TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (ESB) 2019/1936 **2022/EES/18/22**

frá 23. október 2019

um breytingu á tilskipun 2008/96/EB um öryggisstjórnun vegagrunnvirkja (*)

EVRÓPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af sáttmálanum um starfshætti Evrópusambandsins, einkum 1. mgr. 91. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins,

eftir að hafa lagt drög að lagagerð fyrir þjóðþingin,

með hliðsjón af áliti efnahags- og félagsmálanefndar Evrópusambandsins ([1]),

með hliðsjón af áliti svæðanefndarinnar ([2]),

í samræmi við almenna lagasetningarmeðferð ([3]),

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

1) Í orðsendingu framkvæmdastjórnarinnar frá 20. júlí 2010 til Evrópuþingsins, ráðsins og efnahags- og félagsmálanefndarinnar auk svæðanefndarinnar, sem ber yfirskriftina „Leiðin til evrópsks umferðaröryggissvæðis: stefnumið um umferðaröryggi 2011-2020“, eru sett fram skipulagsmarkmið Sambandsins um að fækka banaslysum á vegum um helming eigi síðar en árið 2020 miðað við árið 2010 og komast nánast alveg í veg fyrir banaslys eigi síðar en árið 2050. Undanfarin ár hafa þó ekki orðið neinar framfarir í áttina að ná þeim markmiðum. Ráðið samþykkti nýtt millibilsmarkmið, í ályktun sinni frá 8. júní 2017 um umferðaröryggi, um að fækka fjölda alvarlegra líkamstjóna um helming eigi síðar en árið 2030 miðað við árið 2020, til stuðnings Valletta-yfirlýsingunni frá mars 2017. Því er þörf á frekara átaki til að ná báðum þeim markmiðum.

2) Samkvæmt stefnunni um nálgun að öruggu umferðarkerfi (e. *Safe System approach*) er að miklu leyti hægt að koma í veg fyrir banaslys og alvarlegt líkamstjón í umferðinni. Ábyrgð á öllum stigum ætti að vera sameiginleg til að tryggja að umferðarslys hafi hvorki í för með sér alvarlegt líkamstjón né áverka sem draga til dauða. Einkum ættu vegir, sem eru vel hannaðir, tilhlýðilega viðhaldið, greinilega merktir og með vegskiltum, að minnka líkur á umferðarslysum, á sama tíma og „umburðarlyndir vegir“ (e. *forgiving roads*) (vegir sem eru skynsamlega lagðir til að tryggja að akstursvillur hafi ekki samstundis í för með sér alvarlegar eða banvænar afleiðingar) ættu að draga úr alvarleika slysa. Framkvæmdastjórnin ætti að veita leiðbeiningar um hvernig eigi að hanna og viðhalda „umburðarlyndum vegbrúnum“ og taka þar tillit til reynslu allra aðildarríkjanna.

3) Vegir samevrópska flutninganetsins (TEN-T network), sem tilgreindir eru í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1315/2013 ([4]), skipta höfuðmáli fyrir samrunann í Evrópu. Því ætti að tryggja hátt öryggisstig á þeim vegum.

4) Verklagsreglur um öryggisstjórnun vegagrunnvirkja (RISM), sem hafa verið innleiddar í samevrópska flutninganetið, hafa stuðlað að fækkun banaslysa í umferðinni og dregið úr alvarlegu líkamstjóni í Sambandinu. Mat á áhrifum tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2008/96/EB ([5]) sýnir glögglega að aðildarríki, sem hafa að eigin frumkvæði beitt meginreglum um öryggisstjórnun vegagrunnvirkja að því er varðar landsbundna vegi sína sem eru ekki hluti af samevrópska flutninganetinu, hafa náð mun betri árangri á sviði umferðaröryggis en hin aðildarríkin sem ekki hafa viðhaft slíkt. Þar af leiðandi er einnig æskilegt að beita þessum meginreglum um öryggisstjórnun vegagrunnvirkja að því er varðar aðra hluta evrópska vegakerfisins.

(*) Þessi ESB-gerð birtist í Stjtíð. ESB L 305, 26.11.2019, bls. 1. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 14/2022 frá 4. febrúar 2022 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn (bíður birtingar).

([1]) Stjtíð. ESB C 62, 15.2.2019, bls. 261.

([2]) Stjtíð. ESB C 168, 16.5.2019, bls. 81.

([3]) Afstaða Evrópuþingsins frá 4. apríl 2019 (hefur enn ekki verið birt í *Stjórnartíðindunum*) og ákvörðun ráðsins frá 7. október 2019.

([4]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1315/2013 frá 11. desember 2013 um viðmiðunarreglur Sambandsins varðandi uppbyggingu samevrópska flutninganetsins og um niðurfellingu á ákvörðun nr. 661/2010/ESB (Stjtíð. ESB L 348, 20.12.2013, bls. 1).

([5]) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2008/96/EB frá 19. nóvember 2008 um öryggisstjórnun vegagrunnvirkja (Stjtíð. ESB L 319, 29.11.2008, bls. 59).

5) Mikilvægt er að vegkaflar á brúm og í göngum, sem eru hluti af vegakerfinu innan gildissviðs þessarar tilskipunar, falli einnig undir þessa tilskipun að því er varðar umferðaröryggi, að undanskildum göngum sem falla undir tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2004/54/EB ([6]).

6) Af ástæðum sem tengjast umferðaröryggi er mikilvægt að þessi tilskipun taki einnig til inn- og útaksturs af bílastæðum samhliða vegum, sem falla undir gildissvið þessarar tilskipunar, einkum hraðbrautum og aðalvegum (e. *primary roads*).

7) Umtalsverður munur er á árstíðabundnum aðstæðum eftir aðildarríkjum og svæðum. Því er mikilvægt að tekið sé tilhlýðilegt tillit til þeirra aðstæðna í landsbundnu ákvæðunum sem leiða þessa tilskipun í lög.

8) Stór hluti umferðarslysa á sér stað á litlum hluta vegakerfisins þar sem umferðarþungi og -hraði er mikill og þar sem um er að ræða margvíslega umferð ökutækja á mismunandi hraða. Því ætti takmörkuð rýmkun gildissviðs tilskipunar 2008/96/EB varðandi hraðbrautir og aðra aðalvegi, sem eru ekki hluti af samevrópska flutninganetinu, að stuðla að verulegum umbótum á öryggi vegagrunnvirkja í öllu Sambandinu.

9) Til þess að tryggja að slík rýmkun gildissviðs beri tilætlaðan árangur er rökrétt að aðalvegir aðrir en hraðbrautir taki til allra vega sem mest umferð er um en sá flokkur er næsti flokkur fyrir neðan flokkinn „hraðbraut“ í landsbundinni flokkun vega. Af sömu ástæðu ætti að hvetja aðildarríki til að tryggja að a.m.k. allir vegir, sem tilskipun 2008/96/EB gilti um áður en þessi tilskipun öðlaðist gildi, þ.m.t. á valfrjálsum grunni, falli áfram undir þessa tilskipun.

10) Skyldubeiting verklagsreglnanna, sem mælt er fyrir um í tilskipun 2008/96/EB, varðandi öll verkefni á sviði vegagrunnvirkja utan þéttbýlissvæða sem unnin eru með fjármögnun frá Sambandinu, ætti að tryggja að fjármunir Sambandsins séu ekki notaðir til að leggja vegi sem eru óöruggir.

11) Tilskipun 2008/96/EB tekur eingöngu til vegagrunnvirkja. Þessi tilskipun hefur því hvorki áhrif á umferðarlög né valdsvið aðildarríkjanna til að taka sjálfstæðar ákvarðanir um umferðarlög. Samningsaðilar ættu að virða Genfarsamning Sameinuðu þjóðanna um umferð á vegum frá 19. september 1949, Vínarsamninginn um umferð á vegum frá 8. nóvember 1968 og Vínarsáttmálann um umferðarskilti og -merki frá 8. nóvember 1968.

12) Það hefur sýnt sig að áhættumiðað umferðaröryggismat á vegakerfinu í heild er skilvirkt og áhrifaríkt tæki til að auðkenna þá kafla vegakerfisins þar sem gera ætti nákvæmari öryggisúttektir og þar sem forgangsraða ætti fjárfestingum í samræmi við getu þess til að bæta öryggi alls vegakerfisins. Þar af leiðandi ætti að meta allt vegakerfið, sem fellur undir þessa tilskipun, á kerfisbundinn hátt, þ.m.t. á grundvelli gagna sem safnað er með rafrænum og stafrænum hætti, til að auka umferðaröryggi í öllu Sambandinu.

13) Samþætting árangursríkustu þáttanna úr fyrri verklagsreglum um „öryggisröðun og -stjórnun innan fyrirliggjandi vegakerfis“ við nýju verklagsreglurnar um „umferðaröryggismat á vegakerfinu í heild“ ætti að hafa í för með sér betri auðkenningu vegkafla þar sem mestir möguleikar eru á að bæta öryggi og þar sem markviss inngrip ættu að leiða til mestu umbótanna.

14) Til að bæta gæði, hlutlægni og skilvirkni verklagsreglnanna um öryggisstjórnun vegagrunnvirkja getur verið gagnlegt að heimila aðildarríkjum að nýta sér sífellt fleiri tækninýjungar, eftir því sem við á, til að gera úttekt á vegköflum, skrá öryggisástand vega og safna öðrum gögnum varðandi öryggi vegakerfisins.

15) Kerfisbundin eftirfylgni við niðurstöður verkefnisins að beita verklagsreglum um öryggisstjórnun vegagrunnvirkja hefur úrslitaþýðingu fyrir öryggisumbæturnar á vegagrunnvirkjum sem nauðsynlegar eru til að ná markmiðum Sambandsins um umferðaröryggi. Í þessu skyni ættu aðgerðaáætlanir, sem eru í forgangi, að tryggja að nauðsynleg inngrip komi til eins fljótt og auðið er. Einkum ætti að fylgja eftir niðurstöðum úr umferðaröryggismatinu á vegakerfinu í heild, annaðhvort með markvissum umferðaröryggisúttektum eða, ef mögulegt er og kostnaðarhagkvæmt, með beinni aðgerð til úrbóta sem miðar að því að eyða eða draga úr umferðaröryggisáhættu án óþarfa stjórnsýslubyrði.

([6]) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2004/54/EB frá 29. apríl 2004 um lágmarksöryggiskröfur fyrir jarðgöng í samevrópska vegakerfinu (Stjtíð. ESB L 167, 30.4.2004, bls. 39).

16) Bæta ætti öryggi núverandi vega með því að beina fjárfestingum að vegköflum með hæstu slysatíðnina og þar sem mestir möguleikar eru á að fækka slysum.

17) Nota má fjármögnun og fjárhagslega hvata á vettvangi Sambandsins, í samræmi við gildandi skilyrði, til að veita stuðning við slíka fjárfestingu, sem viðbót við samsvarandi landsbundna fjárfestingu og hvata.

18) Slysahætta er sérstaklega mikil á þeim köflum vegakerfisins sem liggja að veggöngum samevrópska vegakerfisins sem falla undir tilskipun 2004/54/EB. Því ætti að innleiða sameiginlegar umferðaröryggisúttektir á þeim vegköflum með þátttöku fulltrúa lögbærra yfirvalda á sviði vega og jarðganga til þess að bæta öryggi vegakerfisins sem fellur undir þessa tilskipun.

19) Hlutfall óvarinna vegfarenda svaraði til 47% banaslysa á vegum í Sambandinu árið 2017. Með því að tryggja að tekið sé tillit til þarfa óvarinna vegfarenda í öllum verklagsreglum um öryggisstjórnun vegagrunnvirkja og að þróaðar séu gæðakröfur um grunnvirki fyrir slíka vegfarendur ætti öryggi þeirra á vegum að aukast.

20) Til þess að gera aðildarríkjum kleift að bæta verklagsreglur sínar, sem miða að því að tryggja hagnýt not af vegamerkingum og umferðarskiltum, ætti að innleiða sameiginlegar forskriftir til þess að stuðla að því að vegamerkingar og umferðarskilti séu vel læsileg og greinanleg fyrir ökumenn og sjálfvirk hjálparkerfi fyrir ökumenn.

21) Umbætur á öryggi eru einnig forgangsatriði fyrir mót brautarteina og akvegar (t.d. merkjasendingar, endurbætur á grunnvirkjum). Samkvæmt skýrslu Járnbrautarstofnunar Evrópusambandsins um járnbrautaröryggi og rekstrarsamhæfi í Evrópusambandinu frá 2018 voru árið 2016 433 alvarleg slys á 108 000 mótum brautarteina og akvegar sem hafði í för með sér að 255 einstaklingar létu lífið og 217 einstaklingar urðu fyrir alvarlegu líkamstjóni. Af þeim sökum ætti að auðkenna þau mót brautarteina og akvegar þar sem öryggisáhætta er mikil með það fyrir augum að gera þar tilskildar umbætur.

22) Hágæðavegamerkingar og -umferðarskilti eru mjög þýðingarmikil til að styðja við ökumenn sem og tengd og sjálfvirk ökutæki. Sameiginlegar forskriftir fyrir vegamerkingar og umferðarskilti ættu að skapa grunn sem ryður brautina fyrir innleiðingu þróaðra kerfa fyrir tengd og sjálfvirk kerfi í þágu hreyfanleika. Sameiginleg evrópsk nálgun, í samræmi við Vínarsáttmálann um umferðarskilti og -merki frá 1968, væri ákjósanleg.

23) Til að styrkja niðurstöðurnar, sem vænta má af beitingu þessarar tilskipunar, og til að tryggja viðeigandi öryggisstig við neyðarástand gætu aðildarríkin auðveldað samvinnu milli almannavarna, neyðarþjónustu og umferðarlöggæslu þeirra, eftir því sem við á, einkum við vegkafla sem liggja yfir landamæri. Þar sem þörf er á samvinnu milli aðildarríkja í tengslum við þessar aðgerðir skapar almannavarnakerfi Sambandsins, samkvæmt ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 1313/2013/ESB ([7]), rammann í því skyni.

24) Með fyrirvara um löggjöf um opinber innkaup, einkum tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/25/ESB ([8]), ætti að gera tækniforskriftirnar varðandi öryggi aðgengilegar almenningi ef opinber innkaup fara fram innan vegagrunn-virkjageirans.

25) Til að öðlast gagnsæi og auka ábyrgð ætti að gefa út skýrslu um umferðaröryggisflokkun þannig að hægt sé að upplýsa vegfarendur um ástand grunnvirkja og auka almennt vitund þeirra.

26) Hvetja ætti til miðlunar reynslu af aðferðum innan ramma örugga vegakerfisins meðal notenda og upplýsingaskipta meðal umferðaröryggisrýna.

27) Birting niðurstaðna úr umferðaröryggismati á vegakerfinu í heild ætti að gera kleift að bera saman öryggisstig vegagrunnvirkja í öllu Sambandinu.

([7]) Ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 1313/2013/ESB frá 17. desember 2013 um almannavarnakerfi Sambandsins (Stjtíð. ESB L 347, 20.12.2013, bls. 924).

([8]) Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2014/25/ESB frá 26. febrúar 2014 um innkaup stofnana sem annast vatnsveitu, orkuveitu, flutninga og póstþjónustu og um niðurfellingu tilskipunar 2004/17/EB (Stjtíð. ESB L 94, 28.3.2014, bls. 243).

28) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiði þessarar tilskipunar, þ.e. að setja verklagsreglur til að tryggja að staðaldri öflugt umferðaröryggi í gervöllu samevrópska flutninganetinu sem og á hraðbrautum og aðalvegum í öllu Sambandið ásamt því að börf er á úrbótum í öllu Sambandinu til þess að tryggja samleitni í átt að strangari kröfum um öryggi vegagrunnvirkja, og því verður betur náð á vettvangi Sambandsins, er Sambandinu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við nálægðarregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans um Evrópusambandið. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari tilskipun til að ná þessu markmiði. Vegna aðgerða á vettvangi Sambandsins ættu ferðalög um Sambandið að verða öruggari og það ætti að sama skapi að bæta starfsemi innri markaðarins og styðja við markmiðið um efnahagslega og félagslega samheldni og samheldni milli svæða.

29) Til að tryggja að innihald verklagsreglna um öryggisstjórnun vegagrunnvirkja endurspegli áfram bestu tækniþekkingu sem völ er á ætti að fela framkvæmdastjórninni vald til að samþykkja gerðir í samræmi við 290. gr. sáttmálans um starfshætti Evrópusambandsins að því er varðar aðlögun viðaukanna í þessari tilskipun að tækniframförum. Einkar mikilvægt er að framkvæmdastjórnin hafi viðeigandi samráð meðan á undirbúningsvinnu hennar stendur, þ.m.t. við sérfræðinga, og að þetta samráð fari fram í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016 ([9]). Einkum, í því skyni að tryggja jafna þátttöku við undirbúning framseldra gerða, fá framkvæmdastjórnin og ráðið öll skjöl á sama tíma og sérfræðingar aðildarríkjanna og hafa sérfræðingar þeirra kerfisbundinn aðgang að fundum sérfræðingahópa framkvæmdastjórnarinnar sem vinna að undirbúningi framseldra gerða.

30) Nauðsynlegt er að gera sértækar ráðstafanir til þess að bæta stöðugt starfsvenjur við umferðaröryggisstjórnun og auðvelda ökutækjum, sem eru búin hjálparkerfum fyrir ökumenn eða mikilli sjálfvirkni, að bera kennsl á vegamerkingar og umferðarskilti. Til að tryggja samræmd skilyrði við framkvæmd viðeigandi ákvæða þessarar tilskipunar ætti að fela framkvæmdastjórninni framkvæmdarvald. Þessu valdi ætti að beita í samræmi við reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 ([10]).

31) Því ætti að breyta tilskipun 2008/96/EB til samræmis við það.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Breytingar á tilskipun 2008/96/EB

Tilskipun 2008/96/EB er breytt sem hér segir:

1) Í stað 1. gr. kemur eftirfarandi:

„1. gr.

Efni og gildissvið

1. Í þessari tilskipun er þess krafist að aðildarríkin setji verklagsreglur og hrindi þeim í framkvæmd í tengslum við áhrifamat vegna umferðaröryggis, umferðaröryggisrýni, umferðaröryggisúttektir og umferðaröryggismat á vegakerfinu í heild.

2. Þessi tilskipun gildir um vegi sem eru hluti af samevrópska vegakerfinu, hraðbrautir og aðra aðalvegi, hvort sem þeir eru á hönnunarstigi, í byggingu eða í notkun.

3. Þessi tilskipun gildir einnig um vegi og verkefni á sviði vegagrunnvirkja, sem falla ekki undir 2. mgr. og eru staðsett utan þéttbýlissvæða, sem þjóna ekki aðliggjandi lóðum og sem lokið er við með fjármögnun Sambandsins, að undanskildum vegum sem ekki eru opnir fyrir almenna umferð vélknúinna ökutækja, s.s. hjólreiðastígar, eða vegum sem ekki eru hannaðir fyrir almenna umferð, s.s. vegtengingar að iðnaðar-, landbúnaðar- eða skógræktarsvæðum.

4. Aðildarríkjum er heimilt að undanskilja aðalvegi, sem fela í sér litla öryggisáhættu, frá gildissviði þessarar tilskipunar, svo framarlega sem um sé að ræða tilhlýðilega rökstuddar ástæður sem tengjast umferðarþunga og tölfræði um slys.

([9]) Stjtíð. ESB L 123, 12.5. 2016, bls. 1.

([10]) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjtíð. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).

Aðildarríkjum er heimilt að fella vegi, sem ekki er getið um í 2. og 3. mgr., undir gildissvið þessarar tilskipunar.

Sérhvert aðildarríki skal tilkynna framkvæmdastjórninni, eigi síðar en 17. desember 2021, um skrá yfir hraðbrautir og aðalvegi á yfirráðasvæði sínu og upp frá því hvers konar breytingar á henni. Þar að auki skal sérhvert aðildarríki tilkynna framkvæmdastjórninni um skrá yfir vegi sem eru undanþegnir gildissviði þessarar tilskipunar, eða eru hluti af því, í samræmi við þessa málsgrein og upp frá því hvers konar breytingar á henni.

Framkvæmdastjórnin skal birta skrá yfir vegi sem tilkynnt er um í samræmi við þessa grein.

5. Þessi tilskipun gildir ekki um vegi í jarðgöngum sem falla undir tilskipun 2004/54/EB.“

2) Ákvæðum 2. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað 1. liðar kemur eftirfarandi:

„1. „samevrópskt vegakerfi“: vegakerfið sem er tilgreint í reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1315/2013 (*),

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 1315/2013 frá 11. desember 2013 um viðmiðunarreglur Sambandsins varðandi uppbyggingu samevrópska flutninganetsins og um niðurfellingu á ákvörðun nr. 661/2010/ESB (Stjtíð. ESB L 348, 20.12.2013, bls. 1).“

b) Eftirfarandi liðum er bætt við:

„1a. „hraðbraut“: vegur sem er sérstaklega hannaður og byggður fyrir umferð vélknúinna ökutækja sem þjónar ekki aðliggjandi lóðum og uppfyllir eftirfarandi viðmiðanir:

a) hefur aðskildar akbrautir fyrir báðar akstursáttir umferðar, nema á sérstökum stöðum eða í bráðabirgðatilvikum, þar sem skilið er á milli akstursátta annaðhvort með umferðareyju, vegriði eða þvíumlíku (e. *deviding strip*) eða í sérstökum undantekningartilvikum, með öðrum aðferðum,

b) þverar ekki annan veg, járnbrauta- eða sporvagnsteina, hjólreiðastíga eða göngustíga í sömu hæð,

c) er sérstaklega tilgreindur sem hraðbraut,

1b. „aðalvegur“: vegur utan þéttbýlis, sem tengir saman stórar borgir eða svæði eða hvort tveggja, sem tilheyrir vegaflokknum þar sem umferð er hvað mest en sá flokkur er næst fyrir neðan flokkinn „hraðbraut“ í landsbundinni vegaflokkun sem öðlaðist gildi 26. nóvember 2019,“.

c) Ákvæði 5. liðar falla brott.

d) Í stað 6. og 7. liðar kemur eftirfarandi:

„6. „öryggisflokkun“: röðun hluta af núverandi vegakerfi í flokka samkvæmt innbyggðu öryggi þeirra sem mælt er á hlutlægan hátt,

7. „markviss umferðaröryggisúttekt“: markviss rannsókn til að auðkenna hættulegar aðstæður, annmarka og vandamál sem auka hættuna á slysum og líkamstjóni, byggð á vettvangsheimsókn á fyrirliggjandi veg eða vegkafla,“.

e) Eftirfarandi lið er bætt við:

„7a. „reglubundin umferðaröryggisúttekt“: venjuleg, reglubundin sannprófun á eiginleikum og annmörkum sem krefjast viðhaldsvinnu af öryggisástæðum,“.

f) Eftirfarandi lið er bætt við:

„10. „óvarinn vegfarandi“: vegfarendur, sem nota ekki vélknúin ökutæki, þ.m.t. einkum hjólreiðamenn og gangandi vegfarendur, auk notenda vélknúinna ökutækja á tveimur hjólum.“

3) Eftirfarandi málsgrein er bætt við í 4. gr.:

„6. Framkvæmdastjórnin skal veita leiðbeiningar um „umburðarlynda hönnun vegbrúna“ og „hönnun vega sem skýrir sig sjálf og hvetur til reglufylgni“ í upphaflegri úttekt hönnunarfasans, sem og leiðbeiningar um gæðakröfur varðandi óvarða vegfarendur. Þróa skal slíkar leiðbeiningar í nánu samstarfi við sérfræðinga aðildarríkja.“

4) Í stað 5. gr. kemur eftirfarandi:

„5. gr.

Umferðaröryggismat á vegakerfinu í heild

1. Aðildarríki skulu tryggja að umferðaröryggismat fari fram á vegakerfinu í heild sem er í notkun og fellur undir þessa tilskipun.

2. Í umferðaröryggismati á vegakerfinu í heild skal meta hættu á slysum og alvarlegum árekstrum á grundvelli:

a) sjónrænnar skoðunar, fyrst og fremst, annaðhvort á staðnum eða með rafrænum aðferðum, á hönnunareiginleikum vegarins (innbyggðu öryggi) og

b) greiningar á köflum vegakerfisins sem hafa verið í notkun í meira en þrjú ár og þar sem mikill fjöldi alvarlegra slysa hafa orðið miðað við umferðarflæði.

3. Aðildarríki skulu tryggja að fyrsta umferðaröryggismatið á vegakerfinu í heild sé framkvæmt eigi síðar en árið 2024. Upp frá því skulu umferðaröryggismöt á vegakerfinu í heild framkvæmd nægilega oft til þess að tryggja fullnægjandi öryggi, a.m.k. þó á fimm ára fresti.

4. Við framkvæmd umferðaröryggismatsins á vegakerfinu í heild er aðildarríkjum heimilt að taka tillit til þeirra leiðbeinandi þátta sem settir eru fram í III. viðauka.

5. Framkvæmdastjórnin skal veita leiðbeiningar um aðferðina sem notuð er til að framkvæma kerfisbundið umhverfisöryggismat á vegakerfinu í heild og öryggisröðun þar að lútandi.

6. Á grundvelli niðurstaðna matsins, sem um getur í 1. mgr., og í þeim tilgangi að forgangsraða þörfum á frekari aðgerðum skulu aðildarríki flokka alla kafla vegakerfisins í eigi færri en þrjá flokka samkvæmt öryggisstigi þeirra.“

5) Ákvæðum 6. gr. er breytt sem hér segir:

a) Í stað fyrirsagnarinnar kemur eftirfarandi:

„6. gr.

Reglubundnar umferðaröryggisúttektir“.

b) Í stað 1. mgr. kemur eftirfarandi:

„1. Aðildarríki skulu tryggja að reglubundnar umferðaröryggisúttektir séu framkvæmdar nægilega oft til þess að tryggja fullnægjandi öryggisstig vegagrunnvirkisins sem um er að ræða.“

c) Ákvæði 2. mgr. falla brott.

d) Í stað 3. mgr. kemur eftirfarandi:

„3. Aðildarríki skulu tryggja öryggi vegkafla, sem liggja að veggöngum og falla undir tilskipun 2004/54/EB, með sameiginlegum umferðaröryggisúttektum með þátttöku lögbærra aðila sem tengjast framkvæmd þessarar tilskipunar og tilskipunar 2004/54/EB. Sameiginlega umferðaröryggisúttektin skal fara fram nægilega oft til þess að tryggja fullnægjandi öryggisstig, a.m.k. þó á sex ára fresti.“

6) Eftirfarandi greinum er bætt við:

„6. gr. a

Eftirfylgni með verklagsreglum fyrir vegi sem eru í notkun

1. Aðildarríki skulu tryggja að niðurstöðum úr umferðaröryggismatinu á vegakerfinu í heild, sem framkvæmt er skv. 5. gr., sé fylgt eftir, annaðhvort með markvissum umferðaröryggisúttektum eða með beinni aðgerð til úrbóta.

2. Þegar markvissar umferðaröryggisúttektir fara fram er aðildarríkjum heimilt að taka tillit til leiðbeinandi þáttanna sem settir eru fram í II. viðauka a.

3. Framkvæmd markvissra umferðaröryggisúttekta skal vera í höndum sérfræðingateyma. A.m.k. einn úr sérfræðingateyminu skal uppfylla kröfurnar sem settar eru fram í a-lið 4. mgr. 9. gr.

4. Aðildarríki skulu tryggja að niðurstöðum úr markvissum umferðaröryggisúttektum sé fylgt eftir með rökstuddum ákvörðunum um hvort þörf sé á aðgerðum til úrbóta. Aðildarríki skulu einkum auðkenna þá vegkafla þar sem nauðsynlegt er að gera öryggisúrbætur á vegagrunnvirkjum og setja þær aðgerðir í forgang til að bæta öryggi þeirra vegkafla.

5. Aðildarríki skulu tryggja að aðgerð til úrbóta sé einkum beint að vegköflum þar sem öryggisstig er lágt og þar sem unnt er að gera ráðstafanir sem fela í sér mikla möguleika á að bæta öryggi og draga úr kostnaði vegna slysa.

6. Aðildarríki skulu semja og uppfæra reglubundið áhættumiðaða aðgerðaáætlun, sem sett er í forgang, til að fylgjast með framkvæmd auðkenndrar aðgerðar til úrbóta.

6. gr. b

Vernd óvarinna vegfarenda

Aðildarríki skulu tryggja að tekið sé tillit til þarfa óvarinna vegfarenda við framkvæmd verklagsreglnanna sem settar eru fram í 3.–6. gr. a.

6. gr. c

Vegamerkingar og umferðarskilti

1. Aðildarríki skulu, í gildandi verklagsreglum sínum og þeim reglum sem gilda í framtíðinni um vegamerkingar og umferðarskilti, leggja sérstaka áherslu á læsileika og greinanleika vegamerkinga og umferðarskilta fyrir ökumenn og sjálfvirk hjálparkerfi fyrir ökumenn. Í slíkum verklagsreglum skal tekið tillit til sameiginlegra forskrifta ef slíkar sameiginlegar forskriftir hafa verið innleiddar í samræmi við 3. mgr.

2. Sérfræðingahópur, sem framkvæmdastjórnin setur saman, skal, eigi síðar en í júní 2021, meta möguleikann á því að innleiða sameiginlegar forskriftir, þ.m.t. mismunandi þætti sem miða að því að tryggja hagnýt not af vegamerkingum og umferðarskiltum til þess að stuðla að því að vegamerkingar og umferðarskilti séu vel læsileg og greinanleg fyrir ökumenn og sjálfvirk hjálparkerfi fyrir ökumenn. Í þeim hópi skulu vera sérfræðingar sem aðildarríkin tilnefna. Matið skal fela í sér samráð við efnahagsnefnd Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu.

Í matinu skal tekið tillit til eftirfarandi þátta:

a) samspils ýmiss konar stuðningstækni fyrir ökumenn og grunnvirkja,

b) áhrifs veðurs og fyrirbæra í andrúmsloftinu sem og umferðar á vegamerkingar og umferðarskilti sem eru á yfirráðasvæði Sambandsins,

c) tegundar og tíðni viðhaldsátaks, sem er nauðsynlegt varðandi ýmiss konar tækni, þ.m.t. áætlaður kostnaður.

3. Að teknu tilliti til matsins, sem um getur í 2. mgr., er framkvæmdastjórninni heimilt að samþykkja framkvæmdargerðir til að innleiða sameiginlegar forskriftir fyrir verklagsreglur aðildarríkjanna, sem um getur í 1. mgr., sem miða að því að tryggja hagnýt not af vegamerkingum þeirra og umferðarskiltum, með hliðsjón af því að vegamerkingar og umferðarskilti séu vel læsileg og greinanleg fyrir ökumenn og sjálfvirk hjálparkerfi fyrir ökumenn. Þessar framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 13. gr.

Framkvæmdargerðirnar, sem um getur í fyrstu undirgrein, skulu ekki hafa áhrif á valdheimildir Staðlasamtaka Evrópu að því er varðar kröfur sem gerðar eru varðandi vegamerkingar og umferðarskilti.

6. gr. d

Upplýsingar og gagnsæi

Framkvæmdastjórnin skal birta kort af evrópska vegakerfinu innan gildissviðs þessarar tilskipunar, sem skal vera aðgengilegt á Netinu, þar sem áhersla er lögð á mismunandi flokka eins og um getur í 6. mgr. 5. gr.

6. gr. e

Valfrjáls skýrslugjöf

Aðildarríki skulu leitast við að innleiða landsbundið kerfi fyrir valfrjálsa skýrslugjöf, sem skal vera aðgengilegt öllum vegfarendur á Netinu, til að auðvelda söfnun upplýsinga um atburði frá vegfarendum og ökutækjum, og allra annarra upplýsinga varðandi öryggi sem skýrslugjafi skynjar sem raunverulegar eða hugsanlegar hættur fyrir öryggi vegagrunnvirkja.“

7) Í 7. gr. er eftirfarandi málsgrein bætt við:

„1a. Framkvæmdastjórninni er heimilt að samþykkja framkvæmdargerðir til að veita leiðbeiningar um hvernig eigi að gefa skýrslu um alvarleika slysa, þ.m.t. fjölda banaslysa og slasaðra einstaklinga. Þær framkvæmdargerðir skulu samþykktar í samræmi við rannsóknarmálsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 13. gr.“

8) Í 9. gr. er eftirfarandi málsgrein bætt við:

„1a. Að því er varðar umferðaröryggisrýna, sem hefja þjálfun frá og með 17. desember 2024, skulu aðildarríki tryggja að þjálfunarnámskrá fyrir umferðaröryggisrýna taki til þátta sem varða óvarða vegfarendur og grunnvirki fyrir slíka notendur.“

9) Í stað 10. gr. kemur eftirfarandi:

„10. gr.

Miðlun bestu starfsvenja

Til að bæta öryggi á vegum innan Sambandsins skal framkvæmdastjórnin innleiða kerfi til miðlunar upplýsinga og bestu starfsvenja milli aðildarríkjanna, sem tekur m.a. til þjálfunarnámsskrár fyrir umferðaröryggi, núverandi verkefna á sviði öryggis vegagrunnvirkja og sannreyndrar umferðaröryggistækni.“

10) Í 11. gr. fellur 2. mgr. brott.

11) Eftirfarandi grein er bætt við:

„11. gr. a

Skýrslugjöf

1. Aðildarríki skulu leggja skýrslu fyrir framkvæmdastjórnina eigi síðar en 31. október 2025 um öryggisflokkun vegakerfisins í heild sem metið er í samræmi við 5. gr. Ef mögulegt er skal skýrslan byggð á sameiginlegri aðferðafræði. Skýrslan skal einnig, ef við á, taka til skrár yfir ákvæði landsbundinna leiðbeininga sem hafa verið uppfærðar, þ.m.t. einkum úrbætur með tilliti til tækniframfara og verndar óvarinna vegfarenda. Frá og með 31. október 2025 skulu slíkar skýrslur lagðar fram fimmta hvert ár.

2. Á grundvelli greiningar landsbundnu skýrslnanna, sem um getur í 1. mgr., skal framkvæmdastjórnin, í fyrsta sinn eigi síðar en 31. október 2027 og fimmta hvert ár eftir það, semja og leggja skýrslu fyrir Evrópuþingið og ráðið um framkvæmd þessarar tilskipunar, einkum að því er varðar þættina, sem um getur í 1. mgr., og um hugsanlegar frekari ráðstafanir, þ.m.t. endurskoðun þessarar tilskipunar og mögulega aðlögun hennar að tækniframförum.“

12) Í stað 12. gr. kemur eftirfarandi:

„12. gr.

Breyting á viðaukum

Framkvæmdastjórnin hefur umboð til að samþykkja framseldar gerðir, í samræmi við 12. gr. a, til að breyta viðaukunum í því skyni að laga þá að tækniframförum.“

13) Eftirfarandi grein er bætt við:

„12. gr. a

Beiting framsals

1. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldar gerðir að uppfylltum þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í þessari grein.

2. Framkvæmdastjórninni er falið vald til að samþykkja framseldu gerðirnar, sem um getur í 12. gr., á fimm ára tímabili sem hefst frá og með 16. desember 2019. Framkvæmdastjórnin skal taka saman skýrslu um valdaframsalið eigi síðar en níu mánuðum fyrir lok fimm ára tímabilsins. Valdaframsalið skal framlengt með þegjandi samkomulagi um jafnlangan tíma, nema Evrópuþingið eða ráðið andmæli þeirri framlengingu eigi síðar en þremur mánuðum fyrir lok hvers tímabils.

3. Evrópuþinginu eða ráðinu er hvenær sem er heimilt að afturkalla valdaframsalið sem um getur í 12. gr. Með ákvörðun um afturköllun skal binda enda á valdaframsalið sem um getur í þeirri ákvörðun Ákvörðunin öðlast gildi daginn eftir birtingu hennar í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins* eða síðar, eftir því sem tilgreint er í henni. Hún skal ekki hafa áhrif á gildi neinna framseldra gerða sem þegar eru í gildi.

4. Áður en framseld gerð er samþykkt skal framkvæmdastjórnin hafa samráð við sérfræðinga sem hvert aðildarríki hefur tilnefnt í samræmi við meginreglurnar sem mælt er fyrir um í samstarfssamningnum milli stofnana um betri lagasetningu frá 13. apríl 2016 (*).

5. Um leið og framkvæmdastjórnin samþykkir framselda gerð skal hún samtímis tilkynna það Evrópuþinginu og ráðinu.

6. Framseld gerð, sem er samþykkt skv. 12. gr., skal því aðeins öðlast gildi að Evrópuþingið eða ráðið hafi ekki haft uppi nein andmæli innan tveggja mánaða frá tilkynningu um gerðina til Evrópuþingsins og ráðsins eða ef bæði Evrópuþingið og ráðið hafa upplýst framkvæmdastjórnina, áður en fresturinn er liðinn, um þá fyrirætlan sína að hreyfa ekki andmælum. Þessi frestur skal framlengdur um tvo mánuði að frumkvæði Evrópuþingsins eða ráðsins.

(*) Stjtíð. ESB L 123, 12.5. 2016, bls. 1.“

14) Í stað 13. gr. kemur eftirfarandi:

„13. gr.

Nefndarmeðferð

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar. Sú nefnd skal vera nefnd í skilningi reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 (*).

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. gr. reglugerðar (ESB) nr. 182/2011.

(*) Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (ESB) nr. 182/2011 frá 16. febrúar 2011 um reglur og almennar meginreglur varðandi tilhögun eftirlits aðildarríkjanna með framkvæmdastjórninni þegar hún beitir framkvæmdarvaldi sínu (Stjtíð. ESB L 55, 28.2.2011, bls. 13).“

15) Viðaukunum er breytt í samræmi við viðaukann við þessa tilskipun.

2. gr.

Lögleiðing

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnsýslufyrirmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 17. desember 2021. Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

Þegar aðildarríkin samþykkja þessar ráðstafanir skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar þær eru birtar opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

3. gr.

Gildistaka

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

4. gr.

Viðtakendur

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Strassborg 23. október 2019.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,	*Fyrir hönd ráðsins,*
D.M. SASSOLI	T. TUPPURAINEN
forseti.	*forseti.*

VIÐAUKI

Viðaukunum við tilskipun 2008/96/EB er breytt sem hér segir:

1) Ákvæðum I. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Í stað fyrirsagnarinnar kemur eftirfarandi:

„I. VIÐAUKI

LEIÐBEINANDI ÞÆTTIR ÁHRIFAMATS VEGNA UMFERÐARÖRYGGIS“.

b) Í stað e-liðar 2. þáttar kemur eftirfarandi:

„e) umferðar (t.d. umferðarþunga, flokkunar umferðar eftir tegund), þ.m.t. áætlað flæði gangandi vegfarenda og hjóla sem ákvarðað er út frá notkun aðliggjandi svæða,“.

2) Ákvæðum II. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Í stað fyrirsagnarinnar kemur eftirfarandi:

„II. VIÐAUKI

LEIÐBEINANDI ÞÆTTIR UMFERÐARÖRYGGISRÝNIS“.

b) Í 1. þætti er eftirfarandi lið bætt við:

„n) ráðstafanir vegna óvarðra vegfarenda:

i) ráðstafanir vegna gangandi vegfarenda,

ii) ráðstafanir vegna hjólreiðamanna, þ.m.t. hvort til séu aðrar leiðir eða leiðir sem eru aðskildar frá háhraðaumferð vélknúinna ökutækja,

iii) ráðstafanir vegna vélknúinna ökutækja á tveimur hjólum,

iv) fjöldi þverana á hvern lengdarmetra fyrir gangandi vegfarendur og hjólreiðamenn og staðsetning þeirra,

v) ráðstafanir vegna gangandi vegfarenda og hjólreiðamanna á vegum, sem verða fyrir áhrifum, á svæðinu,

vi) aðgreining gangandi vegfarenda og hjólreiðamanna frá háhraðaumferð vélknúinna ökutækja eða tilvist annarra beinna leiða í lægri vegaflokki.“

c) Í stað h-liðar 2. þáttar kemur eftirfarandi:

„h) ráðstafanir vegna óvarðra vegfarenda:

i. ráðstafanir vegna gangandi vegfarenda,

ii. ráðstafanir vegna hjólreiðamanna,

iii. ráðstafanir vegna vélknúinna ökutækja á tveimur hjólum,“.

3) Eftirfarandi viðauka er bætt við:

„II. VIÐAUKI a

LEIÐBEINANDI ÞÆTTIR MARKVISSRA UMFERÐARÖRYGGISÚTTEKTA

1. Lega vegar í plani og þversnið hans:

a) skyggni og sjónlengd,

b) hraðatakmörkun og svæðaskipting eftir hraða,

c) lega vegar í plani sem skýrir sig sjálf (t.d. „læsileiki“ legu fyrir vegfarendur),

d) aðgengi að aðliggjandi lóðum og byggingarsvæðum,

e) aðgengi að neyðar- og þjónustuökutækjum,

f) öryggisráðstafanir við brýr og ræsi,

g) hönnun vegbrúnar (vegaxlir, akbrautarstallur við slitlagsbrún, skæringarflái og fyllingarflái).

2. Vegamót og mislæg vega- og gatnamót:

a) hversu viðeigandi vegamótin og mislægu vega- og gatnamótin eru,

b) vegferill vegamótahönnunar/mislægra vega- og gatnamótahönnunar,

c) sýnileiki og læsileiki vegamóta (hvernig þau eru skynjuð),

d) útsýni á vegamótum,

e) hönnun viðbótarakreina við vegamót,

f) umferðarstjórnun við vegamót (t.d. stöðvunarskylda, umferðarmerki, o.s.frv.),

g) þveranir fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur sem eru til staðar.

3. Ráðstafanir vegna óvarðra vegfarenda:

a) ráðstafanir vegna gangandi vegfarenda,

b) ráðstafanir vegna hjólreiðamanna,

c) ráðstafanir vegna vélknúinna ökutækja á tveimur hjólum,

d) almenningssamgöngur og -grunnvirki,

e) mót brautarteina og akvegar (með sérstöku tilliti til tegundar móta og hvort þau séu mönnuð, ómönnuð, handvirk eða sjálfvirk).

4. Lýsing, skilti og merkingar:

a) samræmd umferðarskilti sem skyggja ekki á útsýnið,

b) læsileiki umferðarskilta (staðsetning, stærð, litur),

c) skiltastaurar,

d) samræmdar vega- og útlínumerkingar,

e) læsileiki vegamerkinga (staðsetning, mál og endurskinseiginleikar við þurrar og blautar aðstæður),

f) viðeigandi andstæður í vegamerkingum,

g) lýsing upplýstra vega og vegamóta,

h) viðeigandi búnaður við vegi.

5. Umferðarmerki:

   a) notkun,

   b) sýnileiki.

6. Hlutir, öryggissvæði og vegahindranir:

   a) umhverfi við vegi, þ.m.t. gróður,

   b) hættur við vegi og fjarlægð frá brún akbrautar eða reiðhjólastígs,

   c) notendavæn aðlögun vegahindrana (miðdeilar og vegrið til að koma í veg fyrir að óvörðum vegfarendum sé stofnað í hættu),

   d) öryggisráðstafanir við vegriðsenda,

   e) viðeigandi vegahindranir við brýr og ræsi,

   f) girðingar (við vegi þar sem aðgangur er takmarkaður).

7. Slitlag:

   a) galli í slitlagi,

   b) skrikmótstaða,

   c) laust efni/möl/steinar,

   d) vatnssöfnun, framræsla vatns.

8. Brýr og jarðgöng:

   a) brýr, sem eru til staðar, og fjöldi þeirra,

   b) jarðgöng, sem eru til staðar, og fjöldi þeirra,

   c) sjónrænir þættir sem skapa hættu fyrir öryggi grunnvirkisins.

9. Önnur mál:

   a) örugg bílastæða- og hvíldarsvæði sem eru til staðar,

   b) aðstaða fyrir þung ökutæki,

   c) blindun af völdum framljósa ökutækis sem kemur úr gagnstæðri átt,

   d) vegavinna,

   e) starfsemi við vegbrún sem ekki telst örugg,

   f) viðeigandi upplýsingar í búnaði fyrir skynvætt flutningakerfi (t.d. breytileg merkjaskilti),

   g) villtar lífverur og önnur dýr,

   h) viðvörunarmerki við skóla (ef við á).“

4) Í stað III. viðauka kemur eftirfarandi:

„III. VIÐAUKI

LEIÐBEINANDI ÞÆTTIR UMFERÐARÖRYGGISMATS Á VEGAKERFINU Í HEILD

1. Almennt:

   a) tegund vegar í tengslum við þá tegund og stærð svæða/borga sem hann tengir saman,

   b) lengd vegkafla,

   c) tegund svæðis (dreifbýli, þéttbýli),

   d) landnotkun (menntun, viðskipti, iðnaður, framleiðsla, íbúabyggð, búskapur og landbúnaður sem og óbyggð svæði),

   e) fjöldi aðgönguleiða á hvern lengdarmetra að lóðum,

   f) þjónustuvegur sem er til staðar (t.d. fyrir verslanir),

   g) vegavinna sem er í gangi,

   h) bílastæði sem er til staðar.

2. Umferðarþungi:

   a) umferðarþungi,

   b) mældur fjöldi bifhjóla,

   c) mældur fjöldi gangandi vegfarenda beggja vegna vegar, að teknu tilliti til þess hvort þeir séu meðfram veginum eða á þverun,

   d) mældur fjöldi reiðhjóla beggja vegna vegar, að teknu tilliti til þess hvort þau séu meðfram veginum eða á þverun,

   e) mældur fjöldi þungra ökutækja,

   f) áætlað flæði gangandi vegfarenda sem ákvarðað er út frá notkun aðliggjandi svæða,

   g) áætlað flæði hjóla sem ákvarðað er út frá notkun aðliggjandi svæða.

3. Gögn um slys:

   a) fjöldi banaslysa eftir staðsetningu slyss, orsök þess og notendahóp vegar,

   b) fjöldi alvarlegra líkamstjóna eftir staðsetningu slyss og notendahóp vegar.

4. Rekstrareiginleikar:

   a) hraðatakmarkanir (almennar, fyrir bifhjól og vörubifreiðar),

   b) raunhraði (e. *operating speed*) (85. hundraðshlutamark),

   c) hraðastjórnun og/eða hraðahindrun,

   d) búnaður fyrir skynvætt flutningakerfi sem er til staðar: viðvaranir um raðir, breytileg merkjaskilti,

   e) viðvörunarmerki við skóla,

   f) eftirlitsaðili er til staðar á tilskildum tímum við þveranir við skóla.

5. Rúmfræðilegir eiginleikar:

   a) eiginleikar þversniðs (fjöldi, tegund og breidd akreina, hönnun og uppistöðuefni miðdeila með vegöxlum, hjólastíga, göngustíga o.s.frv.), þ.m.t. breytileiki þess,

   b) lárétt sveigja,

   c) langhalli og hæðarlega,

   d) skyggni og sjónlengd.

6. Hlutir, öryggissvæði og vegahindranir:

   a) umhverfi við vegi og öryggissvæði,

   b) fastar hindranir við vegbrún (t.d. ljósastaurar, tré o.s.frv.),

   c) fjarlægð hindrunar frá vegbrún,

   d) fjöldi hindrana á hvern lengdarmetra,

   e) vegrifflur,

   f) vegahindranir.

7. Brýr og jarðgöng:

   a) fjöldi brúa, sem eru til staðar, og viðeigandi upplýsingar um þær,

   b) fjöldi jarðganga, sem eru til staðar, og viðeigandi upplýsingar um þau,

   c) sjónrænir þættir sem skapa hættu fyrir öryggi grunnvirkisins.

8. Vegamót:

   a) gerð vegamóta og fjöldi vegamótaarma (mér sérstöku tilliti til tegundar umferðarstjórnunar og hvort beygjubann sé til staðar),

   b) stefnugreining sem er til staðar,

   c) gæði vegamóta,

   d) umferðarþungi á þvergötu,

   e) mót brautarteina og akvegar sem eru til staðar (með sérstöku tilliti til tegundar móta og hvort þau séu mönnuð, ómönnuð, handvirk eða sjálfvirk).

9. Viðhald:

   a) gallar í slitlagi,

   b) skrikmótstaða slitlags,

   c) skilyrði við vegöxl (þ.m.t. gróður),

   d) ástand skilta, merkinga og útlínumerkinga,

   e) ástand vegahindrana.

10. Aðstaða fyrir óvarða vegfarendur:

    a) þveranir fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur (þveranir í plani og mislægar þveranir),

    b) þveranir fyrir hjólandi vegfarendur (þveranir í plani og mislægar þveranir),

    c) handrið fyrir gangandi vegfarendur,

    d) gangstétt eða aðskilin aðstaða er til staðar,

    e) aðstaða fyrir reiðhjól og tegund aðstöðu (reiðhjólastígar, reiðhjólareinar, annað),

    f) gæði þverana fyrir gangandi vegfarendur að því er varðar sýnileika og vegvísa fyrir hverja aðstöðu,

    g) þveranir fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur þar sem minni vegir tengjast vegakerfinu,

    h) varaleiðir fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur eru til staðar ef ekki er um að ræða neina aðskilda aðstöðu.

11. Kerfi sem eru virkjuð fyrir og eftir árekstur til að fyrirbyggja og draga úr alvarleika umferðarslysa.

    a) umferðarstjórnstöðvar og önnur eftirlitsaðstaða,

    b) búnaður til að upplýsa vegfarendur um akstursskilyrði til þess að koma í veg fyrir slys eða atvik,

    c) kerfi fyrir sjálfvirka atvikagreiningu (AID): skynjarar og myndavélar,

    d) atvikastjórnunarkerfi,

    e) kerfi til samskipta við neyðarþjónustu.“

5) Ákvæðum IV. viðauka er breytt sem hér segir:

a) Í stað 1. liðar kemur eftirfarandi:

„1. staðsetningu slyssins (eins nákvæma og mögulegt er), þ.m.t. GNSS-hnit,“.

b) Í stað 5. liðar kemur eftirfarandi:

„5. alvarleika slyss,“.