

## HØRINGSNOTAT

### **Forskrift om implementeringen av Europaparlamentets- og rådsdirektiv 2008/96/EF av 19. november 2008 om sikkerhetsstyring av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften)**

#### **1. Bakgrunn for forslag til ny forskrift**

Denne høringen gjelder innføring i norsk lovgivning av EU-direktiv 2008/96/EF om sikkerhetsstyring av veginfrastrukturen. Direktivet ble vedtatt 19. november 2008 og ble kunngjort den 29. november 2008. Det trådte i kraft 19. desember 2008.

Direktivet gjelder for TERN-vegnettet (Trans-European Road Network), som ble en del av EØS-avtalen i 1999. Formålet med direktivet er å forbedre og opprettholde en høy sikkerhet på det transeuropeiske vegnettet gjennom trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalyser, trafiksikkerhetsrevisjoner, sikkerhetsstyring av vegnettet og sikkerhetsinspeksjoner.

Direktivet er tatt inn i EØS-avtalen ved beslutning av 29. mai 2009.

Innføringen av direktivet forutsettes gjennomført som forskrift til vegloven § 62, jf. §§ 13 og 16. Vi viser til vedlagte forslag til forskrift.

Norge har allerede et høyt sikkerhetsnivå på vårt nasjonale TERN-vegnettet, og gode rutiner for trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalyser, trafiksikkerhetsrevisjoner, sikkerhetsstyring av vegnettet og sikkerhetsinspeksjoner. TERN-vegnettet omfatter 4730 km riksveg.

Det foreslås å gjøre forskriften gjeldende for hele riksvegnettet, som utgjør ca. 10 500 km.

Forskriften gjelder ikke for tunneler som omfattes av forskrift 2007-05-15 517 om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikkerhetsforskriften). Denne forskriften gjelder for tunneler over 500 meter. Tunneler som er kortere enn 500 meter omfattes av foreliggende forslag til forskrift.

#### **2. Nærmere om direktivet og forslag til forskrift**

I Kommisjonens vitbok av 12. september 2001, "Europeisk transportpolitikk fram mot 2010: Veivalg for fremtiden", pekte Kommisjonen på nødvendigheten av å gjennomføre sikkerhetsmessige konsekvensanalyser og trafiksikkerhetsrevisjoner for å kartlegge og utbedre vegstrekninger i Fellesskapet med høy ulykkeskonsentrasjon. Den satte også som mål å halvere antallet dødsfall på vegene i Den europeiske union mellom 2001 og 2010. I sin meddelelse av 2. juni 2003, «Europeisk handlingsprogram for trafiksikkerhet – halvering av antallet trafikkofre i Den europeiske union innen 2010: Et felles ansvar», utpekte

Kommisjonen veginfrastrukturen til den tredje søylen i trafikksikkerhetspolitikken som bør gi et betydelig bidrag til å oppfylle Fellesskapets mål om å redusere antallet drepte i trafikken.

Direktivet gjelder som nevnt i utgangspunktet for det transeuropeiske vegnettverket, og inngår i Trans-European Transport Network (TERN) som ble en del av EØS-avtalen i 1999. E6, E16, E18, E39, rv 23, grensekryssinger fra E6 mot grensen på E10, E14, E75 og E105 inngår i TERN-vegnettet i Norge.

Det foreslås å gjøre forskriften gjeldende for hele riksvegnettet. Argumentet for å gjøre dette, er dels at de tiltak som inngår i forskriften gjennomføres på alle riksveger i dag, og dels ønsket om å opprettholde og styrke trafikksikkerhetsarbeidet på hele riksvegnettet.

Ved iverksettelsen av forvaltningsreformene 1. januar 2010 ble øvrige riksveger overført til fylkeskommunene. Disse vegene er i dag fylkesveg. Forskriften vil ikke omfatte disse vegene da de ikke lenger er en del av riksvegnettet. For fylkesvegene vil fylkeskommunene selv bestemme om de vil anvende alle trafikksikkerhetsmetodene eller enkelte av dem. Ut fra at trafikken på fylkesvegnettet også er lav og at risikonivået per kilometer derfor også er lavt vil dagens praksis med gjennomgang av strekninger og steder med høy ulykkeskonsentrasjon og trafikksikkerhetsaksjoner gi høy sikkerhet for trafikantene. Ved nyanlegg vil Statens vegvesen utnytte samme trafikksikkerhetskompetanse som ved planlegging og bygging av riksveger.

Formålet med direktivet er å integrere trafikksikkerhet i alle faser av planlegging, prosjektering og drift av veginfrastruktur i det transeuropeiske transportnettverket med unntak av tunneler som allerede er omfattet av tunneldirektivet.

Dette skal skje gjennom krav til:

- Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse på planstadiet i forbindelse med alle infrastrukturprosjekter.
- Trafikksikkerhetsrevisjoner for alle infrastrukturprosjekter for å sikre uavhengig kontroll og teknisk verifikasjon av design i forbindelse med nyanlegg eller renovering av veier. Revisjonene skal gjennomføres av sertifisert revisor.
- Rangering av vegstrekninger med høy ulykkeskonsentrasjon som utgangspunkt for prioriteringer av forebyggende tiltak. Rangeringen skal foretas hvert tredje år.
- Trafikksikkerhetsinspeksjoner av eksisterende vegnett for å identifisere forhold med mulig trafikksikkerhetsrisiko og forebygge ulykker.

Direktivet skal videre sikre at veginfrastrukturforvaltere får den nødvendige veiledning, utdanning og informasjon for å gjennomføre prosedyrene gjennom krav til kursing og sertifisering av revisorer og inspektører.

Et videre siktemål med direktivet er å bedre datagrunnlaget for trafikkulykker gjennom krav til ulykkesrapporter og erfaringsoverføring mellom medlemslandene.

Direktivets vedlegg inneholder detaljerte krav til innhold i de ovennevnte prosedyrene. Disse vedleggene er å regne som ikke-rettslige tilrådninger som medlemslandene skal bestrebe seg på å etterkomme. Vedleggene vil bli oppdatert i lys av den tekniske utviklingen etter

komitologiprosedyrer. Det opprettes en komitologikomite til å bistå Kommisjonen i dette arbeidet.

Samferdselsdepartementet vil arbeide for at det utnevnes en norsk representant i komiteen og meddele dette til EU.

Direktivet søker å bedre sikkerheten ved at det skal opprettes ordninger som sikrer en hyppigere og mer samordnet utveksling av beste praksis mellom medlemsstatene.

Den enkelte medlemsstat skal ha fastsatte retningslinjer for sikkerhetsstyring av veginfrastrukturen. Disse skal meddeles til Kommisjonen, og det skal skje en regelmessig rapportering om gjennomføringen av dem. Dette vil kunne bane veien for en systematisk forbedring av infrastrukturens sikkerhet på fellesskapsplan og med tiden danne grunnlag for utvikling av et mer effektivt system. Rapporteringen om gjennomføringen av retningslinjene bør dessuten bidra til at andre medlemsstater kan finne de mest effektive løsningene, og systematisk innsamling av data fra før/etter-undersøkelser bør gjøre det mulig å velge de mest effektive tiltakene for framtiden.

Vegdirektoratet legger til grunn at Norge allerede oppfyller alle de ovennevnte kravene. Det er utarbeidet en rekke håndbøker:

Håndbok 222: Veileder – trafikksikkerhetsrevisjon- og inspeksjoner

Håndbok 271: Veileder – risikovurderinger i vegtrafikken

Håndbok 249: Veileder - sykkelveginspeksjoner

Håndbok 115: Veileder – analyse av ulykkessteder

Håndbok 140: Konsekvensanalyser

Sikkerhetsstyring – Veileder for sikkerhetsstyring i vegtrafikken, august 2006.

Den administrative myndigheten kan være nasjonal, regional eller lokal. Det framgår av direktivet at medlemsstatene har mulighet til å utpeke eksisterende vegmyndighet for å etterkomme direktivet. I Norge vil dette bli gjort av Vegdirektoratet.

Videre skal det vedtas opplæringsprogrammer for trafikksikkerhetsrevisorer. Revisorene skal få en grunnopplæring som bekreftes ved tildeling av dyktighetsbevis, og det skal finne sted regelmessig videreopplæring av disse.

Direktivet inneholder en del administrative bestemmelser, som ikke tas med i forskriften. Det er videre bestemmelser om krav til skilting som allerede er hjemlet i vegtrafikkloven med forskrifter.

### **3. EØS-komiteens beslutning**

EØS-komiteen vedtok i beslutning nr. 63, 29. mai 2009, at vedlegg XIII, Transport, til EØS-avtalen skal endres ved innlemming av Europaparlaments- og Rådskonklusjon 2008/96/EF om sikkerhetsstyring av veginfrastrukturen (veginfrastrukturdirektivet).

EØS-komiteens beslutning inneholder en forord og 4 artikler. Artikkel 1 fastsetter at det skal tas inn en tilføyelse i EØS-avtalens vedlegg XIII etter nr. 17j. Nytt nr. 17j skal lyde: ”17j. 32008L0096: Europaparlaments- og rådskonklusjon 2008/96/EF av 19. november 2008 om sikkerhetsstyring av veginfrastrukturen (EUT L 319 av 29.11.2008, s. 59)”.

#### **4. Hjemmel**

Planlegging av riksveger er regulert i plan- og bygningsloven av 27. juli 2008 nr. 71. Bygging, drift og vedlikehold av riksveger er regulert i vegloven av 21. juni 1963 nr. 23.

Gjennomføring av direktivet i norsk rett vil skje gjennom forskrift gitt med hjemmel i vegloven § 62, jf. §§ 13 og 16.

Kongen kan etter § 62 første ledd gi overgangsbestemmelser og forskrifter ellers til gjennomføring og utfylling av bestemmelsene i vegloven.

Samferdselsdepartementet har myndighet til å fastsette forskrifter etter § 13. Forskriften gjelder utforming og standard ved planlegging og bygging av offentlige veger og gater, jf. vegloven § 1.

Samferdselsdepartementet har myndighet til å fastsette forskrifter etter § 16 om drift og vedlikehold av offentlig veg.

#### **5. Administrative og økonomiske konsekvenser.**

Norge gjennomfører allerede de trafikksikkerhetsmessige tiltakene direktivet krever. Implementeringen vil dermed ikke medføre noen budsjettmessige konsekvenser eller økte kostnader.

Forskriften krever ingen vesentlige endringer i Statens vegvesen sine håndbøker eller retningslinjer utover vanlig revisjon.

#### **6. Utkast til forskrift med merknader**

**Forskrift om implementeringen av Europaparlamentets- og rådskonklusjon 2008/96/EF av 19. november 2008 om sikkerhetsstyring av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften)**

GENERELLE MERKNADER:

Direktivet inneholder flere administrative bestemmelser som ikke tas opp i forslag til forskrift (direktivets artikkel 8 og 10-15).

Direktivet inneholder blant annet krav til skilting ved arbeid på veg med mer (direktivets artikkel 5 og artikkel 6 pkt 4). Disse bestemmelsene er oppfylt gjennom regelverk knyttet til vegtrafikkloven.

Direktivets vedlegg inneholder detaljerte krav til innhold i de prosedyrer som beskrives i selve direktivteksten, se henvisning til vedlegg i direktivets artikkel 3 pkt 2, artikkel 4 pkt 2 og pkt 4, artikkel 5 pkt 1- 3. Disse vedleggene er å regne som ikke-rettslige tilrådninger som medlemslandene skal bestrebe seg på å etterkomme. Innholdet i vedleggene er i stor grad allerede i dag inntatt i tidligere omtalte håndbøker/veiledere. Disse vil oppdateres etter behov. Vedleggene til direktivet vil bli oppdatert i lys av den tekniske utviklingen etter komitologiprosedyrer. Som omtalt ovenfor vil Samferdselsdepartementet arbeide for at det utnevnes en norsk representant i komiteen som blant annet har kompetanse til å vedta endringer i de materielle standardene som fremgår av direktivets vedlegg.

## **§ 1 Formål og virkeområde**

Denne forskriften har som formål å sikre bedre sikkerhetsstyring av veginfrastrukturen gjennom trafiksikkerhetsmessige konsekvensanalyser, trafiksikkerhetsrevisjoner, sikkerhetsstyring av vegnettet og sikkerhetsinspeksjoner.

Forskriften gjelder for alle riksveger, herunder TERN-veger, uansett om de er i prosjekteringsfasen, under anlegging eller i bruk.

Forskriften gjelder ikke for vegtunneler som omfattes av forskrift 2007-05-15 517 om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikkerhetsforskriften).

### **MERKNADER:**

Formålet med forskriften er å integrere trafiksikkerhet i alle faser av planlegging, prosjektering og drift av riksvegnettet.

På mange områder går eksisterende norske krav til trafiksikkerhet lenger enn det som følger av direktivet. Forskriftens virkeområde er riksveger.

Forskriften gjelder ikke for tunneler som omfattes av forskrift 1995-05-15 517 om minimum sikkerhetskrav til visse vegtunneler (tunnelsikkerhetsforskriften). Denne forskriften gjelder for tunneler over 500 meter. Tunneler som er kortere enn 500 meter omfattes av foreliggende forslag til forskrift.

Forskriftens § 1 gjengir i hovedsak direktivets artikkel 1.

## **§ 2 Definisjoner**

I denne forskrift forstås med:

*TERN-veg*: vegnettet som er definert i vedtak 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utvikling av et transeuropeisk transportnett vedlegg I avsnitt 2 og illustrert med kart eller beskrevet i vedlegg II til vedtaket,

*trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse*: en strategisk sammenlignende analyse av de følger en ny veg eller en vesentlig endring av det eksisterende vegnettet vil få for vegnettets sikkerhetsnivå,

*trafikksikkerhetsrevisjon*: en uavhengig, detaljert, systematisk og teknisk sikkerhetskontroll av et veginfrastrukturprosjekts utformingsmessige egenskaper, som omfatter alle faser fra prosjektering til innledende bruk,

*rangering av vegstrekninger med høy ulykkeskonsentrasjon*: en metode for å kartlegge, analysere og rangere strekninger i vegnettet som har vært i bruk i mer enn tre år, og der det har inntruffet et stort antall dødsulykker i forhold til trafikkmengden,

*sikkerhetsrangering av vegnettet*: en metode for å kartlegge, analysere og klassifisere deler av det eksisterende vegnettet ut fra mulighetene for å forbedre sikkerheten og redusere ulykkeskostnadene.

*sikkerhetsinspeksjon*: en ordinær periodisk kontroll av forhold og mangler som av sikkerhetsårsaker krever at det utføres vedlikehold,

*retningslinjer*: tiltak som vedtas og som fastsetter de trinnene som skal følges og de faktorene det skal tas hensyn til ved anvendelsen av sikkerhetsframgangsmåtene fastsatt i denne forskriften,

*infrastrukturprosjekt*: et prosjekt som omfatter anlegging av ny veginfrastruktur eller en vesentlig endring av det eksisterende vegnettet, og som påvirker trafikkstrømmen.

#### MERKNADER:

Det vil være uten betydning for utformingen av forskriften om det finnes tilsvarende definisjoner i Norge, eller hvorvidt begrepsbruken er lik. Det er direktivteksten som skal implementeres i norsk rett, og det er dermed dens ordlyd som skal brukes. Eventuelle forskjeller fra definisjoner som brukes i dag anses å være forholdsvis små, og vil ikke ha noen praktisk betydning.

### **§ 3 Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse av infrastrukturprosjekter**

Det skal gjennomføres en trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse i forbindelse med alle infrastrukturprosjekter.

Den trafikksikkerhetsmessige konsekvensanalysen skal gjennomføres i den innledende prosjekteringsfasen før infrastrukturprosjektet blir godkjent.

Den trafikksikkerhetsmessige konsekvensanalysen skal angi de trafikksikkerhetsmessige vurderingene som har bidratt til valget av den foreslåtte løsningen.

Den trafikksikkerhetsmessige konsekvensanalysen skal inneholde alle relevante opplysninger som er nødvendige for å foreta en nytte- og kostnadsanalyse av de ulike alternativene som er analysert.

## MERKNADER:

All vegplanlegging skal skje etter plan- og bygningsloven, jf vegloven § 12. Det er derfor naturlig at gjennomføring av en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse i henhold til kravene i forslag til forskrift gjennomføres som en del av planarbeidet.

For alle (veg)infrastrukturprosjekter slik de er definert i denne forskriften vil det være krav om utarbeidelse av reguleringsplan etter plan- og bygningsloven. For de fleste veginfrastrukturprosjekter vil det normalt også utarbeides kommunedelplan med konsekvensutredning i forkant av en reguleringsplan. Dette følger blant annet av Miljøverndepartementets og Samferdselsdepartementets retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven (for tiden T-1057) hvor det framgår at avklaring av vegtraseer fortrinnsvis skal skje gjennom en formell oversiktsplan etter plan- og bygningsloven. Oversiktsplaner som avklarer linje- og standardvalg, skal omfatte en vurdering av konsekvensene av de ulike alternativene, samt et kostnadsoverslag. Videre innebærer forskrift om konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven at det skal utarbeides konsekvensutredning for alle oversiktsplaner for veganlegg. Reguleringsplaner for nærmere angitte større vegprosjekter og vegtiltak med vesentlige virkninger skal i utgangspunktet også behandles etter forskrift om konsekvensutredninger. Dette gjelder imidlertid ikke reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet på et høyere plannivå og der reguleringsplanen er i samsvar med overordnet plan.

Retningslinjene for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven setter også krav til innholdet i utredningene, blant annet om at ”prosjektets virkninger for miljø, naturressurser, framkommelighet, trafiksikkerhet, områdemessige virkninger og gjennomførbarhet må være vurdert”. I forslag til reviderte retningslinjer (pr. september 2010) er det forutsatt at utredningen også skal tilfredsstillere kravene til trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse av infrastrukturprosjekter som følger av forslag til forskriften. Videre framgår det av retningslinjene at Statens vegvesens håndbok 140 om konsekvensanalyser skal legges til grunn for arbeidet med konsekvensutredningen.

Konsekvensanalysen etter håndbok 140 skal omfatte en systematisk vurdering av alle relevante fordeler og ulemper som et tiltak vil medføre for samfunnet. Utredningene for trafiksikkerhet og -ulykker er en del av grunnlaget for interesseavveiningen og anbefalingen av alternativ. I gjeldende Håndbok 140 Konsekvensanalyser stilles det krav til beregninger av endring i ulykkeskostnader i forhold til 0-alternativet. Detaljerte ulykkesberegninger blir utført i beregningsprogrammet EFFEKT. Metodikken i håndbok 140 gir et godt grunnlag for å oppfylle kravene for en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse etter forskriftens vedlegg I. Det må imidlertid også påses at utredningene for temaet ulykker presenteres slik at kravene i forskriften vedlegg I oppfylles.

I første ledd er det stilt krav om gjennomføring av en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse for alle infrastrukturprosjekter. Det legges til grunn at de fleste infrastrukturprosjekter (anlegging av ny veginfrastruktur eller vesentlig endring av det eksisterende vegnettet, og som påvirker trafikkstrømmen) vil fanges opp av kravene til konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven og kravene til konsekvensanalyser etter retningslinjer for planlegging av riks- og fylkesveger etter plan- og bygningsloven.

For prosjekter som behandles etter forskrift om konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven vil den trafikkikkerhetsmessige konsekvensanalysen som hovedregel inngå som en del av de utredninger som skal gjennomføres i denne sammenhengen. For infrastrukturprosjekter som ikke behandles etter forskrift om konsekvensutredninger forutsettes det at den trafikkikkerhetsmessige konsekvensanalysen inngår i planbeskrivelsen til reguleringsplan for prosjektet.

Etter andre ledd skal den trafikkikkerhetsmessige konsekvensanalysen gjennomføres i den innledende prosjekteringsfasen før infrastrukturprosjektet blir godkjent. Det legges her til grunn at prosjektet blir godkjent ved beslutning om utbyggingsalternativ. For veginfrastrukturprosjekter vil dette som regel skje gjennom vedtak kommune(del)plan, eventuelt gjennom vedtak av reguleringsplan i tilfeller der det ikke utarbeides kommunedelplan først.

Etter tredje ledd skal den trafikkikkerhetsmessige konsekvensanalysen angi hvordan de trafikkikkerhetsmessige vurderingene er fulgt opp (ivaretatt) ved valget av den foreslåtte løsningen. Tilsvarende krav følger også av forskrift om konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven og i håndbok 140 hvor det er forutsatt at valg/anbefaling av alternativ skal være gjort med utgangspunkt i den gjennomførte konsekvensutredningen/konsekvensanalysen. Utredningene for trafikkikkerhet/ulykker vil være en del av grunnlaget for interesseavveiningen og anbefalingen av alternativ. For å tilfredsstille kravene i forskriften vil det være nødvendig at det i anbefalingen er gjort en konkret drøfting av hvilken betydning de trafikkikkerhetsmessige vurderingene er tillagt.

Etter fjerde ledd skal den trafikkikkerhetsmessige konsekvensanalysen inneholde alle relevante opplysninger som er nødvendige for å foreta en nytte- og kostnadsanalyse av de ulike alternativene som er analysert. Dette kravet bør også som hovedregel ivaretas gjennom utredninger og sammenstilling etter metodikken i Statens vegvesens håndbok 140. I en konsekvensanalyse etter håndbok 140 vil virkningene av de ulike alternativene med hensyn til trafikkikkerhet (ulykker) være en del av en samlet nytte-kostnadsanalyse for alle prissatte konsekvenser. Nytte-kostnadsanalysen vil igjen være en del av en samfunnsøkonomisk analyse hvor det skal gjøres en samlet vurdering av både prissatte og ikke prissatte konsekvenser.

#### **§ 4 Trafikkikkerhetsrevisjoner av infrastrukturprosjekter**

Det skal gjennomføres trafikkikkerhetsrevisjoner i forbindelse med alle infrastrukturprosjekter.

Det skal utnevnes en revisor til å revidere et infrastrukturprosjekts utformingsmessige egenskaper. Revisoren skal utnevnes i samsvar med bestemmelsene i § 8 og skal ha den nødvendige kompetanse og opplæring som fastsatt i forskriften. Dersom revisjonen gjennomføres av en gruppe, skal minst ett medlem av gruppen inneha et dyktighetsbevis.

Trafikkikkerhetsrevisjoner skal utgjøre en integrert del av utformingen av infrastrukturprosjektet under forprosjekteringen, prosjekteringen, i fasen umiddelbart før vegen tas i bruk, samt i den innledende bruksfasen.

Revisoren skal angi de elementene i utformingen som er avgjørende for sikkerheten i en revisjonsrapport for hver fase av infrastrukturprosjektet. Dersom det avdekkes farlige forhold under revisjonen, men utformingen ikke utbedres, skal årsakene til dette angis i et vedlegg til revisjonsrapporten.

På bakgrunn av revisjonsrapporten nevnt i fjerde ledd, skal det gis egnede anbefalinger fra et sikkerhetssynspunkt.

#### MERKNADER:

Arbeidet med trafiksikkerhetsrevisjoner reguleres i dag i hovedsak av HB 222 Trafiksikkerhetsrevisjoner- og inspeksjoner. Håndboken ble utgitt for første gang i 1999, etter prøveprosjekter av TS-revisjoner av planer i 1997 og 1998. Den nyeste utgaven av håndboken, og som benyttes i dag, er fra 1. september 2005.

Håndboken beskriver grunnleggende prinsipper, krav, ansvarsforhold, retningslinjer og metodikk for gjennomføring av TS-revisjoner og inspeksjoner.

HB 222 sier at det for strekningsvise investeringer/større investeringstiltak<sup>1</sup> skal foretas TS-revisjon på minimum ett plannivå. Det bør helst foretas på flere nivåer dersom det lar seg gjøre, både reguleringsplannivå (nivå 2) og byggeplannivå (nivå 3) er viktige nivåer. Det er viktig at revisjonen blir gjort på riktig tidspunkt i forhold til planleggings- og anleggsprosessen, slik at revisjonens forslag kan bli tatt hensyn til. Prosjekteier er ansvarlig for dette.

For mindre investeringstiltak<sup>2</sup> er TS-revisjon i dag anbefalt, og ikke et krav.

Oppnevning av og krav til revisor er omtalt i forslag til § 8

### **§ 5 Sikkerhetsrangering og sikkerhetsstyring av det eksisterende vegnettet**

Rangeringen av vegstrekninger med høy ulykkeskonsentrasjon og sikkerhetsrangeringen av vegnettet skal gjennomføres på grunnlag av undersøkelser av driften av vegnettet, som skal foretas minst hvert tredje år.

Vegstrekninger som bør prioriteres høyere i henhold til resultatene fra rangeringen av vegstrekninger med høy ulykkeskonsentrasjon og fra sikkerhetsrangeringen av vegnettet skal vurderes av ekspertgrupper gjennom besøk på stedet. Minst ett medlem av ekspertgruppen skal oppfylle kravene fastsatt i § 8.

Utbedringstiltak skal rettes inn mot vegstrekningene nevnt i andre ledd. Det skal legges vekt på de tiltakene som gir det beste forholdet mellom nytte og kostnader.

---

<sup>1</sup> Dette er tiltak som krever større investeringer. Eksempler kan være nye vegstrekninger, gang-/sykkelveger, større kryssombygginger etc. Tiltakene finansieres normalt over post 30 "Riksveginvesteringer".

<sup>2</sup> Dette er tiltak som ikke krever store investeringer men som kan kreve formell planbehandling etter plan- og bygningsloven. Eksempler på slike tiltak kan være kryssutbedring, rundkjøringer, midtrekkverk og utbedring av kurver. Tiltakene har blitt finansiert over post 30 "Riksveginvesteringer".

## MERKNADER:

Som en del av arbeidet med handlingsprogrammet for 2006-2009 ble det foretatt en utvelgelse av de ca. 10 % av riksvegnettet med høyest forventet skadegradstetthet. Det ble i St.meld.nr.24 (2003-2004) NTP 2006-2015 stilt krav om at det skal være utført ulykkesreducerende tiltak på disse vegene innen utgangen av 2009. Tilsvarende krav er ikke stilt i Stortingsmelding nr. 16 (2008-2009) NTP 2010-2019. Imidlertid er det i arbeidet med handlingsprogrammet for 2010-2013 gjort en systematisk prioritering av tiltak med god trafiksikkerhetsnytte per investert krone. Dette anses å oppfylle kravene i første ledd.

I tråd med andre ledd, gjennomføres trafiksikkerhetsinspeksjoner på vegger med mange og/eller alvorlige ulykker (høy forventet skadegradstetthet). Trafiksikkerhetsinspeksjonene vil i stor grad omfatte vurderinger av tema beskrevet i punkt 3 i vedlegg 3 til direktivet. Det er ikke stilt spesielle krav til omfanget av trafiksikkerhetsinspeksjoner. Arbeidet med trafiksikkerhetsinspeksjoner gjennomføres i samsvar med Statens vegvesens håndbok 222 Trafiksikkerhetsrevisjoner og –inspeksjoner.

### § 6 Sikkerhetsinspeksjoner

Det skal gjennomføres sikkerhetsinspeksjoner av de vegene som er i bruk, for å kartlegge egenskaper som har betydning for trafiksikkerheten, og for å forebygge ulykker.

Sikkerhetsinspeksjonene skal omfatte periodiske inspeksjoner av vegnettet og undersøkelser av de mulige virkningene av vegarbeider på trafiksikkerheten.

Inspeksjonene skal foretas tilstrekkelig ofte til å garantere at den berørte veginfrastrukturen har et tilfredsstillende sikkerhetsnivå.

## MERKNADER:

Inspeksjoner gjøres etter prioriteringer ut fra hvilke strekninger som har flest ulykker.

N-veger (Nei-veger, røde strekninger) er strekninger som har hatt særlig mange/alvorlige ulykker og der det må gjøres tiltak. Disse vegene utgjør ca. 10 % av riksvegnettet.

B-veger (brukbare vegger, gule strekninger) disse utgjør ca. 40 % av riksvegnettet. Om det skal gjøres tiltak på disse beregnes ut fra en nytte/kostandsvurdering.

J-veger (Ja-veger, grønne strekninger) utgjør de resterende 50 % av vegnettet. På disse vegene overvåkes sikkerhetsnivået.

En 4-årig handlingsplan og årsplan skal liste opp hvilke vegstrekninger det skal foretas TS-inspeksjon av. Prioritering av strekninger som skal inspiseres er gitt av klassifiseringen med røde, gule og grønne strekninger. Ut over det som er fastsatt i planene kan inspeksjoner initieres etter behov. Dette kan skje på nasjonalt-, regionalt- eller distriktsnivå. Dette står beskrevet i HB 222, del 0.

På denne bakgrunn anses kravene i tilknytning til sikkerhetsinspeksjoner å være oppfylt.

## **§ 7 Behandling av data**

Det skal utarbeides en ulykkesrapport for hver dødsulykke som inntreffer på riksveg.

Det skal beregnes gjennomsnittlige sosiale kostnader ved en dødsulykke og den gjennomsnittlige sosiale kostnaden ved en alvorlig ulykke. Kostnadssatsene kan spesifiseres ytterligere, og satsene skal ajourføres minst hvert femte år.

### **MERKNADER:**

I 2005 ble det opprettet en ulykkesanalysegruppe (UAG) i hver vegregion og en ulykkesgruppe (UG) i hvert distrikt (nesten). Begge deler (både UAGene og UGene) består av minst en vegekspert, en kjøretøyekspert og en trafikantekspert.

UGs representanter samler inn alle data fra hver dødsulykke som har skjedd på norske veger (alle vegtyper) og sender disse dataene til sin regionale UAG. Den regionale UAG analyserer data og utarbeider en ulykkesrapport for hver dødsulykke.

Organisering og opplegg er beskrevet i dokumentet:

Ulykkesanalysegrupper i Statens vegvesen, Forslag til organisering og arbeidsopplegg  
April 2004

Ulykkesrapportene anses å oppfylle alle punktene som er etterspurt i tilrådingen i direktivets vedlegg IV.

I tråd med andre ledd, beregner Transportøkonomisk institutt kostnadene knyttet til dødsulykker og ulykker med ulike alvorlighetsgrader. Disse tallene oppdateres med jevne mellomrom. Dette bestilles og betales av Vegdirektoratet. Fra år til år er det kun snakk om indeksregulering.

Eksisterende databehandling og ulykkesrapportering anses å oppfylle direktivets krav etter artikkel 7.

## **§ 8 Utnevnelse og opplæring av revisorer**

Trafikksikkerhetsrevisorer som utfører oppgaver i henhold til denne forskriften skal få en grunnopplæring som bekreftes med tildeling av et dyktighetsbevis, og revisorene skal regelmessig delta i videreopplæring.

Dyktighetsbeviser som er tildelt før ikrafttredelsen av denne forskriften, skal anerkjennes.

Følgende krav skal oppfylles ved utnevnelse av revisorer:

- a) revisorene skal ha relevant erfaring eller opplæring i vegutforming, tekniske trafikksikkerhetsløsninger og ulykkesanalyse,
- b) trafikksikkerhetsrevisjoner skal bare utføres av revisorer som oppfyller kravene fastsatt i denne forskriften, og

- c) revisorene skal ikke på revisjonstidspunktet være involvert i utformingen eller driften av infrastrukturprosjektet de er satt til å revidere.

#### MERKNADER:

Kravene til TS-revisorer står beskrevet i håndbok 222. For å bli godkjent som revisor kreves følgende:

- Bestått eksamen fra Vegdirektoratets/NTNUs kurs i trafikksikkerhetsrevisjon med karakteren D eller bedre. Eventuelt kan likeverdig opplæring godkjennes.
- Ha godkjenning som TS-revisor fra Vegdirektoratet
- 5 års relevant erfaring

Pensum består i hovedsak av håndbøker og veiledere utgitt av Statens vegvesen. Kandidatene vurderes fortløpende i Vegdirektoratet etter hvert som søknader kommer inn. Deretter vil de godkjente revisorene motta bevis på denne godkjenningen i form av et godkjenningsbevis som underskrives av Vegdirektoratet.

Videre opplæring av revisorer skjer også gjennom praktisering i etterkant av godkjenning. Ikke alle revisorer som godkjennes er i stand til å være revisjonsledere med det samme, men trenger mer praktisk erfaring i etterkant av å ha blitt godkjent. Det er derfor viktig at de uerfarne deltar på revisjoner/inspeksjoner.

Det stilles krav om 1 inspeksjon/revisjon i løpet av de siste 48 månedene for å kunne delta i en revisjon/inspeksjon som revisjons-/inspeksjonsleder.

Det stilles ingen krav om regelmessig oppfriskningskurs eller videreopplæring. Men alle som skal delta som revisorer ute på vegene må ha gjennomført et kurs i arbeidsvarsling. Dette er et kurs som går over en dag.

Revisorer samles i Vegdirektoratet annethvert år for oppdatering og erfaringsutveksling.

På denne bakgrunn, anses eksisterende opplæring av TS-revisorer å oppfylle direktivets krav.

#### **§ 9 Ikrafttredelse**

Denne forskriften trer i kraft .....

Særskilt vedlegg:

**Europaparlamentets- og rådsdirektiv 2008/96/EF av 19. november 2008 om sikkerhetsstyring av veginfrastrukturen (veginfrastrukturforskriften)**