

**DIRECTIVE 2008/96/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL  
of 19 November 2008 on road infrastructure safety management**

UOFFISIELL OVERSETTELSE

# EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDIREKTIV 2008/96/EF

av 19. november 2008

## om sikkerhetsstyring av veiinfrastrukturen

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 71 nr. 1 bokstav c),

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité<sup>(1)</sup>,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(2)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det transeuropeiske veinettet, som er definert i europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett<sup>(3)</sup>, er avgjørende for integreringen og samhørigheten i Europa, og for at det skal oppnås et høyt velferdsnivå. Det bør særlig garanteres et høyt sikkerhetsnivå.
- 2) I sin hvitbok av 12. september 2001, «Europeisk transportpolitikk fram mot 2010: Veivalg for fremtiden», pekte Kommisjonen på nødvendigheten av å gjennomføre sikkerhetsmessige konsekvensanalyser og trafikksikkerhetsrevisjoner for å kartlegge og utbedre veistrekningene i Fellesskapet med høy ulykkeskonsentrasjon. Den satte også som mål å halvere antallet dødsfall på veiene i Den europeiske union mellom 2001 og 2010.
- 3) I sin meddelelse av 2. juni 2003, «Europeisk handlingsprogram for trafikksikkerhet – halvering av antallet trafikkofer i Den europeiske union innen 2010: Et felles ansvar», utpekte Kommisjonen veiinfrastrukturen til den tredje søylen i trafikksikkerhetspolitikken som bør gi et betydelig bidrag til å oppfylle Fellesskapets mål om å redusere antallet ulykker.
- 4) I de senere årene er det gjort vesentlige framskritt innen kjøretøykonstruksjon (sikkerhetstiltak, utvikling og bruk av ny teknologi) som har bidratt til å redusere antallet ulykkesofre i trafikken. Dersom det skal være mulig å nå målet som er satt for 2010, må det treffes tiltak også på andre områder. Det er store muligheter for å forbedre sikkerhetsstyringen av veiinfrastrukturen, og disse mulighetene må utnyttes.

<sup>(1)</sup> EUT C 168 av 20.7.2007, s. 71.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 19. juni 2008 (ennå ikke offentliggjort i EFT) og rådsbeslutning av 20. oktober 2008.

<sup>(3)</sup> EFT L 228 av 9.9.1996, s. 1.

- 5) Fastsettelse av egnede framgangsmåter er avgjørende for å forbedre sikkerheten i det transeuropeiske veinettets infrastruktur. Trafikksikkerhetsmessige konsekvensanalyser bør vise, på et strategisk plan, de trafikksikkerhetsmessige følgene av ulike prosjekteringsalternativer i forbindelse med et infrastrukturprosjekt, og slike analyser bør spille en viktig rolle ved valg av veistrekninger. Resultatene av trafikksikkerhetsmessige konsekvensanalyser kan framlegges i en rekke ulike dokumenter. Dessuten bør trafikksikkerhetsrevisjoner på en detaljert måte kartlegge faremomenter i et veiinfrastrukturprosjekt. Det er derfor hensiktsmessig å fastsette framgangsmåter som skal følges på disse to områdene for å øke sikkerheten i det transeuropeiske veinettets veiinfrastruktur, idet veitunneler som er omfattet av europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/54/EF om minstekrav til sikkerhet i tunneler i det transeuropeiske veinettet<sup>(1)</sup>, bør unntas.
- 6) Flere medlemsstater har allerede velfungerende systemer for sikkerhetsstyring av veiinfrastrukturen. Disse medlemsstatene bør få fortsette å bruke sine eksisterende metoder, forutsatt at disse er forenlige med målene i dette direktiv.
- 7) Forskning er avgjørende for å forbedre sikkerheten på veiene i Den europeiske union. Utvikling og presentasjon av komponenter, tiltak og metoder (herunder telematikk) og formidling av forskningsresultater spiller en viktig rolle når det gjelder å øke sikkerheten i veiinfrastrukturen.
- 8) Sikkerheten på eksisterende veier bør heves ved at investeringene rettes inn mot de veistrekningene der ulykkeskonsentrasjonen er høyest og/eller der muligheten for å redusere antallet ulykker er størst. Førerne bør bli varslet om veistrekninger med høy ulykkeskonsentrasjon, slik at de kan tilpasse sin atferd og i større grad overholde trafikkreglene, særlig fartsgrensene.
- 9) En sikkerhetsrangering av veinettet kan gi merkbare resultater umiddelbart etter at den er gjennomført. Når veistrekninger med høy ulykkeskonsentrasjon er kartlagt og utbedringstiltak er iverksatt, bør forebyggende sikkerhetsinspeksjoner få en mer betydningsfull rolle. Regelmessige inspeksjoner er avgjørende for å forebygge mulige farer for alle trafikanter, herunder myke trafikanter, også i forbindelse med veiarbeider.
- 10) Medlemsstatene bør sørge for at sikkerhetspersonale får nødvendige, ajourførte kunnskaper gjennom opplæring og sertifisering ved bruk av opplæringsprogrammer og kvalifiseringshjelpemidler som er validert av medlemsstatene.
- 11) Med henblikk på å forbedre sikkerheten på veiene i Den europeiske union bør det opprettes ordninger som sikrer en hyppigere og mer samordnet utveksling av beste praksis mellom medlemsstatene.
- 12) For å sikre høy trafikksikkerhet på veiene i Den europeiske union bør medlemsstatene fastsette retningslinjer for sikkerhetsstyring av veiinfrastrukturen. Meddelelse av disse retningslinjene til Kommisjonen og regelmessig rapportering om gjennomføringen av dem, bør bane veien for en systematisk forbedring av infrastructuresikkerheten på fellesskapsplan og med tiden danne grunnlag for utvikling av et mer effektivt system. Rapporteringen om gjennomføringen av retningslinjene bør dessuten bidra til at andre

---

<sup>(1)</sup> EUT L 167 av 30.4.2004, s. 39.

medlemsstater kan finne de mest effektive løsningene, og systematisk innsamling av data fra før/etter-undersøkelser bør gjøre det mulig å velge de mest effektive tiltakene for framtiden.

- 13) Bestemmelsene om investeringer i forbindelse med trafikksikkerhet i dette direktiv bør ikke berøre medlemsstatenes rett til å investere i vedlikehold av veinettet.
- 14) Ettersom målene for dette direktiv, som er å fastsette framgangsmåter for å sikre gjennomgående høy trafikksikkerhet på alle veier i det transeuropeiske veinettet, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene, og derfor, på grunn av tiltakets virkninger, lettere kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet, som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel, går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 15) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen<sup>(1)</sup>.
- 16) Kommisjonen bør særlig gis myndighet til å fastsette de kriterier som er nødvendige for å forbedre metodene for trafikksikkerhetsstyring og for å tilpasse vedleggene til den tekniske utvikling. Ettersom det dreier seg om allmenne tiltak for å endre ikke-vesentlige deler av dette direktiv, blant annet ved å supplere dem med nye ikke-vesentlige deler, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll i henhold til artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 17) Det er viktig at det finnes et tilstrekkelig antall parkeringsplasser langs veiene, ikke bare for å forebygge kriminalitet, men også med tanke på trafikksikkerheten. Parkeringsplasser gir førerne mulighet for å ta hvilepauser i god tid og fortsette reisen helt konsentrert. Å sørge for et tilstrekkelig antall sikre parkeringsplasser bør derfor være en integrert del av sikkerhetsstyringen av veiinfrastrukturen.
- 18) I samsvar med punkt 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming<sup>(2)</sup>, oppfordres medlemsstatene til, for sin egen del og i Fellesskapets interesse, å utarbeide egne tabeller, som så langt det er mulig illustrerer sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene, og til å offentliggjøre disse tabellene —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

### *Artikkel 1*

#### **Formål og virkeområde**

1. Dette direktiv krever at medlemsstatene fastsetter og gjennomfører framgangsmåter for trafikksikkerhetsmessige konsekvensanalyser, trafikksikkerhetsrevisjoner, sikkerhetsstyring av veinettet og sikkerhetsinspeksjoner.

<sup>(1)</sup> EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

<sup>(2)</sup> EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

2. Dette direktiv gjelder for veier som inngår i det transeuropeiske veinettet, uansett om de er i prosjekteringsfasen, under anlegging eller i bruk.
3. Medlemsstatene kan også anvende bestemmelsene i dette direktiv som god praksis på nasjonal veitransportinfrastruktur som ikke inngår i det transeuropeiske veinettet, og som helt eller delvis er anlagt med fellesskapsfinansiering.
4. Dette direktiv gjelder ikke for veitunneler som omfattes av direktiv 2004/54/EF.

## *Artikkel 2*

### **Definisjoner**

I dette direktiv menes med:

1. «transeuropeisk veinett» veinettet som er angitt i avsnitt 2 i vedlegg I til vedtak nr. 1692/96/EF,
2. «vedkommende organ» enhver offentlig eller privat organisasjon opprettet på nasjonalt, regionalt eller lokalt plan som deltar i gjennomføringen av dette direktiv på grunnlag av sin kompetanse, herunder organisasjoner som var utpekt som vedkommende organer før ikrafttredelsen av dette direktiv, forutsatt at de oppfyller kravene i dette direktiv,
3. «trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse» en strategisk sammenlignende analyse av de følger en ny vei eller en vesentlig endring av det eksisterende veinettet vil få for veinettets sikkerhetsnivå,
4. «trafikksikkerhetsrevisjon» en uavhengig, detaljert, systematisk og teknisk sikkerhetskontroll av et veiinfrastrukturprosjekts utformingsmessige egenskaper, som omfatter alle faser fra prosjektering til innledende bruk,
5. «rangering av veistrekninger med høy ulykkeskonsentrasjon» en metode for å kartlegge, analysere og rangere strekninger i veinettet som har vært i bruk i mer enn tre år, og der det har inntruffet et stort antall dødsulykker i forhold til trafikkmengden,
6. «sikkerhetsrangering av veinettet» en metode for å kartlegge, analysere og klassifisere deler av det eksisterende veinettet ut fra mulighetene for å forbedre sikkerheten og redusere ulykkeskostnadene,
7. «sikkerhetsinspeksjon» en ordinær periodisk kontroll av forhold og mangler som av sikkerhetsårsaker krever at det utføres vedlikehold,
8. «retningslinjer» tiltak som vedtas av medlemsstatene og som fastsetter de trinnene som skal følges og de faktorene det skal tas hensyn til ved anvendelsen av sikkerhetsframgangsmåtene fastsatt i dette direktiv,
9. «infrastrukturprosjekt» et prosjekt som omfatter anlegging av ny veiinfrastruktur eller en vesentlig endring av det eksisterende veinettet, og som påvirker trafikkstrømmen.

### Artikkel 3

#### Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse av infrastrukturprosjekter

1. Medlemsstatene skal sørge for at det gjennomføres en trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse i forbindelse med alle infrastrukturprosjekter.
2. Den trafikksikkerhetsmessige konsekvensanalysen skal gjennomføres i den innledende prosjekteringsfasen før infrastrukturprosjektet blir godkjent. I den forbindelse skal medlemsstatene bestrebe seg på å oppfylle kriteriene i vedlegg I.
3. Den trafikksikkerhetsmessige konsekvensanalysen skal angi de trafikksikkerhetsmessige vurderingene som har bidratt til valget av den foreslåtte løsningen. Den skal dessuten inneholde alle relevante opplysninger som er nødvendige for å foreta en nytte- og kostnadsanalyse av de ulike alternativene som er analysert.

### Artikkel 4

#### Trafikksikkerhetsrevisjoner av infrastrukturprosjekter

1. Medlemsstatene skal sørge for at det gjennomføres trafikksikkerhetsrevisjoner i forbindelse med alle infrastrukturprosjekter.
2. Ved gjennomføring av trafikksikkerhetsrevisjoner skal medlemsstatene bestrebe seg på å oppfylle kriteriene i vedlegg II.

Medlemsstatene skal sørge for at det utnevnes en revisor til å revidere et infrastrukturprosjekts utformingsmessige egenskaper.

Revisoren skal utnevnes i samsvar med bestemmelsene i artikkel 9 nr. 4 og skal ha den nødvendige kompetanse og opplæring som fastsatt i artikkel 9. Dersom revisjonen gjennomføres av en gruppe, skal minst ett medlem av gruppen inneha et dyktighetsbevis som fastsatt i artikkel 9 nr. 3.

3. Trafikksikkerhetsrevisjoner skal utgjøre en integrert del av utformingen av infrastrukturprosjektet under forprosjekteringen, prosjekteringen, i fasen umiddelbart før ibruktakingsamt i den innledende bruksfasen.
4. Medlemsstatene skal sørge for at revisoren angir de elementene i utformingen som er avgjørende for sikkerheten, i en revisjonsrapport for hver fase av infrastrukturprosjektet. Dersom det avdekkes farlige forhold under revisjonen, men utformingen ikke utbedres innen utgangen av den relevante fasen i henhold til vedlegg II, skal vedkommende organ angi årsakene til dette i et vedlegg til rapporten.
5. Medlemsstatene skal sørge for at rapporten nevnt i nr. 4 fører til at det gis egnede anbefalinger fra et sikkerhetssynspunkt.

### Artikkel 5

#### Sikkerhetsrangering og sikkerhetsstyring av det eksisterende veinettet

1. Medlemsstatene skal sørge for at rangeringen av veistrekn timer med høy ulykkeskonsentrasjon og sikkerhetsrangeringen av veinettet gjennomføres på grunnlag av undersøkelser av driften av veinettet, som skal foretas minst hvert tredje år. I den forbindelse skal medlemsstatene bestrebe seg på å oppfylle kriteriene i vedlegg III.
2. Medlemsstatene skal sørge for at veistrekn timer som bør prioriteres høyere i henhold til resultatene fra rangeringen av veistrekn timer med høy ulykkeskonsentrasjon og fra sikkerhetsrangeringen av veinettet, blir vurdert av ekspertgrupper gjennom besøk på stedet og på bakgrunn av elementene nevnt i vedlegg III nr. 3. Minst ett medlem av ekspertgruppen skal oppfylle kravene fastsatt i artikkel 9 nr. 4 bokstav a).
3. Medlemsstatene skal sørge for at utbedringstiltak rettes inn mot veistrekn timer nevnt i nr. 2. Tiltakene nevnt i vedlegg III nr. 3 bokstav e) skal prioriteres, idet det skal legges vekt på de tiltakene som gir det beste forholdet mellom nytte og kostnader.
4. Medlemsstatene skal sørge for passende skilting som varsler trafikantene om deler av veiinfrastrukturen der det pågår veiarbeid som kan utgjøre en fare for trafikantenes sikkerhet. Denne skiltingen skal også omfatte skilter som er synlige både om dagen og om natten, og som er satt opp på sikker avstand, og den skal være i samsvar med bestemmelsene i Wien-konvensjonen av 1968 om veitrafikkskilt og -signaler.
5. Medlemsstatene skal sørge for at trafikantene på egnet måte blir informert om veistrekn timer med høy ulykkeskonsentrasjon. Dersom en medlemsstat beslutter å bruke skilting, skal denne være i samsvar med bestemmelsene i Wien-konvensjonen av 1968 om veitrafikkskilt og -signaler.

### Artikkel 6

#### Sikkerhetsinspeksjoner

1. Medlemsstatene skal sørge for at det gjennomføres sikkerhetsinspeksjoner av de veiene som er i bruk, for å kartlegge egenskaper som har betydning for trafikksikkerheten, og for å forebygge ulykker.
2. Sikkerhetsinspeksjonene skal omfatte periodiske inspeksjoner av veinettet og undersøkelser av de mulige virkningene av veiarbeider på trafikksikkerheten.
3. Medlemsstatene skal sørge for at vedkommende organ gjennomfører periodiske inspeksjoner. Inspeksjonene skal foretas tilstrekkelig ofte til å garantere at den berørte veiinfrastrukturen har et tilfredsstillende sikkerhetsnivå.
4. Uten at det berører de retningslinjene som fastsettes i henhold til artikkel 8, skal medlemsstatene fastsette retningslinjer for midlertidige sikkerhetstiltak i forbindelse med veiarbeider. De skal også opprette en egnet inspeksjonsordning for å sikre at disse retningslinjene anvendes på riktig måte.

## Artikkel 7

### Behandling av data

1. Medlemsstatene skal sørge for at vedkommende organ utarbeider en ulykkesrapport for hver dødsulykke som inntreffer på en vei som omhandlet i artikkel 1 nr. 2. Medlemsstatene skal bestrebe seg på å inkludere alle elementene oppført i vedlegg IV i denne rapporten.
2. Medlemsstatene skal beregne den gjennomsnittlige sosiale kostnaden ved en dødsulykke og den gjennomsnittlige sosiale kostnaden ved en alvorlig ulykke som inntreffer på deres territorium. Medlemsstatene kan velge å spesifisere kostnadssatsene ytterligere, og satsene skal ajourføres minst hvert femte år.

## Artikkel 8

### Fastsettelse og meddelelse av retningslinjer

1. Medlemsstatene skal sørge for at det innen 19. desember 2011 vedtas retningslinjer for å hjelpe de vedkommende organer med å anvende dette direktiv, dersom det ikke allerede finnes slike retningslinjer.
2. Medlemsstatene skal meddele disse retningslinjene til Kommisjonen innen tre måneder etter at de er vedtatt eller endret.
3. Kommisjonen skal offentliggjøre dem på et offentlig nettsted.

## Artikkel 9

### Utnevning og opplæring av revisorer

1. Medlemsstatene skal sørge for at det innen 19. desember 2011 vedtas opplæringsprogrammer for trafikksikkerhetsrevisorer, dersom det ikke allerede finnes slike programmer.
2. Medlemsstatene skal sørge for at trafikksikkerhetsrevisorer som utfører oppgaver i henhold til dette direktiv, får en grunnopplæring som bekreftes med tildeling av et dyktighetsbevis, og at de regelmessig deltar i videreopplæring.
3. Medlemsstatene skal sørge for at trafikksikkerhetsrevisorer innehar et dyktighetsbevis. Dyktighetsbeviser som er tildelt før ikrafttredelsen av dette direktiv, skal anerkjennes.
4. Medlemsstatene skal sørge for at følgende krav oppfylles ved utnevning av revisorer:
  - a) revisorene skal ha relevant erfaring eller opplæring i veiutforming, tekniske trafikksikkerhetsløsninger og ulykkesanalyse,
  - b) fra to år etter at medlemsstatene har vedtatt retningslinjer i henhold til artikkel 8, skal trafikksikkerhetsrevisjoner bare utføres av revisorer som oppfyller kravene fastsatt i nr. 2 og 3, eller av grupper som omfatter slike revisorer,



- c) revisorene skal ikke på revisjonstidspunktet være involvert i utformingen eller driften av infrastrukturprosjektet de er satt til å revidere.

#### *Artikkel 10*

### **Utteksling av beste praksis**

For å bedre sikkerheten på veier i Den europeiske union som ikke inngår i det transeuropeiske veinettet, skal Kommisjonen opprette et enhetlig system for utveksling av beste praksis mellom medlemsstatene som blant annet omfatter eksisterende prosjekter for veiinfrastruktursikkerhet og utprøvd trafikksikkerhetsteknologi.

#### *Artikkel 11*

### **Løpende forbedring av sikkerhetsstyringspraksis**

1. Kommisjonen skal fremme og strukturere utvekslingen av kunnskaper og beste praksis mellom medlemsstatene på grunnlag av erfaringer fra eksisterende relevante internasjonale fora, med henblikk på å oppnå en løpende forbedring av praksis for sikkerhetsstyring av veiinfrastruktur i Den europeiske union.
2. Kommisjonen skal bistås av komiteen nevnt i artikkel 13. Dersom det er behov for særlige tiltak, skal disse vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll i artikkel 13 nr. 3.
3. Når det er hensiktsmessig, kan relevante ikke-statlige organisasjoner som er aktive på området veiinfrastruktursikkerhet og forvaltning av veiinfrastruktur, rådspørres i forbindelse med tekniske sikkerhetsspørsmål.

#### *Artikkel 12*

### **Tilpasning til den tekniske utvikling**

Vedleggene til dette direktiv skal tilpasses for å ta hensyn til den tekniske utvikling etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 13 nr. 3.

#### *Artikkel 13*

### **Komiteframgangsmåte**

1. Kommisjonen skal bistås av en komité.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1–4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

#### *Artikkel 14*

#### **Innarbeiding i nasjonal lovgivning**

1. Medlemsstatene skal innen 19. desember 2010 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene.
2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

#### *Artikkel 15*

#### **Ikrafttredelse**

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

#### *Artikkel 16*

#### **Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Strasbourg, 19. november 2008.

*For Europaparlamentet*

H.-G. PÖTTERING

*President*

*For Rådet*

J.-P. JOUYET

*Formann*

## VEDLEGG I

**TRAFIKKSIKKERHETSMESSIG KONSEKVENSANALYSE AV  
INFRASTRUKTURPROSJEKTER**

1. Elementer i en trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse:
  - a) problemdefinisjon,
  - b) nåværende situasjon og mulige følger dersom det ikke iverksettes tiltak,
  - c) trafikksikkerhetsmål,
  - d) analyse av de foreslåtte alternativenes konsekvenser for trafikksikkerheten,
  - e) sammenligning av alternativene, herunder nytte- og kostnadsanalyse,
  - f) presentasjon av de forskjellige mulige løsningene.
  
2. Faktorer som skal tas i betraktning:
  - a) dødsfall og ulykker, reduksjonsmål kontra mulige følger dersom det ikke iverksettes tiltak,
  - b) rutevalg og trafikk mønstre,
  - c) mulig innvirkning på det eksisterende veinettet (f.eks. avkjøringer, veikryss, planoverganger),
  - d) trafikanter, herunder myke trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklist, motorsyklist),
  - e) trafikk (f.eks. trafikkmengde, trafikktype),
  - f) årstidsbestemte og klimatiske forhold,
  - g) tilstedeværelse av et tilstrekkelig antall sikre parkeringsplasser,
  - h) seismisk aktivitet.

## VEDLEGG II

**TRAFIKKSIKKERHETSREVISJON AV INFRASTRUKTURPROSJEKTER**

1. Kriterier i forprosjekteringsfasen:
  - a) geografisk beliggenhet (f.eks. risiko for jordras, flom, snøras), årstidsbestemte og klimatiske forhold samt seismisk aktivitet,
  - b) typer av og avstand mellom forgreninger,
  - c) antall og type kjørefelt,
  - d) typer av trafikk som tillates på den nye veien,
  - e) veiens funksjon innenfor veinettet,
  - f) værforhold,
  - g) kjørehastigheter,
  - h) tverrsnitt (f.eks. bredde på kjørebane, sykkelstier, gangstier);
  - i) horisontal og vertikal profil,
  - j) sikt,
  - k) utforming av forgreninger,
  - l) offentlige transportmidler og offentlig infrastruktur,
  - m) planoverganger.
2. Kriterier i prosjekteringsfasen:
  - a) trasé,
  - b) enhetlig skilting og veimerking,
  - c) belysning av opplyste veier og veikryss,
  - d) utstyr langs veien,
  - e) miljø langs veien, herunder vegetasjon,
  - f) faste hindringer i veikanten,
  - g) sikre parkeringsplasser,
  - h) myke trafikanter (f.eks. fotgjengere, syklist, motorsyklister),
  - i) brukervennlig tilpasning av veisikringsinnretninger (midtrabatter og autovern for å forebygge farer for myke trafikanter).

3. Kriterier i fasen umiddelbart før ibruktaking:
  - a) trafikantenes sikkerhet og sikten under forskjellige forhold, f.eks. i mørket og under normale værforhold,
  - b) lesbarheten av trafikkskilter og veimerking,
  - c) veidekkets tilstand.
4. Kriterier i den innledende bruksfasen: vurdering av trafikksikkerheten i lys av trafikantenes faktiske atferd.

I alle faser kan revisjoner gjøre det nødvendig å vurdere kriterier fra tidligere faser på nytt.

*VEDLEGG III*

**RANGERING AV VEISTREKNINGER MED HØY ULYKKESKONSENTRASJON  
OG SIKKERHETS RANGERING AV VEINETTET**

**1. Kartlegging av veistrekninger med høy ulykkeskonsentrasjon**

Kartleggingen av veistrekninger med høy ulykkeskonsentrasjon skal minst ta hensyn til antall dødsulykker som har inntruffet i tidligere år per lengdeenhet vei i forhold til trafikkmengden, og, for veikryss, antall slike ulykker per krysningspunkt.

**2. Kartlegging av strekninger som skal analyseres i forbindelse med sikkerhetsrangering av veinettet**

Ved kartleggingen av strekninger som skal analyseres i forbindelse med sikkerhetsrangering av veinettet, skal det tas hensyn til mulighetene for å redusere ulykkeskostnadene. Veistrekningene skal deles inn i kategorier. For hver veikategori skal veistrekningene analyseres og rangeres ut fra sikkerhetsfaktorer, for eksempel ulykkeskonsentrasjon, trafikkmengde og trafikktipe.

For hver veikategori skal det etter sikkerhetsrangeringen av veinettet utarbeides en prioriteringsliste over veistrekninger der en forbedring av infrastrukturen forventes å være svært effektiv.

**3. Elementer som skal vurderes ved ekspertgruppers besøk på stedet:**

- a) beskrivelse av veistrekingen,
- b) henvisning til eventuelle tidligere rapporter om samme veistrekning,
- c) analyse av eventuelle ulykkesrapporter,
- d) antall dødsulykker og ulykker med alvorlige personskader i de tre foregående årene,
- e) en rekke mulige utbedringstiltak som skal iverksettes innenfor ulike tidsrammer under hensyn til for eksempel:
  - fjerning eller sikring av faste hindringer i veikanten,
  - senking av fartsgrensene og strengere lokale fartskontroller,
  - forbedring av sikten under forskjellige vær- og lysforhold,
  - forbedring av sikkerhetstilstanden til utstyr langs veien, f.eks. veisikringsinnretninger,
  - forbedring av ensartethet, synlighet, lesbarhet og plassering av veimerking (herunder bruk av rumlestriper), skilter og signaler,
  - vern mot stein-, jord- og snøras,

- forbedring av veigrepet / veidekkets struktur,
- ombygging av veisikringsinnretninger,
- anlegging og forbedring av midtrabatter,
- endring av forbikjøringsmuligheter,
- forbedring av forgreninger, herunder planoverganger,
- endring av profil,
- endring av veibredde, anlegging av veiskuldrer,
- installasjon av systemer for trafikkstyring og -overvåking,
- reduksjon av mulige konflikter med myke trafikanter,
- oppgradering av veien til gjeldende standarder for utforming,
- reparasjon eller utskiftning av veidekke,
- bruk av intelligente trafikkskilter,
- forbedring av intelligente transportsystemer og telematikkjenester med henblikk på samtrafikkevne, nødssituasjoner og skilting.

## VEDLEGG IV

## OPPLYSNINGER OM ULYKKER I ULYKKESRAPPORTER

Ulykkesrapporter skal inneholde følgende elementer:

1. en mest mulig nøyaktig angivelse av ulykkesstedet,
2. bilder og/eller tegninger av ulykkesstedet,
3. dato og klokkeslett for ulykken,
4. opplysninger om veien, f.eks. områdetype, veitype, type forgrening, herunder signaler, antall kjørefelt, veimerking, veidekke, lys- og værforhold, fartsgrense og hindringer i veikanten,
5. ulykkens omfang, herunder antall døde og skadde, om mulig i henhold til felles kriterier som fastsettes etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll i artikkel 13 nr. 3,
6. opplysninger om personer som er innblandet, f.eks. alder, kjønn, nasjonalitet, alkoholinnhold i blodet, samt opplysning om hvorvidt sikkerhetsutstyr er brukt eller ikke,
7. opplysninger om kjøretøyer som er innblandet (type, alder, land, eventuelt sikkerhetsutstyr, dato for siste periodiske kjøretøykontroll i henhold til gjeldende lovgivning),
8. opplysninger om ulykken, f.eks. ulykkestype, kollisjonstype, kjøretøyets bevegelse og førerens manøvrering,
9. om mulig opplysninger om hvor lang tid som er gått fra ulykkestidspunktet til registreringen av ulykken eller til nødtjenestens ankomst.