

DIREKTIVER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2008/96/EF

af 19. november 2008

om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske
Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, litra c),

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske
og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det transeuropæiske transportnet, som er defineret i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet ⁽³⁾, har stor betydning for den europæiske integration og samhørighed samt for opnåelsen af et højt velfærdsniveau. Der bør i den forbindelse navnlig skabes garanti for et højt sikkerhedsniveau.
- (2) Kommissionen nævnte i sin hvidbog af 12. september 2001 »Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« behovet for at gennemføre sikkerhedsmæssige konsekvensanalyser og trafikikkerhedsrevisioner for at udpege og forvalte vejstrækninger i Fællesskabet med en høj ulykkeskoncentration. Målet om at halvere antallet af trafikdræbte på vejene i Den Europæiske Union mellem 2001 og 2010 blev også fastsat i denne.
- (3) I sin meddelelse af 2. juni 2003 »Europæisk handlingsprogram for trafikikkerheden — Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: en fælles opgave« udpegede Kommissionen vejinfrastrukturen som

den tredje søjle i trafikikkerhedspolitikken, der bør yde et betydeligt bidrag til at opfylde EU's mål om at nedbringe antallet af ulykker.

- (4) I løbet af de seneste år er der sket betydelige forbedringer af køretøjerne (sikkerhedsforanstaltninger, udvikling og anvendelse af ny teknologi), som har medvirket til at nedbringe antallet af trafikofre. Hvis målet for 2010 skal nås, er det imidlertid nødvendigt at yde en indsats på andre områder. Der er gode muligheder for at forbedre forvaltningen af vejinfrastrukturens sikkerhed, og de skal udnyttes.
- (5) Indførelsen af egnede procedurer er afgørende som værktøj til at forbedre sikkerheden i det transeuropæiske vejnets infrastruktur. Trafikkerhedsmæssige konsekvensanalyser i forbindelse med projektplanlægningen bør på et strategisk niveau påvise konsekvenserne for trafikikkerheden af forskellige varianter af et infrastrukturprojekt, og de bør spille en vigtig rolle i forbindelse med udvælgelse af strækninger. Resultaterne af trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyser kan registreres i en række dokumenter. Desuden bør trafikikkerhedsrevisioner på en udførlig måde afdække sikkerhedskompromitterende faktorer i et vejinfrastrukturprojekt. Det er derfor hensigtsmæssigt at etablere procedurer for disse to områder med henblik på at øge sikkerheden i vejinfrastrukturen på det transeuropæiske vejnet, men vej-tunneller bør dog ikke være omfattet, når de hører under Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/54/EF af 29. april 2004 om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet ⁽⁴⁾.
- (6) En række medlemsstater har allerede velfungerende systemer til sikkerhedsforvaltning af vejinfrastrukturene. Disse lande bør have mulighed for fortsat at anvende deres nuværende metoder, for så vidt som de er i overensstemmelse med dette direktivs mål.
- (7) Forskning er et vigtigt instrument til forbedring af sikkerheden på vejene i Den Europæiske Union. Udvikling og demonstration af komponenter, foranstaltninger og metoder (herunder telematik) og formidling af forskningsresultater spiller en vigtig rolle for forbedring af vejinfrastrukturens sikkerhed.

⁽¹⁾ EUT C 168 af 20.7.2007, s. 71.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 19.6.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 20.10.2008.

⁽³⁾ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 167 af 30.4.2004, s. 39.

- (8) De eksisterende vejes sikkerhed bør forbedres ved at målrette investeringer mod vejstrækninger med den højeste ulykkeskoncentration og/eller med det største potentiale for at reducere antallet af ulykker. For at sætte trafikanterne i stand til at tilpasse deres adfærd og i højere grad overholde færdselsreglerne, navnlig hvad angår hastighedsbegrænsninger, bør de advares på vejstrækninger med en høj ulykkeskoncentration.
- (9) Rangordning af vejnettets sikkerhed kan umiddelbart skabe mærkbare resultater efter indførelsen. Når vejstrækninger med en høj ulykkeskoncentration er blevet undersøgt, og der er truffet afhjælpende forholdsregler, bør forebyggende sikkerhedsinspektioner få en mere betydende rolle. Jævnlig inspektioner er et vigtigt redskab til at forebygge mulige farer for alle trafikanter, herunder bløde trafikanter, bl.a. ved vejarbejder.
- (10) Det bør ved uddannelse og certificering af sikkerhedspersonale på grundlag af undervisningsplaner og værktøjer til efterprøvelse af kompetencer, som er valideret af medlemsstaterne, sikres, at fagfolkene tilegner sig den nødvendige, ajourførte viden.
- (11) Med henblik på at forbedre sikkerheden på vejene i Den Europæiske Union bør der sikres en mere hyppig og samordnet udveksling af bedste praksis mellem medlemsstaterne.
- (12) For at sikre et højt trafikikkerhedsniveau på vejene i Den Europæiske Union bør medlemsstaterne anvende retningslinjer for forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed. Anmeldelsen af sådanne retningslinjer til Kommissionen og regelmæssig rapportering om gennemførelsen af disse bør bane vejen for en systematisk forbedring af sikkerheden i infrastrukturen på fællesskabsplan og med tiden danne grundlag for at effektivisere systemet. Rapporteringen om gennemførelsen af retningslinjerne vil endvidere gøre det muligt for andre medlemsstater at finde frem til, hvilke løsninger der er mest effektive for dem, og den systematiske indsamling af data fra forudgående og opfølgende undersøgelser bør gøre det muligt at udvælge de mest effektive forholdsregler med henblik på den fremtidige indsats.
- (13) Dette direktivs bestemmelser om investeringer i trafikikkerhed bør finde anvendelse uden at indskrænke medlemsstaternes kompetence med hensyn til investeringer i vedligeholdelse af vejnettet.
- (14) Målet for dette direktiv, nemlig at etablere procedurer for at sikre et ensartet, højt trafikikkerhedsniveau på hele det transeuropæiske vejnet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens virkninger bedre nås på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (15) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (16) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelser til at fastsætte de nødvendige kriterier for forbedring af praksis for forvaltning af trafikikkerheden og for tilpasning af bilagene til den tekniske udvikling. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (17) Et tilstrækkeligt antal parkeringspladser langs vejene er meget vigtigt, ikke blot for forebyggelse af kriminalitet, men også for trafikikkerheden. Parkeringspladser gør det muligt for førerne at holde hvilepauser i tide og at fortsætte rejsen fuldt koncentreret. Tilrådighedstilveje af et tilstrækkeligt antal sikre parkeringspladser bør derfor være en fast del af forvaltningen af vejinfrastrukturens sikkerhed.
- (18) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ⁽²⁾ tilskyndes medlemsstaterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål og anvendelsesområde

1. Ved dette direktiv kræves det, at medlemsstaterne fastsætter og gennemfører procedurer for trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyser, trafikikkerhedsrevisioner, forvaltning af vejnettets sikkerhed og sikkerhedsinspektioner.
2. Dette direktiv gælder for veje, som udgør en del af det transeuropæiske vejnet, uanset om de er i projekterings-, anlægs- eller driftsfasen.
3. Medlemsstaterne kan også som god praksis anvende bestemmelserne i dette direktiv på nationale veje, der ikke indgår i det transeuropæiske vejnet, og som helt eller delvis er bygget for fællesskabsmidler.

⁽¹⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

4. Dette direktiv gælder ikke for vej-tunneller, som er omfattet af direktiv 2004/54/EF.

Artikel 2

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

- 1) »det transeuropæiske vejnet«: det vejnet, der er anført i afsnit 2 i bilag I til beslutning nr. 1692/96/EF
- 2) »kompetent instans«: en offentlig eller privat organisation, som er oprettet på nationalt, regionalt eller lokalt niveau, og som på grund af dens kompetencer er inddraget i gennemførelsen af dette direktiv, herunder organisationer, der var udpeget som kompetente instanser allerede inden dette direktivs ikrafttræden, såfremt de opfylder kravene heri
- 3) »trafiksikkerhedsmæssig konsekvensanalyse«: en sammenlignende strategisk analyse af, hvilke konsekvenser en ny vej eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet vil få for sikkerheden på vejnettet
- 4) »trafiksikkerhedsrevision«: en uafhængig, udførlig, systematisk og teknisk kontrol af sikkerhedsaspektet ved et vejinfrastrukturprojekts designmæssige karakteristika, som omfatter alle faser fra planlægningsfasen til første del af driftsfasen
- 5) »rangordning af vejstrækninger med en høj ulykkeskoncentration«: en metode til at udpege, analysere og klassificere strækninger på vejnettet, som har været i brug i mere end tre år, og hvor der i forhold til trafikstrømmen har fundet et stort antal dødsulykker sted
- 6) »rangordning af vejnettets sikkerhed«: en metode til at udpege, analysere og klassificere strækninger på det eksisterende vejnet ud fra mulighederne for at forbedre sikkerheden og nedbringe ulykkesomkostningerne
- 7) »sikkerhedsinspektion«: en ordinær periodisk kontrol af forhold og mangler, som indebærer vedligeholdelsesarbejde af hensyn til sikkerheden
- 8) »retningslinjer«: foranstaltninger, som vedtages af medlemsstaterne, og som fastsætter de trin, der skal følges, og de faktorer, der skal overvejes, i forbindelse med anvendelsen af sikkerhedsprocedurerne i dette direktiv
- 9) »infrastrukturprojekt«: et anlægsprojekt for ny vejinfrastruktur eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet, som indvirker på trafikstrømmen.

Artikel 3

Trafiksikkerhedsmæssig konsekvensanalyse i forbindelse med infrastrukturprojekter

1. Medlemsstaterne sikrer, at der foretages en trafiksikkerhedsmæssig konsekvensanalyse i forbindelse med alle infrastrukturprojekter.
2. Den trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyse foretages i forbindelse med skitseprojekteringen forud for infrastrukturprojektets godkendelse. I den forbindelse bestræber medlemsstaterne sig på at opfylde kriterierne i bilag I.
3. Den trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyse skal angive de trafiksikkerhedsmæssige overvejelser, der har bidraget til valget af den foreslåede løsning. Den skal desuden indeholde alle nødvendige, relevante oplysninger med henblik på en cost-benefit-analyse af de forskellige, vurderede valgmuligheder.

Artikel 4

Trafiksikkerhedsrevisioner i forbindelse med infrastrukturprojekter

1. Medlemsstaterne sikrer, at der foretages trafiksikkerhedsrevisioner for alle infrastrukturprojekter.
2. I forbindelse gennemførelse af trafiksikkerhedsrevisioner bestræber medlemsstaterne sig på at opfylde kriterierne i bilag II.

Medlemsstaterne sikrer, at der udnævnes en revisor til at revidere et infrastrukturprojekts designmæssige karakteristika.

Revisoren udnævnes i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 9, stk. 4, og skal besidde den nødvendige kompetence og uddannelse som fastsat i artikel 9. Foretages revisionen af et hold, skal mindst ét medlem af holdet være indehaver af et diplom som anført i artikel 9, stk. 3.

3. Trafiksikkerhedsrevisioner udgør en integrerende del af projekteringen af infrastrukturprojektet under skitseprojekteringen, detailprojekteringen, fasen umiddelbart forud for ibrugtagningen og den første del af driftsfasen.
4. Medlemsstaterne sikrer, at revisoren i en revisionsrapport fastlægger, hvilke designelementer der er afgørende for sikkerheden i hver af infrastrukturprojektets faser. Konstateres der sikkerhedskompromitterende faktorer i forbindelse med revisionen, uden at der træffes afhjælpende forholdsregler inden udløbet af den pågældende fase, jf. bilag II, anfører den kompetente instans årsagerne hertil i et bilag til rapporten.
5. Medlemsstaterne sikrer, at den i stk. 4 omhandlede rapport resulterer i relevante anbefalinger set ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt.

Artikel 5

Rangordning og forvaltning af sikkerheden i det eksisterende vejnet

1. Medlemsstaterne sikrer, at rangordningen af vejstrækninger med høj ulykkeskoncentration og rangordningen af vejnettets sikkerhed udføres på grundlag af en gennemgang af driften af vejnettet, som foretages mindst hvert tredje år. I den forbindelse bestræber medlemsstaterne sig på at efterleve kriterierne i bilag III.

2. Medlemsstaterne sikrer, at vejstrækninger, der bør prioriteres højere i henhold til resultaterne af rangordningen af vejstrækninger med en høj ulykkeskoncentration samt ud fra rangordningen af vejnettets sikkerhed, evalueres af eksperthold i form af besøg på stedet og på baggrund af de elementer, der er nævnt i bilag III, nr. 3. Mindst et medlem af ekspertholdet skal opfylde kravene i artikel 9, stk. 4, litra a).

3. Medlemsstaterne sikrer, at de afhjælpende forholdsregler målrettes imod de vejstrækninger, der er nævnt i stk. 2. Der gives prioritet til de i bilag III, nr. 3, litra e), omhandlede forholdsregler, idet der lægges vægt på dem, der udviser det bedste benefit-cost-forhold.

4. Medlemsstaterne sikrer, at passende afmærkning advarer trafikanterne om vejinfrastruktursegmenter, hvorpå der er vejarbejder, og som således kan udgøre en risiko for dem. Denne afmærkning skal også omfatte signaler, som er synlige både om dagen og om natten, og som er sat op på sikker afstand, og den skal være i overensstemmelse med Wienerkonventionen af 1968 om færdselstavler og -signaler.

5. Medlemsstaterne sikrer, at trafikanterne på passende måde informeres om vejstrækninger med en høj ulykkeskoncentration. Hvis en medlemsstat beslutter at anvende skiltning, skal denne være i overensstemmelse med Wien-konventionen af 1968 om færdselstavler og -signaler.

Artikel 6

Sikkerhedsinspektioner

1. Medlemsstaterne sikrer, at der foretages sikkerhedsinspektioner af de veje, der er i brug, med henblik på at fastslå trafik-sikkerhedsmæssige elementer og forebygge ulykker.

2. Sikkerhedsinspektioner skal omfatte periodiske inspektioner af vejnettet og undersøgelser af eventuelle følger af vejarbejder i relation til en sikker trafikstrøm.

3. Medlemsstaterne sikrer, at den kompetente instans foretager periodiske inspektioner. Sådanne inspektioner skal foretages med en hyppighed, der er tilstrækkelig til at garantere et passende sikkerhedsniveau på den pågældende vejinfrastruktur.

4. Med forbehold af de retningslinjer, der vedtages i medfør af artikel 8, vedtager medlemsstaterne retningslinjer for midlertidige sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med vejarbejder. De gennemfører også en egnet inspektionsordning for at sikre, at disse retningslinjer anvendes efter hensigten.

Artikel 7

Datahåndtering

1. Medlemsstaterne sikrer, at den kompetente instans udfører en ulykkesrapport for hver dødsulykke på en vej som omhandlet i artikel 1, stk. 2. Medlemsstaterne bestræber sig på, at alle de faktorer, som er opført i bilag IV, medtages i denne rapport.

2. Medlemsstaterne beregner de gennemsnitlige samfundsmæssige omkostninger ved en dødsulykke og de gennemsnitlige samfundsmæssige omkostninger ved en alvorlig ulykke, som finder sted på deres territorium. Medlemsstaterne kan vælge at opdele deres omkostningssatser yderligere, og disse satser ajourføres mindst hvert femte år.

Artikel 8

Vedtagelse og meddelelse af retningslinjer

1. Findes der ikke allerede retningslinjer, sikrer medlemsstaterne, at sådanne vedtages senest 19. december 2011 for at hjælpe de kompetente organer med at gennemføre dette direktiv.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen disse retningslinjer senest tre måneder efter, at de er vedtaget eller ændret.

3. Kommissionen gør dem tilgængelige på offentlige websteder.

Artikel 9

Udnævnelse og uddannelse af revisorer

1. Medlemsstaterne sikrer, at der vedtages uddannelsesplaner for trafik-sikkerhedsrevisorer senest 19. december 2011, hvis sådanne planer ikke allerede findes.

2. Medlemsstaterne sikrer, at trafik-sikkerhedsrevisorer, som udfører opgaver i medfør af dette direktiv, modtager en grundlæggende uddannelse, der afsluttes med tildeling af et kompetencebevis, samt at de følger regelmæssige opfriskningskurser.

3. Medlemsstaterne sikrer, at trafik-sikkerhedsrevisorer er indehaver af et diplom. Diplomer, som er udstedt inden dette direktivs ikrafttræden, anerkendes.

4. Medlemsstaterne sikrer, at følgende krav opfyldes i forbindelse med udnævnelse af revisorer:

- a) de har relevant erfaring eller uddannelse i vejdesign, sikkerhedsrelateret vejteknik og ulykkesanalyse
- b) to år efter, at medlemsstaterne har vedtaget retningslinjer i medfør af artikel 8, må trafikikkerhedsrevisioner kun foretages af revisorer eller hold, der omfatter revisorer, som opfylder kravene i stk. 2 og 3
- c) revisorer må ikke på tidspunktet for revisionen deltage i udformningen eller driften af det pågældende infrastrukturprojekt, der skal revideres.

Artikel 10

Udveksling af bedste praksis

For at forbedre sikkerheden på de veje i Den Europæiske Union, der ikke udgør en del af det transeuropæiske vejnet, indfører Kommissionen en harmoniseret ordning for udveksling af bedste praksis mellem medlemsstaterne, der bl.a. omfatter eksisterende vejinfrastruktursikkerhedsprojekter og afprøvet trafikikkerhedsteknologi.

Artikel 11

Løbende forbedring af praksis for forvaltning af sikkerheden

1. Kommissionen fremmer og strukturerer udvekslingen af viden og bedste praksis mellem medlemsstaterne baseret på erfaringer fra eksisterende relevante internationale fora med henblik på at opnå en løbende forbedring af praksis for forvaltning af sikkerheden for så vidt angår vejinfrastrukturer i Den Europæiske Union.

2. Kommissionen bistås af det udvalg, der er omhandlet i artikel 13. Når der er behov for vedtagelse af konkrete foranstaltninger, vedtages disse efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

3. Hvor det er relevant, høres ikke-statslige organisationer, der beskæftiger sig med sikkerhed og forvaltning af vejinfrastrukturer, om tekniske sikkerhedsspørgsmål.

Artikel 12

Tilpasning til den tekniske udvikling

Bilagene til dette direktiv tilpasses til den tekniske udvikling efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3.

Artikel 13

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Artikel 14

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 19. december 2010. De meddeler straks Kommissionen disse bestemmelser.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen de væsentligste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 15

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 16

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 19. november 2008.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. PÖTTERING

Formand

På Rådets vegne

J.-P. JOUYET

Formand

BILAG I

TRAFIKSIKKERHEDSMÆSSIG KONSEKVENSANALYSE I FORBINDELSE MED INFRASTRUKTURPROJEKTER

1. Indholdet af en trafikikkerhedsmæssig konsekvensanalyse:
 - a) problemformulering
 - b) den nuværende situation og et »business as usual«-scenario
 - c) trafikikkerhedsmæssige mål
 - d) konsekvensanalyse af de foreslåede alternativets trafikikkerhed
 - e) sammenligning af alternativerne, herunder en lønsomhedsanalyse
 - f) præsentation af de forskellige mulige løsninger.
 2. Faktorer, som skal tages i betragtning:
 - a) dødsulykker og andre ulykker, reduktionsmål i forhold til »business as usual«-scenariet
 - b) rutevalg og trafikmønstre
 - c) eventuelle følger for de eksisterende net (f.eks. frakørsler, vejkryds og skæringer i niveau)
 - d) trafikanter, herunder bløde trafikanter (f.eks. fodgængere, cyklister, motorcyklister)
 - e) trafik (f.eks. trafikmængder, trafik opdelt efter type)
 - f) årstidsbetingede og klimatiske forhold
 - g) tilstedeværelse af et tilstrækkeligt antal sikre parkeringspladser
 - h) seismisk aktivitet.
-

BILAG II

TRAFIKSIKKERHEDSREVISIONER I FORBINDELSE MED INFRASTRUKTURPROJEKTER

1. Kriterier i forbindelse med skitseprojekteringsfasen:
 - a) geografisk beliggenhed (f.eks. risiko for jordskred, oversvømmelser, laviner), årstidsbetingede klimatiske ændringer og forhold samt seismisk aktivitet
 - b) type af og afstand mellem knudepunkter
 - c) antal og type kørespor
 - d) hvilken type trafik tillades på den nye vej
 - e) vejens funktion inden for nettet
 - f) vejrforholdene
 - g) hastigheder
 - h) tværprofiler (f.eks. bredde af kørebane, cykelstier, fortove)
 - i) linjeføring og længdeprofil
 - j) oversigtsforhold
 - k) udformning af knudepunkter
 - l) offentlige transportmidler og infrastruktur
 - m) jernbaneoverskæringer i niveau.
2. Kriterier i forbindelse med detailprojekteringen:
 - a) geometrisk udformning
 - b) harmonisering i forbindelse med færdselstavler og anden afmærkning
 - c) belysning af oplyste veje og vejkryds
 - d) vejudstyr
 - e) vejsidemiljø, herunder beplantning
 - f) fysiske hindringer ved vejsiden
 - g) tilrådighedstilse af sikre parkeringspladser
 - h) bløde trafikanter (f.eks. fodgængere, cyklister, motorcyklister)
 - i) brugervenlig tilpasning af beskyttelsesanordninger (rabatter og autoværn for at mindske faren for bløde trafikanter).
3. Kriterier i forbindelse med fasen forud for ibrugtagningen:
 - a) trafikanternes sikkerhed og synlighed under forskellige forhold som f.eks. mørke og under normale vejrforhold
 - b) færdselstavlers og anden afmærknings læsbarhed
 - c) vejbelægningens tilstand.
4. Kriterier i forbindelse med den første del af driften: vurdering af trafikikkerheden i lyset af trafikanternes faktiske adfærd.

For alle fasers vedkommende kan revisionen indebære, at kriterier i forbindelse med tidligere faser må genovervejes.

BILAG III

RANGORDNING AF STRÆKNINGER MED EN HØJ ULYKKESKONCENTRATION OG RANGORDNING AF NETTETS SIKKERHED**1. Udpegning af vejstrækninger med en høj ulykkeskoncentration**

Udpegningen af vejstrækninger med en høj ulykkeskoncentration skal som minimum tage hensyn til antallet af dødsulykker i de foregående år pr. længdeenhed af en vej i forhold til trafikmængden og antallet af sådanne ulykker opdelt på knudepunkter, hvis sådanne findes på strækningen.

2. Udpegning af strækninger, som skal analyseres inden for rangordning af nettets sikkerhed:

Ved udpegningen af strækninger, der skal analyseres i forbindelse med rangordningen af nettets sikkerhed, tages der hensyn til deres potentiale for at opnå besparelser i ulykkesomkostningerne. Vejstrækninger klassificeres i kategorier. For hver vejkategori analyseres og rangordnes vejstrækningerne efter sikkerhedsrelaterede faktorer som ulykkeskoncentration, trafikmængde og trafiktypologi.

For hver vejkategori skal rangordningen af nettets sikkerhed munde ud i en prioritetsliste over vejstrækninger, hvor forbedring af infrastrukturen forventes at være yderst effektiv.

3. Evalueringselementer i forbindelse med ekspertholds besøg på stedet:

- a) beskrivelse af vejstrækningen
- b) henvisning til eventuelle tidligere rapporter om samme vejstrækning
- c) analyse af eventuelle ulykkesrapporter
- d) antallet af trafikofre og svært tilskadedkomne personer i de tre seneste år
- e) et sæt mulige afhjælpende forholdsregler, der skal gennemføres inden for forskellige tidsrum, bl.a. under hensyntagen til følgende:
 - fjernelse eller afskærmning af fysiske hindringer ved vejsiden
 - nedsættelse af hastighedsgrænserne og forbedring af den lokale håndhævelse heraf
 - forbedring af sigtbarheden under forskellige vejr- og lysforhold
 - forbedring af sikkerheden af vejudstyr som f.eks. barrierer
 - harmonisering, synlighed, læsbarhed og placering af vejafmærkning (herunder anvendelse af rumlestriber) tavler og signaler
 - beskyttelse mod stenskred, jordskred og laviner
 - forbedring af vejgreb/friktion
 - ændring af udformningen af barrieresystemer
 - etablering og forbedring af beskyttelsen af midterrabatten
 - ændring af udformningen af overhalingsmuligheder
 - forbedring af knudepunkter, herunder jernbaneoverskæringer i niveau
 - ændring af linjeføring
 - ændring af vejbredden og udbygning med nødspor
 - installation af et trafikledelses- og kontrolsystem
 - reducere af potentielle konflikter med bløde trafikanter
 - opgradering af vejen til de aktuelle designnormer
 - retablering eller udskiftning af vejbelægninger
 - anvendelse af intelligente trafikskilte
 - forbedring af de intelligente transportsystemer og telematiktjenester med sigte på interoperabilitet, nødsituationer og trafikregulering.

BILAG IV

ULYKKESDATA I ULYKKESRAPPORTER

Ulykkesrapporter skal indeholde følgende elementer:

- 1) en så præcis angivelse af ulykkesstedet som muligt
 - 2) billeder og/eller skitser over ulykkesstedet
 - 3) dato og klokkeslæt, hvor ulykken fandt sted
 - 4) vejrelaterede oplysninger som f.eks. områdetype, vejtype og knudepunktstype, herunder færdselssignaler, antal kørebaneer, afmærkning, vejoverflade, belysnings- og vejrforhold, hastighedsgrænser og fysiske hindringer ved vejsiden
 - 5) ulykkens omfang, herunder antallet af dræbte og kvæstede, så vidt muligt efter fælles kriterier, der fastlægges efter forskriftproceduren med kontrol i artikel 13, stk. 3
 - 6) nærmere oplysninger om de implicerede personer som f.eks. alder, køn, nationalitet, alkoholpromille og anvendelse af sikkerhedsudstyr
 - 7) oplysninger om de implicerede køretøjer (type, alder, land, sikkerhedsudstyr hvis det forefindes, dato for seneste periodiske tekniske syn i henhold til gældende lovgivning)
 - 8) oplysninger om ulykken som f.eks. ulykkestype, kollisionstype, køretøjets bane og førerens manøvrering
 - 9) om muligt oplysninger om, hvor lang tid der er gået fra ulykkestidspunktet til registreringen af ulykken eller til redningstjenestens ankomst.
-