

## SMĚRNICE

## SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2008/96/ES

ze dne 19. listopadu 2008

## o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 písm. c) této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru (1),

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy (2),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Transevropská silniční síť definovaná v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (3) má nesmírný význam pro podporu evropské integrace a soudržnosti, jakož i pro zajištění vysoké úrovně blahobytu. Zejména by měla být zaručena vysoká úroveň bezpečnosti.

(2) V bílé knize ze dne 12. září 2001 nazvané „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“ vyjádřila Komise potřebu provést hodnocení dopadů na bezpečnost a audity bezpečnosti silničního provozu za účelem určení a správy silničních úseků s častým výskytem nehod ve Společenství. Komise si v tomto dokumentu rovněž vytyčila cíl snížit v období 2001 až 2010 počet úmrtí na silnicích v Evropské unii na polovinu.

(3) Ve svém sdělení ze dne 2. června 2003 „Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu – snížení počtu obětí silničních nehod v Evropské unii na polovinu

do roku 2010: společná odpovědnost“, označila Komise silniční infrastrukturu za třetí pilíř politiky bezpečnosti silničního provozu, což by mělo významně přispět k dosažení cíle Společenství v oblasti snížení počtu nehod.

(4) V posledních letech bylo dosaženo významného pokroku v oblasti projektování vozidel (bezpečnostní opatření a rozvoj a uplatňování nových technologií), který pomohl snížit počet osob usmrcených nebo zraněných při dopravních nehodách. Pokud se má dosáhnout cíle stanoveného pro rok 2010, musí být přijata opatření i v jiných oblastech. Řízení bezpečnosti silniční infrastruktury nabízí velký prostor pro zlepšení, kterého je zapotřebí využít.

(5) Zavedení vhodných postupů je pro zdokonalení bezpečnosti silniční infrastruktury v rámci transevropské silniční sítě zásadním nástrojem. Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu by mělo na strategické úrovni prokázat dopady různých alternativ projektu infrastruktury na bezpečnost silničního provozu a mělo by hrát důležitou úlohu při výběru tras. Výsledky posouzení dopadů na bezpečnost silničního provozu mohou být uvedeny v několika dokumentech. Audity bezpečnosti silničního provozu by navíc měly podrobně určit nebezpečné prvky projektu silniční infrastruktury. V těchto dvou oblastech má proto smysl rozvíjet postupy s cílem zvýšit bezpečnost silniční infrastruktury transevropské silniční sítě a zároveň vyloučit silniční tunely, na které se vztahuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES ze dne 29. dubna 2004 o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě (4).

(6) Některé členské státy již mají dobře fungující systémy řízení bezpečnosti silniční infrastruktury. Těmto zemím by mělo být povoleno pokračovat v jejich stávajících metodách, pokud jsou v souladu s cíly této směrnice.

(7) Ke zlepšení bezpečnosti na silnicích v Evropské unii je nezbytný výzkum. Vývoj a demonstrace komponentů, opatření a metod (včetně telematiky) a rozšiřování výsledků výzkumu hrají významnou úlohu při zvyšování bezpečnosti silniční infrastruktury.

(1) Úř. věst. C 168, 20.7.2007, s. 71.

(2) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 19. června 2008 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 20. října 2008.

(3) Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1.

(4) Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 39.

- (8) Úroveň bezpečnosti na stávajících silnicích by měla být zvýšena soustředěním investic do silničních úseků s nejčastějším výskytem nehod nebo s nejvyšším potenciálem snížení počtu nehod. Aby mohli řidiči přizpůsobit své chování a zvýšit dodržování dopravních předpisů, zejména pokud jde o rychlostní omezení, měli by být upozorněni na silniční úseky s častým výskytem nehod.
- (9) Klasifikace bezpečnosti sítě má vysoký potenciál již bezprostředně po svém zavedení. Jakmile se upraví silniční úseky s častým výskytem nehod a přijmou se nápravná opatření, měla by preventivní opatření v podobě bezpečnostních inspekcí hrát důležitější roli. Pravidelné inspekce jsou zásadním nástrojem pro předcházení možným nebezpečím, která hrozí všem účastníkům silničního provozu, včetně těch, kteří jsou více vystaveni nebezpečí, a to i v případě prací na silnici.
- (10) Školení bezpečnostního personálu a vydávání osvědčení na základě osnov odborné přípravy a prostřednictvím kvalifikačních nástrojů, jež se v členských státech osvědčily, by měly zajistit, aby uvedený personál získal nezbytné aktuální znalosti.
- (11) S cílem zvýšení bezpečnosti na silnicích v Evropské unii by měla být přijata úprava, která povede k častější a důslednější výměně osvědčených postupů mezi členskými státy.
- (12) Aby byla zajištěna vysoká úroveň bezpečnosti silničního provozu na silnicích v Evropské unii, měly by členské státy uplatňovat pokyny týkající se řízení bezpečnosti infrastruktury. Oznamování těchto pokynů Komisi a pravidelné podávání zpráv o jejich provádění by měly vytvořit podmínky pro systematické zlepšování bezpečnosti infrastruktury na úrovni Společenství a postupně vytvořit základ pro vývoj vedoucí k účinnějšímu systému. Podávání zpráv o provádění pokynů by dále mělo jiným členským státům umožnit určit neúčinnější řešení, přičemž systematické získávání údajů ze studií provedených předem i následně by zároveň mělo umožnit volbu neúčinnějších opatření pro budoucí aktivity.
- (13) Ustanovení této směrnice, která se týká investic do bezpečnosti silničního provozu, by se měla uplatňovat, aniž jsou dotčeny kompetence členských států ohledně investic do údržby silniční sítě.
- (14) Jelikož cíle této směrnice, totiž zavedení postupů pro zajištění soustavně vysoké úrovně bezpečnosti silničního provozu v transevropské silniční síti, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu účinku této směrnice lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (15) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi <sup>(1)</sup>.
- (16) Zejména je třeba zmocnit Komisi k přijetí kritérií nezbytných ke zlepšování postupů v oblasti řízení bezpečnosti silničního provozu a přijetí změn příloh týkajících se technického pokroku. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejího doplnění o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
- (17) Dostatečné množství parkovišť u silnic je velmi důležité nejen pro prevenci trestných činů, ale i pro bezpečnost silničního provozu. Na parkovištích si řidiči mohou ve vhodné chvíli odpočinout a pokračovat v cestě za plného soustředění. Zajištění dostatečného množství bezpečných parkovišť by tak mělo být nedílnou součástí řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.
- (18) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů <sup>(2)</sup> jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

#### 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, řízení bezpečnosti silniční sítě a bezpečnostních inspekcí, které provádějí členské státy.
2. Tato směrnice se vztahuje na silnice, které jsou součástí transevropské silniční sítě, bez ohledu na to, zda se nacházejí ve fázi projektování, výstavby či provozu.
3. Členské státy mohou také uplatňovat ustanovení této směrnice, jako soubor osvědčených postupů, na vnitrostátní silniční infrastrukturu, která není součástí transevropské silniční sítě a která byla vybudována zcela nebo částečně díky finančním prostředkům Společenství.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

4. Tato směrnice se nepoužije na silniční tunely, na které se vztahuje směrnice 2004/54/ES.

#### Článek 2

##### Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

- 1) „transevropskou silniční sítí“ silniční síť vymezená v oddílu 2 přílohy I rozhodnutí č. 1692/96/ES;
- 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;
- 5) „klasifikací úseků s častým výskytem nehod“ způsob, kterým se určují, analyzují a klasifikují úseky silniční sítě, jež jsou v provozu déle než tři roky, přičemž se jedná o úseky, na nichž došlo k vysokému počtu smrtelných nehod v poměru k intenzitám provozu;
- 6) „klasifikací bezpečnosti sítě“ způsob, kterým se určují, analyzují a klasifikují části stávající silniční sítě podle svého potenciálu pro vývoj bezpečnosti a úspor nákladů vzniklých v důsledku nehod;
- 7) „bezpečnostní inspekci“ řádné pravidelné kontroly vlastností a závad, které z důvodu bezpečnosti vyžadují údržbářské práce;
- 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.

#### 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 možnostech.

#### 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.

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 uvedených v odstavci 4 byla odpovídající doporučení z hlediska bezpečnosti.

### Článek 5

#### Klasifikace a řízení bezpečnosti silniční sítě v provozu

1. Členské státy zajistí, aby byla klasifikace úseků s častým výskytem nehod a klasifikace bezpečnosti sítě prováděna na základě přezkumů provozu silniční sítě uskutečněných alespoň jednou za tři roky. Členské státy se v souvislosti s tím snaží splnit kritéria stanovená v příloze III.

2. Členské státy zajistí, aby byly silniční úseky vykazující vyšší prioritu s ohledem na výsledky klasifikace úseků s častým výskytem nehod a s ohledem na klasifikaci bezpečnosti sítě posouzeny skupinami odborníků v rámci kontrol na místě, které proběhnou podle kritérií uvedených v bodě 3 přílohy III. Alespoň jeden člen skupiny odborníků musí splňovat požadavky stanovené v čl. 9 odst. 4 písm. a).

3. Členské státy zajistí, aby se nápravná opatření zaměřila na silniční úseky uvedené v odstavci 2. Prioritu mají opatření uvedená v bodě 3 písm. e) přílohy III, přičemž pozornost bude věnována opatřením s nejpříznivějším poměrem nákladů k přínosům.

4. Členské státy zajistí, aby byly umístěny vhodné značky upozorňující účastníky silničního provozu na ty úseky silniční infrastruktury, na nichž probíhají opravy a které tak mohou ohrozit bezpečnost účastníků silničního provozu. Toto značení zahrnuje i značky viditelné ve dne i v noci, jež se nacházejí v bezpečné vzdálenosti, a musí být v souladu s ustanoveními vídeňské Úmluvy o silničních značkách a signálech z roku 1968.

5. Členské státy zajistí, aby byli účastníci silničního provozu informováni o existenci úseků s častým výskytem nehod prostřednictvím vhodných opatření. Pokud se členské státy rozhodnou pro rozmísťování značek, musí to být v souladu s ustanoveními vídeňské Úmluvy o silničních značkách a signálech z roku 1968.

### Článek 6

#### Bezpečnostní inspekce

1. Členské státy zajistí, aby bezpečnostní inspekce byly prováděny u silnic v provozu s cílem určit prvky související s bezpečností silničního provozu a předejít nehodám.

2. Bezpečnostní inspekce sestávají z pravidelných kontrol silniční sítě a z průzkumů, jaký případný vliv na bezpečnost dopravního provozu mohou mít práce na silnici.

3. Členské státy zajistí, aby příslušný subjekt prováděl pravidelné inspekce. Tyto inspekce se provádějí v takových interva-

lech, které postačují k zajištění přiměřené úrovně bezpečnosti u dané silniční infrastruktury.

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

### 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.

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.

### 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.

2. Členské státy zajistí, aby v případech, kdy auditori 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 auditori bezpečnosti silničního provozu držiteli 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.

#### Článek 10

### Výměna osvědčených postupů

S cílem zvýšit v Evropské unii bezpečnost silnic, které nejsou součástí transevropské silniční sítě, zavede Komise ucelený systém výměny osvědčených postupů mezi členskými státy, který bude mimo jiné zahrnovat stávající projekty zaměřené na bezpečnost silniční infrastruktury a ověřené technologie bezpečnosti silničního provozu.

#### 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.
2. Komisi je nápomocen výbor uvedený v článku 13. Pokud je nezbytné přijmout konkrétní opatření, přijímají se taková opatření regulativním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 3.
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.

#### Článek 12

### Přizpůsobení se technickému pokroku

Přílohy této směrnice se mění za účelem přizpůsobení se technickému pokroku v souladu s regulativním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 3.

#### Článek 13

### Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.  
  
Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

#### 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 státem.

Ve Štrasburku dne 19. listopadu 2008.

Za Evropský parlament  
předseda  
H.-G. PÖTTERING

Za Radu  
předseda  
J.-P. JOUJET

## PŘÍLOHA I

**HODNOCENÍ DOPADŮ NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU U PROJEKTŮ INFRASTRUKTURY**

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, úrovněová křížení);
    - d) účastníci silničního provozu, včetně zranitelných účastníků, (např. chodci, cyklisté, motocyklisté);
    - e) dopravní provoz (např. intenzita dopravy, kategorizace dopravního provozu podle typu);
    - f) sezónnost a klimatické podmínky;
    - g) dostatečné množství bezpečných parkovišť;
    - h) seizmická aktivita.
-

## PŘÍLOHA II

## AUDITY BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU PRO PROJEKTY INFRASTRUKTURY

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) úrovněová křížení silnice se železnicí.
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;
  - e) okolí krajnic, včetně vegetace;
  - f) pevné překážky na krajnicích;
  - g) zajištění bezpečných parkovišť;
  - h) zranitelní účastníci silničního provozu (např. chodci, cyklisté, motocyklisté);
  - i) přizpůsobené systémy silničních zábrán (střední dělící 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.

## PŘÍLOHA III

## KLASIFIKACE ÚSEKŮ S ČASTÝM VÝSKYTEM NEHOD A KLASIFIKACE BEZPEČNOSTI SÍTĚ

## 1. Určení silničních úseků s častým výskytem nehod

Při určování silničních úseků s častým výskytem nehod se zohlední alespoň počet smrtelných nehod, které se udály v předchozích letech na jednotce silniční délky v poměru k intenzitě dopravy, a v případě křižovatek počet takových nehod na křižovatku.

## 2. Určení úseků pro účely analýzy při klasifikaci bezpečnosti sítě

Při určování úseků pro účely analýzy při klasifikaci bezpečnosti sítě se zohledňují potenciální úspory v nákladech na likvidaci škod způsobených nehodami. Silniční úseky se klasifikují v rámci kategorií. Pro každou kategorii silnic se silniční úseky analyzují a klasifikují podle aspektů souvisejících s bezpečností, jako je výskyt dopravních nehod, intenzita a skladba dopravy.

Pro každou silniční kategorii bude výsledkem klasifikace bezpečnosti sítě prioritní seznam silničních úseků, kde se předpokládá, že zlepšení infrastruktury bude vysoce účinné.

## 3. Prvky hodnocení pro kontroly na místě prováděné skupinami odborníků:

- a) popis silničního úseku;
- b) odkaz na případné předchozí zprávy týkající se stejného silničního úseku;
- c) analýza případných zpráv o nehodách;
- d) počet nehod, úmrtí a vážně zraněných za poslední tři roky;
- e) soubor případných nápravných opatření, která mají uskutečněna v různých termínech, s ohledem například na:
  - odstranění či ochranu pevných překážek na krajnicích,
  - snížení omezení rychlosti a intenzivnější vymáhání dodržování omezení rychlosti v daném místě,
  - zlepšení viditelnosti za různých povětrnostních a světelných podmínek,
  - zlepšení bezpečnostních podmínek vybavení krajnic, jako např. systémů silničních zábran,
  - zlepšení logické návaznosti, viditelnosti, čitelnosti a umístění dopravního značení (včetně používání zdrsněných pruhů), značek a signálů,
  - ochranu před padajícími kameny, sesuvy půdy a lavinami,
  - zvýšení přilnavosti/drsnosti vozovky,
  - novou úpravu systémů silničních zábran,
  - výstavbu a vylepšení svodidel mezi protisměrnými jízdními pruhy,
  - změnu uspořádání předjíždění,
  - zlepšení dopravních uzlů, včetně úrovněových křížení silnice se železnicí,
  - změnu trasování,
  - změnu šířky silnice, přidání zpevněné krajnice,
  - instalaci systému řízení a kontroly dopravy,
  - omezení případných konfliktů se zranitelnými účastníky silničního provozu,
  - přestavbu silnice za účelem dosažení souladu se současnými projekčními standardy,
  - obnovu či výměnu vozovky,
  - používání inteligentních dopravních značek,
  - zlepšení inteligentních dopravních systémů a dopravní telematiky pro účely interoperability, nouzových situací a signalizace.



## PŘÍLOHA IV

## INFORMACE O NEHODÁCH ZAHRNUTÉ DO ZPRÁV O NEHODÁCH

Zprávy o nehodách obsahují tyto informace:

- 1) co možná nejpřesnější určení místa nehody;
  - 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;
  - 5) závažnost nehody, včetně počtu mrtvých a zraněných osob, a to, pokud je to možné, podle běžných kritérií, která budou stanovena regulativním postupem s kontrolou podle čl. 13 odst. 3;
  - 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.
-