

(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. 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 nahrádzajú 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,
5. § 2 vrátane nadpisu znie:

#### „§ 2

#### **Postup posudzovania bezpečnosti**

Pri posudzovaní bezpečnosti sa postupuje takto:

- a) analyzuje sa súčasný stav a stav pôvodného riešenia a vykoná sa ich porovnanie,
- b) 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.“.

6. Za § 3 písm. a) sa slovo „smrti“ nahrádza slovami „ťažkého zranenia alebo s následkom usmrtenia“.

7. V § 3 písm. b) sa vypúšťajú slová „a počtu usmrtení“.

8. 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).

9. § 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.“.

10. § 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.

11. § 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:

- a) bezpečnostný deficit s nízkou mierou rizika,
- b) bezpečnostný deficit so strednou mierou rizika,
- c) bezpečnostný deficit s vysokou mierou rizika.

(4) 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.

(5) 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.

(6) 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.“.

12. Za § 6 sa vkladajú § 6a a § 6b, ktoré znejú:

**„§ 6a**  
**Postup vykonávania inšpekcie**

Pri vykonávaní inšpekcie sa postupuje takto:

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

**§ 6b**  
**Prvky posudzovania cieľenej prehliadky**

Pri vykonávaní cieľenej prehliadky sa posudzujú najmä tieto prvky:

- a) návrhové prvky pozemných komunikácií,
- b) návrhové prvky križovatky,
- c) opatrenia pre chodcov, cyklistov a ostatných zraniteľných účastníkov cestnej premávky,
- d) osvetlenie a vybavenie pozemných komunikácií,
- e) záchytné bezpečnostné zariadenia a oplotenie,
- f) vozovky,
- g) mosty a tunely.“.

13. 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. II.**

Táto vyhláška nadobúda účinnosť 1. apríla 2022.