

# Bek. om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed

1210 af 09/12 2011

Status: Gældende

Nr. 1210 af 9. december 2011  
Transportministeriet  
(Vejdirektoratet)

## Bekendtgørelse om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed

Bekendtgørelsen gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed (EU-Tidende, nr. L 319, side 59).

I medfør af [§ 109](#) i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, og [§ 95](#), stk. 1 og 3, i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1047 af 24. oktober 2011, fastsættes efter bemyndigelse:

### *Bekendtgørelsens anvendelsesområde*

**§ 1.** Bekendtgørelsen gælder for det transeuropæiske vejnet i Danmark, jf. dog stk. 3.

*Stk. 2.* Det transeuropæiske vejnet er defineret i beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for det transeuropæiske transportnet. I Danmark består det transeuropæiske vejnet af vejene med rutenumrene E20, E39, E45, E47 og E55. I nettet indgår Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen, der er en del af E20, samt en kommende Femernforbindelse, der er en del af E47. Vejdirektoratet er vejbestyrelse for størstedelen af vejene i nettet, Sund og Bælt ejer Storebæltsforbindelsen og Øresundsmotorvejen vest for kilometer 70.412, mens Øresundsbrokonsortiet ejer strækningen øst for denne kilometrering (dvs. Øresundstunnelen og vejstrækningen over Peberholm til landegrænsen mod Sverige). Veje, der bestyres af Vejdirektoratet, benævnes hovedlandeveje.

*Stk. 3.* Bekendtgørelsen gælder ikke for tunneler omfattet af [bekendtgørelsen om minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet](#).

### *Trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyser i forbindelse med infrastrukturprojekter*

**§ 2.** For hovedlandevejene skal Vejdirektoratet sikre, at der bliver udarbejdet trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyser ved anlægsprojekter for ny vejinfrastruktur eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet, som indvirker på trafikafviklingen.

*Stk. 2.* For den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) skal vejejererne sikre, at der bliver udarbejdet trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyser ved anlægsprojekter for ny vejinfrastruktur eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet, som indvirker på trafikafviklingen.

*Stk. 3.* Trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyser efter stk. 1 og 2, skal udarbejdes i overensstemmelse med [bilag 1](#).

### *Trafiksikkerhedsrevisioner i forbindelse med infrastrukturprojekter*

**§ 3.** For hovedlandevejene skal Vejdirektoratet sikre, at der bliver gennemført trafiksikkerhedsrevisioner ved anlægsprojekter for ny vejinfrastruktur eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet, som indvirker på trafikafviklingen.

*Stk. 2.* For den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) skal vejejererne sikre, at der bliver gennemført trafiksikkerhedsrevisioner ved anlægsprojekter for ny vejinfrastruktur eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet, som indvirker på trafikafviklingen.

*Stk. 3.* Trafiksikkerhedsrevisioner efter stk. 1 og 2, skal gennemføres i overensstemmelse med [bilag 2](#).

### *Rangordning og forvaltning af sikkerheden i det eksisterende vejnet*

**§ 4.** For hovedlandevejene skal Vejdirektoratet sikre, at der bliver gennemført en rangordning af vejstrækninger med høj ulykkeskoncentration og en rangordning af vejnettets sikkerhed.

*Stk. 2.* For den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) skal vejejererne sikre, at der bliver gennemført en rangordning af vejstrækninger med høj ulykkeskoncentration og en rangordning af vejnettets sikkerhed.

*Stk. 3.* Rangordninger efter stk. 1 og 2, skal gennemføres som beskrevet i [bilag 3](#).

**§ 5.** Vejdirektoratet skal sikre, at vejstrækninger på hovedlandevejene, som bør prioriteres højt på baggrund af resultaterne af rangordningerne efter [§ 4](#), bliver analyset af et eksperthold.

*Stk. 2.* For den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) skal vejejererne sikre, at vejstrækninger, som bør prioriteres højt på baggrund af resultaterne af rangordningerne efter [§ 4](#), bliver evalueret af et eksperthold.

*Stk. 3.* Analysen efter stk. 1 og 2, skal gennemføres som beskrevet i [bilag 3](#).

**§ 6.** Hvis Vejdirektoratet vælger at iværksætte afhjælpende foranstaltninger på de hovedlandeveje, der er del af det transeuropæiske vejnet, målrettes indsatsen mod vejstrækninger omfattet af [§ 5](#), stk. 1.

*Stk. 2.* Hvis vejejererne vælger at iværksætte afhjælpende foranstaltninger på private veje, der er del af det transeuropæiske vejnet, målrettes indsatsen mod vejstrækninger omfattet af [§ 5](#), stk. 2.

*Stk. 3.* Ved en prioritering af vejstrækninger omfattet af stk. 1, eller stk. 2, skal der gives prioritet til de foranstaltninger, der er nævnt i bilag III, nr. 3, litra e), i direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008. Der lægges vægt på de foranstaltninger, der viser det bedste benefit-cost-forhold.

#### *Afmærkning mv.*

**§ 7.** Afmærkning af vejarbejder på hovedlandevejene skal ske i overensstemmelse med bestemmelserne i bekendtgørelse om afmærkning af vejarbejder mv.

*Stk. 2.* Afmærkning af vejarbejder på den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) skal vejejeren udføre i overensstemmelse med den i stk. 1 nævnte bekendtgørelse.

**§ 8.** Vejdirektoratet skal offentliggøre vejstrækninger på det transeuropæiske vejnet, hvor der er en høj ulykkeskoncentration. Offentliggørelse sker på www.vejdirektoratet.dk.

*Stk. 2.* Afmærkning af vejstrækninger med en høj ulykkeskoncentration på hovedlandevejene skal ske i overensstemmelse med bestemmelserne i bekendtgørelse om vejafmærkning og bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning.

*Stk. 3.* Veyejeren skal udføre afmærkning af vejstrækninger med en høj ulykkeskoncentration på den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) i overensstemmelse med de i stk. 2 nævnte bekendtgørelser.

#### *Sikkerhedsinspektioner*

**§ 9.** For hovedlandevejene skal Vejdirektoratet sikre, at der bliver gennemført trafikikkerhedsinspektioner.

*Stk. 2.* For den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) skal vejejeren sikre, at der bliver gennemført trafikikkerhedsinspektioner.

*Stk. 3.* Sikkerhedsinspektioner efter stk. 1 og 2, skal gennemføres i overensstemmelse med bilag 4.

#### *Beregning af de gennemsnitlige samfundsmæssige omkostninger ved ulykker*

**§ 10.** Transportministeriet skal sikre beregning af de gennemsnitlige samfundsmæssige omkostninger ved en dødsulykke og de gennemsnitlige samfundsmæssige omkostninger ved en alvorlig ulykke.

*Stk. 2.* Beregninger, jf. stk. 1, skal gennemføres i overensstemmelse med Transportministeriets forskrifter.

#### *Bilag til denne bekendtgørelse*

**§ 11.** Vejdirektoratet skal meddele Kommissionen om ændringer af bilag 1-4 i denne bekendtgørelse, senest tre måneder efter de er trådt i kraft.

#### *Udnævnelse og uddannelse af trafikikkerhedsrevisorer*

**§ 12.** Vejdirektoratet udarbejder uddannelsesplaner for trafikikkerhedsrevisorer.

*Stk. 2.* Vejdirektoratet sikrer, at trafikikkerhedsrevisorerne modtager en grundlæggende uddannelse, der bliver afsluttet med tildeling af et kompetencebevis. Vejdirektoratet sikrer, at uddannede trafikikkerhedsrevisorer, som udfører trafikikkerhedsrevisioner mv. i medfør af denne bekendtgørelse, følger regelmæssige opfriskningskurser, jf. dog stk. 5

*Stk. 3.* Vejdirektoratet sikrer, at trafikikkerhedsrevisorer, som udfører opgaver i medfør af denne bekendtgørelse, har relevant erfaring eller uddannelse i vejdesign, sikkerhedsrelateret vejteknik og ulykkesanalyse, inden de bliver udnævnt.

*Stk. 4.* Vejdirektoratet certificerer trafikikkerhedsrevisorer, der opfylder kravene, jf. stk. 1-3.

*Stk. 5.* Trafikkerhedsrevisorer, der opfylder andre medlemsstaters krav til trafikikkerhedsrevisorer, jf. direktiv 2008/96/EF af 19. november 2008 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed, vil også kunne udføre trafikikkerhedsrevisioner mv. i medfør af denne bekendtgørelse.

#### *Ikrafttræden mv.*

**§ 13.** Bekendtgørelsen træder i kraft den 19. december 2011.

*Stk. 2.* Bekendtgørelse nr. 1126 af 8. september 2010 om forvaltning af vejinfrastrukturens sikkerhed ophæves.

*Stk. 3.* Senest to år efter at Vejdirektoratet har vedtaget forskrifter om trafikikkerhedsrevisorer, jf. § 12, må trafikikkerhedsrevisorer kun foretages af revisorer eller hold, der omfatter revisorer, som opfylder kravene i § 12, stk. 2-4 eller § 12, stk. 5.

PER JACOBSEN

Helga Theil Thomsen

## **Bilag 1**

### **Trafikkerhedsmæssige konsekvensanalyser i forbindelse med infrastrukturprojekter, jf. § 2**

Den trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyse af et nyt infrastrukturprojekt eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet, som indvirker på trafikafviklingen, skal indgå i det politiske beslutningsgrundlag.

Som grundlag for den trafikikkerhedsmæssige konsekvensanalyse foretages dataindsamling vedrørende trafikikkerheden for det berørte vejnet. Indsamlingen skal omfatte antal registrerede ulykker og personskader, samt trafikmængder med henblik på beregning af ulykkesfrekvenser. Til det berørte vejnet medregnes

- den pågældende projektstrækning (ved ombygningsprojekter)

- skærende veje og tilslutningsanlæg i tilknytning hertil
- øvrige veje, hvor projektet forventes at medføre væsentlige ændringer i trafikmængden

Der beskrives et basisscenarie for trafikudviklingen, hvori indgår den fremtidige ulykkesituation, såfremt der ikke gennemføres et infrastrukturprojekt.

Skitseprojekterne for alternative løsningsforslag skal indeholde vurderinger af de trafikale konsekvenser. Trafiksikkerheden i de relevante alternativer vurderes for alle trafikantgrupper, og den forventede trafiksikkerhedsmæssige effekt i forhold til den eksisterende situation beskrives. Effekterne beskrives så vidt muligt på en form, så de efterfølgende kan indgå i en samfundsøkonomisk beregning af de relevante alternativer.

Det skal forinden sikres, at muligheden for at forbedre trafiksikkerheden for det enkelte alternative løsningsforslag er undersøgt. Dette kan gøres ved, at den obligatoriske trafiksikkerhedsrevision på trin 2, jf. § 3 i denne bekendtgørelse, gennemføres for alle relevante alternativer, inden den forventede trafiksikkerhedsmæssige effekt beskrives for hvert enkelt alternativ.

For infrastrukturprojekter, der kræver udarbejdelse af VVM, indgår den trafiksikkerhedsmæssige konsekvensanalyse i VVM-redegørelsen. I den forbindelse præsenteres de trafiksikkerhedsmæssige effekter af de foreslåede løsninger (hovedforslaget og alternativer) for offentligheden.

## Bilag 2

### Trafiksikkerhedsrevisioner i forbindelse med infrastrukturprojekter, jf. § 3

Hver enkelt trafiksikkerhedsrevision af et nyt infrastrukturprojekt eller en væsentlig ændring af det eksisterende vejnet, som indvirker på trafikafviklingen, skal foregå efter forskrifterne beskrevet nedenfor.

Infrastrukturprojekter skal trafiksikkerhedsrevideres flere gange i løbet af det samlede projektførelse. Under punktet Revisionstrin beskrives, hvornår der skal foretages trafiksikkerhedsrevision af det enkelte projekt.

Revisionen skal udføres med deltagelse af mindst én person, der er certificeret til at udføre trafiksikkerhedsrevisioner, jf. § 12, stk. 4 eller opfylder kravet i § 12, stk. 5, i denne bekendtgørelse.

En revisor må ikke være (og må ikke tidligere have været) involveret i det pågældende projekt på anden vis og må ikke varetage andre interesser i forhold til projektet end de rent trafiksikkerhedsmæssige.

Revisoren skal granske projektet på grundlag af tegningsmateriale, projektbeskrivelser mv. og skal udarbejde en skriftlig rapport (revisionsrapport) med kommentarer til projektet. Kommentarerne skal beskrive eventuelle trafiksikkerhedsproblemer i projektet på dets aktuelle stade samt angive forslag til afhjælpning af de beskrevne problemer. Kun de forhold ved projektet, der vurderes trafiksikkerhedsmæssigt problematiske, skal beskrives i rapporten.

Vejdirektoratet eller vejejer skal tage stilling til de beskrevne problemer i revisionsrapporten. Såfremt et beskrevet problem ikke afhjælpes på projektets aktuelle stade, skal Vejdirektoratet eller vejejeren redegøre skriftligt for sin afgørelse og herunder angive en begrundelse (vedlægges som bilag til revisionsrapporten).

#### Revisionstrin

Trafiksikkerhedsrevisioner af infrastrukturprojekter på det transeuropæiske vejnet skal foregå på faste stadier i projektførelsen, såkaldte revisionstrin. For vejinfrastrukturprojekter er defineret nedenstående fem revisionstrin:

Trin 1, planlægning/forprojekt (programfasen)

Trin 2, skitseprojekt (forslagsfasen)

Trin 3, detailprojekt (projekteringsfasen)

Trin 4, ibrugtagning (udførelsesfasen)

Trin 5, overvågning (første del af driftsfasen)

Alle infrastrukturprojekter skal revideres på trin 2, 3, 4 og 5. Revision på trin 1 vil være relevant for de fleste større projekter, men er ikke påkrævet. Hvis et infrastrukturprojekt ikke revideres på trin 1, vil trin 2-revisionen kunne omfatte elementer af trin 1.

Trin 1-revisionen (ikke obligatorisk) foregår inden offentliggørelse af planforslaget og bør omfatte en granskning af korridorvalg samt funktion i forhold til den valgte vejtype. Derudover kan revisionen omfatte granskning af tracé, tværprofil, krydsantal og -typer, adgangsbeholdning, sammenhæng med eksisterende vej- og stinet, faciliteter for cyklister og fodgængere, hensyntagen til nationalt/regionalt stinet, kollektiv trafik mv.

Trin 2-revisionen foregår inden politisk vedtagelse af projektet (for projekter der kræver anlægslov inden vedtagelse af denne) og inden eventuelle ekspropriationer. Revisionen skal omfatte en granskning af følgende:

- 1) geografisk beliggenhed (f.eks. risiko for oversvømmelser) samt årstidsbetingede klimatiske ændringer og vejrforhold i øvrigt

- 2) type af og afstand mellem knudepunkter
- 3) antal og type kørespor
- 4) hvilken type trafik tillades på den nye vej
- 5) vejens funktion inden for nettet
- 6) hastigheder
- 7) tværprofiler (f.eks. bredde af kørebane, cykelstier, fortove)
- 8) linjeføring og længdeprofil
- 9) oversigtsforhold
- 10) udformning af knudepunkter
- 11) tilrådighedsstillelse af sikre parkeringspladser
- 12) offentlige transportmidler og infrastruktur og
- 13) eventuelle jernbaneoverkørsler

Derudover kan revisionen omfatte en granskning af vejens ydre arealer (inkl. grøfter og skråninger), forventet hastighedsniveau, krydsindretninger (inkl. oversigtsforhold), afmærkning (kørebaneafmærkning, færdselstavler og vejvisning), faciliteter for let trafik, ramper og sideanlæg, eventuelle interimsforanstaltninger mv. Såfremt projektet ikke er revideret på trin 1, bør trin 2-revisionen omfatte elementer af trin 1, herunder især funktion i forhold til den valgte vejtype.

Trin 3-revisionen foregår inden udbudsmaterialet færdiggøres, og inden projektet sendes i udbud. For projekter udbudt på et tidligere stade (hvor entreprisen inkluderer projektering) skal revisionen foregå, inden anlægsarbejdet starter. Revisionen skal omfatte en granskning af følgende:

- 1) geometrisk udformning
- 2) harmonisering i forbindelse med færdselstavler og anden afmærkning
- 3) belysning af oplyste veje og vejkryds
- 4) vejudstyr
- 5) vejsidemiljø, herunder beplantning
- 6) fysiske hindringer ved vejsiden
- 7) bløde trafikanters forhold (f.eks. fodgængere, cyklister, motorcyklister)
- 8) brugervenlig tilpasning af beskyttelsesanordninger (rabatter og autoværn for at mindske faren for bløde trafikanter)

Derudover kan revisionen omfatte granskning af detailudformning af kryds, tværfald (kørseldynamisk og vandafledningsmæssigt), signalanlæg, belægningsvalg, interimsforanstaltninger (midlertidig regulering og afmærkning), sammenhæng mellem nye og eksisterende veje, transport til arbejdsplads med materialer mv.

Trin 4-revisionen foregår umiddelbart inden og/eller umiddelbart efter åbning af det færdige anlæg. Revisionen skal omfatte en besigtigelse af anlægget, hvor der lægges særlig vægt på at vurdere følgende:

- 1) trafikanternes sikkerhed og synlighed under forskellige forhold, fx mørke og normale vejrforhold
- 2) færdselstavlers og anden afmærknings læsbarhed
- 3) vejbelægningens tilstand

Derudover kan revisionen omfatte oversigtsforhold, placering af udstyr mv.

Trin 5-revisionen foregår ca. et år efter ibrugtagning (inden det normale første-års-eftersyn af anlægsarbejder). Revisionen skal omfatte en besigtigelse af det færdige anlæg og en vurdering af, om trafikanterne bruger anlægget efter hensigten. Derudover bør revisionen omfatte granskning af ulykkesdata, hastighedsniveau, oversigtsforhold, afmærkningens og belægningens tilstand, faste genstande – samt en vurdering af, om ændringer ved anlægget, trafikmønster mv. siden ibrugtagning har påvirket trafiksikkerheden.

For alle trin gælder endvidere, at det kan man vælge at vurdere, om projektændringer siden foregående revision har påvirket trafiksikkerheden. Dette kan føre til, at elementer fra tidligere trin bør vurderes på ny.

## Bilag 3

### Rangordning og forvaltning af sikkerheden i det eksisterende vejnet, jf. § 4 og 5

Rangordning og forvaltning af sikkerheden i det eksisterende vejnet omfatter de to sideordnede aktiviteter

- rangordning af vejstrækninger med høj ulykkeskoncentration og
- rangordning af vejnettets sikkerhed

Hver af disse to aktiviteter indeholder faserne udpegning, analyse og prioritering, og aktiviteterne foregår grundlæggende efter samme metode som udbedring af sorte pletter (rangordning af vejstrækninger med høj ulykkeskoncentration) og udbedring af grå strækninger (rangordning af vejnettets sikkerhed).

#### Udpegning

Ved rangordning af vejstrækninger med høj ulykkeskoncentration foretages mindst hvert 3. år en udpegning

(identifikation) af sådanne strækninger (lokaliteter) med henblik på nærmere vurdering og eventuelt efterfølgende analyse. Udpegningen foretages på basis af registrerede trafikulykker og ved brug af en statistisk metode, der tager hensyn til trafikmængderne på de pågældende strækninger.

For hovedlandevejene i det transeuropæiske vejnet er Vejdirektoratet ansvarlig for, at udpegningen foretages.

For den resterende del af det transeuropæiske vejnet (private veje) er vejejerer ansvarlig for, at udpegningen foretages.

Ved rangordning af vejnettets sikkerhed foretages mindst hvert 3. år en udpegning af strækninger til nærmere vurdering og eventuelt efterfølgende analyse. Strækningerne udpeges på baggrund af Vejdirektoratets årligt tilbagevendende beregning af ulykkesfrekvenser, som offentliggøres bl.a. på [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk). Som minimum skal alle strækninger, der kategoriseres i øverste kategori (højeste ulykkesfrekvens), vurderes med henblik på nærmere analyse.

## Analyse

Indledningsvis foretages en vurdering af, om lokaliteterne udpeget ved rangordning af vejstrækninger med høj ulykkeskoncentration eller ved rangordning af vejnettets sikkerhed er relevante for en egentlig, detaljeret analyse. I denne vurdering skal indgå

- om ulykkesbilledet på lokaliteten umiddelbart forekommer påvirkeligt med vejtekniske foranstaltninger, og
- om der i udpegningsperioden er foretaget ombygninger på lokaliteten eller sket ændringer i trafikmønstret, som kan forventes fremover at påvirke ulykkesbilledet og ulykkeskoncentrationen (og således overflødigøre en detaljeret analyse og efterfølgende ombygning)

For de lokaliteter, der efter den indledende vurdering gøres til genstand for egentlig detaljeret analyse, skal analysen indeholde:

- 1) Optegning af ulykkesbillede i form af kollisionsdiagram.
- 2) Afsøgning af ulykkesbillede for mønstre, overrepræsentationer og andre karakteristika.
- 3) Opstilling af hypoteser om ulykkesforløb og mulige ulykkesfaktorer.
- 4) Gennemførelse af besigtigelse til verifikation eller eventuelt forkastelse af hypoteser. Mindst en deltager i besigtigelsen skal være uddannet trafiksikkerhedsrevisor og certificeret til at udføre trafiksikkerhedsrevisioner, jf. [§ 12](#), stk. 4 eller opfylde kravet i [§ 12](#), stk. 5, i denne bekendtgørelse.
- 5) Konklusion vedrørende hypoteser og påvirkelige ulykkesfaktorer.
- 6) Udarbejdelse af et eller flere alternative løsningsforslag på baggrund af de påvirkelige faktorer

## Prioritering

De udarbejdede løsningsforslag prioriteres ved for hvert enkelt løsningsforslag at sammenholde den forventede samfundsmæssige besparelse (benefit) med den forventede samfundsmæssige omkostning (cost) ved at implementere løsningsforslaget.

Den forventede samfundsmæssige besparelse ved de enkelte løsningsforslag beregnes efter følgende metode:

For hvert af de udarbejdede løsningsforslag opgøres den forventede sikkerhedsmæssige effekt kvantitativt i form af en antalsmæssig ulykkesreduktion og en antalsmæssig personskadereduktion i en nærmere fastsat periode.

Disse forventede ulykkes- og personskadereduktioner omsættes derefter til monetære enheder ved brug af de officielle enhedspriser for samfundsmæssige omkostninger ved trafikulykker, som beregnes jf. [§ 10](#) i denne bekendtgørelse.

Den forventede samfundsmæssige omkostning ved at implementere de udarbejdede løsningsforslag beregnes som overslag for hvert enkelt løsningsforslag.

Til sidst opstilles en prioriteret liste, hvor de udarbejdede løsningsforslag rangordnes efter deres benefit-cost-forhold. Ved afsætning af midler til at udbedre en eller flere lokaliteter på det transeuropæiske vejnet, tages udgangspunkt i den prioriterede liste.

## Bilag 4

### Trafiksikkerhedsinspektioner, jf. [§ 9](#)

På veje, som indgår i det transeuropæiske vejnet, skal der foretages trafiksikkerhedsinspektion mindst hvert fjerde år. Hver enkelt inspektion skal foregå efter forskrifterne beskrevet nedenfor.

En inspektion bør gennemføres med deltagelse af mindst én person, som er certificeret til at udføre trafiksikkerhedsrevisioner, jf. [§ 12](#), stk. 4 eller som opfylder kravet i [§ 12](#), stk. 5, i denne bekendtgørelse.

Forud for hver enkelt trafiksikkerhedsinspektion leverer Vejdirektoratet eller vejejerer det materiale (tegningsmateriale, trafik- og ulykkesoplysninger mv.), som skønnes nødvendig for inspektionen.

Den eller de personer, der foretager inspektionen, skal gennemgå det udleverede materiale og herefter foretage en systematisk besigtigelse af den pågældende vejstrækning. Besigtigelsen bør normalt altid omfatte en

## trafiksikkerhedsmæssig vurdering af

- 1) færdselstavler, vejvisningstavler samt kant- og baggrundsafmærkning
- 2) kørebaneafmærkning
- 3) vejbelægningens tilstand
- 4) oversigtsforhold
- 5) sikkerhedszone (afstand til faste genstande) og
- 6) trafikantadfærd, herunder hastighedsniveau.

Resultatet af besigtigelsen afleveres til Vejdirektoratet eller vejejerer i form af en skriftlig rapport, som indeholder:

- Kortlægning og beskrivelse af forhold, som har medvirket eller vil kunne medvirke til ulykker og/eller personskader.
- Forslag til løsning/forbedring af hvert enkelt identificeret sikkerhedsproblem.
- Forslag til prioritering/planlægning af indsatsen (eksempelvis opdelt i tiltag, der bør gennemføres straks, og tiltag, der bør gennemføres i forbindelse med kommende større vedligeholdelsesarbejder)

Kun de forhold ved den pågældende vejstrækning, der vurderes problematiske med hensyn til trafiksikkerheden, skal beskrives i rapporten.

Vejdirektoratet eller vejejerer tager stilling til problemerne beskrevet i inspektionsrapporten. Stillingtagen kan eventuelt ske i dialog med den eller de personer, der har foretaget inspektionen. Derefter beslutter Vejdirektoratet eller vejejerer, hvilke tiltag der sættes i værk som konsekvens af inspektionen, herunder forslag til prioritering.