okolí silnice;
 - f) vhodné informace v zařízeních inteligentního dopravního systému (např. proměnné dopravní značky);
 - g) zvěř a zvířata;
 - h) varování před školními zónami (případně).

▼ M1*PŘÍLOHA III***INDIKATIVNÍ PRVKY POSOUZENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ SÍTĚ
JAKO CELKU**

1. Obecně:
 - a) typ silnice ve vztahu k typu a velikosti spojovaných regionů/měst;
 - b) délka silničního úseku;
 - c) typ oblasti (venkovská, městská);
 - d) využití půdy (oblast vzdělávací, komerční, průmyslová a výrobní, obytná, zemědělská, nezastavěná);
 - e) hustota přístupových bodů k nemovitostem;
 - f) přítomnost obslužné komunikace (např. pro obchody);
 - g) přítomnost prací na silnici;
 - h) přítomnost parkoviště.
2. Objemy provozu:
 - a) objemy provozu;
 - b) pozorovaná množství motocyklů;
 - c) pozorovaná množství chodců na obou stranách, s upřesněním „chodců pohybujících se podél silnice“ nebo „přecházejících silnicí“;
 - d) pozorované množství jízdních kol na obou stranách, s upřesněním „jízdních kol pohybujících se podél silnice“ nebo „přejíždějících silnicí“;
 - e) pozorované množství těžkých vozidel;
 - f) odhadované toky chodců stanovené na základě atributů využití přilehlé půdy;
 - g) odhadované toky jízdních kol stanovené na základě atributů využití přilehlé půdy.
3. Údaje o nehodách:
 - a) počet, místo a příčina smrtelných nehod podle skupiny účastníků silničního provozu;
 - b) počet a místo vážných zranění podle skupiny účastníků silničního provozu;
4. Provozní vlastnosti:
 - a) rychlostní limit (všeobecný, pro motocykly, pro nákladní automobily);
 - b) provozní rychlost (85. percentil);
 - c) řízení rychlosti a/nebo zklidňování dopravy;
 - d) přítomnost zařízení inteligentního dopravního systému: upozornění na fronty, proměnné dopravní značky;

▼ M1

- e) varování před školními zónami;
 - f) přítomnost dozoru na přechodech u škol v předepsaných dobách.
5. Geometrické vlastnosti:
- a) vlastnosti příčného průřezu (počet, typ a šířka pruhů, uspořádání a materiál středových pruhů, cyklistické stezky, stezky pro pěší atd.), včetně jejich variability;
 - b) horizontální zakřivení;
 - c) sklon a vertikální utváření;
 - d) viditelnost a rozhledové vzdálenosti.
6. Objekty, bezpečné zóny a systémy silničních zábran:
- a) okolí silnice a bezpečné zóny;
 - b) pevné překážky v okolí silnice (např. sloupy osvětlení, stromy atd.);
 - c) vzdálenost překážek od okolí silnice;
 - d) hustota překážek;
 - e) zdrsňené pruhy;
 - f) systémy silničních zábran.
7. Mosty a tunely:
- a) výskyt mostů a jejich počet, jakož i informace týkající se jich;
 - b) výskyt tunelů a jejich počet, jakož i informace týkající se jich;
 - c) vizuální prvky představující ohrožení pro bezpečnost infrastruktury.
8. Křižovatky:
- a) typ křižovatky a počet ramen (zejména typ kontroly a přítomnost signálů umožňujících chráněné odbočování);
 - b) existence usměrňování;
 - c) kvalita křižovatky;
 - d) množství křížících se silnic;
 - e) existence úrovnových přejezdů (zejména s uvedením typu přejezdu a informací o přítomnosti či nepřítomnosti obsluhy a o ručním či automatickém ovládní).
9. Údržba:
- a) závady vozovek;
 - b) odolnost vozovky proti smyku;
 - c) stav krajnice (včetně zeleně);

▼ M1

- d) stav značek, značení a vymezení;
 - e) stav systémů silničních zábran.
10. Opatření pro zranitelné účastníky silničního provozu:
- a) přechody pro chodce a cyklisty (povrchové přechody a úroňové oddělení);
 - b) přechody pro cyklisty (povrchové přechody a úroňové oddělení);
 - c) oplocení pro pěší;
 - d) existence chodníku nebo odděleného místa;
 - e) stezky pro cyklisty a jejich typ (cyklostezky, pruhy pro cyklisty, ostatní);
 - f) kvalita přechodů pro chodce, pokud jde o jejich zřetelnost a značení;
 - g) přechody pro chodce a cyklisty na příjezdovém ramenu vedlejší silnice připojující se k síti.
 - h) existence alternativních tras pro chodce a cyklisty v případě, že neexistují samostatné trasy.
11. Přednarázové/ponarázové systémy pro případ zranění v silniční dopravě a prvky snižující závažnost:
- a) síť operačních center a další hlídková zařízení;
 - b) mechanismy pro informování účastníků silničního provozu o jízdních podmínkách, aby se předešlo nehodám nebo mimořádným událostem;
 - c) systémy automatické detekce mimořádných událostí: senzory a kamery;
 - d) systémy řešení mimořádných událostí;
 - e) systémy pro komunikaci s orgány záchranných služeb.

▼B*PŘÍLOHA IV***INFORMACE O NEHODÁCH ZAHRNUTÉ DO ZPRÁV O NEHODÁCH**

Zprávy o nehodách obsahují tyto informace:

▼M1

1) určení místa nehody (co možná nejpřesnější), včetně souřadnic GNSS;

▼B

2) nákresy nebo diagramy místa nehody;

3) datum a čas nehody;

4) informace o silnici, jako například typ oblasti, kategorie silnice, typ dopravního uzlu včetně dopravního značení, počet jízdních pruhů, značení, povrch silnice, světelné a povětrnostní podmínky, omezení rychlosti, překážky na krajnicích;

▼M1

5) závažnost nehody;

▼B

6) údaje o účastnících nehody, jako např. věk, pohlaví, státní příslušnost, hladina alkoholu v krvi, použití nebo nepoužití bezpečnostního vybavení;

7) údaje o zúčastněných vozidlech (typ, stáří, země, případně bezpečnostní vybavení, datum poslední pravidelné technické kontroly, kterou stanoví platné právní předpisy);

8) údaje o nehodě, jako např. druh nehody, způsob srážky, pohyb vozidla a manévr řidiče.

9) vždy, pokud je to možné, informace o čase, který uplynul od okamžiku nehody do doby, kdy byl o této nehodě proveden záznam nebo kdy k jejímu místu přijela záchranná služba.