

# EES-STOFNANIR

## SAMEIGINLEGA EES-NEFNDIN

TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2008/96/EB

2011/EES/20/01

frá 19. nóvember 2008

um öryggisstjórnun vegagrunnvirkja (\*)

EVROÞUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS  
HAGA,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum  
c-lið 1. mgr. 71. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar  
Evrópubandalaganna <sup>(1)</sup>,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr.  
sáttmálans <sup>(2)</sup>,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Samevrópska vegakerfið, eins og það er skilgreint í ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 1692/96/EB frá 23. júlí 1996 um viðmiðunarreglur Bandalagsins við uppbyggingu samevrópska flutningakerfisins <sup>(3)</sup>, hefur mikla þýðingu fyrir samruna og samheldni í Evrópu og til að tryggja vellíðan. Einkum skal tryggja að fyllsta öryggis sé gætt.
- 2) Í hvítbók sinni frá 12. september 2001, „Stefna Evrópu í flutningamálum fram til 2010: tími ákvæðanatöku“, lét framkvæmdastjórnin í ljós þörfina á að láta fara fram umferðaröryggismat og umferðaröryggisrýni til að greina og stjórna vegköflum innan Bandalagsins með háa slysatíðni Í henni er einnig sett það markmið að fækka banaslysum á vegum í Evrópusambandinu um helming á tímabilinu 2001 til 2010.
- 3) Í orðsendingu sinni frá 2. júní 2003: „evrópsku aðgerðaáætluninni um umferðaröryggi – helmingisfækkun fórnarlamba umferðarslysa í Evrópusambandinu fyrir

2010: sameiginleg ábyrgð“ tilgreindi framkvæmdastjórnin vegagrunnvirki sem þriðju stoðina í stefnu um umferðaröryggi sem ætti að stuðla verulega að því markmiði Bandalagsins að draga úr slysum.

- 4) Á undanförunum árum hafa orðið miklar framfarir í hönnun ökutækja (öryggisráðstafanir og þróun og notkun nýrrar tækni) sem hafa stuðlað að því að draga úr fjölda þeirra sem látast eða slasast í umferðarslysum. Ef ná á því markmiði, sem sett var fyrir 2010, verður einnig að grípa til aðgerða á öðrum sviðum. Við stjórnun öryggis vegagrunnvirkja býðst mikið svigrúm til úrbóta sem ber að nýta.
- 5) Að koma á viðeigandi verklagi er nauðsynlegt til að bæta öryggi vegagrunnvirkisins innan samevrópska vegakerfisins Umferðaröryggismat skal, á skipulagsstigi, sýna fram á þau áhrif á umferðaröryggi sem mismunandi skipulagskostir hafa á verkefni á sviði grunnvirkja og það skal gegna mikilvægu hlutverki þegar leiðir eru valdar. Heimilt er að setja fram niðurstöður umferðaröryggismats í nokkrum skjölum. Ennfremur skal í umferðaröryggisrýninni greina á ítarlegan hátt þætti sem ekki teljast öruggir í verkefnum á sviði vegagrunnvirkja Því er skynsamlegt að þróa verklag sem fara skal eftir á þessum tveimur sviðum með það að markmiði að auka öryggi vegagrunnvirkja samevrópska vegakerfisins, en um leið að undanskilja veggöng sem falla undir tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2004/54/EB frá 29. apríl 2004 um lágmarksöryggiskröfur fyrir jarðgöng í samevrópska vegakerfinu<sup>(4)</sup>.
- 6) Nokkur aðildarríki hafa nú þegar yfir að ráða öryggisstjórnunarkerfum fyrir vegagrunnvirki sem virka vel. Þessum löndum skal leyft að halda áfram að nota núverandi aðferðir sínar, svo fremi að þær séu í samræmi við markmið þessarar tilskipunar.
- 7) Rannsóknir eru mikilvægar til að bæta öryggi á vegum innan Evrópusambandsins. Mikilvægt er að þróa og kynna hluti, ráðstafanir og aðferðir (þ.m.t. fjarvirkni) til að auka öryggi vegagrunnvirkis ásamt því að dreifa rannsóknarniðurstöðum þar að lútandi.

(\*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 319, 29.11.2008, bls. 59. Hentar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 63/2009 frá 29. maí 2009 um breytingu á XIII viðauka (Flutningastarfsemi) við EES-samninginn, sjá EES-viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 47, 3.9.2009, bls. 20.

<sup>(1)</sup> Stjtið. ESB C 168, 20.7.2007, bls. 71.

<sup>(2)</sup> Álit Evrópuþingsins frá 19. júní 2008 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum ESB), og ákvörðun ráðsins frá 20. október 2008.

<sup>(3)</sup> Stjtið. EB L 228, 9.9.1996, bls. 1.

<sup>(4)</sup> Stjtið ESB L 167, 30.4.2004, bls. 39.

- 8) Auka skal öryggi núverandi vega með því að beina fjárfestingum að vegköflum með hæstu slysatíðnina og/eða þar sem mestir möguleikar eru á að draga úr slysum. Til að unnt sé að breyta hegðun ökumanna og fá þá til að fara í auknum mæli að umferðarreglum, einkum varðandi hraðatakmarkanir, skal vekja athygli þeirra á vegköflum þar sem slysatíðni er há.
- 9) Öryggisröðun innan vegakerfisins ber sýnilegan árangur um leið og hún hefur tekið gildi. Þegar vegkaflar, þar sem slystíðni er há, hafa verið lagfærðir og úrbætur hafa verið gerðar skulu öryggisúttektir gegna mikilvægara hlutverki sem forvarnarráðstöfun. Reglulegar úttektir gegna mikilvægu hlutverki til að koma í veg fyrir hugsanlega hættu fyrir alla vegfarendur, þ.m.t. óvarðir vegfarendur og einnig þeir sem stunda vegavinnu.
- 10) Þjálfun og vottun öryggisstarfsfólks á grundvelli þjálfunarnámskráa og reglna til að veita réttindi, sem aðildarríkin fullgilda, skal tryggja að þeir sem starfa á þessu sviði fái nýjustu þekkingu sem völ er á.
- 11) Til að bæta öryggi á vegum innan Evrópusambandsins skal gera ráðstafanir til að skipti aðildarríkjanna á bestu starfsvenjum verði tíðari og samræmdari.
- 12) Til að tryggja hátt umferðaröryggisstig á vegum innan Evrópusambandsins skulu aðildarríki beita viðmiðunarreglum um öryggisstjórnun vegagrunnvirkja. Tilkynning þessara viðmiðunarreglna til framkvæmdastjórnarinnar og regluleg skýrslugjöf um framkvæmd þeirra skal leiða til kerfisbundinna úrbóta á öryggi grunnvirkja í Bandalaginu og vera grunnur að þróun skilvirkara kerfis með tímanum. Skýrslugjöf um framkvæmdina skal enn fremur gera hinum aðildarríkjunum kleift að tilgreina skilvirkustu lausnirnar, en kerfisbundin gagnasöfnun úr rannsóknum, sem gerðar eru fyrir og eftir, skulu gera kleift að velja skilvirkustu ráðstöfunina fyrir framtíðaraðgerðir.
- 13) Ákvæðum þessarar tilskipunar sem tengjast fjárfestingum í umferðaröryggi skal beitt með fyrirvara um heimild aðildarríkjanna, að því er varðar fjárfestingu, til að viðhalda vegakerfinu.
- 14) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiði þessarar tilskipunar, þ.e. að koma á verklagi til að tryggja að umferðaröryggisstig sé ávallt hátt í öllu samevrópska vegakerfinu, og því verður betur náð á vettvangi Bandalagsins, vegna þess hve áhrif aðgerðarinnar eru mikil, er Bandalaginu heimilt að samþykka ráðstafanir í samræmi við dreifræðisregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans. Í samræmi við meðalhöfsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari tilskipun til að ná þessu markmiði.
- 15) Samþykkinga skal nauðsynlegar ráðstafanir til framkvæmdar þessari tilskipun í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið<sup>(1)</sup>.
- 16) Einkum ber að veita framkvæmdastjórninni umboð til að samþykka nauðsynlegar viðmiðanir til að bæta starfsvenjur við umferðaröryggisstjórnun og til að aðlaga viðaukana að tækniþróun. Þar eð þessar ráðstafanir eru almenns eðlis og þeim er ætlað að breyta veigalítlum þáttum þessarar tilskipunar, m.a. með því að bæta við hana nýjum, veigalítlum þáttum, skulu þær samþykktar í samræmi við reglunefndarmeðferð með grannskoðun, sem kveðið er á um í 5. gr. a í ákvörðun 1999/468/EB.
- 17) Mjög mikilvægt er að nægileg bílastæði séu við vegi, ekki einungis til að koma í veg fyrir glæpi heldur einnig fyrir umferðaröryggi. Bílastæði gera ökumönnum kleift að taka sér hvíldarhlé með góðum fyrirvara og halda ferð sinni áfram með fullri einbeitingu. Því skal þ að vera óaðskiljanlegur hluti öryggisstjórnunar vegagrunnvirkja að sjá fyrir nægilegum fjölda bílastæða.
- 18) Í samræmi við 34. lið. samstarfssamnings milli stofnana um betri lagasetningu<sup>(2)</sup> eru aðildarríkin hvött til þess, bæði í eigin þágu og í þágu Bandalagsins, að semja og birta sín eigin yfirlit sem, eftir því sem kostur er, sýna samsvörun milli þessarar tilskipunar og lögleiðingarráðstafana þeirra.

## SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

**Efni og gildissvið**

1. Í þessari tilskipun er þess krafist að aðildarríkin setji verklagsreglur og taki þær í notkun í tengslum við umferðaröryggismat, umferðaröryggisrýni, öryggisstjórnun vegakerfa og umferðaröryggisúttektir.

2. Þessi tilskipun gildir um vegi sem eru hluti af samevrópska vegakerfinu, hvort sem þeir eru á hönnunarstigi, í smíðum eða í notkun.

3. Aðildarríkjum er einnig heimilt að beita ákvæðum þessarar tilskipunar sem bestu starfsvenjum í tengslum við landsbundið vegaflutningagrunnvirki sem er ekki hluti af samevrópska vegakerfinu og þar sem smíði þess var fjármögnuð af Bandalaginu í heild eða hluta.

(<sup>1</sup>) Stj.úð. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

(<sup>2</sup>) Stj.úð. ESB C 321, 31.12.2003, bls. 1.

4. Þetta tilskipun gildir ekki um veggöng sem falla undir tilskipun 2004/54/EB.

3. gr.

2. gr.

### Skilgreiningar

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

1. „samevrópska vegakerfið“: vegakerfið sem skilgreint er í 2. þætti I. viðauka við ákvörðun nr. 1692/96/EB,
2. „þar til bær aðili“: allar opinberar stofnanir eða einkastofnanir sem komið er á fót á lands-, svæðis- eða staðarvísu sem koma að framkvæmd þessarar tilskipunar fyrir tilstilli valdsviðs þeirra, þ.m.t. stofnanir sem eru tilnefndar sem þar til bærir aðilar og voru til staðar áður en þessi tilskipun tók gildi, svo fremi að þær uppfylli kröfur þessarar tilskipunar,
3. „umferðaröryggismat“: skipuleg samanburðargreining á áhrifum nýs vegar eða verulegrar breytingar á núverandi vegakerfi á öryggi vegakerfisins,
4. „umferðaröryggisrýni“: sjálfstæð, ítarleg, kerfisbundin og tæknileg öryggisskoðun í tengslum við hönnunareiginleika verkefna á sviði vegagrunnvirkja og sem tekur til allra stiga, frá skipulagi þar til byrjað er að nota þau,
5. „röðun vegkafla þar sem slysatíðni er há“: aðferð til að auðkenna, greina og raða köflum vegakerfisins sem hafa verið í notkun í meira en þrjú ár og þar sem mikill fjöldi banaslysa, miðað við umferðarflæði, hefur átt sér stað,
6. „öryggisröðun vegakerfa“: aðferð til að auðkenna, greina og flokka hluta af núverandi vegakerfi samkvæmt möguleikum þeirra til þróunar að því er varðar öryggi og sparnað á slysakostnaði,
7. „öryggisúttekt“: venjuleg, reglubundin staðfesting á eiginleikum og ágöllum sem krefjast viðhaldsvinnu af öryggisástæðum,
8. „viðmiðunarreglur“: ráðstafanir sem aðildarríkin samþykkja þar sem mælt er fyrir um þrep sem skal fylgja og þætti sem hafa ber í huga við að beita öryggisáðferðunum sem settar eru fram í þessari tilskipun,
9. „verkefni á sviði grunnvirkja“: verkefni sem felur í sér smíði nýs vegagrunnvirkis eða verulega breytingu á núverandi vegakerfi sem hefur áhrif á umferðarflæði.

### Umferðaröryggismat á verkefnum á sviði grunnvirkja

1. Aðildarríkin skulu sjá til þess að umferðaröryggismat fari fram á öllum verkefnum á sviði grunnvirkja.

2. Umferðaröryggismatið skal fara fram á byrjunarstigi skipulags áður en verkefnið á sviði grunnvirkja er samþykkt. Í því samhengi skulu aðildarríkin leitast við að uppfylla viðmiðanirnar sem settar eru fram í I. viðauka.

3. Í umferðaröryggismati skal tilgreina þau umferðaröryggissjónarmið sem urðu til þess að tillagan var valin. Þar skulu einnig veittar upplýsingar sem nauðsynlegar eru fyrir kostnaðar- og ábatagreiningu á mismunandi valmöguleikum sem metnir voru.

4. gr.

### Umferðaröryggisrýni á verkefnum á sviði grunnvirkja

1. Aðildarríkin skulu sjá til þess að umferðaröryggisrýni fari fram í tengslum við öll verkefni á sviði grunnvirkja.

2. Þegar aðildarríkin framkvæma umferðaröryggisrýni skulu þau leitast við að uppfylla viðmiðanirnar sem settar eru fram í II. viðauka.

Aðildarríkin skulu sjá til þess að tilnefndur sé rýnir til að framkvæma rýni á hönnunareiginleikum verkefna á sviði grunnvirkja.

Rýnirinn skal tilnefndur í samræmi við ákvæði 4. mgr. 9. gr og skal hafa nauðsynleg réttindi og hjálfun sem kveðið er á um í 9. gr. Ef teymi framkvæmir rýnina skal a.m.k. einn úr teyminu vera handhafi hæfisskírteinis eins og um getur í 3. mgr. 9. gr.

3. Umferðaröryggisrýni skal vera óaðskiljanlegur hluti af hönnunarferli verkefna á sviði grunnvirkja á mismunandi stigum, þ.e. forhönnunarstigi, verkhönnunarstigi, áður en þau eru tekin í notkun og þegar notkun þeirra hefst.

4. Aðildarríkin skulu sjá til þess að rýnir setji fram hönnunarþætti, sem eru mikilvægir að því er varðar öryggi, í rýniskýrslu fyrir hvert stig verkefna á sviði grunnvirkja. Ef þættir, sem ekki teljast öruggir, finnast í rýninni en ekki hefur verið bætt úr hönnuninni fyrir lok viðeigandi stigs, eins og um getur í II. viðauka, skal þar til bæri aðillinn tilgreina ástæðurnar fyrir því í viðauka við skýrsluna.

5. Aðildarríkin skulu sjá til þess að skýrslan, sem um getur í 4. mgr., leiði til viðeigandi tilmæla út frá öryggissjónarmiðum.

5. gr.

### Öryggisröðun og öryggisstjórnun vegakerfa sem eru í notkun

1. Aðildarríkin skulu sjá til þess að röðun vegkafla eftir því hve slysátíðni er há og öryggisröðun vegakerfa fari fram á grundvelli endurskoðana á rekstri vegakerfa, a.m.k. á þriggja ára fresti. Í því samhengi skulu aðildarríkin leitast við að uppfylla viðmiðanirnar sem settar eru fram í III. viðauka.

2. Aðildarríkin skulu sjá til þess að vegkaflar, sem eru framar í forgangsröðuninni samkvæmt niðurstöðum röðunar á köflum eftir því hve slysátíðni er há og öryggisröðunar vegakerfa, séu metnir af sérfræðingateymum í formi vettvangsheimsóknar og á grundvelli þeirra þátta sem um getur í 3. lið í III. viðauka. A.m.k. einn úr sérfræðingateyminu skal uppfylla kröfunar sem settar eru fram í a-lið 4. mgr. 9. gr.

3. Aðildarríkin skulu sjá til þess að endurbætur beinist að vegköflunum sem um getur í 2. mgr. Ráðstafanirnar, sem um getur í e-lið 3. liðar í III. viðauka, skulu fá forgang, að teknu tilliti til þeirra sem gefa besta ábata-kostnaðarhlutfallið.

4. Aðildarríkin skulu sjá til þess að viðeigandi skilti séu til staðar til að vara vegfarendur við vegköflum þar sem viðgerð stendur yfir og sem kunna að stofna öryggi vegfarenda í hættu. Til þessara skilta skulu einnig teljast skilti sem eru sýnileg bæði að degi og að nóttu til og sem komið er fyrir í öruggri fjarlægð og uppfylla skilyrði Vínarsáttmálans um umferðarskilti og -merki frá 1968.

5. Aðildarríkin skulu sjá til þess að vegfarendur séu upplýstir með viðeigandi ráðstöfunum um vegkafla þar sem slysátíðni er há. Ef aðildarríki ákveður að notast við vegvísa skulu þau uppfylla skilyrði ákvæða Vínarsáttmálans um umferðarskilti- og merki frá 1968.

6. gr.

### Öryggisúttektir

1. Aðildarríkin skulu sjá til þess að öryggisúttekt fari fram að því er varðar vegi sem eru í notkun til að greina þætti sem tengjast umferðaröryggi og koma í veg fyrir slys.

2. Öryggisúttektir skulu fela í sér reglubundnar úttektir á vegakerfinu og kannanir á hugsanlegum áhrifum vegavinnu á öryggi umferðarflæðis.

3. Aðildarríkin skulu sjá til þess að þar til bær aðili framkvæmi reglubundnar úttektir. Slíkar úttektir skulu vera nægilega tíðar til að tryggja fullnægjandi öryggi fyrir vegagrunnvirkið sem um ræðir.

4. Með fyrirvara um viðmiðunarreglurnar, sem voru samþykktar í samræmi við 8. gr., skulu aðildarríkin samþykkja viðmiðunarreglur um tímabundnar öryggisráðstafanir sem gilda um vegavinnu. Þau skulu einnig hrinda viðeigandi úttektarkerfi í framkvæmd til að tryggja að þessum viðmiðunarreglum sé beitt á réttan hátt.

7. gr.

### Meðferð gagna

1. Aðildarríkin skulu sjá til þess að þar til bær aðillinn semji skýrslu um öll banaslys sem verða á vegum, sem um getur í 2. mgr. 1. gr Aðildarríkin skulu leitast við að láta öll atriðin, sem talin eru upp í IV. viðauka, koma fram í þessari skýrslu.

2. Aðildarríkin skulu reikna út meðalkostnað þjóðfélagsins af banaslysi og meðalkostnað þjóðfélagsins af alvarlegu slysi sem verður á yfirráðasvæði þess. Aðildarríkin geta einnig valið að sundurliða kostnaðarþætti nánar sem skal uppfæra a.m.k. á fimm ára fresti.

8. gr.

### Viðmiðunarreglur samþykktar og þær tilkynntar

1. Aðildarríkin skulu sjá til þess að viðmiðunarreglur, ef þær eru ekki þegar til staðar, verði samþykktar eigi síðar en 19. desember 2011 í því skyni að styðja þar til bæra aðila við beitingu þessarar tilskipunar.

2. Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni um þessar viðmiðunarreglur innan þriggja mánaða frá því að þær eru samþykktar eða þeim er breytt.

3. Framkvæmdastjórnin skal veita aðgang að þeim á vefsetri sem er aðgengilegt almenningi.

9. gr.

### Tilnefning og þjálfun rýna

1. Aðildarríkin skulu sjá til þess, ef það er ekki nú þegar fyrir hendi, að þjálfunarnámsefni fyrir umferðaröryggisrýna verði samþykkt eigi síðar en 19. desember 2011.

2. Aðildarríkin skulu sjá til þess að þegar umferðaröryggisrýnar sinna störfum sínum, samkvæmt þessari tilskipun, gangist þeir undir grunnþjálfun sem lýkur með veitingu hæfisskírteinis og taki reglulega þátt í framhaldsnámskeiðum.

3. Aðildarríkin skulu sjá til þess að umferðaröryggisrýnar séu handhafar hæfisskírteina. Viðurkenna skal skírteinin sem veitt voru áður en þessi tilskipun tók gildi.

4. Aðildarríkin skulu sjá til þess að rýnar séu tilnefndir í samræmi við eftirfarandi kröfur:

- þeir hafi viðeigandi reynslu eða þjálfun í vegahönnun, tæknivinnu á sviði umferðaröryggis og slysgreiningu,
- frá því tveimur árum eftir að aðildarríkin samþykkja viðmiðunarreglurnar skv. 8. gr. skal umferðaröryggisrýni einungis framkvæmd af hálfu rýna eða teyma sem rýnar tilheyra og sem uppfylla kröfurnar sem kveðið er á um í 2. og 3. mgr.,
- að á þeim tíma sem rýnin á verkefni á sviði grunnvirkja fer fram taki rýnirinn ekki þátt í hugmyndavinnu eða rekstri viðkomandi verkefnis.

10. gr.

#### Miðlun bestu starfsvenja

Til að bæta umferðaröryggi á vegum innan Evrópusambandsins, sem eru ekki hluti af samevrópska vegakerfinu, skal framkvæmdastjórnin koma á samræmdu kerfi til miðlunar bestu starfsvenja milli aðildarríkjanna, sem tekur m.a. til núverandi verkefna á sviði öryggis vegagrunnvirkja og sannreyndri umferðaröryggistækni.

11. gr.

#### Stöðugar úrbætur á starfsvenjum við umferðaröryggisstjórnun

- Framkvæmdastjórnin skal greiða fyrir og skipuleggja miðlun á þekkingu og bestu starfsvenjum milli aðildarríkja og nýta sér reynslu sem fengist hefur á núverandi, viðkomandi alþjóðlegum vettvangi með tilliti til þess að ná stöðugum úrbótum á starfsvenjum við umferðaröryggisstjórnun að því er varðar vegagrunnvirki í Evrópusambandinu.
- Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndarinnar sem um getur í 13. gr. Þegar þörf er á samþykkt sértækra ráðstafana skulu þær samþykktar í samræmi við reglunefndarmeðferð með grannskoðun, sem um getur í 3. mgr. 13. gr.
- Eftir því sem við á er heimilt að hafa samráð við viðeigandi, frjáls félagasamtök sem starfa á sviði öryggis og stjórnunar vegagrunnvirkja um málefni er varða tæknilega öryggisþætti.

12. gr.

#### Aðlögun að tækniframförum

Aðlaga skal viðaukana við þessa tilskipun svo tekið sé tillit til tækniframfara í samræmi við reglunefndarmeðferðina með grannskoðun sem um getur í 3. mgr. 13. gr.

13. gr.

#### Nefndarmeðferð

- Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar.
  - Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 5. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB, með hliðsjón af ákvæðum 8. gr. hennar.
- Fresturinn, sem mælt er fyrir um í 6. mgr. 5. gr. ákvörðunar 1999/468/EB, skal vera þrjú mánuðir.
- Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 1.–4. mgr. 5. gr. a og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB, með hliðsjón af ákvæðum 8. gr. hennar.

14. gr.

#### Lögleiðing

- Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg lög og stjórnáráðmæli til að fara að tilskipun þessari eigi síðar en 19. desember 2010. Þau skulu þegar í stað senda framkvæmdastjórninni texta þessara ákvæða.
- Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem þau samþykkja um málefni sem tilskipun þessi nær til.

15. gr.

#### Gildistaka

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

16. gr.

#### Viðtakendur

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Strassborg 19. nóvember 2008.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

H.-G. PÖTTERING

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

J.-P. JOUYET

forseti.

*I. VIÐAUKI***UMFERÐARÖRYGGISMAT Á VERKEFNUM Á SVIÐI GRUNNVIRKJA**

1. Þættir umferðaröryggismats:
    - a) skilgreining vandamáls,
    - b) núverandi aðstæður og sviðsmynd miðað við að ekkert sé aðhafst (do-nothing scenario),
    - c) umferðaröryggismarkmið,
    - d) greining á áhrifum sem tillagðir valkostir hafa á umferðaröryggi,
    - e) samanburður á valkostum, þ.m.t. kostnaðar-ábatagreining,
    - f) framsetning mögulegra lausna.
  2. Taka skal tillit til eftirfarandi þátta:
    - a) markmiðs um fækkun dauðsfalla og slysa miðað við sviðsmynd þar sem ekkert er aðhafst,
    - b) leiðarvals og umferðarmynsturs,
    - c) hugsanlegra áhrifa á núverandi vegakerfi (t.d. frákeyrslur, vegamót, samlæg gatnamót),
    - d) vegfarenda, þ.m.t. óvarðir vegfarendur (t.d. gangandi vegfarendur, hjólreiðamenn, ökumenn bifhjóla),
    - e) umferðar (t.d. umferðarþunga, umferðarflokkun eftir tegund),
    - f) aðstæðna eftir árstíðum og veðurfarsskilyrða,
    - g) nægilegs fjölda öruggra bilastæða,
    - h) jarðskjálftavirkni.
-

*II. VIÐAUKI***UMFERÐARÖRYGGISRÝNI Á VERKEFNUM Á SVIÐI GRUNNVIRKJA**

1. Viðmiðanir á forhönnunarstigi:
  - a) landfræðileg staðsetning (t.d. hætta á skriðuföllum, vatnsflóðum, snjóflóðum), árstíðabundnar aðstæður og veðurfarskilyrði ásamt jarðskjálftavirkni,
  - b) tegundir vegamóta og fjarlægðir milli þeirra,
  - c) fjöldi og tegundir akreina,
  - d) tegund umferðar sem er leyfð á nýja veginum,
  - e) hlutverk vegarins í vegakerfinu,
  - f) veðurskilyrði,
  - g) ökuhraði,
  - h) þversnið (t.d. breidd akbrautar, hjólreiðastigar, göngustigar),
  - i) lárétt og lóðrétt lega,
  - j) skyggni,
  - k) útfærsla vegamóta,
  - l) almenningsamgöngur og -grunnvirki,
  - m) mót akvegur og járnbrautarteina,
2. Viðmiðanir á verkhönnunarstigi:
  - a) fyrirkomulag,
  - b) samræmd umferðarskilti og vegmerkingar,
  - c) lýsing upplýstra vega og vegamóta,
  - d) búnaður við vegi,
  - e) umhverfi við vegi, þ.m.t. gróður,
  - f) fastar hindranir við vegi,
  - g) útvegur örugggra bílastæða,
  - h) óvarðir vegfarendur (t.d. gangandi vegfarendur, hjólreiðamenn, ökumenn bifhjóla),
  - i) notendavæn aðlögun vegahindrana (miðdeilar og árekstrarvarnir til að koma í veg fyrir að óvörðum vegfarendum sé stofnað í hættu).
3. Viðmiðanir á stigi fyrir opnun:
  - a) öryggi vegfarenda og skyggni við mismunandi skilyrði, s.s. myrkur og við venjuleg veðurskilyrði,
  - b) læsileiki umferðarskilta og vegamerkinga,
  - c) ástand slitlags.
4. Viðmiðanir skömmu eftir að vegurinn hefur verið tekinn í notkun: mat á umferðaröryggi í ljósi raunverulegrar hegðunar vegfarenda.

Rýni á einhverju stigi getur falið í sér þörf á að endurskoða viðmiðanir næsta stigs á undan.

*III. VIÐAUKI***RÖÐUN VEGKAFLA ÞAR SEM SLYSATÍÐNI ER HÁ OG ÖRYGGISRÖÐUN VEGAKERFA****1. Auðkenning vegkafla þar sem slysatíðni er há**

Við auðkenningu vegkafla þar sem slysatíðni er há er tekið tillit til a.m.k. fjölda banaslysa sem hafa orðið á næstliðnum árum á hverja einingu lengdar vega miðað við umferðarþunga og, ef um er að ræða gatnamót, fjölda slíkra slysa á hverja staðsetningu gatnamóta.

**2. Auðkenning vegkafla til greiningar vegna öryggisröðunar vegakerfa**

Við auðkenningu vegkafla til greiningar vegna öryggisröðunar vegakerfa er tekið tillit til hugsanlegs sparnaðar á kostnaði vegna slysa. Vegkaflar skulu settir í flokka. Fyrir hvern vegaflokk vega skal greina og raða vegköflum samkvæmt öryggistengdum þáttum, s.s. slysatíðni, umferðarþunga og tegund umferðar.

Fyrir hvern vegaflokk skal öryggisröðun vegakerfa verða til þess að útbúin sé forgangsskrá fyrir vegkafla þar sem búist er við að úrbætur á grunnvirki verði mjög árangursríkar.

**3. Matsþættir í vettvangsheimsóknnum sérfræðingateyma:**

- a) lýsing á vegkaflanum,
- b) tilvísanir í hugsanlegar, fyrri skýrslur um sama vegkafla,
- c) greining á hugsanlegum slysskýrslum,
- d) fjöldi slysa, dauðsfalla og alvarlega slasaðra einstaklinga á undanförunum þremur árum,
- e) röð mögulegra ráðstafana til úrbóta sem koma til framkvæmda innan mismunandi tímamarka, m.a. að teknu tilliti til eftirfarandi:
  - að fjarlægja eða verja fastar hindranir við vegi,
  - að lækka hámarkshraða og herða staðbundið hraðaeftirlit,
  - að bæta skyggni við mismunandi veður- og birtuskilyrði,
  - að bæta öryggisástand búnaðar við vegi, s.s. vegahindrana,
  - að bæta samfelldni, sýnileika, læsileika og staðsetningu vegamerkinga (þ.m.t. að nota rífflur á vegum) umferðarskilti og umferðarmerkja,
  - að verjast grjóthruni, jarðvegghlaupum og snjóflóðum,
  - að bæta grip/hrjúfleika slitlags,
  - að endurhanna vegahindranir,
  - að setja upp og bæta vörn á miðlínu,
  - að breyta möguleikum til framúraksturs,
  - að bæta vegamót, þ.m.t. mót akvegjar og járnbrautarteina,
  - að breyta legu vegjar,
  - að breyta breidd vega, bæta við vegöxlum,
  - að setja upp umferðarstjórnunar- og eftirlitskerfi,
  - að draga úr hugsanlegu óhagræði fyrir óvarða vegfarendur,
  - að færa veginn til samræmis við gildandi hönnunarstaðla,
  - að endurnýja eða skipta út slitlagi,
  - að nota skynvædd umferðarskilti,
  - að bæta skynvædd samgöngukerfi og fjarvirknipjónustu fyrir rekstrarsamhæfi, neyðartilvik og skilti.



*IV. VIÐAUKI***SLYSAUPPLÝSINGAR SEM ER AÐ FINNA Í SLYSASKÝRSLUM**

Í slysaskýrslum er að finna eftirfarandi þætti:

1. eins nákvæma staðsetningu slyssins og mögulegt er,
2. myndir og/eða skýringarmyndir af slysstaðnum,
3. dag- og tímasetningu slyssins,
4. upplýsingar um veginn, s.s. svæðistegund, tegund vegar, tegund vegamóta, þ.m.t. skilti, fjöldi akreina, vegamerkingar, vegyfirborð, birtu- og veðurskilyrði, hámarkshraði, og hindranir við veg,
5. alvarleika slyss, þ.m.t. fjöldi dauðsfalla og slasaðra einstaklinga, ef mögulegt er í samræmi við sameiginlegar viðmiðanir, sem skal skilgreina í samræmi við reglunefndarmeðferðina með grannskoðun sem um getur í 3. mgr. 13. gr.,
6. einkenni einstaklinganna sem eiga í hlut, s.s. aldur, kyn, þjóðerni, áfengismagn, notkun öryggisbúnaðar eða ekki,
7. gögn um ökutækin sem eiga í hlut (gerð, aldur, land, öryggisbúnaður ef einhver, dagsetning síðustu tæknilegu skoðunar í samræmi við gildandi löggjöf),
8. upplýsingar um sjálf slysið, s.s. tegund slyss, tegund áreksturs, hreyfingar ökutækis og stýrishreyfingar ökumanns,
9. ef mögulegt er, upplýsingar um tímamann sem líður frá því að slysið verður og það er skráð eða þar til neyðarþjónusta kemur á staðinn.