

**Dodatak Posebnom izdanju Službenog lista Europske unije na hrvatskom jeziku, poglavlje 7. –  
Prometna politika**

(Službeni list Europske unije L 319 od 29. studenoga 2008.)

Direktiva 2008/96/EZ dodaje se Posebnom izdanju Službenog lista Europske unije na hrvatskom jeziku, poglavlju 7.

**„DIREKTIVA 2008/96/EZ EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA  
od 19. studenoga 2008.  
o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71. stavak 1. točku (c),

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora <sup>(1)</sup>,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

djelujući u skladu s postupkom predviđenim u članku 251. Ugovora <sup>(2)</sup>,

budući da:

- (1) Transeuropska cestovna mreža definirana u Odluci br. 1692/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske prometne mreže <sup>(3)</sup> ključna je za podupiranje europske integracije i kohezije te za osiguravanje visoke kvalitete života. Prije svega je potrebno zajamčiti visok stupanj sigurnosti.
- (2) Komisija je u bijeloj knjizi od 12. rujna 2001. naslovljenoj, 'Europska prometna politika za 2010.: vrijeme odluke' navela da je potrebno provesti procjene učinka na sigurnost i revizije sigurnosti na cestama kako bi se utvrdile dionice unutar Zajednice s velikim brojem nesreća i kako bi se njima upravljalo. Odredila je i cilj prepolovljavanja broja smrtno stradalih u prometu u Europskoj uniji između 2001. i 2010.
- (3) U komunikaciji od 2. lipnja 2003. naslovljenoj, 'Europski akcijski program za sigurnost na cestama – Prepoloviti broj žrtava prometnih nesreća u Europskoj uniji do 2010.: zajednička odgovornost' Komisija je utvrdila da je cestovna infrastruktura treći stup politike sigurnosti na cestama, kojim bi se trebalo znatno doprinijeti cilju Zajednice u pogledu smanjenja broja nesreća.
- (4) Posljednjih je godina ostvaren znatan napredak u dizajnu vozila (sigurnosne mjere te razvoj i primjena novih tehnologija), što je doprinijelo smanjenju broja smrtno stradalih ili ozlijeđenih u prometnim nesrećama. Za ostvarenje cilja određenoga za 2010. nužno je poduzeti mjere i u drugim područjima. Mnogo je mogućnosti za poboljšanje upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture, koje treba iskoristiti na najbolji mogući način.
- (5) Uspostava odgovarajućih postupaka ključna je za poboljšanje sigurnosti cestovne infrastrukture unutar transeuropske cestovne mreže. Procjenama učinka na sigurnost na cestama trebali bi se na strateškoj razini pokazati utjecaji različitih mogućnosti planiranja infrastrukturnih projekata na sigurnost na cestama te bi one trebale imati važnu ulogu pri odabiru ruta. Rezultati procjena učinka na sigurnost na cestama mogu se navesti u više dokumenata. Osim toga, revizijama sigurnosti na cestama trebala bi se detaljno utvrditi nesigurna obilježja projekata cestovne infrastrukture. Stoga je logično razviti postupke kojih se treba pridržavati u tim dvama područjima kako bi se povećala sigurnost cestovne infrastrukture u transeuropskoj cestovnoj mreži, uz istodobno izuzimanje cestovnih tunela koji su obuhvaćeni Direktivom 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži <sup>(4)</sup>.
- (6) U nekoliko država članica već postoje učinkoviti sustavi za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture. Tim bi se zemljama trebalo dopustiti da nastave upotrebljavati svoje postojeće metode, pod uvjetom da su one u skladu s ciljevima ove Direktive.

- (7) Istraživanja su ključna za poboljšanje sigurnosti na cestama Europske unije. Razvoj i demonstracija sastavnih dijelova, mjera i metoda (uključujući telematiku) te širenje rezultata istraživanja imaju važnu ulogu u povećanju sigurnosti cestovne infrastrukture.
- (8) Sigurnost postojećih cesta trebala bi se poboljšati usmjeravanjem ulaganja na cestovne dionice s najvećim brojem nesreća i/ili s najvećim potencijalom za smanjenje broja nesreća. Vozače bi trebalo upozoriti na cestovne dionice s velikim brojem nesreća kako bi mogli prilagoditi svoje ponašanje i poboljšati poštovanje prometnih propisa, posebno ograničenja brzine.
- (9) Razvrstavanje mreže s obzirom na sigurnost ima visok potencijal odmah po provođenju. Nakon što se cestovne dionice s velikim brojem nesreća obrade i poduzmu se korektivne mjere, provjere sigurnosti kao preventivna mjera trebali bi dobiti važniju ulogu. Redovite provjere sigurnosti ključne su za sprječavanje mogućih opasnosti za sve sudionike u cestovnom prometu, uključujući one nezaštićene, među ostalim u slučaju radova na cestama.
- (10) Osposobljavanjem i certificiranjem sigurnosnog osoblja putem programâ osposobljavanja i alata za kvalifikaciju koje su odobrile države članice trebalo bi se osigurati da osoblje stekne potrebno i aktualno znanje.
- (11) Radi poboljšanja sigurnosti na cestama unutar Europske unije trebalo bi uspostaviti mehanizme za češću i dosljedniju razmjenu najbolje prakse među državama članicama.
- (12) Kako bi se osigurala visoka razina sigurnosti na cestama unutar Europske unije, države članice trebale bi primjenjivati smjernice za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture. Dostavljanjem tih smjernica Komisiji i redovitim izvješćivanjem o njihovoj provedbi trebali bi se stvoriti uvjeti za sustavno poboljšanje sigurnosti infrastrukture na razini Zajednice te bi to trebalo poslužiti kao temelj za postupno napredovanje prema učinkovitijem sustavu. Osim toga, izvješćivanjem o provođenju tih smjernica drugim bi se državama članicama trebao omogućiti pronalazak najučinkovitijih rješenja, a sustavnim prikupljanjem podataka na temelju studija o stanju prije i nakon provođenja trebao bi se omogućiti odabir najučinkovitije mjere za buduće djelovanje.
- (13) Odredbe ove Direktive koje se odnose na ulaganja u sigurnost na cestama trebale bi se primjenjivati ne dovodeći u pitanje ovlasti država članica u vezi s održavanjem cestovne mreže.
- (14) S obzirom na to da cilj ove Direktive, odnosno uspostavljanje postupaka kojima bi se zajamčio trajno visok stupanj sigurnosti na cestama u čitavoj transeuropskoj cestovnoj mreži, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se on zbog učinaka djelovanja na bolji način može ostvariti na razini Zajednice, Zajednica može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (15) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive trebalo bi donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji <sup>(5)</sup>.
- (16) Komisija bi posebno trebala biti ovlaštena za donošenje kriterija potrebnih za poboljšanje praksi upravljanja sigurnošću na cestama i za prilagođavanje prilogâ tehničkom napretku. Budući da je riječ o mjerama s općenitim područjem primjene čiji je cilj izmijeniti odredbe ove Direktive koje nisu ključne, među ostalim dopunjujući je novim elementima koji nisu ključni, te se mjere moraju donositi u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 5.a Odluke 1999/468/EZ.
- (17) Dovoljan broj prostora za parkiranje uz cestu vrlo je važan ne samo za sprečavanje kriminala, već i za sigurnost na cestama. Prostori za parkiranje omogućuju vozačima da se na vrijeme odmore i nastave putovanje uz potpunu koncentraciju. Stoga bi osiguravanje dovoljnog sigurnog prostora za parkiranje trebalo biti sastavni dio upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture.
- (18) U skladu s točkom 34. Međuinstitucijskog sporazuma o boljoj izradi zakonodavstva <sup>(6)</sup> države članice potiču se da za sebe i u interesu Zajednice sastave vlastite tablice u kojima će se, koliko je to moguće, prikazivati korelacija između ove Direktive i njihovih mjera za prenošenje te da te tablice objave,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

#### Članak 1.

##### **Predmet i područje primjene**

1. Ovom se Direktivom od država članica zahtijeva uspostava i provedba postupaka koji se odnose na procjene učinka na sigurnost na cestama, revizije sigurnosti na cestama, upravljanje sigurnošću cestovne mreže te provjere sigurnosti.
2. Ova se Direktiva primjenjuje na ceste koje su dio transeuropske cestovne mreže, neovisno o tome jesu li one u fazi projektiranja, u izgradnji ili u upotrebi.

3. Države članice mogu primjenjivati odredbe ove Direktive kao skup dobre prakse i na nacionalnu infrastrukturu cestovnog prometa koja nije dio transeuropske cestovne mreže, ali čija je izgradnja dijelom ili u potpunosti financirana sredstvima Zajednice.
4. Ova se Direktiva ne primjenjuje na cestovne tunele obuhvaćene Direktivom 2004/54/EZ.

#### Članak 2.

#### Definicije

Za potrebe ove Direktive primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „transeuropska cestovna mreža“ znači cestovna mreža utvrđena u odjeljku 2. Priloga I. Odluci br. 1692/96/EZ;
2. „nadležni subjekt“ znači svaka javna ili privatna organizacija osnovana na nacionalnoj, regionalnoj ili lokalnoj razini koja je uključena u provedbu ove Direktive zbog svojih nadležnosti, uključujući tijela imenovana nadležnim subjektima koja su postojala prije stupanja na snagu ove Direktive, u mjeri u kojoj ispunjava zahtjeve ove Direktive;
3. „procjena učinka na sigurnost na cestama“ znači strateška komparativna analiza učinka nove ceste ili znatne promjene na postojećoj mreži na razinu sigurnosti cestovne mreže;
4. „revizija sigurnosti na cestama“ znači neovisna, detaljna, sustavna i tehnička provjera sigurnosti koja se odnosi na projektne značajke projekta cestovne infrastrukture i obuhvaća sve faze od planiranja do početne upotrebe;
5. „razvrstavanje dionica s obzirom na broj nesreća“ znači metoda za utvrđivanje, analiziranje i razvrstavanje dionica cestovne mreže koje su u upotrebi dulje od tri godine i na kojima se dogodio velik broj nesreća sa smrtnim posljedicama u odnosu na protok prometa;
6. „razvrstavanje mreže s obzirom na sigurnost“ znači metoda za utvrđivanje, analiziranje i kategoriziranje dijelova postojeće cestovne mreže prema mogućnostima za povećanje stupnja njihove sigurnosti te za uštedu troškova povezanih s nesrećama;
7. „provjera sigurnosti“ znači rutinsko periodično provjeravanje značajki i nedostataka koji iz sigurnosnih razloga zahtijevaju održavanje;
8. „smjernice“ znači mjere koje su donijele države članice, kojima se utvrđuju koraci kojih se treba pridržavati i elementi koje treba uzeti u obzir pri primjeni sigurnosnih postupaka utvrđenih u ovoj Direktivi;
9. „infrastrukturni projekt“ znači projekt izgradnje nove cestovne infrastrukture ili znatne promjene postojeće mreže koja utječe na protok prometa.

#### Članak 3.

#### Procjena učinka infrastrukturnih projekata na sigurnost na cestama

1. Države članice osiguravaju provođenje procjene učinka svih infrastrukturnih projekata na sigurnost na cestama.
2. Procjena učinka na sigurnost na cestama provodi se u početnoj fazi planiranja, prije nego što se infrastrukturni projekt odobri. U tom kontekstu države članice nastoje ispuniti kriterije navedene u Prilogu I.
3. U procjeni učinka na sigurnost na cestama navode se aspekti sigurnosti na cestama koji doprinose odabiru predloženog rješenja. Pružaju se i sve relevantne informacije potrebne za analizu troškova i koristi različitih opcija koje se procjenjuju.

#### Članak 4.

#### Revizija sigurnosti na cestama za infrastrukturne projekte

1. Države članice osiguravaju provođenje revizija sigurnosti na cestama za sve infrastrukturne projekte.
2. Pri provođenju revizija sigurnosti na cestama države članice nastoje ispuniti kriterije određene u Prilogu II.

Države članice osiguravaju imenovanje revizora koji provodi reviziju projektnih značajki infrastrukturnog projekta.

Revizor se imenuje u skladu s odredbama članka 9. stavka 4. i mora posjedovati potrebno stručno znanje i osposobljavanje predviđeno člankom 9. Ako reviziju obavlja tim revizora, barem jedan član tima mora posjedovati uvjerenje o osposobljenosti iz članka 9. stavka 3.

3. Revizije sigurnosti na cestama sastavni su dio postupka projektiranja infrastrukturnog projekta u fazi idejnog projekta, glavnog projekta, prije puštanja u promet i u fazi početne upotrebe.

4. Države članice osiguravaju da revizor u revizijskom izvješću navede projektne elemente koji su od ključnog značaja za sigurnost za svaku fazu infrastrukturnog projekta. Ako se tijekom revizije utvrde nesigurna obilježja, ali se projekt ne ispravi prije kraja odgovarajuće faze kako je navedeno u Prilogu II., nadležni subjekt u prilogu tom izvješću iznosi obrazloženje za to.
5. Države članice osiguravaju da se na temelju izvješća iz stavka 4. izrade relevantne preporuke sa stajališta sigurnosti.

#### Članak 5.

##### **Razvrstavanje cestovne mreže kojom se prometuje s obzirom na sigurnost te upravljanje sigurnošću na toj mreži**

1. Države članice osiguravaju da se razvrstavanje dionica s obzirom na broj nesreća, kao i razvrstavanje mreže s obzirom na sigurnost, provodi na temelju preispitivanja rada cestovne mreže koje se obavlja najmanje svake tri godine. U tome kontekstu države članice nastoje ispuniti kriterije navedene u Prilogu III.
2. Države članice osiguravaju da timovi stručnjaka, u okviru obilazaka na terenu u skladu s elementima iz Priloga III. točke 3., evaluiraju cestovne dionice koje imaju veći prioritet u skladu s rezultatima razvrstavanja dionica s obzirom na broj nesreća te razvrstavanja mreže s obzirom na sigurnost. Najmanje jedan član tima stručnjaka ispunjava zahtjeve navedene u članku 9. stavku 4. točki (a).
3. Države članice osiguravaju da se mjere sanacije usmjere na cestovne dionice iz stavka 2. Prednost imaju mjere iz Priloga III. točke 3. podtočke (e), pri čemu se pozornost posvećuje onim mjerama kojima se osigurava najveći omjer koristi i troškova.
4. Države članice osiguravaju postavljanje odgovarajućih znakova kako bi se sudionike u cestovnom prometu upozorilo na segmente cestovne infrastrukture na kojima se provode popravci i koji bi stoga mogli ugroziti sigurnost tih sudionika. Ti znakovi uključuju znakove koji su vidljivi danju i noću i koji su postavljeni na sigurnoj udaljenosti te su usklađeni s odredbama Bečke konvencije o cestovnim znakovima i signalizaciji iz 1968.
5. Države članice osiguravaju da se sudionike u cestovnom prometu na odgovarajući način obavješćuje o postojanju dionica s velikim brojem nesreća. Ako država članica u tu svrhu odluči upotrebljavati znakove, ti znakovi usklađeni su s odredbama Bečke konvencije o cestovnim znakovima i signalizaciji iz 1968.

#### Članak 6.

##### **Provjere sigurnosti**

1. Države članice osiguravaju da se na cestama kojima se prometuje provode i provjere sigurnosti radi utvrđivanja značajki u vezi sa sigurnosti na cestama i sprečavanja nesreća.
2. Provjere sigurnosti uključuju periodične provjere cestovne mreže i analize mogućeg učinka radova na cestama na sigurnost protoka prometa.
3. Države članice osiguravaju da periodične provjere provodi nadležni subjekt. Učestalost takvih provjera dostatna je za osiguravanje odgovarajuće razine sigurnosti na dotičnoj cestovnoj infrastrukturi.
4. Ne dovodeći u pitanje smjernice donesene na temelju članka 8., države članice donose smjernice o privremenim sigurnosnim mjerama koje se primjenjuju na radove na cesti. Ujedno uspostavljaju odgovarajući sustav provjera kojim se jamči pravilna primjena tih smjernica.

#### Članak 7.

##### **Upravljanje podacima**

1. Države članice osiguravaju da nadležni subjekt sastavi izvješće o nesreći za svaku nesreću sa smrtnim posljedicama koja se dogodila na cesti iz članka 1. stavka 2. Države članice nastoje osigurati da to izvješće sadrži sve elemente navedene u Prilogu IV.
2. Države članice izračunavaju prosječni društveni trošak nesreće sa smrtnim posljedicama i prosječni društveni trošak nesreće s teškim posljedicama koje su se dogodile na njihovu državnom području. Države članice mogu dodatno diferencirati razine tih troškova, koje se ažuriraju najmanje svakih pet godina.

*Članak 8.***Donošenje i priopćavanje smjernica**

1. Države članice osiguravaju donošenje smjernica do 19. prosinca 2011., ako one već ne postoje, za potporu nadležnim subjektima pri primjeni ove Direktive.
2. Države članice priopćuju te smjernice Komisiji u roku od tri mjeseca nakon njihova donošenja ili izmjene.
3. Komisija te smjernice objavljuje na javim internetskim stranicama.

*Članak 9.***Imenovanje i osposobljavanje revizorâ**

1. Države članice osiguravaju donošenje programâ osposobljavanja za revizore sigurnosti na cestama do 19. prosinca 2011., ako oni već ne postoje.
2. Države članice osiguravaju da revizori sigurnosti na cestama koji provode zadaće u okviru ove Direktive prođu početno osposobljavanje kojim stječu uvjerenje o osposobljenosti, kao i da sudjeluju u dodatnim periodičnim tečajevima osposobljavanja.
3. Države članice zahtijevaju od revizora sigurnosti na cestama posjedovanje uvjerenja o osposobljenosti. Uvjerenja dodijeljena prije stupanja na snagu ove Direktive priznaju se.
4. Države članice osiguravaju da se revizori imenuju u skladu sa sljedećim zahtjevima:
  - (a) revizori imaju relevantno iskustvo ili osposobljavanje u području projektiranja cesta, upravljanja sigurnošću na cestama i analizi nesreća;
  - (b) po isteku dvije godine nakon što države članice donesu smjernice na temelju članka 8., revizije sigurnosti na cestama isključivo provode revizori ili timovi kojima pripadaju revizori, koji ispunjavaju zahtjeve iz stavaka 2. i 3.;
  - (c) revizor koji provodi reviziju određenog infrastrukturnog projekta ne smije u tome trenutku sudjelovati u projektiranju ili provedbi dotičnog projekta.

*Članak 10.***Razmjena najbolje prakse**

Radi povećanja sigurnosti na cestama u Europskoj uniji koje nisu dio transeuropske cestovne mreže, Komisija uspostavlja dosljedan sustav razmjene najbolje prakse među državama članicama, kojim su, među ostalim, obuhvaćeni projekti za sigurnost postojeće cestovne infrastrukture te dokazana tehnologija za sigurnost na cestama.

*Članak 11.***Kontinuirano poboljšanje prakse u području upravljanja sigurnošću**

1. Na temelju iskustva stečenog u postojećim relevantnim međunarodnim forumima Komisija olakšava i strukturira razmjenu znanja i najbolje prakse među državama članicama s ciljem kontinuiranog poboljšanja prakse u području upravljanja sigurnošću koja se odnosi na cestovnu infrastrukturu u Europskoj uniji.
2. Komisiji pomaže odbor iz članka 13. Posebne mjere, u opsegu u kojem su potrebne, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 13. stavka 3.
3. Ako je to primjereno, moguće je s relevantnim nevladinim organizacijama koje djeluju u području sigurnosti cestovne infrastrukture te upravljanja tom infrastrukturom provesti savjetovanje u vezi s pitanjima koja se odnose na aspekte tehničke sigurnosti.

*Članak 12.***Prilagodba tehničkom napretku**

Prilozi ovoj Direktivi prilagođavaju se tehničkom napretku u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 13. stavka 3.

**Članak 13.****Postupak u odboru**

1. Komisiji pomaže odbor.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuju se članci 5 i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezina članka 8.  
Rok utvrđen člankom 5. stavkom 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca.
3. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuju se članak 5.a stavci od 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezina članka 8.

**Članak 14.****Prenošenje**

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do 19. prosinca 2010. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih propisa.
2. Države članice Komisiji priopćuju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donose u području na koje se odnosi ova Direktiva.

**Članak 15.****Stupanje na snagu**

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

**Članak 16.****Adresati**

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 19. studenoga 2008.

*Za Europski parlament*  
Predsjednik  
H.-G. PÖTTERING

*Za Vijeće*  
Predsjednik  
J.-P. JOUYET

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

<sup>(2)</sup> Mišljenje Europskog parlamenta od 19. lipnja 2008. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 20. listopada 2008.

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

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

<sup>(5)</sup> SL L 184, 17.7.1999., str. 23..

<sup>(6)</sup> SL C 321, 31.12.2003., str. 1..

## PRILOG I.

**PROCJENA UČINKA INFRASTRUKTURNIH PROJEKATA NA SIGURNOST NA CESTAMA**

1. Elementi procjene učinka na sigurnost na cestama:
  - (a) utvrđivanje problema;
  - (b) trenutno stanje i scenarij 'bez promjena';
  - (c) ciljevi u području sigurnosti na cestama;
  - (d) analiza učinaka predloženih mogućnosti na sigurnost na cestama;
  - (e) usporedba mogućnosti, uključujući analizu troškova i koristi;
  - (f) predstavljanje niza mogućih rješenja.
2. Elementi koje treba uzeti u obzir:
  - (a) broj smrtno stradalih i nesreća te ciljevi smanjenja u usporedbi sa scenarijem 'bez promjena';
  - (b) odabir trase i obilježja prometa;
  - (c) mogući učinci na postojeće mreže (primjerice izlazi, raskrižja, željezničko-cestovni prijelazi u istoj razini);
  - (d) sudionici u cestovnom prometu, uključujući nezaštićene sudionike (primjerice pješake, bicikliste, motocikliste);
  - (e) promet (primjerice intenzitet prometa, kategorizacija prometa po vrsti);
  - (f) sezonski i klimatski uvjeti;
  - (g) postojanje dostatnog broja prostora za parkiranje;
  - (h) seizmička aktivnost.

## PRILOG II.

**REVIZIJE SIGURNOSTI NA CESTAMA ZA INFRASTRUKTURNE PROJEKTE**

1. Kriteriji u fazi idejnog projekta:
  - (a) zemljopisni položaj (npr. izloženost klizištima, poplavama, lavinama), sezonski i klimatski uvjeti i seizmička aktivnost;
  - (b) vrste križanja i udaljenost među njima;
  - (c) broj i vrsta trakova;
  - (d) vrste prometa koji je dopušten na novoj cesti;
  - (e) funkcionalnost ceste unutar mreže;
  - (f) meteorološki uvjeti;
  - (g) brzine vožnje;
  - (h) poprečni presjeci (npr. širina kolnika, biciklističkih staza, pješačkih staza);
  - (i) horizontalno i vertikalno pružanje trase;
  - (j) vidljivost;
  - (k) plan križanja;
  - (l) javni prijevoz i infrastruktura;
  - (m) željezničko-cestovni prijelazi u istoj razini.
2. Kriteriji u fazi glavnog projekta:
  - (a) trasa;
  - (b) usklađeni prometni znakovi i oznake;
  - (c) rasvjeta osvijetljenih cesta i raskrižja;

- (d) oprema uz cestu;
  - (e) okoliš uz cestu, uključujući vegetaciju;
  - (f) nepokretne prepreke uz cestu;
  - (g) dostupnost sigurnih prostora za parkiranje;
  - (h) nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu (npr. pješaci, biciklisti, motociklisti);
  - (i) prilagodba sustava zaštitnih ograda korisnicima (otoci koji odjeljuju vozne trake i odbojne ograde za sprečavanje opasnosti za nezaštićene sudionike);
3. Kriteriji u fazi prije puštanja u promet:
- (a) sigurnost sudionika u cestovnom prometu i vidljivost u različitim uvjetima, primjerice u mraku i uobičajenim vremenskim uvjetima;
  - (b) čitljivost prometnih znakova i oznaka;
  - (c) stanje pločnika.
4. Kriteriji u početnom razdoblju uporabe prometnice: procjena sigurnosti na temelju stvarnog ponašanja korisnikâ. Revizije u bilo kojoj fazi mogu podrazumijevati potrebu za ponovnim razmatranjem kriterija iz prethodnih faza.

---

PRILOG III.

**RAZVRSTAVANJE DIONICA S OBZIROM NA BROJ NESREĆA I RAZVRSTAVANJE MREŽE S OBZIROM NA SIGURNOST**

1. Utvrđivanje cestovnih dionica s velikim brojem nesreća

Pri utvrđivanju cestovnih dionica s velikim brojem nesreća u obzir se uzima najmanje broj nesreća sa smrtnim posljedicama koje su se dogodile u proteklim godinama po jedinici duljine prometnice u odnosu na intenzitet prometa, dok se u slučaju raskrižja u obzir uzima broj takvih nesreća po raskrižju.

2. Utvrđivanje dionica za analizu u okviru razvrstavanja mreže s obzirom na sigurnost

Pri utvrđivanju dionica za analizu u okviru razvrstavanja mreže s obzirom na sigurnost u obzir se uzimaju potencijalne uštede troškova povezanih s nesrećama. Cestovne dionice razvrstavaju se u kategorije. Za svaku kategoriju cesta analiziraju se i razvrstavaju cestovne dionice prema čimbenicima u vezi sa sigurnošću, kao što su broj nesreća, intenzitet prometa i tipologija prometa.

Za svaku kategoriju cesta razvrstavanjem mreže s obzirom na sigurnost dobiva se prioritetni popis cestovnih dionica u pogledu kojih bi se poboljšanjem infrastrukture trebao postići veliki učinak.

3. Elementi evaluacije pri obilascima timova stručnjaka na terenu:

- (a) opis cestovne dionice;
- (b) upućivanje na moguća ranija izvješća o istoj cestovnoj dionici;
- (c) analiza mogućih izvješća o nesrećama;
- (d) broj nesreća te smrtno stradalih i teško ozlijeđenih osoba u posljednje tri godine;
- (e) niz potencijalnih sanacijskih mjera koje bi se provele u različitim vremenskim razdobljima, uzimajući pritom u obzir primjerice:
  - uklanjanje ili zaštitu nepokretnih prepreka uz cestu,
  - smanjenje ograničenja brzine i pojačan lokalni nadzor njezina pridržavanja,
  - poboljšanje vidljivosti u različitim vremenskim i svjetlosnim uvjetima,
  - povećanje sigurnosnog stanja opreme uz cestu, kao što su sustavi zaštitnih ograda,
  - poboljšanje usklađenosti, vidljivosti, čitljivosti i položaja prometnih oznaka (uključujući primjenu zvučnih traka), znakova i signalizacije,



- zaštitu protiv odrona kamenja, klizišta i lavina,
- povećanje hvatljivosti/hrapavosti pločnika,
- ponovno projektiranje sustava zaštitnih ograda.
- postavljanje i poboljšanje zaštite na razdjelnom pojasu,
- mijenjanje mogućnosti pretjecanja,
- poboljšanje križanja, uključujući željezničko-cestovne prijelaze u istoj razini,
- promjena trase,
- mijenjanje širine ceste, dodavanje bankina,
- ugradnja sustavâ za upravljanje prometom i nadzor prometa,
- smanjenje mogućnosti ugrožavanja nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu,
- osuvremenjivanje ceste u skladu s trenutačnim konstrukcijskim standardima,
- obnova ili zamjena pločnika,
- uporaba inteligentnih prometnih znakova,
- poboljšanje inteligentnih prometnih sustava i telematskih usluga za potrebe interoperabilnosti, za hitne slučajeve i signalizaciju.

---

PRILOG IV.

**INFORMACIJE O NESREĆAMA SADRŽANE U IZVJEŠĆIMA O NESREĆAMA**

Izvešća o prometnim nesrećama sadržavaju sljedeće elemente:

1. što je moguće preciznije mjesto nesreće;
  2. fotografije i/ili skice mjesta nesreće;
  3. datum i sat nesreće;
  4. informacije o cesti kao što su vrsta područja, vrsta ceste, vrsta križanja, uključujući signalizaciju, broj trakova, oznake, vrstu površine ceste, rasvjetu i vremenske uvjete, ograničenje brzine, prepreke uz cestu;
  5. težinu nesreće, uključujući broj smrtno stradalih i ozlijeđenih osoba, ako je moguće prema zajedničkim kriterijima koje treba definirati u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 13. stavka 3.;
  6. podatke o sudionicima nesreće kao što su dob, spol, državljanstvo, razina alkohola u krvi, uporaba sigurnosne opreme;
  7. podatke o vozilima (vrstu, starost, zemlju, sigurnosnu opremu ako postoji, datum posljednjeg tehničkog pregleda u skladu s primjenjivim zakonodavstvom);
  8. podatke o nesreći, primjerice vrstu nesreće, vrstu sudara, kretanje vozila i vozača;
  9. kada god je to moguće, informacije o vremenu koje je proteklo od trenutka nesreće do njezina evidentiranja ili dolaska hitnih službi.”
-