

DIREKTIVE

DIREKTIVA 2008/96/EC EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

Od 19. studenog 2008. godine

o sigurnosti cestovne infrastrukture

## EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

Na temelju Sporazuma o osnivanju Europske zajednice, a naročito članka 71(1)(c) tog Sporazuma,

Na temelju prijedloga Komisije,

Na temelju mišljenja Europskog odbora za gospodarska i društvena pitanja<sup>1</sup>,

Nakon konzultacije s područnim Odborima,

a prema postupku zacrtanom u članku 251 spomenutog Sporazuma<sup>2</sup>

Te uzimajući u obzir sljedeće točke:

- (1) Transeuropska cestovna mreža, definirana u Odluci br. 1692/96/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 1996. o uputama EU za razvoj transeuropske prometne mreže<sup>3</sup>, od ključnog je značaja za održavanje europskih integracija i kohezije, te za postizanje visokog stupnja blagostanja. Posebno se treba osigurati visoki stupanj sigurnosti.
- (2) U svojoj Bijeloj knjizi od 12. rujna 2001. "Europska prometna politika do 2010. g.: vrijeme donošenja odluka", Komisija je iskazala potrebu za ocjenjivanjem utjecaja na cestovnu sigurnost i za provođenjem kontrole sigurnosti na cestama, a u cilju definiranja i popravljivanja stanja na dionicama unutar EU s visokom koncentracijom prometnih nesreća. Također je zadan cilj prema kojem bi se u razdoblju od 2001. do 2010. godine trebao prepoloviti broj poginulih u prometnim nesrećama na cestama u Europskoj Uniji.
- (3) U svom Priopćenju od 2. lipnja 2003. godine "Europski akcijski program za sigurnost cestovnog prometa, prepolovljavanje broja cestovnih prometnih nesreća u EU do 2010: zajednička odgovornost", Komisija je definirala cestovnu infrastrukturu kao treći stup politike sigurnosti cestovnog prometa koji bi u velikoj mjeri trebao doprinijeti ostvarivanju ciljeva EU glede smanjenja broja nesreća.
- (4) Posljednjih su godina obavljena brojna poboljšanja u samom dizajnu automobila (sigurnosne mjere te razvoj i primjena novih tehnologija) što je svakako doprinijelo smanjenju broja poginulih ili ozlijeđenih u cestovnim nesrećama. Ako do 2010. godine želimo ostvariti zadani cilj, tada i u drugim područjima trebamo poduzeti odgovarajuće mjere. U području sigurnosti cestovne infrastrukture ima dosta mjesta za poboljšanja, i to se treba iskoristiti na najbolji mogući način.
- (5) Da bi se povećala razina sigurnosti na cestovnoj infrastrukturi unutar transeuropske cestovne mreže, od velikog je značaja i uspostavljanje odgovarajućih postupaka. Na strateškoj bi razini ocjene sigurnosti cestovnog prometa trebale ukazati na sigurnosni aspekt raznih varijantnih rješenja nekog infrastrukturnog projekta, pa bi takove

---

<sup>1</sup> OJ C 168, 20. srpanj 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.g.

<sup>3</sup> OJ L 228, 9.9.1996., str. 1

ocjene trebale odigrati značajnu ulogu pri odabiru trase buduće prometnice. Rezultati ocjena sigurnosti cestovnog prometa mogu se iskazati u mnogim dokumentima. Osim toga, kontrolom sigurnosti prometnice mogu se detaljno utvrditi nesigurni elementi projekata cestovne infrastrukture. Stoga bi bilo dobro razviti postupke koji bi se primjenjivali u ta dva područja, da bi se tako povećala sigurnost cestovne infrastrukture unutar transeuropske cestovne mreže, što ipak ne uključuje cestovne tunele koji su pokriveni Direktivom Europskog parlamenta i Vijeća br. 2004/54/EC o minimalnim sigurnosnim uvjetima za tunele unutar transeuropske cestovne mreže<sup>4</sup>, objavljenom 29. travnja 2004. godine.

- (6) Neke su države članice već uspostavile učinkovite sustave za praćenje sigurnosti cestovne infrastrukture. Tim državama bi se trebalo dozvoliti korištenje metoda koje sada primjenjuju, ako su iste u skladu s ciljevima ove Direktive.
- (7) Istraživački je rad od ključnog značaja za porast sigurnosti cestovnog prometa unutar Europske unije. Razvoj i dokazivanje učinkovitosti komponenata, mjera i metoda (uključujući i telematiku), te prenošenje rezultata istraživačkog rada, smatra se značajnim za poboljšanje sigurnosne situacije na cestovnim prometnicama.
- (8) Sigurnost prometovanja po postojećim cestama treba se povećati ciljanim ulaganjem sredstava u poboljšanje cestovnih dionica s najvećim brojem prometnih nesreća i/ili s najvećim potencijalom za smanjenje broja nesreća. Da bi se pozitivno utjecalo na ponašanje vozača i potaklo ih na poštivanje prometnih propisa, oni se trebaju prikladno informirati o cestovnim dionicama s kritičnim brojem prometnih nesreća.
- (9) Ocjenjivanje sigurnosti mreže treba se provoditi odmah nakon izgradnje prometnice. Nakon sanacije i popravka cestovnih dionica s velikim brojem nesreća, trebaju se radi prevencije obavljati odgovarajuće sigurnosne provjere. Redovne provjere stanja trebaju se provoditi da bi se umanjile opasnosti kojima su izloženi svi korisnici ceste, uključujući i one najizloženije pogibelji, a trebaju se provoditi i u slučaju radova na cesti.
- (10) Obučavanje i certificiranje osoblja provedbom odgovarajućih obrazovnih programa i tečajeva za stjecanje kvalifikacija, propisno odobrenih od država članica, smatra se potrebnim radi obnavljanja i ažuriranja znanja osoba zaposlenih u praksi.
- (11) Da bi se poboljšalo stanje sigurnosti na cestovnoj mreži unutar Europske Unije, trebaju se poduzimati mjere u cilju što češće i dosljednije razmjene najboljih praktičnih iskustava između država članica.
- (12) Da bi se na cestama unutar Europske Unije postigao visok stupanj sigurnosti, države članice dužne su se pridržavati smjernica o sigurnosti cestovne infrastrukture. Upoznavanjem Komisije s tim smjernicama, te redovno izvještavanje o provedbi istih, svakako će doprinijeti sustavnom poboljšavanju stanja sigurnosti cestovne infrastrukture na razini čitave Zajednice, te će se tako stvoriti osnova za razvoj usmjeren prema usvajanju još učinkovitijeg sustava. Izvještavanjem o provedbi smjernica, drugim se državama članicama omogućuje usvajanje najdjelotvornijih rješenja, a sustavnim se prikupljanjem podataka o stanju prije i nakon studija omogućuje odabir najdjelotvornijih mjera za buduće djelovanje.
- (13) Odredbe iz ove Direktive koje se odnose na ulaganja u sigurnost cestovne infrastrukture ne smiju ni na koji način ugrožavati prava država članica u vezi s održavanjem cestovne mreže.

---

<sup>4</sup> OJ L 167, 30.4.2004., str. 39.

- (14) Kako države članice ne mogu same u dovoljnoj mjeri doprinijeti ostvarenju cilja ove direktive, a to je uvođenje postupaka kojima bi se trajno uspostavila visoka razina sigurnosti na čitavoj transeuropskoj cestovnoj mreži, tj. kako se smatra da bi se taj cilj mogao uspješnije ostvariti djelovanjem na razini EU, Zajednica smije usvajati mjere u skladu s načelom supsidijarnosti koje je definirano u Članku 5 Sporazuma. U skladu s načelom proporcionalnosti koje se spominje u istom Članku, ovom se Direktivom ne želi postići ništa više od onog što je potrebno za ostvarenje spomenutog cilja.
- (15) Mjere potrebne za provedbu ove Direktive usvajati će se u skladu s odlukom Vijeća 1999/468/EC od 28. lipnja 1999. kojom su regulirani postupci provođenja kada su isti u nadležnosti Komisije<sup>5</sup>
- (16) U tom je smislu Komisija naročito nadležna za usvajanje kriterija potrebnih za poboljšanje sigurnosti na cestama i za mijenjane aneksa o tehničkom napretku. Kako su te mjere po svojoj naravi općenite, te kako se njima ne mijenjaju bitni elementi ove Direktive, jer se tako između ostalog Direktiva dopunjava novim elementima od manjeg značaja, te se mjere trebaju usvajati u skladu s regulatornim postupkom s glasovanjem koji je opisan u Članku 5a Odluke 1999/468/EC.
- (17) Dostatni parkirališni prostori uz cestu značajni su ne samo radi sprečavanja kriminala, već i zbog povećanja razine sigurnosti na cestama. Parkirališni su prostori mjesta na kojima se vozači mogu odmoriti i nastaviti putovanje s punom koncentracijom. Stoga bi se pitanje osiguranja dostatnih parkirališnih prostora trebalo smatrati integralnim aspektom poboljšanja sigurnosti cestovne infrastrukture.
- (18) U skladu s točkom 34 Međuinstitucionalnog sporazuma o boljoj izradi zakona<sup>6</sup>, savjetuje se državama članicama da sastave i objave, kako za svoje potrebe, tako i za potrebe Zajednice, tablice pomoću koji se može, koliko je to moguće, odrediti odnos tj. stupanj usklađenosti između ove Direktive i mjera koje one primjenjuju.

USVOJILI SU SLJEDEĆU DIREKTIVU:

---

<sup>5</sup> OJ L 184, 17.7.1999, str. 23.

<sup>6</sup> OJ C 321, 31.12.2003, str. 1.

## Članak 1.

### Predmet i područje primjene

1. Za ovu direktivu države članice trebaju uvesti i provoditi postupke koji se odnose na ocjenjivanje utjecaja na cestovnu sigurnost, na reviziju cestovne sigurnosti, na upravljanje sigurnosnim aspektima na cestovnoj mreži, te na kontrolu sigurnosti na cestama.
2. Ova se direktiva primjenjuje na ceste koje su dio transeuropske cestovne mreže, i to bez obzira na to da li se te ceste tek projektiraju, grade ili su već u upotrebi.
3. Države članice mogu primjenjivati odredbe iz ove direktive i kao skup pravila struke koja se mogu koristiti za državnu cestovnu infrastrukturu koja nije dio transeuropske cestovne mreže, ali je građenje iste djelomično ili u potpunosti financirano iz sredstava EU.
4. Ova se direktiva ne primjenjuje na cestovne tunele jer su oni pokriveni direktivom 2004/54/EC.

## Članak 2.

### Definicije

U ovoj se direktivi primjenjuju sljedeće definicije:

- (1) "transeuropska cestovna mreža" je cestovna mreža koja je opisana u točki 2 aneksa 1 Odluke br. 1692/96/EC;
- (2) "nadležna ustanova" je bilo koja javna ili privatna organizacija koja djeluje na državnoj, područnoj ili lokalnoj razini, te koja je uključena u provedbu ove direktive zbog svojih nadležnosti, a izraz uključuje i tijela nominirana od strane nadležnih ustanova koja su postojala prije stupanja na snagu ove direktive, ukoliko ista tijela ispunjavaju uvjete zadane u ovoj direktivi;
- (3) "ocjena utjecaja na cestovnu sigurnost" je strateška usporedna analiza utjecaja nove ceste, ili bitne promjene postojeće mreže, na sigurnost cestovne mreže.
- (4) "revizija cestovne sigurnosti" je neovisna, detaljna, sustavna, tehnička analiza sigurnosti koja se odnosi na projektirane karakteristike projekta cestovne infrastrukture, te koja pokriva sve etape od planiranja do početnog upravljanja prometnicom;
- (5) "rangiranje dionica s velikim brojem prometnih nesreća" je metoda za definiranje, analiziranje i rangiranje dionica cestovne mreže kojima se prometuje više od tri godine, te na kojima se dogodio velik broj nesreća s poginulim osobama u odnosu na intenzitet prometa;
- (6) "rangiranje sigurnosti unutar mreže" je metoda za definiranje, analiziranje i kategoriziranje dijelova postojeće cestovne mreže prema mogućnostima koje postoje da se na njima poveća stupanj sigurnosti te smanje troškovi prometnih nesreća;
- (7) "kontrola sigurnosti" je uobičajena povremena provjera radi utvrđivanja karakteristika i nedostataka zbog kojih se iz sigurnosnih razloga trebaju poduzeti radnje održavanja;

- (8) "smjernice" su mjere koje su usvojile države članice, te u kojima su zacrtane radnje koje se trebaju provoditi i elementi koji se trebaju uzimati u obzir u primjeni sigurnosnih postupaka koji su definirani u ovoj direktivi.
- (9) "infrastrukturni projekt" je projekt izgradnje nove cestovne infrastrukture ili značajna promjena postojeće mreže koja utječe na protok prometa.

### Članak 3.

#### Ocjena utjecaja infrastrukturnih projekata na cestovnu sigurnost

1. Države članice dužne su osigurati da se ocjena utjecaja na cestovnu sigurnost provodi za sve infrastrukturne projekte.
2. Ocjena utjecaja na cestovnu sigurnost treba se provesti u početnom stadiju planiranja tj. prije samog odobravanja infrastrukturnog projekta. S tim u vezi, države članice trebaju pokušati udovoljiti kriterijima koji su definirani u Aneksu 1.
3. Ocjena utjecaja na cestovnu infrastrukturu ukazuje na sigurnosne aspekte prometnice koji su doveli do odabira predloženog rješenja. Ocjena također sadrži sve bitne podatke koji su potrebni za analizu isplativosti razmatranih opcija.

### Članak 4.

#### Revizija cestovne sigurnosti na infrastrukturnim projektima

1. Države članice dužne su osigurati da se revizije cestovne sigurnosti obavljaju na svim infrastrukturnim projektima.
2. Pri obavljanju revizija cestovne sigurnosti, države članice dužne su pokušati udovoljiti kriterijima koji su definirani u Aneksu II.

Države članice dužne su osigurati postavljanje revizora koji će obaviti reviziju projektiranih karakteristika infrastrukturnog projekta.

Revizor se treba imenovati u skladu s odredbama iz članka 9(4) a po svojoj stručnosti i obrazovanju takav revizor treba udovoljavati zahtjevima iz članka 9. Kada reviziju obavlja tim stručnjaka, tada barem jedan od njih treba imati potvrdu o stručnosti koja se spominje u članku 9(3).

3. Revizija cestovne sigurnosti treba biti sastavni dio procesa projektiranja infrastrukturnog projekta u stadiju idejnog projekta, glavnog projekta, prije puštanja u promet, i u početnom razdoblju upravljanja prometnicom.
4. Države članice dužne su osigurati da revizor definira elemente projektiranja od značaja za cestovnu sigurnost u revizorskom izvještaju za svaki stadij infrastrukturnog projekta. Kada se u toku revizije utvrdi da postoje nesigurni elementi ali se propuste napraviti odgovarajuće ispravke u projektu do isteka dotičnog stadija a prema Aneksu II, tada je nadležna ustanova dužna dati svoje obrazloženje u aneksu tog izvještaja.
5. Države članice trebaju osigurati da iz izvještaja koji se spominje u točki 4. proizlaze odgovarajuće preporuke o cestovnoj sigurnosti.

## Članak 5.

### **Rangiranje po sigurnosti i upravljanje postojećom cestovnom infrastrukturom**

1. Države članice trebaju osigurati da se barem svake tri godine upravljanja cestovnom mrežom na bazi revizija obavi rangiranje dionica s velikim brojem prometnih nesreća isto kao i rangiranje sigurnosti unutar mreže. U tom smislu, države članice dužne su pokušati udovoljiti kriterijima koji su zadani u Aneksu III.
2. Države članice dužne su osigurati da stručni timovi ocijene na licu mjesta, a na bazi elemenata koji se spominju u točki 3 Aneksa III, one cestovne dionice koje su dobile veći prioritet na temelju rezultata rangiranja dionica s velikim brojem prometnih nesreća, te na temelju rangiranja sigurnosti unutar mreže. Barem jedan od članova stručnog tima treba udovoljavati zahtjevima koji se spominju u članku 9(4)(a).
3. Države članice trebaju osigurati da se sanacijski radovi obavljaju prioritetno na cestovnim dionicama koje se spominju u točki 2. Pritom se prednost treba dati mjerama koje se spominju u točki 3(e) Aneksa III, s naglaskom na one koje imaju najpovoljniji omjer koristi i troškova.
4. Države članice trebaju osigurati da se na cestovne dionice na kojima se obavljaju radovi postave odgovarajući znakovi da bi korisnici ceste mogli sigurno reagirati. Među tim znakovima trebaju se nalaziti i znakovi vidljivi i po danu i po noći, a trebaju se postaviti na dovoljnoj udaljenosti, te trebaju udovoljavati zahtjevima Bečke konvencije o cestovnim znakovima i signalima koja je potpisana 1968. godine.
5. Države članice trebaju osigurati da se korisnici ceste na odgovarajući način obavještavaju o dionicama s velikim brojem prometnih nesreća. Ako neka država članica odluči da u tu svrhu koristi znakove, ti znakovi trebaju udovoljavati zahtjevima Bečke konvencije o cestovnim znakovima i signalima koja je potpisana 1968. godine.

## Članak 6.

### **Kontrola sigurnosti**

1. Države članice trebaju osigurati da se na postojećim cestama obavljaju kontrole sigurnosti da bi se tako odredili sigurnosne karakteristike prometnica i umanjio broj prometnih nesreća.
2. Kontrole sigurnosti uključuju povremene kontrole cestovne mreže i analize mogućeg utjecaja cestovnih radova na sigurnost u odvijanju prometa.
3. Države članice trebaju osigurati da takove povremene kontrole obavlja nadležna ustanova. Te se kontrole trebaju obavljati u takovim vremenskim razmacima da se na cestovnoj infrastrukturi osigura dostatna razina sigurnosti.
4. Države članice trebaju usvojiti smjernice o privremenim mjerama sigurnosti u vezi s radovima na cesti, što ne smije ići na uštrb smjernica usvojenih prema članku 8. Države članice trebaju također provoditi odgovarajući program kontrola kojim se osigurava pravilna primjena tih smjernica.

## Članak 7.

### Vođenje evidencije

1. Države članice dužne su osigurati da nadležna ustanova sastavi izvještaj o nesreći za svaku smrtnu nesreću koja se dogodi na cestama definiranim u članku 1(2). Države članice dužne su pokušati u taj izvještaj uključiti sve elemente koji se spominju u aneksu IV.
2. Države članice dužne su, svaka za svoj teritorij, izračunati prosječni društveni trošak smrtnih nesreća i prosječni društveni trošak nesreća s teškim posljedicama. Države članice mogu po svom nahođenju dodatno razraditi te troškove, a isti se moraju ažurirati barem svakih pet godina.

## Članak 8.

### Usvajanje i objavljivanje smjernica

1. Države članice dužne su osigurati da se do 19. prosinca 2011. godine usvoje ove smjernice (ako iste već ne postoje) da bi tako pomogle nadležnim ustanovama u primjeni ove Direktive.
2. Države članice dužne su te smjernice poslati Komisiji u roku od tri mjeseca nakon njihovog usvajanja ili mijenjanja.
3. Komisija će te smjernice objaviti na internetskim stranicama dostupnima javnosti.

## Članak 9.

### Imenovanje i obučavanje revizora

1. Države članice trebaju osigurati da se do 19. prosinca 2011. godine usvoji program obuke revizora za cestovnu sigurnost, u slučajevima kada takav program još nije usvojen.
2. U državama u kojima se koriste usluge revizora za cestovnu sigurnost, države članice trebaju osigurati početnu obuku takovih revizora, što uključuje i izdavanje odgovarajuće potvrde o stručnosti, te povremeno organizirati i tečajeve dodatnog obučavanja tih revizora.
3. Države članice dužne su osigurati da revizori za cestovnu sigurnost posjeduju potvrdu o stručnosti. Priznaju se potvrde dodijeljene u razdoblju prije stupanja na snagu ove direktive.
4. Države članice trebaju osigurati da se postavljanje revizora odvija u skladu sa sljedećim uvjetima:
  - a) oni trebaju imati odgovarajuće iskustvo ili kvalifikaciju u projektiranju cesta, u području cestovne sigurnosti, te u provođenju analiza prometnih nesreća;
  - b) dvije godine nakon što države članice usvoje smjernice u skladu s člankom 8, revizije cestovne sigurnosti obavljat će isključivo revizori ili timovi revizora koji udovoljavaju zahtjevima iz točaka 2 i 3;



- c) da bi revizija infrastrukturnog projekta bila stvarno djelotvorna, revizor ne smije u vrijeme obavljanja revizije biti uključen u projektiranje ili upravljanje na dotičnom infrastrukturnom projektu.

#### Članak 10.

##### **Razmjena pozitivnih iskustava**

Da bi se osigurala dostatna sigurnost na cestama unutar Europske Unije koje nisu uključene u transeuropsku cestovnu mrežu, Komisija će izraditi smislen sustav za razmjenu pozitivnih iskustava između država članica, a njime će između ostalog biti obuhvaćeni postojeći projekti za poboljšanje sigurnosti na infrastrukturnim projektima, te dokazane tehnologije za poboljšanje sigurnosti na cestama.

#### Članak 11.

##### **Kontinuirano poboljšanje sigurnosti u cestovnom prometu**

1. Komisija će olakšati i strukturirati razmjenu znanja i pozitivnih iskustava između država članica i u tom će smislu koristiti iskustva koja se trajno stječu na odgovarajućim međunarodnim forumima, a sve u cilju osiguranja kontinuiranog poboljšanja razine sigurnosti na cestovnoj infrastrukturi unutar Europske Unije.
2. Komisiji će pomagati odbor koji se spominje u Članku 13. Kada se trebaju usvojiti određene mjere, iste će se usvajati u skladu s regulatornim postupkom s glasovanjem koji se spominje u članku 13(3).
3. Kada je to potrebno, odgovarajuće nevladine ustanove, aktivne u području cestovne sigurnosti i upravljanja cestovnom infrastrukturom, mogu se konzultirati u vezi s pitanjima koja se odnose na sigurnost na cestama.

#### Članak 12.

##### **Prilagođavanje tehničkom napretku**

Aneksi ove direktive usklađivat će se s tehničkim napretkom u okviru regulatornog postupka s glasovanjem koji se spominje u članku 13(3).

#### Članak 13.

##### **Rad odbora**

1. Komisiji će u njenom radu pomagati odgovarajući odbor.
2. U slučaju pozivanja na ovu točku, primjenjivat će se članci 5 i 7 Odluke 1999/468/EC, a pritom se primjenjuju i odredbe iz članka 8 istog dokumenta.

Vrijeme koje se spominje u članku 5(6) Odluke 1999/468/EC iznosi tri mjeseca.

3. U slučaju pozivanja na ovu točku, primjenjivat će se članak 5a (1) do (4) i članak 7 Odluke 1999/468/EC, a pritom se primjenjuju i odredbe iz članka 8 istog dokumenta.

## Članak 14.

### Preuzimanje

1. Države članice dužne su usvojiti zakone, propise i administrativne akte koji su potrebni za usklađenje s ovom Direktivom do 19. prosinca 2010. godine. One su također dužne dostaviti Komisiji tekst tih akata.
2. Države članice dužne su dostavljati Komisiji tekst osnovnih zakonskih odredbi koje usvoje u području kojim se bavi ova direktiva.

## Članak 15.

### Stupanje na snagu

Ova direktiva stupa na snagu na dvadeseti dan koji slijedi nakon njenog objavljivanja u Službenom listu Europske Unije.

## Članak 16.

### Naslovnici

Ova direktiva poslana je državama članicama.

Sastavljeno u,

Za Europski parlament

Predsjednik

H.-G.POTTERING

Za Vijeće

Predsjednik

J.-P. JOUYET

## Aneks 1

### Ocjena utjecaja infrastrukturnih projekata na cestovnu sigurnost

1. Elementi za ocjenjivanje utjecaja na cestovnu sigurnost:
  - (a) definiranje problema,
  - (b) sadašnja situacija i scenarij "bez promjena",
  - (c) ciljevi u području cestovne sigurnosti
  - (d) analiza utjecaja predloženih varijanti na cestovnu sigurnost
  - (e) usporedba varijanti, uključujući i analizu isplativosti
  - (f) izlaganje mogućih rješenja
2. Elementi koji se trebaju uzeti u obzir
  - (a) smrtni slučajevi i nesreće, programi smanjenja umjesto scenarija "bez promjena",
  - (b) odabir trase i struktura putovanja,
  - (c) mogući utjecaji na postojeću mrežu (npr. izlazi, raskrižja, križanja u razini),
  - (d) korisnici ceste, uključujući i posebno izložene korisnike (npr. pješake, bicikliste, motocikliste),
  - (e) promet (npr. intenzitet prometa, kategorizacija prometa po vrsti vozila),
  - (f) sezonski i klimatski uvjeti,
  - (g) dostatnost sigurnog parkirališnog prostora,
  - (h) seizmičnost.

## Aneks II

### Revizija cestovne sigurnosti na infrastrukturnim projektima

#### 1. Kriteriji za stadij idejnog projekta:

- (a) geografska lokacija (npr. mogućnost pojave klizišta, poplave, lavine), sezonski i klimatski uvjeti i seizmička aktivnost,
- (b) vrste križanja i udaljenost između pojedinih križanja,
- (c) broj i vrsta trakova,
- (d) vrste prometa po novoj prometnici,
- (e) funkcija ceste unutar mreže,
- (f) meteorološki uvjeti,
- (g) brzine prometovanja,
- (h) poprečni presjeci (npr. širina kolnika, biciklističkih staza, pješačkih staza),
- (i) horizontalno i vertikalno pružanje trase,
- (j) vidljivost,
- (k) oblik križanja,
- (l) javni prijevoz i infrastruktura,
- (m) križanja s cestom/željeznicom u razini,

#### 2. Kriteriji za stadij glavnog projekta:

- (a) trasa,
- (b) horizontalna i vertikalna signalizacija,
- (c) rasvjeta na osvijetljenim cestama i križanjima,
- (d) oprema uz cestu,
- (e) uređenje okoliša (uključujući i vegetaciju) uz cestu,
- (f) stalne prepreke uz cestu,
- (g) dostupnost sigurnih parkirališta,
- (h) posebno izloženi korisnici (npr. pješaci, biciklisti, motociklisti),
- (i) korisnicima prilagođeni sustavi zaštite (razdjelni pojasevi i odbojnici radi zaštite posebno izloženih korisnika),

#### 3. Kriteriji za stadij prije puštanja u promet:

- (a) sigurnost korisnika ceste i vidljivost u raznim uvjetima kao npr. po mraku i u normalnim vremenskim uvjetima,
- (b) preglednost znakova i horizontalne signalizacije,
- (c) stanje kolnika

#### 4. Kriteriji u početnom razdoblju upravljanja prometnicom: ocjena sigurnosti prometnice na temelju stvarnog ponašanja korisnika

U bilo kojem stadiju revizije, revizor može zatražiti preispitivanje kriterija iz prethodnih stadija.

## Aneks III

### rangiranje dionica s velikim brojem prometnih nesreća i rangiranje sigurnosti unutar mreže

#### 1. Definiranje cestovnih dionica s velikim brojem prometnih nesreća

Pri definiranju cestovnih dionica s velikim brojem prometnih nesreća, u obzir se treba uzimati barem broj nesreća sa smrtnim posljedicama koje su se dogodile u proteklom godinama po jedinici dužine prometnice u odnosu na intenzitet prometa, dok se u slučaju križanja u obzir uzima broj takovih nesreća po križanju.

#### 2. Definiranje dionica koje će se analizirati u okviru rangiranja sigurnosti unutar mreže

Pri definiranju dionica koje će se analizirati u okviru rangiranja sigurnosti unutar mreže, u obzir se trebaju uzeti uštede koje se na njima mogu ostvariti u smislu smanjenja troškova nesreća. Cestovne će se dionice podijeliti u kategorije. Za svaku cestovnu kategoriju, dionice će se analizirati i rangirati prema faktorima sigurnosti kao što su broj nesreća, intenzitet prometa i tipologija prometa.

Za svaku cestovnu kategoriju, takvim će se rangiranjem dobiti lista prioriternih cestovnih dionica, tj. lista dionica na kojima bi mjere poboljšanje tj. sanacija mogla biti izuzetno učinkovita.

#### 3. Elementi koje stručni tim treba ocjenjivati u toku obilaska lokacije:

- (a) opis cestovne dionice,
- (b) konzultiranje ranijih izvještaja (ako ih ima) o dotičnoj dionici,
- (c) analiza izvještaja o nesrećama,
- (d) broj nesreća, broj poginulih i broj teško ozlijeđenih osoba u razdoblju od protekle tri godine,
- (e) skup mogućih sanacijskih mjera koje bi se obavile u raznim vremenskim razdobljima, a to su npr.:
  - uklanjanje ili zaštita prepreka koje se nalaze uz cestu,
  - smanjenje najveće dozvoljene brzine i učinkovitija kontrola brzine,
  - poboljšanje vidljivosti u raznim vremenskim uvjetima i pri raznim uvjetima osvjetljenja,
  - povećanje sigurnosti poboljšavanjem cestovne opreme kao npr. sustava kojima se sprečava izlijetanje s ceste,
  - poboljšanje koherentnosti, vidljivosti, čitljivosti i položaja horizontalne signalizacije (uključujući i primjenu zvučnih traka) i vertikalne signalizacije (znakova i signala),
  - uvođenje zaštite protiv odrona kamenja, te protiv pojave klizišta i lavina,
  - povećanje hvatljivosti/hrapavosti kolnika,
  - ponovno dimenzioniranje sustava za zaštitu od izlijetanja s ceste,
  - uvođenje i poboljšanje zaštite na razdjelnom pojasu,
  - mijenjanje mogućnosti pretjecanja,

- poboljšanje križanja, uključujući i križanja ceste s prugom u razini,
- promjena trase,
- mijenjanje širine ceste, dodavanje bankina,
- uvođenje sustava za upravljanje i kontrolu prometa,
- smanjenje mogućnosti ugrožavanja posebno izloženih korisnika,
- moderniziranje ceste u skladu s današnjim proračunskim normama,
- sanacija ili zamjena kolničke konstrukcije,
- primjena inteligentnih cestovnih znakova,
- poboljšanje inteligentnih prometnih sustava i telematičkih usluga s naglaskom na međusobno usklađivanje sustava, poboljšanje znakova i reagiranje u hitnim slučajevima.

## Aneks IV

Podaci koji se upisuju u izvještaje o nesrećama

Izvještaji o prometnim nesrećama sadržavaju sljedeće elemente:

1. što precizniji opis mjesta nesreće,
2. slike i/ili dijagrami mjesta nesreće,
3. datum i sat nesreće,
4. podaci o cesti kao što su vrsta područja, vrsta ceste, vrsta križanja uključujući i signalizaciju, broj trakova, horizontalna signalizacija, površina ceste, rasvjeta i vremenski uvjeti, maksimalna dozvoljena brzina, prepreke uz cestu,
5. stupanj ozbiljnosti nesreće uključujući i broj poginulih i ozlijeđenih osoba, po mogućnosti prema jedinstvenim kriterijima koji će se definirati u skladu s regulatornim postupkom s glasovanjem koji se spominje u članku 13(3),
6. podaci o sudionicima nesreće kao što su dob, spol, državljanstvo, razina alkohola u krvi, korištenje sigurnosnih naprava,
7. podaci o vozilu (vrsta, starost, država u kojoj je registrirano, sigurnosna oprema ako je ima, datum posljednjeg tehničkog pregleda obavljenog prema važećim propisima),
8. podaci o nesreći kao što su vrsta nesreće, vrsta sudara, manevar koji su napravili vozač i vozilo,
9. kada je moguće, podatak o vremenu od nastanka nesreće do registriranja nesreće ili dolaska hitne službe.