(Návrh)

**VYHLÁŠKA**

**Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky**

**z ........ 2022,**

**ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 251/2011 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti riadenia bezpečnosti pozemných komunikácií**

Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky podľa [§ 14 písm. a) zákona č. 249/2011 Z. z.](https://www.slov-lex.sk/pravne-predpisy/SK/ZZ/2011/249/#paragraf-14.pismeno-a) o riadení bezpečnosti pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov ustanovuje:

**Čl. I**

Vyhláška Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky č. 251/2011 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti riadenia bezpečnosti pozemných komunikácií sa mení a dopĺňa takto:

1. V § 1 písm. a) sa pred slovom „bezpečnosti“ vypúšťa slovo „vplyvu“ a slová „vplyvu na“ sa narádzajú slovom „bezpečnosti“.
2. V § 1 písm. d) sa konci pripájajú slová „a lokalít“.
3. V § 1 písm. e) sa za slovo „vykonávania“ vkladá slovo „fyzickej“ a slová „na mieste“ sa nahrádzajú slovami „miesta posudzovaného úseku pozemnej komunikácie“.
4. § 1 sa dopĺňa písmenom g), ktoré znie:

„g) minimálny rozsah auditu bezpečnosti pozemných komunikácií uvedený v prílohe č. 2,

1. § 2 vrátane nadpisu znie:

**„§ 2**

**Postup posudzovania bezpečnosti**

 Pri posudzovaní bezpečnosti sa postupuje takto:

1. analyzuje sa súčasný stav a stav pôvodného riešenia a vykoná sa ich porovnanie,
2. definujú sa ciele zvýšenia bezpečnosti, ktoré by sa mali dosiahnuť realizáciou bezpečnostných opatrení alebo podstatnou zmenou existujúcej pozemnej komunikácie alebo realizáciou výstavby novej pozemnej komunikácie,

(c) vyhodnotia sa a porovnajú sa alternatívne riešenia z pohľadu vplyvu na bezpečnosť pozemnej komunikácie vrátane analýzy nákladov a prínosov,

d) identifikujú sa nevyhovujúce prvky a bezpečnostné deficity, ktoré majú vplyvy na bezpečnosť pozemnej komunikácie,

e) predložia sa návrhy, ktorými možno zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky a zmierniť riziko vzniku nehôd.“.

1. Za § 3 písm. a) sa slovo „smrti“ nahrádza slovami „ťažkého zranenia alebo s následkom usmrtenia“.
2. V § 3 písm. b) sa vypúšťajú slová „a počtu usmrtení“.
3. V § 3 sa vkladá nové písmeno l), ktoré znie:

„l) bezpečnosť pohybu zraniteľných účastníkov cestnej premávky,“.

Doterajšie písmená l) až n) sa označujú ako písmená m) až o).

1. § 4 odsek 1 sa dopĺňa písmenom j, ktoré znie:

„j) opatrenia pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ktorými sú chodci, cyklisti, dvojkolesové motorové vozidlá vrátane existencie alternatívnych trás, hustoty a umiestnenia priechodov pre chodcov a cyklistov alebo oddelenia od vysokorýchlostnej automobilovej premávky.“.

1. § 5 vrátane nadpisu znie:

„**§ 5**

**Prvky posudzovania a klasifikácia bezpečnosti cestnej siete**

(1) Pri klasifikácii bezpečnosti cestnej siete sa posudzujú najmä tieto prvky:

 a) kategória pozemnej komunikácie

 b) práce na ceste,

 c) parkoviská a odstavné plochy,

 d) intenzita cestnej premávky, vrátane intenzity zraniteľných účastníkov cestnej premávky,

 e) odhad prúdov chodcov a cyklistov,

 f) spôsob zabezpečenia dodržiavania najvyššej dovolenej rýchlosti na navrhovanej pozemnej komunikácii,

 g) zariadenia inteligentných dopravných systémov riadenia cestnej premávky (napr. premenné dopravné značky) ,

 h) organizácia dopravy v okolí škôl a školských zariadení z pohľadu zachovania bezpečnosti pozemnej komunikácie,

 i) návrhové prvky pozemnej komunikácie,

 j) pevné prekážky v blízkosti pozemnej komunikácie a ich hustota,

 k) záchytné bezpečnostné zariadenia,

 l) mosty a tunely,

 m) usporiadanie križovatky,

 n) intenzita a smerovanie cestnej premávky na križovatke,

 o) stav a vybavenie pozemnej komunikácie,

 p) chodníky, priechody pre chodcov a ich označenie z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky,

 q) infraštruktúra a priechody pre cyklistov,

 r) alternatívne trasy pre chodcov a cyklistov,

 s) informačné a riadiace systémy cestnej siete.

(2) Pri klasifikácii bezpečnosti cestnej siete sa posudzujú najmä tieto kritériá nehodovosti:

 a) počet, miesto a príčina smrteľných dopravných nehôd podľa účastníkov cestnej premávky za posledných päť rokov,

 b) počet a miesto ťažkých dopravných nehôd podľa účastníkov cestnej premávky za posledných päť rokov.

(3) Pri klasifikácii bezpečnosti cestnej siete sa posudzovaný úsek pozemnej komunikácie hodnotí v troch kategóriách podľa ich objektívne meranej integrovanej bezpečnosti na:

 a) úseky s nízkou úrovňou bezpečnosti,

 b) úseky so strednou úrovňou bezpečnosti,

 c) úseky s vysokou úrovňou bezpečnosti.

1. § 6 vrátane nadpisu znie:

„**§ 6**

**Klasifikovanie miery rizika bezpečnostných deficitov**

1. Klasifikácia a miera rizikovosti jednotlivých nevyhovujúcich prvkov a bezpečnostných deficitov pri posudzovaní pozemnej komunikácie je podstatná pre prijímanie nápravných opatrení. Pri posudzovaní pozemnej komunikácie je potrebné definovanie nevyhovujúcich prvkov a bezpečnostných deficitov s určením miery rizikovosti.
2. Audítor identifikuje riziká podľa ich závažnosti tromi úrovňami: nízkou, strednou a vysokou mierou rizika.
3. Bezpečnostné deficity sú kategorizované podľa miery rizika na:
4. bezpečnostný deficit s nízkou mierou rizika,
5. bezpečnostný deficit so strednou mierou rizika,
6. bezpečnostný deficit s vysokou mierou rizika.
7. Bezpečnostný deficit s nízkou mierou rizika môže mať vplyv na vznik kolíznych až nehodových situácií, prípadne môže zvýšiť subjektívny pocit rizika účastníkov cestnej premávky. Bezpečnostný deficit môže vyvolať kolíznu situáciu alebo dopravnú nehodu. V prípade vzniku nehody môžu byť jej dôsledky závažnejšie ako v prípade použitia správneho technického riešenia.
8. Bezpečnostný deficit so strednou mierou rizika má vplyv na vznik kolíznych situácií alebo možností vzniku dopravných nehôd. V prípade vzniku nehody sú jej dôsledky s vysokou pravdepodobnosťou závažnejšie ako v prípade použitia správneho technického riešenia. Posudzovateľ považuje jeho odstránenie za dôležité. Všetky bezpečnostné deficity identifikované so strednou mierou rizika obmedzujú bezpečné užívanie pozemnej komunikácie.
9. Bezpečnostný deficit s vysokou mierou rizika má zásadný vplyv na vznik kolíznych situácií a dopravných nehôd. V prípade vzniku dopravnej nehody sú jej dôsledky výrazne závažnejšie ako v prípade použitia správneho technického riešenia. Posudzovateľ považuje odstránenie za prioritné a nevyhnutné. Správca pozemnej komunikácie musí vykonať opatrenia na nápravu. Všetky bezpečnostné deficity identifikované s vysokou mierou rizika bránia bezpečnému užívaniu pozemnej komunikácie.“.
10. Za § 6 sa vkladajú § 6a a § 6b, ktoré znejú:

**„§ 6a**

**Postup vykonávania inšpekcie**

Pri vykonávaní inšpekcie sa postupuje takto:

1. opíše sa hodnotený úsek pozemnej komunikácie,
2. analyzuje sa vývoj a príčiny dopravnej nehodovosti hodnoteného úseku pozemnej komunikácie a analyzujú sa správy o nehodách,
3. zohľadnia sa počty dopravných nehôd, smrteľných zranení a ťažkých zranení počas posledných päť rokov;
4. analyzujú sa plnenia odporúčaní z predchádzajúcich správ o vykonanej inšpekcii,
5. predložia sa návrhy a odporúčania nápravných opatrení.

**§ 6b**

**Prvky posudzovania cielenej prehliadky**

Pri vykonávaní cielenej prehliadky sa posudzujú najmä tieto prvky:

1. návrhové prvky pozemných komunikácií,
2. návrhové prvky križovatky,
3. opatrenia pre chodcov, cyklistov a ostatných zraniteľných účastníkov cestnej premávky,
4. osvetlenie a vybavenie pozemných komunikácií,
5. záchytné bezpečnostné zariadenia a oplotenie,
6. vozovky,
7. mosty a tunely.“.
8. Príloha k vyhláške č. 251/2011 Z. z. sa dopĺňa sa bodom 2, ktorý znie:

„2. Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1936 z 23. októbra 2019, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 305, 26.11.2019).“.

**Čl. IV.**

Táto vyhláška nadobúda účinnosť 1. apríla 2022.