

▼B**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV
2008/96/EG****av den 19 november 2008****om förvaltning av vägars säkerhet****▼M1***Artikel 1***Syfte och tillämpningsområde**

1. Genom detta direktiv införs krav på att medlemsstaterna fastställer och genomför förfaranden för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, vägsäkerhetsinspektioner och nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar.

2. Detta direktiv ska tillämpas på vägar som ingår i det transeuropeiska vägnätet, på motorvägar och på andra huvudvägar, oavsett om de håller på att utformas eller byggas eller är i bruk.

3. Detta direktiv ska även tillämpas på vägar och vägprojekt som inte omfattas av punkt 2 och som är belägna utanför tätbebyggda områden, som inte betjänar fastigheter som gränsar till dem och som färdigställs med unionsmedel, med undantag för vägar som inte är öppna för allmän motorfordonstrafik, såsom cykelbanor, eller vägar som inte är avsedda för allmän trafik, såsom tillfartsvägar till industri-, jordbruks- och skogsbruksanläggningar.

4. Medlemsstaterna får från detta direktivs tillämpningsområde undanta huvudvägar som har låg olycksrisk, på grundval av vederbörligen motiverade skäl som hänför sig till trafikvolym och olycksstatistik.

Medlemsstaterna får låta sådana vägar som inte avses i punkterna 2 och 3 omfattas av detta direktivs tillämpningsområde.

Varje medlemsstat ska senast den 17 december 2021 till kommissionen anmäla förteckningen över motorvägar och huvudvägar på dess territorium och, därefter, alla eventuella ändringar av den. Dessutom ska medlemsstaterna till kommissionen anmäla förteckningen över vägar som i enlighet med denna punkt undantas från eller omfattas av detta direktivs tillämpningsområde och, därefter, alla eventuella ändringar av den.

Kommissionen ska offentliggöra den förteckning över vägar som anmäls i enlighet med denna artikel.

5. Detta direktiv ska inte tillämpas på vägar i tunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG.

▼B*Artikel 2***Definitioner**

I detta direktiv avses med

▼ M1

1. *transeuropeiska vägnätet*: de vägnät som identifieras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 ⁽¹⁾,
 - 1a. *motorväg*: väg som är utformad och byggd särskilt för motortrafik, som inte betjänar fastigheter som gränsar till den och som uppfyller följande kriterier:
 - a) Den är försedd, utom vid speciella platser eller tillfälligt, med skilda körbanor för trafik i två riktningar, skilda från varandra antingen genom en skiljeremsa som inte är avsedd för trafik eller, undantagsvis, med andra medel.
 - b) Den korsar inte någon väg, järnväg, spårvägslinje, cykelbana eller gångväg i samma plan.
 - c) Den betecknas specifikt som motorväg.
 - 1b. *huvudväg*: en väg utanför tätbebyggt område som förbinder större städer eller regioner, eller båda, som tillhör den högsta vägkategorin under kategorin *motorväg* i den nationella vägklassificering som är i kraft den 26 november 2019,

▼ B

2. *behörigt organ*: varje offentlig eller privat organisation som inrättats på nationell, regional eller lokal nivå och som deltar i genomförandet av detta direktiv på grundval av sina befogenheter, inbegripet sådana organ som utsetts till behöriga organ redan innan detta direktiv trädde i kraft, om de uppfyller dess krav,
3. *trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys*: en strategisk jämförande analys av de effekter en ny väg, eller en väsentlig förändring av det befintliga vägnätet, har på vägnätets säkerhet,
4. *trafiksäkerhetsrevision*: en oberoende, ingående, systematisk och teknisk säkerhetskontroll av egenskaperna hos utformningen av ett vägprojekt som omfattar alla faser från projektering till första driftfas,

▼ M1

6. *säkerhetsklassning*: klassificering av delar av det befintliga vägnätet i kategorier efter deras objektiva uppmätta inbyggda säkerhet,

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

▼ M1

7. *riktad vägsäkerhetsinspektion*: en riktad undersökning för att identifiera farliga förhållanden, brister och problem som ökar risken för olyckor och personskador, vilken grundar sig på en inspektion på plats av en befintlig väg eller vägsträcka,
- 7a. *regelbunden vägsäkerhetsinspektion*: en regelbunden rutinmässig kontroll av egenskaper och brister som av säkerhetsskäl kräver underhåll,

▼ B

8. *riktlinjer*: åtgärder som fastställs av medlemsstaterna och som innehåller de steg som ska följas och de faktorer som ska beaktas vid tillämpningen av de säkerhetsmetoder som fastställs i detta direktiv,
9. *vägprojekt*: ett projekt omfattande sådan nyanläggning av vägar eller väsentlig ändring av det befintliga vägnätet som påverkar trafikflödet,

▼ M1

10. *oskyddad trafikant*: icke-motorburna trafikanter, inbegripet särskilt cyklister och gående, samt användare av motordrivna tvåhjulingar.

▼ B*Artikel 3***Trafiksäkerhetsmässig konsekvensanalys av vägprojekt**

1. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser genomförs för alla vägprojekt.
2. Den trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalysen ska utföras i den inledande projekteringsfasen innan vägprojektet godkänns. Därvid ska medlemsstaterna sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga I.
3. Den trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalysen ska innehålla de överväganden avseende trafiksäkerheten som bidragit till att det föreslagna alternativet valts. Den ska också innehålla alla uppgifter som behövs för en kostnads-nyttoanalys av de analyserade alternativen.

*Artikel 4***Trafiksäkerhetsrevisioner för vägprojekt**

1. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsrevisioner genomförs av alla vägprojekt.
2. När trafiksäkerhetsrevisionerna genomförs ska medlemsstaterna sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga II.

Medlemsstaterna ska se till att en trafiksäkerhetsrevisor utses för att göra en trafiksäkerhetsrevision av ett vägprojekt.

Trafiksäkerhetsrevisorn ska utses i enlighet med bestämmelserna i artikel 9.4 och ska ha nödvändig kompetens och utbildning enligt artikel 9. När trafiksäkerhetsrevisioner utförs av grupper ska minst en medlem i respektive grupp inneha ett sådant behörighetsbevis som anges i artikel 9.3.

▼ B

3. Trafiksäkerhetsrevisioner ska utgöra en integrerad del av arbetet med att utforma vägprojektet, som omfattar inledande projektering, detaljutformning, fasen omedelbart före idrifttagandet samt första driftfas.
4. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsrevisorn redovisar utformningsmässiga riskmoment i en revisionsrapport för varje fas av vägprojektet. Om riskmoment konstateras under trafiksäkerhetsrevisionen, men utformningen inte åtgärdas före utgången av respektive fas enligt bilaga II, ska skälen till detta anges av det behöriga organet i en bilaga till revisionsrapporten.
5. Medlemsstaterna ska säkerställa att den rapport som anges i punkt 4 leder till från säkerhetssynpunkt relevanta rekommendationer.

▼ M1

6. Kommissionen ska tillhandahålla vägledning för utformningen av *förlåtande sidoområden* och *självförklarande och självreglerande vägar* i samband med utformningsfasens första revision, samt vägledning om kvalitetskrav för oskyddade trafikanter. Sådan vägledning ska utvecklas i nära samarbete med medlemsstaternas experter.

*Artikel 5***Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning**

1. Medlemsstaterna ska se till att en nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömning görs av hela det vägnät som är i bruk och som omfattas av detta direktiv.
2. Nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar ska utvärdera olycksrisken och risken för allvarlig kollision på grundval av:
 - a) främst en visuell undersökning, antingen på plats eller på elektronisk väg, av vägens tekniska egenskaper (inbyggd säkerhet), och
 - b) en analys av de sträckor i vägnätet som har varit i bruk i över tre år och där ett stort antal allvarliga olyckor i förhållande till trafikflödet har inträffat.
3. Medlemsstaterna ska se till att den första nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen görs senast 2024. Därefter ska nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar ske tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, och under alla omständigheter minst vart femte år.
4. När medlemsstaterna genomför den nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningen får de ta hänsyn till de vägledande element som anges i bilaga III.
5. Kommissionen ska tillhandahålla vägledning om metoder för att genomföra systematiska nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar och säkerhetsklassningar.

▼ M1

6. Medlemsstaterna ska på grundval av resultaten av den bedömning som avses i punkt 1, och för att prioritera behoven av ytterligare åtgärder, klassificera alla sträckor i vägnätet i minst tre kategorier utifrån deras säkerhetsnivå.

*Artikel 6***Regelbundna vägsäkerhetsinspektioner**

1. Medlemsstaterna ska se till att regelbundna vägsäkerhetsinspektioner genomförs tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas för väginfrastrukturen i fråga.

3. Medlemsstaterna ska säkerställa säkerheten på de sträckor i vägnätet som gränsar till vägtunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG genom gemensamma vägsäkerhetsinspektioner där de behöriga organ som är involverade i genomförandet av det här direktivet och direktiv 2004/54/EG deltar. De gemensamma vägsäkerhetsinspektionerna ska genomföras tillräckligt ofta för att adekvata säkerhetsnivåer ska kunna säkerställas, och under alla omständigheter minst vart sjätte år.

▼ B

4. Utan att det påverkar tillämpningen av de riktlinjer som fastställs enligt artikel 8, ska medlemsstaterna fastställa riktlinjer för tillfälliga säkerhetsåtgärder för vägarbeten. Medlemsstaterna ska också inrätta ett lämpligt kontrollsystem för att säkerställa att dessa riktlinjer tillämpas på ett korrekt sätt.

▼ M1*Artikel 6a***Uppföljning av förfarandena för vägar som är i bruk**

1. Medlemsstaterna ska se till att resultaten av nätverksövergripande vägsäkerhetsbedömningar som genomförts enligt artikel 5 följs upp antingen med riktade vägsäkerhetsinspektioner eller med direkta avhjälpande åtgärder.

2. När medlemsstaterna genomför riktade vägsäkerhetsinspektioner får de ta hänsyn till de vägledande element som anges i bilaga IIa.

3. Riktade vägsäkerhetsinspektioner ska genomföras av expertgrupper. Minst en medlem av expertgruppen ska uppfylla de krav som anges i artikel 9.4 a.

4. Medlemsstaterna ska se till att resultaten av riktade vägsäkerhetsinspektioner följs upp med motiverade beslut som fastställer huruvida avhjälpande åtgärder är nödvändiga. Medlemsstaterna ska särskilt identifiera vägsträckor där säkerheten på väginfrastrukturen måste förbättras och fastställa åtgärder som ska prioriteras för att förbättra säkerheten på dessa vägsträckor.

5. Medlemsstaterna ska se till att avhjälpande åtgärder främst är inriktade på vägsträckor med låga säkerhetsnivåer där åtgärder kan genomföras med hög potential för säkerhetsförbättringar och sänkta olyckskostnader.

▼ M1

6. Medlemsstaterna ska utarbeta och regelbundet uppdatera en risk-baserad plan för prioriterade åtgärder i syfte att följa upp genomförandet av identifierade avhjälpande åtgärder.

*Artikel 6b***Skydd av oskyddade trafikanter**

Medlemsstaterna ska se till att oskyddade trafikanters behov beaktas vid genomförandet av de förfaranden som fastställs i artiklarna 3–6a.

*Artikel 6c***Vägmarkeringar och vägmärken**

1. Medlemsstaterna ska i sina befintliga och framtida förfaranden för vägmarkeringar och vägmärken fästa särskild uppmärksamhet vid läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Sådana förfaranden ska beakta gemensamma specifikationer, om sådana gemensamma specifikationer har fastställts i enlighet med punkt 3.

2. En expertgrupp som kommissionen inrättar ska senast i juni 2021 bedöma möjligheten att fastställa gemensamma specifikationer som innefattar olika element som syftar till att säkerställa den operativa användningen av vägmarkeringar och vägmärken, för att främja vägmarkeringars och vägmärkens läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Gruppen ska bestå av experter som utsetts av medlemsstaterna. Bedömningen ska omfatta ett samråd med FN:s ekonomiska kommission för Europa.

Bedömningen ska särskilt ta hänsyn till följande inslag:

- a) Interaktionen mellan olika förarstödsystem och infrastrukturen.
- b) Väderlekens och de atmosfäriska fenomenens, samt trafikens, effekter på vägmarkeringar och vägmärken på unionens territorium.
- c) Typen av och frekvensen för det underhåll som behövs för olika tekniker, inklusive en kostnadsberäkning.

3. Kommissionen får med beaktande av den bedömning som avses i punkt 2 anta genomförandeakter för att fastställa gemensamma specifikationer, som avser medlemsstaternas förfaranden enligt punkt 1 vilka syftar till att säkerställa deras operativa användning av vägmarkeringar och vägmärken, vad gäller vägmarkeringars och vägmärkens läsbarhet och upptäckbarhet för mänskliga förare och fordon utrustade med automatiserade förarstödsystem. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.

De genomförandeakter som avses i första stycket ska inte påverka Europeiska standardiseringskommitténs behörighet när det gäller standarder för vägmarkeringar och vägmärken.

▼ M1*Artikel 6d***Information och insyn**

Kommissionen ska offentliggöra en europeisk karta över vägnätet inom ramen för detta direktiv som ska vara tillgänglig på internet och som ska lyfta fram de tre olika kategorier som avses i artikel 5.6.

*Artikel 6e***Frivillig rapportering**

Medlemsstaterna ska sträva efter att inrätta ett nationellt system för frivillig rapportering som ska vara tillgängligt på internet för alla trafikanter, i syfte att underlätta insamling av händelseinformation från trafikanter och fordon och av all annan säkerhetsrelaterad information som den som lämnar rapporten anser vara en faktisk eller potentiell fara för vägars säkerhet.

▼ B*Artikel 7***Bearbetning av olycksdata**

1. Medlemsstaterna ska se till att det behöriga organet upprättar en olycksrapport för varje dödsolycka som inträffat på en väg som avses i artikel 1.2. Medlemsstaterna ska sträva efter att inkludera alla punkter i bilaga IV i denna rapport.

▼ M1

1a. Kommissionen får anta genomförandeakter för att ge vägledning enligt vilken olyckans allvarlighetsgrad, inklusive antal omkomna och skadade, ska rapporteras. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 13.2.

▼ B

2. Medlemsstaterna ska – för olyckor som inträffar på deras respektive territorium – beräkna den genomsnittliga samhällskostnaden per dödsolycka och den genomsnittliga samhällskostnaden per svår olycka. Medlemsstaterna får välja att göra en ytterligare uppdelning av kostnadsuppgifterna, som ska uppdateras minst vart femte år.

*Artikel 8***Antagande och offentliggörande av riktlinjer**

1. Medlemsstaterna ska se till att riktlinjer, om de inte redan finns, antas senast den 19 december 2011, i syfte att bistå de behöriga organen vid tillämpningen av detta direktiv.

2. Medlemsstaterna ska meddela dessa riktlinjer till kommissionen inom tre månader från det att de antagits eller ändrats.

3. Kommissionen ska offentliggöra dem på en offentlig webbplats.

▼B*Artikel 9***Utnämning och utbildning av trafiksäkerhetsrevisorer**

1. Medlemsstaterna ska se till att det fastställs utbildningsplaner för trafiksäkerhetsrevisorer senast den 19 december 2011, om det inte redan finns sådana planer.

▼M1

1a. För trafiksäkerhetsrevisorer som genomgår sin utbildning från och med den 17 december 2024, ska medlemsstaterna se till att utbildningsplanerna för trafiksäkerhetsrevisorererna omfattar aspekter avseende oskyddade trafikanter och infrastrukturen för sådana trafikanter.

▼B

2. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsrevisorer, som fullgör uppgifter enligt detta direktiv, genomgår en grundutbildning som leder till behörighetsbevis, samt genomgår regelbunden fortbildning.

3. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsrevisorer innehar behörighetsbevis. Bevis som utfärdats innan detta direktiv träder i kraft ska erkännas.

4. Medlemsstaterna ska se till att trafiksäkerhetsrevisorererna utses enligt följande kriterier:

- a) De ska ha relevant erfarenhet av eller utbildning i vägutformning, tekniska lösningar för säkrare vägar samt olycksanalys.
- b) Från och med två år efter det att medlemsstaterna fastställt riktlinjerna enligt artikel 8 får trafiksäkerhetsrevisioner bara göras av trafiksäkerhetsrevisorer eller av grupper i vilka revisorer ingår, som uppfyller kraven i punkterna 2 och 3.
- c) En trafiksäkerhetsrevisor får inte vid tidpunkten för revisionen vara delaktig i utformningen eller driften av det vägprojekt som han ska bedöma.

▼M1*Artikel 10***Utbyte av bästa praxis**

För att förbättra säkerheten på vägarna inom unionen ska kommissionen inrätta ett system för utbyte av information och bästa praxis mellan medlemsstaterna, vilket bland annat ska omfatta utbildningsplaner för trafiksäkerhet, befintliga projekt för säkrare vägar och beprövade säkerhetstekniska lösningar.

▼B*Artikel 11***Fortlöpande förbättring av metoder för säkerhetsförvaltning**

1. Kommissionen ska underlätta och strukturera utbytet av kunskaper och bästa metoder mellan medlemsstaterna och använda sig av de erfarenheter som gjorts i befintliga relevanta internationella forum, för att åstadkomma en fortlöpande förbättring av metoderna för säkerhetsförvaltning avseende vägarna inom Europeiska unionen.

▼ **M1**▼ **B**

3. När så är lämpligt får berörda icke-statliga organisationer som är verksamma på området vägas säkerhet och förvaltning konsulteras i frågor som rör tekniska säkerhetsaspekter.

▼ **M1***Artikel 11a***Rapportering**

1. Medlemsstaterna ska lämna en rapport till kommissionen senast den 31 oktober 2025 om säkerhetsklassificeringen av hela vägnätet som bedömts i enlighet med artikel 5. Där så är möjligt ska rapporten baseras på en gemensam metod. I tillämpliga fall ska rapporten också omfatta förteckningen över uppdateringen av nationella riktlinjer, inbegripet särskilt förbättringar i form av tekniska framsteg och skydd av oskyddade trafikanter. Från och med den 31 oktober 2025 ska sådana rapporter lämnas vart femte år.

2. På grundval av en analys av de nationella rapporter som avses punkt 1 ska kommissionen, för första gången senast den 31 oktober 2027 och därefter vart femte år, utarbeta och överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet om genomförandet av detta direktiv, särskilt med avseende på de faktorer som avses i punkt 1, och om eventuella ytterligare åtgärder, inbegripet en översyn av detta direktiv och eventuella anpassningar till den tekniska utvecklingen.

*Artikel 12***Ändring av bilagorna**

Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 12a med avseende på ändring av bilagorna i syfte att anpassa dem till den tekniska utvecklingen.

*Artikel 12a***Utövande av delegeringen**

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 12 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 16 december 2019. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 12 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

▼ M1

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning ⁽¹⁾.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 12 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

*Artikel 13***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽²⁾.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

▼ B*Artikel 14***Införlivande i nationell lagstiftning**

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 19 december 2010. De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

*Artikel 15***Ikraftträdande**

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 16***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

⁽¹⁾ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

▼ M1*BILAGA I***VÄGLEDANDE ELEMENT I TRAFIKSÄKERHETSMÄSSIGA KONSEKVENSANALYSER****▼ B**

1. Följande delar ingår:
 - a) Problemformulering.
 - b) Aktuell situation och nollscenario (inga åtgärder).
 - c) Trafiksäkerhetsmål.
 - d) Analys av trafiksäkerhetskONSEKVENSERNA av de föreslagna alternativen.
 - e) Jämförelse av alternativen, inklusive nyttokostnadsanalys.
 - f) Redogörelse för möjliga lösningar.
2. Faktorer att beakta:
 - a) Dödsoffer och olyckor, minskningsmål jämfört med nollscenariot.
 - b) Vägval och trafikmönster.
 - c) Eventuell påverkan på befintliga vägnät (t.ex. utfarter, korsningar, plankorsningar).
 - d) Vägtrafikanter, inbegripet oskyddade trafikanter (t.ex. fotgängare, cyklister, motorcyklister).

▼ M1

- e) Trafik (t.ex. trafikvolym, trafikslag), inklusive uppskattade flöden av gående och cyklister fastställda med ledning av användningen av angränsande mark.

▼ B

- f) Säsongsmissiga variationer och klimatförhållanden.
- g) Förekomsten av ett tillräckligt antal säkra parkeringsplatser.
- h) Seismisk aktivitet.

▼ M1*BILAGA II***VÄGLEDANDE ELEMENT I TRAFIKSÄKERHETSREVISIONER****▼ B**

1. Kriterier vid den inledande projekteringen:
 - a) Geografiskt läge (t.ex. risk för jordras, översvämningar, snöskred), säsongsmässiga variationer, klimatförhållanden och seismisk aktivitet.
 - b) Typer av anslutningar (påfarter, infarter, utfarter, korsningar etc.) och avstånd mellan dem.
 - c) Antal och typ av körfält.
 - d) Trafikslag som får köra på den nya vägen.
 - e) Vägens funktion inom vägnätet.
 - f) Meteorologiska förhållanden.
 - g) Hastigheter.
 - h) Tvärsnitt (t.ex. bredd på körbana, cykelbana, gångbana).
 - i) Linjeföring (i horisontal- och vertikalplanet).
 - j) Siktförhållanden.
 - k) Utformning av anslutningar (påfarter, infarter, utfarter, korsningar etc.).
 - l) Kollektivtrafik och infrastruktur.
 - m) Plankorsningar väg/järnväg.

▼ M1

- n) Arrangemang för oskyddade trafikanter:
 - i) Arrangemang för gående.
 - ii) Arrangemang för cyklister, inbegripet möjligheten att använda alternativa färdvägar eller väg separerad från högfartstrafik.
 - iii) Arrangemang för motordrivna tvåhjulningar.
 - iv) Täthet och placering av passager för korsande gående och cyklister.
 - v) Arrangemang för gående och cyklister på berörda vägar i området.
 - vi) Separering av gående och cyklister från högfartstrafik eller förekomst av direkta alternativa färdvägar på vägar med lägre klassificering.

▼ B

2. Kriterier för detaljutformningen:
 - a) Konstruktion.
 - b) Enhetliga vägmärken och vägmarkeringar.
 - c) Belysning av upplysta vägar och anslutningar.
 - d) Anordningar vid vägkanten.

▼B

- e) Vägomgivning, inklusive vegetation.
- f) Fasta hinder vid vädkanten.
- g) Säkra parkeringsplatser.

▼M1

- h) Arrangemang för oskyddade trafikanter:
 - i) Arrangemang för gående.
 - ii) Arrangemang för cyklister.
 - iii) Arrangemang för motordrivna tvåhjulingar.

▼B

- i) Användarvänlig anpassning av skyddsanordningar för att förebygga faror för oskyddade trafikanter (mittremsor och barriärer).
3. Kriterier för fasen omedelbart före idrifttagandet:
- a) Trafikanternas säkerhet, sikt och synbarhet under olika förhållanden, t.ex. mörker och onormala väderleksförhållanden.
 - b) Möjlighet att uppfatta vägmärken och vägmarkeringar.
 - c) Vägbanans skick.
4. Kriterier för den första driftfasen: Trafiksäkerhetsanalys grundad på trafikanternas faktiska beteende.
- I varje fas kan man behöva ompröva kriterierna från tidigare faser.

▼ M1*BILAGA IIa***VÄGLEDANDE ELEMENT I RIKTADE VÄGSÄKERHETSINSPEKTIONER**

1. Linjeföring och sektion:
 - a) Synbarhet och siktsträcka.
 - b) Hastighetsgränser och indelning i hastighetszoner.
 - c) Självförklarande linjeföring (dvs. linjeföringens ”läsbarhet” för trafikanter).
 - d) Möjlighet att nå angränsande fastighet och etableringar.
 - e) Tillgänglighet för utrycknings- och servicefordon.
 - f) Åtgärder vid broar och kulvertar.
 - g) Utformning av vägens sidoområde (vägren, stödremsa, skärning och bankslänt).
2. Korsningar och trafikplatser:
 - a) Korsningens/korsningstypens lämplighet.
 - b) Korsningens/korsningsutformningens geometri.
 - c) Korsningars synbarhet och läsbarhet (hur de uppfattas).
 - d) Sikt vid korsningar.
 - e) Utformning av extra körfält i korsningen.
 - f) Trafikstyrning i korsningar (t.ex. stopplikt, trafiksignaler osv.).
 - g) Förekomst av passager för korsande gående och cyklister.
3. Arrangemang för oskyddade trafikanter:
 - a) Arrangemang för gående.
 - b) Arrangemang för cyklister.
 - c) Arrangemang för motordrivna tvåhjulingar.
 - d) Kollektivtrafik och infrastrukturer.
 - e) Plankorsningar (notera i synnerhet typ av korsning och om de är bemannade, obemannade, manuella eller automatiserade).
4. Belysning, skyltar och markeringar:
 - a) Enhetliga vägmärken, som inte skymmer sikten.
 - b) Vägmärkens läsbarhet (placering, storlek, färg).
 - c) Vägmärkesstolpar.
 - d) Enhetliga vägmarkeringar och linjer.
 - e) Vägmarkeringars läsbarhet (placering, storlek och retroreflexion under torra och våta förhållanden).

▼ M1

- f) Vägmarkeringar med tillräcklig kontrast.
 - g) Belysning av upplysta vägar och korsningar.
 - h) Lämplig vägutrusning.
5. Trafiksignaler:
- a) Funktion.
 - b) Synbarhet.
6. Föremål, säkerhetszoner och skyddsanordningar:
- a) Sidoområde, inklusive vegetation.
 - b) Farliga föremål vid vägkanten och deras avstånd från körbanans eller cykelbanans kant.
 - c) Användarvänlig anpassning av vägskyddsanordningar (mittremsor och räcken för att förhindra faror för oskyddade trafikanter).
 - d) Vägräckesändrar.
 - e) Lämpliga skyddsanordningar på broar och vid kulvertar.
 - f) Stängsel (vid vägar med begränsat tillträde).
7. Beläggning:
- a) Beläggningsskador.
 - b) Friktion.
 - c) Löst material/grus/stenar.
 - d) Vattensamling, avvattning.
8. Broar och tunnlar:
- a) Förekomst av broar och deras antal.
 - b) Förekomst av tunnlar och deras antal.
 - c) Visuella element som utgör risker för infrastrukturens säkerhet.
9. Övrigt:
- a) Tillhandahållande av säkra parkeringsplatser och rastplatser.
 - b) Arrangemang för tunga fordon.
 - c) Bländning från strålkastare.
 - d) Vagarbeten.
 - e) Osäkra aktiviteter vid vägkanten.
 - f) Lämplig information i ITS-utrustning (t.ex. omställbara vägmärken).
 - g) Natur och djur.
 - h) Varningar i anslutning till skola (om tillämpligt).

▼ M1*BILAGA III***VÄGLEDANDE ELEMENT I NÄTVERKSÖVERGRIPANDE VÄGS-
ÄKERHETSBEDÖMNINGAR**

1. Allmänt
 - a) Typ av väg i förhållande till typ av och storlek på regioner/städer som den förbinder.
 - b) Vägsträckans längd.
 - c) Typ av område (landsbygd, tätbebyggt område).
 - d) Markanvändning (utbildning, handel, industri och tillverkning, bostäder, jordbruk, utvecklade områden).
 - e) Avstånd mellan anslutningar till fastigheter.
 - f) Förekomst av lokalgata (t.ex. för butiker).
 - g) Pågående vägarbeten.
 - h) Förekomst av parkeringsplats.
2. Trafikolymer.
 - a) Trafikolymer.
 - b) Uppmätta motorcykelflöden.
 - c) Observerade volymer av gående på båda sidor, med notering för "längs med" eller "korsande".
 - d) Observerade volymer av cyklar på båda sidor, med notering för "längs med" eller "korsande".
 - e) Observerade volymer av tunga fordon.
 - f) Uppskattade flöden av gående fastställda utifrån användningen av angränsande mark.
 - g) Uppskattade flöden av cyklister fastställda utifrån användning av angränsande mark.
3. Olycksdata:
 - a) Antalet omkomna och plats för dödsolycka, samt dödsorsak per trafikantgrupp.
 - b) Antalet allvarligt skadade och plats för olycka med allvarligt skadade per trafikantgrupp.
4. Operativa egenskaper:
 - a) Hastighetsbegränsning (allmän, för motorcyklar; för lastbilar).
 - b) Färdhastighet (85-percentilen).
 - c) Hastighetsreglering och/eller hastighetsdämpande åtgärder.
 - d) Förekomst av ITS-anordningar: varningar för kö, omställbara vägmärken.

▼ M1

- e) Varningar i anslutning till skola.
 - f) Förekomsten av skolpatruller på föreskrivna tider.
5. Geometriska egenskaper:
- a) Sektionens egenskaper (körfältens antal, typ och bredd, mittremsornas utformning och material, cykelbanor, gångbanor osv.), inklusive deras variation.
 - b) Horisontalgeometri.
 - c) Tvärfall och vertikalgeometri.
 - d) Synbarhet och siktsträckor.
6. Föremål, säkerhetszoner och skyddsanordningar:
- a) Vägens sidoområde och säkerhetszoner.
 - b) Fasta hinder vid väggkanten (t.ex. belysningsstolpar, träd osv.).
 - c) Avstånd mellan hinder och väggkant.
 - d) Avstånd mellan hinder.
 - e) Bullerräfflor.
 - f) Skyddsanordningar.
7. Broar och tunnlar:
- a) Förekomst av broar och deras antal, inbegripet relevant information om dem.
 - b) Förekomst av tunnlar och deras antal, inbegripet relevant information om dem.
 - c) Visuella element som utgör risker för infrastrukturens säkerhet.
8. Korsningar:
- a) Typ av korsning och antal anslutande vägar (notera i synnerhet typ av reglering och förekomst av separatreglerad sväng).
 - b) Förekomst av kanalisering.
 - c) Korsningars kvalitet.
 - d) Flöde på anslutande vägar.
 - e) Förekomst av plankorsningar (notera i synnerhet typ av korsning och om de är bemannade, obemannade, manuella eller automatiserade).
9. Underhåll:
- a) Beläggningsskador.
 - b) Beläggningsfriktion.
 - c) Vägrenens tillstånd (inbegripet vegetation).

▼ M1

- d) Kondition på märken, markeringar och linjer.
 - e) Kondition på skyddsanordningar.
10. Faciliteter för oskyddade trafikanter:
- a) Passager för korsande gående och cyklister (i plan och planskilt).
 - b) Passager för korsande cyklister (i plan och planskilt).
 - c) Räcken för gående.
 - d) Förekomst av trottoar eller separerad facilitet.
 - e) Cykelfaciliteter och typer av facilitet (cykelbanor, cykelfält, andra).
 - f) Kvalitet på passager för korsande gående med avseende på varje facilitets synlighet och skyltning.
 - g) Faciliteter för passage för gående och cyklister där mindre väg ansluter till nätet.
 - h) Alternativa färdvägar för gående och cyklister om inga separerade faciliteter finns.
11. System före och efter en krock, för att minska trafikskador och åtgärder för att minska deras konsekvenser:
- a) Trafikledningscentraler och andra övervakningsmöjligheter.
 - b) Mekanismer för information till trafikanterna om körförhållanden för att förebygga olyckor eller incidenter.
 - c) System för automatisk incidentdetektering (AID): sensorer och kameror
 - d) System för incidenthantering.
 - e) System för kommunikation med räddningstjänster.

▼B*BILAGA IV***INFORMATION OM OLYCKOR I OLYCKSRAPPORTER**

Följande måste inkluderas i olycksrapporter:

▼M1

1. Olycksplatsens lokalisering (så exakt som möjligt), inbegripet GNSS-koordinater.

▼B

2. Bilder och/eller ritningar över olycksplatsen.
3. Datum och klockslag för olyckan.
4. Uppgifter om vägen, exempelvis typ av omgivning, vägkategori, typ av anslutning (påfart, infart, utfart, korsning etc.) inklusive trafiksignaler, antal körfält, vägmarkeringar, vägyta, ljus- och väderförhållanden, hastighetsgräns, hinder vid vägkanten.

▼M1

5. Uppgift om olyckans allvarlighetsgrad.

▼B

6. Uppgifter om inblandade personer, exempelvis ålder, kön, medborgarskap, promillehalt samt uppgift om huruvida säkerhetsutrustning använts eller ej.
7. Uppgifter om inblandade fordon, exempelvis typ, ålder, registreringsland och i tillämpliga fall säkerhetsutrustning, datum för senaste kontrollbesiktning enligt gällande lagstiftning.
8. Uppgifter om själva olyckan, exempelvis olyckstyp, kollisionstyp, fordonsrörelse, förarmanöver.
9. Uppgifter, om möjligt, om den tid som förflutit mellan tidpunkten för olyckan och den tidpunkt då olyckan upptäcktes eller då ambulans kom till platsen.