

DIREKTIV

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2008/96/EG

av den 19 november 2008

om förvaltning av vägars säkerhet

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1 c,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Det transeuropeiska vägnätet, vars omfattning bestämdes i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ⁽³⁾, bidrar på ett avgörande sätt till integration, sammanhållning och välbefinnande i Europa. I synnerhet bör en hög säkerhet garanteras.
- (2) I sin vitbok av den 12 september 2001, *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 – Vägval inför framtiden*, pekade kommissionen på behovet av att genomföra trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser och trafiksäkerhetsrevisioner, för att kartlägga och åtgärda vägsträckor med hög olyckstäthet inom gemenskapen. Man satte också upp målet att halvera antalet dödsoffer på vägarna inom Europeiska unionen under perioden 2001–2010.
- (3) I sitt meddelande av den 2 juni 2003, *Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet – Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt*

ansvar, fastslog kommissionen att vägarna utgör den tredje pelaren i trafiksäkerhetspolitiken, som i hög grad bör bidra till att uppnå gemenskapens mål att minska trafikolyckorna.

- (4) På senare år har fordonens utformning förbättrats avsevärt (säkerhetsåtgärder har vidtagits och ny teknik har utvecklats och tillämpats), vilket har bidragit till att minska antalet personer som omkommer eller skadas i olyckor på vägarna. Om målet för 2010 ska kunna uppnås måste insatser också göras på andra områden. I arbetet med att åstadkomma säkrare vägar finns en stor förbättringspotential, som måste utnyttjas på bästa sätt.
- (5) Att utforma lämpliga metoder är ett avgörande hjälpmedel för att åstadkomma säkrare vägar i det transeuropeiska transportnätet. Trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser bör på ett strategiskt plan visa de trafiksäkerhetsmässiga effekterna av olika alternativa sätt att planera ett vägprojekt och bör spela en viktig roll vid valet mellan olika vägsträckningar. Resultat från trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser kan redovisas i en rad olika dokument. Genom trafiksäkerhetsrevisioner bör man dessutom i detalj kartlägga riskmoment i vägprojekt. Det är därför lämpligt att utforma metoder som ska följas inom dessa två områden för att göra det transeuropeiska vägnätet säkrare, samtidigt som de vägtunnlar undantas som omfattas av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/54/EG av den 29 april 2004 om minimikrav för säkerhet i tunnlar som ingår i det transeuropeiska vägnätet ⁽⁴⁾.
- (6) Ett flertal medlemsstater har redan väl fungerande system för förvaltning av vägars säkerhet. Dessa medlemsstater bör få fortsätta att tillämpa sina metoder, i den mån de överensstämmer med målen i detta direktiv.
- (7) Forskning är av avgörande betydelse när det gäller att förbättra säkerheten på vägarna inom Europeiska unionen. Det är viktigt att utveckla och presentera komponenter, åtgärder och metoder (inklusive telematik) och sprida forskningsresultat för att öka trafiksäkerheten.

⁽¹⁾ EUT C 168, 20.7.2007, s. 71.

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 19 juni 2008 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 20 oktober 2008.

⁽³⁾ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 167, 30.4.2004, s. 39.

- (8) Säkerheten på befintliga vägar bör höjas genom att investeringarna koncentreras till vägsträckor med den högsta olyckstätheten och/eller vägsträckor där möjligheten att minska antalet olyckor är störst. Förare bör uppmärksammas på vägsträckor med hög olyckstäthet så att de kan anpassa sitt beteende och bättre följa trafikreglerna, framför allt hastighetsgränser.
- (9) En rangordning av vägnätets säkerhet har stor potential så snart den genomförs. När vägsträckor med hög olyckstäthet har åtgärdats och korrigerande åtgärder vidtagits, bör säkerhetsinspektioner i förebyggande syfte få en mer framträdande roll. Regelbundna inspektioner är ett avgörande hjälpmedel för att förebygga risker för alla vägtrafikanter, inbegripet oskyddade grupper, även när det gäller vägarbeten.
- (10) Genom utbildning och certifiering baserad på utbildningsplaner och hjälpmedel för kompetensbedömning vilka godkänts av medlemsstaterna bör man se till att personal med ansvar för säkerhetsfrågor har aktuella kunskaper.
- (11) För att öka säkerheten på vägarna i Europeiska unionen bör åtgärder vidtas för att ett mer regelbundet och konsekvent utbyte av bästa metoder ska kunna ske mellan medlemsstaterna.
- (12) För att säkerställa en hög grad av trafiksäkerhet inom Europeiska unionen bör medlemsstaterna fastställa riktlinjer för förvaltning av vägars säkerhet. Genom anmälan av dessa riktlinjer till kommissionen och regelbunden rapportering om deras tillämpning bör systematiska förbättringar av vägars säkerhet möjliggöras på gemenskapsnivå och en grund skapas för att bygga upp ett system som blir allt effektivare med tiden. Rapporteringen om hur riktlinjerna tillämpas bör dessutom ge övriga medlemsstater möjlighet att identifiera de mest effektiva lösningarna, medan systematisk insamling av data från förefter-studier bör göra det möjligt att välja de mest effektiva åtgärderna för framtida insatser.
- (13) De bestämmelser i detta direktiv som gäller investeringar i trafiksäkerheten bör inte påverka medlemsstaternas befogenheter när det gäller investeringar i underhåll av vägnätet.
- (14) Eftersom målet för detta direktiv, nämligen att fastställa metoder för att se till att trafiksäkerheten i hela det transeuropeiska vägnätet håller en konsekvent hög nivå, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och det därför på grund av åtgärdens verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (15) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽¹⁾.
- (16) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att anta de kriterier som är nödvändiga för att förbättra metoderna för förvaltningen av vägars säkerhet och att anpassa bilagorna till den tekniska utvecklingen. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (17) Det är mycket viktigt att det finns tillräckligt med parkeringsplatser längs vägarna, inte bara i brottsförebyggande syfte, utan även för trafiksäkerheten. Parkeringsplatser gör att förare kan stanna och vila i god tid och sedan vara helt koncentrerade under den fortsatta resan. En integrerad del av förvaltningen av vägars säkerhet bör därför vara att tillhandahålla tillräckligt många säkra parkeringsplatser.
- (18) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽²⁾ uppmuntras medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan detta direktiv och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dem.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I detta direktiv krävs att medlemsstaterna fastställer och genomför metoder för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, förvaltning av vägnätets säkerhet och säkerhetsinspektioner.
2. Detta direktiv ska tillämpas på de vägar som bildar det transeuropeiska vägnätet, oberoende av om de håller på att utformas, byggas eller är i bruk.
3. Medlemsstaterna får även tillämpa bestämmelserna i detta direktiv, som en uppsättning bästa metoder, för de nationella vägar som inte ingår i det transeuropeiska vägnät som helt eller delvis byggdes med hjälp av gemenskapsmedel.

⁽¹⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

4. Detta direktiv ska inte tillämpas på vägtunnlar som omfattas av direktiv 2004/54/EG.

Artikel 2

Definitioner

I detta direktiv avses med

1. *det transeuropeiska vägnätet*: det vägnät som definieras i avsnitt 2 i bilaga I till beslut nr 1692/96/EG,
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,
5. *rangordning av vägsträckor med hög olyckstäthet*: en metod för att kartlägga, analysera och rangordna vägsträckor som har varit i bruk i över tre år och där ett stort antal olyckor med dödlig utgång i förhållande till trafikflödet har inträffat,
6. *rangordning av vägnätets säkerhet*: en metod för att identifiera, analysera och rangordna det befintliga vägnätets delar utifrån deras potential för säkerhetsförbättringar och sänkta olycks-kostnader,
7. *säkerhetsinspektion*: en regelbunden rutinmässig kontroll av förhållanden och brister som av säkerhetsskäl kräver underhåll,
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.

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-nyttanalytisk analys 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.

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.

*Artikel 5***Säkerhetsrangordning och förvaltning av befintliga vägnäts säkerhet**

1. Medlemsstaterna ska se till att rangordningen av vägsträckor med hög olyckstäthet och rangordningen av vägnätets säkerhet sker på grundval av undersökningar av driften av vägnätet, som ska utföras minst vart tredje år. I det sammanhanget ska medlemsstaterna sträva efter att uppfylla kriterierna i bilaga III.

2. Medlemsstaterna ska se till att vägsträckor med högre prioritet enligt resultaten av rangordningen av vägsträckor med hög olyckstäthet och av rangordningen av vägnätets säkerhet bedöms av expertgrupper genom besök på plats och på grundval av de faktorer som anges i punkt 3 i bilaga III. Minst en medlem av varje expertgrupp ska uppfylla kraven enligt artikel 9.4 a.

3. Medlemsstaterna ska se till att åtgärderna koncentreras till de vägsträckor som avses i punkt 2. De åtgärder som avses i punkt 3 e i bilaga III ska prioriteras, varvid de som uppvisar det bästa kostnads-nyttoförhållandet ska uppmärksammas.

4. Medlemsstaterna ska se till att lämpliga vägmärken sätts upp för att varna trafikanter för vägsträckor där vägarbete som kan utgöra en fara för trafikanternas säkerhet pågår. Dessa vägmärken ska vara synliga både dagtid och nattetid och placeras på säkert avstånd samt uppfylla bestämmelserna i 1968 års Wienkonvention om vägmärken och trafiksignaler.

5. Medlemsstaterna ska se till att trafikanterna genom lämpliga åtgärder informeras om att en vägsträcka har hög olyckstäthet. Om en medlemsstat beslutar att använda vägmärken ska dessa uppfylla bestämmelserna i 1968 års Wienkonvention om vägmärken och trafiksignaler.

*Artikel 6***Säkerhetsinspektioner**

1. Medlemsstaterna ska se till att säkerhetsinspektioner görs av vägar som är i bruk för att kartlägga trafiksäkerhetsrelaterade aspekter och förebygga olyckor.

2. Säkerhetsinspektionerna ska omfatta regelbundna inspektioner av vägnätet och undersökningar av vägarbetens eventuella inverkan på säkerheten med avseende på trafikflödet.

3. Medlemsstaterna ska se till att det behöriga organet gör regelbundna inspektioner. Sådana inspektioner ska göras så ofta som behövs för att säkerställa att de berörda vägarna håller en tillfredsställande säkerhet.

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.

*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.

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.

*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.

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 trafiksäkerhetsrevisorerna 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.

Artikel 10

Utbyte av bästa metoder

För att förbättra säkerheten på de vägar inom Europeiska unionen som inte ingår i det transeuropeiska vägnätet ska kommissionen inrätta ett enhetligt system för utbyte av bästa metoder mellan medlemsstaterna, vilket bland annat ska omfatta befintliga projekt för säkrare vägar och beprövade säkerhetstekniska lösningar.

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.
2. Kommissionen ska bistås av den kommitté som avses i artikel 13. Om det krävs särskilda åtgärder ska dessa vidtas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.
3. När så är lämpligt får berörda icke-statliga organisationer som är verksamma på området vägars säkerhet och förvaltning konsulteras i frågor som rör tekniska säkerhetsaspekter.

Artikel 12

Anpassning till den tekniska utvecklingen

Bilagorna till detta direktiv ska anpassas till den tekniska utvecklingen i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 13.3.

Artikel 13

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

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.

Utfärdat i Strasbourg den 19 november 2008.

På Europaparlamentets vägnar

H.-G. PÖTTERING

Ordförande

På rådets vägnar

J.-P. JOUYET

Ordförande

BILAGA I

TRAFIKSÄKERHETSMÄSSIG KONSEKVENSPANALYS FÖR VÄGPROJEKT

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).
 - e) Trafik (t.ex. trafikvolym, trafikslag).
 - f) Säsongsmissiga variationer och klimatförhållanden.
 - g) Förekomsten av ett tillräckligt antal säkra parkeringsplatser.
 - h) Seismisk aktivitet.
-

BILAGA II

TRAFIKSÄKERHETSREVISIONER AV VÄGPROJEKT

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.

2. Kriterier för detaljutformningen:

- a) Konstruktion.
- b) Enhetliga vägmärken och vägmarkeringar.
- c) Belysning av upplysta vägar och anslutningar.
- d) Anordningar vid vägkanten.
- e) Vägomgivning, inklusive vegetation.
- f) Fasta hinder vid vägkanten.
- g) Säkra parkeringsplatser.
- h) Oskyddade trafikanter (t.ex. fotgängare, cyklister, motorcyklister).
- 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.

BILAGA III

RANGORDNING AV VÄGSTRÄCKOR MED HÖG OLYCKSTÄTHET OCH RANGORDNING AV VÄGNÄTETS SÄKERHET**1. Kartläggning av vägsträckor med hög olyckstäthet**

Kartläggningen av vägsträckor med hög olyckstäthet ska som minimum baseras på antalet dödsolyckor som inträffat under tidigare år per längdenhet vägsträcka i förhållande till trafikmängden och, för anslutningar (påfarter, infarter, utfarter, korsningar etc.), antalet sådana olyckor per anslutningsplats.

2. Kartläggning av vägsträckor som ska undersökas inom ramen för rangordningen av vägnätets säkerhet

Vid kartläggningen av vägsträckor som ska undersökas inom ramen för rangordningen av vägnätets säkerhet ska besparingspotentialen för vägsträckorna vad avser olyckskostnader beaktas. Vägsträckor ska klassificeras i kategorier. För varje vägkategori ska vägsträckorna undersökas och rangordnas med avseende på säkerhetsfaktorer såsom olyckstäthet, trafikvolym och trafiktyp.

För varje vägkategori ska rangordningen av vägnätets säkerhet utmyнна i en prioriteringslista över vägsträckor där en förbättring av vägen förväntas bli mycket effektiv.

3. Följande ska ingå i expertgruppens utvärdering vid besök på plats:

- a) Beskrivning av vägsträckan.
- b) Hänvisning till eventuella tidigare rapporter om samma sträcka.
- c) Analys av eventuella olycksrapporter.
- d) Antalet olyckor, dödsoffer och svåra personskador under de närmast föregående tre åren.
- e) Ett paket av möjliga åtgärder för genomförande med olika tidsramar med beaktande av exempelvis följande åtgärder:
 - Avlägsnande av hinder vid vägkanten eller uppförande av skyddsanordningar.
 - Införande av sänkta hastighetsgränser och skärpt övervakning på lokal nivå av att de hålls.
 - Förbättring av sikten vid olika väder- och ljusförhållanden.
 - Förbättring av säkerheten hos skyddsanordningar vid vägkanten, t.ex. vägräcken.
 - Förbättrad enhetlighet, synbarhet, läsbarhet och placering avseende vägmärkingar (inbegripet anläggning av bullerräfflor), vägmärken och trafiksignaler.
 - Skydd mot nedfallande stenar, jord- och snöskred.
 - Förbättring av vägbanans friktion och ytstruktur.
 - Ombyggnad av skyddsräcken.
 - Anläggning och förbättring av mittseparering.
 - Förändring av omkörningsfält.
 - Förbättring av anslutningar, inklusive plankorsningar väg/järnväg.
 - Ändrad linjeföring.
 - Ändrad vägbredd och anläggning av vägren.
 - Installation av system för trafikledning och trafikövervakning.
 - Minskning av potentiella konflikter med oskyddade trafikantgrupper.
 - Uppgradering till gällande normer för utformning.
 - Reparation eller byte av vägbeläggning.
 - Användning av intelligenta vägmärken.
 - Förbättring av intelligenta transportsystem och telematikjänster med avseende på kompatibilitet, nödsituationer och skyltning.

BILAGA IV

INFORMATION OM OLYCKOR I OLYCKSRAPPORTER

Följande måste inkluderas i olycksrapporter:

1. En så exakt angivelse av olycksplatsen som möjligt.
 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.
 5. Uppgift om olyckans allvarlighetsgrad, inklusive antal dödsoffer och skadade, om möjligt enligt de gemensamma kriterier som ska definieras i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll som avses i artikel 13.3.
 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.
-