

ROZDÍLOVÁ TABULKA

Název: Návrh vyhlášky, kterou se mění vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Předkladatel: Ministerstvo dopravy

Navrhovaný právní předpis		Odpovídající předpis EU		
Ustanovení	Obsah	Celex č.	Ustanovení	Obsah
Čl. I bod 2 (§ 6 odst. 1 věta druhá)	V § 6 odst. 1 větě druhé se za slovo „mimořádné“ vkládá slovo „, podrobné“ a slova „komunikací zařazených do transevropské silniční sítě ¹⁶⁾ “ se zrušují.	32019L1936 32019L1936	Čl. 1 bod 1 (čl. 1 odst. 1) Čl. 1 bod 5 písm. b) (čl. 6 odst. 1)	Článek 1 se nahrazuje tímto: „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, inspekcí bezpečnosti silničního provozu a posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku, které provádějí členské státy. (...)“: odstavec 1 se nahrazuje tímto: „1. Členské státy zajistí, aby byly s dostatečnou četností prováděny pravidelné inspekce bezpečnosti silničního provozu s cílem zajistit odpovídající úroveň bezpečnosti příslušné silniční infrastruktury.“;
Čl. I bod 3 (§ 7a odst. 1 věta druhá)	V § 7a odst. 1 větě druhé se za slovo „správce“ vkládá slovo „pozemní“ a slova „zařazené do transevropské silniční sítě“ se nahrazují slovy „podléhající posuzování bezpečnosti pozemních	32019L1936	Čl. 1 bod 1 (čl. 1 odst. 2 a 3)	„(...)“ 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

	komunikací“.			fázi projektování, výstavby či provozu. Tato směrnice se rovněž vztahuje na silnice a na projekty silniční infrastruktury, na něž se nevztahuje odstavce 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. (...)“.
Čl. I bod 4 (§ 7a odst. 1 věta poslední)	V § 7a se na konci odstavce 1 doplňuje věta „Je-li předmětem bezpečnostní inspekce úsek pozemní komunikace s tunelem delším než 500 m, pak se provádění bezpečnostní inspekce daného mezikřižovatkového úseku pozemní komunikace účastní též pověřená osoba.“.	32019L1936	Čl. 1 bod 5 písm. d) (čl. 6 odst. 3)	odstavec 3 se nahrazuje tímto: „3. Členské státy zajistí bezpečnost úseků silniční sítě přiléhajících k silničním tunelům, na které se vztahuje směrnice 2004/54/ES, pomocí společných inspekcí 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.“
Čl. I bod 5 (§ 7a odst. 2)	V § 7a odst. 2 se za slovo „provádí“ vkládá slovo „minimálně“.	32019L1936 32019L1936	Čl. 1 bod 5 písm. d) (čl. 6 odst. 3 věta poslední) Čl. 1 bod 2 písm. e) (čl. 2 bod 7a)	„(...) 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.“ vkládá se nový bod, který zní: „7a) „pravidelnou inspekci bezpečnosti silničního

				provozu“ řádné pravidelné kontroly vlastností a závad, které z důvodu bezpečnosti vyžadují údržbové práce;“;
Čl. I bod 6 (§ 7b)	<p>Za § 7a se vkládají nové § 7b a § 7c, které včetně nadpisů znějí:</p> <p style="text-align: center;">„§ 7b Posouzení bezpečnosti pozemních komunikací v provozu (k § 18m odst. 5 zákona)</p> <p>(1) Pozemní komunikace se posuzuje podle kritérií uvedených v příloze č. 12 se zvláštním důrazem na bezpečnost pohybu zranitelných účastníků silničního provozu (např. chodci, cyklisté, motocyklisté). Pozemní komunikace se posuzuje v dělení na úseky vymezené křižovatkami s jinými silnicemi; křižovatka náleží vždy pouze do jednoho z na sebe navazujících úseků.</p> <p>(2) Posuzovaný úsek dálnice nebo silnice I. třídy se směrově oddělenými jízdními pásy se hodnotí jako úsek s</p> <p>a) vysokou úrovní bezpečnosti, pokud relativní nehodovost nepřevyšuje hodnotu 0,5 a zároveň i podle souhrnného posouzení dle ostatních kritérií jej lze hodnotit jako úsek s vysokou úrovní bezpečnosti nebo</p> <p>b) střední úrovní bezpečnosti, pokud relativní nehodovost převyšuje hodnotu 0,5 a nepřevyšuje hodnotu 0,8 a zároveň podle souhrnného posouzení dle ostatních kritérií jej lze hodnotit jako úsek se střední nebo vysokou úrovní bezpečnosti</p>	32019L1936	Čl. 1 bod 4 (čl. 5 odst. 1, 2, 4 a 6)	<p>Článek 5 se nahrazuje tímto:</p> <p>„Článek 5 Posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku</p> <p>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.</p> <p>2. Při posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku je vyhodnoceno riziko nehod a závažnosti dopadů, a to na základě:</p> <p>a) zejména vizuální prohlídky konstrukčních vlastností silnice (integrovaná bezpečnost) provedené buď na místě, nebo elektronickými prostředky a</p> <p>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.</p> <p>(...)</p> <p>4. Při provádění posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku mohou členské státy zohlednit indikativní prvky stanovené v příloze III.</p> <p>(...)</p> <p>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.“</p>

	<p>c) nízkou úrovní bezpečnosti, pokud relativní nehodovost převyšuje hodnotu 0,8 nebo podle souhrnného posouzení dle ostatních kritérií jej lze hodnotit jako úsek s nízkou úrovní bezpečnosti.</p> <p>(3) Posuzovaný úsek silnice I. třídy bez směrově oddělených jízdních pásů se hodnotí jako úsek s</p> <p>a) vysokou úrovní bezpečnosti, pokud relativní nehodovost nepřevyšuje hodnotu 1,6 a zároveň i podle souhrnného posouzení dle ostatních kritérií jej lze hodnotit jako úsek s vysokou úrovní bezpečnosti nebo</p> <p>b) střední úrovní bezpečnosti, pokud relativní nehodovost převyšuje hodnotu 1,6 a nepřevyšuje hodnotu 2,1 a zároveň podle souhrnného posouzení dle ostatních kritérií jej lze hodnotit jako úsek se střední nebo vysokou úrovní bezpečnosti</p> <p>c) nízkou úrovní bezpečnosti, pokud relativní nehodovost převyšuje hodnotu 2,1 nebo podle souhrnného posouzení dle ostatních kritérií jej lze hodnotit jako úsek s nízkou úrovní bezpečnosti.</p> <p>(4) Posuzovaný úsek silnice II. třídy se hodnotí jako úsek s</p> <p>a) vysokou úrovní bezpečnosti, pokud relativní nehodovost nepřevyšuje hodnotu 2,1 a zároveň i podle souhrnného posouzení dle ostatních kritérií jej lze hodnotit jako úsek s vysokou úrovní bezpečnosti nebo</p> <p>b) střední úrovní bezpečnosti, pokud relativní</p>			
--	--	--	--	--

	<p>nehodovost převyšuje hodnotu 2,1 a nepřevyšuje hodnotu 2,8 a zároveň podle souhrnného posouzení dle ostatních kritérií jej lze hodnotit jako úsek se střední nebo vysokou úrovní bezpečnosti</p> <p>c) nízkou úrovní bezpečnosti, pokud relativní nehodovost převyšuje hodnotu 2,8 nebo podle souhrnného posouzení dle ostatních kritérií jej lze hodnotit jako úsek s nízkou úrovní bezpečnosti.</p> <p>(5) Posuzovaný úsek silnice III. třídy se hodnotí jako úsek s</p> <p>a) vysokou úrovní bezpečnosti, pokud relativní nehodovost nepřevyšuje hodnotu 2,5 a zároveň i podle souhrnného posouzení dle ostatních kritérií jej lze hodnotit jako úsek s vysokou úrovní bezpečnosti nebo</p> <p>b) střední úrovní bezpečnosti, pokud relativní nehodovost převyšuje hodnotu 2,5 a nepřevyšuje hodnotu 3,5 a zároveň podle souhrnného posouzení dle ostatních kritérií jej lze hodnotit jako úsek se střední nebo vysokou úrovní bezpečnosti</p> <p>c) nízkou úrovní bezpečnosti, pokud relativní nehodovost převyšuje hodnotu 3,5 nebo podle souhrnného posouzení dle ostatních kritérií jej lze hodnotit jako úsek s nízkou úrovní bezpečnosti. (...)“.</p>	32019L1936	Čl. 1 bod 6 (čl. 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. (...)“.
Čl. I bod 6 (§ 7c)	„(...) § 7c Předmět podrobné prohlídky (k § 18n odst. 6 zákona) V rámci podrobné prohlídky se úseky pozemních komunikací posuzují podle kritérií uvedených v příloze č. 13.“.	32019L1936	Čl. 1 bod 6 (čl. 6a odst. 2)	„(...) Při provádění cílených inspekcí bezpečnosti silničního provozu mohou členské státy zohlednit indikativní prvky uvedené v příloze IIa. (...)“.
Čl. I bod 8 (§ 37)	V § 37 se slova „Minimální rozsah“ nahrazují slovem „Předmět“, slovo „uveden“ se nahrazuje slovy „posouzení návrhu dokumentace nebo stavby alespoň dle kritérií uvedených“ a text „č. 12“ se nahrazuje textem „č. 14“.	32008L0096	Čl. 4 odst. 2 pododst. 1	Při provádění auditů bezpečnosti silničního provozu se členské státy snaží splnit kritéria stanovená v příloze II.
Čl. I bod 9 (§ 38a odst. 1 písm. b))	V § 38a odst. 1 písm. b) se za slovo „provozu“ vkládají slova „se zvláštním zřetelem na zranitelné účastníky silničního provozu“.	32019L1936	Čl. 1 bod 8 (čl. 9 odst. 1a)	V článku 9 se vkládá nový odstavec, který zní: „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.“
Čl. I bod 10 (§ 38c)	Za § 38b se vkládá nový § 38c, který včetně nadpisu zní: „§ 38c Kritéria pro posouzení předpokládaných dopadů připravovaného záměru na bezpečnost silničního provozu (k § 18g odst. 10 zákona) Kritéria pro posouzení předpokládaných dopadů připravovaného záměru na bezpečnost silničního provozu jsou	32008L0096	Čl. 3 odst. 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.

<p>a) převažující povaha dopravy, charakter provozu na řešeném úseku, resp. v řešené oblasti stavbou ovlivněné,</p> <p>b) celková intenzita dopravy a podíl nákladní dopravy nad 3,5 tuny, skladba účastníků silničního provozu, včetně zranitelných účastníků (např. chodci, cyklisté, motocyklisté) na řešeném úseku,</p> <p>c) počty a závažnost dopravních nehod na současné infrastruktuře, která má být nahrazena či obnovena, v tabelární formě, za období nejméně předchozích 3 let,</p> <p>d) předpokládané dopady záměru z hlediska zlepšení parametrů skladebních prvků komunikace rizikových z hlediska nehodovosti a porovnání jednotlivých variant řešení, jsou-li uvažovány, s možným vývojem v případě, že záměr nebude realizován,</p> <p>e) předpokládané cílové hodnoty nehodovosti v jednotlivých variantách řešení, jsou-li uvažovány, a porovnání s možným vývojem v případě, že záměr nebude realizován,</p> <p>f) hustota realizovaných připojení na pozemní komunikaci a typy těchto připojení (mimoúrovňové, úrovňové stykové, úrovňové průsečné), relativní porovnání počtu připojení k délce pozemní komunikace,</p> <p>g) přizpůsobení jednotlivých variant, jsou-li uvažovány, sezónnosti a klimatickým podmínkám,</p> <p>h) možnosti pro odstavení vozidel pro realizaci bezpečnostní přestávky v blízkosti řešeného úseku, ať již existující nebo prokazatelně plánované, a</p>			
---	--	--	--

	<p>i) další okolnosti, které mohou mít vliv na bezpečnost silničního provozu.“.</p>	<p>32019L1936</p> <p>32019L1936</p> <p>32008L0096</p>	<p>Čl. 1 bod 6 (čl. 6b)</p> <p>Příloha bod I (Příloha I)</p> <p>Příloha I bod 2 písm. a) až d) a f) až h)</p>	<p>„(...) Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu Členské státy zajistí, že při provádění postupů stanovených v článcích 3 až 6a byly zohledněny potřeby zranitelných účastníků silničního provozu. (...)“.</p> <p>Přílohy směrnice 2008/96/ES se mění takto:</p> <p>1) Příloha I se mění takto:</p> <p>a) název se nahrazuje tímto:</p> <p>„PŘÍLOHA I</p> <p>INDIKATIVNÍ PRVKY HODNOCENÍ DOPADŮ NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU“;</p> <p>b) v oddíle 2 se písmeno e) nahrazuje tímto: „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;“.</p> <p>Prvky, které je třeba zohlednit:</p> <p>a) úmrtí a nehody; cílové hodnoty snížení v porovnání s možným vývojem v případě nečinnosti;</p> <p>b) volba trasy a povaha dopravy;</p>
--	---	---	---	--

				<p>c) možné dopady na stávající síť (např. výjezdy, křižovatky, úroňová křížení);</p> <p>d) účastníci silničního provozu, včetně zranitelných účastníků, (např. chodci, cyklisté, motocyklisté);</p> <p>(...)</p> <p>f) sezónnost a klimatické podmínky;</p> <p>g) dostatečné množství bezpečných parkovišť;</p> <p>h) seizmická aktivita.</p>
<p>Čl. I bod 12 (Příloha č. 12)</p>	<p>Příloha č. 12 včetně nadpisu zní: „Příloha č. 12 k vyhlášce č. 104/1997 Sb. Kritéria pro posouzení bezpečnosti pozemních komunikací z hlediska dopravních nehod a z hlediska závažnosti jejich dopadů (k § 18m zákona)</p> <p>a. celková intenzita silniční motorové dopravy a podíl nákladní dopravy nad 3,5 tuny na posuzovaném úseku dle posledního realizovaného sčítání dopravy</p> <p>b. intenzita pohybu zranitelných účastníků silničního provozu (např. chodci, cyklisté, motocyklisté)</p> <p>c. relativní nehodovost vypočtená dle vzorce</p>	32019L1936	<p>Čl. 1 bod 4 (čl. 5 odst. 4)</p>	<p>„(...)“ Při provádění posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku mohou členské státy zohlednit indikativní prvky stanovené v příloze III. „(...)“.</p>

	$R = \frac{N \cdot 10^6}{365 \cdot l \cdot L \cdot t}$ <p>kde: N je počet nehod za sledované období, L je délka úseku [km], I je roční průměr denních intenzit z posledního provedeného resp. dostupného sčítání dopravy [vozidel / 24 hodin] a t je sledované období [rok]</p> <p>d. posouzení dostatečnosti instalovaného svislého a vodorovného dopravního značení</p> <p>e. posouzení dopravně technického stavu pozemní komunikace</p> <p>f. další okolnosti, které mohou mít vliv na bezpečnost pozemní komunikace včetně posouzení okolí pozemní komunikace</p>	32019L1936	Čl. 1 bod 6 (čl. 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. (...)“.
		32019L1936	Příloha bod 4 (Příloha III)	Příloha III
Čl. I bod 13 (Příloha č. 13)	Za přílohu č. 12 se doplňují přílohy č. 13 a č. 14, které včetně nadpisů znějí: „Příloha č. 13 k vyhlášce č. 104/1997 Sb. Kritéria pro posouzení úseku pozemní komunikace	32019L1936	Čl. 1 bod 6 (čl. 6a odst. 2)	„(...) Při provádění cílených inspekcí bezpečnosti silničního provozu mohou členské státy zohlednit indikativní prvky uvedené v příloze IIa.

	<p>v rámci podrobné prohlídky (k § 18n zákona)</p> <ol style="list-style-type: none"> a. stavebně - technický stav pozemní komunikace (protismykové vlastnosti, odvodnění, kvalita povrchu, stav krajnic, atp.) b. posouzení dostatečnosti instalovaného svislého a vodorovného dopravního značení c. způsob zajištění přechodu komunikace do zastavěného území d. způsob zajištění bezpečnosti pohybu zranitelných účastníků silničního provozu ve vztahu k jejich intenzitě e. hustota realizovaných připojení na pozemní komunikaci a typy těchto připojení (mimoúrovňové, úrovňové stykové, úrovňové průsečné), relativní porovnání počtu připojení k délce pozemní komunikace f. posouzení stavu zabezpečení železničního přejezdu, úhlu křížení, dostatečnosti rozhledových poměrů, pokud se na dané pozemní komunikaci nachází železniční přejezd g. výskyt mostů a tunelů na posuzovaném úseku a posouzení vlivu stavebně-technického stavu mostu resp. tunelu na bezpečnost pozemní komunikace h. pevné překážky v blízkosti pozemní komunikace (např. podpěrné konstrukce, silniční vegetace, reklamní zařízení, nebezpečný tvar čel propustků, tvar příkopu) a uvedení skutečnosti, zda jsou chráněné či nechráněné (přítomnost svodidel, zábradlí či dalších prvků pasivní bezpečnosti) i. stav silniční vegetace se zvláštním 			<p>(...)</p>
--	---	--	--	--------------

	zaměřením na vegetaci ovlivňující rozhledové poměry j. další okolnosti, které mohou mít vliv na bezpečnost pozemní komunikace	32019L1936	Čl. 1 bod 6 (čl. 6b)	„(...) Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu Členské státy zajistí, že při provádění postupů stanovených v článcích 3 až 6a byly zohledněny potřeby zranitelných účastníků silničního provozu. (...)“.
		32019L1936	Příloha bod 3 (Příloha IIa)	Příloha IIa
Čl. I bod 13 (Příloha č. 14)	„(...) Příloha č. 14 k vyhlášce č. 104/1997 Sb. I. Kritéria pro posouzení návrhu dokumentace záměru (...) II. Kritéria pro posouzení návrhu projektové dokumentace (...) III. Kritéria pro posouzení provedené stavby pro zkušební provoz (...) IV. Kritéria pro posouzení dokončené stavby pro kolaudační souhlas (...)“.	32008L0096	Čl. 4 odst. 2 pododst. 1	Při provádění auditů bezpečnosti silničního provozu se členské státy snaží splnit kritéria stanovená v příloze II.
		32008L0096	Příloha II bod 1 písm. a) až m), bod 2 písm. a) až g), a i), body	1. Kritéria ve fázi návrhu projektu: a) zeměpisná poloha (např. nebezpečí sesuvů půdy, záplav, lavin), sezónní a klimatické podmínky a také seizmická aktivita;

3 a 4

- 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;

(...)

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

		32019L1936	Čl. 1 bod 6 (čl. 6b)	chování účastníků v praxi. Audity v jakékoli fázi mohou zahrnovat potřebu přehodnotit kritéria předchozích fází. „(...)“ 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. (...)“.
		32019L1936	Příloha bod 2 (Příloha II)	Příloha II

Číslo předpisu EU (kód celex)	Název předpisu EU
32019L1936	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury
32008L0096	Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury